

Kanton Aargau / Kanton Solothurn

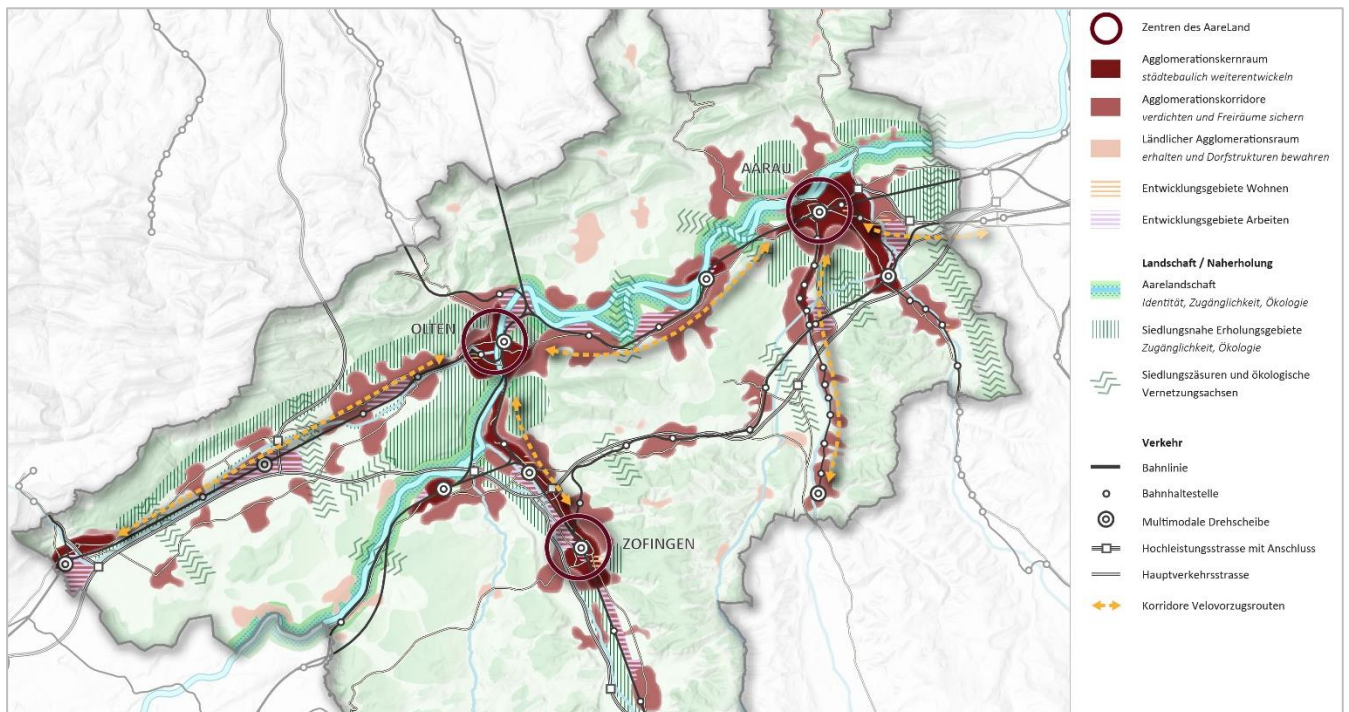
Agglomerationsprogramm AareLand

4. Generation

Teil 2: Massnahmenblätter

Aarau/Solothurn, 25. Mai 2021

Vom Regierungsrat Aargau am 12. Mai 2021 und von den Regierungsräten Solothurn und Luzern am 25. Mai 2021 verabschiedet



Impressum

Agglomerationsprogramm AareLand

4. Generation

Teil 2: Massnahmenblätter

25. Mai 2021

AP_AareLand_Massnahmenblaetter_Mai21_def.docx

Auftraggeber

Kanton Aargau / Kanton Solothurn

Autorinnen und Autoren

Roman Frick, Francesca Foletti (INFRAS)

Stefanie Liebisch, Matthias Oswald, Dimitri Murbach, Lisa di Lena (Metron)

Politische Steuerung

Stephan Attiger, Regierungsrat Kanton Aargau

Roland Fürst, Regierungsrat Kanton Solothurn

Hanspeter Hilfiker, Präsident Planungsverband aarau regio

Hansruedi Hottiger, Präsident Regionalverband zofingenregio

Martin Wey, Präsident Regionalverein Olten-Gösigen-Gäu

Fachliche Steuerung

Carlo Degelo, Leiter Abteilung Verkehr Kanton Aargau

Sacha Peter, Chef Amt für Raumplanung Kanton Solothurn

Daniel Kolb, Leiter Abteilung Raumentwicklung Kanton Aargau

Rolf H. Meier, Leiter Abteilung Tiefbau Kanton Aargau

Peter Heiniger, Leiter Amt für Verkehr und Tiefbau Kanton Solothurn

Anna Borer, Geschäftsleitung Planungsverband aarau regio

Tobias Vogel, Geschäftsführer Regionalverband zofingenregio

Michel Meier, Geschäftsführer Regionalverein Olten-Gösigen-Gäu

Projektleitung

Lukas Lauper, Abteilung Verkehr, Kanton Aargau

Amalia Schneider, Amt für Raumplanung, Kanton Solothurn

Tobias Vogel, Verein AareLand

Inhalt

1.	Einleitung und Massnahmenübersichten	5
1.1.	Massnahmenübersicht 1. Generation	5
1.2.	Massnahmenübersicht 2. Generation	8
1.3.	Massnahmenübersicht 3. Generation	10
1.4.	Massnahmenübersicht 4. Generation	13
2.	Siedlung	17
2.1.	Schlüsselareale Wohnen	18
2.2.	Schlüsselareale Umstrukturierung/Verdichtung Mischnutzung	29
2.3.	Schlüsselareale Aufwertung/Weiterentwicklung Arbeitsgebiete	55
2.4.	Zentrumsentwicklungen	64
2.5.	Hitzeangepasste Siedlungsentwicklung	73
3.	Landschaft	77
4.	Öffentlicher Verkehr	90
5.	Strasse	122
6.	Fuss- und Veloverkehr	162
7.	Prozess	194

1. Einleitung und Massnahmenübersichten

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

- Kapitel 1.1 bis 1.3 geben eine tabellarische und kartografische Übersicht der vereinbarten Massnahmen der Agglomerationsprogramme (AP) AareLand der 1., 2. und 3. Generation.
- Kapitel 1.4 enthält eine tabellarische Übersicht der Massnahmen des AP AareLand der 4. Generation. Allfällige Abhängigkeiten zu übergeordneten Massnahmen bzw. zu anderen Massnahmen sind in den jeweiligen Massnahmenblättern festgehalten (siehe Kap. 2 bis 7).
- In den Kapiteln 2 bis 7 sind die Massnahmenblätter für die Massnahmen der 4. Generation zu finden. Am Anfang der Kapitel Siedlung, Öffentlicher Verkehr, Strasse sowie Fuss- und Veloverkehr sind jeweils die entsprechenden kartografischen Übersichten aufgeführt.

1.1. Massnahmenübersicht 1. Generation

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

Nummer	Bezeichnung	ARE-Code
As1 – Nicht mitfinanzierbare Massnahmen – Siedlung		
2.23S	ESP Aarau: Dienstleistungen, PE, Wohnen güterintensiv an der T5	2581.204
3.19S	ESP Wynenfeld (Buchs): güterintensive Arbeitsnutzungen an der T5	2581.205
4.24S	Entwicklung von Arbeitsplatzschwerpunkt Egerkingen/Härkingen (PE, AI, evtl. GT)	2581.206
8.15S	Regionale Nutzflächenanalyse/Nutzungskonzepte Abstimmung Nutzungspotenzial mit Kapazitäten geplanter Verkehrsmanagement	2581.209
8.17S	Entwicklung ESP Oftringen/Aarburg (Alte Str.) (AI, Fachmärkte, PR, evtl. GT, PE, Freizeit)	2581.210
8.18S	Konzept zu städtebaulicher Gestaltung und Aufwertung entlang der K 104	2581.211
8.22S	Aufwertung Ortskern Aarburg (nach der Realisierung der Umfahrung) und Oftringen	2581.212
9.13S	Aufwertung Ortszentrum Zofingen	2581.213
9.14S	Entwicklung ESP Zofingen/Strengelbach Industrie (AI, PR, PE klein, ZE)	2581.214

Agglomerationsprogramm AareLand

Umsetzungsstand 1. Generation

Massnahmen Verkehr (A1)

- **Realisiert**
- 2.12.OV WSB-Station Torfeld Süd
- 2.13.OV Bushof Bahnhof Aarau
- 2.17.MIV Aarau Umgestaltung K109 Bahnhof
- 8.12.OV Verlegen Haltestelle Klingoldingen
- 3.21.S Suhr Aufwertung Ortszentrum
- Paket Langsamverkehr: >50% realisiert**
- 2.14.LV Querung SBB-Gleise für Velofahrer und Fussgänger zwischen Torfeld Nord und Torfeld Süd Aarau
- 2.15.LV Querung über Aare für Velofahrer und Fussgänger zwischen Tell und Scheibenschachen Aarau
- 3.12.LV Fuss- und Radwegführung K210
- 4.13.LV Fuss- und Velowegführung Olden Süd/West (Hammerallee) Zugang Bahnhof Olden Hammer
- 4.14.LV Verbesserung Sicherheit für LV an Verkehrsknoten (SO) (nicht dargestellt)
- 4.15.LV Fussgänger-Veloumführung Aarburgerstrasse/Säliquartier
- 4.21.MIV/LV Ausbau Rötzmattumfahrung
- 11.11.LV Ergänzung und Umsetzung kantonales Radnetz SO inkl. Signalisation (nicht dargestellt)
- 11.12.LV Ergänzung und Umsetzung kantonales Radnetz AG inkl. Signalisation
- 13.11.S Schachenpark (Nutzungskonzept Flussraum Aare)
- 13.12.S Aufwertung Flussraum Wigger – Aare (AareLand)

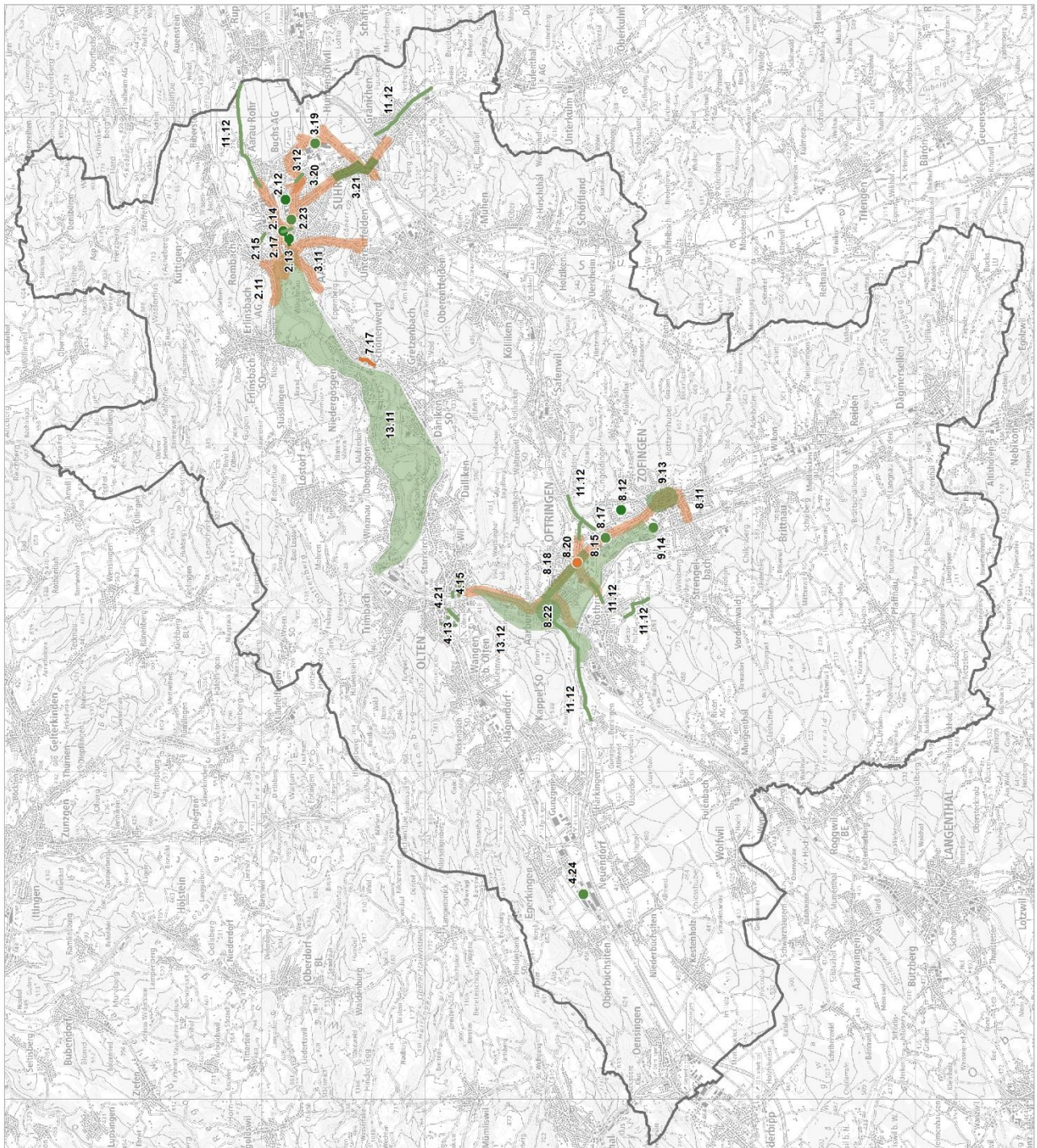
— **Grössere Verzögerung / Umsetzung bis 2027**

- 2.11.ÖVM/MIV Verkehrsmanagement Region Aarau mit Dosierungen und Busspuren (Zentrum)
- 3.11.ÖVM/MIV Verkehrsmanagement Region Aarau mit Dosierungen und Busspuren (Südost)
- 8.11.ÖVM/MIV Verkehrsmanagement Region Wiggertal inkl. Abstimmung Nutzungspotenzial mit Kapazitäten gep. VM
- 8.20.MIV Busspuren (Koordination mit Kl. SO & Autobahn)
- Knottensanierungen K104 Zolfigen bis Zentrum
- Ofringen
- Buchs Aufwertung Ortszentrum
- 7.17.MIV Ortszentrum Schönenwerd

Massnahmen Siedlung (As1)

- **Im Soil**
- 2.23S ESP Aarau: Dienstleistungen, PE, Wohnen, güterintensiv an der I5
- 3.19S ESP Wynenfeld (Buchs): güterintensive Arbeitsnutzungen an der I5
- 4.24S Entwicklung von Arbeitsplatzzentrum Egerkingen/Herklingen
- 8.15S Regionale Nutzungsflächenanalyse/Nutzungskonzepte Abstimmung Nutzungspotenzial mit Kapazitäten gep. VM
- 8.17S Entwicklung ESP Ofringen/Aarburg (Alte Str.)
- 8.18S Konzept zu städtebaulichen Gestaltung und Aufwertung entlang der K104
- 8.22S Aufwertung Ortskern Aarburg (nach der Realisierung der Umfahrung) und Ofringen
- 9.13S Aufwertung Ortszentrum Zolfigen
- 9.14S Entwicklung ESP Zolfigen/Strengelbach Industrie

Nicht dargestellt: Eigenleistungen AV1



1.2. Massnahmenübersicht 2. Generation

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

Agglomerationsprogramm AareLand

Umsetzungsstand 2. Generation

Massnahmen Verkehr (A2)

● Realisiert

- MIV1A Aarburg, Oftringen, Zofingen, Wiggenalstrasse
- OD3A Abschnitt Mitte_ERZO bis Bernstrasse
- OD7A Aarburg, Betriebs- und Gestaltungskonzept Bahnhofstrasse (K3 IO)
- VM1A Umwertung Ortskern Buchs und ESP-Erschließung Torfeld Süd Aarau mit Verbindungsspanne Buchs Nord (VSBN) - Teil VBSN
- Gau: Umsetzung Verkehrsmanagement

● Paket Langsamverkehr: In Realisierung/
kleine Verzögerung

- LV4A Aarau: Aufwertung Aareraum für Fussgänger- und Veloverkehr sowie für Naherholung
- LV5A Danken: Erhöhung Sicherheit LV an vier Knoten der Ortsdurchfahrt
- LV8A Verbesserung Velo- und Fusswegverbindung Industriegebiet Härkingen zum Bahnhof Egerkingen
- LV9A Industriegebiet Härkingen zum Bahnhof Egerkingen
- LV10A zofingenregion: Umsetzung Velokonzept zofingenregion
- LV11A Kanton Solothurn: Umsetzung Radwegnetz
- LV12A Kanton Solothurn: Umsetzung kantonales B+R-Konzept: Kombinierte Mobilität
- LV13A Kanton Solothurn: VeloLand 2030: Optimierung / Ausbau Routen Veloland Schweiz und Wanderwegen
- Fahrbahnquerungen für Zufussgehende

● Kleine Verzögerung

- OD2A Zofingen: Betriebs- und Gestaltungskonzept Altstadt (K104)
- OD4A Aarau / Buchs / Suhr: Betriebs- und Gestaltungskonzept Buchser- und Tramstrasse
- ÖV2A Zofingen: Gesamtverkehrsprojekt Bahnhof/Untere Grabenstrasse K104: Sanierung und Aufwertung
- ÖV4A Schönenwerd: Intermodale ÖV-Drehscheibe
- ÖV5A Egerkingen: Intermodale ÖV-Drehscheibe

● Grössere Verzögerung / Umsetzung bis 2027

- OD1A Gränichen: Betriebs- und Gestaltungskonzept Suhrer- / Unterdorfstrasse (K242)
- OD7A Aufwertung Ortskern Buchs und ESP-Erschließung Torfeld Süd Aarau mit Verbindungsspanne Buchs Nord (VSBN) - Teil: BKG Ortsdurchfahrt Buchs
- OD12A Erinsbach SO: Betriebs- und Gestaltungskonzept für Zentrumsbereich inkl. Zufahrtsachsen
- ÖV1A Olten: Gesamtverkehrsprojekt: Neuer Bahnhofplatz - Teil: ÖV/LV
- ÖV3A Oftringen Zentrum: Intermodale ÖV-Drehscheibe (Bushof-terminal)
- LV6A Olten: Reduktion Trennwirkung Bahngleise Olten Bahnhof Hammer – Zentrum

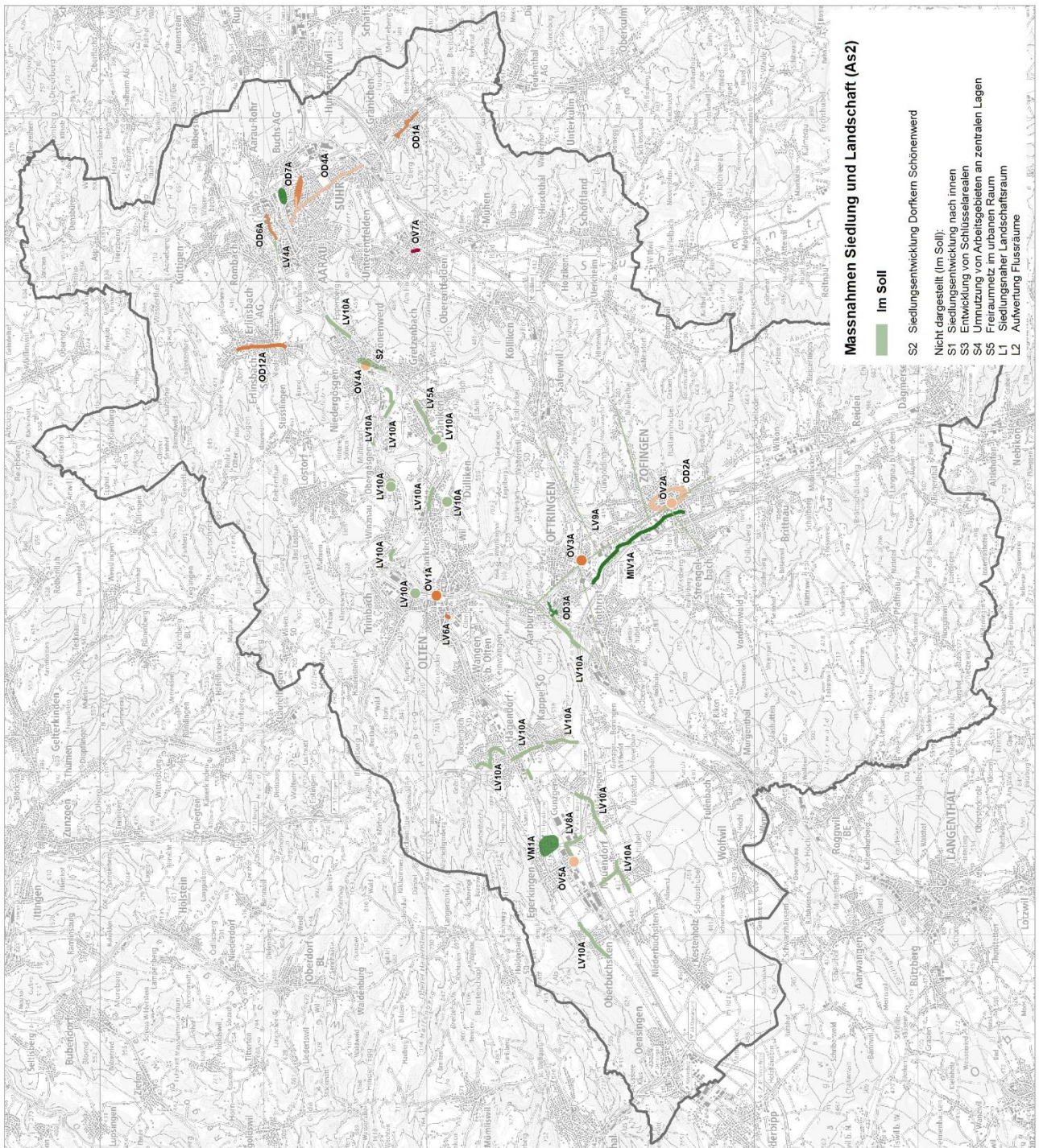
● Planungsstopp / Sittierung

- ÖV7A Oberentfelden Zentrum: VSB S14: Eigenrassierung mit Aufwertung Ortsdurchfahrt - Teil: Eigenrassierung

Nicht dargestellt: Eigenleistungen AV2



Hintergrund: Swisstopo
30.03.2021



Massnahmen Siedlung und Landschaft (A52)

■ Im Soll

- S2 Siedlungsentwicklung Dorf kern Schönenwerd
- Nicht dargestellt (Im Soll):
- S1 Siedlungsentwicklung nach innen
- S3 Entwicklung von Schlüsselarealen
- S4 Umwertung von Arbeitsplätzen an zentralen Lagen
- S5 Fernraumnetz im urbanen Raum
- L1 Siedlungsentwicklung im Landschaftsraum
- L2 Aufwertung Flussräume

1.3. Massnahmenübersicht 3. Generation

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

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

Agglomerationsprogramm AreLand

Umsetzungsstand 3. Generation

Massnahmen Verkehr (A3)

- **Im Soll**
- FWV304A Zofingen Velobastelplätze Bahnhof
- FWV308A Aarau Areabrücke, flankierende Massnahmen Fuss- und Veloverkehr
- MIVOD 301A Rothrist, Wiggetalstrasse 3. Etappe und Aufwertung Ortsdurchfahrt
- OD302A Aarburg, Aufwertung Oltenstrasse K103
- OV301A Intermodale ÖV-Drehscheibe Bahnhof Rothrist
- OV302A Intermodale ÖV-Drehscheibe Schöffland
- Paket LV
- VM301A Schönenwerd, Busbesorzung/Straumbewirtschaftung

● **Kleine Verzögerung**

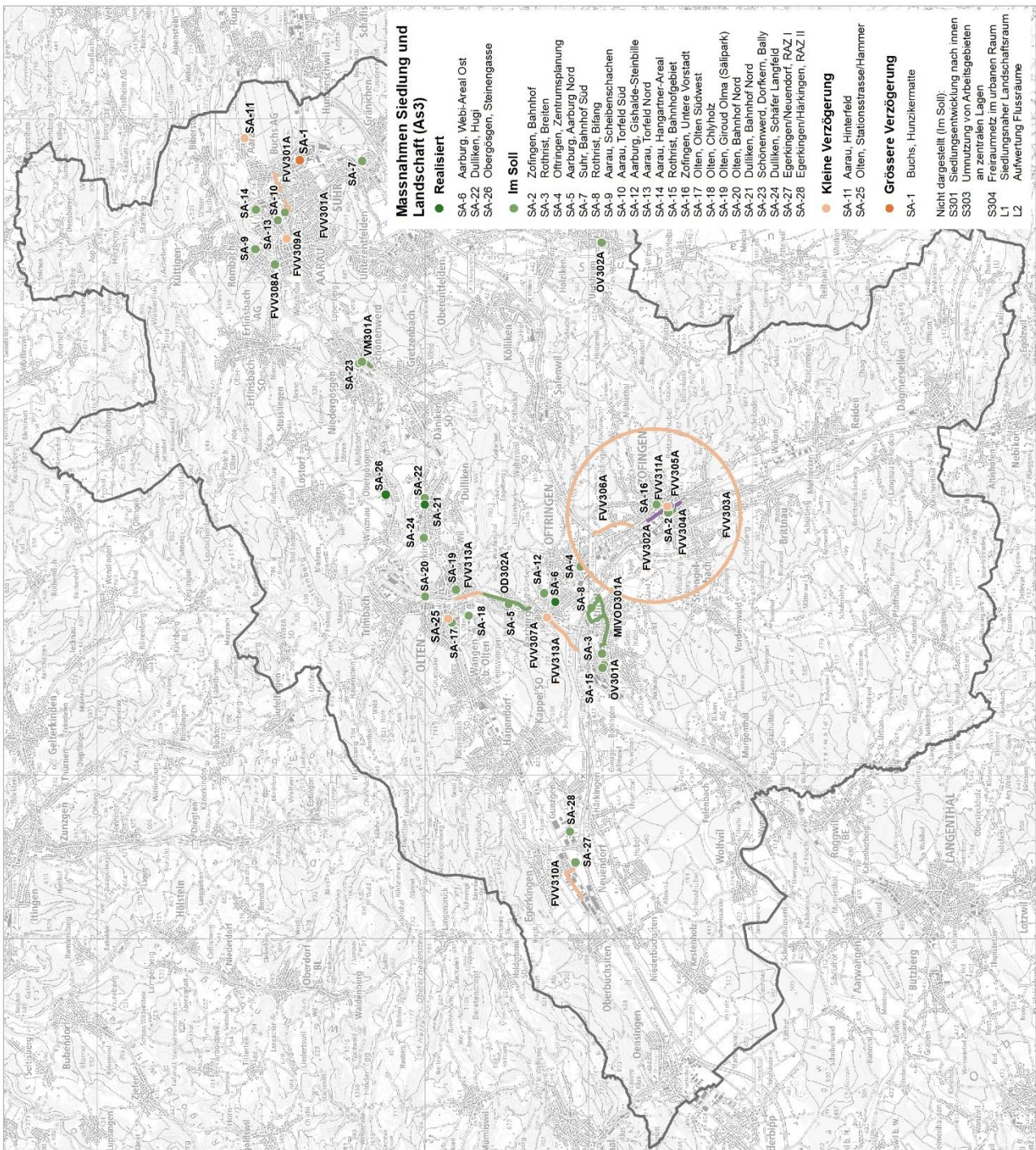
(einzelne Massnahmen in den Paketen im Soll bzw. mit zeitlicher Verzögerung)

- Paket LV
- FWV301A Buchs, Optimierung Fuss- und Velowegnetz
- FWV303A Zofingen, Veloverkehrssystem
- FWV306A Oftringen, Fuss- und Veloverkehrsverbindung Zofingerstr.
- FWV309A Aarau, Veloparking "Ring am Bahnhof"
- FWV310A Egerkingen / Neuendorf, Fuss-/Veloverbindung ÖV-Drehscheibe - Arbeitsgebiet
- FWV311A Zofingen, FVV Verbindung Nationalbahnweg - Bahnhof
- FWV313A Aarburg / Olten; Fuss- und Veloverkehrsverbindung

● **Abstandnahme**

- Paket Aufwertung Strassenraum
- FWV307A Aarburg, Begegnungsszone Bärenplatz
- FWV302A Zofingen, Fuss- und Veloweg Westseite Bahnhof
- FWV305A Zofingen, Fussgängerbeziehung SBB-Durchgang Mitte

Nicht dargestellt: Eigenleistungen A1/2
=> OV304A Niederamt, ÖV-Telkonzept (umgesetzt)



1.4. Massnahmenübersicht 4. Generation

1.4.1. Siedlung

Nummer	Bezeichnung	Priorität
S401	Schlüsselareale Wohnen	
S401.1	Aarburg, Gishalde - Steinbille	A
S401.2	Dulliken, Schäfer-Langfeld	A
S401.3	Niedergösgen, Auenpark	A
S401.4	Oensingen, Oensingen-West	A
S401.5	Olten, ChlyHolz	A
S401.6	Rothrist, Breiten	B
S401.7	Wangen b. O., Muhrmatt	A
S401.8	Aarau, Scheibenschachen, 4. Etappe	C
S402	Schlüsselareale Umstrukturierung/Verdichtung Mischnutzung	
S402.1	Aarau, Telli Ost	A
S402.2	Aarau, Hangartner-Areal	A
S402.3	Aarau, Kasernenareal	C
S402.4	Aarau, Torfeld Süd	A
S402.5	Aarau, Torfeld Nord	B
S402.6	Aarburg, Aarburg Nord	B
S402.7	Egerkingen, Gäupark Süd (Hausimollstrasse)	A
S402.8	Oftringen, Aufwertung Äussere Luzernerstrasse	A
S402.9	Oftringen, Zentrumsentwicklung	A
S402.10	Olten, Olten Südwest	A
S402.11	Olten, Bahnhof Nord	A
S402.12	Olten, Giroud Olma-Areal	A
S402.13	Rothrist, Bahnhofgebiet	A
S402.14	Schönenwerd, Wohnen an der Aare	A
S402.15	Suhr, Henz-Areal	A
S402.16	Suhr, Neumattweg Ost	A
S402.17	Suhr, Bahnhof Süd	B
S402.18	Wangen b. O., Schlüsselprojekt Danzmatt / Erweitertes Dorfzentrum	A
S402.19	Zofingen, Areal Cartub, Obere Brühlstrasse	A
S402.20	Zofingen, Untere Vorstadt + Untere Vorstadt Nordwest	A
S402.21	Zofingen, Bahnhof - Swissprinters	A
S403	Schlüsselareale Aufwertung/Weiterentwicklung Arbeitsgebiete	
S403.1	Egerkingen/Härkingen/Neuendorf, RAZ	B
S403.2	Zofingen/Oftringen/Aarburg/Strengelbach, Regionale Arbeitszonen	A
S403.3	Rothrist, Bahnhof Nord	A
S403.4	Rothrist, Bifang	B
S403.5	Schönenwerd, Bally-Areal	B
S403.6	Oensingen, ESP Oensingen/Niederbipp (Ob der Gass/Moos/Tschäppelisacker)	A
S404	Zentrumsentwicklungen	
S404.1	Däniken	A
S404.2	Gränichen	B
S404.3	Muhen	A
S404.4	Oberentfelden	C
S404.5	Suhr	A
S404.6	Oensingen	A
S404.7	Wangen b. O.	B
S405	Hitzeangepasste Siedlungsentwicklung	Daueraufgabe

1.4.2. Landschaft

Nummer	Bezeichnung	Priorität
L401	Siedlungsnaher Landschaftsraum	Daueraufgabe
L402	Aufwertung Flussräume	Daueraufgabe
L403	Siedlungsfreiraum vernetzt entwickeln	Daueraufgabe
L404	VERAS – FLAMA Teil Landschaftsentwicklung	AE (Eigene Leistung)

1.4.3. Öffentlicher Verkehr

Nummer	Bezeichnung	Kosten (Mio. CHF)	Priorität
Nationale Planungen			
ÖV401_Ü	Zofingen, Bahnhof Zofingen, Wendegleis und Kapazitätsausbau	offen	
ÖV402_Ü	Oberentfelden, Entflechtung Kreuzung AVA – Nationalbahn	170.00	
ÖV403_Ü	Olten, Ausbau Bahnhof Olten, Publikumsanlagen	70.00	
ÖV404_Ü	Schönenwerd, Zwei Wendegleise im Raum Schönenwerd	offen	
ÖV405_Ü	Oensingen, Haltestelle Oensingen Dorf	offen	
ÖV406_Ü	Oftringen, Neue S-Bahnhaltestelle Oftringen Zentrum	16.00	
A-Liste			
ÖV407	Egerkingen, Optimierung der ÖV-Erschliessung Areal Gäupark	2.04	A
ÖV408_PA	Pauschalpaket Neue/Aufwertung Bushaltestellen A	0.78	A
ÖV408.1	<i>Oftringen, Kreisel Wiggertalstrasse (Alte Strasse), Aufwertung Bushaltestellen</i>	0.10	
ÖV408.2	<i>Neuendorf, Aufwertung Bushaltestellen</i>	0.40	
ÖV408.3	<i>Neuendorf, Neue Haltestelle Kreisschule Gäu</i>	0.28	
B-Liste			
ÖV409	Oensingen, Multimodale Drehscheibe Oensingen	>10.00	B
Eigene Leistungen / Weitere			
ÖV410_E	Egerkingen, Klärung längerfristige Ausgestaltung multimodale Drehscheibe Egerkingen	-	AE
ÖV411_E	St. Urban, Verlegung asm-Endhaltestelle St. Urban	14.00	AE
ÖV412_E	Neue Mobilitätsformen – Förderung und planerische Abstimmung	-	AE

1.4.4. Strasse

Nummer	Bezeichnung	Kosten (Mio. CHF)	Priorität
A-Liste			
Str401	Suhr, VERAS	207.00	A
Str402	Wangen b. O., Verkehrsraumgestaltung Entwicklungsgebiet Danzmatt / Bahnhof	7.30	A
Str403	Zofingen/Oftringen, Aufhebung Niveauübergang Aarburgerstrasse K104	14.50	A
Str404_PA	Pauschalpaket Aufwertung/Sicherheit Strasse A	19.59	A
Str404.1	Dulliken, Aufwertung Zugang Bahnhof Dulliken	2.00	
Str404.2	Gretzenbach, Strassenraumgestaltung Zentrum (Köllikerstrasse, Am Stalden)	2.46	
Str404.3	Oftringen, BGK Baslerstrasse / K104	4.92	
Str404.4	Reiden, Knoten K 46	2.00	
Str404.5	Walterswil, Ortsdurchfahrt	3.20	
Str404.6	Zofingen, Luzernerstrasse K104, Kreisel Riedtal	2.10	
Str404.7	Zofingen, Frikart-/Brittnauerstrasse	2.00	
Str404.8	Zofingen, Obere Mühlemattstrasse, Quartierentwicklung	0.75	
Str404.9	Suhr, Einengung Alte Gasse (FlaMa VERAS)	0.01	
Str404.10	Gränichen, BGK Nordstrasse (FlaMa VERAS)	0.15	
B-Liste			
Str405	Oensingen, Entlastung Oensingen inkl. flankierende Massnahmen mit Aufwertung der Ortsdurchfahrt	72.00	B
Str406	Erlinsbach - Aarau, Aufwertung Ortsdurchfahrt (K207 und K243)	11.35	B
Str407_PB	Pauschalpaket Aufwertung/Sicherheit Strasse B	0.2	B
Str407.1	Oberentfelden, Quartier Kirchfeld / Aussenfeld (BGK) (FlaMa VERAS)	0.2	
Eigene Leistungen			
Str408_E	Sanierung Unfallschwerpunkte	>43.50	AE

1.4.5. Fuss- und Veloverkehr

Nummer	Bezeichnung	Kosten (Mio. CHF)	Priorität
A-Liste			
FVV401	Velovorzugsrouten Zofingen – Olten, Abschnitt Zofingen – Aarburg (östlich Bahnlinie, Korridor A)	18.50	A
FVV402	Aarau, Fuss- und Veloverkehrsverbindung Aarenau – Telli	10.00	A
FVV403	Oberentfelden, Unterführung Suhrentalstrasse / Anschluss Industriestrasse (FlaMa VERAS)	5.60	A
FVV404_PA	Pauschalpaket Langsamverkehr A	9.34	A
FVV404.1	Dulliken, Schliessung FVV-Netzlücke zwischen Dulliken und Olten (Schäfer-Langfeld)	0.21	
FVV404.2	Buchs, Fuss- und Velobrücke Suretwald (über T5)	1.00	
FVV404.3	Gretzenbach, Fuss-/Radweg zwischen Hansel und Zingg	0.22	
FVV404.4	Oftringen, Schliessung FVV-Netzlücke Tychbodenstrasse - Tychfeldstrasse	0.10	
FVV404.5	Olten, Fuss- und Radweg Eggerallee (Abschnitt Ruderclub Olten)	3.00	
FVV404.6	Zofingen, K 104 Betriebs- und Gestaltungskonzept General-Guisanstrasse - Luzernerstrasse	4.20	
FVV404.7	Zofingen, Neuorganisation Veloabstellplätze Bahnhofplatz Süd	0.40	
FVV404.8	Suhr, Einmündung Schmittgasse (FlaMa VERAS)	0.01	
FVV404.9	Suhr / Gränichen / Oberentfelden – Veloabstellplätze (FlaMa VERAS)	0.20	
B-Liste			
FVV405	Velovorzugsrouten Zofingen – Aarburg (westlich Bahnlinie, Korridor B)	13.00	B
FVV406	Velovorzugsrouten Aarau – Olten	15.00	B
FVV407	Suhr, Veloführung Unterführung Möbel Pfister (FlaMa VERAS)	17.00	B
FVV408_PB	Pauschalpaket Langsamverkehr B	6.56	B
FVV408.1	Aarburg, Fuss- und Veloverkehrsnetz Aarburg Nord	1.50	
FVV408.2	Buchs, Fuss-/Velobrücke Lochweiher	0.40	
FVV408.3	Olten, Fuss- und Radweg Ländiweg (Abschnitt Süd)	3.00	
FVV408.4	Suhr, Veloführung Querung Helgenfeldweg / Bernstrasse (FlaMa VERAS)	1.00	
FVV408.5	Suhr / Buchs, Veloführung Suhr Wynecenter / Wynefeld (FlaMa VERAS)	0.01	
FVV408.6	Gränichen, Veloführung Querverbindung West (FlaMa VERAS)	0.65	
Eigene Leistungen			
FVV409_E	Analyse kantonales Radroutennetz Kanton Aargau	0.50	AE

1.4.6. Prozess

Nummer	Bezeichnung	Priorität
P401_E	Fachlicher Austausch im AareLand verstärken	Daueraufgabe
P402_E	Korridorprozess Gäu (Projekt «All-Gäu»)	AE (Eigene Leistung)

2. Siedlung

Agglomerationsprogramm AareLand

Massnahmen Siedlung

Schlüssellareale



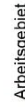
Wohnen

- S401.1 Aarburg, Gishalde - Steinbille
- S401.2 Dulliken, Schärer-Langfeld
- S401.3 Niedergösgen, Auenpark
- S401.4 Oensingen, Oensingen-West
- S401.5 Ollon, Chy-Holz
- S401.6 Rothrist, Breiten
- S401.7 Wangen b. O., Mühlmatt
- S401.8 Aarau, Schelbenschnachen, 4. Elappe



Umstrukturierung/Verdichtung Mischnutzung

- S402.1 Aarau, Tell Ost
- S402.2 Aarau, Hangarter-Areal
- S402.3 Aarau, Kasernenareal
- S402.4 Aarau, Torfeld Süd
- S402.5 Aarau, Torfeld Nord
- S402.6 Aarburg, Aarburg Nord
- S402.7 Egerkingen, Gaupark Süd (Hausmollstrasse)
- S402.8 Othringen, Aufwertung Aussere Luzernerstrasse
- S402.9 Othringen, Zentrumsentwicklung
- S402.10 Ollon, Ollon Südwest
- S402.11 Ollon, Bahnhof Nord
- S402.12 Ollon, Groud Olme-Areal
- S402.13 Rothrist, Bahnhofgebiet
- S402.14 Schönenwerd, Wohnen an der Aare
- S402.15 Solothurn, Herz-Areal
- S402.16 Solothurn, Leumattweg Ost
- S402.17 Solothurn, Balm
- S402.18 Wangen b. O., Dierzmatt / Erweitertes Dorfzentrum
- S402.19 Zolingen, Areal Carlub, Obere Birthingstrasse
- S402.20 Zolingen, Untere Vorstadt + Untere Vorstadt Nordwest
- S402.21 Zolingen, Bahnhof - Swissprinters



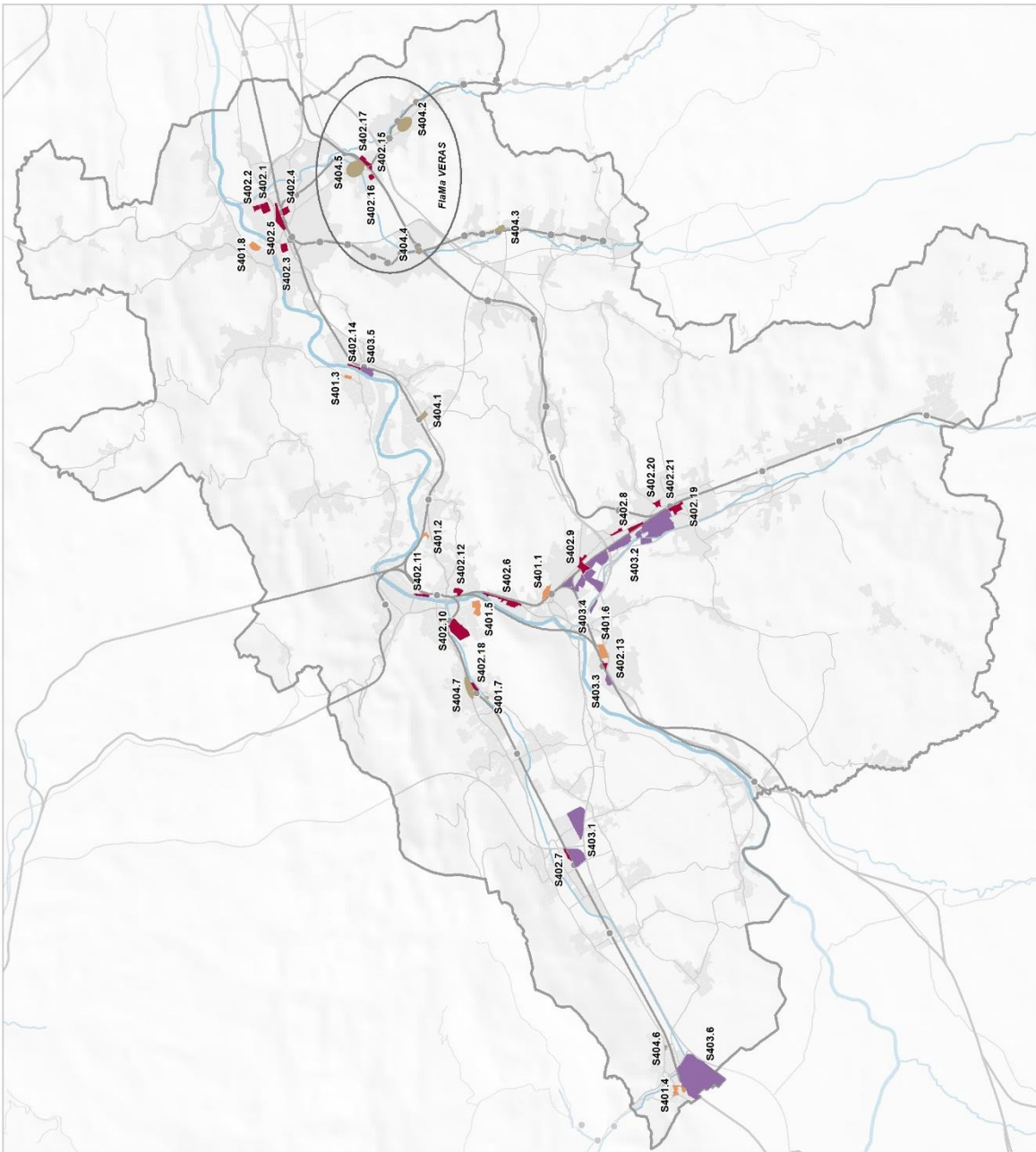
Arbeitsgebiet

- S403.1 Egerkingen/Häkingen/Neuendorf, RAZ
- S403.2 Zolingen/Othringen/Aarburg/Strengelb., Reg. AP-Zonen
- S403.3 Rothrist, Bahnhof Nord
- S403.4 Rothrist, Birang
- S403.5 Schönenwerd, Bally-Areal
- S403.6 Oensingen, ESP Oensingen/Niederbipp



Zentrumsentwicklungen

- S404.1 Denken
- S404.2 Crandiken
- S404.3 Müllen
- S404.4 Churtenfelden
- S404.5 Solothurn
- S404.6 Oensingen
- S404.7 Wangen b. O.



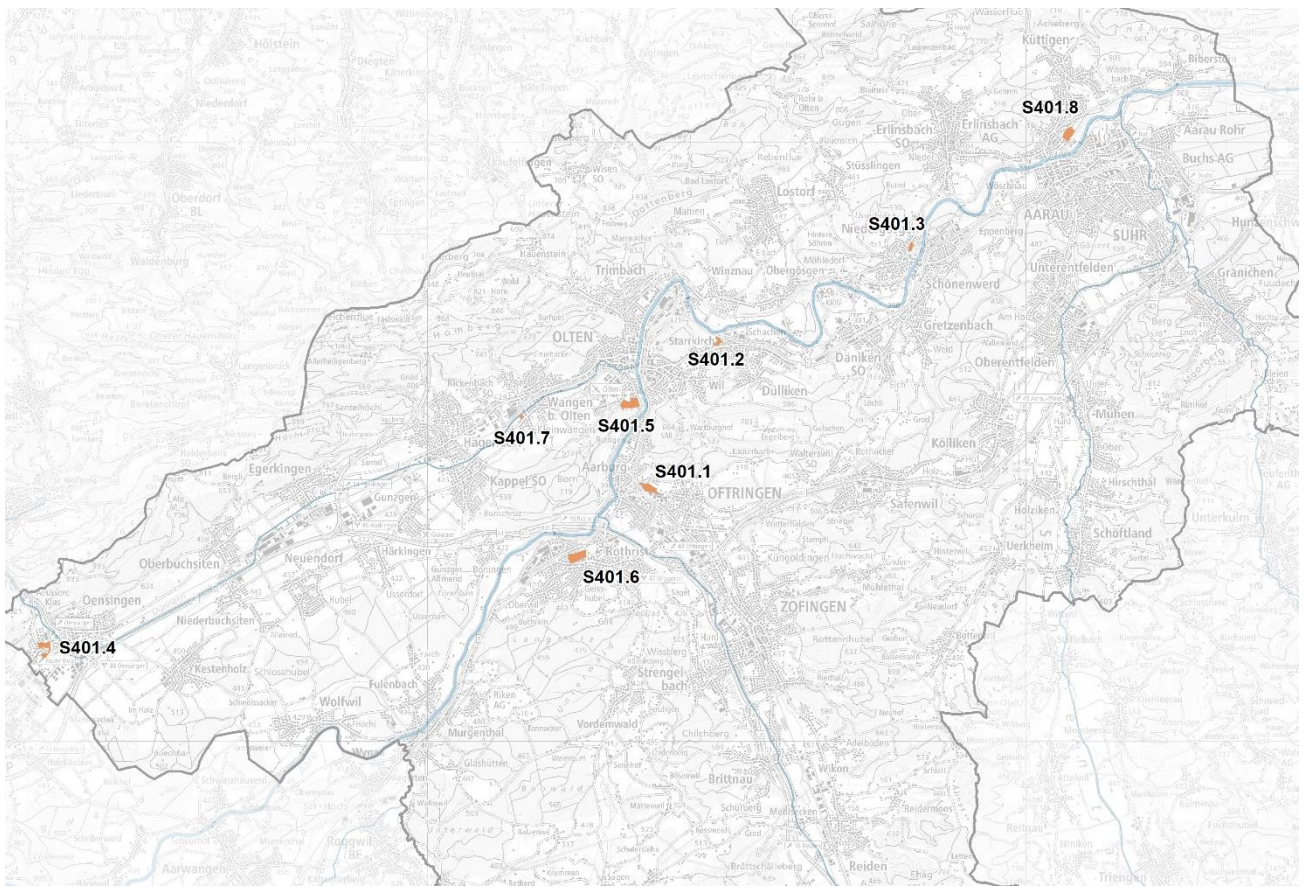
03.05.2021

2.1. Schlüsselareale Wohnen

S-401

Schlüsselareale Wohnen

<input checked="" type="checkbox"/> Bestandteil früheres AP (teilweise)	ARE-Code	Priorität in früheren AP
<input type="checkbox"/> 1. Generation	-	-
<input checked="" type="checkbox"/> 2. Generation	2581.2.048/050	Daueraufgabe
<input checked="" type="checkbox"/> 3. Generation	s. nachfolgende Massnahmenblätter	Daueraufgabe



Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage / Zielsetzung

In den Zentren Aarau und Olten (Scheibenschachen bzw. ChlyHolz) sowie in Aarburg (Gishalde-Steinbille) und Rothrist (Breiten) ist die Umsetzung von grösseren unüberbauten Wohnzonen an gut erschlossenen Lagen noch nicht (vollständig) umgesetzt. In den Agglomerationskorridoren sind ebenfalls solche Flächen vorhanden. Ziel ist es, die Planung und Umsetzung dieser Areale voranzutreiben.

Massnahmen

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

Zweckmässigkeit

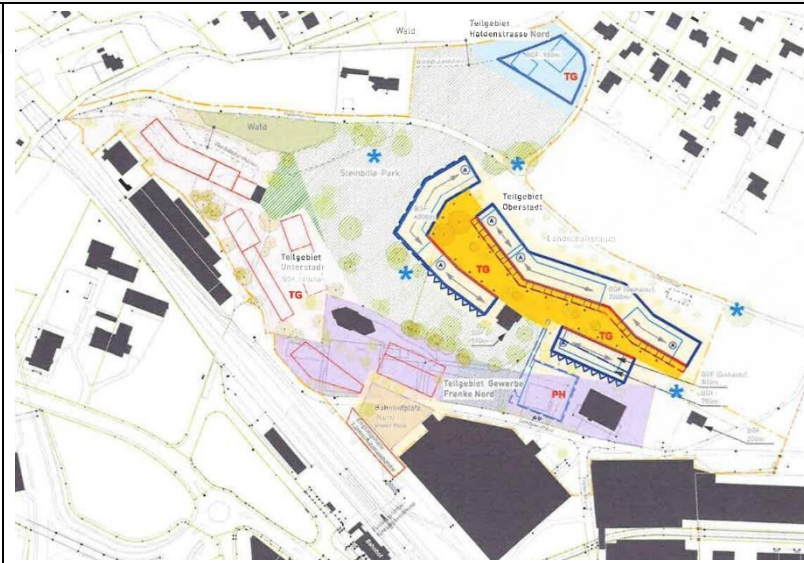
Bezug zum Zukunftsbild	<ul style="list-style-type: none">▪ Agglomerationskernraum<ul style="list-style-type: none">▪ Durchmischte Wohntypologien▪ Hohe Dichte und städtebaulich qualitätsvolle Bebauungsstrukturen▪ Schlüsselareale: Überdurchschnittlich hohe Dichte und Qualität (sichergestellt durch entsprechende Verfahren)▪ Hitzeangepasster Siedlungsraum▪ Agglomerationskorridore:<ul style="list-style-type: none">▪ Qualitätsvoller Geschosswohnungsbau▪ Schlüsselareale: Dem Ort angepasste, überdurchschnittlich hohe Dichte und Qualität (sichergestellt durch entsprechende Verfahren)▪ Hitzeangepasster Siedlungsraum
Bezug zum Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none">▪ Grössere unüberbaute Wohnzonen an gut erschlossenen Lagen
Bezug zu den Teilstrategien	<ul style="list-style-type: none">▪ TS1 «Schlüsselareale vorantreiben und qualitativ hochwertig umsetzen»▪ TS4 «Siedlungsqualität und -dichte fördern und Akteure entsprechend sensibilisieren»▪ TS5 «Siedlungsentwicklung und Lokalklima untereinander abstimmen»▪ TÖV1 «Verbindung zwischen den Zentren und S-Bahn stärken»▪ TÖV2 «Busangebot abgestimmt auf den jeweiligen Raumtyp ausbauen»▪ TÖV4 «Multimodale Drehscheiben stärken»▪ TFVV «Fuss- und Veloverkehr»▪ TMM «Mobilitätsmanagement»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	<p>Koordination mit</p> <ul style="list-style-type: none">▪ S405 «Hitzeangepasste Siedlungsentwicklung»▪ L403 «Siedlungsfreiraum vernetzt entwickeln» <p>Weitere Koordination siehe nachfolgende Massnahmenblätter</p>

S401.1 Aarburg, Gishalde - Steinbille **A-Horizont**

Generationenkohärenz: SA-12 (AP 3G), ARE-Code: 2581.3.034

- Merkmale**
- Heutige Zone: Wohnen WH und W2B
Gishalde / Gewerbezone G
 - Heutige Nutzung: Wohnen und Gewerbe
 - ÖV-Güteklasse: B
 - Vorgesehene Nutzung: Wohnen: 90%;
Arbeiten: 10%
 - Grösse: ca. 3 ha
 - Potenzial E: ca. 500
 - Potenzial AP: ca. 50
 - Schwerpunkt Realisierung:

2024 - 2027	2028 - 2031	> 2031
-------------	-------------	--------



Kurzbeschreibung

Das Gebiet Gishalde – Steinbille in Aarburg liegt Nahe am Bahnhof Aarburg-Ofringen und ist somit sehr gut mit dem ÖV erschlossen. In diesem Gebiet wird in mehreren Etappen eine qualitätsvolle Wohnüberbauung realisiert. Der Perimeter umfasst die Oberstadt, die Unterstadt mit Gewerbe Franke Nord. Die erste Etappe Oberstadt ist bereits umgesetzt.

Planungsstand	Nächste Schritte
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Teilrev. NP - GP (2016) ▪ Masterplanung (WBW) – Architekturwettbewerb Oberstadt (2013 – 2014) ▪ 1. Etappe Oberstadt realisiert ▪ Testplanung/WBW Unterstadt und GP (2018 - 2021) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bauprojekt ▪ Beginn Realisierung: Etappierte Realisierung des Schlüsselareals ab 2017, weitere Etappen folgen

Zuständigkeiten

- Federführung: Gemeinde Aarburg
- Weitere Beteiligte: Grundeigentümer

Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr

- Verkehrliche Kapazitäten: Bahnhof Aarburg-Ofringen in der Nähe (100 – 300 m, ÖV-Güteklasse B)
- Weitere Koordination / Abstimmung: Freiraumkonzept und Mobilitätskonzept, 200-Watt-Gesellschaft, SIA-Effizienzpfad Energie 2017 für Oberstadt
- Abhängigkeiten: --

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

- Keine Flächenbeanspruchung
- Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung

Grundlagen

- Siehe «Planungsstand»

Bemerkungen

--

S401.2 Dulliken, Schäfer-Langfeld		A-Horizont	
Generationenkohärenz: SA-24 (AP 3G), ARE-Code: 2581.3.047			
Merkmale			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Heutige Zone: Industrie- und Gewerbezone (IG2) und Gewerbe- und Wohnzone (W3) ▪ Heutige Nutzung: Landwirtschaft und ungenutzte Industriegebäude ▪ ÖV-Güteklasse: C ▪ Vorgesehene Nutzung: 80% Wohnen; 20% Arbeiten ▪ Grösse: ca. 2.5 ha ▪ Potenzial E: 500 ▪ Potenzial AP: 125 ▪ Schwerpunkt Realisierung: <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 33%; background-color: #eee;">2024 - 2027</td> <td style="width: 33%; background-color: #eee;">2028 - 2031</td> <td style="width: 33%; background-color: #eee;">> 2031</td> </tr> </table> 			2024 - 2027
2024 - 2027	2028 - 2031	> 2031	
Kurzbeschreibung			
<p>Im Gebiet Schäfer-Langfeld in Dulliken befinden sich heute im Westen eine unüberbaute Gewerbe- und Wohnzone und im Osten ungenutzte Industriegebäude. Im nordöstlichen Teil dieses gut erschlossenen Gebiets soll eine dichte Bebauung mit bis zu 6-geschossigen Mehrfamilienhäusern und im südwestlichen Teil eine weniger dichte Bebauung entstehen. Es ist ein breites Wohnraumangebot für verschiedene Zielgruppen geplant. Der Aussenraum soll als parkartige Umgebung mit hoher ökologischer Aufenthaltsqualität gestaltet werden. Im Osten bzw. Norden des Areals ist zudem ein neuer Fuss- und Veloweg geplant.</p>			
Planungsstand		Nächste Schritte	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Konzept «Aussenraumgestaltung Schäfer-Langfeld» (2016) ▪ Gestaltungsplan «Schäfer-Langfeld» (2020) 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bauprojekt ▪ Beginn Realisierung: ab 2024 	
Zuständigkeiten			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Federführung: Gemeinde Dulliken 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Weitere Beteiligte: Grundeigentümer 	
Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrliche Kapazitäten: «Mobilitätskonzept Gestaltungsplan Im Schäfer» liegt vor (2018) ▪ Weitere Koordination / Abstimmung: Neue Fuss- und Veloverbindung zwischen Dulliken und Olten (siehe Plan und Massnahme Nr. FVV404.1). ▪ Abhängigkeiten: -- 			
Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine Flächenbeanspruchung 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung 	
Grundlagen			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Siehe «Planungsstand» 			
Bemerkungen			
<p>--</p>			

S401.3 Niedergösgen, Auenpark		A-Horizont		
Generationenkohärenz: AP 1-3G: Keine Massnahme				
Merkmale				
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Heutige Zone: Wohnzone 4-geschossig (W4) ▪ Heutige Nutzung: Landwirtschaft ▪ ÖV-Gütekategorie: C/D ▪ Vorgesehene Nutzung: 100% Wohnen ▪ Grösse: ca. 1.5 ha ▪ Potenzial E: 300 ▪ Potenzial AP: 0 ▪ Schwerpunkt Realisierung: <table border="1" style="margin-left: 20px; width: 100%;"> <tr> <td style="width: 33%;">2024 - 2027</td> <td style="width: 33%;">2028 - 2031</td> <td style="width: 33%;">> 2031</td> </tr> </table> 			2024 - 2027	2028 - 2031
2024 - 2027	2028 - 2031	> 2031		
Kurzbeschreibung				
<p>Das Gebiet Auenpark stellt eine grössere unüberbaute Wohnzone in der Gemeinde Niedergösgen dar. Der Auenpark befindet sich an zentraler Lage, in der Nähe von Schule und Versorgungseinrichtungen. Die unüberbaute Fläche ist bereits heute durch Überbauungen umgeben und nur 600 – 700 m von der geplanten intermodalen ÖV-Drehscheibe Schönenwerd entfernt. Ziel ist es, in diesem Gebiet eine dichte und qualitativ hochstehende Überbauung mit 130 Wohnungen zu realisieren. Entlang der Erlinsbacherstrasse ist eine Weiterführung der bestehenden Bepflanzung vorgesehen.</p>				
Planungsstand		Nächste Schritte		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gestaltungsplan Auenpark (2019) 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bauprojekt ▪ Beginn Realisierung: ab 2024 		
Zuständigkeiten				
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Federführung: Gemeinde Niedergösgen 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Weitere Beteiligte: Grundeigentümer 		
Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr				
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrliche Kapazitäten: Erschliessung über die Hintere Schachenstrasse. ▪ Weitere Koordination / Abstimmung: -- ▪ Abhängigkeiten: -- 				
Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung				
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine Flächenbeanspruchung 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung 		
Grundlagen				
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Siehe «Planungsstand» 				
Bemerkungen				
--				

S401.4 Oensingen, Oensingen-West **A-Horizont**

Generationenkohärenz: AP 1-3G: Keine Massnahme

- Merkmale**
- Heutige Zone: Geschäftszone 4-geschossig, Geschäftszone 5-geschossig
 - Heutige Nutzung: Büro, Parkierungsflächen, Wohnen, Gastronomie
 - ÖV-Güteklasse: A
 - Vorgesehene Nutzung: 90% Wohnen; 10% Arbeiten
 - Grösse: ca. 4 ha
 - Potenzial E: 500 – 600 (Schätzung)
 - Potenzial AP: 50 – 60 (Schätzung)
 - Schwerpunkt Realisierung:

2024 - 2027	2028 - 2031	> 2031
-------------	-------------	--------



Kurzbeschreibung

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

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

Planungsstand	Nächste Schritte
---------------	------------------

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Konzeptplanung über gesamtes Gebiet Oensingen West (2019) ▪ Leuenfeld Süd/Ost: Genehmigung Gestaltungsplan ▪ Leuenfeld Süd/West und Areal Rondo: Entwurf Gestaltungsplan | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bauprojekte ▪ Beginn Realisierung: ab 2024 |
|--|---|

Zuständigkeiten

- Federführung: Gemeinde Oensingen
- Weitere Beteiligte: Grundeigentümer

Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr

- Verkehrliche Kapazitäten: Schlüsselareal in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs Oensingen
- Weitere Koordination / Abstimmung: ÖV409 Oensingen, Multimodale Drehscheibe
- Abhängigkeiten: --

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

- Keine Flächenbeanspruchung
- Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung

Grundlagen

- Siehe «Planungsstand»

Bemerkungen

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

S401.5 Olten, ChlyHolz		A-Horizont			
Generationenkohärenz: SA-18 (AP 3G), ARE-Code: 2581.3.040					
Merkmale					
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Heutige Zone: Wohnzone 3-geschossig (W3) ▪ Heutige Nutzung: Teilweise bereits Wohnüberbauung ▪ ÖV-Gütekategorie: C/D ▪ Vorgesehene Nutzung: 100% Wohnen ▪ Grösse: ca. 9.5 ha ▪ Potenzial E: 900 ▪ Potenzial AP: 0 ▪ Schwerpunkt Realisierung: <table border="1" style="margin-left: 20px; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="background-color: #e0e0e0;">2024 - 2027</td> <td style="background-color: #e0e0e0;">2028 - 2031</td> <td style="background-color: #e0e0e0;">> 2031</td> </tr> </table> 		2024 - 2027	2028 - 2031	> 2031
2024 - 2027	2028 - 2031	> 2031			
Kurzbeschreibung					
<p>Das Gebiet ChlyHolz stellt heute in der Stadt Olten, westlich der Aare, eine grössere zum Teil noch unüberbaute Wohnzone dar. Im ChlyHolz entsteht in mehreren Etappen eine Wohnüberbauung mit hochwertiger und moderner Architektur.</p>					
Planungsstand		Nächste Schritte			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Testplanung (2005) ▪ Teilzonenplan und Gestaltungsplan mit Sonderbauvorschriften (2014) ▪ Realisierung in Etappen seit 2015 ▪ Rund 2/5 realisiert (2020) ▪ 2. Teil Sammelparking (2021) 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Realisierung der übrigen Etappen: ab 2022 			
Zuständigkeiten					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Federführung: Grundeigentümer 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Weitere Beteiligte: Stadt Olten 			
Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrliche Kapazitäten: Erschliessung über den Erlimattweg bzw. über den Ruttigerweg. ▪ Weitere Koordination / Abstimmung: -- ▪ Abhängigkeiten: -- 					
Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine Flächenbeanspruchung 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung 			
Grundlagen					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Siehe «Planungsstand» 					
Bemerkungen					
<p>--</p>					

S401.6 Rothrist, Breiten		B-Horizont			
Generationenkohärenz: SA-3 (AP 3G), ARE-Code: 2581.3.052					
Merkmale					
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Heutige Zone: Wohn- und Gewerbezone WG4 ▪ Heutige Nutzung: zu einem grossen Teil unbebaut, landwirtschaftliche Nutzung ▪ ÖV-Güteklasse: grösstenteils C ▪ Vorgesehene Nutzung: Wohnen: 80 %; Arbeiten: 20 % ▪ Grösse: 8.4 ha ▪ Potenzial E: ca. 1'200 ▪ Potenzial AP: ca. 150 ▪ Schwerpunkt Realisierung: <table border="1" style="margin-left: 20px; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="padding: 2px;">2024 - 2027</td> <td style="padding: 2px;">2028 - 2031</td> <td style="padding: 2px;">> 2031</td> </tr> </table> 		2024 - 2027	2028 - 2031	> 2031
2024 - 2027	2028 - 2031	> 2031			
Kurzbeschreibung					
<p>In Rothrist befinden sich heute im Bereich Breiten, zwischen Bahnhof und Einkaufszentrum Breitenpark eine grössere unüberbaute Fläche. Auf diesem Areal soll eine qualitätsvolle Überbauung mit einer zentralen öffentlichen Freiraum- und Parkanlage realisiert werden.</p>					
Planungsstand		Nächste Schritte			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gestaltungsplan mit SNV 2009 ▪ 1. Etappe realisiert 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Planung und Überbauung Baufeld J + K bis 2023 (2. Etappe) ▪ Beginn Realisierung: Weitere Etappen ab 2028 			
Zuständigkeiten					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Federführung: Gemeinde Rothrist 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Weitere Beteiligte: Grundeigentümer 			
Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrliche Kapazitäten: Bahnhof Rothrist in der Nähe (ca. 100 – 400 m entfernt) ▪ Weitere Koordination / Abstimmung: Freiraum- und Parkanlage (ab 2025 vollständig erstellt) ▪ Abhängigkeiten: -- 					
Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine Flächenbeanspruchung 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung 			
Grundlagen					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Siehe «Planungsstand» 					
Bemerkungen					
<p>--</p>					

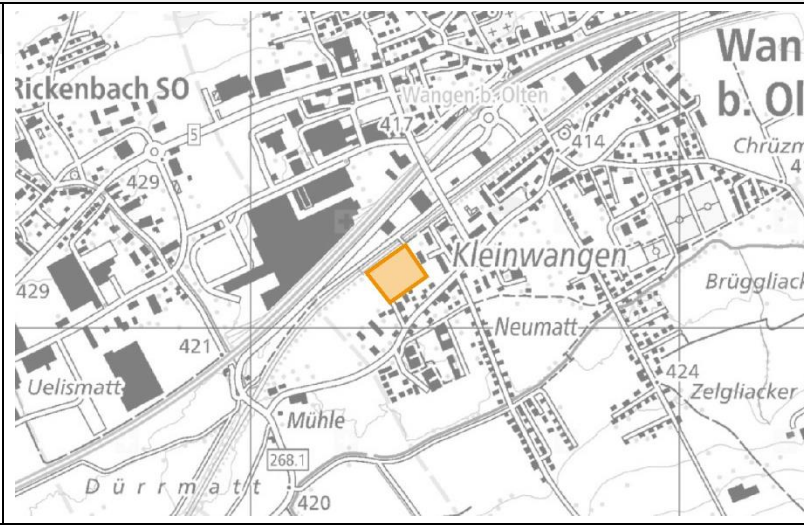
S401.7 Wangen b. O., Muhrmatt **A-Horizont**

Generationenkohärenz: AP 1-3G: Keine Massnahme

Merkmale

- Heutige Zone: W3 mit Gestaltungsplanpflicht
- Heutige Nutzung: Landwirtschaft
- ÖV-Güteklasse: D
- Vorgesehene Nutzung: Wohnen
- Grösse: ca. 1 ha
- Potenzial E: ca. 180
- Potenzial AP: 0
- Schwerpunkt Realisierung:

2024 - 2027	2028 - 2031	> 2031
-------------	-------------	--------



Kurzbeschreibung

Im Gebiet Muhrmatt südwestlich des Bahnhofs Wangen b. O. liegt gut mit dem Fuss- und Veloverkehr erreichbar eine unüberbaute Wohnzone. Auf diesem Areal soll eine qualitativ hochwertige Wohnüberbauung realisiert werden. Dies unter Einbezug des bestehenden Grünraumes entlang der direkt am Areal vorbeifliessenden Dünnern.

Planungsstand	Nächste Schritte
----------------------	-------------------------

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Teilzonen-, Erschliessungs- und Gestaltungsplan (2021) | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bauprojekt ▪ Beginn Realisierung: ab 2022 |
|--|--|

Zuständigkeiten

- Federführung: Gemeinde Wangen b. O.
- Weitere Beteiligte: Grundeigentümer

Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr

- Verkehrliche Kapazitäten: S-Bahnhaltestelle Wangen bei Olten in der Nähe (ca. 300 m) und Bushaltestelle «Am Chrüzbach» (50 m)
- Weitere Koordination / Abstimmung: --
- Abhängigkeiten: --

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung


- Keine Flächenbeanspruchung
- Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung

Grundlagen

- Siehe «Planungsstand»

Bemerkungen

--

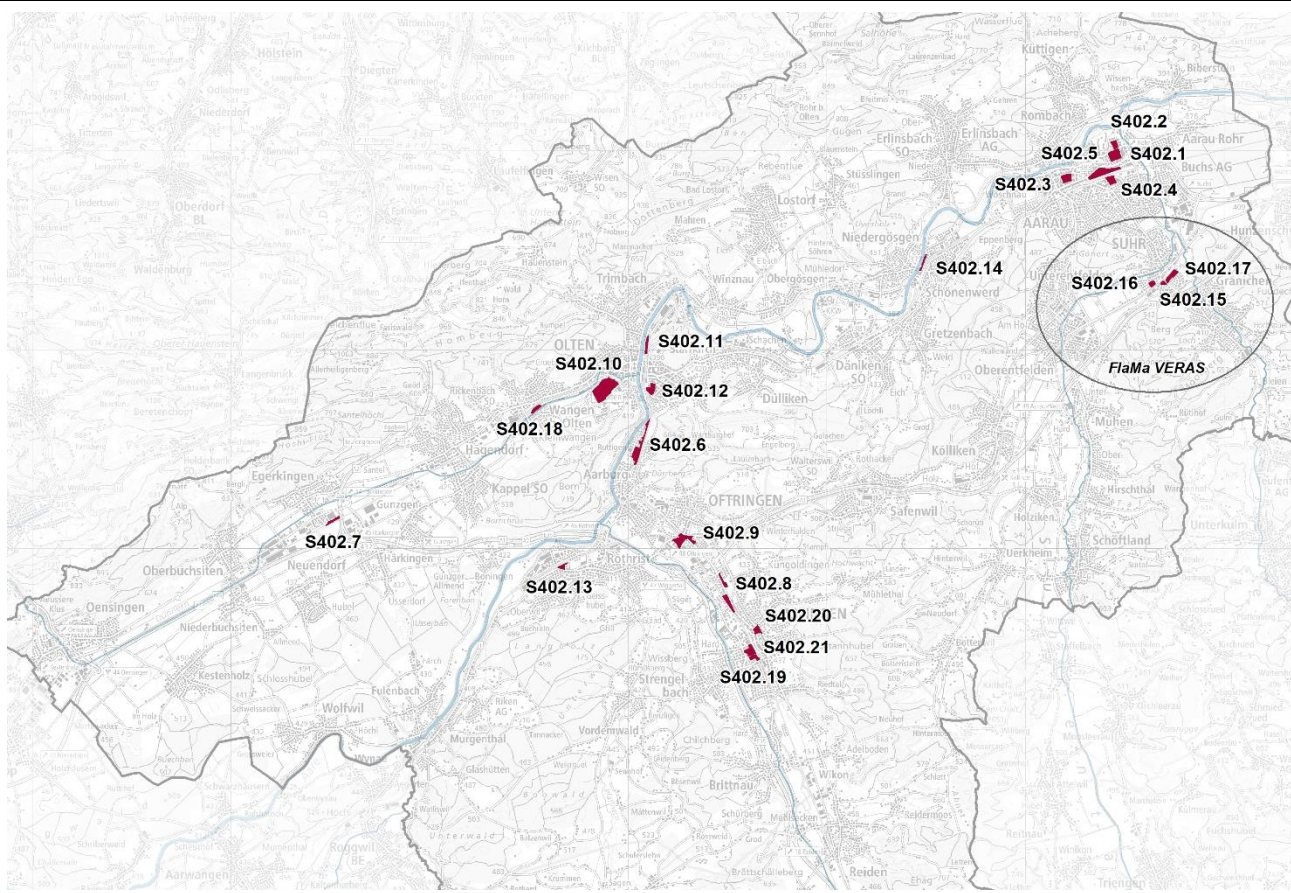
S401.8 Aarau, Scheibenschachen, 4. Etappe		Längerfristiger Horizont	
Generationenkohärenz: SA-9 (AP 3G), ARE-Code: 2581.3.058			
Merkmale			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Heutige Zone: Wohnzone dreigeschossig ▪ Heutige Nutzung: Teil Wohnen, Teil Landwirtschaft ▪ ÖV-Gütekategorie: C ▪ Vorgesehene Nutzung: Wohnen: mind. 75%; Arbeiten: max. 25% ▪ Grösse: ca. 6 ha ▪ Potenzial E: ca. 800 (bis ca. 2025 ca. 3/4 realisiert) ▪ Potenzial AP: ca. 10 ▪ Schwerpunkt Realisierung: <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 33%; text-align: center;">2024 - 2027</td> <td style="width: 33%; text-align: center;">2028 - 2031</td> <td style="width: 33%; text-align: center;">> 2031</td> </tr> </table> 			2024 - 2027
2024 - 2027	2028 - 2031	> 2031	
Kurzbeschreibung			
<p>Das Gebiet Scheibenschachen liegt in Aarau westlich der Aare, direkt am Fluss. Auf diesem rund 6 ha grosse Areal entsteht in mehreren Etappen eine grosse Wohnüberbauung. Gemäss Gestaltungsplans Scheibenschachen wechseln sich verdichtete Baufelder mit offenen Freiräumen ab. Rund drei Viertel der Überbauung ist realisiert. Die Baufelder 5 und 7 werden zu einem späteren Zeitpunkt (längerfristig) überbaut.</p>			
Planungsstand		Nächste Schritte	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gestaltungsplan mit Sondernutzungsvorschriften (2006) ▪ Wettbewerb auf Baufeldern (ab 2015) ▪ Westlicher Teil realisiert ▪ Realisierung Baufeld 6 bis ca. 2023 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Planung Baufelder 5 und 7 ▪ Beginn Realisierung 4. Etappe: nach 2030 	
Zuständigkeiten			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Federführung: Stadt Aarau 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Weitere Beteiligte: Grundeigentümer 	
Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrliche Kapazitäten: ▪ Weitere Koordination / Abstimmung: ▪ Abhängigkeiten: 			
Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine Flächenbeanspruchung 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung 	
Grundlagen			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Siehe «Planungsstand» 			
Bemerkungen			
<p>--</p>			

2.2. Schlüsselareale Umstrukturierung/Verdichtung Mischnutzung

S-402

Schlüsselareale Umstrukturierung/Verdichtung Mischnutzung

<input checked="" type="checkbox"/> Bestandteil früheres AP (teilweise)	ARE-Code	Priorität in früheren AP
<input type="checkbox"/> 1. Generation	-	-
<input checked="" type="checkbox"/> 2. Generation	2581.2.048/050/051	Daueraufgabe
<input checked="" type="checkbox"/> 3. Generation	s. nachfolgende Massnahmenblätter	Daueraufgabe



Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage / Zielsetzung

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

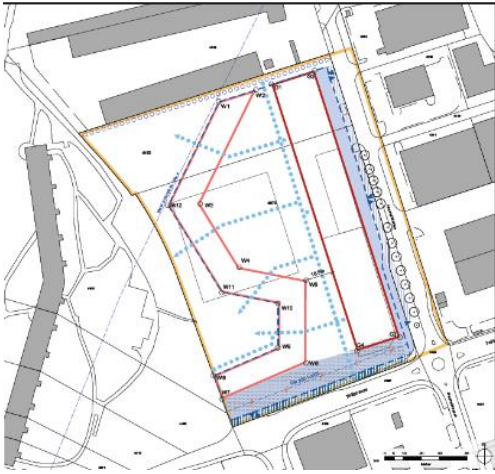
Massnahmen

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

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	<ul style="list-style-type: none">▪ Agglomerationskernraum<ul style="list-style-type: none">▪ Durchmischte Wohntypologien▪ Hohe Dichte und städtebaulich qualitätsvolle Bebauungsstrukturen▪ Schlüsselareale: Überdurchschnittlich hohe Dichte und Qualität (sichergestellt durch entsprechende Verfahren)▪ Hitzeangepasster Siedlungsraum▪ Agglomerationskorridore:<ul style="list-style-type: none">▪ Qualitätsvoller Geschosswohnungsbau▪ Schlüsselareale: Dem Ort angepasste, überdurchschnittlich hohe Dichte und Qualität (sichergestellt durch entsprechende Verfahren)▪ Hitzeangepasster Siedlungsraum
Bezug zum Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none">▪ Schlüsselareale mit Defiziten in der Nutzungsdurchmischung und Dichte
Bezug zu den Teilstrategien	<ul style="list-style-type: none">▪ TS1 «Schlüsselareale vorantreiben und qualitativ hochwertig umsetzen»▪ TS4 «Siedlungsqualität und -dichte fördern und Akteure entsprechend sensibilisieren»▪ TS5 «Siedlungsentwicklung und Lokalklima untereinander abstimmen»▪ TÖV1 «Verbindung zwischen den Zentren und S-Bahn stärken»▪ TÖV2 «Busangebot abgestimmt auf den jeweiligen Raumtyp ausbauen»▪ TÖV4 «Multimodale Drehscheiben stärken»▪ TStr2 «Ortsdurchfahrten und weitere Strassenräume gestalten»▪ TFVV «Fuss- und Veloverkehr»▪ TMM «Mobilitätsmanagement»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	<p>Koordination mit</p> <ul style="list-style-type: none">▪ L403 «Siedlungsfreiraum vernetzt entwickeln»▪ S405 «Hitzeangepasste Siedlungsentwicklung»▪ ÖV410_E «Egerkingen, Klärung längerfristige Ausgestaltung multimodale Drehscheibe Egerkingen» <p>Weitere Koordination siehe nachfolgende Massnahmenblätter</p>

S402.1 Aarau, Telli Ost		A-Horizont			
Generationenkohärenz: AP 1-3G: Keine Massnahme					
Merkmale <ul style="list-style-type: none"> ▪ Heutige Zone: Arbeitsplatz Zone AR ▪ Heutige Nutzung: Gewerbe / Industrie ▪ ÖV-Gütekategorie: C ▪ Vorgesehene Nutzung: Wohnen min. 25% und max. 80%, Arbeiten min. 20% ▪ Grösse: ca. 7.5 ha ▪ Potenzial E: noch offen ▪ Potenzial AP: noch offen ▪ Schwerpunkt Realisierung: <table border="1" style="margin-left: 20px; width: 100%;"> <tr> <td style="background-color: #cccccc;">2024 - 2027</td> <td style="background-color: #cccccc;">2028 - 2031</td> <td style="background-color: #cccccc;">> 2031</td> </tr> </table> 		2024 - 2027	2028 - 2031	> 2031	
2024 - 2027	2028 - 2031	> 2031			
Kurzbeschreibung <p>Das heute durch industriell-gewerbliche Nutzungen geprägte Gebiet Telli Ost in Aarau soll in den nächsten Jahren weiterentwickelt werden. Dafür wird eine Entwicklungsplanung durchgeführt.</p>					
Planungsstand <ul style="list-style-type: none"> ▪ Gesamtrevision Nutzungsplanung (2019) ▪ Masterplan (2020) 		Nächste Schritte <ul style="list-style-type: none"> ▪ Beginn Realisierung: ab 2024 			
Zuständigkeiten <ul style="list-style-type: none"> ▪ Federführung: Stadt Aarau ▪ Weitere Beteiligte: Grundeigentümer 					
Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr <ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrliche Kapazitäten: Bushaltestelle Aarau Neumattstrasse in unmittelbarer Nähe ▪ Weitere Koordination / Abstimmung: -- ▪ Abhängigkeiten: -- 					
Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung <ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine Flächenbeanspruchung ▪ Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung 					
Grundlagen <ul style="list-style-type: none"> ▪ Siehe «Planungsstand» 					
Bemerkungen <p>--</p>					

S402.2 Aarau, Hangartner-Areal		A-Horizont			
Generationenkohärenz: AP 1-3G: SA-14 (3G), ARE-Code: 2581.3.036					
Merkmale					
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Heutige Zone: Arbeiten und Wohnen fünfgeschossig ▪ Heutige Nutzung: Industrie / Gewerbe ▪ ÖV-Gütekategorie: C ▪ Vorgesehene Nutzung: Wohnen: 70%; Arbeiten: 30% ▪ Grösse: ca. 3 ha ▪ Potenzial E: ca. 660 ▪ Potenzial AP: - ▪ Schwerpunkt Realisierung: <table style="margin-left: 20px; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="background-color: #eee; padding: 2px;">2024 - 2027</td> <td style="padding: 2px;">2028 - 2031</td> <td style="padding: 2px;">> 2031</td> </tr> </table> 		2024 - 2027	2028 - 2031	> 2031
2024 - 2027	2028 - 2031	> 2031			
Kurzbeschreibung					
<p>Das Areal mit den Lagerräumen des Transportunternehmens Hangartner in der Telli in Aarau wird in zwei Etappen neu überbaut. Auf dem Areal soll ein neuer Quartierteil mit Gewerbe- und Wohnnutzung entstehen. Die Aare, die Suhre und der Telli-Park bilden die massgebenden landschaftlichen Qualitäten des Ortes. Dieses Potenzial wird für die Entwicklung des Hangartner-Areals genutzt, indem zusammen mit dem Telli-Park ein zusammenhängenden Grünraum entsteht. Die erste Etappe bzw. das Gewerbegebäude wurde bis 2018 realisiert.</p>					
Planungsstand		Nächste Schritte			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Entwurf Gestaltungsplan Wohngebäude (2018) 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Genehmigung Gestaltungsplan (voraussichtlich 2021) ▪ Beginn Realisierung: ab ca. 2024 			
Zuständigkeiten					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Federführung: Stadt Aarau 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Weitere Beteiligte: Grundeigentümer 			
Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrliche Kapazitäten: Bushaltestelle Aarau Neumattstrasse in unmittelbarer Nähe ▪ Weitere Koordination / Abstimmung: Übergang zum Telli-Park ▪ Abhängigkeiten: -- 					
Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine Flächenbeanspruchung 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung 			
Grundlagen					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Siehe «Planungsstand» 					
Bemerkungen					
<p>--</p>					

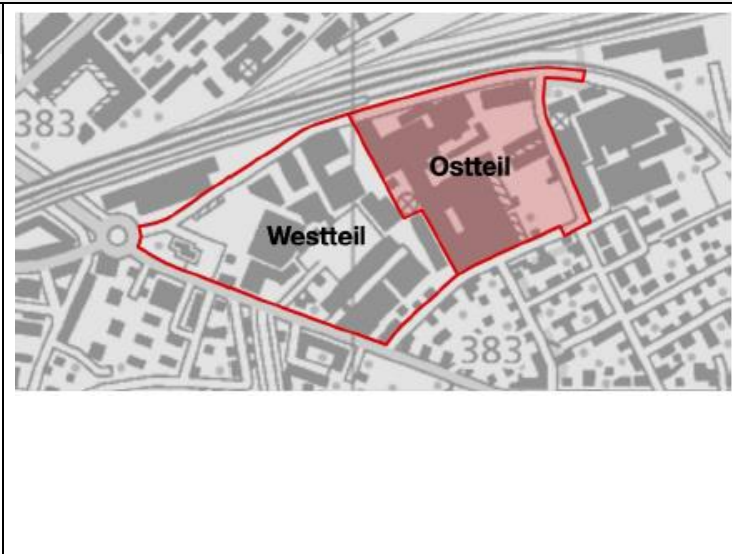
S402.3 Aarau, Kasernenareal		Längerfristiger Horizont			
Generationenkohärenz: AP 1-3G: Keine Massnahme					
Merkmale					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Heutige Zone: Zone öffentliche Nutzung/Zone Zentrum 5-geschossig ▪ Heutige Nutzung: Militär / Gewerbe ▪ ÖV-Güteklasse: A ▪ Vorgesehene Nutzung: Wohnen max. 20-40%, Arbeiten min. 25%, Kultur- und Bildung vorgesehen ▪ Grösse: ca. 5 ha ▪ Potenzial E: noch offen ▪ Potenzial AP: noch offen ▪ Schwerpunkt Realisierung: <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 33%; text-align: center;">2024 - 2027</td> <td style="width: 33%; text-align: center;">2028 - 2031</td> <td style="width: 33%; text-align: center;">> 2031</td> </tr> </table> 	2024 - 2027	2028 - 2031	> 2031		
2024 - 2027	2028 - 2031	> 2031			
Kurzbeschreibung					
<p>Das Kasernenareal liegt mitten in Aarau, zwischen der Altstadt und dem Bahnhof. Um dem einmaligen Potenzial und der zentralen Lage Rechnung zu tragen, haben die Stadt Aarau und der Kanton Aargau in einem Letter of Intent die Grundsätze einer gemeinsamen Arealentwicklung beschlossen. Der Prozess zu einem vielfältig genutzten Areal soll in Etappen erfolgen und kontinuierlich entwickelt werden. Inzwischen liegt ein Entwurf eines Masterplans vor. Im weiteren Planungsverlauf soll dieser konkretisiert und in die formellen Planungsinstrumente überführt werden.</p>					
Planungsstand		Nächste Schritte			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Letter of Intent Stadt/Kanton (2015) ▪ Leitbild Arealentwicklung (2016) ▪ Testplanung und Masterplanung (2018-20) 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Finalisierung Masterplanung ▪ Anpassung Nutzungsplanung und Gestaltungsplan (ab 2021) ▪ Beginn Realisierung: ab 2030 			
Zuständigkeiten					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Federführung: Stadt Aarau 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Weitere Beteiligte: Grundeigentümer 			
Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrliche Kapazitäten: Pflicht für Mobilitätskonzept, autoarme Nutzung im Masterplan definiert ▪ Weitere Koordination / Abstimmung: -- ▪ Abhängigkeiten: -- 					
Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine Flächenbeanspruchung 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung 			
Grundlagen					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Siehe «Planungsstand» 					
Bemerkungen					
<p>--</p>					

S402.4 Aarau, Torfeld Süd **A-Horizont**

Generationenkohärenz: SA-10 (AP 3G), ARE-Code: 2581.3.032

- Merkmale**
- Heutige Zone: Mit neuer BNO AW 5 mit Gestaltungsplanpflicht
 - Heutige Nutzung: Industriebrache
 - ÖV-Güteklasse: A/B
 - Vorgesehene Nutzung: Wohnen: 80%; Arbeiten: 20%
 - Grösse: ca. 4 ha
 - Potenzial E: ca. 1'300
 - Potenzial AP: ca. 300
 - Schwerpunkt Realisierung:

2024 - 2027	2028 - 2031	> 2031
-------------	-------------	--------



Kurzbeschreibung

Das ehemalige Industriegebiet Torfeld Süd in Aarau liegt heute brach. Auf diesem Areal soll ein Stadion sowie vier Hochhäuser mit Wohnungen entstehen.

- | | |
|--|---|
| <p>Planungsstand</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Teiländerung Nutzungsplanung (2019) ▪ Gestaltungsplan Torfeld Süd Ostteil | <p>Nächste Schritte</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Beginn Realisierung: ca. 2023/2024 |
|--|---|

- Zuständigkeiten**
- Federführung: Stadt Aarau
 - Weitere Beteiligte: Grundeigentümer

- Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr**
- Verkehrliche Kapazitäten: ÖV-Haltestelle (AVA) Aarau Torfeld wurde bereits realisiert und in Betrieb genommen.
 - Weitere Koordination / Abstimmung: Erstellung Fussgängerpasserelle über Gleise ins Torfeld Nord (2020)
 - Abhängigkeiten: --

- Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung**
- Keine Flächenbeanspruchung
 - Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung

- Grundlagen**
- Siehe «Planungsstand»

Bemerkungen

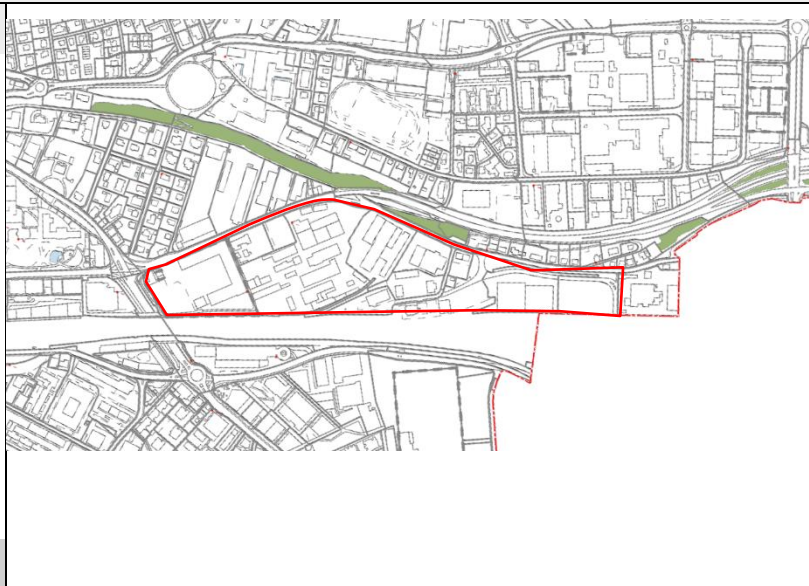
--

S402.5 Aarau, Torfeld Nord **B-Horizont**

Generationenkohärenz: SA-13 (AP 3G), ARE-Code: 2581.3.035

- Merkmale**
- Heutige Zone: Arbeits- und Wohnzone fünfgeschossig mit Gestaltungsplanpflicht
 - Heutige Nutzung: Gewerbe, Militär, Industrie
 - ÖV-Güteklasse: A/B
 - Vorgesehene Nutzung: Wohnen: max. 80%; Arbeiten: min 20%
 - Grösse: ca. 11 ha
 - Potenzial E: noch offen
 - Potenzial AP: noch offen
 - Schwerpunkt Realisierung:

2024 - 2027	2028 - 2031	> 2031
-------------	-------------	--------



Kurzbeschreibung

Das heute durch gewerbliche, militärische und industrielle Nutzungen geprägtes Gebiet Torfeld Nord in Aarau soll mittel- bis längerfristig in Richtung Mischnutzung umstrukturiert werden.

- | | |
|---|--|
| Planungsstand | Nächste Schritte |
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Rahmgestaltungplan (2008) | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Eigentümerprozess (ab ca. 2022) ▪ Beginn Realisierung: ab ca. 2028 in Etappen |

- Zuständigkeiten**
- Federführung: Stadt Aarau
 - Weitere Beteiligte: Grundeigentümer

Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr

- Verkehrliche Kapazitäten: ÖV-Haltestelle (AVA) Aarau Torfeld in unmittelbarer Nähe.
- Weitere Koordination / Abstimmung: --
- Abhängigkeiten: --

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

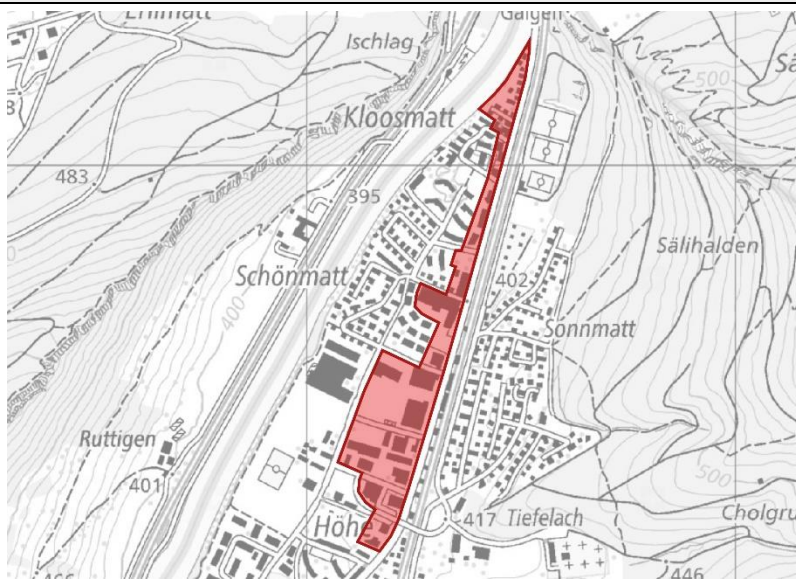
- Keine Flächenbeanspruchung
- Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung

Grundlagen

- Siehe «Planungsstand»

Bemerkungen

--

S402.6 Aarburg, Aarburg Nord		B-Horizont			
Generationenkohärenz: SA-5 (AP 3G), ARE-Code: 2581.3.054					
Merkmale					
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Heutige Zone: Gewerbezone Oltnerstrasse / Wohn- und Gewerbezone WG 3B / Wohnzone W3 ▪ Heutige Nutzung: Gewerbe / Wohnen ▪ ÖV-Güteklasse: C ▪ Vorgesehene Nutzung: Wohnen: 30%; Arbeiten: 70% ▪ Grösse: ca. 10 ha ▪ Potenzial E: z.Z. offen ▪ Potenzial AP: z.Z. offen ▪ Schwerpunkt Realisierung: <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 33%; border: 1px solid #ccc;">2024 - 2027</td> <td style="width: 33%; border: 1px solid #ccc;">2028 - 2031</td> <td style="width: 33%; border: 1px solid #ccc;">> 2031</td> </tr> </table> 		2024 - 2027	2028 - 2031	> 2031
2024 - 2027	2028 - 2031	> 2031			
Kurzbeschreibung					
<p>Das Gebiet Aarburg Nord soll weiterentwickelt, aufgewertet und verdichtet werden. Dies soll in einer qualitätsvollen Art erfolgen. Das Gebiet weist eine Gestaltungsplanpflicht auf.</p>					
Planungsstand	Nächste Schritte				
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Workshopverfahren- Testplanungen (2011-2013) ▪ Masterplan-Konzeptplan (2013) ▪ NP-Teilrevision - Teil-GP I (2017) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Testplanung - Gestaltungsplan Perimeter «Höhe – Rotelstrasse» bis 2025 ▪ Bauprojekte ▪ Beginn Realisierung: ab ca. 2028 				
Zuständigkeiten					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Federführung: Gemeinde Aarburg 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Weitere Beteiligte: Grundeigentümer 				
Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrliche Kapazitäten: Bushaltestellen Aarburg Höhe, Längacker und Kloosmatte in unmittelbarer Nähe ▪ Weitere Koordination / Abstimmung: BGK Oltnerstrasse - rückwärtige Gewerbeerschliessung - Umgebungskonzepte (2016 – 2025) und FVV408.1 Aarburg Nord ▪ Abhängigkeiten: -- 					
Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine Flächenbeanspruchung 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung 				
Grundlagen					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Siehe «Planungsstand» 					
Bemerkungen					
<p>--</p>					

S402.7 Egerkingen, Gäupark Süd (Hausimollstrasse) A-Horizont

Generationenkohärenz: AP 1-3G: Keine Massnahme

Merkmale				
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Heutige Zone: Zone für publikumsintensive Anlagen ZPA ▪ Heutige Nutzung: Einkaufszentren ▪ ÖV-Güteklasse: C/D1 (ab ca. 2027 mit IR-Halt in Egerkingen B/C) ▪ Vorgesehene Nutzung: 25-40% Wohnen, 60-75% Arbeiten ▪ Grösse: ca. 2.5 ha ▪ Potenzial E: 200 – 400 ▪ Potenzial AP: 400 – 600 ▪ Schwerpunkt Realisierung: <table border="1" style="margin-left: 20px; width: 100%;"> <tr> <td style="background-color: #e0e0e0;">2024 - 2027</td> <td style="background-color: #e0e0e0;">2028 - 2031</td> <td style="background-color: #e0e0e0;">> 2031</td> </tr> </table> 	2024 - 2027	2028 - 2031	> 2031	
2024 - 2027	2028 - 2031	> 2031		

Kurzbeschreibung

Das nordöstlich des geplanten Hubs Egerkingen liegende Gebiet ist heute durch Einkaufszentren geprägt. Das an der Bahnlinie angrenzende Areal Gäupark Süd soll künftig in Richtung Mischnutzung umstrukturiert werden. Eine Studie zeigt dabei auch die Möglichkeit einen grossen Park nördlich des Areals zu realisieren.

Planungsstand	Nächste Schritte
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Städtebauliche Studie (2019) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Testplanung (2021/2022) ▪ Gestaltungsplanverfahren (2023/2024) ▪ Beginn Realisierung: ab 2026

Zuständigkeiten

- Federführung: Gemeinde Egerkingen
- Weitere Beteiligte: Grundeigentümer

Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr

- Verkehrliche Kapazitäten: Bahnhof Egerkingen in der Nähe (ca. 200 – 400 m)
- Weitere Koordination / Abstimmung: Zwischen Drehscheibe Egerkingen und dem Gäuparkareal wird eine direkte Busverbindung realisiert. Hierzu ist eine kommunale ÖV-Achse zwischen Bahnhofplatz und Hausimollstrasse geplant (Massnahme Nr. ÖV407)
- Abhängigkeiten: --

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

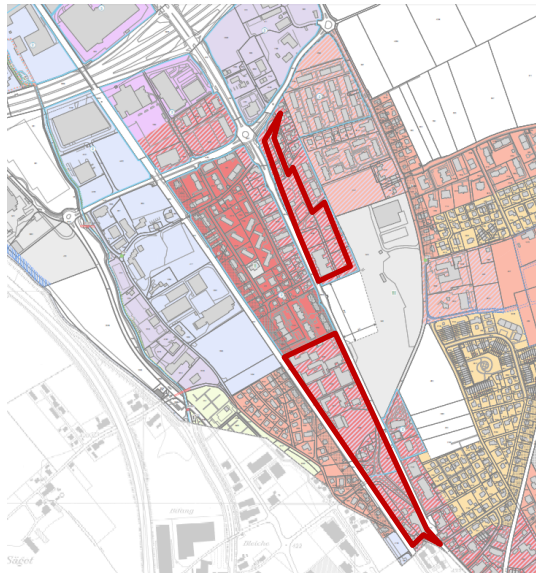
- Keine Flächenbeanspruchung
- Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung

Grundlagen

- Städtebauliche Studie (Werk1 Architekten, 6. Juni 2019)
- Erschliessungsplanung (KFB Pfister AG, April 2020)

Bemerkungen

--

S402.8 Oftringen, Aufwertung Äussere Luzernerstrasse		A-Horizont	
Generationenkohärenz: AP 1-3G: Keine Massnahme			
Merkmale			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Heutige Zone: Arbeitszone A1 ▪ Heutige Nutzung: Gewerbebetriebe, Tankstelle ▪ ÖV-Güteklasse: C ▪ Vorgesehene Nutzung: Umzonung in Wohn- und Gewerbezone WG4, nördlicher Teil mit GP-Pflicht. Überlagert mit Eigenschaftsgebiet für höhere Bauten (bis 30 m). ▪ Grösse: ca. 8 ha ▪ Potenzial E: 2017: 185, 2040: 370 ▪ Potenzial AP: z.Z. noch offen ▪ Schwerpunkt Realisierung: <table style="margin-left: 20px; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="background-color: #ccc; padding: 2px;">2024 - 2027</td> <td style="background-color: #ccc; padding: 2px;">2028 - 2031</td> <td style="padding: 2px;">> 2031</td> </tr> </table> 			2024 - 2027
2024 - 2027	2028 - 2031	> 2031	
Kurzbeschreibung			
<p>Die Gewerbegebiete entlang der Äusseren Luzernerstrasse sind heute unternutzt und weisen wie auch der Strassenraum ein grosses Aufwertungspotenzial auf. Mit einer entsprechenden Umzonung sollen diese Gebiete Richtung Mischnutzung weiterentwickelt und verdichtet werden. Entlang der Hauptachse werden im EG Wohnnutzungen ausgeschlossen. Für die erste Bautiefe sind Gebäudeorientierung und -gestaltung sowie Anlagen und Freiräume nachweislich in Bezug zum Strassenraum zu setzen. Mit einer hochwertigen Gestaltungsplanung können Bauten bis 30m Höhe errichtet werden.</p>			
Planungsstand		Nächste Schritte	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gesamtrevision Ortsplanung, Vorprüfung 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gestaltungsplan (nördliches Gebiet) ▪ Bauprojekte ▪ Beginn Realisierung: erste Vorhaben bereits vor 2024; weitere ab 2024 	
Zuständigkeiten			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Federführung: Gemeinde Oftringen 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Weitere Beteiligte: Grundeigentümer 	
Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrliche Kapazitäten: Bushaltestellen Oftringen Wirtshüsli und Lerchenfeld in unmittelbarer Nähe ▪ Weitere Koordination / Abstimmung: Koordination mit Betriebs- und Gestaltungskonzept BGK K104, kantonales Strassenbauprojekt «Umbau Kreisel/Knoten Lanz» ▪ Abhängigkeiten: -- 			
Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Teil des ESP Zofingen/Oftringen/Aarburg/Strengelbach ▪ Keine Flächenbeanspruchung 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung 	
Grundlagen			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Siehe «Planungsstand» 			
Bemerkungen			

S402.9 Oftringen, Zentrumsentwicklung		A-Horizont			
Generationenkohärenz: SA-4 (AP 3G), ARE-Code: 2581.3.053					
Merkmale					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Heutige Zone: Arbeitszone A1, Kernzone, WG3, Landwirtschaftszone ▪ Heutige Nutzung: Wohnen, Arbeiten, Einkauf, Landwirtschaft ▪ ÖV-Güteklasse: B ▪ Vorgesehene Nutzung: Mischnutzung. Überlagert mit Eignungsgebiet für höhere Bauten (C1: bis 30m, D: über 38m). ▪ Grösse: ca. 8 ha ▪ Potenzial E: 2017: 185, 2040: 380 ▪ Potenzial AP: z.Z. noch offen ▪ Schwerpunkt Realisierung: <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border: 1px solid #ccc; padding: 2px;">2024 - 2027</td> <td style="border: 1px solid #ccc; padding: 2px;">2028 - 2031</td> <td style="border: 1px solid #ccc; padding: 2px;">> 2031</td> </tr> </table> 	2024 - 2027	2028 - 2031	> 2031		
2024 - 2027	2028 - 2031	> 2031			
Kurzbeschreibung					
<p>Das Zentrum von Oftringen weist ein grosses Aufwertungs- und Weiterentwicklungspotenzial auf. Nach der Planung und Umsetzung von Projekten im nördlichen Bereich (Kernzone West- und Ost, Basler-/Zürichstrasse), werden in den nächsten Jahren das Gebiet D Tychboden sowie die Gebiete C1 Zentrum Nord und C2 Süd beidseits der Bahnlinie weiterentwickelt. Dazwischen soll die geplante S-Bahnhaltestelle Oftringen Zentrum entstehen. Mit einer hochwertigen Gestaltungsplanung können Bauten bis 30 m Höhe bzw. im Gebiet D Hochhäuser errichtet werden.</p>					
Planungsstand	Nächste Schritte				
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Testplanung 2010 ▪ Gesamtrevision Ortsplanung, Vorprüfung (Umzonung im Teilgebiet C) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erarbeitung Gestaltungspläne ▪ Bauprojekte ▪ Beginn Realisierung: ab 2024 				
Zuständigkeiten					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Federführung: Gemeinde Oftringen ▪ Weitere Beteiligte: Grundeigentümer, SBB 					
Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrliche Kapazitäten: Siehe unten ▪ Weitere Koordination / Abstimmung: Massnahme Str404.3 «Oftringen, BGK Baslerstrasse/K104»; Massnahme ÖV3A «Oftringen Zentrum: Intermodale ÖV-Drehscheibe (Bushof / -terminal)» ▪ Abhängigkeiten: Gebiet um die Bahnlinie: Massnahmen Nr. ÖV406_Ü «Oftringen, Haltestelle Oftringen Zentrum» 					
Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Richtplanrelevant (WSP) ▪ Flächenbeanspruchung: ca. 1.5 ha ▪ Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung 					
Grundlagen					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Siehe «Planungsstand» 					
Bemerkungen					

S402.10 Olten, Olten Südwest		A-Horizont			
Generationenkohärenz: SA-17 (AP 3G), ARE-Code: 2581.3.039					
Merkmale					
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Heutige Zone: Sondernutzungszone A ▪ Heutige Nutzung: Industriebrache / Kiesgrube, Wohnen (1. Baufeld) ▪ ÖV-Güteklasse: D ▪ Vorgesehene Nutzung: 85% Wohnen, 15% Arbeiten ▪ Grösse: ca. 23 ha ▪ Potenzial E: ca. 5'000 ▪ Potenzial AP: ca. 1'000 ▪ Schwerpunkt Realisierung: <table border="1" style="margin-left: 20px; width: 100%;"> <tr> <td style="width: 33%;">2024 - 2027</td> <td style="width: 33%;">2028 - 2031</td> <td style="width: 33%;">> 2031</td> </tr> </table> 		2024 - 2027	2028 - 2031	> 2031
2024 - 2027	2028 - 2031	> 2031			
Kurzbeschreibung					
<p>Im Gebiet des ehemaligen Zementwerkes PCO und des Kieswerkes der AG Hunziker & Cie westlich des Bahnhofes Olten Hammer soll ein neues durchmischtes Stadtquartier entstehen. Die erste Etappe ist ab 2014 bezogen worden. Erste Erfahrungen mit der realisierten Bebauung haben zur Überarbeitung des städtebaulichen Konzepts geführt. In einer Masterplanung (2017) wurden die wesentlichen städtebaulichen Regeln, basierend auf einem Freiraumkonzept, festgelegt. Die Nutzungsplanung für Olten Südwest ist in Revision. Ziel ist eine höhere Vielfalt bzgl. Nutzung und Bebauung sowie Steigerung der EG- und Umgebungsqualität. Die Personenunterführung Hammer (Massnahmen 1G und 2G) wird neu Erschliessungsvoraussetzung für die weiteren Bauetappen Olten Südwest. Die Finanzierung der Personenunterführung Hammer erfolgt zu wesentlichen Teilen durch Mittel aus dem Planungsausgleich Olten Südwest. Der Gestaltungsplan ist durch den Kanton genehmigt.</p>					
Planungsstand		Nächste Schritte			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Internationaler Ideenwettbewerb (2003) ▪ Teilzonenplan, Erschliessungs- und Gestaltungsplan mit Sonderbauvorschriften (2010) ▪ Studienwettbewerb (2011) ▪ Masterplanung (2017) ▪ Revision Nutzungsplanung (2020) 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projektierung PU Hammer (2020-2022) ▪ Realisierung PU Hammer (Massnahmen 1G und 2G): ab 2024 ▪ Realisierung weiterer Bauetappen: ab 2024 			
Zuständigkeiten					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Federführung: Grundeigentümer 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Weitere Beteiligte: Stadt Olten 			
Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrliche Kapazitäten: Gemäss Sonderbauvorschriften (Stand 2020) muss mit dem Baugesuch ein Mobilitätskonzept eingereicht werden. Spätestens mit dem Baugesuch von Baufeld A ist ein Nachweis über ein Fahrtenmonitoring/-controlling zu erbringen. 					

- Weitere Koordination / Abstimmung:
 - Naturpark Olten Südwest (2010)
 - LV 4.13 «Fuss- und Veloverbindung Olten SüdWest (Hammerallee) - Zugang Bahnhof Olten Hammer» (1G, pendent)
 - LV 6A «Reduktion Trennwirkung Bahngleise Bahnhof Hammer-Zentrum» (2G, pendent)
 - Mit der Nutzungsplanrevision wird die Sicherstellung der PU Hammer neu als Erschliessungsvoraussetzung für die Realisierung der weiteren Bauetappen definiert.
 - S304 Freiraumnetz im urbanen Raum
- Abhängigkeiten: siehe oben

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

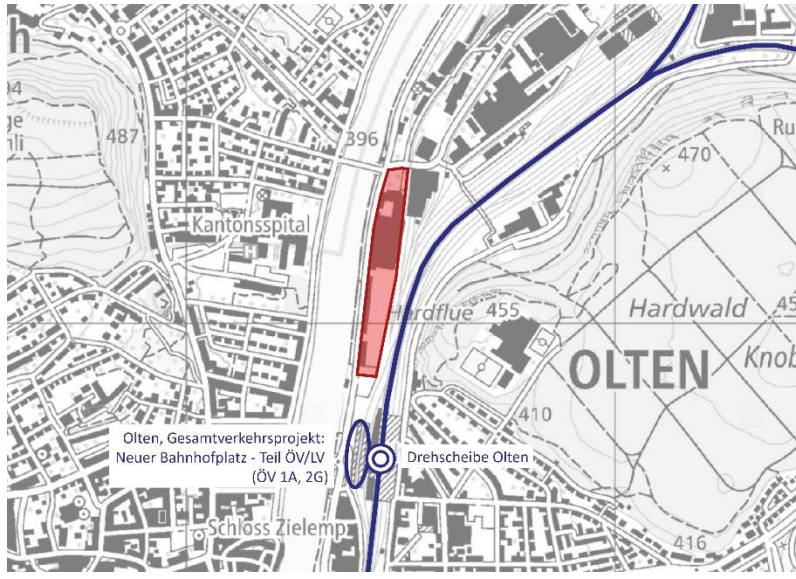
- Keine Flächenbeanspruchung
- Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung

Grundlagen

- Siehe «Planungsstand»

Bemerkungen

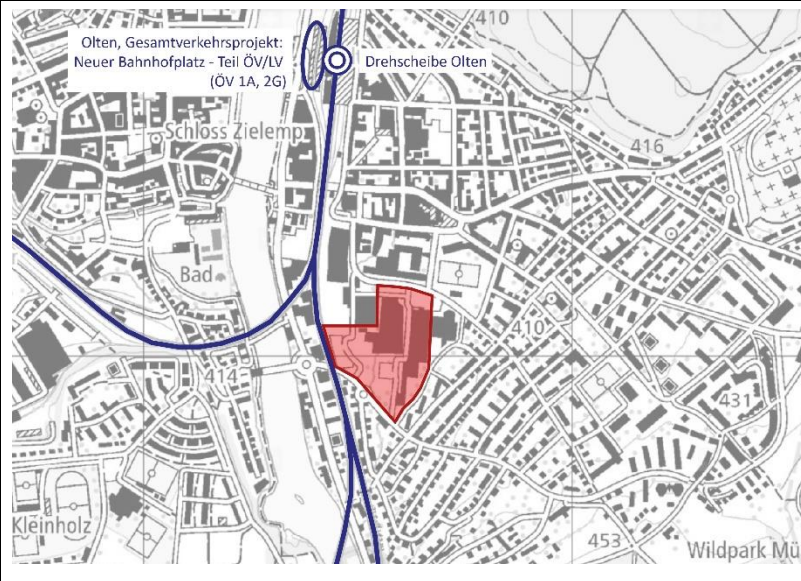
--

S402.11 Olten, Bahnhof Nord		A-Horizont			
Generationenkohärenz: SA-20 (AP 3G), ARE-Code: 2581.3.043					
Merkmale					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Heutige Zone: Hochhauszone Areal Bahnhof Nord ▪ Heutige Nutzung: Bahnbetriebliche Restnutzung, Betriebszentrale, Parkierung ▪ ÖV-Güteklasse: A/B ▪ Vorgesehene Nutzung: 30% Wohnen, 70% Arbeiten ▪ Grösse: ca. 2.5 ha ▪ Potenzial E: 400 ▪ Potenzial AP: 900 ▪ Schwerpunkt Realisierung: <table border="1" style="margin-left: 20px; width: 100%;"> <tr> <td style="background-color: #ccc;">2024 - 2027</td> <td style="background-color: #ccc;">2028 - 2031</td> <td style="background-color: #ccc;">> 2031</td> </tr> </table> 			2024 - 2027	2028 - 2031	> 2031
2024 - 2027	2028 - 2031	> 2031			
Kurzbeschreibung					
<p>Seit der Erweiterung des SBB-Industriewerks Tannwald an der Industriestrasse im Jahr 2005 wurde die Hauptwerkstätte beim Bahnhof an der Gösgerstrasse Schritt für Schritt stillgelegt. Ebenfalls in Etappen soll an zentralster Lage unmittelbar neben dem Bahnhof Olten ein neues Arbeits- und Wohnquartier entstehen.</p>					
Planungsstand		Nächste Schritte			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Testplanung (2007) ▪ Teilzonenplan und Gestaltungsplan mit Sonderbauvorschriften (2014) ▪ Projektwettbewerb (2018) ▪ Bewilligungsverfahren (2020-21) 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Realisierung Baufelder 1, 2 und L: 2021 – 2024 ▪ Realisierung der nördlichen Baufelder: nach 2024 			
Zuständigkeiten					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Federführung: SBB und Investoren 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Weitere Beteiligte: Stadt Olten 			
Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrliche Kapazitäten: Bahnhof Olten in unmittelbarer Nähe. ▪ Weitere Koordination / Abstimmung: <ul style="list-style-type: none"> ▪ ÖV1A «Olten, Gesamtverkehrsprojekt: Neuer Bahnhofplatz – Teil ÖV/LV» (2G) ▪ Mobilitätsplan Olten (Stadtrat / 2017) ▪ Abhängigkeiten: -- 					
Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine Flächenbeanspruchung 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung 			
Grundlagen					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Siehe «Planungsstand» 					
Bemerkungen					
<p>--</p>					

S402.12 Olten, Giroud Olma-Areal **A-Horizont**
Generationenkohärenz: SA-19 (AP 3G), ARE-Code: 2581.3.041

- Merkmale**
- Heutige Zone: Gewerbe- und Mischzonen (GW und M3)
 - Heutige Nutzung: Einkauf, Gewerbe, Parkplätze, Spielplatz
 - ÖV-Güteklasse: C
 - Vorgesehene Nutzung: 60% Wohnen, 40% Arbeiten
 - Grösse: ca. 4.5 ha
 - Potenzial E: 700
 - Potenzial AP: 500
 - Schwerpunkt Realisierung:

2024 - 2027	2028 - 2031	> 2031
-------------	-------------	--------



Kurzbeschreibung

Das ehemalige Industrieareal der Giroud Olma AG wurde seit dem Jahr 2000 schrittweise mit Einführung von Publikumsnutzungen ausgebaut (Einkauf, Hotel, Büros und Fachhochschule). Das nahe am Bahnhof Olten liegende Einkaufszentrum Sälipark ist in die Jahre gekommen. Das südliche Teilareal ist unternutzt. Der Eigentümer plant eine schrittweise Entwicklung als Wohn- und Gewerbequartier. Erster Schritt bildet eine Erneuerung der Einkaufsnutzung mit Einführung eines Wohnanteils (Projekt «Sälipark 2020»). Damit soll mitten in Olten ein urbanes Einkaufs- und Begegnungszentrum entstehen und attraktiver Wohnraum für alle Generationen geschaffen werden. «Sälipark 2020» ist zudem ein Pilotprojekt im neuen städtischen Mobilitätsplan, der die privaten und öffentlichen Verkehrsträger optimal miteinander koordinieren will. Die Stadt plant flankierende Aufwertungsmassnahmen (Strassen-/Grün- und Freiraum) im öffentlichen Raum (Strassen ringsum BBZ-Areal). Gegen die im Jahr 2019 publizierte Nutzungsplanung ist ein Rechtsmittelverfahren hängig. Im Zuge dessen plant der Eigentümer aktuell die Realisierung einer Wohnüberbauung auf dem südlichen Teilareal, auf Basis eines rechtskräftigen Gestaltungsplans aus dem Jahr 1999. Eine im Jahr 2013 durchgeführte kooperative Planung für ein gemischtes Hochhausquartier würde somit fallen gelassen.

Planungsstand	Nächste Schritte
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gestaltungsplan Sälistrasse - Theodor Schweizer-Weg (1999) ▪ Kooperative Planung Areal Süd (2013) ▪ Nutzungsplanung Sälipark 2020: laufend ▪ Baubewilligungsverfahren Sälipark 2020 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Beginn Wohnungsbau, Realisierung Sälipark und flankierende Massnahmen: Nach Baubewilligung

Zuständigkeiten

<ul style="list-style-type: none"> ▪ Federführung: Bauherrschaft Giroud Olma AG 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Weitere Beteiligte: Stadt Olten
--	---

- Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr**
- Verkehrliche Kapazitäten: «Sälipark 2020» ist ein Pilotprojekt im neuen städtischen Mobilitätsplan, der die privaten und öffentlichen Verkehrsträger optimal miteinander koordinieren will.
 - Weitere Koordination / Abstimmung: Mobilitätsplan Olten (Stadtrat / 2017)
 - Abhängigkeiten: --

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

- Keine Flächenbeanspruchung
- Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung;
UVP-Verfahren für Sälipark durchgeführt

Grundlagen

- Siehe «Planungsstand»

Bemerkungen

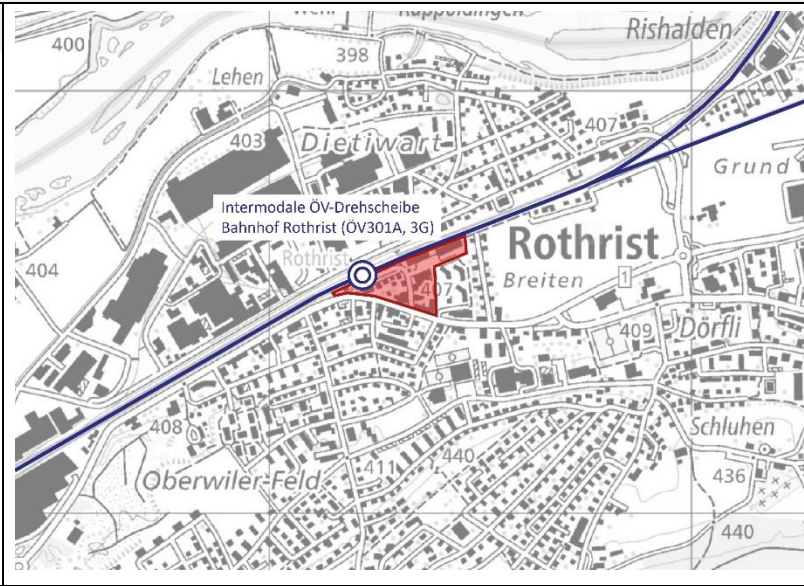
--

S402.13 Rothrist, Bahnhofgebiet **A-Horizont**

Generationenkohärenz: SA-15 (AP 3G), ARE-Code: 2581.3.037

- Merkmale**
- Heutige Zone: Wohn- und Gewerbezone WG4
 - Heutige Nutzung: Wohnen, Gewerbe, Gastronomie
 - ÖV-Güteklasse: B
 - Vorgesehene Nutzung: Areal für höhere Bauten; Wohnen: 80 %; Arbeiten: 20 %
 - Grösse: ca. 1.6 ha
 - Potenzial E: ca. 150
 - Potenzial AP: ca. 30
 - Schwerpunkt Realisierung:

2024 - 2027	2028 - 2031	> 2031
-------------	-------------	--------



Kurzbeschreibung

Das Areal liegt direkt beim Bahnhof Rothrist. Heute bietet es keine angemessenen Aufenthaltsmöglichkeiten und es ist wenig attraktiv gestaltet. Aufgrund der sehr gut erschlossenen Lage bietet sich das Gebiet für eine Weiterentwicklung, Aufwertung und Verdichtung an. Als wichtiger Verkehrsumschlagplatz, durch seine zentrale Lage und die publikumsorientierten Nutzungen kann das Bahnhofgebiet einen wesentlichen Beitrag zur Innenentwicklung der Gemeinde leisten. Im Rahmen der Nutzungsplanung wurde das Areal mit einer Gestaltungsplanpflicht belegt, um für die Folgeplanung die Qualität der Bebauung zu sichern.

Planungsstand	Nächste Schritte
---------------	------------------

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Entwicklungsrichtplan (2019) ▪ Studienauftrag (2019/2020) | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Gestaltungsplan mit SNV (2020/2021) ▪ Bauprojekte ▪ Beginn Realisierung: ab 2024 |
|--|--|

Zuständigkeiten

- Federführung: Gemeinde Rothrist
- Weitere Beteiligte: Grundeigentümer, Abt. Verkehr BVU (Erschliessung)

Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr

- Verkehrliche Kapazitäten: Bahnhof Rothrist in unmittelbarer Nähe.
- Weitere Koordination / Abstimmung: Intermodale ÖV-Drehscheibe Bahnhof Rothrist (ÖV301A) Erschliessungsprojekt (2021); Ausführung Erschliessung (2022 – 2024)
- Abhängigkeiten: --

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung


- Keine Flächenbeanspruchung
- Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung

Grundlagen

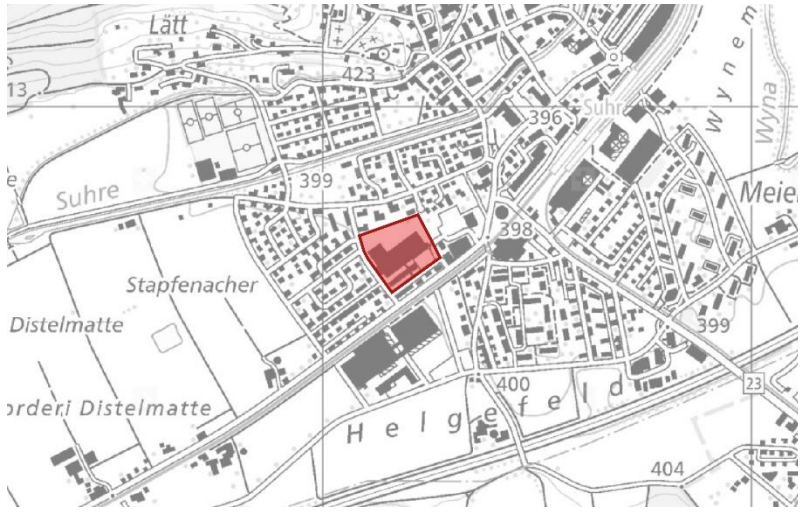
- Siehe «Planungsstand»

Bemerkungen

--

S402.14 Schönenwerd, Wohnen an der Aare		B-Horizont			
Generationenkohärenz: AP 1-3G: Keine Massnahme					
Merkmale <ul style="list-style-type: none"> ▪ Heutige Zone: A1 und W3 und Gewerbezone mit erlaubter Wohnnutzung ▪ Heutige Nutzung: Gewerbe ▪ ÖV-Güteklasse: C ▪ Vorgesehene Nutzung: Wohnen und Gewerbe (Mischzone Aare) ▪ Grösse: ca. 2 ha ▪ Potenzial E: 100 (Schätzung) ▪ Potenzial AP: noch offen ▪ Schwerpunkt Realisierung: <table border="1" style="margin-left: 20px; width: 100%;"> <tr> <td style="padding: 2px;">2024 - 2027</td> <td style="padding: 2px;">2028 - 2031</td> <td style="padding: 2px;">> 2031</td> </tr> </table> 	2024 - 2027	2028 - 2031	> 2031		
2024 - 2027	2028 - 2031	> 2031			
Kurzbeschreibung					
<p>Das in der Nähe des Hubs Schönenwerd liegende Gebiet zwischen Brauerei Karbacher und dem alten Schlachthof soll zu einer attraktiven, der Aare zugewandten Wohnlage umgenutzt werden. «Wohnen an der Aare» wird als Bestandteil der Aufwertung des Aareufers mit dem öffentlichen Uferweg erschlossen. Gestützt auf das räumliche Leitbild beabsichtigt die Gemeinde zum Zeitpunkt der gewählten Planungsabsicht vorgängig zum Gestaltungsplanverfahren sich vertieft mit der Entwicklung des Areals auseinanderzusetzen.</p>					
Planungsstand		Nächste Schritte			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Räumliches Leitbild (2018) ▪ Revision Ortsplanung (2020) 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gestaltungsplan ▪ Beginn Realisierung 			
Zuständigkeiten					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Federführung: Gemeinde Schönenwerd 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Weitere Beteiligte: Grundeigentümer 			
Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrliche Kapazitäten: Drehscheibe Schönenwerd in der Nähe (ca. 100 – 400 m) ▪ Weitere Koordination / Abstimmung: Abstimmung mit den Planungen zum Bally-Areal (Massnahme Nr. S403.5) ▪ Abhängigkeiten: -- 					
Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine Flächenbeanspruchung 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung 			
Grundlagen					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Siehe «Planungsstand» 					
Bemerkungen					
<p>--</p>					

S402.15 Suhr, Henz-Areal		A-Horizont			
Generationenkohärenz: AP 1-3G: Keine Massnahme					
Merkmale					
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Heutige Zone: Kernzone K5 ▪ Heutige Nutzung: Gewerbe ▪ ÖV-Güteklasse: B ▪ Vorgesehene Nutzung: Wohnen: 97%; Arbeiten: 3% ▪ Grösse: ca. 1 ha ▪ Potenzial E: ca. 460 ▪ Potenzial AP: gemäss BNO-Bestimmungen für K5 (Kernzone 5) ▪ Schwerpunkt Realisierung: <table border="1" style="margin-left: 20px; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="padding: 2px;">2024 - 2027</td> <td style="padding: 2px;">2028 - 2031</td> <td style="padding: 2px;">> 2031</td> </tr> </table> 		2024 - 2027	2028 - 2031	> 2031
2024 - 2027	2028 - 2031	> 2031			
Kurzbeschreibung					
<p>Das Henz-Areal liegt an zentraler Lage, südlich des Bahnhofs Suhr. Das ehemalige Industrieareal soll Richtung Wohnen umgenutzt werden. Geplant ist ein Hochhaus sowie drei Mehrfamilienhäuser mit insgesamt gut 200 Wohnungen. Im Parterre des Hochhauses soll es auch Platz für Gewerbe/Gastronomie haben. Die zwischen den Gebäuden geplanten Freiräume mit öffentlichen Wegen und kleinen Plätzen vernetzen das Areal mit den umliegenden Quartieren. Die Aussenräume sollen eine hohe Aufenthaltsqualität und Durchlässigkeit aufweisen und naturnah mit einheimischen und standortgerechten Pflanzen gestaltet werden. Gemäss Gestaltungsplan sind zudem erhöhte energetische Anforderungen zu erfüllen und der Anschluss an einen Wärmeverbund ist anzustreben.</p>					
Planungsstand		Nächste Schritte			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wettbewerb (2015) ▪ Umzonung (2019) ▪ Gestaltungsplan (GP) und Baugesuch (2020) ▪ Baubewilligung (2021) 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Beginn Realisierung 			
Zuständigkeiten					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Federführung: Gemeinde Suhr (Planung); Investoren (Realisierung) 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Weitere Beteiligte: - 			
Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrliche Kapazitäten: Bahnhofstestelle Suhr in der Nähe (< 200 m); gemäss GP autoreduziertes Wohnen; VERAS bringt eine Entlastung der Gränicherstrasse mit sich (im Horizont 2040 -42% ggü. Referenzzustand). ▪ Weitere Koordination / Abstimmung: Regionales Hochhauskonzept; Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV) Suhr (in Erarbeitung), Koordination insbesondere im Bereich FVV ▪ Abhängigkeiten: -- 					
Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine Flächenbeanspruchung 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung 			
Grundlagen					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Siehe «Planungsstand» 					
Bemerkungen					

S402.16 Suhr, Neumattweg Ost		A-Horizont			
Generationenkohärenz: AP 1-3G: Keine Massnahme					
Merkmale					
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Heutige Zone: Wohn- und Arbeitszone ▪ Heutige Nutzung: Lagerhallen ▪ ÖV-Gütekategorie: C/D ▪ Vorgesehene Nutzung: Wohnen: ca. 80%; Arbeiten: ca. 20% ▪ Grösse: ca. 2 ha ▪ Potenzial E: ca. 300 ▪ Potenzial AP: ca. 100 ▪ Schwerpunkt Realisierung: <table style="margin-left: 20px; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="background-color: #ccc; padding: 2px;">2024 - 2027</td> <td style="padding: 2px;">2028 - 2031</td> <td style="padding: 2px;">> 2031</td> </tr> </table> 		2024 - 2027	2028 - 2031	> 2031
2024 - 2027	2028 - 2031	> 2031			
Kurzbeschreibung					
<p>In der Nähe des Bahnhofs Suhr gibt es noch einige alte Industriehallen. Das Areal «Neumattweg Ost» mit der ehemaligen Fabrik von Sprecher + Schuh soll in den nächsten Jahren Richtung Wohnen umstrukturiert werden. Im nördlichen Bereich des Areals sind drei Gebäude vorgesehen, südlich davon ein öffentlicher Platz. Im Zentrum des Areals sind mehrere drei- bis viergeschossige Gebäude geplant. Im südlichen Bereich sollen Gewerbe einziehen. Bei diesem Areal ist u.a. ein sorgfältiger Übergang zum bereits bestehenden Wohnquartier wichtig. Dies soll auch mit öffentlichen Durchgängen gewährleistet werden. Gemäss Gestaltungsplan sind zudem erhöhte energetische Anforderungen zu erfüllen.</p>					
Planungsstand		Nächste Schritte			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Studienauftrag (2005) ▪ Gestaltungsplan (2009) ▪ Teilrevision BNO (Annahme an der Urnenabstimmung 2020) ▪ Überarbeitung Gestaltungsplan (GP) (2019/2020); öffentliche Auflage 2021 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bauprojekte ▪ Beginn Realisierung: ab 2024 			
Zuständigkeiten					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Federführung: Gemeinde Suhr (Planung); Investoren (Realisierung) 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Weitere Beteiligte: Grundeigentümer 			
Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrliche Kapazitäten: Autoreduziertes Wohnen im GP festgehalten. VERAS bringt eine Entlastung der Bernstrasse West mit sich (im Horizont 2040 -15% ggü. Referenzzustand) und somit auch einfachere Zufahrt vom Areal auf die Hauptstrasse. ▪ Weitere Koordination / Abstimmung: KGV Suhr (in Erarbeitung): Koordination insbesondere im Bereich FVV ▪ Abhängigkeiten: -- 					
Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine Flächenbeanspruchung 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung 			
Grundlagen					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Siehe «Planungsstand» 					
Bemerkungen					

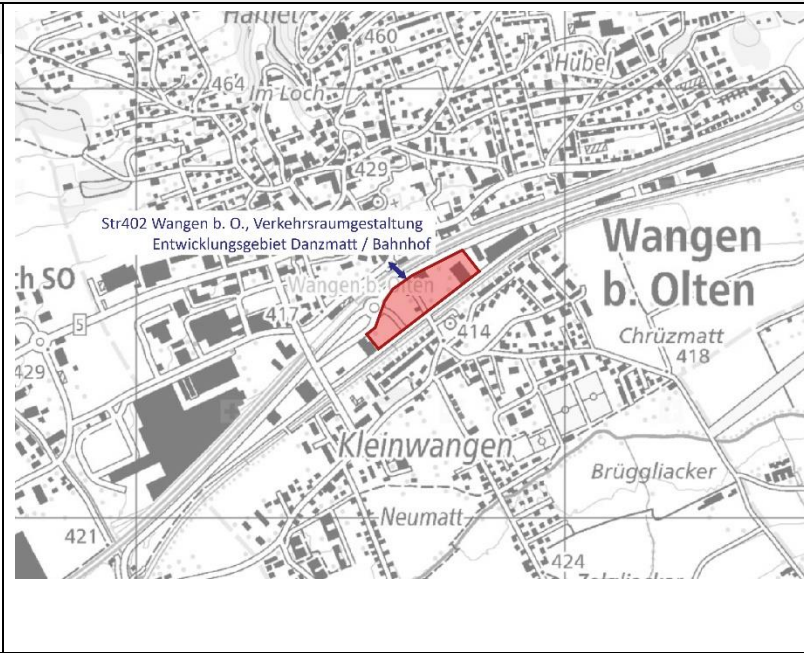
S402.17 Suhr, Bahnhof Süd		B-Horizont			
Generationenkohärenz: SA-7 (AP 3G), ARE-Code: 2581.3.056					
Merkmale					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Heutige Zone: Kernzone 3 (K3) ▪ Heutige Nutzung: Gewerbe / Industrie ▪ ÖV-Güteklasse: B ▪ Vorgesehene Nutzung: min. 33% Wohnen, min. 15% Arbeiten ▪ Grösse: ca. 5 ha ▪ Potenzial E: ca. 600 ▪ Potenzial AP: max. 10'000 m² ▪ Schwerpunkt Realisierung: <table border="1" style="margin-left: 20px; width: 100%;"> <tr> <td style="width: 33%;">2024 - 2027</td> <td style="width: 33%;">2028 - 2031</td> <td style="width: 33%;">> 2031</td> </tr> </table> 			2024 - 2027	2028 - 2031	> 2031
2024 - 2027	2028 - 2031		> 2031		
Kurzbeschreibung					
<p>In der Gemeinde Suhr stehen heute südlich des Bahnhofs an zentraler und sehr gut erschlossener Lage grosse Industriehallen. Das Areal soll etappenweise umgenutzt und neu bebaut werden. Angestrebt wird eine Überbauung mit gemischter Nutzung. Zudem sollen ein Bahnhofplatz sowie eine Übergangszone entstehen, welche das durch die Verkehrsachsen geteilte Dorf verbindet.</p>					
Planungsstand	Nächste Schritte				
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Masterplan (2003) ▪ Gestaltungsplan (Genehmigung 30. Mai 2016) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bauprojekte ▪ Beginn Realisierung: nach 2028 				
Zuständigkeiten					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Federführung: Gemeinde Suhr 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Weitere Beteiligte: Mehrere Grundeigentümer 			
Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrliche Kapazitäten: Bahnhaltestelle Suhr direkt angrenzend: Durch Umnutzung des heutigen Industriegebiets Abnahme des Schwerverkehrs und somit Erhöhung der Lebensqualität im Quartier. ▪ Weitere Koordination / Abstimmung: KGV Suhr (in Erarbeitung) Zusammen mit VERAS Erschliessung des Areals regeln: Ein-/Ausfahrt im nördlichen Bereich => direkte Verbindung zu VERAS und somit Entlastung der Gränicherstrasse. ▪ Abhängigkeiten: FVV407 Suhr, Veloführung Unterführung Möbel Pfister (Bahnlinie) 					
Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine Flächenbeanspruchung 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung 			
Grundlagen					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gestaltungsplan «Bahnhof Süd», 2016 					
Bemerkungen					
--					

S402.18 Wangen b. O., Schlüsselprojekt Danz matt / Erweitertes Dorfzentrum **A-Horizont**

Generationenkohärenz: AP 1-3G: Keine Massnahme

- Merkmale**
- Heutige Zone: Zone für öffentliche Bauten und Anlagen, Gewerbezone
 - Heutige Nutzung: Danz matt: Zunfthaus, geschütztes Gebäude; Wiese: Mehrheitlich ungenutzt; Angrenzend: Gewerbezone
 - ÖV-Güteklasse: C
 - Vorgesehene Nutzung: Mischnutzung (Einkaufen, Wohnen, Kleingewerbe, Dienstleistungen)
 - Grösse: ca. 2.5 ha
 - Potenzial E: 140
 - Potenzial AP: 50
 - Schwerpunkt Realisierung:

2024 - 2027	2028 - 2031	> 2031
-------------	-------------	--------



Kurzbeschreibung

Die Danz matt, unmittelbar angrenzend an den Bahnhof Wangen bei Olten, ist heute grösstenteils ungenutzt. Ziel ist es, die Danz matt als durchmischtes Gebiet baulich zu entwickeln. Im Räumlichen Leitbild sowie in der weiteren Ortsplanungsrevision kommt dem Gebiet Danz matt südöstlich des Bahnhofs eine besondere Bedeutung zu. Der Bearbeitungssperimeter des Schlüsselprojekts Erweitertes Dorfzentrum Danz matt umfasst das Gebiet Danz matt, den Bahnhofplatz und Teile der Mittelgäustrasse. Das Gebiet soll sich zu einem erweiterten Dorfzentrum und zu einer zentralen Verbindung der beiden historischen Ortskerne in der Ey und Kleinwangen bzw. der beiden Dorfteile entwickeln. Mit der Entwicklung sind verschiedene Massnahmen zur Aufwertung des Verkehrsraum verbunden. Das Gebiet Danz matt soll in Zukunft eine Zentrumsfunktion übernehmen und als Verbindung zum bestehenden Dorfzentrum wahrgenommen werden. Die Belebung des Gebiets und die Ansiedlung einer durchmischten Nutzung ist anzustreben. Die wichtigste Fuss- und Veloverkehrsachse zwischen Klein- und Grosswangen wird aufgewertet und wird mit der Aufwertung des Bahnhofplatzes in die Planung miteinbezogen. Das Gebiet Danz matt soll sich durch eine verdichtete Bauweise mit hoher architektonischer Qualität auszeichnen.

Planungsstand **Nächste Schritte**

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Städtebauliches Entwicklungskonzept (2020) | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Revision Teilzonenplan – vorgezogen zur Ortsplanung: Darin wird auch ein qualitätssicherndes Verfahren (Workshop oder Wettbewerb) festgelegt. ▪ Ortsplanungsrevision ▪ Beginn Realisierung: 2024-2028 |
|--|---|

Zuständigkeiten

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Federführung: Wangen b.O. | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Weitere Beteiligte: Grundeigentümer |
|---|---|

Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr

- Verkehrliche Kapazitäten: S-Bahnhaltestelle Wangen bei Olten und Bushaltestelle Danz matt. in unmittelbarer Nähe (neu erstellt seit Fahrplanwechsel Dezember 2018 - im Rahmen des Buskonzepts OGG)
- Weitere Koordination / Abstimmung:
 - Umbau Bahnhof (2024), Aufwertung Bahnhofplatz
 - FVV-Verbindung Kleinwangen – Grosswangen (siehe Massnahme Str402)
 - Kantonale Velonetzplanung/Velolandrouten Schweizmobil

- Abhängigkeiten:
 - S404.6 Wangen b. O., Zentrumsentwicklung
 - Str402 Wangen b. O., Verkehrsraumgestaltung Entwicklungsgebiet Danz matt/Bahnhof

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

- Keine Flächenbeanspruchung
- Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung

Grundlagen

- Siehe «Planungsstand»

Bemerkungen

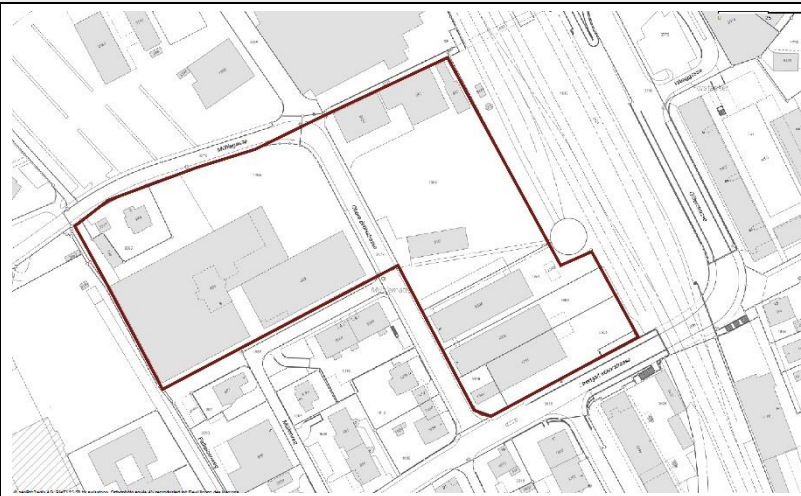
--

S402.19 Zofingen, Areal Cartub, Obere Brühlstrasse **A-Horizont**

Generationenkohärenz: AP 1-3G: Keine Massnahme

- Merkmale**
- Heutige Zone: WA4 mit Gestaltungsplanpflicht
 - Heutige Nutzung: ungenutzte Industrie-/Gewerbegebäude
 - ÖV-Güteklasse: A
 - Vorgesehene Nutzung: Mischnutzung (Dienstleitung und Wohnen)
 - Grösse: ca. 2.5 ha
 - Potenzial E: >100
 - Potenzial AP: >100
 - Schwerpunkt Realisierung:

2024 - 2027	2028 - 2031	> 2031
-------------	-------------	--------



Kurzbeschreibung

Das Areal Cartub liegt in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs Zofingen. Die Grundeigentümer beabsichtigen eine Arealentwicklung durchzuführen. Damit sollen die nicht mehr benötigten Arbeitszonen mit einer Mischnutzung (Dienstleistungen und Wohnen) überbaut werden. Sämtliche Parzellen sollen gesamthaft beplant und in Etappen überbaut werden.

Planungsstand	Nächste Schritte
---------------	------------------

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Umzonung von Arbeitszone zu WA4 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Erarbeitung Gestaltungsplan ▪ Beginn Realisierung |
|---|--|

Zuständigkeiten

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Federführung: Stadt Zofingen | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Weitere Beteiligte: Grundeigentümer |
|--|---|

Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr

- Verkehrliche Kapazitäten: Bahnhof Zofingen in unmittelbarer Nähe.
- Weitere Koordination / Abstimmung: --
- Abhängigkeiten: --

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung


- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Teil des ESP Zofingen/Oftringen/Aarburg/Strengelbach ▪ Keine Flächenbeanspruchung | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung |
|--|--|

Grundlagen

- Siehe «Planungsstand»

Bemerkungen

- Das Schlüsselareal ist Bestandteil des Wohnschwerpunktes Nr. 16 «Zofingen Bahnhof-Süd».
- Die Umsetzung des Schlüsselareals kann trotz der «Rückgabe» der Massnahmen FVV305A «Zofingen, Fussgängerbeziehung SBB-Durchgang Mitte» und FVV302A «Zofingen, Fuss- und Veloweg Westseite Bahnhof» (siehe Kap. 2 «Umsetzungsstand AP AareLand» des Hauptberichts) erfolgen. Es bestehen keine direkten Abhängigkeiten. Synergiepotenziale können jedoch erst nach der Realisierung dieser Massnahme, insbesondere Durchstoss PU Mitte, genutzt werden.

S402.20 Zofingen, Untere Vorstadt und Untere Vorstadt Nordwest		A-Horizont			
Generationenkohärenz: teilweise SA-16 (AP 3G), ARE-Code: 2581.3.038					
Merkmale <ul style="list-style-type: none"> ▪ Heutige Zone: Wohn- und Arbeitszone WA4 ▪ Heutige Nutzung: Wohnen, Gewerbe ▪ ÖV-Güteklasse: A ▪ Vorgesehene Nutzung: Wohnen, Einkauf, DL, Gewerbe ▪ Grösse: ca. 1.5 ha ▪ Potenzial E: ca. 100 ▪ Potenzial AP: ca. 50 ▪ Schwerpunkt Realisierung: <table border="1" style="margin-left: 20px; width: 100%;"> <tr> <td style="background-color: #cccccc;">2024 - 2027</td> <td style="background-color: #cccccc;">2028 - 2031</td> <td style="background-color: #cccccc;">> 2031</td> </tr> </table> 		2024 - 2027	2028 - 2031	> 2031	
2024 - 2027	2028 - 2031	> 2031			
Kurzbeschreibung					
<p>Die Bereich Untere Vorstadt und Untere Vorstadt Nordwest in Zofingen sind heute unternutzt und weisen ein Aufwertungspotenzial auf. Im Bereich Untere Vorstadt sind gemäss Richtprojekt rund 40 Wohnungen sowie Läden/Dienstleistungen/Gewerbe vorgesehen. Die Ausgestaltung des Bereichs Untere Vorstadt Nordwest ist zurzeit noch offen.</p>					
Planungsstand		Nächste Schritte			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Richtprojekt Untere Vorstadt ▪ Gestaltungsplan «Untere Vorstadt» 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bauprojekt Untere Vorstadt ▪ Beginn Realisierung ▪ Gestaltungsplan für Untere Vorstadt Nordwest (offen) 			
Zuständigkeiten					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Federführung: Stadt Zofingen 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Weitere Beteiligte: Grundeigentümer 			
Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrliche Kapazitäten: Bahnhof Zofingen in der Nähe (ca. 300 m) ▪ Weitere Koordination / Abstimmung: -- ▪ Abhängigkeiten: -- 					
Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine Richtplanrelevanz und keine Flächenbeanspruchung 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung 			
Grundlagen					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Siehe «Planungsstand» 					
Bemerkungen					
<p>--</p>					

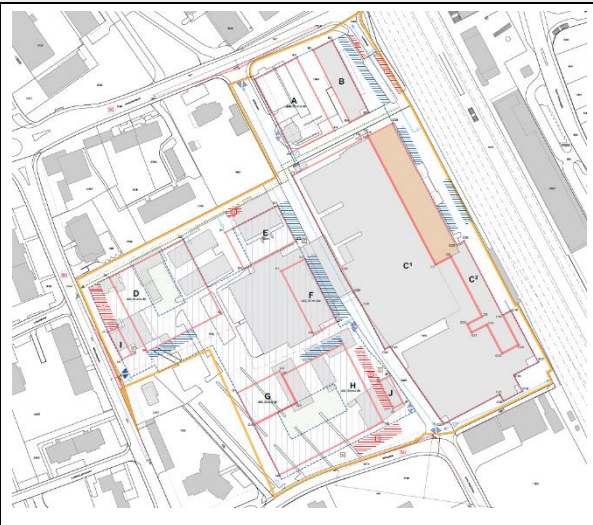
S402.21 Zofingen, Bahnhof - Swissprinters **A-Horizont**

Generationenkohärenz: SA-2 (AP 3G), ARE-Code: 2581.3.042

Merkmale

- Heutige Zone:
- Heutige Nutzung: Industrie/Gewerbe
- ÖV-Güteklasse: A
- Vorgesehene Nutzung: Wohn- und Gewerbenutzung
- Grösse: ca. 5 ha
- Potenzial E: > 400
- Potenzial AP: offen
- Schwerpunkt Realisierung:

2024 - 2027	2028 - 2031	> 2031
-------------	-------------	--------



Kurzbeschreibung

Das Swissprintersareal liegt neben dem Bahnhof und in unmittelbarer Nähe zur Altstadt Zofingen. Es ist charakterisiert durch eine heterogene Struktur der Industriebauten und differenzierten Arbeitsnutzungen der Firma Swissprinters AG. Einzelne Bauten auf dem Areal sind bereits heute für den Betrieb nicht mehr notwendig und können sofort rückgebaut werden. Bei anderen Gebäuden ist ein Rückbau erst zu einem späteren Zeitpunkt möglich. Auf dem Areal soll schrittweise eine Wohn- und Gewerbeüberbauung entstehen.

Planungsstand	Nächste Schritte
----------------------	-------------------------

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Gestaltungsplan «Swissprintersareal» | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bauprojekte ▪ Beginn Realisierung |
|--|--|

Zuständigkeiten

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Federführung: Stadt Zofingen | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Weitere Beteiligte: Grundeigentümer |
|--|---|

Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr

- Verkehrliche Kapazitäten: Bahnhof Zofingen in unmittelbarer Nähe.
- Weitere Koordination / Abstimmung: --
- Abhängigkeiten: siehe «Bemerkungen»

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Teil des ESP Zofingen/Oftringen/Aarburg/Strengelbach ▪ Keine Flächenbeanspruchung | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung |
|--|--|

Grundlagen

- Siehe «Planungsstand»

Bemerkungen

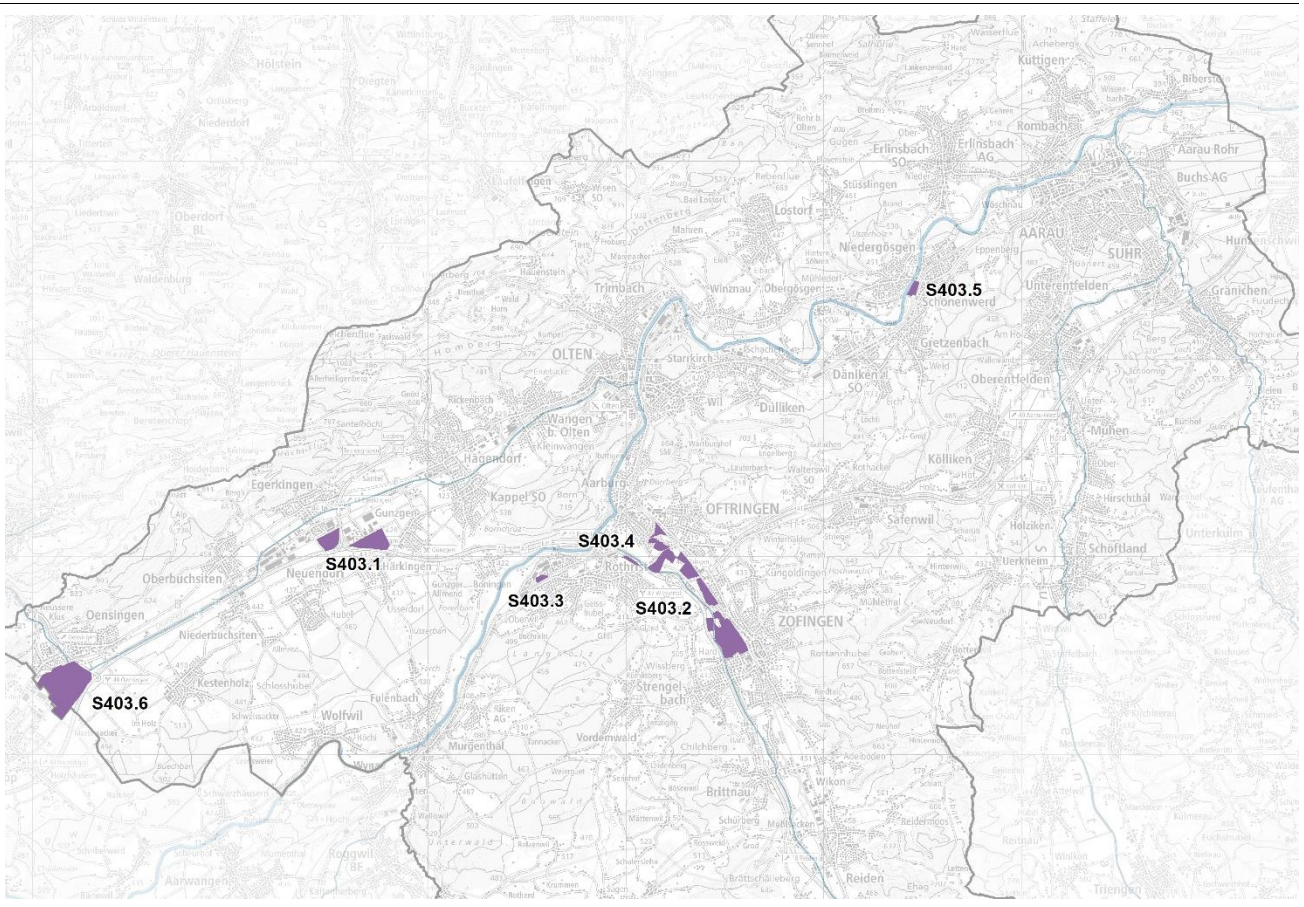
- Das Schlüsselareal ist Bestandteil des Wohnschwerpunktes Nr. 16 «Zofingen Bahnhof-Süd».
- Die Umsetzung des Schlüsselareals kann trotz der «Rückgabe» der Massnahmen FVV305A «Zofingen, Fussgängerbeziehung SBB-Durchgang Mitte» und FVV302A «Zofingen, Fuss- und Veloweg Westseite Bahnhof» (siehe Kap. 2 «Umsetzungsstand AP AareLand» des Hauptberichts) erfolgen. Es bestehen keine direkten Abhängigkeiten. Synergiepotenziale können jedoch erst nach der Realisierung dieser Massnahme, insbesondere Durchstoss PU Mitte, genutzt werden.

2.3. Schlüsselareale Aufwertung/Weiterentwicklung Arbeitsgebiete

S-403

Schlüsselareale Aufwertung/Weiterentwicklung Arbeitsgebiete

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



Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage / Zielsetzung

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

Massnahmen

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

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	<ul style="list-style-type: none">▪ Agglomerationskorridore:<ul style="list-style-type: none">▪ Hauptnutzungen: Arbeiten (IG) an Autobahnanschlüssen / lokales Gewerbe▪ Formen und Dichten: Den entsprechenden Nutzungen gut ausgenutzte Arbeitsplatzgebiete; Hitzeangepasste Siedlungsentwicklung▪ Hitzeangepasster Siedlungsraum
Bezug zum Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none">▪ Grössere Nachfrage an Arbeitsflächen; ESP und weitere Arbeitsgebiete mit Defiziten in der Dichte und Gestaltung
Bezug zu den Teilstrategien	<ul style="list-style-type: none">▪ TS1 «Schlüsselareale vorantreiben und qualitativ hochwertig umsetzen»▪ TS4 «Siedlungsqualität und -dichte fördern und Akteure entsprechend sensibilisieren»▪ TS2 «Wirtschaftliche Schwerpunkte stärken und baulich weiterentwickeln»▪ TS5 «Siedlungsentwicklung und Lokalklima untereinander abstimmen»▪ TÖV1 «Verbindung zwischen den Zentren und S-Bahn stärken»▪ TÖV2 «Busangebot abgestimmt auf den jeweiligen Raumtyp ausbauen»▪ TÖV4 «Multimodale Drehscheiben stärken»▪ TFVV «Fuss- und Veloverkehr»▪ TMM «Mobilitätsmanagement»▪ TGV «Güterverkehr und Logistik»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	<p>Koordination mit</p> <ul style="list-style-type: none">▪ L403 «Siedlungsfreiraum vernetzt entwickeln»▪ S405 «Hitzeangepasste Siedlungsentwicklung»▪ ÖV409 «Oensingen, Multimodale Drehscheibe Oensingen» <p>Weitere Koordination siehe nachfolgende Massnahmenblätter</p>

S403.1 Egerkingen/Härkingen/Neuendorf, RAZ		B-Horizont	
Generationenkohärenz: SA-27 und SA-28 (AP 3G), ARE-Code: 2581.3.050 / 2581.3.051			
Merkmale			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Heutige Zone: Landwirtschaftszone ▪ Heutige Nutzung: Landwirtschaft ▪ ÖV-Güteklasse: RAZ I: C/D (ab ca. 2027 mit IR-Halt in Egerkingen B/C); RAZ II: D ▪ Vorgesehene Nutzung: 100% Arbeiten ▪ Grösse: ca. 49 ha ▪ Potenzial E: 0 ▪ Potenzial AP: offen ▪ Schwerpunkt Realisierung: <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 33%; text-align: center;">2024 - 2027</td> <td style="width: 33%; text-align: center;">2028 - 2031</td> <td style="width: 33%; text-align: center;">> 2031</td> </tr> </table> 			2024 - 2027
2024 - 2027	2028 - 2031	> 2031	
Kurzbeschreibung			
<p>Das Gäu weist eine sehr dynamische Entwicklung bezüglich Bevölkerung und im wirtschaftlichen Bereich auf. Mit der regionalen Arbeitszone RAZ sollen neue Arbeitsplätze an verkehrstechnisch günstigen Standorten geschaffen werden. Die langfristig ausgerichtete Entwicklung umfasst die RAZ I im Gebiet Altgraben/Widenfeld in Egerkingen, Härkingen und Neuendorf (ca. 20 ha) sowie die RAZ II im Gebiet Pfannenstiel/Welschmatt/Fuchsmatten in Härkingen (ca. 29 ha). Zurzeit läuft für den Korridor Gäu die Testplanung «All-Gäu», welche auch diese Gebiete einbezieht (siehe Massnahme Nr. P402_E).</p>			
Planungsstand		Nächste Schritte	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verankerung im kantonalen Richtplan SO ▪ Korridorprozess Gäu (Projekt «All-Gäu») 2020 – 2021 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bildung einer regionalen Trägerschaft ▪ Koordination Ortsplanungen, Etappierung ▪ Beginn Realisierung: ab 2028 	
Zuständigkeiten			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Federführung: Gemeinden Egerkingen, Härkingen, Neuendorf 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Weitere Beteiligte: Kanton Solothurn, Oberbuchsiten, Niederbuchsiten, Grundeigentümer 	
Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrliche Kapazitäten: Autobahnanschluss Egerkingen in der Nähe. Nördlich der RAZ I zudem Drehscheibe Egerkingen. ▪ Weitere Koordination / Abstimmung: Kantonale Velonetzplanung/Velolandrouten Schweizmobil ▪ Abhängigkeiten: -- 			
Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Richtplanrelevant (bereits verankert) ▪ 49 ha FFF 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung (Bei der übergeordneten Interessenabwägung wurden keine Konflikte ersichtlich. Auf dieser Basis wurde das Gebiet in den kantonalen Richtplan aufgenommen; detaillierte Abklärungen folgen in der Nutzungsplanung) 	
Grundlagen			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kanton Solothurn, Richtplan (2018) 			
Bemerkungen			

S403.2 Zofingen/Oftringen/Aarburg/Strengelbach, Regionale Arbeitszonen **A-Horizont**

Generationenkohärenz: AP 1-3G: Keine Massnahme

<p>Merkmale</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Heutige Zone: Spezialzone Autobahnanschluss, Arbeitszone A1/A2 (Oftringen), Arbeitszone AR (Zofingen) ▪ Heutige Nutzung: IG-Betriebe, Logistikcenter, Fachmärkte, Detailhandel ▪ ÖV-Güteklasse: A bis D (ausser Standort Bleichi, ausserhalb D) ▪ Vorgesehene Nutzung: Produzierende und verarbeitende Nutzungen sowie arbeitsplatzintensive Nutzungen ▪ Grösse: ca. 180 ha ▪ Potenzial AP: Noch zu ermitteln ▪ Schwerpunkt Realisierung (Analyse): <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border: 1px solid black; padding: 2px;">2024 - 2027</td> <td style="border: 1px solid black; padding: 2px;">2028 - 2031</td> <td style="border: 1px solid black; padding: 2px;">> 2031</td> </tr> </table> 	2024 - 2027	2028 - 2031	> 2031	
2024 - 2027	2028 - 2031	> 2031		

Kurzbeschreibung

In diesen gemeindeübergreifenden Arbeitszonen sind zahlreiche Flächen vorhanden, die nicht gemäss den im Richtplan angestrebten Nutzungen entsprechen. Als Massnahme (1. Phase) soll deshalb eine vertiefte Analyse dieses Gebiets insbesondere zu folgenden Themen durchgeführt werden: Verfügbarkeit/Grundeigentümerabsichten, Baulandmobilisierung, Erschliessung, Qualitäten in Arbeitsplatzgebieten und Muster-BNO für wertschöpfungsintensive Nutzungen.

Planungsstand	Nächste Schritte
<ul style="list-style-type: none"> ▪ OPR Oftringen und OPR Zofingen (Vorprüfung abgeschlossen); OPR Strengelbach (2013) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Beginn Realisierung: Analyse und konzeptionelle Vertiefung zu den Arbeitszonen ab 2022

Zuständigkeiten	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Federführung: zofingenregio 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Weitere Beteiligte: Gemeinden Oftringen, Zofingen, Strengelbach; Wirtschaftsförderung

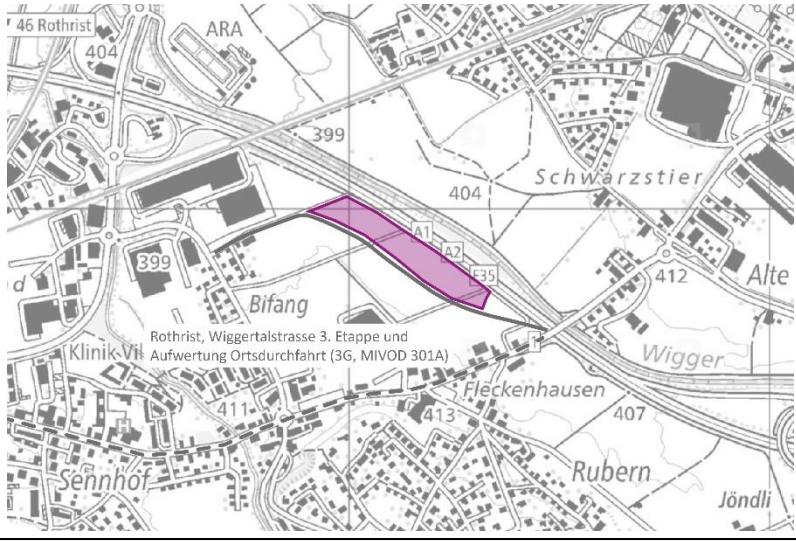
Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrliche Kapazitäten: -- ▪ Weitere Koordination / Abstimmung: Schlüsselareal «S402.21 Zofingen, Swisssprinters (Bahnhof)» und «S402.19 Zofingen, Areal Cartub, Obere Brühlstrasse» => Umnutzung Richtung Mischnutzung ▪ Abhängigkeiten: --

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Teil eines kantonalen ESP ▪ Keine Flächenbeanspruchung ▪ Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung

Grundlagen
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Siehe «Planungsstand»

Bemerkungen
--

S403.3 Rothrist, Bahnhof Nord		A-Horizont	
Generationenkohärenz: AP 1-3G: Keine Massnahme			
Merkmale			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Heutige Zone: Arbeitszone ▪ Heutige Nutzung: Industriebrache / Schwerindustrie ▪ ÖV-Güteklasse: Primär B und C ▪ Vorgesehene Nutzung: Arbeitszone mit hoher Wertschöpfung ▪ Grösse: 4 ha (gesamter ESP ca. 20 ha) ▪ Potenzial AP: 400 ▪ Schwerpunkt Realisierung: <table style="margin-left: 20px; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border: 1px solid #ccc; padding: 2px;">2024 - 2027</td> <td style="border: 1px solid #ccc; padding: 2px;">2028 - 2031</td> <td style="padding: 2px;">> 2031</td> </tr> </table> 			2024 - 2027
2024 - 2027	2028 - 2031	> 2031	
Kurzbeschreibung			
<p>Im kantonalen ESP Rothrist besteht heute eine grössere Industriebrache (Strebelareal). Auf dieser rund 400 Meter vom Bahnhof Rothrist liegenden Fläche werden Arbeitsplätze mit hoher Wertschöpfung angestrebt. Bei der Weiterentwicklung dieses Areals sollen auch den Qualitätsaspekten eine wichtige Rolle beigemessen werden (Umgebungsgestaltung usw.).</p>			
Planungsstand		Nächste Schritte	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Totalrevision BNO, Stand Mitwirkung und kant. Vorprüfung ▪ Entwurf Bauzone- und Kulturlandplan ▪ Neue Bauvorschriften § 17 Neue BNO, Überlagerung Bahnhof Nord 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Öffentliche Auflage ▪ Genehmigung durch Gemeindeversammlung ▪ Bauprojekte ▪ Beginn Realisierung 	
Zuständigkeiten			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Federführung: Gemeinde Rothrist 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Weitere Beteiligte: Grundeigentümer 	
Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrliche Kapazitäten: Bahnhof Rothrist in der Nähe; siehe zudem unten. ▪ Weitere Koordination / Abstimmung: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mobilitätskonzept § 17 Abs. 3 neue BNO, § 16 Abs. 6 neue BNO, Umgebungsgestaltung ▪ Abhängigkeiten: -- 			
Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kantonaler ESP ▪ Keine Flächenbeanspruchung 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung 	
Grundlagen			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Siehe «Planungsstand» 			
Bemerkungen			
<p>--</p>			

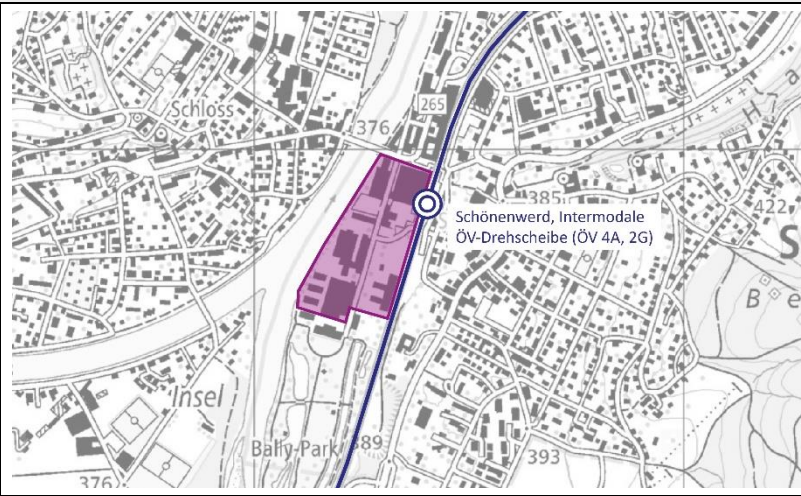
S403.4 Rothrist, Bifang		B-Horizont			
Generationenkohärenz: SA-8 (AP 3G), ARE-Code: 2581.3.057					
Merkmale					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Heutige Zone: Landwirtschaft ▪ Heutige Nutzung: Landwirtschaftliche Nutzung ▪ ÖV-Gütekategorie: C/D ▪ Vorgesehene Nutzung: Arbeitszone A1 (Arbeiten: 95%; Wohnen: 5%); Flächengleicher Abtausch mit Grubenareal ▪ Grösse: 3.4 ha ▪ Potenzial AP: ca. 350 ▪ Schwerpunkt Realisierung: <table style="margin-left: 20px; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border: 1px solid #ccc; padding: 2px;">2024 - 2027</td> <td style="border: 1px solid #ccc; padding: 2px;">2028 - 2031</td> <td style="border: 1px solid #ccc; padding: 2px;">> 2031</td> </tr> </table> 			2024 - 2027	2028 - 2031	> 2031
2024 - 2027	2028 - 2031	> 2031			
Kurzbeschreibung					
<p>Das Gebiet Bifang liegt nicht weit vom Autobahnanschluss Rothrist entfernt und zwar zwischen der Autobahn und der geplanten 3. Etappe der Wiggertalstrasse. Das vorgesehene Arbeitsgebiet ist somit gut mit dem MIV erschlossen.</p>					
Planungsstand		Nächste Schritte			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Totalrevision BNO, Stand Mitwirkung und kant. Vorprüfung 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Öffentliche Auflage ▪ Genehmigung der Gesamtrevision Nutzungsplanung durch die Gemeindeversammlung 2021 ▪ Teilrevision BNO 2022 – 2023 ▪ Beginn Realisierung: > 2028 			
Zuständigkeiten					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Federführung: Gemeinde Rothrist 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Weitere Beteiligte: Grundeigentümer 			
Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrliche Kapazitäten: Gebiet wird durch die 3. Etappe der Wiggertalstrasse erschlossen. ▪ Weitere Koordination / Abstimmung: Fruchtfolgeflächen mit Abtausch im Oberwilerfeld ▪ Abhängigkeiten: Erschliessung Wiggertalstrasse 3. Etappe (MIVOD301A) 					
Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Richtplanrelevant; Flächenbeanspruchung: Siehe oben 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung 			
Grundlagen					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Siehe «Planungsstand» 					
Bemerkungen					
<p>--</p>					

S403.5 Schönenwerd, Bally-Areal **B-Horizont**

Generationenkohärenz: SA-23 (AP 3G), ARE-Code: 2581.3.046

- Merkmale**
- Heutige Zone: Arbeitszone
 - Heutige Nutzung: Gewerbe
 - ÖV-Güteklasse: C
 - Vorgesehene Nutzung: Arbeitszone
 - Grösse: ca. 7.5 ha
 - Potenzial E: 0
 - Potenzial AP: noch offen
 - Schwerpunkt Realisierung:

2024 - 2027	2028 - 2031	> 2031
-------------	-------------	--------



Kurzbeschreibung

Das Areal der ehemaligen Bally-Produktionsstätte bietet grosse Chancen für eine qualitativ hochstehende Weiterentwicklung im Bereich Arbeiten. Die Massstäblichkeit und Körnung sollen hierbei erhalten und die industrielle Geschichte des Areals lesbar bleiben.

Planungsstand	Nächste Schritte
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Räumliches Leitbild (2018) ▪ Revision Ortsplanung (2020) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ggf. Gestaltungsplan ▪ Beginn Realisierung

- Zuständigkeiten**
- Federführung: Gemeinde Schönenwerd
 - Weitere Beteiligte: Grundeigentümer

- Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr**
- Verkehrliche Kapazitäten: Drehscheibe Schönenwerd in unmittelbarer Nähe.
 - Weitere Koordination / Abstimmung: Massnahme Nr. ÖV 4A «Schönenwerd, Intermodale ÖV-Drehscheibe» (2G) sowie Abstimmung mit den Planungen zum Areal «Wohnen an der Aare» (Massnahme Nr. S402.14)
 - Abhängigkeiten: --

- Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung**
- Keine Flächenbeanspruchung
 - Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung

Grundlagen

- Siehe «Planungsstand»

Bemerkungen

--

S403.6 Oensingen, ESP Oensingen/Niederbipp (Ob der Gass/Moos/Tschäppelisacker)			A-Horizont
Generationskohärenz: AP 1-3G: Keine Massnahme			
Merkmale			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Heutige Zone: Industriezone, Gewerbezone 1/2 sowie Reservezone ▪ Heutige Nutzung: Traditionelle Industrie, Handel, hochwertige Logistik/Produktion ▪ ÖV-Güteklasse: A – C ▪ Vorgesehene Nutzung: Hochwertige Logistik und Produktion ▪ Grösse: ca. 110 ha ▪ Potenzial E: - ▪ Potenzial AP: 3'000 – 4'000 ▪ Schwerpunkt Realisierung: <table border="1" style="margin-left: 20px; width: 100%;"> <tr> <td style="width: 33%;">2024 - 2027</td> <td style="width: 33%;">2028 - 2031</td> <td style="width: 33%;">> 2031</td> </tr> </table> 			
2024 - 2027	2028 - 2031	> 2031	
Kurzbeschreibung			
<p>In Oensingen befindet sich zwischen dem Bahnhof und dem Autobahnanschluss das Schlüsselareal ESP Oensingen / Niederbipp (Ob der Gass / Moss / Tschäppisacker). In diesem Arbeitsgebiet befinden sich heute bereits verschiedene Firmen in den Bereichen traditionelle Industrie (u.a. Nahrungsmittel), Handel sowie hochwertige Logistik und Produktion. Das Areal Oensingen / Niederbipp soll verdichtet bzw. die bestehenden unüberbauten Bauzonen genutzt werden.</p> <p>Das Industriegebiet ist städtebaulich zu gestalten und als attraktives Umfeld aufzuwerten. Das Bahnhofareal ist im nördlichen und südlichen Bereich in die Gesamtgestaltung einzubeziehen und dort wo möglich sind Nutzungsverdichtungen anzustreben.</p> <p>Die Art der erwünschten Nutzungen im Areal ist festzulegen. Mit neuen Ansiedlungen ist eine Erhöhung der bestehenden, durchschnittlichen Wertschöpfung und Arbeitsplatzdichte zu erreichen. Die Lage der Nutzungen innerhalb des Industrieareals ist mit spezieller Berücksichtigung der Flächen um den Bahnhof festzulegen. Nutzungs-Synergien sind aufzubauen und zu stärken. Die Attraktivität des Areals ist durch bedarfsgerechte Zusatznutzungen zu erhöhen.</p> <p>Das Industriegebiet ist optimal an alle Verkehrsträger anzubinden. Die Weiterentwicklung des Wirtschaftspotenzials ist primär von den vorhandenen Erschliessungskapazitäten abhängig. Die Verkehrsinfrastruktur ist in Zusammenarbeit mit Niederbipp zu optimieren. Die Verkehrsachsen sowie die angrenzenden Flächen sind einheitlich zu gestalten. Die Abwicklung des Güterverkehrs ab Bahnhof Oensingen ist langfristig sicher zu stellen.</p>			
Planungsstand		Nächste Schritte	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Interkantonale Gesamtstudie Siedlung, Verkehr, Wirtschaft im Raum Wangen a/Aare – Oensingen (GWO), 2011 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projekt All-Gäu (2021) ▪ Erarbeitung kantonsübergreifendes Konzept Raum und Verkehr Oensingen – Niederbipp KRV ON (2021) => Erkenntnisse werden ins Projekt All-Gäu einfließen 	
Zuständigkeiten			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Federführung: Gemeinde Oensingen 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Weitere Beteiligte: Mehrere Grundeigentümer 	
Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrliche Kapazitäten: Autobahnanschluss Oensingen im Nordosten angrenzend an das Schlüsselareal ▪ Weitere Koordination / Abstimmung: Koordination mit ESP-Teil in Niederbipp (Kanton Bern) => kantonsübergreifendes Konzept Raum und Verkehr Oensingen – Niederbipp KRV ON (siehe «Nächste Schritte») ▪ Abhängigkeiten: -- 			

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

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

Grundlagen

- siehe «Planungsstand»

Bemerkungen

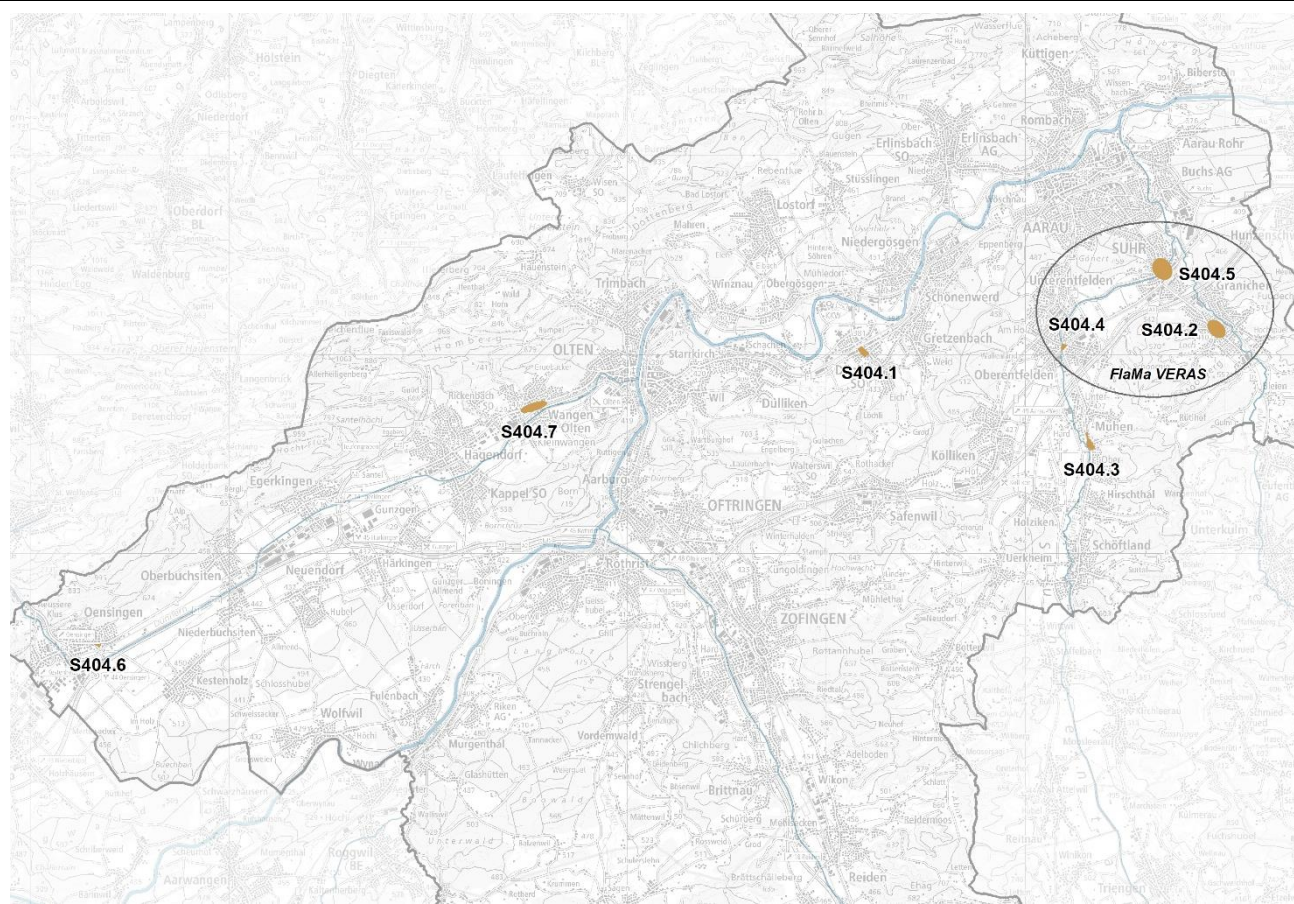
Überkantonaler ESP (Kantone Bern und Solothurn); Top-Entwicklungsstandort gemäss Hauptstadtregion Schweiz

2.4. Zentrumsentwicklungen

S-404

Zentrumsentwicklungen

<input type="checkbox"/> Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
<input type="checkbox"/> 1. Generation	-	-
<input type="checkbox"/> 2. Generation	-	-
<input type="checkbox"/> 3. Generation	-	-



Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage / Zielsetzung

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

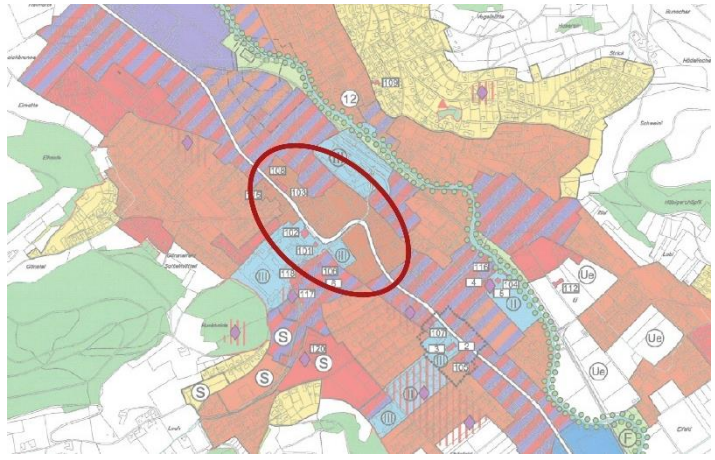
Massnahmen

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

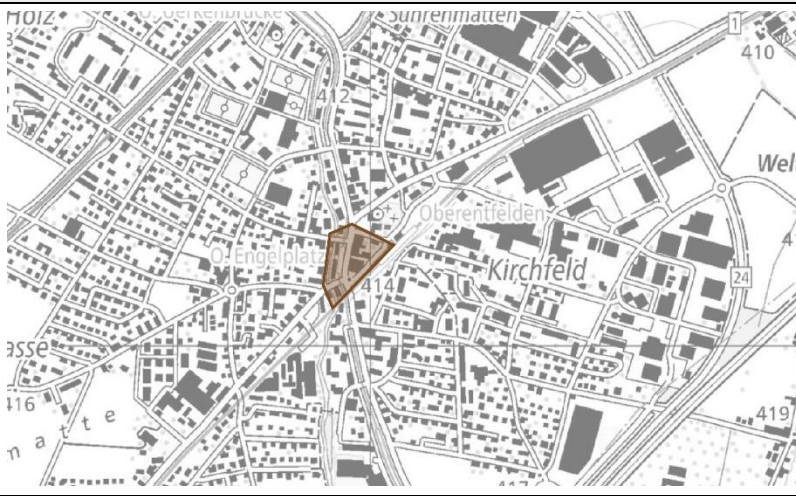
Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	<ul style="list-style-type: none">▪ Agglomerationskorridore:<ul style="list-style-type: none">▪ Hauptnutzungen: Wohnen, Arbeiten, Versorgung täglicher und (falls Kernraum weiter weg) periodischer Bedarf▪ Zentrumsplätze mit hoher Aufenthaltsqualität▪ Hitzeangepasster Siedlungsraum
Bezug zum Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none">▪ Zentrumsbereiche / Ortsdurchfahrten mit städtebaulichen / gestalterischen Defiziten
Bezug zu den Teilstrategien	<ul style="list-style-type: none">▪ TS3 «Weitere Potenziale der Siedlungsentwicklung nach innen nutzen»▪ TS4 «Siedlungsqualität und -dichte fördern und Akteure entsprechend sensibilisieren»▪ TS5 «Siedlungsentwicklung und Lokalklima untereinander abstimmen»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	<p>Koordination mit</p> <ul style="list-style-type: none">▪ L403 «Siedlungsfreiraum vernetzt entwickeln»▪ S405 Hitzeangepasste Siedlungsentwicklung <p>Weitere Koordination siehe nachfolgende Massnahmenblätter</p>

S404.1 Däniken, Zentrumsentwicklung		A-Horizont			
Generationenkohärenz: AP 1-3G: Keine Massnahme					
Merkmale <ul style="list-style-type: none"> ▪ Heutige Zone: Kernzone ▪ Heutige Nutzung: DL, Gewerbe, Restaurant und Wohnen ▪ Vorgesehene Nutzung/Ausgestaltung: Umgebungsgestaltung sowie Beibehaltung und Stärkung der bestehenden Nutzungen ▪ Potenzial E: noch offen ▪ Potenzial AP: noch offen ▪ Schwerpunkt Realisierung: <table border="1" style="margin-left: 20px; width: 100%;"> <tr> <td style="padding: 2px;">2024 - 2027</td> <td style="padding: 2px;">2028 - 2031</td> <td style="padding: 2px;">> 2031</td> </tr> </table> 	2024 - 2027	2028 - 2031	> 2031		
2024 - 2027	2028 - 2031	> 2031			
Kurzbeschreibung					
<p>Die Gemeinde hat kein erkennbares Dorfzentrum. Das Dorfzentrum soll gestärkt und als solches erkennbar entwickelt werden. Es erstreckt sich über die Zentralstrasse hinaus (mit Platz zum Gemeindehaus) bis zur Oberdorfstrasse (mit Bahnhofstrasse). Treffpunkt sollen der Platz beim Gemeindehaus und der Bahnhofplatz sein. Das Rückgrat des Dorfzentrums (Bahnhofstrasse und Kürzezstrasse mit dem Platz vor dem Gemeindehaus) soll die Ortsmitte verbinden. Im Räumlichen Leitbild 2013 wurde das Ziel festgelegt und der Grundstein dazu wurde mit der OPR umgesetzt: In der Kernzone wurde die mögliche Ausnützung der 2- bis 3-geschossigen Wohnzone um 20% erhöht. Die Kernzone bezweckt die Schaffung eines attraktiven und lebendigen Dorfkerns im Gebiet Gemeindehaus – Kürzezentrum – Bahnhof. Das Gebiet soll gemäss räumlichem Leitbild langfristig in ein lebendiges Zentrum entwickeln. Damit der Gemeinderat die Entwicklung beeinflussen kann, sind bei grösseren Bauvorhaben in diesem Gebiet Gestaltungspläne zu erlassen. Damit werden für sämtliche Bauvorhaben im Dorfkern Vorgaben formuliert, um so die Qualität des Dorfkerns zu erhöhen. Dieser soll so an Attraktivität und Anziehungskraft gewinnen. Aktuell laufen Verhandlungen mit den Grundeigentümern zur Sicherung der Zentrumsentwicklung. Dabei sollen Liegenschaften erworben oder ein entsprechendes Kaufrecht für die Gemeinde eingeräumt werden. Dadurch soll sichergestellt werden, dass eine entsprechende Entwicklung des Zentrums langfristig ermöglicht wird und nicht durch einzelne Private blockiert werden. Weiter sind Verhandlungen mit der Post und dem Dorfladen geplant, damit diese bei der Zentrumsentwicklung und zur Belebung des Dorflebens gesichert werden können.</p>					
Planungsstand	Nächste Schritte				
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ortsplanungsrevision 2017 ▪ Verhandlungen mit Grundeigentümern 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gestaltungspläne ▪ Beginn Realisierung 				
Zuständigkeiten					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Federführung: Gemeinde Däniken 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Weitere Beteiligte: Grundeigentümer 				
Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrliche Kapazitäten: Bei dieser Massnahme stehen eher qualitative (Aufwertung) als quantitative Aspekte im Vordergrund. ▪ Weitere Koordination / Abstimmung: -- ▪ Abhängigkeiten: -- 					
Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine Flächenbeanspruchung 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung 				
Grundlagen					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Räumliches Leitbild 2013, Raumplanungsbericht – Gesamtrevision Ortsplanung 2017 					
Bemerkungen					

S404.2 Gränichen, Zentrumsentwicklung		B-Horizont			
Generationenkohärenz: AP 1-3G: Keine Massnahme					
Merkmale					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Heutige Zone: Kernzone KZ ▪ Heutige Nutzung: Wohnen, Arbeiten, Einkauf ▪ Vorgesehene Nutzung/Ausgestaltung: Stärkung und Aufwertung des Zentrums ▪ Potenzial E: noch offen ▪ Potenzial AP: noch offen ▪ Schwerpunkt Realisierung: <table border="1" style="margin-left: 20px; width: 100%;"> <tr> <td style="width: 33%; text-align: center;">2024 - 2027</td> <td style="width: 33%; text-align: center;">2028 - 2031</td> <td style="width: 33%; text-align: center;">> 2031</td> </tr> </table> 	2024 - 2027	2028 - 2031	> 2031		
2024 - 2027	2028 - 2031	> 2031			
Kurzbeschreibung					
<p>Das Zentrum von Gränichen soll weiterentwickelt und aufgewertet werden. Dabei stehen die Erneuerung und punktuelle Ergänzung der bestehenden Bausubstanz sowie die Aufwertung des öffentlichen Raums im Vordergrund.</p>					
Planungsstand	Nächste Schritte				
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gesamtrevision Ortsplanung (laufend) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Planung Zentrumsentwicklung ▪ Beginn Realisierung: mittelfristig 				
Zuständigkeiten					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Federführung: Gemeinde Gränichen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Weitere Beteiligte: Grundeigentümer 				
Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrliche Kapazitäten: Bei dieser Massnahme stehen eher qualitative (Aufwertung) als quantitative Aspekte im Vordergrund. ▪ Weitere Koordination / Abstimmung: Gränichen: Betriebs- und Gestaltungskonzept Suhrer- / Unterdorfstrasse (K242) (OD1A, 2G) ▪ Abhängigkeiten: -- 					
Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine Flächenbeanspruchung 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung 				
Grundlagen					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Siehe «Planungsstand» 					
Bemerkungen					
<p>--</p>					

S404.3 Muhen, Zentrumsentwicklung		A-Horizont	
Generationenkohärenz: AP 1-3G: Keine Massnahme			
Merkmale			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Heutige Zone: Wohn- und Arbeitszone WA 3 mit Gestaltungsplanpflicht ▪ Heutige Nutzung: Wohnen, Arbeiten, Einkauf ▪ Vorgesehene Nutzung/Ausgestaltung: Aufwertung zu einem lebendigen Zentrum mit stimmigem Ortsbild, Strassenraumgestaltung und reduzierte Trennwirkung der Verkehrsinfrastrukturen ▪ Potenzial E: offen ▪ Potenzial AP: offen ▪ Schwerpunkt Realisierung: <table style="margin-left: 20px; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="background-color: #ccc; padding: 2px;">2024 - 2027</td> <td style="padding: 2px;">2028 - 2031</td> <td style="padding: 2px;">> 2031</td> </tr> </table> 			2024 - 2027
2024 - 2027	2028 - 2031	> 2031	
Kurzbeschreibung			
<p>In Muhen besteht Handlungsbedarf in Bezug auf das Ortszentrum, welches heute zu wenig als Dorfzentrum wahrgenommen wird. Um diese Situation zu verbessern ist eine bewusste Gestaltung und eine koordinierte Entwicklung rund um die Haltestelle Mittelmuhen sicherzustellen. Das Gebiet wurde deshalb im Rahmen der OPR 2016 mit einer Gestaltungsplanpflicht belegt. Im «Entwicklungsleitbild Muhen Zentrum» (2018) sind für die Zentrumsentwicklung zudem vier Handlungsschwerpunkte definiert worden: «Mitte markieren», «Queren & Verbinden», «Flanieren & Begegnen» und «Baulich entwickeln».</p>			
Planungsstand	Nächste Schritte		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ortsplanungsrevision (2016) und Entwicklungsleitbild Muhen Zentrum (2018) ▪ Erarbeitung von zwei Gestaltungsplänen (2020) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bauprojekte ▪ Beginn Realisierung: Erste Etappe ab ca. 2021, weitere Etappen ab ca. 2024 		
Zuständigkeiten			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Federführung: Gemeinde Muhen 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Weitere Beteiligte: Grundeigentümer 	
Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrliche Kapazitäten: Haltestelle Mittelmuhen der S14 angrenzend an den Perimeter (ÖV-Güteklasse B) ▪ Weitere Koordination / Abstimmung: -- ▪ Abhängigkeiten: -- 			
Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine Flächenbeanspruchung 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung 	
Grundlagen			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Siehe «Planungsstand» 			
Bemerkungen			
<p>--</p>			

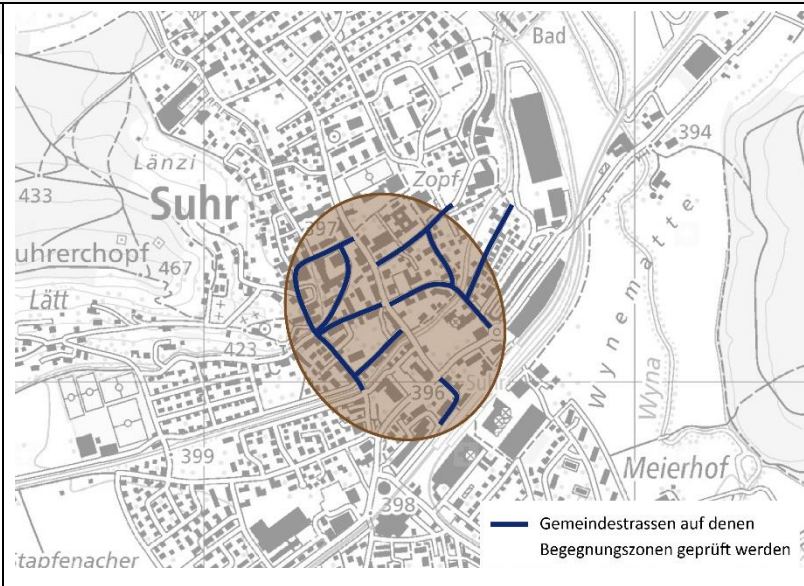
S404.4 Oberentfelden, Zentrumsentwicklung		Längerfristiger Horizont			
Generationenkohärenz: AP 1-3G: Keine Massnahme					
Merkmale					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Heutige Zone: Zentrumszone ▪ Heutige Nutzung: Wohnen, Arbeiten, Gastronomie, Einkauf ▪ Vorgesehene Nutzung: Weiterentwicklung der bestehenden Nutzungen inkl. öffentlicher Raum mit hoher Aufenthaltsqualität ▪ Potenzial E: noch offen ▪ Potenzial AP: noch offen ▪ Schwerpunkt Realisierung: <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 33%;">2024 - 2027</td> <td style="width: 33%;">2028 - 2031</td> <td style="width: 33%; text-align: center;">> 2031</td> </tr> </table> 	2024 - 2027	2028 - 2031	> 2031		
2024 - 2027	2028 - 2031	> 2031			
Kurzbeschreibung					
<p>Der Dorfkern von Oberentfelden steht mit der Entflechtung der Bahnlinien SBB und AVA vor tiefgreifenden Veränderungen. Das Zentrum der Gemeinden soll einerseits in diesem Zusammenhang und andererseits generell als Beitrag zur Siedlungsentwicklung nach innen weiterentwickelt werden. Folgende Themen stehen im Vordergrund: Umgestaltung und Aufwertung des öffentlichen Raums, Erneuerung der bestehenden Bausubstanz und punktuelle Ergänzung der Baustrukturen.</p>					
Planungsstand		Nächste Schritte			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Räumliches Entwicklungsleitbild (2019) 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Revision der Nutzungsplanung (laufend) ▪ Beginn Realisierung: nach 2031 			
Zuständigkeiten					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Federführung: Gemeinde Oberentfelden 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Weitere Beteiligte: Grundeigentümer 			
Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrliche Kapazitäten: Bei dieser Massnahme stehen eher qualitative (Aufwertung) als quantitative Aspekte im Vordergrund. ▪ Weitere Koordination / Abstimmung: -- ▪ Abhängigkeiten: ÖV402_Ü «Oberentfelden, Entflechtung Kreuzung AVA – Nationalbahn» 					
Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine Flächenbeanspruchung 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung 			
Grundlagen					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Siehe «Planungsstand» 					
Bemerkungen					
<p>--</p>					

S404.5 Suhr, Zentrumsentwicklung **A-Horizont**

Generationenkohärenz: AP 1-3G: Keine Massnahme

- Merkmale**
- Heutige Zone: Kernzone 4 (K4), Kernzone 3 (K3), Zone für öffentliche Bauten und Anlagen (OE), Wohnzone 2 (W2)
 - Heutige Nutzung: Wohnen, Arbeiten, Einkauf, Gastronomie
 - Vorgesehene Nutzung/Ausgestaltung: Beibehaltung der bestehenden Nutzungen und Stärkung der Wohnnutzung; verkehrsberuhigte Gemeindestrassen
 - Potenzial E: noch offen
 - Potenzial AP: noch offen
 - Schwerpunkt Realisierung:

2024 - 2027	2028 - 2031	> 2031
-------------	-------------	--------



Kurzbeschreibung

Im Zentrum der Gemeinde Suhr haben in den letzten Jahren bereits verschiedene Entwicklungen stattgefunden (z.B. Wohnüberbauungen Suhrepark und Mitteldorf). In den nächsten Jahren sind insbesondere westlich der Tramstrasse weitere bauliche Entwicklungen und Aufwertungen vorgesehen. Entsprechende Gestaltungspläne wurden dazu erarbeitet. Auf den Gemeindestrassen im Zentrum von Suhr (siehe auch Abbildung oben) sollen zudem Verkehrsberuhigungsmassnahmen umgesetzt werden. Zurzeit wird die Einrichtung von Begegnungszonen auf diesen Strassen geprüft.

Planungsstand	Nächste Schritte
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gestaltungsplan Dorfzentrum Gebiet A (2018) ▪ Gestaltungsplan Zentrum ▪ Konzept Begegnungszonen (2020) 	<p>Bauliche Weiterentwicklung:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bauprojekte und Beginn Realisierung <p>Begegnungszonen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Gutachten / Beginn Realisierung

Zuständigkeiten

▪ Federführung: Gemeinde Suhr	▪ Weitere Beteiligte: Mehrere Grundeigentümer
-------------------------------	---

- Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr**
- Verkehrliche Kapazitäten: Bahnhofstetelle Suhr direkt angrenzend an das Zentrumsgebiet. Dank VERAS verkehrliche Entlastung auf der Bernstrasse West und Ost sowie auf der Tramstrasse (im Horizont 2040 zwischen -8% und -43% ggü. Referenzzustand)
 - Weitere Koordination / Abstimmung: Kommunaler Gesamtplan Verkehr (KGV) Suhr (in Erarbeitung); FlaMa Velo
 - Abhängigkeiten: --

- Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung**
- | | |
|------------------------------|--|
| ▪ Keine Flächenbeanspruchung | ▪ Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung |
|------------------------------|--|

Grundlagen

- siehe Planungsstand

Bemerkungen

--

S404.6 Oensingen, Zentrumsentwicklung **A-Horizont**

Generationenkohärenz: AP 1-3G: Keine Massnahme

- Merkmale**
- Heutige Zone: Kernzone Ortsbild, Geschäftszone 3 geschossig
 - Heutige Nutzung: Zentrums-, Misch- und Wohnnutzungen
 - Vorgesehene Nutzung/Ausgestaltung: Aufwertung/Weiterentwicklung der bestehenden Nutzungen
 - Potenzial E: offen
 - Potenzial AP: offen
 - Schwerpunkt Realisierung:

2024 - 2027	2028 - 2031	> 2031
-------------	-------------	--------



Kurzbeschreibung

Der Dorfkern von Oensingen ist als Ortsbild von regionaler Bedeutung eingestuft. Im Rahmen des Studienauftrages wurde ein spezielles Gewicht auf die Interpretation des heutigen Ortsbilds gelegt. Aus den Studien ergab sich, dass nördlich der Hauptstrasse noch intakte historische Ortsbildstrukturen bestehen, südlich davon diese allerdings zu grossen Teilen verschwunden sind oder deutlich durchbrochen wurden. Eine „Nachbildung“ oder „Wiederherstellung“ dieses Ortsbildes soll daher nicht das Ziel sein. Vielmehr soll eine interessante zeitgenössische Antwort darauf geben werden. Auf dieser Grundlage wurden verschiedene Massnahmen definiert, welche auch im Raumplanungsbericht 2016 festgehalten sind.

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

Planungsstand	Nächste Schritte
▪ Ortsplanungsrevision 2017	▪ Beginn Realisierung

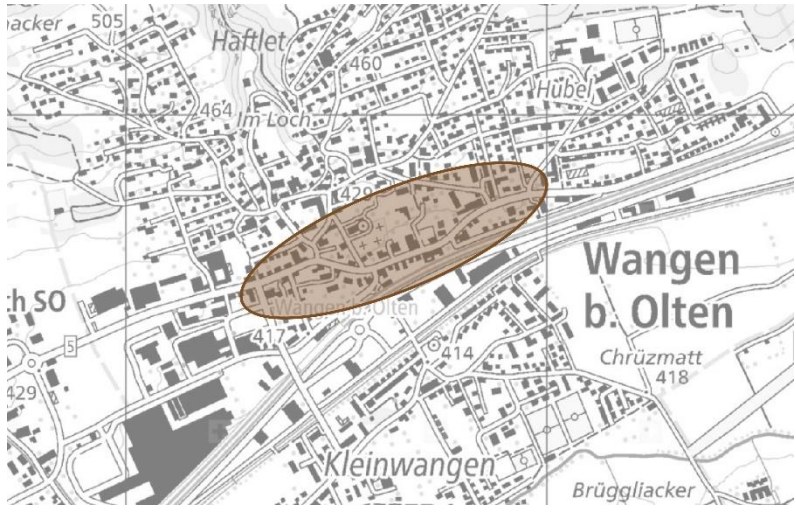
- Zuständigkeiten**
- Federführung: Gemeinde Oensingen
 - Weitere Beteiligte: Grundeigentümer

- Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr**
- Verkehrliche Kapazitäten: Bei dieser Massnahme stehen qualitative Aspekte (Aufwertung) im Vordergrund.
 - Weitere Koordination / Abstimmung: Neue S-Bahnhaltestelle Oensingen Dorf
 - Abhängigkeiten: --

- Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung**
- Keine Flächenbeanspruchung
 - Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung

- Grundlagen**
- Studienauftrag

Bemerkungen

S404.7 Wangen b. O., Zentrumsentwicklung		B-Horizont			
Generationenkohärenz: AP 1-3G: Keine Massnahme					
Merkmale					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Heutige Zone: Kernzone, W3 ▪ Heutige Nutzung: gemischt (Wohnen, Gewerbe, DL, Gastronomie) ▪ Vorgesehene Nutzung/Ausgestaltung: gemischt (Wohnen, Gewerbe, DL, Gastronomie; Strassenraumgestaltung) ▪ Potenzial E: 150 ▪ Potenzial AP: 75 ▪ Schwerpunkt Realisierung: <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 33%; text-align: center;">2024 - 2027</td> <td style="width: 33%; text-align: center;">2028 - 2031</td> <td style="width: 33%; text-align: center;">> 2031</td> </tr> </table> 	2024 - 2027	2028 - 2031	> 2031		
2024 - 2027	2028 - 2031	> 2031			
Kurzbeschreibung					
<p>Die Einwohnergemeinde Wangen bei Olten hat mit der Erarbeitung des Räumlichen Leitbilds, welches am 2. Dezember 2019 von der Gemeindeversammlung beschlossen wurde, den ersten Schritt der Ortsplanungsrevision in Angriff genommen. Die Attraktivierung des Dorfsentrums mit dem erweiterten Dorfszentrum Danzmatt ist einer der Schwerpunkte. Das bestehende Dorfszentrum soll mit der Entwicklung des Gebiets Danzmatt aufgewertet werden, damit das Dorfszentrum als solches wahrgenommen wird. Konkret betrifft das die Aufwertung der Dorfstrasse als Teil der Zentrumsentwicklung zwischen der Überführungsstrasse und der Einmündung Alpstrasse bzw. Hinterbuelstrasse. Ein bestehender, an diesem Strassenraum grenzender Gestaltungsplan (GP Zentrum) ist wenig zweckmässig und muss daher revidiert oder aufgehoben werden.</p>					
Planungsstand	Nächste Schritte				
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Räumliches Leitbild (2019) ▪ Städtebauliches Entwicklungskonzept (2020) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Überarbeitung bestehender oder neuer Gestaltungsplan ▪ Beginn Realisierung: 2028 – 2031 				
Zuständigkeiten					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Federführung: Gemeinde Wangen b. O. ▪ Weitere Beteiligte: Grundeigentümer, Kanton (AVT) 					
Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrliche Kapazitäten: Bahnhof Wangen b. O. in unmittelbarer Nähe, Bushaltestelle Wangen-Dorf ▪ Weitere Koordination / Abstimmung: s. unten ▪ Abhängigkeiten: S402.18 «Wangen b. O., Schlüsselprojekt Danzmatt / Erweitertes Dorfszentrum» und Str404 «Wangen b. O., Verkehrsraumgestaltung Entwicklungsgebiet Danzmatt / Bahnhof» 					
Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine Flächenbeanspruchung ▪ Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung 					
Grundlagen					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gestaltungsplan «Zentrum» mit RRB Nr. 425 vom 28. Februar 2012 zur Überprüfung bzw. Überarbeitung 					
Bemerkungen					
--					

2.5. Hitzeangepasste Siedlungsentwicklung

S405

Daueraufgabe

Hitzeangepasste Siedlungsentwicklung

<input type="checkbox"/> Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
<input type="checkbox"/> 1. Generation	-	-
<input type="checkbox"/> 2. Generation	-	-
<input type="checkbox"/> 3. Generation	-	-



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

Massnahmenbeschrieb

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

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

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

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

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

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

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

Ziel ist es, den erarbeiteten Leitfaden zur Hitzeangepassten Siedlungsentwicklung des Kantons Aargau und die Klimaanalysekarten des Kantons Solothurn in der Entwicklung der Schlüsselareale Agglomeration AareLand zu berücksichtigen (Massnahmen S401 bis S404). Dazu wurde als erster Schritt an der AareLandsGemeinde vom Dezember 2020 dazu informiert, und in den Gemeinden sind direkte Informationsaustausche bereits geplant. Vorgesehen sind auch Veranstaltungen im Sinne eines Erfahrungsaustausches. Siehe dazu u.a. die Massnahme P401_E «Fachlicher Austausch im AareLand verstärken».

Massnahme

- Erarbeitung Leitfaden Kanton Aargau
 - Erstellung Klimaanalysekarten Kanton Solothurn
 - Sensibilisierung Gemeinden im AareLand
 - Umsetzung hitzeangepasste Siedlungsentwicklung in den Schlüsselarealen
-

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Hitzeangepasste Siedlungsentwicklung; Hochwertige Freiräume; städtebaulich qualitätsvolle Bebauungsstrukturen; Schlüsselareale mit überdurchschnittlicher Qualität; Aufwertung Dorfplätze
Bezug zum Handlungsbedarf	Siedlungsentwicklung ungenügend mit Klimaaspekten abgestimmt
Bezug zu den Teilstrategien	<ul style="list-style-type: none"> ▪ TS1 «Schlüsselareale vorantreiben und qualitativ hochwertig umsetzen» ▪ TS3 «Weitere Potenziale der Siedlungsentwicklung nach innen nutzen» ▪ TS4 «Siedlungsqualität und –dichte fördern und Akteure entsprechend sensibilisieren» ▪ TL4 «Siedlungsfreiraum entwickeln und Siedlungsqualität fördern»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	Bezug zu allen Schlüsselarealen des AareLand (S401 bis S404) und zur Austauschplattform AareLand (P401_E)

Nutzen

WK 1: Qualität Verkehrssystem verbessert: Keine Wirkung
WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert: Ja
WK 3: Verkehrssicherheit erhöht: Keine Wirkung
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert: Ja

Zuständigkeiten

Federführung	Beteiligte Stellen
Kantone Aargau und Solothurn Gemeinden des AareLand	Regionalverbände Olten-Gösgen-Gäu, Aarauregio, zofingen-regio

Realisierung

Planungsstand und Umsetzung

Bisherige Planungsschritte:

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

Weitere Planungsschritte und Umsetzung:

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

Kosten

Kosten

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

Finanzierung

Kantone Aargau und Solothurn sowie Gemeinden

Sonstiges

Literatur / Grundlegendokumente

- Kanton Aargau, Klimaanalysekarte, Januar 2021

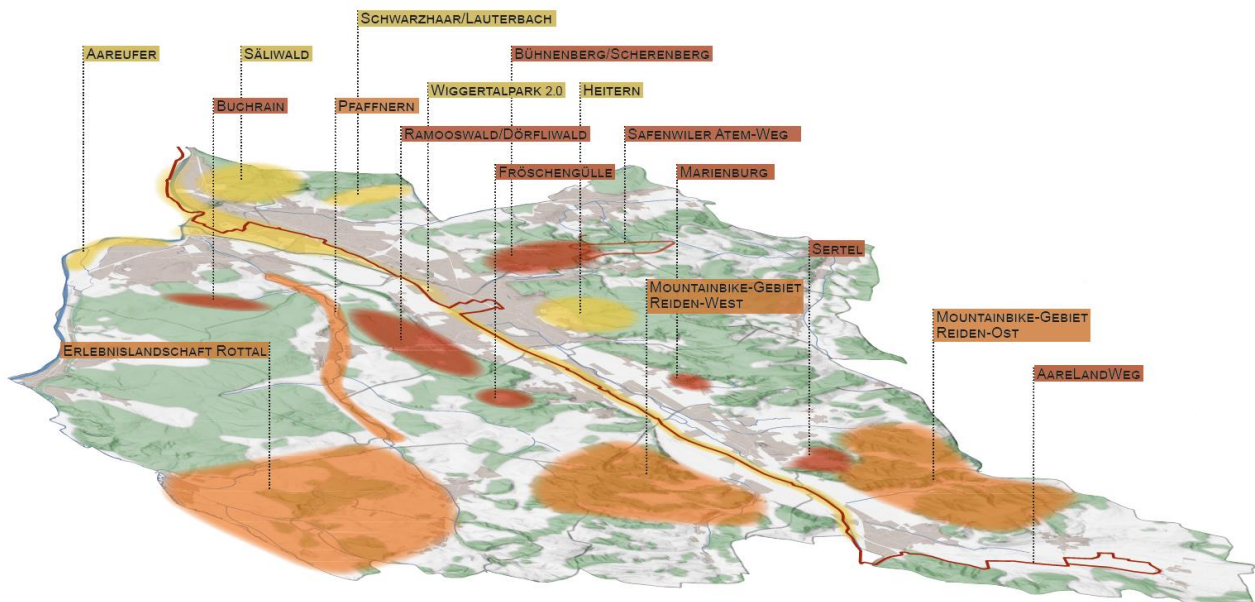
Bemerkungen / Hinweise

--

3. Landschaft

L401		Daueraufgabe
Siedlungsnaher Landschaftsraum		
<input checked="" type="checkbox"/> Bestandteil früheres Agglomerationsprogramm	ARE-Code	Priorität in früheren Agglomerationsprogrammen
<input type="checkbox"/> 1. Generation	-	-
<input checked="" type="checkbox"/> 2. Generation: Nr. L1	2581.2.053	Daueraufgabe
<input checked="" type="checkbox"/> 3. Generation: Nr. L301	2581.3.025	Daueraufgabe

Naherholungs-Hotspots der Region



Regionales Naherholungskonzept zofingenregio - Publikumsfassung, metron

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage / Zielsetzung

Die siedlungsnahen Landschaftsräume gliedern die Siedlungskorridore im AareLand, sind wichtig für die ökologische Vernetzung wie für die Kühlung der Siedlungen und haben oft ein Potenzial zur Aufwertung von Naturwerten und der Erholungsqualität. Im Rahmen der Innenentwicklung wird der Erholungsdruck auf die siedlungsnahen Landschaftsräume (Landwirtschaft, Gewässer, Wald) weiter steigen. Erhalt und Entwicklung dieser Landschaftsräume sind wichtig für den attraktiven Lebensraum AareLand.

Siedlungsnaher Landschaftsräume

- werden unter Berücksichtigung der Naturwerte, der Bedeutung als Kaltluftentstehungsgebiete und -leitbahnen, der Bewirtschaftung, der Erholungsnutzung und der Siedlungsränder qualitativ entwickelt,
- gliedern die Siedlungsgebiete und
- sind mit dem Fuss- und Veloverkehr gut erschlossen.

Massnahme

- Erarbeitung von Landschaftsentwicklungskonzepten (LEK für den Kanton Aargau) oder in Regionalentwicklungskonzepten (REK für den Kanton Solothurn) mit Zielen für den siedlungsnahen Landschaftsraum. Wenn die Landschaftsräume Gebiete von mehreren Gemeinden einschliessen ist eine gemeindeübergreifende Bearbeitung erforderlich.
- Freiraumkonzepte / Siedlungsentwicklungskonzepte beziehen die siedlungsnaher Landschaft mit ein.
- Regionale Erholungshotspots werden gemeindeübergreifend entwickelt
- Auf den ÖV und auf den Fuss- und Veloverkehr ausgerichtete Erschliessung
- Nutzen von Synergien mit Instrumenten der Landwirtschaftspolitik (bisher LQP, künftig RLS)
- Berücksichtigen bei der Ortsplanung (z.B. Siedlungsleitbild)
- Aufwertung der Landschaftsräume im Zusammenhang mit Verkehrsinfrastrukturprojekten (6-Spur-Ausbau A1, Wildtierkorridor Oensingen-Buchsiten)

Zweckmässigkeit

- | | |
|---|--|
| Bezug zum Zukunftsbild | <ul style="list-style-type: none">▪ Festlegung intensiv vs. extensiv genutzter Naherholungs-Teilgebiete▪ Möglichst naturnahe Naherholungsgebiete mit hohem ökologischem Wert▪ Sorgfältiger Übergang zwischen Siedlungsgebiet und offener Landschaft |
| Bezug zum Handlungsbedarf | <ul style="list-style-type: none">▪ Förderbedarf Landschaftsqualität in Landschaftskorridoren und Grünzäsuren (Siedlungsrandgestaltung, ökologische Vernetzung, Minderung Barrierewirkung)▪ Defizite in der Erreichbarkeit von Naherholungsgebieten |
| Bezug zu den Teilstrategien | <ul style="list-style-type: none">▪ TL1 «Naherholungsgebiete aufwerten und Angebot erweitern»▪ TL2 «Siedlungsgliedernde Landschaftsräume freihalten und Barrierewirkung mindern» |
| Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich) | <ul style="list-style-type: none">▪ Massnahmen LV-Paket A (Nr. FVV404_PA) und B (Nr. FVV408_PB)▪ Velovorzugsroute Aarau - Olten (Nr. FVV406)▪ Velovorzugsroute Zofingen - Olten, Abschnitt Zofingen - Aarburg, Korridor B (Nr. FVV405)▪ VERAS – FLAMA Teil Landschaftsentwicklung, C5.2 und C5.3 (Nr. L404) |

Zuständigkeiten

Federführung

Gemeinden

Beteiligte Stellen

Kantone Aargau und Solothurn, Regionen

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

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

Weitere Planungsschritte:

- Bearbeitung der Thematik bei weiteren Entwicklungskonzepten (Regionale Entwicklungskonzepte, Freiraumkonzepte, Erholungskonzepten)
- Erarbeitung eines Konzepts für den Raum Olten
- Ortsplanungen

Zeithorizont

- A-Horizont
- B-Horizont
- längerfristiger Horizont
- Daueraufgabe

Richtplanrelevanz

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

Koordinationsstand

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

Umweltschutzgesetzgebung

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

Sonstiges

Literatur / Grundlegendokumente

Bemerkungen / Hinweise

--

L402

Daueraufgabe

Aufwertung Flussräume

<input checked="" type="checkbox"/> Bestandteil früheres Agglomerationsprogramm	ARE-Code	Priorität in früheren Agglomerationsprogrammen
<input type="checkbox"/> 1. Generation	-	-
<input checked="" type="checkbox"/> 2. Generation: Nr. L2	2581.2.054	Daueraufgabe
<input checked="" type="checkbox"/> 3. Generation: Nr. L302	2581.3.026	Daueraufgabe



Gheidgraben/ Mittelgäubach, Wangen bei Olten (Orthofoto 2017, Kt. Solothurn)

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage / Zielsetzung

Die Flussräume sind das zentrale Landschaftselement des AareLand: Sie sind Identitätsträger, beliebtes Erholungsgebiet und wertvolle Naturräume.

Flussräume

- werden – unter Beachtung des Hochwasserschutzes – ausserhalb der Siedlungsgebiete möglichst naturnah und innerhalb der Siedlungsgebiete der lokalen städtebaulichen Tradition entsprechend gestaltet,
- sind vom Nutzungsdruck zu entlasten, Nutzungskonflikte zu entflechten und intensive Erholungsgebiete zu konzentrieren.
- sind zugänglich für die gesamte Bevölkerung.

Massnahme

- Entlang der Flussräume sind Vorranggebiete (Teilräume oder -abschnitte) zu definieren, die aufzeigen wo prioritär welche Funktionen und Werte zu sichern und entwickeln sind (z.B. Fokus Naherholung bzw. Naturschutz). Umsetzung im Schachenpark (Aare) mit weiteren Massnahmen aus dem Projektkatalog aus der 1. Generation des Agglomerationsprogramms und entlang der Wigger (Wiggerpark).
- Im Rahmen von Hochwasserschutzprojekten oder Kraftwerkprojekten werden Massnahmen zur Renaturierung und zugunsten der Erholungsnutzung umgesetzt. Umsetzung entlang der Wigger (Wiggermündung/Wiggerspitz Aarburg), Dünnern (Oensingen-Olten) und wenn möglich mit dem eniwa-Kraftwerk in Aarau.

- Im Siedlungsgebiet (Ortsplanungen, Arealentwicklungen und bei der Umsetzung von Freiraumkonzepten) Zugänglichkeit und Erlebbarkeit der Flüsse verbessern und bei der Gestaltung auch die ökologischen Funktionen verbessern. Umsetzung bei der Aufwertung Aareufer in Aarau und Olten und der Suhre (Buchs) und Dünern (Oensingen-Olten).
- Lancierung von Aufwertungen Gewässerraum (Renaturierung, Vernetzung, Erholung/Freiraum) entlang der Suhre in Buchs und den Gheidgraben/ Mittelgäubach Bereich Zelgliacker in Wangen bei Olten.
- Zugänglichkeit Velo- und Fussverkehr und ÖV optimieren. Konzentration der MIV-Zugänge.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Möglichst naturnahe Naherholungsgebiete mit hohem ökologischem Wert (z.B. Flussräume) ▪ Festlegung intensiv vs extensiv genutzter Naherholungs-Teilgebiete ▪ Mit dem Fuss- und Veloverkehr rasch und sicher erreichbar
Bezug zum Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aufwertungsbedarf von Flussräumen ▪ Defizite in der Erreichbarkeit von Naherholungsgebieten
Bezug zu den Teilstrategien	<ul style="list-style-type: none"> ▪ TL3 «Flusslandschaften aufwerten»: attraktive Erholungsräume, wertvolle ökologische Vernetzungsachsen, Zugänglichkeit und Erlebbarkeit fördern, Nutzungskonflikte vorbeugen
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Massnahmen LV Paket A (Nr. FVV404_PA) und B (Nr. FVV408_PB) ▪ Velovorzugsroute Aarau - Olten (Nr. FVV406) ▪ VERAS – FLAMA Teil Landschaftsentwicklung, C5.1 (Nr. L404)

Zuständigkeiten

Federführung	Beteiligte Stellen
Gemeinden	Kantone Aargau und Solothurn, Regionen

Realisierung

Planungsstand Weitere Planungsschritte: <ul style="list-style-type: none"> ▪ siehe Beschrieb unter «Massnahme» 	Zeithorizont <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> A-Horizont <input type="checkbox"/> B-Horizont <input type="checkbox"/> längerfristiger Horizont <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe
Richtplanrelevanz <ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine Richtplanrelevanz und keine Flächenbeanspruchung. ▪ Tangiert Auengebiete von nationaler Bedeutung. 	Koordinationsstand <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Kein Stand <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> ja Kap.: KA: <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:

Umweltschutzgesetzgebung

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

Sonstiges

Literatur / Grundlegendokumente

Bemerkungen / Hinweise

--

L403

Daueraufgabe

Siedlungsfreiraum vernetzt entwickeln

<input type="checkbox"/> Bestandteil früheres Agglomerationsprogramm	ARE-Code	Priorität in früheren Agglomerationsprogrammen
<input type="checkbox"/> 1. Generation	-	-
<input type="checkbox"/> 2. Generation	-	-
<input type="checkbox"/> 3. Generation	-	-



BGK Untere Vorstadt Zofingen, metron

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage / Zielsetzung

Mit der verstärkten Siedlungsentwicklung nach innen und mit dem geplanten überdurchschnittlichen Wachstum in den Zentren sowie mit den Auswirkungen des Klimawandels, nehmen die Ansprüche an die Frei- und Grünräume innerhalb des Siedlungsgebiets deutlich zu.

Das Freiraumnetz im Siedlungsgebiet stärkt den öffentlichen Raum, stellt die Freiraumversorgung und Naherholungsbedürfnisse der Bevölkerung sicher und trägt zur Anpassung an die Auswirkungen des Klimawandels bei.

Massnahme

- Für die Agglomerationskernräume werden gemeindeübergreifende Freiraumkonzepte erstellt.
- Freiräume zur Förderung von Biodiversität im Siedlungsraum und eines günstigen Siedlungsklimas (Hitzeminderung) sind Bestandteil der Siedlungsleitbilder der Gemeinden
- In Schlüsselarealen (und bei Sondernutzungsplanungen) wird eine erhöhte Freiraum- und Wohnumfeldqualität gefordert. Umsetzung u.a. beim den Arealen Untere Vorstadt (Zofingen) und Danzmatt (Wangen b. O.). Es werden gemeinsam Kriterien/Richtlinien (z.B. Aufbauend auf dem Handbuch Wohnumfeldqualität) festgelegt, damit diese Anforderungen (an private Planungen) von den Gemeinden eingefordert werden können. Für die Erarbeitung wird die Plattform AareLand unter Leitung der Geschäftsstelle genutzt. Diese Kriterien/Richtlinien werden wenn möglich von den Gemeinden des AareLand in die Bauordnung aufgenommen (behördenverbindliches Instrument).
- Verkehrsinfrastrukturen (z.B. Ortsdurchfahrten) mit Begleitmassnahmen zur ökologischen Aufwertung und Verbesserung des Siedlungsklimas umsetzen.
- Velo- und Fussverkehrsverbindungen sind Teil des Freiraumnetzes und stellen die Zugänglichkeit der Freiräume sicher.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	<ul style="list-style-type: none">▪ Hochwertig gestaltete, vielfältig nutzbare, grössere öffentlich zugängliche Freiräume / Zentrumsplätze▪ Hochwertig gestaltete Freiräume in den Wohnsiedlungen▪ Entwicklungsgebiete: Überdurchschnittlich hohe Dichte und Qualität
Bezug zum Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none">▪ Zentrumsbereiche/Ortsdurchfahrten mit gestalterischen/städtebaulichen Defiziten▪ Ungenügend abgestimmte Freiraumplanung im Siedlungsgebiet▪ Entwicklungsbedarf Freiraum in Schlüsselarealen▪ Förderbedarf Freiraumqualität
Bezug zu den Teilstrategien	<ul style="list-style-type: none">▪ TL4 «Siedlungsfreiraum entwickeln und Siedlungsqualität fördern»▪ TS1 «Schlüsselareale vorantreiben und qualitativ hochwertig umsetzen»▪ TS5 «Siedlungsentwicklung und Lokalklima untereinander abstimmen»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	<ul style="list-style-type: none">▪ Massnahme «Fachlicher Austausch im AareLand verstärken» für die Erarbeitung der Kriterien/Richtlinien Freiraumgestaltung (P401_E)▪ Aarau, Fuss- und Veloverkehrsverbindung Aarenau – Telli (Nr. FVV402)▪ Massnahmen LV-Paket A (Nr. FVV404_PA) und B (Nr. FVV408_PB)▪ Massnahmen Schlüsselareale (S401 bis S404)

Zuständigkeiten

Federführung	Beteiligte Stellen
Kantone Aargau und Solothurn sowie Gemeinden	Kantone Aargau und Solothurn, Regionen, Gemeinden

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

- Teilw. Konzepte erstellt (Buchs, Aarau, Suhr)

Weitere Planungsschritte:

- Freiräumkonzepte erarbeiten (Raum Olten)
- Kriterien/Richtlinien zur Wohnumfeldqualität definieren

Zeithorizont

- A-Horizont
- B-Horizont
- längerfristiger Horizont
- Daueraufgabe

Richtplanrelevanz

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

Koordinationsstand

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

Umweltschutzgesetzgebung

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung (von Bund oder Kantonen).

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

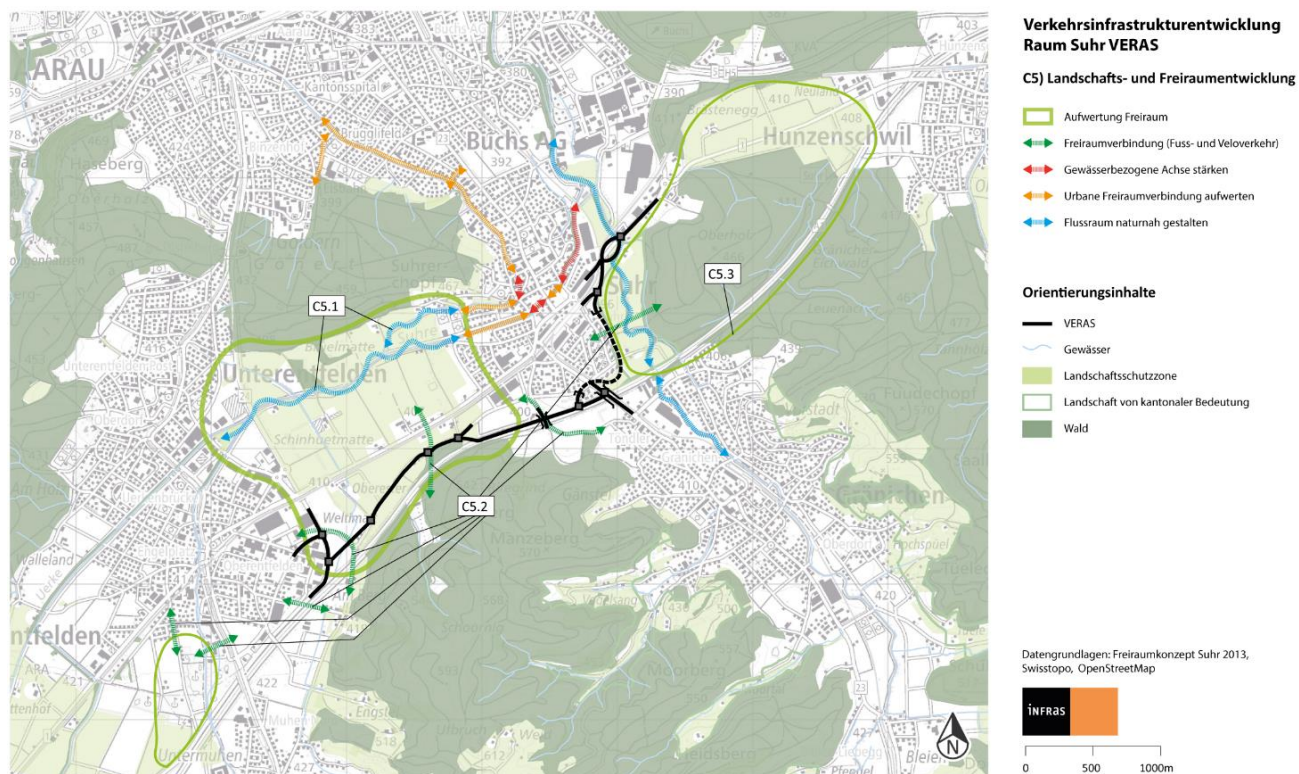
Bemerkungen / Hinweise

--

L404 **A-Horizont**

VERAS – FLAMA Teil Landschaftsentwicklung

<input type="checkbox"/> Bestandteil früheres Agglomerationsprogramm	ARE-Code	Priorität in früheren Agglomerationsprogrammen
<input type="checkbox"/> 1. Generation	-	-
<input type="checkbox"/> 2. Generation	-	-
<input type="checkbox"/> 3. Generation	-	-



Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage / Zielsetzung

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

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

In einem ersten Schritt wird in den Jahren 2021/22 ein **Freiraumkonzept** für den **Landschaftsraum Suhr-Aarau-Entfelden-Gränichen** erstellt. Die geplanten Schritte dazu sind unter der Rubrik 'Realisierung' weiter unten beschrieben. Es ist ein Forumsprozess geplant unter Mitwirkung der verschiedenen betroffenen Interessensgruppen, insbesondere auch der Landwirtschaft.

Massnahmen

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

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

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

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

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Agglomerationskernraum (Suhr, Entfelden) / Agglomerationskorridore (Wynen-/Suhrental): <ul style="list-style-type: none">▪ Möglichst naturnahe Naherholungsgebiete mit ökologischem Wert▪ Mit dem Fuss- und Veloverkehr rasch und sicher erreichbar▪ Unterscheidung intensiv vs. extensiv genutzter Naherholungsräume
Bezug zum Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none">▪ Aufwertungsbedarf der Wyna zwischen Suhr und Aarau▪ Landschaftskorridore unter Druck wegen zunehmenden Barrierewirkungen (zwischen Suhr – Entfelden sowie östlich der Wyna)
Bezug zu den Teilstrategien	<ul style="list-style-type: none">▪ TL1 «Naherholungsgebiete aufwerten und Angebot erweitern»: Naherholungsgebiete zwischen Suhr und Entfelden sowie zwischen Suhr/Buchs und Hunzenschwil aufwerten▪ TL2 «Siedlungsgliedernde Landschaftsräume freihalten und Barrierewirkung mindern»▪ TL3 «Flusslandschaften aufwerten»: Flussraum Suhre aufwerten
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	<ul style="list-style-type: none">▪ Str401 «Suhr, VERAS»▪ VERAS – FLAMA Teil Velo▪ VERAS – FLAMA Teil Siedlung

Abstimmung Siedlung und Verkehr

Verkehrliche Kapazitäten

--

Nötige Verkehrsmassnahmen

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

Zuständigkeiten

Federführung

Gemeinde Suhr (Freiraumkonzept)

Beteiligte Stellen

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

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

- Freiraumkonzept Suhr (2013)
- Leitideen Landschaftsraum Suhr-Aarau-Entfelden (2018)
- VERAS – Konzept flankierende Massnahmen, Schlussbericht Phase 1 (6.2.2020)
- Freiraumkonzept Suhr-Aarau-Entfelden-Gränichen - Vorgehen (28.10.2020)

Weitere Planungsschritte **Freiraumkonzept**:

- Einstieg (bis Frühling 2021): Vorgehen, Ablauf, Kosten, Diskussion, Beschlüsse Gemeinden und Kanton, Offerte, Auftragsvergabe
- Leitideen diskutieren, Forum 1 (Sommer 2021): Forum 1 vorbereiten, durchführen und auswerten, Leitideen / Anforderungen an den Landschaftsraum mit breitem Kreis von Betroffenen diskutieren (Behörden, Nutzende, Landwirtschaft, Bevölkerung usw.)
- Freiraumkonzept entwerfen (2021): Grundlage Ergebnisse Forum 1 "Leitideen", Entwurf Freiraumkonzept mit Massnahmen und Initialprojekten, Abstimmen in Begleitgruppe Kantonale Fachstellen und Begleitgruppe Gemeinden
- Freiraumkonzept diskutieren, Forum 2 (Winter 2021): Forum 2 vorbereiten, durchführen, auswerten, Freiraumkonzept mit breitem Kreis von Betroffenen diskutieren
- Freiraumkonzept bereinigen (2022): mit den Inputs aus Forum 2 erste Initialprojekte / Umsetzungsschritte definieren / lancieren
- Produkte: zwei öffentliche Foren, Karte, gut bebildeter Bericht

Zeithorizont

- A-Horizont
- B-Horizont
- längerfristiger Horizont
- Daueraufgabe

Richtplanrelevanz

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

Koordinationsstand

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

Umweltschutzgesetzgebung

Keine relevanten Konflikte mit Naturschutzgebieten

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Freiraumkonzept Suhr (2013)
- Leitideen Landschaftsraum Suhr-Aarau-Entfelden (2018)
- VERAS – Konzept flankierende Massnahmen, Schlussbericht Phase 1 (6.2.2020)
- Landschaftsraum Suhr-Aarau-Entfelden-Gränichen - Freiraumkonzept, Vorgehen (Foliensatz vom 28.10.2020)

Bemerkungen / Hinweise

--

4. Öffentlicher Verkehr

Agglomerationsprogramm AareLand

Massnahmen Öffentlicher Verkehr

Nationale Planungen

- STEP-Massnahmen
 - OV401_Ü Zwingen, Bahnhof, Wendegleis und Kapazitätsausbau
 - OV402_Ü Oberentfelden, Entf. Kreuzung AVA-Nationalbahn
 - OV403_Ü Olten, Ausbau Bahnhof Olten, Fußgängeranlagen
 - OV404_Ü Schönenwerd, Zwei Wendegleise Raum Schönenwerd
 - OV405_Ü Oensingen, Haltestelle Oensingen Dorf
- Neue S-Bahnhaltestelle
 - OV406_Ü Oftringen, Neue S-Bahnhaltestelle Oftringen Zentrum

Businfrastruktur/-haltestellen

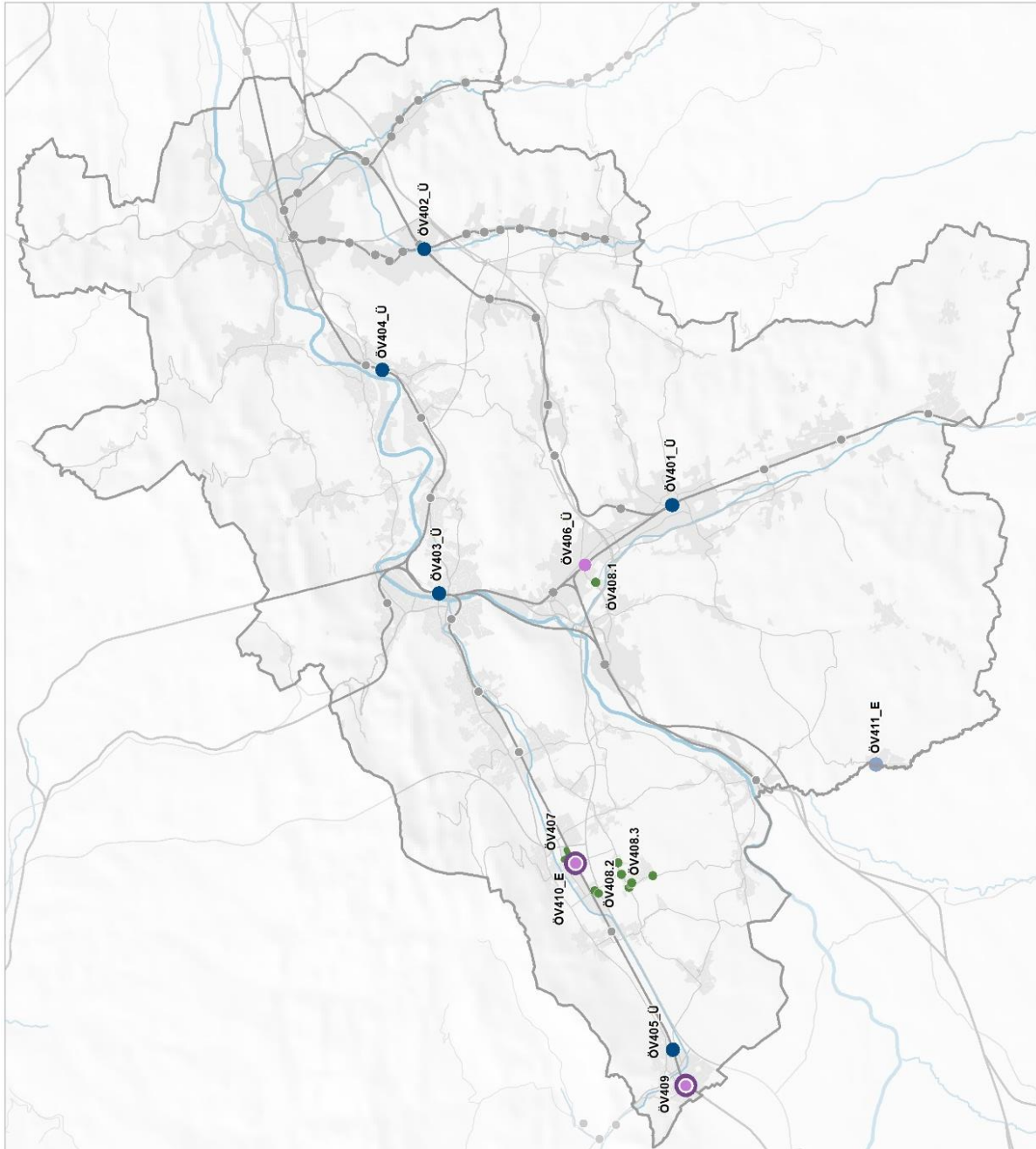
- Bus-/ÖV-Infrastruktur
 - OV407 Egerkingen, Optimierung der ÖV-Erschliessung Areal Gäupark
- Neue / Aufwertung Bushaltestellen
 - OV408.1 Oftringen, Bushaltestelle Wiggertstr. (Kreisel Onya)
 - OV408.2 Neuendorf, Aufwertung Bushaltestellen
 - OV408.3 Neuendorf, Neue Haltestelle Kreisschule Gäu

Multimodale Drehscheiben

- Multimodale Drehscheiben
 - OV409 Oensingen, Multimodale Drehscheibe Oensingen
 - OV410_E Egerkingen, Klärung langfristige Ausgestaltung multimodale Drehscheibe Egerkingen

Weitere

- Verlegung Haltestelle
 - OV411_E St. Urban, Verlegung asm-Endhaltestelle St. Urban



03.05.2021

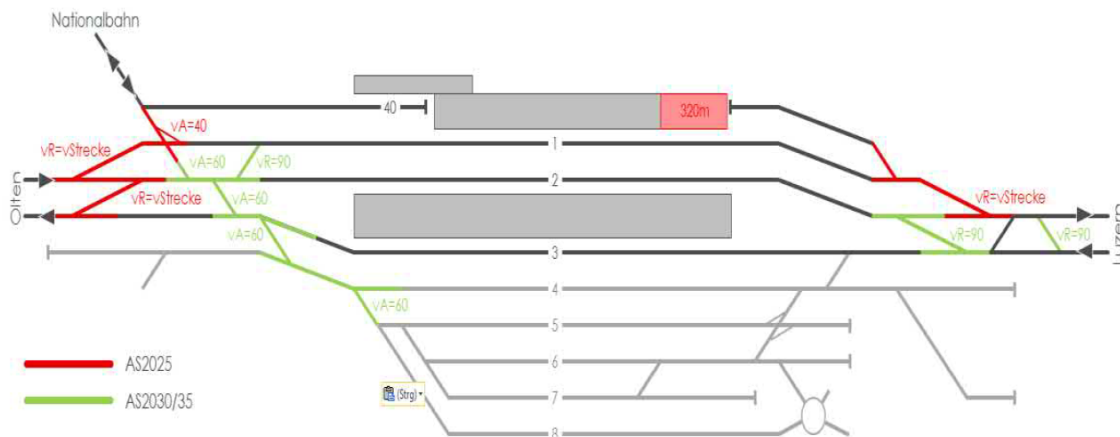
ÖV401_Ü

Nationale Planungen

AS 2025: Zofingen: Wendegleis

AS 2035: Zofingen–Suhr–Lenzburg: Kapazitätsausbau (Massnahmen Bahnhof Zofingen)

Referenznummer



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

Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage / Zielsetzung

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

Ausbauten Ausbauschnitt 2025

Mit dem Angebotsschritt STEP AS2025 ist vorgesehen, den integralen 30'-Takt auf der Fernverkehrslinie Luzern – Bern anzubieten. Die Fahrlage des zweiten IR Bern Luzern ist ab Zofingen in der heutigen Fahrlage des IR Basel Luzern. Der IR Basel - Luzern verkehrt dadurch nur noch zwischen Basel und Zofingen und soll dereinst dort gewendet werden. Dafür ist ein Wendegleis notwendig. Die Reisenden von Basel nach Zofingen, resp. von Luzern nach Basel steigen in Zofingen um. Zusätzlich sind Massnahmen in der Signalisierung (Zugfolgezeit) auf dem Abschnitt Aarburg–Oftringen Süd Zofingen notwendig. Die Einführung des Angebotes ist abhängig von den Ausbauten im Knoten Bern und ist derzeit erst in einem Horizont 2030 vorgesehen. Für die Realisierung des Angebotes braucht es weitere Anlagenanpassungen im Bahnhof Zofingen (Weichenköpfe und Perron Gleis 1 Verlängerung), welche Bestandteil eines späteren Ausbauprojektes sind. Für diese Anlagenanpassungen wird derzeit eine Objektstudie gestartet.

Ausbauten Ausbauschnitt 2035

Mit dem Ausbauschnitt AS2035 soll insbesondere das Angebot im Güterverkehr auf der Nationalbahnlinie ausgebaut werden. Dazu sind Leistungssteigerung in den Weichenköpfen Nord und Süd notwendig, damit schnelle Einfahrten der Güterzüge möglich sind und dadurch die Abkreuzungskonflikte reduzieren. Diese Ausbauten werden parallel mit den Ausbaubedürfnissen AS2025 derzeit in einer Objektstudie geprüft.

Massnahme

Der Ausbau des Zofingen umfasst verschiedene Teilprojekte:

- Mit dem Halbstundentakt des IR Bern–Luzern endet der IR Basel–Luzern neu in Zofingen. Das dafür im Bahnhof Zofingen notwendige Wendegleis wird über den Ausbauschritt 2025 finanziert.
- Für die Leistungssteigerung der Linie Zofingen–Suhr–Lenzburg müssen die Weichenköpfe Nord und Süd im Bahnhof Zofingen ausgebaut werden. Diese Massnahmen werden über den Ausbauschritt 2035 finanziert.

Planung und Umsetzung Projektierung: <ul style="list-style-type: none">▪ Vorstudie abgeschlossen▪ Start Vorprojekt 2020 Baubeginn: offen Inbetriebnahme: offen	Kosten Franken (exkl. MWSt.)
--	--

Wirkung und Schnittstellen

Wirkung auf Verkehr und Siedlung in der Agglomeration

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

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

Mit einer Verlängerung der Personenunterführung Mitte kann der Bahnhof zu Fuss von der Westseite wesentlich besser erreicht werden. Diese Massnahme sowie das Projekt «Fuss- und Veloweg Westseite Bahnhof» sind aufgrund der STEP-Ausbauten erst ab 2029 umsetzbar. Deshalb werden die Massnahme aus der 3. Generation zurückgezogen und im AP 5G neu eingereicht. Die Verbreiterung der Unterführungen Brühlgässli und Waaggasse mindern die Trennwirkung der Bahnlinie ab und tragen zu einem durchgängigen, attraktiven Netz für den Fuss- und Veloverkehr bei.

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

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

Bemerkungen / Hinweise

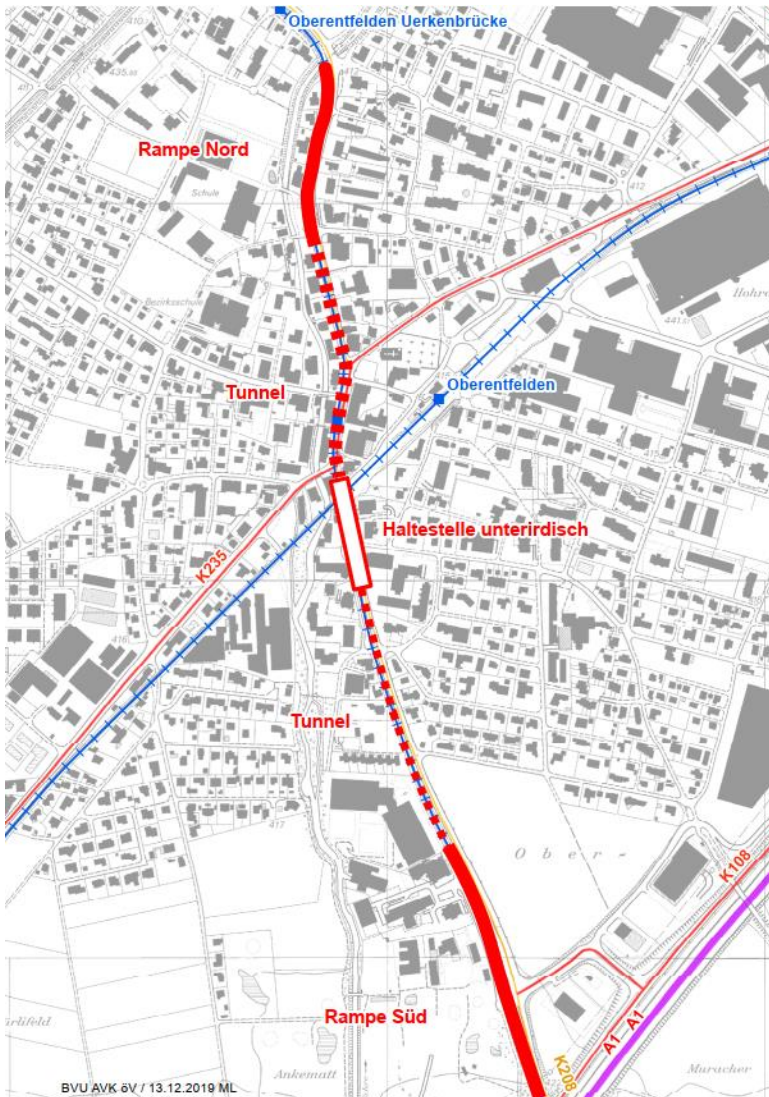
Mit dem Ausbauschritt AS2035 sind beträchtliche Leistungssteigerungen auf der Nationalbahnlinie (Zofingen – Lenzburg) vorgesehen, welche entsprechende Investitionen im Bahnhof Zofingen erfordern. Diese Massnahmen erhöhen den Druck auf die Umsetzung der SBB-Niveauübergangssanierung Aarburgerstrasse K104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

ÖV402_Ü

Nationale Planungen

Oberentfelden, Entflechtung Kreuzung AVA – Nationalbahn

Referenznummer



Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage / Zielsetzung

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

Massnahme

Mit einer Entflechtung sollen die Strecken der AVA und der Nationalbahn künftig voneinander unabhängig betrieben werden können. Dies ermöglicht zusätzliche Trassen auf der Nationalbahn für den Güterverkehr und einen Angebotsausbau auf der AVA. Die Finanzierung der Massnahme erfolgt über den Ausbauschnitt 2035.

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

Planung und Umsetzung

Projektierung: ab 2020

Baubeginn: ca. 2026

Inbetriebnahme: ca. 2032

Kosten

ca. 170 Mio. Franken (exkl. MWSt.)

Genauigkeit: $\pm 30\%$

Stand: 2018

Wirkung und Schnittstellen

Wirkung auf Verkehr und Siedlung in der Agglomeration

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

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

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

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

Sonstiges

Literatur / Grundlegendokumente

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

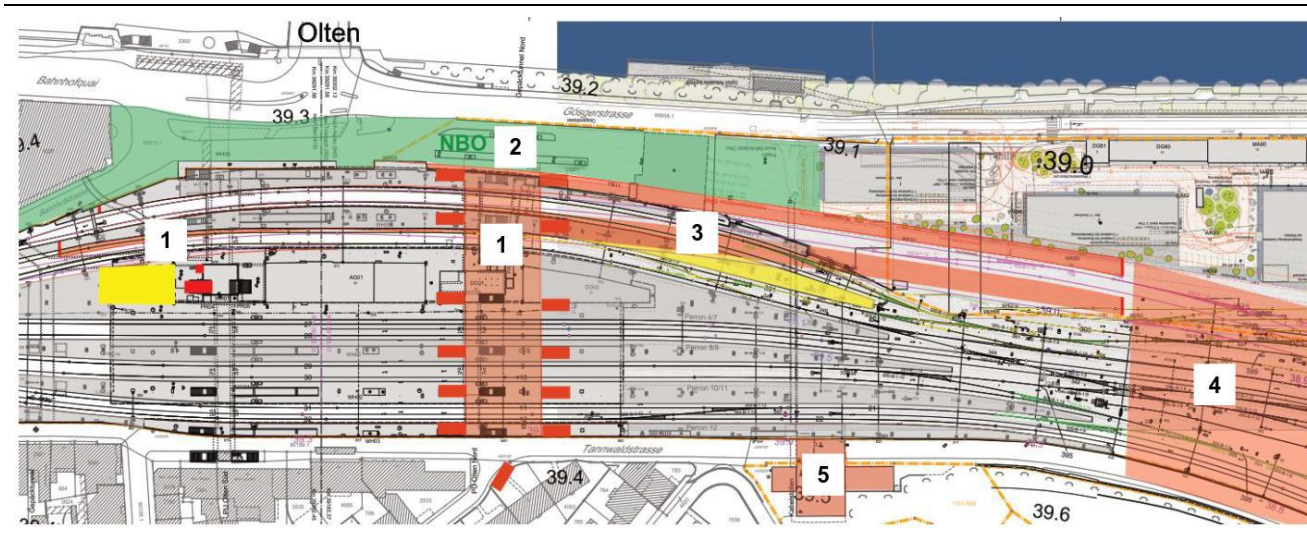
Bemerkungen / Hinweise

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

ÖV403_Ü **Nationale Planungen**

Olten, Ausbau Bahnhof Olten, Publikumsanlagen

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



Massnahmenbeschrieb

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

Massnahme
 Bei den Publikumsanlagen im Bahnhof Olten sind im AS 2035 folgende Massnahmen vorgesehen: Anpassung von Perronzugängen, Verlängerung der Perronnutzlänge, Verbreiterung von Perrons und Unterführung, Rückbau Reisezentrum (1. Ausbautetappe).
 Weitere nötige Massnahmen sind noch nicht gesichert (Schnittstellen zum Bahnhofplatz Olten, Perronverlängerungen Gleis 1-3, aufwärtskompatibler Substanzerhalt im Vorbahnhof, Nordkopf und Stellwerkersatz). Diese Massnahmen können erst im Anschluss an die Ergebnisse einer Gesamtstudie Olten ausgelöst und beantragt werden.

<p>Planung und Umsetzung</p> <p>Projektierung:</p> <p>Baubeginn:</p> <p>Inbetriebnahme: Im Zeithorizont 2032 – 2035</p>	<p>Kosten</p> <p>70 Mio. Franken für 1. Ausbautetappe (gemäss Botschaft zum AS 2035)</p>
--	--

Wirkung und Schnittstellen

Wirkung auf Verkehr und Siedlung in der Agglomeration

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

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

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

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

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

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

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

Bemerkungen / Hinweise

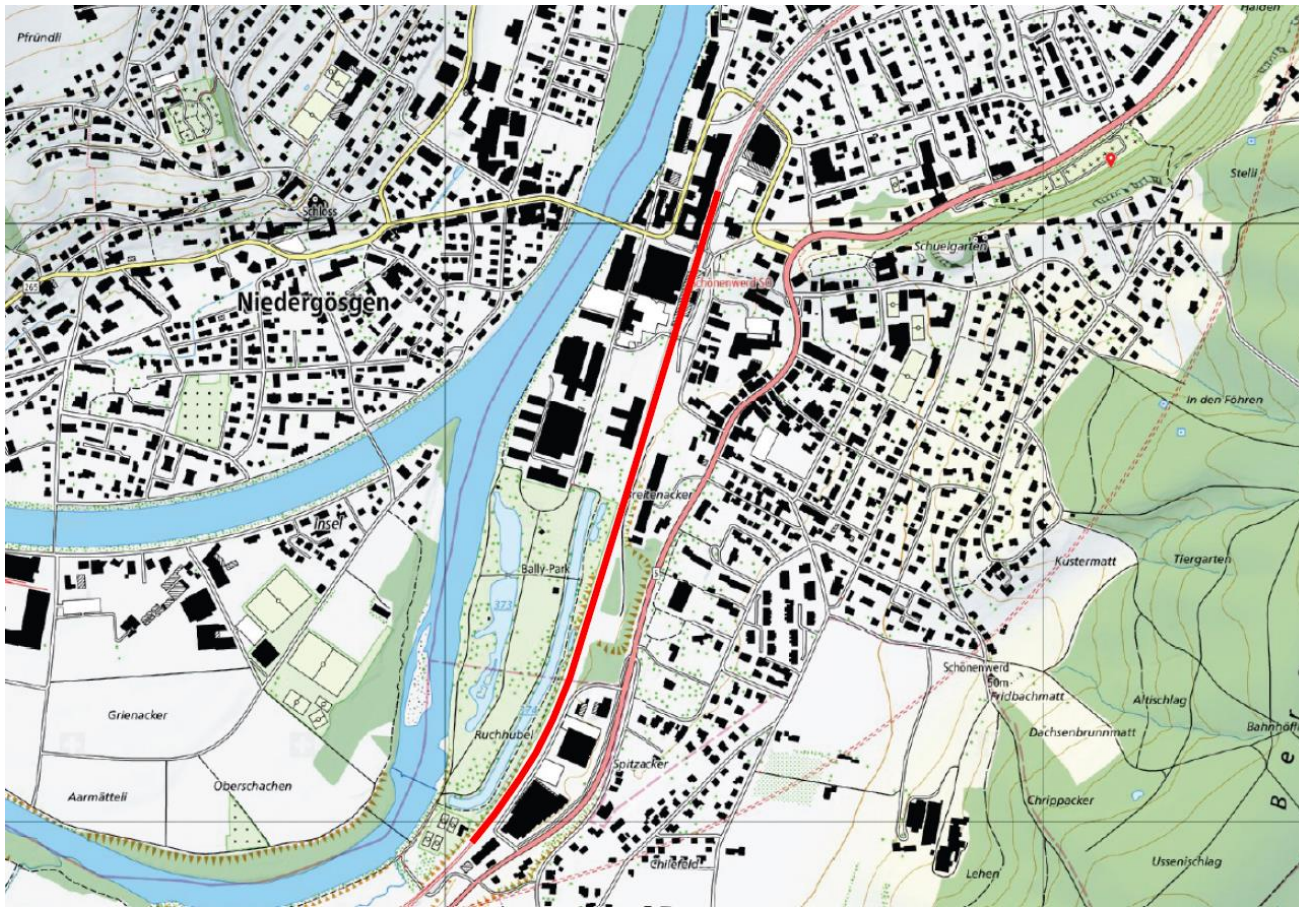
--

ÖV404_Ü

Nationale Planungen

Schönenwerd, Zwei Wendegleise im Raum Schönenwerd

☒ Referenznummer: STEP AS 2035: Nr. 06.10



Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage / Zielsetzung

Aus betrieblichen Gründen werden westlich von Aarau für den Fern- und S-Bahnverkehr zwei Wendegleise notwendig.

Massnahme

Zwei Wendegleise im Raum Schönenwerd

Planung und Umsetzung

Projektierung: Erarbeitung Vorprojekt ab Juni 2020

Baubeginn:

Inbetriebnahme: Ausführung ca. zwischen 2025 und 2030

Kosten

Franken (exkl. MWSt.)

Genauigkeit:

Stand:

Wirkung und Schnittstellen

Wirkung auf Verkehr und Siedlung in der Agglomeration

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

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

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

Sonstiges

Literatur / Grundlegendokumente

Bemerkungen / Hinweise

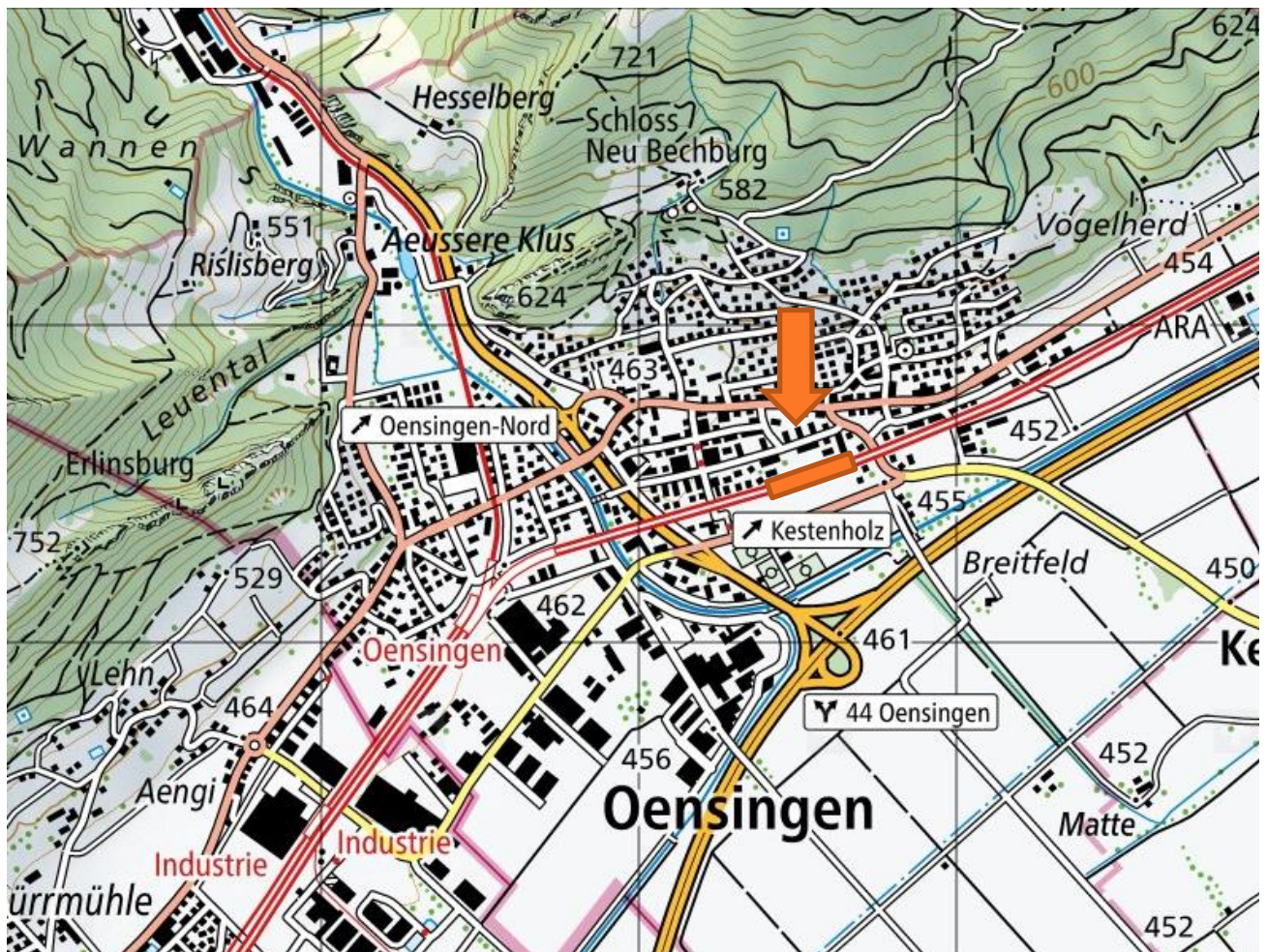
--

ÖV405_Ü

Nationale Planungen

Oensingen, Haltestelle Oensingen Dorf

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



Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage / Zielsetzung

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

Massnahme

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

Planung und Umsetzung Projektierung: offen Baubeginn: offen Inbetriebnahme: Realisierung im Zeithorizont 2031 – 2035	Kosten offen
--	------------------------

Wirkung und Schnittstellen

Wirkung auf Verkehr und Siedlung in der Agglomeration

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

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

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

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

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

Bemerkungen / Hinweise

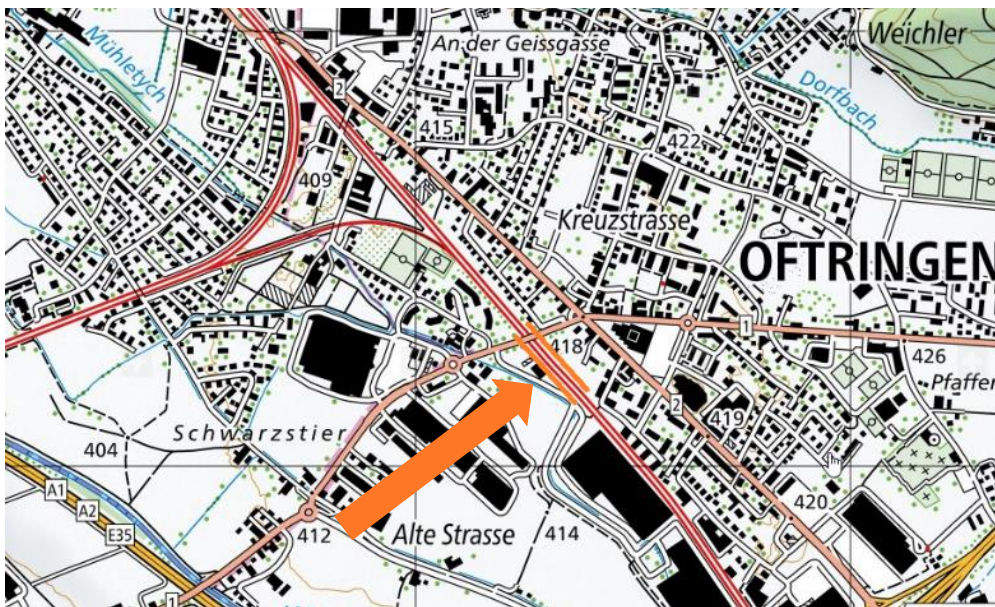
--

ÖV406_Ü

Nationale Planungen

Oftringen, Neue S-Bahnhaltestelle Oftringen Zentrum

Referenznummer



Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage / Zielsetzung

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

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

Massnahme

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

Planung und Umsetzung

Projektierung: Vorstudie ab 2020
 Baubeginn: offen
 Inbetriebnahme: offen

Kosten

16 Mio. Franken (exkl. MWSt.)
 Genauigkeit: ± 50%
 Stand: 2014

Wirkung und Schnittstellen

Wirkung auf Verkehr und Siedlung in der Agglomeration

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

Der Ausbau der Bushaltestellen am Kreuzplatz ist bereits in den Agglomerationsprogrammen 1–3 enthalten. Die Bahnhaltestelle ist nicht im Ausbauschnitt 2035 enthalten und damit derzeit nicht finanziert. Der Kanton Aargau wird Aufnahme der Bahnhaltestelle im nächsten Ausbauschnitt beantragen.

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

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

Im Rahmen der anstehenden Studien zur Haltestelle sind auch die Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs genauer zu prüfen. Im Fokus stehen die Fusswegverbindungen zum Kreuzplatz und die Parkierungsmöglichkeiten für das Velo.

Sonstiges

Literatur / Grundlegendokumente

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

Bemerkungen / Hinweise

Für den Ausbau der Bahninfrastruktur ist mit der Umsetzung von FABI neu der Bund zuständig. Die Haltestelle ist jedoch nicht im Ausbauschnitt 2035 enthalten. Der Kanton Aargau finanziert daher Studien, damit die Planungsarbeiten für die Haltestelle weiterlaufen.

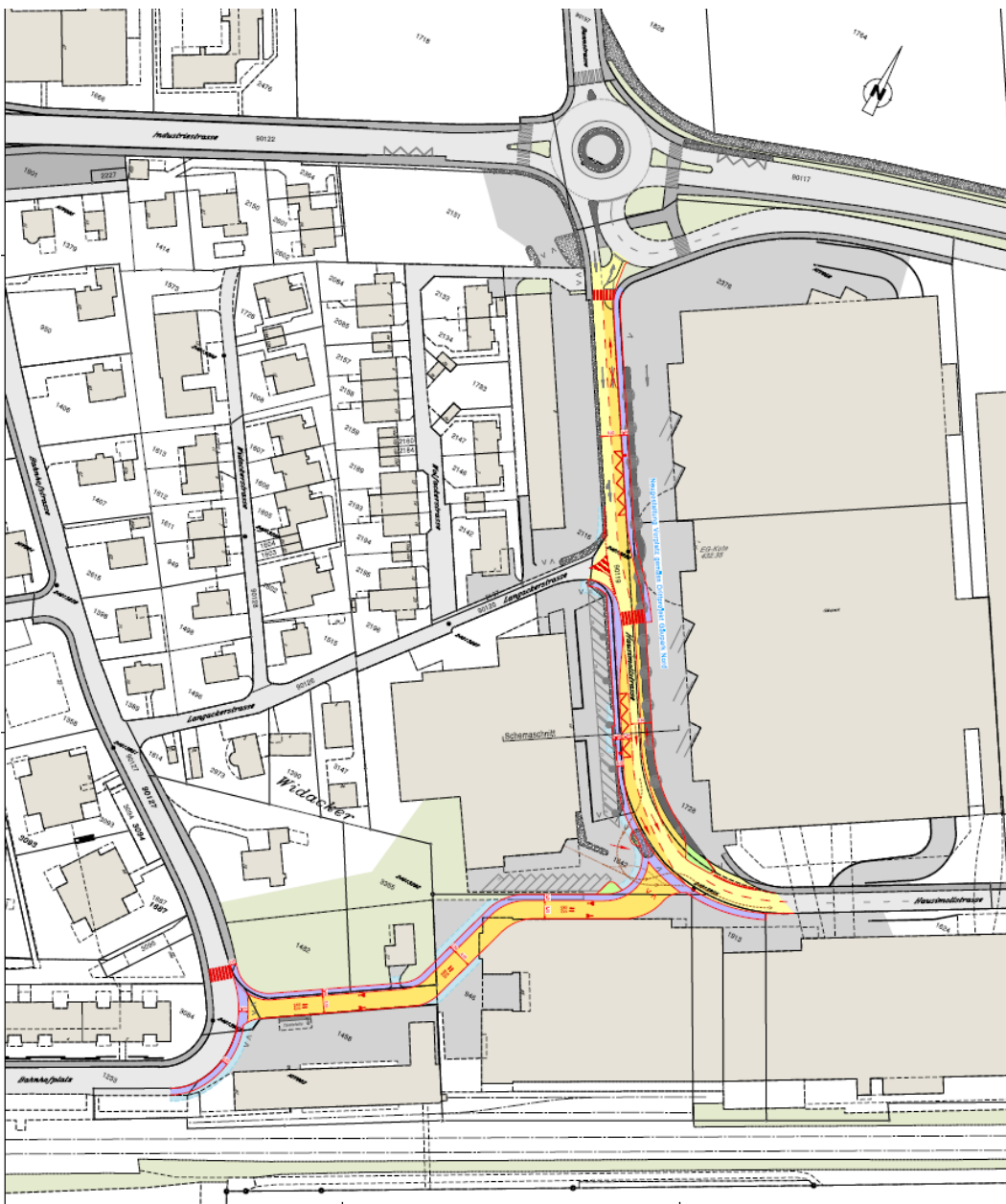
ÖV407

A-Horizont

Egerkingen, Optimierung der ÖV-Erschliessung Areal Gäupark

Kategorie: Bus-/ÖV-Infrastruktur

<input type="checkbox"/> Bestandteil früheres Agglomerationsprogramm	ARE-Code	Priorität in früheren Agglomerationsprogrammen
<input type="checkbox"/> 1. Generation	-	-
<input type="checkbox"/> 2. Generation	-	-
<input type="checkbox"/> 3. Generation	-	-



Vorprojekt Hausimollstrasse (April 2020)

Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

In Zusammenhang mit der Realisierung der ÖV-Drehscheibe Egerkingen (Massnahme 2. Generation) wird das Busangebot im Raum Gäu erweitert und angepasst. So wird beispielsweise die Buslinie 501, welche bis anhin beim Einkaufszentrum Gäupark den Endhaltepunkt hatte, zum Bahnhof Egerkingen sowie darüber hinaus weitergeführt. Die fehlende Strassenverbindung zwischen Bahnhof Egerkingen und dem Areal Gäupark hat zur Folge, dass zur Bedienung der Haltestelle Gäupark eine «Stichfahrt» gefahren werden muss. Dies ist sowohl für den Busbetrieb wie auch aus Sicht der ÖV-Kunden unattraktiv. Nebst der Erschliessung stellt das heutige Einbahnregime auf dem Gäupark Areal (Hausimollstrasse) eine Schwachstelle für den ÖV dar, denn sämtliche Busse müssen um das ganze Areal fahren, was die Fahrzeiten erhöht und als Umwegfahrt empfunden wird.

Beschrieb der Massnahme

Mit einer neuen Strassenverbindung zwischen Bahnhof und Hausimollstrasse wird für den strassengebundenen öffentlichen Verkehr eine direkte Erschliessung geschaffen, welche darüber hinaus auch dem Fuss- und Veloverkehr zu Nutzen kommt. Im westlichen Abschnitt der Hausimollstrasse wird die Strasseninfrastruktur mit einer neuen Busspur ergänzt, welche kurze und direkte Fahrten in beide Fahrtrichtungen zulässt. Die neu angeordneten Bushaltestellen kommen unmittelbar vor den Haupteingang des Einkaufszentrums Gäupark zu liegen. Die neue Strassenverbindung erlaubt es, dass nebst der Linie 501 auch zwei weitere Buslinien (126 und 507) via Gäupark verkehren können, ohne einen nachteilige Umwegfahrt in Kauf nehmen zu müssen. Damit werden sowohl der Bahnhof Egerkingen (ÖV-Drehscheibe) als auch der Gäupark aus allen Richtungen direkt, umsteigefrei und ohne langen Fusswege mit dem ÖV erschlossen.

Mittels einer Lichtsignalanlage (Dunkelanlage) beim Kreisel Hausimoll / Ausfahrt Gäupark sollen die Busse sicher und schnell auf die Kantonsstrasse ein- und ausfahren können.

Bedingt durch die neue ÖV-Verbindung via Hausimollstrasse wird die bestehende Haltestelle Widenfeld nicht mehr bedient. Als Ersatz hierfür ist an der Bannstrasse eine neue Bushaltestelle geplant, inkl. neuer Trottoiranlagen.

Mit diesen Massnahmen zugunsten der ÖV-Erschliessung wird ein wesentliches Element der kantonalen ÖV-Planung umgesetzt. Sie bilden zudem eine wichtige Grundlage bei weiteren Planungsschritten für das Areal Gäupark.

Entsprechende Vorprojekte liegen vor und die Erschliessungsplanung ist in Erarbeitung. Basierend auf den Vorprojekten wurde eine Kostenschätzung (+/- 20%) vorgenommen.

- Abschnitt Strassenbau Verbindung Bahnhof-/Hausimollstrasse (Länge: ca. 150 m): 705'000 CHF
- Abschnitt Strassenbau Hausimollstrasse (Länge: ca. 230 m): 660'000 CHF
- Abschnitt Haltestelle Bannstrasse, inkl. Trottoirausbau (Länge: ca. 110 m): 470'000 CHF
- Knoten Hausimoll, Busbevorzugung (LSA): 200'000 CHF

Machbarkeit

Im Rahmen des Vorprojekts nachgewiesen.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	<ul style="list-style-type: none">▪ Zuverlässiger strassengebundener ÖV▪ Gute Vernetzung innerhalb der Korridore und mit dem Kernraum
Bezug zum Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none">▪ Defizite bei den Buslinien: Insbesondere im Niederamt und im Raum Egerkingen besteht Optimierungsbedarf in Bezug auf die Führung und die Anschlüsse verschiedener Buslinien.
Bezug zu den Teilstrategien	<ul style="list-style-type: none">▪ ÖV2 «Busangebot abgestimmt auf den jeweiligen Raumtyp ausbauen»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	<ul style="list-style-type: none">▪ ÖV5A «Egerkingen: Intermodale ÖV-Drehscheibe» (2G; ARE-Code: 2581.2.005)▪ S402.7 Egerkingen, Gäupark Süd (Hausimollstrasse)

Nutzen

- WK1 Bessere Verknüpfung zwischen Bahn und Bus; direkte Linienführung und erhöhte Zuverlässigkeit des strassengebundenen ÖV; Verbesserung der ÖV-Erschliessung eines Schlüsselareals (Gäupark Süd), welches stark verdichtet werden soll; attraktiveres Netzelement für den Fuss- und Veloverkehr
- WK2 Unterstützt die geplante Verdichtung im Bereich Gäupark Süd. Bringt zudem eine Aufwertung des öffentlichen Raumes mit sich.
- WK3 Sicherere Ein- und Ausfahrt der Busse auf die Kantonsstrasse mittels einer Lichtsignalanlage beim Kreisel Hausimoll / Ausfahrt Gäupark.
- WK4 Verringerung der Lärm- und Luftbelastung durch die Verschiebung des Modalsplits zugunsten des ÖV.

Zuständigkeiten

Federführung

Gemeinde Egerkingen / Kanton Solothurn (Knoten Hausimoll)

Beteiligte Stellen

Kanton Solothurn

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

- Vorprojekt

Weitere Planungsschritte:

- Erschliessungsplanung (in Erarbeitung)

Planungsstand: 1 2 3

Bau- und Finanzreife

Projektierung:	2019-2021
Plangenehmigung/ Baubewilligung:	2021-2022
Finanzierungsplan:	2023
Baubeginn:	2024
Inbetriebnahme:	2025

Reifegrad: 1 2

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

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

Flächenbeanspruchung

--

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Kosten

Kosten

2'035'000 Fr. exkl. MWSt.

Genauigkeit: +/-20%

Stand: 04.2019

Finanzierung

Kanton Solothurn: Knoten Hausimoll

Gemeinde: Weitere Teilmassnahmen

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- ÖV-Erschliessung Areal Gäupark, Erschliessungsplanung mit Baulinien und Strassenklassierung, Raumplanungsbericht (März 2020)
- Vorprojekt Hausimollstrasse (April 2020)
- Erschliessungsplan Hausimollstrasse (April 2020)

Quantitative Angaben

- Anzahl Haltestellen: 1 Haltestelle mit 2 Haltekanten (eine pro Richtung) unmittelbar beim westlichen Eingang des Gäu Park
- Aktuelle ÖV-Frequenz zu Spitzenstunde (7.00 – 8.00 Uhr), ohne Massnahme: 9 Personen
Zu beachten: Da die Haltestelle hauptsächlich dem Freizeit-/Einkaufsverkehr dient, besteht von 7 bis 8 Uhr nur eine relativ schwache Nachfrage. Die eigentliche Spitzenstunde ist von 15-16 Uhr mit 39 Personen.
- Aktuelle ÖV-Frequenz während des Tages, ohne Massnahme (Mo.-Fr.): 333 Personen
- Künftige ÖV-Frequenz zu Spitzenstunde (7.00 – 8.00 Uhr) und während des Tages mit Massnahme: ca. 15 Personen
=> siehe auch Bemerkung oben zur eigentlichen Spitzenstunde
- Künftige ÖV-Frequenz während des Tages, mit Massnahme: ca. 600 Personen
=> siehe auch Excel-Tabelle zu den Sachinformationen
=> siehe GIS-Daten zur Massnahme (Linien)

Bemerkungen / Hinweise

--

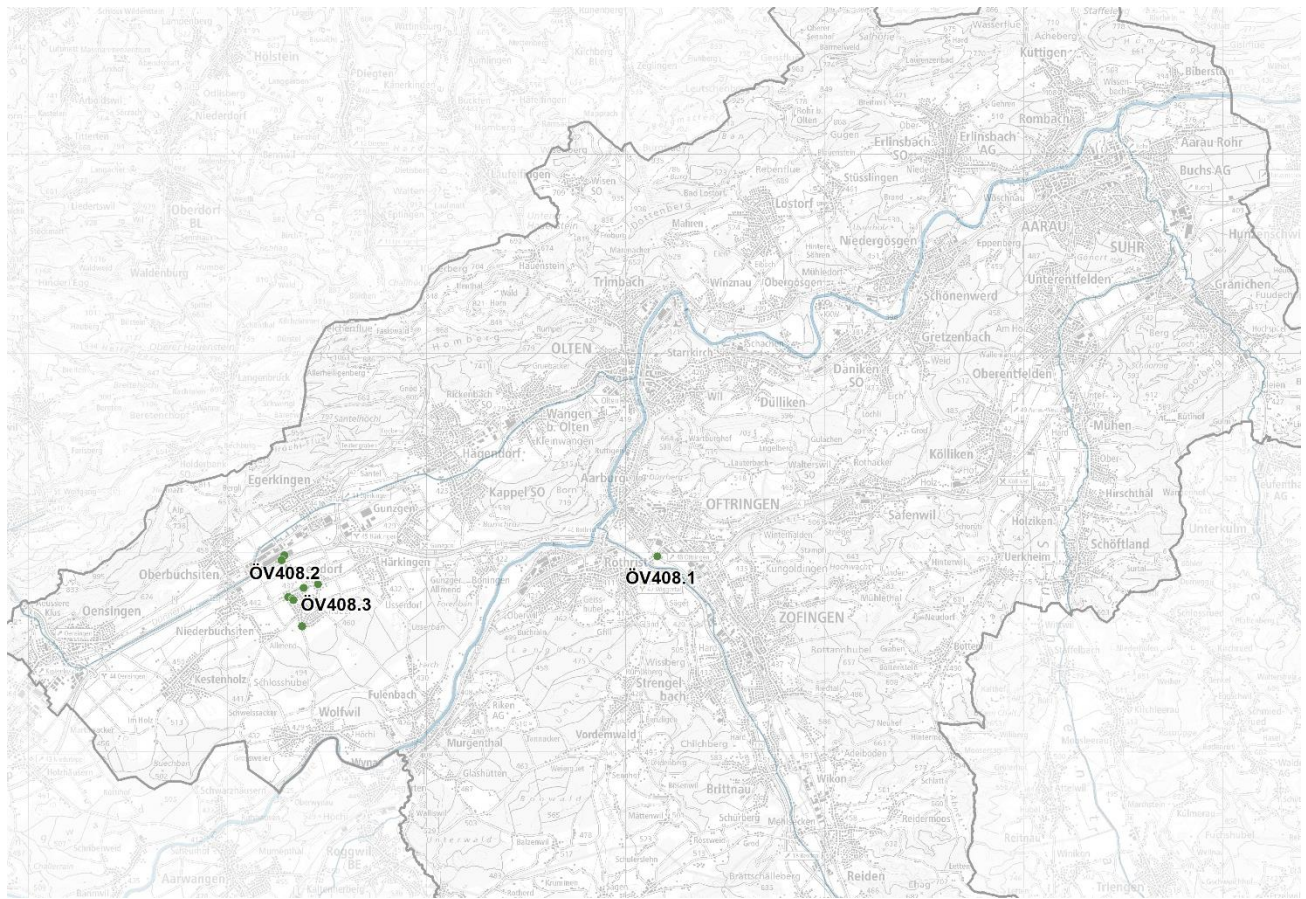
ÖV408_PA

A-Horizont

Massnahmenpaket mit pauschalen Bundesbeiträgen

Kategorie: Aufwertung von Bus- und Tram-Haltestellen

Bestandteil früheres Agglomerationsprogramm



Konzeption und Zweckmässigkeit

Ausgangslage

Im Gäu und im Wiggertal bestehen mehrere Bushaltestellen mit Defiziten (z.B. fehlende Unterstände).

Konzeption und Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild

- Gute Vernetzung innerhalb der Korridore und mit dem Kernraum
- Bushaltestellen mit angemessener Ausstattung

Bezug zum Handlungsbedarf

- Defizite bei Buslinien und -haltestellen: Im Gäu und im Wiggertal (Oftringen) weisen verschiedene Bushaltestellen Defizite auf.

Bezug zu den Teilstrategien

- TÖV2 «Busangebot abgestimmt auf den jeweiligen Raumtyp ausbauen»

Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)

--

Teilmassnahmen				
Nr. AP 4G	Nr. AP 1-3 / ARE-Code	Bezeichnung und Beschrieb	Federführung	Kosten (exkl. MWST)
ÖV408.1	-	Oftringen, Kreisel Wiggertalstrasse (Alte Strasse), Aufwertung Bushaltestellen Die Bushaltestellen beim Kreisel Wiggertalstrasse werden mit zwei Buswartekabinen aufgewertet und für die ÖV-Nutzer attraktiver ausgestattet.	Gemeinde Oftringen	100'000
ÖV408.2	-	Neuendorf, Aufwertung Bushaltestellen In Neuendorf werden zehn Bushaltestellen aufgewertet. Die Haltestellen werden mit Unterständen und teilweise mit Veloabstellplätzen ausgestattet.	Gemeinde Neuendorf	400'000
ÖV408.3	-	Neuendorf, Neue Haltestelle Kreisschule Gäu Bei der Kreisschule Gäu wird eine neue Bushaltestelle mit Unterstand eingerichtet sowie ein Wendeplatz realisiert.	Gemeinde Neuendorf	280'000
				780'000

Nutzen	
WK1	Erhöhung der Attraktivität des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs. Die Qualität des Gesamtverkehrssystems profitiert davon.
WK2	Teilweise Aufwertung des Strassenraumes
WK3	Indirekte Wirkung durch Verschiebung des Modal Splits zugunsten des ÖV
WK4	Mit der Erhöhung der Attraktivität des ÖV indirekte positive Auswirkungen auf die Luft- und Lärmemissionen

Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente
▪ Oftringen, Plan Kreisel Wiggertalstrasse (Alte Strasse) mit Buswartekabinen (Januar 2020)
Quantitative Angaben
=> siehe Excel-Tabelle zu den Sachinformationen
Bemerkungen / Hinweise
--

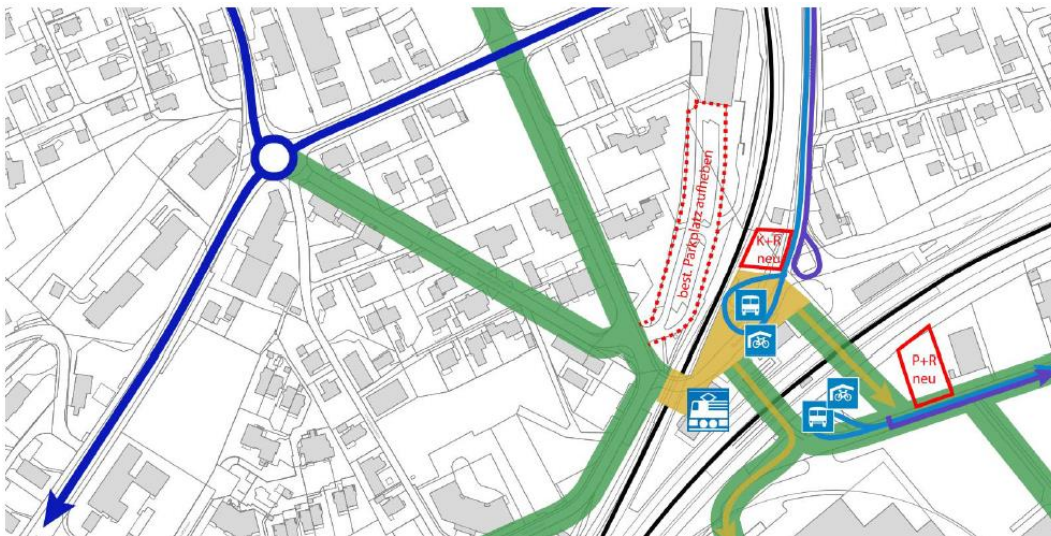
ÖV409

B-Horizont

Oensingen, Multimodale Drehscheibe Oensingen

Kategorie: Multimodale Drehscheiben, Bus-/ÖV-Infrastrukturen

<input type="checkbox"/> Bestandteil früheres Agglomerationsprogramm	ARE-Code	Priorität in früheren Agglomerationsprogrammen
<input type="checkbox"/> 1. Generation	-	-
<input type="checkbox"/> 2. Generation	-	-
<input type="checkbox"/> 3. Generation	-	-



Quelle: Kanton Solothurn, AVT



Quelle: Kanton Solothurn, ARP

Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Die Dynamik im Raum Oensingen und im Korridor Gäu führen zunehmend dazu, dass die multimodalen ÖV-Drehscheibe entlang der «Städtekette Oensingen-Olten-Aarau» (gemäss Rat für Raumordnung) an Bedeutung gewinnt. Für die ÖV-Drehscheibe Oensingen stellt sich eine spezielle Situation dar: Am Bahnhof Oensingen kommen die Bahnlinien der SBB, Oensingen-Balsthal-Bahn OeBB und der Aare Seeland mobil asm zusammen sowie die Busbetreiber Postauto und Busbetrieb Olten Gösgen Gäu (BOGG). Das benachbarte Niederbipp und das Thal wird von Oensingen per Bahn bzw. Bus erschlossen. Zukünftig ist zudem ein Fernverkehrshalt (STEP 2035) geplant: Insgesamt sind in Oensingen pro Stunde vier Verbindungen Richtung Olten und sechs Verbindungen Richtung Solothurn vorgesehen. Gleichzeitig befindet sich in unmittelbarer Nähe ein direkter Autobahnanschluss an die A6. Genau diese Schnittstelle zwischen Fernverkehrshalt und Autobahn bietet eine besondere Ausgangslage dar, welche im Rahmen dieses Projektes genau anzuschauen ist. Dabei sind möglich Synergie bzw. Chancen zu nutzen. Zudem werden im umliegenden Siedlungsraum hohe Entwicklungen im Schlüsselareal Oensingen/Niederbipp – südlich vom Bahnhof – und im Schlüsselareal Leuenfeld und sowie Zentrum – nördlich/östlich vom Bahnhof zu erwarten.

Es ist offensichtlich, dass der Bahnhof Oensingen riesiges Aufholpotenzial als multimodale Drehscheibe aufweist. Die Stärkung des ÖV-Knotens gebietet sich auch aufgrund eines erheblich erklärten Auftrags des Kantonsrats und einer Petition, die der Regierungsrat positiv beantwortete. Zur Stärkung muss selbstredend auch eine Aufwertung des gesamten Bahnhofareals (inkl. Übergänge zu angrenzenden Arealen) dazugehören.

Zielsetzung ist die multimodale Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger, insbesondere mit Betrachtung der Nähe zum Arbeitsplatzgebiet, Schlüsselareal Wohnen, Zentrum und Autobahn. In der Konkretisierung des Projektes sind diese Schnittstellen genau zu überprüfen bzw. festzulegen und die Verkehrsführung sowie die Parkplatzsituation ist anzupassen.

Beschrieb der Massnahme

Die einzelnen notwendigen Elemente und Massnahmen des Projekts können wie folgt skizziert werden:

- Koordination der Umsteigebeziehungen der TU-Anbieter (heute Laufwege $\geq 400\text{m}$)
- Erstellung eines zentralen Umsteigeplatzes mit Anbindung an alle TU's
- Erstellung von zentralen Veloabstellplätzen
- Verbesserung Anbindung Industriegebiet Oensingen
- Erstellung einer koordinierten Park+Ride-Anlage im Bereich Bahnhof Süd ist zu prüfen
- Sicherung der Gleisquerungen (heute unkontrollierte Gleisübergänge für Velo, Fussgänger, OeV, MiV), Freihaltung des Bahnhofplatzes vom MiV
- Erstellung eines integrierten Bahnhofplatzes
- Verkehrslenkung optimieren
- Mögliche Kommerzialisierung des gesamten Areals inkl allfälliger Wohnnutzung im Areal Bahnhof Nord

Machbarkeit

Die vertiefte Machbarkeit soll in einem nächsten Schritt mit allen Beteiligten angegangen werden.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Im Zukunftsbild ist Oensingen mehrheitlich als agglomerationsgeprägter Raum und teilweise als Agglomerationskorridor definiert und weist zudem ein wesentliches Entwicklungsgebiet auf. Ebenso ist der Bahnhof Oensingen als ÖV-Knoten bezeichnet. Es darf mit Blick über das AareLand hinaus (Region Gäu-Thal-Bipperamt-Oberaargau) behauptet werden, dass der Bahnhof Oensingen eine äusserst wichtige Funktion einnimmt. Im Kanton Solothurn ist es der drittichtigste Bahnhof, was auch im AareLand gleichermaßen Geltung hat.
Bezug zum Handlungsbedarf	In den Strategien des Agglomerationsprogramms werden die Aufwertung von Zentrumsbereichen, Ortsdurchfahrten und Bahnhofgebieten als Kernelemente des Handlungsbedarfs bezeichnet. Die Stärkung des Bahnhofs Oensingen weist positive Effekte und Schnittmengen zu allen drei Prioritäten auf. Die direkteste ist sicherlich mit dem

	Bahnhofgebiet selbst gegeben. Aber auch mit der Einbindung des angrenzenden Gebiets Oensingen West könnte dieses Zentrumsgebiet weiter gestärkt und verdichtet werden.
Bezug zu den Teilstrategien	Bei den Teilstrategien ist die ÖV-Verbindung der Zentren zu stärken und die ÖV-Drehscheiben zu forcieren, was natürlich auch das Zentrum und den ÖV-Knoten Oensingen betrifft. Insbesondere der Bezug zur Entlastung Oensingen sowie den flankierenden Massnahmen ist von grosser Relevanz, der insbesondere bei der Anbindung des Bahnhofs Süd und einer langfristigen P+R Lösung von grossem Nutzen ist. Hinzu kommt die Abstimmung mit dem Umbau der A1 Luterbach – Härkingen, bei dem die Anschlüsse von Bedeutung sind. Als letztes ist der Entwicklungsschwerpunkt Oensingen / Niederbipp zu erwähnen.
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	Bei der Entwicklung angrenzender Areale (z.B. Areal Gassfeld, S401.4) sind die Schnittstellen zu klären, resp. ist eine optimale Gestaltung der Übergangsbereiche vorzusehen. Damit Umsteige-Wartezeiten sinnvoll genutzt werden können, ist die Nachfrage von Nutzungserweiterungen (z.B. Verkaufsgeschäfte, Dienstleistungen) zu prüfen.

Nutzen

- WK1
 - Sicherung und Stärkung ÖV, Stärkung FVV (Sicherheit)
 - Schaffung kantonsübergreifender Verbindungen, Regionale Zusammenarbeit Thal-Gäu-Bipperamt (3 Regionen, 2 Kantone, Zentrum Oensingen-Balsthal-Niederbipp), Optimierte Verkehrsführung und P+R
- WK2
 - Unterstützt die Zentrumsentwicklung Oensingen West sowie die interkantonale Entwicklung des Top ESP
 - Eine einheitliche Gestaltung des Bahnhofplatzes und der angrenzenden Strassenfläche steigert die Aufenthaltsqualität und trägt als Identitätsmerkmal bei.
- WK3
 - Erhöhung der Sicherheit für den FVV
- WK4
 - Verminderung der Umweltbelastung und des Ressourcenverbrauchs durch die Verschiebung des Modalsplits zugunsten des ÖV

Zuständigkeiten

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

Realisierung

Planungsstand	Bau- und Finanzreife
Bisherige Planungsschritte:	Projektierung: ab 2021
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Siedlungsentwicklungskonzept Oensingen West, 2019 	Plangenehmigung/ Baubewilligung:
Weitere Planungsschritte:	Finanzierungsplan:
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zwischen Gemeinde und Kanton abzusprechen, inkl. TU 	Baubeginn: ab 2028
	Inbetriebnahme:
Planungsstand: <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3	Reifegrad: <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

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

Flächenbeanspruchung

--

Umweltverträglichkeit

--

Kosten

Kosten

> 10 Mio CHF exkl. MWSt.
Stand: 01.2020

Finanzierung

Kostenteiler zu definieren

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

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

Quantitative Angaben

--

Bemerkungen / Hinweise

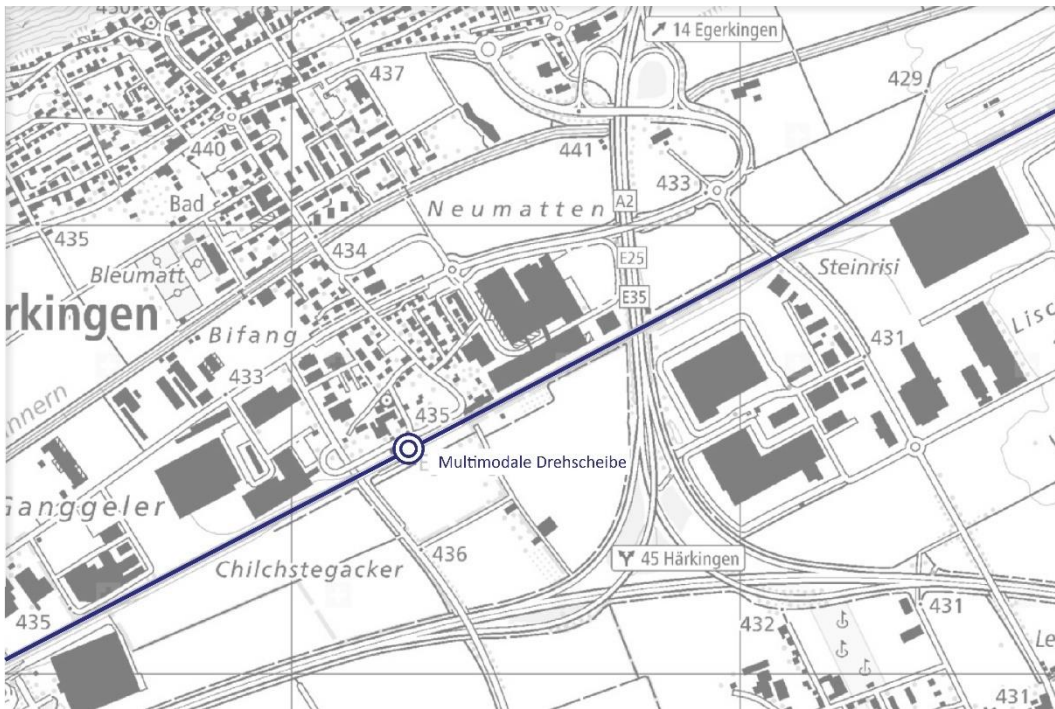
--

ÖV410_E

AE-Horizont

Egerkingen, Klärung längerfristige Ausgestaltung multimodale Drehscheibe Egerkingen

<input type="checkbox"/> Bestandteil früheres Agglomerationsprogramm	ARE-Code	Priorität in früheren Agglomerationsprogrammen
<input type="checkbox"/> 1. Generation	-	-
<input type="checkbox"/> 2. Generation	-	-
<input type="checkbox"/> 3. Generation	-	-



Quelle: Kanton Solothurn, ARP

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage / Zielsetzung

Die Dynamik im Raum Oensingen und im Korridor Gäu führen zunehmend dazu, dass die multimodalen ÖV-Drehscheibe entlang der «Städtekette Oensingen-Olten-Aarau» (gemäss Rat für Raumordnung) an Bedeutung gewinnt. Zur Verbesserung der aktuellen Situation beim Bahnhof Egerkingen wurde im Agglomerationsprogramm der 2. Generation die Massnahme ÖV-5A «Egerkingen: Intermodale ÖV-Drehscheibe» definiert.

Im westlichen Teil des AareLand nimmt der Raum Egerkingen bereits heute eine wichtige Rolle ein. Mit dem im Horizont STEP 2035 vorgesehene 30'-Takt des RE Solothurn – Egerkingen – Olten – Aarau – Zürich wird diese noch weiter an Bedeutung gewinnen. Dies auch in Zusammenspiel zwischen dem Bahnhof Egerkingen und dem nicht weit entfernt liegenden Autobahnanschluss Egerkingen sowie der Abzweigung Härkingen (A1/A2).

Massnahme

Im Korridorprozess Gäu (P402_E) ist zu klären, welche Funktion der Raum um den Bahnhof Egerkingen in einem längerfristigen Horizont (STEP 2035) übernimmt. Darin sind Massnahmen im Bereich Siedlung und Verkehr zu formulieren, welche ergänzend zur Massnahme ÖV-5A der 2. Generation, als multimodale Drehscheibe ausgestaltet werden soll.

Zweckmässigkeit

- | | |
|---|---|
| Bezug zum Zukunftsbild | ▪ Gute Vernetzung innerhalb der Korridore und mit dem Kernraum |
| Bezug zum Handlungsbedarf | ▪ In Egerkingen ist die Anlage für das Umsteigen Bahn – Bus mangelhaft. Eine entsprechende Massnahme ist im AP 3G enthalten. Im Horizont 2035 mit dem RE-Halt in Egerkingen werden an diesem Bahnhof noch weitere Massnahme nötig werden. |
| Bezug zu den Teilstrategien | ▪ TÖV4 «Multimodale Drehscheiben stärken» |
| Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich) | ▪ ÖV5A «Egerkingen: Intermodale ÖV-Drehscheibe» (2G; ARE-Code: 2581.2.005)
▪ ÖV407 «Egerkingen, Optimierung der ÖV-Erschliessung Areal Gäupark» |

Nutzen

Bessere Vernetzung zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln

Zuständigkeiten

Federführung

Kanton Solothurn

Beteiligte Stellen

Gemeinde Egerkingen

Realisierung

Planungsstand und Umsetzung

Bisherige Planungsschritte:

- Start Projekt «All-Gäu» (2020)

Weitere Planungsschritte und Umsetzung:

- Abschluss Testplanung und Synthese «All-Gäu» (2021)
- Konkretisierung multimodale Drehscheibe Egerkingen

Kosten

Kosten

offen

Finanzierung

Kostenteiler zu definieren

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Kanton Solothurn, Pflichtenheft All-Gäu (Stand 14. August 2020)
-

Bemerkungen / Hinweise

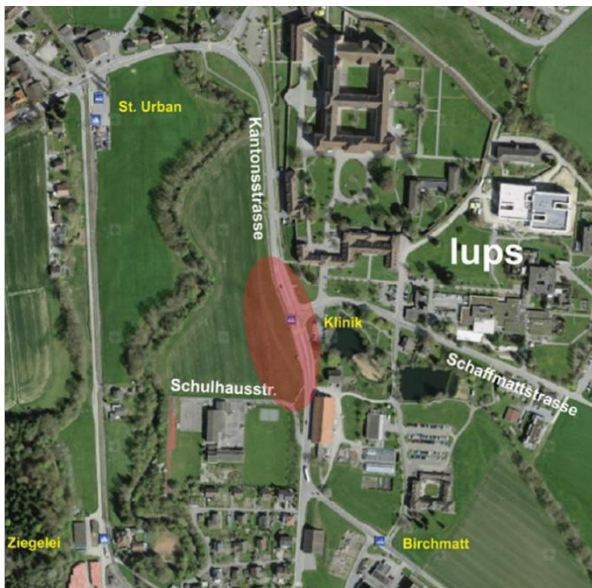
- Aus dieser Massnahme (eigene Leistung) können sich infrastrukturelle Massnahmen für spätere AP-Generationen ergeben.
-

ÖV411_E

AE-Horizont

St. Urban, Verlegung asm-Endhaltestelle St. Urban

<input type="checkbox"/> Bestandteil früheres Agglomerationsprogramm	ARE-Code	Priorität in früheren Agglomerationsprogrammen
<input type="checkbox"/> 1. Generation	-	-
<input type="checkbox"/> 2. Generation	-	-
<input type="checkbox"/> 3. Generation	-	-



Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage / Zielsetzung

Die heutige Erschliessung des Ortsteils St. Urban in der Gemeinde Pfaffnau durch die Aare Seeland Mobil (asm) ist nicht ideal. Die Endhaltestelle St. Urban Ziegelei erschliesst primär das Neuquartier mit Einfamilienhäusern auf Luzerner Seite und auf Berner Seite nur wenige Arbeitsplätze. Die Bahnhaltestelle St. Urban liegt im Nahbereich des Einfamilienhausquartiers Sagiacher in St. Urban und von rund 15-20 Liegenschaften in Roggwil. Für die anderen Quartiere sind die Distanzen zu den beiden Bahnhaltestellen lang. Die Mehrheit der die Bahn benutzenden Angestellten, Patienten und Besuchenden erreicht die lups (Luzerner Psychiatrie) / Klosteranlage ab der Haltestelle St. Urban. In den nächsten Jahren besteht grossen Sanierungsbedarf bei den Gleisanlagen im letzten Streckenabschnitt St. Urban bis Endhaltestelle. Im Weiteren sind im Korridor Roggwil (Abschnitt Langenthal bis Endhaltestelle St. Urban Ziegelei) die Sicherungsanlagen zu modernisieren. Ziel ist es, die ÖV-Anbindung des Ortsteils St. Urban mit den zahlreichen Arbeitsplätzen an die Bahn deutlich zu verbessern, ohne dass die Erschliessung der Quartiere Ziegelei / Neuquartier, Weierhof / Birchmatt und Sagiacher entscheidend verschlechtert wird.

Massnahme

Anpassung der Führung der asm-Linie ab dem Bahnübergang bei St. Urban sowie Verschiebung der Lage der Endhaltestelle in die Nähe der Klinik der Luzerner Psychiatrie (lups) / Klosteranlage St. Urban.

Zweckmässigkeit

- Bezug zum Zukunftsbild ▪ Verbesserte agglomerationsweite ÖV-Vernetzung
- Bezug zum Handlungsbedarf ▪ Abstimmung zwischen Siedlung und ÖV
- Bezug zu den Teilstrategien ▪ TÖV4 «Multimodale Drehscheiben stärken»
- Bezug zu anderen Massnahmen --
(fachlich / zeitlich)

Nutzen

Deutliche Verbesserung der ÖV-Anbindung des Ortsteils St. Urban mit den zahlreichen Arbeitsplätzen an die Bahn. Kürzere Reisezeiten primär für den Korridor Aarau/Olten/Bern und für die Agglomeration Langenthal.

Zuständigkeiten

Federführung

VVL Luzern / asm

Beteiligte Stellen

Gemeinde Pfaffnau

Realisierung

Planungsstand und Umsetzung

Bisherige Planungsschritte:

- Studie «asm-Linie 414 Langenthal - St. Urban Ziegelei, Optimierung Endhaltestelle mit Potenzialbetrachtung» 2019
- Interessenabwägung

Weitere Planungsschritte:

- Vorstudie läuft (ab 2021)

Kosten

Kosten

Ca. 14 Mio CHF exkl. MWSt.

Stand: 01.2019

Bei den obenstehenden Kosten ist zu berücksichtigen, dass aufgrund des grossen Sanierungsbedarfs bei den Gleisanlagen zwischen St. Urban bis Endhalt inkl. Anpassung der Sicherungsanlagen im ganzen Korridor ohnehin Massnahmen zu ergreifen wären.

Finanzierung

Kostenteiler zu definieren

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Studie «asm-Linie 414 Langenthal - St. Urban Ziegelei, Optimierung Endhaltestelle mit Potenzialbetrachtung» 2019

Bemerkungen / Hinweise

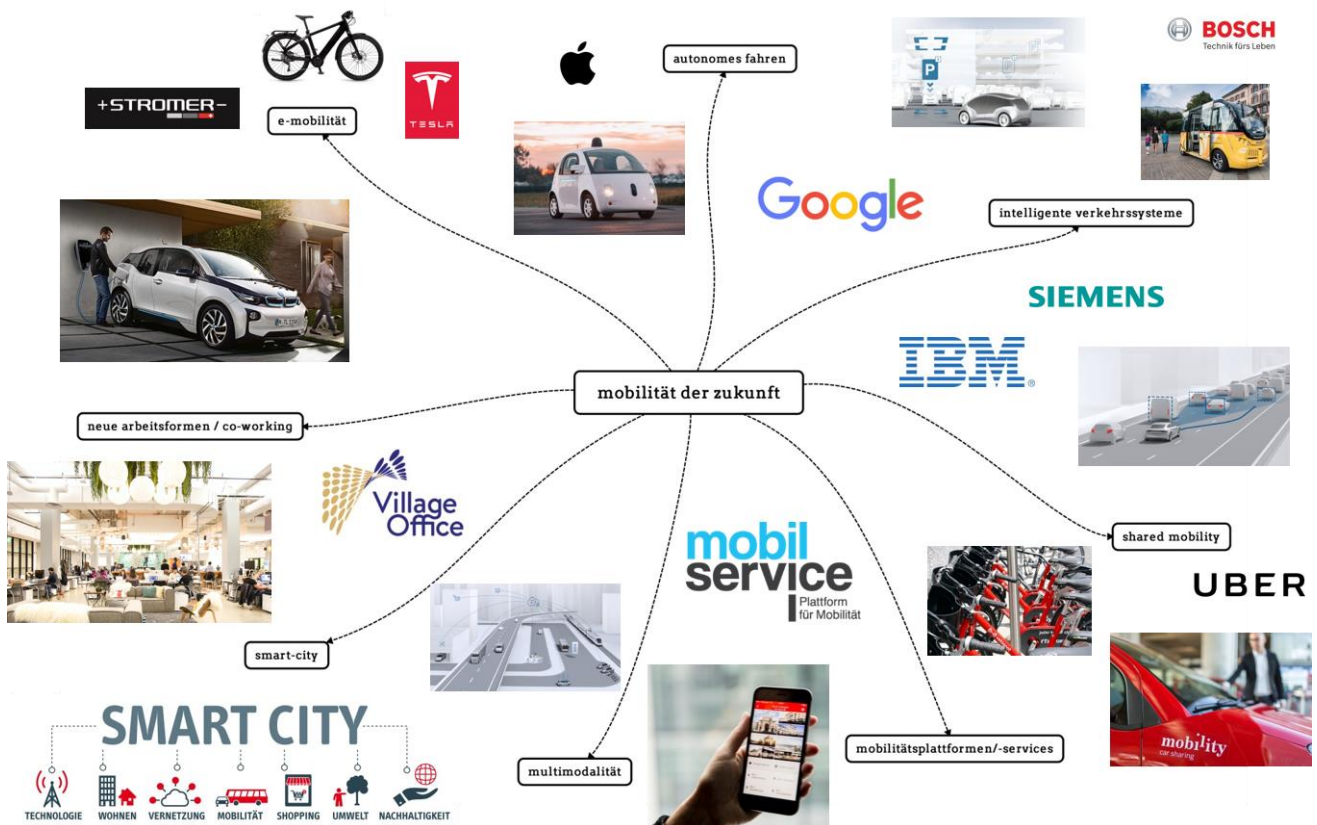
--

ÖV412_E

AE-Horizont

Neue Mobilitätsformen – Förderung und planerische Abstimmung

<input type="checkbox"/>	Bestandteil früheres Agglomerationsprogramm	ARE-Code	Priorität in früheren Agglomerationsprogrammen
<input type="checkbox"/>	1. Generation	-	-
<input type="checkbox"/>	2. Generation	-	-
<input type="checkbox"/>	3. Generation	-	-



Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage

Im Zuge der Digitalisierung entstehen verschiedene neue Mobilitätsangebote und Dienstleistungen. Einerseits betrifft dies eine verbesserte Vernetzung bestehender Angebote, andererseits entstehen auch gänzlich neue Angebotsformen. Letzteres wird vor allem im Zuge der automatisierten Fahrzeuge erwartet. Es ist zwischen kurz-/mittelfristigen sowie langfristigen Trends mit unterschiedlichen Handlungsansätzen zu unterscheiden:

- Kurz- und mittelfristige Trends: Hierzu zählen insbesondere die verschiedenen Sharing-Angebote, sei es im Pkw-, Velo- oder Scooter-Segment. Ein weiterer Trend sind integrierte Mobilitätssysteme (Mobility as a Service), darunter werden multi- und intermodale Mobilitätsangebote aus einer Hand verstanden. Schliesslich sind bei der Ausgestaltung von kombinierten Mobilitätsstandorten auch die Bedürfnisse der stark wachsenden E-Mobilität zu beachten (z. B. E-Mobile, E-Bikes, E-Scooter).
- Langfristige Trends: Vor allem das automatisierte Fahren wird in einem langfristigen Horizont die Mobilität verändern. Automatisierte Shuttles (z. B. Robotaxis) stellen eine Chance für die kombinierte Mobilität dar, insbesondere in den äusseren Korridoren. Bis Fahrzeuge ohne FahrerIn unterwegs sein werden, sind aber noch viele Hürden zu bewältigen, die voraussichtlich weniger im technischen als im legislativen und gesellschaftlichen Bereich liegen (Haftungsfragen, Datenschutz, Akzeptanz).

Zielsetzung

Die technischen und verhaltensseitigen Entwicklungen im Bereich der neuen Mobilitätsformen liegen zum grossen Teil ausserhalb des Einflussbereichs der Agglomeration. Kantone und Gemeinden können jedoch die Entwicklungen aktiv beobachten und frühzeitig die notwendigen planerischen Vorbereitungen treffen und abstimmen. Zudem sind die Aktivitäten der kantonalen Mobilitätsmanagement-Programme vermehrt auf diese Trends auszurichten (siehe Teilstrategie TMM1+2). Dabei gilt es die Chancen neuer Mobilitätsformen zu erkennen und zu fördern, die Risiken jedoch frühzeitig anzugehen und vorzubeugen. Die Chancen liegen vor allem in einer besseren multimodalen Vernetzung und in der Steigerung der Effizienz des Gesamtverkehrssystems. Risiken liegen vor allem in einer zunehmenden Attraktivierung (insb. des automatisierten MIV) und damit verbundenem Mehrverkehr.

Massnahmen

Die Aktivitäten der Agglomeration AareLand im Bereich der neuen Mobilitätsformen gilt es nach verschiedenen Trends zu differenzieren. Im Fokus stehen:

- **E-Mobilität:** Einzelne öffentliche Ladestationen sind vorhanden, ein systematisches Angebot besteht aber noch nicht. Kantone und Gemeinden entwickeln eine agglomerationsweite E-Mobilitätsstrategie (bzw. eine Strategie zur Dekarbonisierung der Mobilität). In Teilräumen gibt es erste Grundlagen dazu (v.a. Stadt Aarau und bei den Transportunternehmen). Die Strategie ist auf die Aktivitäten des Bundes abzustimmen (v.a. «Roadmap E-Mobilität») und muss zwischen privater E-Mobilität und Elektrifizierung des ÖV unterscheiden. Im ersten Schritt liegt der Schwerpunkt auf dem strassengebundenen ÖV.
- **Sharing und Pooling (MIV, Velo, Mikromobilität):** Eine herausfordernde Aufgabe ist es, die punktuell vorhandenen Angebote auf den gesamten Agglomerationsperimeter auszudehnen und einen koordinierten Umgang mit den zuständigen Akteuren zu finden, Standorte zu sichern und raumplanerisch zu integrieren (v.a. im Umfeld von multimodalen Drehscheiben). Die Veloverleihsysteme in den grossen Schweizer Städten (z.B. PubliBike in Zürich oder Bern) gilt es auf die Städte und Gemeinden des AareLand auszudehnen. Dazu sind entsprechende Prozesse zu lancieren und Bedürfnisse zu evaluieren. Anknüpfungspunkte sind bei konkreten Projekten (z.B. multimodale Drehscheiben zu suchen).

Von der Agglomeration im Auge zu behalten sind folgende Trends:

- **Mobility-as-a-Service (MaaS):** Hier sind grundsätzlich die privaten Anbieter und die Transportunternehmen die wesentlichen Taktgeber. Die Kantone und Gemeinden der Agglomeration können diesen Prozess allenfalls unterstützen, indem beispielsweise Standorte gesichert werden oder bei den Bestellprozessen des ÖV-Angebots entsprechende Ansätze gefördert werden.
 - **Automatisiertes Fahren:** Aus Sicht der Agglomeration gilt es die Entwicklungen abzuwarten und die Entwicklungen aktiv zu beobachten, um rechtzeitig Massnahmen prüfen zu können. Zu solchen Massnahmen gehören vor allem neue Zugangsregelungen (z. B. Fahrspuren für automatisierte Fahrzeuge), neue Standorte für Flottenbetreiber und Umsteigepunkte oder die Aufrüstung der Infrastruktur (Datenerfassung und -netze). Im öffentlichen Verkehr sind die Ergebnisse laufender Pilotversuche und Zulassungsbedingungen abzuwarten. In der Folge sind führerlose Buslinien auch in der Agglomeration AareLand zu prüfen. Agglomeration und Gemeinden sind angehalten, diese Trends aktiv zu verfolgen, um frühzeitig gute Rahmenbedingungen zu schaffen. Kurzfristig drängen sich infrastrukturelle Massnahmen und Raumsicherungen in den Gemeinden jedoch nicht auf. Es bestehen noch zu viele Unsicherheiten hinsichtlich Markteinführung. Und für internationale Abstimmungsprozesse ist primär der Bund (ASTRA) zuständig.
-

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Agglomerationskernraum und -korridore: Ausbau Multimodaler Drehscheiben und bessere Vernetzung ▪ Ländlicher Agglomerationsraum: Vernetzung zu den Kernräumen verbessern
Bezug zum Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Agglomerationskernraum und -korridore: Ausbau Multimodaler Drehscheiben und bessere Vernetzung ▪ Ländlicher Agglomerationsraum: besser und sichere Verbindungen zu Kernraum und Korridoren
Bezug zu den Teilstrategien	<ul style="list-style-type: none"> ▪ TMM1 / TMM2 «Mobilitätsmanagement» ▪ TÖV4 «Multimodale Drehscheiben stärken»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ P401_E «Fachlicher Austausch im AareLand verstärken» (Eigene Leistung) ▪ S401 bis S403 Schlüsselareale ▪ ÖV409 «Oensingen, Multimodale Drehscheibe» ▪ ÖV410_E «Egerkingen, Klärung längerfristige Ausgestaltung Multimodale Drehscheibe Egerkingen»

Nutzen

Die Chancen neuer Mobilitätsformen liegen vor allem in einer besseren multimodalen Vernetzung und in der Steigerung der Effizienz des Gesamtverkehrssystems. Zudem lassen sich mit flexiblen Mobilitätsformen die heutigen Verkehrsflächen fürs Parkieren, Umschlag / Logistik, etc. dynamischer nutzen.

Zuständigkeiten

Federführung	Beteiligte Stellen
Kanton Aargau (Abteilung Verkehr), Kanton Solothurn (AVT)	Verein AareLand, Städte, Transportunternehmen, ev. Forschungsinstitutionen und Fachverbände

Realisierung

Planungsstand und Umsetzung

Bisherige Aktivitäten:

- Teilweise im Rahmen der Mobilitätsmanagement-Programme der Kantone AG und SO

Weitere Aktivitäten und Umsetzung:

- Periodische Agendasetting
- Agglomerationsweite E-Mobilitätsstrategie
- Auftragserteilung an Fachspezialisten, Begleitung durch Fachgremien und / oder eigene Bearbeitung im Rahmen laufender Planungsprozessen

Kosten

Kosten	Finanzierung
offen	Kostenteiler zu definieren

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Verschiedenste Forschungsstudien im In- und Ausland
-

Bemerkungen / Hinweise

- Im Kanton Solothurn wird aktuell ein Förderkonzept im Kantonsrat eingereicht.
 - Im Gäu wird zurzeit mit den Gemeinden ein Projekt zu SmartCity erarbeitet.
-

5. Strasse

Agglomerationsprogramm AareLand

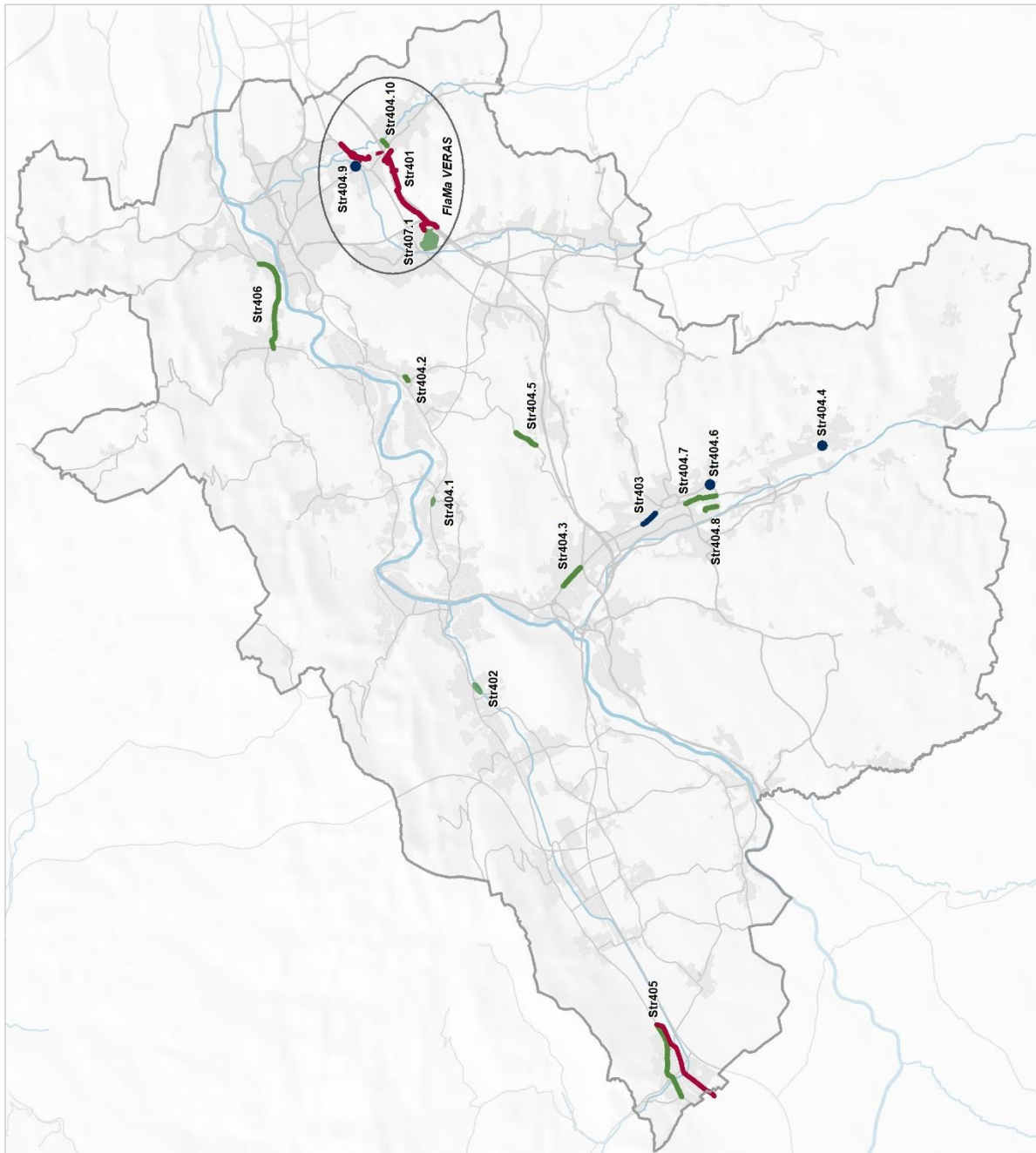
Massnahmen Strasse

- Netzergänzung Kantonsstrasse
- BGK
- Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum

- Einzelmassnahmen A-Liste**
- Str401 Suhr, VERAS
 - Str402 Wangen b. O., Verkehrsraumgestaltung Entwicklungsgebiet Danz matt / Bahnhof
 - Str403 Zofingen/Ofringen, Aufhebung Niveauübergang Aarburgerstrasse K104
- Pauschalpaket A-Liste**
- Str404.1 Dulliken, Aufwertung Zugang Bahnhof Dulliken
 - Str404.2 Gretzenbach, Strassenraumgestaltung Zentrum (Kollikerstrasse, Am Stalden)
 - Str404.3 Ofringen, BGK Baslerstrasse / K104
 - Str404.4 Reiden, Knolen K 46
 - Str404.5 Wallerswil, Ortsdurchfahrt
 - Str404.6 Zofingen, Luzernerstrasse K104, Kreisel Riedtal
 - Str404.7 Zofingen, Frikart-/Brittmauerstrasse
 - Str404.8 Zofingen, Obere Mühlemattstrasse, Quartierentwicklung
 - Str404.9 Suhr, Einengung Alle Gasse (FlaMa VERAS)
 - Str404.10 Granichen, BGK Nordstrasse (FlaMa VERAS)

- Einzelmassnahmen B-Liste**
- Str405 Oensingen, Entlastung Oensingen inkl. flankierende Massnahmen mit Aufwertung der Ortsdurchfahrt Erlinsbach - Aarau, Aufwertung Ortsdurchfahrt (K207 und K243)
- Pauschalpaket B-Liste**
- Str407.1 Oberentfelden, Quartier Kirchfeld / Aussenfeld (BGK) (FlaMa VERAS)

Eigene Leistung "Str408_E Sanierung Unfallrisikopunkte nicht dargestellt"

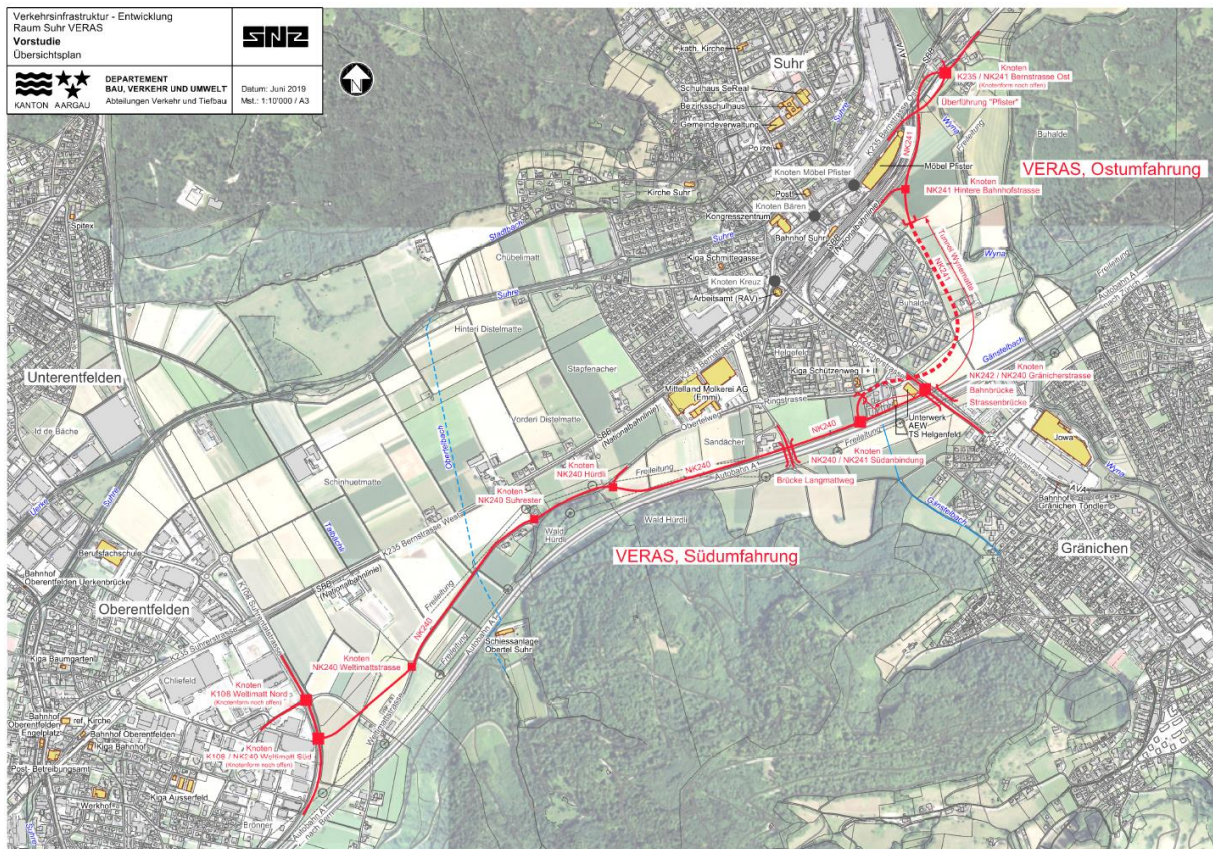


Str401 **A-Horizont**

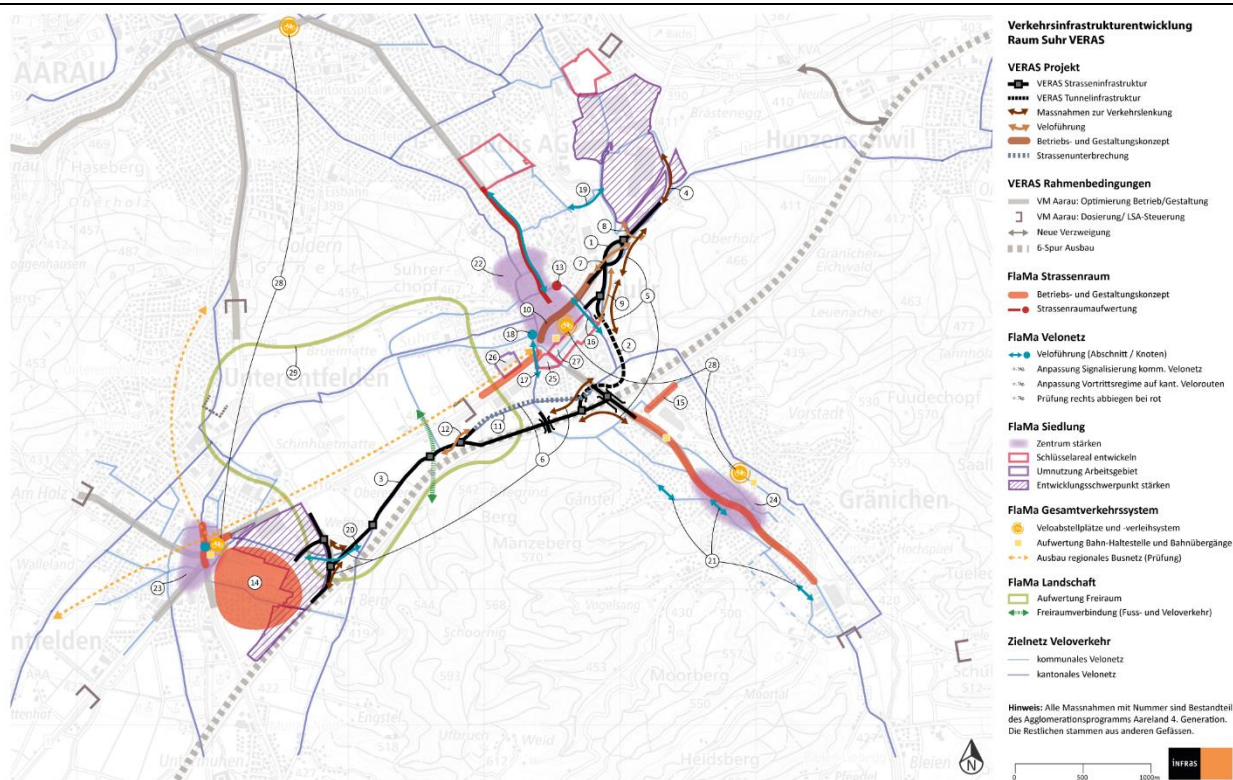
Suhr, VERAS

Kategorie: Kapazität Strasse

<input type="checkbox"/> Bestandteil früheres Agglomerationsprogramm	ARE-Code	Priorität in früheren Agglomerationsprogrammen
<input type="checkbox"/> 1. Generation	-	-
<input type="checkbox"/> 2. Generation	-	-
<input type="checkbox"/> 3. Generation	-	-



Quelle: Anhörungsbericht VERAS - zur Anpassung des Richtplans: Festsetzung "Suhr, Oberentfelden, Gränichen, Verkehrsinfrastruktur-Entwicklung Raum Suhr VERAS (Bernstrasse Ost K235 bis Suhrentalstrasse K108 mit Anschluss Gränicherstrasse K242)" (Kapitel M 2.2, Beschluss 2.1, Nr. 111) (24.2.2020)



Quelle: Verkehrsinfrastruktur-Entwicklung Raum Suhr (VERAS) - Konzept flankierende Massnahmen VERAS (INFRAS 2021)

Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Die Idee einer Umfahrungslösung für Suhr besteht seit Jahrzehnten. Zur Entlastung des Suhrer Zentrums vom Verkehr und zur verbesserten Anbindung des Wynentals an das übergeordnete Strassennetz bestehen im Richtplan Einträge zu einer Ostumfahrung Suhr (Festsetzung) und einer Südumfahrung Suhr (Vororientierung). Die Realisierbarkeit des generellen Projekts aus dem Jahr 2001 gemäss bestehender Festsetzung ist aus verkehrstechnischen und baulichen Gründen nicht gegeben. Zudem wären damit massive Eingriffe in den Landschaftsraum und eine erhebliche Beanspruchung von FFF notwendig gewesen. Diese Linienführung wurde deshalb nicht weiterverfolgt. Ebenfalls zeigt sich, dass aufgrund der langen Barrierschliesszeiten in Suhr keine verkehrsplanerisch zufriedenstellende Lösung im Bestand erreicht werden kann. Nach umfangreichen planerischen Abklärungen und Fertigstellung der Vorprojekte wird die «Verkehrsinfrastruktur-Entwicklung Raum Suhr» (VERAS) mit der neuen Umfahrung Suhr und den dazugehörigen Massnahmen im Bereich Siedlung und Mobilität im kantonalen Richtplan festgesetzt.

Mit grossem Mehr hat der Grosse Rat des Kantons Aargau am 10. November 2020 der Anpassung des Richtplans für das Infrastrukturprojekt VERAS zugestimmt. Gleichzeitig wurde der Planungskredit für das Bau- und Auflageprojekt von VERAS genehmigt.

Mit der Gesamtplanung VERAS wird der Siedlungs- und Wirtschaftsraum vom Durchgangsverkehr entlastet und Freiräume für die Siedlungsentwicklung geschaffen. Weiter werden die Anbindung des Wynentals an die A1 und nach Aarau sowie das Velonetz für den lokalen und regionalen Verkehr verbessert und damit die Zielsetzung der VERAS umgesetzt. Bei der Planung von Netzergänzungen sind flankierende Massnahmen unabdingbare Elemente. Die FLAMA sind im Konzept flankierende Massnahmen VERAS zusammengefasst (Phasen 1 und 2), gegliedert nach Verkehrsmanagement, Strassenraumgestaltung, Velo- und Fussverkehr sowie Siedlung und Landschaft.

=> Für einen zusammenfassenden Überblick über VERAS und das Konzept flankierender Massnahmen siehe Kapitel 6.6. des Hauptbericht AP4. Zur Umsetzung der FLAMA wurde zwischen dem Kanton und den Standortgemeinden im April 2021 eine Planungsvereinbarung abgeschlossen.

Beschrieb der Massnahme

Die VERAS verbindet die Bernstrasse Ost (K235) mit der Gränicherstrasse (K242) und die Gränicherstrasse (K242) mit der Suhrentalstrasse (K108). Der bestehende Bahnübergang auf der K235 wird mit der Überführung Bernstrasse Ost entflechtet. Vom Kreisverkehr folgt ein rund 830 m langer Tunnelabschnitt entlang dem Siedlungsgebiet nach Süden. Für den Fuss- und Veloverkehr (FVV) wird östlich der Wynabrücke eine Unterführung erstellt. Der FVV wird über die historische Wynabrücke und über die neue Wynabrücke geführt und erhält auf der Überführung Bernstrasse Ost eine separate Spur. Beim Knoten Hürdli wird eine niveaufreie Querung für den FVV erstellt, die den bestehenden Veloweg entlang der Weltimatt-Achse mit dem Siedlungsgebiet von Suhr verbindet. Mit der Realisierung erfolgen Anpassungen am Kantonsstrassennetz. Die VERAS wird als Hauptverkehrsstrasse (HVS) klassiert und erhält im östlichen Abschnitt die Nummer K241. Der westliche Abschnitt erhält die Nummer K240. Am bestehenden Kantonsstrassennetz werden keine Anpassungen vorgenommen.

Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) plant eine optimierte Anbindung der T5 an den A1-Anschluss Aarau Ost. Mit dieser Optimierung wird ein zusätzlicher Autobahnanschluss im Raum Suhr hinfällig und der bestehende Richtplaneintrag A1-Anschluss Wynental gestrichen. Das Wynental bekommt mit der VERAS eine bessere Anbindung an die A1. Im "Konzept flankierende Massnahmen VERAS" (Phasen 1 und 2) sind alle für die Gesamtwirkung notwendigen Massnahmen aufgelistet. Die neue Verkehrsinfrastruktur bildet zusammen mit den Massnahmen im Bereich Verkehr, Umwelt, Siedlung und Landschaft die Gesamtplanung. Im Richtplan wird das neue Infrastrukturelement festgesetzt. Mit der Gesamtplanung VERAS konnte in Zusammenarbeit mit den beteiligten Gemeinden und Regionalplanungsverbänden eine gemeinsame Lösung für eine nachhaltige Entwicklung des Raums Suhr/Oberentfelden/Gränichen gefunden werden.

Machbarkeit und Einbindung übergeordnetes Strassennetz

Die Machbarkeit ist in den Vorprojekten Ost- und Südumfahrung nachgewiesen.

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

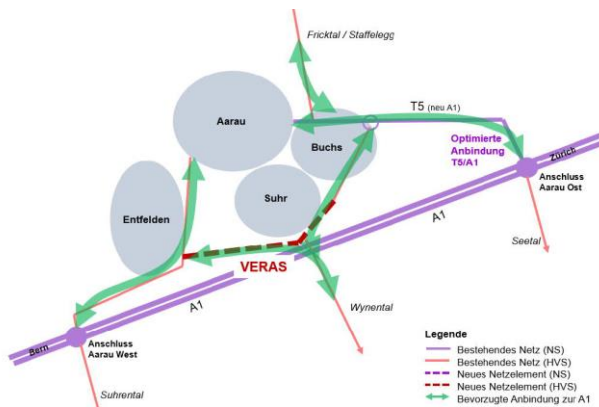


Abbildung 6: Anbindung Raum Suhr und Wynental an die A1

Zweckmässigkeit

- | | |
|---|---|
| Bezug zum Zukunftsbild | <ul style="list-style-type: none">▪ Agglomerationskernraum (Suhr, Entfelden): Verkehrsberuhigung in den Kernzonen; Reduktion des MIV-Anteils; dichtes und sicheres Fussverkehrsnetz▪ Agglomerationskorridore (Wynen-/Suhrental): Aufwertung Ortsdurchfahrten; Reduktion des MIV-Anteils; dichtes und sicheres Fussverkehrsnetz |
| Bezug zum Handlungsbedarf | <ul style="list-style-type: none">▪ Betrieb/Gestaltung/Aufwertung von Ortsdurchfahrten (inklusive Bus-Priorisierungen)▪ Erweiterung verkehrsberuhigter Zonen |
| Bezug zu den Teilstrategien | <ul style="list-style-type: none">▪ TStr1 «Schnittstellen HLS – HVS verbessern»▪ TStr2 «Gestaltung Ortsdurchfahrten und weitere Strassenräume»▪ Erhöhung der Strassenverkehrssicherheit |
| Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich) | <ul style="list-style-type: none">▪ VERAS – FLAMA Teil Strassenraum / BGK (Str404_PA, Str407_PB)▪ VERAS – FLAMA Teil Velo (FVV403, FVV404_PA, FVV407, FVV408_PB)▪ VERAS – FLAMA Teil Siedlung (S402.15-17, S404.2,4,5)▪ VERAS – FLAMA Teil Landschaft (L404) |

Nutzen

- | | |
|-----|---|
| WK1 | <ul style="list-style-type: none">▪ Grosse Verkehrsentslastung im Zentrum von Suhr (K235/K242) mit allen Folgewirkungen und Aufwertungspotenzialen: Zentrumsentwicklung, Aufenthaltsqualität, Qualitätsverbesserung Fuss-/Veloverkehr, Zuverlässigkeit Busverkehr, Aufwertung Quartierverbindungen/Freiraumnetz, u.a.m.▪ Deutlich erhöhter Verkehrsfluss im MIV im gesamten Projektperimeter.▪ Deutliche Aufwertung der Veloverbindungsachsen von/nach Suhr.▪ Grösserer Spielraum für Bahnausbauten (Personen- und Güterverkehr) infolge Überführung 'Pfister' sowie reduzierten Stauerscheinungen beim Bahnübergang Bhf. Suhr.▪ Erhöhte Zuverlässigkeit des Busverkehrs (v.a. von/nach Suhr) durch Entlastungswirkung im Zentrum von Suhr (Linien 4 und 6) |
| WK2 | <ul style="list-style-type: none">▪ Entlastung Achse Ringstrasse/Obertelweg in Suhr und damit Aufwertung benachbarter Quartiere sowie deren Siedlungsgrenzen zur Landschaft.▪ Erhöhte regionale Erreichbarkeit der Entwicklungs- und Arbeitsplatzgebiete in Suhr (v.a. Zentrum, Bahnhof, Pfister) sowie im nahen Umfeld (v.a. ESP Wynenfeld). Dies vor allem für Verkehrsströme auf der Ost-West-Achse.▪ Deutlich bessere Anbindung des Wynentals ans Autobahnnetz und damit erhöhte Standortgunst dieser «ländlichen Entwicklungsachse» (weitere Nutzensteigerung mit neuem Abzweiger Hunzenschwil)▪ Leicht verbesserte Erreichbarkeit des Agglomerationszentrums und Kantonshauptstadt Aarau (aber geringere Verkehrsströme im Vergleich zur Ost-West-Achse). Die Ringstrasse und der Obertelweg werden für den motorisierten Individualverkehr unterbrochen (Entlastung für das Quartier Helgenfeld). |
| WK3 | <ul style="list-style-type: none">▪ Unfallzahlen: Leichte Erhöhung der gesamten Fahrleistung (+4.7%) können theoretisch zu minimier Erhöhung der Unfallzahlen führen.▪ Die Neubastrecken werden jedoch im Gegensatz zu den Bestandesstrecken die aktuellen Sicherheitsnormen vollumfänglich erfüllen, d.h. positive Auswirkungen auf Verkehrssicherheit haben.▪ Deutliche Sicherheitsgewinne für Velo- und Fussverkehr in Suhr durch massive Verkehrsreduktion von rund 40% im Zentrumsbereich. |

- WK4
- Es sind keine Naturschutzgebiete oder weitere in Inventaren verzeichnete Flächen direkt betroffen.
 - Das Bauwerk (v.a. Überführung Bernstrasse Ost, Tunnelportal Wynenmatte, Rampe Anschluss Gränichen, Böschung Suhrentalstr., Querung Talbächlein) verursacht jedoch dauerhafte kleinräumige Verluste an «schützenswerten» Lebensräumen (v.a. Biodiversitätsförderflächen, Hecken- und Gehölzstrukturen, Uferbereiche Talbächli, Waldrand zum Obertelweg) und verschlechtert die Vernetzung für einzelne Tierarten.
 - Gesamthaft werden 1'528 Personen von Lärm entlastet (v.a. Ortsdurchfahrt Suhr, Helgenfeld) und nur 16 zusätzlich belastet (Weiler Weltimatt und Obertel)
 - Den zusätzlichen Luftbelastungen entlang der Umfahrungen stehen Entlastungen im Innerortsbereich gegenüber. In der Bilanz resultiert für den gesamten Perimeter eine leichte Zunahme von Stickoxid- (+6%) und eine Abnahme der Feinstaubemissionen (Aufwirbelung und Abrieb) um 16%.
 - Zunahme der versiegelten Fläche: es sind v.a. Fruchtfolgeflächen «1. Qualität» betroffen (permanent 2.85 ha; v.a. im Bereich der Tunnelportale und Anschlussknoten, sowie entlang der NK240 fast durchgehend auf beiden Seiten). Es werden Kompensationsmassnahmen umgesetzt.

Zuständigkeiten

Federführung

Kanton Aargau, Tiefbauamt

Beteiligte Stellen

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

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

- Vorprojekte Ost- und Südumfahrung sowie Synthesebericht VERAS (2019/2020)
- Berichte zur Umweltsituation (BUS) VERAS, Ost- und Südumfahrung Suhr (2019)
- Konzept Flankierende Massnahmen VERAS – Phase 1 (Februar 2020)
- Verabschiedung Botschaft durch Regierungsrat, Behandlung im Grosse Rat (Ende 2020)
- VERAS – Vorstudie flankierende Massnahmen Strassenraum und Velo – Technischer Bericht (SNZ, 9.2.2021)
- Konzept Flankierende Massnahmen VERAS – Phase 2 (März 2021)
- Planungsvereinbarung VERAS Kanton und Standortgemeinden (April 2021)

Weitere Planungsschritte:

- Erarbeitung Bauprojekt, Projektauflage, Kreditgenehmigung durch den Grosse Rat (ab 2021)
- Realisierung 2025 bis 2030

Planungsstand: 1 2 3

Bau- und Finanzreife

Projektierung:	2021
Plangenehmigung/ Baubewilligung:	2022
Finanzierungsplan:	2021/22
Baubeginn:	ca. 2025
Inbetriebnahme:	ca. 2030

Reifegrad: 1 2

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

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

Flächenbeanspruchung

FFF-Bedarf: 2.85 ha
 Kleine Waldrodung (Hürdli)

Umweltverträglichkeit

4.2 Eckdaten der Umweltauswirkungen der Gesamtplanung VERAS

Aushub [m ³]	davon Bodenabtrag [m ³]	Anzahl Bautransporte / Fahrten	Flächenbedarf Landwirtschaftsfläche [m ²]	davon Fruchtfolgefäche [m ²]	Waldrodung
310'000	61'000	51'500 / 103'000	2,85 (2,73) ¹⁰ ha	2,85 (2,73) ¹¹ ha	Ja, kleine (Wald Hürdli)

Gewässerschutzbereich	Grundwasserschutzzone	Landschaftsschutzzone
überwiegend A _u	S3 randlich marginal betroffen	grossflächig betroffen

Kosten

Kosten

207 Mio. Franken exkl. MWSt
 Genauigkeit: +/- 30%
 Stand: 2020

Finanzierung

Kostenschlüssel gemäss Strassengesetz

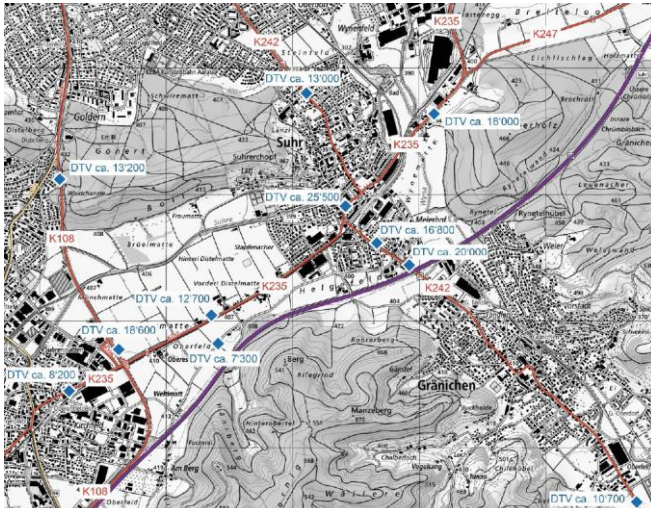
Sonstiges

Literatur / Grundlegendokumente

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

Quantitative Angaben

> Heutige Verkehrsbelastung



Belastungswerte gerundet; Zählwerte zwischen 2010 – 2018

> Modellierte Veränderungen DTV 2016 – 2040



Veränderung mit VERAS (Differenz DTV 2016 – 2040, projektspezifische Verkehrsmodellierung)

=> siehe auch Excel-Tabelle zu den Sachinformationen

=> siehe GIS-Daten zur Massnahme (Linien)

Bemerkungen / Hinweise

- Kapitel 6.6 des Hauptberichts gibt im Sinne einer «Lupe VERAS» den Überblick zum FLAMA-Konzept.

Str402

A-Horizont

Wangen b. O., Verkehrsraumgestaltung Entwicklungsgebiet Danz matt / Bahnhof

Kategorie: Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum, Langsamverkehr, ÖV-Infrastruktur

<input type="checkbox"/> Bestandteil früheres Agglomerationsprogramm	ARE-Code	Priorität in früheren Agglomerationsprogrammen
<input type="checkbox"/> 1. Generation	-	-
<input type="checkbox"/> 2. Generation	-	-
<input type="checkbox"/> 3. Generation	-	-

Entwicklungskonzept «Erweitertes Dorfzentrum Danz matt», Masterplan Bestvariante (Quelle: werk1/BSB 2020)



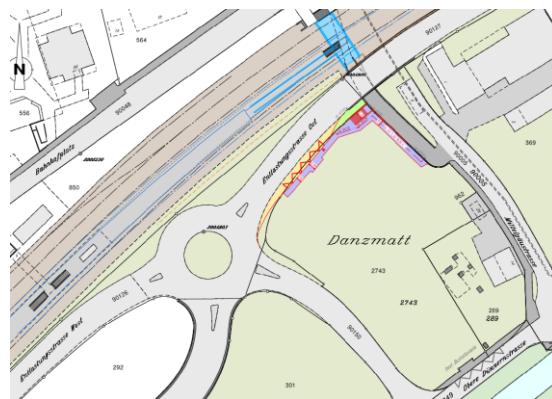
Ersatzneubau Personenunterführung SBB Kleinwangen

FVV- Kleinwangen – Grosswangen (links) und Neue Bushaltestelle Kreisel ERO (rechts)

(Quelle: Vorprojekt BSB+Partner, Okt.2020)



Neue Bushaltestelle Kreisel ERO (Quelle: Variantenstudie BSB+Partner, Dez 2019)



Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Die Einwohnergemeinde Wangen bei Olten hat mit der Erarbeitung des Räumlichen Leitbilds, welches am 2. Dezember 2019 von der Gemeindeversammlung beschlossen wurde, den ersten Schritt der Ortsplanungsrevision in Angriff genommen. Im Räumlichen Leitbild sowie in der weiteren Ortsplanungsrevision kommt dem Gebiet Danzmatt südöstlich des Bahnhofs eine besondere Bedeutung zu. Der Bearbeitungsperimeter des Schlüsselprojekts Erweitertes Dorfzentrum Danzmatt umfasst das Gebiet Danzmatt, den Bahnhofplatz und Teile der Mittelhäustrasse (siehe Massnahmenblatt Siedlung S402.18). Das Gebiet soll sich zu einem erweiterten Dorfzentrum und zu einer zentralen Verbindung der beiden historischen Ortskerne in der Ey und Kleinwangen bzw. der beiden Dorfteile entwickeln. Mit der Entwicklung sind verschiedene Massnahmen verbunden zur Aufwertung des Verkehrsraum: Wichtiger Bestandteil des Perimeters ist die nord-südliche Fuss- und Veloverkehrsverbindung inklusive Personenunterführung unter der SBB-Bahnlinien und ERO. Weitere Aufwertungsmassnahmen im Strassenverkehr im Entwicklungsperimeter und neue ÖV-Haltestellen sind mit dem Projekt verbunden. Die verkehrlichen Ziele lauten wie folgt (Quelle: Räumliches Entwicklungskonzept, S. 20):

- Aufwertung / Umgestaltung der Personenunterführung unter der Bahnlinie und ERO als wichtigste Fuss- und Veloverkehrsverbindung zwischen Klein- und Grosswangen mit Berücksichtigung sämtlicher Anforderungen des BehiG.
- Koordination der Aufwertung der Personenunterführung mit dem barrierefreien Umbau des Bahnhofs (SBB, Erfüllen der Vorgaben des BehiG).
- Mit der Umgestaltung der Unterführung soll auch eine Umgestaltung und Aufwertung des Bahnhofplatzes einhergehen.
- Optimieren der Bushaltestellen bzw. der Linienführung der Buslinie 507 (Verlegung an ERO).
- Die Verkehrsführung für den Fuss- und Veloverkehr und den motorisierten Verkehr über die Dünnernbrücke (Mittelhäustrasse) sowie die Verkehrssituation entlang der Unteren Dünnernstrasse soll überprüft und optimiert werden. Der Fuss- und Veloverkehr soll dabei adäquat berücksichtigt werden.

Beschrieb der Massnahme

- Neue Personenunterführung: Die Arealentwicklung südlich der Bahnlinie in Wangen bei Olten hat zur Folge, dass die bestehende Personenunterführung beim Bahnhof künftig stärker frequentiert wird. Die Personenunterführung unterquert im heutigen Zustand die Gleise der SBB, sowie die Kantonsstrasse der ERO. Nördlich und südlich führen Rampen auf das tieferliegende Niveau des Unterführungsbodens. Die neue Unterführung soll künftig gleichzeitig von Fussgängern und Radfahrern benutzt werden können. Die Bestvariante gemäss Vorstudie (BSB+Partner 2020) geht von einer 6 Meter breiten durchgehend im Mischverkehr geführten PU mit Rampenanschlüssen ohne Bedarf von Treppenaufgängen aus. Die Sichtbarkeitsverhältnisse sind sehr gut. Procap Schweiz hat das Projekt bereits auf die Vorgaben des BehiG geprüft. Sämtliche Vorgaben des BehiG werden eingehalten; für Procap Schweiz ist es ein Vorzeigeprojekt.
- Strassenraumgestaltung im Entwicklungsgebiet: Der Bahnhofplatz als nördlicher Ausgang der neuen Personenunterführung soll gestalterisch in die Gesamtmassnahme eingebunden und aufgewertet werden.
- Verknüpfung Bahn/Bus, Buserschliessung Danzmatt: In Zusammenhang mit der neuen Personenunterführung soll auch die Verknüpfung zwischen Bahn/Bus verbessert werden. Dazu wird die Bushaltestelle (durch Linie 507 bedient) in Fahrtrichtung Olten an die Hauptstrasse (ERO) verlegt, was kurze und attraktive Fusswegbeziehungen zulässt. In der Gegenrichtung verkehrt der Bus über die heutige Haltestelle Danzmatt, von wo ebenso in kurzer Wegdistanz der Bahnhof erreicht werden kann. Die beiden Bushaltestellen sind optimal in die Siedlungsplanung Danzmatt integriert und aufeinander abgestimmt.
- Verkehrsmanagement/Busbevorzugung: Östlich der Danzmatt soll der bestehende T-Knoten mittels einer Lichtsignalanlage ausgerüstet werden. Ziel ist es, denn in Richtung Egerkingen fahrenden Bus am Knoten zu priorisieren, sicher und zügig links abbiegen zu lassen. Zudem ermöglicht die Lichtsignalanlage aktiv auf die Steuerung und Beschickung des Kreisels ERO mittels Verkehrsmanagement einzuwirken. Im weiteren trägt die Massnahme zur Verbesserung der Verkehrssicherheit am Knoten bei, denn mit der zunehmenden Verkehrsbelastung und der damit verbundenen kürzeren Zeitlücken werden von den Verkehrsteilnehmern beim heute ungeregelten Knoten höhere Risiken eingegangen, was zu vermehrten Unfällen führt.

Machbarkeit

Machbarkeitsstudien auf Stufe Vorstudie liegen sowohl für die neue Personenunterführung als auch die neue ÖV-Haltestelle vor. Vertiefende Vor- und Bauprojekte sind bereits in Bearbeitung oder geplant.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Agglomerationskorridore: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Dem Ort angepasste, überdurchschnittlich hohe Dichte und Qualität ▪ Direkte, möglichst querungsfreie und sichere Velo-Verbindungen ▪ Dichtes und sicheres Fussweg-Netz ▪ Zuverlässiger strassengebundener ÖV ▪ Bushaltestellen mit angemessener Ausstattung
Bezug zum Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Defizite im Velo- und Fussverkehrsnetz und ÖV (Bus)
Bezug zu den Teilstrategien	<ul style="list-style-type: none"> ▪ TStr2 «Ortsdurchfahrten und weitere Strassenräume gestalten» ▪ TFVV1 «Kantonales Radroutennetz weiterentwickeln» ▪ TFVV4 «Fusswegnetz optimieren» ▪ TFVV3 «Verkehrsberuhigte Zonen etablieren» ▪ TÖV2 «Busangebot abgestimmt auf den jeweiligen Raumtyp ausbauen»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Siedlung: <ul style="list-style-type: none"> ▪ S402.18 «Wangen b. O., Danzmatt/Erweitertes Dorfzentrum» ▪ S404.7 «Wangen b. O., Zentrumsentwicklung»

Nutzen

WK1	Massive Aufwertung der Nord-Süd-Verbindungen für den Velo- und Fussverkehr im Ortskern von Wangen Aufwertung öffentlicher Strassenraum in Abstimmung mit Entwicklungsgebiet Danzmatt
WK2	Generelle Attraktivierung des Entwicklungsgebiets Danzmatt durch gesamtverkehrliche Optimierungsmassnahmen
WK3	Sicherheitsgewinne für den Fuss- und Veloverkehr, inklusive subjektive Verkehrssicherheit (v.a. neue, breitere Personenunterführung SBB) unter Erfüllung der Vorgaben des BehiG
WK4	Beitrag zur Verkehrsverlagerung auf LV und ÖV; keine Flächenverlust.

Zuständigkeiten

Federführung	Beteiligte Stellen
Gemeinde Wangen b. O.	SBB (PU), Kanton Solothurn

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

- Vorstudien, Variantenstudien

Weitere Planungsschritte:

- Vorprojekte (Ende 2020)
- Realisierung ab 2024

Planungsstand: 1 2 3

Bau- und Finanzreife

Projektierung:	2021-2022
Plangenehmigung/ Baubewilligung:	2023
Finanzierungsplan:	2023
Baubeginn:	2024
Inbetriebnahme:	2025

Reifegrad: 1 2

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

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

Flächenbeanspruchung

--

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Kosten

Kosten (exkl. MWST)

- Neue Personenunterführung inkl. Strassenraumgestaltung Bahnhofplatz Nord (50'000) und neue Haltestelle Kreisel ERO (300'000 CHF): 7'050'000 (+/-20%)
- Verkehrsmanagement/Buspriorisierung: 250'000 (+/-25%)
- Total: 7'300'000 CHF

Stand: 10.2020

Finanzierung

- Gemeinde: Strassenraumgestaltung Bahnhofplatz Nord
- Kanton Solothurn: Bushaltestelle Kreisel ERO und Verkehrsmanagement/Buspriorisierung
- Neue Personenunterführung: Kostenschlüssel zwischen Gemeinde, Kanton und SBB (finanzielle Zusicherung SBB – mündlich: ca. 1 Mio. CHF)

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Entwicklungskonzept «Erweitertes Dorfzentrum Danzmatt», Raumplanungsbericht (werk1/BSB+Partner, 10.12.2019)
- Ersatzneubau Personenunterführung SBB Kleinwangen, Vorprojekt (BSB+Partner, Okt. 2020)

Quantitative Angaben

=> siehe Hinweise in der Excel-Tabelle zu den Sachinformationen

Bemerkungen / Hinweise

--

Str403

A-Horizont

Zofingen/Oftringen, Aufhebung Niveauübergang Aarburgerstrasse K104

Kategorie: Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum

- | | | |
|---|------------|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> Bestandteil früheres Agglomerationsprogramm | ARE-Code | Priorität in früheren Agglomerationsprogrammen |
| <input type="checkbox"/> 1. Generation | | |
| <input type="checkbox"/> 2. Generation | | |
| <input checked="" type="checkbox"/> 3. Generation: Nr. MIV301A | 2581.3.015 | B gemäss Prüfbericht AP 3G |



Aarburgerstrasse K104

Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Die Aufhebung des Niveauübergangs auf der Aarburgerstrasse K104 im Grenzbereich zwischen der Stadt Zofingen und der Gemeinde Oftringen wird bereits lange diskutiert. In den letzten Jahren hat das Verkehrsaufkommen auf der Aarburgerstrasse stark zugenommen. Zudem haben sich die Bahn-Frequenzen auf der «Nationalbahnlinie» seit Dezember 2015 verdoppelt mit entsprechend vermehrten Schliesszeiten der Barrieren. Nebst den Schliesszeiten für den Personenverkehr der SBB sind auch immer wieder Schliesszeiten für längere Güterzüge notwendig. Letzter werden gemäss Prognosen weiter zunehmen. Die häufigeren Schliesszeiten führen zu längeren Kolonnen auf der Aarburgerstrasse und der öffentliche Busverkehr hat zunehmend Mühe, den Fahrplan einzuhalten. Auch der Fuss- und Veloverkehr ist von den längeren Schliesszeiten betroffen.

Vor diesem Hintergrund der geplanten weiteren Frequenzzunahmen im Personen- und Güterverkehr kann die Aufhebung des Niveauübergangs nicht mehr länger hinausgeschoben werden. Folgende Ziele sind mit der Massnahme verbunden:

- Vermeidung von Rückstaus auf der Aarburgertrasse K104
- Erhöhung der Zuverlässigkeit des öffentlichen Strassenverkehrs
- Aufwertung und Sicherheitsgewinne für den Fuss- und Veloverkehr
- Verbesserte Sicherheit für die Querung der Nationalbahnlinie über die K104

Beschrieb der Massnahme

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

Machbarkeit

Die Machbarkeit wurde im Rahmen einer Vorstudie nachgewiesen (Unterführung K104 Abschnitt Ruhbank bis Funkenstrasse).

Zweckmässigkeit	
Bezug zum Zukunftsbild	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Agglomerationskernraum: Hohe Dichte ermöglichen; Erhöhung der ÖV- und LV-Anteile, hohe Angebotsdichte (15'-Takt oder dichter), Zuverlässigkeit Strassen-ÖV, Dichtes und sicheres Fuss- und Velonetz.
Bezug zum Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aufwertung von Ortsdurchfahrten, Beseitigung Unfallschwerpunkte mit LV-Beteiligung
Bezug zu den Teilstrategien	<ul style="list-style-type: none"> ▪ TÖV2 «Busangebot abgestimmt auf den jeweiligen Raumtyp ausbauen» ▪ TStr2 «Ortsdurchfahrten und weitere Strassenräume gestalten» ▪ Strassenverkehrssicherheit erhöhen
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Betriebs- und Gestaltungskonzept Zofingen Altstadtring (K104), AP2 (Nr. OD2A) ▪ Schlüsselareal Zofingen Unter Vorstadt (Nr. S402.20) ▪ ÖV401_Ü AS 2035: Zofingen–Suhr–Lenzburg: Kapazitätsausbau (Massnahmen Bahnhof Zofingen)

Nutzen	
WK1	Verstetigung des Verkehrs, erhöhte Zuverlässigkeit des Strassen-ÖV, Aufwertung und Sicherheitsgewinne für den Fuss- und Veloverkehr
WK2	Aufwertung umliegender Areale und erhöhte Attraktivität von Verdichtungspotenziale in diesem wichtigen Gebiet des «Agglomerationskernraums» gemäss Zukunftsbild und Teilstrategie Siedlung AareLand.
WK3	Verbesserte gesamtverkehrliche Situation mit Sicherheitsgewinnen für MIV, Fuss- und Veloverkehr sowie für den Bahnverkehr selber (Querung Nationalbahn in dichtem Siedlungsgebiet).
WK4	Kein zusätzlicher Bodenverbrauch. Generelle Förderung des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs.

Zuständigkeiten	
Federführung	Beteiligte Stellen
Kanton AG (ATB)	Stadt Zofingen, Gemeinde Oftringen

Realisierung		
Planungsstand	Bau- und Finanzreife	
Bisherige Planungsschritte:	Projektierung:	2020-2021
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vorprojekt Unterführung 2020 	Plangenehmigung/ Baubewilligung:	2025
Weitere Planungsschritte:	Finanzierungsplan:	2023
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erstellung Bauprojekt 	Baubeginn:	2025
	Inbetriebnahme:	2027
Planungsstand: <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input checked="" type="checkbox"/> 3	Reifegrad: <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2	

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

- Keine Information
- Vororientierung
- Zwischenergebnis
- Festsetzung (zwingend bei A) (Die Festsetzung erfolgt vor Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung mit dem Bund)

Flächenbeanspruchung

--

Umweltverträglichkeit

Für das Bauvorhaben Unterführung Aarburgerstrasse ist ein Umweltverträglichkeitsbericht zu erstellen.

Kosten

Kosten

14.5 Mio. CHF exkl. MWSt.
Genauigkeit: +/- 30%
Stand: 2020

Finanzierung

Kostenschlüssel gemäss Strassengesetz

Sonstiges

Literatur / Grundlegendokumente

- Äussere Luzernstrasse - Aarburgerstrasse K104, Betriebs- und Gestaltungskonzept "Plus", Schlussbericht, 2010
- Vorstudie Unterführung K104 Abschnitt Ruhbank bis Funkenstrasse, 2020

Weitere Grundlagen:

- Verkehrsmanagement Wiggertal

Quantitative Angaben

- BGK-Fläche bzw. Fläche des Umsetzungsbereichs: 14'200 m²
 - Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf Achse (ohne Massnahme): 19'500
- => siehe auch Excel-Tabelle zu den Sachinformationen
=> siehe GIS-Daten zur Massnahme (Linien)

Bemerkungen / Hinweise

--

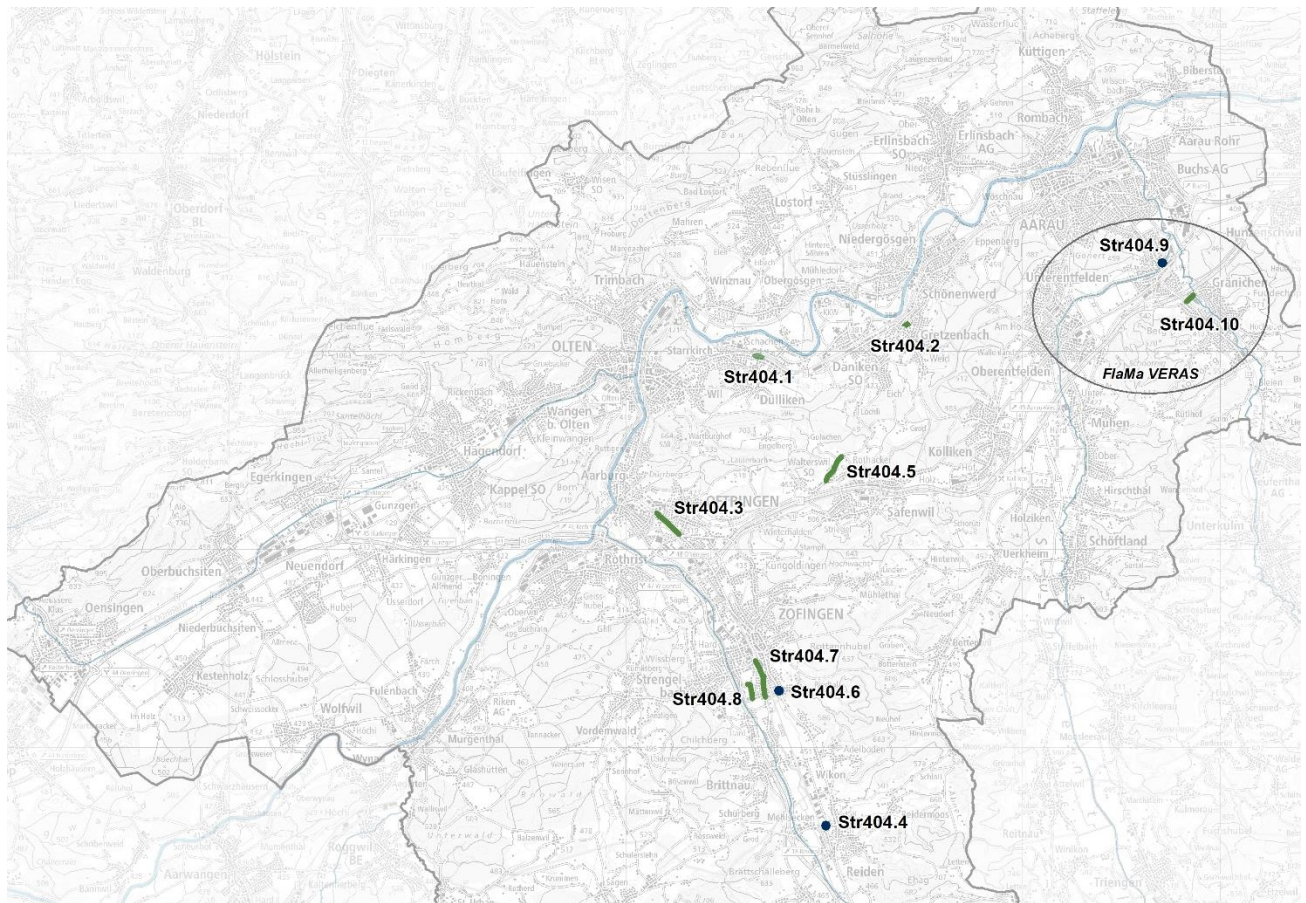
Str404_PA

A-Horizont

Massnahmenpaket mit pauschalen Bundesbeiträgen

Kategorie: Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum

Bestandteil früheres Agglomerationsprogramm



grün: BGK; blau: Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum

Konzeption und Zweckmässigkeit

Ausgangslage und Konzeption

Unterschiedliche Ausgangslagen und Zweckmässigkeiten je nach Teilmassnahme => siehe unten Beschreibungen
 => Für die Übersicht zu den FlaMa VERAS siehe Hauptbericht Kap. 6.6 (Lupe VERAS)

Bezug zum Zukunftsbild

Agglomerationskorridore:

- Aufgewertete Ortsdurchfahrten
- Direkte, möglichst querungsfreie und sichere Veloverbindungen und Fussverkehrsnetze
- zuverlässiger strassengebundener ÖV
- den Ortschaften angepasste überdurchschnittlich hohe Siedlungsdichten und Qualitäten

Bezug zum Handlungsbedarf

- Aufwertung öffentlicher Strassenraum in den Gebieten der Teilmassnahmen (Zofingen, Oftringen, Reiden/Wikon, Dulliken, Gretzenbach, Walterswil, Raum Suhr / Gränichen)

Bezug zu den Teilstrategien

- TStr2 «Ortsdurchfahrten und weitere Strassenräume gestalten»

Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich) ■ Str401 «Suhr, VERAS» für die FlaMa VERAS (Str404.9 – Str404.10)

Teilmassnahmen				
Nr. AP 4G	AP 1-3 ARE- Code	Bezeichnung und Beschrieb	Federführung	Kosten (exkl. MWST)
Str404.1	-	<p>Dulliken, Aufwertung Zugang Bahnhof</p> <p>Im Rahmen des Ausbaus der Eppenberglinie hat die SBB den nördlichen Zugang zum Bahnhof Dulliken neu gebaut sowie die Perronanlage saniert. Der südliche Zugang genügt den heutigen Anforderungen nicht mehr. Deshalb soll im Rahmen der Entwicklung des Gebiets «Langmatt Nord» der Zugang zum Bahnhof aufgewertet werden. Heute bestehen im Norden des Gebietes zwei parallele Strassenzüge. Die südliche Jurastrasse soll im Abschnitt des Areals zugunsten einer Platzgestaltung und einem verbesserten Zugang zum Bahnhof aufgehoben werden. Damit kann der Zugang zum Bahnhof insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr massgeblich verbessert werden. Durch die Aufwertung des Zugangs zum Bahnhof Dulliken wird auch die Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr auf der West-Ost-Achse weiter verbessert (AP2-Massnahme).</p> <p><i>Jahr Baubeginn: ab ca. 2024</i></p> 	Gemeinde Dulliken	2.0 Mio.
Str404.2	-	<p>Gretzenbach, Strassenraumgestaltung Zentrum (Köllikerstrasse, Am Stalden)</p> <p>Der Ortskern von Gretzenbach soll aufgewertet werden. Mit der Reduktion der Fahrbahn auf 5.60 m kann der Strassenquerschnitt siedlungs- und zentrumsverträglichen ausgestaltet werden. In Kombination mit Tempo 30 und Rechtsvortritten kann der Durchgangsverkehr gebremst und eine moderate Fahrweise gefördert werden. Der durch die Fahrbahnverengung gewonnene Platz ermöglicht ein neues Trottoir, so dass das Zufussgehen neu auf beiden Strassen-seiten möglich ist und der Ort als Zentrum gestärkt werden kann. Mit Tempo 30 wird zudem die heutige Sichtweitenproblematik massgeblich entschärft und das Sicherheitsniveau gesteigert.</p>	Gemeinde Gretzen- bach	2.46 Mio.

Auch ortsbaulich soll das Zentrum gestärkt und aufgewertet werden. Mit der Absicht der Bürgergemeinde, den Gemeindeplatz zu vergrössern und im heutigen Raiffeisengebäude ein zum Platz ausgerichtetes Café zu ermöglichen, kann eine neue Qualität geschaffen werden. Auch der beabsichtigte Neubau des Dorfladens mit Wohnnutzung in den Obergeschossen bietet die Chance, das Gretzenbacher Zentrum aufzuwerten. In der laufenden Ortsplanung (Stand Vorprüfung) ist vorgesehen, im Zentrum eine dreigeschossige Kernzone zu schaffen, um eine dichte Zentrumsnutzung zu ermöglichen.

Jahr Baubeginn: 2024



Str404.3

-

Oftringen, BGK Baslerstrasse / K104

Kt. AG,
 ATB

4.92 Mio.

Umsetzung des Betriebs- und Gestaltungskonzepts K 104 Oftringen Baslerstrasse. Die Ortsdurchfahrt ist durch den Strassenverkehr (Nord-Süd) zwischen Aarburg und Zentrum Oftringen stark belastet. Die Sicherheit für Velo- und Fussgängerverkehr ist zu wenig gewährleistet und die Aufenthaltsqualität ist schlecht.

Jahr Baubeginn: ab ca. 2024

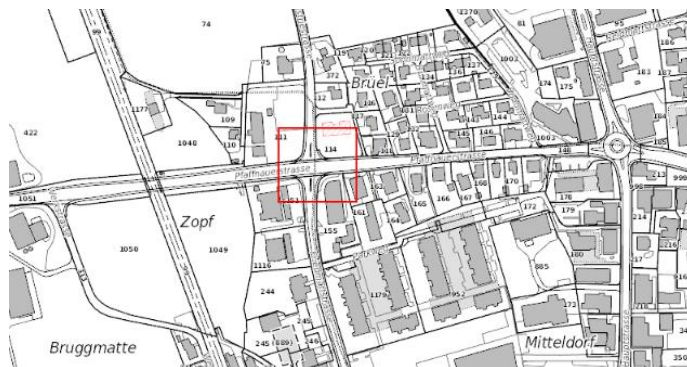


Quelle: Oftringen BGK+ K104 Luzerner-/ Baslerstrasse, SNZ 5.4.2017

Str404.4 - **Reiden, K46 Umbau Knoten Industriestrasse / Friedmattstrasse in Kreisell** Kt. LU, vif 2.0 Mio.

Die Leistungsfähigkeit des Knotens K 46 Industriestrasse / Friedmattstrasse in Reiden genügt, mit den Entwicklungen in der Nachbargemeinde, den künftigen Anforderungen nicht mehr. Insbesondere ist die Leistungsfähigkeit der Zufahrten an die Kantonsstrasse für künftige Bedürfnisse, d.h. mit der Erweiterung des Industriegebiets, ungenügend. Um weitere, verkehrsgenerierende Bauvorhaben entlang der Industriestrasse bewilligen zu können, muss der Knoten K 46 Pfaffnauerstrasse / Industriestrasse / Friedmattstrasse auf die künftigen Bedürfnisse hin angepasst werden. Die Massnahme sieht vor, anstelle der heutigen T-Einmündungen (Industriestrasse und Friedmattstrasse) einen vierarmigen Kreisell von 34 Meter Durchmesser zu realisieren.

Jahr Baubeginn: ab 2024



Str404.5 - **Walterswil, BGK Ortsdurchfahrt** Kt. SO 3.2 Mio.

Walterswil ist von der Siedlungsstruktur ein klassisches Strassendorf. Obschon nicht an einer Hauptverkehrsachse gelegen, sucht sich der Verkehr zwischen den Räumen Niederamt/Aarau und Oftringen/Aarburg den Weg durch das Dorf. Als Folge der vermehrten Verkehrsbehinderungen auf den übergeordneten Hauptachsen wie Aarburg/Olten, Staffelegg/Autobahnanschluss A1 sowie Oberentfelden/Aarau nimmt der Ausweichverkehr über die Anhöhen und Hügelzüge zu. Navigationsgeräte tragen ebenso dazu bei, dass regionaler wie auch überregionaler Verkehr (zunehmend auch ausländische Schwerverkehrsfahrzeuge) die ländlichen Strassenverbindungen aufsuchen. Die dortigen Strassen sind vom Ausbaustandard und der Geometrie nur bedingt für diesen Verkehr ausgelegt. Die Verkehrsproblematik hat sich in Walterswil in den vergangenen Jahren akzentuiert. Anhand von Videoanalysen sind Defizite insbesondere betreffend Verkehrssicherheit längs und quer zur Hauptstrasse festgestellt worden. Betroffen sind der Schülerverkehr wie allgemein der Fuss- und Veloverkehr. Das erhöhte Geschwindigkeitsniveau beeinträchtigt das Sicherheitsempfinden der schwächeren Verkehrsteilnehmenden zusätzlich. Mittels Betriebs- und Gestaltungskonzept sollen gezielt Massnahmen wie die Schaffung von Torsituationen bei der Ortseinfahrt, Anpassungen von Einmündungen bei Knoten, physischen Querungshilfen für Fuss- und Veloverkehr (u.a. Schülerverkehr), die Möglichkeit von alternativen Wegverbindungen, sowie eine gestalterische Aufwertung abschnittsweise entlang der Ortsdurchfahrt umgesetzt werden.

Jahr Baubeginn: ab 2024



Str404.6 - **Zofingen, Luzernerstrasse K104, Kreisel Riedtal** Stadt Zofingen 2.1 Mio.

Der heute vierarmige und unregelmäßige Knoten Riedtal soll unter Verkehr zu einem Kreisverkehr umgebaut werden. Drei von vier Kreisverkehrszweigen sind Kantonsstrassen und werden mit lärmindernden Belägen angepasst. Schutzinseln erleichtern das Überqueren für den Langsamverkehr. Das Kreisverkehrszentrum wird gestaltet (Grünfläche). Die Realisierung erfolgt unter minimalster Landbeanspruchung. Nicht mehr benötigte Verkehrsflächen in den Seitenräumen werden begrünt.

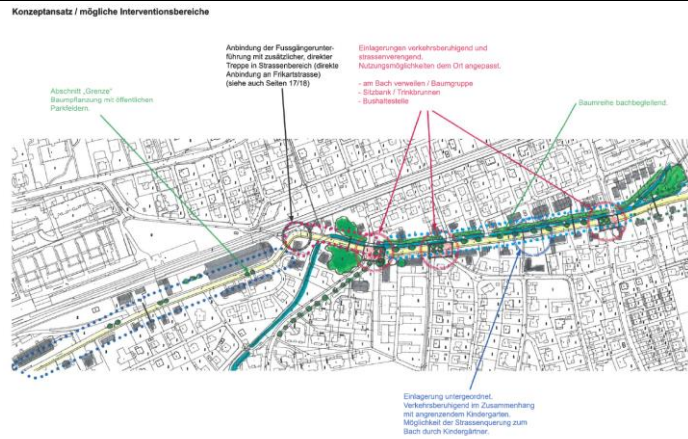
Jahr Baubeginn: ab 2024



Str404.7 - **Zofingen, BGK Frikart-/Brittnauerstrasse** Stadt Zofingen 2.0 Mio.

Der Perimeter erstreckt sich von der Einmündung der Frikartstrasse in die Strengelbacherstrasse K233 bis zum Anschluss der Brittnauerstrasse an die Altachenstrasse K307. Entlang den beiden Strassenzügen dominiert die reine Wohnnutzung. Vereinzelt sind Dienstleistungs- und Gewerbebetriebe angesiedelt. Weiter bestehen öffentliche Bauten. Die Frikart- und Brittnauerstrasse dienen der Anbindung verschiedener Quartiere. Es herrscht Mischverkehr vor. Der Stadtrat initiierte im Hinblick auf die in ein paar Jahren anstehende Belagssanierung auf der Frikart- und Brittnauerstrasse ein Betrieb- und Gestaltungskonzept (BGK). Der Stadtrat löst mit dem BGK die Versprechen ein, dass die provisorischen Massnahmen auf der Frikart- und Brittnauerstrasse bei der nächsten Belagssanierung durch definitive und gestalterische abgestimmte Massnahmen ersetzt werden.

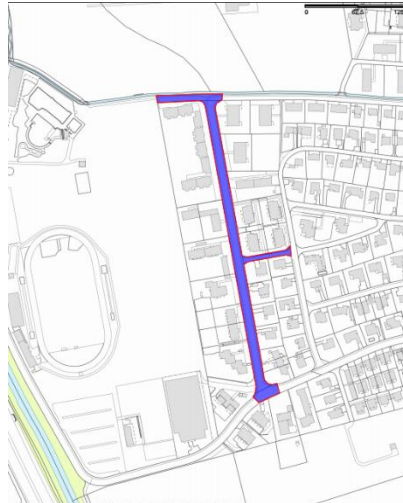
Jahr Baubeginn: ab ca. 2025

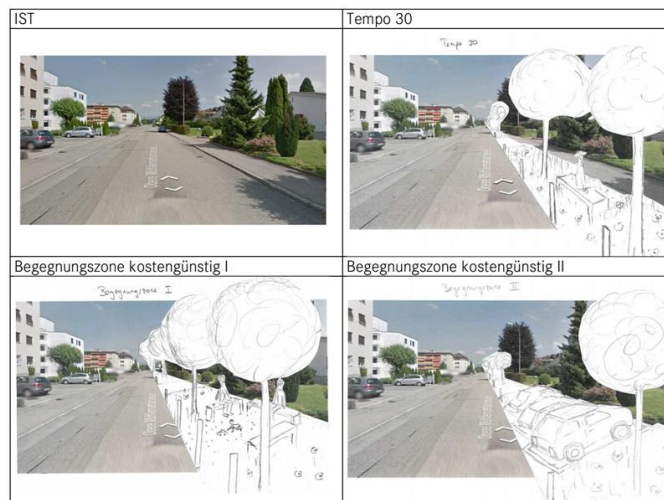


Quelle: Entwurf Betriebs- und Gestaltungskonzept, 2017

Str404.8	-	<p>Zofingen, Obere Mühlemattstrasse, Quartierentwicklung</p> <p>Die 350 m lange und 11,5 m breite Strasse wird auf ca. 5,00 m verschmälert und der frei gewordene Raum umgestaltet. Die entsiegelten Verkehrsflächen werden durch Grünräumen aufgewertet. Mit dem geplanten Rückbau von Teilen der Oberen Mühlemattstrasse verbunden mit der Schaffung von Grünräumen wird ein Beitrag zur Hitzeminderung und gegen die Klimaerwärmung geleistet. Auch die Lebensqualität und die Gesundheit der städtischen Bevölkerung wird dadurch verbessert. Es werden Begegnungsräume für Menschen im Gebiet Trinerplatten geschaffen. Die Projekterarbeitung erfolgt in einem einfachen BGK. Die Quartieraufwertung erfolgt in einem partizipativen Prozess unter Mitwirkung der Anwohnenden.</p>	Stadt Zofingen	0.75 Mio.
----------	---	---	-------------------	-----------

Jahr Baubeginn: 2024

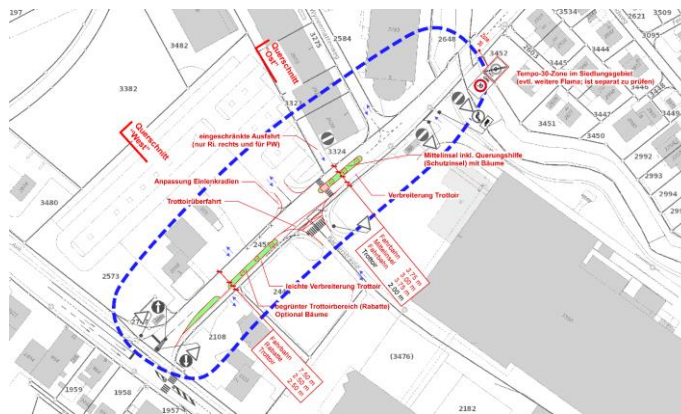




Str404.9	-	<p>Suhr, Einengung Alte Gasse (FlaMa VERAS)</p> <p>Das verkehrsberuhigende Element wird als seitliche Einengung ausgestaltet. Velos dürfen nicht hinter der seitlichen Einengung durchfahren, damit Konfliktsituationen zwischen Velos und rückwärts aus den Parkplätzen herausfahrenden Fahrzeugen vermieden werden.</p> <p><i>Quelle: VERAS - Flankierende Massnahmen FLAMA- Technischer Bericht (SNZ, 9.2.2021)</i></p>	Gemeinde Suhr	0.01 Mio.
Str404.10	-	<p>Gränichen, BGK Nordstrasse (FlaMa VERAS)</p> <p>Der Abschnitt der Nordstrasse befindet sich am nördlichen Ortseingang von Gränichen und führt durch eine Gewerbezone. Zudem dient die Nordstrasse für das nördliche Siedlungsgebiet als Hauptanbindung an das übergeordnete Strassennetz (Suhrestrasse, K242). Im Zusammenhang mit einer möglichen Realisierung der Velounterführung Suhrestrasse (Flama: «Querverbindung Nordstrasse») wird die Bedeutung für den Veloverkehr auf der Nordstrasse weiter zunehmen. Um die gefahrenen Geschwindigkeiten zu reduzieren und der Bedeutung des Langsamverkehrs, insbesondere in Bezug auf die Verkehrssicherheit, gerecht zu werden, ist der Strassenraum der Nordstrasse umzugestalten. Mit einer Umgestaltung des Strassenraums kann zudem ein Netzwideerstand erzeugt werden, um ein möglicher Schleichverkehr bei einer Überlastung der Suhrestrasse (Rückstau LSA Suhrestrasse / Südumfahrung) zu reduzieren.</p>	Gemeinde Gränichen	0.15 Mio.

Primär ist die breite Fahrbahn (ca. 10.50 m) zu verschmälern, um das heute verkehrsorientierte Erscheinungsbild aufzuweichen. Die Bedürfnisse des anliegenden Gewerbegebiets (insb. Anforderungen an den Lastwagenverkehr) dürfen dabei nicht vernachlässigt werden. Dabei soll insbesondere dem vermutlich eher hohen Geschwindigkeitsniveau entgegengewirkt werden. Der durch die Verschmälerung gewonnene Raum soll zukünftig ökologisch wertvoll begrünt sein. Weiter ist die eingeschränkte Linienführung durch den zurückversetzten Fussgängerstreifen bei der Arealzufahrt «Bäckerstrasse» zu beheben und die Verkehrssicherheit für die querenden Fussgänger am Fussgängerstreifen Nordstrasse (fehlende Schutzinsel) zu erhöhen.

Jahr Baubeginn: 2026/27



19.59 Mio.

Nutzen

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

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- FLAMA VERAS – Technischer Bericht (SNZ, 09.02.2021)

Quantitative Angaben (Leistungseinheiten)

- Str404.1 Dulliken, Aufwertung Zugang Bahnhof: 6'300 m²
- Str404.2 Gretzenbach, Strassenraumgestaltung Zentrum
 - Kreuzung, Kreisel: 980 m² für 3 Knoten
 - Strassenabschnitt: 2'840 m²
 - Platzgestaltung Gemeindeplatz: 350 m²
 - Vorplatz Friedhof: 360 m²
- Str404.3 Oftringen, BGK Baslerstrasse / K104: 15'000 m²
- Str404.4 Reiden, K46 Umbau Knoten Industriestrasse / Friedmattstrasse in Kreisel: 2'900 m²
- Str404.5 Walterswil, Ortsdurchfahrt: 10'925 m²
- Str404.6 Zofingen, Luzernerstrasse K104, Kreisel Riedtal: 3'150 m² (inkl. Anpassungen Zulaufstrecken, Bushaltestelle [Gelenkbus])
- Str404.7 Zofingen, BGK Frikart-/Brittnauerstrasse: 6'500 m²
- Str404.8 Zofingen, Obere Mühlemattstrasse: 4'100 m²
- Str404.9 Suhr, Einengung Alte Gasse (FlaMa VERAS): 5 m² (Insel/Strasseneinengung)
- Str404.10 Gränichen, BGK Nordstrasse: 340 m² (Mittelinsel: 90 m², Gehwegübergang: 120 m², Gehwegverbreiterung: 40 m², Begrünung/Rabatte: 90 m², 6 Bäume)

=> siehe auch Excel-Tabelle zu den Sachinformationen

Bemerkungen / Hinweise

--

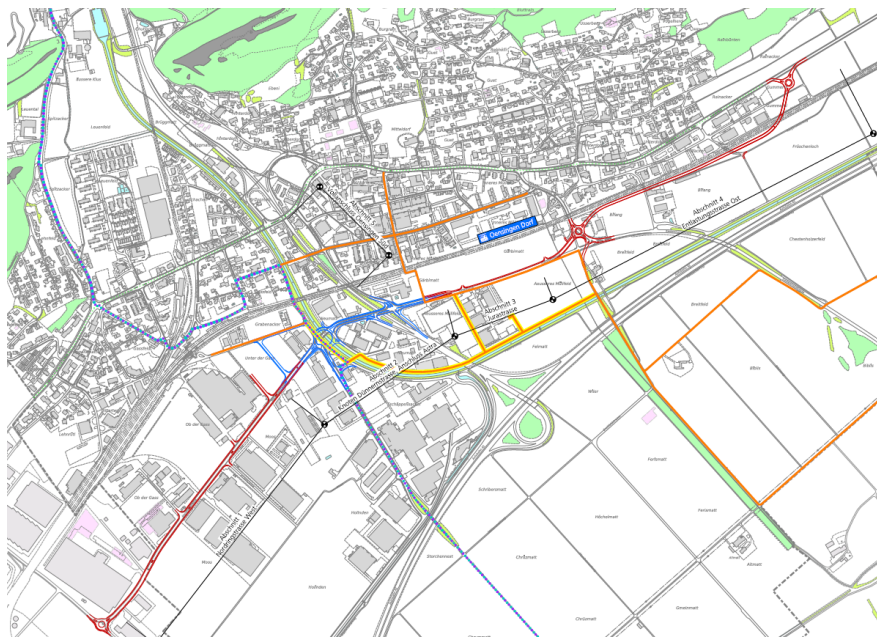
Str405

B-Horizont

Oensingen, Entlastung Oensingen inkl. flankierende Massnahmen mit Aufwertung der Ortsdurchfahrt

Kategorien: Kapazität Strassen und Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum

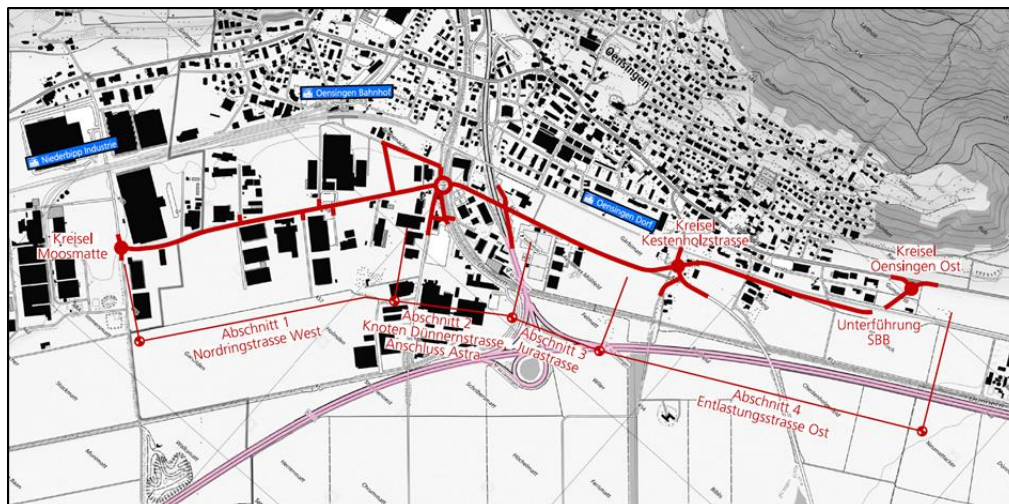
<input type="checkbox"/> Bestandteil früheres Agglomerationsprogramm	ARE-Code	Priorität in früheren Agglomerationsprogrammen
<input type="checkbox"/> 1. Generation	-	-
<input type="checkbox"/> 2. Generation	-	-
<input type="checkbox"/> 3. Generation	-	-



Legende

- Schulweg neu
- Schulweg
- Veloroute (SchweizMobil)
- Skatingroute (SchweizMobil)

Quelle: Vorprojekt, 19.2.2019 (BSP + Partner 2019)



Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

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

In Zusammenhang mit den Planungsarbeiten zum A1, 6-Streifenausbau Luterbach-Härkingen wurde die Anschlusssituation wie auch das kantonale Strassennetz im Raum Oensingen überprüft. Als Ergebnis ging hervor, dass sich der Anschluss Oensingen Süd als regionaler Verknüpfungspunkt eignet, während der Anschluss Oensingen Nord eine lokale Erschliessung von Oensingen darstellen soll.

Die Ortsdurchfahrt soll vom Durchgangsverkehr entlastet, mit gestalterischen Elementen aufwertet und Voraussetzungen für eine attraktive Zentrumsentwicklung geschaffen werden.

Die Entlastung Oensingen, welche südlich des Siedlungsgebietes geführt wird, kommt grösstenteils auf bestehende Strassenabschnitte (Industriestrasse, Jurastrasse) zu liegen. Infrastrukturausbauten sind einzig im östlichen Streckenabschnitt zur Schliessung der Lücke zur Hauptstrasse H5 erforderlich. Gleichzeitig sind flankierende Massnahmen auf der Ortsdurchfahrt vorgesehen, welche neue gestalterische Möglichkeiten für den Siedlungsraum zwischen Bahnhof und Dorfkern ermöglichen und dem Fuss- und Veloverkehr eine hohe Priorität geben.

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

Beschrieb der Massnahme

Das Vorhaben umfasst die Entlastungsstrasse selber sowie die flankierenden Massnahmen auf der Ortsdurchfahrt:

- Entlastungsstrasse: Überregionaler Verkehr aus dem Ortszentrum verlagern und direkt an das übergeordnete Strassennetz (Autobahnanschluss Oensingen) zu führen. Ein Teil der Entlastungsstrasse trägt zur Erschliessung des überkantonalen Entwicklungsschwerpunktes Niederbipp/Oensingen bei. Die Verkehrsentslastung wird grösstenteils auf der bestehenden Kantonsstrasse «Jurastrasse» statt. Damit die Verkehrsentslastung gänzlich funktioniert muss eine Lücke zwischen X und Y mittels Infrastrukturbau geschlossen werden entsprechende Knoten werden ausgestaltet (Kreisel Kestenholz und Oensingen Ost).
- Flankierende Massnahmen: Betriebs- und Gestaltungskonzept auf Ortsdurchfahrt und Verkehrsberuhigung,

Machbarkeit

Im Vorprojekt nachgewiesen.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	▪ Agglomerationskernraum: Verkehrsberuhigung in den Kernzonen; Reduktion des MIV-Anteils; Verkehrslenkung und -dosierung; dichtes und sicheres Velo- und Fussverkehrsnetz
Bezug zum Handlungsbedarf	▪ Betrieb/Gestaltung/Aufwertung von Ortsdurchfahrten (inklusive Bus-Priorisierungen)
Bezug zu den Teilstrategien	▪ TStr2 «Ortsdurchfahrten und weitere Strassenräume gestalten» ▪ TStr3 «Schnittstellen HLS – HVS verbessern» ▪ TVS Erhöhung der Strassenverkehrssicherheit
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	▪ ÖV409 «Oensingen, Multimodale Drehscheibe» ▪ Ausbau AB-Knoten Oensingen (STEP Strasse)

Nutzen

- WK1 Verstetigung des Verkehrs; verbesserte Schnittstellen HLS-HVS; erhöhte Zuverlässigkeit des Strassen-ÖV, Aufwertung und Sicherheitsgewinne für den Fuss- und Veloverkehr
- WK2 Massive Aufwertung der Ortsdurchfahrt Oensingens, Aufwertung betroffener Zentrumsnutzungen und erhöhte generelle Attraktivität von Verdichtungspotenzialen in den betroffenen Gebieten; Ein Teil der Entlastungsstrasse trägt zur Erschliessung des überkantonalen Entwicklungsschwerpunktes Niederbipp/Oensingen bei
- WK3 Verbesserte gesamtverkehrliche Situation mit Sicherheitsgewinnen für MIV, Fuss- und Veloverkehr
- WK4 Geringer zusätzlicher Bodenverbrauch durch die Entlastungsstrasse

Zuständigkeiten

Federführung	Beteiligte Stellen
Kanton Solothurn	Gemeinde Oensingen

Realisierung

Planungsstand	Bau- und Finanzreife	
Bisherige Planungsschritte:	Vorprojekt	2020/21
▪ Vorprojekt Entlastungsstrasse (2019)	Erschliessungsplan	2023
	Plangenehmigung/ Baubewilligung:	2025
Weitere Planungsschritte:	Finanzierungsplan:	2026
▪ Festsetzung Richtplan / 2020	Baubeginn:	ab 2028
▪ Beginn Erschliessungsplanung / 2020	Inbetriebnahme:	ab 2029
▪ Vorprojekt Ortsdurchfahrt / 2020		
▪ Zusammenführen der Elemente / 2020		
▪ Betriebs- und Gestaltungskonzept / 2021	Reifegrad: <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2	

Planungsstand: 1 2 3

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)	Flächenbeanspruchung
<input type="checkbox"/> Keine Information	
<input type="checkbox"/> Vororientierung	
<input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis	
<input type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A): Richtplanverfahren zur Festsetzung wurde Ende 2019 eingeleitet.	

Umweltverträglichkeit

Kosten

Kosten

57 Mio. (Entlastung) + 15 Mio. (Ortsdurchfahrt) exkl.
MWST

Genauigkeit: +/- 30%

Stand: 2019

Finanzierung

Kostenteiler zu definieren

Sonstiges

Literatur / Grundlegendokumente

- Projektmappe Vorprojekt Entlastung Oensingen (2019)
- RRB 2018/508 zur Ortsplanungsrevision Oensingen

Quantitative Angaben

- Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf der neuen Achse, mit Massnahme: 17'600
- Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf der hauptsächlich entlastenden Achse ohne Massnahme: 15'200
- Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf der hauptsächlich entlastenden Achse mit Massnahme: 7'300

=> siehe auch Excel-Tabelle zu den Sachinformationen

=> siehe GIS-Daten zur Massnahme (Linien)

Bemerkungen / Hinweise

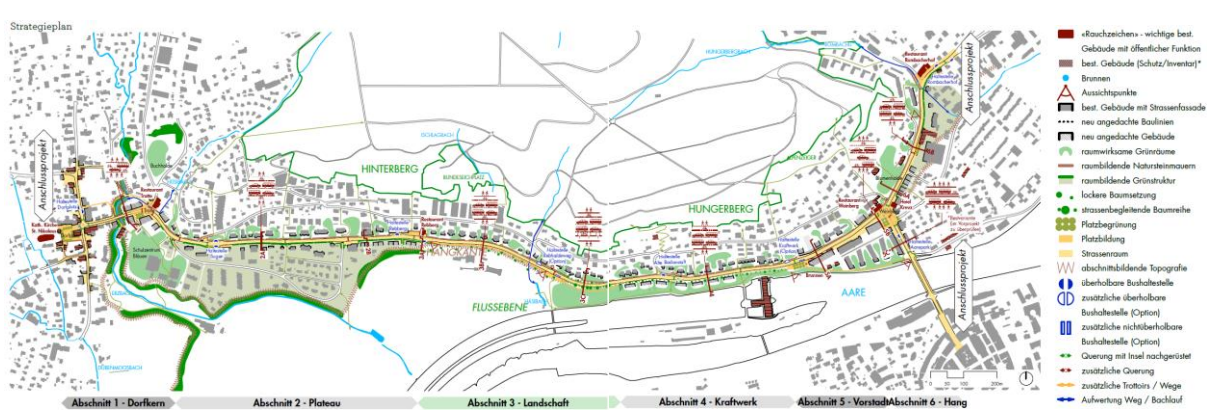
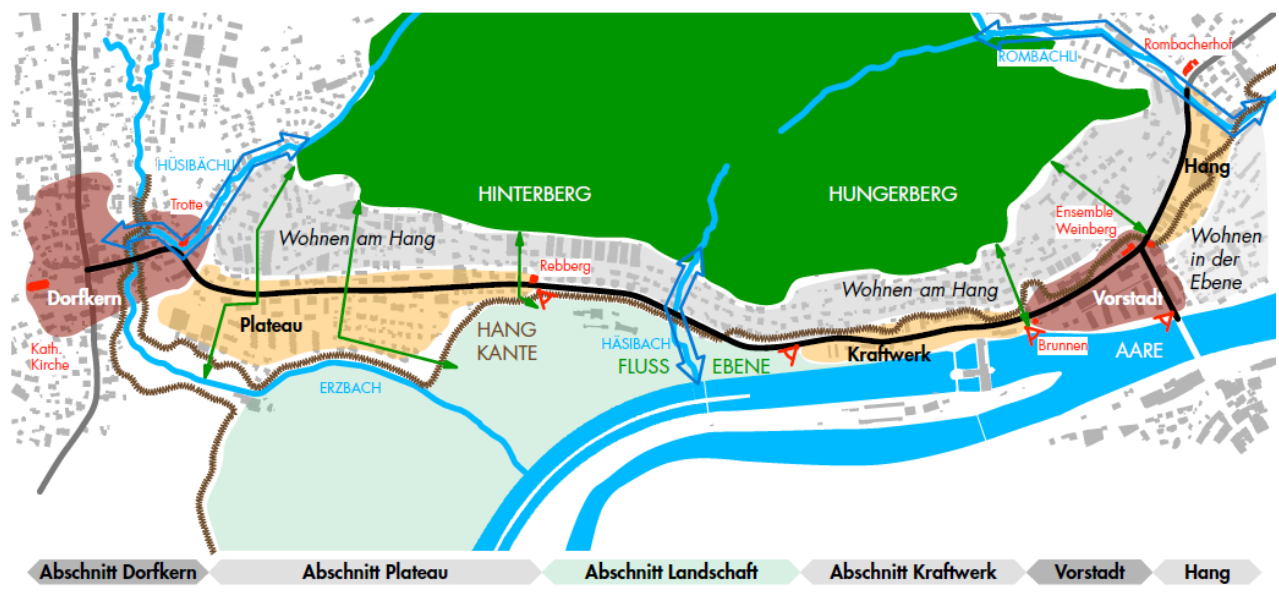
--

Str406 **B-Horizont**

Aarau – Erlinsbach, Aufwertung Ortsdurchfahrten K207 und K243

Kategorie: Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum

<input type="checkbox"/> Bestandteil früheres Agglomerationsprogramm	ARE-Code	Priorität in früheren Agglomerationsprogrammen
<input type="checkbox"/> 1. Generation	-	-
<input type="checkbox"/> 2. Generation	-	-
<input type="checkbox"/> 3. Generation	-	-



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

Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

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

Beschrieb der Massnahme

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

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

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

Machbarkeit

Ein BGK ist für 2021 geplant. Die vorliegende Vorstudie hat Konzeptcharakter und hat die Machbarkeit nicht im Detail untersucht.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Agglomerationskorridore: <ul style="list-style-type: none">▪ Aufgewertete Ortsdurchfahrten▪ Direkte, querungsfreie und sichere Veloverbindungen und Fussverkehrsnetze▪ Zuverlässiger strassengebundener ÖV▪ Den Ortschaften angepasste überdurchschnittlich hohe Siedlungsdichten und Qualitäten
Bezug zum Handlungsbedarf	▪ Aufwertungsbedarf öffentlicher Strassenräume Achse Erlinsbach - Aarau
Bezug zu den Teilstrategien	▪ TStr2 «Ortsdurchfahrten und weitere Strassenräume gestalten»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	▪ FVV308A (AP3): Aarau Aarebrücke, flankierende Massnahmen Fuss- und Veloverkehr

Nutzen

- WK1
- Verkehrsfluss auf den HVS sichergestellt (Abstimmung mit Verkehrsmanagement); das Geschwindigkeitsniveaus auf der Erlinsbacher-/Aarauerstrasse ist reduziert
 - Die Infrastrukturen für den Fuss- und Veloverkehr werden in Längs- und Querrichtung auf der Kantonsstrasse wie auch auf der Parallelroute entlang der Aare verbessert
 - Es wird ein störungsfreier Busbetrieb ermöglicht (Minimierung Verlustzeiten); Lage und Anzahl der Bushaltestellen sind optimiert und ggf. ergänzt

- WK2
- Stadträumliches Erscheinungsbild abschnittsweise und für den Gesamtperimeter verbessert
 - Verdichtungspotenzial innerhalb planerischer Rahmenbedingungen besser ausschöpfen
 - Innenentwicklung und Landschaft ist aufeinander abgestimmt
 - Räumliche Leitidee für die einzelnen Abschnitte sind auf die Leitbilder von Aarau und Erlinsbach SO abgestimmt
 - Gebäude- und Freiraumtypologie sind in Abstimmung mit dem Strassenraum optimiert
 - Zentralitäten und Nutzungsschwerpunkte sind akzentuiert
- WK3
- Verkehrssicherheit ist für alle Verkehrsteilnehmenden verbessert
 - Die Trennwirkung der Strasse, wo bedeutende Querbeziehungen festgestellt werden, ist reduziert
- WK4
- Quervernetzung zwischen Fluss und Wald sind gestärkt
 - Räumliche Konzeption für Bebauung und Freiraum für strategisch wichtige Orte (Untererlinsbach, Weinberg, Alte Badanstalt/Häsibrücke)
 - Bezug zu angrenzenden Freiräumen ist akzentuiert und Zugang zu Naherholungsgebieten aufgewertet

Zuständigkeiten

Federführung

Kanton (ATB)

Beteiligte Stellen

Gemeinden Aarau, Erlinsbach AG/SO

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

- Vorstudie (2020)

Weitere Planungsschritte:

- BGK/Vorprojekt geplant für 2021

Planungsstand: 1 2 3

Bau- und Finanzreife

Projektierung: ca. 2024

Plangenehmigung/ Baubewilligung: ca. 2025

Finanzierungsplan: ca. 2025

Baubeginn: ca. 2028

Inbetriebnahme: ca. 2030

Reifegrad: 1 2

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

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

Flächenbeanspruchung

Keine FFF oder Schutzgebiete betroffen

Umweltverträglichkeit

Keine FFF oder Schutzgebiete betroffen

Kosten

Kosten

11'350'000 exkl. MWSt.

Genauigkeit: +/-30%

Stand: 03.2020

Finanzierung

Kostenschlüssel gemäss Strassengesetz

Sonstiges

Literatur / Grundlegendokumente

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

Quantitative Angaben

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

Bemerkungen / Hinweise

--

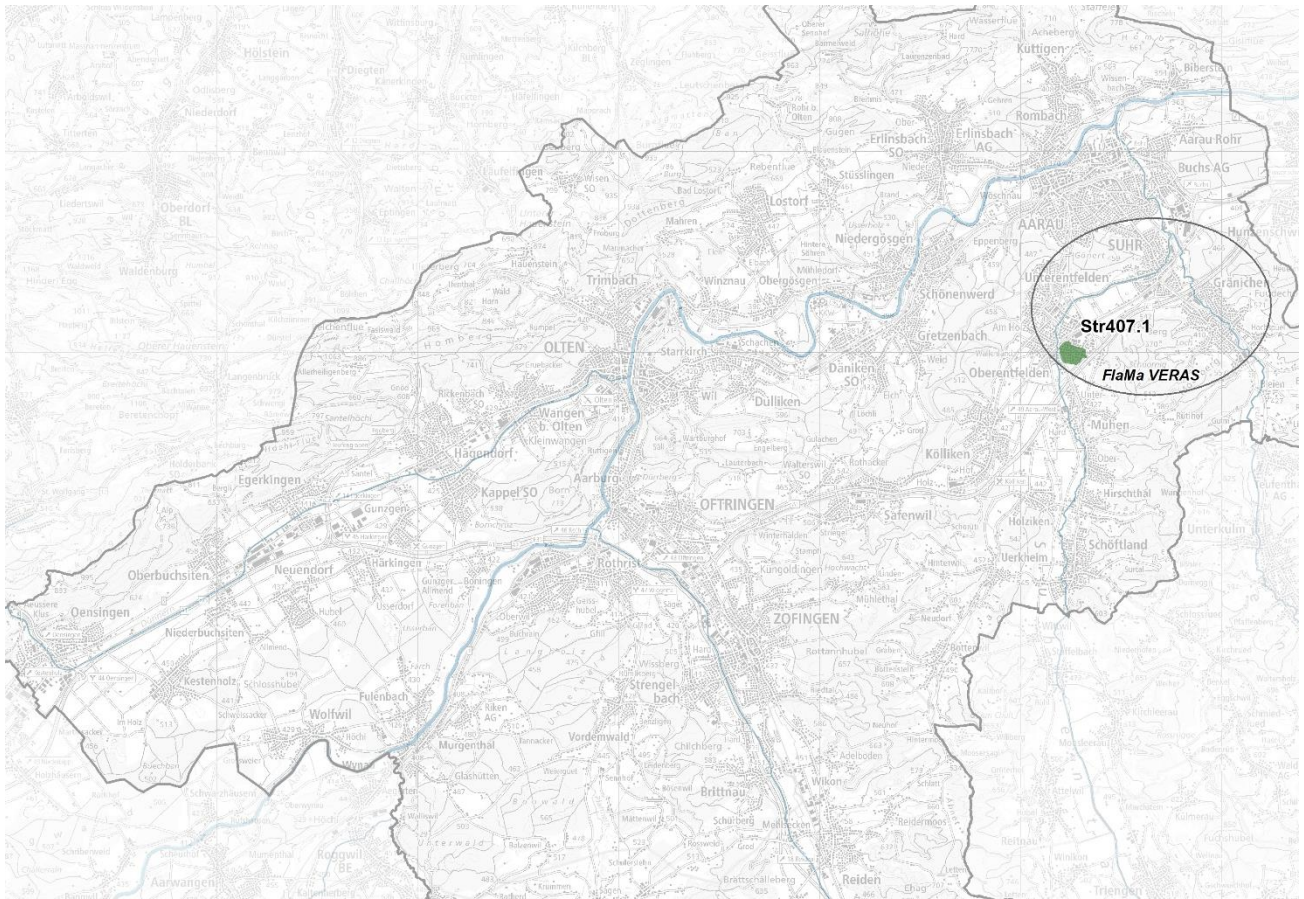
Str407_PB

B-Horizont

Massnahmenpaket mit pauschalen Bundesbeiträgen

Kategorie: Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum

Bestandteil früheres Agglomerationsprogramm



grün: BGK

Konzeption und Zweckmässigkeit

Ausgangslage und Konzeption

=> für Übersicht FlaMa VERAS siehe Hauptbericht Kap. 6.6 (Lupe VERAS)

Bezug zum Zukunftsbild

Agglomerationskorridore:

- Aufgewertete Ortsdurchfahrten
- Direkte, möglichst querungsfreie und sichere Veloverbindungen und Fussverkehrsnetze
- zuverlässiger strassengebundener ÖV
- den Ortschaften angepasste überdurchschnittlich hohe Siedlungsdichten und Qualitäten

Bezug zum Handlungsbedarf

- Aufwertung öffentlicher Strassenraum im Raum VERAS

Bezug zu den Teilstrategien

- TStr2 «Ortsdurchfahrten und weitere Strassenräume gestalten»

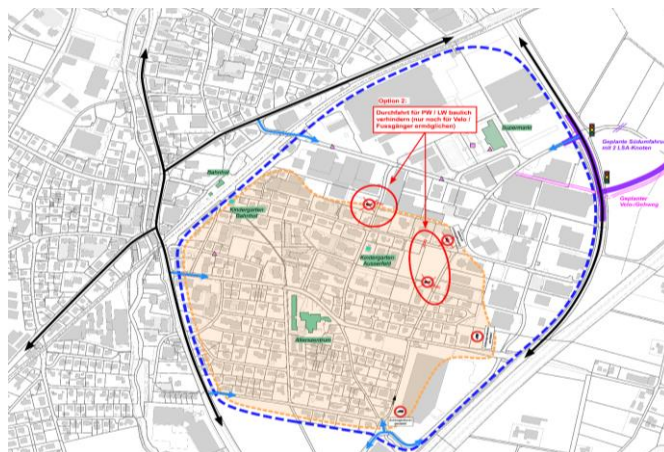
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich) ■ Str401 «Suhr, VERAS»

Teilmassnahmen				
Nr. AP 4G	AP 1-3 ARE-Code	Bezeichnung und Beschrieb	Federführung	Kosten (exkl. MWST)

Str407.1	-	<p>Oberentfelden, Quartier Kirchfeld / Aussenfeld (BGK)</p> <p>Die geplante Südumfahrung mündet am östlichen Rand des Gebiets «Kirchfeld / Aussenfeld» in die Suhrentalstrasse. Über zwei lichtsignalgesteuerte T-Knoten gelangt man von der Südumfahrung via Suhrentalstrasse in das Gebiet «Kirchfeld / Aussenfeld». Durch den Ausbau der Südumfahrung ist eine Verkehrsverlagerung von der Suhrerstrasse / Bernstrasse West (östliche Haupteinfallsachse nach Oberentfelden) auf die Südumfahrung zu erwarten.</p>	Gemeinde Oberentfelden	0.2 Mio.
----------	---	--	------------------------	----------

Zur Unterbindung des Schleichverkehrs sind im Bereich der Tempo-30-Zonengrenze auf der Hohrainstrasse, auf dem Kirchfeldweg und auf dem Lerchenweg absenkbare Vertikalelemente (z.B. Poller) anzubringen. Mit absenkbaren Vertikalelementen kann die Einfahrt für die Blaulichtorganisation (Polizei, Rettung/Sanität, Feuerwehr, etc.) oder Werkverkehr und die Durchlässigkeit für den Fuss- und Veloverkehr an diesen Stellen weiterhin gewährleistet werden. Allenfalls kann die Durchfahrt auch angrenzenden Liegenschaften gewährt werden. Eine Unterbindung der Durchfahrt direkt am Knoten Ausserfeldstrasse / Kirchfeldweg ist nicht möglich (direkt am Tempo-30-Zonenrand), da drei gewerbliche Grundstücksflächen über den Lerchenweg erschlossen sind (insb. eine Tankstelle). Die gute Anbindung im westlichen und südlichen Bereich des Siedlungsgebiets an das übergeordnete Kantonsstrassennetz führt nur bedingt zu Umwegfahrten für die Anwohnerinnen und Anwohner.

Jahr Baubeginn: ab ca. 2028



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

Nutzen

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

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- FLAMA VERAS – Technischer Bericht (SNZ, 09.02.2021)
-

Quantitative Angaben (Leistungseinheiten)

- Str407.1 Oberentfelden, Quartier Kirchfeld / Aussenfeld (BGK): 25 m² (6 Poller, Insel - Verengung Fahrbahn)
- => siehe auch Excel-Tabelle zu den Sachinformationen
-

Bemerkungen / Hinweise

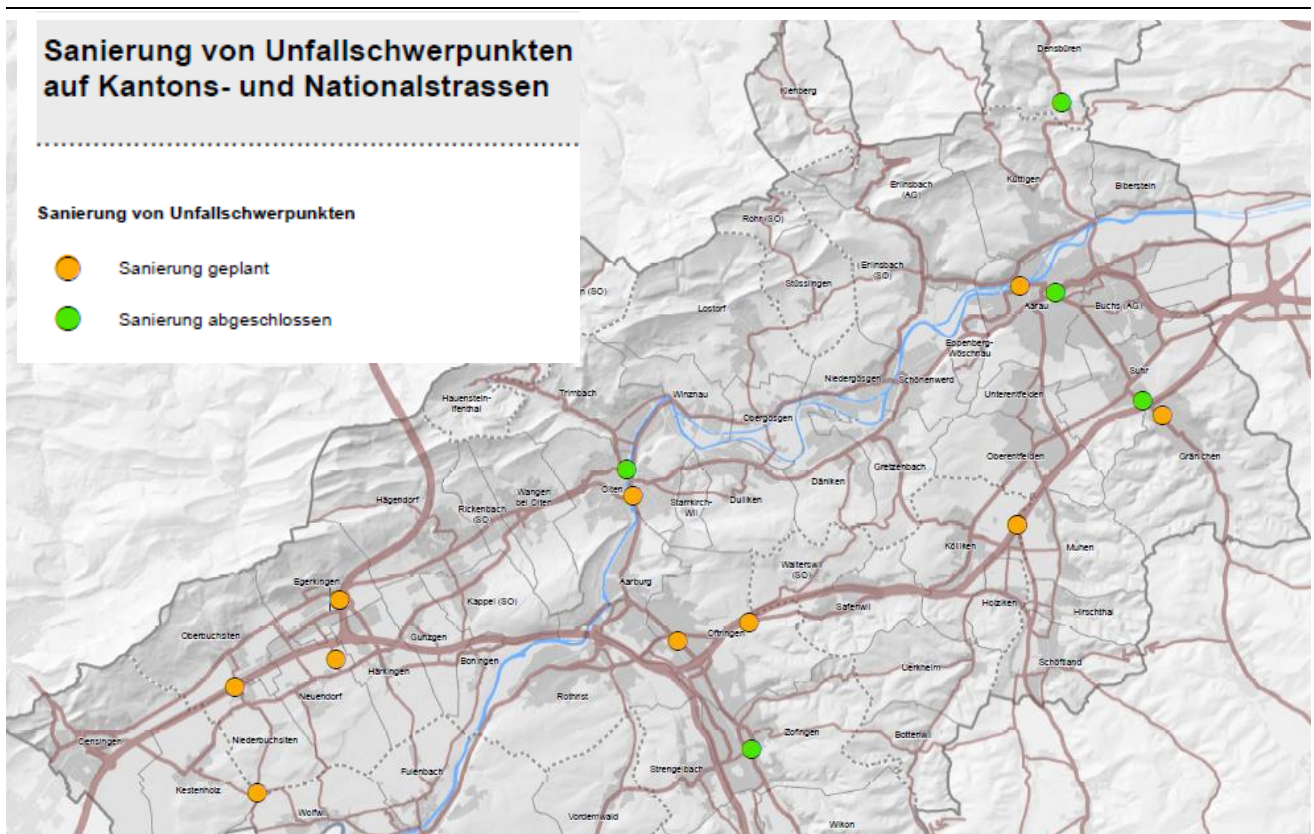
--

Str408_E

AE-Horizont

Sanierung Unfallschwerpunkte

<input type="checkbox"/> Bestandteil früheres Agglomerationsprogramm	ARE-Code	Priorität in früheren Agglomerationsprogrammen
<input type="checkbox"/> 1. Generation	-	-
<input type="checkbox"/> 2. Generation	-	-
<input type="checkbox"/> 3. Generation	-	-



Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

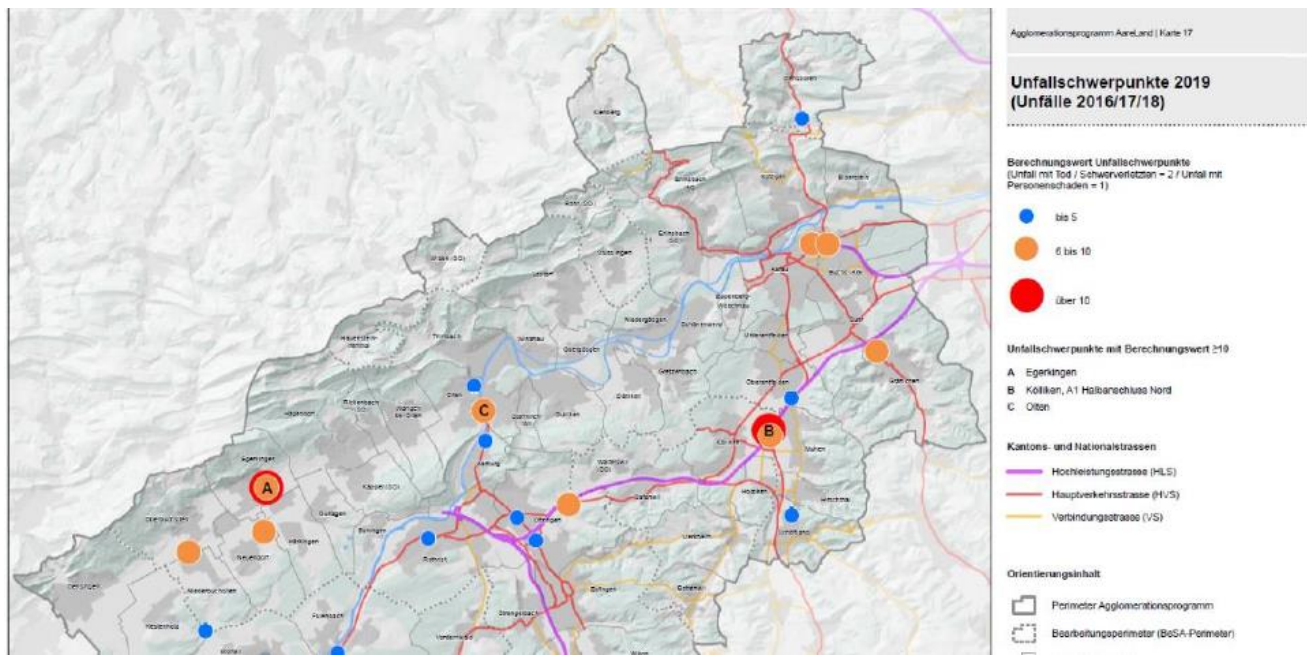
Ausgangslage / Zielsetzung

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

In den Jahren 2014 bis 2020 konnten im AareLand bereits folgende wichtigen Unfallschwerpunkte saniert werden:

USP	Unfallursache	Massnahme	Kosten	Zeitpunkt
Densbüren AO, K 107, Kurve Brunmatt	Schleuder- oder Selbstunfälle	Baum entfernt; Griffigkeit erhöht; Signal Kurve ergänzt; Geschwindigkeitsreduktion auf 60 Km/h	500'000	2017
Zofingen IO, K 233, Knoten bei Bahnübergang und Knoten in K 104	Einbiegeunfälle	Neue Linienführung mit Bau Bahnunterführung - Aufhebung Knoten	15 Mio.	2014
Suhr IO, K 242, Knoten Ring-/Wynemattstrasse	Auffahrunfälle und Abbiegeunfälle und Einbiegeunfälle	Bau Schrankenanlage zur Bahnsicherung	500'000	2015
Aarau IO, K 109 / K 238, Knoten Kreuzplatz	Unfälle beim Überqueren der Fahrbahn und Auffahrunfälle	Anpassungen LSA Markierung mit Fokus auf die Veloführung	100'000	2020
Olten, IO, T5, Knoten Bahnhofbrücke/Amthausquai	Abbiege- und Auffahrunfälle	Komplettsanierung Knoten im Rahmen Umgestaltungsmassnahmen ERO		2017

Ziel ist es, die grössten Unfallschwerpunkte im AareLand zu sanieren. Dazu gehören insbesondere die Unfallschwerpunkte in Egerkingen, in Olten und in Kölliken (siehe untenstehende Karte).



Beschrieb der Massnahme

In den Jahren ab 2020 ist die Sanierung folgender Unfallschwerpunkte vorgesehen:

USP		Unfallsache	Massnahme	Kosten	Zeitpunkt
Oftringen AO, K 235 / K 311, Knoten Winterhalden	47.315631, 7.947056	Auffahrunfälle und Abbiegeunfälle	Signalisation red. Tempo, evtl. Knotenumbau	10'000	2021
Oftringen IO, K 104, Knoten Park-/Resedastrasse	47.311451, 7.922172	Einbiegeunfälle	Umgestaltung mit LSA	500'000	2023
Gränichen IO, K242, Einmünder Mattenstrasse	47.363943, 8.091815	Auffahrunfälle und Abbiegeunfälle	Umgestaltung Knoten mit Strassensanierung	13 Mio.	2024
Kölliken AO, K 108, A1 Halbanschluss Nord	47.338296, 8.040967	Einbiegeunfälle	Umgestaltung in Prüfung	offen	2024
Kölliken AO, K 108, A1 Halbanschluss Süd	47.338296, 8.040967	Einbiegeunfälle	Umgestaltung in Prüfung	offen	2024
Aarau IO, K 207, Pont Neuf Brückenkopf Süd	47.394859, 8.042397	Schleuder- oder Selbstunfälle	Umgestaltung Veloführung im Rahmen Brückenerneuerung - Gesamtkosten Brückensanierung	30 Mio.	2022
Egerkingen, AO, Autobahnanschluss, Teilknoten West	47.321611, 7.804293	Abbiege- und Einbiegeunfälle	Sanierung im Zusammenhang mit 6-Streifen-Ausbau Lu-Hä	k.A.	2026
Egerkingen, AO, Autobahnanschluss, Teilknoten Ost	47.321611, 7.804332	Abbiege- und Auffahrunfälle	Sanierung im Zusammenhang mit 6-Streifen-Ausbau Lu-Hä	k.A.	2026
Oberbuchsiten, AO, Autobahn A1	47.301052, 7.767539	Auffahrunfälle	Sanierung im Zusammenhang mit 6-Streifen-Ausbau Lu-Hä	k.A.	2028
Niederbuchsiten, AO, HS268, Knoten Wolfwilerstrasse	47.275872, 7.775248	Überqueren der Fahrbahn	Umgestaltung in Prüfung	offen	offen
Oltten, IO, T2, Sälkreisel	47.345761, 7.906726	Auffahr-, Schleuder-/Selbst- und Einbiegeunfälle	Kreiselsanierung mit Bypass (Umgestaltung erfolgt zusammen mit Verbesserung Busspur/Radführung Aarburgerstrasse Kantonsgrenze bis Säl-Kreisel)	offen	ca. 2025
Neuendorf, AO, Knoten Fridaustasse/Wolfackerweg	47.307467, 7.802913	Überqueren der Fahrbahn, Schleuder-/Selbst- und Auffahrunfall	Bau Querungshilfe und Bau abgetrennter Radweg bis Bahnhof Egerkingen (via Brücke Z57)	offen	2024 (evtl. früher)

Gesamthaft werden im AareLand mindestens 43.5 Mio. Franken in die gezielte Verbesserung der Verkehrssicherheit durch die Sanierung von Unfallschwerpunkten an wichtigen Knotenpunkten investiert.

Zweckmässigkeit

- Bezug zum Zukunftsbild
 - Agglomerationskernraum
 - Veloverkehr: Dichtes Netz, direkte und sichere Verbindungen für Velo-Alltagsverkehr
 - Fussverkehr: Dichtes und sicheres Netz
 - Agglomerationskorridore:
 - Veloverkehr: Direkte, möglichst querungsfreie und sichere Verbindungen
 - Fussverkehr: Dichtes und sicheres Netz
 - Aufgewertete Ortsdurchfahrten
- Bezug zum Handlungsbedarf
 - Hotspots im Bereich Sicherheit
- Bezug zu den Teilstrategien
 - TVS1 «Unfallmanagement Kantone Aargau und Solothurn weiterentwickeln»
 - TVS2 «Sichere Verkehrsinfrastruktur planen und Verkehrssicherheit erhöhen»
- Bezug zu anderen Massnahmen --
 (fachlich / zeitlich)

Nutzen

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

Zuständigkeiten

Federführung

Kanton Aargau und Kanton Solothurn

Beteiligte Stellen

Realisierung

Planungsstand

Laufende Planung

Planungsstand: 1 2 3

Bau- und Finanzreife

Projektierung:

Plangenehmigung/ Baubewilligung:

Finanzierungsplan:

Baubeginn:

Inbetriebnahme:

Reifegrad: 1 2

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

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

Flächenbeanspruchung

--

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Kosten

Kosten

Kosten werden als eigene Leistung von den Kantonen Aargau und Solothurn getragen

Finanzierung

Kantone Aargau und Solothurn

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- ISSI-Instrumente

Quantitative Angaben

--

Bemerkungen / Hinweise

--

6. Fuss- und Veloverkehr

Agglomerationsprogramm AareLand

Massnahmen Fuss- und Veloverkehr

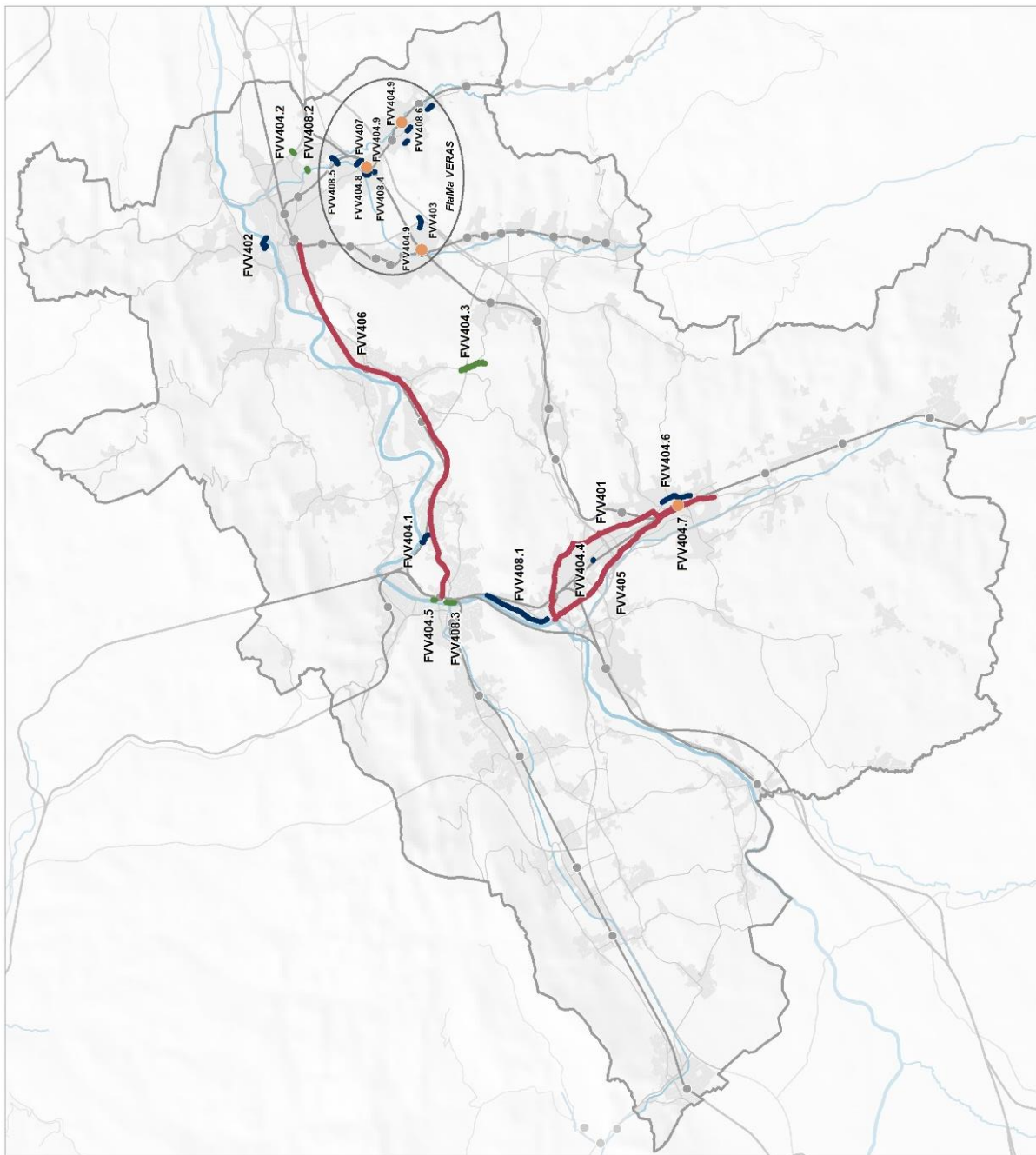
- Velovorzugsrouten
- Aufwertung Fuss-/Velowegnetz
- Zugänglichkeit Naherholung
- Veloabstellplätze

Einzelmassnahmen A-Liste
 FVV401 Velovorzugsrouten – Olten, Abschnitt Zofingen – Aarburg (östlich Bahnlinie, Korridor A)
 FVV402 Aarau, Fuss- und Veloverkehrsverbindung Aarenau–Telli
 FVV403 Oberentfelden, Unterführung Suhrentalstrasse / Anschluss Industriestrasse

Pauschalpaket A-Liste
 FVV404.1 Dulliken, Schliessung FVV-Netzücke zwischen Dulliken und Olten (Schäfer-Längfeld)
 FVV404.2 Buchs, Fuss- und Velobrücke Surewald (über T5)
 FVV404.3 Gretzenbach, Fuss-/Radweg Hansel - Zingg
 FVV404.4 Oftringen, Schliessung FVV-Netzücke Tychbodenstrasse - Tychfeldstrasse
 FVV404.5 Olten, Fuss- und Radweg Eggerallee (Abschnitt Ruderclub Olten)
 FVV404.6 Zofingen, K 104 Betriebs- und Gestaltungskonzept General-Guisansstrasse - Luzernerstrasse
 FVV404.7 Zofingen, Neuorganisation Veloabstellplätze Bahnhofplatz Süd
 FVV404.8 Suhr, Einmündung Schmittgasse (FlaMa VERAS)
 FVV404.9 Suhr / Gränichen / Oberentfelden – Veloabstellplätze (FlaMa VERAS)

Einzelmassnahmen B-Liste
 FVV405 Velovorzugsrouten Zofingen – Aarburg (westlich Bahnlinie, Korridor B)
 FVV406 Velovorzugsrouten Aarau – Olten
 FVV407 Suhr, Veloführung Unterführung Mobel Pfister

Pauschalpaket B-Liste
 FVV408.1 Aarburg, Fuss- und Veloverkehrsnetz Aarburg Nord
 FVV408.2 Buchs, Fuss-/Velo- und Veloverkehrsnetz Aarburg Nord
 FVV408.3 Olten, Fuss- und Radweg Ländliweg (Abschnitt Süd)
 FVV408.4 Suhr, Veloführung Querung Heigenfeldweg / Bernstrasse (FlaMa VERAS)
 FVV408.5 Suhr / Buchs, Veloführung Suhr Wynecenter / Wynefeld (FlaMa VERAS)
 FVV408.6 Gränichen, Veloführung Querungsverbindung West (FlaMa VERAS)



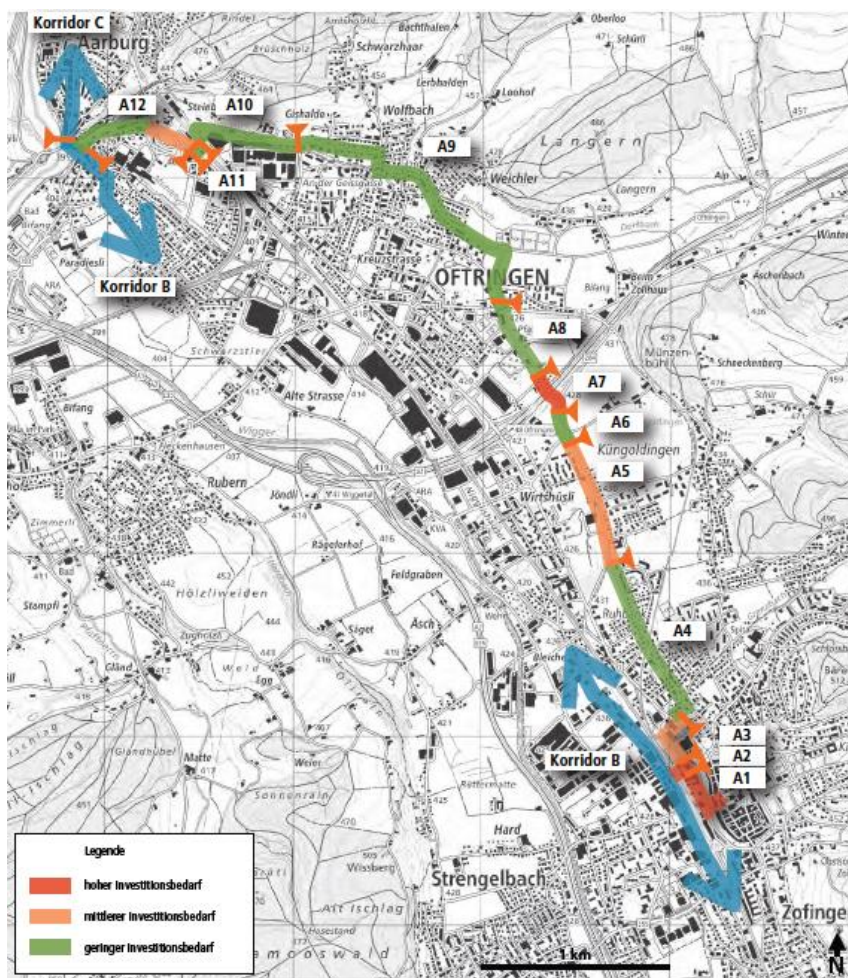
FVV401

A-Horizont

Velovorzugsrouten Zofingen - Olten, Abschnitt Zofingen - Aarburg (östlich der Bahnlinie, Korridor A)

Kategorie: Langsamverkehr

<input type="checkbox"/> Bestandteil früheres Agglomerationsprogramm	ARE-Code	Priorität in früheren Agglomerationsprogrammen
<input type="checkbox"/> 1. Generation	-	-
<input type="checkbox"/> 2. Generation	-	-
<input type="checkbox"/> 3. Generation	-	-



Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Im AareLand soll in den potenzialstarken Korridoren ein Netz mit Velovorzugsrouten entstehen. Eine etappenweise Realisierung ist vorgesehen. Bereits im Rahmen des AP3 wurden erste Abschnitte eingereicht (Abschnitt Aarau -Olten). Der Kanton Aargau hat für den Raum Zofingen - Oftringen - Aarburg -(Olten) ein hohes Potenzial für Velovorzugsrouten festgestellt (Potenzialabschätzung Velovorzugsrouten Kt. Aargau, BVU AG, 24. März 2016). Dieses Massnahmenblatt behandelt die Velovorzugsrouten zwischen Zofingen - Olten im Abschnitt Zofingen - Aarburg. Mit einer Vorstudie wurde die Linieneinführung und Machbarkeit konkretisiert. Aufgrund der Potenzialanalyse, der räumlichen Situation (trennende Elemente und Siedlungsstruktur) werden zwei Korridore zwischen Zofingen und Aarburg weiterverfolgt.

Beschrieb der Massnahme

Mit der Massnahme ist die Umsetzung der Velovorzugsroute zwischen Zofingen (Bahnhof) und Aarburg östlich der Bahnlinie angedacht. Der Korridor ist rund 5.5km lang. Auf verschiedenen Abschnitten entlang des Korridors sind Infrastrukturmassnahmen vorgesehen, um die Standards der Velovorzugsroute erreichen zu können. In der Vorstudie sind die einzelnen Massnahmen beschrieben.

Machbarkeit

Im Rahmen der Vorstudie ist die Machbarkeit dargelegt. Dabei wurden entlang des Korridors jeweils unterschiedliche Varianten (v.a. der Linienführung) geprüft und für die einzelnen Abschnitte die Kosten geschätzt. In einer vertieften Vorstudie wurde zudem eine Kosten-Nutzen-Analyse (KNA) durchgeführt. Die KNA hat einen deutlichen volkswirtschaftlichen Nutzen ergeben.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Agglomerationskernraum / Agglomerationskorridore: <ul style="list-style-type: none">▪ Dichtes Netz, direkte / möglichst querungsfreie und sichere Verbindungen für Velo-Alltagsverkehr
Bezug zum Handlungsbedarf	▪ Bedarf an schnellen Veloverbindungen zwischen den Zentren und aus den Agglomerationskorridoren in die Zentren
Bezug zu den Teilstrategien	▪ TFVV2 «Velovorzugsrouten umsetzen»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	▪ FVV405 «Velovorzugsroute Zofingen - Olten, Abschnitt Zofingen - Aarburg (westlich der Bahnlinie, Korridor B)» ▪ FVV406 «Velovorzugsroute Aarau – Olten»

Nutzen

WK1	Mit der Velovorzugsroute werden Schwachstellen behoben und eine direkte Verbindung geschaffen. Die Vernetzung für den LV wird verbessert und die Attraktivität entsprechend gesteigert. Die Qualität des Gesamtverkehrsystems profitiert davon.
WK2	Eine direkte und attraktive Verbindung der Zentren unterstützt eine nachhaltige und verdichtete Siedlungsentwicklung. Die Vernetzung der inneren Verdichtung kann damit sichergestellt werden.
WK3	Die Realisierung einer Ergänzungstrecke für den Veloverkehr, sowie deutlich markierte Zeichen entlang des Weges, führen zu mehr Sicherheit für die Velofahrer.
WK4	Durch die direkte Verbindung der Zentren wird der Modalsplit verbessert und es besteht ein grösserer Anreiz, das Velo zu benutzen.

Zuständigkeiten

Federführung

Kanton Aargau, BVU

Beteiligte Stellen

Stadt Zofingen, Gemeinde Aarburg, Gemeinde Oftringen, Regionalverband zofingenregio

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

- Potenzialstudie
- Vorstudie

Weitere Planungsschritte:

- Aufnahme in kantonalen Richtplan
- Vorprojekt
- Bauprojekt

Planungsstand: 1 2 3

Bau- und Finanzreife

Vorprojekt 2022
Baubeginn: 2024-2026 (etappiert)
Inbetriebnahme: 2025-2027 (etappiert)

Reifegrad: 1 2

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

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

Der Kanton Aargau überarbeitet aktuell sein Richtplankapitel M Verkehr. Im neuen Richtplankapitel werden VVR als Bestandteil des kantonalen Radroutennetzes aufgenommen. Das überarbeitete Richtplankapitel wird gegen Ende 2021 dem Grossen Rat zur Genehmigung vorgelegt.

Flächenbeanspruchung

Die Vorzugsroute verläuft in der Regel im bebauten Gebiet und auf bebauten Flächen. Es sind keine FFF oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen.

Umweltverträglichkeit

Die Vorzugsroute verläuft im auf bestehenden Flächen im Siedlungsgebiet. Es sind keine spezifischen Auswirkungen bekannt, welche eine vertiefte Auseinandersetzung mit der Umweltverträglichkeit bedingen.

Kosten

Kosten

18.5 Mio. CHF (exkl. MwSt.)
Genauigkeit: +/-40%
Stand: 22.8.2019

Finanzierung

Finanzierung Kanton Aargau

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Kanton Aargau, Potenzialabschätzung Velovorzugsrouten, 2016
- Velovorzugsrouten Raum Zofingen, Vorstudie, 2019
- Vertiefungsstudie Velovorzugsroute Wiggertal, Schlussbericht, Variantenbeurteilung und Kosten-Nutzen-Analyse, 30. März 2021

Weitere Grundlagen:

- Velokonzept Region Zofingen 2012
- Kommunalen Gesamtplan Verkehr Oftringen, Entwurf Januar 2019

Quantitative Angaben

--

Bemerkungen / Hinweise

--

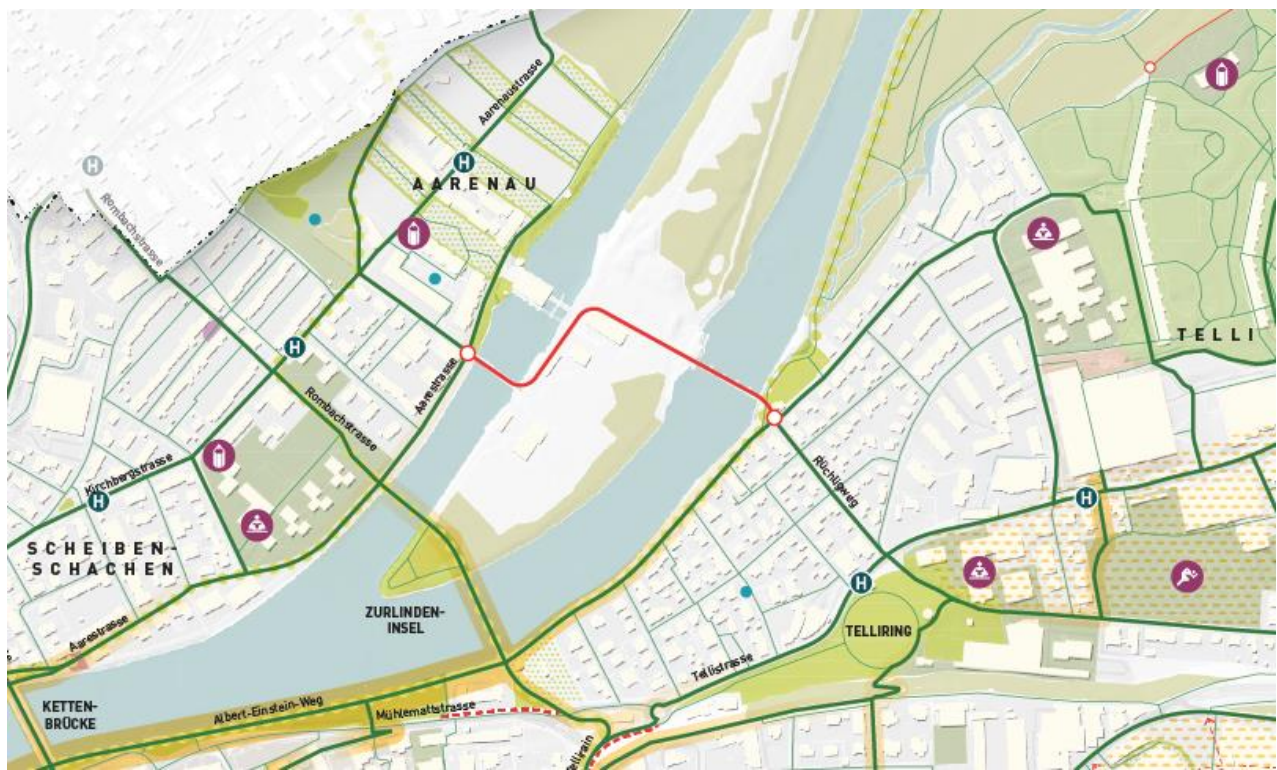
FVV402

A-Horizont

Aarau, Fuss- und Veloverkehrsverbindung Aarenu – Telli

Kategorie: Langsamverkehr

<input type="checkbox"/> Bestandteil früheres Agglomerationsprogramm	ARE-Code	Priorität in früheren Agglomerationsprogrammen
<input type="checkbox"/> 1. Generation	-	-
<input type="checkbox"/> 2. Generation	-	-
<input type="checkbox"/> 3. Generation	-	-



Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Die heute einzige bestehende Fuss- und Veloverbindung zwischen der Aarenu (Wohnen) und der Telli (Wohnen, Einkaufen, Schule, Freizeit) führt über den Zurlindensteg. Dieser stellt einen erheblichen Umweg dar, ist relativ schmal und bereits mit dem heutigen Fuss- und Veloverkehrsaufkommen stark ausgelastet. Die Aarenu als Schlüsselareal hat in den letzten Jahren eine starke Entwicklung erfahren, welche auch künftig weiter anhalten wird. Mit der Massnahme soll die Trennungswirkung der Aare für den Fuss- und Veloverkehr gemindert und die Quartiere und Einrichtungen (Einkaufsnutzungen, Freizeitnutzungen, Schulen, etc.) besser verknüpft werden. Die fehlende Verbindung ist den kommunalen Fuss- und Velonetzplänen als Netzlücke ausgewiesen.

Beschrieb der Massnahme

Zwischen der Aarenu (Wohnen) und der Telli (Wohnen, Einkaufen, Schule, Freizeit) soll eine neue direkte Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr erstellt werden. Vertieft geprüft werden derzeit noch 2 Varianten: Idealerweise könnte die auf der Zurlindeninsel bestehende, private Verkehrsinfrastruktur, welche aber durch ein Naturschutzgebiet führt und deshalb nicht öffentlich genutzt werden kann, mitgenutzt werden, so dass nur eine Fuss- und Velobrücke über den südlichen Teilarm der Aare sowie eine Aufwertung der Wegführung auf der Zurlindeninsel nötig ist. Dies hängt aber vom Einverständnis der Grundeigentümerin sowie den Vorgaben bzgl. Naturschutz ab und kann derzeit noch nicht abschliessend beurteilt werden. Ist eine Nutzung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur nicht möglich, wäre eine Brücke über die

gesamte Aare (inkl. Zurlindeninsel) zu erstellen. Die Verbindung ist den kommunalen Fuss- und Velonetzplänen als Netz-
lücke eingetragen.

Machbarkeit

Machbarkeitsstudie liegt vor.

Zweckmässigkeit

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

Nutzen

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

Zuständigkeiten

Federführung

Stadt Aarau

Beteiligte Stellen

--

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

- Schwachstellenanalyse
- kommunales Fuss- und Veloverkehrskonzept

Weitere Planungsschritte:

- Vorprojekt mit Machbarkeitsnachweis 2021

Bau- und Finanzreife

- Projektierung: 2022
- Plangenehmigung/ Baubewilligung: 2023 / 2024
- Finanzierungsplan: 2023
- Baubeginn: 2024 / 2025
- Inbetriebnahme: 2026/2027

Reifegrad: 1 2

Planungsstand: 1 2 3

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

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

Flächenbeanspruchung

Durch den Fuss-/ und Veloweg sollen keine weiteren Flächen beansprucht werden. Genutzt werden sollen bereits bestehende Verkehrsinfrastrukturen des Kraftwerkes.

Umweltverträglichkeit

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

Kosten

Kosten

10 Mio. CHF (exkl. MWSt.)
Genauigkeit: +/-40%
Stand: 02.2021

Finanzierung

Stadt Aarau

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Neue Fuss-/Velobrücke Aarenau-Telli, Machbarkeitsstudie, 16.04.2021
- Konzept Fussverkehr Aarau, Metron Verkehrsplanung AG, 06.12.2019
- Velokonzept Aarau, Metron Verkehrsplanung AG, 06.12.2019
- Kommunaler Gesamtplan Verkehr Aarau, 29.08.2016

Quantitative Angaben

--

Bemerkungen / Hinweise

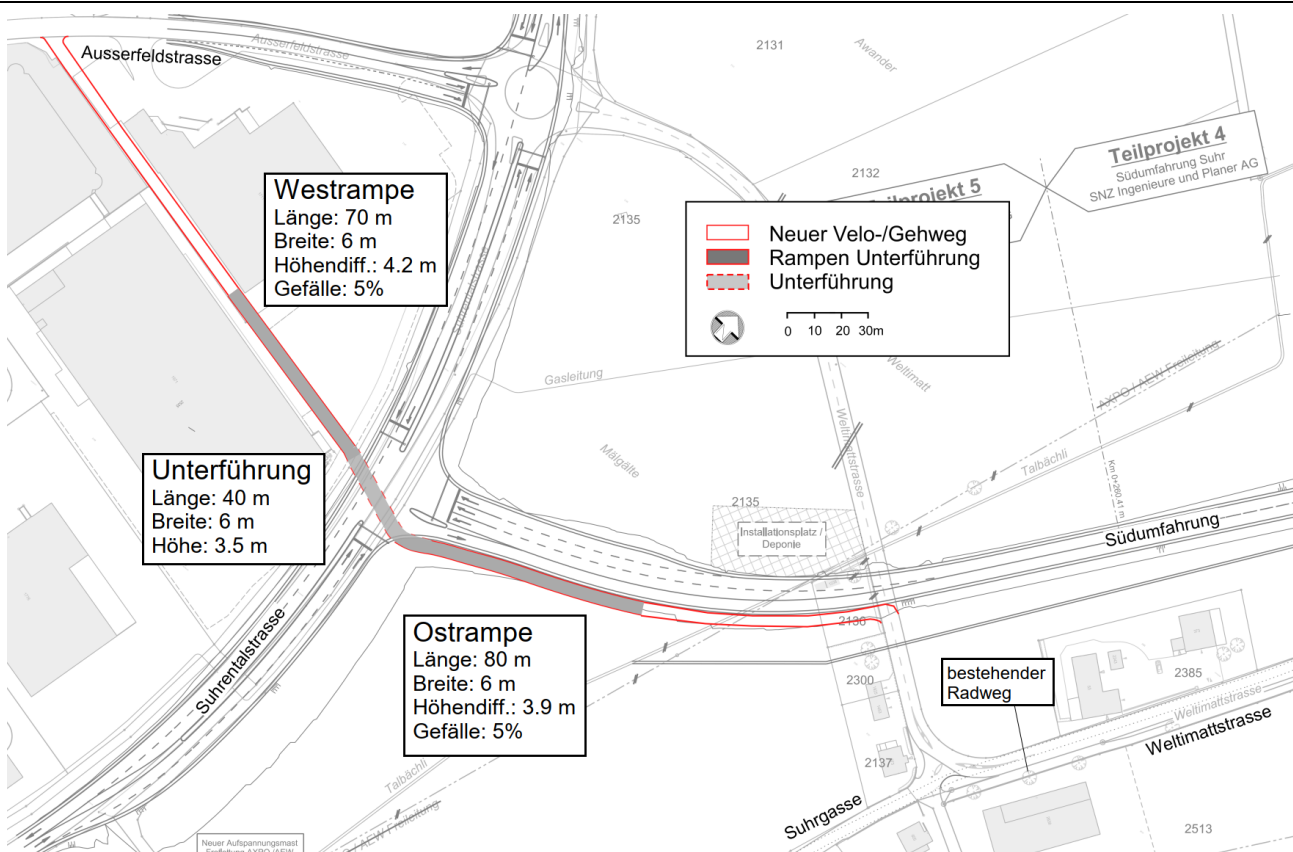
--

FVV403 **A-Horizont**

Oberentfelden, Unterführung Suhrentalstrasse / Anschluss Industriestrasse (Velo)

Kategorie: Langsamverkehr

<input type="checkbox"/> Bestandteil früheres Agglomerationsprogramm	ARE-Code	Priorität in früheren Agglomerationsprogrammen
<input type="checkbox"/> 1. Generation	-	-
<input type="checkbox"/> 2. Generation	-	-
<input type="checkbox"/> 3. Generation	-	-



Standort: 2'646'861, 1'245'237

Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Die Region Suhr und insbesondere das Suhrer Dorfzentrum sind seit Jahren einem stetig wachsenden Verkehrsaufkommen und Verkehrsüberlastung ausgesetzt. Zur Verbesserung der Situation sind eine Ost- und Südumfahrung geplant mit entsprechenden Richtplaneinträgen (Annahme: positiver Verlauf laufendes Verfahren). Um die Projekte besser aufeinander abzustimmen, laufen die Vorhaben als Gesamtplanung «VERAS – Verkehrsinfrastruktur-Entwicklung Raum Suhr». Dazu gehört auch ein umfassendes Konzept flankierender Massnahmen (FLAMA). Bestandteil des FLAMA-Konzepts sind diverse Teilmassnahmen zur Aufwertung des Veloroutennetzes auf Kantons- und Gemeindestrassen.

Heute besteht eine Netzlücke zwischen der kommunalen Veloroute auf der Industriestrasse in Oberentfelden und der kantonalen Veloroute zwischen Muhen und Suhr. Die Suhrentalstrasse K108 stellt dabei das grösste Hindernis dar. Mit der Realisierung der Südumfahrung wird ein Teil der heutigen Weltimattstrasse aufgehoben, der Anschlusskreisel an der Suhrentalstrasse wird rückgebaut. Eine Infrastruktur für Velofahrende steht somit nicht mehr zur Verfügung. Eine niveaugleiche Führung mit dem MIV via Ausserfeld-, Suhrentalstrasse und Südumfahrung Suhr weist aufgrund des grossen Verkehrsvolumens erhebliche Sicherheitsdefizite auf und wurde verworfen. Stattdessen wird eine Unterführung unter dem

Anschlussknoten der Südumfahrung hindurch vorgeschlagen, welche in den Velo-/Gehweg auf der bestehenden Weltimattstrasse endet.

Die verkehrlichen Ziele lauten wie folgt:

- Schaffung einer attraktiven, direkten und sicheren Netzergänzung zwischen Suhr/Gränichen und Oberentfelden für den Fuss- und Veloverkehr, ohne durch den MIV verursachte Wartezeiten
- Schaffung eines Infrastrukturangebots für den Veloverkehr entlang der ganzen Südumfahrung, vollständig getrennt vom MIV für ein höheres Sicherheitsgefühl und Komfort

Beschrieb der Massnahme

Die neue Verbindung beginnt bei der Ausserfeldstrasse, unmittelbar südlich der Einmündung Feldstrasse. Zwischen den Liegenschaften Ausserfeldstrasse 1 und Industriestrasse 23 hindurch verläuft der neue Velo-/Gehweg (Breite rund 3 m) in Richtung Osten. Die Unterführung unterquert den Anschlussknoten der geplanten Südumfahrung an die K108 Suhrentalstrasse. Die östliche Rampe befindet sich unmittelbar südlich der geplanten Südumfahrung. Über die verbleibende Weltimattstrasse (Sackgasse) wird, mit der entsprechenden Ausgestaltung, der Velo-/Gehweg bis zur kantonale Veloroute Suhr – Muhen fortgesetzt.

Das Bauwerk (Unterführung) hat eine lichte Breite von 6.00 m, eine lichte Höhe von 3.50 m und eine Länge von ca. 40 m. Die Rampenbauwerke werden mit 5 % Längsneigung erstellt. Dabei wird die leichte Dammlage der Suhrentalstrasse K108 (ca. 0.80 m über Terrain) ausgenutzt, um die Rampenlänge zu reduzieren.

Im Sinne einer besseren Anbindung des kommunalen Velonetzes von Oberentfelden an das kantonale Velonetz sowie für eine direktere Anbindung von Oberentfelden an Gränichen bzw. den südlichen Teil von Suhr ist der beschriebene Velo-/Gehweg als eine zweckmässige Lösung zu beurteilen. Die beschriebene Linienführung vermeidet auch die Zerschneidung von Kulturland und Fruchtfolgefächern (FFF).

Machbarkeit

Die Machbarkeit einer neuen Personen- und Velounterführung wird als möglich eingeschätzt, zumal Bereiche der zu querenden Kantonsstrasse mit dem Projekt VERAS angepasst/verbreitert werden. Gemäss ersten geologischen Erkenntnissen sind keine Probleme mit dem Baugrund zu erwarten. In weiteren Projektphasen ist zu prüfen, ob die bautechnischen Risiken durch alternative Linienführungen verringert werden können.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Agglomerationskernraum (Suhr, Entfelden): <ul style="list-style-type: none">▪ Dichtes, direktes und sicheres Veloroutennetz für Alltagsverkehr▪ Verkehrsarme/-beruhigte Stadtkerne Agglomerationskorridore (Wynen-/Suhrental): <ul style="list-style-type: none">▪ Direkte, möglichst querungsfreie und sichere Veloverbindungen▪ Aufgewertete Ortsdurchfahrten
Bezug zum Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none">▪ Bedarf nach schnellen Veloverbindungen (v.a. Korridor Suhren- und Wynental)▪ Schliessen von Netzlücken im kantonalen Veloroutennetz▪ Weitere Schwachstellen im Fuss-/Velonetz beheben
Bezug zu den Teilstrategien	<ul style="list-style-type: none">▪ TFVV1 «Kantonales Radroutennetz weiterentwickeln»▪ TFVV2 «Velovorzugsrouten umsetzen»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	<ul style="list-style-type: none">▪ Str401 «Suhr, VERAS»▪ VERAS – FLAMA Teil BGK (Str404_PA, Str407_PB)▪ VERAS – FLAMA Teil Veloverkehr (FVV404_PA, FVV408_PB)▪ VERAS – FLAMA Teil Siedlung (S402.15/17, S404.2, S404.4)

Nutzen

- WK1 Qualität Verkehrssystem: Verringerung der Reisezeiten für den Langsamverkehr sowie Erhöhung des subjektiven Sicherheitsgefühls, somit Steigerung der Attraktivität des Langsamverkehrs im Raum Oberentfelden. Durch den höheren Veloverkehrsanteil profitiert die Qualität des Gesamtverkehrssystems davon.
- WK2 Siedlungsentwicklung nach innen: Durch Qualitätsverbesserungen im Veloverkehr ergeben sich Chancen für die Zentrumsentwicklungen sowie die Entwicklung betroffener Quartiere in den Standortgemeinden.
- WK3 Verkehrssicherheit: Die Trennung des Langsamverkehrs vom MIV durch niveaufreie Querungen verringert das Konfliktpotential zwischen den Verkehrsteilnehmern. Die Fahrbahnbreite ermöglicht ein reibungsloses Passieren von Fahrrädern und Fussgängern.
- WK4 Umweltbelastung / Ressourcenverbrauch: Beitrag zur generellen Verkehrsverlagerung vom MIV auf LV bei gleichzeitig minimem zusätzlichem Bodenverbrauch. Somit weniger Lärm- und Schadstoffemissionen.

Zuständigkeiten

Federführung

ATB, Kanton

Beteiligte Stellen

Gemeinde Oberentfelden

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

- Vorstudie

Weitere Planungsschritte:

- Vorprojekte, Bauprojekte

Planungsstand: 1 2 3

Bau- und Finanzreife

Projektierung: ca. 2021

Plangenehmigung/Baubewilligung: ca. 2025

Finanzierungsplan: ca. 2025

Baubeginn: ca. 2026

Inbetriebnahme: ca. 2027

Reifegrad: 1 2

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

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

Flächenbeanspruchung

- Landerwerb innerorts: 950 m²
- Landerwerb ausserorts (FFF): 850 m²

Umweltverträglichkeit

Verbrauch von Fruchtfolgefleichen im Umfang von rund 850 m².

Kosten

Kosten (exkl. MWST)

5.6 Mio. CHF (±40%)

Finanzierung

Kostenschlüssel gemäss Strassengesetz

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- VERAS – Konzept flankierende Massnahmen, Schlussbericht Phase 1, 06.02.2020
- VERAS – Konzept flankierende Massnahmen, Bericht Phase 2, 30.03.2021
- VERAS – Vertiefungsstudie FLAMA VERAS – Technischer Bericht, SNZ, 09.02.2021

Quantitative Angaben

- Unterführung: 240 m²
- Rampenanlage: 990 m²
- Laufmeter Gehweg: 75 m
- Landerwerb innerorts: 950 m²
- Landerwerb ausserorts: 850 m²

Bemerkungen / Hinweise

- Die Unterführung soll zusammen mit den Anpassungen am Strassenkörper für die NK240 Südumfahrung Suhr erstellt werden. Die genaue Lage und Linienführung wird in weiteren Variantenstudien konkretisiert, um den grössten Nutzen für den Fuss- und Veloverkehr zu ermöglichen.
-

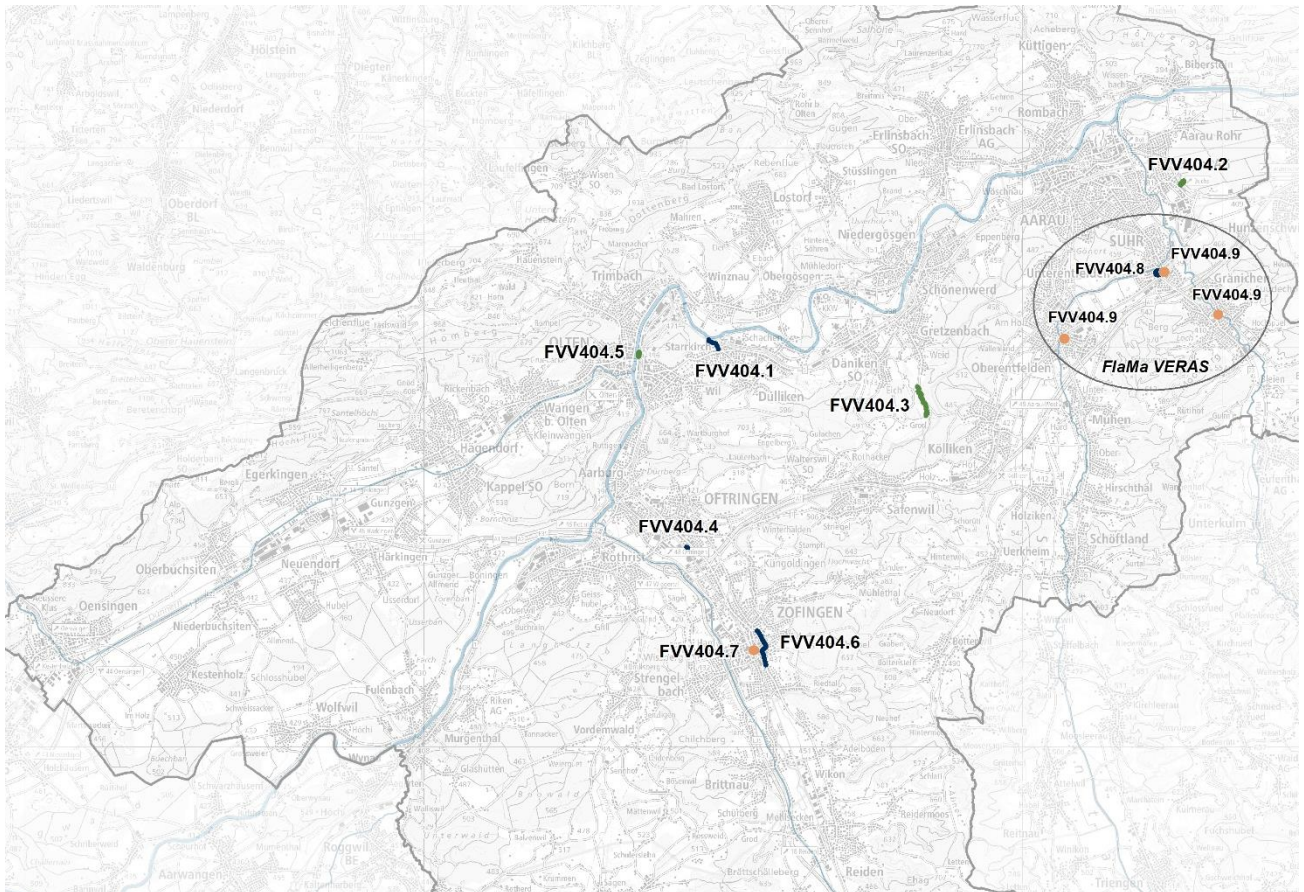
FVV404_PA

A-Horizont

Massnahmenpaket mit pauschalen Bundesbeiträgen

Kategorie: Langsamverkehr

Bestandteil früheres Agglomerationsprogramm



blau: Aufwertung Fuss-/Velowegnetz; grün: Zugänglichkeit Naherholung; orange: Veloabstellplätze

Konzeption und Zweckmässigkeit

Ausgangslage

Das Fuss- und Velowegnetz im AareLand weist in einigen Gemeinden diverse kleinere punktuelle aber auch linienhafte Schwachstellen und Netzlücken auf. Mit gezielten Massnahmen sollen diese Defizite behoben werden, um ein durchgängiges und sicheres Fuss- und Velowegnetz mit attraktiven Abstellanlagen zu erreichen.

=> Für den Teilraum Suhr / Gränichen / Oberentfelden siehe FLAMA-Gesamtkonzept (Kap. 6.6 Hauptbericht)

Konzeption und Zweckmässigkeit

Einzelne kleinere Massnahmen ergeben im Gesamtkontext ein durchgängiges und attraktives Fuss- und Velowegnetz.

Bezug zum Zukunftsbild	Agglomerationskernraum / Agglomerationskorridore: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Dichtes Netz, direkte / möglichst querungsfreie und sichere Verbindungen für Velo-Alltagsverkehr ▪ Gut zugängliche und ausreichende Veloabstellplätze an ÖV-Drehscheiben / Bahnhaltestellen
Bezug zum Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Defizite im Velonetz und punktuelle Defizite im Fusswegnetz
Bezug zu den Teilstrategien	<ul style="list-style-type: none"> ▪ TFVV1 «Kantonales Radroutennetz weiterentwickeln» ▪ TFVV4 «Fusswegnetz optimieren» ▪ TFVV5 «Zugänglichkeit von Freizeit- und Erholungsräumen sichern»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Str401 «Suhr, VERAS» für die FlaMa VERAS (FVV404.8 – FVV404.9)

Teilmassnahmen				
Nr. AP 4G	Nr. AP 1-3 / ARE-Code	Bezeichnung und Beschrieb	Federführung	Kosten (exkl. MWST)
FVV404.1	-	Dulliken, Schliessung FVV-Netzlücke zwischen Dulliken und Olten (Schäfer-Langfeld) Zwischen Dulliken und Olten besteht entlang der Aare ein attraktiver Fuss- und Radweg. Aus dem Schlüsselareal Schäfer-Langfeld (S401.2) fehlt eine direkte Anbindung an diesen Weg. Mit der Massnahme soll diese Netzlücke geschlossen werden. Vorgesehen ist ein neuer rund 350 m langer Fuss- und Radweg entlang der Bahnlinie, welcher zur bestehenden Personenunterführung führt. Der Fussweg ist im Rahmen des Gestaltungsplans ausgeschieden.	Gemeinde Dulliken	210'000
FVV404.2	-	Buchs, Fuss- und Velobrücke Suretwald (über T5) Der Nationalstrassenzubringer T5 weist eine grosse Trennungswirkung zwischen dem westlich gelegenen Siedlungsgebiet von Suhr und dem östlich gelegenen Naherholungsgebiet Suretwald aus. Es bestehen einzelne Quermöglichkeiten, welche aber für gewisse Siedlungsgebiete grosse Umwege nach sich ziehen und z.T. wenig attraktiv für den Fuss- und Veloverkehr sind. Im KGV der Gemeinde ist im Fuss- und Velowegnetz eine Netzlücke im auf der Höhe Suhrhardweg ausgewiesen. Vorgesehen ist diese Netzlücke mit einer Fuss- und Velobrücke über die Aaretalstrasse (T5) zu schliessen	Gemeinde Buchs	1'000'000
FVV404.3	-	Gretzenbach, Fuss-/Radweg zwischen Hansel und Zingg Aus dem Dorfkern von Gretzenbach gibt es dem Bachlauf folgend in Richtung Süden einen attraktiven Fuss- und Radweg durch das Naherholungsgebiet «Täli» bis zum Weiler Hansel. Anschliessend besteht eine Netzlücke in der Weiterführung in Richtung Zingg, welcher ein wichtiger Knotenpunkt des Wanderwegnetzes und Zugang zum Wald darstellt. Die alternative über die Köllikerstrasse ist wenig attraktiv. Mit der Massnahme wird der Fuss-/Radweg von der Gröderstrasse bis zum Zingg verlängert. Ein Vorprojekt liegt vor.	Gemeinde Gretzenbach	220'000

FVV404.4	-	<p>Oftringen, Schliessung FVV-Netzlücke Tychbodenstrasse - Tychfeldstrasse</p> <p>Es fehlt eine FVV-Verbindung zwischen Wohngebiet an der Tychbodenstrasse und dem Wohnquartier/Einkaufsgebiet an der Tychfeldstrasse. Heute muss ein unattraktiver Umweg über die Luzernerstrasse in Kauf genommen werden. Die Verbindung ist über Baulinien gesichert. Im KGV ist diese Verbindung als Netzlücke festgehalten. Mit der Massnahme ist die Erstellung einer 40 m langen Wegverbindung vorgesehen.</p>	Gemeinde Oftringen	100'000
FVV404.5	-	<p>Olten, Fuss- und Radweg Eggerallee (Abschnitt Ruderclub Olten)</p> <p>Der Ländiweg und die Eggerallee sind beides attraktive Uferwege entlang der Aare. Die Eggerallee wurde im AP 1G als Fuss- und Radweg ausgebaut. Auf einem kurzen Abschnitt (Höhe Ruderclub Olten) muss für ca. 150 m auf die Hauptverkehrsstrasse (Gösgerstrasse) ausgewichen werden. Mit der Massnahme soll diese Netzlücke geschlossen und eine durchgehende uferseitige Fuss-/Radverbindung von Winznau via Aaresteg zur Innenstadt mit direktem Anschluss an die Velostation geschaffen werden. Ein Vorprojekt liegt vor. Das Projekt ist mit nbo (AP 2G) koordiniert.</p>	Stadt Olten	3'000'000
FVV404.6	-	<p>Zofingen, K 104 Betriebs- und Gestaltungskonzept General-Guisanstrasse - Luzernerstrasse</p> <p>Mit entsprechenden Massnahmen werden die Verkehrssicherheit für den Schulweg und die Aufenthaltsqualität erhöht.</p>	Kanton Aargau	4'200'000
FVV404.7	-	<p>Zofingen, Neuorganisation Veloabstellplätze Bahnhofplatz Süd</p> <p>Die bestehenden Veloabstellplätze beim Bahnhof Süd (ca. 160) sind mangelhaft. Sie sollen zu Doppelstockanlagen umgebaut werden. Zudem soll eine Überdachung für grössere Velos (Cargo Bike, Velos mit Anhänger) angeboten werden.</p>	Stadt Zofingen	400'000
FVV404.8	-	<p>Suhr, Einmündung Schmittegasse (FlaMa VERAS)</p> <p>Durch eine bauliche Einengung der Schmittegasse bei der Einmündung des Velo-/Gehwegs lässt sich einerseits der MIV verlangsamen, andererseits verbessert sich so die Sichtweite vom MIV auf den Veloverkehr. Die heutigen Barrieren, welche insb. auch für Sehbehinderte eine Gefahr darstellen, werden entfernt.</p>	Gemeinde Suhr	10'000
FVV404.9	-	<p>Suhr / Gränichen / Oberentfelden, Veloabstellplätze (FlaMa VERAS)</p> <p>Das bestehende Angebot an den Bahnhöfen (AVA und SBB) soll insgesamt um etwa 70 neue Veloparkplätze erweitert werden (40 davon als Ersatz des Bestands bei Oberentfelden, Uerkenbrücke). Zusätzlich sollen alle bestehenden Veloparkplätze mit Halterungen ausgestattet werden (ca. 80 neue Halterungen). Standorte: jeweils an den Bahnhöfen.</p>	Gemeinden Suhr, Gränichen, Oberentfelden SBB	200'000
				9'340'000

Nutzen

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

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- FLAMA VERAS – Technischer Bericht (SNZ, 09.02.2021)

Quantitative Angaben

- FVV404.1 Dulliken, Schliessung FVV-Netzlücke zwischen Dulliken und Olten (Schäfer-Langfeld): 350 m
- FVV404.2 Buchs, Fuss- und Velobrücke Suretwald (über T5): ca. 500 m²
- FVV404.3 Gretzenbach, Fuss-/Radweg zwischen Hansel und Zingg: 850 m
- FVV404.4 Oftringen, Schliessung FVV-Netzlücke Tychbodenstrasse – Tychfeldstrasse: 40 m
- FVV404.5 Olten, Fuss- und Radweg Eggerallee (Abschnitt Ruderclub Olten): 184 m
- FVV404.6 Zofingen, K 104 Betriebs- und Gestaltungskonzept General-Guisanstrasse – Luzernerstrasse: 25'000 m²
- FVV404.7 Zofingen, Neuorganisation Veloabstellplätze Bahnhofplatz Süd: ca. 290 Abstellplätze (vorab Doppelstöcker); Schaffung von verschiedenen Freiflächen für Spezialbikes (wie z.B. Cargobikes und solche mit Anhänger)
- FVV404.8 Suhr, Einmündung Schmittgasse (FlaMa VERAS): 20 m² (eine Insel)
- FVV404.9 Suhr / Gränichen / Oberentfelden – Veloabstellplätze (FlaMa VERAS): Veloständer: 80 Stk.; Gedeckte Veloabstellplätze: 70 Stk.

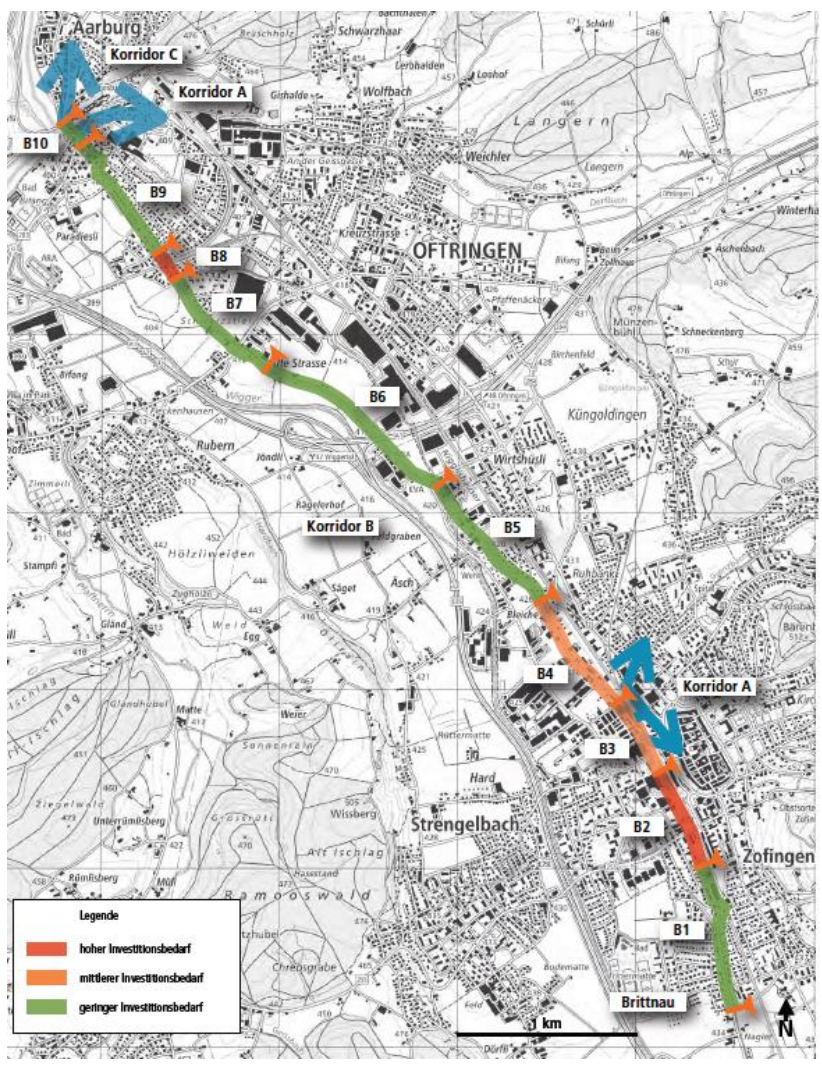
=> siehe auch Excel-Tabelle zu den Sachinformationen

Bemerkungen / Hinweise

--

FVV405 **B-Horizont**
Velovorzugsrouten Zofingen - Olten, Abschnitt Zofingen - Aarburg (westlich der Bahnlinie, Korridor B)
Langsamverkehr

<input type="checkbox"/> Bestandteil früheres Agglomerationsprogramm	ARE-Code	Priorität in früheren Agglomerationsprogrammen
<input type="checkbox"/> 1. Generation	-	-
<input type="checkbox"/> 2. Generation	-	-
<input type="checkbox"/> 3. Generation	-	-



Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Im AareLand soll in den potenzialstarken Korridoren ein Netz mit Velovorzugsrouten entstehen. Eine etappenweise Realisierung ist vorgesehen. Bereits im Rahmen des AP3 wurden erste Abschnitte eingereicht (Abschnitt Aarau -Olten). Der Kanton Aargau hat für den Raum Zofingen - Oftringen - Aarburg -(Olten) ein hohes Potenzial für Velovorzugsrouten festgestellt (Potenzialabschätzung Velovorzugsrouten Kt. Aargau, BVU AG, 24. März 2016). Dieses Massnahmenblatt behandelt die Velovorzugsrouten zwischen Zofingen - Olten im Abschnitt Zofingen - Aarburg. Mit einer Vorstudie wurde die Linieneinführung und Machbarkeit konkretisiert. Aufgrund der Potenzialanalyse, der räumlichen Situation (trennende Elemente und Siedlungsstruktur) werden zwei Korridore zwischen Zofingen und Aarburg weiterverfolgt.

Beschrieb der Massnahme

Mit der Massnahme ist die Umsetzung der Velovorzugsroute zwischen Zofingen und Aarburg westlich der Bahnlinie ange-dacht. Der Korridor ist rund 6.5 km lang. Auf verschiedenen Abschnitten entlang des Korridors sind Infrastruktur-massnahmen vorgesehen, um die Standards der Velovorzugsroute erreichen zu können. In der Vorstudie sind die einzel-nen Massnahmen beschrieben.

Machbarkeit

Im Rahmen der Vorstudie die Machbarkeit dargelegt. Dabei wurden entlang des Korridors jeweils unterschiedliche Vari-anten (v.a. der Linienführung) geprüft und für die einzelnen Abschnitte die Kosten geschätzt.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Agglomerationskernraum / Agglomerationskorridore: <ul style="list-style-type: none">▪ Dichtes Netz, direkte / möglichst querungsfreie und sichere Verbindungen für Velo-Alltagsverkehr
Bezug zum Handlungsbedarf	▪ Bedarf an schnellen Veloverbindungen zwischen den Zentren und aus den Agglome-rationskorridoren in die Zentren
Bezug zu den Teilstrategien	▪ TFVV2 «Velovorzugsrouten umsetzen»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	▪ FVV401 «Velovorzugsroute Zofingen - Olten, Abschnitt Zofingen - Aarburg (östlich der Bahnlinie, Korridor A)» ▪ FVV406 «Velovorzugsroute Aarau – Olten»

Nutzen

WK1	Mit der Velovorzugsroute werden Schwachstellen behoben und eine direkte Verbindung geschaffen. Die Vernet-zung für den LV wird verbessert und die Attraktivität entsprechend gesteigert. Die Qualität des Gesamtverkehrs-systems profitiert davon.
WK2	Eine direkte und attraktive Verbindung der Zentren unterstützt eine nachhaltige und verdichtete Siedlungsent-wicklung. Die Vernetzung der inneren Verdichtung kann damit sichergestellt werden.
WK3	Die Realisierung einer Ergänzungsstrecke für den Veloverkehr, sowie deutlich markierte Zeichen entlang des We-ges, führen zu mehr Sicherheit für die Velofahrer.
WK4	Durch die direkte Verbindung der Zentren wird der Modalsplit verbessert und es besteht ein grösserer Anreiz, das Velo zu benutzen.

Zuständigkeiten

Federführung

Kanton Aargau, BVU

Beteiligte Stellen

Stadt Zofingen, Gemeinde Aarburg, Gemeinde Oftringen, Regionalverband zofingenregio

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

- Potenzialstudie
- Vorstudie

Bau- und Finanzreife

Projektierung:	2026
Plangenehmigung/ Baubewilligung:	2027
Baubeginn:	2028

Weitere Planungsschritte:	Inbetriebnahme:	2029
<ul style="list-style-type: none">▪ Richtplaneintrag▪ Vorprojekt▪ Bauprojekt	Reifegrad: <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2	
Planungsstand: <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3		

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz) <input type="checkbox"/> Keine Information <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) <i>Der Kt AG überarbeitet aktuell sein Richtplankapitel M Verkehr. Im neuen Richtplankapitel werden VVR als Bestandteil des kantonalen Radroutennetzes aufgenommen. Das überarbeitete Richtplankapitel wird gegen Ende 2021 dem Grossen Rat zur Genehmigung vorgelegt.</i>	Flächenbeanspruchung Die Vorzugsroute verläuft in der Regel im bebauten Gebiet und auf bebauten Flächen. Es sind keine FFF oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen.
---	---

Umweltverträglichkeit
Die Vorzugsroute verläuft im auf bestehenden Flächen im Siedlungsgebiet. Es sind keine spezifischen Auswirkungen bekannt, welche eine vertiefte Auseinandersetzung mit der Umweltverträglichkeit bedingen.

Kosten

Kosten 13 Mio. CHF (exkl. MwSt.) Genauigkeit: +/-40% Stand: 08.2019	Finanzierung Kanton Aargau
---	--------------------------------------

Sonstiges

- Literatur / Grundlagendokumente**
- Kanton Aargau, Potenzialabschätzung Velovorzugsrouten, 2016
 - Velovorzugsrouten Raum Zofingen, Vorstudie, 2019
 - Vertiefungsstudie Velovorzugsroute Wiggertal, Schlussbericht, Variantenbeurteilung und Kosten-Nutzen-Analyse, 30. März 2021
- Weitere Grundlagen:*
- Kommunalen Gesamtplan Verkehr Oftringen, Entwurf Januar 2019

Quantitative Angaben
--

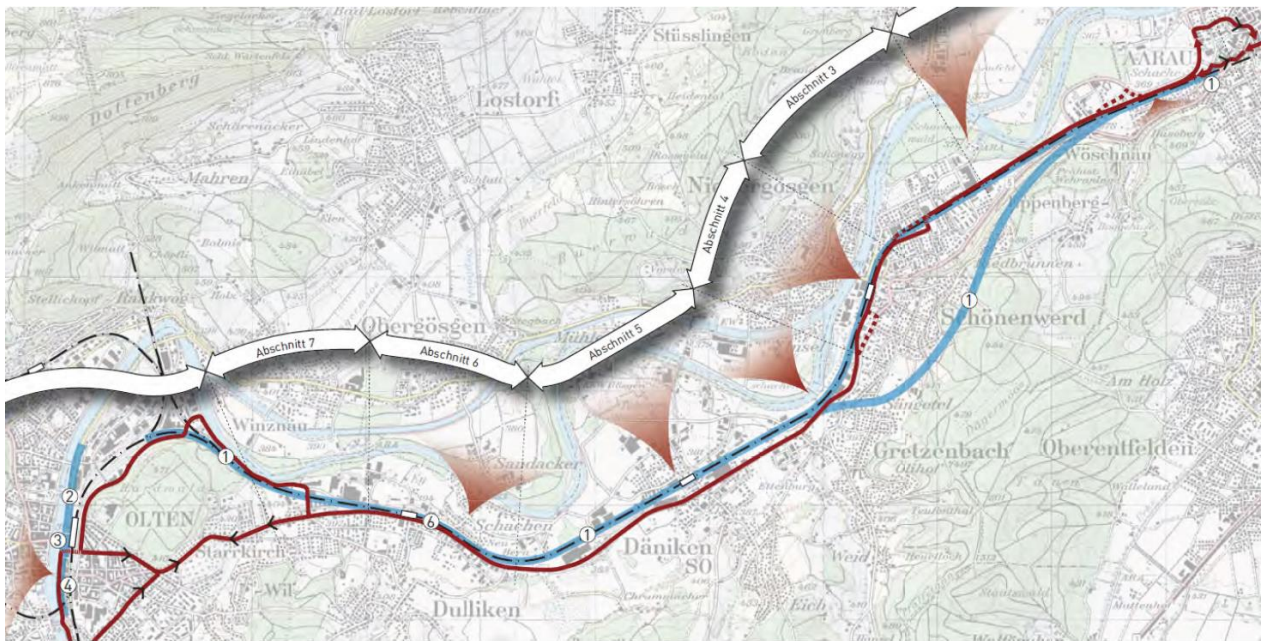
Bemerkungen / Hinweise
--

FVV406 **B-Horizont**

Velovorzugsroute Aarau - Olten

Kategorie: Langsamverkehr

<input checked="" type="checkbox"/> Bestandteil früheres Agglomerationsprogramm	ARE-Code	Priorität in früheren Agglomerationsprogrammen
<input type="checkbox"/> 1. Generation	-	-
<input checked="" type="checkbox"/> 2. Generation: Nr. LV1B	2581.2.041	B
<input checked="" type="checkbox"/> 3. Generation: Nr. FVV314B	2581.3.014	B



Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Heute bestehen keine direkten Velo- und Fusswegverbindungen zwischen Olten – Winznau und Dulliken – Winznau. Die Niederämterstrasse in Dulliken weist einen durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) von über 15'000 Fahrzeugen auf. Bei diesem hohen Verkehrsaufkommen ist eine Ergänzungstrecke anzustreben. Das Nutzerpotenzial ist aufgrund der Siedlungsdichte hoch.

Ziel der Massnahme ist die Realisierung einer Ergänzungstrecke für den Velo-Pendlerverkehr zwischen Aarau und Olten südlich der Aare.

Beschrieb der Massnahme

Es wird eine Ergänzungstrecke für den Veloverkehr von Olten nach Aarau realisiert. Je nach Ortschaft sind Radstreifen und Radwege, bauliche Anpassungen (u.a. Beläge), Umgestaltung von Knotenbereichen sowie Signalisationen und Markierungen vorzusehen.

Machbarkeit

Im Rahmen der Vorstudie ist die Machbarkeit dargelegt. Dabei wurden entlang des Korridors jeweils unterschiedliche Varianten (v.a. der Linienführung) geprüft und für die einzelnen Abschnitte die Kosten geschätzt.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Agglomerationskernraum / Agglomerationskorridore: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Dichtes Netz, direkte / möglichst querungsfreie und sichere Verbindungen für Velo-Alltagsverkehr
Bezug zum Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bedarf an schnellen Veloverbindungen zwischen den Zentren und aus den Agglomerationskorridoren in die Zentren
Bezug zu den Teilstrategien	<ul style="list-style-type: none"> ▪ TFVV2 «Velovorzugsrouten umsetzen»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ FVV401 «Velovorzugsroute Zofingen - Olten, Abschnitt Zofingen - Aarburg (östlich der Bahnlinie, Korridor A)» ▪ FVV405 «Velovorzugsroute Zofingen – Aarburg (westlich Bahnlinie, Korridor B)»

Nutzen

WK1	Mit der Velovorzugsroute werden Schwachstellen behoben und eine direkte Verbindung geschaffen. Die Vernetzung für den LV wird verbessert und die Attraktivität entsprechend gesteigert. Die Qualität des Gesamtverkehrsystems profitiert davon.
WK2	Die erhöhte Sicherheit der Strecke senkt den Anteil des MIV auf der Niederämterstrasse und erhöht dadurch die Qualität des öffentlichen Raumes bei Dulliken.
WK3	Die Realisierung einer Ergänzungsstrecke für den Veloverkehr, sowie deutlich markierte Zeichen entlang des Weges, führen zu mehr Sicherheit für die Velofahrer.
WK4	Durch die direkte Verbindung zum Zentrum Olten wird der Modalsplit verbessert und es besteht ein grösserer Anreiz, das Velo zu benutzen.

Zuständigkeiten

Federführung	Beteiligte Stellen
Kanton Solothurn (Amt für Verkehr und Tiefbau)	Kanton Aargau, Olten, Dulliken, Däniken, Gretzenbach, Schönenwerd, Eppenberg-Wöschnau, Winznau

Realisierung

Planungsstand	Bau- und Finanzreife
Bisherige Planungsschritte: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Vorstudie 2016 	Projektierung: Plangenehmigung/ Baubewilligung: Finanzierungsplan:
Weitere Planungsschritte: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Vorprojekt ▪ Bauprojekt 	Baubeginn: ab 2028 Inbetriebnahme:
Planungsstand: <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3	Reifegrad: <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

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

Flächenbeanspruchung

Die Vorzugsroute verläuft in der Regel im bebauten Gebiet und auf bebauten Flächen. Es sind keine FFF oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen.

Umweltverträglichkeit

Die Vorzugsroute verläuft im auf bestehenden Flächen im Siedlungsgebiet. Es sind keine spezifischen Auswirkungen bekannt, welche eine vertiefte Auseinandersetzung mit der Umweltverträglichkeit bedingen.

Kosten

Kosten

15 Mio. CHF (exkl. MwSt.)
Genauigkeit: +/-30%
Stand: 2020

Finanzierung

Kostenteiler zu definieren

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Korridorstudie Veloschnellroute Aarburg - Olten - Aarau, Kt. So, 2016
- Kanton Aargau, Potenzialabschätzung Velovorzugsrouten, 2016

Quantitative Angaben

--

Bemerkungen / Hinweise

--

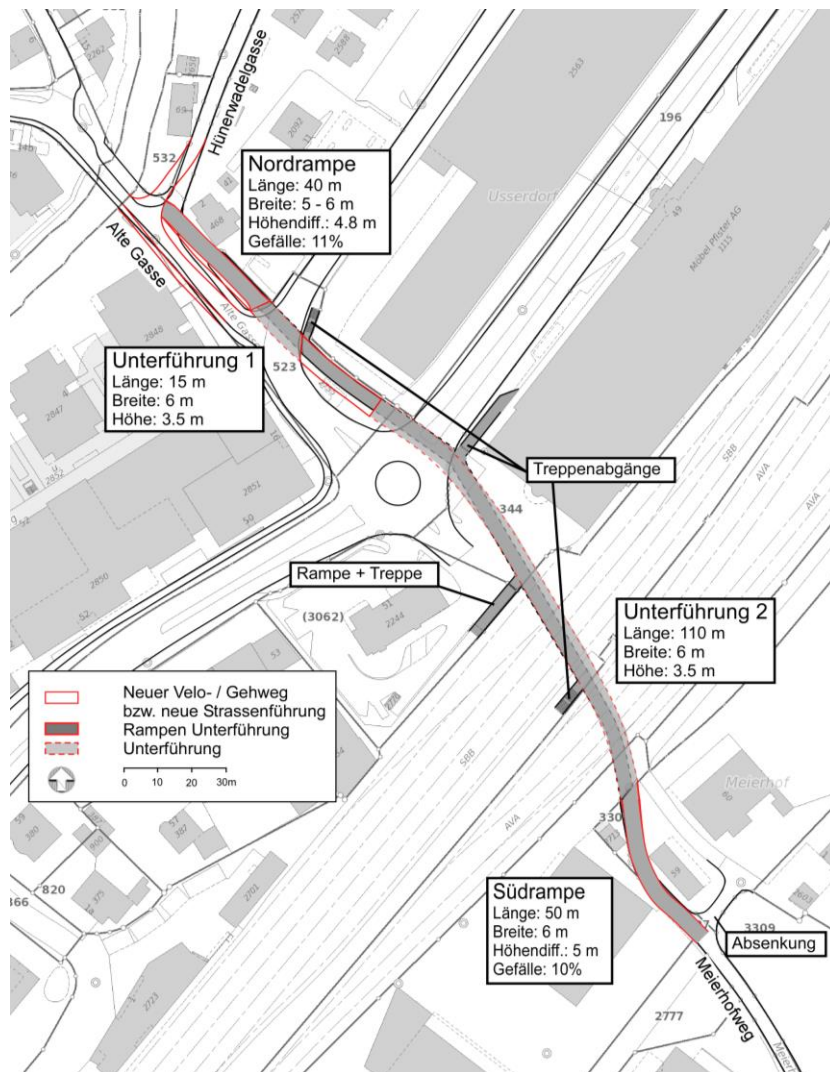
FVV407

B-Horizont

Suhr, Veloführung Unterführung Möbel Pfister

Kategorie: Langsamverkehr

<input type="checkbox"/> Bestandteil früheres Agglomerationsprogramm	ARE-Code	Priorität in früheren Agglomerationsprogrammen
<input type="checkbox"/> 1. Generation	-	-
<input type="checkbox"/> 2. Generation	-	-
<input type="checkbox"/> 3. Generation	-	-



Standort: 2'648'726, 1'247'072

Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Die Region Suhr und insbesondere das Suhrer Dorfzentrum sind seit Jahren einem stetig wachsenden Verkehrsaufkommen und Verkehrsüberlastung ausgesetzt. Zur Verbesserung der Situation sind eine Ost- und Südumfahrung geplant mit entsprechenden Richtplaneinträgen (Annahme: positiver Verlauf laufendes Verfahren). Um die Projekte besser aufeinander abzustimmen, laufen die Vorhaben als Gesamtplanung «VERAS – Verkehrsinfrastruktur-Entwicklung Raum Suhr». Dazu gehört auch ein umfassendes Konzept flankierender Massnahmen (FLAMA). Bestandteil des FLAMA-Konzepts sind diverse Teilmassnahmen zur Aufwertung des Velonetzes auf Kantons- und Gemeindestrassen.

Ein zentrales Element im Velonetz der Gemeinde Suhr und der Region ist die Unterführung der Bernstrasse Ost beim Möbel Pfister. Sie ist die einzige Querungsmöglichkeit der Bahngleise östlich des Bahnhofs und die einzige niveaufreie Querung in Suhr. Sie übernimmt damit eine wichtige Rolle im Langsamverkehrsnetz der Gemeinde und der Region. Die Unterführung unterquert auf einer Länge von ca. 140 m sowohl das Bahntrasse und die Bernstrasse Ost. Das gesamte Bauwerk erstreckt sich über eine Länge von etwa 230 m und hat einen Regelquerschnitt von 4 m Breite und rund 2.40 m lichte Höhe. Es verfügt über sechs Zugänge (davon vier Rampen) und bietet unter anderem auch einen direkten Zugang zum Mittelperron des Bahnhofs Suhr. Die Unterführung ist Teil der kantonalen Veloroute zwischen Aarau und Gränichen. Zudem mündet die kantonale Veloroute von Lenzburg/Hunzenschwil ebenfalls in die Unterführung.

Die aktuelle Ausgestaltung der Unterführung entspricht nicht den gängigen Normen. Die Unterführung ist untermässig (Breite und Höhe), wodurch es zu Gefahrenstellen und einer mangelhaften Übersichtlichkeit kommt. Die Rampenbauwerke sind sehr steil, aus Gründen der Verkehrssicherheit mussten Hindernisse eingebaut werden, welche Velofahrende zu einer Temporeduktion zwingen. Mit dem Neubau der Unterführung sind die bestehenden sicherheitsrelevanten Defizite zu beheben und die Attraktivität zu verbessern.

Die verkehrlichen Ziele lauten wie folgt:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr in der Unterführung
- Aufwertung der Personenunterführung für ein höheres subjektives Sicherheitsempfinden
- Steigerung der Attraktivität der Unterführung für den Fuss- und Veloverkehr (weniger Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmenden), potenziell Erhöhung des Modal-Splits Velo auf der Route Gränichen – Suhr - Aarau

Beschrieb der Massnahme

Zur Erhöhung der Sicherheit der Unterführung wird die Unterführung an bestehender Lage neu gebaut. Eine Anpassung resp. Verbreiterung ist der bestehenden Unterführung ist aus bautechnischen Gründen nicht möglich resp. zu empfehlen. Die lichte Höhe wird von 2.40 m auf 3.50 m erhöht. Durch eine Vergrösserung der Kurvenradien auf 30 m und eine Trennung von Fuss- und Veloverkehr können die Konflikte vermieden und die Verkehrssicherheit gewährleistet werden. Aufgrund der knappen Platzverhältnisse (Gewässerraum Suhr, Gestaltungsplan Bahnhof Süd inkl. Trafostation) mitten im Siedlungsgebiet können die Rampenneigungen gemäss Norm auch zukünftig nicht überall eingehalten werden.

Die Nordrampe wird von heute ca. 20 m auf ca. 40 m verlängert, dazu muss der Anschluss der Hünerwadelgasse Richtung Norden verschoben werden. Das Gefälle der neuen Nordrampe beträgt 11 %. In der nächsten Projektphase ist eine Abwägung zwischen lichter Höhe der Unterführung und der Rampenneigung erforderlich.

Die Südrampe wird auf ca. 50 m verlängert und erreicht damit ein Gefälle von 10 %. Die aufgrund der äusseren Randbedingungen gewählt Linienführung mit Richtungsänderungen reduzieren die erforderliche Anhaltesichtweite auf ca. 15 m ($v = \text{ca. } 20 \text{ km/h}$ abwärts), sodass Massnahmen zur Reduktion der Geschwindigkeiten der Velofahrenden notwendig sind. Die Zufahrt zum Meierhofweg 1 muss aufgrund der Lage der neuen Rampe leicht angepasst werden. Das neue Rampenbauwerk erfüllt die Anforderungen der Norm nicht, jedoch ist dies aufgrund der Notwendigkeit des Einhaltens der Rahmenbedingungen aus dem Gestaltungsplans Bahnhof Süd als zweckmässig zu beurteilen.

Der Anschluss an die kantonale Radroute nach Hunzenschwil erfolgt neu ebenerdig im Zusammenhang mit dem BGK Bernstrasse Ost.

Machbarkeit

Die Machbarkeit einer neuen Personen- und Velounterführung wird als möglich, jedoch aufgrund des Bahntrassees als sehr anspruchsvoll eingeschätzt. Gemäss ersten geologischen Erkenntnissen sind keine Probleme mit dem Baugrund zu erwarten. In weiteren Projektphasen ist zu prüfen, ob die bautechnischen Risiken durch alternative Linienführungen verringert werden können.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Agglomerationskernraum (Suhr, Entfelden): <ul style="list-style-type: none"> ▪ Dichtes, direktes und sicheres Veloroutennetz für Alltagsverkehr ▪ Verkehrsarme/-beruhigte Stadtkerne Agglomerationskorridore (Wynen-/Suhrental): <ul style="list-style-type: none"> ▪ Direkte, möglichst querungsfreie und sichere Veloverbindungen ▪ Aufgewertete Ortsdurchfahrten
Bezug zum Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bedarf nach schnellen Veloverbindungen (v.a. Korridor Suhren- und Wynental) ▪ Schliessen von Netzlücken im kantonalen Veloroutennetz ▪ Weitere Schwachstellen im Fuss-/Velonetz beheben
Bezug zu den Teilstrategien	<ul style="list-style-type: none"> ▪ TFVV1 «Kantonales Radroutennetz weiterentwickeln» ▪ TFVV2 «Velovorzugsrouten umsetzen»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Str401 «Suhr, VERAS» ▪ VERAS – Pauschalpaket LV (FVV404_PA, FVV408_PB) ▪ VERAS – FLAMA Teil Siedlung (S402.15/17, S404.2, S404.4)

Nutzen

WK1	Qualität Verkehrssystem: Inwertsetzung der Strassenverkehrsreduktion infolge Ost- und Südumfahrung für den Veloverkehr; Aufwertung der grossräumigen Veloverbindungen auf den Nord-Süd- und West-Ost Verbindungen via Suhr bei gleichzeitiger Arrondierung des kommunalen Ergänzungsnetzes.
WK2	Siedlungsentwicklung nach innen: Durch Qualitätsverbesserungen im Veloverkehr ergeben sich Chancen für die Zentrumsentwicklungen sowie die Entwicklung betroffener Quartiere in den Standortgemeinden. Die verbesserten grossräumigen Verbindungen bringen auch Nutzen für die über die Standortgemeinden hinausgehenden Korridoräste Wynen- und Suhrental.
WK3	Verkehrssicherheit: Erhöhter Sicherheitsstandard auf den betroffenen Abschnitten
WK4	Umweltbelastung / Ressourcenverbrauch: Beitrag zur generellen Verkehrsverlagerung vom MIV auf LV bei gleichzeitig kleinem zusätzlichem Bodenverbrauch. Somit weniger Lärm- und Schadstoffemissionen.

Zuständigkeiten

Federführung	Beteiligte Stellen
ATB, Kanton Aargau	Gemeinde Suhr

Realisierung

Planungsstand	Bau- und Finanzreife	
Bisherige Planungsschritte:	Projektierung:	ca. 2024
▪ Vorstudie	Plangenehmigung/Baubewilligung:	ca. 2027
	Finanzierungsplan:	ca. 2027
Weitere Planungsschritte:	Baubeginn:	ca. 2028
▪ Vorprojekte, Bauprojekte	Inbetriebnahme:	ca. 2030
Planungsstand: <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3	Reifegrad: <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2	

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

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

Flächenbeanspruchung

Landerwerb innerorts: 380 m²

Umweltverträglichkeit

Kein Verbrauch von Fruchtfolgeflächen, da innerorts.

Voraussichtlich Befestigung von heute begrünten Flächen im Innerortsbereich notwendig.

Tangierung Gewässerschutzbereich ist bei Vertiefung zu prüfen.

Kosten

Kosten (exkl. MWST)

17.0 Mio. CHF (±40%)

Finanzierung

Kostenschlüssel gemäss Strassengesetz

Sonstiges

Literatur / Grundlegendokumente

- VERAS – Konzept flankierende Massnahmen, Schlussbericht Phase 1, 06.02.2020
- VERAS – Konzept flankierende Massnahmen, Bericht Phase 2, 30.03.2021
- VERAS – Vertiefungsstudie FLAMA VERAS – Technischer Bericht, SNZ, 09.02.2021

Quantitative Angaben

- Unterführung: 900 m²
- Rampenanlage: 660 m²
- Laufmeter Strasse: 80 m
- Laufmeter Gehweg: 80 m
- Treppenanlagen: 4 Stk.
- Landerwerb innerorts: 380 m²

Bemerkungen / Hinweise

- In der nächsten Projektphase ist eine Abwägung zwischen lichter Höhe der Unterführung und der Rampenneigung erforderlich. Weiter wird im Rahmen eines Wettbewerbs geprüft, ob mit einer geeigneteren Linienführung unter Einbezug der angrenzenden Drittplanungen die Zwängungen minimiert und die Rampenneigungen und Projektrisiken reduziert werden können.

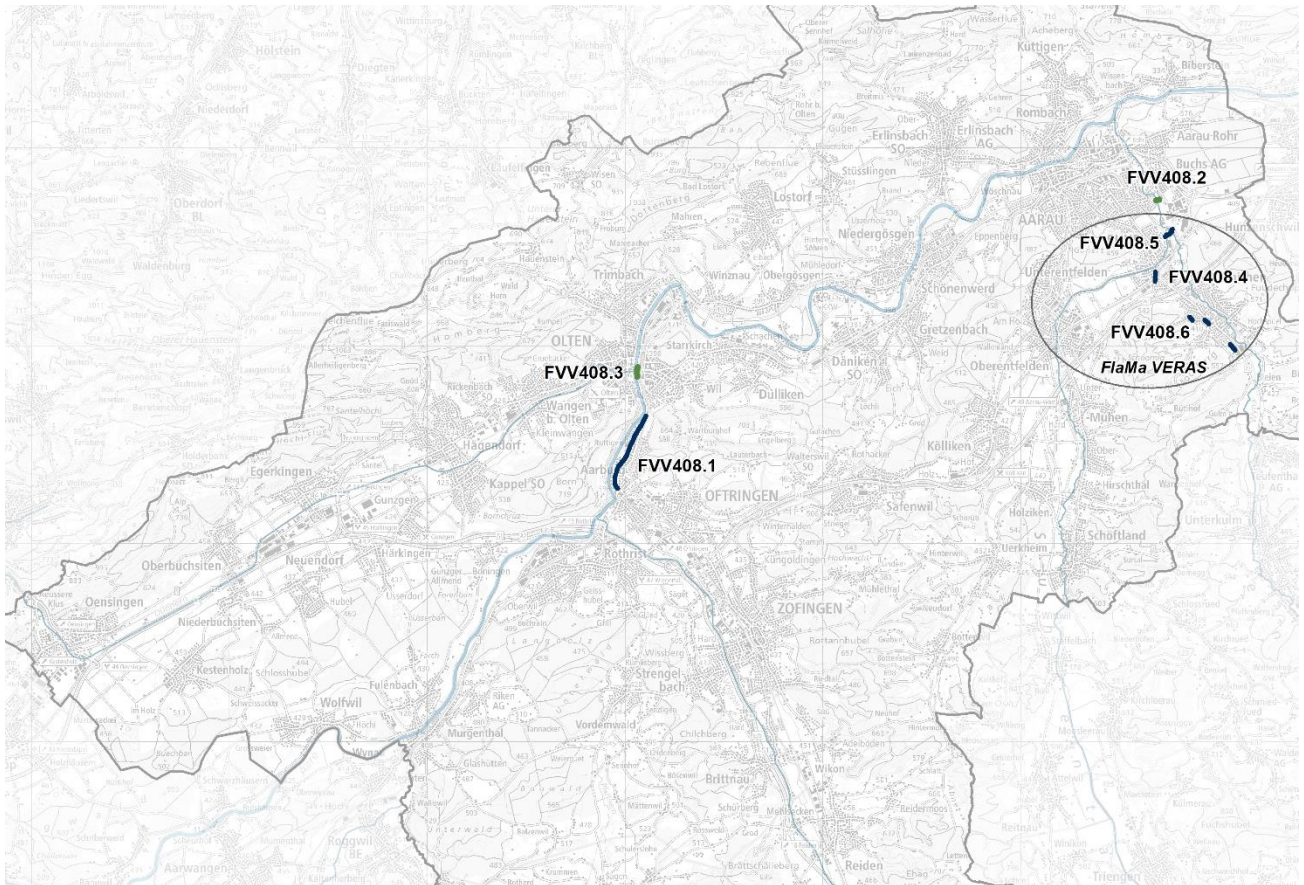
FVV408_PB

B-Horizont

Massnahmenpaket mit pauschalen Bundesbeiträgen

Kategorie: Langsamverkehr

Bestandteil früheres Agglomerationsprogramm (teilweise, siehe Teilmassnahmen unten)



blau: Aufwertung Fuss-/Velowegnetz; grün: Zugänglichkeit Naherholung

Konzeption und Zweckmässigkeit

Ausgangslage

Das Fuss- und Velowegnetz im AareLand weist in einigen Gemeinden diverse kleinere punktuelle aber auch linienhafte Schwachstellen und Netzlücken auf. Mit gezielten Massnahmen sollen diese Defizite behoben werden, um ein durchgängiges und sicheres Fuss- und Velowegnetz mit attraktiven Abstellanlagen zu erreichen.

=> Für den Teilraum Suhr / Gränichen / Oberentfelden siehe FLAMA-Gesamtkonzept (Kap. 6.6 Hauptbericht)

Konzeption und Zweckmässigkeit

Einzelne kleinere Massnahmen ergeben im Gesamtkontext ein durchgängiges und attraktives Fuss- und Velowegnetz.

Bezug zum Zukunftsbild	Agglomerationskernraum / Agglomerationskorridore: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Dichtes Netz, direkte / möglichst querungsfreie und sichere Verbindungen für Velo-Alltagsverkehr ▪ Gut zugängliche und ausreichende Veloabstellplätze an ÖV-Drehscheiben / Bahnhaltestellen
Bezug zum Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Defizite im Velonetz und punktuelle Defizite im Fusswegnetz
Bezug zu den Teilstrategien	<ul style="list-style-type: none"> ▪ TFVV1 «Kantonales Radroutennetz weiterentwickeln» ▪ TFVV4 «Fusswegnetz optimieren» ▪ TFVV5 «Zugänglichkeit von Freizeit- und Erholungsräumen sichern»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Str401 «Suhr, VERAS» für die FlaMa VERAS (FVV408.4 – FVV408.6) ▪ FVV404_PA Pauschalpaket LV A-Horizont ▪ FVV313A Aarburg/Olten, Fuss und Veloverkehrsverbindung Aarburg-Olten ▪ Unterstützt das Schlüsselareal Aarburg Nord (S402.6)

Teilmassnahmen				
Nr. AP 4G	Nr. AP 1-3 / ARE-Code	Bezeichnung und Beschrieb	Federführung	Kosten (exkl. MWST)
FVV408.1	2581.3.012	Aarburg, Fuss- und Veloverkehrsnetz Aarburg Nord Aarburg Nord stellt ein Schlüsselareal der Siedlungsentwicklung dar. Allerdings weist das Fuss- und Velowegnetz noch Mängel auf, welche dazu führen, dass das Potenzial nicht ausgeschöpft werden kann. In der Massnahme vorgesehen sind die Umgestaltung der Quartier-Sammelstrasse zu einer für den Fuss- und Veloverkehr orientierten Strasse sowie die Ausgestaltung der Netzanschlüsse im Norden und Süden.	Gemeinde Aarburg	1'500'000
FVV408.2	-	Buchs, Fuss-/Velobrücke Lochweier Der Flussraum entlang der Suhre und das Gebiet Lochweier stellen ein wichtiges Naherholungsgebiet dar. Die bestehende Fuss- Velobrücke ist dabei ein zentrales Netzelement im Zugang zu diesem Naherholungsgebiet aber auch als Bindeglied zwischen den östlichen und westlichen Siedlungsgebieten. Die bestehende Brücke ist sanierungsbedürftig. Mit der Massnahme soll die Brücke ersetzt und die Verbindung aufgewertet werden.	Gemeinde Buchs	400'000
FVV408.3	-	Olten, Fuss- und Radweg Ländiweg (Abschnitt Süd) Die Stadt Olten verfolgt die schrittweise Aufwertung des rechten Aareufers als zentralen Freiraum und den Ausbau des Uferweges für den Fuss- und kombinierten Radverkehr. Kernstück bildet die Attraktivierung Ländiweg im Abschnitt Bahnhofplatz bis Schwanenmätteli, welche mit eigenmitteln in den Jahren 2022-23 realisiert wird. Mit der Massnahme wird das Schlusstück im Abschnitt Schwanenmätteli bis Gäubahnlinie realisiert. Die Verträglichkeit des Fuss- und Radverkehrs kann vorab auf dem nördlichen Ländiweg und im Projekt nbo (AP 2G) erprobt werden. Realisierung ab 2028.	Stadt Olten	3'000'000

FVV408.4	-	<p>Suhr, Veloführung Querung Helgenfeldweg / Bernstrasse (FlaMa VERAS)</p> <p>Der bestehende Wartebereich zwischen Bahn- und Strassenbereich ist zu klein, weshalb es bei geschlossener Bahnschranke zu kritischen Situationen kommen kann. Mit einer Neugestaltung des Velo- und Fussgängerübergangs Bernstrasse West sowie des Bahnübergangs soll insb. der Aufstellbereich zwischen Bernstrasse West und dem Bahntrasse vergrössert und die heikle Situation entschärft werden.</p>	Gemeinde Suhr	1'000'000
FVV408.5	-	<p>Suhr / Buchs, Veloführung Suhr Wynecenter / Wynefeld (FlaMa VERAS)</p> <p>Die neue kantonale Route zwischen Suhr und Buchs führt via Bühlstrasse über einen Umweg zum Wynecenter. Für eine schnellere und direktere Verbindung soll eine neue kommunale Route via Sonnmatt-/Mühlematt-/Wiesen-/Neuer Badi- und Kanalweg führen.</p>	Gemeinde Suhr	10'000
FVV408.6	-	<p>Gränichen, Veloführung Querverbindung West (FlaMa VERAS)</p> <p>Auf der westlichen Talseite soll eine Nord-Süd-Quartierverbindung angeboten werden. Um auch für ungeübte Velofahrende eine attraktive Route anzubieten, sind mehrere Teilmassnahmen nötig.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Lückenschluss zwischen Schützenweg und Moortalstrasse: Ein 240 m langes Teilstück soll als Velo-/Gehweg neu erstellt. Die Schliessung dieser Netzlücke (heute Landwirtschaftsfläche) ist unabdingbar für eine Führung abseits der Kantonsstrasse. ▪ Lückenschluss zwischen Lochgasse und Gänstelstrasse via Schulareal: Dieses Teilstück soll durch das Schulareal führen und wird während dem Umbau des Schulareals realisiert. Während Schulzeiten soll nur im Schritttempo gefahren werden können. ▪ Lückenschluss Gänstelquartier: Das Gänstelquartier ist heute nur durch einen schmalen (1.40 m Breite) Fussgängerweg in Nord-Süd-Richtung durchquerbar. Die sich aktuell im Bau befindliche Überbauung zwischen Maten- und Gänstelstrasse erlaubt es, einen Veloweg in Nord-Süd-Richtung zu integrieren. 	Gemeinde Gränichen	650'000
				6'560'000

Nutzen

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

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

--

Quantitative Angaben

--

Bemerkungen / Hinweise

--

FVV409_E

AE

Analyse kantonales Radroutennetz Kanton Aargau

<input type="checkbox"/> Bestandteil früheres Agglomerationsprogramm	ARE-Code	Priorität in früheren Agglomerationsprogrammen
<input type="checkbox"/> 1. Generation	-	-
<input type="checkbox"/> 2. Generation	-	-
<input type="checkbox"/> 3. Generation	-	-



Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage / Zielsetzung

Das im Jahr 2002 per Richtplaineintrag festgelegte kantonale Veloroutennetz wurde in den letzten Jahren schrittweise umgesetzt und ist weitgehend vorhanden. Nun soll es in den Kernstädten, den urbanen Entwicklungsräumen und den ländlichen Zentren qualitativ und quantitativ weiterentwickelt werden. Kommunale und kantonale Veloroutennetze werden aufeinander abgestimmt und ergeben so ein zusammenhängendes Veloroutennetz, das den benötigten Raum für den Veloverkehr einnehmen kann. Die notwendigen Flächen werden – gemäss der Mobilitätsstrategie moAG 2016 – zur Verfügung gestellt. In den Raumtypen "ländliche Entwicklungsachse" und "ländlicher Entwicklungsraum" (gemäss KRIP Kt. AG) soll das bestehende Veloroutennetz in vergleichbarer Länge und Linienführung erhalten bleiben, wobei eine Optimierung der Linienführung möglich ist. Bei Kantonsstrassensanierungen oder sonst sich bietenden Gelegenheiten soll eine qualitative Aufwertung der Infrastruktur an die kantonalen Standards angestrebt werden.

Massnahme

Das bestehende kantonale Veloroutennetz soll auf seine Funktionalität und auf Schwachstellen (v. a. Netzlücken, Gefahrenstellen) hin überprüft werden. Das Vorgehen sieht eine Analyse des kantonalen Radroutennetzes vor und darauf aufbauen ein Konzept, wie eine qualitative und/oder quantitative Verbesserung des heutigen Veloroutennetzes erreicht werden kann. Auf Basis dieser Analyse sollen Massnahmen abgeleitet werden, welche in den kommenden Agglomerationsprogrammen umgesetzt werden können.

Zweckmässigkeit

- Bezug zum Zukunftsbild
- Mit der Analyse des kantonalen Radroutennetzes wird die Weiterentwicklung der agglomerationsweiten Veloinfrastruktur gestärkt. Ziel ist, dass das Velonetz attraktiv ist und möglichst direkte und sichere Verbindungen für den Velo-Alltagsverkehr bietet.
- Bezug zum Handlungsbedarf
- Netzlücken und Schwachstellen im kantonalen Velonetz
- Bezug zu den Teilstrategien
- TFVV1 «Kantonales Radroutennetz weiterentwickeln»
- Bezug zu anderen Massnahmen --
(fachlich / zeitlich)

Nutzen

- WK1 Die Qualität des Verkehrssystems generell sowie des Langsamverkehrs wird verbessert, indem Lücken im Velonetz geschlossen werden.
- WK2 Eine direkte und attraktive Verbindung der Zentren unterstützt eine nachhaltige und verdichtete Siedlungsentwicklung. Die Vernetzung der inneren Verdichtung kann damit sichergestellt werden.
- WK3 Die objektive und subjektive Verkehrssicherheit wird durch die Behebung der Schwachstelle erhöht.
- WK4 Ein attraktives, durchgängiges Velonetz kann mit Verlagerungseffekten zu einer reduzierten Umweltbelastung und einem verminderten Ressourcenverbrauch führen.

Zuständigkeiten

Federführung

Kanton Aargau

Beteiligte Stellen

Angrenzende Kantone, angrenzendes Ausland

Realisierung

Planungsstand und Umsetzung

Bisherige Planungsschritte:

- Aufnahme in den Finanzplan 2021-2025

Weitere Planungsschritte und Umsetzung:

- Zwischen 2021 und 2025 soll die Analyse und die Massnahmenformulierung in Tranchen durchgeführt werden

Kosten

Kosten

500'000 Franken (exkl. MWSt.) (Planungskosten)

Finanzierung

Kanton Aargau: 100%

Sonstiges

Literatur / Grundlegendokumente

- Umsetzungskonzept Fuss- und Veloverkehr, Kanton Aargau, 2018

Bemerkungen / Hinweise

--

7. Prozess

P401_E	Daueraufgabe	
Fachlicher Austausch im AareLand verstärken		
<input type="checkbox"/> Bestandteil früheres Agglomerationsprogramm	ARE-Code	Priorität in früheren Agglomerationsprogrammen
<input type="checkbox"/> 1. Generation	-	-
<input type="checkbox"/> 2. Generation	-	-
<input type="checkbox"/> 3. Generation	-	-



Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage / Zielsetzung

Dem Verein AareLand gehören als stimmberechtigte Mitglieder aarau regio, der Regionalverein Olten-Gösigen-Gäu OGG, der Regionalverband zofingenregio sowie die Kantone Aargau und Solothurn an. Der Verein wurde im September 2012 gegründet und ist seit Januar 2013 aktiv. Im AareLandRat, dem Vereinsvorstand, sind neben den drei Regionen auch die Baudepartemente der Kantone Aargau und Solothurn vertreten.

Der Austausch zwischen den stimmberechtigten Mitgliedern und den assoziierten Mitgliedern ohne Stimmrecht (77 Gemeinden) erfolgt zweimaljährlich über ein konsultatives Gremium, der sogenannten AareLandsGemeinde. Sie dient der Meinungsbildung und stellt die Schnittstelle zu den Gemeinden und zu den Organisationen der Zivilgesellschaft dar.

Die Schwerpunktthemen der AareLandsGemeinden werden durch die Aufgaben des Vereins bestimmt, die thematisch breit gefächert sind und neben der Mitwirkung am Agglomerationsprogramm die Entwicklung gemeinsamer Strategien, die Planung, Initialisierung und Koordination von Aufgaben im AareLand, die Realisierung von Projekten, die Interessenwahrung gegenüber dem Bund und die Schaffung von Identität im AareLand umfassen.

Im Rahmen der Erarbeitung der 4. Generation des Agglomerationsprogramms AareLand erfolgte eine intensive und konstruktive Zusammenarbeit mit den Gemeinden. Es ist ein Ziel, diesen Prozess mit dem Fokus Agglomerationsprogramm zu verstetigen. Die Erreichung dieses Ziels, ohne dabei die anderen Vereinsaufgaben zu marginalisieren, bedarf einer Erhöhung der jährlichen Anzahl der AareLandsGemeinden, und der bewussten Schwerpunktsetzung von auf die Themen Abstimmung Siedlung-Verkehr-Landschaft für die zusätzlichen Veranstaltungen.

Massnahme

Der Rhythmus der AareLandsGemeinde wird erhöht: Ab 2022 findet neu vierteljährlich eine AareLandsGemeinde statt. Dabei werden mindestens zwei Sitzungen im Zeichen des Agglomerationsprogramms AareLand stehen. Im Vordergrund stehen Themen mit Zusammenhang zur Thematik Abstimmung Siedlung-Verkehr-Landschaft im weiteren Sinne.

Zielgruppe der Veranstaltungen sind die Gemeinden und Regionalverbände des AareLands.

Der Fokus einer einzelnen Veranstaltung kann sowohl auf einem Thema liegen, das alle Gemeinden betrifft, aber auch auf Herausforderungen von Gemeinden eines einzelnen Raumtyps (vgl. Zukunftsbild).

Denkbare Themen der zusätzlichen AareLandsGemeinden sind unter anderem:

- Siedlungsqualität: Erfahrungsaustausch, Besichtigung gelungener Beispiele hochwertiger Innenentwicklung in und ausserhalb des AareLands.
- Innenentwicklung Potenziale und Chancen in den Raumtypen des AareLands
- Neue Mobilitätsformen
- Partizipation: Wie gelingt der Einbezug betroffener Akteure in Planungsgeschäften?
- Potenziale und Aufwertung siedlungsnaher Freiräume
- Vermittlung und Information der Ziele des zukünftigen Agglomerationsprogramms

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	<ul style="list-style-type: none">▪ Allgemeiner Bezug zu den Kernbotschaften AP AareLand 4. Generation, insbesondere «Aare-Region» - gesamtregionale Zusammenarbeit unter Einbezug der Gemeinden.▪ Berücksichtigung der raumtypenspezifischen Ziele in den Zentren, Kernräumen, Korridoren und ländlichen Gebieten der Agglomeration.
Bezug zum Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none">▪ Beitrag zum Vorantreiben einer zeitnahen qualitativ hochwertigen Umsetzung der Schlüsselareale.▪ Qualitative Gestaltung von Strassen, Ortsdurchfahrten in den Zentren, Kernräumen und Korridoren der Agglomeration▪ Beitrag zur Aufwertung der Flüsse und Freiräume.
Bezug zu den Teilstrategien	<ul style="list-style-type: none">▪ Teilstrategie Siedlung: Allgemeiner Bezug, insbesondere bezüglich Förderung der Siedlungsqualität und -dichte sowie der Sensibilisierung der Akteure (u.a. TS1 und TS4).▪ Teilstrategie Landschaft: Allgemeiner Bezug, insbesondere bezüglich Aufwertung und Ergänzung der Freiräume sowie Aufwertung und Erweiterung der Naherholungsgebiete (u.a. TL1 und TL4).▪ Teilstrategie Strassennetz: Insbesondere Gestaltung Ortsdurchfahren (TStr2)
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	<ul style="list-style-type: none">▪ Zu allen

Nutzen

Indirekte Wirkung auf WK 2 „Siedlungsentwicklung nach innen gefördert“

Zuständigkeiten

Federführung

Verein AareLand

Beteiligte Stellen

- Regionalverbände Olten-Gösigen-Gäu, aarauregio, zofingenregio
- Gemeinden des AareLands
- Kantone AG und SOL

Realisierung

Planungsstand und Umsetzung

Nächste Schritte:

- Konkretisierung der Themen
- Durchführung der AareLandsGemeinde ab 2022 im vierteljährlichen Rhythmus

Kosten

Kosten

8'000 Fr./Jahr

Stand: 2020

Finanzierung

Anteil Kanton % Fr.

Anteil Region % Fr.

Anteil Gemeinde(n) % Fr.

Sonstiges

Literatur / Grundlegendokumente

Statuten AareLand:

https://www.aareland.ch/upload/rm/statuten-aareland-120904.pdf?_id=1532950341000

Bemerkungen / Hinweise

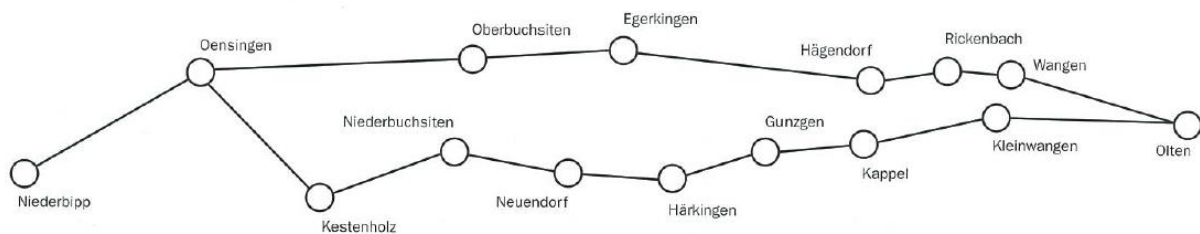
--

P402_E

AE-Horizont

Korridorprozess Gäu (Projekt «All-Gäu»)

<input type="checkbox"/> Bestandteil früheres Agglomerationsprogramm	ARE-Code	Priorität in früheren Agglomerationsprogrammen
<input type="checkbox"/> 1. Generation	-	-
<input type="checkbox"/> 2. Generation	-	-
<input type="checkbox"/> 3. Generation	-	-



Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage

Der Korridor Gäu erstreckt sich von Olten bis Oensingen und ist ein sehr dynamischer Raum. In den letzten Jahren hat ein vergleichsweise hohes Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum stattgefunden. Es bestehen zahlreiche übergeordnete Infrastrukturen wie zum Beispiel die Autobahn A1 und A2 und Betriebe: Das grösste Logistikzentrum (Migros-Verteilbetrieb) der Schweiz, eines der drei Brief- und Paketzentren der Schweizerischen Post und eines der grössten Einkaufszentren des Landes (Gäupark) befinden sich im Korridor. Dieser ist jedoch nicht nur als Arbeitsstandort, sondern auch als Landwirtschafts- und Wohngebiet von Bedeutung.

Gegenwärtig sind verschiedene raumwirksame Tätigkeiten geplant oder befinden sich in Umsetzung. Zu den laufenden Projekten gehören der Ausbau der Autobahn A1 auf sechs Spuren, die Umsetzung der ÖV-Drehscheiben Egerkingen, Olten (Massnahmen 2. Generation) und Oensingen, die Etablierung einer regionalen Arbeitszonenbewirtschaftung (RAZ1/RAZII – Schlüsselareale) der Hochwasserschutz und die Revitalisierung Dünner und die Überprüfung der Erschliessung ins Gäu (ERO+, Massnahme MIVOD302B des AP AareLand der 3. Generation).

Die anhaltend hohe Dynamik und die vielfältigen, teils widersprüchlichen Nutzungsinteressen an den Raum stellen an alle Beteiligte hohe Anforderungen an die grenzüberschreitende Koordination. Damit eine nachhaltige räumliche Entwicklung im Wachstumsraum erreicht werden kann, soll die Erarbeitung einer gemeinsamen Entwicklungsperspektive lanciert werden.

Zielsetzung

Das Projekt soll anhand einer räumlichen «Vision» aufzeigen, wie sich der Wachstumsraum Gäu langfristig attraktiv weiterentwickeln kann und welchen Beitrag hierzu die Gemeinden und der Kanton leisten können. Wichtig ist dabei, dass eine grenzen- und themenübergreifende Auseinandersetzung stattfindet. Es soll eine gemeinsame räumliche Strategie resultieren, die von allen Beteiligten getragen wird.

Durch diesen Prozess soll auch das gemeinsame Verständnis gefördert werden. Dies bietet einerseits die Chance die Kooperation und die Koordination der Gemeinden untereinander zu fördern und auch die Plattform für weitere künftige Zusammenarbeiten zu stärken. Andererseits soll dadurch auch der Austausch zwischen den Gemeinden und dem Kanton erweitert werden. Der Kanton lernt konkretere Problembereiche der einzelnen Gemeinden kennen, während dem die Gemeinden überkommunale Interessen nachvollziehen können.

Als Ergebnis der Entwicklungsperspektive Wachstumsraum Gäu sollen neue Erkenntnisse gewonnen werden. Es soll gemeinsam ein "Masterplan" für die künftige räumliche Entwicklung im Wachstumsraum Gäu erarbeitet werden, welcher die erwünschte Entwicklung greifbar macht und aussagekräftige Massnahmen und/oder Ziele zur Umsetzung in den Zuständigkeitsbereichen von Gemeinden und Kanton enthält. Gegebenenfalls können neue Projekte oder Projektvertiefungen auf Basis dieser Planung ausgelöst werden (z.B. als im Masterplan formulierte Massnahme).

Inhaltlich sind nicht nur die Themen Verkehr / Mobilität und Siedlung abzustimmen. Es ist eine gesamtheitliche Betrachtung weiterer Themen wie Natur, Landschaft, Landwirtschaft, Umwelt, Energie zu berücksichtigen.

Massnahme

Es ist eine Testplanung durchzuführen. Die Grundlage dazu bildet das Pflichtenheft. Bei der Testplanung ist der Einsatz von drei Bearbeitungsteams, eines breit abgestützten Beurteilungsgremiums, eines Begleitgremiums und einer Echo-gruppe geplant. Auf Basis der gewonnenen Erkenntnisse im Rahmen der Testplanung ist eine Synthese zu erarbeiten. Diese bezweckt eine inhaltliche Abstimmung der Ergebnisse der Testplanung.

Ziel ist es, Ergebnisse aus der Testplanung im Rahmen des AP der 5. Generation als konkrete (infrastrukturelle) Massnahmen in den Bereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr aufzunehmen.

Zweckmässigkeit

- Bezug zum Zukunftsbild
- Aare-Korridore: Konsequente Siedlungsentwicklung nach innen, auf Verkehrsträger abgestimmte Siedlungs- und Arbeitsplatzschwerpunkte und Grünstreifen
- Bezug zum Handlungsbedarf
- Im Gäu ist v.a. der Abschnitt Hägendorf – Wangen stark belastet
- Bezug zu den Teilstrategien
- TStr1 «Hauptverkehrsnetz und Schnittstellen HLS-HVS verbessern»: Für die weiteren Schritte zur Entlastung der Achse Oensingen – Egerkingen – Hägendorf – Wangen (u.a. Umgang mit dem früher eingereichten Umfahrungsprojekt Hägendorf ERO+) wird eine ergebnisoffene korridorweite Gesamtsicht vorgenommen (Korridorprozess Gäu); zwecks Überprüfung des generellen Handlungsbedarfs im Korridor und besserer Abstimmung der Strassenprojekte mit der Siedlungsentwicklung.
- Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)
- MIVOD302B «Umfahrung Hägendorf/Rickenbach (ERO+)» (ARE-Code: 2581.3.017) wird im Rahmen der vorliegenden Prozessmassnahme unter Berücksichtigung der verschiedenen Bereiche (Siedlung, Landschaft, Verkehr) ergebnisoffen überprüft.

Nutzen

Klärung der langfristigen räumlichen Entwicklung im Korridor Gäu

Zuständigkeiten

Federführung

Kanton Solothurn, Amt für Raumplanung

Beteiligte Stellen

- AVT, AWA, AWJF, AFU
- 15 "Gäu"-Gemeindepräsidien und jeweils eines/einer weiteren Verwaltungsvertreter*in
- Fachexperten*innen
- Planungsbüros, Fachplaner*innen
- Vertreter / Koordinator GPG und OGG
- Nachbargemeinden, Kanton Bern, Interessengruppen und weitere Fachpersonen

Realisierung

Planungsstand und Umsetzung

Bisherige Planungsschritte:

- Projektvorbereitungen, Erarbeitung Entwurf Pflichtenheft (2020)
- Startveranstaltung Testplanung (Oktober 2020) sowie 1. und 2. Zwischenbesprechung (Januar und März 2021)

Weitere Planungsschritte und Umsetzung:

- Abschluss Testplanung (Mitte 2021)
- Erarbeitung Synthese (2. Hälfte 2021)

Kosten

Kosten

ca. CHF 300'000 exkl. MWSt. (Planungskosten)

Genauigkeit: +/- 10 %

Stand: 2020

Finanzierung

Anteil Kanton 66,6% ca. 200'000 Fr.

Anteil Gemeinde(n) 33,3% ca. 100'000 Fr.

Sonstiges

Literatur / Grundlegendokumente

- Kanton Solothurn, Pflichtenheft All-Gäu (Stand 14. August 2020)
-

Bemerkungen / Hinweise

--
