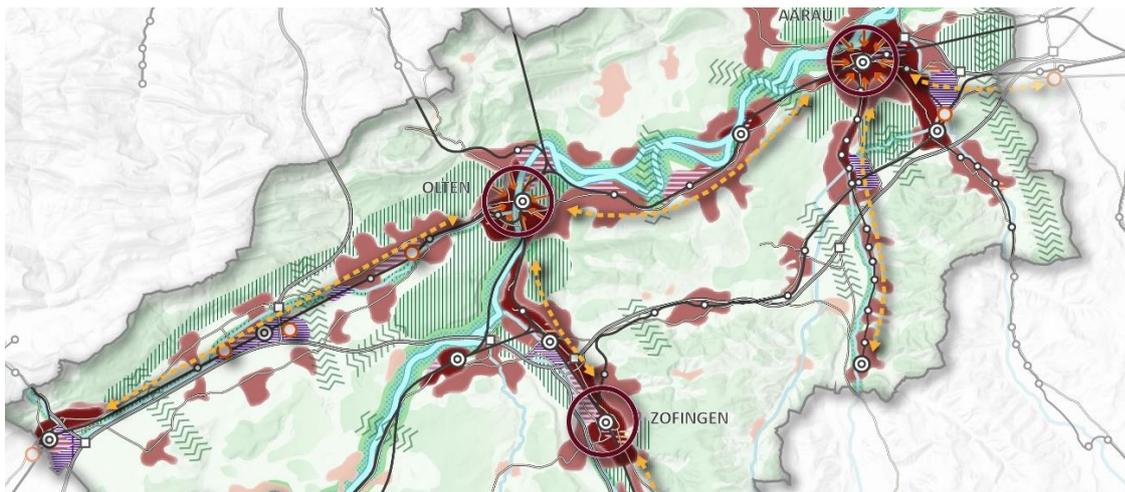


Kanton Aargau / Kanton Solothurn / Kanton Luzern

Agglomerationsprogramm AareLand 5. Generation

Massnahmenband – Fassung für die Vernehmlassung vom 09.09. – 01.11.2024



Impressum

Agglomerationsprogramm AareLand

5. Generation

Massnahmenband – Fassung für die Vernehmlassung vom 09.09. – 01.11.2024

AP_AareLand_5G_MB_August_24_V2.docx

Auftraggeber

Kanton Aargau / Kanton Solothurn / Kanton Luzern

Inhalt

1.	Einleitung und Massnahmenübersicht	4
1.1.	Struktur des Dokuments	4
1.2.	Massnahmenübersicht 4. Generation	4
1.3.	Massnahmenübersicht 5. Generation	4
1.4.	Massnahmenkarten 1. bis 5. Generation	4
2.	Siedlung	5
2.1.	Schlüsselareale Wohnen	5
2.2.	Schlüsselareale Umstrukturierung/Verdichtung Mischnutzung	12
2.3.	Aufwertung/Weiterentwicklung Schlüsselareale DL/Gewerbe	48
2.4.	Aufwertung/Weiterentwicklung Schlüsselareale Logistik/Produktion	58
2.5.	Zentrumsentwicklungen	72
3.	Landschaft	91
4.	Öffentlicher Verkehr	115
4.1.	Bahn	115
4.2.	Verkehrsdrehscheiben und Businfrastruktur	127
5.	Strasse	148
6.	Fuss- und Veloverkehr	191

1. Einleitung und Massnahmenübersicht

Folgt nach der Vernehmlassung

- 1.1. Struktur des Dokuments
- 1.2. Massnahmenübersicht 4. Generation
- 1.3. Massnahmenübersicht 5. Generation
- 1.4. Massnahmenkarten 1. bis 5. Generation

2. Siedlung

2.1. Schlüsselareale Wohnen

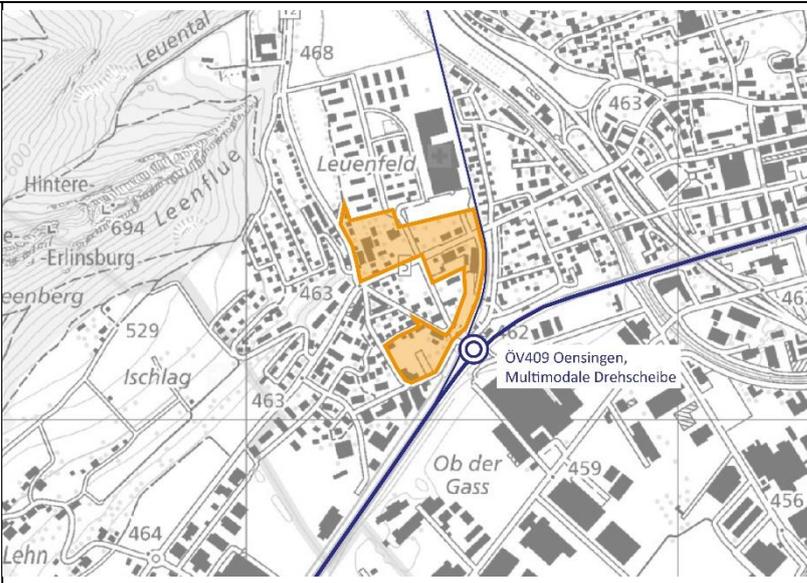
S501.1 Dulliken, Schäfer-Langfeld		A-Horizont			
Generationenkohärenz: S401.2 (AP 4G), ARE-Code: 2581.4.057					
Merkmale <ul style="list-style-type: none"> ▪ Heutige Zone: Industrie- und Gewerbezone (IG2) und Gewerbe- und Wohnzone (W3) ▪ Heutige Nutzung: Landwirtschaft und ungenutzte Industriegebäude ▪ ÖV-Güteklasse: C ▪ Vorgesehene Nutzung: 80% Wohnen; 20% Arbeiten ▪ Grösse: ca. 2.5 ha ▪ Potenzial E: 500 ▪ Potenzial AP: 125 ▪ Schwerpunkt Realisierung: <table border="1" style="margin-left: 20px;"> <tr> <td>2028-2031</td> <td>2031 - 2035</td> <td>> 2035</td> </tr> </table> 	2028-2031	2031 - 2035	> 2035		
2028-2031	2031 - 2035	> 2035			
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 <ul style="list-style-type: none"> ▪ Konzept «Aussenraumgestaltung Schäfer-Langfeld» (2016) ▪ Gestaltungsplan «Schäfer-Langfeld» (2020) 	Nächste Schritte <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bauprojekt ▪ Beginn Realisierung: ab 2024 				
Zuständigkeiten <ul style="list-style-type: none"> ▪ Federführung: Gemeinde Dulliken ▪ 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 ▪ Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung 					
Grundlagen					

- Siehe «Planungsstand»

Bemerkungen

--

S501.2 Niedergösgen, Auenpark		A-Horizont		
Generationenkohärenz: S401.3 (AP 4G), ARE-Code: 2581.4.058				
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="background-color: #cccccc;">2028 - 2031</td> <td>2031 - 2035</td> <td>> 2035</td> </tr> </table> 			2028 - 2031	2031 - 2035
2028 - 2031	2031 - 2035	> 2035		
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				
<p>--</p>				

S501.3 Oensingen, Oensingen-West		A-Horizont	
Generationenkohärenz: S401.4, ARE-Code: 2581.4.059			
Merkmale			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Grösse: ca. 4 ha ▪ Heutige Zone: Geschäftszone 4-geschossig, Geschäftszone 5-geschossig ▪ Heutige Nutzung: Büro, Parkierungsflächen, Wohnen, Gastronomie, Einkaufen, Gesundheit ▪ Heutige Anzahl EW / AP: 179 / 270 ▪ Heutige ÖV-Güteklasse: A-C ▪ Vorgesehene Nutzung: 90% Wohnen; 10% Arbeiten ▪ Potenzial EW: ca. 600-750 (Schätzung) ▪ Potenzial AP: ca. 250-350 (Schätzung) ▪ Vorgesehene ÖV-Güteklasse: (2040) <i>wird noch ergänzt</i> ▪ Schwerpunkt Realisierung: <table border="1" style="margin-left: 20px; width: 100%;"> <tr> <td style="background-color: #ccc;">2028 - 2031</td> <td>2032 - 2035</td> <td>> 2035</td> </tr> </table> 			2028 - 2031
2028 - 2031	2032 - 2035	> 2035	
Kurzbeschreibung und Entwicklung seit der letzten Generation			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Es ist davon auszugehen, dass das starke Bevölkerungswachstum in Oensingen auch in den kommenden Jahren anhalten wird. Um dieses Wachstum stärker in die bahnhofsnahe Gebiete zu lenken, wurde auf Basis der Ortsplanungsrevision eine Konzeptplanung über die Gebiete Leuenfeld Süd/Ost und Leuenfeld West sowie die Areale Rondo und Gassfeld erarbeitet. <p>Im Rahmen der Ortsplanungsrevision (2018 genehmigt) wurden grosse Teile des Raumes Oensingen-West aufgezonnt (vier- bzw. fünfgeschossige Geschäftszone), und die grösseren un bebauten Areale dabei einer Gestaltungsplanpflicht unterstellt. Im Anhang des aktuellen Zonenreglements liegen Pflichtenhefte für diese Gestaltungspläne. Eine Arbeitsgruppe bestehend aus Mitgliedern der kommunalen und kantonalen Planungsbehörden, den privaten Entwicklern und ihren Planern, sowie von der Gemeinde beigezogenen Fachexperten hat im Rahmen von drei konstruktiven Workshops die künftigen Entwicklungsprinzipien für diese Areale definiert. Darauf aufbauend wurden auch die Pflichtenhefte für die Gestaltungspläne angepasst. Abgestimmt werden konnten dabei jene Aspekte, welche die Gebäude (Volumetrie und Setzung, Nutzungsverteilung) und die Erschliessung betreffen (Zufahrten, Fuss- und Radverkehrsachsen). Für die Gestaltung der beiden wichtigen Strassenzüge (Solothurnstrasse, Von Roll-Strasse) konnten Varianten diskutiert werden. Auf dieser Grundlage konnte das am weitesten vorangeschrittene Vorhaben im Gebiet Leuenfeld-Süd, Teil Ost für die weiteren Verfahrensschritte freigegeben werden. Noch nicht abschliessend geklärt wurde die Aussenraumgestaltung innerhalb der Areale (inkl. Gestaltung des Leuenplatzes). Dieses Thema soll aber in einem vergleichbaren Rahmen noch gemeinsam weiterbearbeitet werden. Mit diesem Workshop-Verfahren sollten zentrale Themen zur Entwicklung von Oensingen-West geklärt und aufeinander abgestimmt werden. Dieses Ziel wurde für die vorliegenden Areale mehrheitlich erreicht, dank der konstruktiven Mitarbeit aller Beteiligten und der Bereitschaft der Privaten auf die Anliegen der Gemeinde einzugehen. Im erarbeiteten Entwicklungsbericht werden die für die weitere Planung notwendigen wichtigsten Entwicklungsprinzipien und Planungshinweise festgelegt. Die Entwicklungslenkung in diesem Raum ist damit aber noch nicht abgeschlossen, auch weil der vorliegende Bericht den Raum Oensingen-West nicht flächendeckend behandelt. Künftige Projekte lassen sich aber an den vorliegenden Prinzipien messen und nach Bedarf in einem vergleichbaren Rahmen gemeinsam entwickeln.</p>			

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

Der Stand der einzelnen Projekte:

- Leuenfeld Süd, Teil Ost: Gebaut Fertigstellung März – Mai 2022.
- Leuenfeld Süd, Teil West: öffentliche Auflage erfolgt, Beschwerdeverfahren hängig
- Rondo: genehmigter Gestaltungsplan durch RRB-Beschluss Nr. 2021/984 vom 05.07.2021, bewilligtes Bauprojekt August 2022
- Gassfeld: öffentliche Auflage erfolgt Mai 2024
- SBB-Areal (Freiverlad): kein konkretes Projekt geplant.
- Bahnhofplatz: im Jahr 2023 wurde ein konsolidierter Konzeptplan erarbeitet (Nutzung, Gestaltung, Bushaltestellen)

Es soll ein vierter Workshop geben um den Aussenraum / Strassenraum vom Bahnhofplatz bis zum Leuenplatz zu definieren. Koordination mit Gesamtverkehrsprojekt Teil Lebensader

Planungsstand

Nächste Schritte

- Konzeptplanung über gesamtes Gebiet Oensingen West (2019)
 - Leuenfeld Süd/Ost: Gestaltungsplan (2019) - Bauprojekt 2022 vollendet
 - Leuenfeld Süd/West: Gestaltungsplan (2024-hängig; Beschwerdeverfahren)
 - Areal Rondo: Gestaltungsplan (2021) – Bauprojekt 2022 bewilligt
 - Gassfeld: Gestaltungsplan (2024-öffentliche Auflage)
 - Konsolidierter Konzeptplan Bahnhof (2023-2024)
- Bauprojekte:
Leuenfeld Süd/West ab ca. 2025, Rondo ab Juni 2024, Gassfeld ab ca. 2025
 - Beginn / Zeitraum Realisierung

Zuständigkeiten

- Federführung: Gemeinde Oensingen
- Weitere Beteiligte: Grundeigentümer

Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr

- Verkehrliche Kapazitäten: Schlüsselareal in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs Oensingen
- Weitere Koordination / Abstimmung:
 - ÖV507 Oensingen, Verkehrsdrehscheibe Oensingen
 - Str501 Oensingen, Gesamtverkehrsprojekt sowie kant. FlaMas
 - Str509.4 Oensingen, Nord-Südverbindungen: Verbindung Leuenfeld – von Roll-Strasse – Bahnhof – Industriegebiet
 - Klima- und hitzeangepasste Weiterentwicklung des Areals
- Abhängigkeiten: ÖV507 Oensingen, Verkehrsdrehscheibe Oensingen
- Str501 Oensingen, Gesamtverkehrsprojekt sowie kant. FlaMas

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

- Keine Flächenbeanspruchung
- Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung

Grundlagen

- Siehe «Planungsstand»

Bemerkungen

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

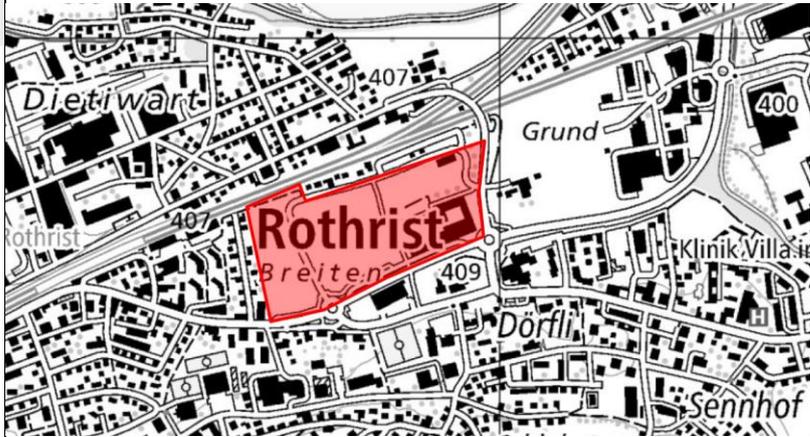
Illustration / Visualisierung



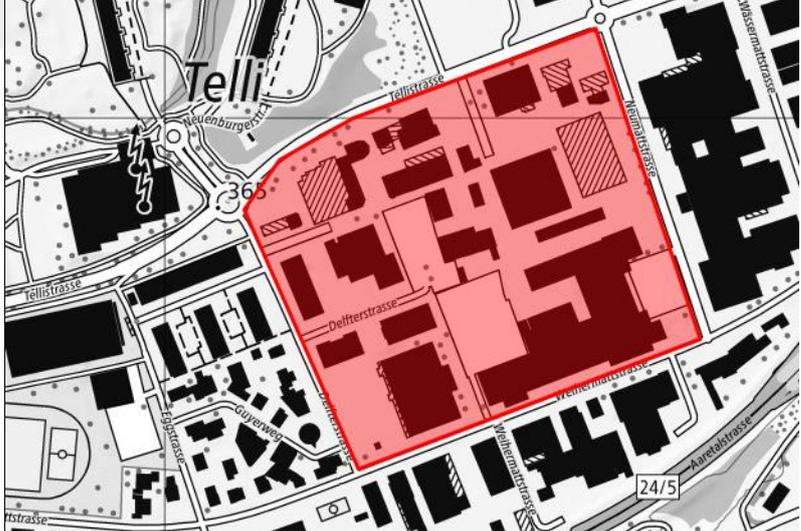
Rondo



Gassfeld

S501.4 Rothrist, Breiten		A-Horizont			
Generationenkohärenz: S401.6, ARE-Code: 2581.4.061					
Merkmale <ul style="list-style-type: none"> ▪ Grösse: ca. 8.4 ha ▪ Heutige Zone: Wohn- und Gewerbezone WG4 ▪ Heutige Nutzung: zu einem grossen Teil unbebaut, landwirtschaftliche Nutzung ▪ Heutige Anzahl EW / AP: ca. 300 / 50 ▪ Heutige ÖV-Güteklasse: grösstenteils C ▪ Vorgesehene Nutzung: Wohnen: 80 %; Arbeiten: 20 % ▪ Potenzial EW: ca. 1'200 ▪ Potenzial AP: ca. 150 ▪ Vorgesehene ÖV-Güteklasse: (2040) ▪ Schwerpunkt Realisierung: <table border="1" style="margin-left: 20px; width: 100%;"> <tr> <td style="background-color: #cccccc;">2028 - 2031</td> <td style="background-color: #cccccc;">2032 - 2035</td> <td style="background-color: #cccccc;">> 2035</td> </tr> </table> 	2028 - 2031	2032 - 2035	> 2035		
2028 - 2031	2032 - 2035	> 2035			
Kurzbeschreibung und Entwicklung seit der letzten Generation					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ In Rothrist befinden sich heute im Bereich Breiten, zwischen Bahnhof und Einkaufszentrum Breitenpark eine grössere unüberbaute Fläche. Auf diesem Areal soll eine qualitätsvolle Überbauung mit einer zentralen öffentlichen Freiraum- und Parkanlage realisiert werden. ▪ Planerische/bauliche Entwicklungen seit Juni 2021: Planung und Überbauung Baufeld J + K ist erfolgt 					
Planungsstand	Nächste Schritte				
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gestaltungsplan mit SNV 2009 ▪ 1. und 2. Etappe realisiert 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bauprojekte Parzellen: 3790, 1557, 1496, 3791 ▪ 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: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 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					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ -- 					
Illustration / Visualisierung					

2.2. Schlüsselareale Umstrukturierung/Verdichtung Mischnutzung

S502.1 Aarau, Telli Ost		A-Horizont		
Generationenkohärenz: S402.1, ARE-Code: 2581.4.064				
Merkmale <ul style="list-style-type: none"> ▪ Grösse: ca. 7.5 ha ▪ Heutige Zone: Zone Arbeiten und Wohnen fünfgeschossig (AW5) mit Gestaltungsplanpflicht ▪ Heutige Nutzung: Gewerbe / Industrie ▪ Heutige Anzahl EW / AP: ca. 0 / 700 ▪ Heutige ÖV-Güteklasse: C ▪ Vorgesehene Nutzung: Wohnen min. 25% und max. 80%, Arbeiten min. 20% ▪ Potenzial EW: ca. 800 – 1'000 ▪ Potenzial AP: ca. 2'000 ▪ Vorgesehene ÖV-Güteklasse: (2040) <i>wird noch ergänzt</i> ▪ Schwerpunkt Realisierung: <table border="1" style="margin-left: 20px; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="background-color: #cccccc;">2028 - 2031</td> <td>2032 - 2035</td> <td>> 2035</td> </tr> </table> 	2028 - 2031	2032 - 2035	> 2035	
2028 - 2031	2032 - 2035	> 2035		
Kurzbeschreibung und Entwicklung seit der letzten Generation <ul style="list-style-type: none"> ▪ Das heute durch industriell-gewerbliche Nutzungen geprägte Gebiet «Telli Ost» in Aarau soll in den nächsten Jahren weiterentwickelt werden. Es soll ein nutzungsgemischtes, urbanes und verdichtetes Stadtquartier entstehen. Um die Grundzüge festzulegen, wie sich das Areal als Siedlungs-, Wirtschafts- und Sozialraum mittel- und langfristig entwickeln soll, wird ein Entwicklungsrichtplan erarbeitet. ▪ Planerische/bauliche Entwicklungen seit Juni 2021: Im Jahr 2022 wurde eine Zusammenarbeitsvereinbarung zwischen Grundeigentümern, Baurechtsnehmenden und der Stadt Aarau unterzeichnet. Als Basis für den Entwicklungsrichtplan folgte im selben Jahr eine Testplanung. Auf Basis der Testplanungsvorschläge wurde eine Vertiefung und Weiterbearbeitung zu einem Richtprojekt unter Einbezug der Bevölkerung vorgenommen. 				
Planungsstand <ul style="list-style-type: none"> ▪ Gesamtrevision Nutzungsplanung (2019) ▪ Masterplan (2020) ▪ Testplanung (2022 – 2023) ▪ Richtprojekt (2024) 	Nächste Schritte <ul style="list-style-type: none"> ▪ Entwicklungsrichtplan (2024) ▪ Gestaltungspläne (2025-2030) ▪ Bauprojekte (ab 2027) ▪ Beginn Realisierung: 2028 			
Zuständigkeiten <ul style="list-style-type: none"> ▪ Federführung: Stadt Aarau ▪ Weitere Beteiligte: Grundeigentümer 				

Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr

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

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

- Keine Flächenbeanspruchung
- Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung

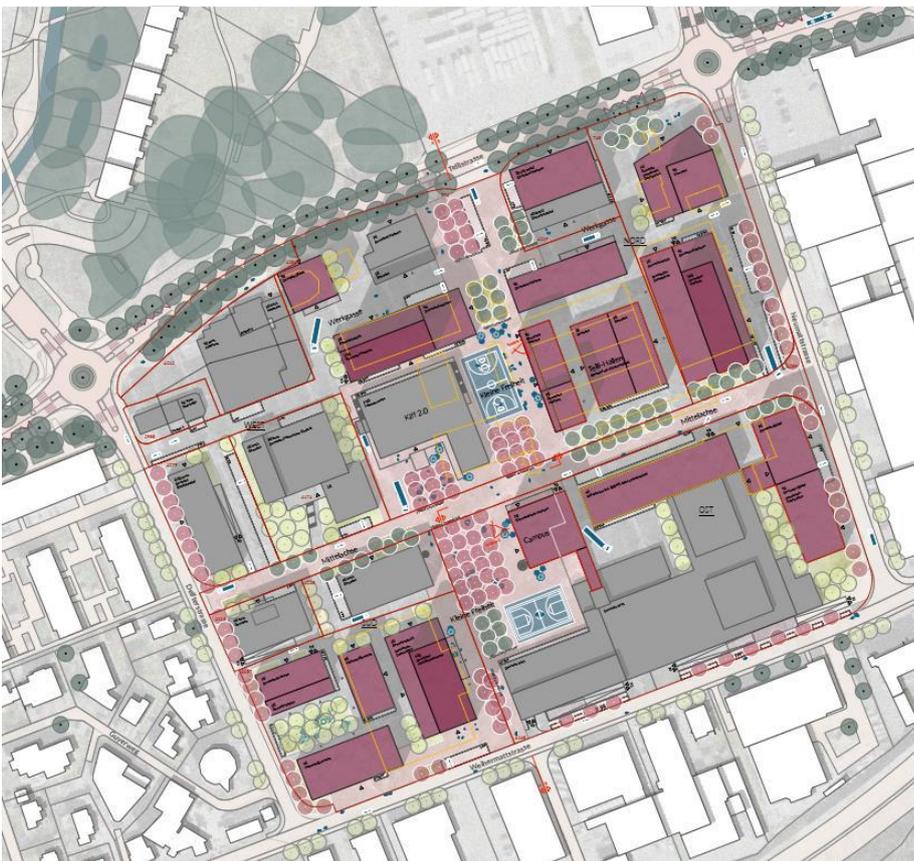
Grundlagen

- Siehe «Planungsstand»

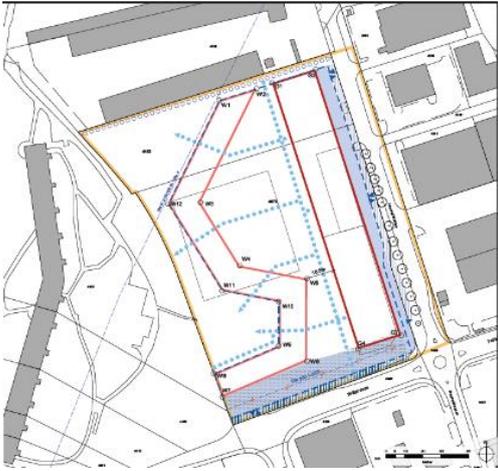
Bemerkungen

- --

Illustration / Visualisierung



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

S502.2 Aarau, Hangartner-Areal		A-Horizont			
Generationenkohärenz: AP 1-4G: S402.2 (4G), ARE-Code: 2581.4.065					
Merkmale					
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Heutige Zone: Arbeiten und Wohnen fünfgeschossig ▪ Heutige Nutzung: Industrie / Gewerbe ▪ ÖV-Güteklasse: C ▪ Vorgesehene Nutzung: Wohnen: 70%; Arbeiten: 30% ▪ Grösse: ca. 3 ha ▪ Potenzial E: ca. 660 ▪ Potenzial AP: - ▪ Schwerpunkt Realisierung: <table border="1" style="margin-left: 20px; width: 100%;"> <tr> <td style="background-color: #eee;">2028 - 2031</td> <td style="background-color: #eee;">2032 - 2035</td> <td style="background-color: #eee;">> 2035</td> </tr> </table> 		2028 - 2031	2032 - 2035	> 2035
2028 - 2031	2032 - 2035	> 2035			
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) ▪ Genehmigung Gestaltungsplan (voraussichtlich 2021) 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ 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: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Str503 Aarau BGK Tellistrasse ▪ 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>					

S502.3 Aarau, Kasernenareal B-Horizont

Generationenkohärenz: S402.3, ARE-Code: -

Merkmale

- Grösse: ca. 5 ha
- Heutige Zone: Zone öffentliche Nutzung/Zone Zentrum 5-geschossig
- Heutige Nutzung: Militär / Gewerbe
- Heutige Anzahl EW / AP: ca. 30/350
- Heutige ÖV-Güteklasse: A
- Vorgesehene Nutzung: Wohnen max. 20-40%, Arbeiten min. 25%, Kultur- und Bildung vorgesehen
- Potenzial EW: ca. 400-500
- Potenzial AP: ca. 600-800
- Vorgesehene ÖV-Güteklasse: (2040) *wird noch ergänzt*
- Schwerpunkt Realisierung:

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



Kurzbeschreibung und Entwicklung seit der letzten Generation

- Das Kasernenareal liegt mitten in Aarau, zwischen der Altstadt und dem Bahnhof. Um dem einmaligen Potenzial und der zentralen Lage Rechnung zu tragen, haben die Stadt Aarau und der Kanton Aargau in einem Letter of Intent die Grundsätze einer gemeinsamen Arealentwicklung beschlossen. Der Prozess zu einem vielfältig genutzten Areal soll in Etappen erfolgen und kontinuierlich entwickelt werden. Ab 2031 soll das Areal für die Bevölkerung, unter Berücksichtigung der Anliegen der verschiedenen Grundstückseigentümer, teilweise geöffnet werden. Die Grundlagen für die Entwicklung bilden der Masterplan und der Zusatz zum Letter of Intent, welche der Stadtrat und der Regierungsrat im März 2021 beschlossen haben.
- Planerische/bauliche Entwicklungen seit Juni 2021: Zwischen 2022 und 2023 wurden ein städtebauliches Richtprojekt und ein Mobilitätskonzept für das Areal erarbeitet. Darin wurden die bauliche Nutzung, das Freiraumkonzept, die Erschliessung und die Nachhaltigkeit untersucht und präzisiert. Zudem wurden unterschiedliche Nutzungsoptionen geprüft, verglichen und bewertet. Im November 2022 wurden im Rahmen eines Forums die Entwürfe des städtebaulichen Richtprojekts vorgestellt.

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

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Letter of Intent Stadt/Kanton (2015) ▪ Leitbild Arealentwicklung (2016) ▪ Testplanung und Masterplanung (2018-2020) ▪ Städtebauliches Richtprojekt und Mobilitätskonzept (2022-2023) | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Teilrevision der Nutzungsplanung (Start 2024) ▪ Anpassung Gestaltungsplan (Start 2024) ▪ Beginn Realisierung: 2030 |
|---|--|

Zuständigkeiten

- Federführung: Stadt Aarau und Kanton Aargau
- Weitere Beteiligte: Grundeigentümer

Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr

- Verkehrliche Kapazitäten:

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

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

- Keine Flächenbeanspruchung
- Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung

Grundlagen

- Siehe «Planungsstand»

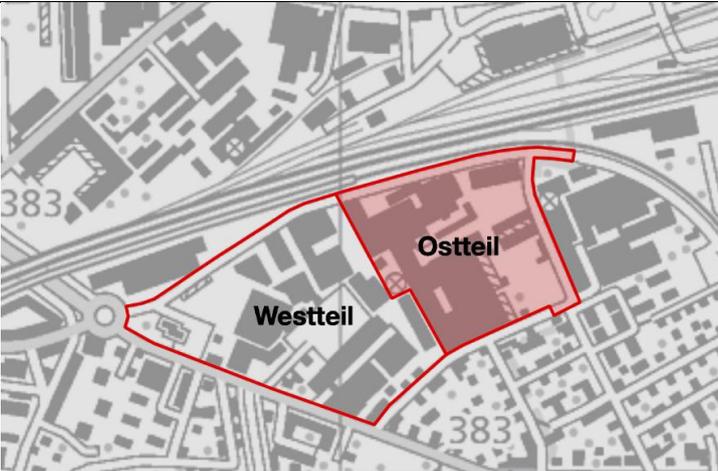
Bemerkungen

- --

Illustration / Visualisierung

Richtprojekt: Nutzungsverteilung, Modell und Visualisierung Freiraum



S502.4 Aarau, Torfeld Süd		A-Horizont			
Generationenkohärenz: S402.4, ARE-Code: 2581.4.067					
Merkmale					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Grösse: ca. 4 ha ▪ Heutige Zone: Mit neuer BNO AW 5 mit Gestaltungsplanpflicht ▪ Heutige Nutzung: Industriebrache ▪ Heutige Anzahl EW / AP: ▪ Heutige ÖV-Güteklasse: A/B ▪ Vorgesehene Nutzung: Wohnen: 80%; Arbeiten: 20% ▪ Potenzial EW: ca. 1'300 ▪ Potenzial AP: ca. 300 ▪ Vorgesehene ÖV-Güteklasse: (2040) <i>wird noch ergänzt</i> ▪ Schwerpunkt Realisierung: <table style="margin-left: 20px; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border: 1px solid #ccc; padding: 2px;">2028 - 2031</td> <td style="border: 1px solid #ccc; padding: 2px;">2032 - 2035</td> <td style="padding: 2px;">> 2035</td> </tr> </table> 	2028 - 2031	2032 - 2035	> 2035		
2028 - 2031	2032 - 2035	> 2035			
Kurzbeschreibung und Entwicklung seit der letzten Generation					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Das ehemalige Industriegebiet Torfeld Süd in Aarau liegt heute brach. Auf diesem Areal soll ein Stadion sowie vier Hochhäuser mit Wohnungen entstehen. ▪ Planerische/bauliche Entwicklungen seit Juni 2021: 					
Planungsstand	Nächste Schritte				
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Richtprojekt 2017 ▪ Teiländerung Nutzungsplanung (Genehmigung Juni 2020) ▪ Gestaltungsplan Torfeld Süd Ostteil (Start Überarbeitung 2019) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Baubewilligungsverfahren ▪ Beginn Realisierung: keine Angaben, von Rechtsverfahren abhängig 				
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: ÖV-Haltestelle (AVA) Aarau Torfeld wurde bereits realisiert und in Betrieb genommen. ▪ Autoreduzierte Nutzung ist im Areal Ostteil vorgesehen. Das Richtprojekt sieht in den Baubereichen A-D autoreduzierte Wohnnutzung vor. Das Parkplatzangebot für die Bewohner wird auf 70% des Richtbedarfs reduziert, d.h. für die rund 800 Wohnungen stehen ca. 560 Parkplätze zur Verfügung. Dies wird im Gestaltungsplan Torfeld Süd (Teil Ost) vorgeschrieben. <p>Im Baufeld 2 (Westteil) steht eine autoreduzierte Wohnnutzung bereits in der Realisierung. Für den Ostteil ist im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens ein Mobilitätskonzept vorgesehen.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Weitere Koordination / Abstimmung: Erstellung Fussgängerpasserelle über Gleise ins Torfeld Nord (offen) Abhängig von Rechtsmittelverfahren. ▪ Abhängigkeiten: Rechtsmittelverfahren 					
Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung					

- Keine Flächenbeanspruchung
- Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung

Grundlagen

- Siehe «Planungsstand»

Bemerkungen

- --

Illustration / Visualisierung



S502.5 Aarau, Torfeld Nord **A-Horizont**

Generationenkohärenz: S402.5 ARE-Code: 2581.4.068

Merkmale

- Grösse: ca. 12 ha
- Heutige Zone: Zone Arbeiten und Wohnen fünfgeschossig (AW5) mit Gestaltungsplanpflicht
- Heutige Nutzung: Gewerbe, Militär, Industrie
- Heutige Anzahl EW / AP: 0/500
- Heutige ÖV-Güteklasse: A/B
- Vorgesehene Nutzung: Wohnen: max. 80%; Arbeiten: min 20%
- Potenzial EW: ca. .1'000
- Potenzial AP: ca. 1'600
- Vorgesehene ÖV-Güteklasse: (2040) *wird noch ergänzt*
- Schwerpunkt Realisierung:

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



Kurzbeschreibung und Entwicklung seit der letzten Generation

- Das heute durch gewerbliche, militärische und industrielle Nutzungen geprägte Gebiet Torfeld Nord in Aarau soll mittel- bis längerfristig in Richtung Mischnutzung umstrukturiert werden. Das Areal soll durch eine hohe bauliche Dichte mit grossen, ökologisch besonders wertvollen Freiflächen charakterisiert sein. Der Kanton Aargau will auf dem Gebiet einen Verwaltungsstandort für rund 1'600 Arbeitsplätze realisieren. Ausserdem soll auf dem Standort ein kantonales Integrationszentrum für rund 250 Personen umgesetzt werden.
- Planerische/bauliche Entwicklungen seit Juni 2021: In den Jahren 2022-2023 wurde von der Stadt Aarau ein Vorgehensvorschlag für eine koordinierte Arealentwicklung und einen gemeinsamen Planungsprozess erarbeitet sowie der entsprechende Planungskredit durch den Einwohnerrat genehmigt.

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

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Rahmgestaltungplan (2008) ▪ Gesamtrevision Nutzungsplanung (2019) ▪ Entwicklungsstrategie und Planungsvereinbarung (2023) ▪ Testplanung (2024-2025) | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Entwicklungsrichtplan (2025) ▪ Sondernutzungsplanung (2026-2027) ▪ Richtprojekt und Teilgestaltungspläne (ab 2026) ▪ Beginn Realisierung: ab 2028 |
|--|--|

Zuständigkeiten

- Federführung: Stadt Aarau
- Weitere Beteiligte: Grundeigentümer

Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr

- Verkehrliche Kapazitäten:
 - ÖV-Haltestelle (AVA) Aarau Torfeld in unmittelbarer Nähe.
 - Ein stufengerechtes Mobilitätskonzept wird als Grundlage für den Entwicklungsrichtplan erarbeitet.
- Weitere Koordination / Abstimmung: Störfallvorsorge, ISOS
- Abhängigkeiten: --

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

- Keine Flächenbeanspruchung
- Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung

Grundlagen

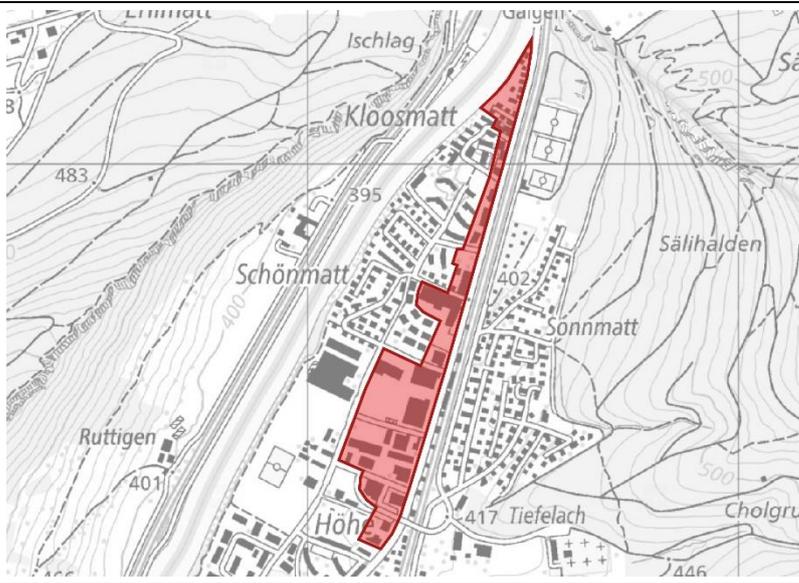
- Siehe «Planungsstand»

Bemerkungen

- --

Illustration / Visualisierung

--

S402.6 Aarburg, Aarburg Nord		A-Horizont			
Generationenkohärenz: S402.6 (AP 4G), ARE-Code: 2581.4.069					
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 border="1" style="margin-left: 20px; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="background-color: #e0e0e0;">2028 - 2031</td> <td style="background-color: #e0e0e0;">2031 - 2035</td> <td style="background-color: #e0e0e0;">> 2035</td> </tr> </table> 		2028 - 2031	2031 - 2035	> 2035
2028 - 2031	2031 - 2035	> 2035			
Kurzbeschreibung					
<p>Das Gebiet Aarburg Nord soll weiterentwickelt, aufgewertet und verdichtet werden. Dies soll in einer qualitativ hochwertigen 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: <ul style="list-style-type: none"> ▪ BGK Oltnerstrasse ▪ rückwärtige Gewerbeerschliessung ▪ Umgebungskonzepte (2016 – 2025) ▪ FVV505.1 Aarburg, Fuss- und Veloverkehrsnetz 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>					

S502.7 Egerkingen, Gäupark Süd (Hausimollstrasse)		A-Horizont			
Generationenkohärenz: S402.7, ARE-Code: 2581.4.070					
Merkmale					
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Grösse: ca. 2.5 ha ▪ Heutige Zone: Einkaufszentren ▪ Heutige Nutzung: Zone für publikumsintensive Anlagen ZPA ▪ Heutige Anzahl EW / AP: ▪ ÖV-Güteklasse: C/D1 (ab ca. 2027 mit IR-Halt in Egerkingen B/C) ▪ Vorgesehene Nutzung: 25-40% Wohnen, 60-75% Arbeiten ▪ Potenzial EW: 200 - 400 ▪ Potenzial AP: 400 - 600 ▪ Vorgesehene ÖV-Güteklasse: (2040) <i>wird noch ergänzt</i> ▪ Schwerpunkt Realisierung: <table style="margin-left: 20px; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border: 1px solid #ccc; padding: 2px 10px;">2028 - 2031</td> <td style="border: 1px solid #ccc; padding: 2px 10px;">2032 - 2035</td> <td style="padding: 2px 10px;">> 2035</td> </tr> </table> 		2028 - 2031	2032 - 2035	> 2035
2028 - 2031	2032 - 2035	> 2035			
Kurzbeschreibung und Entwicklung seit der letzten Generation					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Das nordöstlich des geplanten Hubs Egerkingen liegende Gebiet ist heute durch Einkaufszentren geprägt. Das an der Bahnlinie angrenzende Areal Gäupark Süd soll künftig in Richtung Mischnutzung umstrukturiert werden. Eine Studie zeigt dabei auch die Möglichkeit einen grossen Park nördlich des Areals zu realisieren. ▪ Planerische/bauliche Entwicklungen seit Juni 2021: Umbau Gäupark Egerkingen, Teilrückrückbau Gäupark Süd 					
Planungsstand	Nächste Schritte				
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Städtebauliche Studie (2019) ▪ Testplanung (2024/2025) ▪ Gestaltungsplanverfahren (2026/2027) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Testplanung, Masterplan, Richtprojekt ▪ Beginn Realisierung: 2028 ff 				
Zuständigkeiten					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Federführung: Gemeinde Egerkingen 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Weitere Beteiligte: Grundeigentümer 			
Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrliche Kapazitäten: Bahnhof Egerkingen in der Nähe (ca. 200 – 400 m) <i>Für die heutige Nutzung liegt ein Mobilitätskonzept vor, laufende Anpassungen im Prozess</i> ▪ Weitere Koordination / Abstimmung: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 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) ▪ FVV503 Egerkingen, Gleisquerung FVV ▪ Abhängigkeiten: Umsetzung Umbau Gäupark Nord, Einsprachen Dritter zur Erschliessung Bus 					
Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine Flächenbeanspruchung 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung 			
Grundlagen					

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

Bemerkungen

- --

Illustration / Visualisierung

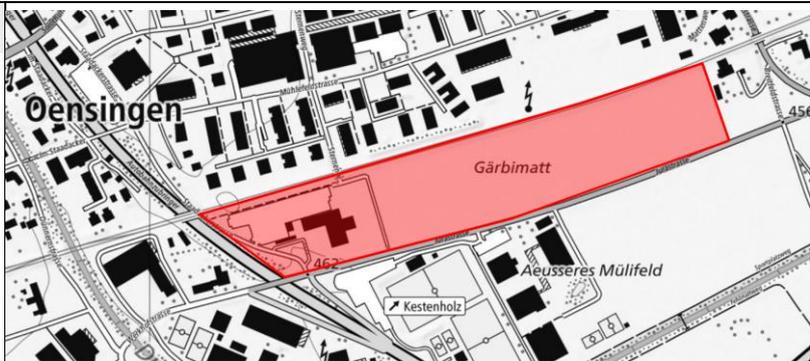
- --

S502.8 Oensingen, Gärbimatt **B-Horizont**

Generationenkohärenz: -

- Merkmale**
- Grösse: ca. 5.5 ha
 - Heutige Zone: Gewerbezone 2
 - Heutige Nutzung: Arbeiten / Landwirtschaft
 - Heutige Anzahl EW / AP: ca. 0 / 45
 - Heutige ÖV-Güteklasse: C/D
 - Vorgesehene Nutzung: Gewerbe, Büro/DL, öffentliche Nutzung, Freizeit oder Mischzone
 - Potenzial EW: 0
 - Potenzial AP: offen
 - Vorgesehene ÖV-Güteklasse: (2040) *wird noch ergänzt*
 - Schwerpunkt Realisierung:

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



Kurzbeschreibung

- Das Gebiet Gärbimatt ist die grösste Baulandreserve der Einwohnergemeinde Oensingen und umfasst ein zusammenhängendes Gebiet von rund 5.5 ha. Das Gebiet gehört mehreren Grundeigentümern (Private, Kanton und Einwohnergemeinde). Die Entwicklung soll ganzheitlich geplant werden. Insbesondere in Koordination mit der Haltestelle Oensingen Dorf (ÖV405_Ü), der Zentrumsentwicklung (S.404.6) im Gebiet Unterdorf sowie dem Zeughausareal. Nördlich grenzt das Zeughausareal an die bereits älteren MFH entlang der Mühlefeldstrasse. Südlich der Gärbimatt verläuft die zukünftige Entlastungsstrasse (Jurastrasse), welche heute bereits eine wichtige Achse für den MIV darstellt (Kieswerk, Verbindung Gäu, Autobahnanschluss). Südlich der Jurastrasse befindet sich eine grosse Zone mit öffentlichen Bauten und Anlagen (FC, Sportzentrum Bechburg, Kreisschule). Die Nord-Südverbindung für den Langsamverkehr und der Anschluss des Dorfes ist über zwei Verbindungen der Massnahme aus Beilage 1 ersichtlich (Verbindung Schloss-Strasse – Schulhaus – Sternenweg / Mühlefeld – Gärbimatt – Kreisschule sowie Verbindung Ausserbergstrasse – Kirche – Unterdorf – Gärbimatt).

Planungsstand **Nächste Schritte**

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mit Ortsplanung 2018 Gestaltungsplan FH aufgehoben und Gestaltungsplanpflicht überlagert | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Masterplan (2026-29) ▪ Gestaltungsplan (2029-32) ▪ Beginn Realisierung: frühestens 2033 |
|--|---|

Zuständigkeiten

- Federführung: Gemeinde Oensingen
- Weitere Beteiligte: Grundeigentümer

Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr

- Verkehrliche Kapazitäten:
 - Mobilitätskonzept vorgesehen und zusätzlich mit dem Gesamtverkehrsprojekt, Road Map abzustimmen

- Weitere Koordination / Abstimmung:
 - ÖV505_Ü Oensingen, Haltestelle Oensingen Dorf
 - S505.5 Oensingen, Zentrumsentwicklung
 - Zeughausareal
 - Str 501 Oensingen, GVP Oensingen inkl. kant. FlaMas
 - Klima- und hitzeangepasste Entwicklung des Areals
- Abhängigkeiten: --

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

- Keine Flächenbeanspruchung
- Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung

Grundlagen

- --

Bemerkungen

- --

Illustration / Visualisierung

--

S502.9 Oftringen, Zentrumsentwicklung A-Horizont

Generationenkohärenz: S402.9, ARE-Code: 2581.4.072

Merkmale

- Grösse: ca. 8 ha
- Heutige Zone: Arbeitszone A1, Kernzone, WG3, Landwirtschaftszone
- Heutige Nutzung: Wohnen, Arbeiten, Einkauf, Landwirtschaft
- Heutige Anzahl EW / AP: 15'080
- Heutige ÖV-Güteklasse: B
- Vorgesehene Nutzung: Mischnutzung. Überlagert mit Eignungsgebiet für höhere Bauten (C1: bis 30m, D: über 38m).
- Potenzial EW: ca. 2017: 185, 2040: 800
- Potenzial AP: z.Z. noch offen
- Vorgesehene ÖV-Güteklasse: (2040) *wird noch ergänzt*
- Schwerpunkt Realisierung:

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



Kurzbeschreibung und Entwicklung seit der letzten Generation

- Das Zentrum von Oftringen weist ein grosses Aufwertungs- und Weiterentwicklungspotenzial auf. Nach der Planung und Umsetzung von Projekten im nördlichen Bereich (Kernzone West- und Ost, Basler-/Zürichstrasse), werden in den nächsten Jahren das Gebiet D Tychboden sowie die Gebiete C1 Zentrum Nord und C2 Süd beidseits der Bahnlinie weiterentwickelt. Dazwischen soll die geplante S-Bahnhaltestelle Oftringen Zentrum entstehen. Mit einer hochwertigen Gestaltungsplanung können Bauten bis 30 m Höhe bzw. im Gebiet D Hochhäuser errichtet werden.
- Planerische/bauliche Entwicklungen seit Juni 2021: Wiederaufnahme der Planungstätigkeit nach Entwicklungsabsichten der Grundeiger (Gebiete C1/D). Arealspezifische Überprüfung der Testplanung aufgrund veränderter Bedingungen. Im Gebiet D läuft eine Machbarkeitsstudie betreffend Umgang mit dem Hochhaus. Danach folgt die Ausarbeitung des Teil-Gestaltungsplans in einem qualitätsfördernden Verfahren. Im Gebiet C1 folgt als nächster Schritt die Ausarbeitung des Teil-Gestaltungsplans in einem qualitätsfördernden Verfahren.

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

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Testplanung 2010 ▪ Gesamtrevision Ortsplanung, (Umzonung im Teilgebiet C) | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Erarbeitung Gestaltungspläne (ca. 4 Jahre, bis 2028) ▪ Anpassung Richtplan im Gebiet C2, Teilrevision Nutzungsplanung, Ausarbeitung Gestaltungspläne. ▪ Beginn / Zeitraum Realisierung: ab ca. 2030 |
|--|---|

Zuständigkeiten

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Federführung: Gemeinde Oftringen | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Weitere Beteiligte: Grundeigentümer, SBB |
|--|--|

Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr

- Verkehrliche Kapazitäten: Siehe unten
- Weitere Koordination / Abstimmung:
 - Str404.3 «Oftringen, BGK Baslerstrasse/K104»
 - ÖV3A «Oftringen Zentrum: Intermodale ÖV-Drehscheibe (Bushof / -Terminal)»
 - Ein Mobilitätskonzept wird im Rahmen der Ausarbeitung der Gestaltungspläne der Gebiete C1 und D erstellt.

- Abhängigkeiten: Gebiet um die Bahnlinie: Massnahmen Nr. ÖV506_Ü «Oftringen, Haltestelle Oftringen Zentrum»

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

- Richtplanrelevant (WSP)
- Flächenbeanspruchung: ca. 1.5 ha
- Allf. Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung und Umgang damit
=> Gemäss Prüfbericht zum AP 4 besteht ein möglicher Konflikt mit schutzwürdigen Einzelbäumen und Gewässerraum.
>> Im Rahmen der weiteren des Gebiets C2 (Richtplananpassung, Teilrevision / Einzonung erforderliches Bauland, Ausarbeitung Gestaltungsplans) werden übergeordnete Interessen (Bund, Kanton) selbstverständlich in der Planung berücksichtigt, um Konflikte zu vermeiden.

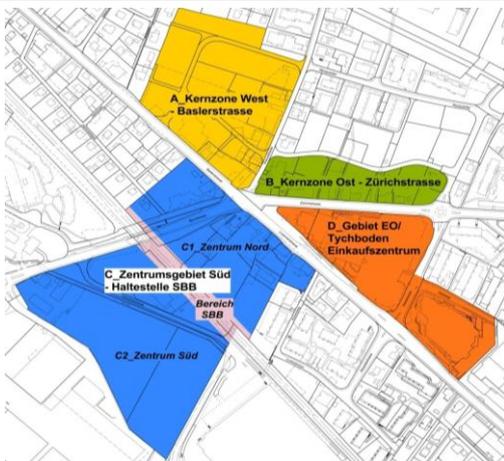
Grundlagen

- Siehe «Planungsstand»

Bemerkungen

- --

Illustration / Visualisierung



Perimeter Testplanung



Resultat Testplanung 2010 – Städtebauliches Konzept

S502.10 Olten, Olten Südwest		A-Horizont			
Generationenkohärenz: S402.10, ARE-Code: 2581.4.073					
<p>Merkmale</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Grösse: ca. 23 ha ▪ Heutige Zone: Sondernutzungszone A ▪ Heutige Nutzung: Industriebrache / Kiesgrube, Wohnen (1. Baufeld) ▪ Heutige Anzahl EW / AP: 587 E / 6 AP ▪ Heutige ÖV-Güteklasse: D ▪ Vorgesehene Nutzung: 85% Wohnen, 15% Arbeiten ▪ Potenzial EW: ca. 4'600 ▪ Potenzial AP: ca. 850 ▪ Vorgesehene ÖV-Güteklasse: (2040) <i>wird noch ergänzt</i> ▪ Schwerpunkt Realisierung: <table border="1" style="margin-left: 20px; width: 100%;"> <tr> <td style="background-color: #cccccc;">2028 - 2031</td> <td style="background-color: #cccccc;">2032 - 2035</td> <td style="background-color: #cccccc;">> 2035</td> </tr> </table> 	2028 - 2031	2032 - 2035	> 2035		
2028 - 2031	2032 - 2035	> 2035			

Kurzbeschreibung und Entwicklung seit der letzten Generation

- Im Gebiet des ehemaligen Zementwerkes PCO und des Kieswerkes der AG Hunziker & Cie westlich des Bahnhofes Olten Hammer soll ein neues durchmischtes Stadtquartier entstehen. Die erste Etappe ist ab 2014 bezogen worden. Erste Erfahrungen mit der realisierten Bebauung haben zur Überarbeitung des städtebaulichen Konzepts geführt. In einer Masterplanung (2017) wurden die wesentlichen städtebaulichen Regeln, basierend auf einem Freiraumkonzept, festgelegt. Die Nutzungsplanung für Olten Südwest ist in Revision. Ziel ist eine höhere Vielfalt bzgl. Nutzung und Bebauung sowie Steigerung der EG- und Umgebungsqualität. Die Personenunterführung Hammer (Massnahmen 1G und 2G) wird neu Erschliessungsvoraussetzung für die weiteren Bauetappen Olten Südwest. Die Finanzierung der Personenunterführung Hammer erfolgt zu wesentlichen Teilen durch Mittel aus dem Planungsausgleich Olten Südwest. Der Gestaltungsplan ist durch den Kanton genehmigt.
- Planerische/bauliche Entwicklungen seit Juni 2021: RRB Nutzungsplanrevision (2021) / Rechtsmittelverfahren / Inkrafttreten durch BGE (2023) / Genehmigung Baukredit PU Hammer (2023)

Planungsstand	Nächste Schritte
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Entwicklungsvertrag (1999) ▪ Internationaler Ideenwettbewerb (2003) ▪ Nutzungsplanung (2010) ▪ Studienwettbewerb (2011) ▪ Masterplanung (2017) ▪ Revision Nutzungsplanung (2023) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bauzeit PU Hammer (Massnahmen 1G und 2G): 2026-2028 ▪ Vorbereitungen nächstes Baufeld: Laufend

Zuständigkeiten

- Federführung: Grundeigentümer
- Weitere Beteiligte: Stadt Olten

Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr

- Verkehrliche Kapazitäten: Dem Nutzungsplan liegt ein Mobilitätskonzept zugrunde. Spätestens mit dem Baugesuch von Baufeld A ist ein Nachweis über ein Fahrtenmonitoring/-controlling zu erbringen.
- Weitere Koordination / Abstimmung:
 - Naturpark Olten Südwest (seit 2010)
 - LV 4.13 «Fuss- und Veloverbindung Olten SüdWest (Hammerallee) - Zugang Bahnhof Olten Hammer» (1G, pendent)
 - LV 6A «Reduktion Trennwirkung Bahngleise Bahnhof Hammer-Zentrum» (2G, pendent)
 - Mit der Nutzungsplanrevision wurde die Realisierung der PU Hammer neu als Erschliessungsvoraussetzung für die weitere Baufeldentwicklung stipuliert.
 - Mobilitätsplan Olten (Stadtrat / 2017)
 - Räumliches Leitbild (Gemeindeparlament / 2022)
 - Ortsplanung (laufend)
 - S304 Freiraumnetz im urbanen Raum
- Abhängigkeiten: siehe oben

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

- Keine Flächenbeanspruchung
- Mögliche Konflikte mit schutzwürdigen Einzelbäumen und Gewässer- raum werden in Baufeldentwicklung und Umgebungsplanung berücksichtigt. Gesamtstädtisches Naturinventar sowie Freiraum-, Natur- und Klimakonzept in Arbeit (2024-25).

Grundlagen

- Siehe «Planungsstand»

Bemerkungen

- --

Illustration / Visualisierung

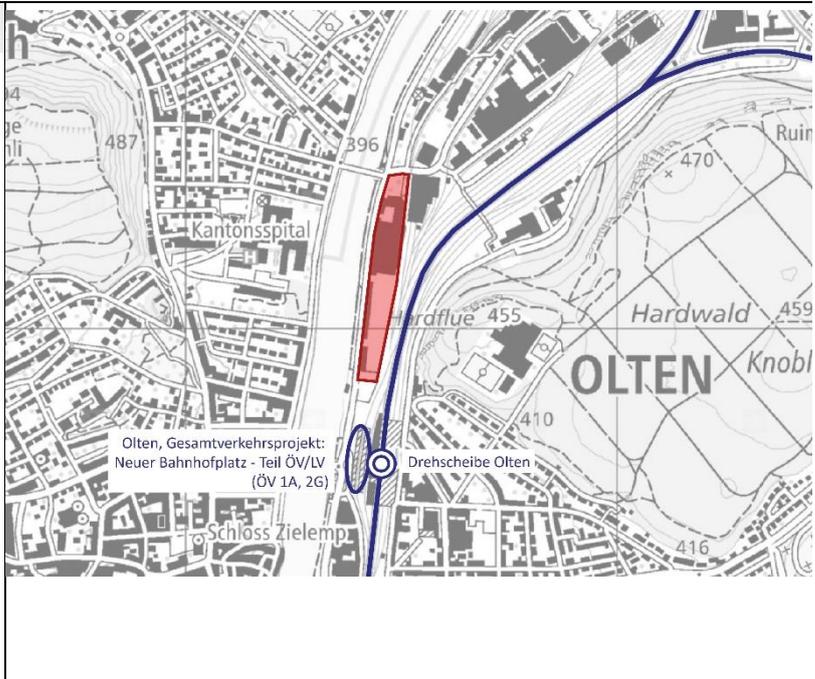


S502.11 Olten, Bahnhof Nord **A-Horizont**

Generationenkohärenz: S402.11, ARE-Code: 2581.4.074

- Merkmale**
- Grösse: ca. 2.5 ha
 - Heutige Zone: Hochhauszone Areal Bahnhof Nord
 - Heutige Nutzung: Bahnbetriebliche Restnutzung, Betriebszentrale, Parkierung
 - Heutige Anzahl EW / AP: 0 E, 185 AP
 - Heutige ÖV-Güteklasse: A/B
 - Vorgesehene Nutzung: 30% Wohnen, 70% Arbeiten
 - Potenzial EW: 340
 - Potenzial AP: 900
 - Vorgesehene ÖV-Güteklasse: A/B (2040)
 - Schwerpunkt Realisierung:

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



Kurzbeschreibung und Entwicklung seit der letzten Generation

- Seit der Erweiterung des SBB-Industriewerks Tannwald an der Industriestrasse im Jahr 2005 wurde die Hauptwerkstätte beim Bahnhof an der Gösgerstrasse Schritt für Schritt stillgelegt. Ebenfalls in Etappen soll an zentralster Lage unmittelbar neben dem Bahnhof Olten ein neues Arbeits- und Wohnquartier entstehen.
- Planerische/bauliche Entwicklungen seit Juni 2021: Baufeldübergreifende Lösung von Logistik und Umgebungsgestaltung, Baugesuchsverfahren Baufelder 1+2.

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

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Testplanung (2007) ▪ Teilzonenplan und Gestaltungsplan mit Sonderbauvorschriften (2014) ▪ Projektwettbewerb BF 1+2 (2018) ▪ Projektierung BF 1+2 (seit 2019) ▪ Baugesuchsverfahren BF 1+2 (laufend) ▪ Realisierung Baufelder 1+2: ab Juni 2024 ▪ Standortentscheid SBB Historic im nördlichen Arealteil (2024) | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bewilligungen und Baustart BF 1 und BF 2 ab Juni 2024 ▪ Realisierung Baufelder 3+4 durch SBB: offen ▪ Umnutzung Riggenbach-Ensemble und Halle 500 durch SBB Historic |
|--|--|

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

- Verkehrliche Kapazitäten: Bahnhof Olten in unmittelbarer Nähe.
 Der Nutzungsplanung wie auch den Baugesuchsdossiers liegt ein zweistufiges Mobilitätskonzept (Areal / Baufelder) zugrunde.

- Weitere Koordination / Abstimmung:
 - ÖV1A «Olten, Gesamtverkehrsprojekt: Neuer Bahnhofplatz – Teil ÖV/LV» (2G)
 - Mobilitätsplan Olten (Stadtrat / 2017)
 - Räumliches Leitbild (Gemeindeparlament / 2022)
 - Ortsplanung (laufend)
- Abhängigkeiten, insb. Bauphasen und -logistik:
 - Neuer Bahnhofplatz Olten (Massnahme 2G)
 - Zielkonzept 2035++ der SBB

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

- Keine Flächenbeanspruchung
- Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung

Grundlagen

- Siehe «Planungsstand»

Bemerkungen

- --

Illustration / Visualisierung



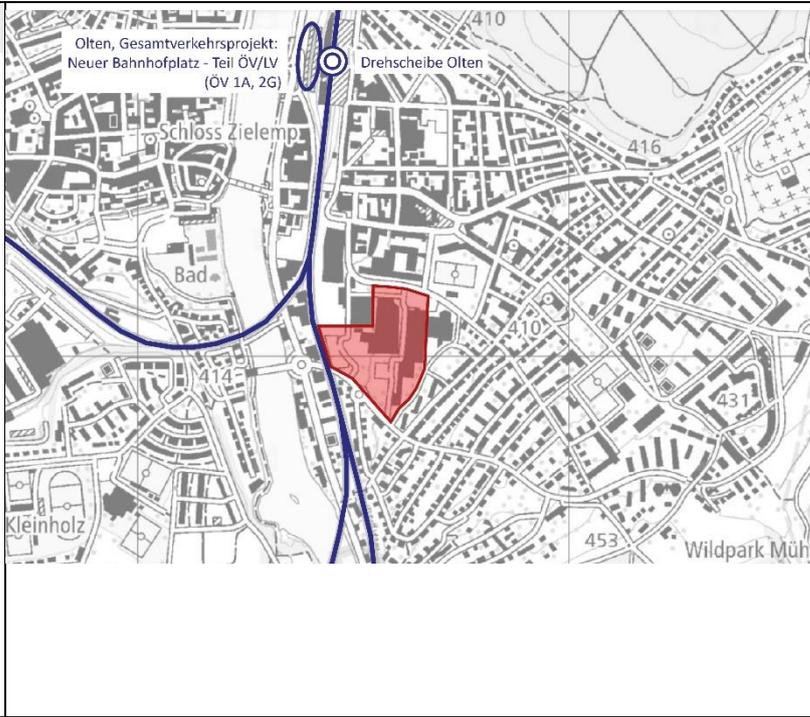
S502.12 Olten, Giroud Olma-Areal **A-Horizont**

Generationenkohärenz: S402.12, ARE-Code: 2581.4.075

Merkmale

- Grösse: ca. 4.5 ha
- Heutige Zone: Gewerbe- und Mischzonen (GW und M3)
- Heutige Nutzung: Einkauf, Gewerbe, Parkplätze, Spielplatz
- Heutige Anzahl EW / AP: 0 E, 200 AP
- Heutige ÖV-Güteklasse: C
- Vorgesehene Nutzung: 60% Wohnen, 40% Arbeiten
- Potenzial EW: 600
- Potenzial AP: 600
- Vorgesehene ÖV-Güteklasse: C (2040) *wird noch ergänzt*
- Schwerpunkt Realisierung:

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



Kurzbeschreibung und Entwicklung seit der letzten Generation

- 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 städtischen Mobilitätsplan, der die privaten und öffentlichen Verkehrsträger optimal miteinander koordinieren will. Die Stadt plant flankierende Aufwertungsmassnahmen (Strassen-/Grün- und Freiraum) im öffentlichen Raum (Strassen ringsum BBZ-Areal). Gegen die im Jahr 2019 publizierte Nutzungsplanung ist ein Rechtsmittelverfahren hängig. Im Zuge dessen plant der Eigentümer seither die Realisierung einer Wohnüberbauung auf dem südlichen Teilareal, auf Basis eines rechtskräftigen Gestaltungsplans aus dem Jahr 1999. Eine im Jahr 2013 durchgeführte kooperative Planung für ein gemischtes Hochhausquartier würde somit fallen gelassen.
- Planerische/bauliche Entwicklungen seit Juni 2021: Nutzungsplanung Sälipark 2020 aktuell vor Bundesgericht; Umsetzung Gestaltungsplan Süd in Arbeit.

Planungsstand	Nächste Schritte
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gestaltungsplan Sälistrasse - Theodor Schweizer-Weg (1999) ▪ Kooperative Planung Areal Süd (2013) ▪ Nutzungsplanung Sälipark 2020: laufend ▪ Bewilligungsverfahren Sälipark Süd (GP 1999): laufend 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bewilligung und Realisierung Baufeldentwicklung Süd (in Arbeit) ▪ BGE Sälipark 2020 abwarten, anschliessend Umsetzung Sälipark und flankierende Massnahmen

Zuständigkeiten

- Federführung: Bauherrschaft Giroud Olma AG
- Weitere Beteiligte: Stadt Olten

Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr

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

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

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

Grundlagen

- Siehe «Planungsstand»

Bemerkungen

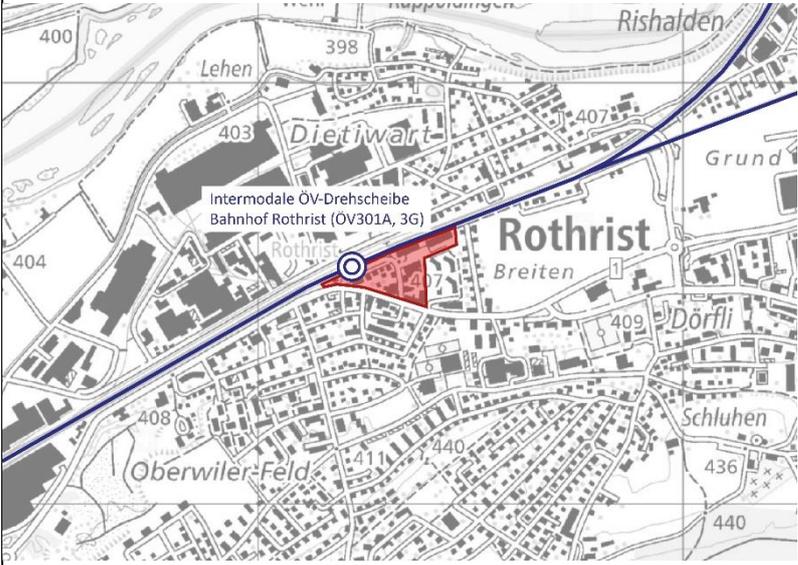
- --

Illustration / Visualisierung



S502.13 Rothrist, Bahnhofgebiet **A-Horizont**

Generationenkohärenz: S402.13, ARE-Code: 2581.4.076

Merkmale				
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Grösse: ca. 1.6 ha ▪ Heutige Zone: Wohn- und Gewerbezone WG4 ▪ Heutige Nutzung: Wohnen, Gewerbe, Gastronomie ▪ Heutige Anzahl EW / AP: ca. 105 / 50 ▪ Heutige ÖV-Güteklasse: B ▪ Vorgesehene Nutzung: Areal für höhere Bauten; Wohnen: 80%; Arbeiten: 20% ▪ Potenzial EW: ca. 150 ▪ Potenzial AP: ca. 30 ▪ Vorgesehene ÖV-Güteklasse: B (2040) ▪ Schwerpunkt Realisierung: <table style="margin-left: 20px; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border: 1px solid black; padding: 2px;">2028 - 2031</td> <td style="border: 1px solid black; padding: 2px;">2032 - 2035</td> <td style="border: 1px solid black; padding: 2px;">> 2035</td> </tr> </table> 	2028 - 2031	2032 - 2035	> 2035	
2028 - 2031	2032 - 2035	> 2035		

Kurzbeschreibung und Entwicklung seit der letzten Generation

- Das Areal liegt direkt beim Bahnhof Rothrist. Heute bietet es keine angemessenen Aufenthaltsmöglichkeiten und es ist wenig attraktiv gestaltet. Aufgrund der sehr gut erschlossenen Lage bietet sich das Gebiet für eine Weiterentwicklung, Aufwertung und Verdichtung an. Als wichtiger Verkehrsumschlagplatz, durch seine zentrale Lage und die publikumsorientierten Nutzungen kann das Bahnhofgebiet einen wesentlichen Beitrag zur Innenentwicklung der Gemeinde leisten. Im Rahmen der Nutzungsplanung wurde das Areal mit einer Gestaltungsplanpflicht belegt, um für die Folgeplanung die Qualität der Bebauung zu sichern.
- Planerische/bauliche Entwicklungen seit Juni 2021: Entwicklungsrichtplan, Ausarbeitung Projekt Bahnhofplatz

Planungsstand	Nächste Schritte
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Entwicklungsrichtplan (2019) ▪ Studienauftrag (2019/2020) ▪ 1. Phase Realisierung Bahnhofplatz ▪ Weitere Teilbereiche werden nach ERP etappiert 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bauprojekte: Bahnhofplatz ▪ Beginn Realisierung: 2026

Zuständigkeiten

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

Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr

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

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

- Keine Flächenbeanspruchung
- Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung

Grundlagen

- Siehe «Planungsstand»

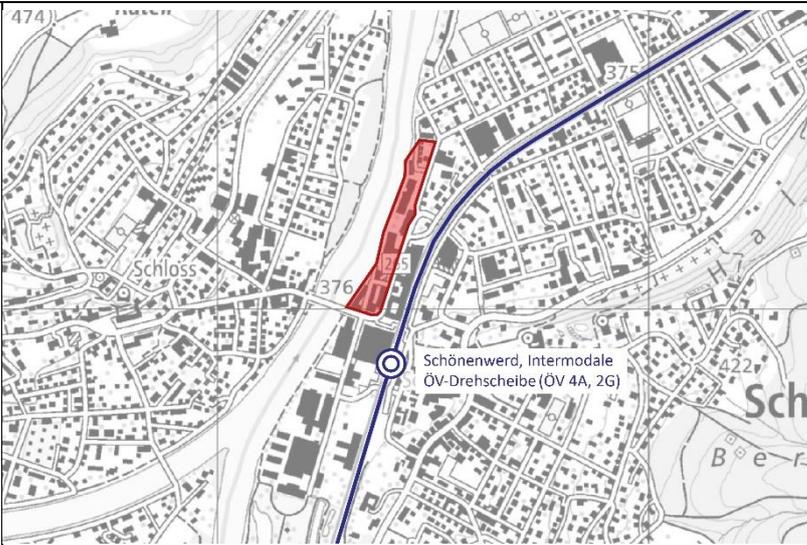
Bemerkungen

-

Illustration / Visualisierung

Bebauungskonzept und Modell aus Entwicklungsrichtplan



S502.14 Schönenwerd, Wohnen an der Aare		A-Horizont			
Generationenkohärenz: S402.14, ARE-Code: 2581.4.077					
Merkmale					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Grösse: ca. 2 ha ▪ Zone nach OPR: Mischzone Aare MZA ▪ Heutige Nutzung: Gewerbe ▪ Heutige Anzahl EW / AP: 40 / 100 ▪ Heutige ÖV-Güteklasse: C ▪ Vorgesehene Nutzung: Wohnen und Gewerbe (Mischzone Aare) ▪ Potenzial EW: ca. 400 (Schätzung) ▪ Potenzial AP: ca. 200 ▪ Vorgesehene ÖV-Güteklasse: (2040) <i>wird noch ergänzt</i> ▪ Schwerpunkt Realisierung: <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="background-color: #ccc; width: 33%;">2028 - 2031</td> <td style="width: 33%;">2032 - 2035</td> <td style="width: 33%;">> 2035</td> </tr> </table> 	2028 - 2031	2032 - 2035	> 2035		
2028 - 2031	2032 - 2035	> 2035			
Kurzbeschreibung und Entwicklung seit der letzten Generation					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Das in der Nähe des Hubs Schönenwerd liegende Gebiet zwischen Brauerei Karbacher und dem alten Schlachthof soll zu einer attraktiven, der Aare zugewandten Wohnlage umgenutzt werden. «Wohnen an der Aare» wird als Bestandteil der Aufwertung des Aareufers mit dem öffentlichen Uferweg erschlossen. Gestützt auf das räumliche Leitbild beabsichtigt die Gemeinde zum Zeitpunkt der gewählten Planungsabsicht vorgängig zum Gestaltungsplanverfahren sich vertieft mit der Entwicklung des Areals auseinanderzusetzen. ▪ Planerische/bauliche Entwicklungen seit Juni 2021: Nach Genehmigung der OPR 2023 wird nach Vorgabe des Zonenreglements 2024 ein qualitätssicherndes Konkurrenzverfahren in Anlehnung an die sia Ordnungen 142/143 (2009) durchgeführt. 					
Planungsstand	Nächste Schritte				
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Räumliches Leitbild (2018) ▪ Revision Ortsplanung (2023) ▪ Gestaltungsplanpflicht, siehe oben 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Qualitätsverfahren, anschliessend Ausarbeitung Gestaltungsplan ▪ Beginn Realisierung: 2025 / 2026 				
Zuständigkeiten					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Federführung: Gemeinde Schönenwerd ▪ Weitere Beteiligte: Grundeigentümer 					
Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrliche Kapazitäten: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Drehscheibe Schönenwerd in der Nähe (ca. 100 – 400 m) ▪ Ein Mobilitätskonzept ist im Rahmen des qualitätssichernden Konkurrenzverfahrens vorgesehen. ▪ Weitere Koordination / Abstimmung: -- ▪ Abhängigkeiten: -- 					
Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine Flächenbeanspruchung ▪ Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung 					
Grundlagen					

- Siehe «Planungsstand»

Bemerkungen

- --

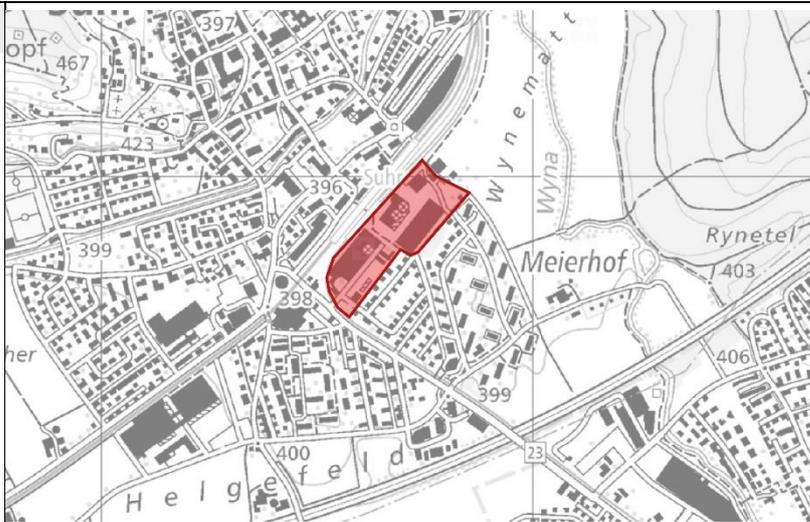
Illustration / Visualisierung

S502.15 Suhr, Bahnhof Süd **A-Horizont**

Generationenkohärenz: S402.17, ARE-Code: 2581.4.080

- Merkmale**
- Grösse: ca. 5 ha
 - Heutige Zone: Kernzone 3 (K3)
 - Heutige Nutzung: Gewerbe / Industrie
 - Heutige Anzahl EW / AP: ca. 0 / 20
 - Heutige ÖV-Güteklasse: B
 - Vorgesehene Nutzung: min. 33% Wohnen, min. 15% Arbeiten
 - Potenzial EW: ca. 1200
 - Potenzial AP: ca. max. 9'600m²
 - Vorgesehene ÖV-Güteklasse: B (2040)
 - Schwerpunkt Realisierung:

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



Kurzbeschreibung und Entwicklung seit der letzten Generation

- In der Gemeinde Suhr stehen heute südlich des Bahnhofs an zentraler und sehr gut erschlossener Lage grosse Industriehallen. Das Areal soll etappenweise umgenutzt und neu bebaut werden. Das Areal soll sich von einer Industriebrache zu einem attraktiven Zentrumsquartier mit gemischter Nutzung, belebten Aussenräumen und sicheren Fuss- und Velowegverbindungen weiterentwickeln. Basis für diese Transformation bildet ein Gestaltungsplan, welcher das Zentrum von Suhr aufwertet und die durch die Bahnlinie voneinander getrennten Siedlungsbereiche wieder als Einheit stärkt.
- Planerische/bauliche Entwicklungen seit Juni 2021: Im Jahr 2022 wurde ein Projektwettbewerb durchgeführt. Auf dieser Basis wurde das Bauprojekt für die Überbauung «Salzhof Süd» erstellt.

Planungsstand	Nächste Schritte
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Masterplan (2003) ▪ Gestaltungsplan (2016) ▪ Projektwettbewerb (2022) ▪ Bauprojekt Überbauung «Salzhof Süd» (2023) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Baubereich C1 im Baugesuchsverfahren. ▪ Beginn und Abschluss der Realisierung: (2025-2035)

Zuständigkeiten

- Federführung: Gemeinde Suhr
- Weitere Beteiligte: Mehrere Grundeigentümer

Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr

- Verkehrliche Kapazitäten:
 - Bahnhaltestelle Suhr direkt angrenzend: Durch Umnutzung des heutigen Industriegebiets Abnahme des Schwerverkehrs und somit Erhöhung der Lebensqualität im Quartier.
 - Der Gestaltungsplan gibt für die einzelnen Baubereiche, ausgehend von der zulässigen aGF, eine maximale Verkehrserzeugung in der Abendspitzenstunde vor. Pro Baubereich ist in einem Mobilitätskonzept lediglich die Einhaltung der Richtwerte für die Verkehrserzeugung in der Abendspitzenstunde nachzuweisen.
- Weitere Koordination / Abstimmung: KGV Suhr
 - Zusammen mit VERAS Erschliessung des Areals regeln: Ein-/Ausfahrt im nördlichen Bereich => direkte Verbindung zu VERAS und somit Entlastung der Gränicherstrasse.
 - FVV506 Suhr, Veloführung Unterführung Möbel Pfister

- Abhängigkeiten: --

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

- Keine Flächenbeanspruchung
- Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung

Grundlagen

- Siehe «Planungsstand»

Bemerkungen

- --

Illustration / Visualisierung

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



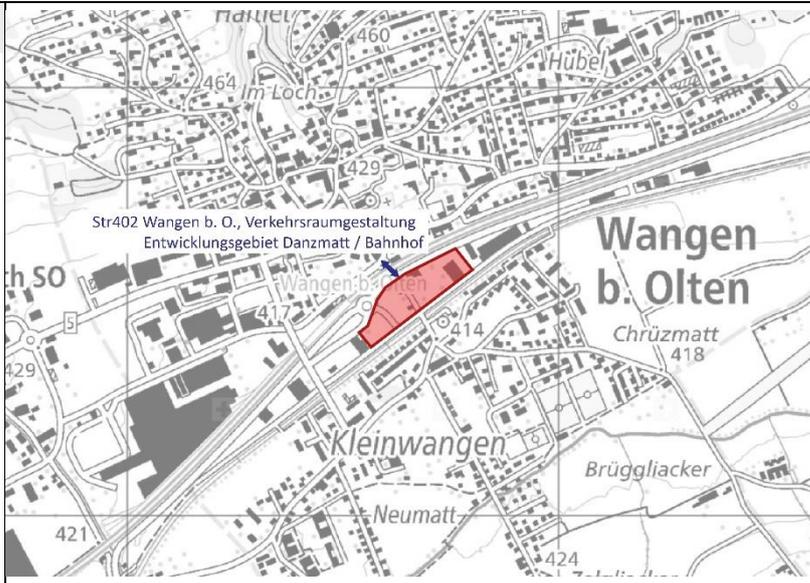
S502.16 Wangen b. O., Schlüsselprojekt Danz matt / Erweitertes Dorfzentrum **A-Horizont**

Generationenkohärenz: S402.18, ARE-Code: 2581.4.081

Merkmale

- Grösse: ca. 2.5 ha
- Heutige Zone: Zone für öffentliche Bauten und Anlagen, Gewerbezone
- Heutige Nutzung: Danz matt: Zunfthaus, geschütztes Gebäude; Wiese: Mehrheitlich ungenutzt; Angrenzend: Gewerbezone
- Heutige Anzahl EW / AP: 0
- Heutige ÖV-Güteklasse: C
- Vorgesehene Nutzung: Mischnutzung (Einkaufen, Wohnen, Kleingewerbe, Dienstleistungen)
- Potenzial EW: ca. 140
- Potenzial AP: ca. 50
- Vorgesehene ÖV-Güteklasse: (2040) *wird noch ergänzt*
- Schwerpunkt Realisierung:

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



Kurzbeschreibung und Entwicklung seit der letzten Generation

- 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 Bearbeitungsperimeter des Schlüsselprojekts Erweitertes Dorfzentrum Danz matt umfasst das Gebiet Danz matt, den Bahnhofplatz und Teile der Mittelgäu strasse. 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 Verkehrsraums 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.
- Planerische/bauliche Entwicklungen seit Juni 2021: Teilzonenänderung Danz matt (Umzonung öBA in Spezialzone/ Mischzone Danz matt), RRB ausstehend.

Planungsstand	Nächste Schritte
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Städtebauliches Entwicklungskonzept (2020) ▪ Revision Teilzonenplan (2023), RRB ausstehend. Derzeit Beschwerde beim Regierungsrat hängig. ▪ Gestaltungsplan (Beginn 2025) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Investorenwettbewerb mit Richtprojekt als Basis für Gestaltungsplan (2024/ 2025) ▪ Beginn Realisierung: 2029/2030

Zuständigkeiten

- Federführung: Wangen b.O.
- Weitere Beteiligte: Grundeigentümer, Investoren

Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr

- Verkehrliche Kapazitäten: S-Bahnhaltestelle Wangen bei Olten und Bushaltestelle Danz matt. in unmittelbarer Nähe (neu erstellt seit Fahrplanwechsel Dezember 2018 - im Rahmen des Buskonzepts OGG)
- Weitere Koordination / Abstimmung:
 - Umbau Bahnhof (2030, gemäss Angaben SBB) Aufwertung Bahnhofplatz
 - FVV-Verbindung Kleinwangen – Grosswangen (siehe Massnahme Str402)
 - Kantonale Velonetzplanung/Velolandrouten Schweizmobil
- Abhängigkeiten:
 - S505.7 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

- --

Illustration / Visualisierung



Perspektive



Schematischer Masterplan



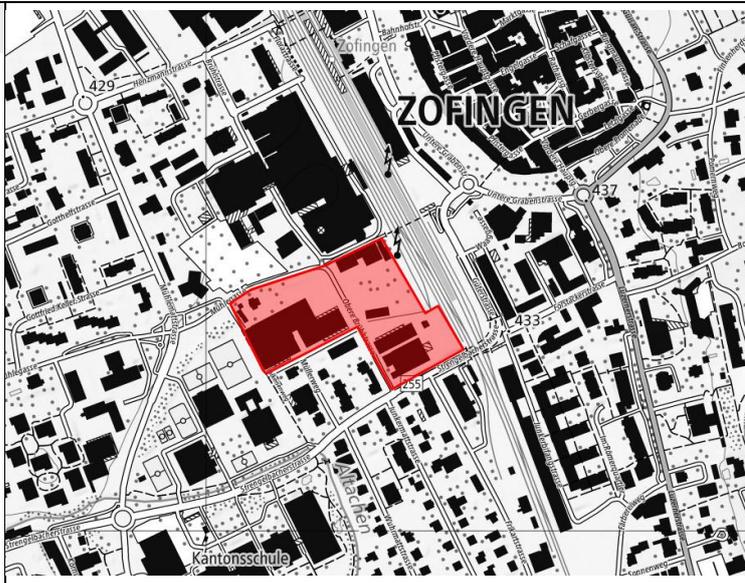
Situationsplan

S502.17 Zofingen Areal Cartub, Obere Brühlstrasse **A-Horizont**

Generationenkohärenz: S402.19, ARE-Code: 2581.4.082

- Merkmale**
- Grösse: ca. 2.5 ha
 - Heutige Zone: WA4 mit Gestaltungsplanpflicht
 - Heutige Nutzung: ungenutzte Industrie-/Gewerbegebäude
 - Heutige Anzahl EW / AP:
 - Heutige ÖV-Güteklasse: A
 - Vorgesehene Nutzung: Mischnutzung (Dienstleitungen und Wohnen)
 - Potenzial EW: ca. 550
 - Potenzial AP: ca. > 100
 - Vorgesehene ÖV-Güteklasse: A (2040)
 - Schwerpunkt Realisierung:

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



Kurzbeschreibung und Entwicklung seit der letzten Generation

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

Planungsstand	Nächste Schritte
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Umzonung von Arbeitszone zu WA4 ▪ Zweistufiges Studienauftragsverfahren (2021-2023) ▪ Gestaltungsplan ab 2023 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ einf. BGK Ob. Brühlstrasse und Müllereiweg ab 2023 ▪ Hochbauprojekt ab 2026

Zuständigkeiten

- Federführung: Stadt Zofingen
- Weitere Beteiligte: Grundeigentümer

Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr

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

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

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

Grundlagen

- Siehe «Planungsstand»

Bemerkungen

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

Illustration / Visualisierung

Quartierpark



Mühleplatz



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



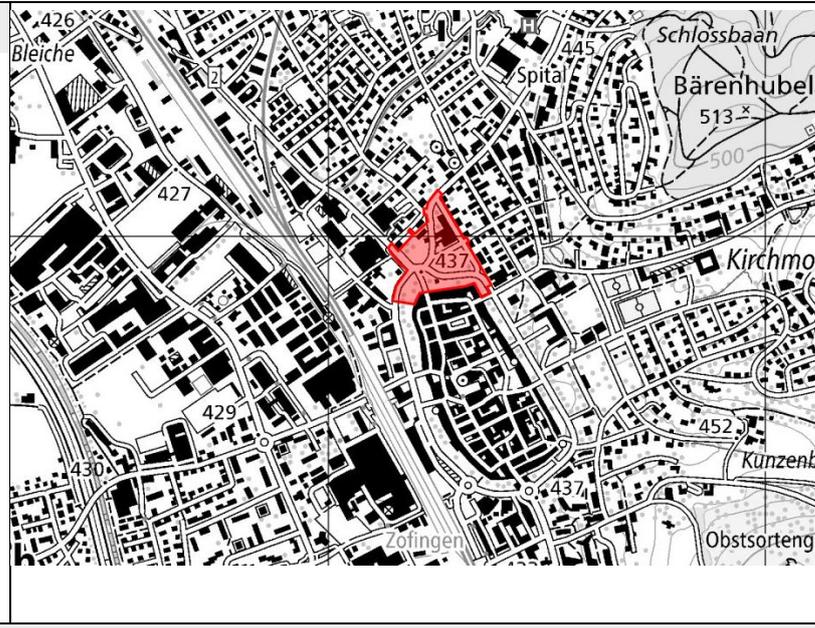
Entwurf GSP (Stand Ende 2023)

S502.18 Zofingen, Untere Vorstadt + Untere Vorstadt Nordwest **A-Horizont**

Generationenkohärenz: S402.20, ARE-Code: 2581.4.083

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

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



Kurzbeschreibung und Entwicklung seit der letzten Generation

- Die Bereich Untere Vorstadt und Untere Vorstadt 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.
- Planerische/bauliche Entwicklungen seit Juni 2021: Bereinigung und öffentliche Auflage Strassenbauprojekt (K104/K315/Schulhausstrasse); Baurechtsnehmer, Vorbereitung Studienauftrag (Basis GSP)

Planungsstand	Nächste Schritte
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Richtprojekt Untere Vorstadt ▪ Gestaltungsplan «Untere Vorstadt», RR 3.Sept. 2021 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Strassenbauprojekt Untere Vorstadt, Planersubmission, Bau ab 2024/25 ▪ Umsetzung Hochbauprojekt ab 2024/25

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 der Nähe (ca. 300 m)
 - Mobilitätskonzept ist Teil der SNV
 - Weitere Koordination / Abstimmung: --
 - Abhängigkeiten: --

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

Grundlagen

- Siehe «Planungsstand»

Bemerkungen

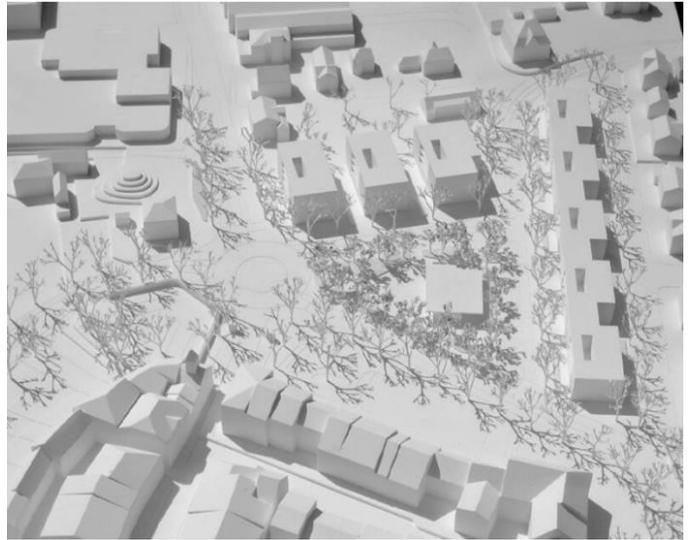
■ --

Illustration / Visualisierung

Gestaltungsplan Untere Vorstadt



Modell Untere Vorstadt



Strassenbauprojekt (Stand 2022)



S502.19 Zofingen, Bahnhof - Swissprinters A-Horizont

Generationenkohärenz: S402.21, ARE-Code: 2581.4.084

- Merkmale**
- Grösse: ca. 5.5 ha
 - Heutige Zone: Wohn- und Arbeitszone WA4
 - Heutige Nutzung: Industrie/Gewerbe
 - Heutige Anzahl EW / AP:
 - Heutige ÖV-Güteklasse: A
 - Vorgesehene Nutzung: Wohn- und Gewerbenutzung
 - Potenzial EW: ca. 500
 - Potenzial AP: offen
 - Vorgesehene ÖV-Güteklasse: A (2040)
 - Schwerpunkt Realisierung:

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



Kurzbeschreibung und Entwicklung seit der letzten Generation

- Das Swissprintersareal liegt neben dem Bahnhof und in unmittelbarer Nähe zur Altstadt Zofingen. Es ist charakterisiert durch eine heterogene Struktur der Industriebauten und differenzierten Arbeitsnutzungen der Firma Swissprinters AG (Schliessung Ende September 2024). Auf dem Areal besteht ein grosses Weiterentwicklungspotenzial an zentraler Lage. Auf dem Areal soll eine Wohn- und Gewerbeüberbauung entstehen.
- Planerische/bauliche Entwicklungen seit Juni 2021: Wechsel Architekt (neu Christ & Gantenbein) und Landschaftsarchitekt (neu Uniola AG), Aufgabe Druckbetrieb Ende 2024, Baugesuche (Vorentscheidsgesuch § 62 BauG), Einwendungen

Planungsstand	Nächste Schritte
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gestaltungsplan «Swissprintersareal», RR 25. Mai 2022 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Hochbauprojekte, Umsetzung 5 – 10 Jahre ▪ Beginn Realisierung Hochbauprojekte ab 2024

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.
 - Mobilitätskonzept Teil der SNV
 - Weitere Koordination / Abstimmung: Anpassung städtebaulicher Vertrag
 - Abhängigkeiten: siehe «Bemerkungen»

- Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung**
- Teil des ESP Zofingen/Oftringen/Aargau/Strengelbach
 - Keine Flächenbeanspruchung
 - Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung

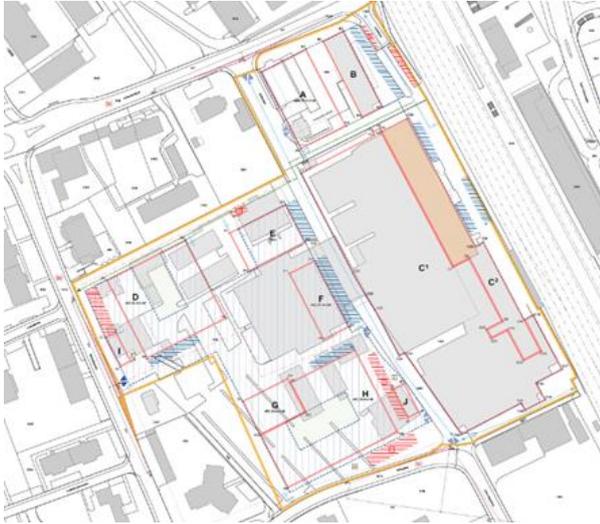
- Grundlagen**
- Siehe «Planungsstand»

Bemerkungen

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

Illustration / Visualisierung

Gestaltungsplan



Visualisierung der möglichen Überbauung



2.3. Aufwertung/Weiterentwicklung Schlüsselareale DL/Gewerbe

S503.1 Reiden/Wikon, Entwicklungsschwerpunkt		B-Horizont			
Generationenkohärenz: -					
Merkmale					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Grösse: ca. 45 ha ▪ Heutige Zone: Arbeitszone IV (Reiden, Wikon), weitere Arbeitszone III (Wikon) ▪ Heutige Nutzung: Industrie/Gewerbe ▪ Heutige Anzahl EW / AP: ca. 20 / 1'400 ▪ Heutige ÖV-Güteklasse: D / ausserhalb D ▪ Vorgesehene Nutzung: Produktion / Logistik¹ ▪ Potenzial EW: - ▪ Potenzial AP: k.A. ▪ Vorgesehene ÖV-Güteklasse: (2040) <i>wird noch ergänzt</i> ▪ Schwerpunkt Realisierung: <table border="1" style="margin-left: 20px; width: 100%;"> <tr> <td>2028 - 2031</td> <td>2032 - 2035</td> <td>> 2035</td> </tr> </table> 			2028 - 2031	2032 - 2035	> 2035
2028 - 2031	2032 - 2035	> 2035			
Kurzbeschreibung					
<p>Ausgangslage, Handlungsbedarf und Ziel der Massnahme:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Das Arbeitsgebiet zwischen Reiden-Wikon ist für die wirtschaftliche Entwicklung des Kantons Luzern von grosser Bedeutung. Aus diesem Grund ist das Gebiet als Entwicklungsschwerpunkt im kantonalen Richtplan (S6-1) festgesetzt. Für das Gebiet fehlt eine gemeindeübergreifende Abstimmung in Fragen der räumlichen, siedlungsplanerischen, wirtschaftlichen, verkehrlichen und landschaftsverträglichen Weiterentwicklung des ESP Reiden/Wikon. Desweiteren ist das Schwerverkehrsaufkommen im ESP ist bereits heute beträchtlich. Das gesamte Arbeitsgebiet weist Defizite in der Erschliessung auf. Die aktuelle Erschliessung ist nicht zweckmässig und behindert die Entwicklung des ESP. ▪ Mittelfristig soll anhand einer Kooperationsvereinbarung zwischen dem Kanton und den Standortgemeinden ein Leitbild erarbeitet werden, welches als gemeinsame Grundlage zur Konkretisierung und Ausarbeitung von weiteren, umfassenden Massnahmen in den Bereichen Siedlung, Verkehr und Landschaft dienen wird. 					
Planungsstand		Nächste Schritte			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gespräche zwischen Standortgemeinden und Kanton 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Weitere Besprechungstermine ▪ Verkehrsstudie ▪ Kooperationsvereinbarung zwischen Kanton und Gemeinden ▪ Beginn Realisierung: noch offen 			
Zuständigkeiten					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Federführung: Kanton Luzern 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Weitere Beteiligte: Gemeinden Reiden und Wikon, RET Zofingenregio 			
Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr					

¹ Sämtliche Angaben beziehen sich auf die Arbeitsversion des Kantonalen Richtplans Luzern (KrP LU) Stand Juni 2023. Wobei zu beachten ist, dass diese Angaben im Laufe der weiteren Überarbeitung des KRP LU noch ändern können nicht definitiv sind.

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

- Erarbeiten eines Leitbildes als gemeinsame Grundlage aller Beteiligten
- Erarbeiten eines Mobilitätskonzeptes für das ganze Areal. Erarbeitung einer Grundlagenstudie zur Verbesserung der ÖV-Erschliessung.
- Ausbau des Knotens Bahnhofstrasse/Industriestrasse in Wikon.
- Vorgesehen sind zudem folgende Elemente für den Fuss- und Radverkehr:
 - Separate Radstreifen (i.S. entlang der Industriestrasse)
 - Berücksichtigung GMK Gemeinde Reiden, aktuell in Bearbeitung (mögliche neue Querverbindungen Fuss- und Radverkehr (i:S: Industriestr.-Hauptstrasse)
 - Berücksichtigung des kantonalen Velokonzepts (aktuell in Bearbeitung)
- Abhängigkeiten:
 - Kantonales ESP Programm (liegt ca. Ende 2024 vor)
 - Str504.8 Wikon, Knoten Industrie- und Bahnhofstrasse
 - Str506 Reiden/Wikon, Gesamtkonzept Erschliessung ESP (FVV, MIV, öV, Schwerverkehr)
- Weitere Koordination / Abstimmung:
 - Ausbau Kreisel südlich des ESPs (Richtung Autobahnanschluss)
 - Str510 Reiden, Mehlsecken – Grenze Kanton Aargau Optimierung Gesamtverkehrssystem (BP Nr. 88)

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

- Flächenbeanspruchung:
 - Allf. Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung und Umgang damit

Grundlagen

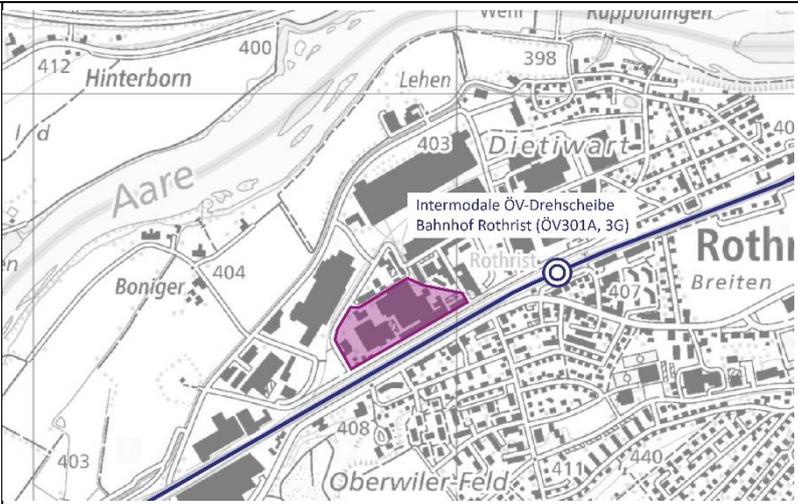
-

Bemerkungen

- --

Illustration / Visualisierung

- --

S503.2 Rothrist, Bahnhof Nord		A-Horizont			
Generationenkohärenz: S403.3, ARE-Code: 2581.4.087					
Merkmale					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Grösse: ca. 4 ha (gesamter ESP ca. 20 ha) ▪ Heutige Zone: Arbeitszone ▪ Heutige Nutzung: Industriebrache / Schwerindustrie ▪ Heutige Anzahl EW / AP: ▪ Heutige ÖV-Güteklasse: Primär B und C ▪ Vorgesehene Nutzung: Arbeitszone mit hoher Wertschöpfung ▪ Potenzial EW: -- ▪ Potenzial AP: 400 ▪ Vorgesehene ÖV-Güteklasse: B (2040) ▪ Schwerpunkt Realisierung: <table border="1" style="margin-left: 20px; width: 100%;"> <tr> <td style="background-color: #ccc;">2028 - 2031</td> <td style="background-color: #ccc;">2032 - 2035</td> <td style="background-color: #ccc;">> 2035</td> </tr> </table> 	2028 - 2031	2032 - 2035	> 2035		
2028 - 2031	2032 - 2035	> 2035			
Kurzbeschreibung und Entwicklung seit der letzten Generation					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Im kantonalen ESP Rothrist besteht heute eine grössere Industriebrache (Strebelareal). Auf dieser rund 400 Meter vom Bahnhof Rothrist liegenden Fläche werden Arbeitsplätze mit hoher Wertschöpfung angestrebt. Bei der Weiterentwicklung dieses Areals sollen auch den Qualitätsaspekten eine wichtige Rolle beigemessen werden (Umgebungsgestaltung usw.). ▪ Planerische/bauliche Entwicklungen seit Juni 2021: keine 					
Planungsstand	Nächste Schritte				
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gesamtrevision Nutzungsplanung, Stand Genehmigung ▪ Bauzone- und Kulturlandplan ▪ Neue Bauvorschriften § 17 Neue BNO, Überlagerung Bahnhof Nord 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bewilligung erfolgt im Mai 2024 ▪ Bauprojekte Etappen ▪ Beginn Realisierung: Etappen ▪ Masterplan Bahnhof Nord 				
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: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bahnhof Rothrist in der Nähe ▪ Mobilitätskonzept kann vom GR verlangt werden ▪ 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					

- Siehe «Planungsstand»

Bemerkungen

- --

Illustration / Visualisierung

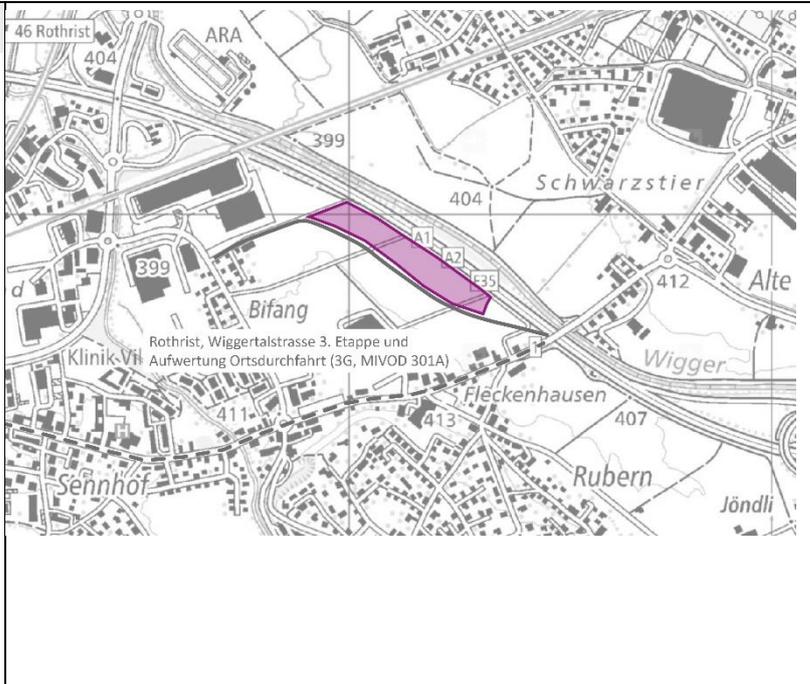
--

S503.3 Rothrist, Bifang **A-Horizont**

Generationenkohärenz: S403.4, ARE-Code: 2581.4.088

- Merkmale**
- Grösse: ca. 3.4 ha
 - Heutige Zone: Landwirtschaft
 - Heutige Nutzung: Landwirtschaftliche Nutzung
 - Heutige Anzahl EW / AP: 0
 - Heutige ÖV-Güteklasse: C/D
 - Vorgesehene Nutzung: Arbeitszone A1 (Arbeiten: 95%; Wohnen: 5%); Flächengleicher Abtausch mit Gruben-areal
 - Potenzial EW: 0
 - Potenzial AP: ca. 350
 - Vorgesehene ÖV-Güteklasse: (2040)
 - Schwerpunkt Realisierung:

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



Kurzbeschreibung und Entwicklung seit der letzten Generation

- Das Gebiet Bifang liegt nicht weit vom Autobahnanschluss Rothrist entfernt zwischen der Autobahn und der geplanten 3. Etappe der Wiggertalstrasse. Das vorgesehene Arbeitsgebiet ist somit gut mit dem MIV erschlossen.
- Planerische/bauliche Entwicklungen seit Juni 2021: keine

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

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Gesamtrevision Nutzungsplanung, Stand Genehmigung ▪ Genehmigung der Gesamtrevision Nutzungsplanung durch die Gemeindeversammlung 2021 ▪ Teilrevision BNO 2022 – 2023 ▪ Bewilligung (Mai 2024) | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Teilrevision BNO, Umlagerung Bauzone |
|--|--|

Zuständigkeiten

- Federführung: Gemeinde Rothrist
- Weitere Beteiligte: Grundeigentümer

Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr

- Verkehrliche Kapazitäten:
 - Gebiet wird durch die 3. Etappe der Wiggertalstrasse erschlossen.
- Weitere Koordination / Abstimmung: F
 - ruchtfolgeflächen mit Abtausch im Oberwilerfeld
- Abhängigkeiten:
 - Erschliessung Wiggertalstrasse 3. Etappe (MIVOD301A)
 - Rekultivierung Abbaugbiet Oberwilerfeld

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

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

Grundlagen

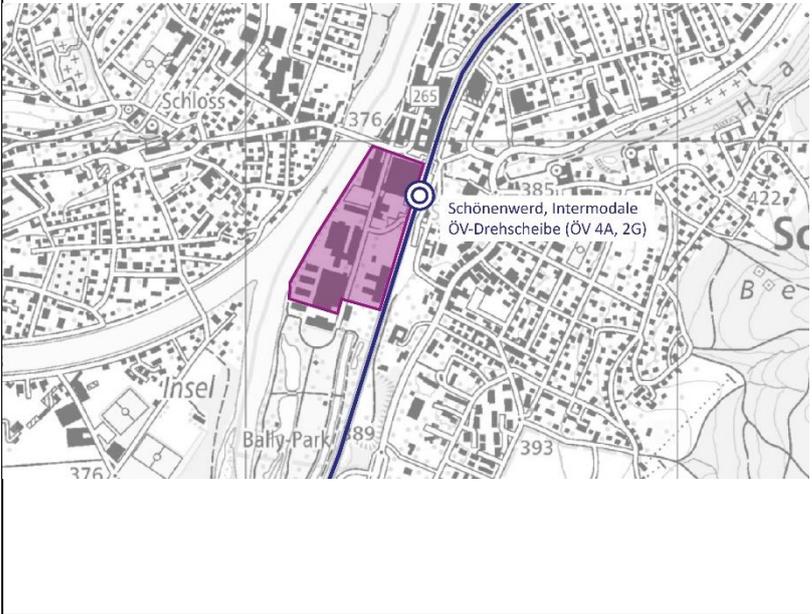
- Siehe «Planungsstand»

Bemerkungen

- --

Illustration / Visualisierung

--

S503.4 Schönenwerd, Bally-Areal		A-Horizont			
Generationenkohärenz: Nr. S403.5, ARE-Code: 2581.4.089					
Merkmale					
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Grösse: ca. 7.5 ha ▪ Heutige Zone: Arbeitszone ▪ Heutige Nutzung: Gewerbe ▪ Heutige Anzahl AP: ca. 300 ▪ Heutige ÖV-Güteklasse: C ▪ Vorgesehene Nutzung: Arbeitszone ▪ Potenzial EW: 0 ▪ Potenzial AP: ca. 400 ▪ Vorgesehene ÖV-Güteklasse: (2040) <i>wird noch ergänzt</i> ▪ Schwerpunkt Realisierung: <table border="1" style="margin-left: 20px; width: 100%;"> <tr> <td style="background-color: #ccc;">2028 - 2031</td> <td style="background-color: #ccc;">2032 - 2035</td> <td style="background-color: #ccc;">> 2035</td> </tr> </table> 		2028 - 2031	2032 - 2035	> 2035
2028 - 2031	2032 - 2035	> 2035			
Kurzbeschreibung und Entwicklung seit der letzten Generation					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Das Areal der ehemaligen Bally-Produktionsstätte bietet grosse Chancen für eine qualitativ hochstehende Weiterentwicklung im Bereich Arbeiten. Die Massstäblichkeit und Körnung sollen hierbei erhalten und die industrielle Geschichte des Areals lesbar bleiben. ▪ Planerische/bauliche Entwicklungen seit Juni 2021: Nach Genehmigung der OPR 2023 befindet sich das bezeichnete Areal in der Arbeitszone. Es sind nur betriebsnotwendige Wohnungen zugelassen. 					
Planungsstand	Nächste Schritte				
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Räumliches Leitbild (2018) ▪ Revision Ortsplanung (2023) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Es bestehen zwei Gestaltungspläne, die das nördliche Areal betreffen (Fashion Fish): GP Parkstrasse mit SBV (RRB Nr. 1768 vom 30.8.2004) und Änderung GP mit SBV (RRB Nr. 130 vom 31.1.2012) ▪ Beginn Realisierung: Aktuell sind keine Vorhaben bekannt 				
Zuständigkeiten					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Federführung: Gemeinde Schönenwerd ▪ Weitere Beteiligte: Grundeigentümer 					
Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrliche Kapazitäten: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Drehscheibe Schönenwerd in unmittelbarer Nähe. ▪ Ein Mobilitätskonzept wird ev. geprüft mit der Realisierung von Baufeld 3 des GP Kosthaus (RRB Nr. 2021/804 vom 15.6.2021). ▪ Weitere Koordination / Abstimmung: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Massnahme Nr. ÖV 4A «Schönenwerd, Intermodale ÖV-Drehscheibe» (2G) ▪ Abstimmung mit den Planungen zum Areal «Wohnen an der Aare» (Massnahme Nr. S502.14) ▪ Abhängigkeiten: Keine 					
Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine Flächenbeanspruchung ▪ Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung 					
Grundlagen					

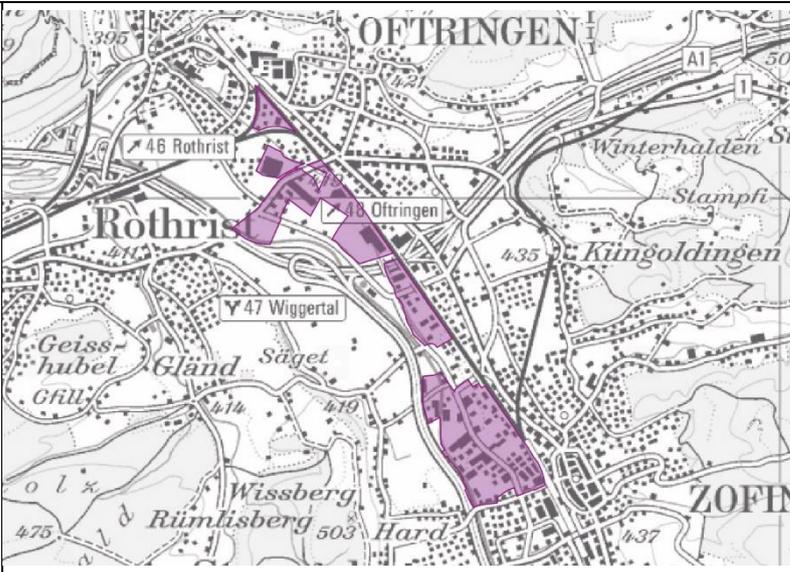
- Siehe «Planungsstand»

Bemerkungen

- --

Illustration / Visualisierung

--

S503.5 Zofingen/Oftringen/Aarburg/Strengelbach, Regionale Arbeitszonen		A-Horizont			
Generationskohärenz: S403.2, ARE-Code: 2581.4.086					
Merkmale					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Grösse: ca. 180 ha ▪ Heutige Zone: Spezialzone Autobahnananschluss, Arbeitszone A1/A2 (Oftringen), Arbeitszone AR (Zofingen) ▪ Heutige Nutzung: IG-Betriebe, Logistikcenter, Fachmärkte, Detailhandel ▪ Heutige Anzahl EW / AP: <i>wird noch ergänzt</i> ▪ Heutige ÖV-Güteklasse: A bis D (ausser Standort Bleichi, ausserhalb D) ▪ Vorgesehene Nutzung: Produzierende und verarbeitende Nutzungen sowie arbeitsplatzintensive Nutzungen ▪ Potenzial EW: -- ▪ Potenzial AP: ca. 2'500 ▪ Vorgesehene ÖV-Güteklasse: (2040) <i>wird noch ergänzt</i> ▪ Schwerpunkt Realisierung: <table border="1" style="margin-left: 20px; width: 100%;"> <tr> <td style="background-color: #d3d3d3;">2028 - 2031</td> <td>2032 - 2035</td> <td>> 2035</td> </tr> </table> 	2028 - 2031	2032 - 2035	> 2035		
2028 - 2031	2032 - 2035	> 2035			

Kurzbeschreibung und Entwicklung seit der letzten Generation

- In diesen gemeindeübergreifenden Arbeitszonen sind zahlreiche Flächen vorhanden, die nicht gemäss den im Richtplan angestrebten Nutzungen entsprechen. Als Massnahme (1. Phase) wird deshalb eine vertiefte Analyse dieses Gebiets insbesondere zu folgenden Themen durchgeführt: Verfügbarkeit/Grundeigentümerabsichten, Baulandmobilisierung, Erschliessung, Qualitäten in Arbeitsplatzgebieten und Muster-BNO für wertschöpfungsintensive Nutzungen. Im Sinne der Abstimmung Siedlung und Verkehr wird insbesondere darauf hingewirkt, das Gebiet umfassender und dichter mit ÖV zu erschliessen (Infrastrukturausbau und Planung eines Angebots).
- Planerische/bauliche Entwicklung seit Juni 2021: Aufnahme ins Programm «Aargau 2030 - Stärkung Wohn- und Wirtschaftsstandort» (2023) und Bearbeitung im Rahmen des Projekts Umsetzung ESP unter Federführung des Kantons Aargau.
 Abgestützt auf die Erkenntnisse der 1. Phase wird es möglich sein, in einer 2. Phase (AP 6G) konkrete bauliche Massnahmen zur besseren Erschliessung, zur qualitativen und klimaverträglichen Gestaltung abzuleiten.

Planungsstand	Nächste Schritte
<ul style="list-style-type: none"> ▪ OPR Oftringen (2024) und OPR Zofingen (2021); OPR Strengelbach (2013) ▪ Analyse und konzeptionelle Vertiefung zu den Arbeitszonen (2024) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Beginn Realisierung: 2024 ▪ Abschätzung wirtschaftliches Potenzial (2024) ▪ Veranstaltungen mit Grundeigentümer:innen (2024) ▪ Ausarbeiten von massgeschneiderten planerischen Instrumenten/Verfahren zur zeitnahen Herbeiführung der Baureife und Erhöhung der Verfügbarkeit (2025-2027) und Sicherstellung der Qualität.

Zuständigkeiten

- Federführung: zofingenregio
- Weitere Beteiligte: Gemeinden Oftringen, Zofingen, Strengelbach; Wirtschaftsförderung, Kanton AG

Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr

- Verkehrliche Kapazitäten:
 - Verkehrliche Kapazitäten: ÖV511 Oftringen, Buserschliessung Wiggertalstrasse
 - ÖV509 Zofingen, Verkehrsdrehscheibe (Busterminal, Umbau auf Gelenkbusse und Elektrifizierung)
- Weitere Koordination / Abstimmung:
 - Schlüsselareal «S502.19 Zofingen, Swissprinters (Bahnhof)»
 - «S502.17 Zofingen, Areal Cartub, Obere Brühlstrasse» => Umnutzung Richtung Mischnutzung
- Abhängigkeiten: --

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

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

Grundlagen

- Leistungsvereinbarung AG 2030

Bemerkungen

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

Illustration / Visualisierung

--

2.4. Aufwertung/Weiterentwicklung Schlüsselareale Logistik/Produktion

S504.1 Dagmersellen, Entwicklungsschwerpunkt		A-Horizont			
Generationenkohärenz: -					
<p>Merkmale</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Grösse: ca. 42 ha ▪ Heutige Zone: Arbeitszone 1, Arbeitszone 2, Arbeitszone 3, Dienstleistungs- und Bildungszone Stängelweid ▪ Heutige Nutzung: Industrie/Gewerbe ▪ Heutige Anzahl EW / AP: 0 / ca. 1'300 ▪ Heutige ÖV-Güteklasse: ▪ Vorgesehene Nutzung: Die Arbeitszone ist für güterverkehrsintensive Betriebe und industrielle Bauten und Anlagen bestimmt. ▪ Potenzial EW: - ▪ Potenzial AP: ▪ Vorgesehene ÖV-Güteklasse: (2040) <i>wird noch ergänzt</i> ▪ Schwerpunkt Realisierung: <table border="1" style="margin-left: 20px; width: 100%;"> <tr> <td style="background-color: #cccccc;">2028 - 2031</td> <td style="background-color: #cccccc;">2032 - 2035</td> <td style="background-color: #cccccc;">> 2035</td> </tr> </table> 	2028 - 2031	2032 - 2035	> 2035		
2028 - 2031	2032 - 2035	> 2035			
Kurzbeschreibung und Entwicklung seit der letzten Generation					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Der ESP Dagmersellen ist mehrheitlich bebaut, weist aber noch wesentliche Potenziale auf und ist geprägt von grossen Unternehmungen. Das Gebiet Stängelweid entwickelt sich zu einem Bildungs- und Dienstleistungshub. Im Gebiet Neumatt soll ein Holzheizkraftwerk die ansässigen Betriebe versorgen, der Planungsprozess ist in Gange. Die letzten unbebauten Reserven im Gebiet Grossfeld werden demnächst überbaut. Seit der Gesamtrevision der Ortsplanung ist in den Arbeitszonen eine Mindestnutzung von drei Geschossen vorgeschrieben. Dies führt bereits zu einer dichteren Bauweise. Mittelfristig soll der ESP im Gebiet Grossfeld gemäss kantonalem Richtplan erweitert werden. 					
Planungsstand	Nächste Schritte				
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gesamtrevision Ortsplanung rechtskräftig ▪ Kantonaler Richtplan, nach öffentlicher Mitwirkung (Nutzungsprofil ESP) ▪ Teilrevision und Gestaltungsplan Holzheizkraftwerk in Vorprüfung 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kooperationsvereinbarung zwischen Kanton und Gemeinde ▪ Weiteres abhängig von der Kooperationsvereinbarung ▪ Beginn Realisierung: ca. 2025 				
Zuständigkeiten					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Federführung: Gemeinde Dagmersellen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Weitere Beteiligte: Grundeigentümer, CKW, zofingenregio 				
Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrliche Kapazitäten: ▪ Weitere Koordination / Abstimmung: 					

- ÖV-Erschliessung zu verbessern
- Gestaltungsplan Emmi
- Teilrevision Holzheizkraftwerk: Erschliessung über Pan Gas.
- Bushub Bahnhof Dagmersellen
- Abhängigkeiten: --

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

- Flächenbeanspruchung. Erweiterung Grossfeld (Fläche noch nicht definiert)
- Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung und Umgang damit

Grundlagen

- Siehe Planungstand

Bemerkungen

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

Illustration / Visualisierung

--

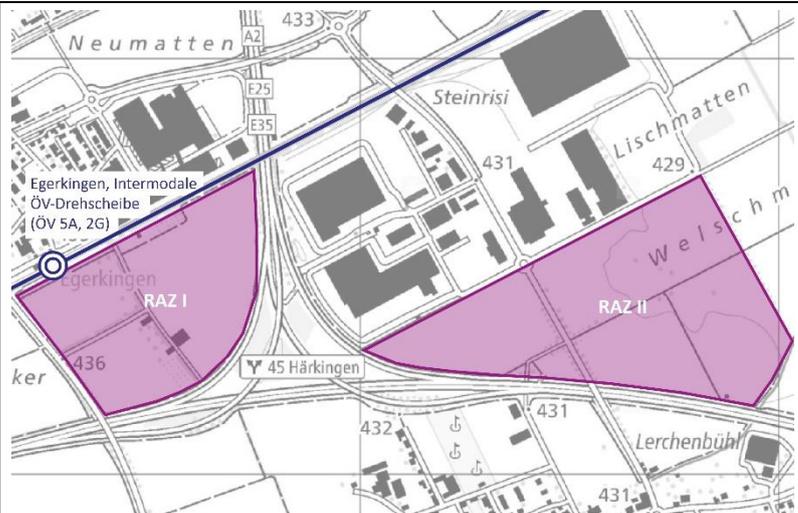
S504.2 Egerkingen/Härkingen/Neuendorf, RAZ

Generationenkohärenz: S403.1, ARE-Code: 2581.4.085

Merkmale

- Grösse: ca. 49 ha
- Heutige Zone: Landwirtschaftszone
- Heutige Nutzung: Landwirtschaft
- Heutige Anzahl EW / AP: 0
- Heutige ÖV-Güteklasse: RAZ I: C/D (ab ca. 2027 mit IR-Halt in Egerkingen B/C); RAZ II: D
- Vorgesehene Nutzung: 100% Arbeiten
- Potenzial EW: 0
- Potenzial AP: ca.
- Vorgesehene ÖV-Güteklasse: (2040)
- Schwerpunkt Realisierung:

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



Kurzbeschreibung und Entwicklung seit der letzten Generation

- Das Gäu weist eine sehr dynamische Entwicklung bezüglich Bevölkerung und im wirtschaftlichen Bereich auf. Mit der regionalen Arbeitszone RAZ sollen neue Arbeitsplätze an verkehrstechnisch 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).
- Planerische/bauliche Entwicklungen seit Juni 2021: Der Bericht zum Korridorprozess «All-Gäu», welcher auch die beiden RAZ miteinbezieht, wurde im Januar 2022 abgeschlossen.

Planungsstand

- Verankerung im kantonalen Richtplan SO
- Korridorprozess Gäu (Projekt «All-Gäu») 2020 – 2022
- Bildung einer regionalen Trägerschaft
- Koordination Ortsplanungen, Etappierung

Nächste Schritte

- Beginn Realisierung

Zuständigkeiten

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

Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr

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

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

- Richtplanrelevant (bereits verankert)
- 49 ha FFF
- 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)
=> Gemäss Prüfbericht zum AP4: Möglicher Konflikt mit
schutzwürdigen Obstbäumen und Hecken.

Grundlagen

- Kanton Solothurn, Richtplan

Bemerkungen

- --

Illustration / Visualisierung

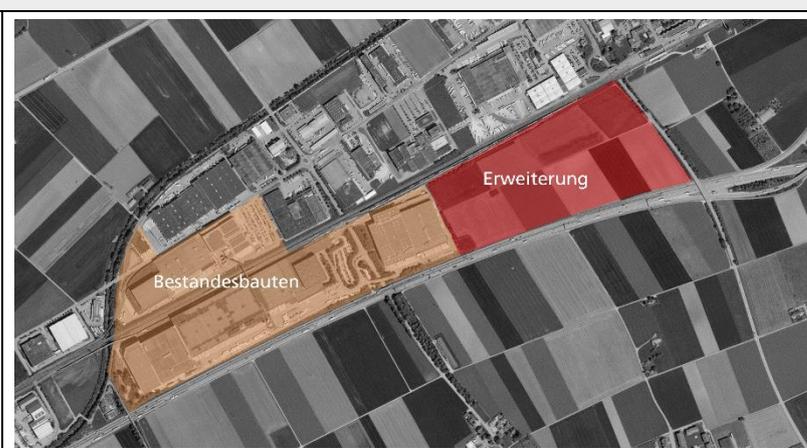
--

S504.3 Egerkingen/Neuendorf, Erweiterung Migros Verteilbetrieb (Ergänzungen folgen) A-Horizont

Generationenkohärenz: AP 1-4G: Keine Massnahme

- Merkmale**
- Grösse: ca. 19 ha
 - Heutige Zone: LW-Zone (Reservezone, Entwicklungsgebiet Arbeiten)
 - Heutige Nutzung: Gras- und Ackerbau
 - Heutige Anzahl EW / AP: -
 - Heutige ÖV-Güteklasse: C
 - Vorgesehene Nutzung: Arbeiten
 - Potenzial EW: 0
 - Potenzial AP: ca. 1000
 - Vorgesehene ÖV-Güteklasse: (2040): -
 - Schwerpunkt Realisierung:

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



Kurzbeschreibung

Die Migros Verteilbetrieb AG betreibt in Neuendorf den grössten Logistikbetrieb der Schweiz. Als zentrale Logistikpartnerin der Migros-Gruppe sowie externer Kunden und Kundinnen will die Migros Verteilbetrieb AG die bestehenden Anlagen erweitern, um auf den steigenden Bedarf an Lager- und Logistikflächen für das Online-Angebot, der Kleinmengenlogistik und den Food-Bereich zu reagieren. Der Betrieb liegt zentral am Autobahnanschluss Egerkingen und der Jurasüdfuss-Eisenbahnlinie.

Dieses Logistikvorhaben von überkantonaler Bedeutung bedingt aufgrund seiner Grösse sowie des Planungssperimeters, welcher mehrere Gemeinden betrifft, einen hohen Koordinationsbedarf. Für die Realisierung wird eine Festsetzung im kantonalen Richtplan als güterverkehrsintensive Anlage, ein kantonaler Nutzungsplan, sowie zuletzt eine Baubewilligung benötigt.

Der Einwendungsbericht zur Richtplananpassung 2022 ist publiziert und der RRB Ende 2024 zu erwarten. Parallel laufen bereits vorbereitende Arbeiten für die nachfolgende kantonale Nutzungsplanung. Eine Realisierung in Etappen wird ab 2028 vorgesehen.

Planungsstand	Nächste Schritte
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Richtplananpassung 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Richtprojekt und kantonale Nutzungsplanung (Gestaltungsplan mit SBV, UVP) ▪ Beginn Realisierung: ab 2028

Zuständigkeiten	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Federführung: Kanton Solothurn 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Weitere Beteiligte: Grundeigentümer und Vorhabenträger, Standortgemeinden

Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr

- Verkehrliche Kapazitäten:
 - Ein Mobilitätskonzept gemäss den Handlungsanweisungen im Richtplan wird erarbeitet
 - 6-Spur-Ausbau N01
 - Gesamtverkehrsstudie Gäu
- Weitere Koordination / Abstimmung: FFF-Kompensation, Entwicklung RAZ I
- Abhängigkeiten: Richtplaneintrag, Arbeitszonenbewirtschaftung, FFF-Kompensation, SBB Auszugsgleis Oberbuchsiten

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

- Flächenbeanspruchung: 19 ha mit FFF-Kompensation

Grundlagen

- Kanton Solothurn, Richtplananpassung 2022, Kapitel S-3.3

Bemerkungen

- --

Illustration / Visualisierung

--

S504.4 Hägendorf, Standortkonzentration Murpf (Platzhalter - wird noch ergänzt) Horizont

Generationenkohärenz: AP 1-4G: Keine Massnahme

Merkmale	Karte / Abbildung
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Grösse: ca. ha ▪ Heutige Zone: ▪ Heutige Nutzung: ▪ Heutige Anzahl EW / AP: ▪ Heutige ÖV-Güteklasse: ▪ Vorgesehene Nutzung: <i>(Gewerbe, Büro, Wohnen, öffentliche Nutzung, Freizeit oder Mischzone; ggf. mit Anteilen)</i> ▪ Potenzial EW: ca. ▪ Potenzial AP: ca. ▪ Vorgesehene ÖV-Güteklasse: (2040) ▪ Schwerpunkt Realisierung: 2028 - 2031 2032 - 2035 > 2035 	<p style="text-align: center;"><i>Karte / Abbildung</i></p>

Kurzbeschreibung und Entwicklung seit der letzten Generation

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

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ | <ul style="list-style-type: none"> ▪ ▪ Beginn Realisierung: |
|---|---|

Zuständigkeiten

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

Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr

- Verkehrliche Kapazitäten:
 - *qualitativer Nachweis der Verkehrskapazitäten (MIV und ÖV) generell bei grösseren Siedlungsmassnahmen (gemessen an der Grösse der Agglomeration);*
 - *quantitativer Nachweis der Verkehrskapazitäten ab 500 zusätzlichen EB oder wenn durch die Siedlungsmassnahme neue Verkehrsinfrastrukturen oder -ausbauten nötig werden.*
 - *Hinweise auf einen Einsatz von Mobilitätskonzepten bei Siedlungsmassnahmen sind erwünscht.*
- Weitere Koordination / Abstimmung:
- Abhängigkeiten:

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Flächenbeanspruchung | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Allf. Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung und Umgang damit |
|--|---|

Grundlagen

-

Bemerkungen

-

Illustration / Visualisierung

S504.5 Härkingen, Regionales Paketzentrum Post (Ergänzungen folgen)		B-Horizont
Generationenkohärenz: AP 1-4G: Keine Massnahme		
Merkmale		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Grösse: ca. 4 ha ▪ Heutige Zone: : LW-Zone (Reservezone kantonales Interessengebiet) ▪ Heutige Nutzung: Gras- und Ackerbau ▪ Heutige Anzahl EW / AP: - ▪ Heutige ÖV-Güteklasse: D ▪ Vorgesehene Nutzung: Arbeiten ▪ Potenzial EW: - ▪ Potenzial AP: ca. 250 ▪ Vorgesehene ÖV-Güteklasse: (2040): - ▪ Schwerpunkt Realisierung: <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 5px;"> 2028 - 2031 2032 - 2035 > 2035 </div> 		
Kurzbeschreibung und Entwicklung seit der letzten Generation		
<p>Die Post betreibt im Industriegebiet der Gemeinde Härkingen ein Paketzentrum und ein Briefzentrum. Das bestehende Paketzentrum Härkingen soll grundlegend saniert und seine Leistungsfähigkeit gesteigert werden. Zudem beabsichtigt die Post im benachbarten Gemeindegebiet von Egerkingen ihre Anlagen mit einem Regionalem Paketzentrum (RPZ) zu erweitern. Das neue Areal liegt direkt am Autobahnanschluss Egerkingen und verfügt via dem bestehenden Paketzentrum über einen Gleisanschluss.</p> <p>Diese Entwicklung von überkantonaler Bedeutung bedingt aufgrund seiner Grösse sowie des Betrachtungsperimeters, welche mehrere Gemeinden betreffen, einen hohen Koordinationsbedarf. Für die Realisierung wird eine Festsetzung im kantonalen Richtplan als güterverkehrsintensive Anlage, ein kantonaler Nutzungsplan, sowie zuletzt eine Baubewilligung benötigt.</p> <p>Der Einwendungsbericht zur Richtplananpassung 2022 ist publiziert und der RRB Ende 2024 zu erwarten. Parallel laufen bereits vorbereitende Arbeiten für die nachfolgende kantonale Nutzungsplanung.</p>		
Planungsstand	Nächste Schritte	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Richtplananpassung 2022 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Richtprojekt und kantonale Nutzungsplanung (Gestaltungsplan mit SBV, UVP) ▪ Beginn Realisierung: ab 2032 	
Zuständigkeiten		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Federführung: Kanton Solothurn 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Weitere Beteiligte: Vorhabenträger, Standortgemeinden 	
Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrliche Kapazitäten: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ein Mobilitätskonzept gemäss den Handlungsanweisungen im Richtplan wird erarbeitet ▪ 6-Spur-Ausbau N01 ▪ Gesamtverkehrsstudie Gäu ▪ Weitere Koordination / Abstimmung: FFF-Kompensation, ▪ Abhängigkeiten: Richtplaneintrag 		
Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung		

- Flächenbeanspruchung: 4 ha mit FFF-Kompensation

Grundlagen

- Kanton Solothurn, Richtplananpassung 2022, Kapitel S-3.3

Bemerkungen

-

Illustration / Visualisierung

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

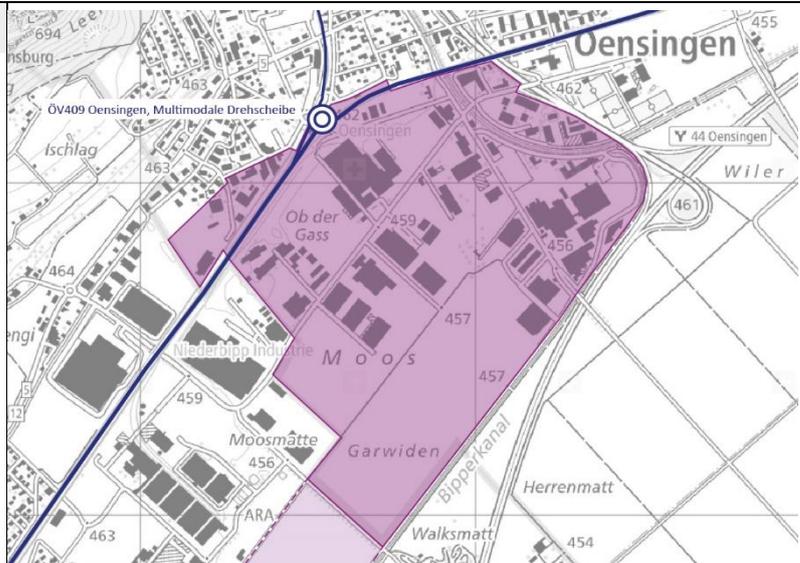
A-Horizont

Generationenkohärenz: S403.6, ARE-Code: 2581.4.090

Merkmale

- Grösse: ca. 110 ha
- Heutige Zone: Industriezone, Gewerbezone 1/2 sowie Reservezone
- Heutige Nutzung: Traditionelle Industrie, Handel, hochwertige Logistik/Produktion
- Heutige Anzahl EW / AP: 52 / 2'597
- Heutige ÖV-Güteklasse: A - C
- Vorgesehene Nutzung: Hochwertige Logistik und Produktion
- Potenzial EW: -
- Potenzial AP: ca. 3'000-4'000
- Vorgesehene ÖV-Güteklasse: (2040) *wird noch ergänzt*
- Schwerpunkt Realisierung:

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



Kurzbeschreibung und Entwicklung seit der letzten Generation

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

- Bauvorhaben Agmento, Eichengasse 3 – im Bau

Planungsstand

- Interkantonale Gesamtstudie Siedlung, Verkehr, Wirtschaft im Raum Wangen a/Aare – Oensingen (GWO), 2011
- Erarbeitung kantonsübergreifendes Konzept Raum und Verkehr Oensingen – Niederbipp KRV ON (2021)
- Projekt All-Gäu (2021-2022)

Nächste Schritte

Zuständigkeiten

- Federführung: Gemeinde Oensingen
- Weitere Beteiligte: Grundeigentümer

Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr

- Verkehrliche Kapazitäten: Autobahnanschluss Oensingen im Nordosten angrenzend an das Schlüsselareal
Liegt ein Mobilitätskonzept für das Areal vor bzw. ist ein solches vorgesehen?
- Weitere Koordination / Abstimmung:
 - Koordination mit ESP-Teil in Niederbipp (Kanton Bern)
 - Koordination mit ÖV 409 Verkehrsdrehscheibe
 - Klima- und hitzeangepasste Weiterentwicklung des ESP
- Abhängigkeiten: Gesamtverkehrsprojekt / Verkehrsdrehscheibe

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

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

Grundlagen

- siehe «Planungsstand»

Bemerkungen

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

Illustration / Visualisierung



S504.7 Wangen, Erweiterung Coop Verteilzentrum (Platzhalter - wird noch ergänzt) Horizont

Generationenkohärenz: AP 1-4G: Keine Massnahme

Merkmale	Karte / Abbildung
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Grösse: ca. ha ▪ Heutige Zone: ▪ Heutige Nutzung: ▪ Heutige Anzahl EW / AP: ▪ Heutige ÖV-Güteklasse: ▪ Vorgesehene Nutzung: <i>(Gewerbe, Büro, Wohnen, öffentliche Nutzung, Freizeit oder Mischzone; ggf. mit Anteilen)</i> ▪ Potenzial EW: ca. ▪ Potenzial AP: ca. ▪ Vorgesehene ÖV-Güteklasse: (2040) ▪ Schwerpunkt Realisierung: 2028 - 2031 2032 - 2035 > 2035 	<p style="text-align: center;"><i>Karte / Abbildung</i></p>

Kurzbeschreibung und Entwicklung seit der letzten Generation

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

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ | <ul style="list-style-type: none"> ▪ ▪ Beginn Realisierung: |
|---|---|

Zuständigkeiten

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

Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr

- Verkehrliche Kapazitäten:
 - *qualitativer Nachweis der Verkehrskapazitäten (MIV und ÖV) generell bei grösseren Siedlungsmassnahmen (gemessen an der Grösse der Agglomeration);*
 - *quantitativer Nachweis der Verkehrskapazitäten ab 500 zusätzlichen EB oder wenn durch die Siedlungsmassnahme neue Verkehrsinfrastrukturen oder -ausbauten nötig werden.*
 - *Hinweise auf einen Einsatz von Mobilitätskonzepten bei Siedlungsmassnahmen sind erwünscht.*
- Weitere Koordination / Abstimmung:
- Abhängigkeiten:

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Flächenbeanspruchung | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Allf. Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung und Umgang damit |
|--|---|

Grundlagen

-

Bemerkungen

-

Illustration / Visualisierung

2.5. Zentrumsentwicklungen

S505.1 Däniken, Zentrumsentwicklung		A-Horizont			
Generationskohärenz: S404.1, ARE-Code: 2581.4.091					
Merkmale <ul style="list-style-type: none"> ▪ Heutige Zone: Kernzone ▪ Heutige Nutzung: DL, Gewerbe, Restaurant und Wohnen ▪ Heutige Anzahl EW / AP: ▪ Heutige ÖV-Güteklasse: C/D ▪ Vorgesehene Nutzung: Umgebungsgestaltung sowie Beibehaltung und Stärkung der bestehenden Nutzungen ▪ Potenzial EW: ca. 140 ▪ Potenzial AP: ca. 70 ▪ Vorgesehene ÖV-Güteklasse: (2040) <i>wird noch ergänzt</i> ▪ Schwerpunkt Realisierung: <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border: 1px solid black; background-color: #e0e0e0;">2028 - 2031</td> <td style="border: 1px solid black; background-color: #e0e0e0;">2032 - 2035</td> <td style="border: 1px solid black; background-color: #e0e0e0;">> 2035</td> </tr> </table> 	2028 - 2031	2032 - 2035	> 2035		
2028 - 2031	2032 - 2035	> 2035			
Kurzbeschreibung und Entwicklung seit der letzten Generation <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Gemeinde hat kein erkennbares Dorfzentrum. Das Dorfzentrum soll gestärkt und als solches erkennbar entwickelt werden. Es erstreckt sich über die Zentralstrasse hinaus (mit Platz zum Gemeindehaus) bis zur Oberdorfstrasse (mit Bahnhofstrasse). Treffpunkt sollen der Platz beim Gemeindehaus und der Bahnhofplatz sein. Das Rückgrat des Dorfzentrums (Bahnhofstrasse und Kürzestrasse mit dem Platz vor dem Gemeindehaus) soll die Ortsmitte verbinden. Im Räumlichen Leitbild 2013 wurde das Ziel festgelegt und der Grundstein dazu wurde mit der OPR umgesetzt: In der Kernzone wurde die mögliche Ausnützung der 2- bis 3-geschossigen Wohnzone um 20% erhöht. Die Kernzone bezweckt die Schaffung eines attraktiven und lebendigen Dorfkerns im Gebiet Gemeindehaus – Kürzezentrum – Bahnhof. Das Gebiet soll gemäss räumlichem Leitbild langfristig in ein lebendiges Zentrum entwickeln. Damit der Gemeinderat die Entwicklung beeinflussen kann, sind bei grösseren Bauvorhaben in diesem Gebiet Gestaltungspläne zu erlassen. Damit werden für sämtliche Bauvorhaben im Dorfkern Vorgaben formuliert, um so die Qualität des Dorfkerns zu erhöhen. Dieser soll so an Attraktivität und Anziehungskraft gewinnen. Aktuell laufen Verhandlungen mit den Grundeigentümern zur Sicherung der Zentrumsentwicklung. Dabei sollen Liegenschaften erworben oder ein entsprechendes Kaufrecht für die Gemeinde eingeräumt werden. Dadurch soll sichergestellt werden, dass eine entsprechende Entwicklung des Zentrums langfristig ermöglicht wird und nicht durch einzelne Private blockiert werden. Weiter sind Verhandlungen mit der Post und dem Dorfladen geplant, damit diese bei der Zentrumsentwicklung und zur Belebung des Dorflebens gesichert werden können. ▪ Planerische/bauliche Entwicklungen seit Juni 2021: Die Gemeinde hat eine Liegenschaft erworben und diese zu einem Verkaufsladen umfunktioniert. 					
Planungsstand <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ortsplanungsrevision 2017 ▪ Verhandlungen mit Grundeigentümern 	Nächste Schritte <ul style="list-style-type: none"> ▪ Gestaltungspläne/Zentrumsleitbild (nächsten 5 Jahre) ▪ Beginn Realisierung: (ca. in 10 Jahr) 				
Zuständigkeiten <ul style="list-style-type: none"> ▪ Federführung: Gemeinde Däniken ▪ Weitere Beteiligte: Grundeigentümer 					
Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr					

- Verkehrliche Kapazitäten: Bei dieser Massnahme stehen eher qualitative (Aufwertung) als quantitative Aspekte im Vordergrund.
- Weitere Koordination / Abstimmung: --
- Abhängigkeiten: --

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

- Keine Flächenbeanspruchung
- Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung

Grundlagen

- Räumliches Leitbild 2013, Raumplanungsbericht – Gesamtrevision Ortsplanung 2017

Bemerkungen

- --

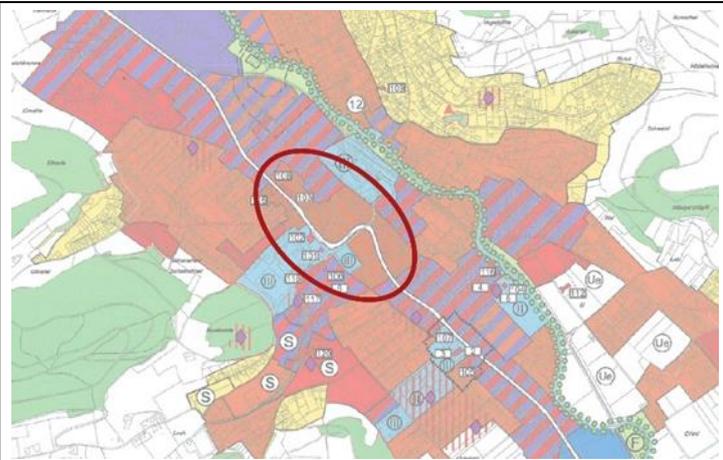
Illustration / Visualisierung

--

S505.2 Gränichen, Zentrumsentwicklung **A-Horizont**

Generationenkohärenz: S404.2, ARE-Code: 2581.4.092

- Merkmale**
- Heutige Zone: Kernzone KZ
 - Heutige Nutzung: Wohnen, Arbeiten, Einkauf
 - Heutige Anzahl EW / AP:
 - Heutige ÖV-Güteklasse: B/C/D
 - Vorgesehene Nutzung: Stärkung und Aufwertung des Zentrums
 - Potenzial EW: ca.
 - Potenzial AP: ca.
 - Vorgesehene ÖV-Güteklasse: (2040)
 - Schwerpunkt Realisierung:
- | | | |
|-------------|-------------|--------|
| 2028 - 2031 | 2032 - 2035 | > 2035 |
|-------------|-------------|--------|



Kurzbeschreibung und Entwicklung seit der letzten Generation

- Das Zentrum von Gränichen soll weiterentwickelt und aufgewertet werden. Dabei stehen die Erneuerung und punktuelle Ergänzung der bestehenden Bausubstanz sowie die Aufwertung des öffentlichen Raums im Vordergrund.
- Planerische/bauliche Entwicklungen seit Juni 2021: keine relevante bauliche Entwicklung

Planungsstand	Nächste Schritte
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gesamtrevision Ortsplanung ▪ Planung Zentrumsentwicklung 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verpflichtungskredit Gemeindeversammlung 6.2024, Entwicklungsrichtplan Zentrum ▪ Beginn Realisierung: (frühestens 2027)

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

- Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr**
- Verkehrliche Kapazitäten: Bei dieser Massnahme stehen eher qualitative (Aufwertung) als quantitative Aspekte im Vordergrund.
 - Weitere Koordination / Abstimmung: Gränichen: Betriebs- und Gestaltungskonzept Suhrer- / Unterdorfstrasse (K242) (OD1A, 2G)
 - Abhängigkeiten: --

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

Grundlagen

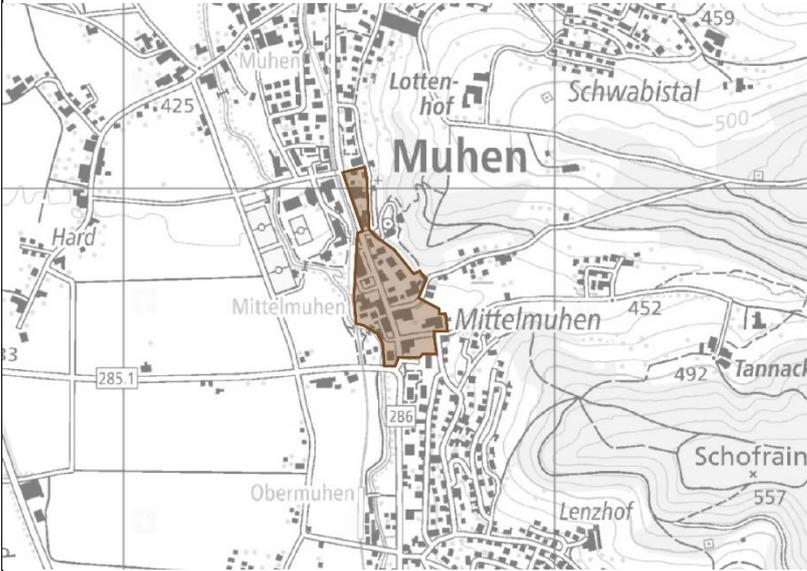
- Siehe «Planungsstand»

Bemerkungen

- --

Illustration / Visualisierung

--

S505.3 Muhen, Zentrumsentwicklung		A-Horizont			
Generationenkohärenz: S404.3, ARE-Code: 2581.4.093					
Merkmale					
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Heutige Zone: Wohn- und Arbeitszone WA 3 mit Gestaltungsplanpflicht ▪ Heutige Nutzung: Wohnen, Arbeiten, Einkauf ▪ Heutige Anzahl EW / AP: ▪ Heutige ÖV-Güteklasse: B/C ▪ Vorgesehene Nutzung: Aufwertung zu einem lebendigen Zentrum mit stimmigem Ortsbild, Strassenraumgestaltung und reduzierte Trennwirkung der Verkehrsinfrastrukturen ▪ Potenzial EW: ca. 400 ▪ Potenzial AP: ca. 30 ▪ Vorgesehene ÖV-Güteklasse: (2040) <i>wird noch ergänzt</i> ▪ Schwerpunkt Realisierung: <table border="1" style="margin-left: 20px; width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="background-color: #ccc;">2028 - 2031</td> <td style="background-color: #eee;">2032 - 2035</td> <td style="background-color: #eee;">> 2035</td> </tr> </table> 		2028 - 2031	2032 - 2035	> 2035
2028 - 2031	2032 - 2035	> 2035			
Kurzbeschreibung und Entwicklung seit der letzten Generation					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ In Muhen besteht Handlungsbedarf in Bezug auf das Ortszentrum, welches heute zu wenig als Dorfzentrum wahrgenommen wird. Um diese Situation zu verbessern ist eine bewusste Gestaltung und eine koordinierte Entwicklung rund um die Haltestelle Mittelmuhlen sicherzustellen. Das Gebiet wurde deshalb im Rahmen der OPR 2016 mit einer Gestaltungsplanpflicht belegt. Im «Entwicklungsleitbild Muhen Zentrum» (2018) sind für die Zentrumsentwicklung zudem vier Handlungsschwerpunkte definiert worden: «Mitte markieren», «Querens & Verbinden», «Flanieren & Begegnen» und «Baulich entwickeln». ▪ Planerische/bauliche Entwicklungen seit Juni 2021: Gestaltungsplanverfahren läuft im Bereich Waldeck/Tannacker. Auf der westlichen Seite der Kantonsstrasse besteht aktuell noch kein Handlungsbedarf, da keine baulichen Absichten bestehen. 					
Planungsstand	Nächste Schritte				
<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 (in ca. 2 Jahren für Bereich Waldeck/Tannacker) ▪ Beginn und Abschluss Realisierung: (in ca. 4 Jahren) 				
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 Mittelmuhlen der S14 angrenzend an den Perimeter (ÖV-Güteklasse B) ▪ Weitere Koordination / Abstimmung: -- ▪ Abhängigkeiten: -- 					
Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung					

- Keine Flächenbeanspruchung
- Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung

Grundlagen

- Siehe «Planungsstand»

Bemerkungen

- --

Illustration / Visualisierung

--

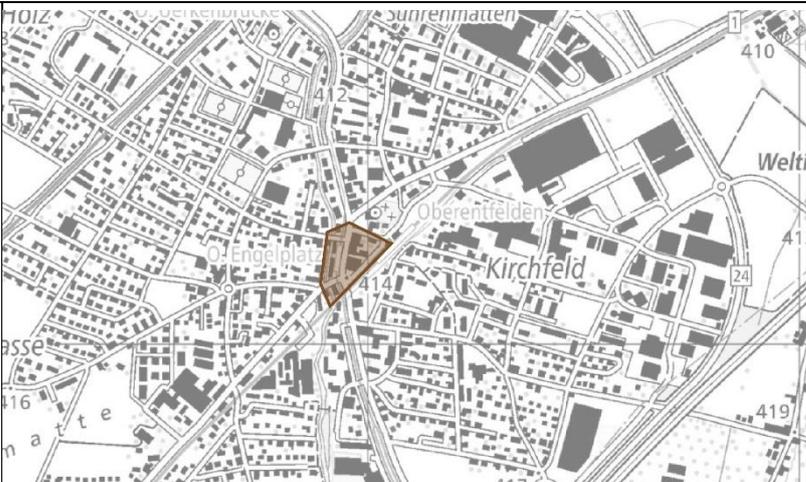
S505.4 Oberentfelden, Zentrumsentwicklung		B-Horizont	
Generationenkohärenz: S404.4, ARE-Code: -			
Merkmale			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Heutige Zone: Zentrumszone ▪ Heutige Nutzung: Wohnen, Arbeiten, Gastronomie, Einkauf ▪ Heutige Anzahl EW / AP: ▪ Heutige ÖV-Güteklasse: B ▪ Vorgesehene Nutzung: Weiterentwicklung der bestehenden Nutzungen inkl. öffentlicher Raum mit hoher Aufenthaltsqualität ▪ Potenzial EW: ca. 70 ▪ Potenzial AP: ca. 60 ▪ Vorgesehene ÖV-Güteklasse: (2040) ▪ Schwerpunkt Realisierung: <table style="margin-left: 20px; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border: 1px solid #ccc; padding: 2px;">2028 - 2031</td> <td style="border: 1px solid #ccc; padding: 2px; background-color: #ddd;">2032 - 2035</td> <td style="border: 1px solid #ccc; padding: 2px;">> 2035</td> </tr> </table> 			2028 - 2031
2028 - 2031	2032 - 2035	> 2035	
Kurzbeschreibung und Entwicklung seit der letzten Generation			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ 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. ▪ Planerische/bauliche Entwicklungen seit Juni 2021: Sanierung Engelscheune / Umnutzungen vorgesehen ab 2025. 			
Planungsstand	Nächste Schritte		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Räumliches Entwicklungsleitbild (2019) ▪ Revision der Nutzungsplanung (Vorprüfung 2024) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Beginn Realisierung: offen 		
Zuständigkeiten			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Federführung: Gemeinde Oberentfelden ▪ 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 ▪ Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung 			
Grundlagen			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Siehe «Planungsstand» 			
Bemerkungen			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ -- 			

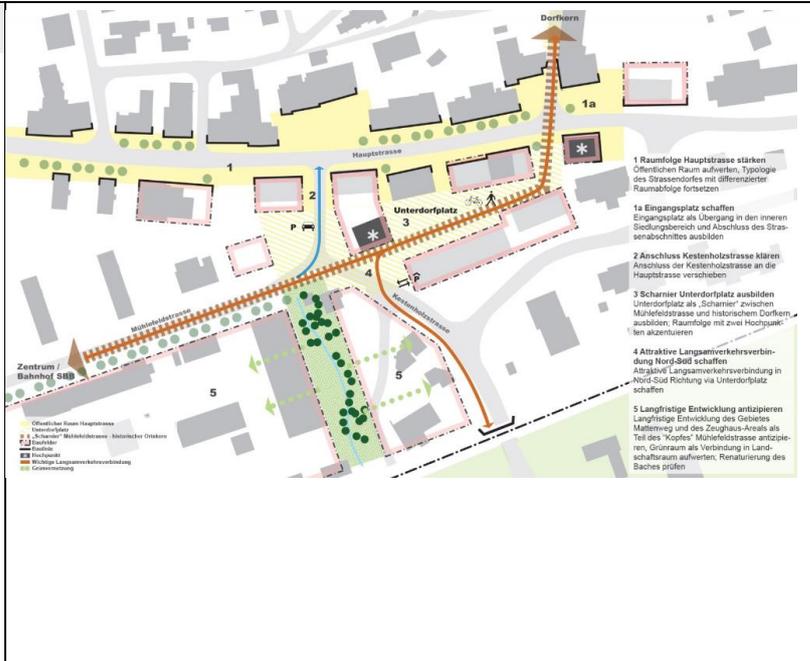
Illustration / Visualisierung

S505.5 Oensingen, Zentrumsentwicklung **B-Horizont**

Generationenkohärenz: S404.6, ARE-Code: 2581.4.096

- Merkmale**
- Heutige Zone: Kernzone Ortsbild, Geschäftszone 3 geschossig
 - Heutige Nutzung: Zentrums-, Misch- und Wohnnutzungen
 - Heutige Anzahl EW / AP: 475 / 152
 - Heutige ÖV-Güteklasse: A/B/C
 - Vorgesehene Nutzung: Aufwertung/Weiterentwicklung der bestehenden Nutzungen
 - Potenzial EW: offen
 - Potenzial AP: offen
 - Vorgesehene ÖV-Güteklasse: (2040)
 - Schwerpunkt Realisierung:

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



Kurzbeschreibung und Entwicklung seit der letzten Generation

Der Dorfkern von Oensingen ist als Ortsbild von regionaler Bedeutung eingestuft. Im Rahmen 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
- Planerische/bauliche Entwicklungen seit Juni 2021: -

Planungsstand	Nächste Schritte
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ortsplanungsrevision 2018 ▪ Arbeitsgruppe Unterdorf 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Planung ab 2025/26 ▪ Beginn / Zeitraum Realisierung: Frühestens 2032

Zuständigkeiten
<ul style="list-style-type: none"> ▪ 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
 - Gesamtverkehrsprojekt Oensingen / Lebensader
 - Klima- und hitzeangepasste Weiterentwicklung des Zentrumsgebiets

- Abhängigkeiten: --

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

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

Grundlagen

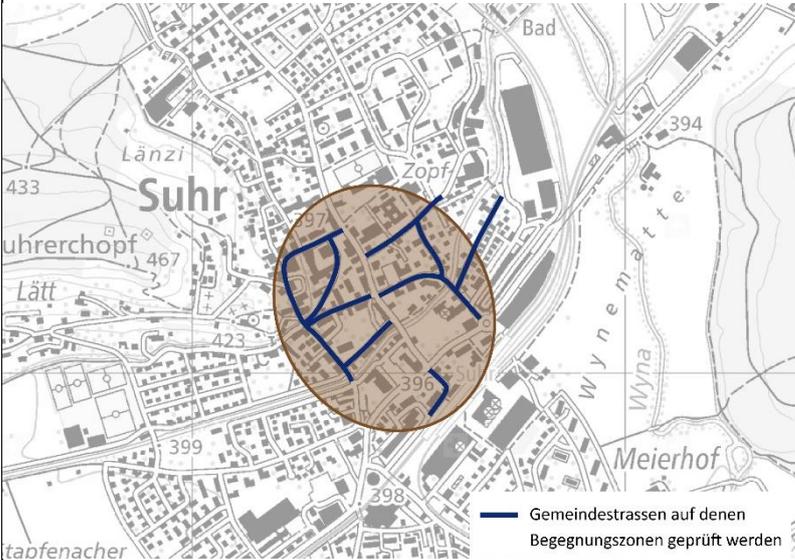
- Studienauftrag (Synthesebericht Nüesch Development 2015)

Bemerkungen

- --

Illustration / Visualisierung

--

S505.6 Suhr, Zentrumsentwicklung		A-Horizont			
Generationenkohärenz: S404.5, ARE-Code: 2581.4.095					
Merkmale					
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Heutige Zone: Kernzone 4 (K4), Kernzone 3 (K3), Zone für öffentliche Bauten und Anlagen (OE), Wohnzone 2 (W2) ▪ Heutige Nutzung: Wohnen, Arbeiten, Einkauf, Gastronomie ▪ Heutige Anzahl EW / AP: ▪ Heutige ÖV-Güteklasse: B/C ▪ Vorgesehene Nutzung: Beibehaltung der bestehenden Nutzungen und Stärkung der Wohnnutzung; verkehrsberuhigte Gemeindestrassen ▪ Potenzial EW: ca. 1000 ▪ Potenzial AP: offen ▪ Vorgesehene ÖV-Güteklasse: (2040) <i>wird noch ergänzt</i> ▪ Schwerpunkt Realisierung: <table border="1" style="margin-left: 20px; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="background-color: #ccc;">2028 - 2031</td> <td style="background-color: #eee;">2032 - 2035</td> <td style="background-color: #fff;">> 2035</td> </tr> </table> 		2028 - 2031	2032 - 2035	> 2035
2028 - 2031	2032 - 2035	> 2035			

Kurzbeschreibung und Entwicklung seit der letzten Generation

- Im Zentrum der Gemeinde Suhr haben in den letzten Jahren bereits verschiedene Entwicklungen stattgefunden (z.B. Wohnüberbauungen Suhrepark und Mitteldorf). In den nächsten Jahren sind insbesondere westlich der Tramstrasse weitere bauliche Entwicklungen und Aufwertungen vorgesehen. Entsprechende Gestaltungspläne wurden dazu erarbeitet. Auf den Gemeindestrassen im Zentrum von Suhr (siehe auch Abbildung oben) sollen zudem Verkehrsberuhigungsmassnahmen umgesetzt werden. Zurzeit wird die Einrichtung von Begegnungszonen auf diesen Strassen geprüft.
- Planerische/bauliche Entwicklungen seit Juni 2021: In Zusammenhang mit dem GP «Dorfzentrum Gebiet A» wurde ein Landumlegungsverfahren durchgeführt. Für die Rechtskraft müssen die bestehenden Dienstbarkeiten bereinigt werden. Die Rechtskraft des Landumlegungsverfahrens bildet die Voraussetzung der Umsetzung GP «Dorfzentrum Gebiet A». Das Verfahren könnte noch etwas Zeit in Anspruch nehmen.

Planungsstand	Nächste Schritte
<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"> ▪ Beginn Realisierung: 2024-2030

Zuständigkeiten

- Federführung: Gemeinde Suhr
- Weitere Beteiligte: Mehrere Grundeigentümer

Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr

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

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

- Keine Flächenbeanspruchung
- Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung

Grundlagen

- Siehe «Planungsstand»

Bemerkungen

- --

Illustration / Visualisierung

--

S505.7 Wangen b. O., Zentrumsentwicklung		A-Horizont	
Generationenkohärenz: S404.7, ARE-Code: 2581.4.097			
Merkmale			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Heutige Zone: Kernzone, W3 ▪ Heutige Nutzung: gemischt (Wohnen, Gewerbe, DL, Gastronomie) ▪ Heutige Anzahl EW / AP: ▪ Heutige ÖV-Güteklasse: C/D ▪ Vorgesehene Nutzung: gemischt (Wohnen, Gewerbe, DL, Gastronomie; Strassenraumgestaltung) ▪ Potenzial EW: ca. 150 ▪ Potenzial AP: ca. 75 ▪ Vorgesehene ÖV-Güteklasse: (2040) <i>wird noch ergänzt</i> ▪ Schwerpunkt Realisierung: <table style="margin-left: 20px; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border: 1px solid #ccc; padding: 2px;">2028 - 2031</td> <td style="padding: 2px;">2032 - 2035</td> <td style="padding: 2px;">> 2035</td> </tr> </table> 			2028 - 2031
2028 - 2031	2032 - 2035	> 2035	
Kurzbeschreibung und Entwicklung seit der letzten Generation			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Einwohnergemeinde Wangen bei Olten hat mit der Erarbeitung des Räumlichen Leitbilds, welches am 2. Dezember 2019 von der Gemeindeversammlung beschlossen wurde, den ersten Schritt der Ortsplanungsrevision in Angriff genommen. Die Attraktivierung des Dorfzentrums mit dem erweiterten Dorfzentrum Danzmatt ist einer der Schwerpunkte. Das bestehende Dorfzentrum soll mit der Entwicklung des Gebiets Danzmatt aufgewertet werden, damit das Dorfzentrum als solches wahrgenommen wird. Konkret betrifft das die Aufwertung der Dorfstrasse als Teil der Zentrumsentwicklung zwischen der Überführungsstrasse und der Einmündung Alpstrasse bzw. Hinterbülstrasse. Ein bestehender, an diesem Strassenraum grenzender Gestaltungsplan (GP Zentrum) ist wenig zweckmässig und muss daher revidiert oder aufgehoben werden. ▪ Planerische/bauliche Entwicklungen seit Juni 2021: Workshop/ Worldcafe mit betroffenen Grundeigentümern 			
Planungsstand	Nächste Schritte		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Räumliches Leitbild (2019) ▪ Städtebauliches Entwicklungskonzept (2020) ▪ Gestaltungsplan 2025/ 2026 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erarbeitung neuer Gestaltungsplan ▪ Beginn Realisierung: ab 2030 		
Zuständigkeiten			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Federführung: Gemeinde Wangen b. O. ▪ Weitere Beteiligte: Grundeigentümer, Kanton (AVT, ARP) 			
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 Dorfzentrum» 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			

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

Bemerkungen

- --

Illustration / Visualisierung

--

S506

Daueraufgabe

Hitzeangepasste Siedlungsentwicklung

<input checked="" 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	-	-
<input checked="" type="checkbox"/> 4. Generation	2581.4.098	Daueraufgabe



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

Massnahmenbeschrieb

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Massnahme

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

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Hitzeangepasste Siedlungsentwicklung; Hochwertige Freiräume; städtebaulich qualitätsvolle Bebauungsstrukturen; Schlüsselareale mit überdurchschnittlicher Qualität; Aufwertung Dorfplätze
Bezug zum Handlungsbedarf	Siedlungsentwicklung ungenügend mit Klimaaspekten abgestimmt
Bezug zu den Teilstrategien	<ul style="list-style-type: none">▪ TS1 «Schlüsselareale Wohnen/Mischnutzung vorantreiben und qualitativ hochwertig umsetzen»▪ TS2 «Wirtschaftliche Schwerpunkte stärken, baulich weiterentwickeln und mit dem Verkehrsnetz abstimmen»▪ TS3 «Zentrumsgebiete aufwerten und entsprechende Aufenthaltsqualität erhöhen»▪ TS4 «Siedlungsqualität und -dichte sowie Freiraumqualität fördern und Akteure entsprechend sensibilisieren»▪ TS5 «Siedlungsentwicklung und Lokalklima untereinander abstimmen»▪ TL5 «Siedlungsfreiraum entwickeln und Siedlungsqualität fördern»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	Bezug zu allen Schlüsselarealen des AareLand (S501 bis S505) und zur Austauschplattform AareLand (P401_E)

Nutzen

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

Zuständigkeiten

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

Realisierung

Planungsstand und Umsetzung

Bisherige Planungsschritte:

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

Weitere Planungsschritte und Umsetzung:

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

Kosten

Kosten

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

Finanzierung

Kantone Aargau, Solothurn und Luzern sowie Gemeinden

Sonstiges

Literatur / Grundlegendokumente

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

Bemerkungen / Hinweise

--

S507 **Daueraufgabe**

Mobilitätskonzepte

<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	-	-
<input type="checkbox"/> 4. Generation	-	-

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage / Zielsetzung
 Schlüsselareale sollen sowohl in der Entwicklung als auch im Betrieb möglichst ressourcenschonend, wirtschaftlich und sozialverträglich sein. Dem Verkehrsaufkommen und dessen Verteilung (Modal-Split) auf die verschiedenen Verkehrsmittel kommt eine wichtige Bedeutung zu.

Massnahme

- Erarbeitung und Umsetzung von Mobilitätskonzepten u.a. für Schlüsselareale, welche entsprechenden Verkehr generieren

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erhöhung der Anteile des ÖV, des Velo- und des Fussverkehrs ▪ Reduktion des MIV-Anteils
Bezug zum Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kapazitätsengpässe HVS-Netz
Bezug zu den Teilstrategien	<ul style="list-style-type: none"> ▪ TS2 «Wirtschaftliche Schwerpunkte stärken, baulich weiterentwickeln und mit dem Verkehrsnetz abstimmen» ▪ TMMP Mobilitätsmanagement
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ S501 – 504

Abstimmung Siedlung und Verkehr

Verkehrliche Kapazitäten

- Je nach Schlüsselareal

Nötige Verkehrsmassnahmen

- Je nach Schlüsselareal (siehe entsprechende Massnahmenblätter)

Zuständigkeiten

Federführung

Gemeinden

Bei kantonalen Nutzungsplänen: Kantone

Beteiligte Stellen

Grundeigentümer:innen

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

▪

Weitere Planungsschritte:

▪

Zeithorizont

A-Horizont

B-Horizont

längerfristiger Horizont

Daueraufgabe

Richtplanrelevanz

▪ Flächenbeanspruchung:

▪ Beanspruchung von FFF:

▪ Tangierung von Schutzgebieten von nationaler Bedeutung:

Koordinationsstand

Kein Stand

Vororientierung

Zwischenergebnis

Festsetzung

Aufnahme in den Kantonalen Richtplan

ja Kap.: KA:

nein > Verankerung in:

Umweltschutzgesetzgebung

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Sonstiges

Literatur / Grundlegendokumente

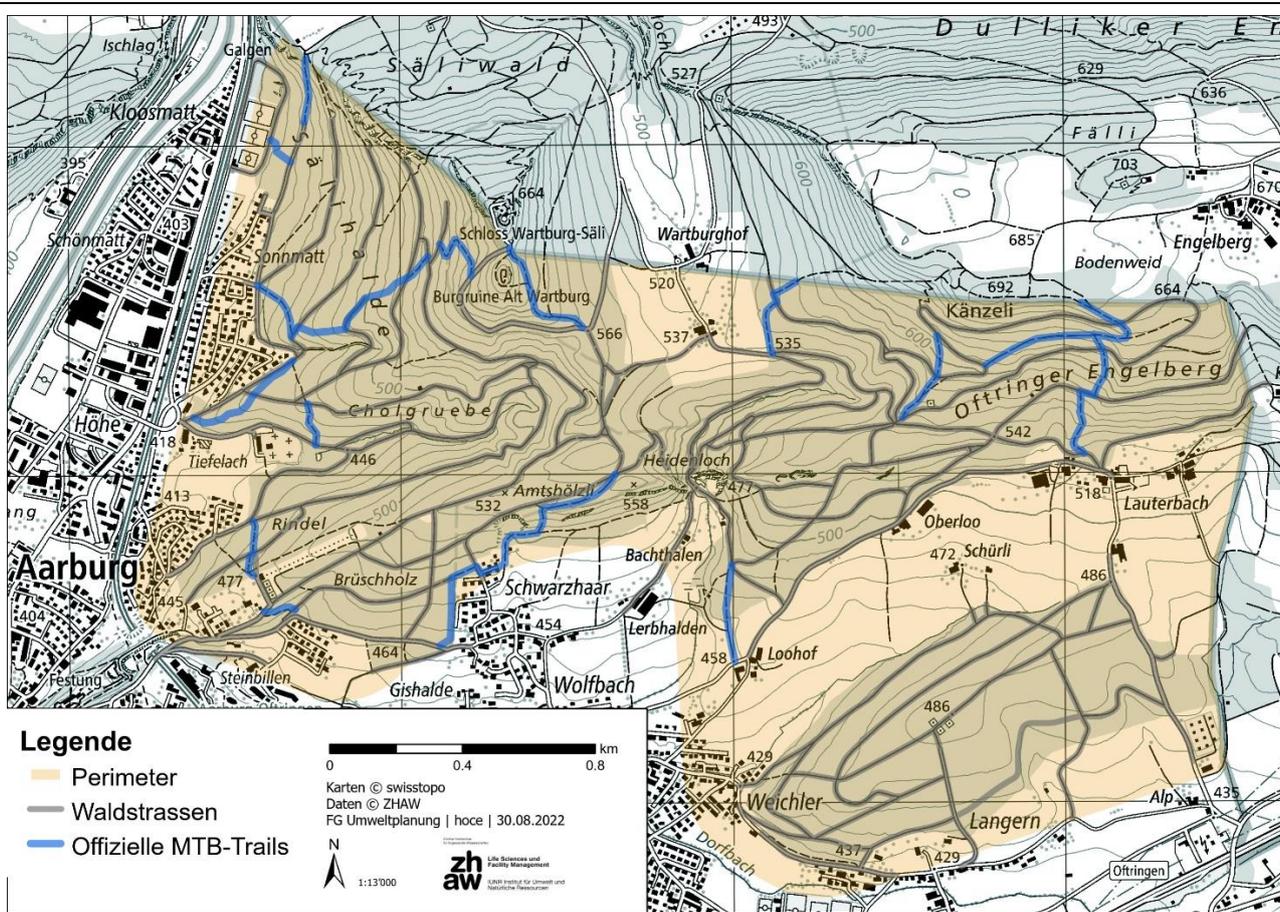
Bemerkungen / Hinweise

3. Landschaft

L501.1 **A-Horizont**

Siedlungsnaher Landschaftsraum | Bikerlenkung Aarburg-Oftringen

<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	-	-
<input type="checkbox"/> 4. Generation	-	-



Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage / Zielsetzung

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

Aufgrund des gesteigerten Interesses und des Mangels an legalen, offiziellen Bike-Trails sind vermehrt ungenehmigte Pfade und illegale Trails entstanden. Obwohl das Fahren abseits von Waldstrassen gemäss dem Aargauer Waldgesetz untersagt ist, kann die Gemeinde Ausnahmen genehmigen. Es ist daher von grosser Bedeutung, durch die Schaffung offizieller Trails den gestiegenen Nutzungsansprüchen gerecht zu werden, illegale Strecken zu verhindern und ökologisch

wertvolle Gebiete zu schützen. Eine Regulierung des Mountainbike-Sports ist daher unerlässlich, begleitet von folgenden Massnahmen, um einen einvernehmlichen und naturverträglichen Betrieb zu gewährleisten sowie die Lenkungswirkung auf ausgewählte, offizielle Trails zu optimieren.

Massnahme

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

Zweckmässigkeit

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

Abstimmung Siedlung und Verkehr

Verkehrliche Kapazitäten

--

Nötige Verkehrsmassnahmen

Keine

Zuständigkeiten

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

Realisierung

Planungsstand	Zeithorizont
Bisherige Planungsschritte:	<input checked="" type="checkbox"/> A-Horizont

-
- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none">▪ Regionales Naherholungskonzept, 2020▪ Umsetzungs- und Betriebskonzept der offiziellen Mountainbiketrails in den Gemeinden Aarburg und Oftringen vom 16. Mai 2023 | <ul style="list-style-type: none"><input type="checkbox"/> B-Horizont<input type="checkbox"/> längerfristiger Horizont<input type="checkbox"/> Daueraufgabe |
|---|---|
-

Richtplanrelevanz

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

Koordinationsstand

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

Umweltschutzgesetzgebung

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

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

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

Bemerkungen / Hinweise

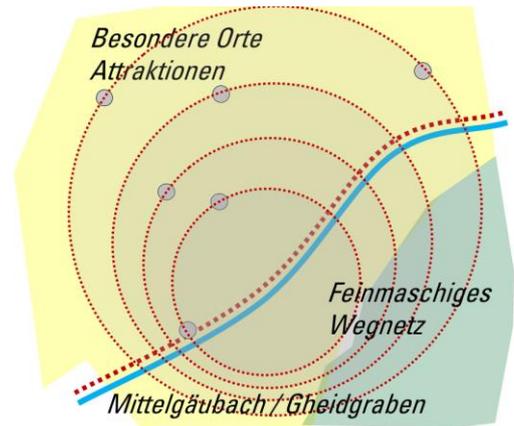
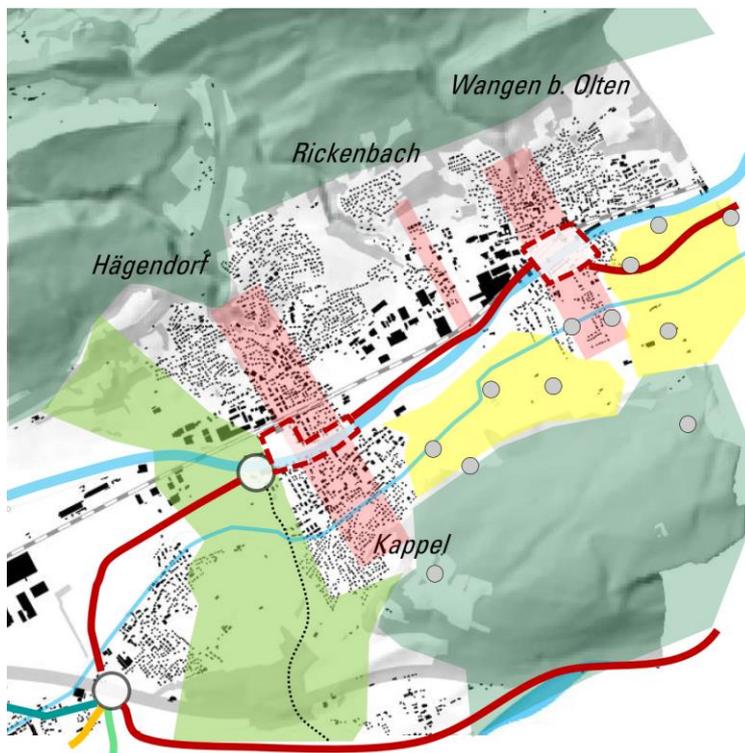
--

L501.2

Daueraufgabe

Siedlungsnaher Landschaftsraum | Landschaft vor der Haustüre

<input checked="" type="checkbox"/> Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
<input type="checkbox"/> 1. Generation	-	-
<input checked="" type="checkbox"/> 2. Generation: L1		
<input checked="" type="checkbox"/> 3. Generation: L301		
<input type="checkbox"/> 4. Generation		



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

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage / Zielsetzung

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

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

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

Massnahme

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

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

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Festlegung intensiv vs. extensiv genutzter Naherholungs-Teilgebiete Möglichst naturnahe Naherholungsgebiete mit hohem ökologischem Wert Sorgfältiger Übergang zwischen Siedlungsgebiet und offener Landschaft
Bezug zum Handlungsbedarf	Förderbedarf Landschaftsqualität Defizite in der Erreichbarkeit und Durchlässigkeit von Naherholungsgebieten Abstimmung, Behandlung von Nutzungskonflikten Erholung mit LW/Forst, Naturschutz
Bezug zu den Teilstrategien	<ul style="list-style-type: none">▪ TL2 «Naherholungsgebiete nach landschaftlichen Qualitäten entwickeln»▪ TL3 «Siedlungsgliedernde Landschaftsräume freihalten und Barrierewirkung mindern»▪ TL5 «Siedlungsfreiraum entwickeln und Siedlungsqualität fördern»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	L503 (Pflanzung Baumreihe an Velorouten in Hägendorf zwecks Beschattung, Steigerung Landschaftserlebnis und Förderung Biodiversität/Lebensraumvernetzung)

Abstimmung Siedlung und Verkehr

Verkehrliche Kapazitäten

--

Nötige Verkehrsmassnahmen

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

Zuständigkeiten

Federführung

Amt für Raumplanung Kanton Solothurn

Beteiligte Stellen

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

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

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

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

Weitere Planungsschritte:

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

Zeithorizont

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

Richtplanrelevanz

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

Koordinationsstand

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

Umweltschutzgesetzgebung

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

Sonstiges

Literatur / Grundlegendokumente

Bemerkungen / Hinweise

--

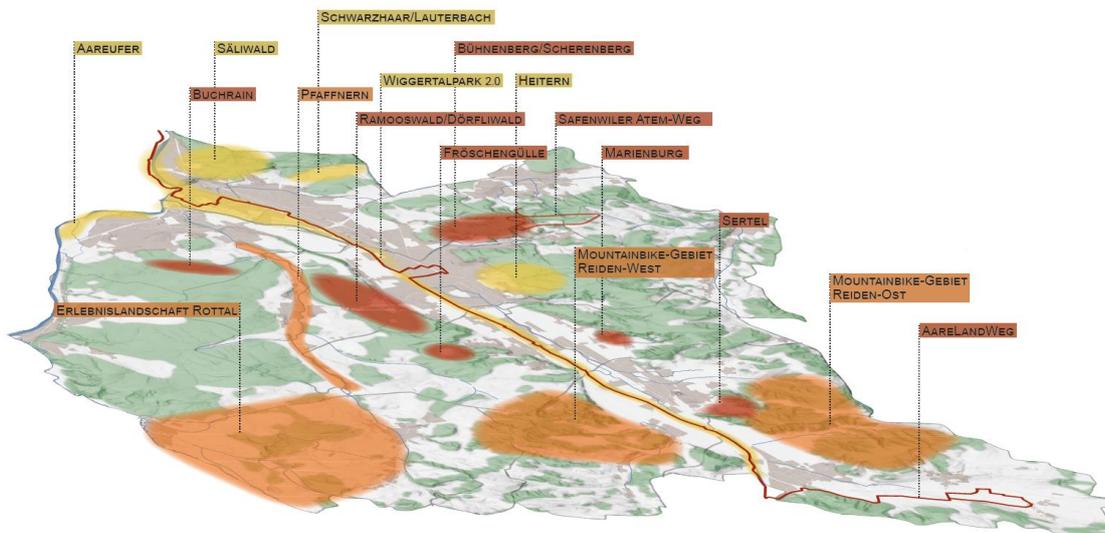
L501.3

Daueraufgabe

Siedlungsnaher Landschaftsraum | Mobilitätskonzept Naherholung

- | <input checked="" type="checkbox"/> Bestandteil früheres AP | ARE-Code | Priorität in früheren AP |
|---|----------|--------------------------|
| <input type="checkbox"/> 1. Generation | - | |
| <input checked="" type="checkbox"/> 2. Generation: L1 | | |
| <input checked="" type="checkbox"/> 3. Generation: L301 | | |
| <input type="checkbox"/> 4. Generation | | |

Naherholungs-Hotspots der Region



Regionales Naherholungskonzept zofingenregio - Publikumsfassung, metron

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage / Zielsetzung

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

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

Massnahme

Erarbeitung eines Mobilitätskonzepts für Zofingenregio.

Folgende Themenfelder werden Teil der Überlegungen sein:

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

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

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

B) Anbindung Erholungsraum Born; Rundwege

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

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Siedlungsnaher Erholungsgebiete
Bezug zum Handlungsbedarf	Defizite in der Erreichbarkeit von Naherholungsgebieten
Bezug zu den Teilstrategien	<ul style="list-style-type: none"> ▪ TL2 «Naherholungsgebiete nach landschaftlichen Qualitäten entwickeln» ▪ TL3 «Siedlungsgliedernde Landschaftsräume freihalten und Barrierewirkung mindern» (Abstimmung Intensiv-Erholung mit Naturschutzanforderungen)
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ FVV505.9 Oftringen, Sonnmatt - SBB Haltestelle Küngoldingen, Rad- und Gehweg ▪ FVV505.18 Zofingen, Neue Fuss- und Veloverbindung entlang Dorfbach, Ackerstrasse, Seilerei und Bethge

Abstimmung Siedlung und Verkehr

Verkehrliche Kapazitäten

--

Nötige Verkehrsmassnahmen

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

Zuständigkeiten

Federführung	Beteiligte Stellen
Zofingenregio	Gemeinden Zofingenregio

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

- Erholungskonzept Zofingenregio

Weitere Planungsschritte:

- Mobilitätskonzept für Erholungsaktivitäten

Zeithorizont

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

Richtplanrelevanz

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

Koordinationsstand

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

Umweltschutzgesetzgebung

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

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

Bemerkungen / Hinweise

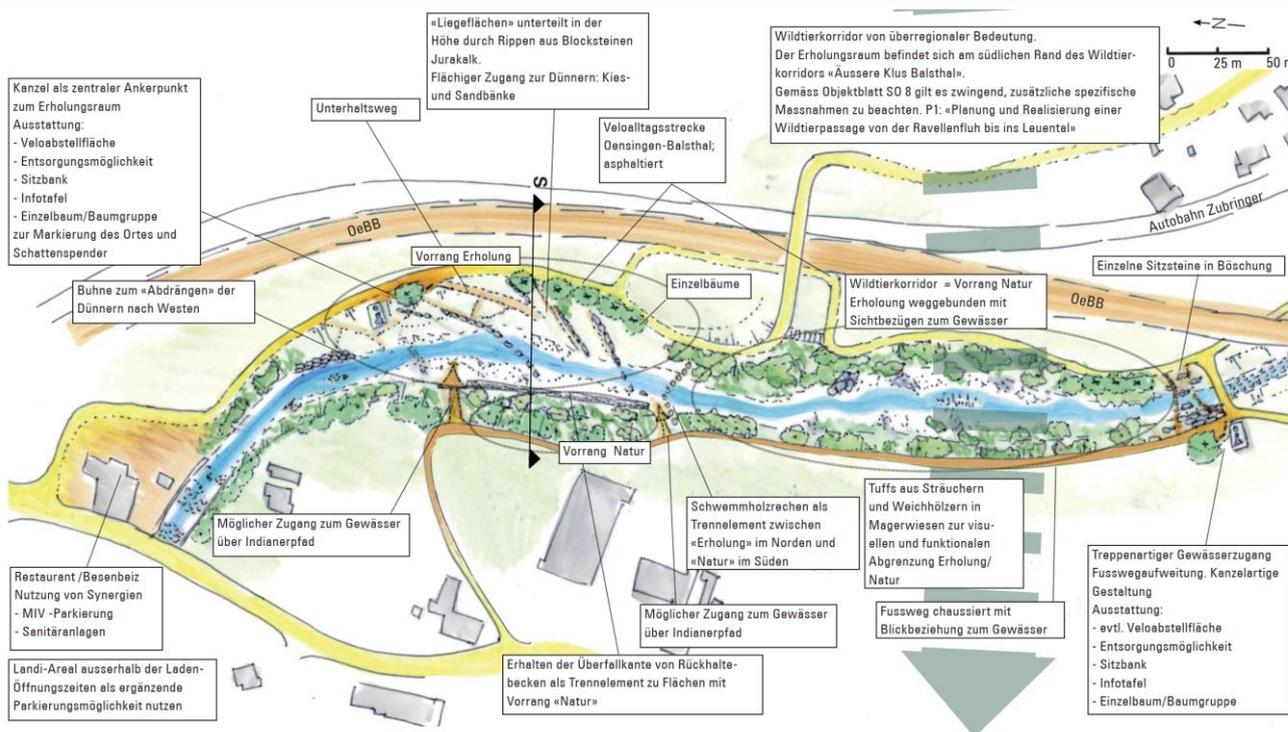
--

L502.1

Daueraufgabe

Aufwertung und Weiterentwicklung Gewässerräume | Erholungshotspots

<input checked="" type="checkbox"/> Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
<input type="checkbox"/> 1. Generation	-	
<input checked="" type="checkbox"/> 2. Generation	2581.2.054	
<input checked="" type="checkbox"/> 3. Generation: L302	2581.3.026	
<input checked="" type="checkbox"/> 4. Generation: L402		



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

Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage / Zielsetzung

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

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

Massnahme

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

- Erholungsraum Tych, Oftringen: Schaffung eines landschaftsbezogenen, linearen Erholungsraums durch ein neues Nutzungskonzept des Tychs (In Zusammenhang mit HWS Wigger, Aeschwuh)
- Erholungsraum Schachen/Grien, Erlinsbach (SO), Eppenberg- Wöschnau, Aarau: Besucherlenkungskonzept "Grien" zur Schonung des Naturschutzgebietes mit gleichzeitigem Schaffen von Aufenthaltsorten an der Aare.
- Hot Spots Erholung entlang der Dünnern:
 - Äussere Klus, Oensingen: Schaffung eines Erholungsraums an der revitalisierten Dünnern und Auffädeln der Fuss- und Radwegverbindungen für einen attraktiven Erholungsraum am Siedlungsrand
 - Kappel/Hägendorf: Schaffung von Zugängen und Rundwegen. Einbezug von Freizeit-Routen sowie Verbindung zu bestehenden Sportanlagen in Hägendorf. Stärkung der talquerenden Freiraumachse.
 - Neue Mitte, Egerkingen: Entwickeln der Dünnern als ökologisches und erholungsbezogenes Rückgrat der neuen Mitte, Vernetzung des Freiraumsystems Dünnern im Bereich A1 westlich der Migros-Verteilzentrum (Chäppelhofweg) in Richtung Egerkingen, Verbesserung der Durchlässigkeit/Durchgängigkeit entlang der Dünnern im Bereich Lockacker/Grossacker
 - Schützi, Olten: Schaffen einer gewässerbezogenen Freiraumachse an der Dünnern. Ortsbildunterstützend.
- Aufwertung und Entwicklung des Aareufers Süd-Ost, Aarau: Die Massnahme zielt darauf ab, das Aarau Aareufer im Süd-Osten aufzuwerten und weiterzuentwickeln. Die Massnahme umfasst die Schaffung einer komfortablen, attraktiven und durchgehenden Fuss- und Veloverbindung entlang der Mühle mattstrasse sowie die Verbesserung der Zugänglichkeit des Uferbereichs von der Altstadt herkommend. Die Neugestaltung des Uferbereichs soll diesen für Fußgänger und Erholungssuchende attraktiver machen, wobei eine verbesserte Sichtbarkeit der Aare angestrebt wird, ebenso wie eine bessere Zugänglichkeit zum Wasser. Des Weiteren ist der Rückbau und die Neugestaltung des Parkplatzes Mühle matt vorgesehen. Zusätzlich soll durch die Schaffung von Aufenthaltsqualität und Spielmöglichkeiten sowie die Integration aller Nutzungsanforderungen in den gesamten Freiraum ein attraktiver und lebendiger öffentlicher Raum geschaffen werden (vgl. Massnahme FVV502 Aarau, Aareufer Süd-Ost).
- Dorfbach, Kölliken: Schaffen eines Gewässerzugangs am Köllikerbach und Aufwertung des Dorfzentrums, um einen attraktiven Ort im Freiraumsystem zu schaffen. Dies beinhaltet auch das Auffädeln der Fussgänger- und Radverkehrsbeziehungen.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Möglichst naturnahe Naherholungsgebiete mit hohem ökologischem Wert Festlegung intensiv vs. extensiv genutzter Naherholungs-Teilgebiete Mit dem Fuss- und Veloverkehr rasch und sicher erreichbar
Bezug zum Handlungsbedarf	Aufwertungsbedarf von Flussräumen Nutzungskonflikte Erholung und Naturschutz Defizite in der Erreichbarkeit von Naherholungsgebieten
Bezug zu den Teilstrategien	▪ TL4 «Flusslandschaften nach Vorrangfunktionen entwickeln»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	▪ FVV502 Aarau, Aareufer Süd-Ost ▪ FVV505.2 Buchs, Fuss-/Velobrücke Lochweiher ▪ FVV505.3 Buchs, Optimierung Fuss- und Veloverkehrsnetz ▪ FVV505.6 Muhen, Fussweg entlang Suhre (inkl. Fussgängerbrücken Buchsweg und Fabrikstrasse) ▪ FVV505.18 Zofingen, Neue Fuss- und Veloverbindung entlang Dorfbach, Ackerstrasse, Seilerei und Bethge

Abstimmung Siedlung und Verkehr

Verkehrliche Kapazitäten

--

Nötige Verkehrsmassnahmen

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

Zuständigkeiten

Federführung

Kantone Aargau, Solothurn, Luzern

Beteiligte Stellen

BAFU, Gemeinden, NGO's

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

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

Weitere Planungsschritte:

- Projektertüchtigungen in fortführenden Planungsphasen
 - Umsetzung
-

Zeithorizont

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

Richtplanrelevanz

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

Koordinationsstand

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

Umweltschutzgesetzgebung

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

Bemerkungen / Hinweise

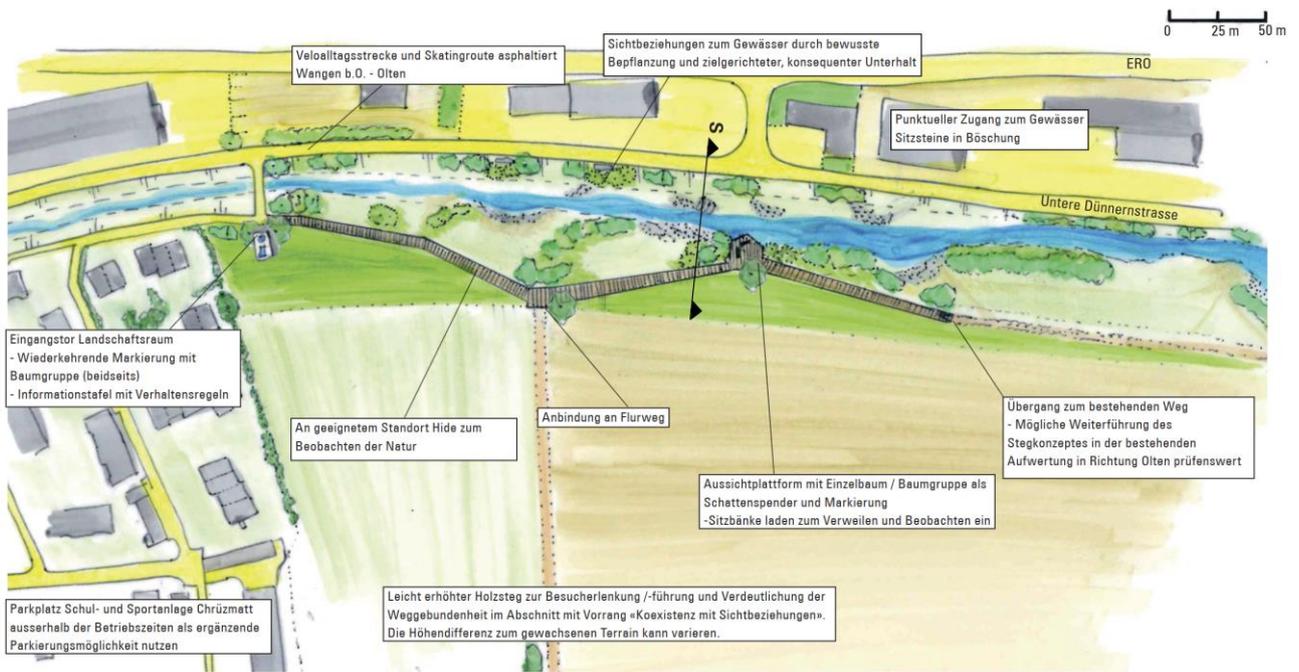
--

L502.2

Daueraufgabe

Aufwertung und Weiterentwicklung Gewässerräume | Biodiversität

<input checked="" type="checkbox"/> Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
<input type="checkbox"/> 1. Generation	-	-
<input checked="" type="checkbox"/> 2. Generation	2581.2.054	
<input checked="" type="checkbox"/> 3. Generation: L302	2581.3.026	
<input checked="" type="checkbox"/> 4. Generation: L402		



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

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage / Zielsetzung

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

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

Massnahme

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

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Festlegung intensiv vs. extensiv genutzter Naherholungs-Teilgebiete Stärkung der Grünverbindungen als Lebensräume und Vernetzungsachsen
Bezug zum Handlungsbedarf	Aufwertungsbedarf von Flussräumen Fliessgewässer als Lebensräume und Vernetzungsachsen stärken
Bezug zu den Teilstrategien	▪ TL4 «Flusslandschaften nach Vorrangfunktionen entwickeln»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	▪ FVV502 Aarau, Aareufer Süd-Ost ▪ FVV505.2 Buchs, Fuss-/Velobrücke Lochweiher ▪ FVV505.3 Buchs, Optimierung Fuss- und Veloverkehrsnetz ▪ FVV505.6 Muhen, Fussweg entlang Suhre (inkl. Fussgängerbrücken Buchsweg und Fabrikstrasse) ▪ FVV505.18 Zofingen, Neue Fuss- und Veloverbindung entlang Dorfbach, Ackerstrasse, Seilerei und Bethge

Abstimmung Siedlung und Verkehr

Verkehrliche Kapazitäten

--

Nötige Verkehrsmassnahmen

--

Zuständigkeiten

Federführung

Kantone Aargau, Solothurn, Luzern

Beteiligte Stellen

BAFU, Gemeinden, NGO's

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

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

Weitere Planungsschritte:

- Projektertüchtigungen in fortführenden Planungsphasen
- Umsetzung

Zeithorizont

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

Richtplanrelevanz

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

Koordinationsstand

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

Umweltschutzgesetzgebung

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

Bemerkungen / Hinweise

--

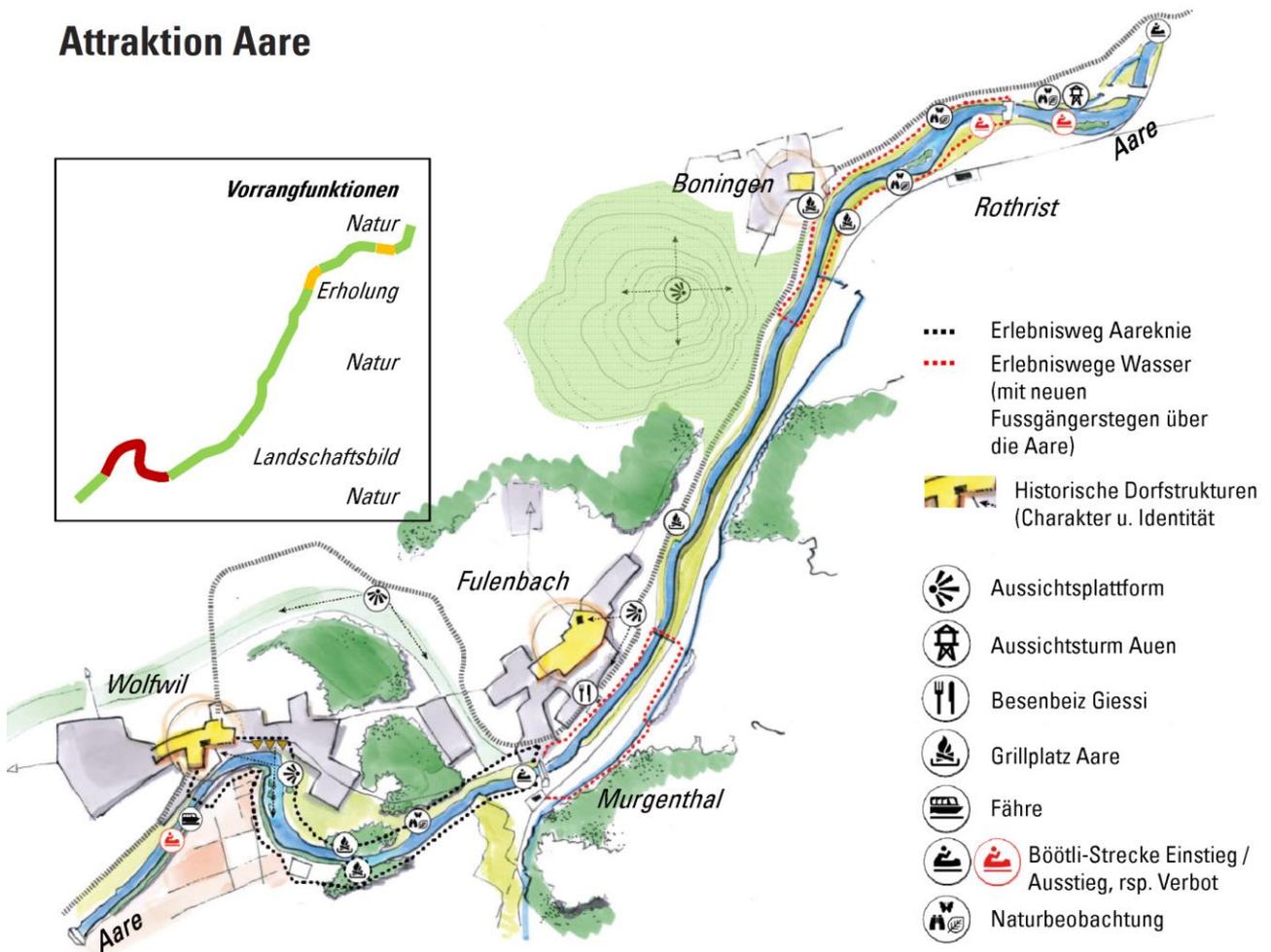
L502.3

A-Horizont

Aufwertung der Gewässerräume | Gesamtheitliche Koordination Aare | Oberaargau

<input checked="" type="checkbox"/> Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
<input type="checkbox"/> 1. Generation	-	-
<input checked="" type="checkbox"/> 2. Generation	2581.2.054	
<input checked="" type="checkbox"/> 3. Generation: L302	2581.3.026	
<input checked="" type="checkbox"/> 4. Generation: L402		

Attraktion Aare



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

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage / Zielsetzung

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

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

Massnahme

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

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Möglichst naturnahe Naherholungsgebiete mit hohem ökologischem Wert (z.B. Flussräume) Festlegung intensiv vs. extensiv genutzter Naherholungs-Teilgebiete
Bezug zum Handlungsbedarf	Aufwertungsbedarf von Flussräumen Defizite in der Erreichbarkeit von Naherholungsgebieten
Bezug zu den Teilstrategien	<ul style="list-style-type: none">TL2 «Naherholungsgebiete nach landschaftlichen Qualitäten entwickeln»TL4 «Flusslandschaften nach Vorrangfunktionen entwickeln»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	--

Abstimmung Siedlung und Verkehr

Verkehrliche Kapazitäten

--

Nötige Verkehrsmassnahmen

--

Zuständigkeiten

Federführung

Kanton Solothurn, Amt für Raumplanung

Beteiligte Stellen

Kantone Bern und Aargau, Gemeinden

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

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

Weitere Planungsschritte:

- Masterplanung Aare, Oberaargau

Zeithorizont

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

Richtplanrelevanz

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

Koordinationsstand

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

Umweltschutzgesetzgebung

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

Bemerkungen / Hinweise

--

L503

Daueraufgabe

Siedlungsfreiraum vernetzt entwickeln | Inneres und äusseres Freiraumsystem verbinden

<input checked="" 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:	-	-
<input checked="" type="checkbox"/> 4. Generation: L403	2581.4.101	Daueraufgabe



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

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. Es werden gemeinsam Kriterien/Richtlinien (z.B. Aufbauend auf dem Handbuch Wohnumfeldqualität) festgelegt,

damit diese Anforderungen (an private Planungen) von den Gemeinden eingefordert werden können. Für die Erarbeitung wird die Plattform AareLand unter Leitung der Geschäftsstelle genutzt. Diese Kriterien/Richtlinien werden wenn möglich von den Gemeinden des AareLand in die Bauordnung aufgenommen (behördenverbindliches Instrument).

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

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	<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 ▪ Arbeitsplatzgebiete: Durchlässigkeit für Freiraumnutzung fördern
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"> ▪ TL5 "Siedlungsfreiraum entwickeln und Siedlungsqualität fördern" ▪ TS1 "Schlüsselareale vorantreiben und qualitativ hochwertig umsetzen" ▪ TS3 "Zentrumsgebiete aufwerten und entsprechende Aufenthaltsqualität erhöhen" ▪ TS4 "Siedlungsqualität und -dichte sowie Freiraumqualität fördern und Akteure entsprechend sensibilisieren" ▪ TS5 "Siedlungsentwicklung und Lokalklima untereinander abstimmen"
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Alle Massnahmen in den Bereichen Siedlung, Landschaft & Freiraum, Öffentlicher Verkehr, Strasse, Fuss- und Veloverkehr

Abstimmung Siedlung und Verkehr

Verkehrliche Kapazitäten

--

Nötige Verkehrsmassnahmen

--

Zuständigkeiten

Federführung

Kantone Aargau, Luzern und Solothurn sowie Gemeinden

Beteiligte Stellen

Kantone Aargau, Luzern und Solothurn, Regionen, Gemeinden

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

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

Weitere Planungsschritte:

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

Zeithorizont

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

Richtplanrelevanz

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

Koordinationsstand

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

Umweltschutzgesetzgebung

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

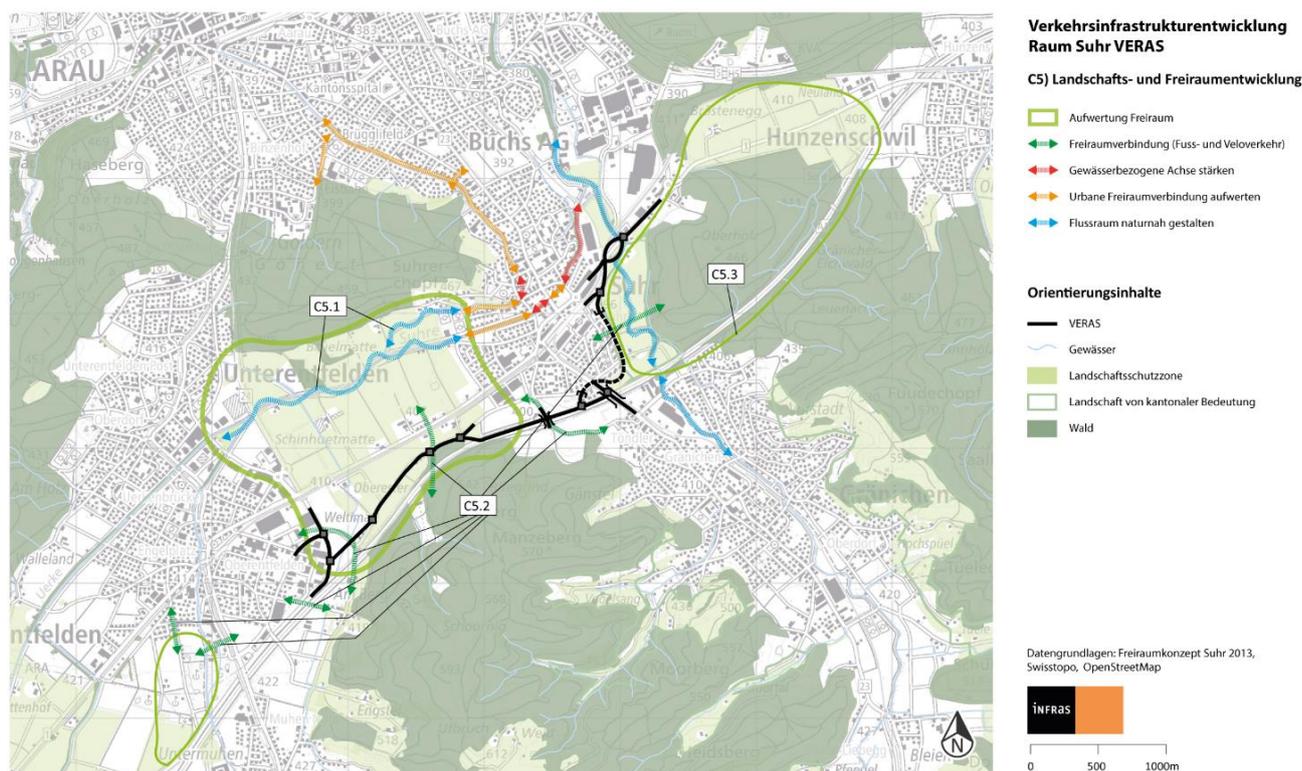
Bemerkungen / Hinweise

- Aktualisierung des Massnahmenblatts gegenüber AP4

L504 **A-Horizont**

VERAS – FLAMA Teil Landschaftsentwicklung

<input checked="" 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	-	-
<input checked="" type="checkbox"/> 4. Generation: Nr. L404	2581.4.102	A



Massnahmenbeschreibung

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 «Vielfalt der AARELandschaften in ihren regionaltypischen Ausprägungen stärken»▪ TL2 «Naherholungsgebiete nach landschaftlichen Qualitäten entwickeln»▪ TL3 «Siedlungsgliedernde Landschaftsräume freihalten und Barrierewirkung mindern»▪ TL4 «Flusslandschaften nach Vorrangfunktionen entwickeln»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	<ul style="list-style-type: none">▪ Str502 Suhr, VERAS Teil Süd▪ VERAS – FLAMA Teil Velo▪ VERAS – FLAMA Teil Siedlung

Abstimmung Siedlung und Verkehr

Verkehrliche Kapazitäten

--

Nötige Verkehrsmassnahmen

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

Zuständigkeiten

Federführung

Gemeinde Suhr (Freiraumkonzept)

Beteiligte Stellen

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

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

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

Weitere Planungsschritte:

- Freiraumkonzept
- Umsetzung

Zeithorizont

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

Richtplanrelevanz

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

Koordinationsstand

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

Umweltschutzgesetzgebung

Keine relevanten Konflikte mit Naturschutzgebieten

Sonstiges

Literatur / Grundlegendokumente

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

Bemerkungen / Hinweise

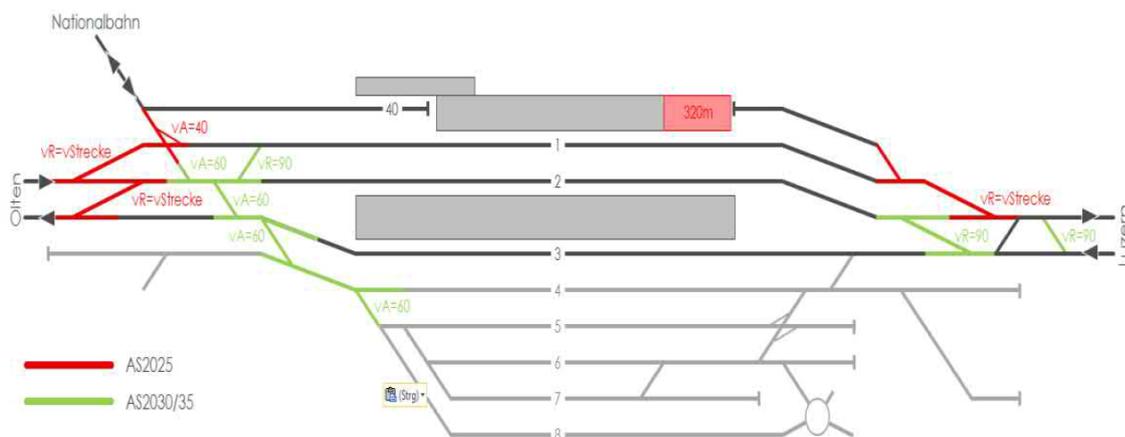
--

4. Öffentlicher Verkehr

4.1. Bahn

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

Referenznummer



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

Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage / Zielsetzung

Mit der Umsetzung des Fahrplankonzepts STEP 2025 verkehrt der IR Bern–Luzern neu im Halbstundentakt. 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 ca. 2037 vorgesehen. Für die Realisierung des Angebotes braucht es weitere Anlagenanpassungen im Bahnhof Zofingen (Weichenköpfe und Perron Gleis 1 Verlängerung), welche Bestandteil eines späteren Ausbauprojektes sind.

Ausbauten 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.

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	Kosten
Projektierung: <ul style="list-style-type: none">▪ Vorstudie abgeschlossen▪ Start Vorprojekt: nach Abgleich mit dem konsolidierten AK35 Baubeginn: offen Inbetriebnahme: 2036	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.

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

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

Bemerkungen / Hinweise

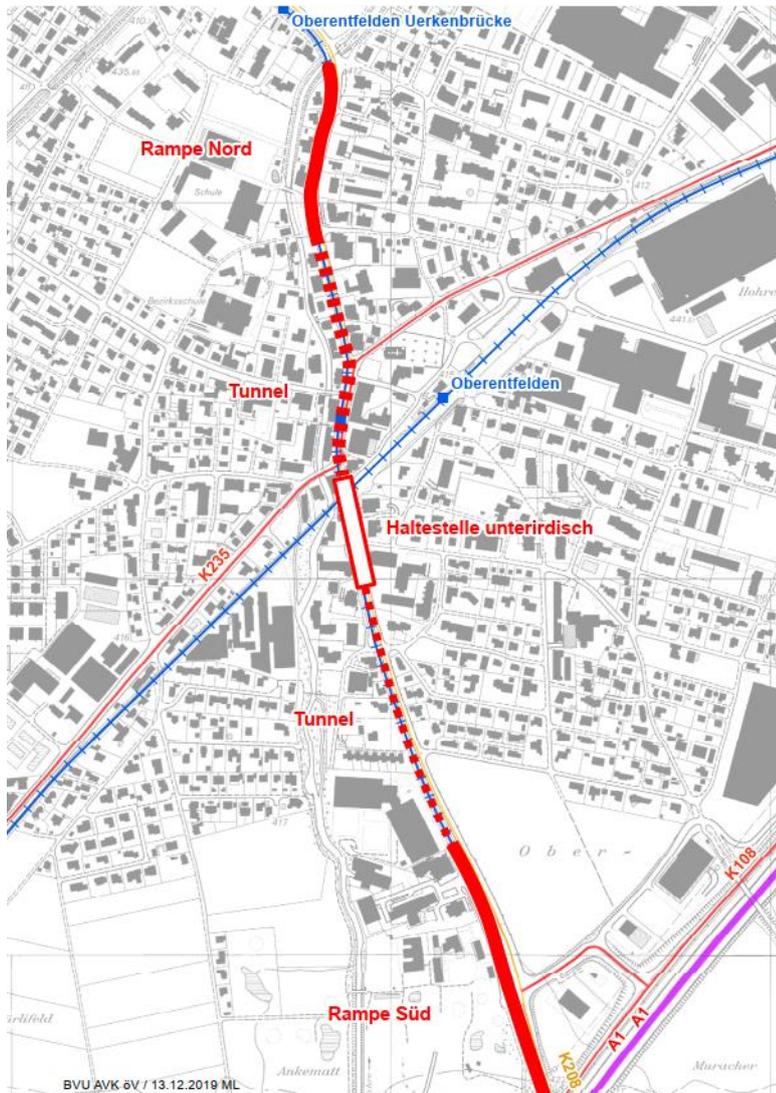
Mit dem Ausbauschritt AS2035 sind beträchtliche Leistungssteigerungen auf der Nationalbahnlinie (Zofingen – Lenzburg) vorgesehen, welche entsprechende Investitionen im Bahnhof Zofingen erfordern. Diese Massnahmen erhöhen den Druck auf die Umsetzung der SBB-Niveauübergangssanierung Aarburgerstrasse K104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

ÖV502_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. Bau einer kreuzungsfreien Entflechtung der Gleise der SBB und AVA in Oberentfelden Engelplatz. Die Machbarkeitsstudie von 2018 sieht die Tieferlegung der AVA mit einer unterirdischen Kreuzungsstelle «Engelplatz» vor. Von der Haltestelle Uerkerbrücke führt eine rund 230 Meter lange Rampe zum 820 Meter langen Tunnel. Vom südlichen Portal führt eine 300 Meter lange Rampe in Lage der heutigen oberirdischen Linienführung in Richtung Schöftland. Gemäss Machbarkeitsstudie ist eine Entflechtung nur mittels Tieferlegung an Ort möglich. Aufgrund der betrieblichen Randbedingungen ist eine Deckelbauweise vorgesehen, wobei vorgängig eine Vielzahl von Werkleitungen (u.a. grosskalibrige Kanalisationsleitungen) umgelegt werden müssen. Der einschneidende Bauvorgang erfordert anschliessend die komplette Instandstellung der Kantonsstrasse K208. Der Kanton und die Gemeinde sehen vor, im Rahmen der Instandstellung, eine Aufwertung der Ortsdurchfahrt vorzunehmen.

Planung und Umsetzung

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

Kosten

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

Wirkung und Schnittstellen

Wirkung auf Verkehr und Siedlung in der Agglomeration

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

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

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

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

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

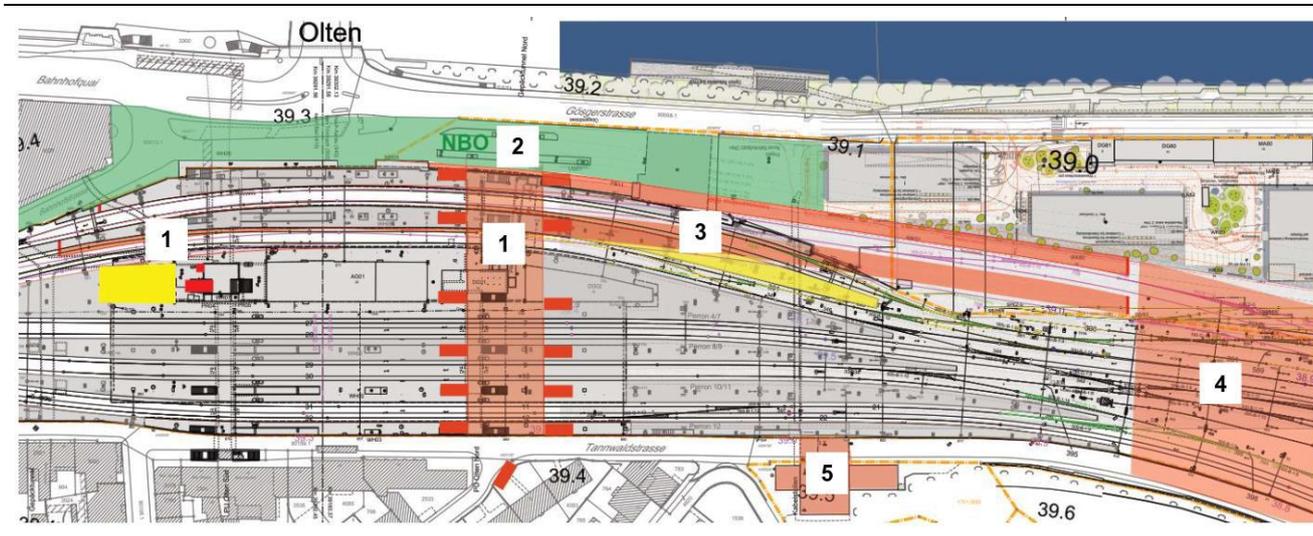
- Machbarkeitsstudie Entflechtung SBB/AVA in Oberentfelden, Ingenieurbüro CES AG, 20. März 2018

Bemerkungen / Hinweise

Mit dem Entflechtungsprojekt ist das bisherige Projekt der 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.

ÖV503_Ü **Nationale Planungen**
Olten, Ausbau Bahnhof Olten, Publikumsanlagen

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



Massnahmenbeschreibung

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 folgende Massnahmen vorgesehen: Anpassung von Perronzugängen, Verlängerung der Perronnutzlänge, Verbreiterung von Perrons und Unterführung, Rückbau Reisezentrum (1. Ausbaustufe).

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: Seit Juni 2023 Phase Vorprojekt</p> <p>Baubeginn:</p> <p>Inbetriebnahme: 2036</p>	<p>Kosten</p> <p>70 Mio. Franken für 1. Ausbaustufe</p>
---	--

Wirkung und Schnittstellen

Wirkung auf Verkehr und Siedlung in der Agglomeration

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

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

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

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

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

Sonstiges

Literatur / Grundlegendokumente

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

Bemerkungen / Hinweise

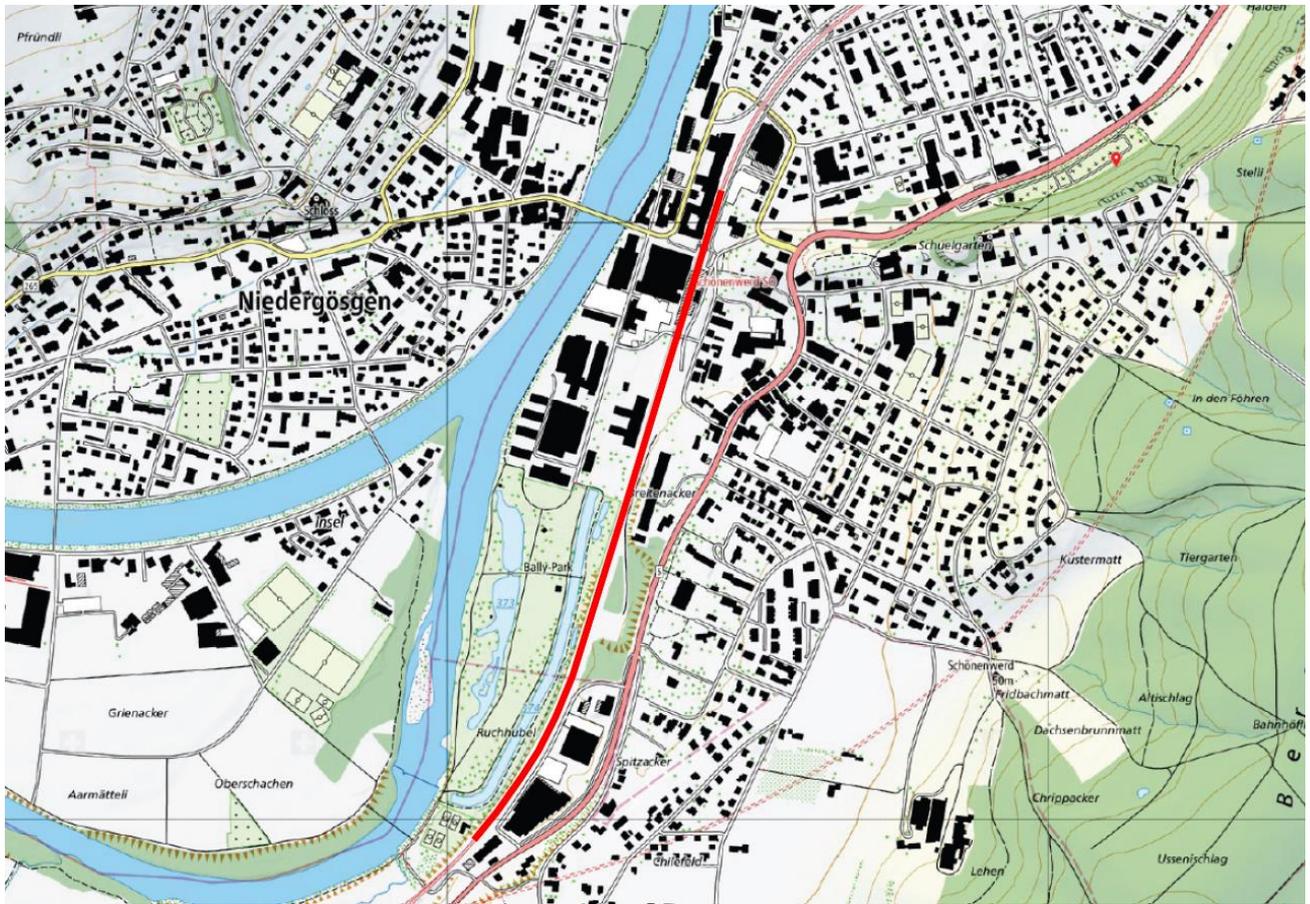
--

ÖV504_Ü

Nationale Planungen

Schönenwerd West, Wendgleise

☒ Referenznummer: STEP AS 2035: Nr. 06.10



Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage / Zielsetzung

Das Angebotskonzept des Ausbaus Schrittes 2035 sieht einen 15'-Takt zwischen Wettingen und Aarau vor. Die nächstgelegene Möglichkeit für eine Wendeanlage westlich von Aarau, liegt in Schönenwerd. Künftig sollen in Schönenwerd halbstündlich jeweils ein Regionalexpress (RE) von Zürich und eine S-Bahn von Turgi wenden. Für den Fern- und S-Bahnverkehr sind zwei Wendgleise notwendig.

Massnahme

Zwei Wendgleise im Raum Schönenwerd

Planung und Umsetzung

Projektierung: Auflage- und Bauprojekt seit Frühling 2024
 Baubeginn: ab 2031
 Inbetriebnahme: ca. 2035

Kosten

Noch offen

Wirkung und Schnittstellen

Wirkung auf Verkehr und Siedlung in der Agglomeration

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

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

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

Sonstiges

Literatur / Grundlegendokumente

Bemerkungen / Hinweise

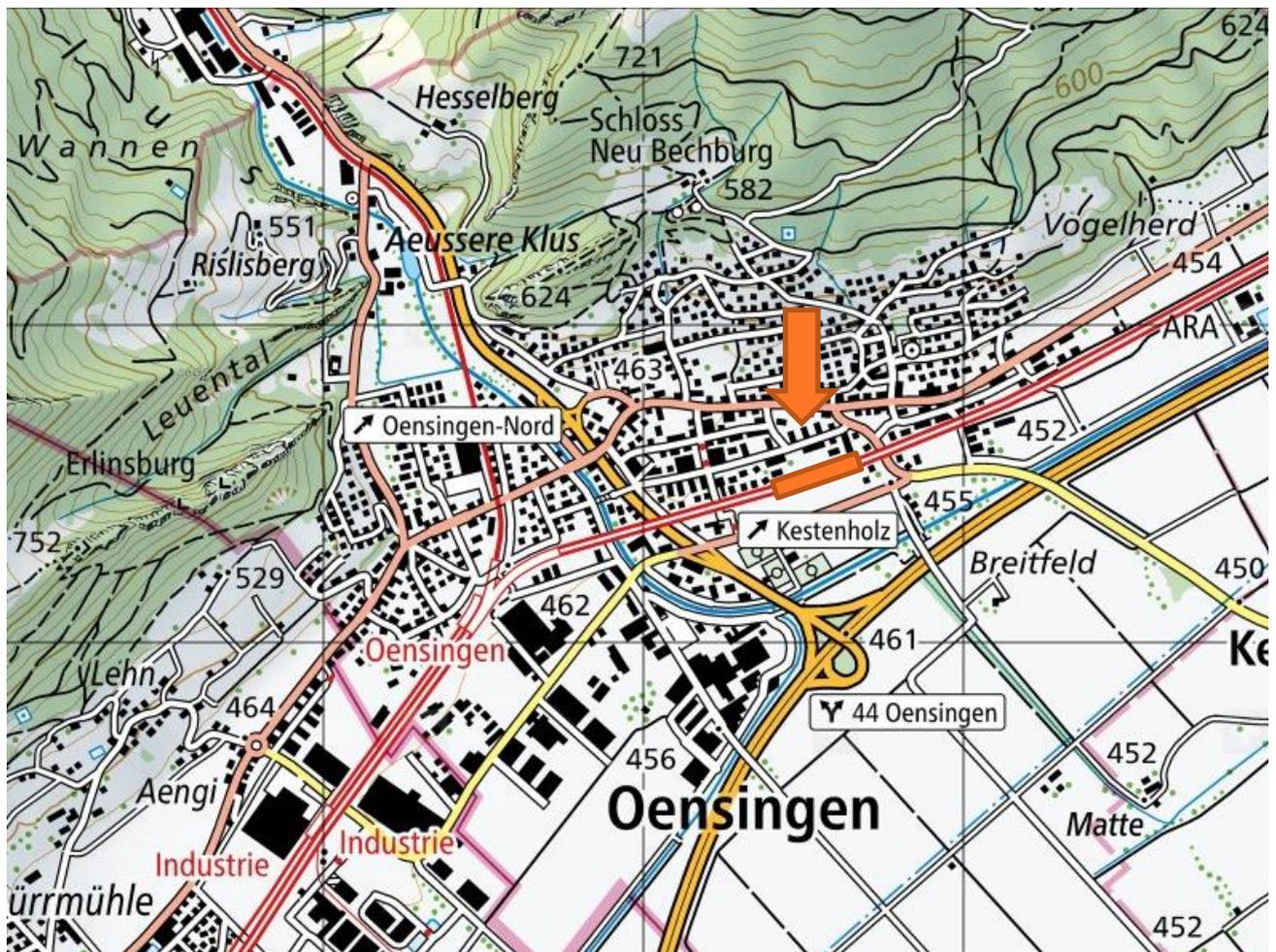
--

ÖV505_Ü

Nationale Planungen

Oensingen, Haltestelle Oensingen Dorf

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



Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage / Zielsetzung

Das Siedlungsgebiet der Gemeinde Oensingen hat eine grosse Ausdehnung in der Länge und wird vom bestehenden Bahnhof peripher erschlossen. Wichtige Gebiete befinden sich zwar in Nähe zu den Bahngleisen, aber bisher ohne Haltepunkt. Nördlich der geplanten Haltestelle liegt noch grosses Entwicklungspotenzial im Bestand, welches in Zukunft ausgebaut werden soll und südlich der 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 Verkehrsentlastung 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: Vorstudie 2025 Baubeginn: offen Inbetriebnahme: Realisierung im Zeithorizont 2031 – 2035	Kosten Noch offen
---	-----------------------------

Wirkung und Schnittstellen

Wirkung auf Verkehr und Siedlung in der Agglomeration

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

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

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

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

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

Bemerkungen / Hinweise

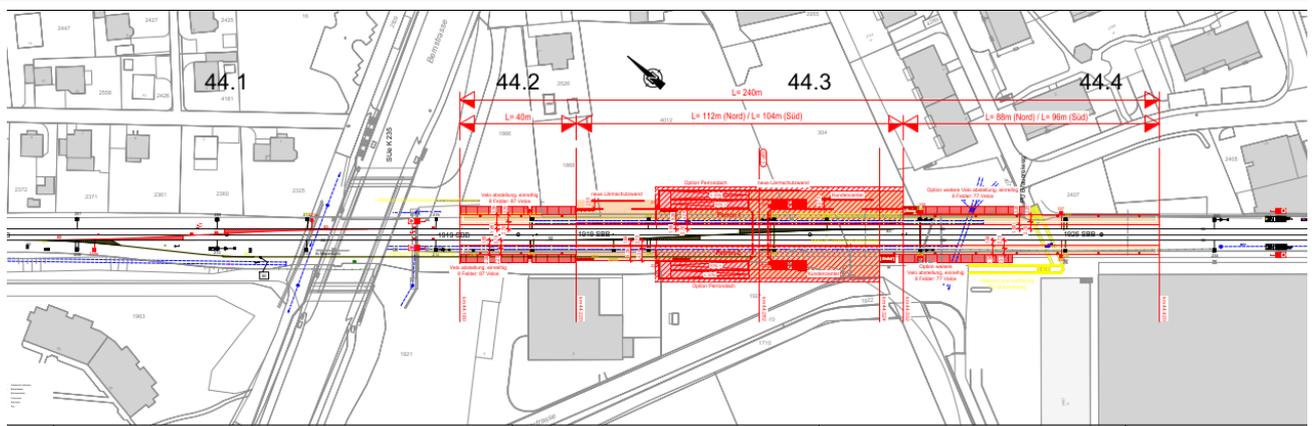
--

ÖV506_Ü

Nationale Planungen

Oftringen, Neue S-Bahnhaltestelle Oftringen Zentrum

Referenznummer



Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage / Zielsetzung

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

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

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

Massnahme

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

Planung und Umsetzung

Projektierung: Vorstudie 2021 (abgeschlossen)

Baubeginn: offen

Inbetriebnahme: offen (nach 2035)

Kosten

17 Mio. Franken (exkl. MWSt.)

Genauigkeit: ± 30%

Stand: 2021

Wirkung und Schnittstellen

Wirkung auf Verkehr und Siedlung in der Agglomeration

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

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

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

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

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

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

Bemerkungen / Hinweise

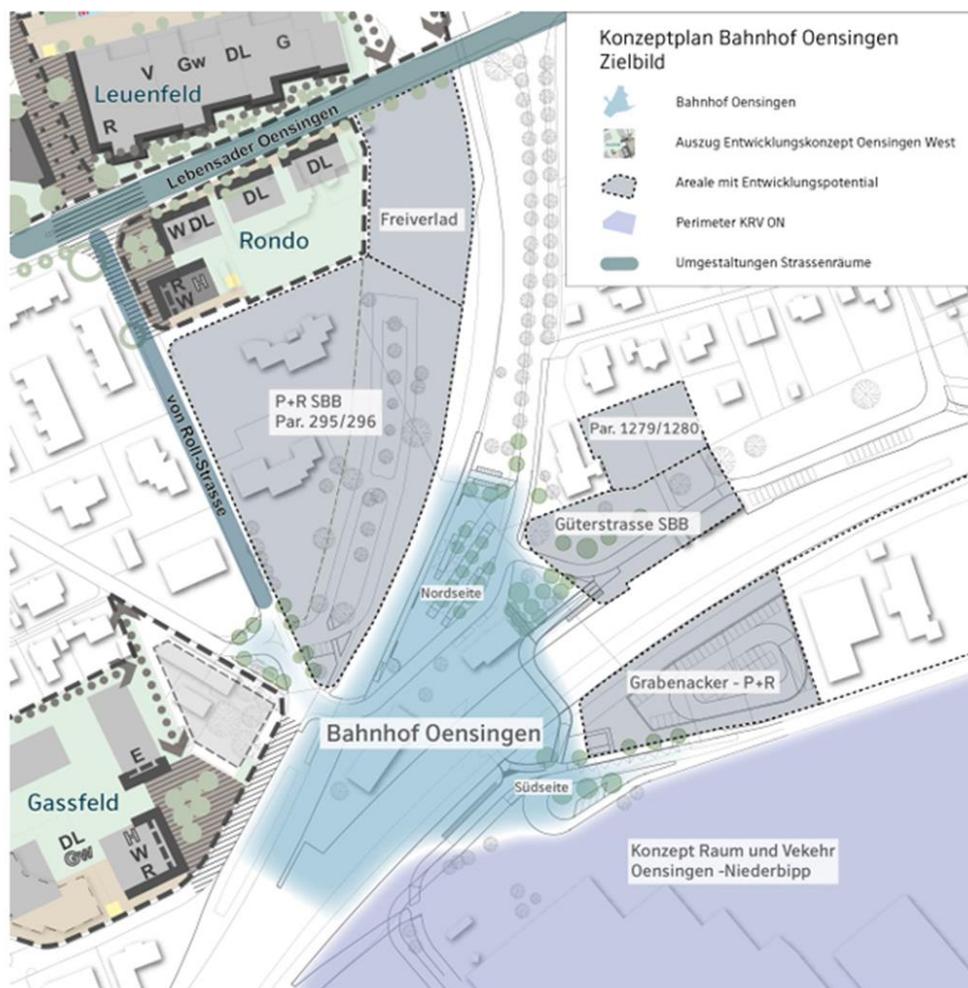
Für den Ausbau der Bahninfrastruktur ist mit der Umsetzung von FABI der Bund zuständig. Die Haltestelle ist jedoch nicht im Ausbauschnitt 2035 enthalten.

Im Kantonalen Richtplan Aargau ist die neue S-Bahnhaltstelle als Zwischenergebnis festgehalten.

4.2. Verkehrsdrehscheiben und Businfrastruktur

ÖV507	A-Horizont
Oensingen, Verkehrsdrehscheibe Oensingen	
Kategorie: Verkehrsdrehscheiben	

	ARE-Code	Priorität in früheren AP
<input type="checkbox"/> Bestandteil früheres AP		
<input type="checkbox"/> 1. Generation	-	-
<input type="checkbox"/> 2. Generation	-	-
<input type="checkbox"/> 3. Generation	-	-
<input checked="" type="checkbox"/> 4. Generation: Nr. ÖV409	2581.4.005	B



Quelle: Zielbild Konzeptplan Bahnhof Oensingen, Metron, 12 Januar 2024



Quelle: Konsolidierten Konzeptplan, Metron, 12. Januar 2024

Kurzbeschreibung und Entwicklung seit der letzten Generation

Ausgangslage / Zielsetzung

Das Bahnhofsgelände in Oensingen ist aufgrund seiner regionalen und kommunalen Mobilitätsfunktion als kantonsweit-dritt wichtigster Bahnhof ein zentraler Entwicklungsschwerpunkt der Gemeinde Oensingen. Das Bahnhofsgelände hat für die künftige Entwicklung der Gemeinde Oensingen eine zentrale Bedeutung. Eine qualitativ hochstehende Entwicklung der öffentlich zugänglichen Flächen ist von grossem öffentlichem Interesse. Die weitere Entwicklung des Bahnhofsgeländes steht in Abhängigkeit zu verschiedenen Stakeholdern und Themen wie z.B. verschiedene Transportunternehmen, MIV-, ÖV- und Fuss-/Veloverkehrs-Erschliessung sowie Parkierung, Nutzungsintensivierung aufgrund der Aufzoning für Mischnutzungen (nördlich) und hohe Arbeitsplatzdichte mit wertschöpfungsintensiven Unternehmen (südlich), verschiedene Grundeigentümer, Gesamtverkehrsprojekt Oensingen (Lebensader/Entlastung), Agglomerationsprogramm, Legislaturplanung, STEP 2035, Strassen- und Grünraumgestaltung.

In der Vergangenheit wurde das Bahnhofsgelände mehrmals planerisch behandelt (z.B. Entwicklungskonzept 2011, Konzeptstudie 2012, Flächenstudie 2013, morphologischer Kasten), Konzept Raum und Verkehr Oensingen-Niederbipp (KRV ON). Gemäss damaliger Betrachtungsweise führten die vorgenommenen Planungsschritte noch nicht zu einem zufriedenstellenden Ergebnis, im Sinne, dass die einzelnen Planungen auf einem konsolidierten Konzept um den Bahnhof aufbauen.

Konsolidierter Konzeptplan

Zwischenzeitlich wurde ein konsolidierter Konzeptplan für die "Mobilitätsdrehscheibe" erarbeitet. Auf beiden Seiten wurden die bestehenden und angestrebten Nutzungen (sofern bekannt) im weiteren Umfeld berücksichtigt. Zielsetzungen und Rahmenbedingungen wurden im Sinne eines Anforderungsprofils definiert und von der Begleitgruppe genehmigt.

Abstimmung Entwicklungszielplan SBB

Parallel zum Konzeptplan haben die SBB den Entwicklungszielplan (EZP) für Oensingen erarbeitet. «EZP Bahnhof» bezeichnet ein Instrument für die mittel- und langfristig koordinierte Entwicklung kundenfreundlicher Publikumsanlagen. Es dient der Entwicklung einer gemeinsamen Vorstellung über aktuelle und künftige Nutzungen am/im Bahnhof und dessen Umgebung, damit Verkehrsmittelwechsel und Personenfluss auch in Zukunft gewährleistet werden können. Der «EZP Bahnhof» steht also als Koordinationsinstrument für die gemeinsame Erarbeitung räumlicher Lösungen in Bahnhöfen sowie ihren näheren und weiteren Umfeldern zur Verfügung.

Stand der Planungen

Der konsolidierte Konzeptplan ist abgeschlossen und mit dem Entwicklungszielplan der SBB abgestimmt. Der Konzeptplan zeigt das Entwicklungspotential des Bahnhof Oensingen als multimodale Drehscheibe wie als identitätsstiftender Ankunfts- und Aufenthaltsort auf. Die Zielsetzung der multimodalen Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger, insbesondere mit Betrachtung der Nähe zum Arbeitsplatzgebiet, Schlüsselareal Wohnen, Zentrum und Autobahn ist erfüllt.

Beschrieb der Massnahme

Mit dem Konzeptplan mit Zielbild behandelt folgende Elemente resp. Themen: Nordseite, Südseite, Parkierung, Querungen, sowie Entwicklungen, Areale und Projekte Umgebung.

Die multifunktionale Verkehrsdrehscheibe beinhaltet insgesamt 4 Buskanten direkt am Perron OeBB auf der Nordseite sowie eine Doppelkante entlang der Grabenackerstrasse für 2 Gelenkbusse mit direkt anschliessendem Wendepunkt auf der Südseite. Der Bahnhofplatz Nord wird durch den Bushof neu strukturiert und wird als Begegnungszone gestaltet. Der südliche Bereich des Bahnhofes wird neu als attraktiver Ankunftsort gestaltet. Direkt bei der Haltekante ist ein Kiosk/Bar/WC denkbar. Dieses Angebot könnte langfristig in eine allfällige bauliche Entwicklung auf den Parzellen der Gemeinde integriert werden.

Insgesamt sollen an vier Standorten rund 240 Veloabstellplätze angeboten werden. Weiter sind rund um den Bahnhof Oensingen verschiedene Angebote für Kurzzeitparkierung MIV vorgesehen. Grundsätzlich soll die heute angebotene Gesamtzahl von 147 Parkplätzen weiterhin angeboten werden. Aufgrund des neuen Bushof-Layouts entfallen auf dem Bahnhofplatz 30 Abstellplätze. Diese können andernorts ersetzt werden. Alternativ ist auch eine Reduktion der Abstellplätze denkbar. Für die Anordnung der P+R-Anlage sind zwei Ansätze denkbar: (a) Beibehaltung heutiger Standort oder (b) Verschiebung auf die Südseite.

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

Die Schnittstellen zu den Entwicklungen, Arealen und Projekten in der Umgebung sind koordiniert und mit dem Zielbild koordiniert. Das Zielbild zeigt insbesondere die drei Areale des Entwicklungskonzeptes Oensingen West (Leuenfeld, Rondo, Gassfeld). Um den Bahnhof Oensingen mit dem Bushof Nord und Süd sowie der entsprechenden Gestaltung der Bahnhofplätze sind weitere Areale mit Entwicklungspotentialen vorhanden. Mit der Lebensader Oensingen sowie der vorgesehenen Umgestaltung der von Roll-Strasse werden die Strassenräume im Umfeld langfristig aufgewertet.

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

Machbarkeit

Die Untersuchung der vertieften Machbarkeit, insbesondere der kritischen Elemente, soll in einem nächsten Schritt mit allen Beteiligten angegangen werden. Sie bildet zudem die Grundlage die stufengerechte Ermittlung der Gesamtinvestitionskosten.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Agglomerationskernraum: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Anbindung an das nationale Fernverkehrsnetz ▪ Benutzerfreundliche Verkehrsdrehscheiben, welche neue Mobilitätsformen (E-Mobilität, Sharing und Pooling) einbinden ▪ Gute Vernetzung zwischen den Kernräumen
Bezug zum Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ungenügende Ausgestaltung der Verkehrsdrehscheiben
Bezug zu den Teilstrategien	<ul style="list-style-type: none"> ▪ TÖV4 «Verkehrsdrehscheiben stärken» ▪ TFVV7 «Kombinierte Mobilität – Anbindung für den FVV optimieren»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ S504.6 Oensingen, ESP Oensingen/Niederbipp (Ob der Gass/Moos/Tschäppelisacker) ▪ Str509.4 Oensingen, Nord-Südverbindungen: Verbindung Leuenfeld – von Roll-Strasse – Bahnhof – Industriegebiet (FlaMa GVP)

Nutzen

WK1	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sicherung und Stärkung ÖV ▪ Bessere Verknüpfung zwischen Bahn und Bus ▪ 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	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 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	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erhöhung der Sicherheit für den FVV
WK4	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 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: 2024-2026
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Siedlungsentwicklungskonzept Oensingen West, 2019 ▪ Konsolidierter Konzeptplan 2024 / Workshopverfahren mit TU's sowie ARP und AVT 	Plangenehmigung/ Baubewilligung: 2026-2027
Weitere Planungsschritte:	Finanzierungsplan: Jahr
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Klärung Machbarkeit kritischer Elemente mit allen beteiligten / Workshopverfahren ▪ Überprüfung Gesamtinvestitionskosten 	Baubeginn: ab 2028
	Inbetriebnahme: Jahr
	Reifegrad: <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2

Planungsstand: 1 2 3

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

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

Flächenbeanspruchung

Abschätzung/quantitative Angabe zur Flächenbeanspruchung, wenn FFF oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen sind

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Kosten

Kosten

> 10 Mio. CHF exkl. MwSt. (folgt im Herbst 2024)
Genauigkeit: +/- 20 % (folgt im Herbst 2024)
Stand: 01.2020 (folgt im Herbst 2024)

Finanzierung

Anteil Bund AP	%	Fr.
Anteil Kanton	%	Fr.
Anteil Region	%	Fr.
Anteil Gemeinde(n)	%	Fr.

Kostenbeiträge Dritter (Private, Firmen, Eisenbahnunternehmen usw.) sind auszuweisen und nicht zu den anrechenbaren Kosten zu zählen.

Sonstiges

Literatur / Grundlegendokumente

- RRB 2018/508 zur Ortsplanungsrevision Oensingen
- Siedlungsentwicklungskonzept Oensingen West, 2019
- Konsolidierter Konzeptplan "Neugestaltung Bahnhof und Umgebung" vom 12.01.2024, Metron AG (sowie Entwicklungszielplan SBB)

Quantitative Angaben

Bemerkungen / Hinweise

- --

ÖV508

A-Horizont

Reiden, Verkehrsdrehscheibe (Bushub)

Kategorie: Verkehrsdrehscheiben

<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	-	-
<input type="checkbox"/> 4. Generation	-	-

Karte wird ergänzt

Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage

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

Zielsetzung

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

Beschrieb der Massnahme

- Bushub Ost: Realisierung 3 Buskanten BehiG
- Sanierung der Zufahrt, Busstation
- Sicherstellung der Wendemöglichkeit
- Verbesserung der Sicherheit für FVV, MV und ÖV im gesamten Bereich des Bahnhofs sowie der Zufahrt via Friedmattstrasse
- Anpassung der Friedmattstrasse aufgrund der mangelnden Platzverhältnisse
- Umgestaltung des gesamten Areals (Grünraumgestaltung, Ausgleichsflächen, Aufenthaltsräume)
- Überdachung / Wartemöglichkeiten Busbereich Anpassung Entwässerung aufgrund Sanierung
- Verlegung des AVEC-Gebäude und der Parkplätze infolge Neubau Bushub

Machbarkeit

Im Rahmen des Bauprojekts nachgewiesen.



Zweckmässigkeit

- | | |
|---|---|
| Bezug zum Zukunftsbild | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Agglomerationskorridore: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Gute Vernetzung innerhalb der Korridore und mit dem Kernraum ▪ Benutzerfreundliche Verkehrsdrehscheiben ▪ Bushaltestellen mit angemessener Ausstattung ▪ Deutliche Erhöhung des ÖV-Anteils |
| Bezug zum Handlungsbedarf | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Defizite bei Buslinien und -haltestellen ▪ Ungenügende Ausgestaltung der Verkehrsdrehscheiben |
| Bezug zu den Teilstrategien | <ul style="list-style-type: none"> ▪ TÖV4 «Verkehrsdrehscheiben stärken» ▪ TFVV7 «Kombinierte Mobilität – Anbindung für den FVV optimieren» ▪ TVS3 «Verkehrssicherheit erhöhen und Unfallschwerpunkte sanieren» |
| Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich) | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Str509.1 Reiden, Einmündung K 13 – Bahnübergang (inkl.) (BP Nr. 165) |

Nutzen

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

Zuständigkeiten

Federführung

Gemeinde Reiden

Beteiligte Stellen

Kanton Luzern (vif), Verkehrsverbund Luzern (vvl), Schweizerische Bundesbahnen SBB

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

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

Weitere Planungsschritte:

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

Bau- und Finanzreife

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

Reifegrad: 1 2

Planungsstand: 1 2 3

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

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

Flächenbeanspruchung

-

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Kosten

Kosten

3'840'000 CHF exkl. MWSt.

Genauigkeit: +/- 10 %

Stand: 06.2024

Finanzierung

Anteil Bund AP % Fr.

Anteil Kanton % Fr.

Anteil Region % Fr.

Anteil Gemeinde(n) % Fr.

Kostenbeiträge Dritter (Private, Firmen, Eisenbahnunternehmen usw.) sind auszuweisen und nicht zu den anrechenbaren Kosten zu zählen.

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Bauprojekt
-

Quantitative Angaben

Bemerkungen / Hinweise

- --
-

ÖV509

A-Horizont

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

Kategorie: Verkehrsdrehscheiben

<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	-	-
<input type="checkbox"/> 4. Generation	-	-

Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

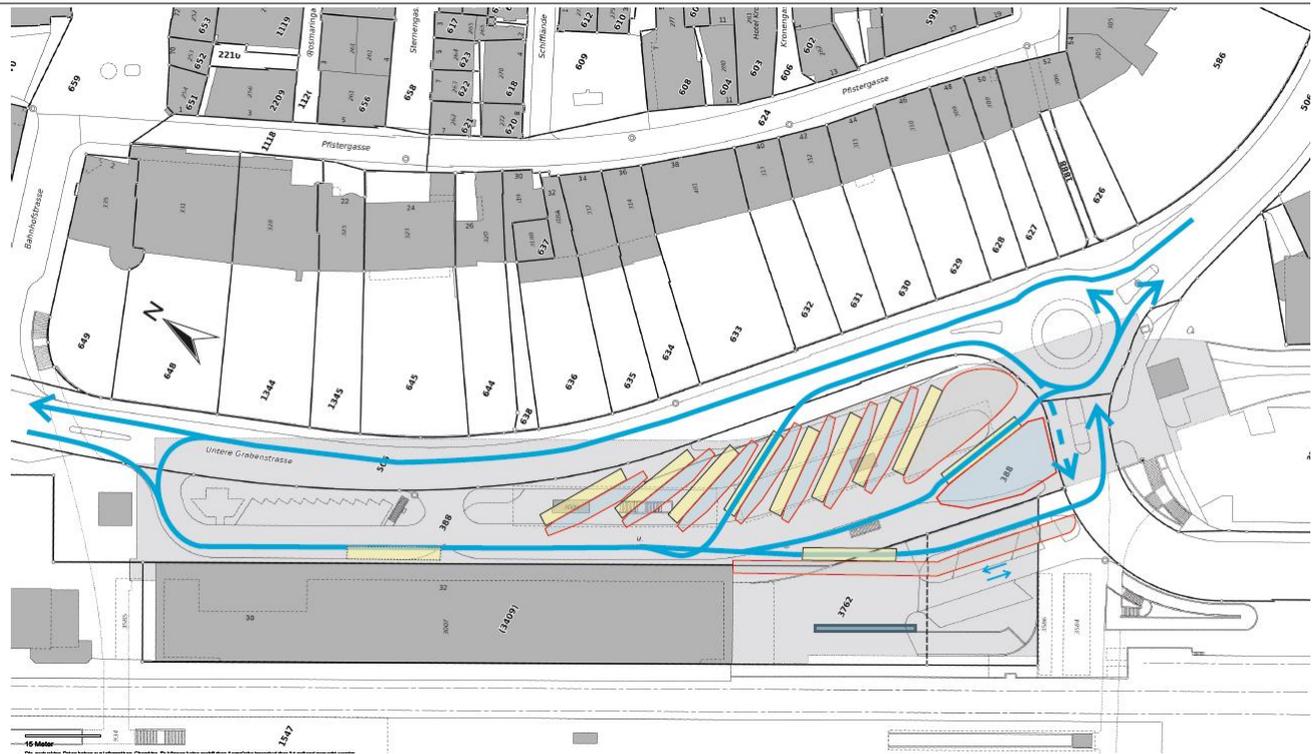
- Der bestehende Bushof beim Bahnhof Zofingen ist zu klein und genügt den heutigen Anforderungen betreffend Gelenkbussen und Elektrifizierung nicht. Die Platzverhältnisse sind sehr beschränkt und die heutige Anlage weist betriebliche Mängel auf. Nicht alle Haltestellenkanten können separat angefahren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

Beschrieb der Massnahme

- Die Haltestellenkanten des Bushofs sind für Gelenkbusse bis zu einer Länge von 18.75 m auszubauen, welche separat an- und wegfahrbar sind, ausgebaut werden. Diese Anforderung gilt für alle bestehenden Buslinien plus eine Anlegekante für BOGG, mit Ausnahme der Buslinie 13, welche nur mit einem Normalbus von 12 m Länge bedient wird. Dafür muss die Einfahrt nach Norden verschoben werden. Die Ausfahrt erfolgt über die Güterstrasse und den Kreisel (siehe auch Abbildung unter «Machbarkeit»). Mit einer Beanspruchung eines Teils des Posthofs (mit Anpassung der Zufahrt) sind elf Haltekanten für Gelenkbusse möglich.

Machbarkeit

- In der Machbarkeitsstudie nachgewiesen.



Variante Harfe plus

Zweckmässigkeit

- | | |
|--|--|
| Bezug zum Zukunftsbild | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Agglomerationskernraum (Zentrum des AreLands): <ul style="list-style-type: none"> ▪ Gute Vernetzung zwischen den Kernräumen ▪ Emissionsfreie, mit erneuerbaren Energien betriebene Busse ▪ Zuverlässiger strassengebundener ÖV |
| Bezug zum Handlungsbedarf | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ungenügende Ausgestaltung der Verkehrsdrehscheiben ▪ Defizite in der Busflotte |
| Bezug zu den Teilstrategien | <ul style="list-style-type: none"> ▪ TÖV4 «Verkehrsdrehscheiben stärken» ▪ TÖV 5 «Umweltfreundliche Busflotte ausbauen» |
| Bezug zu anderen Massnahmen
(fachlich / zeitlich) | <ul style="list-style-type: none"> ▪ -- |

Nutzen

- | | |
|-----|--|
| WK1 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sicherung und Stärkung ÖV ▪ Bessere Verknüpfung zwischen Bahn und Bus |
| WK2 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Eine einheitliche Gestaltung des Busterminals steigert die Aufenthaltsqualität und trägt als Identitätsmerkmal bei. |
| WK3 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Erhöhung der Sicherheit für den FVV |
| WK4 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Verminderung der Umweltbelastung und des Ressourcenverbrauchs durch die Verschiebung des Modalsplits zugunsten des ÖV (Elektrifizierung) |

Zuständigkeiten

Federführung

Stadt Zofingen

Beteiligte Stellen

Kanton Aargau, SBB, Post, Aargau Verkehr, BOGG

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

- Machbarkeitsstudie (2023)

Weitere Planungsschritte:

- Vorprojekt 2023
- Einbezug Kanton und SBB

Planungsstand: 1 2 3

Bau- und Finanzreife

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

Reifegrad: 1 2

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

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

Flächenbeanspruchung

Keine Flächenbeanspruchung

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Kosten

Kosten

6.5 Mio. CHF exkl. MWSt.

Genauigkeit: +/- 30 %

Stand: 07.2023

Finanzierung

Anteil Bund AP	%	Fr.
Anteil Kanton	%	Fr.
Anteil Region	%	Fr.
Anteil Gemeinde(n)	%	Fr.

Sonstiges

Literatur / Grundlegendokumente

- Machbarkeitsstudie für Haltestellen für Gelenkbusse, 2023

Quantitative Angaben

Bemerkungen / Hinweise

- --

ÖV510

A-Horizont

Reiden, Neubau Buswendeschleufe Kurhaus Richenthal

Kategorie: Bus-/ÖV-Infrastruktur

<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	-	-
<input type="checkbox"/> 4. Generation	-	-

Karte wird ergänzt

Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage

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

Zielsetzung

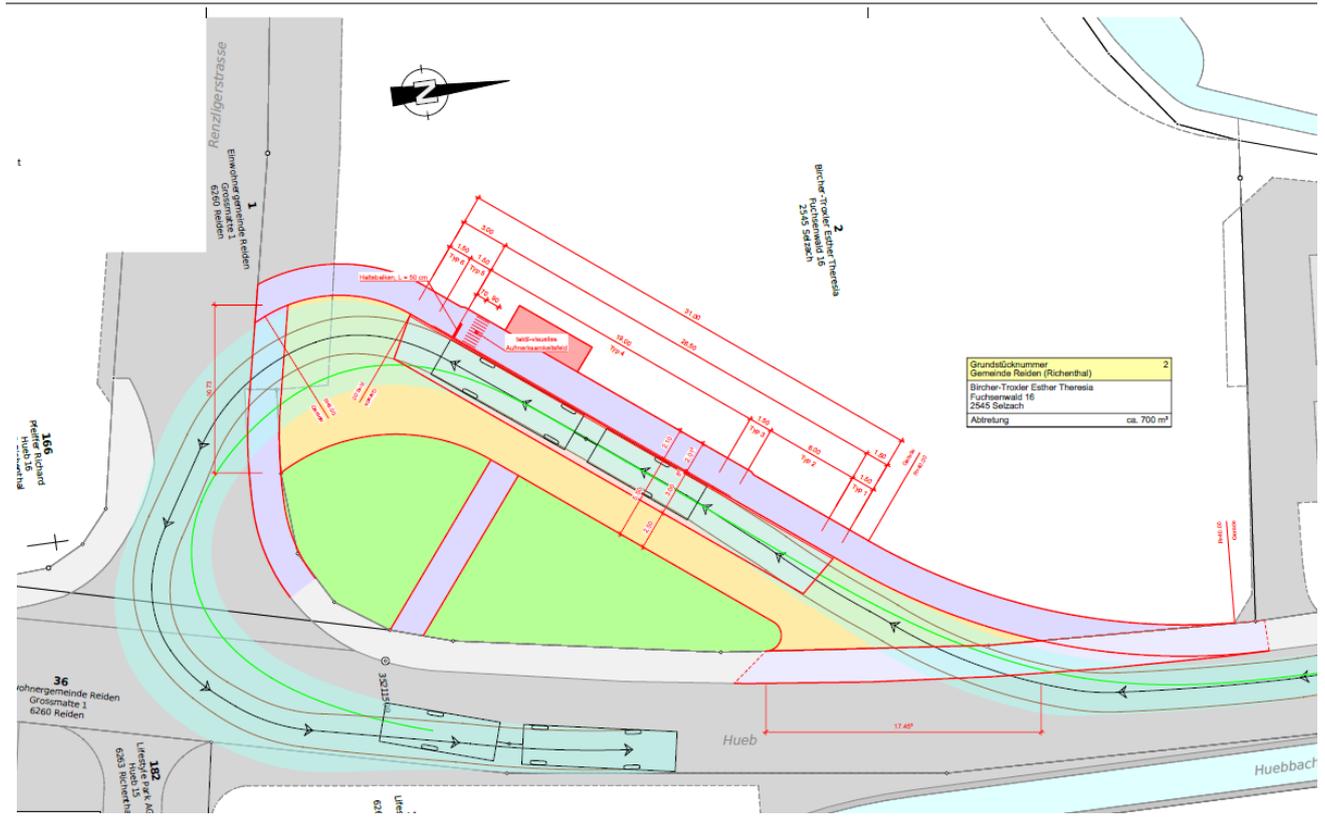
- Ausführung Buswendeschleufe
- Verbesserung der Verkehrssicherheit
- Umgestaltung Areal

Beschrieb der Massnahme

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

Machbarkeit

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



Zweckmässigkeit

- | | |
|---|--|
| Bezug zum Zukunftsbild | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ländlicher Agglomerationsraum: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Halten des bestehenden Angebots (mind. 60'-Takt) ▪ Anbindung an Kernraum sicherstellen ▪ Halten des ÖV-Anteils |
| Bezug zum Handlungsbedarf | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Punktuelle Aufwertung Bushaltestellen |
| Bezug zu den Teilstrategien | <ul style="list-style-type: none"> ▪ TÖV3 «Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit beim Bus sicherstellen» ▪ TÖV4 «Verkehrsdrehscheiben stärken» ▪ TFV7 «Kombinierte Mobilität – Anbindung für den FVV optimieren» ▪ TVS3 «Verkehrssicherheit erhöhen und Unfallschwerpunkte sanieren» |
| Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich) | <ul style="list-style-type: none"> ▪ -- |

Nutzen

- | | |
|-----|---|
| WK1 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sicherung und Stärkung ÖV ▪ Stärkung FVV (Sicherheit) |
| WK2 | Durch die Umgestaltung des Areals wird die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum gesteigert. |
| WK3 | Erhöhung der Sicherheit für den FVV |
| WK4 | Verminderung der Umweltbelastung und des Ressourcenverbrauchs durch die Verschiebung des Modalsplits zugunsten des ÖV |

Zuständigkeiten

Federführung

Gemeinde Reiden

Beteiligte Stellen

Gemeinde Reiden, Kanton Luzern (vif), Verkehrsverbund Luzern (vvl)

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

- Studie (2013)
- Vorprojekt (2023)
- Bauprojekt mit Detailplanung (2024)

Weitere Planungsschritte:

- Plangenehmigung/ Baubewilligung
- Kostenbeteiligungen (Kanton, Bund)

Planungsstand: 1 2 3

Bau- und Finanzreife

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

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

953'000 CHF exkl. MWSt.

Genauigkeit: +/- 10 %

Stand: 06.2024

Finanzierung

Anteil Bund AP % Fr.

Anteil Kanton % Fr.

Anteil Region % Fr.

Anteil Gemeinde(n) % Fr.

Kostenbeiträge Dritter (Private, Firmen, Eisenbahnunternehmen usw.) sind auszuweisen und nicht zu den anrechenbaren Kosten zu zählen.

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Bauprojekt
-

Quantitative Angaben

Bemerkungen / Hinweise

- --
-

ÖV511

A-Horizont

Massnahmenpaket mit pauschalen Bundesbeiträgen

Kategorie: Aufwertung von Bus- und Tram-Haltestellen

Bestandteil früheres AP (siehe Teilmassnahmen unten)

Karte / Abbildung

Konzeption und Zweckmässigkeit

Ausgangslage

Konzeption und Zweckmässigkeit

- | | |
|---|---|
| Bezug zum Zukunftsbild | <ul style="list-style-type: none">▪ Gute Vernetzung innerhalb der Korridore und mit dem Kernraum▪ Bushaltestellen mit angemessener Ausstattung |
| Bezug zum Handlungsbedarf | <ul style="list-style-type: none">▪ Defizite bei Bushaltestellen |
| Bezug zu den Teilstrategien | <ul style="list-style-type: none">▪ TÖV2 «Busangebot abgestimmt auf den jeweiligen Raumtyp ausbauen» |
| Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich) | <ul style="list-style-type: none">▪ S503.5 Zofingen/Oftringen/Aarburg/Strengelbach, Regionale Arbeitszonen |

Teilmassnahmen				
Nr. AP 5G	Nr. AP 1-4 / ARE-Code	Bezeichnung und Beschrieb	Federführung	Kosten (exkl. MWST)
ÖV511	-	<p>Oftringen, Buserschliessung Wiggertalstrasse</p> <p>Teile des Schlüsselareals «Zofingen/Oftringen/Aarburg/Strengelbach, Regionale Arbeitszonen» (S403.2) weisen heute eine geringe ÖV-Erschliessungsqualität auf (Gütekategorie D). Mit drei neuen Bushaltestellen an der Wiggertalstrasse soll die ÖV-Erschliessung des Arbeitsplatzgebiets verbessert werden. Die drei Haltestellen Oftringen Omya, ERZO und Aeschwuhweg mit Busbuchten sollen durch die Verlängerung der bestehenden Buslinie Olten-Oftringen Perry Center weiter nach Zofingen bedient werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Planungsstand:</i> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Konkrete Projektentwürfe der Haltestelle Omya (inkl. Kostenschätzung) aus dem Jahr 2020 ▪ Start Kantonsstrassenprojekt: April/Mai 2024 ▪ <i>Nächste Schritte:</i> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Prüfen von Provisorien für einen vorgezogene/teilweise Inbetriebnahme der öV-Erschliessung ▪ <i>Baubeginn: 2030</i> ▪ <i>Sachinformationen: 3 neue Bushaltestellen</i> 	Kanton Aargau	<p>2'400'000 CHF</p> <p>Stand: 03.2020</p> <p>Genauigkeit: +/- 15 %</p>

Nutzen	
WK1	▪ Erhöhung der Attraktivität des ÖV durch eine erhöhte Benutzerfreundlichkeit
WK2	▪ Punktuelle Aufwertung des Strassenraums erhöht die Aufenthaltsqualität
WK3	▪ Indirekte Wirkung durch die Verschiebung des Modal Splits zugunsten des ÖV
WK4	▪ Verminderung der Umweltbelastung und des Ressourcenverbrauchs durch die Verschiebung des Modalsplits zugunsten des ÖV

Sonstiges	
Literatur / Grundlagendokumente	
▪	
Quantitative Angaben	
> <i>Sachinformationen gemäss RPAV, Anhang 4 (siehe auch oben)</i>	
Bemerkungen / Hinweise	
▪ --	

ÖV512

B-Horizont

Wikon, Aufwertung Wendeplatz Bus Bahnhof

Kategorie: Bus-/ÖV-Infrastruktur

<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	-	-
<input type="checkbox"/> 4. Generation	-	-



Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Mit einem allfälligen Wegfall des Bahnhofes Brittnau-Wikon gewinnt der Busbahnhof an Bedeutung und ist entsprechend aufzuwerten.

Ziel der Aufwertung ist es, den Wendeplatz übersichtlicher zu gestalten und die Sicherheit für Fussgänger und für den Verkehr allgemein zu verbessern.

Beschrieb der Massnahme

Machbarkeit

Zweckmässigkeit

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

Nutzen

- WK1
- Erhöhung der Attraktivität des ÖV
 - Stärkung FVV (Sicherheit)
- WK2
- Teilweise Aufwertung des Strassenraums erhöht die Aufenthaltsqualität
- WK3
- Erhöhung der Sicherheit für den FVV
- WK4
- Verminderung der Umweltbelastung und des Ressourcenverbrauchs durch die Verschiebung des Modalsplits zugunsten des ÖV

Zuständigkeiten

Federführung

Gemeinde Wikon

Beteiligte Stellen

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

- Als mittelfristige Massnahme im neuen Erschliessungs- und Verkehrsrichtplan Siedlung aufgenommen (noch nicht rechtskräftig)

Weitere Planungsschritte:

- ...

Planungsstand: 1 2 3

Bau- und Finanzreife

Projektierung: *Jahr*
Plangenehmigung/ Baubewilligung: *Jahr*
Finanzierungsplan: *Jahr*
Baubeginn: *ab 2032*
Inbetriebnahme: *Jahr*

Reifegrad: 1 2

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

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

Flächenbeanspruchung

Abschätzung/quantitative Angabe zur Flächenbeanspruchung, wenn FFF oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen sind

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Kosten

Kosten

250'000 CHF exkl. MWSt.

Genauigkeit: +/-50 %

Stand: 06.2024

Finanzierung

Anteil Bund AP	%	Fr.
Anteil Kanton	%	Fr.
Anteil Region	%	Fr.
Anteil Gemeinde(n)	%	Fr.

Kostenbeiträge Dritter (Private, Firmen, Eisenbahnunternehmen usw.) sind auszuweisen und nicht zu den anrechenbaren Kosten zu zählen.

Sonstiges

Literatur / Grundlegendokumente

▪

> Liste der in elektronischer Form mitgelieferten Dokumente (Vorprojekt, Vorstudie, Machbarkeitsstudie, Umweltverträglichkeitsbericht, usw.).

Quantitative Angaben

> Miteingereichten Geodaten und Sachinformationen über die Massnahmen sowie Excel-Tabellen sind aufzulisten.

Sachinformationen

- Bus-/ÖV-Infrastruktur (=> Für die betroffenen Linien des Netzes):
 - Aktuelle ÖV-Frequenz in der Morgenspitzenstunde (7:00-8:00; ohne Massnahme) pro Linie
 - Aktuelle ÖV-Frequenz während des ganzen Tages (ohne Massnahme) pro Linie
 - ÖV-Frequenz in der Morgenspitzenstunde (7:00-8:00; mit Massnahme) pro Linie
 - ÖV-Frequenz während des ganzen Tages (mit Massnahme) pro Linie

Bemerkungen / Hinweise

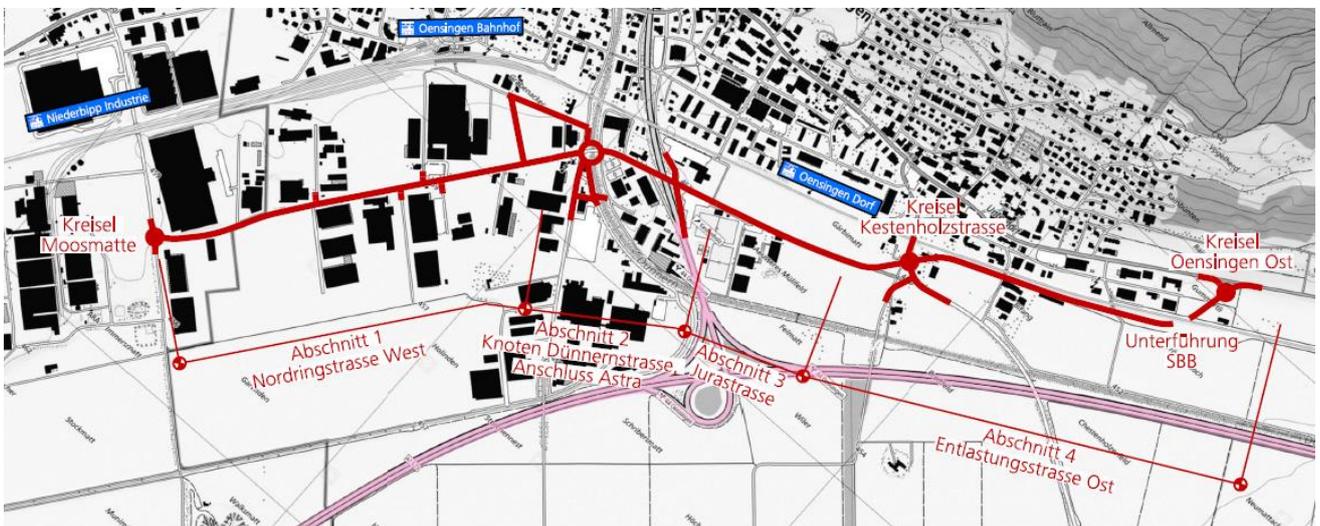
▪ --

5. Strasse

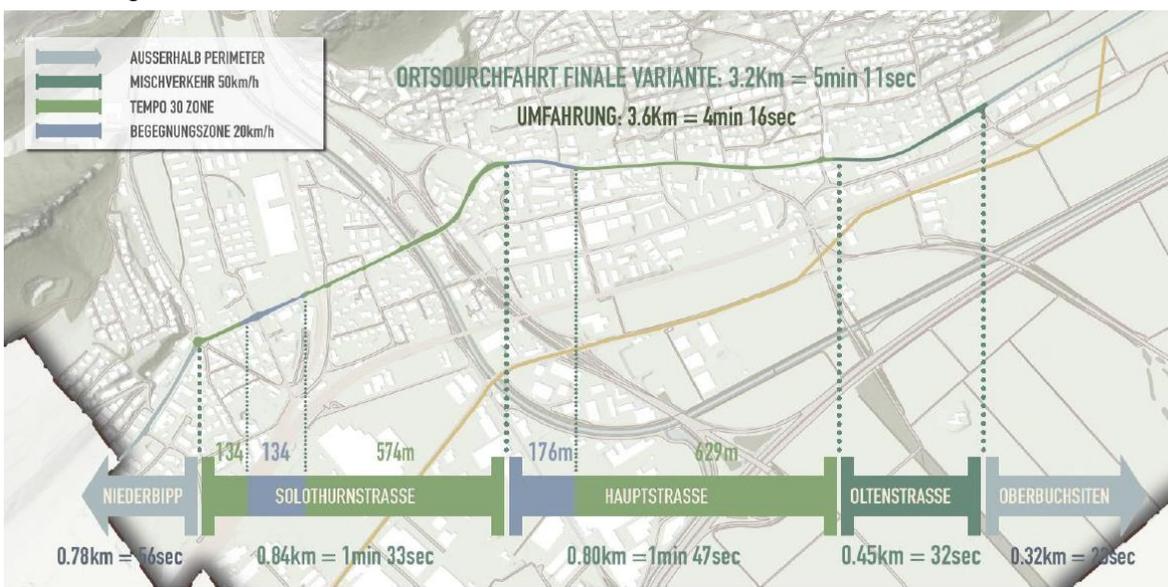
Str501	A-Horizont	
Oensingen, Gesamtverkehrsprojekt inkl. kantonale FlaMas		
Kategorie: Kapazität Strasse, Verkehrsmanagement, Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum		

<input checked="" 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	-	-
<input checked="" type="checkbox"/> 4. Generation: Nr. Str405	2581.4.019	B

GVP Oensingen



BGK Oensingen



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. In diesem Sinne wird der strategische Ansatz, die Hauptverkehrsstrasse nach Süden zum Anschluss Oensingen zu verlegen, weiterverfolgt.

Die Entlastungsstrasse Oensingen, welche südlich des Siedlungsgebietes geführt wird, kommt grösstenteils auf bestehende Strassenabschnitten (Jurastrasse, Werkhofstrasse, Nordringstrasse) zu liegen. Ein Neubauabschnitt ist einzig im östlichen Streckenabschnitt zur Schliessung der Lücke zur Hauptstrasse H5 erforderlich. ev. Beilegen?

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. Die Ortsdurchfahrt soll vom Durchgangsverkehr entlastet, mit gestalterischen Elementen aufwertet und Voraussetzungen für eine attraktive Zentrumsentwicklung geschaffen werden. Im Weiteren soll zur Verbesserung der Entlastungswirkung mit Temporeduktionen und weiteren Massnahmen (Knotengestaltungen) der Durchfahrtswiderstand vergrössert werden. Die verkehrliche Wirkung konnte im Rahmen einer Verkehrsstudie nachgewiesen werden

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 FVV und Verkehrssicherheit.

Beschrieb der Massnahme

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

- Entlastungsstrasse: Überregionaler Verkehr aus dem Ortszentrum verlagern und direkt an das übergeordnete Strassennetz (Autobahnanschluss Oensingen Süd) zu führen. Ein Teil der Entlastungsstrasse trägt zur Erschliessung des überkantonalen Entwicklungsschwerpunktes Niederbipp/Oensingen bei. Für die Verkehrsentlastungsstrasse kann die bestehenden Kantonsstrasse «Jurastrasse/Werkhofstrasse/Nordringstrasse» genutzt werden. Damit die Verkehrsentlastung gänzlich funktioniert muss eine Lücke zwischen Kestenholzstrasse und östlicher Siedlungsgrenze mittels Infrastrukturbau geschlossen und entsprechende Knoten ausgestaltet werden (Kreisel Kestenholz).
- Flankierende Massnahmen: Betriebs- und Gestaltungskonzept auf Ortsdurchfahrt und Verkehrsberuhigung.
- Weitere FlaMas: Ersatzverbindung für Fuss- und Veloverkehr: kombinierter Rad- und Gehweg Sportplatzweg

Machbarkeit

Im Vorprojekt nachgewiesen.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild

- Agglomerationskernraum
 - Verkehrslenkung und -dosierung
 - Verkehrsberuhigung in den Kernzonen
 - Quellnahe Verkehrsdrehscheiben als attraktive Umsteigeorte
 - Reduktion des MIV-Anteils
 - Dichtes und sicheres Fuss- und Veloverkehrsnetz

Bezug zum Handlungsbedarf

- Defizite beim Verkehrsfluss und der Gestaltung des Strassenraums in städtischen Kernzonen
- Zentrumsbereiche mit gestalterischen Defiziten

- Bezug zu den Teilstrategien
- TStr1 «Hauptverkehrsnetz und Schnittstellen HLS-HVS verbessern»
 - TStr2 «Ortsdurchfahrten und weitere Strassenräume gestalten»
 - TFVV1 «Kantonales Veloroutennetz weiterentwickeln und interkantonal abstimmen»
- Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)
- Str509.4 Oensingen, Nord-Südverbindungen: Verbindung Leuenfeld – von Roll-Strasse – Bahnhof – Industriegebiet (FlaMa GVP)
 - Str509.5 Oensingen, Nord-Südverbindungen: Verbindung Schlossstrasse – Schulhaus – Sternenweg / Mühlefeld – Gärbimatt – Kreisschule (FlaMa GVP)
 - Str509.6 Oensingen, Nord-Südverbindungen: Verbindung Ausserbergstrasse – Kirche – Unterdorf – Gärbimatt (FlaMa GVP)
 - S502.8 Oensingen, Gärbimatt
 - S504.6 Oensingen, ESP Oensingen/Niederbipp (Ob der Gass/Moos/Tschäppelisacker)
 - S505.5 Oensingen, Zentrumsentwicklung

Nutzen

- WK1
- Verstetigung des Verkehrs
 - Verbesserte Schnittstellen HLS-HVS
 - Erhöhte Zuverlässigkeit des Strassen-ÖV
 - Aufwertung und Sicherheitsgewinne für den Fuss- und Veloverkehr
- WK2
- Deutliche 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:	Projektierung:	2026
▪ reduziertes Vorprojekt Entlastungsstrasse (2019)	Plangenehmigung/ Baubewilligung:	2027
▪ Festsetzung Richtplan / 2020	Finanzierungsplan:	2027
▪ Betriebs- und Gestaltungskonzept FLAMA	Baubeginn:	2029
▪ Beginn Projektierung / 2023	Inbetriebnahme:	
▪ Vorprojekt Ortsdurchfahrt / 2024	Entlastungsstrasse (Los Mitte 2)	ca. 2031
▪ Zusammenführen der Elemente / 2024	Entlastungsstrasse (Ost 1)	ca. 2032
	FlaMa (Los Ost 2)	ca. 2034
	Entlastungsstrasse (Teilprojekt West)	ca. 2035
Weitere Planungsschritte:		
▪ Vorprojekt in Erarbeitung	Reifegrad: <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2	

Planungsstand: 1 2 3

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

- Keine Information
 Vororientierung
 Zwischenergebnis
 Festsetzung (zwingend bei A)

Flächenbeanspruchung

Abschätzung/quantitative Angabe zur Flächenbeanspruchung, wenn FFF oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen sind

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

Umweltverträglichkeit

Allfällige Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung (von Bund oder Kantonen) und/oder zwischen der Massnahme und geschützten oder für den Natur-/Heimatschutz wichtigen Gebieten (Bundes- oder Kantonsinventare, identifizierte naturwichtige Gebiete in einer Agglomeration, etc.) sind zu erläutern und darzustellen. Mögliche Lösungen sind aufzuzeigen. Für Massnahmen welche näher als 50 Meter an ein Schutzgebiet heranreichen werden diesbezügliche Aussagen empfohlen.

Kosten

Kosten

63'000'000 CHF exkl. MWSt.
 Genauigkeit: +/- 30 %
 Stand: (Monat und Jahr)

Finanzierung

Anteil Bund AP	%	Fr.
Anteil Kanton	%	Fr.
Anteil Region	%	Fr.
Anteil Gemeinde(n)	%	Fr.

Kostenbeiträge Dritter (Private, Firmen, Eisenbahnunternehmen usw.) sind auszuweisen und nicht zu den anrechenbaren Kosten zu zählen.

Sonstiges

Literatur / Grundlegendokumente

▪

> Liste der in elektronischer Form mitgelieferten Dokumente (Vorprojekt, Vorstudie, Machbarkeitsstudie, Umweltverträglichkeitsbericht, usw.).

Quantitative Angaben

> Miteingereichten Geodaten und Sachinformationen über die Massnahmen sowie Excel-Tabellen sind aufzulisten.

Sachinformationen

- *Umfahrungsstrasse:*
 - *Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf der neuen Achse, mit Massnahme*
 - *Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf der hauptsächlich zu entlastender Achse, ohne Massnahme*
 - *Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf der hauptsächlich zu entlastender Achse, mit Massnahme*
- *Kapazitätsausbauten, Strassenabschnitt und Knoten:*
 - *Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf der Achse/Knoten, mit und ohne Massnahme*

> Für die Massnahmenkategorie Kapazität Strasse ist ein Auslastungsplot des zukünftigen Zustands in 15 Jahren des betroffenen Netzausschnittes, ohne/mit Massnahme erwünscht.

Bemerkungen / Hinweise

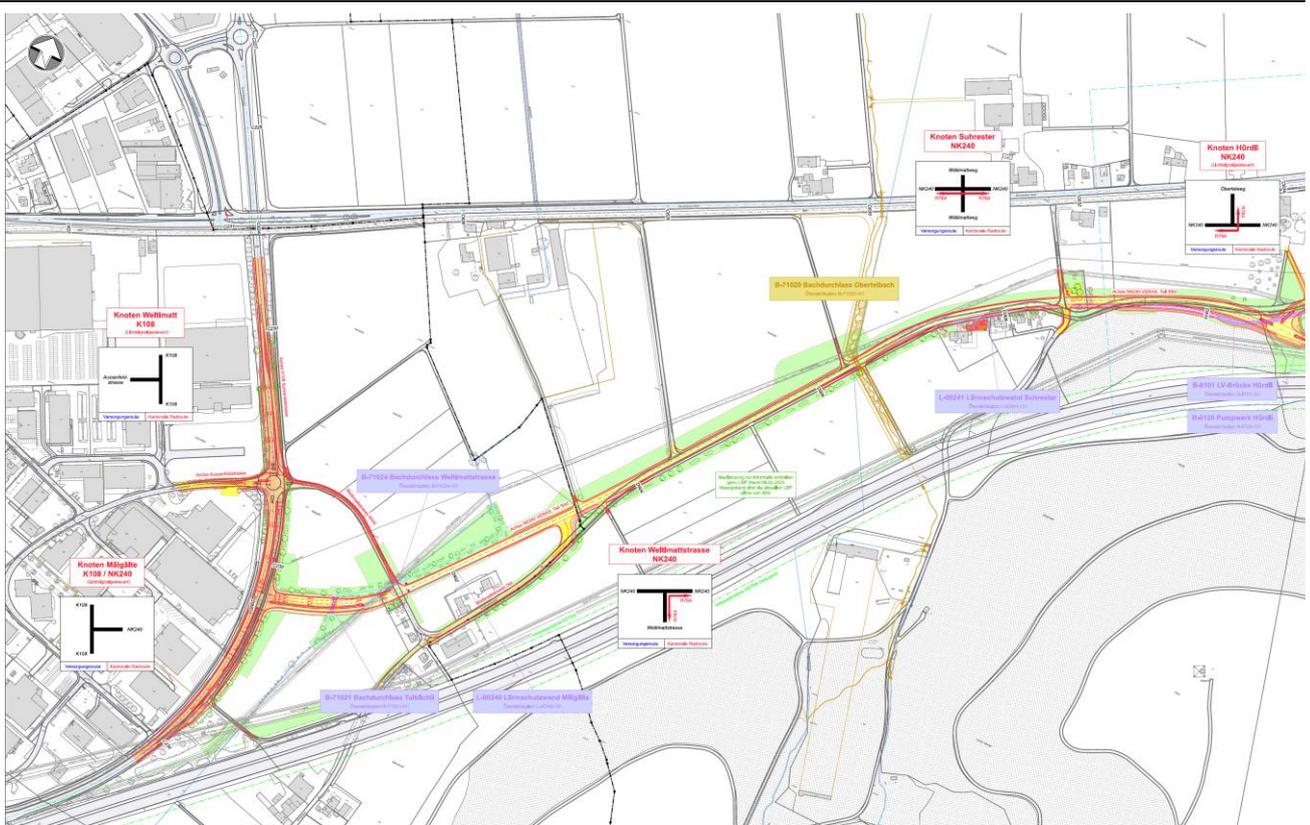
- Der Wildtierkorridor befindet sich deutlich östlich des Perimeters.
-

Str502 **A-Horizont**

Suhr, VERAS Teil Süd

Kategorie: Kapazität Strasse

<input checked="" 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	-	-
<input checked="" type="checkbox"/> 4. Generation: Nr. Str401	2581.4.108	A (Abschnitt Ostumfahrung)



Quelle: VERAS Bauprojekt Los 3, Übersichtsplan, Stand Vernehmlassung, 21.8.2023

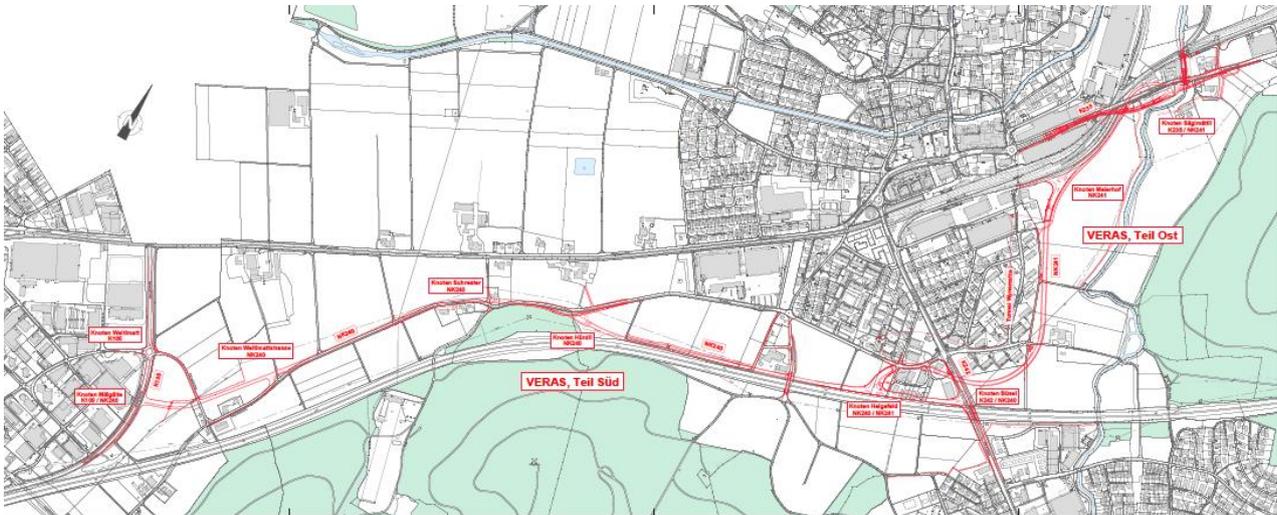
Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

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

Nach der Genehmigung der Richtplanfestsetzung von VERAS durch den Grossen Rat (Ende 2020) des Kantons Aargau wurden die angepassten Projekte der Teile Ost und Süd von VERAS auf die gleiche Planungsstufe gebracht und hin zu

einem Bau-/Auflageprojekt weiterbearbeitet. Die öffentliche Auflage von VERAS erfolgte im September 2023, und die Stellungnahmen werden zwischenzeitlich ausgewertet.



Quelle: Gesamtplanung VERAS, Bauprojekt, Übersichtsplan, Stand Vernehmlassung, 21.8.2023

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

Der Bund hat daraufhin im Jahr 2022 den Entscheid gefällt, u.a. den Teil Ost und den Übergang Bernstrasse Ost im A-Horizont in der 4. Generation mitzufinanzieren. Der Teil Süd wurde hingegen zurückgestuft, und es wurde offengelassen, ob eine Mitfinanzierung möglich ist. Der Bund hat im Prüfbericht Folgendes festgehalten:

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

Durch die Projektsteuerung von VERAS wurde im Februar 2024 entschieden, dass diese Auflagen aus dem Prüfbericht des Bundes mittels Vertiefungsuntersuchungen erfüllt und der Teil Süd von VERAS im Agglomerationsprogramm AareLand der 5. Generation als A-Massnahme nochmals eingereicht werden soll.

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

Die FLAMA sind im Konzept flankierende Massnahmen VERAS zusammengefasst (Phasen 1 und 2), gegliedert nach Verkehrsmanagement, Strassenraumgestaltung, Velo- und Fussverkehr sowie Siedlung und Landschaft. Zudem wurden ein Mobilitätsmanagement- sowie ein Monitoring-Konzept für VERAS erstellt.

Beschrieb der Massnahme

Die VERAS verbindet die Bernstrasse Ost (K235) mit der Gränicherstrasse (K242) und die Gränicherstrasse (K242) mit der Suhrentalstrasse (K108). VERAS Teil Süd umfasst den Abschnitt Anschluss an die K108 (Knoten Weltimatt) bis zum Knoten Hürdli (exkl.).

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

Im Anschlussbereich der NK240 VERAS, Teil Süd in Richtung Suhr wird das Talbächli verlegt. Damit wird der neuen Strassengeometrie begegnet, der Verlust an Fruchtfolgeflächen sowie die Zerschneidung der landwirtschaftlichen Flächen gemindert. Für die Querung der Kantonsstrasse wird der Bachdurchlass Talbächli erstellt, für die Erschliessung des

Feldweges Weltimattstrasse der Bachdurchlass Weltimattstrasse.

Der Anschluss des Weilers Weltimatt erfolgt mittels eines neuen, unregelmässigen Knotens östlich der Siedlung. Der bestehende Rad-/Gehweg westlich des Knotens Weltimattstrasse wird zugunsten der Fruchtfolgeflächen zurückgebaut. Das Fahrverbot bei der Suhrgasse (ausgenommen Anwohner) wird zum Knoten Weltimattstrasse verschoben. Zum Schutz der Liegenschaft Nr. 2385 vor zusätzlichen Lärmimmissionen wird die Lärmschutzwand Mälgälte erstellt.

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

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

Machbarkeit und Einbindung übergeordnetes Strassennetz

Die Machbarkeit ist im Bauprojekt nachgewiesen.

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

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	<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▪ VERAS – FLAMA Teil Velo▪ VERAS – FLAMA Teil Siedlung▪ VERAS – FLAMA Teil Landschaft

Nutzen

WK1	<ul style="list-style-type: none">▪ Funktionale Komplettierung von VERAS und insbesondere Absicherung bzw. Verstärkung der Entlastungswirkung von VERAS Teil Ost▪ Deutliche Verbesserung der Verkehrslenkung und des Verkehrsmanagements in West-Ost- und in Nord-Süd-Richtung Dank funktionsgerechten Ausbau der Weltimatt-Achse und dem neuen Anschlussknoten an die K108 (Weltimatt)▪ Die regionale Velonetzung ist mit VERAS koordiniert und führt mit den ergänzten Velohauptverbindungen zu einer weitreichenden Angebots- und Attraktivitätssteigerung.
WK2	<ul style="list-style-type: none">▪ Erhöhte regionale Erreichbarkeit der Entwicklungs- und Arbeitsplatzgebiete in Suhr (v.a. Zentrum, Bahnhof, Pfister) sowie im nahen Umfeld (v.a. ESP Wynenfeld). Dies vor allem für Verkehrsströme auf der Ost-West-Achse.
WK3	<ul style="list-style-type: none">▪ Mit VERAS Teil Süd wird die bestehende Weltimatt-Achse auf ein normgerechtes Sicherheitsniveau gebracht, sodass deutliche, positive Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit resultieren.▪ Absicherung der Sicherheitsgewinne für Velo- und Fussverkehr in Suhr durch massive Verkehrsreduktion von

rund 40% im Zentrumsbereich

- WK4
- Es sind keine Naturschutzgebiete oder weitere in Inventaren verzeichnete Flächen direkt betroffen.
 - Die Querung des Talbächli wird zum Anlass genommen, dieses Oberflächengewässer umzulegen, den Bachlauf um rund 60 m zu verlängern und diesen umfassend ökologisch aufzuwerten. Damit wird der Lebensraum und die ökologische Vernetzung wesentlich verbessert. Weitere Massnahmen entlang von VERAS Teil Süd (Extensivstreifen, Ersatzaufforstung, Gestaltung der Böschungsbereiche) reduzieren die Fragmentierung der Landschaft und optimieren den Übergang zum Landwirtschaftsland. Die Ausdholung des Obertelbachs ist als weitere Massnahme in diesem Raum vorgesehen.
 - Zunahme der versiegelten Fläche: es sind v.a. Fruchtfolgeflächen «1. Qualität» betroffen (permanent 0.6 ha; v.a. entlang der NK240 fast durchgehend auf beiden Seiten). Mit dem Rückbau der Weltimattstrasse zu einem Flurweg und dem Rückbau des bestehenden Rad-/Gehwegs auf der alten Weltimattstrasse erfolgt eine Teilkompensation an FFF.

Zuständigkeiten

Federführung

Kanton Aargau, Abteilung Tiefbau

Beteiligte Stellen

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

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

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

Weitere Planungsschritte:

- Öffentliche Projektauflage VERAS (2024/2025)
- Realisierung ab 2028

Planungsstand: 1 2 3

Bau- und Finanzreife

Projektierung: *Jahr*
 Plangenehmigung/ Baubewilligung: *Jahr*
 Finanzierungsplan: *Jahr*
 Baubeginn: *Jahr*
 Inbetriebnahme: *Jahr*

Reifegrad: 1 2

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

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

Flächenbeanspruchung

FFF-Bedarf: 0.6 ha
Aufwertung FFF aufgrund Rückbauten Weltimattstrasse
Ersatzaufforstung (zwischen Hürdli und Suhrester)

Umweltverträglichkeit

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

In der Betriebsphase verbleibt in den Bereichen Boden und Landwirtschaft eine mässige Belastung aufgrund der dauerhaften Beanspruchung von ca. 5.08 ha Fruchtfolgefläche (inkl. Gänstelbach). Kompensationsmassnahmen sind notwendig.

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

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

Kosten

Kosten

30.94 Mio. CHF exkl. MWSt.
Genauigkeit: +/- 10 %
Stand: 04.2024

Finanzierung

Kostenschlüssel gemäss Strassengesetz

Kostenbeiträge Dritter (Private, Firmen, Eisenbahnunternehmen usw.) sind auszuweisen und nicht zu den anrechenbaren Kosten zu zählen.

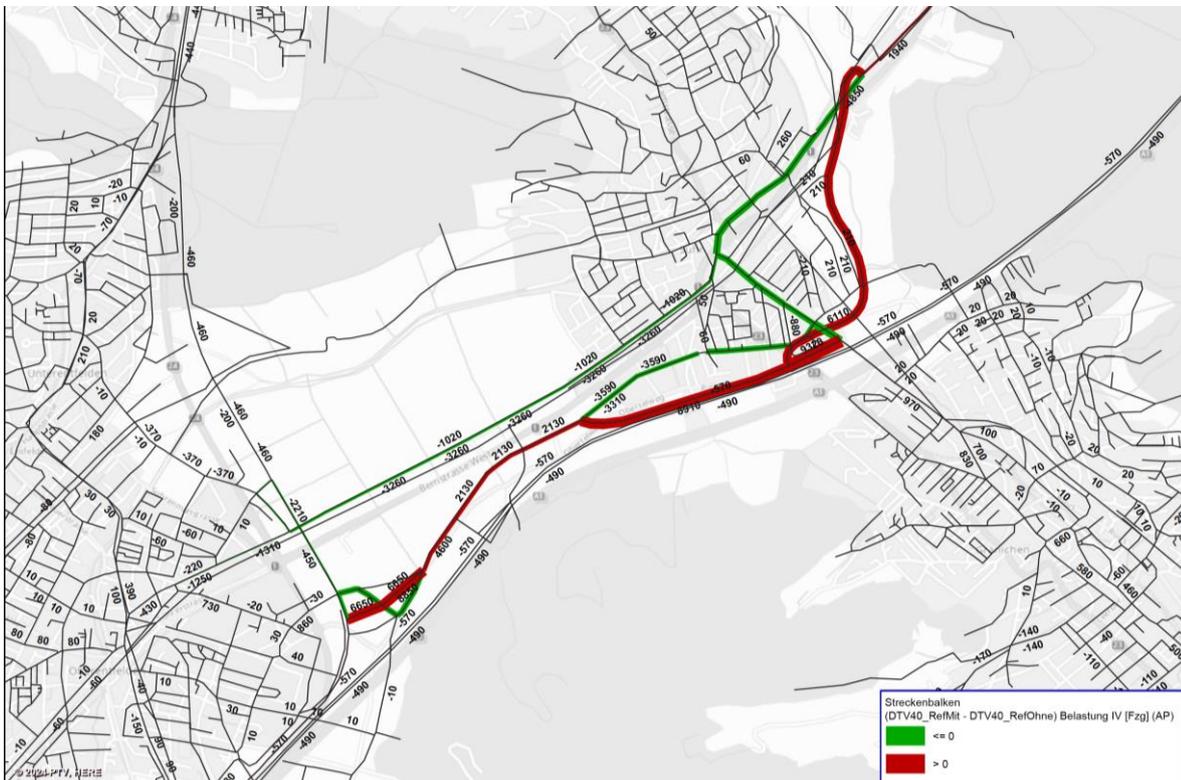
Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- 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



DTV-Belastung 2040 mit VERAS



Differenzbelastungen DTV 2040 (mit/ohne VERAS)

Bemerkungen / Hinweise

- --

Str503

A-Horizont

Aarau, Tellstrasse

Kategorie: Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum

<input checked="" type="checkbox"/> Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
<input type="checkbox"/> 1. Generation	-	-
<input checked="" type="checkbox"/> 2. Generation: Nr. OD 6A	2581.2.014	A
<input type="checkbox"/> 3. Generation	-	-
<input type="checkbox"/> 4. Generation	-	-



Hinweis: Abbildung wird noch ausgewechselt

Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

- Mit der Planung und dem Bau des Staffeleggzubringers wurde auch der Betrieb und die Neugestaltung der Tellstrasse zwischen der Stadt Aarau und dem Kanton Aargau neu geregelt. Seit 2005 ist die Tellstrasse im kommunalen Verkehrsrichtplan der Stadt Aarau resp. im Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV) als kommunale Quartiersammelstrasse enthalten, welche städtebaulich aufzuwerten bzw. verkehrstechnisch neu zu definieren ist.
- Die folgenden Zielsetzungen wurden im Rahmen der Offertgespräche für das BGK in Abstimmung mit dem Projektteam der Stadt sowie der Begleitgruppe festgehalten:
 - Die Tellstrasse soll zusammen mit der Mühlemattstrasse eine neue starke Stadtachse auf der Aareebene bilden.
 - Einzelne Abschnitte können im Rahmen der übergeordneten Betrachtung kontextbezogen differenziert ausgestaltet werden.
 - Mit der Einführung von Tempo 30 auf der Tellstrasse wird der Fuss- und Veloverkehr in diesem Abschnitt stärker gewichtet.
 - Das Betriebs- und Gestaltungskonzept ist robust und auf zukünftige bauliche Veränderungen gemäss Entwicklungsplan adaptierbar.
 - Eine Baumallee soll auf öffentlichem Grund auf der gesamten Länge der Tellstrasse / Mühlemattstrasse realisiert

werden.

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

Beschrieb der Massnahme

- Ab 2006 ein Betriebs- und Gestaltungskonzept in einem breit angelegten Mitwirkungsprozess erarbeitet. Ab 2009 erfolgte die Umsetzung in ein Vorprojekt mit Überprüfung der Werkleitungen sowie zusätzlichen Präzisierungen der betrieblichen Anforderungen. Die rechtliche Sicherstellung des BGK und des Vorprojektes erfolgte mit der Festsetzung des Erschliessungsplanes Tellstrasse 2015. Aufgrund von Sparprogrammen wurde die Realisierung des Projekts aber zurückgestellt. Da sich inzwischen zahlreiche Rahmenbedingungen geändert haben (höhere Priorisierung des Veloverkehrs, Tempo 30, Schwammstadt, etc.) und die Beplanung der Entwicklungsgebiete läuft, zeigte sich, dass das ursprüngliche Projekt nicht mehr zukunftstauglich war. Aus diesem Grund wurde die Planung (BGK/Vorprojekt) überarbeitet.

Machbarkeit

- Im Rahmen des Vorprojekts nachgewiesen.

Plan einfügen

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	<ul style="list-style-type: none">▪ Agglomerationskernraum (Zentrum des AareLands)<ul style="list-style-type: none">▪ Erhöhung der Anteile des ÖV, des Velo- und des Fussverkehrs▪ Reduktion des MIV-Anteils▪ Verkehrsberuhigung in den Kernzonen▪ Dichtes Netz, direkte und sichere Verbindungen für Velo-Alltagsverkehr▪ Dichtes und sicheres Fussverkehrsnetz▪ Zuverlässiger strassengebundener ÖV
Bezug zum Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none">▪ Zentrumsbereiche mit gestalterischen Defiziten▪ Defizite bei der Gestaltung des Strassenraums in städtischen Kernzonen▪ Defizite im Velonetz▪ Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr▪ Behinderung des strassengebundenen ÖV
Bezug zu den Teilstrategien	<ul style="list-style-type: none">▪ TStr2 «Ortsdurchfahrten und weitere Strassenräume gestalten»▪ TFVV3 «Verkehrsberuhigte Zonen etablieren»▪ TFVV4 «Fusswegnetz optimieren»▪ TFVV1 «Kantonales Veloroutennetz weiterentwickeln und interkantonal abstimmen»▪ TL5 «Siedlungsfreiraum entwickeln und Siedlungsqualität fördern»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	<ul style="list-style-type: none">▪ Str508 Aarau Mühlemattstrasse▪ FVV502 Aarau, Aareufer Süd-Ost

- S502.1 Aarau, Telli Ost
- S502.2 Aarau, Hangartner Areal

Nutzen

- WK1
- Das Geschwindigkeitsniveau auf der Tellstrasse ist reduziert
 - Die Infrastrukturen für den Fuss- und Veloverkehr werden in Längs- und Querrichtung verbessert
 - Aufwertung und Sicherheitsgewinne für den Fuss- und Veloverkehr
- WK2
- Verbesserung des stadträumlichen Erscheinungsbilds
 - Verdichtungspotenzial innerhalb planerischer Rahmenbedingungen besser ausschöpfen
 - Innenentwicklung und Landschaft ist aufeinander 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
- Verminderung der Umweltbelastung und des Ressourcenverbrauchs durch die Verringerung des Durchgangsverkehrs
 - Kein zusätzlicher Bodenverbrauch
 - Bezug zu angrenzenden Freiräumen ist akzentuiert und Zugang zu Naherholungsgebieten aufgewertet

Zuständigkeiten

Federführung

Stadt Aarau

Beteiligte Stellen

- Stadtbauamt

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

- BGK / Vorprojekt 2021-2024

Weitere Planungsschritte:

- Erarbeitung Bau- und Auflageprojekt 2024-2027

Bau- und Finanzreife

Projektierung: 2024

Plangenehmigung/ Baubewilligung: 2027

Finanzierungsplan: 2026

Baubeginn: 2028

Inbetriebnahme: 2030

Planungsstand: 1 2 3

Reifegrad: 1 2

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

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

Flächenbeanspruchung

Abschätzung/quantitative Angabe zur Flächenbeanspruchung, wenn FFF oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen sind

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Kosten

Kosten

18.0 Mio. CHF exkl. MWSt.
Genauigkeit: +/- 25%
Stand: 06.2023

Finanzierung

Anteil Bund AP	%	Fr.
Anteil Kanton	%	Fr.
Anteil Region	%	Fr.
Anteil Gemeinde(n)	%	Fr.

Kostenbeiträge Dritter (Private, Firmen, Eisenbahnunternehmen usw.) sind auszuweisen und nicht zu den anrechenbaren Kosten zu zählen.

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Technischer Bericht, Pläne

Quantitative Angaben

- BGK-Fläche bzw. Fläche des Umsetzungsbereichs in m²: 20'000

Bemerkungen / Hinweise

- --

Str504_PA

A-Horizont

Massnahmenpaket mit pauschalen Bundesbeiträgen

Kategorie: Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum

Bestandteil früheres AP (siehe Teilmassnahmen unten)

Karte / Abbildung

Konzeption und Zweckmässigkeit

Ausgangslage

Konzeption und Zweckmässigkeit

- | | |
|---|---|
| Bezug zum Zukunftsbild | <ul style="list-style-type: none">▪ Agglomerationskernraum / Agglomerationskorridore<ul style="list-style-type: none">▪ Verkehrsberuhigung in den Kernzonen▪ Aufgewertete Ortsdurchfahrten▪ Zuverlässiger strassengebundener ÖV▪ Direkte, möglichst querungsfreie und sichere Veloverbindungen und Fussverkehrsnetze▪ den Ortschaften angepasste überdurchschnittlich hohe Siedlungsdichten und Qualitäten▪ Kanalisierung auf das übergeordnete Netz |
| Bezug zum Handlungsbedarf | <ul style="list-style-type: none">▪ Defizite beim Verkehrsfluss und der Gestaltung des Strassenraums in städtischen Kernzonen▪ Defizite bei Ortsdurchfahrten und Strassenraumgestaltung▪ Handlungsbedarf bezüglich Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr |
| Bezug zu den Teilstrategien | <ul style="list-style-type: none">▪ TStr2 «Ortsdurchfahrten und weitere Strassenräume gestalten» |
| Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich) | <ul style="list-style-type: none">▪ Diverse |

Teilmassnahmen				
Nr. AP 5G	Nr. AP 1-4 / ARE-Code	Bezeichnung und Beschrieb	Federführung	Kosten (exkl. MWST)
Str504.1	-	<p>Dulliken, Bahnhofstrasse</p> <p>Umsetzung des Betriebs- und Gestaltungskonzepts auf der Bahnhofstrasse. Die Sicherheit für den Velo- und Fussgängerverkehr ist eingeschränkt und bezüglich Aufenthaltsqualität bestehen Gestaltungsdefizite. Mit geeigneten Massnahmen wird die Strasse umgestaltet.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Planungsstand und nächste Schritte:</i> <ul style="list-style-type: none"> <i>Erarbeitung Betriebs- und Gestaltungskonzept 2024</i> <i>Erarbeitung Vorprojekt 2025</i> <i>Erarbeitung Bauprojekt 2026</i> ▪ <i>Baubeginn: 2028</i> ▪ <i>Quadratmeter Umsetzungsbereich: 10'491 m²</i> 	Kanton Solothurn	<p>4'000'000</p> <p>Stand: xx.yyyy</p> <p>Genauigkeit: +/- %</p>
Str504.2		<p>Egerkingen, Bahnhofstrasse</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Reduktion Fahrbahnbreite zugunsten Strassenraumgestaltung (Kernfahrbahn mit beidseitigen Radstreifen). ▪ Durchgehende Trottoirs mit Trottoirüberfahrten bei Seitenstrassen (exkl. Einschlagstrasse). ▪ Fussgängerübergänge mit Mittelinseln. ▪ Aufwertung der Bushaltestelle Zentrum (beidseitig Fahrbahnhaltstellen nach BehiG, inkl. Abstellplätzen für Fahrräder). ▪ Strassenrabatten (Grünstreifen) mit Bäumen sowie Einzelbäume und Baumgruppen. ▪ Miteinbezug Drittprojekt «Offenlegung Dorfbach» ▪ <i>Planungsstand</i> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Entwicklung Grobkonzept ▪ Vorstudien Bushaltestelle Zentrum ▪ Entwicklung Gestaltungskonzept (2024) ▪ <i>Nächste Schritte</i> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Vor- und Bauprojekt (2025/26) ▪ Kreditbeschluss (2027) ▪ Ausführungsplanung, Submission (2027/28) ▪ <i>Baubeginn: 2028</i> ▪ <i>Quadratmeter Umsetzungsbereich: 5'500 m²</i> <p><i>Hinweis: Umgang mit Eigenleistung aus der 2. Generation noch abschliessend zu klären.</i></p>	Gemeinde Egerkingen	<p>900'000</p> <p>Stand: 06.2023</p> <p>Genauigkeit: +/- 30 %</p>
Str504.3	-	<p>Erlinsbach, BGK Zentrum</p> <p>Im Rahmen des Projekts zur Umsetzung eines umfassenden Betriebs- und Gestaltungskonzepts in Erlinsbach, in Richtung Saalhöhe, wird angestrebt, die Aufenthaltsqualität erheblich zu verbessern und die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Ein besonderes Augenmerk liegt dabei auf der Sicherheit der Schulwege. Durch gezielte Massnahmen soll</p>	Kanton Solothurn	<p>3'290'000</p> <p>Stand: xx.yyyy</p> <p>Genauigkeit: +/- 50 %</p>

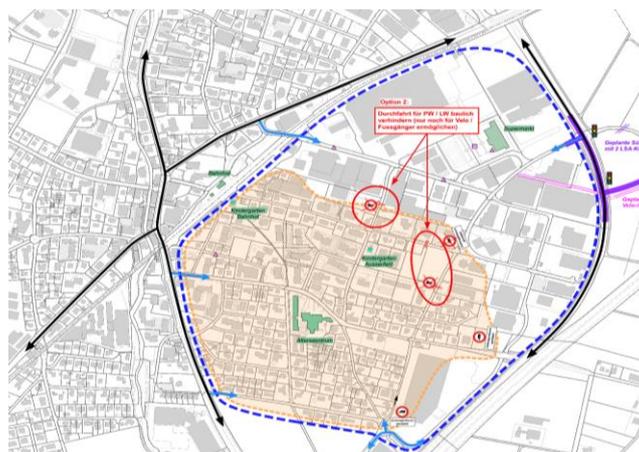
		<p>gewährleistet werden, dass die Verkehrsführung und das Umfeld so gestaltet werden, dass sie den Bedürfnissen der Bewohnerinnen und Bewohner sowie der Schülerinnen und Schüler gerecht werden. Die Maßnahmen umfassen unter anderem bauliche Anpassungen, Verkehrsberuhigungsstrategien und die Schaffung sicherer Fußgängerzonen und -querungen, um eine höhere Lebensqualität und Sicherheit im öffentlichen Raum zu gewährleisten</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Planungsstand und nächste Schritte:</i> <i>BGK vorhanden</i> <i>Erarbeitung Vorprojekt 2024/2025</i> <i>Erarbeitung Bauprojekt 2027</i> ▪ <i>Baubeginn: 2029</i> ▪ <i>Quadratmeter Umsetzungsbereich: 8'480 m²</i> 		
Str504.4	-	<p>Härkingen, BGK Fulenbacherstrasse – Boningerstrasse – Usserdorf</p> <p>Die Umgestaltung der Fulenbacherstrasse, der Boningerstrasse und des Usserdorf in Härkingen wird im Rahmen eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts durchgeführt. Diese Straßen erfüllen eine doppelte Funktion: Einerseits dienen sie als wichtige Schulwege, andererseits fungieren sie als Zufahrtsstraßen zur Kiesgrube und als Autobahnzubringer für die umliegenden Dörfer Boningen und Fulenbach. Das Betriebs- und Gestaltungskonzept zielt darauf ab, die Straßen aufzuwerten und sowohl die Aufenthaltsqualität als auch die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Durch die Umsetzung dieses Konzepts sollen die multifunktionalen Anforderungen der Straßen besser erfüllt und gleichzeitig eine verbesserte Integration in das städtebauliche Umfeld erreicht werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Planungsstand und nächste Schritte:</i> <i>Erarbeitung BGK bis Ende 2024</i> ▪ <i>Baubeginn: ca. 2028</i> ▪ <i>Quadratmeter Umsetzungsbereich: 12'100 m²</i> 	Kanton Solothurn	<p>3'000'000</p> <p>Stand: xx.yyyy</p> <p>Genauigkeit: +/- 50 %</p>
Str504.5	-	<p>Neuendorf, Aufwertung / Sicherheit: Verkehrsberuhigungsmassnahmen, Tempo 20 / 30</p> <p>Die Einwohnergemeinde Neuendorf entwickelte sich im Bereich der Primar- und Sekundarschulen in den letzten Jahrzehnten nahezu zu einem Campus. Der Zweckverband Kreisschule Gäu dem sieben Gemeinden angeschlossen sind, betreibt insgesamt 4 Schulgebäude (Neubau im 2023) in Neuendorf. Die 3-fach Halle und der grosszügige Sportplatz zieht eine immer höhere Schülerzahl nach Neuendorf. Die Einwohnergemeinde beabsichtigt nun kurzfristige und mittelfristige Verkehrsberuhigungsmassnahmen umzusetzen. Die kurzfristigen Massnahmen sollen insbesondere im Bereich der Schulen erfolgen. Die mittelfristigen Massnahmen auf dem gesamten Strassennetz der Gemeinde. Das stark von Kindern frequentierte Quartiergebiet soll kurzfristig mit einer 20er oder 30er ausgebaut werden. Mittelfristig sollen auf dem Strassennetz der Einwohnergemeinde Neuendorf wo nötig 30er Zonen folgen. Hiermit wird der FVV gefördert und die Verkehrssicherheit</p>	Gemeinde Neuendorf	<p>180'000</p> <p>Stand: 30.04.2024</p> <p>Genauigkeit: +/- 30 %</p>

erhöht.

- Planungsstand und nächste Schritte: Verkehrsstudie
- Möglicher Baubeginn: 2028
- Quadratmeter Umsetzungsbereich: 5'000 m²
- Plan wird im Herbst nachgeliefert.

Str504.6	Str407.1	Oberentfelden, Quartier Kirchfeld / Aussenfeld (BGK)	Gemeinde Oberentfelden	200'000
<p>Die geplante Südumfahrung mündet am östlichen Rand des Gebiets «Kirchfeld / Aussenfeld» in die Suhrentalstrasse. Über zwei lichtsinalgesteuerte T-Knoten gelangt man von der Südumfahrung via Suhrentalstrasse in das Gebiet «Kirchfeld / Aussenfeld». Durch den Ausbau der Südumfahrung ist eine Verkehrsverlagerung von der Suhrerstrasse / Bernstrasse West (östliche Hauptverkehrsachse nach Oberentfelden) auf die Südumfahrung zu erwarten.</p>			Stand: 05.2021	
			Genauigkeit: +/- %	

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.



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

- Planungsstand und nächste Schritte:
- Baubeginn: Ab ca. 2028
- Quadratmeter Umsetzungsbereich:

Str504.7	-	<p>Schönenwerd, Ortsdurchfahrt Teil BGK Hotel Storchen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Kurzbeschreibung (ca. 5-10 Zeilen):</i> <i>Die Zentrumsdurchfahrt Schönenwerd soll ab dem Jahr 2028 umgestaltet werden. Im Rahmen dieses Projekts wird die unübersichtliche Situation vor dem Hotel Storchen mittels gestalterischen Massnahmen verbessert.</i> ▪ <i>Planungsstand und nächste Schritte:</i> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Vorstudie ▪ <i>Baubeginn: 2029</i> ▪ <i>Quadratmeter Umsetzungsbereich: 1'078 m²</i> 	Kanton Solothurn	420'000	Stand: xx.yyyy Genauigkeit: +/- %
Str504.8		<p>Wikon, Knoten Industrie- und Bahnhofstrasse</p> <p>Auf der Industrie- und Bahnhofstrasse herrscht reger Verkehr. Der Knoten ist relativ eng, sodass er gemäss Urteil Kantonsgericht für Logistikverkehr nicht ausreicht. Längere Fahrzeuge kommen bei der Einmündung auf die Gefahrbahn, was eine Gefahr für die Fussgänger, insbesondere auch die Schulkinder darstellen könnte. Um die Situation zu verbessern, soll der Knoten ausgebaut werden. Bei der Massnahme handelt es sich um die Erschliessung eines ESP Gewerbe/Industrie.</p> <p>Ziel der Neugestaltung ist es, den Knoten so auszubauen, dass er für sämtliche erforderlichen Nutzungen genügend gross ist und dadurch auch die Verkehrssicherheit verbessert werden kann. Dies ist eine der Massnahmen, die dazu beitragen soll, dass der ESP zukünftig für alle zulässigen Nutzungen gemäss Zonenplan erschlossen wird. Die Massnahme ist für die Gemeinde Wikon unerlässlich.</p> <p>Mit dem Ausbau soll sowohl für geplante Industrie-/Gewerbeneubauten als aber auch für bestehende Betriebe, welche erweitern/umbauen möchten, eine genügende Erschliessung sicherstellen.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Planungsstand</i> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Situationsplan zu Um-/ Ausbau Knoten liegt vor ▪ Als mittelfristige Massnahme im neuen Erschliessungs- und Verkehrsrichtplan Siedlung aufgenommen (noch nicht rechtskräftig) ▪ <i>Baubeginn: ab 2028</i> <p><i>Hinweis: Siehe auch Vorbehalt im Massnahmenblatt Str506</i></p>	Gemeinde Wikon	1'000'000	Stand: 06.2024 Genauigkeit: +/- 20
Str504.9	-	<p>Zofingen, BGK Westquartier</p> <p>Das Westquartier befindet sich in Transformation. Mittels eines BGKs soll der Strassenraum generell aufgewertet und die Infrastruktur für den Velo- und Fussverkehr verbessert werden. Folgende Strassen sind betroffen: Kanalweg, Mühlegasse, Fliederstrasse, Weststrasse, Gottfried-Keller-Strasse, Gotthelfstrasse.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Planungsstand</i> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Planungsstudie ▪ <i>Nächste Planungsschritte:</i> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Verfeinerung der Planungsstudie ab 2024/25 	Stadt Zofingen	1'300'000	Stand: 07.2023 Genauigkeit: +/- 30 %

		<ul style="list-style-type: none">▪ <i>Baubeginn: ab 2028</i>▪ <i>Quadratmeter Umsetzungsbereich (Strassenlänge x 10 m): 16'650 m²</i>		
Str504.10	-	Zofingen, BGK Untere Grabenstrasse und Funkenstrasse Das Gebiet Untere Vorstadt Nord-West befindet sich in Transformation. Mittels eines BGKs soll der Strassenraum (Untere Graben-/Funken-/Henzmannstrasse) aufgewertet und die Infrastruktur für den Velo- und Fussverkehr verbessert werden. <ul style="list-style-type: none">▪ <i>Nächste Planungsschritte:</i><ul style="list-style-type: none">▪ Planungsstudien, abgestimmt mit dem Workshopverfahren der Arealentwicklung▪ <i>Baubeginn: Baubeginn ab 2028</i>▪ <i>Quadratmeter Umsetzungsbereich (Strassenlänge x 10 m): 5'500 m²</i>	Stadt Zofingen	900'000 Stand: 07.2023 Genauigkeit: +/- 30 %

Nutzen

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

Sonstiges

Literatur / Grundlegendokumente

-
-

Quantitative Angaben

> *Sachinformationen gemäss RPAV, Anhang 4 (siehe auch oben)*

Bemerkungen / Hinweise

- --
-

Str505_PA

A-Horizont

Massnahmenpaket mit pauschalen Bundesbeiträgen

Kategorie: Verkehrsmanagement

Bestandteil früheres AP (siehe Teilmassnahmen unten)

Karte / Abbildung

Konzeption und Zweckmässigkeit

Ausgangslage

Konzeption und Zweckmässigkeit

- | | |
|-----------------------------|--|
| Bezug zum Zukunftsbild | <ul style="list-style-type: none">▪ Agglomerationskernraum▪ Verkehrslenkung und -dosierung▪ Zuverlässiger strassengebundener ÖV |
| Bezug zum Handlungsbedarf | <ul style="list-style-type: none">▪ Verkehrsmanagement weiterentwickeln und mit Korridoren abstimmen▪ Behinderung des strassengebundenen ÖV |
| Bezug zu den Teilstrategien | <ul style="list-style-type: none">▪ TStr3 «Teilregionale Verkehrsmanagementsysteme umsetzen»▪ TÖV3 «Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit beim Bus sicherstellen» |

Teilmassnahmen				
Nr. AP 5G	Nr. AP 1-4 / ARE-Code	Bezeichnung und Beschrieb	Federführung	Kosten (exkl. MWST)
Str505.1	-	<p>Schönenwerd, Ortsdurchfahrt Teil Verkehrsmanagement Erstellung/Erneuerung von drei Lichtsignalanlagen, welche den Verkehrsfluss optimal steuern und Kapazitätsreserven nutzen. Die Anlagen sollen den strassengebundenen öffentlichen Verkehr priorisiert durch den Rückstau gefährdeten Bereich der Zentrumsdurchfahrt Schönenwerd leiten können. Zu den Hauptverkehrszeiten sollen bei erhöhter Verkehrsbelastung die Zufahrten dosiert werden, um unter anderem im Kernbereich die Aufenthaltsqualität zu verbessern und Querungsmöglichkeiten zu schaffen.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Planungsstand und nächste Schritte:</i> VP liegt bis Ende 2024 vor ▪ <i>Baubeginn: 2028/29</i> ▪ <i>Knoten Umsetzungsbereich: 4</i> 	Kanton Solothurn	1'200'000 Stand: xx.yyyy Genauigkeit: +/- %
Nutzen				
WK1	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verstetigung des Verkehrs ▪ Erhöhte Zuverlässigkeit des Strassen-ÖV ▪ Aufwertung und Sicherheitsgewinne für den Fuss- und Veloverkehr 			
WK2	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aufwertung umliegender Areale und erhöhte Attraktivität von Verdichtungspotenzialen in den betroffenen Gebieten 			
WK3	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbesserte gesamtverkehrliche Situation mit Sicherheitsgewinnen für MIV, Fuss- und Veloverkehr 			
WK4	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kein zusätzlicher Bodenverbrauch 			
Sonstiges				
Literatur / Grundlegendokumente				
▪				
Quantitative Angaben				
> Sachinformationen gemäss RPAV, Anhang 4 (siehe auch oben)				
Bemerkungen / Hinweise				
▪ --				

Str506 **B-Horizont**

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

Kategorie: Kapazität Strasse

<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	-	-
<input type="checkbox"/> 4. Generation	-	-

Karte / Abbildung

Sämtliche Angaben beziehen sich auf die Arbeitsversion des Kantonalen Richtplans Luzern (KrP LU) Stand Juni 2023. Es wird daher darauf hingewiesen, dass diese Angaben im Laufe der weiteren Überarbeitung des KRP LU (u.a. laufendes ESP-Screening) noch ändern können und daher nicht definitiv sind.

Es ist zu beachten, dass mittelfristig anhand einer Kooperationsvereinbarung zwischen dem Kanton sowie den Standortgemeinden Reiden und Wikon ein «ESP-Gesamtkonzept Siedlung und Verkehr» erarbeitet werden soll, welches als gemeinsame Grundlage zur Konkretisierung und Ausarbeitung von weiteren, umfassenden Massnahmen in den Bereichen Siedlung, Verkehr und Landschaft dienen wird.

Die nachfolgenden Ausführungen entsprechen den Vorstellungen der Standortgemeinden und sind mit dem Kanton noch nicht abgestimmt, der Aushandlungsprozess ist am Laufen.

Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage

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

Zielsetzung

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

- Die Sicherheit der Velofahrenden zu erhöhen.
- Anreiz schaffen, den Arbeitsweg mit dem Fahrrad zu bestreiten.

Beschrieb der Massnahme

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

Machbarkeit

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	<ul style="list-style-type: none">▪ Agglomerationskorridore<ul style="list-style-type: none">▪ Gute ÖV-Vernetzung innerhalb der Korridore und mit dem Kernraum▪ Kanalisierung des MIV auf das übergeordnete Netz▪ Direkte, möglichst querungsfreie und sichere Veloverbindungen▪ Bushaltestellen mit angemessener Ausstattung
Bezug zum Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none">▪ Defizite bei Buslinien und -haltestellen▪ Kapazitätsengpässe HVS-Netz (Industrie- und Bahnhofsstrasse)▪ Defizite in der Strassenraumgestaltung▪ Defizite im Velonetz
Bezug zu den Teilstrategien	<ul style="list-style-type: none">▪ TÖV2 «Busangebot abgestimmt auf den jeweiligen Raumtyp ausbauen»▪ TStr1 «Hauptverkehrsnetz und Schnittstellen HLS-HVS verbessern»▪ TStr4 «Abstimmung mit Strassengüterverkehr»▪ TFVV1 «Kantonales Veloroutennetz weiterentwickeln und interkantonal abstimmen»▪ TVS3 «Verkehrssicherheit erhöhen und Unfallschwerpunkte sanieren»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	<ul style="list-style-type: none">▪ Str504.8 Wikon, Ausbau Knoten Industrie- und Bahnhofstrasse▪ S503.1 Reiden/Wikon, Entwicklungsschwerpunkt

Nutzen

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

Zuständigkeiten

Federführung

Gemeinde Wikon und Reiden

Beteiligte Stellen

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

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

Weitere Planungsschritte:

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

Planungsstand: 1 2 3

Bau- und Finanzreife

- Projektierung: *Jahr*
- Plangenehmigung/ Baubewilligung: *Jahr*
- Finanzierungsplan: *Jahr*
- Baubeginn: *2032*
- Inbetriebnahme: *Jahr*

Reifegrad: 1 2

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

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

Flächenbeanspruchung

Abschätzung/quantitative Angabe zur Flächenbeanspruchung, wenn FFF oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen sind

Umweltverträglichkeit

Allfällige Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung (von Bund oder Kantonen) und/oder zwischen der Massnahme und geschützten oder für den Natur-/Heimatschutz wichtigen Gebieten (Bundes- oder Kantonsinventare, identifizierte naturwichtige Gebiete in einer Agglomeration, etc.) sind zu erläutern und darzustellen. Mögliche Lösungen sind aufzuzeigen. Für Massnahmen welche näher als 50 Meter an ein Schutzgebiet heranreichen werden diesbezügliche Aussagen empfohlen.

Kosten

Kosten

10'000'000 CHF exkl. MWSt.
Genauigkeit: +/-25%
Stand: 06.2024

Finanzierung

Anteil Bund AP	%	Fr.
Anteil Kanton	%	Fr.
Anteil Region	%	Fr.
Anteil Gemeinde(n)	%	Fr.

Kostenbeiträge Dritter (Private, Firmen, Eisenbahnunternehmen usw.) sind auszuweisen und nicht zu den anrechenbaren Kosten zu zählen.

Sonstiges

Literatur / Grundlegendokumente

-
- > *Liste der in elektronischer Form mitgelieferten Dokumente (Vorprojekt, Vorstudie, Machbarkeitsstudie, Umweltverträglichkeitsbericht, usw.).*

Quantitative Angaben

> *Miteingereichten Geodaten und Sachinformationen über die Massnahmen sowie Excel-Tabellen sind aufzulisten.*

Sachinformationen

- *Kapazitätsausbauten, Strassenabschnitt und Knoten:*
 - *Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf der Achse/Knoten, mit und ohne Massnahme*

Bemerkungen / Hinweise

-

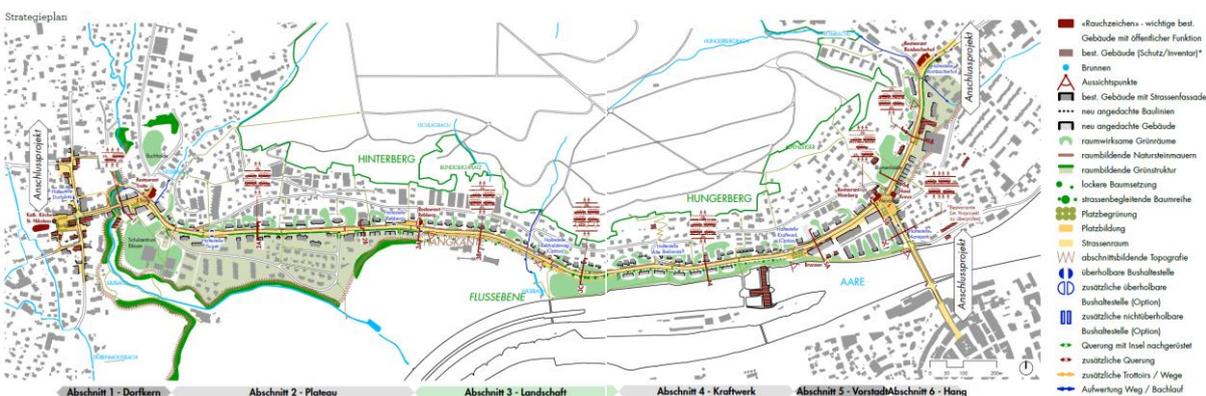
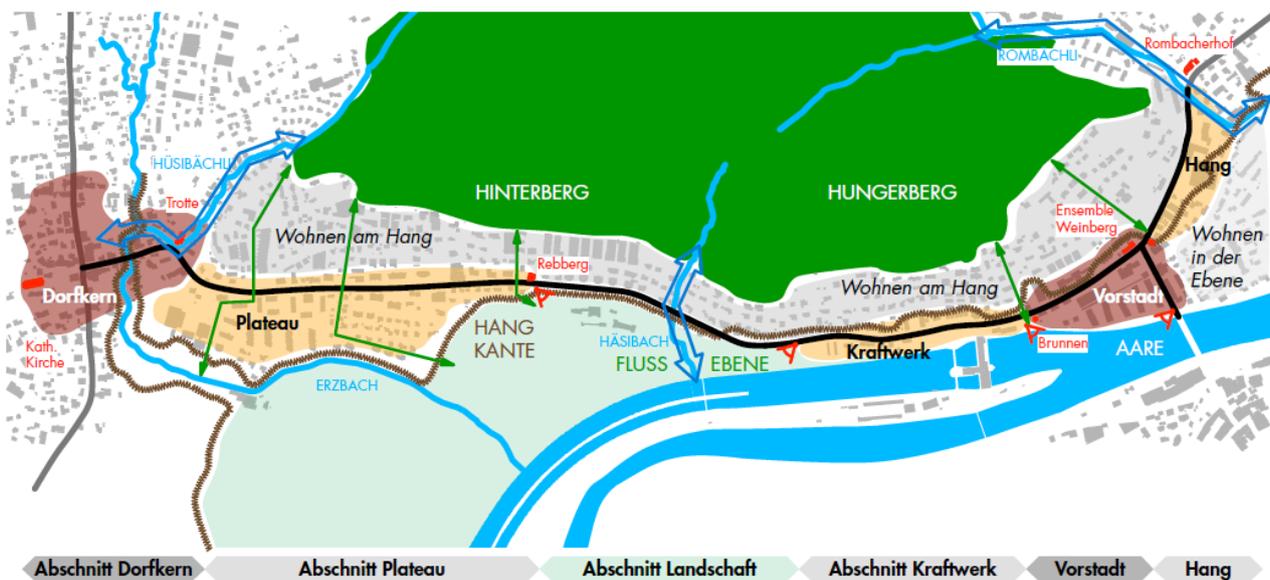
Str507

B-Horizont

Aarau – Erlinsbach, Aufwertung Ortsdurchfahrten K207 und K243

Kategorie: Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum

<input checked="" 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	-	-
<input checked="" type="checkbox"/> 4. Generation: Nr. Str406	2581.4.020	B



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.

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

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

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

Seit Abschluss der Vorstudie wird an einem jährlich durchgeführten runden Tisch zwischen Gemeinden und Kanton die Planungsarbeiten aufeinander abgestimmt. Der nächste runde Tisch findet im Herbst 2024 statt.

Machbarkeit

Im Rahmen des BGK nachgewiesen.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Agglomerationskorridore ▪ Aufgewertete Ortsdurchfahrten ▪ Direkte, querungsfreie und sichere Veloverbindungen und Fussverkehrsnetze ▪ Zuverlässiger strassengebundener ÖV ▪ Den Ortschaften angepasste überdurchschnittlich hohe Siedlungsdichten und Qualitäten
Bezug zum Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Defizite bei Ortsdurchfahrten und Strassenraumgestaltung
Bezug zu den Teilstrategien	<ul style="list-style-type: none"> ▪ TStr2 «Ortsdurchfahrten und weitere Strassenräume gestalten»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Str504.3 Erlinsbach, BGK Zentrum

Nutzen

WK1	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 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	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 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	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrssicherheit ist für alle Verkehrsteilnehmenden verbessert ▪ Die Trennwirkung der Strasse, wo bedeutende Querbeziehungen festgestellt werden, ist reduziert
WK4	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Quervernetzung zwischen Fluss und Wald sind gestärkt ▪ Räumliche Konzeption für Bebauung und Freiraum für strategisch wichtige Orte (Untererlinsbach, Weinberg, Alte Badanstalt/Häsibrücke) ▪ Bezug zu angrenzenden Freiräumen ist akzentuiert und Zugang zu Naherholungsgebieten aufgewertet

Zuständigkeiten

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

Realisierung

Planungsstand	Bau- und Finanzreife	
Bisherige Planungsschritte:	Projektierung:	ca. 2028
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vorstudie (2020) 	Plangenehmigung/ Baubewilligung:	ca. 2029
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Betriebs- und Gestaltungskonzept (Start Herbst 2024) 	Finanzierungsplan:	ca. 2029

Weitere Planungsschritte:	Baubeginn:	ab 2032
▪ Vorprojekt	Inbetriebnahme:	ab 2034
	Reifegrad: <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2	
Planungsstand: <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3		

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

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

Flächenbeanspruchung

Keine FFF oder Schutzgebiete betroffen

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Kosten

Kosten

11'350'000 CHF exkl. MWSt.

Genauigkeit: +/- 30%

Stand: 03.2020

Finanzierung

Kostenschlüssel gemäss Strassengesetz

Kostenbeiträge Dritter (Private, Firmen, Eisenbahnunternehmen usw.) sind auszuweisen und nicht zu den anrechenbaren Kosten zu zählen.

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

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

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

- --

Str508

B-Horizont

Aarau, Mühlemattstrasse

Kategorie: Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum

<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	-	-
<input type="checkbox"/> 4. Generation	-	-

Karte / Abbildung

Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

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

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

Beschrieb der Massnahme

Die Mühlemattstrasse wird mit entsprechenden Betriebs- und Gestaltungsmaßnahmen als Verkehrs- und Stadtraum aufgewertet. Die Verkehrsflächen werden optimiert, sodass zum einen eine effiziente Nutzung der Kantonsstrasse für den motorisierten Verkehr gewährleistet wird, zum anderen aber auch die Fuss- und Veloverbindungen an der Nahstelle Altstadt Aarau und Uferaum Aare aufgewertet werden. Mit den betrieblichen und gestalterischen Massnahmen im Strassenraum werden hierzu die Durchlässigkeit zwischen dem Siedlungs- und Landschaftsraum im Bereich Mühlemattstrasse – Schiffländestrasse – Allmendweg sichergestellt und eine sichere und attraktive Veloverbindung zwischen den Schul- und Sportarealen Schachen und Telli realisiert.

Machbarkeit

ggf. Plan aus Vorstudie einfügen sobald vorliegend.

Zweckmässigkeit

- | | |
|--|--|
| Bezug zum Zukunftsbild | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Agglomerationskernraum <ul style="list-style-type: none"> ▪ Direkte, querungsfreie und sichere Veloverbindungen und Fussverkehrsnetze ▪ Zuverlässiger strassengebundener ÖV ▪ Aarelandschaft mit dem FVV rasch und sicher erreichbar |
| Bezug zum Handlungsbedarf | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Defizite beim Verkehrsfluss und der Gestaltung des Strassenraums in städtischen Kernzonen |
| Bezug zu den Teilstrategien | <ul style="list-style-type: none"> ▪ TStr2 «Ortsdurchfahrten und weitere Strassenräume gestalten» ▪ TFVV5 «Zugänglichkeit von Freizeit- und Erholungsräumen sichern» |
| Bezug zu anderen Massnahmen
(fachlich / zeitlich) | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Str503 Aarau, BGK Tellstrasse |

Nutzen

- | | |
|-----|--|
| WK1 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrsfluss auf der Kantonsstrasse sichergestellt ▪ Die Infrastrukturen für den Fuss- und Veloverkehr werden verbessert ▪ Aufwertung und Sicherheitsgewinne für den Fuss- und Veloverkehr |
| WK2 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbesserung des stadträumlichen Erscheinungsbilds ▪ Verdichtungspotenzial innerhalb planerischer Rahmenbedingungen besser ausschöpfen ▪ Innenentwicklung und Landschaft ist aufeinander abgestimmt ▪ Gebäude- und Freiraumtypologie sind in Abstimmung mit dem Strassenraum optimiert ▪ Zentralitäten und Nutzungsschwerpunkte sind akzentuiert |
| WK3 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrssicherheit ist für alle Verkehrsteilnehmenden verbessert ▪ Die Trennwirkung der Strasse, wo bedeutende Querbeziehungen festgestellt werden, ist reduziert |
| WK4 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Kein zusätzlicher Bodenverbrauch ▪ Bezug zu angrenzenden Freiräumen ist akzentuiert und Zugang zu Naherholungsgebieten aufgewertet |

Zuständigkeiten

Federführung	Beteiligte Stellen
Kanton Aargau	Stadt Aarau

Realisierung

Planungsstand	Bau- und Finanzreife	
Bisherige Planungsschritte:	Projektierung:	<i>Jahre</i>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vorstudie 2023/2024 	Finanzierungsplan:	<i>Jahr</i>
Weitere Planungsschritte:	Baubeginn:	ab 2032
<ul style="list-style-type: none"> ▪ BGK / Vorprojekt 	Inbetriebnahme:	ab 2033
	Reifegrad: <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2	
Planungsstand: <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3		

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

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

Flächenbeanspruchung

Keine FFF oder Schutzgebiete betroffen

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Kosten

Kosten

8'000'000 CHF exkl. MWSt. (ohne Sanierungskosten)
Genauigkeit: +/- 30 %
Stand: 05.2024

Finanzierung

Kostenschlüssel gemäss Strassengesetz

Kostenbeiträge Dritter (Private, Firmen, Eisenbahnunternehmen usw.) sind auszuweisen und nicht zu den anrechenbaren Kosten zu zählen.

Sonstiges

Literatur / Grundlegendokumente

Quantitative Angaben

- BGK-Fläche: 35'000 m²
- Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf Achse (ohne Massnahme): 24'500

Bemerkungen / Hinweise

- --

509	B-Horizont
Massnahmenpaket mit pauschalen Bundesbeiträgen	
Kategorie: Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum	

Bestandteil früheres AP (siehe Teilmassnahmen unten)

Karte / Abbildung

Konzeption und Zweckmässigkeit

Ausgangslage

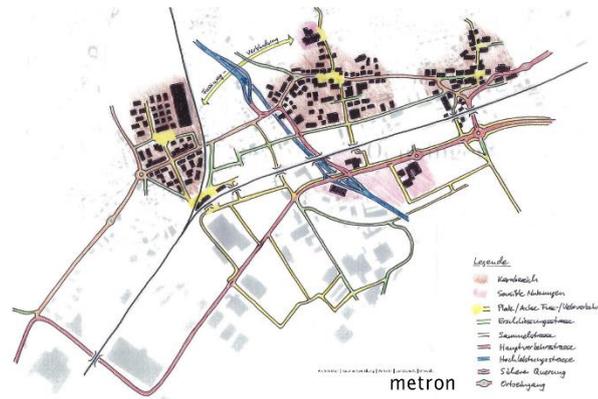
Konzeption und Zweckmässigkeit

- | | |
|-----------------------------|--|
| Bezug zum Zukunftsbild | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Agglomerationskorridore <ul style="list-style-type: none"> ▪ Aufgewertete Ortsdurchfahrten ▪ Zuverlässiger strassengebundener ÖV ▪ Direkte, möglichst querungsfreie und sichere Veloverbindungen und Fussverkehrsnetze ▪ den Ortschaften angepasste überdurchschnittlich hohe Siedlungsdichten und Qualitäten |
| Bezug zum Handlungsbedarf | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Defizite bei Ortsdurchfahrten und Strassenraumgestaltung ▪ Handlungsbedarf bezüglich Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr |
| Bezug zu den Teilstrategien | <ul style="list-style-type: none"> ▪ TStr2 «Ortsdurchfahrten und weitere Strassenräume gestalten» |

Teilmassnahmen

Nr. AP 5G	Nr. AP 1-4 / ARE-Code	Bezeichnung und Beschrieb	Federführung	Kosten (exkl. MWST)
Str509.1	-	<p>K 45: Reiden, Einmündung K 13 – Bahnübergang (inkl.), Verbesserung für den Gesamtverkehr</p> <p>Die Kantonsstrasse K 45 im Abschnitt Einmündung K 13 bis zum Bahnübergang in Reiden ist zu sanieren. Weiter werden in diesem Zusammenhang zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und -qualität Massnahmen für den Zweiradverkehr geprüft.</p> <p>(BP Nr. 165)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Planungsstand und nächste Schritte</i> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Projekt noch nicht gestartet ▪ Vorprojekt für Sanierung liegt vor ▪ <i>Baubeginn: ab 2032</i> ▪ <i>Quadratmeter Umsetzungsbereich: 2'900</i> 	Kanton LU	2'900'000
				Stand: 11.2022 Genauigkeit: +/- 50%

Str509.2	-	K 45: Reiden, Langnau Innerorts, Optimierung Strassenraum	Kanton LU	2'000'000
<p>Im Entwurf des neuen kantonalen Radroutenkonzepts ist die Kantonsstrasse K 45 dem Basisnetz zugeteilt. Die geplante Optimierung des Strassenraums beinhaltet insbesondere die Umsetzung dieses Bedürfnisses, der BehiG-gerechte Ausbau der Haltestellen Käserei und die Sanierung der Kunstbauten des strassenbegleitenden Huebbachs.</p>			Stand: 11.2022 Genauigkeit: +/- 50%	
(BP Nr. 166)				
<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Planungsstand und nächste Schritte</i> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Projektstart im Jahr 2030 ▪ <i>Baubeginn: ab 2034</i> ▪ <i>Quadratmeter Umsetzungsbereich: 9'000</i> 				
Str509.3	-	Wikon, Aufwertung Strassenraumgestaltung Alte Kanzlei / Umbau auf eine hindernisfreie Bushaltestelle Schlossberg	Gemeinde Wikon	400'000
<p>Beim Strassendreieck Reiderstrasse / Oberdorfstrasse / Dorfstrasse steht das alte Kanzleigebäude in der Mitte. Auf dem rechten Abzweiger wurden Steinblöcke platziert, damit dieser Weg nicht mehr befahren werden kann. Ausserdem ist die Bushaltestelle Schlossberg nicht hindernisfrei zugänglich.</p>			Stand: 06.2024 Genauigkeit: +/- 50%	
<p>Die Strassenraumgestaltung im Bereich der alten Kanzlei soll daher überprüft und optimiert werden. In diesem Zusammenhang soll auch gleich der Umbau auf eine hindernisfreie Bushaltestelle Schlossberg umgesetzt werden.</p>				
<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Planungsstand und nächste Schritte</i> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Noch keine Planung erfolgt ▪ Als mittelfristige Massnahme im neuen Erschliessungs- und Verkehrsrichtplan Siedlung aufgenommen (noch nicht rechtskräftig) ▪ <i>Baubeginn: 2032</i> ▪ <i>Quadratmeter Umsetzungsbereich: 900</i> 				
Str509.4	-	Oensingen, Nord-Südverbindungen: Verbindung Leuenfeld – von Roll-Strasse – Bahnhof – Industriegebiet	Gemeinde Oensingen	1'000'000
<p>Betriebs- und Gestaltungskonzept auf der Achse Leuenfeld – von Roll-Strasse. Auf dieser Achse werden die Entwicklungsschwerpunkt Oensingen West und ESP Oensingen / Niederbipp sowie der Bahnhof tangiert. In der vergangenen Ortsplanungsrevision wurde das Gebiet als Transformationsgebiet ausgeschieden. Entsprechend hoch ist die aktuelle und künftige Bautätigkeit. Die weitere Umsetzung ist anzugehen.</p>			Stand: 07.2024 Genauigkeit: +/- 40 %	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Planungsstand</i> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Entwicklungsstrategie Oensingen 2010: Baustelle 2 ▪ Umsetzung Tempo 30 erfolgt ▪ <i>Nächste Schritte</i> <ul style="list-style-type: none"> ▪ BGK (Jahr) ▪ <i>Baubeginn: im Anschluss an Lebensader</i> ▪ <i>Quadratmeter Umsetzungsbereich: 4'500 m²</i> 				



Str509.5	-	<p>Oensingen, Nord-Südverbindungen: Verbindung Schlossstrasse – Schulhaus – Sternenweg / Mühlefeld – Gärbimatt – Kreisschule</p> <p>Betriebs- und Gestaltungskonzept auf der Achse Schlossstrasse – Schulhaus – Sternenweg / Mühlefeld – Gärbimatt – Kreisschule. Mit der Erweiterung des Schulhaus Oberdorf (über 550 Schüler), der Fertigstellung des Roggenparks und dem Bau des Sportzentrums bei der Kreisschule hat die Verbindung an Bedeutung gewonnen. Mit der absehbaren Entwicklung im Gebiet Gärbimatt wird die Quer-Verbindung noch wichtiger. Die Planung ist mit der Siedlungsmassnahme Gärbimatt abzustimmen.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Planungsstand <ul style="list-style-type: none"> ▪ Entwicklungsstrategie Oensingen 2010: Baustelle 2 ▪ Umsetzung Tempo 30 erfolgt ▪ Nächste Schritte <ul style="list-style-type: none"> ▪ BGK (Jahr) ▪ Baubeginn: im Anschluss an Lebensader <p>Quadratmeter Umsetzungsbereich: 3'600 m²</p>	Gemeinde Oensingen	1'000'000 Stand: 07.2024 Genauigkeit: +/- 35 %
Str509.6	-	<p>Oensingen, Nord-Südverbindungen: Verbindung Ausserbergstrasse – Kirche – Unterdorf – Gärbimatt</p> <p>Betriebs- und Gestaltungskonzept auf der Achse Ausserbergstrasse – Kirche – Unterdorf – Gärbimatt. Der Bereich Ausserbergstrasse – Kirche ist für das historische Ortsbild von Oensingen wichtig (Ensemblewirkung). Es ist für das Hanggebiet Südost die wichtigste Verbindung zur</p>	Gemeinde Oensingen	500'000 Stand: 07.2024 Genauigkeit: +/- 25 %

Hauptstrasse H5 und wird durch die Entwicklungen im Gebiet Unterdorf, Gärbimatt und Haltestelle Oensingen Dorf (ÖV405_Ü) zunehmend wichtiger.

- *Planungsstand*
 - Entwicklungsstrategie Oensingen 2010: Baustelle 2
 - Umsetzung Tempo 30 erfolgt
 - *Nächste Schritte*
 - BGK
 - *Baubeginn:* im Anschluss an Lebensader
 - *Quadratmeter Umsetzungsbereich:* 2'700 m²
-

Nutzen

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

Sonstiges

Literatur / Grundlegendokumente

-
-

Quantitative Angaben

> *Sachinformationen gemäss RPAV, Anhang 4 (siehe auch oben)*

Bemerkungen / Hinweise

- --
-

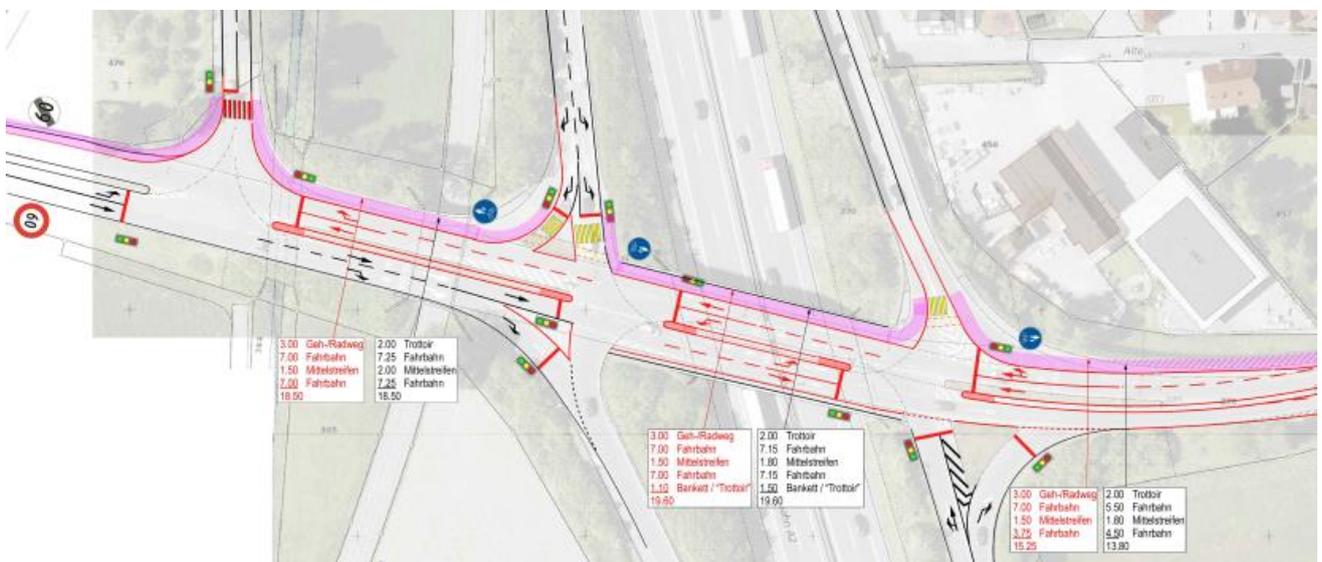
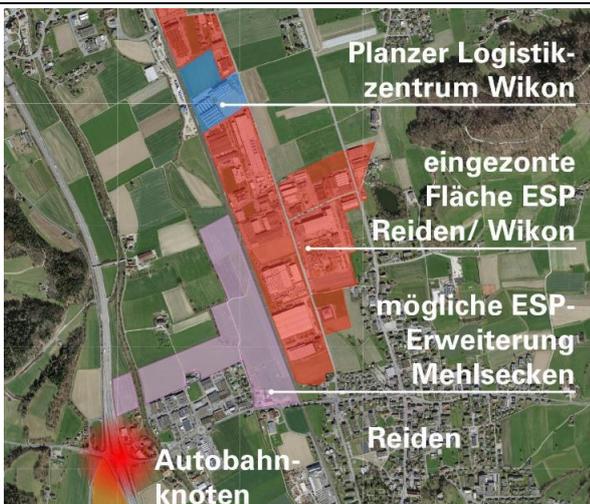
Str510

B-Horizont

K 46: Reiden, Mehlsecken – Grenze Kanton Aargau: Optimierung Gesamtverkehrssystem

Kategorie: Verkehrsmanagement

<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	-	-
<input type="checkbox"/> 4. Generation	-	-



Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

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

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

Beschrieb der Massnahme

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

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

(BP Nr. 88)

Machbarkeit

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

Die effektive Machbarkeit kann erst im Bauprojekt abschliessend überprüft werden.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	<ul style="list-style-type: none">▪ Agglomerationskorridore:<ul style="list-style-type: none">▪ Kanalisierung auf das übergeordnete Netz▪ Direkte, möglichst querungsfreie und sichere Veloverbindungen▪ Bushaltestellen mit angemessener Ausstattung
Bezug zum Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none">▪ Kapazitätsengpässe HVS und Schnittstellen HLS-HVS▪ Defizite im Velonetz▪ Defizite bei Bushaltestellen
Bezug zu den Teilstrategien	<ul style="list-style-type: none">▪ TStr1 «Hauptverkehrsnetz und Schnittstellen HLS-HVS verbessern»▪ TStr3 «Teilregionale Verkehrsmanagementsysteme umsetzen»▪ TStr4 «Abstimmung mit Strassengüterverkehr»▪ TFVV1 «Kantonales Veloroutennetz weiterentwickeln und interkantonal abstimmen»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	<ul style="list-style-type: none">▪ --

Nutzen

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

Zuständigkeiten

Federführung

Kanton Luzern, vif

Beteiligte Stellen

ASTRA, Gemeinde Reiden

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

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

Weitere Planungsschritte:

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

Bau- und Finanzreife

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

Reifegrad: 1 2 3

Planungsstand: 1 2 3

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

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

Flächenbeanspruchung

Abschätzung/quantitative Angabe zur Flächenbeanspruchung, wenn FFF oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen sind

Umweltverträglichkeit

Allfällige Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung (von Bund oder Kantonen) und/oder zwischen der Massnahme und geschützten oder für den Natur-/Heimatschutz wichtigen Gebieten (Bundes- oder Kantonsinventare, identifizierte naturwichtige Gebiete in einer Agglomeration, etc.) sind zu erläutern und darzustellen. Mögliche Lösungen sind aufzuzeigen. Für Massnahmen welche näher als 50 Meter an ein Schutzgebiet heranreichen werden diesbezügliche Aussagen empfohlen.

Kosten

Kosten

9'000'000 CHF exkl. MWSt.

Genauigkeit: +/- 50%

Stand: 11.2022 (Bauprogramm Kt. LU 2023-26)

Finanzierung

Anteil Bund AP % Fr.

Anteil Kanton % Fr.

Anteil Region % Fr.

Anteil Gemeinde(n) % Fr.

Kostenbeiträge Dritter (Private, Firmen, Eisenbahnunternehmen usw.) sind auszuweisen und nicht zu den anrechenbaren Kosten zu zählen.

Sonstiges

Literatur / Grundlegendokumente

- Bericht K46 Reiden, Abstimmung Siedlung und Verkehr Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Reiden / Wikon
- Ergänzungsstudie verkehrliche Leistungsfähigkeit Autobahnanschluss Reiden

Quantitative Angaben

> Miteingereichten Geodaten und Sachinformationen über die Massnahmen sowie Excel-Tabellen sind aufzulisten.

Sachinformationen

- Verkehrsmanagement (VM)
 - Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf Achse bzw. Zufahrten auf Knoten (ohne Massnahme): Pfaffnauerstrasse bei Anschluss Reiden 17'500 MFZ/Tag
 - Aktuelle ÖV-Frequenz in der Morgenspitzenstunde (7:00-8:00; ohne Massnahme)
 - Aktuelle ÖV-Frequenz während des ganzen Tages
 - Anzahl betroffener Knoten

Bemerkungen / Hinweise

- --

6. Fuss- und Veloverkehr

FVV501	A-Horizont	
Aarau, Fuss-/Velobrücke Aarenau-Telli		
Kategorie: Fuss- und Veloverkehr		

<input checked="" 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	-	-
<input checked="" type="checkbox"/> 4. Generation: Nr. FVV402	2581.4.023	A (Prüfbericht C)



Hinweis: Abbildung wird durch INFRAS noch ausgewechselt

Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

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

Beschrieb der Massnahme

- Zwischen der Aarenu (Wohnen) und der Telli (Wohnen, Einkaufen, Schule, Freizeit) soll eine neue direkte Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr erstellt werden. Idealerweise können gewisse Elemente der auf der Zurlindeninsel bestehenden, privaten Verkehrsinfrastruktur, welche aber durch ein Naturschutzgebiet führt und deshalb nicht öffentlich genutzt werden kann, mitgenutzt werden, so dass z.B. für die Querung des nördlichen Kanals keine zusätzliche Infrastruktur benötigt wird. Dies hängt aber vom Einverständnis der Grundeigentümerschaft ab. Die Verbindung ist den kommunalen Fuss- und Velonetzplänen als Netzlücke eingetragen. Es wurden insgesamt 8 mögliche Linienführungen überprüft, der Stadtrat hat diesbezüglich einen Variantenentscheid gefällt. Aktuell laufen die Gespräche mit den Grundeigentümern.
- Die Lage der Brücke ist auch mit dem südlichen Projekt «Tellistrasse» abgestimmt. Die Tellistrasse bindet die nördlich von der künftigen Brücke herkommende Route optimal an und stellt gute und komfortable Anschlüsse zu den Einkaufsmöglichkeiten, Freizeiteinrichtungen sowie zum geplanten regionalen Oberstufenzentrum her.

Machbarkeit

- In der Machbarkeitsstudie nachgewiesen.



Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Agglomerationskernraum <ul style="list-style-type: none"> ▪ Dichtes Netz, direkte und sichere Verbindungen für Velo-Alltagsverkehr ▪ Dichtes und sicheres Fussverkehrsnetz
Bezug zum Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Defizite respektive Netzlücken im Velonetz und punktuelle Defizite im Fusswegnetz
Bezug zu den Teilstrategien	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 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 FVV verbessert und die Attraktivität entsprechend gesteigert. Die Qualität des Gesamtverkehrssystems profitiert davon.
- WK2 ■ Dichte und durchgängige FVV-Netze stützen eine nachhaltige und verdichtete Siedlungsentwicklung. Die Vernetzung der inneren Verdichtung kann damit sichergestellt werden.
- WK3 ■ Durch das Schliessen von Netzlücken, der Behebung von Schwachstellen und der resultierenden Bereitstellung eines durchgängigen und sicheren FVV-Netzes werden die subjektive und objektive Sicherheit erhöht.
- WK4 ■ Die Verbesserung des Netzes und der Attraktivität des FVV hat indirekte positive Auswirkungen auf die Luft- und Lärmemissionen.

Zuständigkeiten

Federführung

Stadt Aarau

Beteiligte Stellen

--

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

- Schwachstellenanalyse 2021-2022
- Kommunales Fuss- und Veloverkehrskonzept 2019
- Machbarkeitsstudie und Variantenentscheid 2021-2022

Weitere Planungsschritte:

- Variantenentscheid (Grundeigentümergegespräche) und Start Wettbewerb Ende 2023 erfolgt

Bau- und Finanzreife

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

Reifegrad: 1 2

Planungsstand: 1 2 3

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

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

Flächenbeanspruchung

Abschätzung/quantitative Angabe zur Flächenbeanspruchung, wenn FFF oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen sind:

Evtl. 2 Brückenpfeiler in Naturschutzgebiet, Eingriff ca. 20 qm

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	Finanzierung		
13.5 Mio. CHF exkl. MWSt.	Anteil Bund AP	%	Fr.
Genauigkeit: +/-25%	Anteil Kanton	%	Fr.
Stand: 06.2023	Anteil Region	%	Fr.
	Anteil Gemeinde(n)	%	Fr.

Kostenbeiträge Dritter (Private, Firmen, Eisenbahnunternehmen usw.) sind auszuweisen und nicht zu den anrechenbaren Kosten zu zählen.

Sonstiges

Literatur / Grundlegendokumente

- 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
 - Kommunalen Gesamtplan Verkehr Aarau, 29.08.2016
-

Quantitative Angaben

-
-

Bemerkungen / Hinweise

- Projektname "Tellisteg"
-

FVV502

A-Horizont

Aarau, Aareufer Süd-Ost

Kategorie: Fuss- und Veloverkehr

<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	-	-
<input type="checkbox"/> 4. Generation	-	-

Karte / Abbildung

Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Beschrieb der Massnahme

Entlang der Mühlemattstrasse wird eine komfortable, attraktive und durchgehende Fuss- und Veloverbindung geschaffen. Die Zugänglichkeit des Uferraums von der Altstadt her kommend wird verbessert.

Machbarkeit

Im Rahmen des Vorprojekts nachgewiesen.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	<ul style="list-style-type: none">▪ Agglomerationskernraum<ul style="list-style-type: none">▪ Dichtes Netz, direkte und sichere Verbindungen für Velo-Alltagsverkehr▪ Dichtes und sicheres Fussverkehrsnetz▪ Aarelandschaft mit dem FVV rasch und sicher erreichbar
Bezug zum Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none">▪ Aufwertungsbedarf von Flussräumen, insbesondere beim Aareufer in Aarau▪ Defizite im Fuss- und Veloverkehrsnetz
Bezug zu den Teilstrategien	<ul style="list-style-type: none">▪ TFVV5 «Zugänglichkeit von Freizeit- und Erholungsräumen sichern»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	<ul style="list-style-type: none">▪ Str507 Aarau, Mühlemattstrasse

Nutzen

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

Zuständigkeiten

Federführung

Stadt Aarau

Beteiligte Stellen

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

- Vorstudie

Weitere Planungsschritte:

- Aktuell Ausarbeitung Vorprojekt

Planungsstand: 1 2 3

Bau- und Finanzreife

Projektierung: *Jahr*

Plangenehmigung/ Baubewilligung: *Jahr*

Finanzierungsplan: *Jahr*

Baubeginn: *Jahr*

Inbetriebnahme: *Jahr*

Reifegrad: 1 2

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

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

Flächenbeanspruchung

Abschätzung/quantitative Angabe zur Flächenbeanspruchung, wenn FFF oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen sind

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung

Kosten

Kosten

7'000'000 CHF exkl. MWSt.

Genauigkeit: +/- 30%

Stand: *Monat 2022*

Finanzierung

Anteil Bund AP % Fr.

Anteil Kanton % Fr.

Anteil Region % Fr.

Anteil Gemeinde(n) % Fr.

Kostenbeiträge Dritter (Private, Firmen, Eisenbahnunternehmen usw.) sind auszuweisen und nicht zu den anrechenbaren Kosten zu zählen.

Sonstiges

Literatur / Grundlegendokumente

■

> *Liste der in elektronischer Form mitgelieferten Dokumente (Vorprojekt, Vorstudie, Machbarkeitsstudie, Umweltverträglichkeitsbericht, usw.).*

Quantitative Angaben

> *Miteingereichten Geodaten und Sachinformationen über die Massnahmen sowie Excel-Tabellen sind aufzulisten.*

Sachinformationen

■ *Fuss- und Veloverkehr*

■ *Laufmeter Massnahme FVV*

Bemerkungen / Hinweise

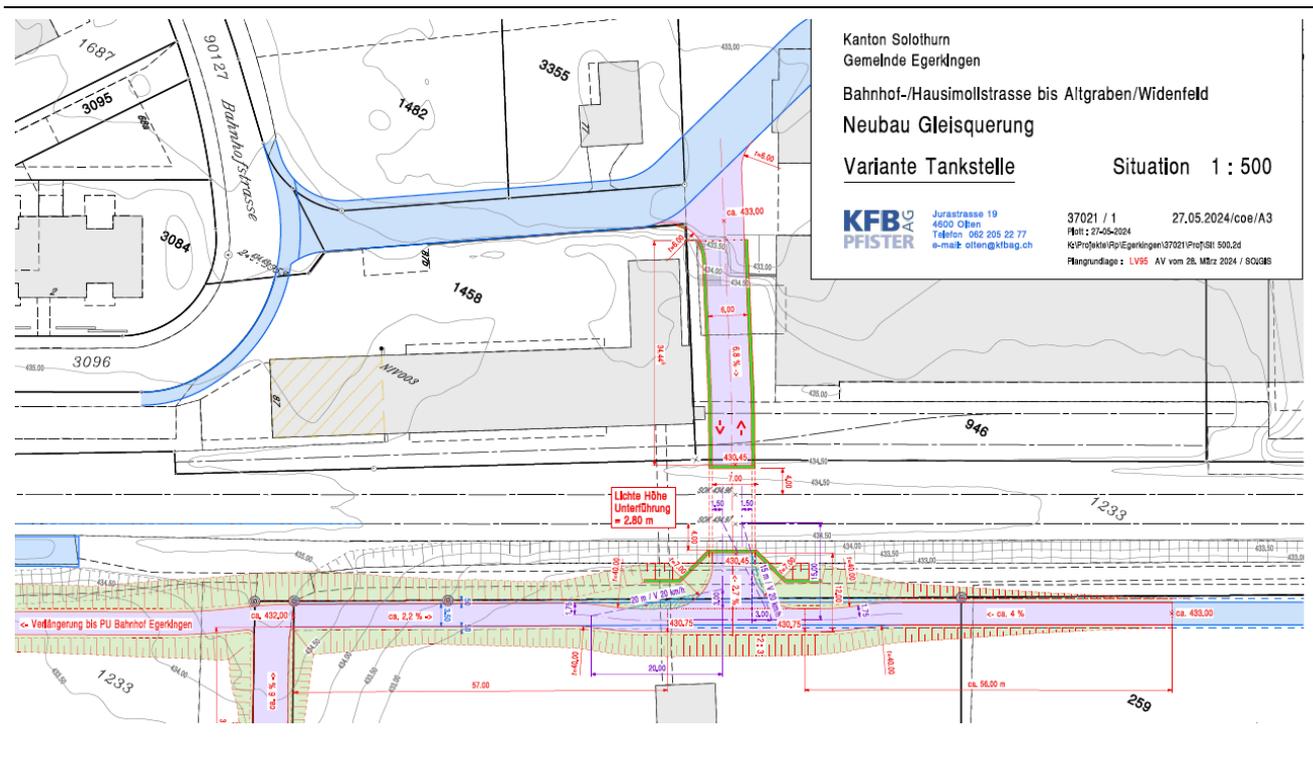
■ --

FVV503 **A-Horizont**

Egerkingen, Gleisquerung FVV

Kategorie: Fuss- und Veloverkehr

<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	-	-
<input type="checkbox"/> 4. Generation	-	-



Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Der Bahnhof Egerkingen wird zu einer zentralen Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs ausgebaut. In absehbarer Zukunft wird eine Interregio-Verbindung den Bahnhof bedienen. Im Rahmen des sechsstreifigen Ausbaus der Autobahn wird der Autobahnanschluss umgestaltet. Aufgrund des hohen durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommens (DTV) ist der Anschlussbereich für Velofahrende nicht sicher passierbar.

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

Die geplanten Entwicklungen sollen eine optimale Anbindung für den Fuss- und Radverkehr gewährleisten. Es soll ein durchgehendes Netz für Fußgänger und Radfahrer im Raum Egerkingen entstehen. Durch die Schaffung einer neuen Verbindung werden folgende Nutzungsbereiche miteinander verknüpft: die Gemeinden Härkingen und Neuendorf, das Industriegebiet Härkingen, der geplante Neubau der Migros, die Gemeinde Egerkingen, die öV-Drehscheibe Egerkingen und der Gäu Park.

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

Beschrieb der Massnahme

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

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

Machbarkeit

Im Rahmen der Vorstudie nachgewiesen.

Zweckmässigkeit

- | | |
|--|--|
| Bezug zum Zukunftsbild | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Agglomerationskorridore <ul style="list-style-type: none"> ▪ Dichtes Netz, direkte und sichere Verbindungen für Velo-Alltagsverkehr ▪ Dichtes und sicheres Fussverkehrsnetz |
| Bezug zum Handlungsbedarf | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Defizite im Fuss- und Veloverkehrsnetz |
| Bezug zu den Teilstrategien | <ul style="list-style-type: none"> ▪ TFVV1 «Veloroutennetz weiterentwickeln» ▪ TFVV4 «Fusswegnetz optimieren» |
| Bezug zu anderen Massnahmen
(fachlich / zeitlich) | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Str504.2 Egerkingen, Bahnhofstrasse ▪ S502.7 Egerkingen, Gäupark Süd (Hausimollstrasse) ▪ S504.2 Egerkingen/Härkingen/Neuendorf RAZ |

Nutzen

- | | |
|-----|---|
| WK1 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Lückenschluss und sichere Querungen für den FVV ▪ Aufwertung und Sicherheitsgewinne für den Fuss- und Veloverkehr |
| WK2 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Dichte und durchgängige FVV-Netze stützen eine nachhaltige und verdichtete Siedlungsentwicklung. ▪ Aufwertung umliegender Areale und erhöhte Attraktivität von Verdichtungspotenzialen in den betroffenen Gebieten |
| WK3 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Erhöhung der Sicherheit für den FVV |
| WK4 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Kein zusätzlicher Bodenverbrauch |

Zuständigkeiten

Federführung	Beteiligte Stellen
Kanton Solothurn	Gemeinde Egerkingen, Gemeinde Härkingen, SBB

Realisierung

Planungsstand	Bau- und Finanzreife
Bisherige Planungsschritte:	Projektierung: Jahr
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vorstudie (2024) 	Plangenehmigung/ Baubewilligung: Jahr
	Finanzierungsplan: Jahr

Weitere Planungsschritte:	Baubeginn:	ab 2028
▪ Vorprojekt (2025)	Inbetriebnahme:	Jahr
▪ Bauprojekt (2026)		
▪ Auflage/Bewilligung (2027)	Reifegrad: <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2	
▪ Realisierung ab 2028		

Planungsstand: 1 2 3

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

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

Flächenbeanspruchung

Abschätzung/quantitative Angabe zur Flächenbeanspruchung, wenn FFF oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen sind

Umweltverträglichkeit

Allfällige Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung (von Bund oder Kantonen) und/oder zwischen der Massnahme und geschützten oder für den Natur-/Heimatschutz wichtigen Gebieten (Bundes- oder Kantonsinventare, identifizierte naturwichtige Gebiete in einer Agglomeration, etc.) sind zu erläutern und darzustellen. Mögliche Lösungen sind aufzuzeigen. Für Massnahmen welche näher als 50 Meter an ein Schutzgebiet heranreichen werden diesbezügliche Aussagen empfohlen.

Kosten

Kosten

6'250'000 CHF exkl. MWSt.
Genauigkeit: +/- %
Stand: Monat und Jahr

Finanzierung

Anteil Bund AP	%	Fr.
Anteil Kanton	%	Fr.
Anteil Region	%	Fr.
Anteil Gemeinde(n)	%	Fr.

Kostenbeiträge Dritter (Private, Firmen, Eisenbahnunternehmen usw.) sind auszuweisen und nicht zu den anrechenbaren Kosten zu zählen.

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Variantenstudium ab Herbst 2024 verfügbar
- Vorprojekt ab Ende 2025 erarbeitet

> *Liste der in elektronischer Form mitgelieferten Dokumente (Vorprojekt, Vorstudie, Machbarkeitsstudie, Umweltverträglichkeitsbericht, usw.).*

Quantitative Angaben

> *Miteingereichten Geodaten und Sachinformationen über die Massnahmen sowie Excel-Tabellen sind aufzulisten.*

Sachinformationen

- *Fuss- und Veloverkehr*
 - *Laufmeter Massnahme FVV (ausserhalb Unter-/Überführung):*
 - *Quadratmeter Unter-/Überführung:*

Bemerkungen / Hinweise

- In Abhängigkeit mit Massnahme öV-Erschliessung Gäupark (Massnahme AP4G)
-

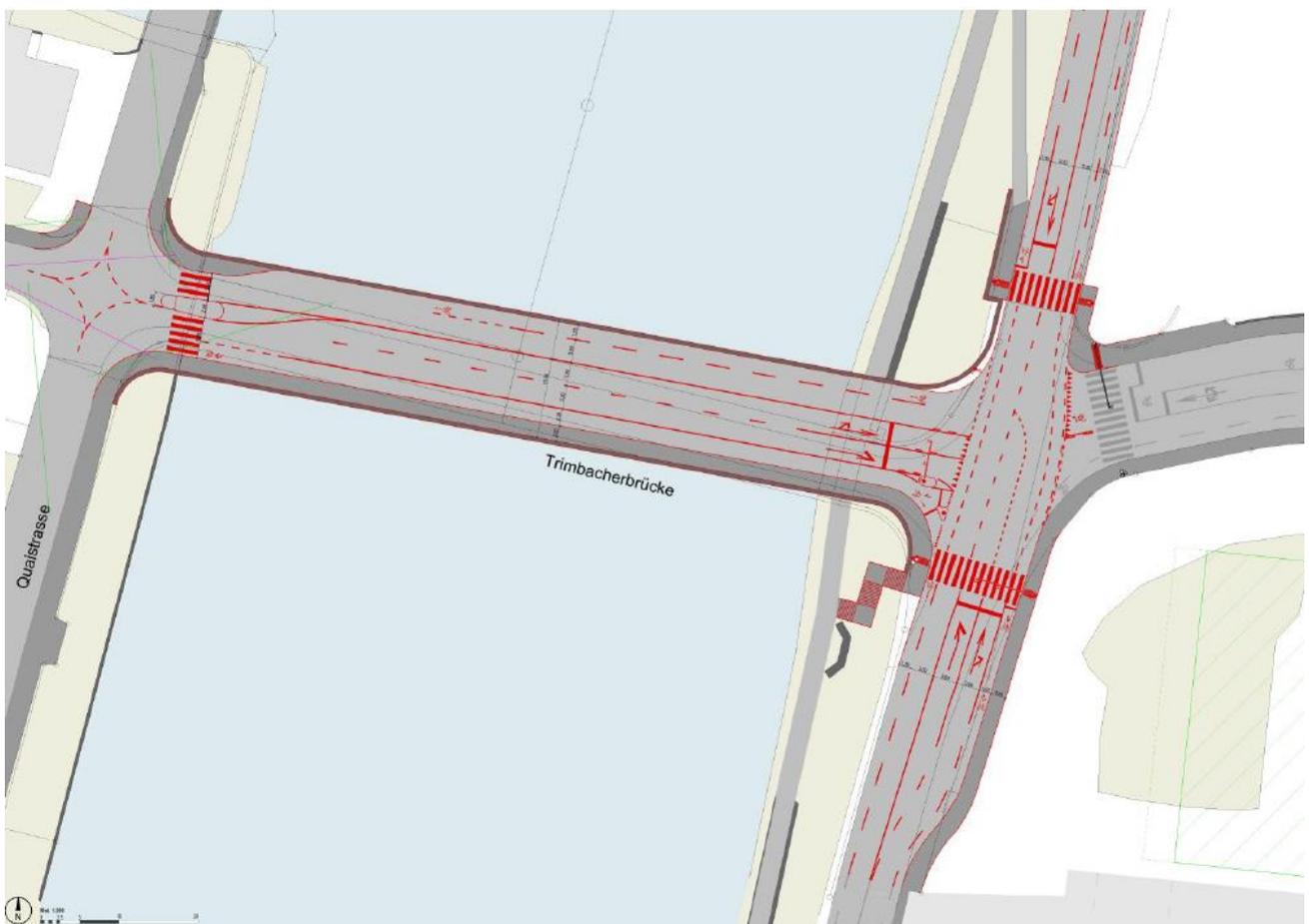
FVV504

A-Horizont

Olten, Trimbacherbrücke

Kategorie: Fuss- und Veloverkehr, Verkehrsmanagement

<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	-	-
<input type="checkbox"/> 4. Generation	-	-



Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Die Trimbacherbrücke verbindet das rechte Ufer der Aare in der Gemeinde Olten mit dem linken Ufer der Aare in der Gemeinde Trimbach. Der Zugang am rechten Ufer erfolgt über den Knoten Gösger-/Industriestraße, während der Zugang am linken Ufer über den Knoten Brücken-/Quaistrasse erfolgt.

Die Trimbacherbrücke stellt eine bedeutende Ost-West-Verbindung für den Langsamverkehr dar. Die Strecke zwischen Trimbach und dem Bahnhof Olten weist ein erhebliches Nutzungspotenzial auf, mit ungefähr 750 Fahrten pro Tag zwischen Gemeinde Trimbach und dem Bahnhof Olten.

Es ist geplant, die Brücke zu erneuern und zu verbreitern, um eine attraktive Verbindung über die Aare zu schaffen. Darüber hinaus soll der angrenzende Knotenpunkt neu gestaltet und für Fußgänger und Radfahrer attraktiv gemacht

werden. Dadurch kann eine sichere und ansprechende Verbindung zwischen Trimbach und dem Bahnhof Olten gewährleistet werden.

Beschrieb der Massnahme

Die Trimbacherbrücke wird ersetzt und verbreitert. Dabei entsteht nordseitig ein neuer Velostreifen von 1.85 Meter Breite. Südseitig entsteht ein neuer Velostreifen mit 2.2 Meter Breite. Zudem wird der bestehende Fussgängerstreifen mit einer Mittelinsel ausgestattet. Am rechten Aareufer wird zudem ein Zugang zum Uferweg geschaffen um eine möglichst direkte und sichere Verbindung zu schaffen.

Der östliche Knoten wird für den Fuss- und Veloverkehr attraktiv gestaltet. Zudem werden zusätzliche Spuren geschaffen um den Verkehrsfluss und das Verkehrsmanagement zu optimieren.

Machbarkeit

Die Machbarkeit wird im Rahmen des Vorprojektes nachgewiesen.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	<ul style="list-style-type: none">▪ Agglomerationskernraum<ul style="list-style-type: none">▪ Dichtes Netz, direkte und sichere Verbindungen für Velo-Alltagsverkehr▪ Dichtes und sicheres Fussverkehrsnetz
Bezug zum Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none">▪ Defizite im Fuss- und Veloverkehrsnetz
Bezug zu den Teilstrategien	<ul style="list-style-type: none">▪ TFVV1 «Veloroutennetz weiterentwickeln»▪ TFVV4 «Fusswegnetz optimieren»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	<ul style="list-style-type: none">▪ S502.11 Olten, Bahnhof Nord

Nutzen

WK1	<ul style="list-style-type: none">▪ Lückenschluss und sichere Querungen für den FVV▪ Aufwertung und Sicherheitsgewinne für den Fuss- und Veloverkehr
WK2	<ul style="list-style-type: none">▪ Dichte und durchgängige FVV-Netze stützen eine nachhaltige und verdichtete Siedlungsentwicklung.▪ Aufwertung umliegender Areale und erhöhte Attraktivität von Verdichtungspotenzialen in den betroffenen Gebieten
WK3	<ul style="list-style-type: none">▪ Erhöhung der Sicherheit für den FVV
WK4	<ul style="list-style-type: none">▪ Kein zusätzlicher Bodenverbrauch

Zuständigkeiten

Federführung	Beteiligte Stellen
Kanton Solothurn	Stadt Olten, Gemeinde Trimbach

Realisierung

Planungsstand	Bau- und Finanzreife	
Bisherige Planungsschritte:	Projektierung:	<i>Jahr</i>
<ul style="list-style-type: none">▪ Vorstudie Verkehr	Plangenehmigung/ Baubewilligung:	<i>Jahr</i>

Weitere Planungsschritte:	Finanzierungsplan:	Jahr
▪ Vorprojekt Ende 2025 erstellt	Baubeginn:	Jahr
▪ Bauprojekt	Inbetriebnahme:	Jahr
Planungsstand: <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3	Reifegrad: <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2	

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

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

Flächenbeanspruchung

Abschätzung/quantitative Angabe zur Flächenbeanspruchung, wenn FFF oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen sind

Umweltverträglichkeit

Allfällige Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung (von Bund oder Kantonen) und/oder zwischen der Massnahme und geschützten oder für den Natur-/Heimatschutz wichtigen Gebieten (Bundes- oder Kantonsinventare, identifizierte naturwichtige Gebiete in einer Agglomeration, etc.) sind zu erläutern und darzustellen.

Kosten

Kosten

3'550'000 CHF exkl. MWSt.
Genauigkeit: +/-50%
Stand: 05.2024

Finanzierung

Anteil Bund AP	%	Fr.
Anteil Kanton	%	Fr.
Anteil Region	%	Fr.
Anteil Gemeinde(n)	%	Fr.

Kostenbeiträge Dritter (Private, Firmen, Eisenbahnunternehmen usw.) sind auszuweisen und nicht zu den anrechenbaren Kosten zu zählen.

Sonstiges

Literatur / Grundlegendokumente

-
- > Liste der in elektronischer Form mitgelieferten Dokumente (Vorprojekt, Vorstudie, Machbarkeitsstudie, Umweltverträglichkeitsbericht, usw.).

Quantitative Angaben

> Miteingereichten Geodaten und Sachinformationen über die Massnahmen sowie Excel-Tabellen sind aufzulisten.
Sachinformationen

- Fuss- und Veloverkehr
 - Laufmeter Massnahme FVV

Bemerkungen / Hinweise

- Genauere Kostenschätzung kann im Juli 24 abgegeben werden
- Überarbeitung Jan 2025 notwendig
- Titelbild ergänzen nach Brückewettbewerb

FVV505_PA

A-Horizont

Massnahmenpaket mit pauschalen Bundesbeiträgen

Kategorie: Fuss- und Veloverkehr

Bestandteil früheres AP (siehe Teilmassnahmen unten)

Karte / Abbildung

Konzeption und Zweckmässigkeit

Ausgangslage

Konzeption und Zweckmässigkeit

- | | |
|-----------------------------|--|
| Bezug zum Zukunftsbild | <ul style="list-style-type: none">▪ Agglomerationskernraum / Agglomerationskorridore<ul style="list-style-type: none">▪ Dichtes Netz, direkte und sichere Verbindungen für Velo-Alltagsverkehr▪ Dichtes und sicheres Fussverkehrsnetz▪ Gut zugängliche und ausreichende Veloabstellplätze an Verkehrsdrehscheiben und Publikumsanlagen |
| Bezug zum Handlungsbedarf | <ul style="list-style-type: none">▪ Defizite im Fuss- und Veloverkehrsnetz |
| Bezug zu den Teilstrategien | <ul style="list-style-type: none">▪ TFVV1 «Veloroutennetz weiterentwickeln»▪ TFVV2 «Velovorzugs- bzw. Velovorrangrouten etappiert umsetzen»▪ TFVV4 «Fusswegnetz optimieren»▪ TFVV5 «Zugänglichkeit von Freizeit- und Erholungsräumen sichern» |

Teilmassnahmen				
Nr. AP 5G	Nr. AP 1-4 / ARE-Code	Bezeichnung und Beschrieb	Federführung	Kosten (exkl. MWST)
FVV505.1	FVV408.1 / 2581.4.037	<p>Aarburg, Fuss- und Veloverkehrsnetz Aarburg Nord</p> <p>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.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Planungsstand und nächste Schritte:</i> ▪ <i>Baubeginn:</i> ▪ <i>Länge des Abschnittes in m:</i> 	Gemeinde Aarburg	1'500'000 Stand: 05.2021 Genauigkeit: +/- ... %
FVV505.2	FVV408.2 / 2581.4.038	<p>Buchs, Fuss-/Velobrücke Lochweiher</p> <p>Der Flussraum entlang der Suhre und das Gebiet Lochweiher 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 auch die Verbindung im Gebiet der Lochweiher aufgewertet werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Planungsstand und nächste Schritte:</i> Vorprojekt 2026 ▪ <i>Baubeginn:</i> frühestens 2030 ▪ <i>Quadratmeter Überführung:</i> 40 m² ▪ <i>Länge der Massnahme ausserhalb der Überführung in m:</i> 40 bis 45 	Gemeinde Buchs	500'000 Stand: 05.2024 Genauigkeit: +/- 30 %
FVV505.3	FVV301A / 2581.3.001	<p>Buchs, Optimierung Fuss- und Veloverkehrsnetz</p> <p>Im Gebiet Buchs Nord (Neubuchs) soll im Bereich der Entwicklungsgebiete ein kombinierter Rad- und Fussweg umgesetzt werden. Durch diese Nordtangente entsteht eine Verbindung von Aarau her über das Siedlungsgebiet bis an den Grünraum an der Suhre und weiter ins Buchser Wohnquartier Triesch. Im Zuge dessen ist der Bau einer neuen Fuss- und Radwegbrücke über die Suhre erforderlich. Die etwas weiter südlich bestehende bereits marode Brücke wird im Rahmen der Längsvernetzung der Suhre 2023 abgebrochen.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Planungsstand:</i> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Partielle Vorstudien aus den Jahren 2015 sind vorhanden ▪ <i>Nächste Planungsschritte:</i> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Konkretisierung der Vorstudie ab ca. 2026/2027 ▪ <i>Baubeginn:</i> 2030/2031 ▪ <i>Länge der Massnahme in m:</i> ca. 350 bis 400 	Gemeinde Buchs	1'000'000 Stand: 06.2023 Genauigkeit: +/- 30 %
FVV505.4	FVV408.6 /	Gränichen, Veloführung Querverbindung West (FlaMa)		

2581.4.042	VERAS)	<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>	Total 650'000
		<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 Schrittempo gefahren werden können. ▪ Lückenschluss Gänstelquartier: Das Gänstelquartier ist heute nur durch einen schmalen (1.40 m Breite) Fussgängerweg in Nord-Süd-Richtung durchquerbar. Die sich aktuell im Bau befindliche Überbauung zwischen Maten- und Gänstelstrasse erlaubt es, einen Veloweg in Nord-Süd-Richtung zu integrieren. ▪ <i>Planungsstand und nächste Schritte: Alternative Route prüfen</i> ▪ <i>Jahr Baubeginn: frühestens 2026</i> ▪ <i>Länge der Abschnitte in m:</i> 	Stand: Genauigkeit: +/- 30 %
FVV505.5	-	<p>Hägendorf, Gedeckte Veloabstellplätze bei Bushaltestellen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Für die beiden (innert 100m) Bushaltestellen an der Solothurnerstrasse kann die Gemeinde Hägendorf keine Veloabstellflächen bzw. Parkplätze zur Verfügung stellen. Mit dieser Massnahme könnte dies behoben und zudem der ÖV gefördert werden.</i> ▪ <i>Planungsstand und nächste Schritte: AVT prüft aktuell einen Umbau (Behig) der Bushaltekante Solothurnerstrasse Süd. Die Gemeinde möchte Synergien nutzen und einen gedeckten Velounterstand realisieren. Gespräche betr. notwendigem Landerwerb mit AVT finden noch nicht statt.</i> <p>Hinweis: Abstimmung mit Kanton noch vorzunehmen.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Baubeginn: 2028</i> ▪ <i>Geplant sind ca. 20-30 Velo-Parkplätze</i> ▪ <i>Standort (auf BG-Nr. 1304):</i> 	Gemeinde Hägendorf 500'000 Stand: 04.2024 Genauigkeit: +/- 25 %



FVV505.6	-	Muhen, Fussweg entlang Suhre (inkl. Fussgängerbrücken Buchsweg und Fabrikstrasse)	Gemeinde Muhen	450'000
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Einwohnergemeinde Muhen beabsichtigt in einer ersten Etappe, den Fussweg entlang der Suhre bis zur Brücke Fabrikstrasse weiterzuführen. Später, in weiteren Ausbauetappen soll dieser Fussweg als ein durchgehender Fussweg entlang der Suhre bis an die Gemeindegrenze zu Schöffland ausgebaut werden. <p>Für die Linienführung des Fusswegs wurden insgesamt 4 Varianten geprüft. Für die Realisierung der gewählten Variante (blau) benötigt es auf der Höhe des Buchsweges eine Fussgängerbrücke vom rechten Ufer auf die linke Ufer Seite (Gelände KAPAG). Der Fussweg verläuft dann ca. 170m auf der Parzelle der KAPAG Immobilien AG und soll mit einer weiteren Flussquerung bis zur zukünftigen zweiten Etappe erstellt werden. Diese zweite Fussgängerbrücke wird direkt an die bestehende Fahrzeugbrücke der Fabrikstrasse erstellt.</p>			Stand: 04.2024 Genauigkeit: +/- 20 %	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Planungsstand und nächste Schritte: Vorstudie.</i> Projektierungskosten werden ins Budget 2025+2026 aufgenommen um das Vor-/Bauprojekt auszuarbeiten. ▪ Länge der Massnahme ohne Brücke in Meter: ca. 175m ▪ Quadratmeter der Brücken: Brücke Buchsweg = ca.30 m², Brücke Fabrstrasse= ca. 35 m² ▪ <i>Baubeginn: 2028/2029</i> 				
FVV505.7	-	Neuendorf, Fridaustrosse Radweg zwischen Widenfeldweg und öV-Drehscheibe Egerkingen	Kanton Solothurn	1'056'000 CHF
Erstellung eines 3 Meter breiten Rad- und Gehweges zwischen dem Widenfeldweg und der öV-Drehscheibe Egerkingen			Stand: 01.2023 Genauigkeit: +/- 20 %	



- **Planungsstand und nächste Schritte:** Vorprojekt vorhanden
- **Baubeginn:** 2028/2029
- **Sachinformationen:**
 - Länge in Meter: 1'075

FVV505.8	FVV403 / 2581.4.024	Oberentfelden, Veloverbindung R570 zwischen R64 (FlaMa VERAS)	Kanton Aargau	2'000'000
		<p>Heute besteht eine Netzlücke zwischen der kommunalen Veloroute auf der Industriestrasse in Oberentfelden und der kantonalen Veloroute zwischen Muhen und Suhr. Die Suhrentalstrasse K108 stellt dabei das grösste Hindernis dar. Mit der Realisierung der Südumfahrung wird ein Teil der heutigen Weltimattstrasse aufgehoben, der Anschlusskreisel an der Suhrentalstrasse wird rückgebaut. Eine Infrastruktur für Velofahrende steht somit nicht mehr zur Verfügung. Eine Vielzahl von Varianten für den Lückenschluss wurde untersucht.</p> <p>Als einzig machbare Variante hat sich in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Oberentfelden den Anschluss der Bergstrasse über das Schustergässli-Sagigut-Fliederweg herausgestellt.</p> <p>Es braucht eine Verbesserung der Querungsstelle der Kantonsstrasse (K208). Im Anschluss ist die Verbreiterung, d.h. Neubau der Fussgängerbrücke über die Suhre und eine Verschiebung und Verbreiterung des Fussgängerweges entlang der Suhre erforderlich.</p>	Stand: 05.2024 Genauigkeit: +/- 40 %	
FVV505.9	-	Oftringen, Sonnmatt-SBB Haltestelle Küngoldingen: Rad- und Gehweg	Gemeinde Oftringen	1'200'000
		<p>Von der SBB-Haltestelle Küngoldingen bis zur Bündtenstrasse östlich des Bahntrasses soll eine Rad- und Gehwegverbindung mit einer Gesamt-Länge von ca. 770 m und der Minimal-Breite von 2.5m baulich realisiert werden. Zusätzlich soll diese Rad- und Gehwegverbindung auf einer Länge von ca. 190 m mit der Weissbergstrasse verbunden werden.</p>	Stand: 08.2023 Genauigkeit: +/- 25 %	
		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Planungsstand <ul style="list-style-type: none"> ▪ Kommunaler Gesamtplan Verkehr (KGV), Teilplan Radverkehr, Situation 1:5000, 04.03.2020 ▪ Nächste Planungsschritte: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Vorprojekt (2028) ▪ Baubeginn: 2030 ▪ Länge der Massnahme in m: 960 		

FVV505.10	-	<p>Olten, Aarburgerstrasse</p> <p>Die derzeitige kantonale Radroute des Kantons Aargau endet an der Grenze des Kantons. Diese Radroute soll über die Kantonsgrenze hinaus bis in die Stadt Olten verlängert werden. Diese Maßnahme schafft eine durchgehende, attraktive und sichere Verbindung für den Fuß- und Radverkehr zwischen dem Zentrum von Aarburg und dem Zentrum von Olten. Durch diese Erweiterung ist eine effektive Entflechtung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und des Fuss- und Radverkehrs möglich, was die Verkehrssicherheit und die Attraktivität der Strecke erheblich verbessern würde. Um die Querung der Fussgänger über die Strasse möglichst sicher und attraktiv zu gestalten, werden die Fussgängerstreifen optimiert.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Planungsstand und nächste Schritte:</i> <i>Machbarkeitsstudie vorhanden</i> <i>Vorprojekt bis 2026</i> <i>Bauprojekt bis 2028</i> ▪ <i>Baubeginn: 2029</i> ▪ <i>Länge in Meter: 530</i> ▪ <i>Fussgängerstreifenmarkierung: 3</i> ▪ <i>Fussgängerschutzinsel ohne Strassenraumaufweitung: 1</i> 	Kanton Solothurn	3'000'000 Stand: xx.yyyy Genauigkeit: +/- %
FVV505.11		<p>Olten, Velovorrangroute (Knoten Olten)</p>	Kanton Solothurn	Noch offen
FVV505.12	-	<p>Reiden, Oberdorfstrasse Ost</p> <p>Ausbau des Rad- und Gehwegs entlang der Oberdorfstrasse Ost. Verbesserung der Sicherheit resp. der Gesamtsituation. Die Oberdorfstrasse ist als Gemeindestrasse 1. Klasse eingereiht und dient als Verbindungsstrasse der Dorfteile Reiden bis Reidermoos. Anschliessend führt die Strasse kantonsübergreifend via Schlatt nach Moosersage, Gemeinde Wiliberg, Kanton Aargau und ist gleichzeitig die Hauptverbindungsachse zwischen dem Ruedertal und dem Wiggertal.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Planungsstand</i> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bauprojekt ▪ <i>Nächste Schritte</i> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Finalisierung Ergänzung Bauprojekt (evtl. Erweiterung des Perimeters) ▪ Finalisierung Kostenzusammenstellung ▪ <i>Baubeginn: 2029-2030</i> ▪ <i>Länge der Massnahme in m: 575</i> 	Gemeinde Reiden	675'000 Stand: 05.2024 Genauigkeit: +/- 20 %
FVV505.13	-	<p>Reiden, Neubau Gehweg und Anpassung der Dorfstrasse Reidermoos</p> <p>Neubau des Gehwegs und Anpassung der Dorfstrasse. Verbesserung der Sicherheit resp. der Gesamtsituation. Die Dorfstrasse ist als Gemeindestrasse 1. Klasse eingereiht und dient als Verbindungsstrasse der Dorfteile Reiden bis Reidermoos. Anschliessend führt die Strasse kantonsübergreifend via Schlatt in die Gemeinde Wiliberg, Kanton</p>	Gemeinde Reiden	700'000 Stand: 06.2024 Genauigkeit: +/- 25 %

		<p>Aargau und ist gleichzeitig die Hauptverbindungsachse zwischen dem Ruedertal und dem Wiggertal. <i>Planungsstand</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Vorprojekt ▪ <i>Nächste Schritte</i> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Finalisierung Ergänzung Bauprojekt (evtl. Erweiterung des Perimeters) ▪ Finalisierung Kostenzusammenstellung ▪ <i>Baubeginn: 2030</i> ▪ <i>Länge der Massnahme in m: 675</i> 	
FVV505.14	-	<p>Wikon, Verbesserung Verkehrssicherheit Fussgängerstreifen vis-à-vis Schnöggelmatte</p> <p>Aktuell ist die Sicherheit beim Fussgängerstreifen bei der Schnöggelmatte zu wenig gegeben. Dieser ist aufgrund der nahegelegenen Kurve unübersichtlich und Autofahrer sehen den Fussgängerstreifen erst spät. Es gibt zwei Möglichkeiten:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Erstellung einer Verkehrsinsel vis-à-vis Schnöggelmatte ▪ Verschiebung des Fussgängerstreifens ▪ <i>Planungsstand:</i> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Als kurzfristige Massnahme im neuen Erschliessungs- und Verkehrsrichtplan Siedlung aufgenommen (noch nicht rechtskräftig) ▪ Erstellung einer Verkehrsinsel vis-à-vis Schnöggelmatte: noch keine Planung erfolgt → Plan B ▪ Verschiebung des Fussgängerstreifens: Variantenplan vorhanden → prioritäre Variante ▪ 1 neuer Fussgängerstreifen mit Schutzinsel mit Strassenaufweitung ▪ <i>Nächste Planungsschritte:</i> ▪ <i>Baubeginn: 2028</i> ▪ <i>Länge in Meter:</i> ▪ <i>Fussgängerstreifenmarkierung:</i> 	<p>Gemeinde Wikon</p> <p>100'000</p> <p>Stand: 06.2024</p> <p>Genauigkeit: +/- 30 %</p>
FVV505.15	-	<p>Wikon, Erstellung Querungshilfe für Zufussgehende im Zusammenhang mit neuer Bushaltestelle Industriestrasse</p> <p>Aktuell gibt es keine Bushaltestelle bei der Industriestrasse (Siehe Massnahme Nr. 2). Bei einer Wiedereinführung der Bushaltestelle gibt es mehr Zufussgehende und es braucht eine entsprechende Querungshilfe. Ziel der Querungshilfe ist, dafür zu sorgen, dass Zufussgehende sicher über die Strasse gelangen. Konkret wird mit der Massnahme ein Fussgängerstreifen mit Schutzinsel sowie eine Strassenaufweitung gemacht.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Planungsstand:</i> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Noch keine Planung erfolgt ▪ Als kurzfristige Massnahme im neuen Erschliessungs- und Verkehrsrichtplan Siedlung aufgenommen (noch nicht rechtskräftig) ▪ <i>Baubeginn: 2028</i> 	<p>Gemeinde Wikon</p> <p>100'000</p> <p>Stand: 06.2024</p> <p>Genauigkeit: +/- 30 %</p>

		<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Länge in Meter:</i> ▪ Fussgängerstreifenmarkierung: 			
FVV505.16	-	<p>Wikon, Erstellung Fuss- und Veloweg sowie Ausweichstellen entlang Reiderstrasse</p> <p>Die Reiderstrasse ist relativ schmal. Die Fussgänger / Velofahrende teilen sich den Strassenraum mit dem Bus sowie Autos etc.. Bei Gegenverkehr muss ein Fahrzeug jeweils aufs Land ausweichen. Dadurch entstehen Landschaftsschäden und bei Regen und Schlamm wird die Strasse schmutzig. Für die Schulkinder sind die Ausweichmanöver zudem gefährlich, da kein Fussweg besteht. Aufgrund dessen sollen zum einen ein Fuss- und Veloweg sowie Ausweichstellen erstellt werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Planungsstand: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Gespräche mit Eigentümern geführt ▪ Noch keine Planung erfolgt ▪ Als kurz- bis mittelfristige Massnahme im neuen Erschliessungs- und Verkehrsrichtplan Siedlung aufgenommen (noch nicht rechtskräftig) ▪ Nächste Planungsschritte: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Vorprojekt erarbeiten ▪ <i>Baubeginn: ab 2028</i> ▪ <i>Länge in Meter: ca. 245</i> 	Gemeinde Wikon	90'000	Stand: 06.2024 Genauigkeit: +/- 25 %
FVV505.17	-	<p>Wikon, Neuer Fussweg Adelboden zur Verbesserung der Schulwegsicherheit</p> <p>Aktuell gibt es zwischen dem Quartier Halde und Heimatweg keine Fusswegverbindung via Adelboden. Die Kinder müssen zur Hauptstrasse und von dort aus zur Schule laufen. Dies bedeutet zum einen, einen längeren Weg, wodurch für die jüngeren Kinder ein Schulbus angeboten werden muss, da der Weg heute zu lang und somit nicht zumutbar ist. Zum anderen wäre ein Fussweg fernab der Hauptstrasse auch aus Sicherheitsgründen für die jüngeren Kinder früher zumutbar. Aber auch für die älteren Schulkinder wäre ein Schulweg abseits der Hauptstrasse sicherlich zu bevorzugen. Ziel des Fussweges ist einen sicheren Schulweg für die Kinder vom Haldequartier zu schaffen.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Planungsstand: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Noch keine Planung erfolgt ▪ Als mittelfristige Massnahme im neuen Erschliessungs- und Verkehrsrichtplan Siedlung aufgenommen (noch nicht rechtskräftig) ▪ <i>Baubeginn: ab 2028</i> ▪ <i>Länge in Meter: ca. 400</i> 	Gemeinde Wikon	65'000	Stand: 06.2024 Genauigkeit: +/- 25 %
FVV505.18	-	<p>Zofingen, Neue Fuss- und Veloverbindung entlang Dorfbach, Ackerstrasse, Seilereie und Bethge</p> <p>Im Grenzbereich Zofingen/Oftringen fehlt eine attraktive Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr. Es wird ein strassenabgewandter, freigeführter Fuss- und Veloweg realisiert. Dieser verläuft teilweise entlang dem Dorfbach</p>	Stadt Zofingen	400'000	Stand: 07.2023 Genauigkeit:

(Grenzbach) und ist sowohl für die Alltags- als auch für die Freizeitnutzung vorgesehen. Ausserdem kompensiert die neue Verbindung abschnittsweise das fehlende Trottoir längs der Mühlethalstrasse K315.

+/- 30 %

- *Nächste Planungsschritte:*
 - Linienführung bereinigen (Koordination mit Oftringen)
 - Planungsstudie
- *Baubeginn: 2028*
- *Länge der Massnahme in m: 1'080*

Nutzen

- WK1 ▪ Mit neuen Verbindungen und der Behebung von Schwachstellen wird die Vernetzung für den FVV verbessert und die Attraktivität entsprechend gesteigert. Die Qualität des Gesamtverkehrssystems profitiert davon.
- WK2 ▪ Dichte und durchgängige 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 FVV -Netzes werden die subjektive und objektive Sicherheit erhöht.
- WK4 ▪ Die Verbesserung des Netzes und der Attraktivität des FVV hat indirekte positive Auswirkungen auf die Luft- und Lärmemissionen.

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

-

Quantitative Angaben

> *Sachinformationen gemäss RPAV, Anhang 4 (siehe auch oben)*

Bemerkungen / Hinweise

- --

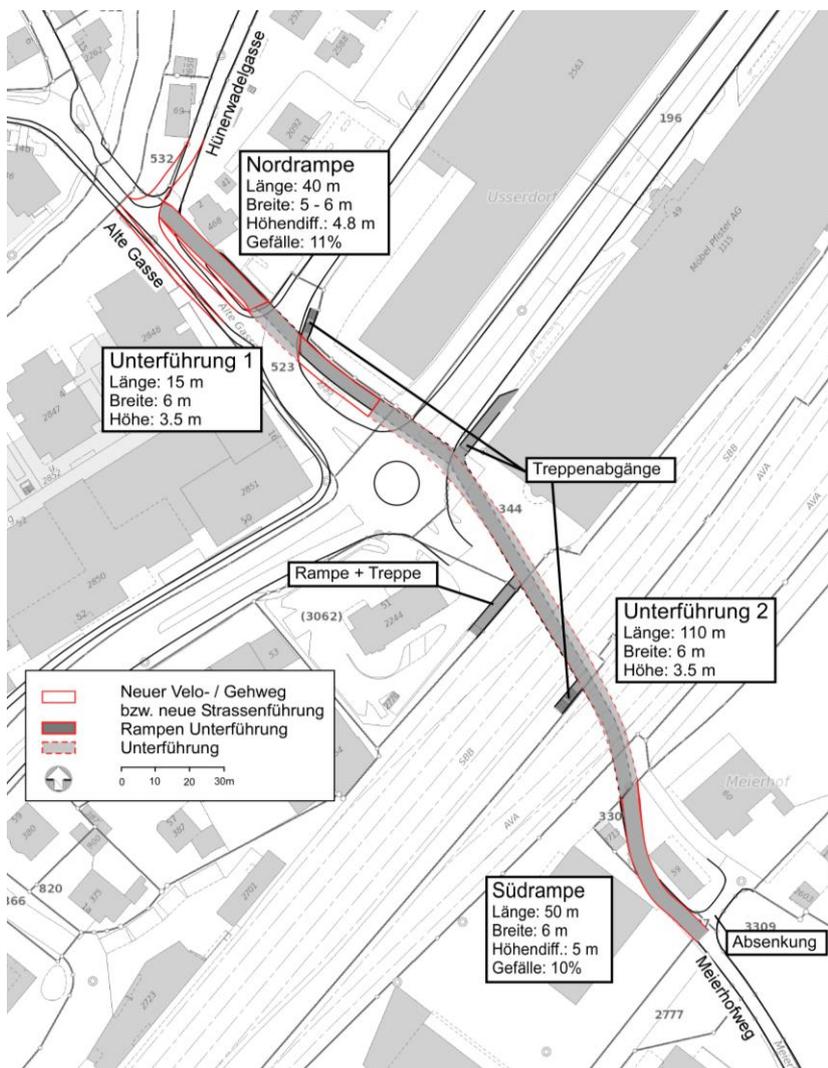
FVV 506

B-Horizont

Suhr, Veloführung Unterführung Möbel Pfister

Kategorie: Fuss- und Veloverkehr

<input checked="" 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	-	-
<input checked="" type="checkbox"/> 4. Generation: Nr. FVV407	2581.4.036	B



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 Fuss- und Veloverkehrsnetz der Gemeinde und der Region. Die Unterführung unterquert auf einer Länge von ca. 140 m sowohl das Bahntrasse und die Bernstrasse Ost. Das gesamte Bauwerk erstreckt sich über eine Länge von etwa 230 m und hat einen Regelquerschnitt von 4 m Breite und rund 2.40 m lichte Höhe. Es verfügt über sechs Zugänge (davon vier Rampen) und bietet unter anderem auch einen direkten Zugang zum Mittelperron des Bahnhofs Suhr. Die Unterführung ist Teil der kantonalen Veloroute zwischen Aarau und Gränichen. Zudem mündet die kantonale Veloroute von Lenzburg/Hunzenschwil ebenfalls in die Unterführung.

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

Die Ziele lauten wie folgt:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr in der Unterführung
- Aufwertung der Personenunterführung für ein höheres subjektives Sicherheitsempfinden
- Steigerung der Attraktivität der Unterführung für den Fuss- und Veloverkehr (weniger Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmenden)
- Potenziell Erhöhung des 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.

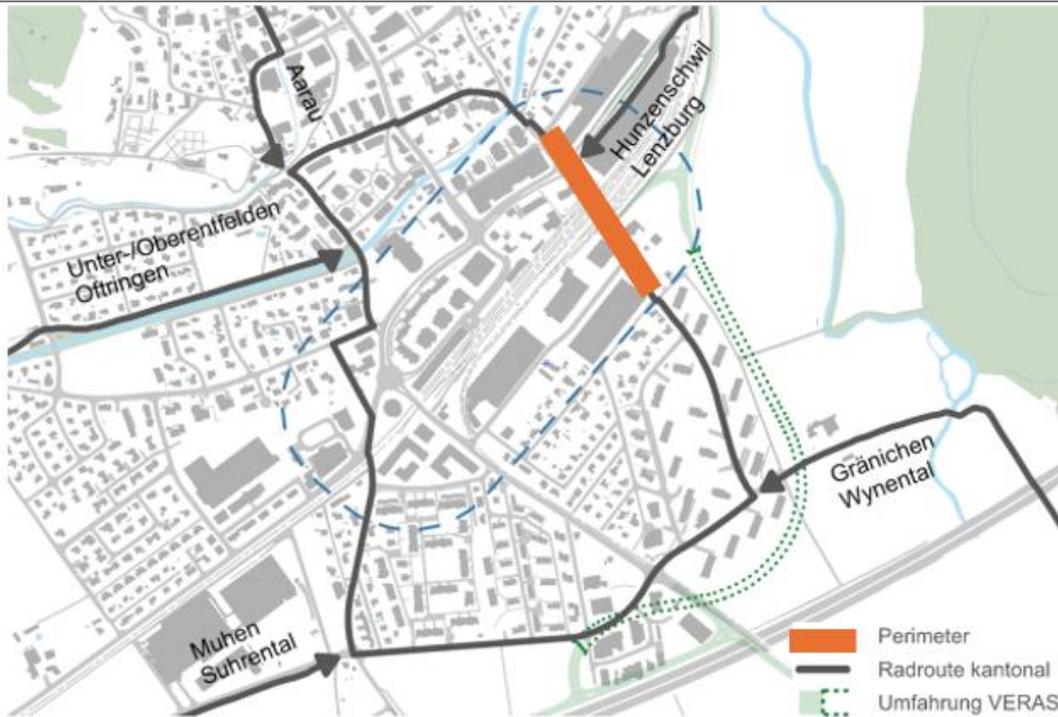
Die Nordrampe wird von heute ca. 20 m auf ca. 40 m verlängert, dazu muss der Anschluss der Hünerwadelgasse Richtung Norden verschoben werden. Das Gefälle der neuen Nordrampe beträgt 11 %. In der nächsten Projektphase ist eine Abwägung zwischen lichter Höhe der Unterführung und der Rampenneigung erforderlich.

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	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Agglomerationskorridore ▪ Dichtes Netz, direkte und sichere Verbindungen für Velo-Alltagsverkehr ▪ Dichtes und sicheres Fussverkehrsnetz
Bezug zum Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Defizite im Fuss- und Veloverkehrsnetz
Bezug zu den Teilstrategien	<ul style="list-style-type: none"> ▪ TFVV1 «Veloroutennetz weiterentwickeln» ▪ TFVV4 «Fusswegnetz optimieren»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ S502.15 Suhr, Bahnhof Süd ▪ S505.6 Suhr, Zentrumsentwicklung

Nutzen

WK1	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 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	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 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	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erhöhter Sicherheitsstandard auf den betroffenen Abschnitten
WK4	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Beitrag zur generellen Verkehrsverlagerung vom MIV auf LV bei gleichzeitig kleinem zusätzlichem Bodenverbrauch. Somit weniger Lärm- und Schadstoffemissionen.

Zuständigkeiten

Federführung

ATB, Kanton Aargau

Beteiligte Stellen

Gemeinde Suhr

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

- Vorstudie

Weitere Planungsschritte:

- Vorprojekte, Bauprojekte, ev. Wettbewerb

Planungsstand: 1 2 3

Bau- und Finanzreife

Projektierung: ca. 2026

Plangenehmigung/Baubewilligung: ca. 2030

Finanzierungsplan: ca. 2030

Baubeginn: ca. 2033

Inbetriebnahme: ca. 2035

Reifegrad: 1 2

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

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

Flächenbeanspruchung

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

17 Mio. CHF exkl. MWSt.

Genauigkeit: +/-40%

Stand: *Monat und Jahr*

Finanzierung

Kostenschlüssel gemäss Strassengesetz

Kostenbeiträge Dritter (Private, Firmen, Eisenbahnunternehmen usw.) sind auszuweisen und nicht zu den anrechenbaren Kosten zu zählen.

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
- Veloquerung Suhr – Korridorstudie, ewp, 23.06.2023

> *Liste der in elektronischer Form mitgelieferten Dokumente (Vorprojekt, Vorstudie, Machbarkeitsstudie, Umweltverträglichkeitsbericht, usw.).*

Quantitative Angaben

▪ Unterführung:	900 m ²
▪ Rampenanlage:	660 m ²
▪ Laufmeter Strasse:	80 m
▪ Laufmeter Gehweg:	80 m
▪ Treppenanlagen:	4 Stk.
▪ Landerwerb innerorts:	380 m ²

Bemerkungen / Hinweise

- Der Aufgabenfokus der Machbarkeitsstudie liegt in der Ermittlung des Verbesserungspotentials der kantonalen Veloroute R763. Sie soll aufzeigen, welches die Bestlösung für eine niveaufreie Querung der Bahnanlagen sowie der K235 ist. Dabei wird der Fächer für mögliche Lösungen neu aufgemacht, sprich Überführungen sollen ebenfalls geprüft werden. Aufgrund angrenzender Drittplanungen muss die Linienführung verifiziert werden, um die grösstmögliche Interaktion mit den Betroffenen zu erzielen.
 - Die Inbetriebnahme von VERAS ist auf ca. Ende 2032 geplant. Die Realisierung der neuen Querung sollte aus baulichen sowie betrieblichen Gründen erst danach beginnen, sprich frühestens ab 2033. Die Notwendigkeit der Verschiebung des Vorhabens in die 6. Generation kann zum heutigen Zeitpunkt nicht ausgeschlossen werden.
-

FVV507_PA

B-Horizont

Massnahmenpaket mit pauschalen Bundesbeiträgen

Kategorie: Fuss- und Veloverkehr

Bestandteil früheres AP (siehe Teilmassnahmen unten)

Karte / Abbildung

Konzeption und Zweckmässigkeit

Ausgangslage

Konzeption und Zweckmässigkeit

- | | |
|-----------------------------|---|
| Bezug zum Zukunftsbild | <ul style="list-style-type: none">▪ Agglomerationskernraum / Agglomerationskorridore▪ Dichtes Netz, direkte und sichere Verbindungen für Velo-Alltagsverkehr▪ Dichtes und sicheres Fussverkehrsnetz |
| Bezug zum Handlungsbedarf | <ul style="list-style-type: none">▪ Defizite im Fuss- und Veloverkehrsnetz |
| Bezug zu den Teilstrategien | <ul style="list-style-type: none">▪ TFVV1 «Veloroutennetz weiterentwickeln»▪ TFVV4 «Fusswegnetz optimieren» |

Teilmassnahmen				
Nr. AP 5G	Nr. AP 1-4 / ARE-Code	Bezeichnung und Beschrieb	Federführung	Kosten (exkl. MWST)
FVV507.1	-	<p>Reiden, Sonnenkreisel (exkl.) – Einmündung Industriestrasse (exkl.), Radverkehrsanlagen</p> <p>Erstellung einer Radverkehrsanlage zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Veloverkehr zwischen dem Sonnenkreisel und der Einmündung Industriestrasse.</p> <p>(BP Nr. 87)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Planungsstand und nächste Schritte</i> ▪ <i>Erarbeitung Vorprojekt</i> ▪ <i>Baubeginn: ab 2032</i> <p>Länge der Massnahme in m: 260m</p>	Kanton LU	<p>2'900'000</p> <p>Stand: xx.yyyy</p> <p>Genauigkeit: +/- %</p>
FVV507.2	-	<p>Reiden, Langnau – Richenthal, Rad- und Gehweg</p> <p>Erstellung eines Rad- und Gehwegs zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr zwischen Langnau und Richenthal.</p> <p>(BP Nr. 167)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Planungsstand und nächste Schritte</i> ▪ <i>Projekt noch nicht gestartet</i> ▪ <i>Planungsstart ab 2030 vorgesehen</i> ▪ <i>Baubeginn: ab 2034</i> ▪ <i>Länge der Massnahme in m: 2'000</i> 	Kanton LU	<p>5'000'000</p> <p>Stand: 11.2022</p> <p>Genauigkeit: +/- 50%</p>
FVV507.3	-	<p>Schönenwerd, Fuss- und Veloverbindung ab Oltnerstrasse in den Bally Park über die SBB-Doppelspur</p> <p>Die Passerelle über die SBB-Gleisanlage (mit Liftanlage auf Parz. 1709) dient als Fuss- und Velowegverbindung ab Oltnerstrasse in den Bally-Park. Diese Passerelle soll den südlichen Dorfteil mit dem Bally Park verbinden und gleichzeitig auch als Abzweigung «Bally Park» der kantonalen Radwegverbindung Olten – Aarau dienen.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Planungsstand:</i> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Gestaltungspläne mit Auflagen zur Anbindung des Langsamverkehrs</i> ▪ <i>Vorstudie</i> ▪ <i>Nächste Planungsschritte:</i> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Vorprojekt 2027</i> ▪ <i>Baubeginn: 2032</i> ▪ <i>Quadratmeter Überführung: 100</i> ▪ <i>Länge der Massnahme in m ausserhalb der Überführung: 50 m</i> 	Gemeinde Schönenwerd	<p>1'000'000</p> <p>Stand: 06.2023</p> <p>Genauigkeit: +/- 30 %</p>

FVV507.4	-	Wikon, Ergänzung Trottoir Dorfstrasse Aktuell gibt es nur im unteren Bereich der Dorfstrasse ein Trottoir. Auf dem oberen Abschnitt der Dorfstrasse müssen Fussgänger am Strassenrand entlanglaufen. Ziel der Ergänzung des Trottoirs ist, die Qualität für Fussgänger der Dorfstrasse zu verbessern. Auch die Verkehrssicherheit wird dadurch verbessert. Dadurch wird auch die Schulwegsicherheit der Kinder aus diesen Quartieren erhöht. <ul style="list-style-type: none">▪ Planungsstand:<ul style="list-style-type: none">▪ Noch keine Planung erfolgt▪ Als kurzfristige Massnahme im neuen Erschliessungs- und Verkehrsrichtplan Siedlung aufgenommen (noch nicht rechtskräftig)▪ <i>Baubeginn: 2032</i>▪ <i>Länge des neuen Trottoirs in Meter: 75</i>	Gemeinde Wikon	30'000 Stand: 06.2024 Genauigkeit: +/- 50 %
----------	---	--	-------------------	---

Nutzen

- WK1 ▪ Mit neuen Verbindungen und der Behebung von Schwachstellen wird die Vernetzung für den FVV verbessert und die Attraktivität entsprechend gesteigert. Die Qualität des Gesamtverkehrssystems profitiert davon.
- WK2 ▪ Dichte und durchgängige 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 FVV -Netzes werden die subjektive und objektive Sicherheit erhöht.
- WK4 ▪ Die Verbesserung des Netzes und der Attraktivität des FVV hat indirekte positive Auswirkungen auf die Luft- und Lärmemissionen.
-

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

-

Quantitative Angaben

> *Sachinformationen gemäss RPAV, Anhang 4 (siehe auch oben)*

Bemerkungen / Hinweise

- --
-

FVV508

C-Horizont

Velovorzugsroute Lenzburg - Aarau - Olten: Kantonsgrenze SO/AG - Lenzburg

Kategorie: Fuss- und Veloverkehr

<input checked="" 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	-	-
<input checked="" type="checkbox"/> 4. Generation: Nr. FVV406 (Teil)		

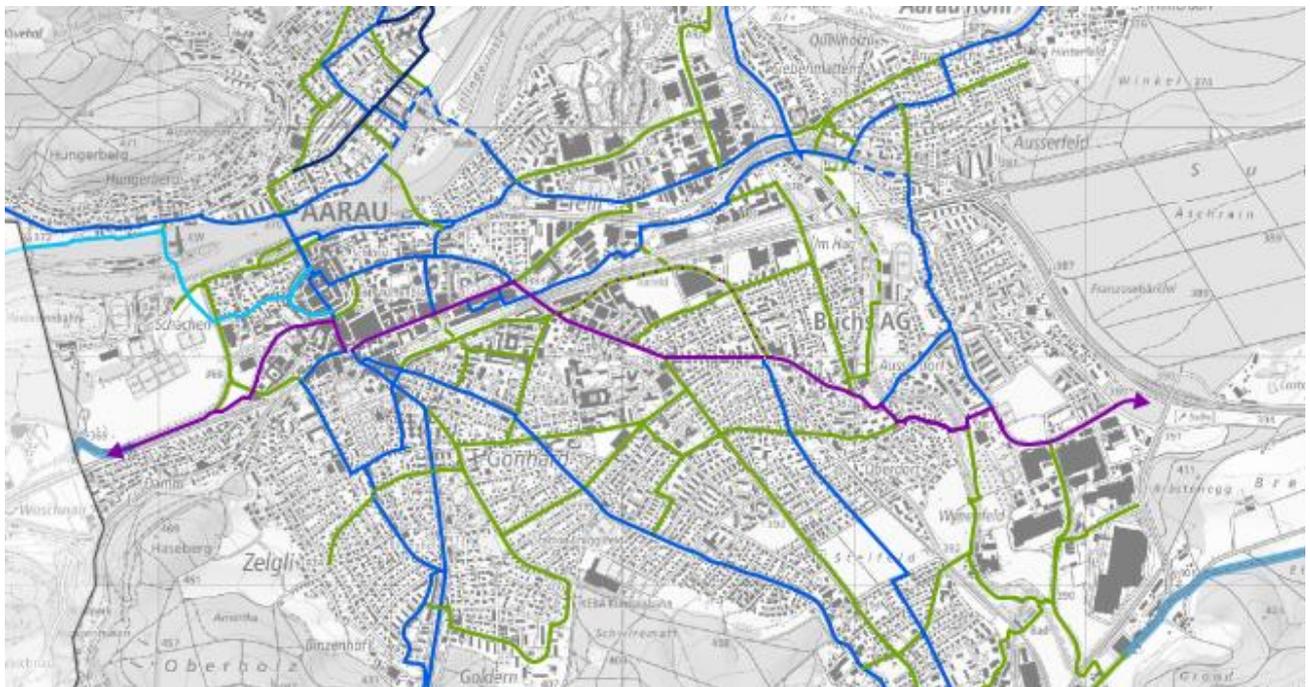
Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Im AareLand soll in den potenzialstarken Korridoren ein Netz mit Velovorzugsrouten entstehen. Der Kanton Aargau hat für den Raum Lenzburg-Aarau-(Olten) ein hohes Potenzial für Velovorzugsrouten festgestellt (Potenzialabschätzung Velovorzugsrouten Kt. Aargau, BVU AG, 24. März 2016). Dieses Massnahmenblatt behandelt die Velovorzugsroute zwischen Lenzburg und Olten.

Ein Vorgehen in zwei Etappen (Olten-Aarau und Aarau Lenzburg) in Planung und Realisierung ist vorgesehen.

Die Linienführung und Machbarkeit werden in den nächsten Schritten konkretisiert.



— Mögliche Velovorzugsroute

Beschrieb der Massnahme

Mit der Massnahme ist die Umsetzung der Velovorzugsroute zwischen Lenzburg und Olten angedacht. Somit wird eine lange zusammenhängende kantonsübergreifende Velovorzugsroute entstehen. Auf verschiedenen Abschnitten entlang des Korridors sind Infrastrukturmassnahmen vorgesehen, um die Standards der Velovorzugsroute erreichen zu können.

Konkrete Massnahmen müssen noch erarbeitet werden.

Machbarkeit

Liegt noch nicht vor

Zweckmässigkeit

- | | |
|--|--|
| Bezug zum Zukunftsbild | ▪ Agglomerationskernraum / Agglomerationskorridore
▪ Dichtes Netz, direkte und sichere Verbindungen für Velo-Alltagsverkehr |
| Bezug zum Handlungsbedarf | ▪ Defizite im Veloverkehrsnetz |
| Bezug zu den Teilstrategien | ▪ TFVV1 «Veloroutennetz weiterentwickeln»
▪ TFVV2 «Velovorzugs- bzw. Velovorrangrouten etappiert umsetzen» |
| Bezug zu anderen Massnahmen
(fachlich / zeitlich) | ▪ -- |

Nutzen

- WK1 ▪ Mit der Velovorzugsroute werden Schwachstellen behoben und eine direkte Verbindung geschaffen. Die Vernetzung für den Veloverkehr wird verbessert und die Attraktivität entsprechend gesteigert. Die Qualität des Gesamtverkehrssystems profitiert davon.
- WK2 ▪ Die erhöhte Sicherheit der Strecke senkt den Anteil des MIV und erhöht dadurch die Qualität des öffentlichen Raumes.
- WK3 ▪ Die Realisierung einer Ergänzungsstrecke für den Veloverkehr, sowie deutlich markierte Zeichen entlang des Weges, führen zu mehr Sicherheit für die Velofahrenden.
- WK4 ▪ Durch die direkte Verbindung der Zentren (Olten) - Aarau und Lenzburg wird der Modalsplit verbessert und es besteht ein grösserer Anreiz, das Velo zu benutzen.

Zuständigkeiten

Federführung

Kanton Aargau

Beteiligte Stellen

Kanton Solothurn, Gemeinden

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

- Richtplan Kanton Aargau in Vororientierung
- Velonetzplan Kanton Solothurn (Entwurf)

Weitere Planungsschritte:

- Korridorstudie
- Machbarkeit

Bau- und Finanzreife

Projektierung:

Plangenehmigung/ Baubewilligung:

Finanzierungsplan:

Baubeginn:

ab 2036

Inbetriebnahme:

Reifegrad: 1 2

Planungsstand: 1 2 3

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

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

Flächenbeanspruchung

Abschätzung/quantitative Angabe zur Flächenbeanspruchung, wenn FFF oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen sind

Umweltverträglichkeit

Allfällige Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung (von Bund oder Kantonen) und/oder zwischen der Massnahme und geschützten oder für den Natur-/Heimatschutz wichtigen Gebieten (Bundes- oder Kantonsinventare, identifizierte naturwichtige Gebiete in einer Agglomeration, etc.) sind zu erläutern und darzustellen. Mögliche Lösungen sind aufzuzeigen. Für Massnahmen, welche näher als 50 Meter an ein Schutzgebiet heranreichen werden diesbezügliche Aussagen empfohlen.

Kosten

Kosten

Noch offen CHF exkl. MWSt.
Genauigkeit: +/- %
Stand: (Monat und Jahr)

Finanzierung

Anteil Bund AP	%	Fr.
Anteil Kanton	%	Fr.
Anteil Region	%	Fr.
Anteil Gemeinde(n)	%	Fr.

Kostenbeiträge Dritter (Private, Firmen, Eisenbahnunternehmen usw.) sind auszuweisen und nicht zu den anrechenbaren Kosten zu zählen.

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Kanton Aargau, Potenzialabschätzung Velovorzugsrouten, 2016

> Liste der in elektronischer Form mitgelieferten Dokumente (Vorprojekt, Vorstudie, Machbarkeitsstudie, Umweltverträglichkeitsbericht, usw.).

Quantitative Angaben

Bemerkungen / Hinweise

- --