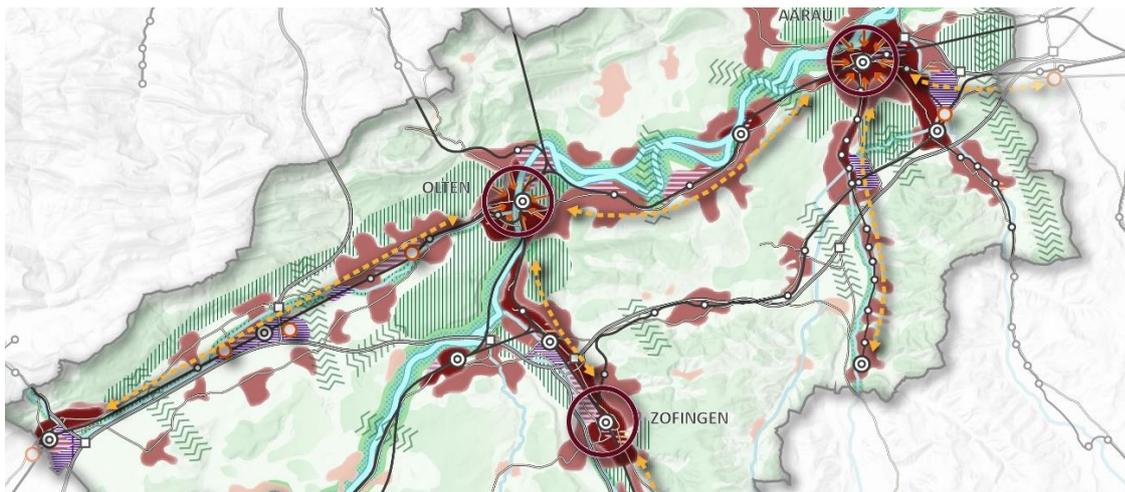


Kanton Aargau / Kanton Solothurn / Kanton Luzern

Agglomerationsprogramm AareLand 5. Generation

Hauptbericht – Fassung für die Vernehmlassung vom 09.09. – 01.11.2024



Impressum

Agglomerationsprogramm AareLand

5. Generation

Hauptbericht – Fassung für die Vernehmlassung vom 09.09. – 01.11.2024

AP5_AareLand_Hauptbericht_August_24_V2.docx

Auftraggeber

Kanton Aargau / Kanton Solothurn / Kanton Luzern

Inhalt

Zusammenfassung	5
1. Einleitung	6
1.1. Anlass	6
1.2. Bedeutung des Agglomerationsprogramms	6
1.3. Methodischer Aufbau des Agglomerationsprogramms	7
1.4. Perimeter	8
1.5. Organisation und Prozess	9
2. Umsetzungsstand AP AareLand	13
2.1. Prozesse und Instrumente für die Umsetzung	13
2.2. Konzeptionelle Bausteine	14
2.3. Massnahmen	15
3. Situations- und Trendanalyse	23
3.1. Siedlung	23
3.2. Landschaft und Umwelt	40
3.3. Gesamtverkehr	53
3.4. Öffentlicher Verkehr	56
3.5. Strassenverkehr	60
3.6. Veloverkehr	69
3.7. Fussverkehr	77
3.8. Mobilitätsmanagement und Parkierung	79
3.9. Verkehrssicherheit	82
4. Zukunftsbild AareLand 2040	85
4.1. Genese und Anpassungen gegenüber dem AP4	85
4.2. Kernbotschaften	85
4.3. Strukturierende räumliche Elemente	87
4.4. Entwicklungsziele pro Raumtyp	89
4.5. Zielsetzungen 2040 zu den MOCA-Indikatoren	95
5. Handlungsbedarf	97

5.1.	Einführung und Überblick	97
5.2.	Agglomerationskernraum	99
5.3.	Agglomerationskorridore	101
5.4.	Ländlicher Agglomerationsraum	104
6.	Teilstrategien	106
6.1.	Einleitung	106
6.2.	Siedlung	108
6.3.	Landschaft und Freiraum	115
6.4.	Öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität	120
6.5.	Strassennetz und Verkehrsmanagement	126
6.6.	Lupen GVP Oensingen und VERAS	133
6.7.	Fuss- und Veloverkehr	144
6.8.	Mobilitätsmanagement und Parkierung	149
6.9.	Verkehrssicherheit	154
6.10.	Güterverkehr und Logistik	158
6.11.	Fazit: Gesamtverkehrliche Zusammenhänge der Teilstrategien Verkehr	168
7.	Massnahmen	171
7.1.	Herleitung	171
7.2.	Siedlung	171
7.3.	Landschaft und Freiraum	175
7.4.	Öffentlicher Verkehr	177
7.5.	Strasse	180
7.6.	Fuss- und Veloverkehr	185
7.7.	Übersicht Kosten	189
Annex		190
A1.	Gemeinden im Perimeter	190
A2.	Übersetzungstabelle Raumtypenzuordnung	192
A3.	Karten Handlungsbedarf	195

Zusammenfassung

Folgt nach der Vernehmlassung

1. Einleitung

1.1. Anlass

Mit dem Programm Agglomerationsverkehr (PAV) beteiligt sich der Bund seit dem Jahr 2008 finanziell an infrastrukturellen Verkehrsmassnahmen von Städten und Agglomerationen. Von Bundesbeiträgen profitieren Agglomerationen, die mit ihren Agglomerationsprogrammen (AP) die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung wirkungsvoll aufeinander abstimmen. Die Mittel des 2008 in Kraft getretenen zeitlich befristeten Infrastrukturfonds wurden inzwischen zugeteilt.

Um die Finanzierung langfristig zu sichern, haben Bundesrat und Parlament beschlossen, analog zum Bahnbereich auch für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr einen Fonds zu schaffen. Das stärkt die Verlässlichkeit für Planung und Realisierung. Volk und Stände haben im Jahr 2017 den Bundesbeschluss zur Schaffung eines Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) angenommen. Der NAF wurde auf Anfang 2018 in Kraft gesetzt und hat den Infrastrukturfonds abgelöst. Mit dem NAF wird sichergestellt, dass das Verkehrsnetz in der ganzen Schweiz verbessert werden kann. Mit der Zustimmung zum NAF-Beschluss wurde in der Verfassung ein neuer, unbefristeter Fonds verankert. Dieser schafft die Grundlage, damit der Bund auch in Zukunft die nötigen Beiträge an Projekte des Agglomerationsverkehrs leisten kann (Strasse, Bus, Tram, Fuss- und Veloverkehr).

Mit dem Agglomerationsprogramm der 5. Generation stellt sich die Agglomeration AareLand ihren siedlungs- und verkehrspolitischen Herausforderungen. Diese 5. Generation versteht sich als Aktualisierung und Weiterentwicklung der vier bereits beim Bund eingereichten Agglomerationsprogramm-Generationen.

1.2. Bedeutung des Agglomerationsprogramms

Das AareLand ist der siebtgrösste Lebens- und Wirtschaftsraum der Schweiz. Verkehrlich ist es durch seine Lage als Verkehrsknotenpunkt zwischen der West-Ost- und Nord-Süd-Achse geprägt. Hier überlagern sich sowohl bahn- als auch strassenseitig der regionale und der nationale Verkehr. Vor diesem Hintergrund, sowie aufgrund der steigenden individuellen Mobilitätsbedürfnisse, kann in diesem Raum die künftige Mobilität nur mit einer zweckmässigen Kombination aller Verkehrsmittel (öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr, Fuss- und Veloverkehr) und einer optimalen Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung verträglich abgewickelt werden. Damit dies erreicht werden kann, ist eine überkommunale, integrierte Planung in den Bereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr nötig. Im AareLand wird dafür das Instrument des Agglomerationsprogramms verwendet. Klares Ziel des AP der 5. Generation ist es

auch künftig, das AareLand als «Raum ohne Grenzen» zu denken und die Regionen und Gemeinden gegenüber den früheren Generationen stärker einzubeziehen.

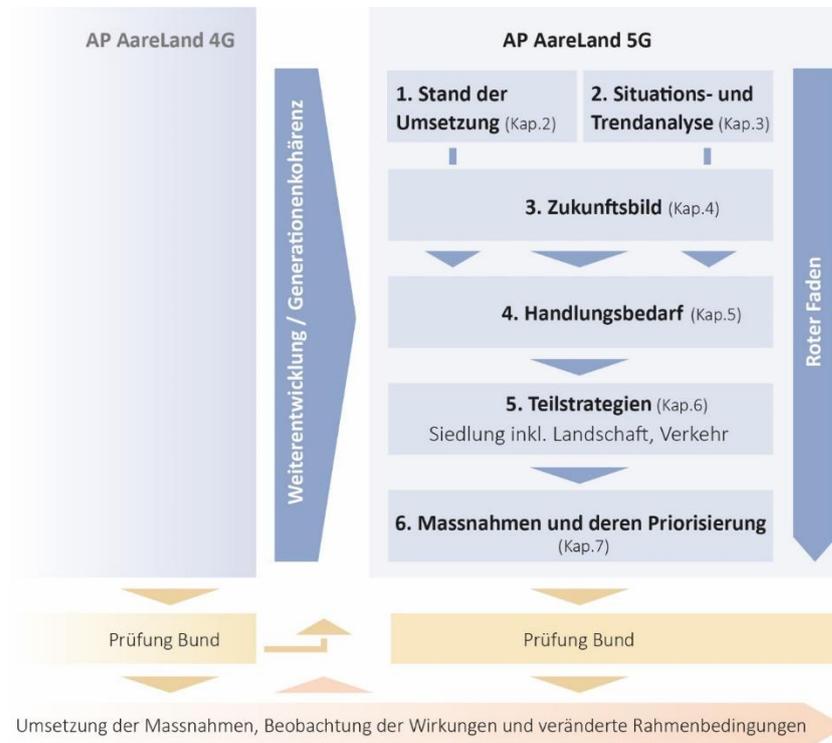
1.3. Methodischer Aufbau des Agglomerationsprogramms

Der methodische Aufbau des Agglomerationsprogramms orientiert sich an den «Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr» (RPAV) des ARE. Das AP AareLand der 5. Generation baut auf den vier bisher beim Bund eingereichten Agglomerationsprogramm-Generationen auf und entwickelt die Inhalte weiter. Die verschiedenen Bausteine des Agglomerationsprogramms sind kohärent aufeinander aufgebaut und mit einem «roten Faden» verbunden.

Ausgangspunkt für das Agglomerationsprogramm stellen der Umsetzungsstand der Massnahmen der früheren Generationen sowie die Situations- und Trendanalyse dar. Aus dem Vergleich von Situations-/Trendanalyse und dem Zukunftsbild werden der Handlungsbedarf, die Teilstrategien sowie die Massnahmen abgeleitet. Entsprechend ihrer Wirksamkeit und ihres Planungsstandes werden Letztere priorisiert. Während des Erarbeitungsprozesses finden zwischen den verschiedenen «Bausteinen» des Agglomerationsprogramms verschiedene Rückkopplungen und Iterationen statt.

Der methodische Aufbau des AP AareLand der 5. Generation widerspiegelt sich in der Struktur des vorliegenden Hauptberichts. Die detaillierten Beschreibungen der Massnahmen befinden sich im separaten Dokument mit den Massnahmenblättern.

Abbildung 1: Bausteine des AP AareLand der 5. Generation

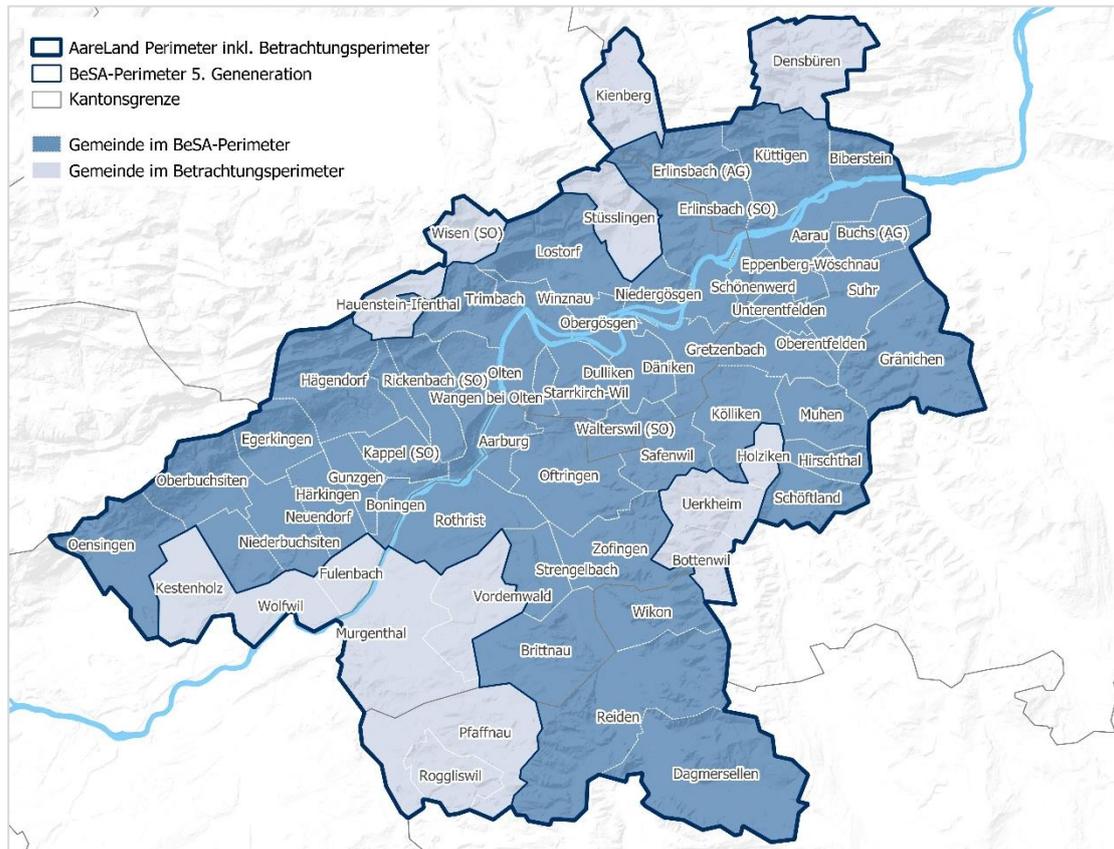


Grafik INFRAS. Quelle: In Anlehnung an RPAV (ARE)

1.4. Perimeter

Der Perimeter «AareLand» umfasst seit dem 1. Januar 2021 64 Gemeinden. Dieser Perimeter ist weiter gefasst als der Agglomerationsperimeter nach der Definition des Bundesamts für Statistik (BFS). Deshalb wurde in den ersten vier Generationen zwischen einem beitragsberechtigten Bearbeitungsperimeter und einem weiter gefassten Betrachtungsperimeter unterschieden. Dies wird weiterhin so beibehalten. In der 5. Generation befinden sich 49 Gemeinden im Bearbeitungs- und weitere 15 Gemeinden im Betrachtungsperimeter. Auf Grundlage der neuen Definition der Agglomerationen des BFS wurde der Perimeter der beitragsberechtigten Städte und Agglomerationen (Anhang 4 MinVV) im AareLand neu um die Gemeinden Dagmersellen (LU), Kölliken (AG), Oensingen (SO), Reiden, (LU), Safenwil (AG), Walterswil (SO) erweitert (siehe auch Liste der Gemeinden im Anhang A1).

Abbildung 2: Perimeter AP AareLand der 5. Generation



1.5. Organisation und Prozess

1.5.1. Trägerschaft

Die Trägerschaft für das Agglomerationsprogramm AareLand liegt bei den Kantonen Aargau, Solothurn und Luzern. Der bestehende Trägerschaftsvertrag vom 22. November 2010 zwischen den Kantonen Aargau und Solothurn wurde auf den Kanton Luzern ausgedehnt und von den drei zuständigen Regierungsräten am 29. September 2022 unterzeichnet.

1.5.2. Organisation

Für die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms wird eine kantonsübergreifende, breit abgestützte Projektorganisation eingesetzt, in der auch der Verein AareLand einbezogen ist. Mitglieder dieses Vereins sind die drei Regionalorganisationen (aarau regio, Olten-Gösgen-Gäu (OGG) und zofingenregio) sowie die Kantone Aargau und Solothurn.

- Die Projektaufsicht über das Agglomerationsprogramm wird von der «Politischen Steuerung» (PST) wahrgenommen. Diese besteht aus den zuständigen Regierungsräten der Kantone Aargau, Solothurn und Luzern sowie aus den Präsidenten der Regionalorganisationen.
- Für die inhaltliche Erarbeitung sind die Projektleitung und die «Fachliche Steuerung» (FST) zuständig. Letztere ist aus LeiterInnen und VertreterInnen der zuständigen kantonalen Abteilungen und Ämter sowie aus den GeschäftsführerInnen bzw. Regionalplaner:innen der Regionalorganisationen zusammengesetzt. Die Projektleitung stellt die Zusammenarbeit mit den Regionen und Gemeinden sicher.

Abbildung 3: Organigramm des AP AareLand der 5. Generation



1.5.3. Prozess

Kommunikation

Die Kommunikation im Rahmen des Agglomerationsprogramms AareLand erfolgt durch die folgenden Kanäle:

- **Sitzungen/Informationsveranstaltungen:** Im Rahmen der AareLandsGemeinde wird über den Stand der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms regelmässig informiert.

- **Homepage:** Auf der Homepage des AareLand (www.aareland.ch) wird unter der Rubrik «Agglomerationsprogramm AareLand 5. Generation» der Stand des Projekts jeweils bei wesentlichen Neuerungen nachgeführt. Auf den Internetseiten der Kantone Aargau (www.ag.ch/ag-gloprogramm), Solothurn (AareLand - Amt für Raumplanung - Kanton Solothurn) und Luzern (<https://agglomerationsprogramm.lu.ch/aareland>) sind ebenfalls die aktuellen Informationen und Unterlagen zum AP zu finden.
- **Newsletter und Medienmitteilungen:** Bei grösseren Meilensteinen (Veranstaltungen für die Gemeinden, Start Vernehmlassung usw.) werden Newsletter des Vereins AareLand und Medienmitteilungen verfasst.

Partizipation

In der Erarbeitungszeit des AP AareLand der 5. Generation kam dem Einbezug der Gemeinden grosse Bedeutung zu. Dieser fand in verschiedenen Formen statt:

- **Foren mit der AareLandsGemeinde:**
 - Am **1. Forum** vom 23. März 2023 wurde die von der Trägerschaft erstellte Auslegeordnung (inkl. der neu definierten Vertiefungsthemen) präsentiert und der weitere Handlungsbedarf in Kleingruppen vertieft.
 - Am **2. Forum** vom 20. September 2023 wurden die angepassten Teilstrategien (inkl. Vertiefungsthemen) sowie das leicht weiterentwickelte Zukunftsbild vorgestellt und wiederum in Gruppendiskussionen vertieft. Zudem wurde ein Einblick in erste potenzielle Massnahmen für die 5. Generation gegeben.

Abbildung 4: Eindrücke von den Foren mit der AareLandsGemeinde



Bilder: K. Dirlam

- **Schriftliche Umfrage:** Zwischen März und Juni 2023 wurde eine Umfrage bei den Gemeinden für die Eingabe von Massnahmen für die 5. Generation durchgeführt.
- **Exkursionen**

- In der **1. Exkursion** vom 21. Juni 2023 wurden anhand verschiedener Massnahmen in der Gemeinde Suhr Ansätze gegen Überhitzung und Förderung der Biodiversität im Siedlungsgebiet thematisiert.

Abbildung 5: Eindrücke von der Exkursion mit der AareLandsGemeinde in Suhr

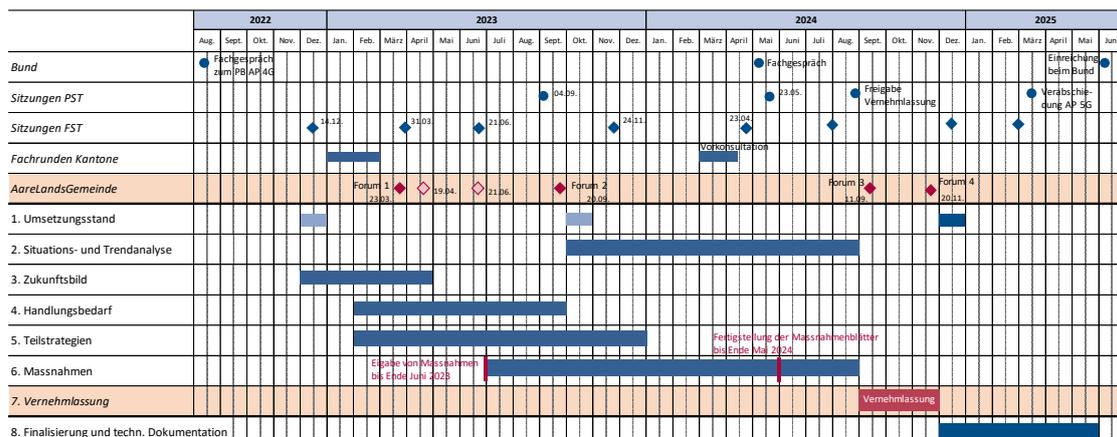


Bilder: K. Dirlam

- In der **2. Exkursion** vom 5. Juni 2024 wurde das Produktions- und Verteilzentrum der Coop in Schafisheim besichtigt sowie die Themen Logistik und Güterverkehr diskutiert.
- Zum Entwurf des AP findet im Herbst 2024 eine öffentliche Mitwirkung statt. Während dieser Phase können sich alle Interessierten zum Entwurf des AP äussern.

Die Erarbeitungsphasen sowie die Partizipationsmöglichkeiten im AP AareLand der 5. Generation ist aus dem nachfolgenden Schema ersichtlich:

Abbildung 6: Erarbeitungsphasen des AP AareLand der 5. Generation mit Verstetigung und Partizipationsmöglichkeiten



1.5.4. Ergebnisse aus der Vernehmlassung

1.5.5. Genehmigungsprozess und Prüfung

2. Umsetzungsstand AP AareLand

2.1. Prozesse und Instrumente für die Umsetzung

Das Umsetzungsreporting im Rahmen des Agglomerationsprogramms AareLand wird durch die Kantone Aargau, Solothurn und Luzern in enger Zusammenarbeit durchgeführt. Die Prozesse und Instrumente in Zusammenhang mit der Umsetzung wurden in den letzten Jahren durch die Kantone Aargau und Solothurn weiterentwickelt und gemäss den entsprechenden Bedürfnissen verfeinert:

- Seit der 2. Generation werden für das Aufzeigen des Umsetzungsstandes der Vorgängergeneration die Umsetzungstabellen des Bundes verwendet. Ergänzend setzt der Kanton Aargau für die Erfassung des Umsetzungsstandes der Massnahmen detaillierte Projektumsetzungsblätter, welche durch Kanton und Gemeinden ausgefüllt werden ein. Die entsprechenden Angaben fliessen in eine Gesamtübersicht ein. Im Kanton Solothurn wird die Massnahmenplanung und das Umsetzungscontrolling des Amtes für Verkehr und Tiefbau kontinuierlich durchgeführt. Dieses Umsetzungscontrolling mit Ampelsystem ist mit dem Finanzcontrolling des ASTRA verknüpft. Im Kanton Solothurn werden zur Dokumentation des Bearbeitungsstandes jährlich verschiedene Reports erstellt.
- Seit der 3. Generation werden im Kanton Solothurn neben den Umsetzungstabellen WebGIS-Karten mit Angaben zum Umsetzungsstand pro Massnahme erstellt und laufend aktualisiert (<https://geo.so.ch/map/agglo>). Aus dem WebGIS kann pro Gemeinde auch ein Datenblatt mit der Übersicht der Massnahmen und deren Stand heruntergeladen werden. Mit der Eingabe der Finanzierungsvereinbarung wird jeweils der Umsetzungsstand einer Massnahme in der Karte aktualisiert.
- Im Jahr 2020 wurde im Kanton Aargau eine zusätzliche Stelle, die sich mit der Umsetzung der Agglomerationsprogramme befasst geschaffen. Der entsprechende Projektleiter ist einerseits für die Massnahmen im Kanton Aargau zuständig (z.B. aktivere Bewirtschaftung der Projektumsetzungsblätter). Andererseits übernimmt er die Gesamtkoordination und das Zusammenführen des Umsetzungsstandes der Massnahmen der zwei Kantone im Rahmen des AP AareLand.
- Erstmals in der 4. Generation wurden nochmalige Exekutivbeschlüsse für die noch nicht realisierten Massnahmen aus vorherigen Generationen eingeholt.
- Im Kanton Luzern wird der Stand der Umsetzung grundsätzlich jährlich per Ende Dezember erhoben. Verantwortlich dafür ist die Projektleitung Agglomerationsprogramme. Die Erhebung des Umsetzungsstandes wird anhand einer gegenüber der Fassung des Bundes erweiterten Tabelle vorgenommen. Neben einem Ampelsystem zum Projektstatus enthält diese Tabelle auch das Thema Kommunikation bei realisierten Projekten.

Das Thema Umsetzung wird zudem gemeinsam von den Kantonen Aargau, Solothurn und Luzern an den jeweiligen AareLandsGemeinden als Standardtraktandum behandelt.

2.2. Konzeptionelle Bausteine

Zukunftsbild und Teilstrategien

Die umfassende Erarbeitung eines Zukunftsbildes für die Region AareLand mit Horizont 2030 hat im Rahmen des Agglomerationsprogramms der 2. Generation stattgefunden. In der 3. Generation wurde dieses Zukunftsbild grundsätzlich übernommen und mit den dazumal neuen Siedlungsstrategien und Richtplaninhalten der Kantone Aargau und Solothurn sowie mit der neuen Verkehrsstrategie «mobilitätAARGAU» abgeglichen. Strategieansätze waren in der 3. Generation in der Form von 17 Zielen enthalten.

Das Zukunftsbild des AareLand wurde in der 4. Generation umfassend überarbeitet. Dabei wurde der Horizont auf das Jahr 2040 ausgedehnt. Zur Kernbotschaft und klarem Ziel der 4. Generation, das AareLand als «Raum ohne Grenzen» zu denken, gehörte ein gegenüber den früheren Generationen weit stärkerer Einbezug der Regionen und Gemeinden. Dies wurde im Rahmen der Erarbeitung der 5. Generation verstetigt. Darüber hinaus wurden auch die Fachvertreter der Kantone durch kantonsübergreifende Fachsitzungen verstärkt eingebunden.

In der 5. Generation erfolgte im Zukunftsbild inhaltlich insbesondere die Integration des Logistikthemas (u.a. neue Kernbotschaft: Auf die Siedlungsentwicklung abgestimmte «Aare-Logistik»). Zudem wurden in der vorliegenden Generation die Teilstrategien anhand der vier Vertiefungsthemen – «Logistik», «Massnahmen zur Dämpfung der MIV-Nachfrage (Fokus Parkierung)», «Qualitätsvolle Siedlungsentwicklung nach innen und Klima» sowie «Landschaft AareLand» – geschärft.

MOCA-Indikatoren

Im AareLand ist je nach MOCA-Indikator die in den letzten Jahren stattgefundenene Entwicklung unterschiedlich:

- **MOCA 1 «MIV-Anteil»:** Der MIV-Anteil bezüglich Verkehrsleistungen hat im BeSA-Perimeter AareLand zwischen 2010 und 2015 von rund 64% auf 62% abgenommen. Damit wurde das für den Horizont 2030 im AP 3 definierte Ziel von 62% bereits in wenigen Jahren erreicht. Dies dürfte in dieser Periode insbesondere auf den stattgefundenen Ausbau des Bahn- und Busangebots, auf das modernisierte Rollmaterial sowie auf die Verbesserungen bei der Fahrgastinformation im öffentlichen Verkehr zurückzuführen sein. Für den Horizont 2040 wurde im AP 4 als Ziel 55% MIV-Anteil definiert. Im Jahr 2021 ist entgegen dieser Zielsetzung der MIV-Anteil auf 70% angestiegen. Hauptursache dafür war die Covid-19-Pandemie und der damit verbundene starke Rückgang der ÖV-Anteile geschuldet.

- MOCA 2 «Unfälle»: Die Anzahl Verunfallte pro 1'000 Personen konnte seit 2014 kontinuierlich gesenkt werden. Die Entwicklung dieses Indikators geht somit in die gewünschte Richtung. Die Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zeigen ihre Wirkung.
- MOCA 3 «Einwohner nach ÖV-Güteklassen»: Der Anteil an Einwohnern an gut erschlossenen Lagen (ÖV-Güteklasse A und B) ist seit 2017 leicht angestiegen (siehe dazu auch Kap. 3.1.1).
- MOCA 4 «Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen»: Der Anteil an Beschäftigten an gut erschlossenen Lagen (ÖV-Güteklasse A und B) ist zwischen 2017 und 2021 ebenfalls angestiegen (+2 %P). 2021 befinden sich rund 42% der Beschäftigten an gut bis sehr gut erschlossenen Lagen (siehe Kap. 3.1.2).
- MOCA 5 «Dichte der überbauten WMZ»: Die Entwicklung geht in die gewünschte Richtung: Zwischen 2012 und 2021 konnte im BeSA-Perimeter AareLand die Dichte erhöht werden: Die Anzahl Einwohner und Beschäftigte (VZÄ) pro Hektare überbauter WMZ hat in dieser Periode von 59 auf 63 zugenommen. Dahinter steht das stattgefundene Bevölkerungswachstum gekoppelt mit der Umsetzung von RPG 1 und der Förderung von Schlüsselarealen mit entsprechender Dichte.

2.3. Massnahmen

2.3.1. Erste Generation

Das Agglomerationsprogramm der 1. Generation setzte im **Bereich Siedlung** den Fokus auf die Aufwertung von Ortszentren sowie auf die Entwicklung von Entwicklungsschwerpunkten (ESP). Grösstenteils sind die Planung und Umsetzung dieser Massnahmen auf Kurs. Mehrere dieser Massnahmen oder Teilgebiete davon sind in die Nachfolgenerationen überführt und weiterentwickelt worden (siehe Schlüsselareale ab der 2. Generation). Im Rahmen der Massnahme «Regionale Nutzflächenanalyse/Nutzungskonzepte Abstimmung Nutzungspotenzial mit Kapazitäten geplanter Verkehrsmanagement» (8.15 S) konnte ein entsprechendes Anwendungstool erarbeitet werden.

Im **Verkehrsbereich** bildeten in der 1. Generation folgende Bereiche wichtige Schwerpunkte:

- Aufwertung bzw. neue ÖV-Knoten/Haltestellen mit der Realisierung des Bushofs am Bahnhof Aarau und der WSB-Station Torfeld Süd sowie mit der Verlegung der Haltestelle Küngoldingen: Diese Massnahmen konnten zwischen 2013 und 2017 in Betrieb genommen werden.

Abbildung 7: Der umgesetzte Bushof «Wolke» in Aarau

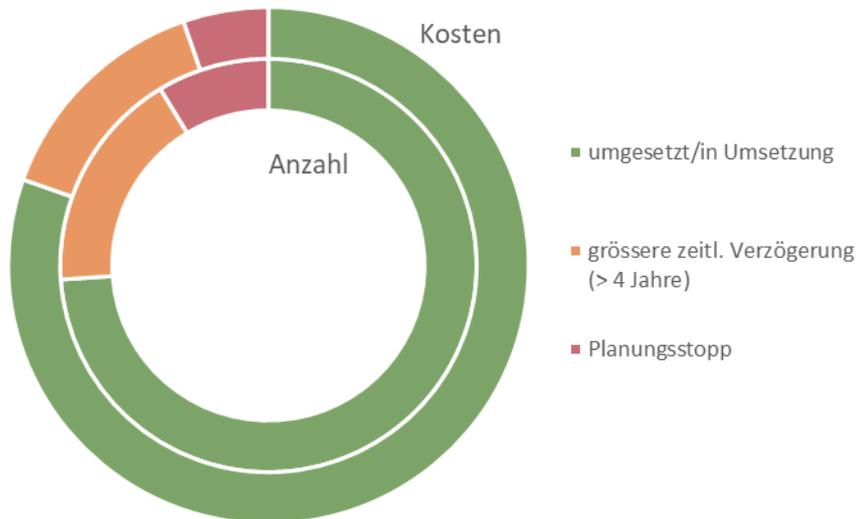


Quelle: vector foiltec

- Verkehrsmanagement-Massnahmen in den Regionen Aarau und Wiggertal: Bei diesen Projekten haben sich grössere zeitliche Verzögerungen ergeben. Der Kanton Aargau ist mit Nachdruck daran, die Umsetzung voranzutreiben. Der Baubeginn ist im Jahr 2021 und die Inbetriebnahme bis 2027 geplant. Im Wiggertal ist die Umsetzung der Massnahme «Knoten-sanierungen K104 Zofingen bis Zentrum Oftringen» (M 8.20 MIV) 2022 vorgesehen.
- Aufwertung der Ortszentren von Buchs, Suhr und Schönenwerd: Die Aufwertung in Suhr ist seit 2019 umgesetzt. Aufgrund u.a. von nötigen Projektoptimierungen wird die Realisierung in den anderen zwei Ortszentren ca. 2024 erfolgen.

Die nachfolgende Abbildung gibt einen quantitativen Überblick über den Umsetzungsstand der infrastrukturellen Verkehrsmassnahmen der 1. Generation, einerseits in Bezug auf die Anzahl und andererseits bezüglich Investitionskosten gemäss Leistungsvereinbarung.

Abbildung 8: Umsetzungsstand der Verkehrsmassnahmen der 1. Generation¹



Grafik INFRAS. Quelle: Umsetzungstabellen der Kantone AG und SO

Aus der 1. Generation sind rund drei Viertel der Verkehrsmassnahmen (A-Liste), was rund 80% der Investitionskosten gemäss Leistungsvereinbarung entspricht, realisiert.

2.3.2. Zweite Generation

Gegenüber der 1. Generation sind im **Siedlungsbereich** verschiedene neue Massnahmen aufgenommen worden:

- Die Massnahme «Siedlungsentwicklung nach innen» (S1) stellt eine Daueraufgabe dar und wurde auch ins AP 3G überführt und weiterentwickelt.
- Im Rahmen der Massnahme «Siedlungsentwicklung Dorfkern Schönenwerd» (S2) wurden das Räumliches Teilleitbild «Ortszentrum» und das Siedlungsentwicklungskonzept erarbeitet und genehmigt. Im Rahmen der 3. Generation wurde diese Massnahme mit dem Projekt zur Zentrumsdurchfahrt (VM301A) weiterentwickelt. Dieses bettet wichtige Infrastrukturprojekte wie die Verkehrsdrehscheibe Schönenwerd mit ein und ermöglicht damit die optimale Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr.
- Die Massnahme S3 «Entwicklung von Schlüsselarealen» ist in den drei Nachfolgenerationen deutlich weiterentwickelt worden: In der 3. Generation wurden Kriterien für die Festlegung von Schlüsselarealen definiert sowie entsprechende Areale eruiert. In der 4.

¹ Die dargestellten Kategorien weichen leicht von den Kategorien, welche vom Bund im Rahmen der Umsetzungstabellen vorgegeben werden. Eine umgesetzte Massnahme wird im vorliegenden Kapitel als «Realisiert» bezeichnet und die Kategorie des Bundes «Im Soll» wird nicht verwendet. Zudem wird in diesem Kapitel das Paket Langsamverkehr separat ausgewiesen.

Generation wurden die noch nicht baulich umgesetzten Areale überprüft und konkretisiert. Dabei wurden einerseits die räumliche Ausdehnung sowie die Ausgestaltung der Gebiete und andererseits die Planungs-/Umsetzungsschritte sowie die Abstimmung mit den anderen Bereichen und Massnahmen klarer aufgezeigt und konkretisiert. In der 5. Generation wurde in den Massnahmenblättern mit entsprechenden Illustrationen/Visualisierungen dargestellt, wie sich die Schlüsselareale weiterentwickeln sollen und das Thema der Mobilitätskonzepte stärker aufgenommen.

- Die «Umnutzung von Arbeitsgebieten an zentralen Lagen» (S4) läuft gut voran: Beispiele sind das bis 2019 umgesetzte Aeschbachquartier in Aarau und das Gebiet Bahnhof Nord in Olten. Das Thema wurde in der 4. Generation in die Massnahmen zu den Schlüsselarealen integriert (S402-403).
- In Zusammenhang mit der Massnahme «Freiraumnetz im urbanen Raum» (S5) wurden diverse Freiraumkonzepte erstellt (z.B. Freiraumkonzepte Suhr und Buchs im Raum Aarau). Im Raum Olten wurde insbesondere in den Gestaltungsplänen Olten Süd West und Chlyholz als autoarme Überbauung den Freiräumen eine besondere Beachtung geschenkt.

In der 2. Generation wurden neu **Landschaftsmassnahmen** ins Agglomerationsprogramm integriert (L1 «Siedlungsnaher Landschaftsraum» und L2 «Aufwertung Flussräume»). Bezüglich Flussräume konnten in der Zwischenzeit verschiedene Projekte mit dem Hochwasserschutzprogramm realisiert werden, beispielsweise mit der Wiggerrenaturierung. Mit dem Projekt «Hochwasserschutz und Revitalisierung Aare, Olten bis Aarau» sowie den Projekten zur Konzessionserneuerung der Kraftwerke Aarau und Gösigen werden ebenfalls verschiedene Massnahmen zur Aufwertung der Flussräume realisiert. Insgesamt tragen diese Massnahmen auch wesentlich zu einer Verbesserung und Weiterentwicklung der dortigen Agglomerationsparks Schachenpark und Wiggerpark bei. Die zwei Landschaftsmassnahmen L1 und L2 wurden zudem in die Nachfolgenerationen des Agglomerationsprogramms aufgenommen und weiterentwickelt.

Im **Verkehrsbereich** setzte das Agglomerationsprogramm der 2. Generation den Fokus auf die Ausgestaltung von intermodalen ÖV-Drehscheiben und auf die Aufwertung von Ortsdurchfahrten. Der entsprechende Umsetzungsstand sieht wie folgt aus:

- **Ausgestaltung von intermodalen ÖV-Drehscheiben** in Olten (ÖV1A), Schönenwerd (ÖV4A), Oftringen (ÖV3A) und Egerkingen (ÖV5A):
 - In Schönenwerd konnte die ÖV-Drehscheibe 2023 eingeweiht werden.

Abbildung 9: ÖV-Drehscheibe Schönenwerd



Quelle: José R. Martinez (2023)

- In Egerkingen ist das Bahnhofgebäude renoviert. Die Ausgestaltung als ÖV-Drehscheibe befindet sich in Realisierung.
- In Olten ist die Verzögerung einerseits durch die Abstimmung mit STEP und mehrere Verhandlungen mit den involvierten Partnern (SBB, BAV) und andererseits durch eine planerische Änderung der Massnahme zum Bahnhofplatz verursacht. Aufgrund zum Teil kritischer Stellungnahmen im BGK-Entwurf wurden zwischen Herbst 2017 und Februar 2018 auf Stadtebene Themen wie der Bushof und die Dachlösung nochmals überarbeitet. Im Herbst 2019 wurde die öffentliche Mitwirkung durchgeführt. Das Gesamtvorhaben wird nun von der Oltnen Bevölkerung und den interessierten Kreisen grossmehrheitlich unterstützt. Seit Mitte 2022 laufen die Arbeiten am Vorprojekt. 2027 soll die erste Realisierungsetappe beginnen, welche den Aaresteg, die Aussenräume auf dem Platz und an der Aare, den Bushof und das P+R sowie die Veloabstellräume beinhaltet, Anfang 2029 dann der Anschluss an den Bahnbetrieb mit dem neuen Dach. Die Bauarbeiten sollen nach aktuellem Stand ca. Ende 2030 abgeschlossen sein.
- In Oftringen hängt die Verzögerung mit der schwierigen Finanzlage der Gemeinde zusammen. Der Baubeginn ist bei dieser Massnahme 2024 vorgesehen.
- **Aufwertung von verschiedenen Ortsdurchfahrten:** Die Aufwertung des Ortskerns in Buchs und ESP-Erschliessung Torfeld Süd Aarau mit Verbindungsspanne Buchs Nord (VSNB) - Teil

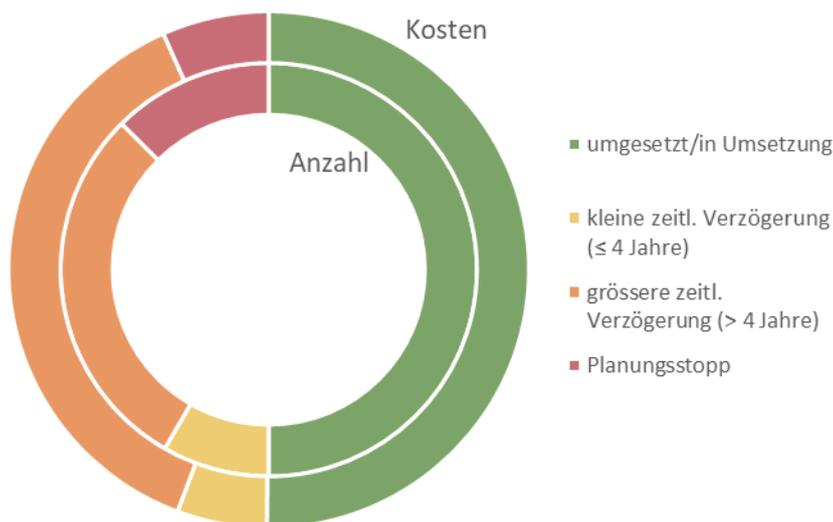
VSN (OD7) wurde mit einem vorzeitigen Baubeginn realisiert, um Synergien mit der SBB zu nutzen. Ebenfalls umgesetzt ist das BGK auf der Bahnhofstrasse in Aarburg (OD3A). Die Aufwertung der weiteren Ortsdurchfahrten ist hingegen verzögert: *Stand der BGKs wird aufgrund des Umsetzungsreportings noch ergänzt.*

Der Umsetzungsstand **weiterer wichtige Massnahmen** sieht wie folgt aus:

- Die Massnahmen zum Verkehrsmanagement im Gäu (VM1A) konnten zwischen 2019 und 2020 in Betrieb genommen werden.
- Vom Massnahmenpaket LV konnten bereits diverse Massnahmen umgesetzt werden; weitere befinden sich im Bau.

Die nachfolgende Abbildung stellt einen quantitativen Überblick über den Umsetzungsstand der infrastrukturellen Verkehrsmassnahmen der 2. Generation dar.

Abbildung 10: Umsetzungsstand der Verkehrsmassnahmen der 2. Generation



Grafik INFRAS. Quelle: Umsetzungstabellen der Kantone AG und SO

Von der 2. Generation sind sowohl bezogen auf die Anzahl als auch auf die Kosten rund 50% der Verkehrsmassnahmen (A-Liste) umgesetzt.

2.3.3. Dritte Generation

Im Siedlungsbereich konnten einzelne von den in der 3. Generation definierten Schlüsselarealen in der Zwischenzeit bereits baulich umgesetzt werden (z.B. Scheibenschachen in Aarau, Webi-Areal sowie Gishalde/Steinbille in Aarburg, Steingasse in Obergösgen und Chlyholz in

Olten). Bei verschiedenen Massnahmen konnten die Planungen vorangetrieben und entsprechende qualitätsfördernde Verfahren durchgeführt werden (z.B. Olten Süd West, Suhr Bahnhof Süd).

Abbildung 11: Beispiel eines umgesetzten Schlüsselareals: Chlyholz in Olten



Quelle: SSM Architekten

Die weiteren Areale wurden in die Nachfolgenerationen überführt und wie im vorherigen Kapitel ausgeführt weiterentwickelt und konkretisiert.

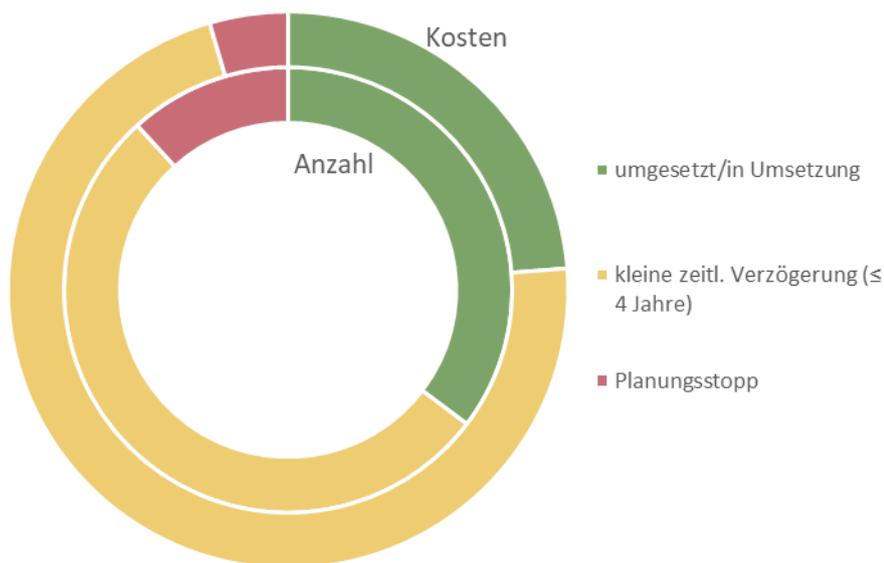
Schwerpunkt im Verkehrsbereich bildete in der 3. Generation weiterhin die Ausgestaltung von intermodalen ÖV-Drehscheiben (Rothrist und Schöftland, ÖV301A bzw. ÖV302A). Die 3. Etappe der Wiggertalstrasse (MIVOD301A), die Aufwertung der Oltenerstrasse in Aarburg (OD302A) ergänzt durch verschiedene Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen stellen weitere Schlüsselmassnahmen dar.

- Für die 3. Etappe der Wiggertalstrasse wurde im September 2021 der Kreditanteil der Gemeinde Rothrist anlässlich der Urnenabstimmung abgelehnt. Zwischen Ende 2022 und Herbst 2023 wurden verschiedene Workshops mit Interessensvertretern, Gemeinde,

Referendumskomitee, Befürwortenden und Gegner durchgeführt sowie das Bauprojekt überarbeitet. Im November 2023 wurde der Verpflichtungskredit für das Projekt durch die Gemeindeversammlung von Rothrist bewilligt. Der Baubeginn ist 2026 vorgesehen. Dieses Projekt stellt die kostenintensivste Massnahme der 3. Generation dar.

- Ebenfalls zeitlich verzögert ist die Aufwertung der Oltenerstrasse in Aarburg. Der Beschluss durch den Grossen Rat über den Kredit und die Kostenteilung ist 2022 erfolgt. Der Baubeginn ist im 3. Quartal 2025 geplant.
- Der Baubeginn bei den ÖV-Drehscheiben Rothrist und Schöftland ist 2025 vorgesehen.
- Im nicht-infrastrukturellen Bereich konnte das ÖV-Teilkonzept Niederamt (ÖV304A) im Jahr 2020 in Betrieb genommen werden.

Abbildung 12: Umsetzungsstand der Verkehrsmassnahmen der 3. Generation



Grafik INFRAS. Quelle: Umsetzungstabellen der Kantone AG und SO

Aus der 3. Generation sind aktuell nur gut ein Drittel der Verkehrsmassnahmen (A-Liste), was rund ein Viertel der Investitionskosten gemäss Leistungsvereinbarung entspricht, realisiert.

2.3.4. Vierte Generation

Folgt

3. Situations- und Trendanalyse

3.1. Siedlung

3.1.1. Bevölkerung

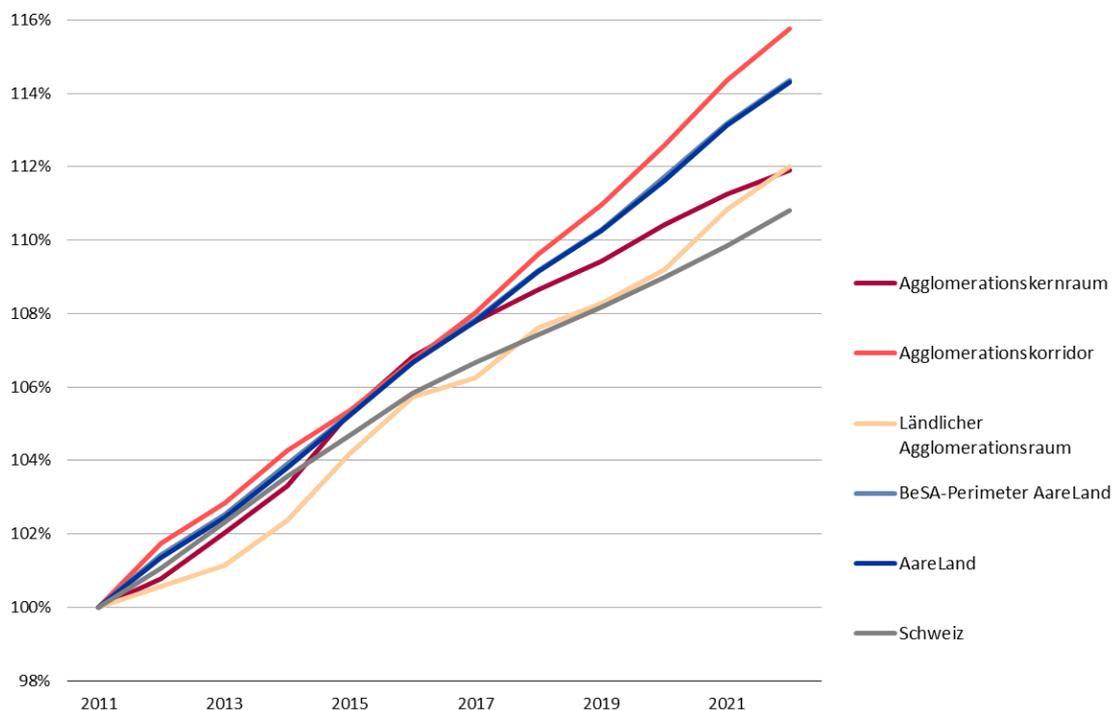
Aktueller Stand und bisherige Entwicklung

Im AareLand (Betrachtungssperimeter) leben heute rund 283'000 Einwohner (Stand 2022). Im BeSA-Perimeter sind es ca. 261'000. Knapp 30% der Einwohner im Betrachtungssperimeter wohnen im Agglomerationskernraum, etwas mehr als 60% in den Agglomerationskorridoren und 10% im ländlichen Agglomerationsraum.

Im AareLand hat die Bevölkerungszahl zwischen 2011 und 2022 um rund 35'000 Personen zugenommen, was einem Zuwachs von +14% entspricht. Dieses Wachstum ist landesweit (+11%) überdurchschnittlich. Im AareLand sowie im entsprechenden BeSA-Perimeter ist seit 2011 eine dynamischere Entwicklung gegenüber dem gesamtschweizerischen Wachstum zu verzeichnen.

Abbildung 13: Indexierte Bevölkerungsentwicklung 2011-2022

Indexierte Bevölkerungsentwicklung (Jahr 2011=100)



Grafik INFRAS. Quelle: Bfs, STATPOP

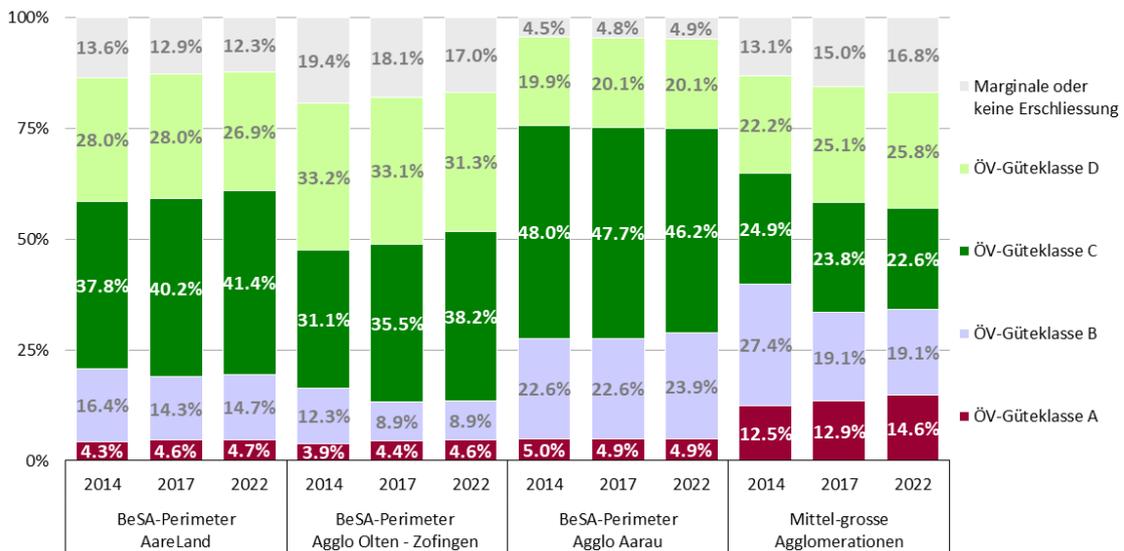
Wird die Bevölkerungsentwicklung im AareLand differenziert nach Raumtypen betrachtet, ist folgendes festzustellen:

- Der **Agglomerationskernraum** weist mit +12% im Zeitraum 2011 bis 2022 im Vergleich zum restlichen AareLand (+14%) ein leicht unterdurchschnittliches Bevölkerungswachstum auf. Im Agglomerationskernraum und in den Agglomerationskorridoren war der Bevölkerungszuwachs zwischen 2011 und 2017 mit je +8% ähnlich hoch. Seit 2017 hat sich das Wachstum im Agglomerationskernraum jedoch abgeschwächt. Im Zeitraum 2018 bis 2022 weist der Agglomerationskernraum mit +4% sogar eine leicht niedrigere Wachstumsrate als der ländliche Agglomerationsraum (+5%) auf. Die Entwicklung in den jeweiligen Gemeinden ist z.T. sehr unterschiedlich. Während die Städte Olten (+7%) und Aarau (+10%) eine unterdurchschnittliche Bevölkerungszunahme aufweisen, gehört die Gemeinde Oensingen mit knapp +21% zu den Gemeinden mit dem stärksten Bevölkerungszuwachs im AareLand seit 2011.
- Die **Agglomerationskorridore** weisen mit +16% im Zeitraum 2011 – 2022 ein überdurchschnittliches Bevölkerungswachstum auf. Seit 2017 ist die relative Bevölkerungszunahme in den Agglomerationskorridoren mit +7% doppelt so hoch wie im Agglomerationskernraum. Sehr dynamisch hat sich die Bevölkerungszahl im Gäu – insbesondere in Egerkingen und in Härkingen –, im mittleren Suhrental und im Gebiet Oftringen/Rothrist/Aarburg entwickelt. Im Zeitraum 2011 – 2022 weist die Gemeinde Egerkingen mit über +34% die höchste relative Bevölkerungszunahme und die Gemeinde Oftringen mit +2'500 Einwohner die höchste absolute Bevölkerungszunahme im BeSA-Perimeter des AareLand auf.
- Im Zeitraum 2011 bis 2021 ist die Bevölkerungszahl im **ländlichen Agglomerationsraum** ähnlich stark gewachsen wie im Agglomerationskernraum. Insbesondere seit 2020 ist in den ländlichen Agglomerationsgemeinden ein überdurchschnittlicher Bevölkerungszuwachs (+3%) zu verzeichnen. Die Gemeinden Holziken (+35%), Roggliswil (+24%) und Pfaffnau (+22%) weisen seit 2011 das stärkste Bevölkerungswachstum auf. In einzelnen Gemeinden hingegen stagniert die Bevölkerungszahl seit 2011. Dies insbesondere in ländlichen Gemeinden des Jurabogens.

Der BeSA-Perimeter AareLand weist in den ÖV-Güteklassen A und B mit 4.7% bzw. 14.7% gegenüber ähnlich grossen Agglomerationen (14.6% bzw. 19.1%) einen deutlich unterdurchschnittlichen Anteil an Einwohnern auf. Entsprechend höher sind im AareLand die Anteile der Einwohner in den Güteklassen C und D.

Teilräumlich weist im BeSA-Perimeter v.a. die Agglomeration Olten-Zofingen mit knapp 14% niedrige Anteile an Einwohnern in Gebieten mit gut bis sehr gut mit dem ÖV erschlossenen Gebieten auf. Mit 29% weist hingegen der BeSA-Perimeter der Agglomeration Aarau überdurchschnittlich hohe Anteile an Einwohner in Gebieten mit guter bis sehr guter ÖV-Erschliessung auf.

Abbildung 16: Einwohner nach ÖV-Güteklassen 2014, 2017 und 2022



Grafik INFRAS. Quelle: ARE basierend auf BFS, STATPOP 2013/2016 und 2021 und HAFAS-Fahrplan 2013/2014, 2016/2017 und 2021/2022

Entwicklungstrends

- Das Referenzszenario der aktualisierten Bevölkerungsprognosen im Kanton Aargau (AG2020, Update 2022) rechnet gesamtkantonal bis 2050 mit einem durchschnittlichen jährlichen Bevölkerungswachstum von 0.9%. Die künftige Bevölkerungsentwicklung unterscheidet sich in den verschiedenen Regionen: Die Region Zofingen wächst mit durchschnittlich 0.9% pro Jahr ähnlich stark wie der kantonale Durchschnitt. Hingegen wird für die Region Aarau mit durchschnittlich 0.7% ein etwas unterdurchschnittliches Wachstum prognostiziert.
- Das mittlere Szenario der Bevölkerungsprognose 2022 – 2050 des Kantons Solothurn geht gesamtkantonal von einem durchschnittlichen jährlichen Bevölkerungswachstum von 0.6% aus. Für den solothurnischen Teil der Agglomeration AareLand gehen diese Prognosen mit rund 0.7% pro Jahr von einem Wachstum über dem kantonalen Durchschnitt aus.
- Die Bevölkerungsprognose 2022 – 2050 des Kantons Luzern rechnet bis 2050 gesamtkantonal mit einem durchschnittlichen Bevölkerungswachstum von rund 0.5% pro Jahr. In der Region Unteres Wiggertal wird von einem durchschnittlichen jährlichen Wachstum von 0.8% und in der Region Willisau von 0.1% ausgegangen.
- Bezogen auf das AareLand ist zwischen 2022 und 2050 gemäss diesen Prognosen von einem Bevölkerungszuwachs von ca. 74'000 Personen auszugehen. Dies entspricht einem Wachstum von rund 26% bzw. von jährlich durchschnittlich 0.8%. Verglichen mit der durchschnittlichen jährlichen Wachstumsrate von 1.2% im Zeitraum 2011-2022 wird damit von einem weniger dynamischen Bevölkerungswachstum ausgegangen.
- Aufgrund der vorhandenen unüberbauten Bauzonen und der Nachfrage nach Wohnraum im ländlichen Agglomerationsraum, ist davon auszugehen, dass das Bevölkerungswachstum in diesem Raumtyp relativ gesehen kurz- bis mittelfristig ähnlich ausfallen wird wie dasjenige im Agglomerationskernraum und in den Agglomerationskorridoren. Mittel- bis langfristig ist aufgrund der verschärften Vorgaben zur Siedlungsentwicklung in den kantonalen Richtplänen mit einer stärkeren Entwicklung in den letzten zwei Raumtypen zu rechnen. In absoluten Zahlen ist mit der Entwicklung der Schlüsselareale kurz- bis mittelfristig mit einer Zunahme in den Zentren und in den Agglomerationskorridoren von rund 8'000 bis 10'000 Einwohner zu rechnen. Dabei fällt die Entwicklung des Gebietes Olten Südwest stark ins Gewicht.

3.1.2. Beschäftigte

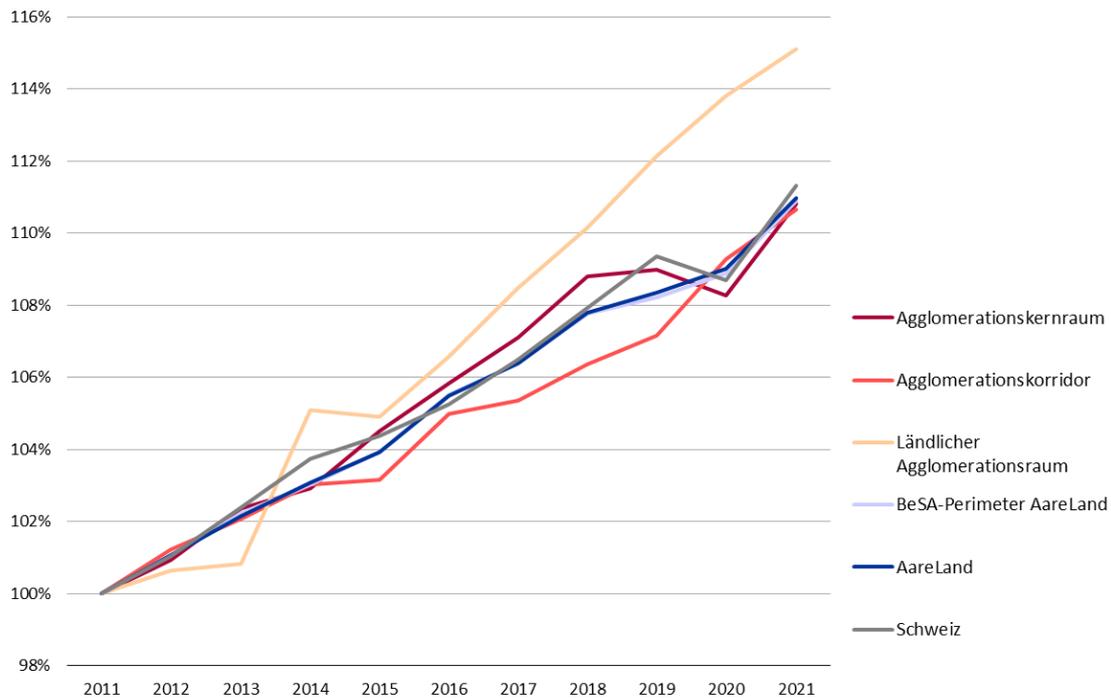
Aktueller Stand und bisherige Entwicklung

Im AareLand arbeiten aktuell etwas mehr als 170'000 Beschäftigte (Stand 2021). Im BeSA-Perimeter sind es knapp 163'000. Die Hälfte der Beschäftigten des AareLand arbeiten heute im Agglomerationskernraum, rund 45% in den Agglomerationskorridoren und 5% im ländlichen Agglomerationsraum.

In den letzten 10 Jahren hat die Beschäftigtenzahl im AareLand um 12% zugenommen. Damit haben sich die Beschäftigten ähnlich dem schweizerischen Durchschnitt entwickelt (vgl. Abbildung 17).

Abbildung 17: Indexierte Beschäftigtenentwicklung 2011-2021

Indexierte Beschäftigtenentwicklung (Jahr 2011 = 100)



Grafik INFRAS. Quelle: BfS, STATENT

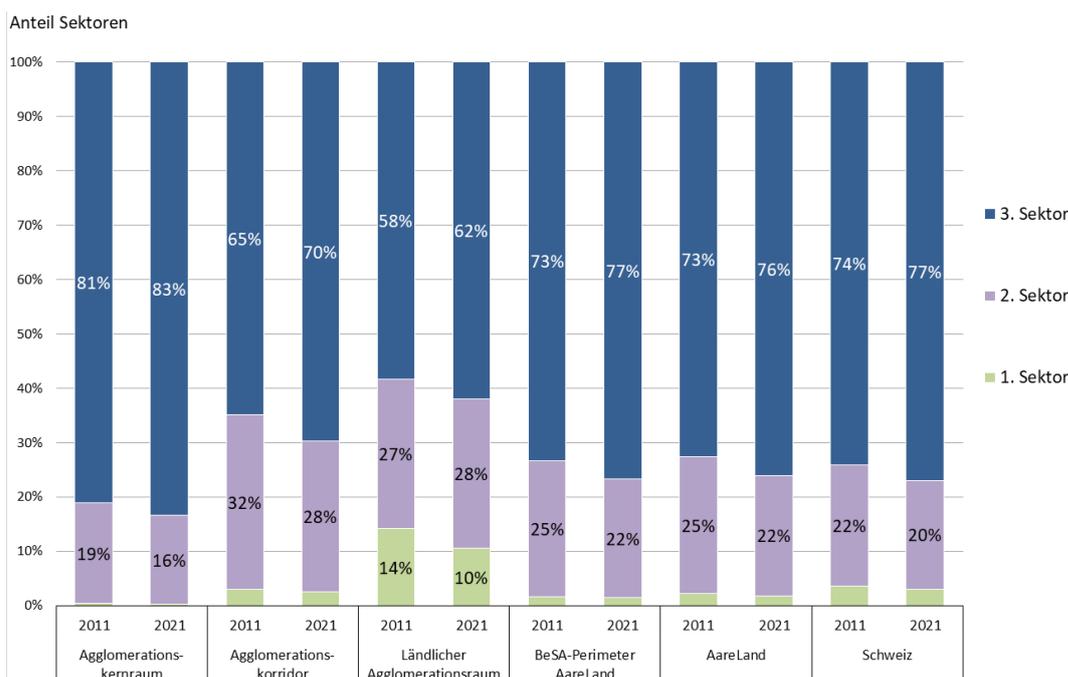
In den drei Raumtypen des AareLand hat sich die Anzahl der Beschäftigten zwischen 2011 und 2021 unterschiedlich entwickelt. Auch während der Covid-19-Pandemie divergiert die Entwicklung je nach Raumtyp:

- Die Entwicklung im **Agglomerationskernraum** liegt mit 12% im Durchschnitt des AareLand. Seit 2011 ist in diesem Raumtyp ein stetiges Wachstum festzustellen. Nach einem leichten Rückgang (-1%) zwischen 2019 und 2020 aufgrund der Covid-19-Pandemie hat das Beschäftigtenwachstum 2021 wieder angezogen.
- Auch in den **Agglomerationskorridoren** liegt das Wachstum der Anzahl Beschäftigten im Zeitraum 2011-2021 mit +12% im Durchschnitt des AareLand. Auffällig ist insbesondere, dass in diesem Raumtyp zwischen 2019 und 2020 keine Abnahme, sondern ein Wachstum um rund +2% der Anzahl Beschäftigte zu verzeichnen war. Insgesamt hat die Anzahl der Beschäftigten insbesondere im Gäu überdurchschnittlich zugenommen. Dies bringt neben der positiven Dynamik auch Herausforderungen beispielsweise im Bereich Verkehr mit sich.
- Der **ländliche Agglomerationsraum** weist seit 2011 das stärkste relative Beschäftigtenwachstum im AareLand auf. Insbesondere seit 2015 ist das Beschäftigtenwachstum im

Entwicklung der Wirtschaftssektoren

Im AareLand liegt heute der Anteil der Beschäftigten im 2. Sektor (Industrie/Gewerbe) mit 22% noch leicht über dem schweizerischen Durchschnittswert von 20%. Zwischen 2011 und 2021 hat der Anteil der Beschäftigten im 2. Sektor mit -3% im Vergleich zum schweizweiten Trend (-2%) stärker abgenommen. Dies ist auf die Rückgänge im Agglomerationskernraum (-3%) und in den Agglomerationskorridoren (-4%) zurückzuführen. Letztere weisen allerdings, ähnlich wie der ländliche Agglomerationsraum, mit 28% weiterhin einen überdurchschnittlich hohen Anteil an Beschäftigten im 2. Sektor auf. Im ländlichen Agglomerationsraum hat der Anteil der Beschäftigten im 2. Sektor zwischen 2011 und 2021 sogar um 1% zugenommen. Wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte mit Ausrichtung Industrie/Gewerbe befinden sich insbesondere in den Agglomerationskorridoren.

Abbildung 19: Entwicklung der Wirtschaftssektoren 2011 – 2021 im Vergleich



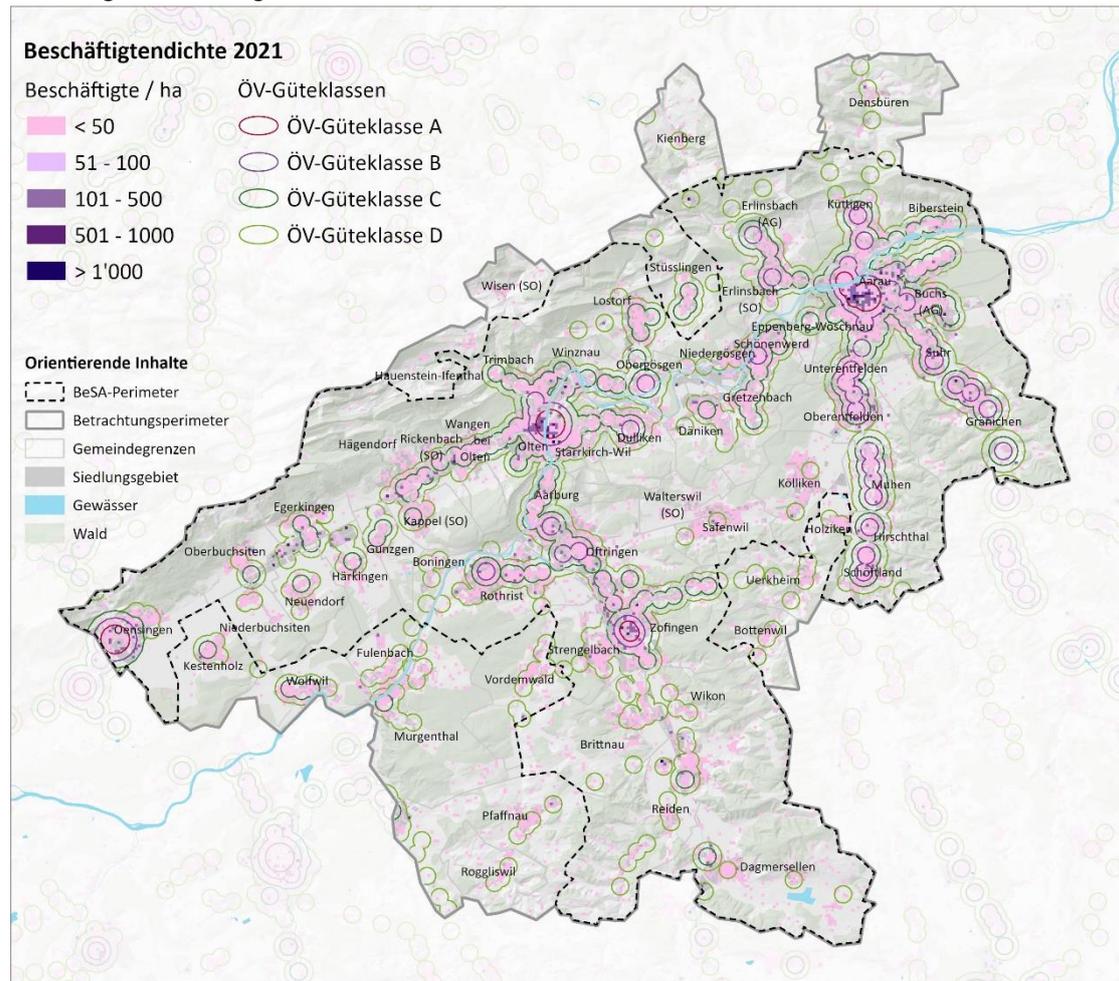
Legende: 1. Sektor: Land- und Forstwirtschaft; 2. Sektor Industrie/Gewerbe; 3. Sektor: Dienstleistungen
 Grafik INFRAS. Quelle: Bfs, STATENT

Beschäftigtendichte

Die bedeutenden Beschäftigungskonzentrationen befinden sich vorab in den drei Zentren Aarau, Olten und Zofingen. Wie aus der nachfolgenden Abbildung ersichtlich wird, sind Beschäftigtendichten von über 100 Beschäftigten pro Hektare auch in den

Agglomerationskorridoren zu verzeichnen. Angaben zu den Dichten in den überbauten Bauzonen finden sich im Kapitel 3.1.3.

Abbildung 20: Beschäftigtendichte 2021



Grafik INFRAS. Quelle: BFS, STATENT

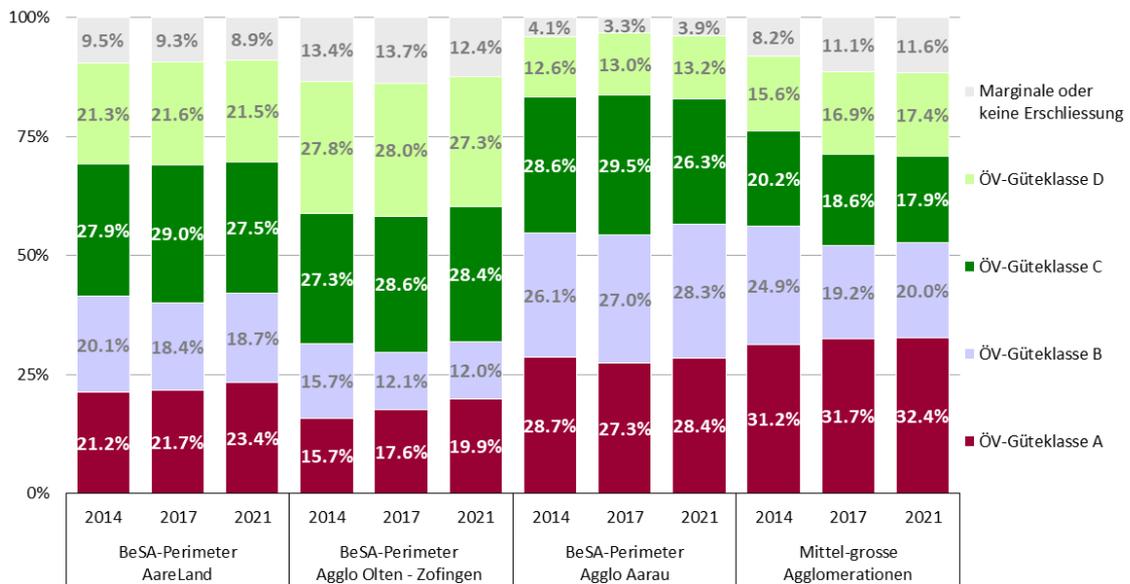
Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen (MOCA-Indikator Nr. 4)

Im BeSA-Perimeter Aareland arbeiten heute (Stand 2021) 42% der Beschäftigten in Gebieten mit einer ÖV-Güteklasse A oder B. Rund 27% der Beschäftigten befinden sich in der ÖV-Güteklasse C und rund 21% in der ÖV-Güteklasse D. Im Zeitraum zwischen 2014 und 2021 ist eine Zunahme des Beschäftigtenanteils in der ÖV-Güteklasse A von 21.2% auf 23.4% zu verzeichnen. Im gleichen Zeitraum hat sich der Beschäftigtenanteil in der ÖV-Güteklassen B (von 20.1% auf 18.7%) und der ÖV-Güteklasse C (von 27.9% auf 27.5%) leicht reduziert. Auch der Anteil von

Beschäftigten mit marginaler oder keiner Erschliessung hat sich im Zeitraum 2014-2021 von 9.5% auf 8.9% reduziert.

Im Vergleich mit ähnlich grossen Agglomerationen (52.4%) weist der BeSA-Perimeter Aare-Land mit 42.1% auch bei den Beschäftigten unterdurchschnittliche Anteile in Gebieten mit guter bis sehr guter ÖV-Erschliessung (ÖV-Güteklassen A und B) auf. Analog zu den Einwohner nach ÖV-Güteklassen ist auch bei den Beschäftigten, insbesondere im BeSA-Perimeter der Agglomeration Olten-Zofingen, ein stark unterdurchschnittlicher Anteil von knapp 32% zu verzeichnen. Der BeSA-Perimeter der Agglomeration Aarau weist 2021 mit 54.7% überdurchschnittlich viele Beschäftigte an gut bis sehr gut erschlossenen Lagen auf, auch im Vergleich mit anderen, ähnlich grossen Agglomerationen der Schweiz.

Abbildung 21: Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen 2014, 2017 und 2021



Grafik INFRAS. Quelle: ARE basierend auf BFS, STATPOP 2013/2016 und 2020 und HAFAS-Fahrplan 2013/2014, 2016/2017 und 2020/2021

Entwicklungstrends

Die Arbeitsplatzentwicklung ist gegenüber der Bevölkerung mit viel grösseren Unsicherheiten verbunden. Wird davon ausgegangen, dass sich künftig die Anzahl der Beschäftigten ähnlich wie seit 2008 entwickeln wird (d.h. ohne grössere Wirtschaftskrisen), so ist im AareLand zwischen 2022 und 2050 von einem Wachstum von rund 28% bzw. von ca. +47'000 Beschäftigten auszugehen. Im Jahr 2050 würden somit rund 217'000 Beschäftigte in diesem Raum arbeiten.

Räumliche Verteilung:

- Es ist eine weitere Konzentration der Beschäftigten in den Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten zu erwarten. Aufgrund der darin noch vorhandenen Flächen sowie der Regionalen Arbeitszone RAZ (I/II) ist im Gäu weiterhin mit einem überdurchschnittlichen Wachstum zu rechnen.

Wirtschaftliche Ausrichtung:

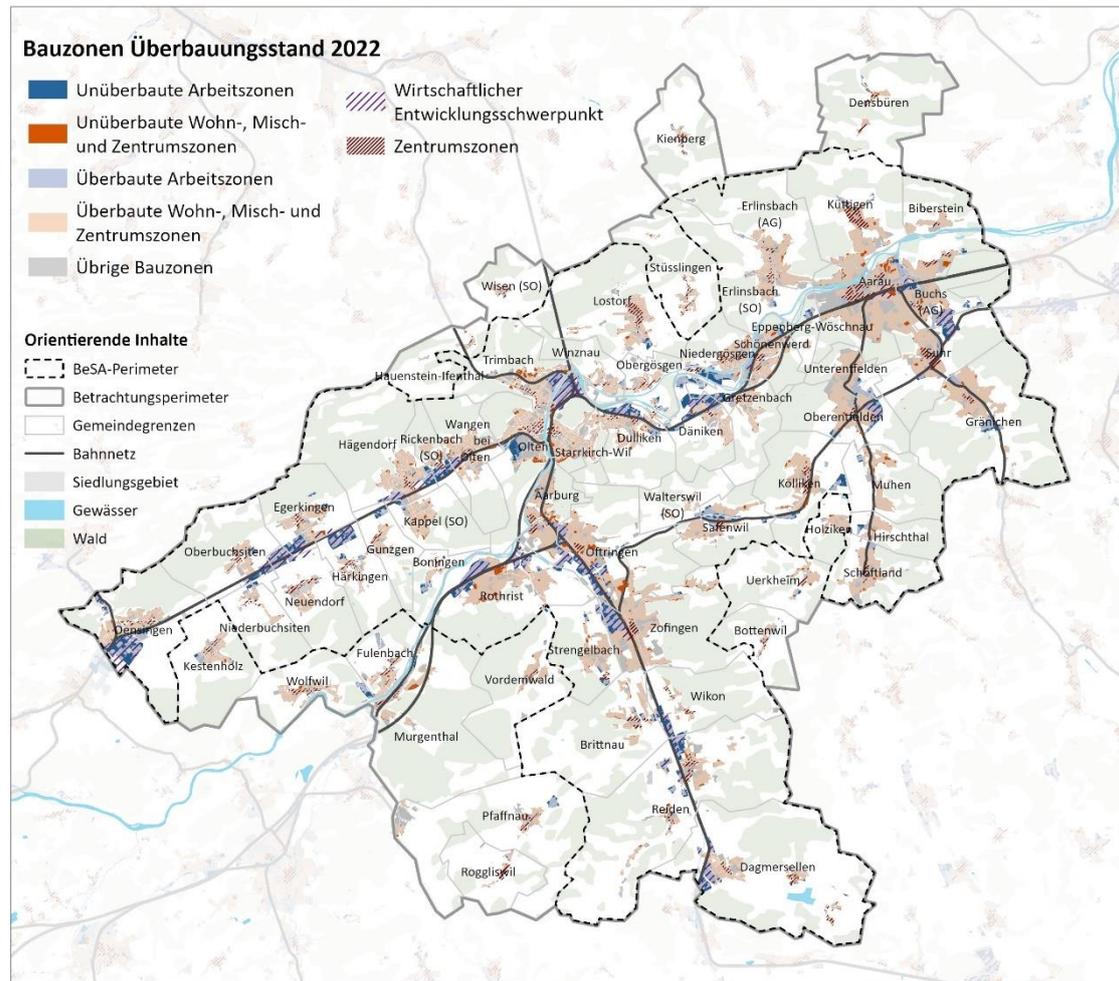
- Es ist davon auszugehen, dass im AareLand der Anteil der Beschäftigten im 2. Sektor wie im gesamtschweizerischen Trend weiter abnehmen wird. In den Agglomerationskorridoren bzw. in den Entwicklungsschwerpunkten entlang der Nationalstrasse, wird dieser Sektor jedoch weiterhin eine wichtige Rolle spielen.

3.1.3. Bauzonen

Bebaute und unbebaute Bauzonen

Im AareLand befinden sich heute (Stand 2022) gemäss harmonisierten Bauzonendaten des Bundes insgesamt 5'567 ha Wohn-, Misch- und Zentrumszonen (WMZ). Davon stehen 450 ha, d.h. rund 8% zur Überbauung zur Verfügung. Die Fläche der Arbeitszonen beträgt rund 1'554 ha. Davon sind 223 ha bzw. rund 14% unbebaut. Die bebauten und unbebauten Wohn-, Misch- und Zentrumszonen sowie die Arbeitszonen im AareLand sind aus der nachfolgenden Abbildung ersichtlich:

Abbildung 22: Überbaute und nicht überbaute Bauzonen 2022



Grafik INFRAS. Quelle: ARE, Harmonisierte Bauzonendaten 2022

Im Agglomerationskernraum sind 95 ha bzw. 8% der WMZ unbebaut. Auch in den Agglomerationskorridoren beträgt der Anteil unbebauter WMZ 8%. Mit 10% ist im ländlichen Agglomerationsraum ein leicht überdurchschnittlicher Anteil an unbebauten Flächen zu verzeichnen. In absoluten Zahlen weist der ländliche Agglomerationsraum mit 72 ha gesamthaft eine ähnliche unbebaute WMZ-Fläche wie der Kernraum auf.

Der Anteil unbebauter Arbeitszonen ist in allen Raumtypen ähnlich hoch (vgl. Tabelle 1). In absoluten Zahlen befinden sich, wie bei den WMZ, die grössten unbebauten Arbeitszonenflächen in den Agglomerationskorridoren (151 ha). Im ländlichen Agglomerationsraum sind hingegen lediglich 16 ha Arbeitsfläche unbebaut.

Tabelle 1: WMZ und Arbeitszonen nach Raumtypen im AareLand

	Total WMZ in ha	Unbebaute WMZ in ha	Anteil unbebaute WMZ	Total Arbeitszonen in ha	Unbeb. Arbeitsz. in ha	Anteil unbebaute Arbeitsz.
Agglomerationskernraum	1'263	95	8%	366	56	15%
Agglomerationskorridore	3'578	283	8%	1'084	151	14%
Ländlicher Agglomerationsraum	726	72	10%	104	16	15%
Total	5'567	450	8%	1'554	223	14%

Tabelle INFRAS. Quelle: Harmonisierte Bauzonenkarten des Bundes; unbebaute Bauzonen: Kantone AG, SO und LU

Projektbezogene Potenziale im bebauten Gebiet

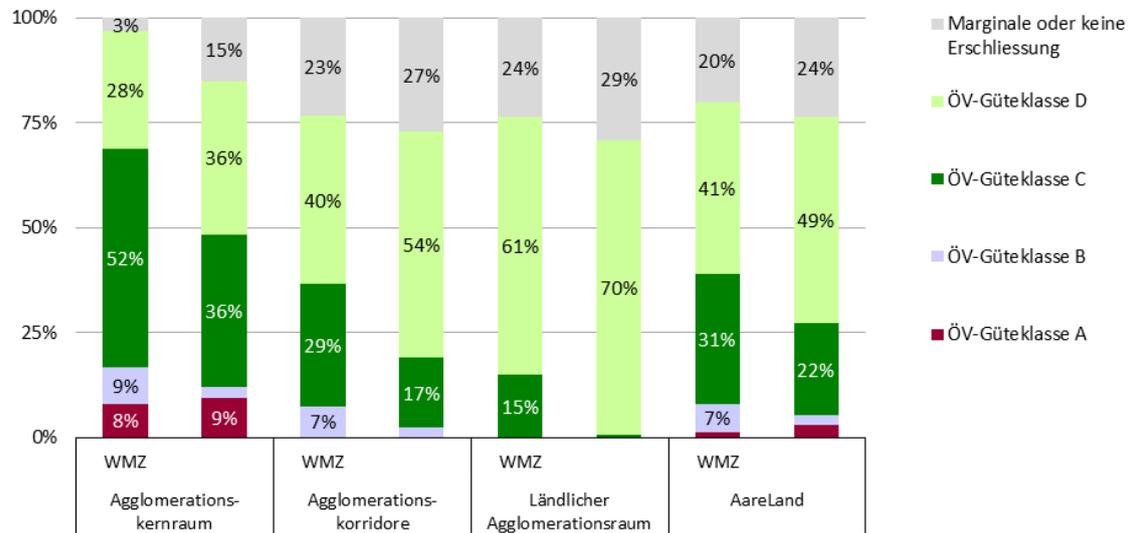
Neben den unbebauten Bauzonen bestehen im AareLand verschiedene Flächen im bereits bebauten Gebiet, welche stark unternutzt oder Umnutzungspotenzial aufweisen (siehe u.a. Schlüsselareale aus der 5. Generation). Aufgrund von entsprechenden Planungen wird in diesen Gebieten kurz- bis mittelfristig von einem Potenzial von über 6'000 Einwohnern und über 3'000 Arbeitsplätzen ausgegangen. => *Angabe wird noch aktualisiert*

Unbebaute Bauzonen nach ÖV-Güteklassen

Im AareLand befinden sich heute nur 8% der unbebauten WMZ-Bauzonen an gut bis sehr gut erschlossenen Lagen (ÖV-Güteklassen A und B). Etwas weniger als ein Drittel der Fläche der unbebauten WMZ liegt in der ÖV-Güteklasse C und rund 41% in der ÖV-Güteklasse D. 20% der unbebauten WMZ weisen eine marginale oder keine ÖV-Güteklasse auf. In den drei Raumtypen sind z.T. grössere Differenzen zu verzeichnen:

- Naturgemäss weist mit knapp 20% im Agglomerationskernraum ein überdurchschnittlich hoher Anteil an unbebauten Flächen in der WMZ eine gute bis sehr gute Erschliessung mit dem ÖV auf. Mehr als die Hälfte der unbebauten WMZ-Flächen weisen in diesem Raumtyp die ÖV-Güteklasse C auf und nur 3% sind marginal oder nicht mit dem ÖV erschlossen.
- In den Agglomerationskorridoren dominieren mit rund 70% die unbebauten WMZ-Flächen in den ÖV-Güteklassen C und D.
- Im ländlichen Agglomerationsraum ist nur ein kleiner Anteil (ca. 15%) mit der Güteklasse C erschlossen. Knapp zwei Drittel der unbebauten WMZ weisen eine geringe ÖV-Erschliessung auf (D) und 24% sind marginal oder nicht mit dem ÖV erschlossen.

Abbildung 23: Unbebaute Bauzonen nach ÖV-Güteklassen im AareLand



Grafik INFRAS. Quelle: ÖV-Güteklassen: ARE 2022; unbebaute Bauzonen: Kantone AG, SO und LU

Bei den Arbeitszonen ist im AareLand mit 5% ebenfalls nur ein sehr kleiner Anteil der unbebauten Flächen gut bis sehr gut mit den ÖV erschlossen. 22% befinden sich in der ÖV-Güteklasse C und ca. die Hälfte in der ÖV-Güteklasse D. Knapp ein Viertel weisen eine marginale oder keine ÖV-Erschliessung auf. Auch bei den Arbeitszonen sind grössere Unterschiede je nach Raumtyp festzustellen:

- Im Kernraum sind 12% der unbebauten Arbeitszonen gut bis sehr gut erschlossen. Knapp zwei Drittel befinden sich in den ÖV-Güteklassen C und D. 15% weisen eine marginale bzw. keine ÖV-Erschliessung auf.
- In den Agglomerationskorridoren sind 17% der unbebauten Arbeitszonen in der ÖV-Güteklasse C zu verzeichnen. Der grösste Anteil und zwar 54% liegt in der ÖV-Güteklasse D. Etwas mehr als ein Viertel ist zudem marginal oder nicht mit dem ÖV erschlossen.
- Im ländlichen Agglomerationsraum sind 70% der unbebauten Arbeitszonen gering (ÖV-Güteklasse D) und knapp 30% marginal bzw. nicht mit dem ÖV erschlossen.

Dichte der überbauten Wohn-, Misch- und Zentrumszonen (MOCA-Indikator Nr. 5)

Die Anzahl Einwohner und Beschäftigte (VZÄ) pro Hektare überbauter Wohn-, Misch- und Zentrumszonen (WMZ) liegt im BeSA-Perimeter AareLand mit 63 deutlich unter dem Durchschnittswert ähnlich grosser Agglomerationen (80.1). Im BeSA-Perimeter Olten-Zofingen liegt der Wert bei 62.8 und im BeSA-Perimeter Aarau bei 64.1 Einwohner+VZÄ pro ha überbauter WMZ.

Im Zeitraum 2012 bis 2022 hat die Dichte der überbauten WMZ im BeSA-Perimeter AareLand um 7.3% zugenommen. Diese Entwicklung liegt leicht über dem Durchschnitt der mittel-

grossen Agglomerationen. Vor allem im Zeitraum 2017 bis 2022 weist das AareLand mit +4.4% eine überdurchschnittliche Zunahme gegenüber anderen mittel-grossen Agglomerationen (+1.6%) auf.

Tabelle 2: Anzahl Einwohner und Beschäftigte (VZÄ) pro ha überbauter WMZ

	2012 EW+VZÄ/ha WMZ	2017 EW+VZÄ/ha WMZ	2022 EW+VZÄ/ha WMZ	2012-2022 Diff. in %	2017-2022 Diff. in %
BeSA-Perimeter AareLand	59	61	63	+7.3%	+4.4%
BeSA-Perimeter Agglo Olten - Zofingen	58.9	60.8	62.8	+6.5%	+3.1%
BeSA-Perimeter Agglo Aarau	59.1	60.3	64.1	+8.5%	+6.2%
Mittel-grosse Agglomeratio- nen	75.9	78.8	80.1	+5.5%	+1.6%

Tabelle INFRAS. Quelle: ARE basierend auf BFS; STATPOP und STATENT 2011, 2016 und 2021 (Einzeldaten) sowie Bauzonenstatistik Schweiz 2012 und 2017, Annahme 1

3.1.4. Entwicklungsschwerpunkte und verkehrsintensive Einrichtungen

Wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte

Die Fläche der wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkte im AareLand (siehe Abbildung 22) beträgt rund 1'066 ha. Wie aus der nachfolgenden Tabelle ersichtlich, liegen gut zwei Drittel der ESP-Flächen in den ÖV-Güteklassen C und D. Dies aufgrund der starken Ausrichtung der ESP im AareLand auf den Logistik-/Transport-Bereich. Diese Art von ESP liegt primär im Umfeld von Knoten des übergeordneten Strassennetzes. Rund 17% der ESP-Flächen befinden sich an gut bis sehr gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen. Rund 18% der Flächen weisen keine oder eine marginale ÖV-Erschliessung auf.

Tabelle 3: Wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte im AareLand nach ÖV-Güteklassen

ÖV-Güteklasse	ESP-Fläche in ha	Anteil
A	70	7%
B	103	10%
C	312	29%
D	389	36%
Keine/marginale ÖV-Erschliessung	192	18%
	1'066	100%

Tabelle INFRAS. Quelle: ESP: Kantone AG, SO, LU; ÖV-Güteklassen: ARE, 2024

Verkehrsintensive Einrichtungen

Im AareLand sind ausserhalb der Zentren in den kantonalen Richtplänen folgende Standorte als verkehrsintensive Einrichtungen in Bezug auf Personenverkehr bzw. als Einkaufs- und Dienstleistungszentren definiert⁴:

- Buchs, Wynecenter
- Egerkingen, Gäupark
- Egerkingen, Lindenhag
- Oftringen, Autobahnanschluss
- Oberentfelden, Schinhuetweg
- Rothrist, Bifang Ost
- Schönenwerd, Fashion Fish
- Suhr, Pfister
- Unterentfelden, Schinhuetweg

Von diesen Standorten ist Pfister in Suhr am bestem mit dem ÖV erschlossen, da er sich im Umfeld des Bahnhofes Suhr befindet. Dieser Standort liegt in der ÖV-Güteklasse B/C. Die Standorte Autobahnanschluss Oftringen, Wynecenter Buchs und Fashion Fish Schönenwerd befinden sich in der ÖV-Güteklasse C. Am schlechtesten erschlossen ist Bifang Ost in Rothrist. Der Standort weist teilweise eine ÖV-Güteklasse D und teilweise eine marginale ÖV-Erschliessung auf.

⁴ Im Richtplan des Kantons Solothurn ist zudem im Zentrum Olten der Standort «Olten Sälipark 2020 (Bifang)» als Einkaufs- und Dienstleistungszentrum definiert.

3.2. Landschaft und Umwelt

3.2.1. Landschaftsstruktur

Im AareLand befinden sich in einem verhältnismässig kleinen Raum vielfältige Natur-, Landschafts- und Freiräume (vgl. Abbildung 25). Landschaftsprägend ist das Aufeinandertreffen von Faltenjura und Mittelland mit seinen Ebenen, Tal- und Hügellandschaften. Das Gerüst bilden die Flusstallandschaft der Aare und der seitlichen Flusstäler oder -ebenen von Suhre, Wyna und Wigger, deren Bedeutung auch in der historischen Entwicklung von Siedlungsstrukturen und Verkehrswegen erkennbar ist. Heute verursachen wichtige nationale Verkehrswege sowie die Siedlungsentwicklung einen hohen Druck auf die Landschaft in der Talsohle und eine grosse Trennwirkung.

Grossräumig betrachtet lässt sich das AareLand in drei grosslandschaftliche Einheiten einteilen: Jura, Talebenen und Hügelland.

- Nördlich der Aare zieht sich die erste Jurakette durch: Im Bereich AareLand beginnt sie im Westen mit dem markanten Auftakt der Klus nördlich von Oensingen und endet im Osten mit dem Bözberg. Im Kanton Aargau gilt sie gemäss Richtplan als Landschaft von kantonaler Bedeutung, im Kanton Solothurn ist sie durch die Juraschutzzone geschützt. Das Gebiet nördlich von Aarau ist zudem Teil des Regionalen Naturparks Jurapark.
- Die Talebenen des Suhren-, des Wynen- und des westlichen Wiggertals sind aus den Schmelzwässern des würmeiszeitlichen Reussgletschers entstanden. Das Gäu wurde geprägt durch den Aaregletscher, in dessen Vorfeld sich der Gäusee und eine ausgedehnte Schotterebene befand. Heute zeigen sich die Talebenen landwirtschaftlich intensiv genutzt und stark besiedelt. Die Flüsse, häufig von Ufergehölzen gesäumt, sind beliebte Naherholungsorte für die Bevölkerung.
- Das Hügelland südlich der Aare ist mit einem Mosaik von Wald und Offenlandflächen durchzogen; Mal zeigt sich die Landschaft offener und weiträumiger, andernorts bestimmt ein kleinräumiger Wechsel von Wald und Offenland das Bild. Die offenen Landschaftsbereiche werden intensiv landwirtschaftlich bewirtschaftet.

Abbildung 25: Landschaftstypen im AareLand



Flusstalandschaften / Auenlandschaften



Siedlungslandschaften



Waldlandschaften



Strukturreiche Agrarlandschaften



Agrargeprägte Mosaiklandschaften



Offene Agrarlandschaften



Waldgeprägte Mosaiklandschaften

3.2.2. Alleinstellungsmerkmal: Flussräume

Die Fliessgewässer mit ihrer Umgebung sind die herausragenden Landschaftselemente im AareLand. Sie übernehmen vielfältige Aufgaben:

- Die Aare ist das prägendste Landschaftselement im AareLand: Sie ist nicht nur Namensgeberin, sondern auch Identitätsträgerin. Für die Bevölkerung bietet sie Raum für verschiedene Formen der Erholungsnutzung, für die Natur ist die «Aare» Lebensraum und Vernetzungselement. Mit der ersten Juragewässerkorrektur (1868 bis 1891) konnten die Hochwasserspitzen der Aare gemindert werden. Weiter erforderte die Nutzung der Wasserkraft den Bau von Kanälen (v.a. im Niederamt) und die Regulierung des Wasserstands. Grosse Schwankungen des Wasserstands und somit Veränderungen des Uferbereichs (Ablagerungen, Erosion) finden deshalb nur entlang der «alten Aare» (Restwasserstrecke) und unterhalb des KW Ruppoldingen statt. An diesen Stellen befinden sich auch wertvolle Auengebiete.

- Der Wiggerraum ist ein beliebtes Naherholungsgebiet in der Region Zofingen. Die Wigger ist über weite Strecken stark korrigiert und kanalisiert. Mit dem Ausbau der A1 auf sechs Spuren ist im Rahmen der ökologischen Ausgleichsmassnahmen der Unterlauf der Wigger renaturiert worden. Dadurch hat die Landschaft in ihrer Funktion als Naherholungsgebiet eine wesentliche Aufwertung erfahren. Auch die Naturwerte konnten mit dem Projekt deutlich gesteigert werden.

Im Wiggertal besonders interessant sind die Relikte der früheren Wasserkraftnutzung, welche in unterschiedlicher Ausprägung erfolgte. Diese bieten ein grosses Potenzial, um als Alleinstellungsmerkmale und charaktergebende Elemente weiterentwickelt zu werden.

- Die weiteren Flussräume der Dünnern, Suhre und Wyna sind gegenüber dem Aare- und Wiggerraum – grossräumig betrachtet – weniger landschaftsprägend. Aber auch sie übernehmen wichtige Aufgaben für die Naherholung, die Ökologie, die Vernetzung und zur Identitätsstiftung des Raums.
- Untergeordnete Fluss- und Bachläufe: Die zahlreichen Flüsse und Bäche sind auch abseits der übergeordneten Flussräume besonders charakteristische Elemente in der Landschaft. Ihnen wird allseits ein hohes Ansehen zugesprochen.

Entwicklungstrends

- Die Entwicklung von Siedlung und Verkehrsinfrastruktur konzentriert sich auf die Talsohle mit den beinahe durchgängigen Siedlungsgebieten. Der Aareraum sowie auch die weiteren Flussräume, wie z.B. die Wigger, werden als verbindende Naturräume mit mannigfaltigen Funktionen weiter an Bedeutung gewinnen. In den peripheren Räumen (Jurakette, Hügellandschaft des Mittellands) findet eine extensive Entwicklung statt. Wo möglich, soll auch Platz für natürliche Prozesse vorhanden sein. Wichtige Unterstützung für eine nachhaltige Entwicklung dieser Gebiete erfolgt über die Pärke von nationaler Bedeutung wie der Regionale Naturpark Jurapark.
- Die Aare als Identifikationsmerkmal des AareLand weist trotz bisherigen Projekten im Zuge von Renaturierungen (Schachenpark, AareLandWeg, u.a.) noch grösseres Potenzial auf. Massnahmen zur Aufwertung von siedlungsnahen Flusslandschaften sind zu konkretisieren. Vorrang hat die Erschliessung für Fuss- und Veloverkehr; entstehende Nutzungskonflikte sind lösbar.
- Innerhalb vom Siedlungsgebiet sollen Zugänglichkeit und Erlebbarkeit der Flussräume für die Förderung der Freiraumqualität gefördert werden

3.2.3. Freiräume im Siedlungsgebiet

Im Siedlungsgebiet sind qualitativ hochwertige Freiräume und Wohnumfelder zentrale Faktoren für die Lebensqualität. Öffentliche Parkanlagen und Plätze sind wichtige Aufenthalts- und Begegnungsorte für die Bevölkerung in Stadt-, Quartier- und Dorfstrukturen. Solche Freiräume städtischer Ausprägung befinden sich in den Zentren Aarau, Olten und Zofingen. Diese bilden mit Freiräumen der umliegenden Siedlungsgebiete ein Freiraumnetz, welches sich über den gesamten Kernraum der Agglomeration erstrecken soll. Mit dem Freiraumkonzept verfügt Aarau über ein Instrument zur Steuerung der Entwicklung. Ergänzend dazu liegt neu auch eine umsetzungsorientierte Klimaanpassungsstrategie vor. Die Städte Zofingen und Olten verfügen mit dem Raumentwicklungskonzept über eine strategische Grundlage für die weitere räumliche Entwicklung. In Olten wird aktuell ergänzend dazu eine integrale Planung erarbeitet, welches die Freiraumversorgung in den Fokus nimmt (Freiraumkonzept).

Die Aare ist in den Städten Aarau und Olten das prägende Landschaftselement. Flanieren und einkehren entlang der Aare, direkte Velo- und Fussverbindungen zwischen den westlichen und östlichen Stadtteilen, baden in der Aare usw.: Die Aare spielt in beiden Städten im Alltag und in der Freizeit der Bewohner und für das Innere Freiraumsystem eine zentrale Rolle.

Im urbanen Agglomerationsraum wird die Sicherung der Freiräume immer wichtiger für die Freiraumversorgung, die Identität der Gemeinden sowie zur Klimaanpassung der Siedlungsgebiete. Gemeinden wie Suhr und Buchs haben in Freiraum- oder Raumentwicklungskonzepten entsprechende Strategien erarbeitet. Für ländliche Gemeinden ist die Gestaltung des Ortskerns eine wichtige Aufgabe zur Stärkung der Identität, welche unter anderem im Zusammenhang mit Ortsdurchfahrten umgesetzt werden kann. Bezüglich der Bewusstseinssteigerung zu den freiräumlichen Qualitäten und Bedürfnissen in den Agglo- und Land-Gemeinden besteht im AareLand ein grosses Potenzial.

Auf kantonaler Ebene sind verschiedene Bemühungen zur Förderung der Biodiversität im Siedlungsraum sowie und zum Umgang mit den Auswirkungen des Klimawandels resp. zur hitzeangepassten Siedlungsentwicklung im Gange (Kanton Solothurn: Strategie Natur und Landschaft 2030+, Kanton Aargau: Pilotprojekt zur hitzeangepassten Siedlungsentwicklung, Alle Kantone: Klimaanalysekarten und Strategieprozess zum Thema Klimaschutz und Klimaanpassung; Konzeption der Ökologischen Infrastruktur).

Entwicklungstrends

- Im Rahmen der Innenentwicklung wird der Nutzungsdruck auf die Siedlungsfreiräume sowie das Innere Freiraumsystem steigen. Die Sicherung und Gestaltung von Freiräumen für die Bevölkerung ist eine wichtige Aufgabe der Städte und Gemeinden. Mit dem Klimawandel (Hitze, Starkniederschläge, Trockenheit usw.) wird zudem die Funktion von Natur- und Freiräumen als klimatische Ausgleichsräume an Bedeutung gewinnen.
- Der Nutzungsdruck auf die siedlungsgliedernden Grünzäsuren wird aufgrund des prognostizierten Wachstums weiter zunehmen (insb. Niederamt und Gäu). Zu deren Sicherung sind die Nutzungsinteressen besser abzustimmen, wobei die Funktionen der Grünzäsuren im Vordergrund stehen.
- Im Zusammenhang mit Ortsdurchfahrten ist die siedlungsorientierte Freiraumgestaltung und Gestaltung der Ortskerne zunehmend als wichtiges Element zu definieren und als Vorschlag bei den Kantonen einzubringen.
- Kaltluftleitbahnen und -entstehungsgebiete innerhalb des Siedlungsgebiets sind zu bewahren, zu stärken und zu fördern

3.2.4. Naherholungsgebiete – Landschaft vor der Haustüre

Der Bedarf der Bevölkerung nach Landschafts- und Naturerlebnis nimmt zu und die siedlungsnahen Landschafts- und Naturräume gewinnen für die Naherholung an Bedeutung (Landschaft vor der Haustüre). Wie bereits erwähnt sind die Flussräume besonders beliebte Erholungsgebiete. Die siedlungsnahen Landschaftsräume ergänzen das Freiraumangebot innerhalb der Siedlung mit weiteren Qualitäten.

Ein Beispiel für die gezielte Entwicklung eines siedlungsnahen Erholungsgebiets ist der Schachenpark im Aareraum zwischen Aarau und Olten. Dieser Raum ist industriegeschichtlich und landschaftlich von grosser Bedeutung. Einerseits sind es die Kraftwerksbauten Aarau, Erlinsbach, Niedergösgen und Winznau sowie die traditionellen Industriegebiete mit den Schuhfabriken Bally in Schönenwerd und Hug in Dulliken, welche noch heute mit ihrer Bausubstanz als Zeugen der Industrialisierung sichtbar sind. Der Bally Park im solothurnischen Schönenwerd wurde als Industrie- und Gartendenkmal ausgezeichnet. Der Schweizer Heimatschutz übergab den Schulthess Gartenpreis 2016 dem über 100-jährigen Bally Park. Andererseits sind es die verschiedenen Schachengebiete, welche in zusammenhängender Abfolge die Flusslandschaft mit ihren Auenwäldern prägen und gleichzeitig das Siedlungsgebiet zwischen Aarau und Olten begrenzen. Für die Massnahme der 1. Generation «Schachenpark» wurde ein Projektkatalog an Massnahmen erarbeitet. Verschiedene Massnahmen wurden entweder als Eigenleistung oder mit den Projekten «Hochwasserschutz und Revitalisierung Aare, Olten bis Aarau» sowie den

Projekten zur Konzessionserneuerung der Kraftwerke Aarau und Gösigen umgesetzt. Weitere Projekte sind in Erarbeitung. Die Ausweitung des Gewässergerinnes der Aare im Rahmen der Hochwasserschutzmassnahmen hat den bereits sehr beliebten Naherholungsraum nochmals deutlich aufgewertet. Dadurch ist auch die Zahl der Besucher und Besucherinnen wiederum gestiegen. Um die sich anbahnenden Probleme mit unsachgemässer Parkierung und Abfallentsorgung korrigierend beeinflussen zu können, wurden erste lenkende Massnahmen umgesetzt. Dabei wurden die Zufahrt und Parkierung im Gebiet Winznau geregelt, eine Informationskampagne vor Ort umgesetzt und mehr Abfallbehälter zur Verfügung gestellt. Aus den Erfahrungen wird zusammen mit Sozial-Institutionen und den Gemeinden ein Unterhaltskonzept geplant. Dabei stehen lenkende und weniger rechtliche Massnahmen im Vordergrund. Mit dem Label «ösi Aare» soll ein Identifikationsmerkmal entstehen, welches seit Juli 2019 als Verein organisiert ist.

Die Erholungsqualitäten und die Identifikation der Bevölkerung mit der Landschaft des AareLand werden mit dem AareLandWeg gestärkt. Der 2009 geschaffene Weg führt auf einer Strecke von rund 30 km von Aarau über Olten nach Zofingen und informiert an verschiedenen Stellen über Besonderheiten und Sehenswürdigkeiten entlang der Route. Eine südliche Verlängerung der Route von Zofingen über Dagmersellen nach Buchs (18 km) wurde 2013 fertiggestellt.

Die Komplexität der Planung von Erholungsräumen hat aufgrund von verschiedenen Anforderungen und Interessen zugenommen. Für eine koordinierte Entwicklung von Freiräumen wurden im gesamten Perimeter vereinzelt kommunale Konzepte (z.B. Suhr, Buchs, Aarau, Zofingen) erarbeitet und auch die Regionalplanungen haben das Thema aufgegriffen (z.B. REK Niederamt). Gesamtheitliche und gemeindeübergreifende Entwicklungsabsichten von Naherholungsgebieten sind neben den oben genannten Flussräumen auch in der Region Zofingen (Regionales Naherholungskonzept), im Gäu (Korridorprozess Gäu, Testplanung All-Gäu) und für den Jurapark (Erholungskonzept) behandelt worden. Weitere, siedlungsnahe Gebiete sollten mit der gleichen Aufmerksamkeit planerisch behandelt werden.

Entwicklungstrends

- Mit der fortschreitenden Innenentwicklung wird der Erholungsdruck auf die siedlungsnahen Landschaftsräume (Landwirtschaft, Gewässer, Wald) steigen. Es ist davon auszugehen, dass diese als Naherholungsräume im AareLand eine wichtige Rolle für eine hohe Lebensqualität spielen werden (Landschaft vor der Haustüre). Es zeigt sich bereits heute aufgrund des hohen Nutzungsdrucks, dass eine koordinierte Entwicklung dieser Räume unter Abstimmung der verschiedenen Interessensansprüche wichtig ist, um Konflikte vorzubeugen und breit abgestützte Lösungen zu finden.
- Die Verkehrsinfrastruktur und deren künftige Ausbauten belasten den Landschaftsraum, auch die siedlungsnahen Erholungsgebiete. Dies insbesondere durch die Emissionen, die Trennwirkung und den Flächenverbrauch. Die Trennwirkung dieser Anlagen gilt es zu minimieren bzw. zu vermindern.
- Eine positive Entwicklung zeichnet sich mit der Nutzung von Synergien zwischen Landwirtschaftspolitik und Landschaftsqualitätsprojekten ab. In allen Teilregionen des AareLand bestehen Landschaftsqualitätsprojekte, welche auf die regionalen Gegebenheiten abgestimmt sind. Diese Entwicklung wird sich fortsetzen müssen. Weitere wertvolle landschaftliche und ökologische Aufwertungen erfolgen für Bach- und Flussräume im Rahmen der Umsetzung von Hochwasserschutzprojekten und Gewässerrevitalisierungen.

3.2.5. Siedlungsgliedernde Landschaftsräume

Die Siedlungszentren des AareLand sind in den letzten Jahrzehnten zum Agglomerationskernraum und den Agglomerationskorridoren zusammengewachsen. Diese siedlungsgeprägte Landschaft der Talebenen wird durch einzelne unbebaute Landschaftskorridore gegliedert. Die siedlungsgliedernden Grünzäsuren dienen neben der grossräumigen Strukturierung der Landschaft auch der langfristigen Sicherung von Landwirtschaftsflächen, der Erholungs- und Umweltqualität in Siedlungsnähe, der ökologischen Vernetzung, der Frischluftversorgung und der Identität der Gemeinden und Agglomerationen. Sie sind oftmals auch wichtige Gebiete im Lebensraumkontinuum (Wildtierkorridore).

Die Siedlungsränder als wichtiger Faktor für ein attraktives Landschafts- und Siedlungsbild sind vielerorts nicht entsprechend sorgfältig und qualitativ gestaltet.

Entwicklungstrends

- Der Nutzungsdruck auf die siedlungsgliedernden Grünzäsuren wird aufgrund des prognostizierten Wachstums von Siedlung und Verkehrsinfrastruktur weiter zunehmen. Die Bevölkerungszunahme durch die Innenentwicklung führt zu einer erhöhten Erholungsnutzung in diesen Gebieten. Für die Landwirtschaft sind die Flächen wichtig für die Lebensmittelproduktion. Es kann von einem erhöhten Konfliktpotenzial zwischen den verschiedenen Nutzungen ausgegangen werden.
- Durch die Freihaltung der siedlungsgliedernden Landschaftsräume können die Charakteristiken des AareLand erhalten und gefördert werden.

3.2.6. Schutzgebiete und herausragende Landschaften

Insbesondere ausserhalb des Agglomerationskernraums und der Agglomerationskorridore gibt es diverse Schutzgebiete:

- Jura-Schutzzone
- Kantonale Natur- und Landschaftsschutzzonen

- Kantonale Vorranggebiete
- Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN)
- Im Kanton Aargau sind Teile der Aare als Auen-Schutzpark ausgeschieden.

Wildtierkorridore und Siedlungstrenngürtel innerhalb der Agglomerationskorridore verbinden die grosslandschaftlichen Einheiten (z.B. Jura mit Engelberg bei Walterswil).

Entwicklungstrends

- Die kantonal und national bedeutsamen Wildtierkorridore sind wichtige ökologische Verbindungen, die in Abhängigkeit mit bestehenden und künftigen Verkehrsinfrastrukturen zu beurteilen sind. Verbesserungsmassnahmen bieten sich insbesondere im Zusammenhang mit Neu- und Ausbauprojekten oder Sanierungsarbeiten an. Durch den steigenden Nutzungsbedarf wie z.B. von Erholungssuchenden oder durch den Ausbau der Infrastruktur wird der Druck auf die Schutzgebiete im Siedlungsgebiet und um den Agglomerationskernraum und den Agglomerationskorridoren zunehmen.

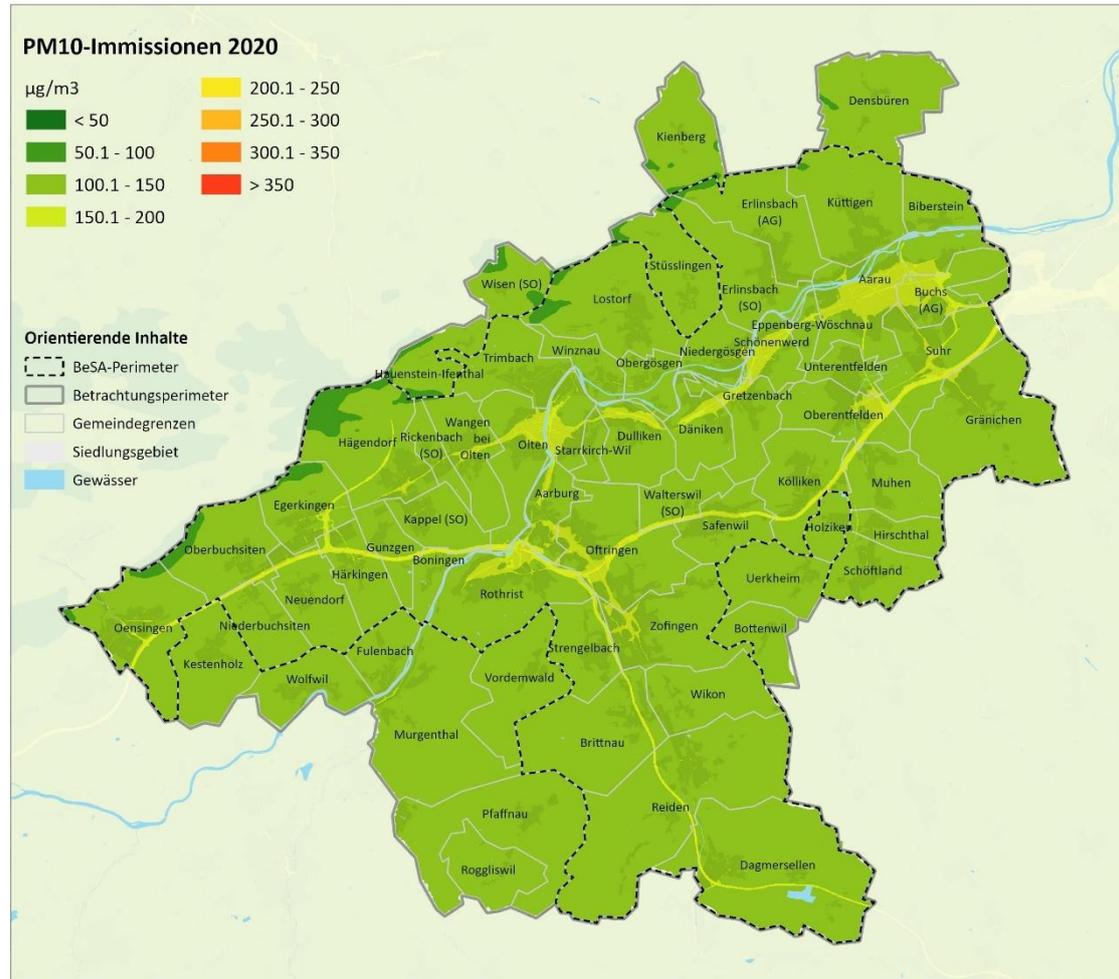
3.2.7. Luftschaadstoff- und Lärmbelastung

Luftschaadstoffbelastung

Die Luftqualität ist im AareLand zwischen 2010 und 2020 besser geworden. Im Jahr 2010 wurde beim Feinstaub (PM10) der Jahresmittelgrenzwert von 20 Mikrogramm/m³ der Luftreinhalteverordnung (LRV) entlang der Autobahn insbesondere zwischen Rothrist und der Verzweigung Wiggertal sowie in Oensingen überschritten. Eine Überschreitung des Grenzwertes war auch zwischen Oberbuchsiten und Egerkingen, in Oberentfelden, Kölliken und Hunzenschwil festzustellen. Gemäss Angaben aus dem Jahr 2020 wird heute der Jahresmittelgrenzwert von 20 Mikrogramm/m³ im AareLand nicht mehr überschritten (vgl. Abbildung 26).

An der Messstation in Egerkingen (an stark befahrener Strasse mit LKW, geschlossene Bebauung) liegt der PM10-Jahresmittelwert seit 2011 unter dem Grenzwert bei rund 16 Mikrogramm/m³. Am südlichen Rand des AareLand ist bei der Messstation in Reiden an der Autobahn A2 der Wert ebenfalls gesunken. Seit 2014 beträgt dieser Wert rund 15 Mikrogramm/m³.

Abbildung 26: Feinstaub-Immissionen 2020

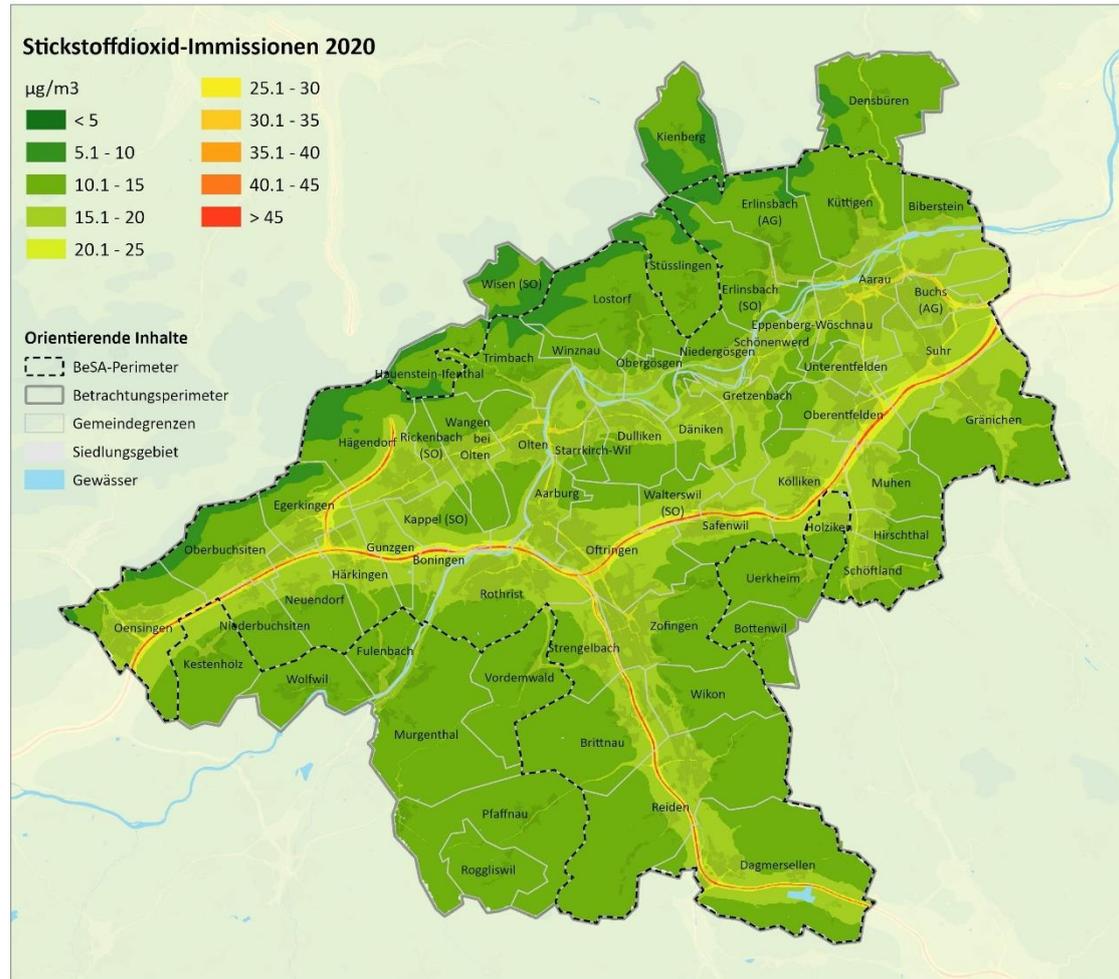


Grafik INFRAS. Quelle: BAFU 2020

Bei der Konzentration an Stickstoffdioxid (NO₂) sind leichte Abnahmen festzustellen, die Immissionsgrenzwerte der LRV werden jedoch entlang der Autobahn A1 sowie der A2 Richtung Basel immer noch überschritten. Insbesondere das Gäu aber auch die Gemeinden zwischen den Anschlüssen Aarau-West und Aarau-Ost sind davon stark betroffen (vgl. Abbildung 27).

An der Messstation in Egerkingen lag der NO₂-Jahresmittelwert erstmals 2016, an der Messstation in Reiden erstmals 2017 unter dem Grenzwert von 30 Mikrogramm/m³. Seither haben sich die NO₂-Immissionen weiter reduziert. Heute (Stand 2022) liegen die Jahresmittelwerte in Egerkingen und Reiden mit rund 20 Mikrogramm/m³ deutlich unter dem Grenzwert.

Abbildung 27: Stickstoffdioxid-Immissionen 2020



Grafik INFRAS. Quelle: BAFU 2020

Entwicklungstrends

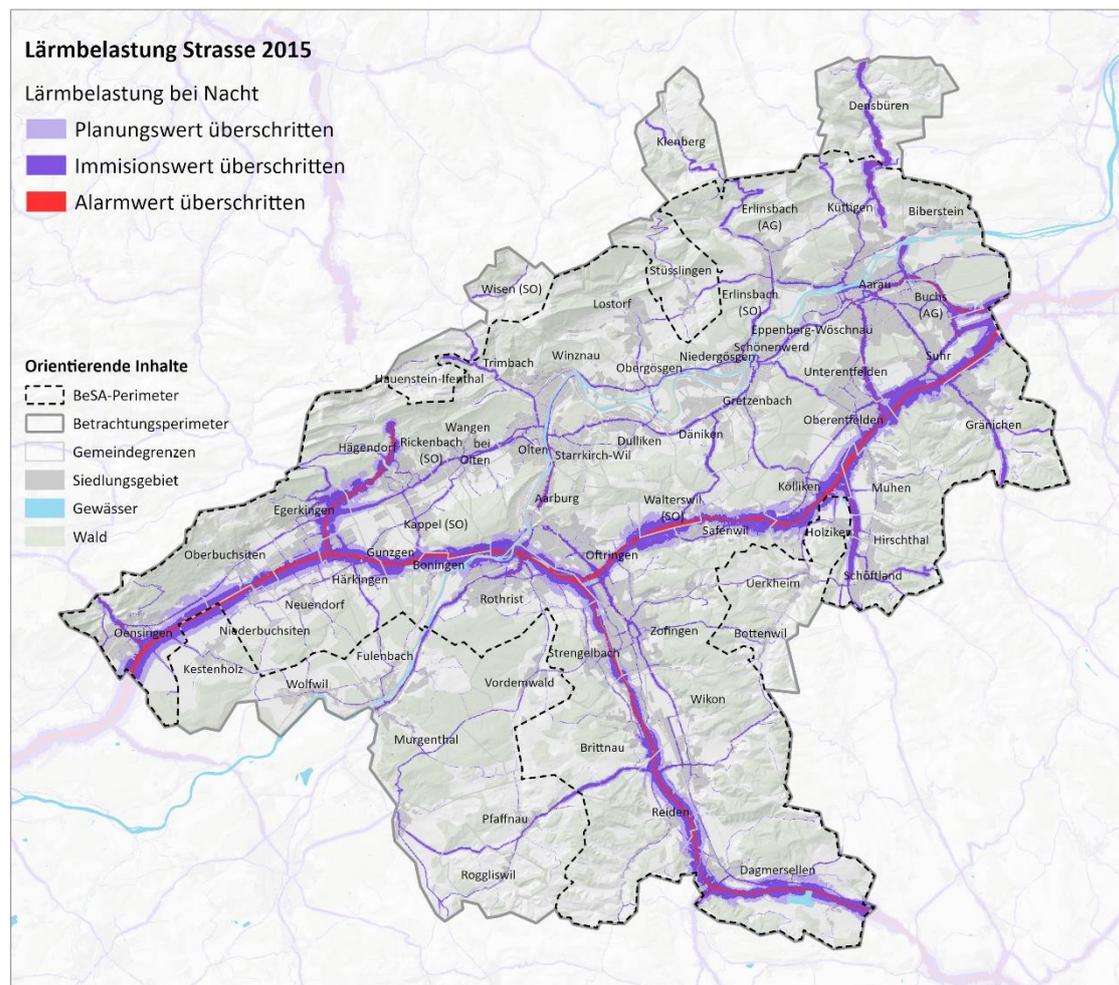
- Die Stickstoff- und Feinstaubemissionen werden in den nächsten Jahren bedingt durch technische Massnahmen (verschärfte Abgasnormen) weiter abnehmen.
- Die Elektromobilität ist im Trend und damit Fahrzeuge mit wenig oder gar keinem Luftschadstoffausstoss. Bei Elektrofahrzeugen kann erwartet werden, dass ihr Anteil an der Flotte sowohl im PW als auch im ÖV-Bereich zunehmen wird, insbesondere auch weil davon auszugehen ist, dass die Reichweite der E-Fahrzeuge in den nächsten Jahren zunehmen wird.

Unmittelbar entlang der Nationalstrasse wird der Alarmwert im ganzen AareLand überschritten. Für die Lärmsanierung dieser Strassen ist der Bund zuständig. Zurzeit werden entsprechende Massnahmen im Bereich Reiden – Dagmersellen umgesetzt.

Bei den Kantonsstrassen ist der Stand der Umsetzung von Lärmschutzmassnahmen je nach Gemeinde unterschiedlich. In einzelnen Gemeinden wurden Lärmschutzsanierungen bereits durchgeführt (z.B. Oftringen, Safenwil, Uerkheim, Unterentfelden, Oberentfelden, Kölliken). In den weiteren läuft die Projektierung oder die Ausführung.

Abbildung 29: Lärmbelastung Strassenverkehr 2015

Karte wird noch ausgetauscht. Das BAFU publiziert voraussichtlich im Laufe 2024 neue Datengrundlagen



Grafik INFRAS. Quelle: BAFU 2015

Entwicklungstrends

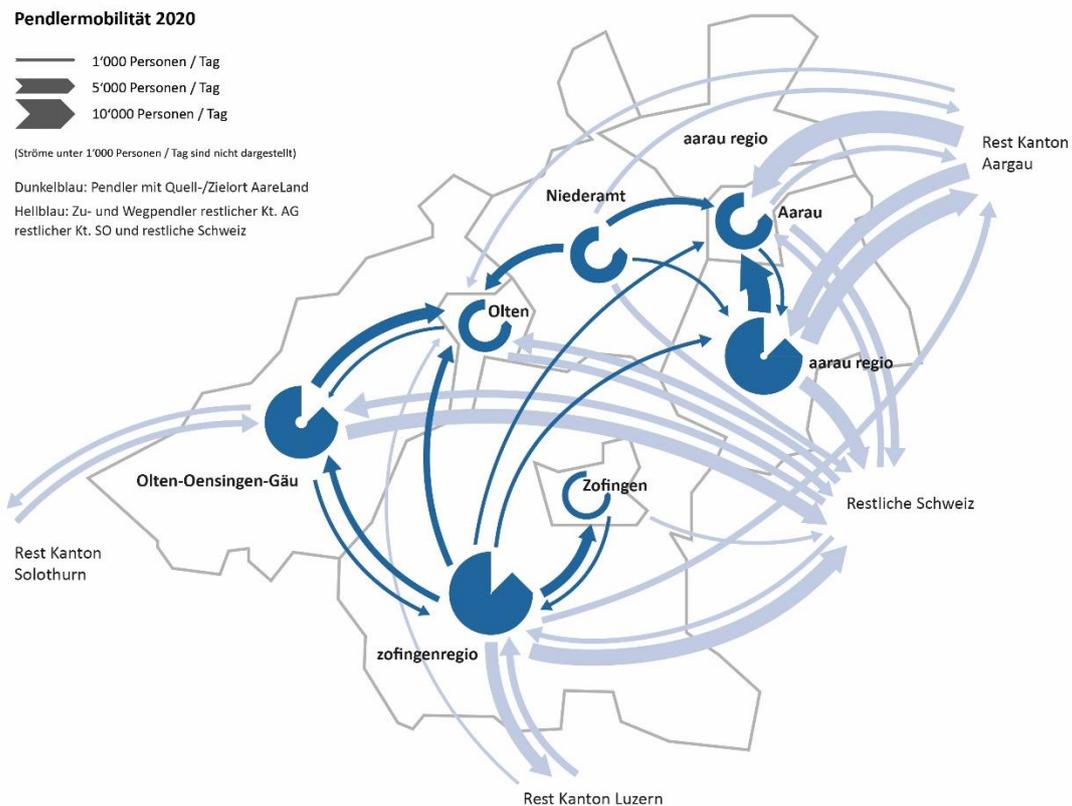
- Im Bereich Lärm führen Fortschritte bei der Strassenbelagstechnik zu deutlichen Lärmreduktionen. Der weiter steigende Strassenverkehr (siehe Entwicklungstrends im Kapitel 3.5) wird diesen Effekt jedoch teilweise verringern.
- Die Einführung von Temporeduktionen und E-Mobilität führen ebenfalls zu geringeren Lärmemissionen.
- Und schliesslich schreitet die Umsetzung von Lärmschutzmassnahmen weiter voran.

3.3. Gesamtverkehr

Pendlerströme (Arbeitspendler)

Im AareLand sind rund 94'000 Binnenpendler zu verzeichnen (Stand 2020). Gut 49'000 Personen pendeln vom AareLand in eine andere Region weg. Die Zahl der Zupendler beträgt rund 35'000. Das AareLand weist somit einen negativen Saldo von rund 14'000 Pendlern auf.

Abbildung 30: Pendlerströme (Arbeitspendler)



Grafik INFRAS. Quelle: BFS, Gemeindematrix mittel Verknüpfung der Register STATPOP, AHV und STATENT, 2020

In den Teilgebieten zofingenregio, aarau regio, Oensingen-Gäu und Niederamt sind jeweils rund 14'000, 12'000, 10'000 bzw. 5'000 Binnenpendler festzustellen (vgl. Abbildung 30). Die

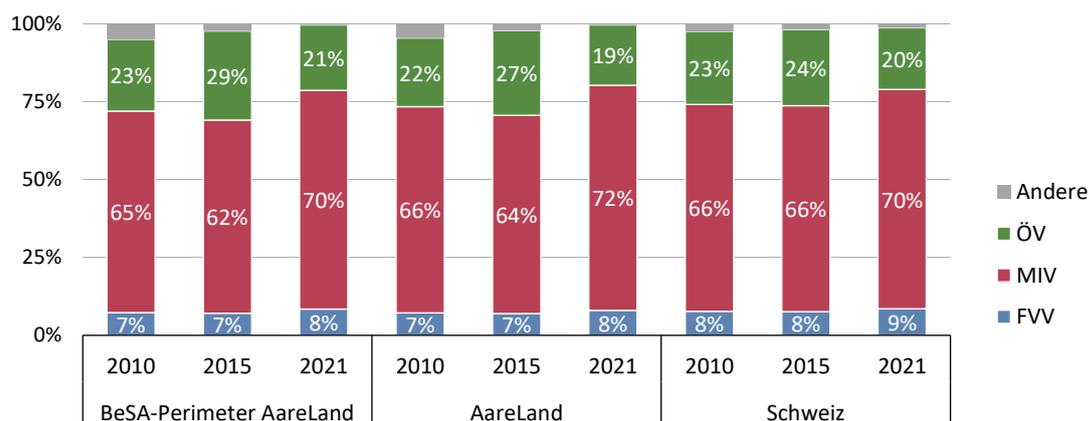
stärksten Pendlerströme sind von und in das Teilgebiet aarau regio sowie ins Zentrum Aarau zu verzeichnen. Diese Pendlerströme sind mit dem restlichen Kanton Aargau am stärksten. Das Teilgebiet Oensingen-Gäu ist einerseits stark Richtung Olten und andererseits Richtung restliche Regionen der Schweiz orientiert. Zwischen dem Teilgebiet Oensingen-Gäu und zofingenregio bestehen eher wenige Beziehungen. Vom Teilgebiet zofingenregio sind Wegpendlerbeziehungen vor allem nach Zofingen, in den restlichen Teil des Kantons Luzern sowie in weitere Regionen der Schweiz zu verzeichnen.

Modal Split inkl. MOCA-Indikator Nr. 1, MIV-Anteil

Das AareLand weist 2021 mit rund 19% einen ähnlichen ÖV-Anteil an der Tagesdistanz auf wie die Gesamtschweiz (20%). Der MIV-Anteil beträgt heute im AareLand rund 72% und derjenige des LV 8%. Auf nationaler Ebene liegen die jeweiligen Werte bei 70% bzw. 9%. Der ÖV-Anteil im AareLand hat zwischen 2010 und 2015 von rund 22% auf 27% zugenommen. Hauptgrund für den anschliessenden Rückgang 2021 ist der Einfluss der Covid-19 Pandemie und der gesundheitspolitischen Gegenmassnahmen in diesem Zusammenhang.

Wie aus der Abbildung 31 ersichtlich, ist im BeSA-Perimeter AareLand mit 21% ein leicht höherer ÖV-Anteil gegenüber dem Gesamtraum zu verzeichnen. Die Zunahme des ÖV-Anteils im AareLand zwischen 2010 und 2015 hat vor allem im BeSA-Perimeter stattgefunden. In diesem Raum konnte der ÖV von 23% auf knapp 30% zulegen⁶.

Abbildung 31: Entwicklung Modalsplit 2010 – 2021



Grafik INFRAS. Quelle: Daten Schweiz: MZ VM 2010, 2015 und 2021; Anteile gemessen an der Tagesdistanz

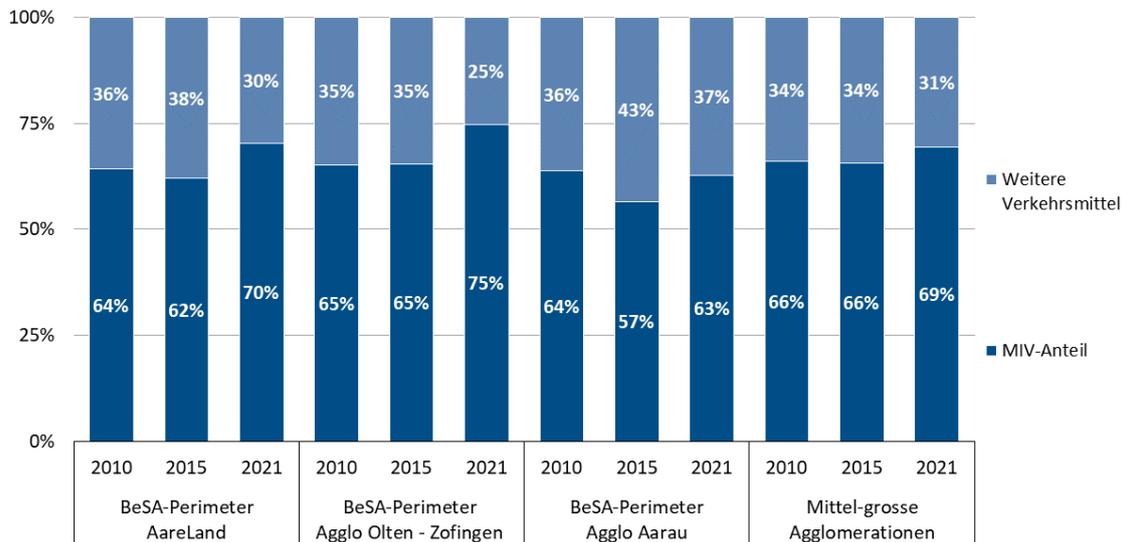
⁶ Aufgrund des Vertrauensintervalls von +/-2% ist die in der Abbildung aufgeführte Zunahme zwischen 2010 und 2015 um 6% im ÖV mit einer gewissen Vorsicht zu geniessen. Das gleiche gilt für die nachfolgenden Ausführungen zum MIV-Anteil.

Eine starke Zunahme des ÖV-Anteils zwischen 2010 und 2015 hat im Kernraum, insbesondere im BeSA-Perimeter Aarau, stattgefunden.

Wird der MOCA-Indikator Nr. 1 «MIV-Anteil» betrachtet, ist folgendes festzustellen:

- Im gesamten BeSA-Perimeter AareLand hat der MIV-Anteil zwischen 2010 und 2015 leicht abgenommen. Während im BeSA-Perimeter Aarau eine starke Abnahme von 64% auf 57% zu verzeichnen war, hat der MIV-Anteil im gleichen Zeitraum im BeSA-Perimeter Olten – Zofingen bei 65% stagniert. Insgesamt waren die MIV-Anteile sowohl 2010 als auch 2015 knapp unter jenen ähnlich grosser Agglomerationen.
- Im Jahr 2021 sind die MIV-Anteile in allen BeSA-Perimetern des AareLand überdurchschnittlich stark angestiegen. Insbesondere die MIV-Anteile des BeSA-Perimeters Olten-Zofingen liegen mit 75% mittlerweile deutlich über jenen ähnlich grosser Agglomerationen (69%). Die MIV-Anteile des BeSA-Perimeters Aarau befinden sich mit 63% hingegen noch deutlich darunter. Das Jahr 2021 war jedoch generell von der Covid-19-Pandemie und dem damit verbundenen starken Rückgang der ÖV-Anteile geprägt. Im 2. Halbjahr 2021 haben sich die MIV-Anteile gesamtschweizerisch bereits wieder den 2015 registrierten Werten angenähert.

Abbildung 32: Entwicklung MIV-Anteil 2010, 2015, 2021 in den BeSA-Perimetern



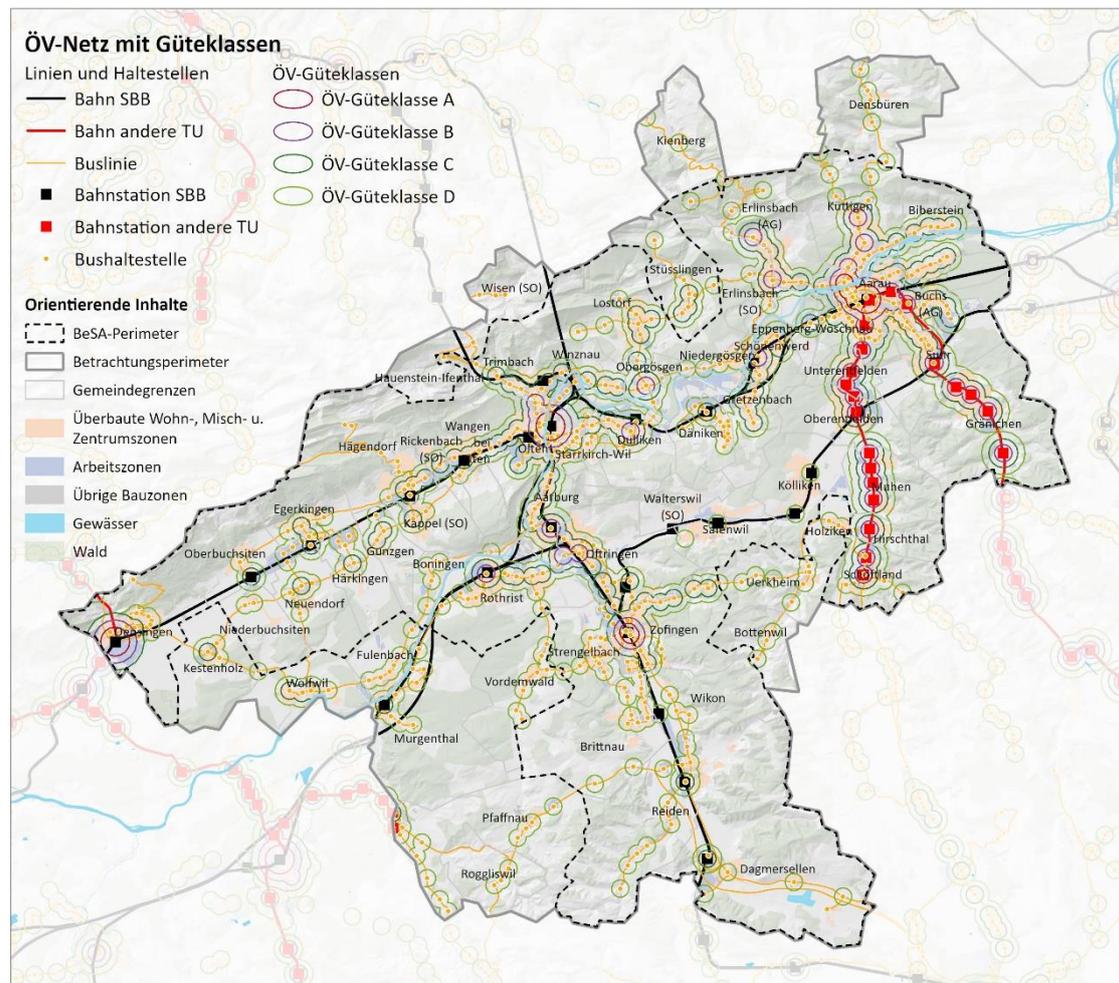
Grafik INFRAS. Quelle: ARE basierend auf MZ 2010, 2015 und 2021

3.4. Öffentlicher Verkehr

ÖV-Angebot

Im historisch gewachsenen Schienennetz kreuzen sich in Olten die Haupttransversalen Ost – West und Nord – Süd. Neben diesem Bahnknoten sind im AareLand die Zentren Aarau und Zofingen sowie Oensingen an den Fernverkehr angeschlossen. Der Agglomerationskernraum weist somit vier Fernverkehrshalte auf. Die Agglomerationskorridore⁷ sind durch den Regionalverkehr bzw. die S-Bahn und der ländliche Agglomerationsraum grundsätzlich durch Busse erschlossen. Das aktuelle ÖV-Netz ist aus der nachfolgenden Abbildung ersichtlich:

Abbildung 33: ÖV-Netz mit Güteklassen



Grafik INFRAS. Quelle: AVK Kt. AG, AVT Kt. SO, RAWI Kt. LU, ARE 2022

⁷ Mit dem Angebotsausbau STEP 2035 ist auch in Egerkingen ein Fernverkehrs-Halt geplant.

Die Busnetzstruktur im AareLand ist auf die Bahnknoten ausgelegt. Südlich des Zentrums Aarau übernimmt die S14 Schöftland – Aarau – Gränichen (– Menziken) grundsätzlich die Feinerschliessung der entsprechenden Täler.

Die wichtigsten Angebotsausbauten bei der S-Bahn in den letzten Jahren sind die Angebotsverdichtung auf der S28 Zofingen – Lenzburg zum durchgehenden 30'-Takt seit 2015 sowie die Verlängerung der stündlich in Aarau endenden S26 aus dem Freiamt nach Olten ab Dezember 2018. Mit der Eröffnung des Eppenbergtunnels verkehren zwischen Olten und Aarau eine beschleunigte S-Bahn bzw. zwei stündliche S-Bahnen ohne Halt (S29 Turgi–Zofingen / Sursee). Beim Bus konnten insbesondere in der Periode 2007 bis 2013 deutlich Angebotsverbesserungen im Agglomerationskernraum erzielt werden (z.B. Ausweitung des 7.5'-Takts in Aarau). Das Busangebot ist zudem ab 2019 mit dem neuen Angebotskonzept Olten–Gösgen–Gäu weiter verbessert worden.

ÖV-Erschliessung

Naturgemäss weisen die Gebiete um die Bahnknoten Aarau, Olten und Zofingen die beste ÖV-Erschliessung auf (ÖV-Güteklasse A). Ebenfalls in dieser ÖV-Güteklasse liegt das Gebiet um den Bahnhof Oensingen und dasjenige zwischen Bahnhof Aarau, Altstadt und Aarepark. Diese Achse wird durch bis zu sechs Buslinien erschlossen.

Eine gute ÖV-Erschliessung (ÖV-Güteklasse B) ist im erweiterten Umfeld der Bahnknoten zu verzeichnen. In den Agglomerationskorridoren ist im Umfeld der Haltestellen primär die ÖV-Güteklasse C zu finden (30'-Takt Bahn oder 15'-Takt Bus). Auffallend ist die gute ÖV-Erschliessung (ÖV-Güteklasse B) im engen Einzugsgebiet aller Haltestellen der S14 im Wynen- und Suhrental. Mit dem vorhandenen Angebot wird im Einzugsgebiet der Bushaltestellen im ländlichen Agglomerationsraum meistens eine ÖV-Güteklasse D erreicht. Insbesondere in diesem Raumtyp gibt es zudem Siedlungsgebiete, welche marginal mit dem ÖV erschlossen sind.

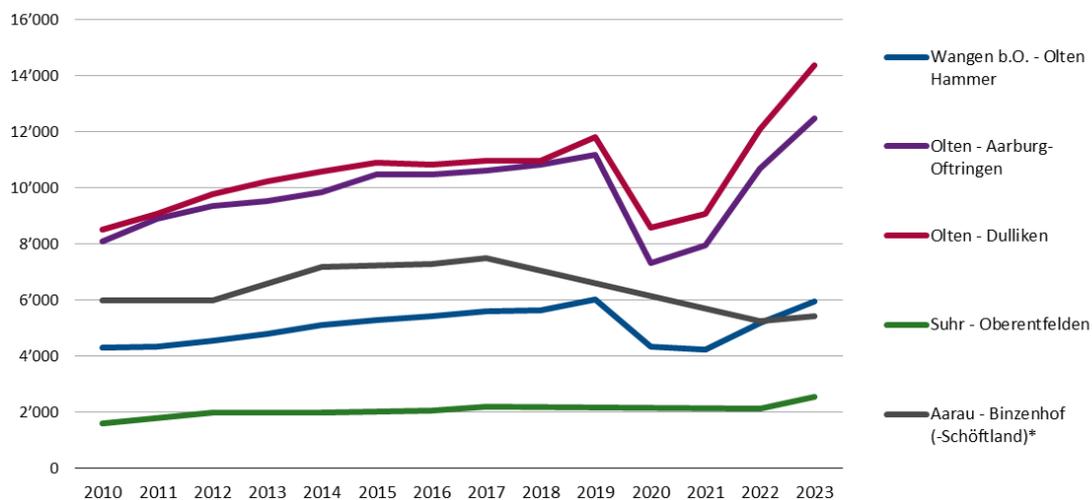
ÖV-Nachfrage

Die Fahrgastnachfrage im Bahnverkehr ist in den Jahren 2010-2023 im AareLand deutlich gestiegen⁸. Der Rückgang der Fahrgastzahlen 2020-2021 ist auf die Covid-19 Pandemie und den gesundheitspolitischen Gegenmassnahmen zurückzuführen. Im Jahr 2023 war das Fahrgastaufkommen an den meisten Querschnitten wieder gleich hoch bzw. sogar höher als vor der Pandemie. Der Ausbau des Bahnangebots, das modernisierte Rollmaterial sowie die Verbesserungen bei der Fahrgastinformation wirkten sich positiv auf die Frequenzen aus. Zudem ist auch das

⁸ Der Rückgang der Fahrgastzahlen am Querschnitt Aarau-Binzenhof (-Schöftland) ist gemäss AVA möglicherweise auf falsche Daten aufgrund einer fehlerhaften Software zurückzuführen.

Bevölkerungswachstum verantwortlich für die bessere Besetzung in den Zügen. Folgende Abbildung verdeutlicht in grafischer Form die positive Nachfrageentwicklung an fünf ausgewählten Querschnitten auf dem Bahnnetz des AareLands.

Abbildung 34: Nachfrageentwicklung ausgewählter Querschnitte des Regionalverkehrs Bahn 2010 - 2023



*Der Einbruch der Fahrgastzahlen am Querschnitt Aarau-Binzenhof (-Schöftland) ist gemäss AVA möglicherweise auf falsche Daten aufgrund einer fehlerhaften Software zurückzuführen.

Grafik INFRAS. Quelle: Daten SBB/WSB

Auf den Querschnitten Dulliken – Olten (+ 69% bzw. 5'900 Fahrgästen pro Tag) und Oftringen - Aarburg – Olten (+55% bzw. +4'400 Fahrgästen pro Tag) haben die Fahrgastzahlen am stärksten zugenommen. Die Nachfrageentwicklung an diesen beiden Querschnitten verdeutlicht insbesondere auch den Einbruch der Fahrgastzahlen aufgrund der Covid-19 Pandemie sowie das anschliessend starke Wachstum 2021-2023.

Hingegen war die Nachfrageentwicklung ausgewählter Buslinien insgesamt sehr heterogen und verlief in Summe eher stagnierend.

Schwachstellen

Im AareLand bestehen heute verschiedene Kapazitätsengpässe sowie Defizite bei der ÖV-Infrastruktur.

▪ Schwachstellen in der Schieneninfrastruktur:

- Die niveaugleiche Kreuzung der S14 (Aarau – Schöftland) mit der Nationalbahn (Lenzburg – Zofingen) in Oberentfelden schränkt die Kapazität auf den betroffenen Strecken ein.

- Die eingleisige Bahnstrecke Zofingen–Lenzburg weist eine zu geringe Trassenverfügbarkeit für die ausreichende Güterverkehrsbedienug der Logistikhubs in Suhr und Schafisheim ein.
- Beim Bahnhof Zofingen und im Bereich Wöschnau – Schönenwerd ist die Infrastruktur für das Wenden der Züge ungenügend, was das Angebot bzw. Angebotsausbauten einschränkt bzw. nicht ermöglicht.
- Beim Bahnhof Olten (Nr. 5) sind die Publikumsanlagen (Perron 2/3 und Unterführungen) für die bestehende Nachfrage zu klein dimensioniert.
- **Auf der Strecke** Olten – Oensingen – Solothurn – (Biel) ist die Trassenverfügbarkeit aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens im Bereich Personen- und Güterverkehr sehr eingeschränkt.
- In Zusammenspiel mit der Strasseninfrastruktur stellt der Bahnübergang Kantonsstrasse K104 - Nationalbahn Zofingen einen Engpass dar.
- **Ungenügende Erschliessung:** Im Agglomerationskernraum ist der Bereich Oftringen Zentrum ungenügend mit der Bahn erschlossen.
- **Behinderung des strassengebundenen ÖV:** Auf verschiedenen Strassenabschnitten im AareLand wird der ÖV durch Stausituationen behindert. Sehr stark beeinträchtigt werden die Busse auf diversen Einfallachsen von Aarau, zwischen Olten – Aarburg/Oftringen sowie zwischen Oftringen und Zofingen. Ebenfalls behindert wird der strassengebundenen ÖV auf diversen Knoten und Achsen innerhalb der Stadt Olten, zwischen Aarburg und Rothrist, zwischen Zofingen und Reiden, auf der Zufahrt zum Bahnhof Schönenwerd sowie im Gäu.
- **Ungenügende Ausgestaltung der Verkehrsdrehscheiben:** Die Anlagen für das Umsteigen Bus – Bahn sind heute im AareLand an folgenden Bahnhaltstellen mangelhaft: Bahnhof Olten, Rothrist und Egerkingen (ab Juni 2024 im Bau). Das gleiche gilt beim Bahnhof Oensingen. Zudem ist die Umsteigesituation Bus – Bus bei der Bushaltestelle Oftringen Kreuzplatz unbefriedigend.
- **Sehr hohe Auslastung Bahn und Bus:** Im Regionalverkehr ist eine sehr hohe Auslastung der Regionalzüge Olten - Solothurn - (Biel) während den Hauptverkehrszeiten zu verzeichnen. Beim Bus verteilt sich die Nachfrage auf folgenden viertelstündlich verkehrenden Buslinien aufgrund der halbstündlichen Fernverkehrsanschlüsse in Olten schlecht: Wangen b. O. – Olten, Winznau – Olten und Aarburg – Olten.

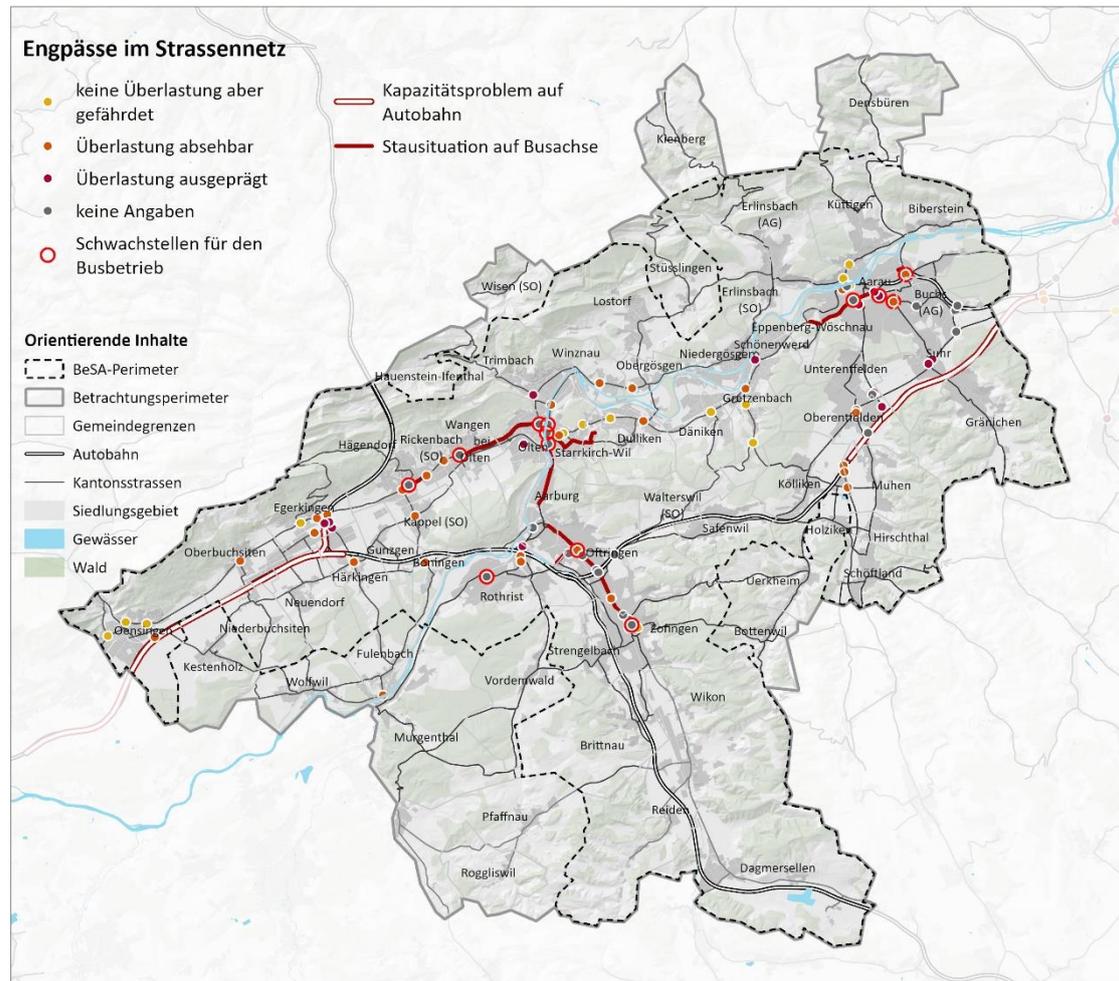
Entwicklungstrends

- Aufgrund der allgemeinen steigenden Mobilität, der künftigen Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung sowie grösserer Arealentwicklungen an gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen, wird die Nachfrage sowohl bei der Bahn als auch bei den Buslinien weiter zunehmen.
- Auch wenn der Zuwachs im MIV gemäss Prognosen relativ gesehen weniger stark als im ÖV ausfallen wird, ist zu erwarten, dass künftig der strassengebundene ÖV noch stärker als heute durch den MIV behindert wird. Dies gilt für die Busse und aufgrund der entsprechenden Kreuzungsstellen teilweise auch für die S14.

3.5. Strassenverkehr

Im AareLand kreuzen sich Ost-West- und Nord-Süd-Verkehr des Schweizer Autobahnnetzes. Die Räume Egerkingen / Härkingen und die Achse Zofingen – Oftringen – Aarburg nehmen dabei eine spezielle Stellung ein. Die hervorragende verkehrliche Erreichbarkeit, kombiniert mit grossen Industrielandreserven führte in den vergangenen Jahren zu einer rasanten Entwicklung. Es haben sich auch mehrere flächenintensive Logistikbetriebe und publikumsintensive Einrichtungen angesiedelt. Zusammen mit den verkehrlich ebenfalls stark prägenden drei Zentren Aarau, Olten und Zofingen überlagert sich somit verschiedenster Binnen-, Ziel-/Quell- und Transitverkehr in diesem Raum (Abbildung 35). Dies führt zu diversen Engpässen, insbesondere auch an Knoten sowie Zuverlässigkeitsproblemen für den strassengebundenen ÖV.

Abbildung 36: Engpässe im Strassennetz 2023



Grafik INFRAS.

Im Einzelnen präsentiert sich die aktuelle Situation unter Berücksichtigung der geplanten Ausbauprojekte in den Teilräumen des AareLand folgendermassen:

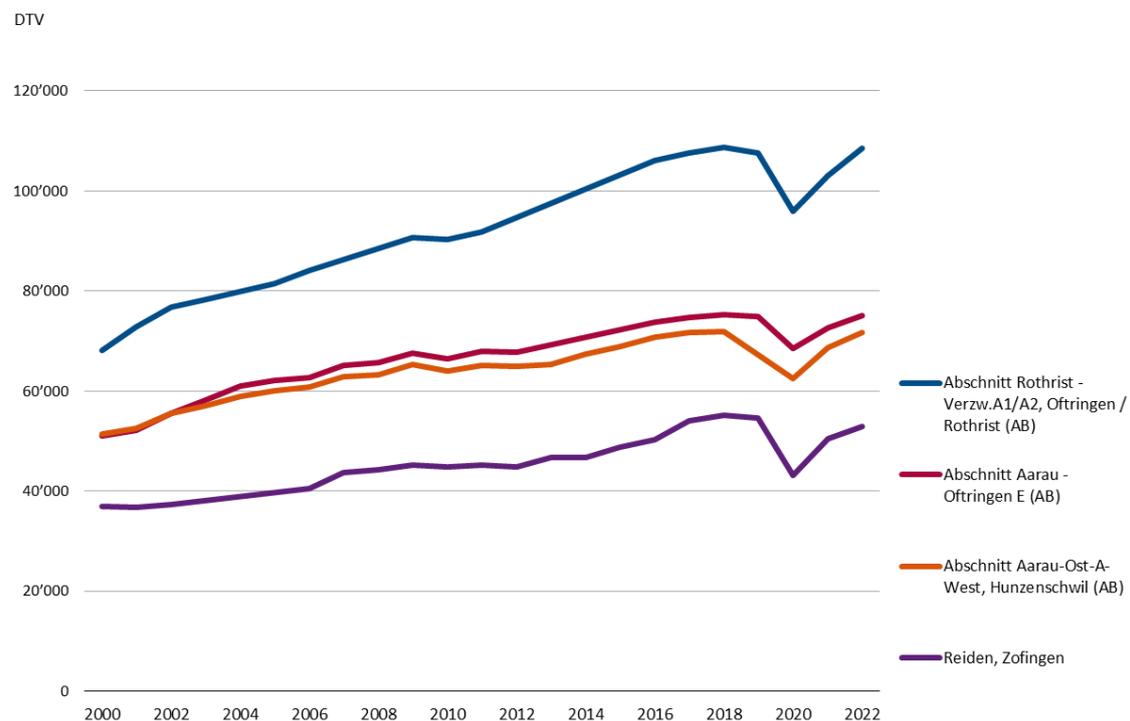
Nationalstrassennetz:

Das Nationalstrassennetz im AareLand ist wegen der starken Überlagerung von Personen- und Güterverkehr im Kreuzungsgebiet von A1 und A2 sehr stark belastet. Die Zählraten verdeutlichen das anhaltende Wachstum (Abbildung 37). Insbesondere 2016-2019 hat die Belastung wieder stärker zugenommen⁹.

⁹ Der Rückgang der Belastung 2019-2020 ist auf die Covid-19 Pandemie und den gesundheitspolitischen Gegenmassnahmen zurückzuführen.

- Zwischen Härkingen und Verzweigung Wiggertal hat sich der Verkehr durch den 6-Spurausbau verflüssigt. Die Abschnitte westlich und östlich davon sind weiterhin stark staugefährdet.
- Der Abschnitt Härkingen – Luterbach wird im Realisierungshorizont 2040 (Bauzeit 2025-ca.2032) ausgebaut (inkl. Knotenausbau Oensingen), die HLS-Abschnitte östlich von Oftringen haben spätere Realisierungshorizonte.
- Sehr stark belastet sind alle Autobahnknoten. Der Anschluss Rothrist wird bis ca. 2025 erneuert (zusammen mit Anschluss Wiggertalstrasse, 3. Etappe / IBIS-Knoten). Danach verlagert sich der Handlungsbedarf noch stärker ostwärts (Weitere Ausbauschritte Oftringen bis Birrfeld, inklusive Anschlussknoten und Anbindung T5 in Hunzenschwil).
- Verschiedene Strassenkreuzungen beim Autobahnanschluss Reiden sind während den Spitzenstunden bereits heute überlastet. Am Autobahnanschluss werden die Knoten Weihermatte, Anschluss West und Anschluss Ost in Lichtsignalanlagen umgebaut.

Abbildung 37: Verkehrszählungen 2000 – 2022 Nationalstrassen im Raum AareLand



Quelle: AVZ Automatische Verkehrszählensystem ASTRA

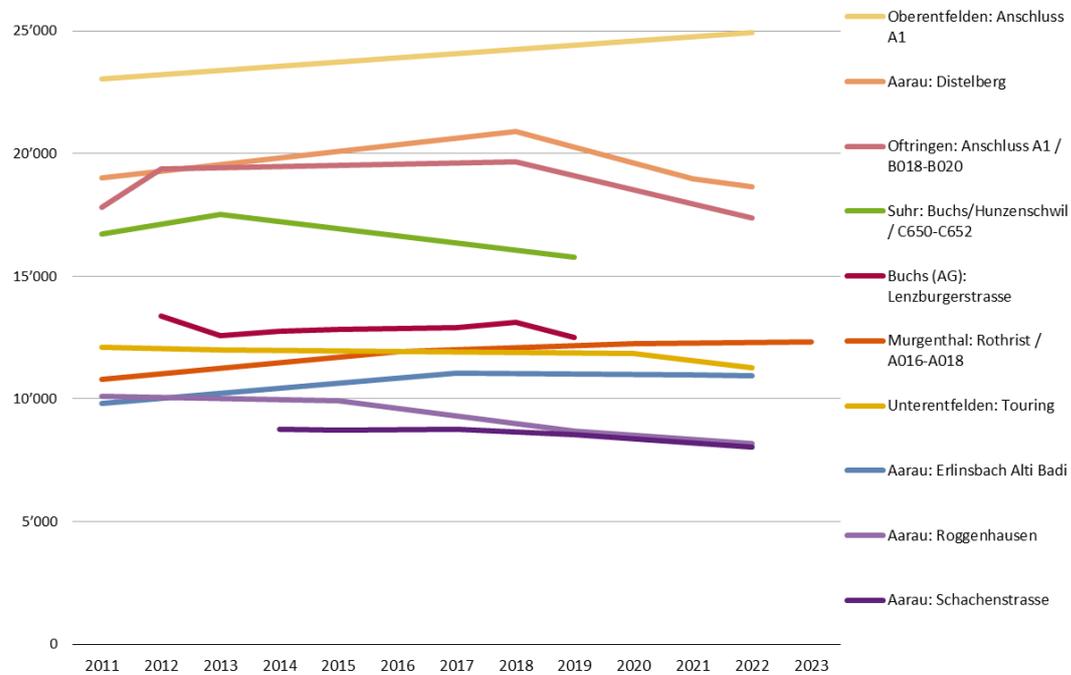
- **Zofingen und Wiggertal:** Die Achse Zofingen – Oftringen – Aarburg – Olten (K103) ist einer der grössten Engpässe im AareLand (DTV 15'000 – 25'000). Mit dem BGK auf der Oltnerstrasse (AP3-Massnahme) wird die Situation für den ÖV und Veloverkehr verbessert. Die

Achse bleibt jedoch an der Kapazitätsgrenze. In Zofingen (und tlw. auch Oftringen) brachten die 2. und 3. Ausbautetappe Wiggertalstrasse weitere Entlastungen. Bei der K104 sind die mit dem Bahnangebotsausbau zunehmenden Schliesszeiten beim Bahnübergang Aarburgerstrasse Verkehrsfluss hemmend (Massnahme AP4). In Oftringen laufen mehrere Arealentwicklungen. Der damit verbundene Mehrverkehr soll möglichst über ausgebaute ÖV-Angebote abgefangen werden (neue Bahnhaltestelle Oftringen-Zentrum) und der verbleibende Strassenverkehr ist möglichst siedlungsverträglich zu gestalten (diverse geplante BGKs). In Rothrist ist die Ortsdurchfahrt stark belastet (K235). Die geplante Ortsdurchfahrt (AP3-Massnahme) wurde in der ursprünglichen Form von der Bevölkerung abgelehnt. Das Bauprojekt wurde überarbeitet und am 30.11.2023 von der Gemeindeversammlung angenommen.

- **Aarau und Wynen-/Suhrental:** Die Einfallsachsen von / zu Aarau weisen hohe Belastungen auf und haben starke Trennwirkung für die angrenzenden Siedlungen. Die Querschnitte in Zentrumsnähe sind an der Kapazitätsgrenze, was zu stagnierenden Verkehren führt. Weiterhin dynamisch zeigen sich vor allem die Strassenräume im südlichen und östlichen Einzugsgebiet von Aarau. Das grösste Wachstum verzeichnen die Verkehre zwischen Aarau und der A1 bzw. den Räumen zwischen den Anschlüssen (v.a. Suhr, Oberentfelden, Hunzenschwil). In Aarau selber ist die Verkehrssituation vergleichsweise stabil, ohne weitere Massnahmen sind jedoch Überlastungen an diversen Knoten absehbar.

Die konzeptionelle Ausarbeitung des GVK Region Aarau ist abgeschlossen. In der aktuell laufenden 2. Etappe erarbeiten Kanton, Regionalplanungsverband und Gemeinden Massnahmen zur besseren und effizienteren Nutzung der Verkehrsinfrastruktur. Im Rahmen des Massnahmenschwerpunkts Strassenraum (inkl. Fussverkehr) wird das Potenzial für die Durchführung weiterer Vorstudien an Ortsdurchfahrten sowie die Erstellung von Betriebs- und Gestaltungskonzepten geprüft. Für die bessere Anbindung der T5 (seit 2020 in der Zuständigkeit des ASTRA) an die A1 ist eine neue «Verzweigung Hunzenschwil» geplant. Das Projekt steht in Zusammenhang mit dem 6-Spurausbau auf den Abschnitten vor und nach dem Anschluss Aarau-Ost. Mit dem Projekt sollen auch Entlastungen im Raum Suhr und Oberentfelden erreicht werden (d.h. auch Verkehre von Aarau nach Bern über neue Verzweigung). In Suhr selber hat die Strassenbelastung stark zugenommen. Die Gesamtplanung VERAS entlastet Suhr von den zu Spitzenzeiten herrschenden Staus und bindet gleichzeitig das Wynental besser an das übergeordnete Strassennetz an.

Abbildung 38: Verkehrszählungen 2011 – 2023 Kanton Aargau



Quelle: Strassenbelastungsplan Kanton Aargau

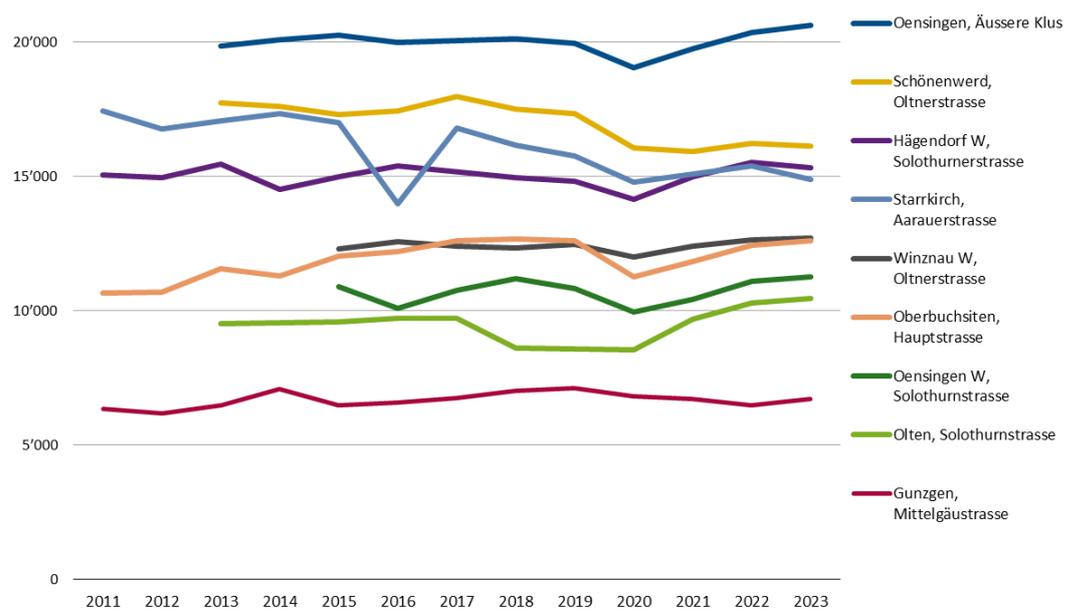
Hinweis: Der Abschnitt Buchs-Hunzenschwil ist seit Anfang 2020 beim ASTRA und ist daher nicht mehr aufgeführt.

- Olten und Niederamt:** Die Verkehrssituation in Olten ist unbefriedigend. Die Knotenbelastungen im Stadtverkehr sind sehr hoch. Von Westen her ist die Stadtachse ab Sälikreisel über Postplatz bis zur Verbindungsstrasse Richtung Autobahn (K103) bzw. bis Bahnhofplatz an der Kapazitätsgrenze. Dasselbe gilt von Osten her (Niederamt) über Bahnhofplatz in Richtung Autobahn. Die geplanten signaltechnischen Optimierungen auf diesen Achsen dürften nur begrenzte Entspannung bringen. Entsprechend wurde im Rahmen des Projekts «Raum+Mobilität Niederamt»¹⁰ eine umfassende Korridorstudie für die Zentrumszufahrten Olten lanciert. Im Niederamt selber ist das Strassennetz ebenfalls stark belastet, die Situation aber weniger gravierend. Die Hauptachse Olten – Aarau südlich der Aare weist Belastungen um die 16'000 (DTV) auf. Die meisten Zählstellen zeigen stagnierende Tendenz. Die Engpässe befinden sich vor allem auf dem Abschnitt Däniken – Gretzenbach (Richtung AB-Anschluss Kölliken). Die nördliche Achse über Ober-/Niedergösgen ist weniger belastet (punktuelle Engpässe in den Ortschaften).
- Gäu:** Durch die Lage am Autobahnkreuz und den vielen Logistik- und Industriebetrieben ist das regionale Strassennetz neben dem Binnenverkehr stark durch den Güterverkehr

¹⁰ «Raum+Mobilität Niederamt - Analyse, Zukunftsbild und Aktionsplan», INFRAS, März 2023.

belastet. Egerkingen erfährt mit dem neuen Autobahnanschluss und dem damit verbundenen Bypass über die Gäu-/Industriestrasse eine lokal begrenzte Entlastung. Die Strassenachse Egerkingen – Oensingen ist weniger überlastet. Stark belastet sind hingegen die Ortsdurchfahrten Hägendorf sowie Oensingen. Die Wirkung von ERO, 1. Etappe hat in Hägendorf nur zwischenzeitlich eine Entlastung gebracht. Das Spektrum von Lösungsansätzen wird nach der Ausarbeitung eines regionalen Raumkonzepts (2020-2022) und einer Szenarioanalyse (mit- und ohne Umfahrungsstrasse) aktuell in einem Gesamtverkehrskonzept vertieft. Die Ergebnisse werden im Verlaufe des Jahres 2025 erwartet. In Oensingen wird derweil die Ortsdurchfahrt durch eine südliche Entlastungsstrasse entlastet und deutlich aufgewertet.

Abbildung 39: Verkehrszählungen 2011 – 2023 Kanton Solothurn



Quelle: Ergebnisbericht Strassenverkehrserhebung 2023, AVT Kt. SO

Verkehrsmanagement

Das Verkehrsmanagement im AareLand ist (neben der Verkehrsmanagementzentrale des ASTRA für das Autobahnnetz) teilregional organisiert mit unterschiedlichem Umsetzungsstand:

- Das Verkehrsmanagement Wiggertal (AP1) wird nach Vollendung des Abschnittes Mitte umgesetzt. Mit der 3. Etappe Ausbau Wiggertalstrasse und den damit verbundenen Projekten in Rothrist erfolgt eine weitere Konsolidierung des VM-Systems in diesem Teilraum.
- Das Verkehrsmanagement in Olten erfolgt in der Stadt über den Zentralrechner Olten (ZRO). Gemäss «Mobilitätsplan Olten» (2017) sind v.a. auf der westlichen Einfallsachse Sälikreisel

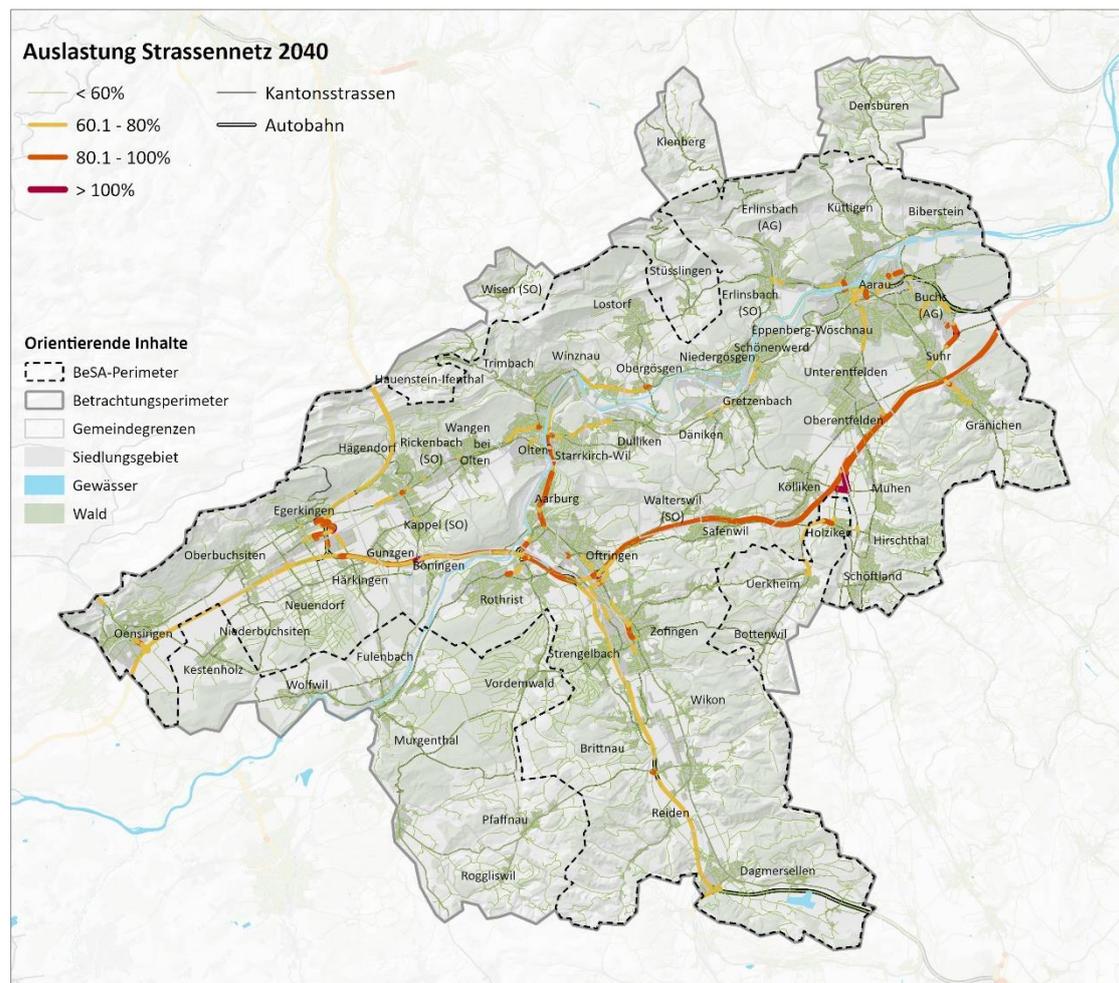
bis K104 neue LSA-Anlagen und Dosierungen geplant. Konzeptioneller Hintergrund ist das übergeordnete Steuerungs- und Betriebskonzept ERO (AVT 2012) bzw. dessen Konkretisierung im «Steuerungsstrategiebericht ERO (AVT 2016)». In Gäu-Richtung soll das VM in Zusammenhang mit dem Gesamtverkehrskonzept weiterentwickelt werden. Für konkrete Massnahmen auf den Einfallsachsen aus dem Niederamt wird eine Korridorstudie lanciert.

- Das Verkehrsmanagement Aarau (AP1 Massnahme) ist in der Umsetzung stark verzögert. Der Kanton Aargau musste Prioritäten setzen, der Handlungsbedarf in der VM-Pilotregion Baden-Wettingen war höher. Die angedachten Dosierungen und Buspriorisierungen werden jedoch in den nächsten Jahren schrittweise angegangen. Im Rahmen des Massnahmen-schwerpunkts «Mobilitätslenkung» im GVK Region Aarau sind zukünftig neue Verkehrsmanagementmassnahmen zu erwarten.
- Im Luzerner Teil des AareLandes gibt es aktuell kein Verkehrsmanagement. Auf der Pfaffnauerstrasse (Kantongrenze AG – Kreisel Hauptstrasse) ist allerdings eine Reihe von Massnahmen vorgesehen, welche in Richtung eines VM gehen.

Entwicklungstrends

- Die Prognosen der beiden kantonalen Verkehrsmodelle gehen von weiter steigendem Strassenverkehr aus. Zwar wächst die ÖV-Nachfrage in Anlehnung an die Schweizer Verkehrsperspektiven relativ betrachtet deutlich stärker. Aber auch im Strassenverkehr sind mit Wachstumsraten zwischen 2015 und 2040 von bis zu 30% auf dem Autobahnnetz und rund 10-15% auf dem Kantonsstrassennetz weitere Überlastungen zu erwarten.
- Das Autobahnnetz und deren Anschlussknoten bleiben trotz Spurausbauten sehr stark ausgelastet. In der Folge bleibt der Druck aufs untergeordnete Strassennetz im AareLand hoch. Die grössten modellierten Engpässe liegen auf den Zufahrtsachsen (und innerhalb) von Olten, den südöstlichen Räumen von Aarau, Teilen des Niederamts sowie im Gäu. Insgesamt also an Standorten, wo sich bereits heute die grössten Engpässe befinden. Im Raum Zofingen / Oftringen / Rothrist werden vor dem Hintergrund der Wiggertaler Strassenausbauten geringere Auslastungsprobleme erwartet.

Abbildung 40: Auslastung Strassennetz AareLand im Jahr 2040



Grafik Infrac. Quelle: GVM Kanton Aargau (Referenzzustand 2040 (Stand 2022))

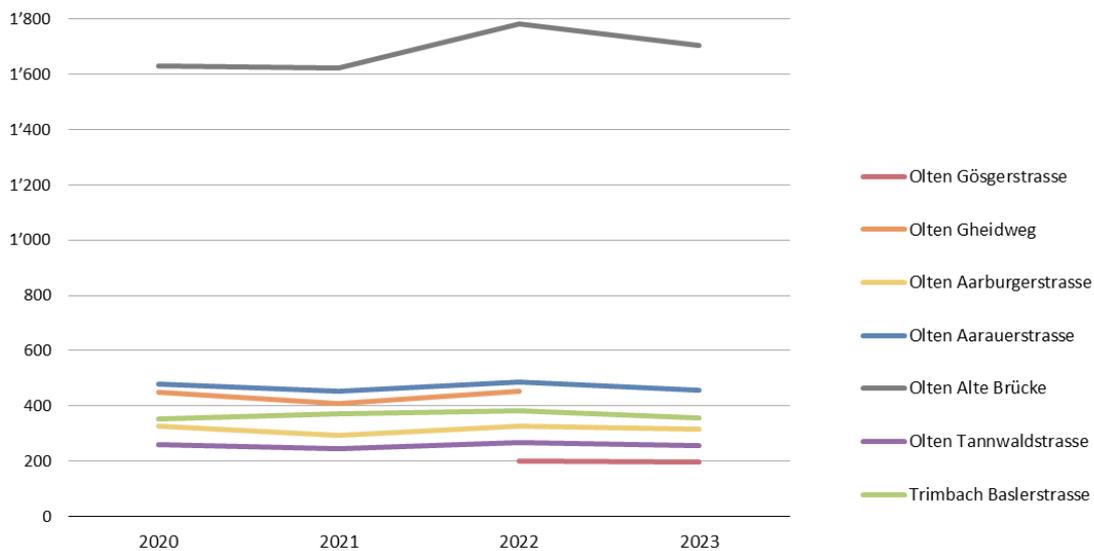
3.6. Veloverkehr

Die Kantone Aargau, Solothurn und Luzern haben bereits vor längerem flächendeckende Veloroutennetze entwickelt und diese im jeweiligen Richtplan festgesetzt.¹¹ Vor dem Hintergrund des neuen Bundesgesetzes über Velowege sind die Kantone aufgefordert, ihre Velorichtpläne zu überarbeiten (siehe weiter unten). Dabei werden in allen drei Kantonen neben Velohaupt-routen auch Velovorzugsrouten geplant. Die kantonalen Velorouten verbinden Gemeinden und Regionen untereinander und binden an die Velonetze der Nachbarkantone an. Die Velorouten werden laufend umgesetzt und den Bedürfnissen der steigenden Velofrequenzen sowie der Diversifizierung der Velotypen in den Kantonen angepasst. Der Veloverkehr wird grundsätzlich auf eigener Infrastruktur (Radstreifen, Radwege) geführt. Wo sichere und attraktive Rahmenbedingungen bestehen (T30, niedriger MIV-DTV) kann der Veloverkehr auch im Mischverkehr geführt werden. Die kantonalen Velorouten bieten Raum für herkömmliche Velos, langsame und schnelle E-Bikes sowie Cargobikes. Sie sollen alle Menschen von 3 bis 93 ansprechen und eine stressfreie und sichere Mobilität für jeden Unterwegszweck ermöglichen. Die Alltagsrou-ten dienen dem regionalen aber auch dem lokalen Verkehr. Ziel ist es bei Fahrten von weniger als 10km länge einen wesentlichen Modal Shift vom Auto zum Velo zu erreichen. Neben dem Alltagsnetz wird auch der Freizeitveloverkehr durch die Kantone gefördert. Hier arbeiten die Kantone mit der Stiftung SchweizMobil zusammen. Die nationalen, regionalen und lokalen Ve-lolandrouten werden durch die Kantone gesichert und wo nötig in der Linienführung optimiert.

¹¹ Im Kanton Luzern ist das Velowegnetz noch nicht im Richtplan verankert. Es bestehen aber Bestrebungen, dies künftig im kan-tonalen Richtplan zu verankern.

Velofahrenden bei den Zählstellen Olten, Solothurnerstrasse (+7%) und Olten und Alte Brücke (+4%) im Zeitraum 2020-2023 zugenommen hat, verzeichnen die Zählstellen Olten, Aarburgerstrasse (-4%) und Olten, Aarauerstrasse (-5%) rückläufige Entwicklungen.

Abbildung 42: Nachfrageentwicklung Velo 2020-2023



Im Kanton Aargau wurden die Zählstellen erst 2023 implementiert. Es liegen daher noch keine Zeitreihen vor.

Grafik INFRAS. Quelle: AVT Kt. SO, (AVK Kt. AG)

Stand der Velonetzplanung

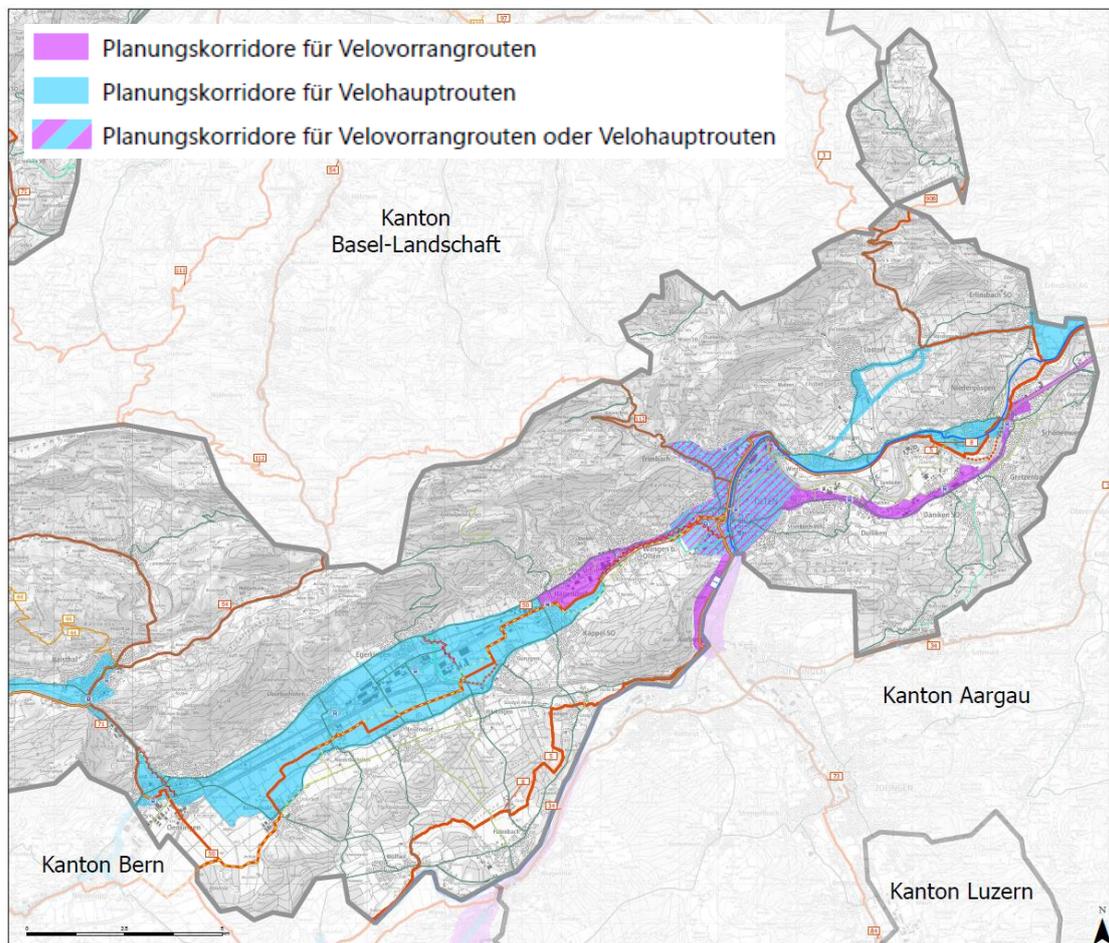
Durch das neue Bundesgesetz über Velowege (Inkrafttreten 1. Januar 2023) werden den Kantonen neue Verantwortlichkeiten im Bereich Veloverkehr übertragen. Die Kantone werden dazu verpflichtet, ihre Veloplanungen im Alltags- sowie im Freizeitbereich in den nächsten Jahren zu überarbeiten und durch allfällige Anschlussgesetzgebungen die Themen rechtlich zu verankern. Ziel ist ein attraktives, sicheres, direktes, durchgehendes und zusammenhängendes Velonetz für den Alltag und die Freizeit mit angemessener Dichte zu schaffen. Diese kantonalen Velonetze müssen bis Ende 2042 umgesetzt sein. Die Kantone überarbeiten derzeit die konzeptionellen Grundlagen:

- Im Kanton Aargau bildet die kantonale Strategie «mobilitätAARGAU», welche am 13. Dezember 2016 durch den Grossen Rat einstimmig beschlossen wurde, die Grundlage für die zukünftige Veloentwicklung. Der Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr soll erhöht werden, um den Kapazitätsengpässen im öffentlichen Verkehr und im Strassenverkehr zu begegnen und um die Ortskerne zu entlasten. In der Richtplananpassung 2023 wird die Planungsanweisung zur qualitativen und quantitativen Weiterentwicklung des 20-jährigen kantonalen

Veloroutennetzes gegeben. Bis 2028 wird in einer kantonalen Velonetz-Revision (KVNR) das Alltags- und Freizeitnetz überprüft und angepasst.

- Im Kanton Solothurn werden im revidierten kantonalen Velonetzplan 2023 Planungskorridore für 8 Velovorrang- und 22 Velohaupttrouten festgelegt. Dadurch sollen in den nächsten rund 20 Jahren etwa 150 Kilometer neue Velowege geschaffen werden, die sowohl den Anforderungen der objektiven Sicherheit entsprechen als auch die subjektiven Sicherheitsbedürfnisse der Menschen berücksichtigen.

Abbildung 43: Entwurf Kantonaler Velonetzplan Solothurn (22.11.2023)

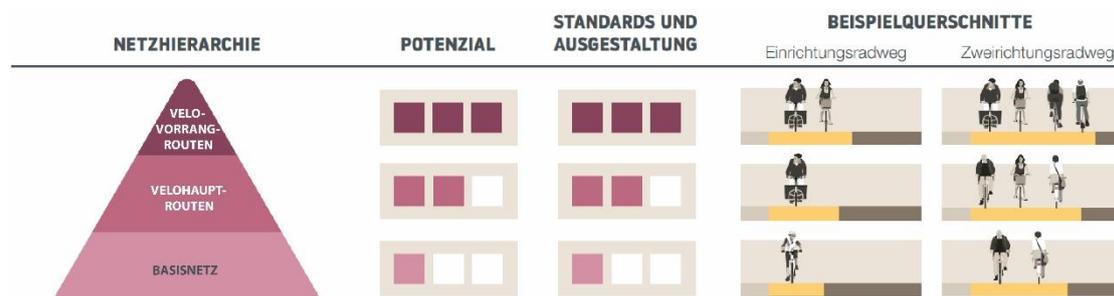


Quelle: AVT Kt. SO (Stand 2023)

Im Kanton Luzern läuft zurzeit die Überarbeitung der kantonalen Veloplanung (Alltagsvelonetz inkl. Velowandern). Diese soll voraussichtlich bis Ende 2024 fertiggestellt sein und das Radroutenkonzept von 1994 ablösen. Zentrale Resultate sind ein Zielbild (Strategie), das aufzeigt, wohin sich der Kanton Luzern im Bereich Velo entwickeln will sowie ein Masterplan, der die Umsetzungsmassnahmen zur Erreichung des Zielbilds beinhaltet. Das Zielbild sieht eine

Verdopplung des Veloverkehrs am Modalsplit auf 15% bis 2035 vor. Ebenfalls befinden sich neue kantonale Standards für den Fuss- und Veloverkehr in Erarbeitung, die voraussichtlich im Sommer 2024 in Kraft treten werden. Das Mountainbiken wird in einer eigenständigen Planung (Strategie Mountainbike-Lenkung) parallel erarbeitet.

Abbildung 44: Aufbau des Velowegnetzes für den Alltagsverkehr



Quelle: ASTRA 2024

Das zukünftige **Velonetz im AareLand** besteht aus den Velovorrang- bzw. Velovorzugsrouten, den Velohaupttrouten und dem kommunalen und kantonalen Basisnetz. Die Netzhierarchie richtet sich nach dem Velopotenzial. Darauf abgestimmt gelten differenzierte Anforderungen betreffend Standards und Ausgestaltung der Verbindung. Das Veloalltagsnetz wird ergänzt durch das Velofreizeitnetz. Die verschiedenen Velonetzebenen werden wie folgt charakterisiert:

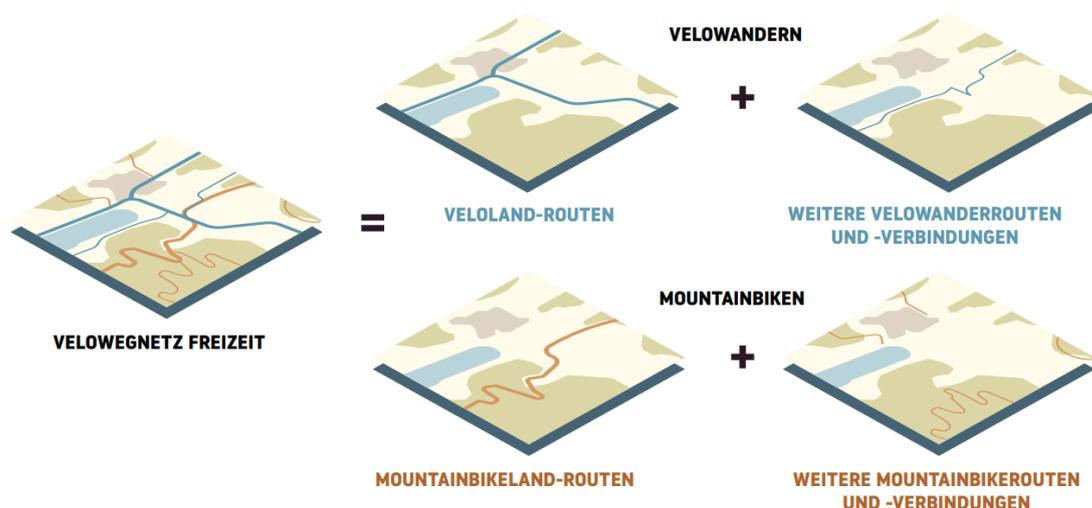
- **Velovorrang-/Velovorzugsrouten:** Die Velovorrang-/Velovorzugsrouten stellen qualitativ hochwertige Verbindungen mit dem höchsten Ausbaustandard dar. Sie verbinden die Zentren entlang der Hauptsiedlungskorridore. Sie verknüpfen wichtige Ziele mit entsprechend hohem Potenzial (> 1'000 Fahrten/Tag) über grössere Entfernungen und ermöglichen ein flüssiges und komfortables Fahren.

Die Velovorrang-/Velovorzugsrouten wurden erst in den letzten Jahren in der Agglomeration lanciert:

- Der Kanton Aargau hat im Frühjahr 2016 eine Studie zur Potenzialabschätzung von Vorzugsrouten erarbeiten lassen. Als Ergebnis resultierte ein konzeptioneller Netzplan mit möglichen Vorzugsrouten und Zubringerstrecken unterschiedlicher Priorität. Im AareLand eignen sich gemäss der Studie die Verbindungen Zofingen – Olten, Schöftland – Aarau, Olten – Aarau – Lenzburg (alle 1. Priorität) sowie Rothrist – Oftringen – Safenwil – Schöftland (2. Priorität). Erweiterungen und Zubringerstrecken werden im Umfeld von Aarau und Zofingen empfohlen. Erste Netzabschnitte sind seit 2018 in Planung.

- Als Grundlage für den neuen kantonalen Velonetzplan Solothurn wurde eine Velopotenzialanalyse gestützt auf dem Einwohner- und Arbeitsplatzzahlen im Veloeinzugsgebiet durchgeführt. Gemäss diesen Analysen weist der Korridor Hägendorf – Olten – Aarau ein Velonetzpotenzial von mehr als 1'000 Fahrten pro Tag auf. Die Planungen für die etappierte Umsetzung als Velovorrangroute laufen.
- **Velohaupttrouten:** Die Velohaupttrouten verbinden kantonale und regionale Ziele. Das Velopotenzial auf diesen Verbindungen beträgt mindestens 500 Fahrten pro Tag. Die Velohaupttrouten sollen in den nächsten Jahren etappiert umgesetzt werden. Ein entsprechendes Velopotenzial weisen die Korridore Oensingen – Olten, Olten – Schönenwerd (nördlich der Aare) sowie Winznau – Lostorf/Stüsslingen – Erlinsbach auf.
- **Basisnetz:** Das kantonale Velobasisnetz für den Alltag erschliesst wichtige Ziele wie z.B. Arbeitsplätze, Schulen und Einkaufsgelegenheiten. Dieses Basisnetz verfeinert das zukünftige Velohaupttrouten- und Velovorrang-/Velovorzugsroutennetz und garantiert deren die Feinerschliessung. Der Veloverkehr ist dabei oftmals im Mischverkehr geführt.
- Das **Freizeitrouthenetz** ergänzt das Alltagsroutennetz. Freizeitverbindungen werden möglichst getrennt vom motorisierten Verkehr geführt. Im AareLand verlaufen zwischen Wolfwil und Auenstein die Mittelland-Route (Nr. 5) und die Aare-Route (Nr. 8) von SchweizMobil. An Spitzentagen passieren zwischen Aarburg und Boningen bis zu 1'000 Velofahrende. Zwischen Stüsslingen und Schöftland verläuft zudem die Nord-Süd-Route (Nr. 3).

Abbildung 45: Aufbau Velowegnetz Freizeit



Quelle: ASTRA 2024

Das AareLand weist aufgrund der topographischen Verhältnisse ideale Voraussetzungen für den Veloverkehr auf. Dieser bewegt sich hauptsächlich entlang von Routen, welche oft den Hauptverkehrsachsen entsprechen und wichtige Quell- und Zielorte verbinden. Die Stärke des Veloverkehrs liegt dabei vor allem bei kürzeren Distanzen bis zu 10 km respektive Unterwegszeiten bis zu 20 Minuten. Das Umsteigepotenzial vom MIV innerhalb dieser Erreichbarkeit ist entsprechend gross. Durch das neu geplante Netzelement der Velovorzugsrouten sowie der Verbreitung der E-Bikes werden die zurückgelegten Distanzen und somit auch das Umlagepotenzial künftig zunehmen.

Veloabstellanlagen

Im Rahmen der 3. Generation wurde eine Umfrage über die aktuelle Situation der Veloabstellanlagen in den Gemeinden durchgeführt. Diese zeigt auf, dass die Belegung der Veloabstellplätze bei öffentlichen Anlagen wie beispielsweise Bus- oder Bahnhaltstellen (B+R) grosse Unterschiede aufweist. Das Angebot an Veloabstellplätzen wurde seitens der Gemeinden vielerorts als mässig bis schlecht beurteilt. Einzelne Standorte, insbesondere an wichtigen Bahnhöfen, verfügen über zu wenige Abstellplätze und andere können keine Reserven vorweisen. Zwischenzeitlich hat der Kanton Solothurn eine detailliertere Situationsanalyse der B+R-Anlagen durchgeführt und parallel dazu entsprechende Massnahmen erarbeitet. Die Studie bestätigt, dass Handlungsbedarf bei vielen B+R-Anlagen vorhanden ist. In vielen Fällen geht es aber in erster Linie darum, vorhandene Parkierungssysteme umzurüsten oder zu ersetzen, so dass sich beispielsweise auch der Velorahmen diebstahlsicher anschliessen lässt.

Im Kanton Aargau besteht eine gesetzliche Grundlage (Gesetz über den öffentlichen Verkehr), welche es erlaubt B+R-Anlagen finanziell zu unterstützen. Allerdings wird diese Möglichkeit von den Gemeinden bis anhin nur vereinzelt in Anspruch genommen. Konkrete Projekte sind aktuell in den Gemeinden Aarau (Veloabstellanlage Bahnhof Süd, Velobastellanlage «Ring am Bahnhof» und Neubau Bahnhof AVA) und Zofingen (unterirdische Velostation Bahnhofplatz) und Bahnhof Aarburg-Oftringen mit mehr als 1'500 neuen Veloabstellplätzen in den letzten 10 Jahren realisiert. Im Kanton Solothurn besteht ebenso die Möglichkeit eine Unterstützung durch den Kanton zu beantragen. Im Weiteren wird im Rahmen der 3. Generation eine entsprechende Massnahme zur Förderung von B+R-Anlagen umgesetzt.

Schwachstellen Veloverkehr

Grundsätzlich ist bereits heute ein durchgängiges kantonales Velonetz vorhanden. Situative Schwachstellen lassen sich verallgemeinert in folgende Kategorien einteilen:

- In Knotenbereichen wird der Velo- und Fussverkehr oftmals nicht angemessen berücksichtigt (Sicherheitsdefizite, lange Wartezeiten bei LSA).
- Das kantonale Basisnetz wird häufig auf stark belasteten Strassen geführt¹². Diese sind für den Velo- und Fussverkehr (in Quer- und Längsrichtung) oft sehr unattraktiv und z.T. mit Sicherheitsdefiziten behaftet.
- Im AareLand bestehen verschiedene z.T. parallel verlaufende Netz- und Landschaftselemente, welche starke Trennungswirkung erzeugen (stark belastete MIV-Achsen, Bahnanlagen, Flussläufe). Dies zeigt sich oftmals im Zugang aus den Siedlungen in die Naherholungsgebiete oder auch zu den Gewerbe- und Industriegebieten.
- Bei einzelnen Verkehrsdrehscheiben zeigen sich Kapazitätsengpässe bezüglich B+R-Anlagen.

Aus der im Rahmen des Agglomerationsprogramms der 4. Generation durchgeführten Gemeindefrage sowie weiteren Grundlagen ergeben sich folgende hervorzuhebende **Schwachstellen**:

- Veloroutennetz Olten: Im Zentrumsbereich fehlen die Massnahmen für den Veloverkehr.
- Olten – Aarburg: Diese Strecke weist einen DTV von 30`000 Fahrzeugen auf. Aufgrund der beengten räumlichen Situation bestehen heute noch keine Radstreifen. Die Velofahrer können die bestehende Busspur benützen. Es besteht grosser Handlungsbedarf zur Attraktivitätssteigerung sowie zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.
- Niederamt/Gösgen: Lokale Schwachstellen sind auszubessern und qualitative und physische Netzlücken zu schliessen.
- Schönenwerd – Aarau: Die Strecke zwischen Aarau und Schönenwerd ist eine vielbefahrene Pendlerstrecke und weist diverse Defizite auf.
- Egerkingen – Härkingen: Das Umfeld des Autobahnanschlusses stellt für den Veloverkehr ein massgebliches Trennungselement dar.
- Boningen – Aarburg: Die Strecke ist teilweise sehr kurvig und unübersichtlich. Es bestehen Mängel an bestehenden Radstreifen und Radwegen (insbesondere bezüglich der Breite) und an sicheren Strassenquerungsmöglichkeiten.
- Abschnitt Rothrist – Aarburg: Die Knoten beim Autobahnanschluss Rothrist sind zur Steigerung der Leistungsfähigkeit für den MIV ausgebaut worden. Dadurch sind extrem gefährliche Stellen für den Veloverkehr geschaffen worden. Die Sanierung liegt in der Zuständigkeit des ASTRA. Eine entsprechende Massnahme ist im Agglomerationsprogramm der 2. Generation eingereicht worden.

¹² Im Kanton Luzern ist die Prüfung einer potenziellen Gesetzesänderung/ -anpassung, welche die Umsetzung von Velowegen abseits von Kantonsstrassen prüft, in Bearbeitung.

- PRA, zofingenregio: Die Netzlücken und Sicherheitslücken werden gemäss kantonalem Radroutennetz abgearbeitet. Das Velokonzept Region Zofingen zeigt Schwachstellen und Massnahmen auf. Die Umsetzung ist im Gange.

Entwicklungstrends

- Es ist davon auszugehen, dass sich der Veloverkehr überproportional entwickelt, insbesondere auch vor dem Hintergrund der wachsenden Zahl von E-Bikes. Durch höhere Geschwindigkeiten steigt die Erreichbarkeit. Zudem werden durch die höhere Vielfalt von Velos neue Personengruppen angesprochen.
- Weiter stellen Velovorzugsrouten in der Schweiz ein neues Element dar, um insbesondere Velofahrende schnell, direkt und sicher vom Wohnort ins Zentrum oder zu Arbeitsplatzgebieten zu führen.
- Insgesamt besteht weiterhin grosser Ausbaubedarf im regionalen Velohaupttrouten- und Velovorzugsroutennetz.

3.7. Fussverkehr

Für das Fusswegnetz gelten grundsätzlich vergleichbare Anforderungen wie für die Velorouten: Es sollen direkte, sichere und attraktive Verbindungen geschaffen werden, insbesondere zu ÖV-Haltestellen, öffentlichen Einrichtungen, Schulen, Freizeitanlagen und Einkaufsmöglichkeiten. Die Stärke des Fussverkehrs liegt bei kurzen Wegen von bis zu 1 km. Das Umsteigepotenzial vom MIV auf den Fussverkehr innerhalb dieser Distanz ist gross. Da Fussgänger sehr sensitiv auf die Attraktivität des Strassenraumes und des Umfelds sowie auf das Sicherheitsniveau reagieren, ist eine entsprechende Ausgestaltung der Wege von Bedeutung. Mit einer attraktiven, zusammenhängenden Wegekette wird auch das Potenzial des öffentlichen Verkehrs gesteigert.

Schwachstellen

Aufgrund der gemeindespezifischen Eigenheiten im Fussverkehrsnetz ist eine gesamtheitliche Beurteilung des heutigen Zustands schwierig. Einige Gemeinden haben durch spezifische Schwachstellenanalysen oder im Rahmen der Erarbeitung des kommunalen Gesamtplans Verkehr (KGV) ihren Handlungsbedarf im Fusswegnetz hergeleitet. Eine systematische Analyse über die gesamte Agglomeration gibt es aber nicht.

Grundsätzlich zeigt sich, dass ein engmaschiges Fusswegnetz vorhanden ist. Innerhalb des Netzes bestehen punktuelle Schwachstellen, welche die Attraktivität und die Sicherheit massgeblich einschränken. Es handelt sich vornehmlich um Defizite bei Querungssituationen an Hauptverkehrsstrassen, Schwachstellen im Zugang zu Haltestellen und einzelne Netzlücken zum Queren von trennenden Elementen. Im Zusammenhang mit den geplanten Strassensanierungen kann ein Teil dieser Schwachstellen angegangen werden. Verkehrsberuhigte Zonen, welche massgeblich die Situation für den Fussverkehr verbessern können, sind in mehreren

Entwicklungstrends

- Im Fussverkehr sind - im Gegensatz zum Veloverkehr - keine eindeutigen Entwicklungstrends zu benennen. Zwar nimmt die Mikromobilität (z.B. Hoverboards und E-Trottinets) an Popularität zu. In welchem Ausmass diese den Fussverkehr tangieren, ist allerdings aktuell kaum quantifizierbar. Es zeigen sich weitere Entwicklungen, welche indirekt Auswirkungen auf den Fussverkehr haben: Durch die Klimadiskussion und die zunehmenden Sharingangebote (v.a. Mikromobilität) hat der Fussverkehr Potenzial, in Zukunft als Teil der Mobilitätskette an Bedeutung zu gewinnen. Weiter steigt durch verdichtetes Bauen die Bedeutung kurzer Wege.

3.8. Mobilitätsmanagement und Parkierung

Mobilitätsmanagement

Das Mobilitätsmanagement ist im AareLand über kantonale Mobilitätsmanagementprogramme institutionalisiert:

- Im **Kanton Aargau** ist das Mobilitätsmanagement in der 2006 erarbeiteten Gesamtverkehrsstrategie mobilitätAARGAU, verankert. Zudem sind im Umsetzungskonzept Mobilitätsmanagement 2019 Ziele und Massnahmen formuliert. Als zentraler Bestandteil des kantonalen Mobilitätsmanagements informiert die Geschäftsstelle «aargaumobil» die Gemeinden und Unternehmen über die Möglichkeiten des Mobilitätsmanagements. Weiter fördert die Geschäftsstelle die Umsetzung von Projekten sowie den Erfahrungsaustausch. Unterstützt werden Pilotprojekte, die einen innovativen Beitrag für einen effizienten und nachhaltigen Verkehrsmiteinsatz leisten. Der neue Innovationsfonds Mobilitätsmanagement ist eine Erweiterung des bisherigen Förderangebots «Projektanträge Mobilitätsmanagement», mit welchem seit 2014 beispielsweise die Projekte PubliRide Baden, carvelo2go und Kolibri finanziell unterstützt wurden.
- Im **Kanton Solothurn** besteht mit dem Programm so!mobil seit 2008 ein vergleichbares Angebot wie im Kanton Aargau. Die dafür verantwortliche Geschäftsstelle informiert zusammen mit ihren Partnern (z.B. LOS!, Energieschweiz, badenmobil) über Mobilitätsangebote, koordiniert die verschiedenen Akteure und berät Unternehmen, Schulen und die Gesamtbevölkerung. In den Jahren 2020 bis 2022 wurde im Rahmen des Projekts smart!mobil gemeinsam mit dem Kanton und diversen Partnern das clevere Kombinieren und Teilen von Mobilitätsangeboten gefördert. Zahlreiche Aktionen, Umfragen und Workshops wurden in den verschiedenen Städten und Quartieren durchgeführt.
- Auch im **Kanton Luzern** sind bereits verschiedene Ansätze/Massnahmen umgesetzt und weiterentwickelt worden (z.B. Mobilitätsmanagement in Unternehmen oder die Mobilitätsplattform «luzernmobil»). In der 2019 verabschiedeten Strategie Mobilitätsmanagement wird aufgezeigt, wie der Kanton Luzern gemeinsam mit verschiedenen Partnern die künftigen Mobilitätsherausforderungen in den nächsten Jahren angehen will. Luzernmobil richtet sich

sowohl an Privatpersonen, Schulen, Gemeinden als auch an Unternehmen. Die Dachmarke Luzernmobil informiert, berät und motiviert zu allen Möglichkeiten der Fortbewegung.

Parkierung

In den drei Zentren Aarau, Olten und Zofingen sowie in weiteren grösseren Gemeinden des AareLand werden sowohl die öffentlichen wie auch privaten Parkplätze bewirtschaftet. Über explizite Parkraumkonzepte verfügen nur die drei Zentren¹³. In einzelnen Gemeinden werden entweder öffentliche oder private Parkplätze bewirtschaftet. In mehreren, v.a. ländlichen Gemeinden findet nach wie vor keine Parkraumbewirtschaftung statt.

Park+Ride Angebot

Die Strategie mobilitätAARGAU sieht im Grundsatz ein dezentrales Park+Ride-Konzept vor. Gemäss Richtplan Kanton Aargau (Kapitel M 5.1) ist Park+Ride vor allem entlang den ländlichen Entwicklungsachsen und den ländlichen Zentren zu fördern. In den Kernstädten und den urbanen Entwicklungsräumen hingegen sollen flächeneffiziente Mobilitätsformen gefördert werden.

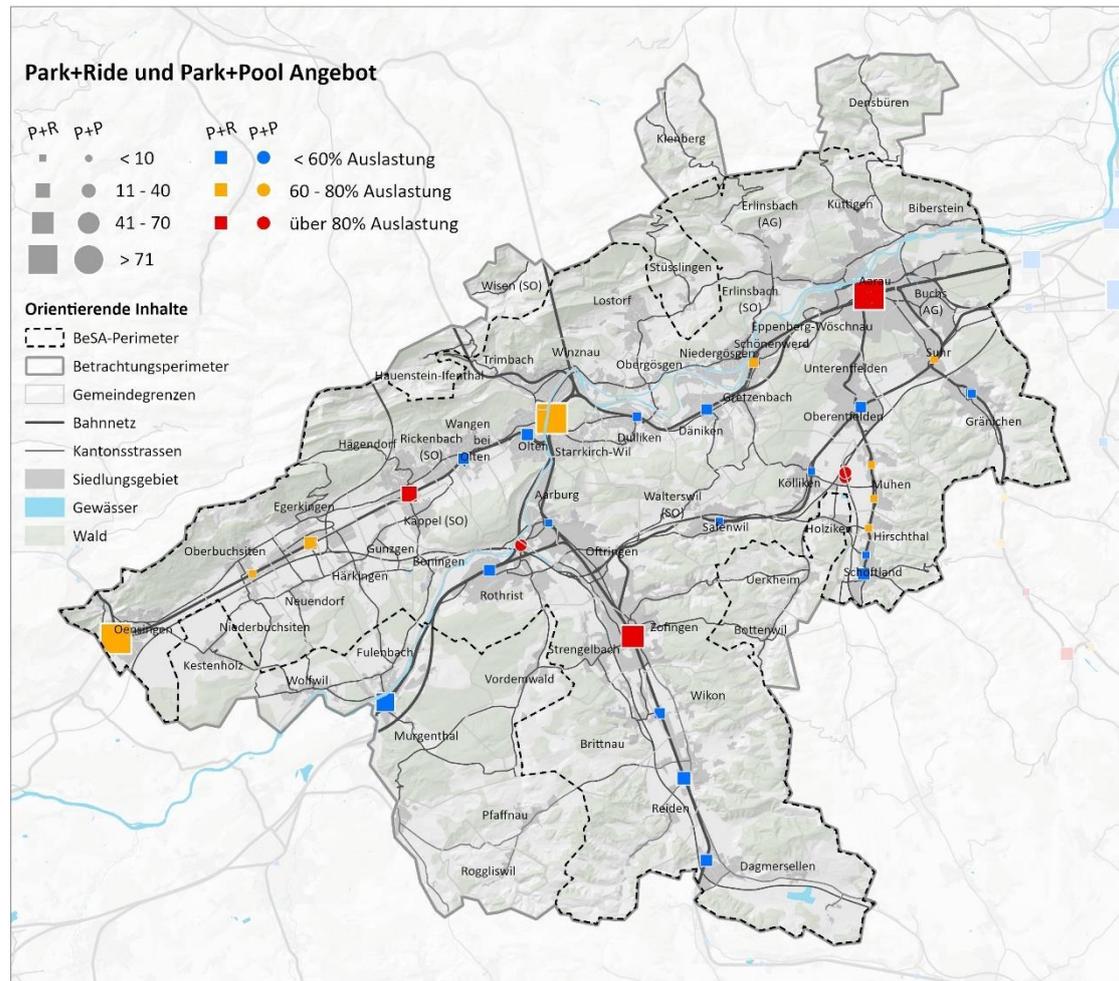
An den Haltestellen der SBB- und AVA-Linien im AareLand sind unterschiedlich grosse Park+Ride Angebote vorhanden (Abbildung 47). Die Zentren Aarau, Olten, Oensingen und Zofingen haben grössere Abstellanlagen (je max. 170 P+R-Plätze). Die höchste Auslastung verzeichnen Aarau und Zofingen, wobei die Mehrzahl der Belegungen im Zusammenhang mit den Nutzungen im Bahnhofumfeld (Gesundheitseinrichtungen, Dienstleistungen etc.) stehen dürften. Diverse mittelgrosse P+R-Angebote entlang der Bahnachsen sind noch nicht voll ausgelastet (vgl. Abbildung 47).

Park+Pool Angebot

Zusätzlich sind im AareLand zwei Park+Pool-Parkplätze vorhanden (Aarau West: 57 PP; Rothrist: 58 PP). Diese sind beliebt und fast voll ausgelastet.

¹³ In Olten wurde das Parkierungsreglement abgelehnt. Umstritten sind aber primär die Regelungen zur Parkplatzerstellungspflicht bei privaten Liegenschaften.

Abbildung 47: Park+Ride- und Park+Pool-Angebot im AareLand



Grafik INFRAS. Quelle: AVK Kt. AG, AVT Kt. SO

Entwicklungstrends

- Verschiedene Mobilitätsmanagementaktivitäten werden in den Kantonen laufend erweitert und etabliert.
- Gemäss Gemeindeumfrage im Rahmen des AP der 4. Generation hat Aarau die Parkierungsgebühren erhöht und in Zofingen müssen auch die (öffentlichen) Angestellten Gebühren bezahlen. In Olten wurde 2019 ein neues Parkierungsreglement vom Stimmvolk abgelehnt. In wenigen Gemeinden sind seit dem AP der 3. Generation neue Parkierungsreglemente in Kraft getreten (Buchs, Rothrist, Unterefelden) oder in naher Zukunft geplant (Gränichen, Kappel, Wangen b. O.). Häufig planen die Gemeinden, das Thema Parkierung im Zuge von Ortsplanungsrevisionen in die Hand zu nehmen.
- Das Thema der Parkraumbewirtschaftung bleibt insgesamt politisch sensibel. D.h. es dürften auch in Zukunft eher sanfte Ausbauten bei der Parkraumbewirtschaftung zu erwarten sein.

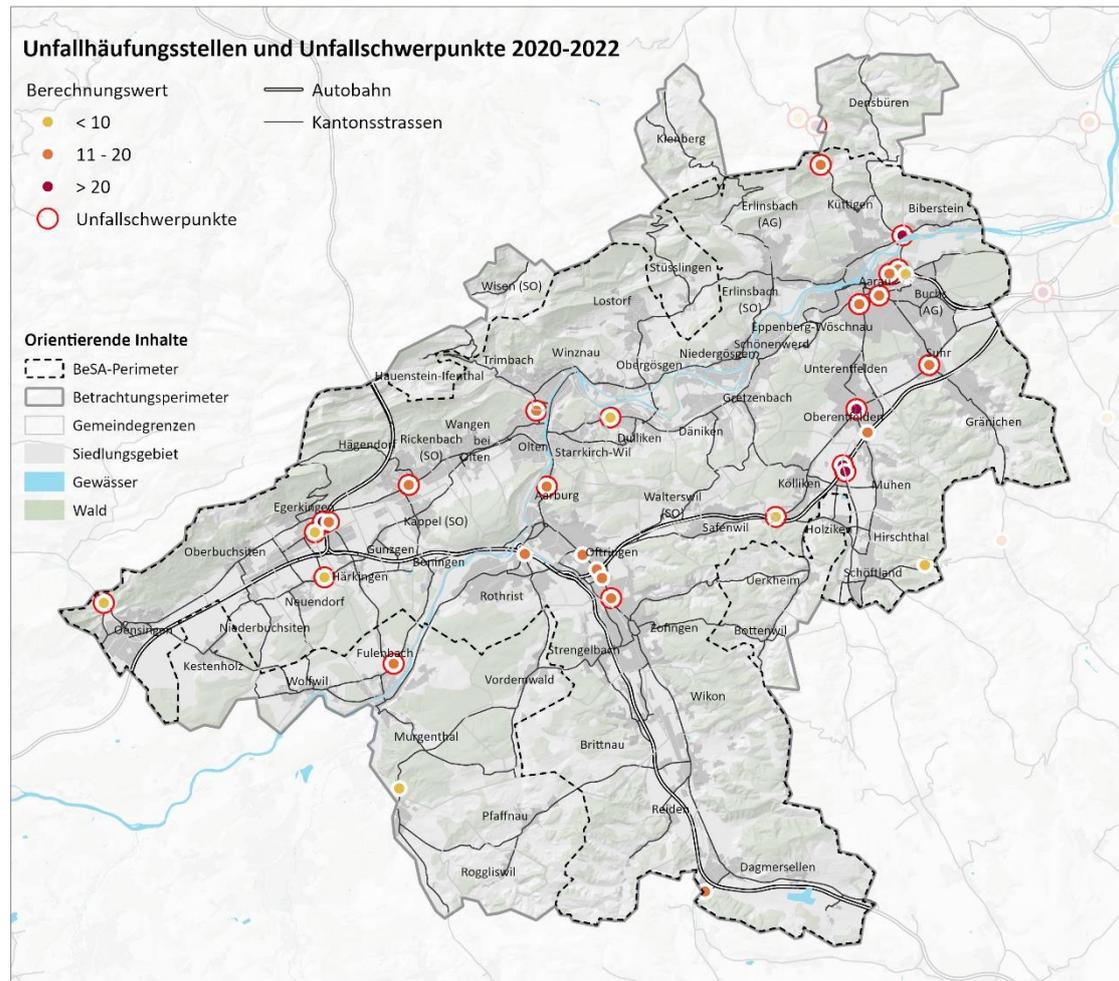
3.9. Verkehrssicherheit

Unfallsschwerpunkte

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

Wie aus Abbildung 48 ersichtlich, ist die grösste Anzahl an Unfällen auf dem Hauptverkehrsstrassennetz (HVS) in den Agglomerationskorridoren zu verzeichnen. Unfallschwerpunkte mit den schwersten Unfallfolgen liegen insbesondere bei den Autobahnanschlüssen in Egerkingen und Kölliken, beim Kreisell Bachstrasse in Hägendorf sowie beim Kreisell Telli-/Neumattstrasse in Aarau.

Abbildung 48: Unfallhäufungsstellen und Unfallschwerpunkte 2020-2022



Formel UHS: $4 * U(G+SV) + 2 * U(LV) + U(SS) \geq 10$

Formel USP: $2 * U(G+SV) + U(LV) \geq 5$

Grafik INFRAS. Quelle: AVK Kt. AG, AVT Kt. SO, VIF Kt. LU

Anzahl Verunfallte (MOCA-Indikator Nr. 2)

Zwischen 2014 und 2021 ist im BeSA-Perimeter AareLand eine Abnahme der Anzahl Verunfallte pro 1'000 Personen von 1.75 auf 1.40 zu verzeichnen. Das Aareland weist damit 2021 etwas weniger Verunfallte pro 1'000 Personen auf als ähnlich grosse Agglomerationen (1.48).

Zwischen 2014 und 2017 ist im BeSa-Perimeter Olten-Zofingen eine starke Abnahme von 1.86 auf 1.56 festzustellen. Im Zeitraum 2017 bis 2021 reduziert sich die Anzahl Verunfallte pro 1'000 Personen im BeSa-Perimeter insbesondere in der Agglomeration Aarau (von 1.46 auf 1.27).

Tabelle 4: Anzahl Verunfallte pro 1'000 Personen

	2014	2017	2021
BeSA-Perimeter AareLand	1.75	1.52	1.40
BeSA-Perimeter Agglo Ol- ten - Zofingen	1.86	1.56	1.48
BeSA-Perimeter Agglo Aarau	1.58	1.46	1.27
Mittel-grosse Agglomera- tionen	1.75	1.63	1.48

Tabelle INFRAS. Quelle: ARE basierend auf ASTRA, Unfallstatistik 2014 und 2017 sowie BFS, STATPOP und STATENT 2013 und 2016

4. Zukunftsbild AareLand 2040

4.1. Genese und Anpassungen gegenüber dem AP4

Die umfassende Erarbeitung eines Zukunftsbildes für die Region AareLand mit Horizont 2030 hat im Rahmen des Agglomerationsprogramms der 2. Generation stattgefunden. In der 3. Generation wurde dieses Zukunftsbild grundsätzlich übernommen und mit den dazumal neuen Siedlungsstrategien und Richtplaninhalten der Kantone Aargau und Solothurn sowie mit der neuen Verkehrsstrategie «mobilitätAARGAU» abgeglichen.

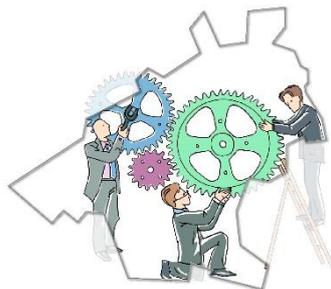
Als Leitlinien für das Zukunftsbild wurden in der 4. Generation fünf Kernbotschaften für den Raum AareLand definiert. Zudem ist in dieser Generation das Zukunftsbild einer umfassenden Überarbeitung unterzogen worden: Die drei Bilder aus der 3. Generation wurden auf ein einziges Synthesebild zusammengefasst und der Horizont des Zukunftsbildes auf das Jahr 2040 ausgedehnt. Ausserdem wurden die Siedlungstypologien gestrafft und die bedeutenden Verkehrselemente im Raum AareLand aufgenommen. Damit konnte das Zusammenspiel mit der Siedlung und der Landschaft auf der Ebene des Zukunftsbildes klarer aufgezeigt werden.

In der 5. Generation wurde das Zukunftsbild aus der Vorgängergeneration grundsätzlich übernommen. Folgendes wurde jedoch ergänzt:

- Aus dem Vertiefungsthema «Logistik» wurde einerseits eine sechste Kernbotschaft und andererseits entsprechende Elemente (Schwerpunktgebiete, City-Logistik, Hubs) ins Zukunftsbild aufgenommen
- Aus dem Vertiefungsthema «Landschaft AareLand» wurde in der entsprechenden Kernbotschaft das Thema der Vorrangfunktionen ergänzt
- Zum neu im BeSA-Perimeter liegenden Luzerner Teil wurden die im Zukunftsbild relevanten Elemente (Entwicklungsgebiete, Verkehrsdrehscheiben, Velovorzugsrouten) integriert.

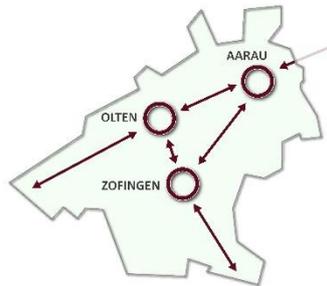
4.2. Kernbotschaften

Für das AP AareLand der 5. Generation gelten folgende sechs Kernbotschaften als Leitlinien für das Zukunftsbild:



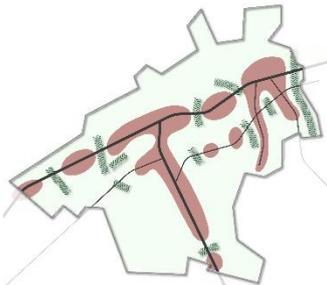
«Aare-Region» als Raum ohne Grenzen

Von der interkantonalen zur gesamtregionalen Zusammenarbeit unter Einbezug der Gemeinden



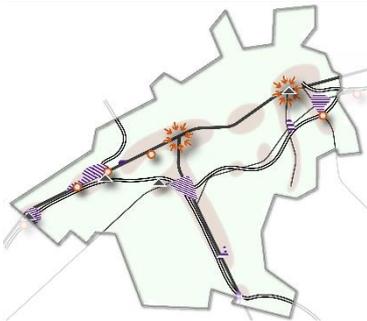
Starke und vernetzte «Aare-Zentren»

Drei wirtschaftlich starke, attraktive und vernetzte Hauptzentren mit sichergestellter Erreichbarkeit



Weiterentwickelte «Aare-Korridore»

Konsequente Siedlungsentwicklung nach innen, auf Verkehrsträger abgestimmte Siedlungs- und Arbeitsplatzschwerpunkte und Grünstreifen



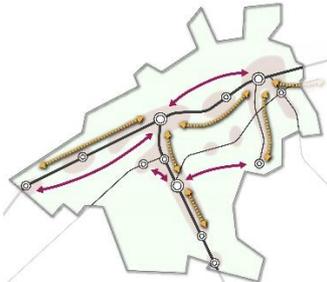
Auf die Siedlungsentwicklung abgestimmte «Aare-Logistik»

Logistikstandorte kantonsübergreifend koordiniert, ausgebaut intermodale Hubs, Güterverkehr siedlungsverträglich abgestimmt



Aufgewertete «Aare-Landschaft»

Attraktive, intakte Landschafts- und Naturräume setzen einen Kontrast im urbanen Entwicklungsraum



Vernetzte «Aare-Mobilität»

Verbesserte agglomerationsweite ÖV-Vernetzung, Schaffen von Velovorzugsrouten und consequentes Verkehrsmanagement

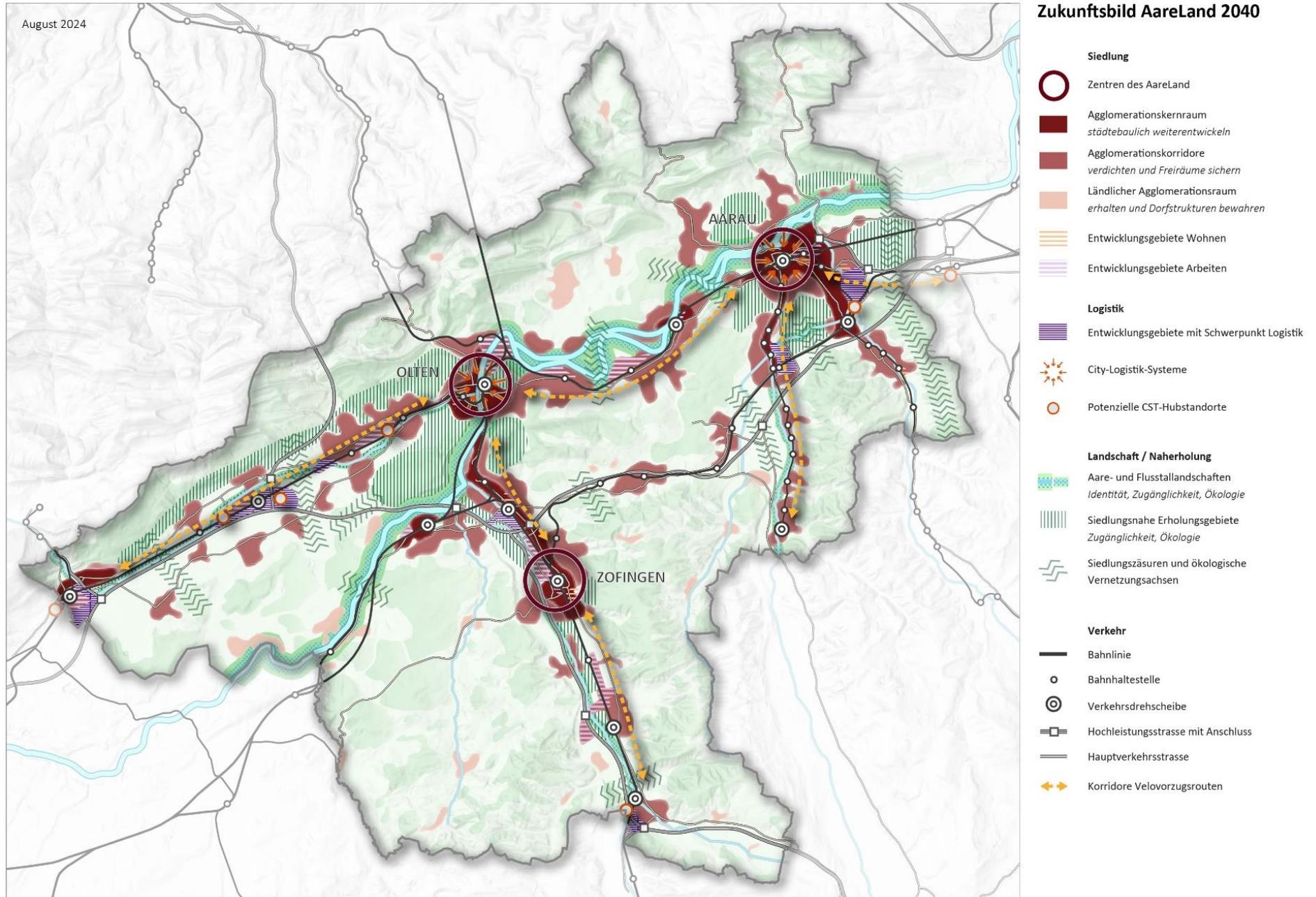
4.3. Strukturierende räumliche Elemente

Das «Zukunftsbild AareLand 2040» zeigt auf, an welcher Siedlungs- und Landschaftsstruktur und an welchem Verkehrssystem sich die Agglomeration AareLand künftig orientieren möchte. Zur Darstellung des Zukunftsbildes 2040 wurden auf der Basis der Kernbotschaften entsprechende räumliche Elemente definiert bzw. die entsprechenden Inhalte räumlich konkretisiert. Die anzustrebende künftige Siedlungsentwicklung bzw. -struktur wird sowohl mit den definierten Elementen verortet als auch grob typisiert. Die im AareLand prägenden Landschaftselemente und -räume werden im Zusammenspiel mit der Siedlung dargestellt und deren Funktion wird aufgezeigt. Die Verkehrselemente zeigen die wichtigsten Systemkomponenten des Verkehrs auf und verorten die zentralen Bausteine des künftigen Verkehrsangebots. Weitere Differenzierungen der Verkehrsnetze werden in den Teilstrategien vorgenommen.

Die im Zukunftsbild definierten Raumtypen (Agglomerationskernraum, Agglomerationskorridore, ländlicher Agglomerationsraum) stellen eines der zentralen strategischen Elemente des Zukunftsbildes dar. Diese Raumtypen beinhalten Aussagen, welche sowohl Siedlungs- als auch Landschafts- und Verkehrsaspekte betreffen. Bei diesem strategischen Element des Zukunftsbildes kommt der Abstimmungsgedanke von Siedlung-, Landschafts- und Verkehrsentwicklung zum Ausdruck. Zur Abgrenzung dieser drei Raumtypen dienten die Siedlungs- und Freiraumstruktur, die Nutzungsdichte/-mix sowie die ÖV-Erschliessung. Die drei Raumtypen¹⁴ charakterisieren sich durch folgende Merkmale:

- **Agglomerationskernraum:** Überdurchschnittlich dichter Siedlungskörper; sehr hoher Nutzungsmix; attraktiv gestaltete und vielfältig nutzbare und klimaregulierende öffentliche Freiräume; sehr gute Grob- und Feinerschliessung dank Fernverkehr bzw. S-Bahn und darauf abgestimmtes, dichtes Busnetz.
- **Agglomerationskorridore:** Durch klare Grünzäsuren abgegrenzte Siedlungsgebiete entlang der S-Bahn-Linien bzw. starker Buslinien und eine mittlere Dichte aufweisend; Wohnnutzung und im Wirtschaftsbereich starke Ausrichtung auf Industrie/Gewerbe und Logistik (Entwicklungsschwerpunkte), mit entsprechenden intermodalen Hubs.
- **Ländlicher Agglomerationsraum:** Kompakte, in die offene Landschaft eingebettete, gut integrierte Dorfstrukturen geringerer bis mittlerer Dichte; nachfrageorientiertes Busangebot mit Anbindung an die S-Bahn in den Agglomerationskorridoren bzw. im Agglomerationskernraum; hauptsächlich Wohnnutzung.

¹⁴ Siehe Gemeindegliederung im Anhang A2.



4.4. Entwicklungsziele pro Raumtyp

Für die drei im Zukunftsbild definierten Raumtypen wurden differenzierte Entwicklungsziele fest-gelegt. Diese sind nachfolgend pro Raumtyp zusammenfassend aufgeführt:

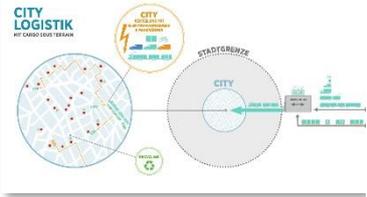
Agglomerationskernraum

Im Agglomerationskernraum inkl. Hauptzentren stehen folgende Ziele in den Bereichen Siedlung und Landschaft im Vordergrund:

Tabelle 5: Entwicklungsziele Siedlung und Landschaft für den Agglomerationskernraum

Thema	Ziele	
Hauptnutzungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wohnen ▪ Arbeiten (DL) ▪ City-Logistik-Systeme ▪ Versorgung täglicher, periodischer und aperiodischer Bedarf ▪ In den drei Hauptzentren: Einrichtungen und Institutionen von regionaler/-überregionaler Bedeutung 	
(Wohn)formen und Dichten	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Durchmischte Wohntypologien ▪ Hohe Dichte und städtebaulich qualitätsvolle Bauungsstrukturen ▪ Schlüsselareale Wohnen und Arbeiten: Überdurchschnittlich hohe Dichte und Qualität (sichergestellt durch entsprechende Verfahren) ▪ Hitzeangepasster Siedlungsraum 	
Freiräume im Siedlungsgebiet	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrsarme/-beruhigte Stadtkerne ▪ Hochwertig gestaltete, vielfältig nutzbare, klimaregulierende, grössere öffentlich zugängliche Freiräume (z.B. Parkanlage) ▪ Fokus auf einheimische Bepflanzung fördert die Biodiversität und stärkt die ökologische Infrastruktur. 	
Aare- und Flusstalandschaft sowie weitere siedlungsnaher Erholungsgebiete	<ul style="list-style-type: none"> ▪ In ihrer Funktion differenziert und aufgewertet (Vorranggebiete Erholung, Vorranggebiete Natur, Koexistenz) ▪ Mit dem FVV rasch und sicher erreichbar 	

Tabelle 6: Entwicklungsziele Verkehr für den Agglomerationskernraum

Thema	Ziele	
Anteile der Verkehrsmittel	<ul style="list-style-type: none"> Erhöhung der Anteile des ÖV, des Velo- und des Fussverkehrs Reduktion des MIV-Anteils 	
Öffentlicher Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> Anbindung an das nationale Fernverkehrsnetz Hohe Angebotsdichte (15'-Takt oder dichter v.a. in den Zentren) Zuverlässiger strassengebundener ÖV Benutzerfreundliche Verkehrsdrehscheiben, welche neue Mobilitätsformen (E-Mobilität, Sharing und Pooling) einbinden Gute Vernetzung zwischen den Kernräumen Emissionsfreie, mit erneuerbaren Energien betriebene Busse 	
Motorisierter Individualverkehr	<ul style="list-style-type: none"> Verkehrslenkung und -dosierung Verkehrsberuhigung in den Kernzonen Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze Quellnahe Verkehrsdrehscheiben als attraktive Umsteigeorte 	
Güterverkehr und Logistik	<ul style="list-style-type: none"> Intelligente City-Logistik und Feinverteilung in den Agglomerationszentren Siedlungsverträgliche Abwicklung des Güterverkehrs 	
Veloverkehr	<ul style="list-style-type: none"> Dichtes Netz, direkte und sichere Verbindungen für Velo-Alltagsverkehr Gut zugängliche und ausreichende Veloabstellplätze an Verkehrsdrehscheiben und Publikumsanlagen 	
Fussverkehr	<ul style="list-style-type: none"> Dichtes und sicheres Netz Direkte Zugänge zu den Verkehrsdrehscheiben / ÖV-Haltestellen und den Publikumsanlagen 	

Agglomerationskorridore

Gegenüber dem Agglomerationskernraum werden die Entwicklungsziele für die Agglomerationskorridore im Bereich Siedlung (Ausrichtung der Versorgung, Siedlungsdichte, Ausgestaltung der Freiräume) leicht differenziert. Die Ziele zu den siedlungsnahen Erholungsräumen sind grundsätzlich gleich. Die Übersicht der Zielsetzungen für die Agglomerationskorridore ist nachfolgend aufgeführt:

Tabelle 7: Entwicklungsziele Siedlung und Landschaft für die Agglomerationskorridore

Thema	Ziele	
Hauptnutzungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wohnen ▪ Arbeiten (IG), Logistikbetriebe an Autobahnan-schlüssen / dezentrale Logistik Hubs / produzierendes und lokales Gewerbe ▪ Versorgung täglicher und (falls Kernraum weiter weg) periodischer Bedarf 	
(Wohn)formen und Dichten	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Qualitätsvoller Geschosswohnungsbau ▪ Schlüsselareale Wohnen und Arbeiten: Dem Ort angepasste, überdurchschnittlich hohe Dichte und Qualität (sichergestellt durch entsprechende Verfahren) ▪ Den entsprechenden Nutzungen gut ausgenutzte Mischzonen und Arbeitsplatzgebiete ▪ Hitzeangepasster Siedlungsraum 	
Freiräume	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zentrumsplätze mit hoher Aufenthaltsqualität ▪ Hochwertig gestaltete Freiräume – in Bezug auf Aufenthalt, Klima und Biodiversität – in den Wohnsiedlungen ▪ Sorgfältiger Übergang zwischen Siedlungsgebiet und offener Landschaft (Gestaltung der Siedlungsränder) 	
Aare- und Flusstal-landschaft sowie weitere siedlungsnaher Erholungsgebiete	<ul style="list-style-type: none"> ▪ In ihrer Funktion differenziert und aufgewertet (Vorranggebiete Erholung, Vorranggebiete Natur, Koexistenz) ▪ Mit dem FVV rasch und sicher erreichbar 	

Beim Verkehr besteht in den Agglomerationskorridoren gegenüber dem Kernraum ein noch deutlich höheres Potenzial im Bereich des öffentlichen Verkehrs. Dies kommt auch in den nachfolgenden Zielsetzungen zur Entwicklung der Verkehrsmittelanteile zum Ausdruck.

Tabelle 8: Entwicklungsziele Verkehr für die Agglomerationskorridore

Thema	Ziele	
Anteile der Verkehrsmittel	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Deutliche Erhöhung des ÖV-Anteils ▪ Erhöhung des Velo- und Fussverkehrsanteils ▪ Nennenswerte Reduktion des MIV-Anteils 	
Öffentlicher Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mittlere Angebotsdichte (30'-Takt oder dichter) ▪ Zuverlässiger strassengebundener ÖV ▪ Gute Vernetzung innerhalb der Korridore und mit dem Kernraum ▪ Benutzerfreundliche Verkehrsdrehscheiben, welche neue Mobilitätsformen (E-Mobilität, Sharing und Pooling) einbinden ▪ Bushaltestellen mit angemessener Ausstattung ▪ Emissionsfreie, mit erneuerbaren Energien betriebene Busse 	
Motorisierter Individualverkehr	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kanalisierung auf das übergeordnete Netz ▪ Aufgewertete Ortsdurchfahrten ▪ Verkehrsdrehscheiben als attraktive Umsteigeorte 	
Güterverkehr und Logistik	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kantonsübergreifend abgestimmte Logistikstandorte an Standorten mit direkter Anbindung an das Hochleistungsstrassennetz ▪ Siedlungsverträgliche Abwicklung des Güterverkehrs ▪ Intermodale und automatisierte Schnittstellen zu einem möglichen unterirdischen Transportsystem an geeigneten Logistikstandorten 	
Veloverkehr	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Direkte, möglichst querungsfreie und sichere Verbindungen ▪ Gut zugängliche und ausreichende Veloabstellplätze an Bahnhalttestellen 	
Fussverkehr	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Dichtes und sicheres Netz 	

Ländlicher Agglomerationsraum

Im ländlichen Agglomerationsraum liegt der Fokus auf einer sanften Weiterentwicklung der Siedlung und einem sorgfältigen Übergang zwischen Siedlungsgebiet und Landschaft:

Tabelle 9: Entwicklungsziele Siedlung und Landschaft für den ländlichen Agglomerationsraum

Thema	Ziele	
Hauptnutzungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Hauptsächlich Wohnen ▪ Lokales Gewerbe ▪ Land- und Forstwirtschaft 	
Wohnformen und Dichten	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Massvoll ergänzte, bestehende Wohnstrukturen ▪ Entwicklung der Bebauung unter Berücksichtigung des baukulturellen Erbes 	
Freiräume	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Dorfplätze mit hoher Aufenthaltsqualität ▪ Strassenräume als attraktive Freiraumachsen und Orte des Dorflebens ▪ Sorgfältiger Übergang zwischen Siedlungsgebiet und offener Landschaft 	
Aare- und Flusstal-landschaft sowie weitere siedlungsnaher Erholungsgebiete	<ul style="list-style-type: none"> ▪ In ihrer Funktion differenziert und aufgewertet (Vorranggebiete Erholung, Vorranggebiete Natur, Koexistenz) ▪ Mit dem FVV gut und sicher erreichbar 	

Beim Verkehr geht es im ländlichen Agglomerationsraum primär darum, die bestehenden Angebote bzw. Infrastrukturen zu erhalten und weiter zu optimieren, namentlich im Bereich Veloverkehr und Sicherheit.

Tabelle 10: Entwicklungsziele Verkehr für den ländlichen Agglomerationsraum

Thema	Ziele	
Anteile der Verkehrsmittel	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Halten des ÖV- und des Fussverkehrsanteils ▪ Erhöhung des Veloverkehrsanteils ▪ Stabilisierung des MIV-Anteils 	
Öffentlicher Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Halten des bestehenden Angebots (mind. 60'-Takt) ▪ Anbindung an Kernraum sicherstellen ▪ Emissionsfreie, mit erneuerbaren Energien betriebene Busse 	
Motorisierter Individualverkehr	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Halten der bestehenden Infrastruktur ▪ Aufgewertete Dorfplätze 	
Veloverkehr	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbesserung und Ausbau der bestehenden Infrastruktur ▪ Sicherheit auf Verbindungsachsen zu Korridoren verbessern ▪ Verbindungen finden ihre Fortsetzung in der Landschaft (Vernetzung der Siedlungsgebiete und Freizeitverkehr) 	
Fussverkehr	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zweckmässiges und sicheres Netz 	

4.5. Zielsetzungen 2040 zu den MOCA-Indikatoren

- **MOCA 1 «MIV-Anteil»:** Der MIV-Anteil bezüglich Verkehrsleistungen hat im BeSA-Perimeter AareLand zwischen 2010 und 2015 von rund 64% auf 62% abgenommen. Im Jahr 2021 ist der MIV-Anteil auf 70% angestiegen. Hauptursache dafür war die Covid-19-Pandemie und der damit verbundene starke Rückgang der ÖV-Anteile. Im 2. Halbjahr 2021 haben sich die gesamtschweizerischen MIV-Anteile bereits wieder den 2015 registrierten Werten angenähert. Es bleibt daher das Ziel, die Tendenz zwischen 2010 und 2015 weiterzuführen. Eine Reduktion auf rund 55% MIV-Anteil bis 2040 scheint nach wie vor realistisch, bedingt jedoch, dass der überwiegende Anteil des zukünftigen Mehrverkehrs (Verkehrsleistungen) über ÖV und Veloverkehr abgewickelt wird.
- **MOCA 2 «Unfälle»:** Die Anzahl Verunfallte pro 1'000 Personen konnte seit 2014 kontinuierlich gesenkt werden. Der Wert ist im AareLand-Perimeter mit 1.40 im Vergleich zu allen anderen Agglomerationen (1.48) bereits unterdurchschnittlich. Insbesondere sticht der niedrige Wert in der Agglomeration Aarau (1.27) hervor. Es wird angestrebt, diesen Wert bis im Jahr 2040 im AareLand weiter zu reduzieren.
- **MOCA 3 «Einwohner nach ÖV-Güteklassen»:** Der BeSA-Perimeter AareLand weist heute mit knapp 20% gegenüber ähnlich grossen Agglomerationen (34%) einen deutlich unterdurchschnittlichen Anteil an Einwohnern an gut bis sehr gut erschlossenen Lagen (ÖV-Güteklassen A und B) auf. Es besteht die Zielsetzung, diese Anteile sowie jene in der ÖV-Gütekategorie C deutlich zu erhöhen. Des Weiteren sollen die Anteile der Einwohner an schlecht erschlossenen Lagen reduziert werden.
- **MOCA 4 «Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen»:** Auch bei den Beschäftigten weist der BeSA-Perimeter AareLand mit rund 42% einen unterdurchschnittlichen Anteil an Beschäftigten an gut bis sehr gut erschlossenen Lagen gegenüber ähnlich grossen Agglomerationen (52%) auf. Ziel ist es, diese Anteile, soweit in Zusammenhang mit der wirtschaftlichen Ausrichtung des Aare-Land realistisch, bis 2040 zu erhöhen und diejenige der Beschäftigten an schlecht erschlossenen Lagen zu verringern.
- **MOCA 5 «Dichte der überbauten WMZ»:** Die Anzahl Einwohner und Beschäftigte (VZÄ) pro Hektare überbauter WMZ liegt im BeSA-Perimeter AareLand mit rund 63 Personen deutlich unter dem Durchschnittswert ähnlich grosser Agglomerationen (ca. 80). Die Dichte hat seit 2012 zwar überdurchschnittlich stark zugenommen, insbesondere seit 2017. Gleichwohl wird angestrebt, bis 2040 das bereits bebaute Gebiet noch deutlich besser auszunutzen.

Die für die fünf MOCA-Indikatoren definierten quantitativen bisherigen und neuen Zielwerte sind nachfolgend tabellarisch zusammengefasst:

Tabelle 11: Zielwert 2040 zu den MOCA-Indikatoren

Indikator	Retrospektiv- Wert I	Retrospektiv- Wert II	Ist-Wert	Ziel 2040 (AP 4)	Ziel 2040 (AP 5)
MOCA 1: MIV-Anteil	64% (2010)	62% (2015)	70% (2021)	55%	55%
MOCA 2: Unfälle	1.75 (2014)	1.52 (2017)	1.40 (2021)	unter 1.0	unter 1.0
MOCA 3: Einwohner nach ÖV-Güteklassen	GK A: 4.3% GK B: 16.4% GK C: 37.8% GK D: 28.0% Keine GK: 13.6% (Werte 2014)	GK A: 4.6% GK B: 14.3% GK C: 40.2% GK D: 28.0% Keine GK: 12.9% (Werte 2017)	GK A: 4.7% GK B: 14.7% GK C: 41.4% GK D: 26.9% Keine GK: 12.3% (Werte 2021)	GK A: 5% GK B: 20% GK C: 45% GK D: 24% Keine GK: 6%	GK A: 10% GK B: 20% GK C: 45% GK D: 20% Keine GK: 5%
MOCA 4: Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen	GK A: 21.2% GK B: 20.1% GK C: 27.9% GK D: 21.3% Keine GK: 9.5% (Werte 2014)	GK A: 21.7% GK B: 18.4% GK C: 29.0% GK D: 21.6% Keine GK: 9.3% (Werte 2017)	GK A: 23.4% GK B: 18.7% GK C: 27.5% GK D: 21.5% Keine GK: 8.9% (Werte 2021)	GK A: 24% GK B: 24% GK C: 32% GK D: 16% Keine GK: 4%	GK A: 30% GK B: 25% GK C: 30% GK D: 10% Keine GK: 5%
MOCA 5: Dichte der überbauten WMK (EW	59 EW+VZÄ/ha (2012)	60.6 EW+VZÄ/ha (2017)	63.3 EW+VZÄ/ha (2022)	Über 70 EW+VZÄ/ha	Über 70 EW+VZÄ/ha

5. Handlungsbedarf

5.1. Einführung und Überblick

Der Handlungsbedarf vergleicht die Situations- und Trendanalyse mit dem Zukunftsbild (Ist-Soll-Vergleich), unter Berücksichtigung des Umsetzungsstandes der bisherigen Massnahmen. Nachfolgend wird zuerst eine zusammenfassende Synopsis zum Handlungsbedarf dargestellt und da-nach der Handlungsbedarf entlang den drei Raumtypen des Zukunftsbildes ausgeführt («Roter Faden» zu den Zielen des Zukunftsbildes). Zusätzlich fassen die synoptischen Karten (siehe Anhang A3) den Handlungsbedarf nach Themenfelder zusammen. Bei diesen Karten wird zusätzlich unterschieden, zu welchem Handlungsbedarf bereits Massnahmen beschlossen wurden (dessen Umsetzung aber noch Zeit benötigt; entweder weil es sich um übergeordnete Massnahmen mit per se längeren Horizonten handelt oder weil sie verzögert sind) und wo neue Massnahmen notwendig sind. Mit dieser Unterscheidung wird die sogenannte «Generationskohärenz» berücksichtigt (siehe RPAV-Kapitel 2.4). Die ebenfalls thematisch strukturierten Teilstrategien (Kapitel 6) leiten sich aus den Handlungsbedarfskarten ab.

In den Tabellen ab Kap. 5.2 wird zwischen «Bisher Erreichtem» (ausgewählte bereits umgesetzte Massnahmen), Handlungsbedarf mit bereits beschlossenen Massnahmen und «Verbleibendem Handlungsbedarf» unterschieden.

Der Handlungsbedarf stützt sich neben den verschiedenen Grundlagen aus dem Analyseteil (Kapitel 3) auch auf übergeordnete Analysen und Strategiepapiere, namentlich: ROR-Bericht «Megatrends und Raumentwicklung Schweiz», Berichte zur Mobilität der Zukunft, Cargo-Sous-Terrain, u.a.

Tabelle 12: Zusammenfassung Handlungsbedarf nach Raumtypen

	Agglomerationskernraum	Agglomerationskorridore	Ländlicher Agglomerationsraum
Areal-entwicklung	<ul style="list-style-type: none"> Dichte und Durchmischung an gut erschlossenen Lagen erhöhen Umsetzung von Schlüsselarealen vorantreiben 	<ul style="list-style-type: none"> Umstrukturierung Schlüsselareale Weiterentwicklung Arbeitsgebiete 	<ul style="list-style-type: none"> Konsequente Siedlungsbegrenzung (gem. KRIP)
Siedlungsqualität und Freiraum	<ul style="list-style-type: none"> Städtebauliche Qualitäten von Schlüsselarealen Sicherstellung Siedlungsqualität bei hoher Dichte 	<ul style="list-style-type: none"> Aufwertung von Zentrumsbereichen / Ortsdurchfahrten / Bahnhofgebieten 	<ul style="list-style-type: none"> Aufwertung von Dorfkernen
Logistik – Abstimmung S+V	<ul style="list-style-type: none"> City-Logistik Systeme aufbauen Zentrumszonen entlasten 	<ul style="list-style-type: none"> Aufwertung von Zentrumsbereichen / Ortsdurchfahrten / Bahnhofgebieten 	
Siedlungsnaher Landschaft-/Flussräume	<ul style="list-style-type: none"> Abschnitte Flussräume in Zentren (Naherholung, Ökologie) 	<ul style="list-style-type: none"> Flussräume bei Wigger, Suhre und Dünern (Zugänglichkeit u.a.) 	
ÖV-Angebot	<ul style="list-style-type: none"> Auslastung Bahn/Bus in HVZ Fehlende Bahnhaltestelle Oftringen-Zentrum 	<ul style="list-style-type: none"> Vernetzung Bahn - Bus Anpassung Buskonzepte an STEP-Ausbauten 	
ÖV-Knoten	<ul style="list-style-type: none"> Gestaltung Bushöfe (z.B. Olten, Zofingen, Oensingen) Integration komb. Mobilität und Sharingangebote 	<ul style="list-style-type: none"> Stärkung Verkehrsdrehscheiben (z.B. Reiden) 	
Engpässe / Schnittstellen HLS-HVS	<ul style="list-style-type: none"> Engpässe bei Zentrumszufahrten (v.a. Raum Olten & Aarau) Anbindung an erneuerte Autobahnknoten (Oensingen, Rothrist, Aarau-Ost) 	<ul style="list-style-type: none"> Abstimmung HVS-HLS (v.a. Raum Suhr und im Gäu) Gesamtverkehrskonzepte im Gäu und Niederamt 	
Verkehrsmanagement und Parkierung	<ul style="list-style-type: none"> Weiterentwicklung Verkehrsmanagementsysteme und Abstimmung mit Korridoren 	<ul style="list-style-type: none"> Weiterentwicklung VM und Abstimmung mit Zentren Parkraumbewirtschaftung 	<ul style="list-style-type: none"> Ortsgerechte Parkierung
Veloverkehr	<ul style="list-style-type: none"> Sichere und schnelle Verbindungen innerhalb und zwischen Zentren (Velovorzugs-/Velovorrangrouten) Ausbau / Aufwertung Veloparkierung 	<ul style="list-style-type: none"> Velovorzugs-/Velovorrangrouten für Alltagsverkehr Qualitätsdefizite kant. Netz Ausbau / Aufwertung Veloparkierung 	<ul style="list-style-type: none"> Sichere Verbindungen zu Kernraum / Korridoren
Fussverkehr/V-Beruhigung	<ul style="list-style-type: none"> Sanierung Unfallschwerpunkte Aufwertung des Strassenraums zugunsten des Fussverkehrs 	<ul style="list-style-type: none"> T20/30 in einzelnen Korridor-gemeinden 	<ul style="list-style-type: none"> Ortskerne / Wohnquartiere

- Grosser Handlungsbedarf
- Mittlerer Handlungsbedarf
- Geringerer Handlungsbedarf
- Kein (agglorrelevanter) Handlungsbedarf

5.2. Agglomerationskernraum

Im Agglomerationskernraum inkl. Hauptzentren ist aufgrund des Zukunftsbildes 2040 und der entsprechenden Ziele folgender Handlungsbedarf zu verzeichnen:

Tabelle 13: Handlungsbedarf Siedlung und Landschaft für den Agglomerationskernraum

Ziele gemäss Zukunftsbild	Bisher Erreichtes und Handlungsbedarf mit beschlossenen Massnahmen	Verbleibender Handlungsbedarf
(Wohn)formen und Dichten		
<p>Durchmischte Wohntypologien</p> <p>Hohe Dichte und städtebaulich qualitätsvolle Bebauungsstrukturen</p> <p>Schlüsselareale: Überdurchschnittlich hohe Dichte und Qualität (sichergestellt durch entsprechende Verfahren)</p> <p>Hitzeangepasster Siedlungsraum</p>	<p><i>Bisher Erreichtes</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Umsetzung Aeschbachquartier in Aarau ▪ Umsetzung von grösseren unüberbauten Wohnzonen an gut erschlossener Lage in Aarau (Scheibenschachen 1.-3. Etappe) sowie in Aarburg (Gishalde-Steinbille) (AP 3/4) ▪ Umsetzung des Henz-Areals in Suhr (AP 4) ▪ Sensibilisierung der Gemeinden zur hitzeangepassten Siedlungsentwicklung mit Exkursion der AareLandsGemeinde 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gebiete mit Defiziten in der Nutzungsdurchmischung und Dichte: Handlungsbedarf in den Zentren Olten (Giroud Olma, Bahnhof Olten, Olten Südwest), Aarau (Telli Ost, Torfeld Süd/Nord, Hangartner-Areal, Kasernenareal) und in Zofingen (Cartub/Obere Brühlstrasse, Untere Vorstadt/Untere Vorstadt Nordwest, Bahnhof-Swissprinters). Zudem Handlungsbedarf in Aarburg Nord, Oftringen (Zentrumsentwicklung) sowie Rothrist und Suhr (Neumattweg, Bahnhof Süd). Für diese Gebiete waren im AP 4G bereits Massnahmen vorgesehen. Handlungsbedarf ohne Massnahmen aus den AP 1-4G in den Gebieten Aarburg Höhe, Oensingen Gärbimatt und Buchs Hunzikermatte. ▪ Grössere unüberbaute Wohnzonen an gut erschlossenen Lagen: Im Zentrum Olten (Chlyholz) und in Rothrist (Breiten) Umsetzung grösserer unüberbauten Wohnzonen an gut erschlossenen Lagen noch nicht (vollständig umgesetzt (Schlüsselareale aus dem AP 4G). ▪ Siedlungsentwicklung ungenügend mit Klimaaspekten abgestimmt: Einbezug des Lokalklimas (Wärmeinseleffekt innerhalb des Siedlungsgebiets usw.) bei neuen oder weiterentwickelten Überbauungen.
Freiräume/Zentrumsbereiche		
<p>Verkehrsarme/-beruhigte Stadtkerne</p> <p>Hochwertig gestaltete, vielfältig nutzbare, grössere öffentlich zugängliche Freiräume (z.B. Parkanlage)</p>	<p><i>Bisher Erreichtes</i></p> <p>Mit Umsetzungsreporting zu ergänzen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrsberuhigung Zentren von Olten, Aarburg 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zentrumsbereiche mit gestalterischen Defiziten: Im Dorfkern von Oberentfelden Handlungsbedarf mittel- bis längerfristig aufgrund der tiefgreifenden Veränderungen in Zusammenhang mit der Entflechtung der Bahnlinien SBB und AVA. Zudem Handlungsbedarf im Zentrumsbereich von Oensingen. ▪ Ungenügend abgestimmte Freiraumplanung im Siedlungsgebiet: Zu geringe gemeindeübergreifende Abstimmung in den Zentren Aarau, Olten und Zofingen. Handlungs- und Koordinationsbedarf zudem hinsichtlich Massnahmen zur Klimaanpassung (z.B. Freiraumnetz, Entsiegelung und Versickerung, etc.). ▪ Entwicklungsbedarf Freiraum in Schlüsselarealen: Handlungsbedarf bezüglich der Sicherstellung von Freiraumversorgung und -qualität bei der Entwicklung von Schlüsselarealen (z.B. in Olten, Zofingen).

▪ Siedlungsnaher Erholungsgebiete

Möglichst naturnahe Naherholungsgebiete mit hohem ökologischem Wert (z.B. Flussräume)
Mit dem FVV rasch und sicher erreichbar
Festlegung intensiv versus extensiv genutzter Naherholungs-Teilgebiete

Bisher Erreichtes
Mit Umsetzungsreporting zu ergänzen
Wiggerrenaturierung

- Aufwertungsbedarf von Flussräumen: Handlungsbedarf hinsichtlich steigendem Nutzungsdruck, Naturschutz und gestalterischer Aufwertung insbesondere beim Aareufer in Aarau, Olten, Rothrist, Aarburg, an der Dünern sowie der Wigger, Suhre und Wyna.
- Aufwertungsbedarf/Qualifizierung von «Landschaften vor der Haustüre»: Handlungsbedarf hinsichtlich steigendem Nutzungsdruck, Naturschutz und land-/forstwirtschaftlicher Nutzung sowie gestalterischer Aufwertung.

Tabelle 14: Handlungsbedarf Verkehr für den Agglomerationskernraum

Ziele gemäss Zukunftsbild	Bisher Erreichtes und Handlungsbedarf mit beschlossenen Massnahmen	Verbleibender Handlungsbedarf
Öffentlicher Verkehr		
<p>Gute Vernetzung zwischen den Kernräumen Hohe Angebotsdichte (15'-Takt oder dichter) Zuverlässiger strassengebundener ÖV Benutzerfreundliche Verkehrsdrehscheiben Emissionsfreie, mit erneuerbaren Energien betriebene Busse</p>	<p><i>Bisher Erreichtes</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Angebotsverdichtung auf der S28 Zofingen – Lenzburg zum durchgehenden 30'-Takt ▪ Verlängerung der stündlich in Aarau endenden S26 aus dem Freiamt nach Olten ▪ Beschleunigte S-Bahn bzw. zwei stündliche S-Bahnen ohne Halt (S29) zwischen Olten und Aarau mit der Eröffnung des Eppenbergtunnels ▪ Deutlich Angebotsverbesserungen im Agglomerationskernraum mit dem Ausbau des Busangebots ▪ Realisierung Bushofs Bahnhof Aarau ▪ Umsetzung Drehscheibe Schönenwerd ▪ Drehscheibe Egerkingen in Bau ▪ <i>Handlungsbedarf mit beschlossenen Massnahmen</i> ▪ Verkehrsdrehscheibe Olten (AP 2) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Auslastungsgrenze Bahn in HVZ erreicht: Kapazitäten in den Hauptverkehrszeiten im S-Bahn-Netz zwischen Olten – Solothurn – (Biel) und zwischen Olten und Zofingen. ▪ Defizite Bahninfrastruktur: Sehr eingeschränkte Trassenverfügbarkeit aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens im Bereich Personen- und Güterverkehr auf der Strecke Olten – Oensingen – Solothurn – (Biel). ▪ Fehlende Bahnhaltestelle im Bereich Oftringen-Zentrum. ▪ Wenig attraktive ÖV-Takte: V.a. am Abend und Wochenende und auf einzelnen Linien auch während der HVZ in der Stadt Aarau. ▪ Behinderung des strassengebundenen ÖV (siehe auch Handlungsbedarf im Bereich Strasse): In der Stadt Olten sowie auf diversen Einfallachsen von Aarau. ▪ Ungenügende Ausgestaltung der Verkehrsdrehscheiben: In Oensingen und Zofingen. ▪ Defizite in der Busflotte: Busflotte z.T. nicht mit erneuerbarer Energie betrieben (tlw. fehlende entsprechende Infrastruktur).
Motorisierter Individualverkehr		
<p>Verkehrslenkung und -dosierung Verkehrsberuhigung in den Kernzonen Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze</p>	<p><i>Bisher Erreichtes</i> Mit Umsetzungsreporting zu ergänzen <i>Handlungsbedarf mit beschlossenen Massnahmen</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrsmanagement weiterentwickeln und mit Korridoren abstimmen: Handlungsbedarf v.a. in Zusammenhang mit folgenden Aspekten: <ul style="list-style-type: none"> ▪ VM in der Stadt Olten: Ausbaubedarf insb. auf der Achse Sälikreisel bis K104. ▪ Genereller Handlungsbedarf hinsichtlich Abstimmung mit den benachbarten Korridoren. Insbesondere von / zu dem Niederamt viel Ausweichverkehre, weil die Zentren überlastet sind.

- VM Region Aargau und VM Wiggertal (AP 1)
- Div. BGKs in Zofingen (Luzernerstrasse, General-Guisanstrasse, Frikart-/Brittnauerstrasse, Obere Mühlemattstrasse) und in Oftringen (Baslerstrasse/ K104) (AP 4)
- Organisation des Güterumschlags mit dem zunehmenden Lieferwagenverkehr
- **Defizite beim Verkehrsfluss und der Gestaltung des Strassenraums in städtischen Kernzonen:** z.B. grosser Handlungsbedarf auf der Ortsdurchfahrt von Oensingen.
- **Weiterentwicklung Parkraumbewirtschaftung:** Weiterentwicklung von Tarifen und differenzierter Parkraumnutzung und Abstimmung mit den benachbarten Korridor-gemeinden.

Veloverkehr

<p>Dichtes Netz, direkte und sichere Verbindungen für Velo-Alltagsverkehr</p> <p>Gut zugängliche und ausreichende Veloabstellplätze an Verkehrsdrehscheiben und Publikumsanlagen</p>	<p><i>Bisher Erreichtes</i></p> <p>Umsetzung Veloabstellplätze Bahnhof Zofingen (AP 3)</p> <p>Mit Umsetzungsreporting zu ergänzen</p> <p><i>Handlungsbedarf mit beschlossenen Massnahmen</i></p> <p>Schnelle Veloverbindung Zofingen – Aarburg (AP 4)</p> <p>Mit Umsetzungsreporting zu ergänzen</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bedarf an schnellen Veloverbindungen: Insbesondere zwischen Aarau und Olten sowie zwischen Olten und Oensingen. Vorantreiben der Planungen und Klärung der Linienführung und Gestaltung. ▪ Defizite im Velonetz: Handlungsbedarf im kantonalen Velonetz (mangelnde Sicherheit, Netzlücken) auf einzelnen Abschnitten in Aarau, Olten, Zofingen und Oensingen. ▪ Hotspots im Bereich Sicherheit: Grösserer Handlungsbedarf bezüglich Sicherheit (Unfallschwerpunkte mit Fuss-/Veloverkehrsbeteiligung) in Aarau und im Raum Zofingen – Oftringen/Aarburg – Rothrist.
--	--	--

Fussverkehr

<p>Dichtes und sicheres Netz</p> <p>Direkte Zugänge zu den Verkehrsdrehscheiben / ÖV-Haltestellen und den Publikumsanlagen</p>	<p><i>Bisher Erreichtes</i></p> <p>Umsetzung verschiedener verkehrsberuhigten Zonen</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Hotspots im Bereich Sicherheit: Grösserer Handlungsbedarf bezüglich Sicherheit (Unfallschwerpunkte mit Fuss-/Veloverkehrsbeteiligung) in Aarau und im Raum Zofingen – Oftringen/Aarburg – Rothrist.
--	---	--

5.3. Agglomerationskorridore

Tabelle 15: Handlungsbedarf Siedlung und Landschaft für die Agglomerationskorridore

Ziele gemäss Zukunftsbild	Bisher Erreichtes und Handlungsbedarf mit beschlossenen Massnahmen	Verbleibender Handlungsbedarf
(Wohn)formen und Dichten		
<p>Qualitätvoller Geschosswohnungsbau</p> <p>Schlüsselareale: Dem Ort angepasste, überdurchschnittlich hohe Dichte und Qualität (sichergestellt durch entsprechende Verfahren)</p> <p>Den entsprechenden Nutzungen gut ausgenutzte Arbeitsplatzgebiete</p> <p>Hitzeangepasster</p>	<p><i>Bisher Erreichtes</i></p> <p>Umsetzung der Schlüsselareale Aarburg Webi-Areal Ost und Dulliken Hugli (AP 3)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gebiete mit Defiziten in der Nutzungsdurchmischung und Dichte: Handlungsbedarf in Egerkingen (Gäupark Süd) und in Wangen b. O. (Danzmatt/erweitertes Dorfzentrum) (AP 4-Massnahmen). ▪ ESP und weitere Arbeitsgebiete mit Defiziten in der Dichte und Gestaltung: Handlungsbedarf in Zusammenhang mit dem kantonsübergreifenden ESP in Oensingen und mit dem strategischen Arbeitsgebiet Reiden. Zudem weitere Gebiete mit Handlungsbedarf in Rothrist, Schönenwerd, im Wiggertal und im Bereich Egerkingen (bereits AP 4-Massnahmen). Handlungsbedarf ohne Massnahmen aus den AP 1-4G v.a. im Gäu (div.

Siedlungsraum

Logistikstandorte).

- **Siedlungsentwicklung ungenügend mit Klimaaspekten abgestimmt:** Einbezug des Lokalklimas (Wärmeisoleffekt innerhalb des Siedlungsgebiets usw.) bei neuen oder weiterentwickelten Überbauungen.

Freiräume/Zentrumsbereiche

Zentrumsplätze mit hoher Aufenthaltsqualität
Hochwertig gestaltete Freiräume in den Wohnsiedlungen

Bisher Erreichtes
Mit Umsetzungsreporting zu ergänzen

- **Zentrumsbereiche / Ortsdurchfahrten mit städtebaulichen / gestalterischen Defiziten:** Zentrumsbereiche / Ortsdurchfahrten von Wangen b. O., Däniken, Muhen, Oberentfelden und Gränichen (AP 4-Massnahmen).
- **Förderbedarf Freiraumqualität:** Genereller Handlungsbedarf betr. Sicherstellung von Freiraumversorgung und -qualität im Zuge der Siedlungsentwicklung nach Innen sowie bei der Gestaltung und Aufwertung von Siedlungsfreiräumen für die Klimaanpassung (z.B. Beschattung mit Bäumen, Entsiegelung und Versickerung, etc.).

Siedlungsnaher Erholungsgebiete

Möglichst naturnahe Naherholungsgebiete mit hohem ökologischem Wert (z.B. Flussräume)
Mit dem FVV rasch und sicher erreichbar
Festlegung intensiv vs. extensiv genutzter Naherholungsgebiete

Bisher Erreichtes
Mit Umsetzungsreporting zu ergänzen

- **Aufwertungsbedarf von Flussräumen:** Handlungsbedarf hinsichtlich steigendem Nutzungsdruck und gestalterischer Aufwertung v.a. bei der Wigger und der Dünnern.
- **Defizite in der Erreichbarkeit:** Defizite im Zugang zu den Naherholungsgebieten für den Fuss- und/oder Veloverkehr bestehen u.a. im Raum Buchs.
- **Förderbedarf Landschaftsqualität:** Handlungsbedarf hinsichtlich sorgfältiger Siedlungsrandgestaltung und ökologischer Vernetzung und Minderung der Barrierewirkung in den Landschaftskorridoren und Grünzäsuren (z.B. zwischen Egerkingen/Härkingen und Hägendorf, zwischen Dulliken und Däniken oder zwischen Oberentfelden und Suhr bzw. Kölliken).

Tabelle 16: Handlungsbedarf Verkehr für die Agglomerationskorridore

Ziele gemäss Zukunftsbild	Bisher Erreichtes und Handlungsbedarf mit beschlossener Massnahmen	Verbleibender Handlungsbedarf
Öffentlicher Verkehr		
Mittlere Angebotsdichte (30'-Takt oder dichter) Zuverlässiger strassengebundener ÖV Gute Vernetzung innerhalb Korridore und mit dem Kernraum Benutzerfreundliche Verkehrsdrehscheiben Bushaltestellen mit angemessener Ausstattung Emissionsfreie, mit erneuerbaren Energien betriebene	<i>Bisher Erreichtes</i> Mit Umsetzungsreporting zu ergänzen <i>Handlungsbedarf mit beschlossener Massnahmen</i> ÖV-Drehscheibe Egerkingen (AP 2) Aufwertung Bushaltestellen in Neuen-dorf und Oftringen (AP 4)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Defizite bei Buslinien und -haltestellen: Insbesondere im Niederamt und im Raum Egerkingen Optimierungsbedarf in Bezug auf die Führung und die Anschlüsse verschiedener Buslinien. Im Raum Oftringen und Wikon bestehen Defizite bei den Bushaltestellen. ▪ Ungenügende Ausgestaltung der Verkehrsdrehscheiben: Handlungsbedarf in Reiden. Zudem Handlungsbedarf im Horizont 2035 mit dem RE-Halt in Egerkingen. ▪ Defizite in der Busflotte: Busflotte z.T. nicht mit erneuerbarer Energie betrieben (tlw. fehlende entsprechende Infrastruktur).

Busse

Motorisierter Individualverkehr

Kanalisation auf das übergeordnete Netz
Aufgewertete Ortsdurchfahrten

Bisher Erreichtes

Entlastung Wangen durch ERO bei Olten

Mit Umsetzungsreporting zu ergänzen
Handlungsbedarf mit beschlossenen Massnahmen

VM Region Aargau und VM Wiggertal (AP 1)

Verkehrsentlastung Suhr (Teil Ostumfahrung, AP 4)

BGK in Dulliken, Gretzenbach, Walterswil (AP 4)

Div. FlaMa VERAS (AP 4)

▪ **Kapazitätsengpässe HLS und Schnittstellen HLS-HVS:**

▪ Östliche Streckenabschnitte zwischen Aarau-West und Birrfeld, inklusive Anschlussknoten. Dieser Handlungsbedarf betrifft Personen- und Güterverkehr gleichermaßen, wobei Verdrängungsverkehre des Güterverkehrs aufs untergeordnete Netz speziell belastend sind.

▪ **Kapazitätsengpässe HVS-Netz:**

▪ Raum Suhr/Gränichen/Oberentfelden: Ergänzend zur Ostumfahrung (beschlossene AP 4-Massnahme), Südumfahrung in Planung.

▪ Zu- und Durchfahrten nach Olten (v.a. Olten – Aarburg sowie von/zu Niederamt)

▪ Südliche Zufahrten zur Stadt Aarau. Weil auch die Verbindungen vom Niederamt Richtung Aarau staugefährdet sind, entstehen Ausweichverkehre vom Niederamt Richtung südlich gelegener Autobahnanlüsse (Kolliken, Entfelden).

▪ Im Gäu v.a. Abschnitt Hägendorf – Wangen

▪ **Verkehrsmanagement weiterentwickeln:** Handlungsbedarf v.a. in Zusammenhang mit folgenden Aspekten:

▪ Weitere Abstimmung mit den geplanten Ausbauten auf der A1 und den Anschlussknoten

▪ Regionale VM-Systeme im Gäu und im Niederamt

▪ VM im Zusammenhang mit der Erschliessung des ESP Reiden/Wikon

▪ Generell stärkere Abstimmung der VM-Systeme zwischen Zentren und Korridoren

▪ Organisation des Güterumschlags mit dem zunehmenden Lieferwagenverkehr

▪ **Defizite bei Ortsdurchfahrten und Strassenraumgestaltung:** Insbesondere in Oensingen, Egerkingen und Reiden.

▪ **Parkraumbewirtschaftung forcieren:** Handlungsbedarf v.a. bei den Arbeitsplatz- und Einkaufsstandorten (Zielgebiete des Verkehrs).

Veloverkehr

Direkte, möglichst que-rungsfreie und sichere Verbindungen

Gut zugängliche und ausreichende Veloabstellplätze an Bahnhalttestellen

Bisher Erreichtes

Mit Umsetzungsreporting zu ergänzen
Handlungsbedarf mit beschlossenen

Massnahmen

Div. FlaMa VERAS (AP 4)

Netzlücken in Buchs und Dulliken

Mit Umsetzungsreporting zu ergänzen

▪ **Bedarf an schnellen Veloverbindungen:** Dieser besteht um aus den Agglomerationskorridoren in die Kernräume von Olten, Zofingen und Aarau zu gelangen.

▪ **Defizite im Velonetz:** Punktuelle Schwachstellen und einzelne Netzlücken (z.B. in Egerkingen, Neuendorf und Reiden).

Fussverkehr

Dichtes und sicheres Netz	<i>Bisher Erreichtes</i> Umsetzung verschiedener verkehrsberuhigter Zonen	▪ Fehlende Verkehrsberuhigung in Quartieren: Potenziale für die Verkehrsberuhigung in den Quartieren noch nicht ausgeschöpft.
---------------------------	--	--

5.4. Ländlicher Agglomerationsraum

Tabelle 17: Handlungsbedarf Siedlung und Landschaft für den Ländlichen Agglomerationsraum

Ziele gemäss Zukunftsbild	Bisher Erreichtes und Handlungsbedarf mit beschlossenen Massnahmen	Verbleibender Handlungsbedarf
(Wohn)formen und Dichten		
Massvoll ergänzte, bestehende Wohnstrukturen	<i>Mit Umsetzungsreporting zu ergänzen</i>	In Zusammenhang mit der Aufwertung der Dorfkerne z.T. Erneuerungs- bzw. punktueller Ergänzungsbedarf beim bestehenden Gebäudebestand.
Freiräume/Zentrumsbereiche		
Dorfplätze mit hoher Aufenthaltsqualität Sorgfältiger Übergang zwischen Siedlungsgebiet und offener Landschaft	<i>Mit Umsetzungsreporting zu ergänzen</i>	Förderbedarf Freiraumqualität: Generell Handlungsbedarf hinsichtlich Gestaltung der Ortskerne und sorgfältiger Siedlungsrandgestaltung.
Siedlungsnaher Erholungsgebiete		
Möglichst naturnahe Naherholungsgebiete mit hohem ökologischem Wert (z.B. Flussräume) Mit dem FVV rasch und sicher erreichbar Festlegung intensiv vs. extensiv genutzter Naherholungsgebiete	<i>Mit Umsetzungsreporting zu ergänzen</i>	Förderbedarf Landschaftsqualität: In den Landschaftskorridoren und Grünzäsuren (z.B. Murgenthal/Fulenbach, Safenwil, Gäu) Handlungsbedarf hinsichtlich ökologischer Vernetzung und Minderung der Barrierewirkung. Aufgrund steigendem Nutzungsdruck durch Erholung auch Bildung von Vorrangfunktionen mit entsprechender Ausgestaltung.

Tabelle 18: Handlungsbedarf Verkehr für den Ländlichen Agglomerationsraum

Ziele gemäss Zukunftsbild	Bisher Erreichtes und Handlungsbedarf mit beschlossenen Massnahmen	Verbleibender Handlungsbedarf
Öffentlicher Verkehr		
Halten des bestehenden Angebots (mind. 60'-Takt) Anbindung an Kernraum sicherstellen Emissionsfreie, mit erneuerbaren Energien betriebene Busse	<i>Mit Umsetzungsreporting zu ergänzen</i>	Defizite bei den Buslinien: Insbesondere im Niederamt Optimierungsbedarf in Bezug auf die Führung und die Anschlüsse verschiedener Buslinien. Defizite in der Busflotte: Busflotte z.T. nicht mit erneuerbarer Energie betrieben (tlw. fehlende entsprechende Infrastruktur). Punktuelle Aufwertung Bushaltestellen
Motorisierter Individualverkehr		
Halten der bestehenden Infrastruktur Aufgewertete Dorfkerne	<i>Mit Umsetzungsreporting zu ergänzen</i>	Gestaltung von Dorfkerne: Handlungsbedarf betr. Gestaltung des öffentlichen Strassenraums inkl. aktiver Siedlungsentwicklung in den Dorfkerne (Mischnutzungen).

und Ortsdurchfahrten

Verkehrssteuerung zur Milderung lokaler Engpässe: Engpässe v.a. in den Hauptverkehrszeiten, welche durch Verkehrssteuerungsmassnahmen, gekoppelt mit Qualitätsverbesserungen im Velonetz und bedarfsgerechtem Ausbau des ÖV- bzw. Busangebotes reduziert werden können.
Güterverkehr: Vermeidung von Umwegfahrten durch ländliche Gebiete wegen Überlast in den Zentren (z.B. A1 – Niederamt).

Veloverkehr

Halten der bestehenden Infrastruktur
 Sicherheit auf Verbindungsachsen zu Korridoren verbessern
 Verbindungen finden ihre Fortsetzung in der Landschaft (Vernetzung der Siedlungsgebiete und Freizeitverkehr)

Mit Umsetzungsreporting zu ergänzen

Defizite im Velonetz: Verkehrssicherheit erhöhen auf den Velo-Zulaufachsen vom ländlichen Raum zu den Agglomerationskorridoren und Zentren; Schwachstellen auf vereinzeltten Freizeitrouten (z.B. im südlichen Gäu).

Fussverkehr

Zweckmässiges und sicheres Netz

Bisher Erreichtes
 Umsetzung verschiedener verkehrsberuhigten Zonen

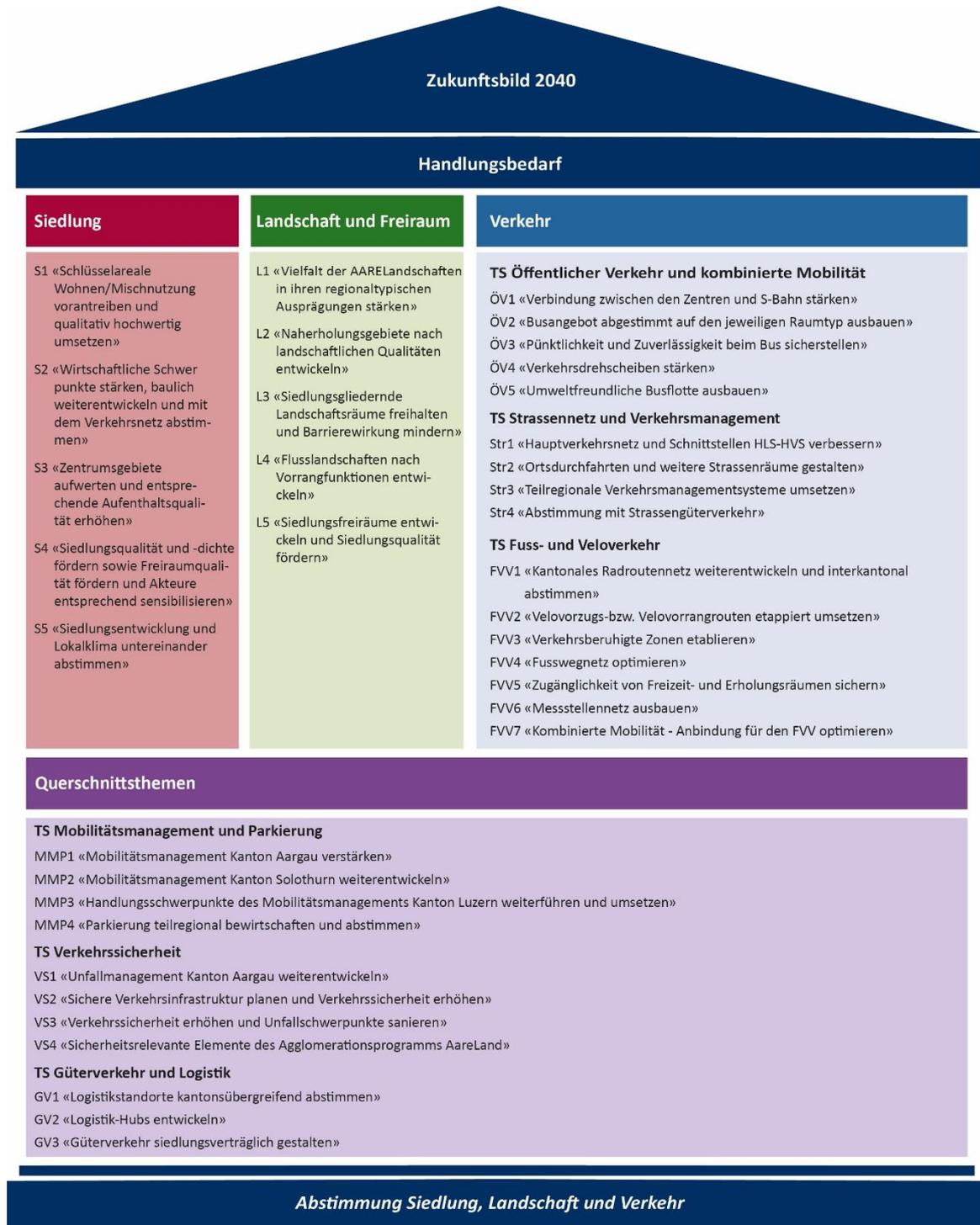
Punktueller Defizite im Fusswegnetz

6. Teilstrategien

6.1. Einleitung

Mit den Teilstrategien wird aufgezeigt, WIE das Zukunftsbild 2040 vor dem Hintergrund der Situations- und Trendanalyse sowie dem Handlungsbedarf erreicht werden soll. Die Teilstrategien definieren die Handlungsansätze, die zum Erreichen des Zukunftsbildes angegangen werden müssen und stellen damit die strategische Grundlage und Brücke zu den Massnahmen dar. Anhand der vier Vertiefungsthemen des AP der 5. Generation – «Logistik», «Massnahmen zur Dämpfung der MIV-Nachfrage (Fokus Parkierung)», «Qualitätsvolle Siedlungsentwicklung nach innen und Klima» sowie «Landschaft AareLand» – erfolgt eine zusätzliche AareLand-spezifische Schärfung der Teilstrategien. Die Strukturierung der Teilstrategien ist aus der nachfolgenden Abbildung ersichtlich.

Abbildung 49: Struktur Teilstrategien Siedlung, Landschaft und Freiraum, Verkehr und Querschnittsthemen



Die Inhalte der Teilstrategien Siedlung, Landschaft und Freiraum, Verkehr sowie der drei Querschnittsthemen «Mobilitätsmanagement und Parkierung», «Verkehrssicherheit» und «Güterverkehr und Logistik» werden, wo zweckmässig und möglich, kartografisch dargestellt. Diese Karten bilden thematische Vertiefungen des Zukunftsbildes und stellen den Bezug zum Handlungsbedarf und den daraus abgeleiteten Massnahmen dar.

6.2. Siedlung

Die Teilstrategie Siedlung leitet sich aus dem Handlungsbedarf und dem Zukunftsbild 2040 ab. Die wesentlichen Elemente können in die folgenden Themenfelder gegliedert werden: Schlüsselareale Wohnen/Mischnutzung, wirtschaftliche Schwerpunkte, Zentrumsgebiete und Aufenthaltsqualität, Siedlungs-/Freiraumqualität und Dichte sowie Siedlungsentwicklung und Lokalklima.

TS1 «Schlüsselareale Wohnen/Mischnutzung vorantreiben und qualitativ hochwertig umsetzen»

- Grundsatz: Schlüsselareale Wohnen/Mischnutzung befinden sich im Agglomerationskernraum und in den Agglomerationskorridoren an gut erschlossenen Lagen.
- Schlüsselareale Wohnen: Bei diesen Schlüsselarealen liegt der Fokus auf die Wohnnutzung. Dabei handelt es sich primär um noch nicht (vollständig) überbaute Wohnzonen. Solche Areale befinden sich in Dulliken (Schäfer-Langfeld), Niedergösgen (Auenpark), Oensingen (Oensingen-West) und Rothrist (Breiten). Die entsprechende Umsetzung wird vorangetrieben.
- Schlüsselareale Umstrukturierung/Verdichtung in Richtung Mischnutzung: Schlüsselareale, welche heute unternutzt sind und/oder Defizite in der Nutzungsstruktur aufweisen, werden zu durchmischten Gebieten weiterentwickelt. Solche Areale befinden sich in den drei Zentren Aarau, Olten und Zofingen (z.B. unternutzte Gewerbegebiete in Bahnhofsnähe) und in den Agglomerationskorridoren (Aarburg Nord, Gäupark Süd in Egerkingen, Gärbimatt in Oensingen, Danzmatt in Wangen b. O., Zentrumsentwicklung in Oftringen, Bahnhof-Gebiet in Rothrist, Schönenwerd entlang der Aare und Bahnhof Süd in Suhr). Bei der Planung und Umsetzung dieser Schlüsselareale wird der Siedlungsqualität (städtebauliche Setzung, Aussen-/Grünräume, architektonische Gestaltung, Erschliessung für Fuss- und Veloverkehr) eine hohe Bedeutung beigemessen. Dies erfolgt beispielsweise mittels qualitätsfördernder Verfahren.
- Weitere potenzielle Schlüsselareale, welche heute eine noch ungenügende Planungsreife aufweisen (siehe auch Karte Teilstrategie Siedlung) werden in späteren AP-Generationen wieder thematisiert.

TS2 «Wirtschaftliche Schwerpunkte stärken, baulich weiterentwickeln und mit dem Verkehrsnetz abstimmen»

- Grundsätze:
 - Wirtschaftliche Schwerpunkte befinden sich im Agglomerationskernraum und in den Agglomerationskorridoren an gut erschlossenen Lagen.
 - Die wirtschaftlichen Schwerpunkte werden qualitativ hochwertig weiterentwickelt. Wo zweckmässig und möglich werden die Gebiete verdichtet. Die vorhandenen Potenziale werden aktiv genutzt (Arbeitszonenbewirtschaftung).
- Schlüsselareale Dienstleistungen/Gewerbe: Aufgrund des bestehenden Handlungsbedarfs werden insbesondere das Bahnhofgebiet Nord in Rothrist, die regionalen Arbeitszonen zwischen Zofingen/Oftringen/Aarburg/Strengelbach, das Bally-Areal, bahnhofsnahe Flächen des Entwicklungsschwerpunkts (ESP) «Ob der Gass/Moos/Tschäppelisacker» in Oensingen und der ESP Reiden/Wikon¹⁵ prioritär behandelt. Bei Arealen mit einer industriellen Geschichte wie Bally, wird mit der bestehenden Bausubstanz sorgfältig umgegangen. Dafür werden qualitätsfördernde Verfahren eingesetzt. Beim ESP Oensingen wird die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung kantonsübergreifend mit Niederbipp (Kanton Bern) abgestimmt.
- Schlüsselareale Logistik/Produktion: In den nächsten Jahren werden im AareLand einige namhafte logistik- und produktionsintensive AP-Entwicklungen umgesetzt (siehe Tabelle 19). Diese werden an dafür geeignete Standorte gelenkt. Je direkter die Areale sich zu Autobahnanschlüssen befinden, desto geringer ist die siedlungsorientierte Betroffenheit. Mit Mobilitätskonzepten wird die Erschliessung gesamtverkehrlich optimiert. Schlüsselareale Logistik/Produktion im AP 5 sind Teile des Entwicklungsschwerpunkts (ESP) «Ob der Gass/Moos/Tschäppelisacker» in Oensingen in der Nähe des Autobahnanschlusses, die Erweiterung des Migros Verteilbetriebs in Egerkingen/Neuendorf, die Erweiterung des regionalen Paketentrums der Post in Härkingen, die Standortkonzentration von Murpf in Hägendorf sowie der Entwicklungsschwerpunkt Dagmersellen. Bei Schlüsselarealen mit schlechter Anbindung an das übergeordnete Strassennetz sind gestalterische oder steuernde Massnahmen notwendig, um die negativen verkehrlichen Auswirkungen auf die ansässige Bevölkerung zu minimieren. Dies gilt insbesondere im Umfeld der Erweiterung des Coop Verteilzentrums in Wangen b. Olten.

¹⁵ Sämtliche Angaben zu den ESP Reiden/Wikon und Dagmersellen 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.

TS3 «Zentrumsgebiete aufwerten und entsprechende Aufenthaltsqualität erhöhen»

- Zentrumsgebiete sind historisch gewachsen und haben als Begegnungsräume identitätsstiftenden Charakter. Die bestehende Bausubstanz in den Ortszentren wird qualitativ und ortstypisch aufgewertet. Die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum wird insbesondere entlang der verkehrlich orientierten Hauptverkehrsachsen erhöht. Aufbauend auf die im AP 4 angestossenen Korridorprozesse, liegt der Umsetzungsfokus auf Gemeinden im Gäu und im Niederamt. Zudem sollen in Zusammenhang mit VERAS die Zentrumsgebiete von Gränichen, Muhen, Oberentfelden und Suhr eine Aufwertung erfahren.

TS4 «Siedlungsqualität und -dichte sowie Freiraumqualität fördern und Akteure entsprechend sensibilisieren»

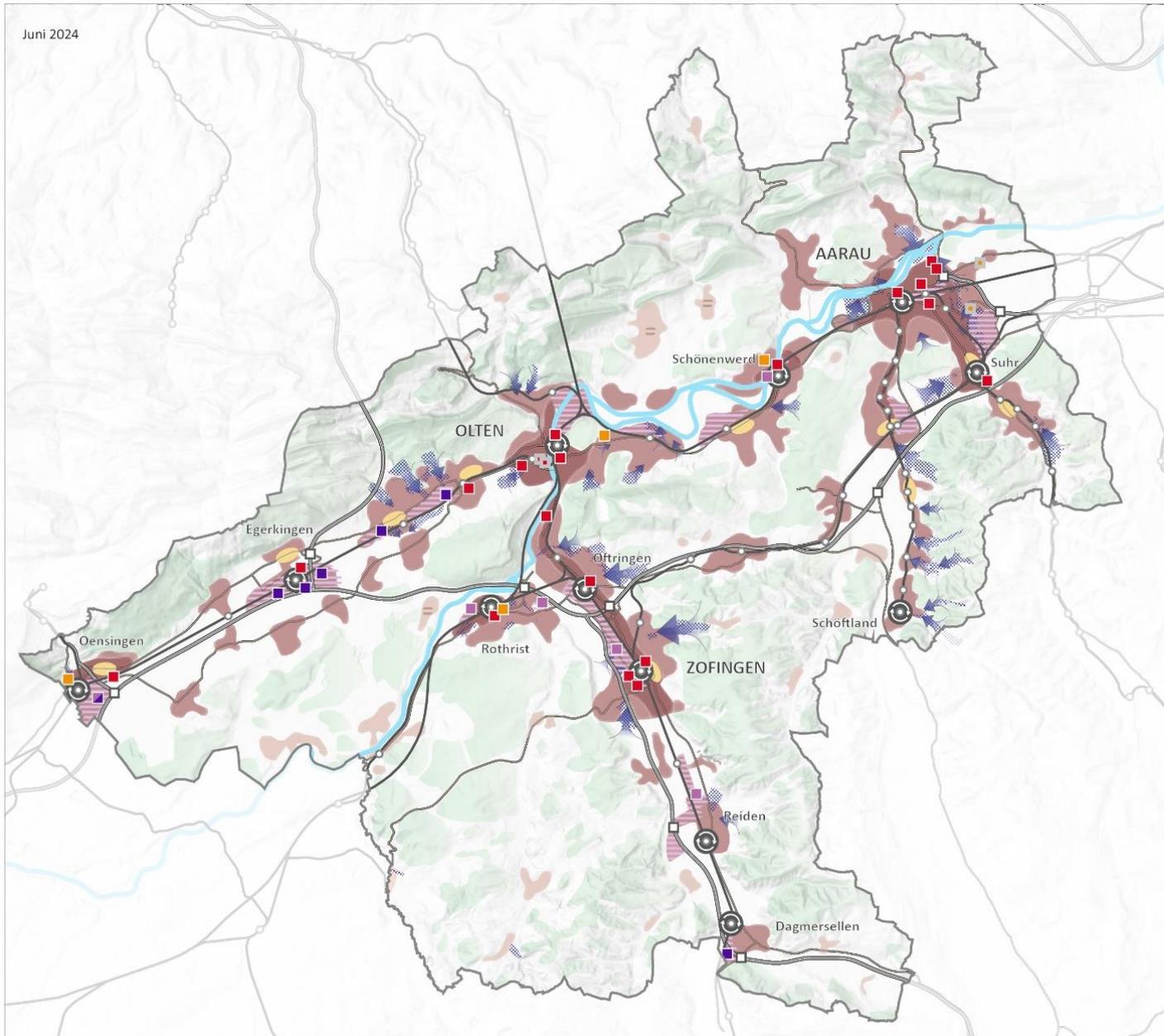
- Die Siedlungsqualität und -dichte wird dank der Durchführung von qualitätsfördernden Verfahren insbesondere bei Schlüsselarealen und bei Zentrumsgebieten (siehe TS1, TS2 und TS3) gefördert. Dabei wird eine integrale Sichtweise (Siedlung, Freiraum usw.) eingenommen. Je nach Lage und vorhandenen Konzepten kann der Bau von Hochhäusern in Betracht gezogen werden.
- Zu Baukultur und Ortsbildcharakter wird Sorge getragen. Qualitätsvolle Siedlungsverdichtungen nehmen Bezug auf die vorhandenen architektonischen, baukulturellen Qualitäten sowie siedlungsprägenden Freiräume im Bestand. So können ortstypische Bausubstanzen und strukturierende Freiraumelemente erhalten und gestärkt werden. Dies gilt insbesondere in Gebieten mit erhöhten Anforderungen an das Orts- und Landschaftsbild.
- Siedlungsinterne Freiraum- und Platzgestaltungen gliedern die Struktur des Siedlungsgebietes und erhöhen die Aufenthaltsqualität. Arealentwicklungen (Wohnen und Arbeiten) werden vom Freiraum ausgehend konzipiert. D.h. neben der Aufwertung, Weiterentwicklung und Ergänzung der bestehenden Bausubstanz wird auch der Aussenraumgestaltung und je nach Lage der Verzahnung mit dem Landschaftsraum ein hoher Stellenwert beigemessen.
- Damit die Motivation für solche Themen und die Zustimmung bei entsprechenden Planungen/Projekten erhöht werden kann, werden die relevanten Akteure (Gemeindevertreter, Anwohner von Schlüsselarealen usw.) verstärkt diesbezüglich sensibilisiert.

TS5 «Siedlungsentwicklung und Lokalklima untereinander abstimmen»

- Kaltluftleitbahnen verbinden Kaltluftentstehungsgebiete mit wärmebelasteten Siedlungsgebieten und erleichtern der Kaltluft das Eindringen in den Siedlungsraum. Leitbahnkorridore sind Grünflächen innerhalb einer Kaltluftleitbahn. Beide Elemente sind ein elementarer Bestandteil des Luftaustausches innerhalb der Siedlung. Wichtige Kaltluftleitbahnen für Kaltluftströmungen und grüne Leitbahnkorridore werden von Hindernissen wie Bebauungen

freigehalten. Zudem werden sie aufgewertet und optimiert. Die Durchlüftung und Kühlung des Siedlungsgebiets können so gestärkt, erweitert und gewährleistet werden. Verdichtungsprojekte innerhalb oder entlang von solchen Strukturen werden als Chance zur Förderung des Kaltluftsystems entwickelt. Durch die Förderung und Sicherung des Kaltluftsystems kann ein klimaökologisches Entlastungsnetz zur Abkühlung in der Nacht geschaffen und der Überhitzung entgegengewirkt werden.

- Siedlungsflächen, die vom Kaltluftaustausch in der Nacht profitieren, befinden sich im Einwirkungsbereich eines klimatisch wirksamen Kaltluftstroms. Um die Abkühlung von überwärmten Siedlungsstrukturen zu fördern, wird der Einwirkungsbereich der Kaltluft gesteigert und flächenmässig vergrössert. Dazu können Elemente der ökologischen Infrastruktur zur Sicherung von Kaltluftsystemen genutzt werden.



Teilstrategie Siedlung

Schlüsselareale Wohnen/Mischnutzung vorantreiben und qualitativ hochwertig umsetzen

- Schlüsselareal Wohnen
- Schlüsselareal Umstrukturierung/Verdichtung Mischnutzung
- Zurzeit keine kurz- bis mittelfristige Planungs-/Umsetzungsabsichten bzw. ungenügende Planungsreife
 - Aarau, Hinterfeld (3G)
 - Olten, Stationsstrasse/Hammer (3G)
 - Olten, Schützenmatte
 - Buchs, Hunzikermatte (3G)

Wirtschaftliche Schwerpunkte stärken, baulich weiterentwickeln und mit dem Verkehrsnetz abstimmen

- ▨ Nutzung der Potenziale in den Arbeitsgebieten
- Aufwertung/Weiterentwicklung Schlüsselareal Dienstleistungen/Gewerbe
- Aufwertung/Weiterentwicklung Schlüsselareal Logistik/Produktion

Zentrumsgebiete aufwerten und entsprechende Aufenthaltsqualität erhöhen

- Aufwertung Zentrumsgebiete inkl. Freiraumgestaltung
- Aufwertung Ortskerne

Siedlungsentwicklung und Lokalklima untereinander abstimmen

- ➡ Kaltluftleitbahnen und Leitbahnkorridore in ihrer Funktionalität erhalten

Orientierend

- Agglomerationskernraum
- Agglomerationskorridore
- Ländlicher Agglomerationsraum
- Bahnlinie
- ⊙ Verkehrsdrehscheibe
- Bahnhofstelle
- ⊞ HLS und Anschluss

Die nachfolgende Tabelle zeigt die strategischen Stossrichtungen zu den Schlüsselarealen, die Horizonte, das Einwohner- und Arbeitsplatzpotenzial, den Beitrag zum Thema Grün-/Freiraum sowie die Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr in der Form von Mobilitätskonzepten auf. Detailliertere Informationen dazu finden sich in den jeweiligen Massnahmenblättern.

Legende

Einwohnerpotenzial (EW)	<50	50 - 200	200 - 500	> 500	offen	✓ = liegt vor
Arbeitsplatzpotenzial (AP)	<50	50 - 150	150 - 300	> 300	offen	✓ = vorgesehen
Bedeutung / Beitrag zum Thema Freiraum		klein	mittel	gross	offen	x = keines vorgesehen

Tabelle 19: Strategische Stossrichtungen und Horizonte Teilstrategieelemente Siedlung

Strategische Stossrichtung	Beschreibung	Schwerpunkt Realisierung			EW	AP	Freiraum	Mob. Konzept
		28-31	32-35	> 2035				
Wohnen	▪ Dulliken, Schäfer-Langfeld							✓
	▪ Niedergösgen, Auenpark							?
	▪ Oensingen, Oensingen-West							✓
	▪ Rothrist, Breiten							x
Umstrukturierung/Verdichtung Mischnutzung	▪ Aarau, Telli Ost							✓
	▪ Aarau, Hangartner-Areal							?
	▪ Aarau, Kasernenareal							✓
	▪ Aarau, Torfeld Süd							?
	▪ Aarau, Torfeld Nord							✓
	▪ Aarburg, Aarburg Nord							?
	▪ Egerkingen, Gäupark Süd							?
	▪ Oensingen, Gärbimatt							✓
	▪ Oftringen, Zentrumsentwicklung							?
	▪ Olten, Olten Südwest							✓
	▪ Olten, Bahnhof Nord							✓
	▪ Olten, Giroud Olma-Areal							✓
	▪ Rothrist, Bahnhofgebiet							✓
	▪ Schönenwerd, Wohnen an der Aare							?
	▪ Suhr, Bahnhof Süd							✓
▪ Wangen, Danzmatt/Dorfzentrum							x	

Strategische Stossrichtung	Beschreibung	Schwerpunkt Realisierung			EW	AP	Freiraum	Mob. Konzept
		28-31	32-35	> 2035				
	<ul style="list-style-type: none"> Zofingen, Areal Cartub Zofingen, Untere Vorstadt Zofingen, Bahnhof - Swissprinters 	■	■			■	■	SNV ¹⁶ SNV SNV
Aufwertung/ Weiterentwicklung Schlüsselareale Dienstleistungen/Gewerbe	<ul style="list-style-type: none"> Reiden/Wikon, Entwicklungsschwerpunkt* Rothrist, Bahnhof Nord Rothrist, Bifang Schönenwerd, Bally-Areal Zofingen/Oftringen/Aarb., Reg. AZ 	■	■			■	■	✓ ✓ ✓ ? ?
Aufwertung/ Weiterentwicklung Schlüsselareale Logistik/Produktion	<ul style="list-style-type: none"> Dagmersellen, Entwicklungsschwerpunkt* Egerkingen/Härk./Neuend., RAZ Egerkingen/Neuendorf, Erweiterung Migros Verteilbetrieb Hägendorf, Standortkonzentration Murpf Härkingen, Regionales Paketzentrum Post Oensingen, ESP Ob der Gass/Moos Wangen, Erweiterung Coop Verteilzentrum 	■	■	■		■	■	✓ ? ✓ ? ✓ ? ?
Zentrumsentwicklungen	<ul style="list-style-type: none"> Däniken Gränichen Muhen Oberentfelden Oensingen Suhr Wangen b. O. 	■	■					? ? ? ? ? ? ?

* 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.

¹⁶ Sondernutzungsplanung

6.3. Landschaft und Freiraum

TL1 «Vielfalt der AARELandschaften in ihren regionaltypischen Ausprägungen stärken»

- Die landschaftliche Vielfalt ist in ihrer Qualität zu fördern. Die AARELandschaften mit regionaltypischen Ausprägungen von Natur- und Kulturwerten sind die Basis für Wohlfahrt und Wertschöpfung. Entsprechend sind die Landschaftsleistungen der verschiedenen Landschaftstypen in ihrer Funktionsfähigkeit zu erhalten. Voraussetzung dafür ist die Anerkennung der landschaftlichen Qualitäten der AARELandschaften als bedeutender Standortfaktor.
- Grundlegend für die landschaftliche Vielfalt sind die natürlichen Voraussetzungen sowie die Nutzungs- und Entwicklungsgeschichte. Diese ist in den AARELandschaften anerkannt und der Öffentlichkeit bekannt zu machen. Auch bei künftigen Entwicklungen im Raum sollen die Zeugnisse der Landschaftsentwicklung ablesbar sein. Wo immer möglich sind die natur- und kultur-geschichtlichen Elemente aufzuwerten und als identitätsstiftender Ausdruck in Szene zu setzen.
- Zur Förderung der landschaftlichen Qualität ist die Anwendung einer erhöhten Sorgfaltspflicht bei Eingriffen anzuwenden. Landschaftliche Werte sind bewusst und als integraler Parameter in der Interessenabwägung zu berücksichtigen. Bauten und Anlagen sind qualitätsorientiert auszuführen. Deren Gestaltung hat sich an der landschaftlichen Prägung der Umgebung zu orientieren. Bei der Planung und Umsetzung von unvermeidbaren Landschaftseingriffen werden die charakteristischen Eigenheiten der AARELandschaften bedacht. Auch die Bündelung, resp. die Konzentration von Bauten und Anlagen ist anzustreben. Dem ursprünglichen Zweck nicht mehr dienende Elemente sind rückzubauen oder der Öffentlichkeit für kreative Umnutzung und dem Erlebnis der Landschaft frei zu spielen.

TL2 «Naherholungsgebiete nach landschaftlichen Qualitäten entwickeln»

- Die Naherholungsgebiete sind siedlungsnah Kulturlandschaften und Wälder, welche aufgrund ihrer Lage eine besondere Bedeutung für die Erholungsnutzung haben. Sie können als Teil des Äusseren Freiraumsystems verstanden werden, wo die tägliche, landschaftsbezogene Erholung stattfindet (Landschaft vor der Haustüre).
- Die Naherholungsgebiete wirken funktional zusammen mit dem Siedlungsgebiet und dessen innerem Freiraumsystem. Um Innere und Äussere Freiraumsysteme zu verbinden und Anschlüsse an grosslandschaftliche Einheiten im AARELand zu schaffen, sind attraktive Wegverbindungen, ÖV-Haltestellen und durchlässige Siedlungsränder essenziell. Die Wegverbindungen sollen auf alle Nutzergruppen und deren unterschiedliche Bedürfnisse abgestimmt sein.

Damit Konflikte mit der Landwirtschaft, der Forstwirtschaft und dem Naturschutz vermieden werden können, ist ein gut gestaltetes, abwechslungsreiches Naherholungsangebot durch verschiedene Erlebnismöglichkeiten auszugestalten. Dabei sind Blickbeziehungen (intro- und ext-ravertiert, Staffelungen der Landschaft, Inszenierung von identitätsstiftenden und orientierenden Elementen), Geländeformen (Steigungen, Senken etc.), landschaftliche Attraktionen und Naturelemente bewusst einzubeziehen.

TL3 «Siedlungsgliedernde Landschaftsräume freihalten und Barrierewirkung mindern»

- Die Siedlungsgebiete im AARELand werden gegliedert durch offene Landschaftsräume und/oder Waldflächen. Die Offenlandflächen sind von Bebauung freizuhalten. Die siedlungsgliedernden Landschaftsräume tragen zum Erhalt der Siedlungsbilder und zur Wahrung der Identität der Ortschaften bei. Weitere Aspekte sind die Sicherung von Landwirtschaftsflächen, Erholungsnutzung sowie das Sichern von Umweltqualitäten (z.B. Kaltluftentstehung, Kaltluftabfluss, «Dunkelkorridore»).
- Eine besondere Bedeutung haben die siedlungsgliedernden Landschaftsräume für die ökologische Vernetzung. Sie sind zentrale Elemente im Aufbau der ökologischen Infrastruktur. Die siedlungsgliedernden Landschaftsräume dienen nebst der Lebensraumvernetzung auch als Lebensräume für verschiedene Organismen. Entsprechend wichtig ist ein vielfältiges Mosaik an unterschiedlichen Lebensraumtypen zur Förderung der Biodiversität und das Vorhandensein von Strukturen, welche die grossräumige Lebensraumvernetzung begünstigen.
- Die Barrierewirkung von Verkehrsinfrastrukturen, welche siedlungsgliedernde Landschaftsräume queren, wird möglichst vermindert. Bekannte Wildtierkorridore werden im Rahmen von Verkehrsinfrastrukturprojekten konsequent saniert und Unfallwildstrecken entschärft. Die Verkehrsinfrastruktur und deren Begleitflächen werden noch konsequenter zur Verbesserung der ökologischen Vernetzung genutzt. Ein zusammenhängender Flächenverbund, Trittsteinbiotope und Kleinstrukturen, welche in Zusammenhang mit Verkehrsinfrastrukturen erstellt werden, sind wichtige Teile des Lebensraumverbunds. Zusammen mit einem extensiven Unterhalt wird die Wirkung vergrössert. Massnahmen zur Verbesserung bieten sich insbesondere im Zusammenhang mit Neu- und Ausbauprojekten, Sanierungsarbeiten und im Unterhalt an.
- Es sollen Massnahmen erarbeitet werden, um Vernetzungsgebiete zu errichten, sanieren und zu unterhalten, sowie die Durchlässigkeit der Verkehrsinfrastrukturen zu erhöhen. Dadurch lässt sich der Zustand von gefährdeten Lebensräumen verbessern und die Vernetzung von isolierten Flächen mit besonderen ökologischen Funktionen können gefördert werden.

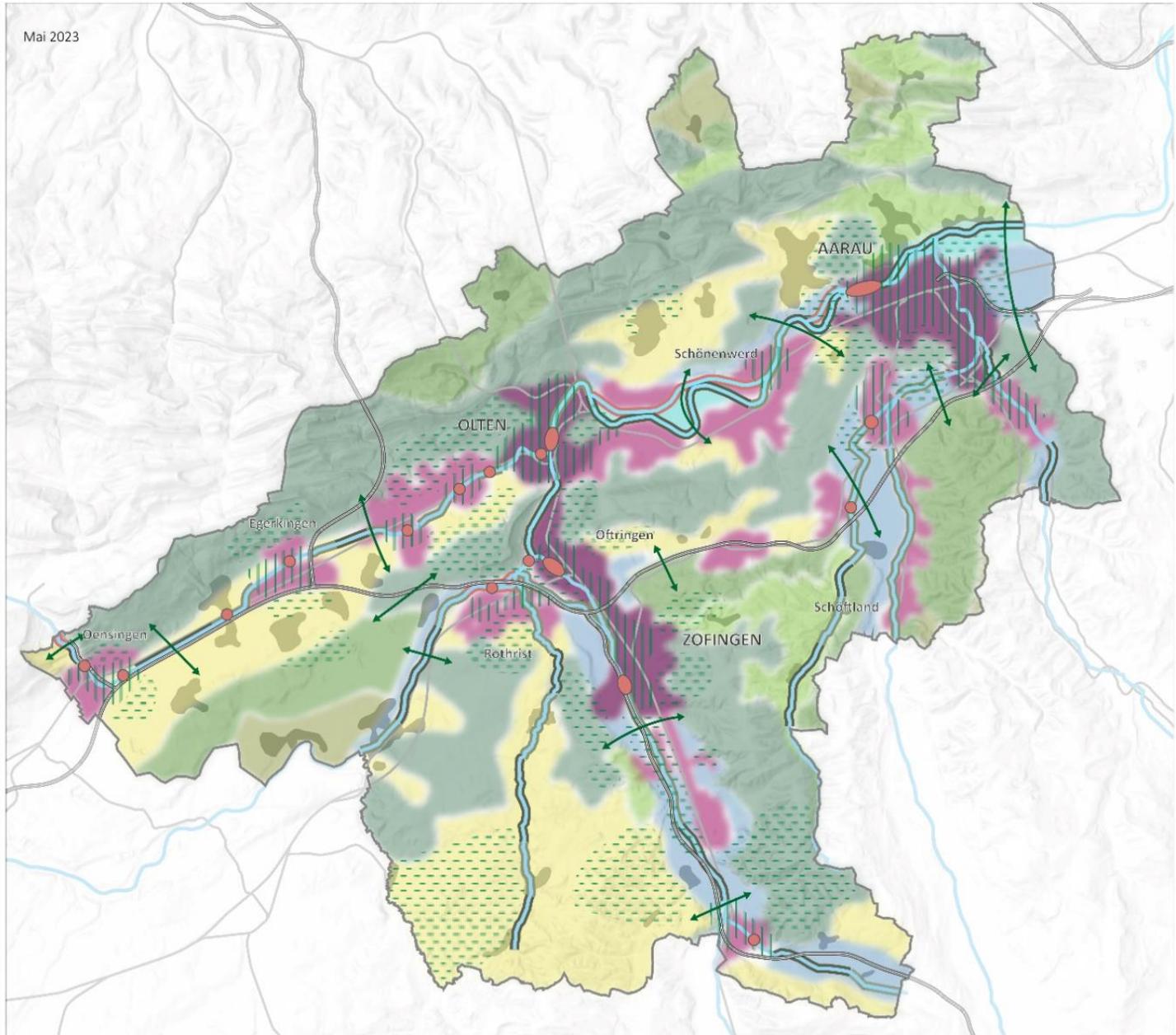
TL4 «Flusslandschaften nach Vorrangfunktionen entwickeln»

- Die Aufwertung der Flussräume zu attraktiven und identitätsstiftenden Erholungsräumen sowie als Lebensräume und ökologische Vernetzungsachsen wird unter Berücksichtigung der bestehenden Natur- und Landschaftswerte (z.B. Auenschutz) verstärkt weiterverfolgt. In diesem Sinne werden entlang der Flussräume Vorranggebiete (Teilräume oder -abschnitte) definiert, die aufzeigen wo prioritär welche Funktionen und Werte zu sichern sind (Vorranggebiete Erholung, Vorranggebiete Natur).
- Ausserhalb der Siedlungsräume werden die Flusslandschaften naturnah gestaltet. Wo möglich sollen dabei auch Flussabschnitte entstehen, wo die Entwicklungsdynamik natürlich ablaufen kann. Hochwasserschutz- und Renaturierungsprojekte sind als Chance für die Umsetzung weiterer thematischer Ziele hinsichtlich Natur- und Landschaftswert, Erholungsnutzung, Biodiversität usw. konsequent zu nutzen.
- Im Siedlungsgebiet werden mit der Zugänglichkeit und Erlebbarkeit der Flussräume die Freiraumqualitäten gefördert.
- Bei der Stärkung der Fliessgewässer als Identitätselemente erfolgt mittels Lenkung eine Abstimmung der Erholungsnutzungen mit ökologischen Aspekten, um möglichen Konflikten vorzubeugen.
- Um eine nachhaltige Entwicklung zu gewährleisten und die Folgen des Erholungsdrucks gering zu halten, werden die Flussräume mit flächeneffizienten Verkehrsträgern erschlossen. Vorrangig wird eine attraktive Erschliessung für Fuss- und Veloverkehr sowie den ÖV sichergestellt.

TL5 «Siedlungsfreiraum entwickeln und Siedlungsqualität fördern»

- In den Siedlungsgebieten werden die Freiräume gesichert, aufgewertet, neu geschaffen und miteinander zu einem attraktiven inneren Freiraumsystem verbunden. Die Freiräume sorgen für Aufenthaltsqualität im Wohnumfeld. Zudem sind sie zentrale Bausteine bei der Klimaanpassung der Siedlungsgebiete.
- Die Verkehrsträger und Strassenräume werden so entwickelt und ausgestaltet, dass das Siedungsklima begünstigt und negative Auswirkungen des Klimawandels vermindert werden (z.B. Bäume entlang von Ortsdurchfahrten und Einfallsachsen). Dabei werden die Kaltluftleitbahnen berücksichtigt und in die Planungen mit eingebunden. Ein zentrales Element soll die Entsiegelung und Begrünung von Verkehrs- und Verkehrsnebenflächen darstellen.
- Frei- und Grünflächen werden bezogen auf ihre Funktion gestaltet und sollen qualitativ hochwertige Erlebnis- und Erholungsräume darstellen, welche auch einen Beitrag an die Biodiversität im Siedlungsgebiet leisten.

- Die Flussräume im Siedlungsraum werden als zentraler Baustein der Freiraumversorgung und der ökologischen Vernetzung anerkannt und entwickelt. Die Siedlungen orientieren sich zukünftig zum Flussraum, die Ufer sind zugänglich und differenziert ausgestaltet, so dass sie unterschiedliche Nutzungsbedürfnisse abdecken. Die gewässerbezogene Freiraumversorgung steht dabei im Zentrum.
- Mit der Entwicklung von Schlüsselarealen werden neue Frei- und Grünräume geschaffen. Diese sind qualitativ hochwertig und so auszugestalten, dass sie als Teil des inneren Freiraumsystems integral wirken.
- Auf nationaler und kantonaler Ebene sind Bemühungen zur Förderung der Biodiversität im Siedlungsraum im Gange (Programmvereinbarung Biodiversität im Siedlungsgebiet und Strategie Natur und Landschaft). Diese werden vorangetrieben und auf die regionale und kommunale Ebene transportiert. Im Austausch aller Planungsebenen werden Massnahmenpläne und Umsetzungsprogramme in konkreten Projekten umgesetzt. Der Wissenstransfer wird gefördert, eine hohe Siedlungsqualität angestrebt und zukunftsfähige Siedlungsentwicklung im AareLand sichergestellt.



Teilstrategie Landschaft und Freiraum

- TL1 «Vielfalt und Ausprägung regional-typische AARELandschaften stärken»
- Siedlungslandschaften mit periurbaner Prägung
- Siedlungslandschaften mit städtischer Prägung
- Flusstalandschaften mit Schotterebenen
- Auenlandschaften
- Waldlandschaften
- Waldgeprägte Mosaiklandschaften
- Agrargeprägte Mosaiklandschaften
- Strukturreiche Agrarlandschaften
- Offene Agrarlandschaften
- TL2 «Naherholungsgebiete nach landschaftlichen Qualitäten entwickeln»
- TL3 «Siedlungsgliedernde Landschaftsräume freihalten und Barrierewirkung mindern» (inkl. Wildtierkorridore sanieren und Zuleitstrukturen sicherstellen)
- TL4 «Flusslandschaften nach Vorrangfunktionen entwickeln»
- Vorrang Erholung
- Vorrang Koexistenz
- Vorrang Natur
- TL5 «Siedlungsfreiraum entwickeln und Siedlungsqualität fördern»
- Gewässerbezogene Erholung im Siedlungsgebiet
- Orientierungsinhalt**
- Ländliche Siedlungsgebiete im AareLand

6.4. Öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität

TÖV1 «Verbindung zwischen den Zentren und S-Bahn stärken»

- Die Anbindung der Zentren ans Schweizer Fernverkehrsnetz und die Verbindungen untereinander wird stark verbessert.

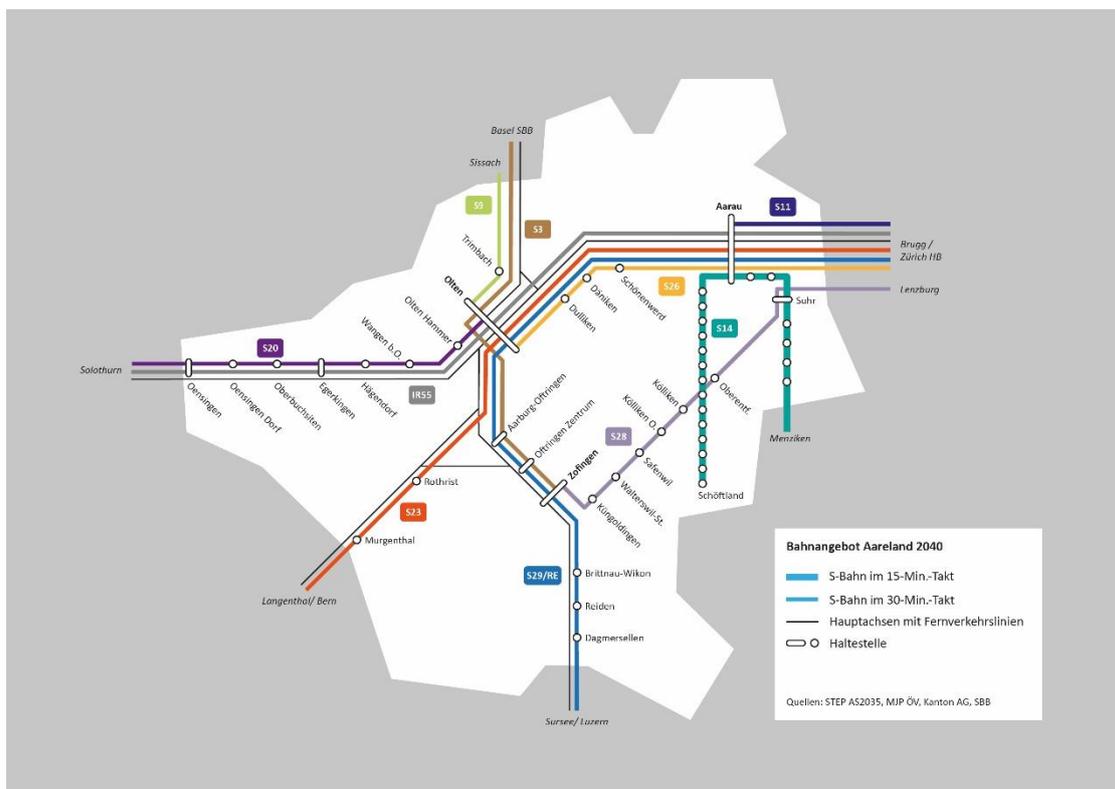
Diese Verbesserungen erfolgen mit den Ausbausritten STEP 2025 und STEP 2035¹⁷. Die wichtigsten beschlossenen Angebotsausbauten für die Zentren Aarau, Olten und Zofingen sowie für Oensingen sind:

- 30'-Takt Luzern – Zofingen – Bern (STEP 2025)
- 15'-Takt Aarau – Lenzburg – Zürich durch die Überlagerungen von 30'-Takten Solothurn – Oensingen – Egerkingen – Olten – Aarau – Lenzburg – Zürich und Basel – Liestal – Sissach – Gelterkinden – Lenzburg – Zürich (STEP 2035).
- Bedienung von Aarau mit Zügen im 30'-Takt Bern – Aarau – Zürich (– Ostschweiz), als Kompensation für den Wegfall des heute stündlichen ICN (STEP 2035).
- Einbindung von Olten in die hochwertige Ost-West-Verbindung Ostschweiz – Zürich – Olten (– NBS) – Solothurn – Jurasüdfuss – Westschweiz (STEP 2035).
- 15'-Takt (Olten –) Aarau – Brugg – Baden (STEP 2035).
- Olten – Luzern Kapazitätsausbau (STEP 2035)
- Im Rahmen des Kapazitätsausbaus Zofingen – Lenzburg ist im AareLand die Realisierung von zwei Kreuzungsstellen (Kölliken, Suhr), drei Doppelspurabschnitten (Safenwil-Walterswil-Kölliken), einer Entflechtung zwischen den Infrastrukturen der SBB und der AVA in Oberentfelden sowie Annahmegleisen in Safenwil und Suhr geplant.
- Das ab 2021 verkehrende S-Bahnangebot im Raum AareLand, mit direkten, halbstündlichen S-Bahnen S29 Zofingen – Olten – Aarau (– Brugg), S23 Langenthal – Olten (– Aarau – Lenzburg – Baden), S26 Olten – Aarau (– Lenzburg) und Biel – Oensingen – Olten wird durch die neuen Fernverkehrsverbindungen von STEP 2025/2035 optimal ergänzt.
- Die S-Bahnangebote werden mit dem STEP 2035 weiter systematisiert (alle Linien im 30'-Takt, immer gleiche Haltepolitik) und nachfragegerecht ausgebaut. Um den Wegfall der direkten IR-Verbindung Zofingen – Basel zu kompensieren, wird die S-Bahn aus dem Ergolzthal von Olten nach Zofingen verlängert. Zwischen Olten und Zofingen wird damit der 15'-Takt eingeführt.
- Die Publikumsanlagen beim Bahnhof Olten werden ausgebaut. Ergänzend zur 1. Ausbaustufe werden weitere nötige Massnahmen (Schnittstellen zum Bahnhofplatz Olten, Perronverlängerungen u.a.) umgesetzt.

¹⁷Wird als «Konsolidiertes Angebotskonzept 2035» aktuell überarbeitet. Die aufgelisteten Angebotsziele sollten weiterhin erreicht werden, sind jedoch noch nicht gesichert.

- Die S-Bahnerschliessung des Agglomerationskorridors Olten – Zofingen wird durch eine zusätzliche Haltestelle im Bereich Oftringen Zentrum gestärkt.
- Auf der Strecke Solothurn – Olten wird mit der Haltestelle «Oensingen Dorf» eine weitere Bahnhaltestelle zur besseren Erschliessung des Oensinger Dorfs realisiert.

Abbildung 50: Angebotskonzept Bahn AareLand 2040

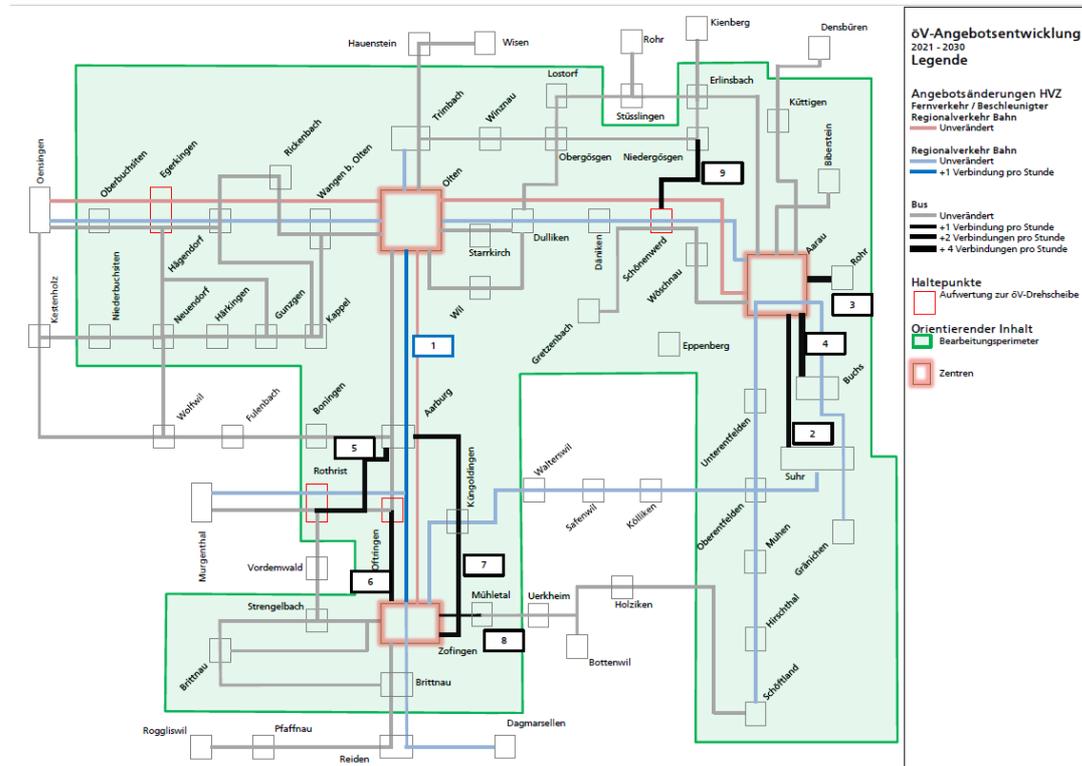


Grafik INFRAS.

TÖV2 «Busangebot abgestimmt auf den jeweiligen Raumtyp ausbauen»

Beim Bus werden mehrere Verbesserungen (z.B. Taktverdichtungen, neue Linien) mit Fokus auf die Zentren, auf den Agglomerationskernraum und auf die entsprechende Vernetzung mit den Agglomerationskorridoren vorgenommen (siehe auch nachfolgende Abbildung zu den zurzeit vorgesehenen Angebotsentwicklungen bis 2030). Die Angebote im Busverkehr werden abgestimmt auf die Nachfrageentwicklung (siehe Entwicklung Schlüsselareale u.a.) und die finanziellen Möglichkeiten laufend angepasst.

Abbildung 51: Angebotsentwicklung im ÖV bis 2030 => wird noch aktualisiert



Quelle: Kantone SO/AG basierend auf STEP; Nummerierung siehe Text unten

- Taktverdichtungen im Agglomerationskernraum: Dieser Raum soll künftig mit dem ÖV noch besser erschlossen werden. Mittelfristig ist insbesondere eine Verbesserung des Abend- und Wochenendangebots im urbanen Raum geplant. Folgende Taktverdichtungen werden bis 2030 geprüft:
 - Aarau: Verdichtung auf den Hauptlinien 1 und 2 zum 7,5'-Takt
 - Aarau: Verdichtung der Linie 6 vom 30'-Takt zum 15'-Takt auf dem Abschnitt Aarau Bahnhof – Suhr Lindenfeld (Nr. 2)
 - Zofingen: Verdichtung der Linie 1 vom 30'-Takt zum 15'-Takt (Nr. 7)
 - Zofingen: Verdichtung der Linie 13 vom 20'-Takt auf den 15'-Takt Zofingen - Mühlethal, Milchhüsli (Nr. 8)
- Neue/verlängerte Buslinien im Agglomerationskernraum und in den Agglomerationskorridoren: Zur besseren Anbindung der Siedlungsschwerpunkte werden verschiedene neue Buslinien/-verlängerungen geprüft:
 - Bereich Aarau – Rohr/Buchs: BBA-Liniennetzerweiterung im Raum Torfeld Süd/Nord (ESP-Standort) beziehungsweise Rohr/Buchs

- Neue Busverbindung Hunzenschwil–Wynenfeld
- Anpassung des Busnetzes im Raum Zofingen/Oftringen/Rothrist (ESP-Standorte)
- In Egerkingen wird in Abstimmung mit dem geplanten Fernverkehrshalt (STEP 2035) bis 2025 ein neues Angebotskonzept ausgearbeitet.
- Bereich Brittnau – Reiden: Verlängerung der Linie 4 oder 5 ab Brittnau via Industrie-
strasse bis zum Bahnhof Reiden. Dies könnte eine allfällige Aufhebung des Bahnhalts
Brittnau-Wikon im Rahmen des Bahn-Angebotskonzepts 2035 kompensieren.
- Bereich Dagmersellen - Reiden: Die Linie 277 wird ab dem ESP Dagmersellen über den
Bahnhof Dagmersellen bis Reiden Bahnhof verlängert. Damit besteht neu zwischen
Willisau, Nebikon, Dagmersellen und Reiden eine durchgehende Verbindung über die
verschiedenen Arbeitsplatzschwerpunkte.
- Neben Angebotsausbauten werden insbesondere im Gäu und im Wiggertal wo nötig die Bus-
haltestellen aufgewertet.
- Die Altstadt von Aarau soll aufgrund zunehmender Nutzungskonflikte busfrei werden. Als
kurzfristige Optimierung wurde zum Fahrplanjahr 2023 eine Abend- (ab 20 Uhr) und Sonn-
tagsumfahrung (ganztags) Altstadt Aarau umgesetzt. Massnahmen für eine permanente Alt-
stadtumfahrung der Busse befinden sich in Planung.

TÖV3 «Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit beim Bus sicherstellen»

- Zunächst sind die bereits beschlossenen, aber verzögerten Buspriorisierungen im Rahmen
der entsprechenden Betriebs- und Gestaltungskonzepte (u.a. Olten – Aarburg, Rothrist) so-
wie die Verkehrsmanagementkonzepte im Raum Aarau, Schönenwerd und Rothrist konse-
quent umzusetzen.
- Weiter werden die Bedingungen für den strassengebundenen öffentlichen Verkehr in Stadt
Aarau (laufendes GVK), in der Stadt Olten (Mobilitätsstrategie) und in Egerkingen verbessert.

TÖV4 «Verkehrsdrehscheiben stärken»

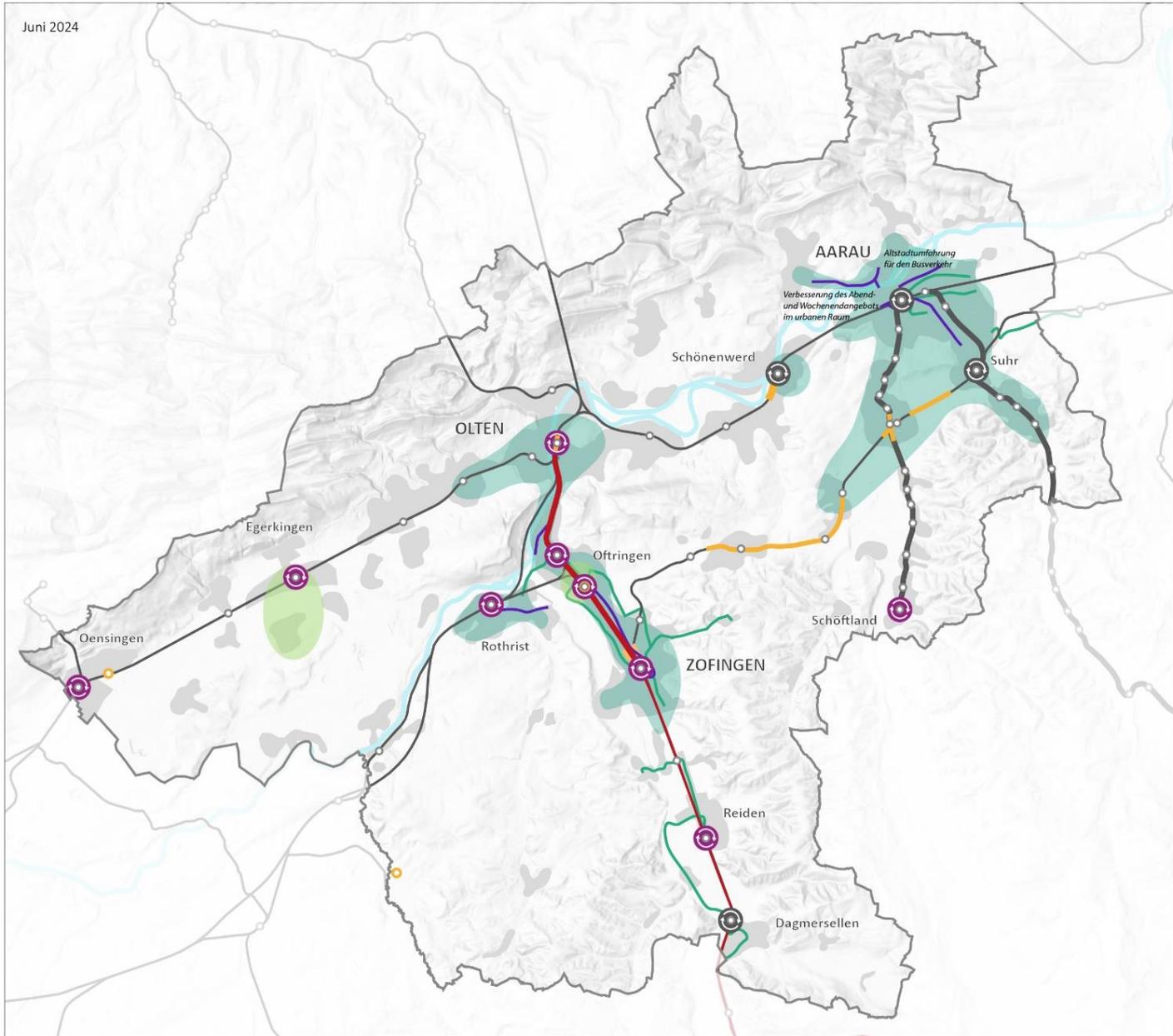
- Im AareLand sollen an allen wichtigen Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs attraktive
Rahmenbedingungen für die barrierefreie Verknüpfung zwischen Bahn und Bus bestehen.
Deshalb werden die Anlagen an den Bahnhöfen von Olten, Oensingen, Rothrist, Schöftland,
Oftringen Zentrum – Kreuzplatz angepasst und zu Verkehrsdrehscheiben ausgestaltet sowie
die Bushubs Reiden sowie Suhr und Zofingen optimiert.
- In Egerkingen wird in Zusammenhang mit der Ausgestaltung als ÖV-Drehscheibe auch ein
angemessenes P+R-Angebot zur Verfügung gestellt. Mit dem im Horizont STEP 2035 vorgese-
henen 30'-Takt des RE Solothurn – Egerkingen – Olten – Aarau – Zürich wird der Bahnhof E-
gerkingen weiter an Bedeutung gewinnen. Die Ausgestaltung dieses Bahnhofs im Horizont

2035 als Verkehrsdrehscheibe ist unter Einbezug der Siedlung und der verschiedenen Verkehrsträger zu klären.

- Kombinierte Mobilitätsangebote an Bahnhaltestellen (z.B. E-Bikes und sichere Veloabstellplätze) gleichen kleinräumige ÖV-Erschliessungsdefizite (z.B. Hanglagen) aus (vgl. TFVV7).
- Bei der Ausgestaltung der Verkehrsdrehscheiben werden ausserdem wo möglich Flächen für die Mobilität der Zukunft gesichert, Kapazitätsreserven geschaffen und Synergien zwischen den verkehrlichen Infrastrukturen und der baulichen Entwicklung genutzt. Dynamische Fahrgastinformationssysteme erleichtern den Reisenden das Umsteigen.

TÖV 5 «Umweltfreundliche Busflotte ausbauen»

- Die Transportunternehmen im AareLand stellen ihre Busflotten bis 2040 sukzessive auf alternative Antriebstechnologien um:
 - Spätestens ab 2025 werden im Kanton AG keine Dieselflotten mehr beschafft. Das Umsetzungskonzept Alternative Antriebssysteme (2021) geht bis 2030 von einer Umstellung der Hälfte des Angebots auf alternative Antriebe aus. Die Busflotte im städtischen Bereich wird zukünftig aus einem Mix aus statischen (Ladestationen an Endhaltestellen bzw. an Zwischenstationen) und dynamischen Gelegenheitsladern (Nachladen während der Fahrt über Fahrleitungen auf 40-60% der Strecke) sowie Depotladern (Ladestationen im Depot) betrieben. Auf Agglomerations- und Regionallinien kommen aufgrund sich abzeichnender grösserer Reichweiten insbesondere Depotlader-Busse zum Einsatz. Infolge sinkender Kosten werden auch vermehrt Wasserstoffbusse beschafft.
 - Gemäss dem Förderkonzept zur Dekarbonisierung/Elektrifizierung des strassengebunden öffentlichen Verkehrs (Stand 2021) ist auch im Kanton Solothurn eine Umstellung auf alternative Antriebe zu 50% bis 2030 und zu 100% bis 2040 realistisch. Die Umstellung erfolgt vorderhand durch Gelegenheitslader und Depotlader.
 - Die E-Bus-Strategie (2019) des Kantons Luzern sieht für das städtische Busliniennetz eine Mischflotte mit dynamischen Gelegenheitsladern und Depotladern vor. Auch das Agglomerations- und Regionalliniennetz wird sukzessive auf Depotlader umgestellt. Anhand der «Strategie fossilfreier öV und Umsetzungskonzept» (Ende April 2024 vom Verbundrat verabschiedet) wurde mittels Umsetzungskonzepten der Transportunternehmen die Machbarkeit nachgewiesen, dass alle Buslinien auf Depotlader umgestellt werden können – bzw. das vorhandene Trolleybusnetz erhalten und punktuell erweitert wird – auch mit Einsatz von Batterie-Trolleybusse. Ab 2040 werden im Kanton Luzern nur noch elektrisch betriebene Busse fahren (energieeffizient, erneuerbar und emissionsarm).



Teilstrategie Öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität

Verbindung zwischen den Zentren und S-Bahn stärken

- Angebotsausbau (15'- / 30'-Takt S-Bahn)
- Neue Haltestelle / Anpassung Lage
- Infrastrukturausbau/-anpassung

Busangebot abgestimmt auf den jeweiligen Raumtyp ausbauen

- Angebotsausbau (Takt / neue Linie)
- Aufwertung Bushaltestellen

Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit beim Bus sicherstellen

- Buspriorisierung
- Ausbau/Umsetzung Verkehrsmanagement

Verkehrsdrehscheiben stärken

- + Ausgestaltung/Weiterentwicklung Verkehrsdrehscheibe

Orientierend

- S-Bahn im 15'-Takt
- S-Bahn im 30'-Takt
- Bestehende S-Bahnhaltestellen
- Bestehende Verkehrsdrehscheiben
- Busnetz

Die nachfolgende Tabelle zeigt die strategischen Stossrichtungen sowie die Horizonte der verschiedenen Elemente der Teilstrategie Öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität auf.

Tabelle 20: Strategische Stossrichtungen und Massnahmenbezug Teilstrategie öffentlicher Verkehr

Strategische Stossrichtung	Beschreibung	vor 2032	32-35	> 2035
Ausbau Bahn	Zofingen, Wendegleis und Kapazitätsausbau	■		
	Entflechtung Kreuzung AVA-Nationalbahn	■		
	Olten, Ausbau Bahnhof ¹⁸		■	
	Schönenwerd, Wendegleise	■		
	Oensingen, Haltestelle Oensingen Dorf	■		
	Oftringen, Haltestelle Oftringen-Zentrum			■
Ausbau Busangebot	Agglomerationskernraum (Aarau, Zofingen)	■		
	Verbindungen Agglomerationskernraum – Agglomerationskorridore	■		
	Verbindungen ländlicher Agglomerationsraum – Agglomerationskorridore/-kernraum	■		
		■		
Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit Bus	Buspriorisierung Olten-Aarburg	■		
	Verkehrsmanagement Aarau	■		
	Verkehrsmanagement Schönenwerd	■		
	Verkehrsmanagement Rothrist	■		
	GVK Aarau	■		
	Mobilitätsstrategie Olten	■		
	Egerkingen	■		
Verkehrsdrehscheiben	Olten	■		
	Rothrist	■		
	Egerkingen		■	
	Schöftland	■		
	Oensingen	■		
	Oftringen Zentrum			■
	Reiden	■		
	Suhr	■		
	Zofingen	■		
Umstellung auf umweltfreundliche Busflotte	Gesamter Agglomerationsperimeter	■		

6.5. Strassennetz und Verkehrsmanagement

Die Teilstrategie Strasse leitet sich aus dem Handlungsbedarf und dem Zukunftsbild ab. Die wesentlichen Elemente können in vier Themenfelder gegliedert werden: Beseitigung Kapazitätsengpässe (plus Schnittstellen HLS - HVS), Gestaltung von Ortsdurchfahrten und weiteren Strassenräumen, Verkehrsmanagement und Parkierung.

¹⁸ Olten, Publikumsanlage (1. Etappe) (SBB): Die gegenwärtig vorliegende Planung zur Realisierungsabfolge zeigt auf, dass die 1. Etappe nicht wie vorgesehen umsetzbar ist. Die für die Publikumsanlagen insgesamt notwendigen Massnahmen werden nun unter Berücksichtigung aller Substanzerhaltungsmassnahmen überprüft und geklärt.

TStr1 «Hauptverkehrsnetz und Schnittstellen HLS-HVS verbessern»

- Strategischer Grundsatz: Kapazitätsausbau nur in dringendsten Fällen und primär auf dem HLS-Netz. In allen anderen Fällen stehen die effiziente Steuerung innerhalb des Gesamtsystems Strasse und Anreize zur Verkehrsverlagerung auf ÖV, Fuss- und Veloverkehr im Vordergrund. Wesentlicher Faktor bei den Schnittstellen HLS – HVS sind die hohen Güterverkehrsanteile im AareLand. Hierzu werden in Zukunft vermehrt dynamische Steuerungsmassnahmen zum Einsatz kommen müssen (zeitlich flexibel anwendbare PUN-Nutzung, Dosierungen, etc.).
- HLS-Kapazitätsausbauten: Nach der Umsetzung der beschlossenen Projekte zwischen Härkingen und Oensingen (bis Luterbach) sowie dem Anschluss Rothrist (inklusive Anbindung Wiggertalstrasse 3. Etappe) bis ca. 2025 stehen die Festlegung der Ausbauschritte zwischen Aarau-Ost bis Birrfeld (6Streifen-Ausbau) an, inklusive der neuen Verzweigung Hunzenschwil. Die Planungen diesbezüglich schreiten voran und sollten mit dem nächsten STEP-Ausbauschritt (AS 2040) verabschiedet werden können. Sobald dieser Beschluss vorliegt, kann auf den früher geplanten zusätzlichen Autobahnanschluss im Raum Oberentfelden/Weltimatt verzichtet werden.
- Schnittstellen HLS-HVS: Die Autobahnknoten und -Anschlüsse Oensingen, Egerkingen und Rothrist werden bis ca. 2025 erneuert. Dies bietet grosse Chancen für die Optimierung der Schnittstellen zum HVS-Netz. Entsprechend enthält das AP5 für Oensingen (Gesamtverkehrsprojekt inkl. BGK auf Ortsdurchfahrt) ergänzende Massnahmen zum Autobahnknoten. Für Rothrist sind Massnahmen zur Ortsdurchfahrt bereits im AP3 enthalten (Zustimmung der Gemeindeversammlung zum Verpflichtungskredit für den Bau der Wiggertalstrasse Abschnitt Nord mit FlaMa am 30.11.23). Die östlich von Oftringen gelegenen Anschlüsse (Oftringen, Aarau-West und Aarau-Ost) sind Gegenstand laufender Planungen. Als erster Schritt ist hier die Erneuerung des Knotens Aarau-Ost inklusive neuem Anschluss T5 in Hunzenschwil geplant. Mit letzterem können die Verkehre aus dem Raum Aarau effizienter Richtung Zürich und Bern geführt werden. Mit dem Projekt VERAS werden die Verkehre aus dem Wynen-/Suhrental und Raum Suhr deutlich effizienter zu den Autobahnanschlüssen Aarau-Ost und -West geführt.
- HVS-Kapazitätsausbauten: In der letzten Programmgeneration stand die Verbesserung der «Verkehrsinfrastruktur-Entwicklung Raum Suhr» (VERAS) im Vordergrund. Für die optimale Verkehrsentlastung von Suhr und für die Anbindung des Wynentals an die A1 ist eine Kombination aus Ost- und Südumfahrung vorgesehen. Die Südumfahrung erhöht den Gesamtnutzen von VERAS und wird daher im AP5 nochmals eingereicht. Parallel dazu wurde bereits im AP4 ein Set flankierender Massnahmen eingereicht. Diese wurde zum Teil noch weiter ausdifferenziert und optimiert.

- Weitere potenzielle Netzergänzungen im Zeithorizont 2040 (oder darüber hinaus) sind noch nicht festgelegt:
 - Insbesondere sind die weiteren Schritte zur Entlastung der Achse Oensingen – Egerkingen – Hägendorf – Wangen (u.a. Umgang mit dem früher eingereichten Umfahrungsprojekt Hägendorf ERO+) noch offen. Hierzu hat der Kt. SO anfangs 2024 eine Gesamtverkehrsstudie lanciert. Im Korridorprozess «All-Gäu» wurde zwischen 2000 und 2022 ein regionales Raumkonzept erarbeitet. Darauf aufbauend wurde 2022-2023 die verkehrliche Erschliessung der westlichen Agglomeration Olten anhand zweier Szenarien – mit und ohne Umfahrungsstrasse ERO+ zwischen Hägendorf und Wangen b. Olten – vertieft. Nun soll ein Gesamtverkehrskonzept Lösungen für alle Verkehrsmittel im Raum von Olten bis nach Oensingen aufzeigen.
 - Im Korridorprozess «Raum+Mobilität Niederamt» wurden grosse Strassennetzergänzungen (z.B. Autobahnzubringer) und Ortsumfahrungen aufgrund zu kleinräumiger Verkehrsbeziehungen und dem Risiko von Mehrverkehr im Zubringerbereich explizit nicht weiterverfolgt. Kleinräumige Netz- und Gestaltungselemente zur verbesserten Anbindung des Niederamts bzw. das Eindämmen der heutigen Ausweichverkehre auf den Überlandachsen Richtung Walterswil, Kölliken und Entfelden werden hingegen weiter untersucht (Korridorstudie Olten - Niederamt) oder sind tlw. schon aufgegleist (Walterswil). Auch im Niederamt ist nun ein Gesamtverkehrskonzept geplant.
 - Auch der Bedarf für weitere Aarebrücken im westlichen Agglomerationsteil (Rothrist/Aarburg, Murgenthal) ist zurzeit noch zu wenig nachgewiesen und nicht planungsreif.

TStr2 «Ortsdurchfahrten und weitere Strassenräume gestalten»

- Zunächst gilt es die bereits beschlossenen, aber verzögerten Betriebs- und Gestaltungskonzepte konsequent umzusetzen (v.a. Gränichen, Oberentfelden, Zofingen, Rothrist).
- Es besteht verbleibender Gestaltungsbedarf in diversen weiteren Ortsdurchfahrten und Einfallsachsen zu den drei Zentren des AareLand, namentlich: im Gäu (z.B. Hägendorf und Oensingen), im Niederamt (z.B. Däniken), in der Stadt Aarau (diverse Strassenabschnitte auf West-Ost-Achse sowie Raum Bahnhof), in Zofingen/Oftringen (z.B. General-Guisan-, Basler-/Luzernstrasse, Strengelbachstrasse, Westquartier) sowie in der Stadt Olten (Achse Aarburg – Sälikreisel – Bahnhofquai – Bahnhofplatz). Die Planungen dazu sind jedoch unterschiedlich weit fortgeschritten. Bei Ortsdurchfahrten, wo bereits BGKs umgesetzt wurden (oder demnächst werden) sollten die siedlungsseitigen Gestaltungs- und Entwicklungspotenziale stärker genutzt werden (z.B. Wangen b. O., Gränichen, u.a.m.).
- Bei den Betriebs- und Gestaltungskonzepten (BGK) hat in den letzten Jahren ein Paradigmawechsel zu einem gesamtverkehrlichen Ansatz stattgefunden (d.h. nicht nur Verflüssigung

Strassenverkehr, sondern auch Gestaltung und Aufenthaltsqualität). Die damit angewendete integrale Vorgehensweise wird fortgesetzt. Dem Thema Mischverkehr ist bei diesen Vorhaben besondere Beachtung zu schenken: Der öffentliche Strassenraum ist knapp und die Zuverlässigkeit des Gesamtverkehrssystems im städtischen Raum zunehmend gefährdet. In der Folge sind Zielkonflikte zwischen den Verkehrsträgern MIV, ÖV, Fuss- und Veloverkehr sowie zwischen Verkehrsteilnehmenden und Anwohnerschaft zu lösen. Und schliesslich sind die Bedürfnisse des Güter- und Anlieferverkehrs gebührend zu berücksichtigen. Im Umgang mit diesen breiten Interessen bedarf es situativ angepasster Lösungsansätze.

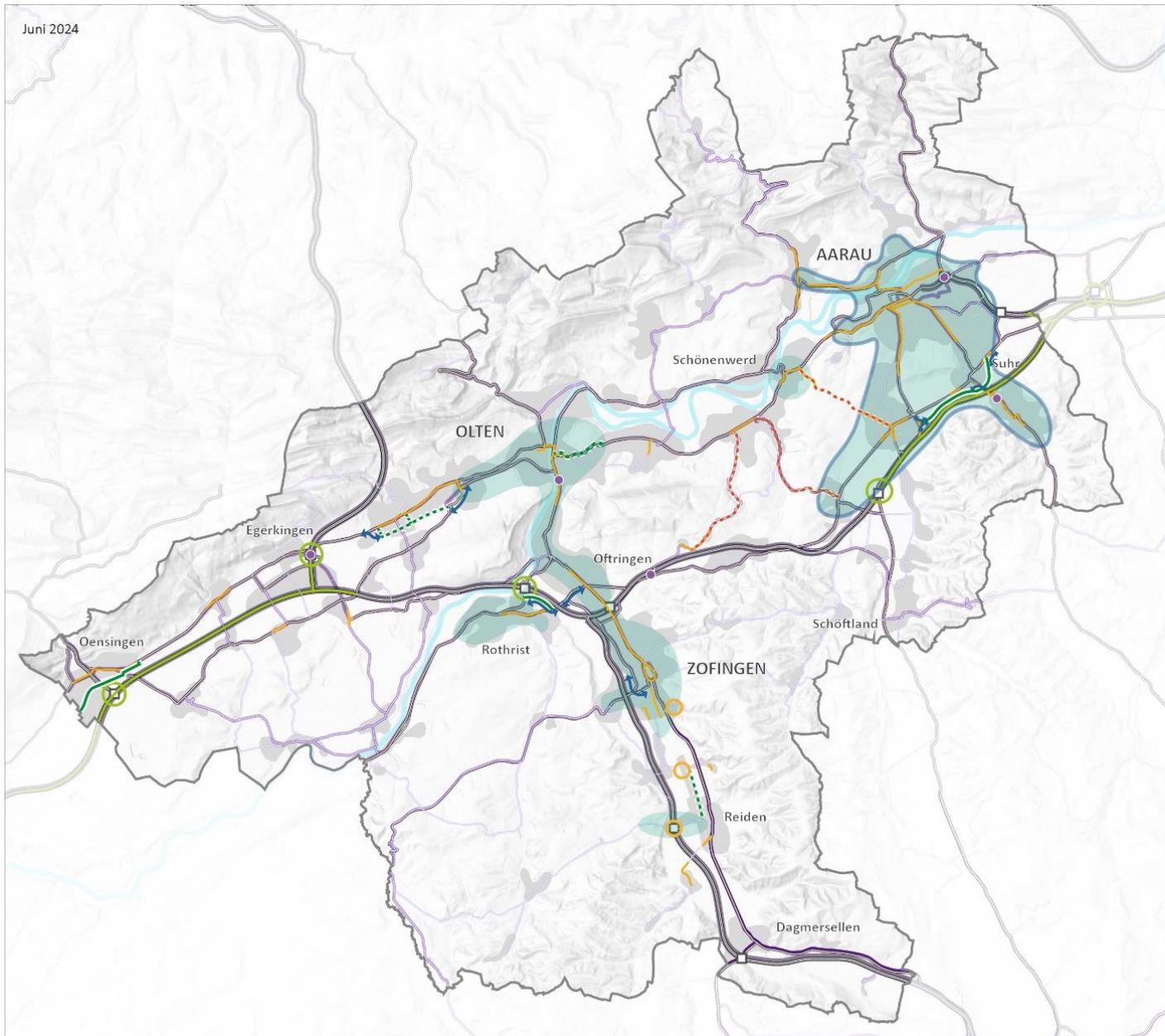
TStr3 «Teilregionale Verkehrsmanagementsysteme umsetzen»

- Die Verkehrsmanagementsysteme der Agglomeration AareLand bleiben bis auf weiteres teilregional organisiert. Dort wo Abstimmungsbedarf besteht (Olten – Aarburg, Wöschnau – Aarau) sind kantonsübergreifende Steuerungsabkommen vorhanden. Für eine zentralisierte agglomerationsweite Steuerung ist die Agglomeration zu polyzentrisch strukturiert, die Verkehrsströme zu diffus und die Organisationseinheiten mit Bund, drei Kantonen und verschiedenen Städte komplex.
- Von den teilregionalen Verkehrsmanagementkonzepten in den drei Zentren ist vor allem die Umsetzung in Aarau weiter voranzutreiben (basierend auf den Zielen des regionales Gesamtverkehrskonzept). Neben diversen Dosierungsmassnahmen auf den städtischen Einfallsachsen gehören hierzu auch die Steuerungsmassnahmen innerhalb und von/zu den benachbarten Korridoren (Niederamt, Suhren-/Wynental sowie nördliche und östliche Zuläufe).
- Im Raum Zofingen-Oftringen wurden die VM-Massnahmen aus den früheren Generationen umgesetzt. Mit der 3. Ausbaustufe und der Erneuerung des Autobahnanschluss Rothrist sind weitere Lenkungsmassnahmen vorgesehen.
- Das Verkehrsmanagement in Olten läuft über den Zentralrechner Olten (ZRO) und wird schrittweise weiterentwickelt. Wichtiger Ausbaubedarf besteht auf der Achse Sälikreisel bis K104 sowie den Einfallsachsen vom Niederamt und von/zu Aarburg. Auch die Umgestaltung des Bahnhofplatzes Olten wird ins VM-System integriert.
- In den Teilräumen Gäu und Niederamt bestehen noch keine eigenständigen Verkehrsmanagementkonzepte. Verkehrsmanagementmassnahmen werden als flankierende Bestandteile von baulichen Aufwertungen von Ortsdurchfahrten und Verkehrsberuhigungen umgesetzt. Im Korridorprozess Raum+Mobilität Niederamt wurden ausserdem temporäre Sperren, insbesondere auf den ländlichen Ausweichachsen des Güterverkehrs angedacht.
- In Reiden sind im Umfeld des Autobahnanschlusses und Entlang der Pfaffnauerstrasse eine Reihe von gesamtverkehrlichen Optimierungs- und Verkehrsmanagementmassnahmen im Zusammenhang mit der Weiterentwicklung und Erschliessung des ESP Reiden/Wikon

vorgesehen. In diesem Bereich laufen zudem Abstimmungen mit dem ASTRA im Zusammenhang mit der anstehenden Erneuerung des Autobahnknotens Reiden.

TStr4 «Abstimmung mit Strassengüterverkehr»

- Der Strassengüterverkehr wird auf das übergeordnete Verkehrsnetz gelenkt, negative Auswirkungen auf dem untergeordneten Strassennetz werden durch Strassengestaltungs- und Steuerungsmassnahmen minimiert (vgl. Stossrichtungen zum Vertiefungsthema Logistik, Kapitel 6.10).



Teilstrategie Strasse

Teilstrategie

- Engpassbeseitigung HLS-Netz
- Netzergänzung HVS-Netz
- .-.- Erschliessung Korridor prüfen
- Aufwertung/Sicherheit Knoten
- Betrieb/Gestaltung (inkl. Bus-Prio)
Aufwertung Ortsdurchfahrt
- Unfallschwerpunkte sanieren
- ↔ MIV priorisieren
- Verkehrsmanagement weiterentwickeln
(Steuerung / Dosierung)
- Regionale Parkierungsstrategie
- .-.- Güterverkehrsbelastung mindern

Strassennetz - Funktionen

- ▬ HLS - durchleiten/überregional verbinden
- ▬ HVS - überregional verbinden
- ▬ RVS - regional verbinden
- ▬ LVS - örtlich verbinden

Die nachfolgende Tabelle zeigt die strategischen Stossrichtungen sowie die Horizonte der verschiedenen Elemente der Teilstrategie Strasse auf.

Tabelle 21: Strategische Stossrichtungen und Massnahmenbezug Teilstrategie Strasse

Strategische Stossrichtung	Massnahmenswerpunkte	vor 2032	32-35	> 2035
TStr1: Leistungsfähiges Hauptverkehrsnetz und verbesserte Schnittstellen HLS-HVS	▪ Ausbau Härkingen – Luterbach (inkl. Knoten Härkingen und Rothrist)	■		
	▪ Ausbau Aarau-Ost – Birrfeld (inkl. Abzweiger T5 Hunzenschwil)		■	
	▪ Ausbau Wiggertal – Aarau-Ost			■
	▪ Verkehrsinfrastruktur-Entwicklung Raum Suhr (VERAS), Ost- und Südumfahrung	■		
	▪ Korridorerschliessung Egerkingen – Hägendorf – Wangen b.O. (je nach Ergebnis GVK)	□		
	▪ Gesamtverkehrsprojekt Oensingen (inkl. BGK Ortsdurchfahrt)	■		
	▪ Optimierung Gesamtverkehrssystem Reiden	■		
	TStr2: Gestaltung Ortsdurchfahrten und weitere Strassenräume	▪ Suhr / Gränichen / Oberentfelden	■	
▪ Aarau Tellstrasse		■		
▪ Aarau (-Erlinsbach)			■	
▪ Aarau (Mühlemattstrasse)			■	
▪ Olten		■		
▪ Zofingen / Oftringen		■		
▪ Niederamt (Dulliken, Gretzenbach, Walterswil)		■		
▪ Gäu (Oensingen, Hägendorf)	■			
TStr3: Verkehrsmanagement	▪ VM Teilraum Aarau19	■		
	▪ VM Teilraum Zofingen/Wiggertal (3. Etappe)	■		
	▪ VM Olten	■		
	▪ VM Gäu und Niederamt	□		
TStr4: Abstimmung mit Strassengüterverkehr	Daueraufgabe	□		

¹⁹ Im Rahmen des laufenden GVK Region Aarau werden Erweiterungen im Verkehrsmanagement der Region Aarau vorgeschlagen (Phase 1, EBP 2020) bzw. weiter vertieft (Phase 2).

6.6. Lupen GVP Oensingen und VERAS

6.6.1. Gesamtverkehrsprojekt (GVP) Oensingen

Problemlage

Die Gemeinde Oensingen ist als Wirtschafts- wie auch Wohnstandort aufgrund der ausgezeichneten Erschliessung von einer starken Entwicklung geprägt. In unmittelbarer Nähe des Autobahnanschlusses zur A1 haben sich bedeutende Betriebe angesiedelt, welche auf eine gute Verkehrserschliessung angewiesen sind. Die Ortsdurchfahrt von Oensingen ist trotz abgestimmten Entwicklungen zunehmend von den verkehrlichen Auswirkungen betroffen.

Gesamtverkehrsprojekt und regionale Einbettung

In Zusammenhang mit den Planungsarbeiten zum 6-Streifen-Ausbau Luterbach-Härkingen auf der A1 und aufgrund der Problemlage wurde die Anschlusssituation wie auch das kantonale Strassennetz im Raum Oensingen überprüft.

Der Ausbau auf der A1 zwischen Luterbach und Härkingen wird seitens des Bundes zwischen 2025 und 2032 realisiert. In Oensingen wird dabei der A1-Anschlussknoten im Zeitraum 2028 – 2032 umgesetzt. Abgestimmt darauf ist auf kantonaler Ebene das Gesamtverkehrsprojekt Oensingen erarbeitet worden. Dieses sieht die Verlegung der heute mitten durch Oensingen führenden Hauptverkehrsstrasse H5 auf eine weiter südlich gelegene Achse, welche direkt an die A1 anschliesst. Dadurch werden die Hauptverkehrsströme sowie die sich stark entwickelnden Arbeitsplatzzonen in Oensingen und Niederbipp direkt an die Nationalstrasse angebunden und Oensingen vom Verkehr entlastet. Im Kantonalen Richtplan Solothurn ist die Verkehrsentslastung Oensingen als Festsetzung enthalten. Zum Gesamtverkehrsprojekt Oensingen gehört neben der Netzergänzung ein Paket an flankierenden Massnahmen.

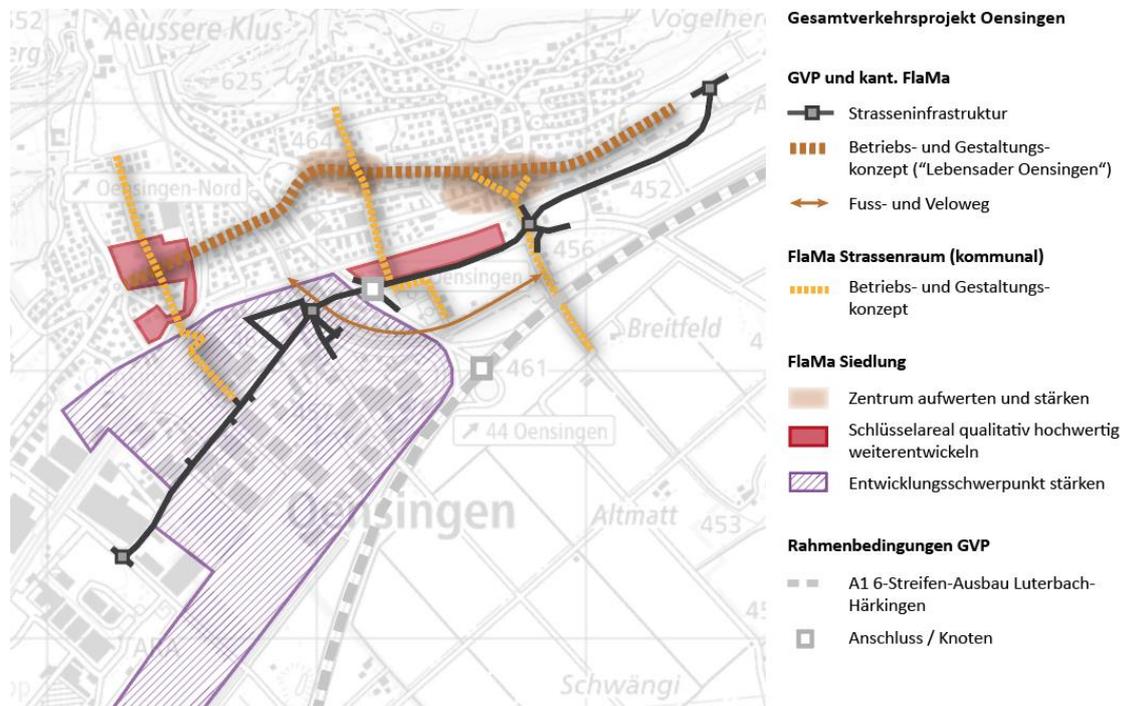
Wirkungen

Mit dem GVP kann eine massive Aufwertung der Ortsdurchfahrt von Oensingen und der betroffenen Zentrumsnutzungen erreicht werden. Generell erhöht sich die Attraktivität von Verdichtungspotenzialen in den betroffenen Gebieten. Das GVP verbessert die Schnittstelle zwischen HLS und HVS. Die Zuverlässigkeit des strassengebundenen ÖV sowie die Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr können deutlich erhöht werden. Das GVP trägt zudem zur besseren Erschliessung des überkantonalen Entwicklungsschwerpunktes (ESP) Niederbipp/Oensingen bei. Dieser im südlichen Teil güterverkehrsintensiv ausgerichtete ESP kann damit optimal ans übergeordnete Strassennetz angebunden werden (siehe dazu auch Teilstrategie «Güterverkehr und Logistik» (Kapitel 6.10)).

Übersicht flankierende Massnahmen

Unter Federführung des Kantons Solothurn wird die umfassende Aufwertung der Ortsdurchfahrt unter dem Titel «Lebensader Oensingen» sowie ein kombinierter Rad- und Gehweg im Bereich Sportplatzweg umgesetzt. Die Gemeinde Oensingen plant die Aufwertung von verschiedenen Nebenachsen mit Betriebs- und Gestaltungskonzepten. Im Siedlungsbereich ist die Aufwertung des Zentrums, die qualitativ hochwertige Weiterentwicklung von verschiedenen Schlüsselarealen sowie die Stärkung des ESP Oensingen/Niederbipp vorgesehen. Die Abbildung 52 und die Tabelle 22 fassen das GVP Oensingen und die dazugehörigen FlaMa zusammen.

Abbildung 52: Gesamtverkehrsprojekt Oensingen und FlaMa



Grafik INFRAS. Quelle: Entwicklungsstrategie Oensingen, 2010; GVP Oensingen, 2024

Tabelle 22: Gesamtverkehrsprojekt Oensingen und FlaMa

Paket	Massnahme	Federführung und Beteiligte	Kostenschätzung in Mio. CHF (exkl. MWST)	Massnahmenblatt AP AP 5G	Umsetzung in Abstimmugn mit AP			Bemerkungen
					Vor 2028	5. Generation	6. Generation	
GVP	<i>Los Mitte 1</i>	ASTRA, Kanton SO, Oensingen						Drittprojekt ASTRA
	Entlastungsstrasse Los Mitte 2	Kanton SO, Oensingen			Str501			
	Entlastungsstrasse Ost 1	Kanton SO, Oensingen	63.0 inkl. kant. FlaMa					
	Entlastungsstrasse Teilprojekt West	Kanton SO, Oensingen						
Strassenraum und Velonetz	Kant. FlaMa: BGK auf Ortsdurchfahrt und Verkehrsberuhigung	Kanton SO, Oensingen			Str501			
	Kant. FlaMa: Ersatzverbindung für Fuss- und Veloverkehr: kombinierter Rad- und Gehweg Sportplatzweg	Kanton SO, Oensingen		siehe GVP	Str501			
	Kant. FlaMa: Ev. Drittprojekt Schulwegsicherung Kestenholz-Oensingen mit Verlegung Erschliessung Kieswerk Aebisholz							
	Komm. FlaMa: Oensingen, Nord-Südverbindungen: Verbindung Leuenfeld – von Roll-Strasse – Bahnhof – Industriegebiet	Oensingen			Str504.7			
	Komm. FlaMa: Oensingen, Nord-Südverbindungen: Verbindung Schlossstrasse – Schulhaus – Sternweg / Mühlefeld – Gärbimatt – Kreisschule	Oensingen			Str504.8			
	Komm. FlaMa: Oensingen, Nord-Südverbindungen: Verbindung Ausserbergstrasse – Kirche – Unterdorf – Gärbimatt	Oensingen			Str504.9			
Siedlungsentwicklung und Landschaft	Oensingen, Zentrumsentwicklung	Oensingen			S505.5			
	Oensingen, Oensingen-West	Oensingen			S501.3			
	Oensingen, ESP Oensingen/Niederbipp (Ob der Gass/Moos/Tschäppelisacker)	Oensingen			S504.6			

Um den unterschiedlichen Zuständigkeiten, Dringlichkeiten und Zeithorizonten Rechnung zu tragen, ist ein koordiniertes und mit den Projektpartnern abgestimmtes Vorgehen notwendig. Der hierfür erarbeitete Vorgehensplan (sog. Roadmap) bildet die Grundlage dazu.

6.6.2. «Verkehrsinfrastruktur-Entwicklung Raum Suhr (VERAS)»

Problemlage

Die Region Suhr / Gränichen / Oberentfelden und insbesondere das Suhrer Dorfzentrum sind seit Jahren einem stetig wachsenden Verkehrsaufkommen ausgesetzt. Ein bedeutender Anteil davon (rund 50%) wird durch den Durchgangsverkehr verursacht. Die Anbindung des Wynentals an die A1 ist ungenügend. Die Wartezeiten an den Bahnübergängen in Suhr sind bereits heute lange, der Ausbau des Bahnangebots bringt künftig vermehrte/verlängerte Barriere-Schliessungen mit sich. Die Erreichbarkeit in der gesamten Region ist stark beeinträchtigt. Dies beeinträchtigt in der Folge auch den Fuss- und Veloverkehr im Zentrum von Suhr und auf den entsprechenden Zufahrtsachsen sowie die Siedlungs- und Freiraumqualität.

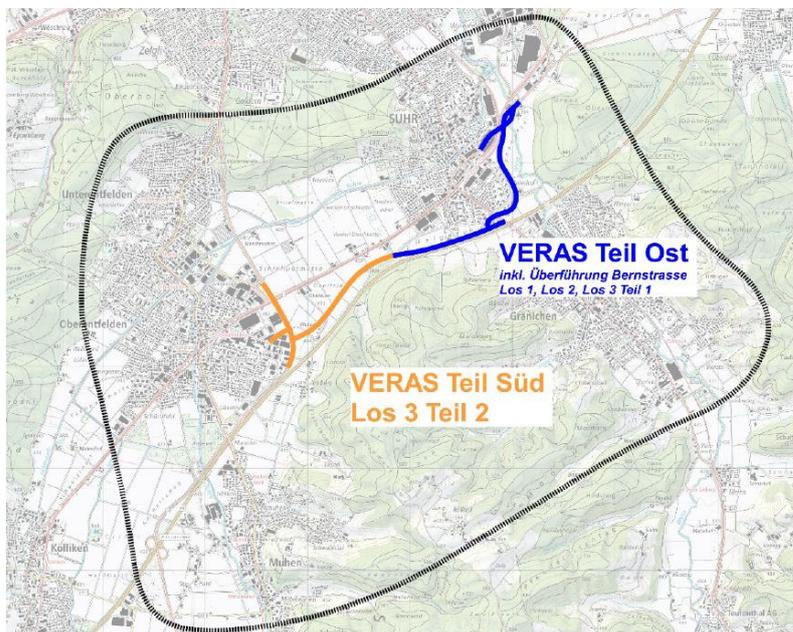
Gesamtplanung VERAS und Planungsstand

Zur Verkehrsentslastung von Suhr und zur verbesserten Anbindung des Wynentals an das übergeordnete Strassennetz bestanden bereits länger Richtplan-Einträge zu einer Ostumfahrung Suhr (Festsetzung) und einer Südumfahrung Suhr (Vororientierung). Eine Gesamtsicht und eine bessere Abstimmung der Projekte in diesem Raum haben sich jedoch als notwendig erwiesen.

Mit der Gesamtplanung «Verkehrsinfrastruktur-Entwicklung Raum Suhr – VERAS» hat sich der Kanton Aargau in der zweiten Hälfte der 2010er Jahre zusammen mit den betroffenen Gemeinden Suhr, Oberentfelden, Unterentfelden und Gränichen der komplexen verkehrlichen Situation in Suhr und den umliegenden Gemeinden angenommen. Dabei wurden verschiedenen Studien (ZMB, Umweltberichte) durchgeführt und Konzepte (z.B. Flankierende Massnahmen) erarbeitet, welche schliesslich zu einer Anpassung des Richtplans führten.

Nach der Genehmigung der Richtplanfestsetzung von VERAS durch den Grossen Rat des Kantons Aargau Ende 2020 wurden die angepassten Projekte der Teile Ost und Süd von VERAS auf die gleiche Planungsstufe gebracht und hin zu einem Bau-/Auflageprojekt weiterbearbeitet. Über den Kreditanteil der Gemeinde Suhr soll die Einwohnergemeindeversammlung im November 2024 abstimmen. Ebenfalls im November wird der Solidaritätsbeitrag an VERAS der Einwohnergemeindeversammlung von Gränichen zum Beschluss vorgelegt. Das Anhörungsverfahren zum Verpflichtungskredit an den Grossen Rat ist für Sommer 2025 geplant.

Abbildung 53: Situation Gesamtplanung VERAS (Teil Ost und Süd)



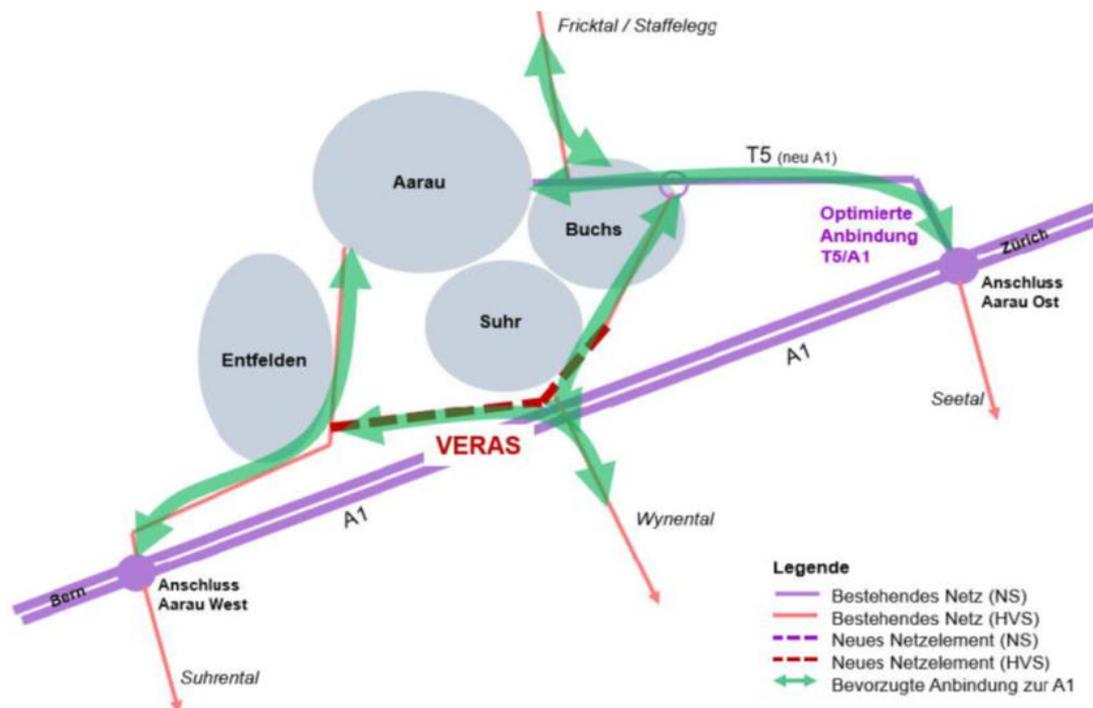
Legende: Schwarz gestrichelte Linie: Betrachtungsbereich VERAS Teil Süd

Quelle: VERAS Teil Süd, Fachbericht (Mai 2024)

Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) plant im Osten von Suhr eine optimierte Anbindung der T5 an den A1-Anschluss Aarau Ost. Mit dieser Optimierung wird ein zusätzlicher Autobahnanschluss im Raum Suhr hinfällig und der Richtplaneintrag A1-Anschluss Wynental wurde gestrichen. Mit VERAS bekommt das Wynental somit auch ohne neuen Anschluss eine bessere

Anbindung an die A1 (Abbildung 54). Diese Kombination an Massnahmen ermöglicht eine dozierte Entwicklung des Verkehrs im Übergang zwischen urbanen und ländlichen Entwicklungsräumen. Entsprechend soll auch das Gesamtmobilitätsangebot differenziert bereitgestellt werden.

Abbildung 54: Regionale Einbettung von VERAS und Schnittstellen HVS – HLS



Quelle: Anhörungsbericht VERAS - zur Anpassung des Richtplans: Festsetzung "Suhr, Oberentfelden, Gränichen, Verkehrsinfrastruktur-Entwicklung Raum Suhr VERAS (24.02.2020)

Die Gesamtplanung VERAS wurde im Juni 2021 im AP AareLand der 4. Generation zur Mitfinanzierung eingereicht. Der Bund hat im Jahr 2022 den Entscheid gefällt, den Teil Ost und den Übergang Bernstrasse Ost im A-Horizont der 4. Generation mitzufinanzieren. Den Teil Süd hat er hingegen zurückgestuft. Der Bund hat im entsprechenden Prüfbericht Folgendes festgehalten: «Für die Strassenmassnahmen VERAS Teil Süd 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.»

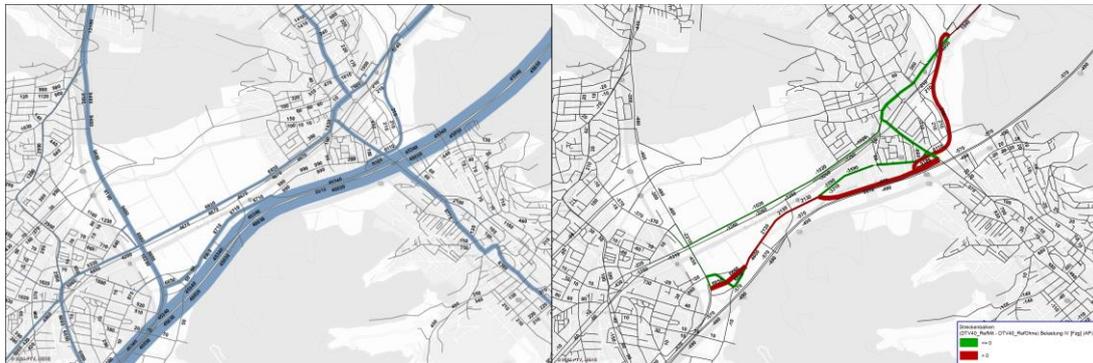
Zwischenzeitlich hat der Kanton die spezifischen Wirkungen des Teilprojektes Umfahrung Süd nochmals untersuchen lassen, inklusive einer nochmaligen umfassenden Bewertung sowie

Aktualisierung der flankierenden Massnahmen. Die Grundlagen und Erkenntnisse sind im entsprechenden Fachbericht zusammengefasst²⁰. Die folgenden Ausführungen fokussieren deshalb speziell auf die Wirkungen von **VERAS – Teil Süd**.

Verkehrliche Wirkungen (Fokus Teil Süd)

Die Verkehrsbelastung mit VERAS und die Veränderungen gegenüber dem Referenzfall (ohne VERAS) zeigt die folgende Abbildung. Auf der Ortsdurchfahrt von Suhr kann der Verkehr um rund 40% reduziert werden und auf der heutigen Haupt-Einfallssachse zwischen Oberentfelden und Suhr (Bernstrasse West) um rund 30%. Die Berechnungen zeigen, dass der Teil Süd von VERAS (heutige Weltimatt-Achse) im Jahr 2040 einen DTV von rund 15'000 Fz/Tag aufweisen wird und damit einen wesentlichen Beitrag zur Entlastung der Bernstrasse West beisteuert. Eine sehr grosse Entlastung erfährt schliesslich die Achse Obertelweg/Ringstrasse im südwestlichen Siedlungsteil von Suhr.

Abbildung 55: Verkehrsbelastung mit VERAS und Differenzplot zum Referenzzustand (DTV 2040)



Quelle: Fachbericht Gesamtplanung Verkehrsinfrastruktur-Entwicklung Raum Suhr (VERAS) - Teil Süd (carbotec 2024).

Von besonderer Bedeutung ist die Frage, welche verkehrliche Wirkung VERAS ohne den Teil Süd beinhalten würde - dies unter dem Gesichtspunkt, dass im heutigen Zustand ja bereits eine Strasse besteht, welche den Entlastungsverkehr von VERAS Teil Ost übernehmen könnte. Entsprechende Analysen mit dem Verkehrsmodell zeigten, dass mit der Gesamtplanung VERAS die Entlastungswirkung um rund 15% verbessert werden kann. Bei dieser modellbasierten Betrachtung bleibt unberücksichtigt, dass die bestehende Strasse (Obertelweg/Weltimattstrasse) mit dem geltenden Lastwagenverbot und deren heutiger Kreisels-Anschluss an die K108 den

²⁰ «Gesamtplanung Verkehrsinfrastruktur-Entwicklung Raum Suhr (VERAS) - Teil Süd», Fachbericht, Entwurf vom 19.6.2024 (contraf AG / SNZ)

prognostizierten Entlastungsverkehr von VERAS Teil Ost weder verkehrstechnisch, noch funktional und auf akzeptablem Sicherheitsniveau bewältigen kann.

Die Wirkungen der Gesamtplanung VERAS kommen nur vollständig zum Tragen, wenn alle Elemente umgesetzt werden. Dies haben die Zusatzuntersuchungen zum Teil Süd bestätigt bzw. noch deutlicher nachgewiesen: Der spezifische Nutzen von **VERAS Teil Süd** kann folgendermassen zusammengefasst werden:

- die prognostizierte verkehrliche Wirkung der Gesamtplanung VERAS, insbesondere die Entlastungswirkung auf Strassen im Siedlungsgebiet, kann vollständig erreicht werden;
- der Abschnitt von Knoten Hürdli bis zum Anschluss an die K108 wird so realisiert, dass er den funktionalen Anforderungen und den sicherheits- und verkehrstechnisch geltenden Normen und Standards entspricht;
- das übergeordnete Verkehrsmanagement insbesondere in West-Ost-Richtung kann in wirksamer und effizienter Weise umgesetzt und dadurch die Entlastungswirkung von VERAS auf die Siedlungsgebiete sichergestellt werden (zusätzlicher Anschlussknoten an K108/Mälgälte). Gleiches gilt für die Verkehrslenkung in Nord-Süd-Richtung, in welcher der Teil Süd von VERAS ebenfalls eine zentrale Funktion übernimmt.

Ein **Verzicht auf VERAS Teil Süd** würde zusammenfassend bedeuten, dass

- ein nicht funktionsfähiger Zustand sowohl in Bezug auf die Verkehrssicherheit als auch auf die Verkehrsqualität und den Betriebsablauf geschaffen wird;
- Nichtstun für den Kt. Aargau deshalb nicht möglich ist und eine Ertüchtigung der Weltimatt-Achse erforderlich ist, welche die Sicherheit und die Funktionsfähigkeit auf dem Obertelweg/Suhrgasse/Anschluss an K108 gewährleistet und welche rund 25 Mio. Fr. kosten wird;
- die Ohnehin-Massnahmen faktisch einem Teilausbau in Richtung VERAS Teil Süd entsprechen, allerdings ohne die nutzenstiftenden Massnahmen zur Verbesserung der Umweltwerte und zur Unterstützung der Siedlungsentwicklung;
- das übergeordnete Verkehrsmanagement insbesondere in West-Ost-Richtung nicht in wirksamer und effizienter Weise umgesetzt und dadurch die Entlastungswirkung von VERAS auf die Siedlungsgebiete sichergestellt werden kann (zusätzlicher Anschlussknoten an K108/Mälgälte). Gleiches gilt für die Verkehrslenkung in Nord-Süd-Richtung, in welcher der Teil Süd von VERAS ebenfalls eine zentrale Funktion übernimmt.

Wirkungen Umwelt, Landschaft und Siedlung (Fokus Teil Süd)

Mit dem Teil Süd von VERAS sind verschiedene Siedlungs-, Umwelt- und Landschaftsaspekte verbunden. Im Projekt sind umfassende Massnahmen zur Kompensation und zur Verbesserung

der Umweltsituation enthalten, welche im landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP)²¹ im Detail beschrieben sind. Die nachfolgende Abbildung zeigt den entsprechenden Planausschnitt für VERAS Teil Süd in der Übersicht. Weitere Erläuterungen und Massnahmen sind im UVB zur Gesamtplanung VERAS enthalten²².

Abbildung 56: Umwelt- und Landschaftsmassnahmen VERAS



Quelle: Bericht zum Landschaftspflegerischen Begleitplan, DBVU ATB/SKK, 18.08.2023

Die massgebenden **Umwelt- und Landschaftselemente** von VERAS – Teil Süd sind:

- Flächenverbrauch von netto rund 0.6 ha (Verlust von xx ha vs. Aufwertung von xx ha => *wird noch ergänzt*); betrifft weitgehend Landwirtschaftsland bzw. Fruchtfolgeflächen.
- Um die Fragmentierung der Landschaft im Bereich von VERAS Teil Süd zu minimieren, sind diverse Massnahmen definiert, um die natürlichen Lebensräume besser zu vernetzen und die Biodiversität zu erhalten bzw. zu steigern (Ersatzaufforstungen, Böschungen mit Magerwiesen, Extensivstreifen im Übergang zum Landwirtschaftsland, u.a.).
- Im Rahmen der Umlegung wird das Talbächli durch verschiedene Massnahmen ökologisch aufgewertet.
- Der Obertelbach wird (als Drittprojekt der ALG) geöffnet und revitalisiert.

Die Auswirkungen von VERAS auf die **Siedlungsentwicklung** bestehen darin, einerseits bestehende hochbelastete Strassen im Siedlungsgebiet vom gebietsfremden Durchgangsverkehr zu entlasten. Dadurch werden auf den entlasteten Achsen Kapazitäten geschaffen, welche für den öffentlichen sowie für den Fuss- und Veloverkehr genutzt werden können und damit auch eine Siedlungsentwicklung nach innen mit umweltschonender Mobilitätsabwicklung ermöglichen. Andererseits werden substantielle Lärm- und Luftemissionen an den Siedlungsrand verlagert,

²¹ VERAS, Bauprojekt, Bericht zum Landschaftspflegerischen Begleitplan, DBVU ATB/SKK, 18.08.2023

²² VERAS, Bauprojekt, Umweltverträglichkeitsbericht, DBVU ATB/Gruner, 07.09.2023

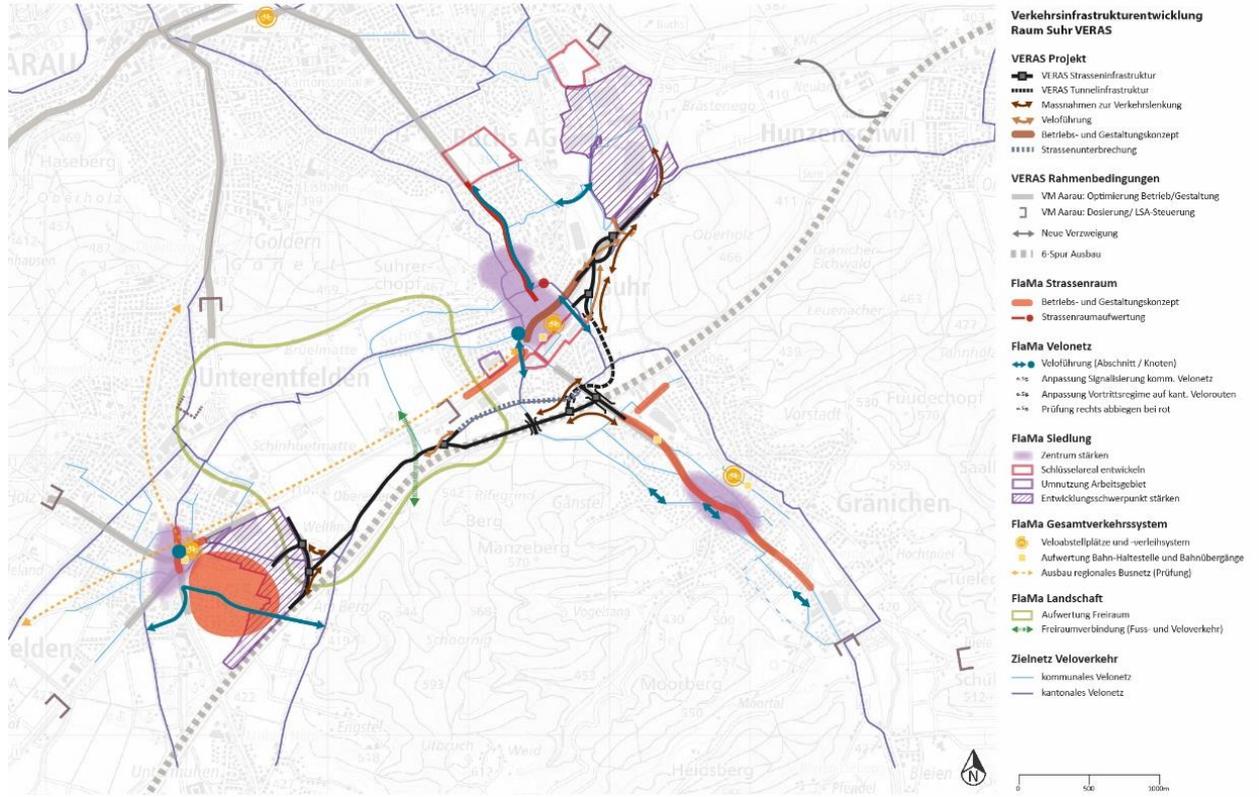
was der Qualität der Siedlung zugutekommt. Konkret profitieren mit VERAS rund 1'500 betroffene Personen entlang der entlasteten Strassen von tieferen Lärm- und Luftbelastungen.

Der Teil Süd von VERAS trägt dazu bei, dass diese Wirkungen der Gesamtplanung von VERAS vollständig zum Tragen kommen. So bestehen bereits erste Absichten für Siedlungsentwicklungen, welche auf die Wirkungen von VERAS reagieren, sei dies im Gewerbegebiet Suhr oder auf der Baulandreserve zwischen Emmi und Helgenfeld. Konkret sind in VERAS Teil Süd, nebst einem lärmarmen Belag, im Bereich Suhrester/Wältimattweg entlang der Strasse Massnahmen zum Immissionsschutz der Wohngebäude vorgesehen. Zudem wird der Weiler Weltimatt durch die Verlegung der Strasse und eine Lärmschutzwand ebenfalls besser vor Lärm geschützt. Bei beiden Siedlungsgebieten werden damit die Voraussetzungen geschaffen, um künftige Entwicklungen im Sinne der Teilstrategie Siedlung des AP5 zu ermöglichen.

Umfangreiche flankierende Massnahmen

Integrierender Bestandteil der Gesamtplanung VERAS ist ein umfassendes FLAMA-Paket in den Bereichen Verkehr, Umwelt, Siedlung und Landschaft. Im «Konzept flankierende Massnahmen VERAS – Phase 1» wurden bereits im Jahr 2020 alle für die Gesamtwirkung wünschbaren Massnahmen erarbeitet, gegliedert nach Strassenraumgestaltung, Velo- und Fussverkehr sowie Siedlung und Landschaft. Die entsprechende Umsetzung ist in einer verbindlichen Planungsvereinbarung zwischen Kanton und Standortgemeinden Suhr, Gränichen und Oberentfelden geregelt (vom April 2021). Abbildung 57 fasst das FLAMA-Gesamtkonzept VERAS zusammen. Die Tabelle 23 zeigt die im Rahmen der Fachgrundlagen zu VERAS Teil Süd aktualisierte Übersicht aller FLAMA-Teilmassnahmen für den Teil Süd. Diese sind ebenfalls in einer Planungsvereinbarung zwischen Kanton und Gemeinden geregelt.

Abbildung 57: Flankierende Massnahmen VERAS



Grafik INFRAS. Quelle: Konzept flankierende Massnahmen VERAS – Schlussbericht Phase 2 (INFRAS 2021), aktualisiert

Tabelle 23: Flankierende Massnahmen VERAS Teil Süd

Flankierende Massnahmen (FLAMA) VERAS	Zuordnung / (Relevanz)			
	Projektbestandteil VERAS Teil Ost*	Referenzzustand (Ertüch- tigung Weltimatt-Achse)	Projektbestandteil VERAS Teil Süd	Ergänzende FLAMA/ Drittprojekte
VERAS, Teil Süd, Strasseninfrastruktur				
VERAS, Massnahmen zur Verkehrslenkung	x	x	x	
Ausdolung Obertelbach			(x)	x
Aufwertung Talbächli			x	
Neue Baum- und Heckenbepflanzung			x	
Flächen neu als Magerviesen ausbilden			x	
Erdverlegung Freileitung Helgenfeld			x	
Kompensation der verlustigen FFF			x	
Lärm: Prüfung Lärmschutzwände			x	
Luft: Prüfung Immissionsüberschreitungen			x	
Unterbrechung Ringstrasse	x	x		
Veloführung Überführung Knoten Hürdli	x	x		
Aufwertung Strassenraum				
Suhr, Einengung Alte Gasse	(x)	(x)		x
Oberentfelden, Quartier Kirchfeld / Ausserfeld BGK			(x)	x
Gränichen, Nordstrasse BGK	(x)	(x)		x
Aufwertung Velonetz				
Suhr, Veloführung Unterführung Möbel Pfister (C-Massnahme)			(x)	x
Suhr, Veloführung Querung Helgenfeld/Bernstrasse West			(x)	x
Suhr, Einmündung Schmittegasse (Velo)	(x)	(x)		x
Suhr, Buchs, Veloführung, Suhr Wynencenter / Wynenfeld			(x)	x
Suhr, neue Veloquerung Buhalde – Pfister nach Norden	(x)	(x)		x
Oberentfelden, Unterf. Suhrentalstrasse Anschluss Industriestrasse (alt)				
Oberentfelden, Unterführung Suhrentalstrasse Anschluss Bergstrasse (neu)			(x)	x
Gränichen, Veloführung Querverbindung West (C-Massnahme)			(x)	x
Siedlungsentwicklung				
Suhr, Zentrumsentwicklung				x
Oberentfelden, Zentrumsentwicklung				x
Gränichen, Zentrumsentwicklung				x
Suhr, Henz-Areal				x
Suhr, Neumattweg Ost				x
Suhr, Bahnhof Süd				x
Aufwertung Verkehrssystem				
Veloabstellplätze (A-Massnahme)	(x)	(x)		x
Landschaftsraum Suhr - Entfelden				
Freiraumkonzept				x

6.7. Fuss- und Veloverkehr

Die Strategie des Fuss- und Veloverkehrskonzeptes für das AareLand leitet sich aus dem Zukunftsbild und dem Handlungsbedarf ab und setzt sich aus den folgenden Elementen zusammen:

TFVV1 «Kantonales Veloroutennetz weiterentwickeln und interkantonal abstimmen»

- Das kantonale Radroutennetz ist im AareLand relativ weit vorangeschritten. Kantonal definierte Velostandards werden interkantonal abgestimmt. Die noch bestehenden Schwachstellen oder Netzlücken werden behoben. Dies betrifft insbesondere das Niederamt sowie einzelne Strecken im Bereich Aarau, Olten, Zofingen, Oensingen, Egerkingen und Küttigen. Dadurch können im Gesamtnetz die Attraktivität und Sicherheit erhöht werden. Die Behebung der Schwachstellen wurde in den vorangehenden AP-Generationen gestartet und soll im AP 5G und den folgenden AP-Generation schrittweise weitergeführt werden.
 - Im Kanton Solothurn stellt die Umsetzung des neu erarbeiteten kantonalen Velonetzes die Basis dar. Dieser wird künftig im 4-Jahresrhythmus aktualisiert.
 - Im Kanton Aargau ist eine spezifische Analyse des kantonalen Radroutennetzes vorgesehen, in welcher das Netz hinsichtlich Funktionalität und Schwachstellen überprüft wird. Diese kantonale Velonetzrevision (KVNR) soll bis 2028 abgeschlossen sein. Parallel dazu wird aktuell im Rahmen der 2. Etappe des GVK Region Aarau ein regionaler Velonetzplan erarbeitet. Nachfolgend sind Massnahmen abzuleiten, welche in den kommenden Agglomerationsprogrammen umgesetzt werden können.
 - Im Kanton Luzern läuft die Überarbeitung der kantonalen Velonetzplanung. Zentrale Resultate des Projektes sind ein Zielbild (Strategie), das aufzeigt, wohin sich der Kanton Luzern im Bereich Velo entwickeln will sowie ein Masterplan, der die Umsetzungsmassnahmen zur Erreichung des Zielbilds beinhaltet. Eine entsprechende Gesetzesanpassung ist ca. 2026 geplant.

TFVV2 «Velovorzugs- bzw. Velovorrangrouten etappiert umsetzen»

- Als neue Hierarchiestufen sollen die Velovorzugs- bzw. Velovorrangrouten entlang von Korridoren mit hohem Veloverkehrspotenzial umgesetzt werden. Diese Routen weisen den höchsten Ausbaustandard auf. Der Fokus liegt auf Direktheit, objektiver Sicherheit und möglichst störungsfreiem Fahrfluss. Als kantonale oder regionale Hauptverbindungsrouen dienen sie allen Verkehrszwecken des Veloverkehrs. Konzeptionell liegen bezüglich Velovorzugs- und Velovorrangrouten Planungsgrundlagen im AareLand vor, die Projektierung und Umsetzung folgt etappiert.

- Die Umsetzung des östlichen Abschnittes der Velovorzugsroute auf der Achse Zofingen – Olten steht bevor. Für den westlichen Abschnitt wurde die Machbarkeit in einer Vorstudie dargestellt.
- Im Niederamt wird die Linienführung der Velovorrangroute und der -haupttrouten mittels einer Korridorstudie ermittelt. Die bauliche Umsetzung erfolgt etappiert.
- Weitere Velovorzugs-/Velovorrang und -haupttrouten werden planerisch vertieft und in den nachfolgenden AP-Generationen realisiert. Die Umsetzung erfolgt etappiert bis Ende 2042:

Platzhaltertabelle: → Die detaillierte Etappierung sowie weitere Velovorzugs- und Velohaupttrouten werden noch ergänzt

	Realisierung			
	28-31	32-35	36-39	40-42
Velovorrangrouten				
Olten – Aarburg - Zofingen				
Olten – Däniken – Schönenwerd – Aarau (- Lenzburg AG)				
Olten - Hägendorf				
Velohaupttrouten				
Hägendorf – Oensingen – (Niederbipp BE)				
Olten – Trimbach				
Olten – Winznau – Schönenwerd				
Stüsslingen/Lostorf – Winznau				
Lostorf – Erlinsbach – Aarau				
Verschiedene Abschnitte im Urbanen Entwicklungsraum Zofingen				
Verschiedene Abschnitte im Urbanen Entwicklungsraum Aarau				
Oftringen – Kölliken – Aarau				

TFVV3 «Verkehrsberuhigte Zonen etablieren»

- Verkehrsberuhigte Zonen in Quartieren und auf spezifischen Abschnitten in Ortszentren sind gebietsweise umgesetzt. Allerdings besteht in einzelnen Gemeinden bezüglich des Temporegimes noch Handlungsbedarf. Um den Fussverkehr noch sicherer und attraktiver zu machen ist das bfu-Modell Tempo 50/30 flächendeckend zu etablieren und umzusetzen. Kurz- bis mittelfristig werden weitere verkehrsberuhigte Zonen in Zofingen, Rothrist, Oftringen, Buchs und Erlinsbach (AG) umgesetzt. Für die Bahnhofstrasse in Aarau sammeln Kanton und Stadt mit einem Testlauf in zwei Phasen Erfahrungen für eine definitive Gestaltung.

TFVV4 «Fusswegnetz optimieren»

- Für die Attraktivität des Fussverkehrs ist die Qualität des Fusswegnetzes massgebend. In Räumen mit hohem Fussgängeraufkommen sind bestehende Schwachstellen im Netz systematisch zu erheben und geeignete Massnahmen abzuleiten. Neben sicherheitstechnischen Defiziten sind auch Aspekte der Umfeldqualität, Gestaltung und des subjektiven Sicherheitsempfinden zu berücksichtigen. Bei einzelnen Städten und Gemeinden liegen solche Analysen vor. In den meisten Räumen besteht Nachholbedarf. Im Zusammenhang mit laufenden und neuen Entwicklungen soll die Durchwegung für den Fuss- und Veloverkehr verbessert und Netzlücken geschlossen werden.

TFVV5 «Zugänglichkeit von Freizeit- und Erholungsräumen sichern»

- Das AareLand wird durch seine Flussläufe geprägt. Diese stellen neben weiteren siedlungsnahen Erholungsgebieten wichtige Naherholungsräume dar. Die Zugänglichkeit dieser Räume für den Fuss- und Veloverkehr ist systematisch zu überprüfen, zu sichern und punktuell zu optimieren (bspw. im Raum Gretzenbach, Aarburg, Buchs oder Wangen b. O.). Synergien zwischen dem Alltags- und Freizeitnetz werden gezielt genutzt.

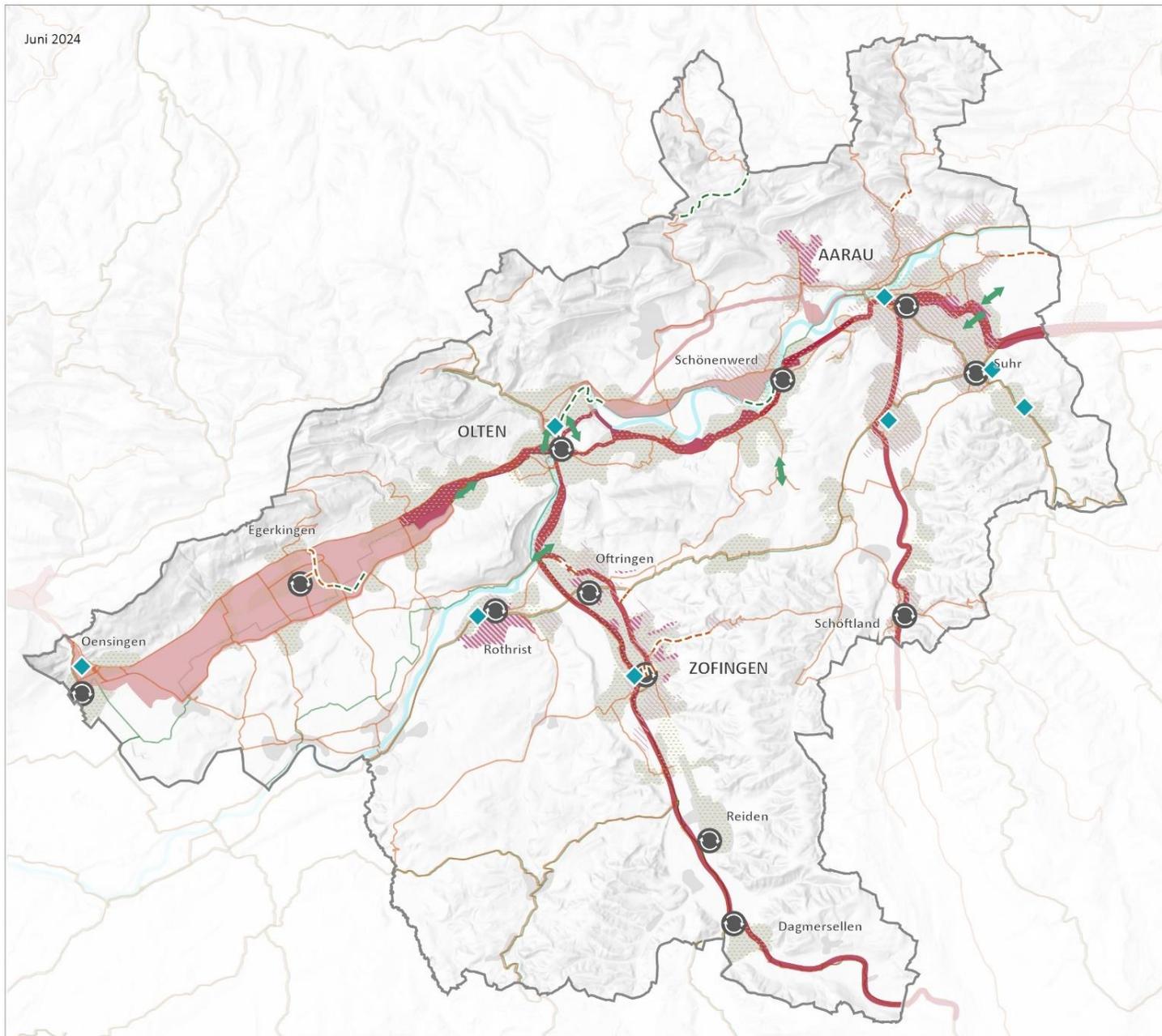
TFVV6 «Messstellennetz ausbauen»

- Das Messstellennetz im AareLand wird weiter ausgebaut. Im Frühjahr 2023 wurde insbesondere im Kanton Aargau ein System mit festinstallierten Velozählstellen aufgebaut. Davon sind fünf Zählstandorte im AareLand. Ab Herbst 2024 werden Veloverkehrszahlen erwartet, welche einerseits Erkenntnisse zum Mobilitätsverhalten ableiten lassen und andererseits die Wirkungen von (Infrastruktur-)Massnahmen aufzeigen können. Der Kanton Solothurn verfügt seit 2019 über ein Messstellennetz im Bereich Veloverkehr. Dieses wird in den kommenden Jahren erweitert. Im gesamten Kanton Luzern existieren insgesamt 35 Zählstellen (Stand 2024), jedoch keine davon im Perimeter AareLand. Die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr des Kantons Luzern erarbeitet aktuell das Konzept «Monitoring Velo-/ Fussverkehr», wobei potenzielle Standorte für neue Velozählstellen u.a. auch im Perimeter AareLand geprüft werden.

TFVV7 «Kombinierte Mobilität – Anbindung für den FVV optimieren»

- Kombinierte Mobilität nutzt die Vorteile mehrerer Verkehrsmittel (z.B. Bike + Ride) und vergrössert das Einzugsgebiet der ÖV-Haltestellen. Im AareLand wird das Thema an verschiedenen Orten im Zuge von Verkehrsdrehscheiben vorangetrieben (vgl. TÖV4). Die FVV-Erschliessung der Bahnhöfe und Bushaltestellen wird optimiert und attraktiver gestaltet. Die regionale Erschliessung erfolgt über hochwertige Velovorzugs- und Velovorrangrouten. An den

Schnittstellen zum ÖV werden hochwertige, sichere und überdachte Veloabstellplätze in unmittelbarer Nähe der Gleiszugänge bzw. Bushaltestellen errichtet. Die Anzahl der Veloabstellplätze wird insbesondere bei ÖV-Schnittstellen in Olten, Aarau, Oensingen, Zofingen, Oberentfelden, Suhr, Gränichen, Rothrist und Hägendorf bedarfsgerecht erhöht. An ausgewählten Standorten werden auch Sharing-Angebote (u.a. auch E-Bikes) angeboten.



Teilstrategie Fuss-/Veloverkehr

- Teilstrategie**
- Velobasisnetz**
 - Kantonales Velobasisnetz
 - - - Umsetzung Lückenschluss
 - Velohauptroute (Planung/Umsetzung)**
 - Planungskorridor
 - Velovorrang-/Velovorzugsroute (Planung/Umsetzung)**
 - Planungskorridor
 - Freizeitrouthenetz**
 - Velofreizeitroutes (SchweizMobil)
 - - - Umsetzung Velofreizeitroute (SchweizMobil)
 - ➔ Verb. Zugänglichkeit von Naherholungsgebieten
 - Fussverkehr**
 - Aufwertung Fussverkehrsnetz
 - Verkehrsberuhigte Zonen (bestehend)
 - Umsetzung Verkehrsberuhigter Zonen
 - Kombinierte Mobilität**
 - Verkehrsdrehscheiben
 - ◆ Ausbau Velobestellanlagen

6.8. Mobilitätsmanagement und Parkierung

Die Aktivitäten im breiten Feld der nachfrageorientierten Einflussnahme auf das Mobilitätsverhalten – dem sogenannten Mobilitätsmanagement – sind im AareLand weitestgehend über die entsprechenden kantonalen Mobilitätsmanagementprogramme institutionalisiert. Im Folgenden werden die Programme und deren Hauptaktivitäten kurz beschrieben. Auf Stufe Agglomeration wird kein zusätzliches Förderprogramm eingerichtet. Vielmehr sollen die Aktivitäten der Kantone unterstützt werden. Dies kann beispielsweise im Rahmen von Arealentwicklungen erfolgen (z.B. Mobilitätsstrategien bei ESP oder Schlüsselarealen).

TMMP1 «Mobilitätsmanagement Kanton Aargau verstärken»

Das Mobilitätsmanagement im Kanton Aargau ist weit fortgeschritten. Bereits im Jahr 2006 erarbeitete der Kanton die Gesamtverkehrsstrategie mobilitätAARGAU, in der das Mobilitätsmanagement verankert ist. Weiter sind im Mobilitätsmanagementkonzept Ziele und Massnahmen formuliert. Ein zentraler Bestandteil des kantonalen Mobilitätsmanagements ist die Geschäftsstelle «aargaumobil». Sie informiert die Gemeinden und Unternehmen über die Möglichkeiten des Mobilitätsmanagements. Weiter fördert die Geschäftsstelle die Umsetzung von Projekten sowie den Erfahrungsaustausch.

In Zukunft möchte sich die Plattform vermehrt auch den neuen Mobilitätsentwicklungen im Zuge der Digitalisierung widmen. Seit kurzem reagiert der Kanton Aargau (AVK) mit einem neuen Innovationsschwerpunkt auf die sich im Umbruch befindende Mobilität. Digitalisierung, automatisiertes Fahren, neue Sharing-Konzepte, multimodale Mobilitätsplattformen aber auch der zunehmende Online-Handel werden unsere Lebensweise und damit auch die künftige Mobilität grundlegend verändern. Der Kanton Aargau (AVK) unterstützt Pilotprojekte, die einen innovativen Beitrag für einen effizienten und nachhaltigen Verkehrsmiteinsatz leisten. Der neue Innovationsfonds Mobilitätsmanagement ist eine Erweiterung des bisherigen Förderangebots «Projektanträge Mobilitätsmanagement», mit welchem seit 2014 beispielsweise die Projekte PubliRide Baden, carvelo2go und Kolibri finanziell unterstützt wurden.

TMMP2 «Mobilitätsmanagement Kanton Solothurn weiterentwickeln»

Im Kanton Solothurn besteht mit dem Programm so!mobil ein vergleichbares Angebot wie im Kanton Aargau. Die dafür verantwortliche Geschäftsstelle informiert zusammen mit ihren Partnern (z.B. LOS!, Energieschweiz, badenmobil) über Mobilitätsangebote, koordiniert die verschiedenen Akteure und berät Unternehmen, Schulen und die Gesamtbevölkerung.

2018 feierte das vom Kanton und den Energiestädten Olten, Grenchen, Solothurn und Zuchwil gegründete und seither um Postauto, die Gemeinde Oensingen und die Region Thal erweiterte Programm sein 10-jähriges Jubiläum. Eine 28-köpfige Begleitgruppe wurde aufgebaut. Hinzu

kommt ein grosses Netzwerk von über 270 Partnern aus Schulen, Unternehmen, Medien sowie regionalen und nationalen Akteuren im Mobilitätsbereich.

Konkret haben in den letzten 10 Jahren über 100 Schulklassen Angebote für Mobilitätsbildung genutzt. In den Trägergemeinden wurden 36'000 Mobilitäts-Neuzuzügersets abgegeben, 75 Mobilitätskurse für Senioren durchgeführt und 12 Mobilitätstage organisiert. Zahlreiche Broschüren für das Mobilitätsmanagement in Unternehmen wurden abgegeben und 18 Unternehmen haben von einer Inputberatung profitiert.

Diese Aktivitäten werden weitergeführt und das Netzwerk laufend erweitert. Spezielles Potenzial wird v.a. in zwei Bereichen geortet: 1. Erhöhung der heute tiefen Besetzungsgrade bei der Nutzung von Privatfahrzeugen sowie 2. Verlagerung der Verkehrsnachfrage von den Spitzen- in die Randzeiten, insbesondere auch im öffentlichen Verkehr.

TMMP3 «Handlungsschwerpunkte des Mobilitätsmanagements Kanton Luzern weiterführen und umsetzen»

Um zukünftige Mobilitätsbedürfnisse besser mitgestalten zu können wurde im Kanton Luzern die Strategie Mobilitätsmanagement 2019 erarbeitet. Anhand von vier strategischen Grundsätzen, die mit verschiedenen Handlungsschwerpunkten konkretisiert werden, zeigt die Strategie auf, wie das Mobilitätsmanagement – gemeinsam mit verschiedenen Partnern – vorangetrieben werden soll:

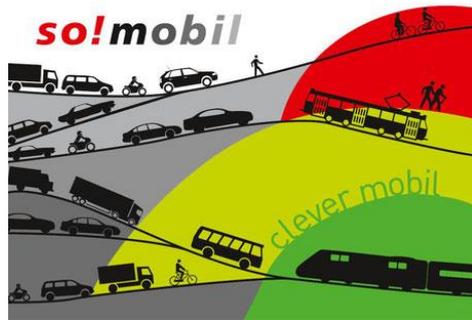
- **Siedlung und Verkehr abstimmen:** Für ein erfolgreiches Mobilitätsmanagement darf die Mobilität nicht isoliert betrachtet werden. Mit der Steuerung von Verfahren und konzeptionellen Planungen kann der Kanton die Rahmenbedingungen für eine zukunftsgerichtete Abstimmung zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung schaffen. Ziel ist es, die Reisezeiten auf ein Minimum zu reduzieren, die Erreichbarkeit einer Gemeinde oder eines Unternehmers zu verbessern und die Umwelt- und Lärmbelastungen zu mindern.
- **Innovation fördern:** Eine gezielte Förderung von Innovationen im Bereich des Mobilitätsmanagements soll mittel- und langfristig einen Beitrag zur Veränderung des Modal Splits zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs leisten. Der Kanton will sein Engagement im Bereich von neuen, erfolgsversprechenden Mobilitätsangeboten (z.B. Digitalisierung, Sharing, Automatisierung, innovative Mobilitätskultur) verstärken.
- **Vorbildfunktion des Kantons:** Als Initiator der Strategie Mobilitätsmanagement will der Kanton Luzern mit gutem Beispiel vorangehen. Er will Massnahmen des Mobilitätsmanagements in der Verwaltung und in den öffentlichen Einrichtungen konsequent umsetzen. Dies ist für die neue Kantonale Verwaltung Seetalplatz derzeit in Erarbeitung. Die entsprechenden Mobilitätskonzepte geben den Rahmen vor.

- **Dachmarke etablieren:** Ein erfolgreiches Mobilitätsmanagement informiert, berät und motiviert zu allen Möglichkeiten der Fortbewegung. Dabei müssen verschiedene Angebote beworben und geschaffen werden, die nicht selten in Konkurrenz zueinanderstehen oder keinen eigenen Markenauftritt haben. Die verschiedenen Angebote sollen deshalb möglichst «aus einer Hand» aufeinander abgestimmt sein, weshalb die bereits bestehende Dachmarke «luzernmobil.ch» weiter gestärkt wird. «LuzernMobil» liefert Informationen zu den verschiedenen Fortbewegungsmitteln, teilt Erfahrungen von überlegten Mobilitätsmenschen, liefert gute Mobilitätsmanagementbeispiele von Gemeinden, Unternehmen, Veranstaltern und Arealentwickler:innen, arbeitet mit Mobilitätsanbieter:innen im Kanton Luzern zusammen und ermöglicht Privatpersonen und Organisationen, neue Mobilitätsformen auszuprobieren.

Tabelle 24: Mobilitätsmanagementkonzepte der Kantone AG, SO und LU

Kanton Aargau (www.ag.ch/aargaumobil)

Nr.	Massnahmen
1a	Innovationslab Mobilität im Kanton Aargau
1b	Innovationsfonds Mobilitätsmanagement
1c	Zusammenarbeit nationale Mobilitätsplattformen
2a	Rahmenbedingungen in Gesetzen und Planungsinstrumenten verstärken → Fokus: Gesamtverkehrskonzepte
2b	Rahmenbedingungen in Gesetzen und Planungsinstrumenten verstärken → Fokus: Verkehrserzeugende Standorte
3	Kommunikation erweitern → Fokus: Grossbaustelle/baubegleitende Kommunikation

Kanton Solothurn (www.so-mobil.ch)

Massnahmenbereiche:

- Programmleitung
- Kommunikation / Koordination Gesamtmobilität
- Mobilitätsangebote für Unternehmen
- Mobilitätsangebote für Schulen
- Mobilitätsangebote für die Gesamtbevölkerung
- Mobilitätsangebote für Gemeinden

Kanton Luzern (mobilitaet.lu.ch)

Handlungsschwerpunkte und Massnahmenbereiche:

- Siedlung und Verkehr abstimmen
- Dachmarke etablieren
- Vorbildfunktion leben
- Innovationen fördern

Quellen: www.ag.ch/aargaumobil; www.so-mobil.ch

TMMP4 «Parkierung teilregional bewirtschaften und abstimmen»

- Alle drei Zentren des AareLand bewirtschaften die öffentlichen Parkplätze, vergleichbar mit anderen Städten. Die Teilstrategie sieht diesbezüglich teilregional eine evolutive Weiterentwicklung der bestehenden Parkraumbewirtschaftungspraxis vor. Fokusbereiche sind die Agglomerationskernräume sowie die Schlüsselareale Arbeiten und Hotspots der Naherholung. In den verschiedenen Teilräumen sollen insbesondere die Anzahl der Parkplätze und die Tarifierungspolitik aufeinander abgestimmt werden. Im Rahmen des GVK Region Aarau wurde ein erstes Pilotprojekt dazu erarbeitet. Als Ergebnis liegt eine Übersicht zur Praxis in den einzelnen Gemeinden vor. Den Massnahmenplan konkret weiterzuverfolgen, hat jedoch seitens der Gemeinden nicht genügend Zustimmung erhalten.

In den AareLand-Gemeinden ohne Bewirtschaftung ist auf die Einführung hinzuwirken.

Grösste Priorität haben dabei Korridor-Gemeinden mit bedeutenden Arbeitsplatzgebieten.

Hier hat die öffentliche Hand jedoch nur begrenzten Einfluss (weil häufig Privatparkplätze).

- Privates Parkieren: Das private Parkieren ist in den raumplanerischen Rechtsgrundlagen von Kantonen und Gemeinden geregelt (Stichwort: Parkplatzerstellungspflichten). Das Agglomerationsprogramm kann hier nicht verbindlich eingreifen. Im Rahmen der AareLandsGemeinden soll jedoch der Erfahrungsaustausch dazu zwischen den Gemeinden gefördert werden.

Abbildung 58: Einflussbereiche und Beiträge des Agglomerationsprogramms

	Quellgebiete (Alle Raumtypen, Schlüsselareale Wohnen)	Wege (Verlagerung MIV -> ÖV/FVV)	Zielgebiete (Zentren, Agglokernräume, Schlüsselareale Arbeiten, Naherholungsgebiete)
Öffentliches Parkieren	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Kein Fokusbereich</i> 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ausbau ÖV-Drehscheiben / komb. Mobilität ▪ Ausbau FVV-Netze ▪ Verkehrs- und Mobilitätsmanagement 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Teilregionale Abstimmung Anzahl PP und Tarifierungspolitik (Pilot GVK Aarau) ▪ Hotspots Naherholung
Privates Parkieren	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erfahrungsaustausch / AareLandsGemeinde: <ul style="list-style-type: none"> - Umsetzung kantonale Richtlinien Arbeitshilfen - Raumplanerische Regulierung (PP-Erstellungspflichten) - Autoarmes Wohnen - Auflagen ggü. Einkaufs- und Freizeitanlagen - etc. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Teilstrategie Siedlung / Nutzungsabstimmung zwischen Raumtypen (Generelle Förderung «Raumplanung der kurzen Wege»; ÖV-Erschliessung bei ESP)</i> 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mobilitätskonzepte bei Arealentwicklungen und VE fördern

Grafik INFRAS.

6.9. Verkehrssicherheit

Verkehrssicherheit ist ein Querschnittsthema und wird von verschiedenen Teilstrategien beeinflusst. Im Strassenverkehr liegt die Federführung bei den Infrastrukturbetreibern (Bund, Kantone, Gemeinden), im öffentlichen Verkehr bei den Transportunternehmen. Auf Stufe Agglomeration sind die sicherheitsrelevanten Wirkungen in den einzelnen Handlungsfeldern zu berücksichtigen und Verkehrs- und Siedlungsprojekte entsprechend aufeinander abzustimmen. Ein agglomerationsweites eigenständiges Sicherheitsprogramm gibt es nicht. Vielmehr werden nachfolgend im Sinne einer «Teilstrategie Verkehrssicherheit» die wichtigsten Elemente zusammengefasst:

TVS1 «Unfallmanagement Kanton Aargau weiterentwickeln»

Die Sektion Verkehrssicherheit wendet auf der Grundlage der Schweizer Norm 641 724 zum Unfallschwerpunkt-Management das Black Spot Management (BSM) an. Als Grundlage dienen die Unfallschwerpunkte gemäss polizeilich erfassten Unfalldaten. Die Unfallschwerpunkte (USP) werden mittels der Methode BSM priorisiert. Insbesondere können sie mit den vorhandenen Strassenbauprojekten abgestimmt und mögliche Synergien genutzt werden. Die einzelnen USP werden mit einer detaillierten Analyse des Unfallgeschehens hinsichtlich sicherheitskritischer Umstände und der Analyse der Situation aufgearbeitet. Identifiziert werden diejenigen lokalen Sicherheitsdefizite, welche massgeblich zur Entstehung und / oder den Folgen der Unfälle beigetragen haben. Anschliessend werden geeignete Massnahmen zur Sanierung abgeleitet, projektiert und schliesslich auch umgesetzt. Der Kanton Aargau hat sich zum Ziel gesetzt, pro Jahr mindestens vier Unfallschwerpunkte zu sanieren. Die Wirksamkeit der Massnahme wird überprüft und gewährleistet eine nachhaltige Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Als Folgeprojekt der Gesamtverkehrsstrategie mobilitätAARGAU wird in den nächsten Jahren ein Umsetzungskonzept Verkehrssicherheit erarbeitet, welches das aktuell gültige Konzept ablösen wird. In der Gesamtverkehrsstrategie mobilitätAARGAU (Stand Januar 2016) werden folgende Strategien betreffend Verkehrssicherheit definiert:

- Verkehrssicherheit durch bauliche Massnahmen verbessern (Strategie II c 1). Dazu gehören die Strassenraumgestaltung, die nach dem Prinzip der Koexistenz die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden sowie des Strassenumfelds einbezieht. Durch eine selbsterklärende und fehlerverzeihende Strasseninfrastruktur passen die Verkehrsteilnehmenden ihr Verhalten den Gegebenheiten besser an.
- Verkehrssicherheit durch betriebliche und kommunikative Massnahmen verbessern (Strategie II c 2). Die Gemeinden werden dabei in der Umsetzung von verkehrstechnischen Massnahmen innerorts durch den Kanton unterstützt. Er kann diese im Rahmen von

Sicherheitsüberlegungen innerhalb der gesetzlichen Vorgaben auf dem Kantonsstrassennetz anordnen. Des Weiteren soll die objektive Sicherheit durch Nutzung neuer Technologien gefördert werden. Der Kanton berät Verkehrsteilnehmende, relevante Akteure und Gemeinden zum Thema Verkehrssicherheit und Neuerungen in diesem Bereich.

TVS2 «Sichere Verkehrsinfrastruktur planen und Verkehrssicherheit erhöhen»

Der Kanton Solothurn ermittelt über Kennwerte aus der Unfalldatenbank VUGIS (Bund / Kantone) periodisch nach Häufigkeit und Schwere der Unfallfolgen die Unfallschwerpunkte. So fliessen die gewonnenen Erkenntnisse direkt in die Entwicklung und Planung der Mehrjahresprogramme ein. Zur Bestimmung der geeigneten Massnahmen werden in der eigentlichen Planungsphase die Unfallbilder und Ursachen analysiert und Lösungsansätze entwickelt. Diese werden mit der Verkehrskommission und der Polizei stufengerecht abgestimmt.

Die Planungsarbeiten zur Identifikation und Sanierung von Gefahrenstellen werden nach den Prinzipien des Black Spot Management (BSM) angegangen. In der heute üblichen Planungspraxis werden die ISSI-Instrumente angewendet (Road Impact Assessment, Road Safety Audit, Road Safety Inspection, Network Safety Management). Die Instrumente wie auch die dazu erforderlichen Prozesse werden geschult und durch die Anwendungen werden zunehmende Erfahrungen gewonnen.

TVS3 «Verkehrssicherheit erhöhen und Unfallschwerpunkte sanieren»

Der Kanton Luzern wendet die Infrastruktur-Sicherheitsinstrumente des Bundes (ISSI) umfassend an. Unter Federführung des Verkehrssicherheitsbeauftragten der Dienststelle vif wird ein jährliches Monitoring über das gesamte Kantonsstrassennetz durchgeführt. Dabei wird das Unfallgeschehen über das ganze Netz auf einer globalen Ebene analysiert. Zudem werden im Bericht jährlich die Unfallschwerpunkte gemäss Methodik der SN-Norm 641 724 «Strassenverkehrssicherheit, Black Spot Management BSM» erhoben. Für die identifizierten Schwerpunkte werden die Ursachen vertieft analysiert und konkrete Massnahmenvorschläge für die Unfallstellen entwickelt.

Bei kleineren Erhaltungs- oder Umbauprojekten auf Kantonsstrassen (z.B. Belagsersatz, Anpassung Bushaltestelle, usw.) erfolgt die Qualitätssicherung innerhalb der Dienststelle vif nach dem 4-Augen-Prinzip, wobei mehrere Projektleitende als RSA-Auditoren zertifiziert sind. Bei grösseren Projekten werden Road Safety Audits (RSA) durch externe Büros durchgeführt, bei besonders komplexen Projekten bereits auf Stufe Vorprojekt. Zudem werden im Kanton Luzern jährlich 5 bis 10 Road Safety Inspections (RSI) auf Abschnitten mit erhöhtem Unfallgeschehen durchgeführt, um Mängel an der Infrastruktur frühzeitig zu erkennen.

TVS4 «Sicherheitsrelevante Elemente des Agglomerationsprogramms AareLand»

Wie einleitend erwähnt kennt die Agglomeration kein eigenständiges Unfallmanagement. Die meisten Teilstrategien und Massnahmen haben jedoch eine hohe Bedeutung hinsichtlich Verbesserung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit. Die folgende Tabelle fasst die wichtigsten sicherheitsrelevanten Elemente aus den verschiedenen Teilstrategien zusammen:

Tabelle 25: Sicherheitsrelevante Elemente des Agglomerationsprogramms AareLand

Teilstrategie	Bezug zur Verkehrssicherheit	Federführung	Massnahmenbezug
Siedlung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Möglichst gute ÖV- und FVV-Erschliessung bei Schlüsselarealen und ESPs ▪ Verkehrsberuhigung in Zentrumsgebieten, Quartieren und Ortsdurchfahrten ▪ Attraktive Freiraumgestaltung in Siedlungsgebieten und Durchlässigkeit für Fuss- und Veloverkehr 	Gemeinden	S501 – S505
Landschaft	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbesserte Zugänglichkeit des Fuss- und Veloverkehrs zu Flussräumen und weiteren Naherholungsgebieten 	Gemeinden	L501 – L502
Öffentlicher und kombinierter Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Generelle Ausbauten des Bahn- und Busangebots (deutlich tiefere Unfallraten des ÖV ggü. MIV) ▪ Umgestaltung von Verkehrsdrehscheiben (Bahnhofsplätze, Busvorhöfe und Angebote des kombinierten Verkehrs) 	Bund / Kanton / Gemeinden	ÖV501 – ÖV506
Strassennetz, Verkehrsmanagement und Parkierung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sanierung von Unfallschwerpunkten (Black Spot Management) ▪ Betriebs- und Gestaltungskonzepte mit Ziel der Verkehrsberuhigung, ÖV-Priorisierung und Aufwertung für Fuss- und Veloverkehr ▪ Verkehrsmanagementmassnahmen mit Ziel der Verkehrsberuhigung und Lenkung auf übergeordnete Strassennetze (Entlastung siedlungsorientierte Strassen) ▪ Parkplatzbewirtschaftung mit Ziel eines erhöhten Modal Split bei verkehrintensiven Einrichtungen sowie Arbeitsgebieten. 	Kanton und Gemeinden	Str501 – Str509
Fuss- und Veloverkehr	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ausbau verkehrsberuhigter Zonen (bfu-Modell mit Tempo-30 und Begegnungszonen) ▪ Qualitätsverbesserungen und Sanierung von Unfallschwerpunkten im kantonalen und kommunalen Radroutennetz und den Freizeitrouten ▪ Umsetzung von Velovorzugsrouten mit hohem Sicherheitsstandard (möglichst Separierung und breite Anlagen) 	Gemeinden und Kanton	FVV501 – FVV508

Mobilitätsmanagement und Parkierung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Alle Aktivitäten mit dem Ziel der Verlagerung vom MIV auf ÖV, Fuss- und Veloverkehr (mit tieferen Unfallraten oder Unfallschwere) ▪ Spezifische Aktivitäten zur Sensibilisierung von besonders gefährdeten Verkehrsteilnehmenden (Junge, E-Biker, Senioren) ▪ Spezifische Aktivitäten für sichere Schulwege 	Kanton und Gemeinden	S507
Güterverkehr und Logistik	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Logistikstandorte direkt an Autobahnanschlüssen 	Gemeinden und Kanton	S507

6.10. Güterverkehr und Logistik

Bedingt durch die zentrale Lage in der Schweiz sowie den Verkehrsknotenpunkten im Autobahnnetz ist das AareLand ein äusserst bedeutsamer Logistikstandort. Eine Potenzialstudie der BPUK (EBP 2018) bestätigt die hohe Bedeutung des AareLand im gesamtschweizerischen Vergleich²³. Damit sind verschiedene Chancen, aber auch bedeutende Risiken verbunden. Chancen liegen in der wirtschaftlichen Entwicklung und Vernetzung mit verschiedenen auch regionalen Lieferanten sowie einer guten Versorgung. Logistikstandorte sind in der Regel flächen- und güterverkehrs-, aber wenig arbeitsplatzintensiv. Das Güterverkehrsaufkommen kann Siedlungsgebiete stark belasten und muss möglichst siedlungsverträglich gelenkt werden. Das Thema ist äusserst vielschichtig und die Handlungskompetenzen auf Stufe Agglomeration sind begrenzt. Behördenverbindlicher sind die kantonalen Richtpläne mit ihren Festsetzungen. Ein wichtiges Thema ist deshalb die Abstimmung dieser Festsetzungen mit den Zielen und Strategien des Agglomerationsprogramms. Die Kantone setzen die planerischen Rahmenbedingungen über die Richtpläne fest. Die Prozesse auf Stufe Agglomeration sollen jedoch vermehrt dazu genutzt werden, eine optimierte Abstimmung von Siedlung und Verkehrsentwicklung im Kontext Logistik zu fördern. Darüber hinaus sollen auf Stufe Agglomeration auch neuartige Logistiksysteme gefördert werden. Folgende **übergeordneten Grundsätze** sind für die Teilstrategie Güterverkehr und Logistik im AareLand massgebend:

- Die Agglomeration AareLand anerkennt die grosse wirtschaftliche Bedeutung der Güterverkehrs- und Logistikwirtschaft infolge der Standortgunst im Verkehrskreuz der Schweiz und damit verbundener Bedeutung hinsichtlich Versorgung der Schweiz.
- Die für Produktion, Ver-/Entsorgung, Lagerung oder Umschlagsvorgänge notwendigen Flächen werden an den dafür geeigneten Standorten bereitgestellt bzw. gesichert.
- Umgekehrt erwartet die Agglomeration AareLand, dass zur Reduzierung der mit dem erhöhten Güterverkehrsaufkommen verbundenen Belastungen alle Akteure, insbesondere auch der Bund, ihren Beitrag leisten.
- Die Entwicklungsschwerpunkte (ESP) werden nach klaren Nutzungsschwerpunkten mit unterschiedlichen Güterverkehrsintensitäten differenziert und die Standortwahl und deren Verkehrserschliessung auf diese Nutzungen abgestimmt.
- Die Nutzungskonzepte sind auf möglichst hohe Flächeneffizienz und reduzierte Verkehr hin zu gestalten (Stichworte: Smart-Logistik, Vertikalisierung, Automatisierung, u.a.).

²³ In dieser Studie werden vor allem die Standorte im Gäu / SO sowie Reiden – Dagmersellen / LU von überkantonaler Bedeutung hervorgehoben.

- Der kombinierte Güterverkehr wird gefördert und die dazu notwendigen Umschlagsplattformen gesichert. Dabei sind die zukünftigen technologischen Entwicklungen möglichst effizient zu nutzen.
- Die Agglomeration unterstützt die Bestrebungen der Logistikbranche für eine effiziente und umweltverträgliche Abwicklung des Güterverkehrs. Dazu sind der Dialog und die Zusammenarbeit zwischen öffentlichen und privaten Akteursgruppen zu verstärken.

Die Teilstrategie Güterverkehr und Logistik verfolgt drei strategische Stossrichtungen, welche nachfolgend erläutert werden.

- TGV1 «Logistikstandorte kantonsübergreifend abstimmen»
- TGV2 «Logistik-Hubs und kombinierten Güterverkehr fördern»
- TGV3 «Siedlungsverträgliche Abstimmung des Güterverkehrs»

TGV1 «Logistikstandorte kantonsübergreifend abstimmen»

Die Bedeutung der Logistikbranche nimmt weiterhin zu; darauf weisen nicht zuletzt auch die steigenden Zahlen im Onlinehandel hin. Gleichzeitig sind die für Logistik-Nutzungen geeigneten Flächen im Schweizer Mittelland knapp. Es besteht die Gefahr, dass auf raumplanerisch unerwünschte Standorte ausgewichen wird. Ein optimaler Standort zeichnet sich dadurch aus, dass er im urbanen oder agglomerationsgeprägten Raum liegt und möglichst direkt – ohne Ortsdurchfahren oder Wohngebiete zu belasten – an die Autobahn und möglichst mit Industriegleisen an einem Betriebspunkt im Bahnnetz angeschlossen ist. Für eine langfristige raumplanerische Sicherung von Flächen für Logistikknutzung eignet sich das Instrument des kantonalen Richtplans. Es ist wichtig, die Entwicklung der Logistikstandorte nicht einfach dem Zufall zu überlassen, sondern in Zusammenarbeit zwischen den Kantonen und mit den Standortgemeinden auf eine Entwicklung an dafür optimal gelegenen Standorten hinzuwirken. Wegweisend hierfür ist die Studie der BPUK zu den Logistikstandorten von überkantonaler Bedeutung. Die gesamtverkehrliche Erschliessung wird im Rahmen von Mobilitätskonzepten optimiert. Zwei Siedlungstypen in der Teilstrategie Siedlung (Kapitel 6.2) sind mit mehr oder weniger Güterverkehrsaufkommen verbunden, die «Wirtschaftlichen Schwerpunktgebiete» und die «Schlüsselareale Arbeitsgebiete». In beiden Typen kann die Logistik i.e.S. aber unterschiedlich relevant sein. Hohe Anteile sind in den Industrie-, Gewerbe- und speziell dafür gekennzeichneten Logistik-orientierten ESP zu erwarten, deutlich kleinere Anteile in den Arbeitsplatz-/Personen-intensiven ESP. Auch in den Regionalen Arbeitszonen (RAZ) oder Strategischen Arbeitsgebieten (SAG) werden wertschöpfungsintensive und damit i.d.R. güterverkehrsärmere Nutzungen angestrebt. In der Teilstrategiekarte Logistik sind die aus Sicht Agglomeration für Logistikknutzungen besonders geeignete ESP hervorgehoben (siehe Abbildung weiter unten).

Strategische Grundsätze TGV1

- Die güterverkehrsintensiven ESP gemäss kantonalen Richtplänen entsprechen dem Zukunftsbild und der Teilstrategie Siedlung des Agglomerationsprogramms AareLand.
- Wichtige Standortkriterien für güterverkehrsintensive ESP sind:
 - Direkte Anbindung ans übergeordnete Strassennetz
 - Fahrten durch siedlungsorientierte Abschnitte vermeiden.
 - Anschlussgleise und direkte Anbindung ans Schienennetz
 - Genügend Kapazitäten der Verkehrsinfrastrukturen
 - Nähe zu KV-Terminals
 - Möglichst geringe Betroffenheit für Lärm- und andere Emissionen
- In den produktionsorientierten ESP mit Schwerpunkt Industrie/Gewerbe sind möglichst güterverkehrsarme Nutzungen anzustreben. Hier ist die weitere Entwicklung bzw. Ansiedlung neuer Logistik-Firmen besonders gut zu beobachten (z.B. Niederamt).
- In den arbeitsplatzintensiven ESP sind güterverkehrsfreie und möglichst verkehrsarme Nutzungen anzustreben. Sie befinden sich möglichst nahe an ÖV-Drehscheiben.

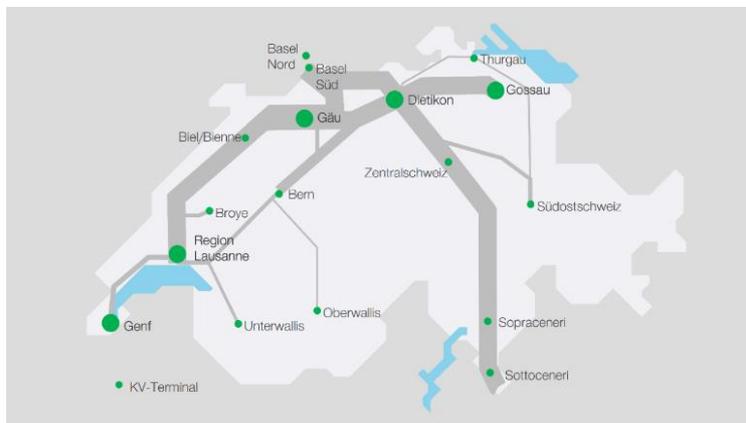
TGV2 «Logistik-Hubs und kombinierten Güterverkehr unterstützen»

Bestehende Logistik-Hubs

Zurzeit werden im Agglomerationsperimeter drei grössere intermodale KV-Terminals betrieben: Oensingen, Rothrist und Aarau. Ein deutlicher Ausbau von KV-Terminals ist längerfristig in der vom Bundesrat erarbeiteten Strategie «Perspektive BAHN 2050»²⁴ vorgesehen. Erste konkrete Pläne im Perimeter AareLand sind seitens SBB bekannt, ein neuer Gross-Hub wird beim Bahntechnikcenter Hägendorf realisiert:

²⁴ «Perspektive BAHN 2050 - Hintergrundbericht Vision, Ziele und Stossrichtung», Bundesamt für Verkehr, Okt. 2022.

Abbildung 59: KV-Terminal Strategie der SBB



Quelle: SBB ([Wie wird «Suisse Cargo Logistics» umgesetzt? | SBB](#))

Neben den grösseren KV-Terminals betreiben die SBB Cargo im AareLand-Perimeter noch diverse kleinere Schienengüterverkehrsanlagen, sogenannte «Annahmehöfe» und «Formationsbahnhöfe». Diese dienen aber vor allem den schienenseitigen Logistikabläufen. Auf der «Nationalbahnlinie» der SBB zwischen Zofingen und Lenzburg ist mit STEP AS 2035 eine Leistungssteigerung im Güterverkehr geplant (2 Trassen pro Stunde und Richtung). Damit wird die Kapazität im Bahngüterverkehr im AareLand-Perimeter erhöht. Auch auf der Jurasüdfusslinie zwischen Olten und Oensingen sollen neben einer Verdichtung des Personenverkehrs mehr GV-Trassen zur Verfügung gestellt werden. Inwieweit damit neue Güter-Anschlussgleise ermöglicht bzw. von der SBB akzeptiert werden ist aber unklar. Zurzeit besteht eher das Risiko, dass SBB bestehende Anschlussgleise aufgibt (z.B. in Wangen b.O.). Diesem Trend möchte die Agglomeration entgegenwirken.

Neue Logistik-Hubs – Cargo-Sous-Terrain

Seit einiger Zeit wird durch eine private Gesellschaft das Projekt «Cargo sous terrain» CST vorangetrieben²⁵. CST ist ein Gesamtlogistiksystem für den flexiblen Transport kleinteiliger Güter. CST eignet sich sowohl für die Versorgung wie auch für die Entsorgung (Abfall, Recycling). Tunnels verbinden Produktions- und Logistikstandorte mit städtischen Zentren. Oberirdisch verteilt CST die transportierten Güter in möglichst umweltschonenden Fahrzeugen. Die Belieferung von Verkaufsstellen und Endabnehmern ab dem Hub soll möglichst koordiniert stattfinden. Die erste Teilstrecke soll ab 2031 den Raum Härkingen-Niederbipp mit Zürich verbinden, ein

²⁵ Die CST AG ist im Jahr 2017 aus dem seit 2013 bestehenden Förderverein hervorgegangen. Zahlreiche Schweizer Firmen aus Industrie, Transport-, Logistik-, Detailhandels-, Telekom-, Finanz- und Energiebranche sind als Investoren, Aktionäre und Projektpartner an der Umsetzung von Cargo-sous-terrain beteiligt. Die CST AG mit Sitz in Basel und dem operativen Büro in Olten beschäftigt zurzeit 21 Mitarbeitende (www.cst.ch).

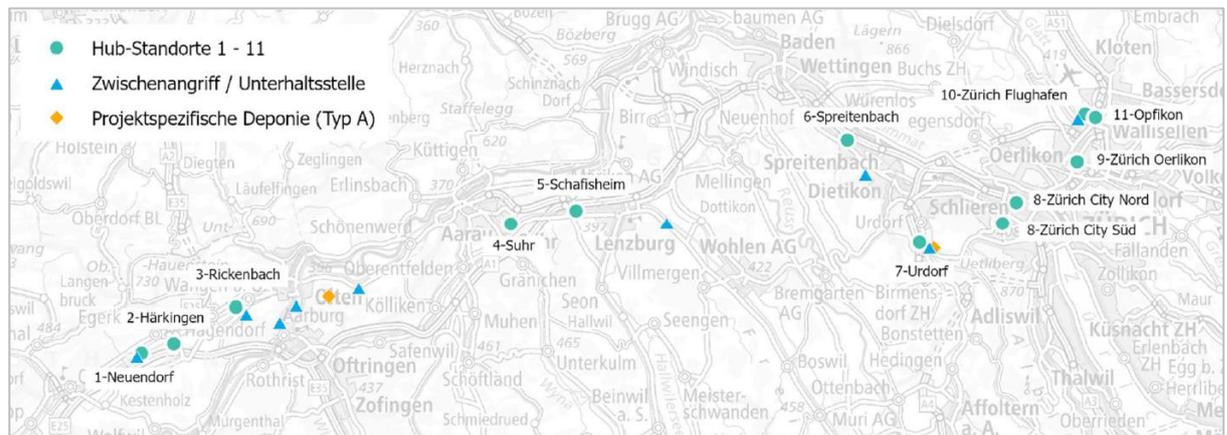
weiterer Hub im Agglomerationsperimeter ist in Suhr geplant (Abbildung 60 und Abbildung 61). Diese Pilotstrecke durchquert somit das AareLand. Bis 2045 ist der Bau der weiteren schweizerischen Abschnitte geplant. Dazu gehört auch ein Teilabschnitt nach Luzern (via Hub-Standort Dagmarsellen).

Abbildung 60: Liniennetz und Hubstrategie Cargo sous terrain CST



Quelle: www.cst.ch

Abbildung 61: CST-Hub-Standorte für erste Etappe bis 2031



Quelle: Anpassung kant. Richtplan Solothurn - Planungsbericht nach Art. 47 RPVCST, Entwurf 13. Oktober 2023

Der Bundesrat hat am 28. Oktober 2020 die Botschaft zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport (UGÜTG) zuhanden der eidgenössischen Räte verabschiedet. Damit ist die gesetzliche Grundlage geschaffen. Finanzierung und Betrieb soll aber vollständig privat erfolgen. Gemäss UGÜTG sichert der Bund die Planungskorridore für den unterirdischen Tunnel und die Planungsperimeter für die Hubs im Sachplan. Die Kantone legen die Linienführung des Tunnels und die Hubstandorte in den kantonalen Richtplänen fest. Diese Verfahren laufen zurzeit, richtplanerische Festsetzungen in den Kantonen des AareLands (SO, AG, LU) stehen aber noch

aus. Generell ist zurzeit offen, ob und in welchem Zeithorizont das Projekt realisiert wird. Der Informationsaustausch mit den Standortkantonen und -gemeinden läuft (nach Vernehmlassung auf aktuellen Stand aufdatieren). Eine wesentliche Voraussetzung sind nachhaltige Hub-Logistik-Systeme zur An- und Auslieferung an den CST-Knotenpunkten bzw. die Feinverteilung ins Umland. D.h. verbesserte Bündelung von Gütertransporten durch das neue Tunnelsystem soll nicht zu relevantem Mehrverkehr im Umfeld der Hub-Standortgemeinden führen.

City-Logistik Systeme

Das Ziel von City-Logistik Systemen ist eine Bündelung der Feinverteilung im städtischen Güterverkehr. City-Logistik Konzepte gibt es seit längerem, den richtigen Durchbruch haben diese in der Schweiz aber bisher nicht erzielen können. Das Hauptproblem liegt in der heterogenen Akteurlandschaft (verlandende Wirtschaft, Transporteure, Intermediäre, u.a.m.). Die öffentliche Hand kann zwar Standorte sichern und Initiativen beratend oder anderweitig unterstützen, der Betrieb muss aber privatwirtschaftlich erfolgen. Entsprechende Initiativen laufen seitens des VAP (Verband der verlandenden Wirtschaft). Die Vorteile von City-Logistik Systeme liegen jedoch auf der Hand: weniger Fahrten auf der 'letzten Meile' und damit verbunden geringe Luft-/Lärmemissionen sowie verbesserte Effizienz in der gesamten Logistikkette (Fahrzeuge für die grossen Streckenabschnitte verlieren keine Zeit auf der letzten Meile und die Fahrzeugauslastung kann erhöht werden). Die Agglomeration AareLand unterstützt entsprechende Initiativen und begleitet die Prozesse. Kantone und Gemeinden setzen sich für gute raumplanerische Rahmenbedingungen ein. Die Flächensicherung von Hub-Standorten ist dabei zentral.

Exkurs: MONAMO-Pilotprojekte Stadt Aarau mit City Logistik-Bezug

a) Projekt «Quartierstationen»

Die Quartierstationen stellen einen sogenannten Micro-Hub dar, also einen Sammelpunkt für Pakete und andere Waren innerhalb eines Quartiers. Entsprechend übernehmen die Quartierstationen eine wichtige Funktion bei der letzten Meile einer Transportkette und ermöglichen es, Waren jeglicher Art aufzugeben, zu hinterlegen, abzuholen oder zu tauschen. Die Aarauer Quartierstationen sollen mehr sein als übliche Paketabholstationen, es wird deshalb getestet, welche Dienstleistungen sonst noch über Quartierstationen abgewickelt werden können und wie diese nachgefragt werden. Entsprechend gross ist der Kreis der ins Projekt involvierten Akteure, so sind nebst der öffentlichen Hand und Logistikern / Paketzustellern auch die Altstadtgeschäfte und die Bevölkerung involviert. Der Lead für die Umsetzung liegt bei einem externen Partner. Aktuell läuft die Aufbauphase, geplant ist, 2025 erste Pilotstandorte in Betrieb nehmen zu können.

b) Projekt «Erweiterung Hauslieferdienst»

Das bestehende Angebot des Velo-Hauslieferdienstes «Voilà» wird spezifisch beworben, und bestehende Dienstleistungen werden durch neue Serviceleistungen ergänzt. Nebst der Ausweitung teilnehmender Detailhandelsgeschäfte ist insbesondere vorgesehen, dass nicht nur Liefer- sondern auch Abholdienste und Kurierfahrten angeboten werden. Zum Beispiel sollen Kundinnen und Kunden nach erfolgter Lieferung gleich eine Entsorgungstour buchen können, um vorhandenes Recyclingmaterial im Werkhof entsorgen zu lassen. So soll zielgruppenspezifisch die Nachfrage erweitert werden, gleichzeitig sollen Leerfahrten eingespart werden. Als Akteure ins Projekt involviert sind nebst dem Velolieferdienst "Voilà" (Tri-namo AG) insbesondere die Aarauer Detailhandelsgeschäfte sowie der Werkhof. Das Projekt ist aktuell im Aufbau, das Ziel ist es, die neuen Dienstleistungen im Verlaufe des Jahres 2024 anbieten zu können.

Strategische Grundsätze TGV2

- Der Kombinierte Güterverkehr und eine stärkere Bündelung innerhalb des monomodalen Güterverkehrs sind über geeignete Umschlagsplattformen und Transportformen zu fördern.
- Die bestehenden bimodalen KV-Terminals (Strasse – Schiene) sind möglichst gut auszulasten und einem Rückbau der Infrastrukturen durch die SBB ist entgegenzuwirken.
- Die Anschlussgleise für den Bahngüterverkehr an bedeutende Verloader sind zu sichern bzw. der Tendenz zum Abbau derselben entgegenzuwirken.
- Ein adäquates Freiverladenetz ergänzt den freien Zugang zum Bahnnetz für die Wirtschaftsbetriebe, die kein eigenes Anschlussgleis verfügen.
- Formen der City-Logistik in den Agglomerationszentren sind zu fördern und geeignete Flächen freizuhalten. Die Initiierung und Umsetzung erfolgen durch eine verstärkte Zusammenarbeit der öffentlichen Hand mit der Logistik-Branche und der verladenden Wirtschaft.
- Die Entwicklung neuer Transportsysteme für den Güterverkehr – insbesondere Cargo-Sous-Terrain – haben aus Sicht Agglomeration grundsätzlich Chancen und die Entwicklungen werden aktiv beobachtet. Für CST wären Hubs im Niederamt nicht geeignet, infolge zu weit entfernter Anbindung ans Autobahnnetz.
- Die Auswirkungen auf die lokale Verkehrsbelastung eines CST-Hubs sind frühzeitig zu untersuchen und die Betreiber sind zu einer effizienten Feinerschliessung hin zu verpflichten.
- Um die Hub-Standorte können sich neue wirtschaftliche Aktivitäten entwickeln (Ergänzungsdienstleistungen). Hierzu sollen innovative Konzepte durch die AareLand-Gemeinden unterstützt oder initiiert werden.

TGV3 «Siedlungsverträgliche Abstimmung des Güterverkehrs»

Die Entwicklungsgebiete im AareLand mit (mehr oder weniger) Güterverkehr haben unterschiedliche Siedlungsorientierungen. Je direkter die Areale sich zu Autobahnanschlüssen befinden, desto geringer ist die Betroffenheit. Typisches Beispiel sind die südöstlichen Areale beim Anschluss Egerkingen oder westlich des AB-Anschlusses Oensingen. Zahlreiche weitere Logistikkareale haben jedoch Zugangsstrecken durch Siedlungsgebiete (z.B. Härkingen, Neuendorf, Reiden, Entfelden oder auch Roggwil BE mit Auswirkungen auf das AareLand).

Strategische Grundsätze TGV3

- Die güterverkehrsintensiven Standorte sind grundsätzlich so zu wählen, dass die Erschliessung entlang von siedlungsorientierten Strassenabschnitten möglichst vermieden wird (siehe TGV1).
- Wo dies nicht möglich ist, sind gestalterische oder steuernde Massnahmen zu prüfen, um die negativen Auswirkungen auf die ansässige Bevölkerung zu minimieren. Dies betrifft sowohl bestehende ESP als auch bei Ausbauplänen.
- Die entsprechenden Massnahmen sind mit den Teilstrategien Siedlung und Strasse abzustimmen.

Die Stossrichtung TGV3 kann primär über Agglo-Massnahmen im Bereich Strasse angegangen werden. Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die Massnahmen im AP (und vergangener Generationen mit Bezug zu güterverkehrsintensiven Strassenabschnitten zu entsprechenden ESP/Arealen:

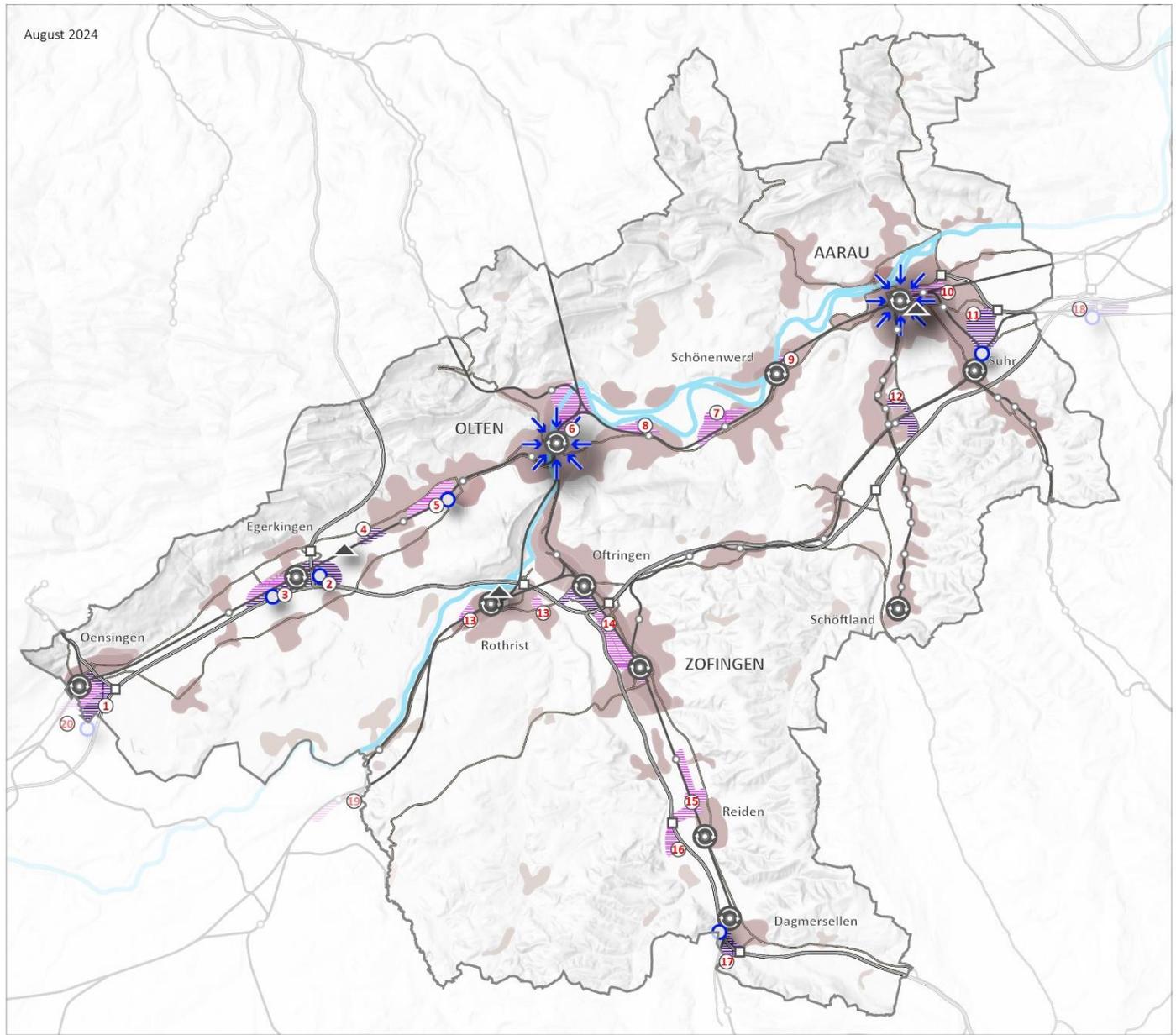
Tabelle 26: Überblick Agglo-Massnahmen mit Schnittstellen zur Erschliessung güterintensiver Standorte

Massnahme	Art / Wirkung	Planungsstand	ESP / Areale
Umfahrungsprojekte			
Suhr VERAS (Str401)	Umfahrung (mit Ost- und Süd-Teil) und flank. Massnahmen in Suhr/Gränichen/Oberentfelden	Vorprojekte vorliegend - Teil Ost: AP4 bewilligt - Teil Süd: AP5 Neueingabe	Suhr (südl. Bahnhof) Buchs / AG Oberentfelden
Umfahrung Hägendorf (ERO+)	Umfahrung und flank. Gestaltung Ortsdurchfahrten Hägendorf/Rickenbach	Vorprojekt vorliegend (AP3) Vertiefte Untersuchung inkl. neuer Varianten im Rahmen des Gesamtverkehrskonzepts	Hägendorf, Rickenbach, (Wangen b.O.)
Umfahrung Oensingen (Str405)	Südliche Umfahrung zum AB-Anschluss sowie flank. Massnahmen Ortsdurchfahrt Oensingen	Vorprojekt vorliegend (AP4-B-Massnahme -> neues Gesamtverkehrsprojekt Oensingen (AP 5)	Oensingen/Niderbipp

Strassenraumgestaltung			
BGK Walterswil (Str404.5)	Betriebs- und Gestaltungs-konzept	AP4-Massnahme; Vorprojekt laufend	Areale im Niederamt
BGK Gretzenbach (Str404.2)	Betriebs- und Gestaltungs-konzept	AP4-Massnahme; Stand ??	Areale im Niederamt
Reiden, Knoten K46 (Str404.4)	Knotenertüchtigung	AP4-Massnahme; Bauprojekt laufend; Baubeginn 2025	Industriegebiete in Reiden
Zofingen, BGK Frikart-/Brittnauerstrasse (Str404.7)	Betriebs- und Gestaltungs-konzept	AP4-Massnahme; Stand ??	Gewerblich genutzte Areale in Zofingen
Verkehrsmanagement und weiteres			
VM Raum Olten	Strassensteuerung/-Lenkung	Laufende Anpassungen notwendig im Zuge von Umgestaltung Bhf-Platz, allfälliger ERO+ oder Zufahrten Niederamt (Korridorstudie)	Diverse
VM Wiggertal	Strassensteuerung/-Lenkung	Weitestgehend umgesetzt	Diverse
Reiden, Knotensteuerung AB-Anschluss	Umgestaltung Knoten Weihermatte, Anschluss West und Ost in LSA	Abstimmung mit ASTRA anstehend (ev. AP5 Massnahme)	Diverse, mit logistikaffinen (Teil)Arealen*

* 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.

Tabelle INFRAS.



Teilstrategie Logistik

Nutzungsseignungen wirtschaftlicher Schwerpunktgebiete

- Logistikaffine Standorte
- Arbeitsplatzintensive - und güterverkehrsarme produktionsorientierte Standorte

Nutzungsseignungen im KRIP

- | | |
|--|----------------|
| 1 ESP Oensingen | P/DL/LOG |
| 2 ESP Egerkingen/Härkingen | P/DL/LOG |
| 3 ESP Egerkingen/Neuendorf/Nieder-/Oberbuchsiten | P/DL/LOG |
| 4 ESP Hägendorf | P/DL/LOG |
| 5 ESP Hägendorf/Rickenbach/Wangen b. Olten | P/DL/LOG |
| 6 ESP Olten/Trimbach | P/DL |
| 7 ESP Däniken/Gretzenbach | P/DL |
| 8 ESP Dulliken | P/DL |
| 9 ESP Schönenwerd | P/DL |
| 10 ESP Aarau/Buchs | P/DL/LOG |
| 11 ESP Buchs/Suhr | P/LOG |
| 12 ESP Entfelden | P/(LOG) |
| 13 ESP Rothrist | P/DL |
| 14 ESP Zofingen/Oftringen/Aarburg/Stregelbach | P/DL |
| 15 ESP Reiden/Wikon* | P/LOG |
| 16 SAG Reiden* | in Überprüfung |
| 17 ESP Dagmersellen* | P/LOG |
| 18 ESP Schafisheim/Hünzenschwil (AG) | P/(DL)/LOG |
| 19 Roggwil (BE) | LOG |
| 20 Niederbipp (BE) | LOG |

* laufende KRIP-Revision

Logistik-Hubs

- KV-Terminal
- Potenzielle CST-Hubstandorte
- City-Logistik-Systeme fördern

Orientierend

- Agglomerationskernraum
- Agglomerationskorridore
- Ländlicher Agglomerationsraum
- Bahnlinie
- Verkehrsdrehscheibe
- Bahnhofstelle
- HLS und Anschluss

6.11. Fazit: Gesamtverkehrliche Zusammenhänge der Teilstrategien Verkehr

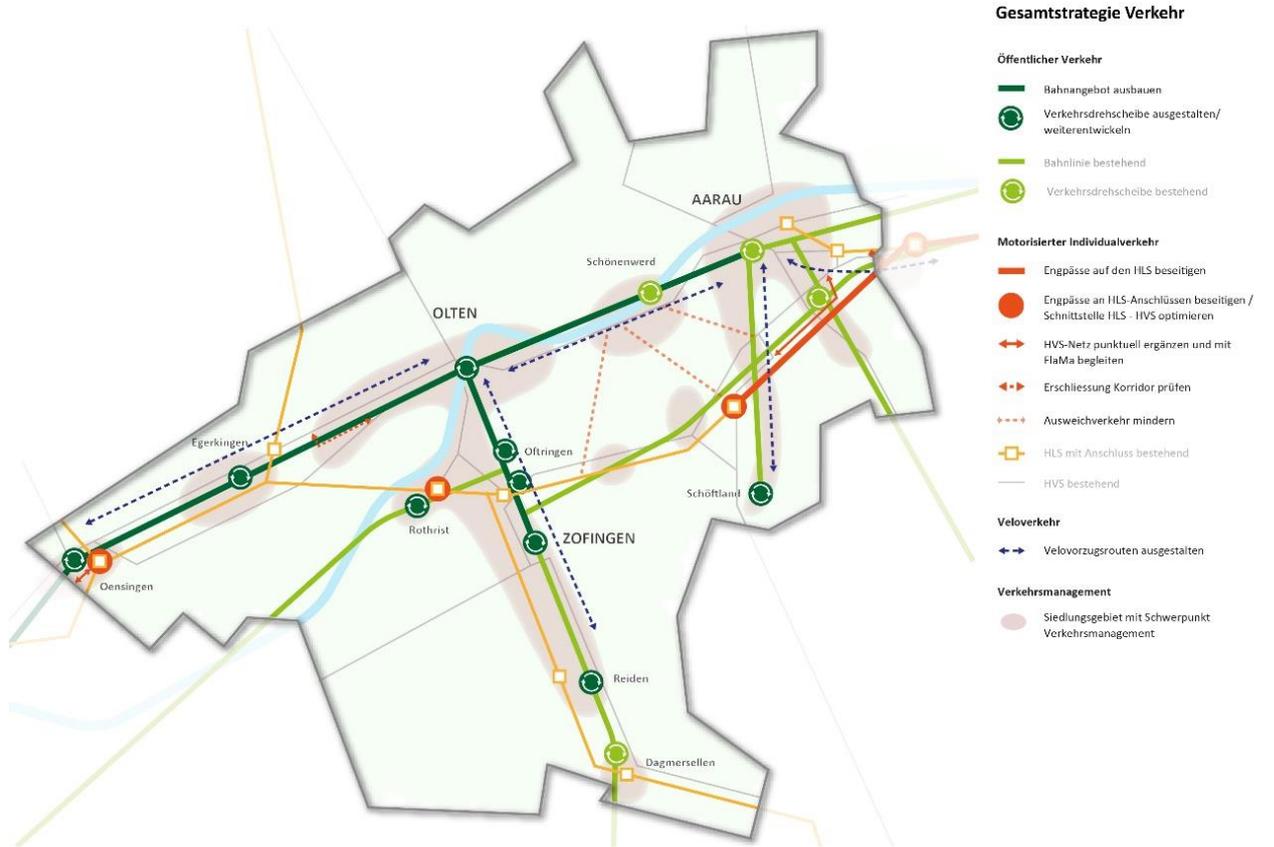
Nachfolgend werden die zentralen strategischen Elemente im Bereich Verkehr sowie ihr Zusammenspiel in Form eines Konzeptschemas zusammengefasst. Die wichtigsten gesamtverkehrlichen Stossrichtungen sind die folgenden:

- Ein zentrales Element für das AareLand als «Raum ohne Grenzen» ist die bessere Vernetzung. Diese wird im öffentlichen Verkehr einerseits durch Bahnangebotsausbauten zwischen den Zentren Aarau – Olten – Zofingen sowie zwischen Olten und Oensingen gefördert; andererseits durch die bessere Verknüpfung zwischen Bahn und Bus an Verkehrsdrehscheiben. Neben den in den letzten Jahren ausgebauten Drehscheiben in Aarau und Schönenwerd stehen Erweiterungen vor allem in Olten, Oensingen, Zofingen, Reiden und Egerkingen an. Längerfristig soll in Oftringen-Zentrum eine neue Drehscheibe entstehen. Verkehrsdrehscheiben verfügen auch über (je nach Standort) nachfragegerechte Park+Ride- sowie Bike+Ride-Angebote. Ein Ausbau des P+R-Angebotes ist infolge dichtem ÖV-Netz (Bahn + Bus) in der Agglomeration AareLand aber nur punktuell notwendig. An den Verkehrsdrehscheiben sind vermehrt auch Angebote einer collaborativen Mobilität freizuhalten (Verleihsysteme, Sharing, Pooling), welche längerfristig auch automatisiert sein können.
- In den Korridoren bestehen topografisch ideale Verhältnisse für den Veloverkehr. Im Wigertal (1. Umsetzungsetappe), Niederamt, Wynental, Gäu und zwischen Aarau und Lenzburg sollen Velovorzugs- bzw. Velovorrangrouten als wichtige Vernetzungselemente – überlagert zum kantonalen Radroutennetz und gut eingebunden in die Verkehrsdrehscheiben – realisiert werden. Die Velo-vorzugsrouten sind nicht nur in den Korridoren umzusetzen, sondern auch als verbindende Elemente durch die drei Zentren hindurch.
- Bezüglich Strassenverkehr und Schnittstellen HLS-HVS stehen im übergeordneten Autobahnnetz bedeutende Ausbauten und Knotenerneuerung an. In einer ersten Phase im Westen der Agglomeration (Härkingen bis Luterbach), in einer zweiten Phase im Osten (Aarau-West bis Birrfeld). Damit zusammenhängend bestehen grosse Chancen für verbesserte Schnittstellen zwischen HLS und HVS (v.a. in den Räumen Oensingen, Rothrist sowie zwischen Aarau-West und -Ost). Besondere Bedeutung erhält dabei die umfassende Verkehrsraumgestaltung im Raum Suhr (Projekt VERAS). Im Gäu (v.a. Korridor Oensingen – Egerkingen – Hägendorf – Wangen b. O.) wird die bessere Erschliessung mit dem MIV, abgestimmt auf die Siedlungsentwicklung im Rahmen einer neu lancierten Gesamtverkehrsstudie evaluiert.
- Bei den Kantons- und Gemeindestrassen liegt der Fokus im gesamten AareLand auf der verträglichen Ausgestaltung des Verkehrs im öffentlichen Strassenraum, insbesondere durch Betriebs- und Gestaltungskonzepte auf Ortsdurchfahrten. Davon kann insbesondere auch

der Fussgänger- und Veloverkehr profitieren, aber auch die Zuverlässigkeit des Strassen-ÖV zunehmen.

- Damit für den strassengebundenen ÖV sowie für den Veloverkehr im Agglomerationskernraum sowie in den Agglomerationskorridoren gute Rahmenbedingungen bestehen, werden Verkehrsmanagement-Massnahmen weiterentwickelt.
- Das AareLand ist ein bedeutender Logistikstandort. Mit der steigenden Nachfrage nach Logistikdienstleistungen nimmt der Abstimmungsbedarf weiter zu. Inwieweit neue Transportsysteme – namentlich Cargo-Sous-Terrain – Entlastung bringen, muss sich zuerst bewahrheiten. Die weiteren Entwicklungen sind aktiv zu beobachten und aus Sicht Agglomeration mitzugestalten. Mit der Teilstrategie Güterverkehr und Logistik wird diesem Thema im AP5 mehr Gewicht gegeben. Entscheidend sind die interkantonale Abstimmung auf Stufe kantonalen Richtplanung, eine nachhaltige Hub-Strategie sowie eine siedlungsverträgliche Abstimmung des Güterverkehrs.
- Nachfrageorientierte Aktivitäten des Mobilitätsmanagements komplettieren die gesamtverkehrliche Strategie. Das Agglomerationsprogramm stützt sich dabei vor allem auf die umfassenden kantonalen Mobilitätsmanagementprogramme der Kantone Aargau und Solothurn sowie ergänzende Aktivitäten einzelner Gemeinden.
- Die Gesamtheit der Teilstrategien Verkehr dient letztlich vor allem einer besseren Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr. Dabei geht es nicht nur um eine gute Erschliessung von Schlüsselarealen, Schwerpunktgebieten und bedeutenden Naherholungsräumen, sondern auch um eine nachhaltige und den jeweiligen Nutzungsbedürfnissen angepasste Erschliessung: Ein Schlüsselareal in Bahnhofsnähe hat andere Schwerpunkte als ein Logistikcluster in einer Korridorgemeinde. Das Zukunftsbild AareLand 2040 (Kapitel 4) ist für diese verbesserte Abstimmung wegweisend.

Abbildung 62: Gesamtstrategie Verkehr



Grafik INFRAS.

7. Massnahmen

7.1. Herleitung

Die Massnahmenherleitung und -priorisierung erfolgte in einem iterativen Prozess. Basis der Massnahmenliste bildeten einerseits die B-Massnahmen des AP AareLand der 4. Generation und A-Massnahmen, welche der Bund im entsprechenden Prüfprozess aufgrund des noch nicht optimalen Kosten-Nutzen-Verhältnisses oder der ungenügenden Bau- und Finanzreife zurückgestellt hatte. Diese Massnahmen wurden gestützt auf das Zukunftsbild 2040 und die Teilstrategien überprüft. Andererseits ergaben sich neue Massnahmen aus dem im Rahmen des AP AareLand der 5. Generation aufgezeigten Handlungsbedarf. Kantone und Gemeinden hatten im Rahmen von zwei Forumsveranstaltungen sowie in einer schriftlichen Umfrage die Möglichkeit, neue Massnahmen vorzuschlagen. Alle Massnahmen wurden auf deren Agglomerationsrelevanz sowie Kohärenz zum Zukunftsbild und den daraus abgeleiteten Teilstrategien geprüft. Besonders wichtige Beurteilungskriterien waren auch die Planungsreife und Finanzierbarkeit. In den nachfolgenden Unterkapiteln sind die Massnahmen in den Bereichen Siedlung, Landschaft, Verkehr und verstärkte Zusammenarbeit aufgeführt. Detaillierte Angaben dazu finden sich im separaten Dokument zu den Massnahmenblättern.

7.2. Siedlung

Zentrale Massnahme im Siedlungsbereich ist die Umsetzung von Schlüsselarealen. Die konkretisierten Schlüsselareale aus der 4. Generation wurden durch neue Schlüsselareale ergänzt. Die Teilstrategie Siedlung unterscheidet je nach Nutzung zwischen Schlüsselarealen «Wohnen/Mischnutzung» und «Wirtschaftlichen Schwerpunkten»:

- Schlüsselareale Wohnen/Mischnutzung werden in Schlüsselareale Wohnen (noch nicht vollständig überbaute Wohnzonen) und Schlüsselareale zur Umstrukturierung und Verdichtung in Richtung Mischnutzung unterteilt.
- Bei den wirtschaftlichen Schwerpunkten wird je nach Nutzungsschwerpunkt zwischen Schlüsselarealen Dienstleistungen/Gewerbe und Schlüsselarealen mit Schwerpunkt Logistik/Produktion unterschieden.

Die Schlüsselareale stellen insbesondere Chancen für den Agglomerationskernraum und für die Agglomerationskorridore dar. Im Agglomerationskernraum liegt der Fokus auf Schlüsselarealen, welche eine Umstrukturierung/Verdichtung in Richtung Mischnutzung vorsehen. In den Agglomerationskorridoren spielt daneben v.a. auch die Weiterentwicklung der wirtschaftlichen Schwerpunkte eine wichtige Rolle. Insgesamt sind die Schlüsselareale für die Siedlungsentwicklung im AareLand von grosser Bedeutung, da sich viele an sehr gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen befinden und damit einen wichtigen Beitrag zur Siedlungsentwicklung nach innen

leisten. Neben zusätzlichen EinwohnerInnen und Arbeitsplätzen kann damit in vielen Fällen auch eine Aufwertung des Freiraums erreicht werden.

Ein weiterer Schwerpunkt in der 5. Generation ist die Aufwertung von Zentrumsbereichen. Diese in Zusammenspiel mit der Siedlungsentwicklung nach innen wichtigen Massnahmen sind speziell in Oensingen ein Thema sowie in mehreren Korridor Gemeinden. Solche Aufwertungs-massnahmen haben vielfach einen Zusammenhang mit bereits realisierten oder geplanten Ver-kehrsmassnahmen (u.a. Oensingen, Oberentfelden, Gränichen, Suhr, Wangen b. O.).

In Zusammenhang mit der Umsetzung der verschiedenen Schlüsselareale ist im AP 5 wei-terhin eine Massnahme zur hitzeangepassten Siedlungsentwicklung (Daueraufgabe) Bestand-teilt. Im Rahmen dieser Massnahme werden durch die Kantone entsprechende Grundlagen und Hilfestellungen für die Gemeinden erarbeitet (Leitfaden, Klimaanalysekarten).

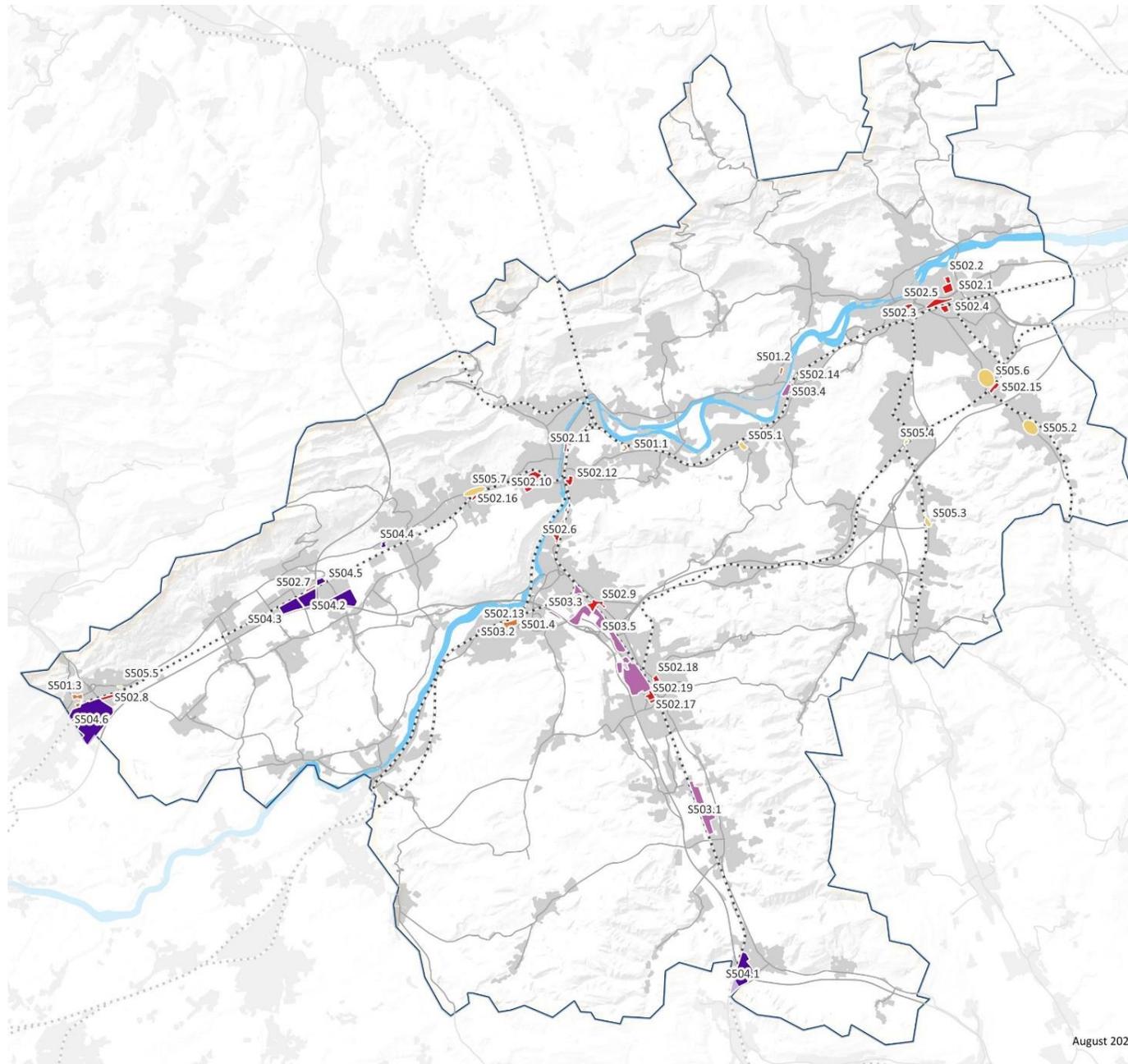
Tabelle 27: Massnahmen Siedlung

Nummer	Nummer	Massnahme
4G	5G	
S401	S501	Schlüsselareale Wohnen
S401.2	S501.1	▪ Dulliken, Schäfer-Langfeld
S401.3	S501.2	▪ Niedergösgen, Auenpark
S401.4	S501.3	▪ Oensingen, Oensingen-West
S401.6	S501.4	▪ Rothrist, Breiten
S402	S502	Schlüsselareale Umstrukturierung/Verdichtung Mischnutzung
S402.1	S502.1	▪ Aarau, Telli-Ost
S402.2	S502.2	▪ Aarau, Hangartner-Areal
S402.3	S502.3	▪ Aarau, Kasernenareal
S402.4	S502.4	▪ Aarau, Torfeld Süd
S402.5	S502.5	▪ Aarau, Torfeld Nord
S402.6	S502.6	▪ Aarburg, Aarburg Nord
S402.7	S502.7	▪ Egerkingen, Gäupark Süd (Hausimollstrasse)
-	S502.8	▪ Oensingen, Gärbimatt
S402.9	S502.9	▪ Oftringen, Zentrumsentwicklung
S402.10	S502.10	▪ Olten, Olten Südwest
S402.11	S502.11	▪ Olten, Bahnhof Nord
S402.12	S502.12	▪ Olten, Giroud Olma-Areal
S402.13	S502.13	▪ Rothrist, Bahnhofgebiet
S402.14	S502.14	▪ Schönenwerd, Wohnen an der Aare
S402.17	S502.15	▪ Suhr, Bahnhof Süd
S402.18	S502.16	▪ Wangen b. O., Schlüsselprojekt Danzmatt / Erweitertes Dorfzentrum
S402.19	S502.17	▪ Zofingen, Areal Cartub, Obere Brühlstrasse
S402.20	S502.18	▪ Zofingen, Untere Vorstadt + Untere Vorstadt Nordwest
S402.21	S502.19	▪ Zofingen, Bahnhof - Swissprinters
S403	S503	Aufwertung/Weiterentwicklung Schlüsselareale DL/Gewerbe
-	S503.1	▪ Reiden/Wikon, Entwicklungsschwerpunkt *
S403.3	S503.2	▪ Rothrist, Bahnhof Nord
S403.4	S503.3	▪ Rothrist, Bifang

S403.5	S503.4	▪ Schönenwerd, Bally-Areal
S403.2	S503.5	▪ Zofingen/Oftringen/Aarburg/Stregelbach, Regionale Arbeitszonen
-	S504	Aufwertung/Weiterentwicklung Schlüsselareale Logistik/Produktion
-	S504.1	▪ Dagmersellen, Entwicklungsschwerpunkt *
S403.1	S504.2	▪ Egerkingen/Härkingen/Neuendorf, RAZ
S403.1	S504.3	▪ Egerkingen/Neuendorf, Erweiterung Migros Verteilbetrieb
-	S504.4	▪ Hägendorf, Standortkonzentration Murpf
-	S504.5	▪ Härkingen, Regionales Paketzentrum Post
S403.6	S504.6	▪ Oensingen, ESP Oensingen/Niederbipp (Ob der Gass/Moos/Tschäppelisacker)
-	S504.7	▪ Wangen, Erweiterung Coop Verteilzentrum
S404	S505	Zentrumsentwicklungen
S404.1	S505.1	▪ Däniken, Zentrumsentwicklung
S404.2	S505.2	▪ Gränichen, Zentrumsentwicklung
S404.3	S505.3	▪ Muhen, Zentrumsentwicklung
S404.4	S505.4	▪ Oberentfelden, Zentrumsentwicklung
S404.5	S505.5	▪ Oensingen, Zentrumsentwicklung
S404.6	S505.6	▪ Suhr, Zentrumsentwicklung
S404.7	S505.7	▪ Wangen b. O., Zentrumsentwicklung
S405	S506	Hitzeangepasste Siedlungsentwicklung
-	S507	Mobilitätskonzepte

* 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.

Die Übersicht der verschiedenen Schlüsselareale und der Zentrumsentwicklungen ist aus der nachfolgenden Abbildung ersichtlich. In den einzelnen Massnahmenblättern sind die Ziele, Potenziale und Umsetzungsschritte der einzelnen Schlüsselareale und Zentrumsentwicklungen beschrieben. Hauptträger der Umsetzung sind die betroffenen Gemeinden.



Agglomerationsprogramm AareLand

Massnahmen Siedlung

Schlüsselareale Wohnen

- S501.1 Dulliken, Schäfer-Langfeld
- S501.2 Niedergösgen, Auenpark
- S501.3 Oensingen, Oensingen-West
- S501.4 Rothrist, Breiten

Schlüsselareale Umstrukturierung/ Verdichtung Mischnutzung

- S502.1 Aarau, Tell-Ost
- S502.2 Aarau, Hangartner-Areal
- S502.3 Aarau, Kasernenareal
- S502.4 Aarau, Torfeld Süd
- S502.5 Aarau, Torfeld Nord
- S502.6 Aarburg, Aarburg Nord
- S502.7 Egerkingen, Gäupark Süd (Hausimollstrasse)
- S502.8 Oensingen, Gärbimatt
- S502.9 Oftringen, Zentrumsentwicklung
- S502.10 Olten, Olten Südwest
- S502.11 Olten, Bahnhof Nord
- S502.12 Olten, Giroud Olma-Areal
- S502.13 Rothrist, Bahnhofgebiet
- S502.14 Schönenwerd, Wohnen an der Aare
- S502.15 Suhr, Bahnhof Süd
- S502.16 Wangen b. O., Schlüsselprojekt Danzmatt /
Erweitertes Dorfzentrum
- S502.17 Zofingen, Areal Cartub, Obere Brühlstrasse
- S502.18 Zofingen, Untere Vorstadt + Untere Vorstadt
Nordwest
- S502.19 Zofingen, Bahnhof - Swissprinters

Aufwertung/Weiterentwicklung Schlüsselareale DL/Gewerbe

- S503.1 Reiden/Wikon, Entwicklungsschwerpunkt
- S503.2 Rothrist, Bahnhof Nord
- S503.3 Rothrist, Bifang
- S503.4 Schönenwerd, Bally-Areal
- S503.5 Zofingen/Oftringen/Aarburg/Strengelbach,
Regionale Arbeitszonen

Aufwertung/Weiterentwicklung Schlüsselareale Logistik/Produktion

- S504.1 Dagmersellen, Entwicklungsschwerpunkt
- S504.2 Egerkingen/Härkingen/Neuendorf, RAZ
- S504.3 Egerkingen/Neuendorf, Erweiterung Migros
Verteilbetrieb
- S504.4 Hägendorf, Standortkonzentration Murpf
- S504.5 Härkingen, Erweiterung Paketzentrum Post
- S504.6 Oensingen, ESP Oensingen/Niederbipp
(Ob der Gass/Moos/Tschäppelsacker)
- S504.7 Wangen, Erweiterung Coop Verteilzentrum

Zentrumsentwicklungen

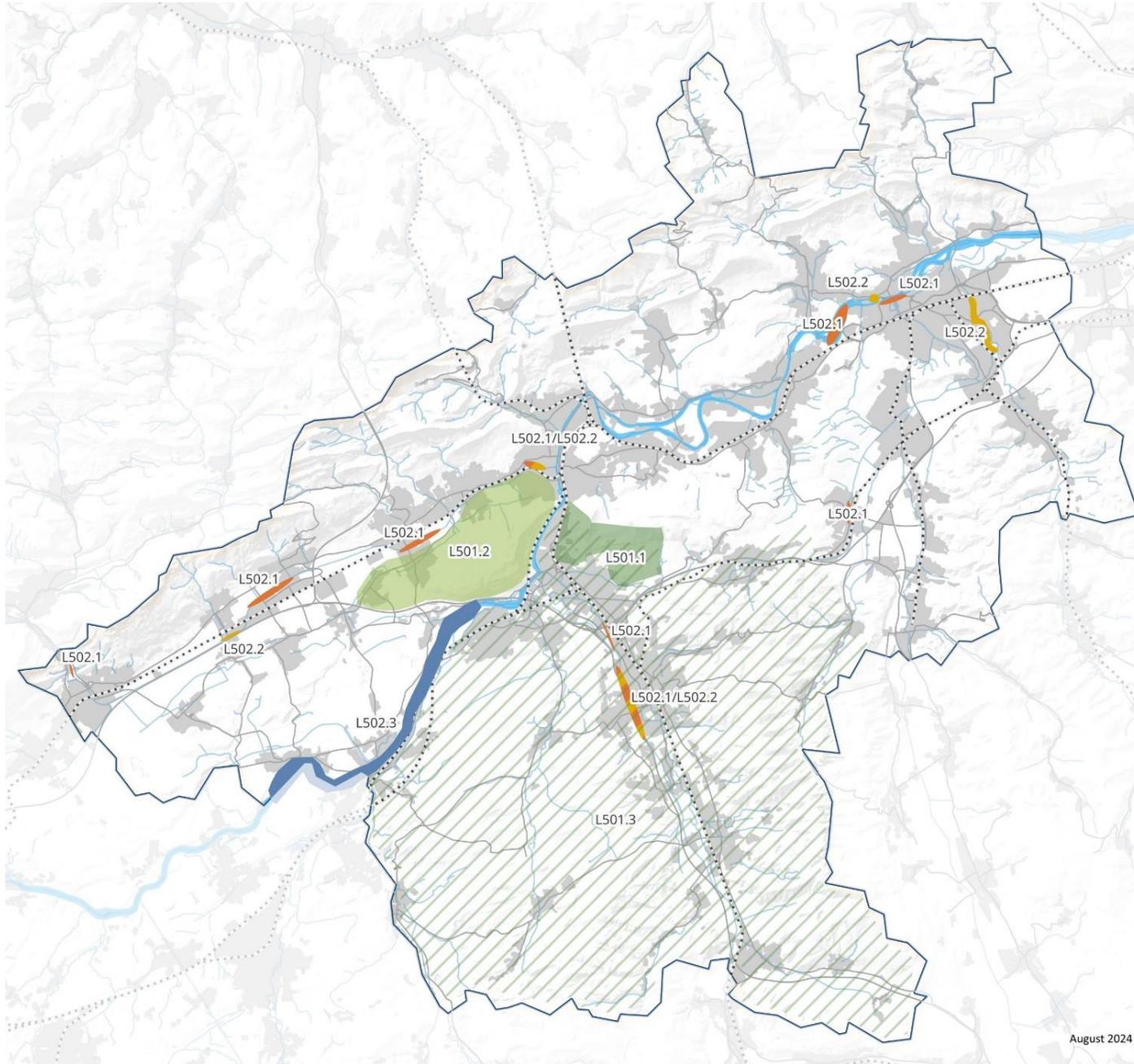
- S505.1 Däniken, Zentrumsentwicklung
- S505.2 Gränichen, Zentrumsentwicklung
- S505.3 Muhen, Zentrumsentwicklung
- S505.4 Oberentfelden, Zentrumsentwicklung
- S505.5 Oensingen, Zentrumsentwicklung
- S505.6 Suhr, Zentrumsentwicklung
- S505.7 Wangen b. O., Zentrumsentwicklung

August 2024

7.3. Landschaft und Freiraum

Tabelle 28: Massnahmen Landschaft und Freiraum

Nummer	Nummer	Massnahme
4G	5G	
L401	L501	Siedlungsnaher Landschaftsraum
	L501.1	▪ Bikerlenkung Aarburg-Oftringen
	L501.2	▪ Landschaft vor der Haustüre
	L501.3	▪ Mobilitätskonzept Naherholung
L402	L502	Aufwertung und Weiterentwicklung Gewässerräume
	L502.1	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erholungshotspots <ul style="list-style-type: none"> ▪ Gewässerbezogene Erholung Wigger, Zofingen, Strengelbach ▪ Erholungsraum Tych, Oftringen ▪ Erholungsraum Schachen/Grien, Erlinsbach (SO), Eppenbergl-Wöschnau, Aarau ▪ Hot Spots Erholung entlang der Dünnern: <ul style="list-style-type: none"> - Äussere Klus, Oensingen - Kappel/Hägendorf - Neue Mitte, Egerkingen - Schützi, Olten ▪ Aufwertung und Entwicklung des Aareufers Süd-Ost, Aarau ▪ Dorfbach, Kölliken
	L502.2	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Biodiversität <ul style="list-style-type: none"> ▪ Wigger, Zofingen, Strengelbach, Oftringen ▪ Hot Spots Natur entlang der Dünnern <ul style="list-style-type: none"> - Oberbuchsiten und Wangen b. Olten ▪ Suhre, Buchs ▪ Gheidgraben/Mittelgäubach, Wangen b. Olten ▪ Aare, Aarau
	L502.3	▪ Gesamtheitliche Koordination Aare Oberaargau
L403	L503	Siedlungsfreiraum vernetzt entwickeln, inneres und äusseres Freiraumsystem verbinden
L404	L504	VERAS – FLAMA Teil Landschaftsentwicklung



Agglomerationsprogramm AareLand

Massnahmen Landschaft und Freiraum

- L501.1 Siedlungsnaher Landschaftsraum**
Bikerlenkung Aarburg-Oftringen
- L501.2 Siedlungsnaher Landschaftsraum**
Landschaft vor der Haustüre
- L501.3 Siedlungsnaher Landschaftsraum**
Mobilitätskonzept Naherholung
- L502.1 Erholungshotspots**
 - Gewässerbezogene Erholung Wigger, Zofingen, Strengelbach
 - Erholungsraum Tych, Oftringen
 - Erholungsraum Schachen/Grien, Erlinsbach (SO), Eppenbergr-Wöschnau, Aarau
 - Hot Spots Erholung entlang der Dünnern:
 - Äussere Klus, Oensingen
 - Kappel/Hägendorf
 - Neue Mitte, Egerkingen
 - Schützi, Olten
 - Aufwertung und Entwicklung des Aareufers Süd-Ost, Aarau
 - Dorfbach, Kölliken
- L502.2 Biodiversität**
 - Wigger, Zofingen, Strengelbach, Oftringen
 - Hot Spots Natur entlang der Dünnern
 - Oberbuchsiten
 - Wangen b. Olten
- L502.3 Gesamtheitliche Koordination Aare**
- ohne Signatur* **L503 Siedlungsfreiraum vernetzt entwickeln | Inneres und äusseres Freiraumsystem verbinden**
- ohne Signatur* **L504 VERAS - FLAMA Teil Landschaftsentwicklung**

August 2024

7.4. Öffentlicher Verkehr

Im AareLand sind in Zusammenhang mit dem STEP-Ausbauschritt 2035 verschiedene Infrastrukturausbauten an den Knoten Olten und Zofingen sowie westlich von Aarau (Raum Schönenwerd) vorgesehen. Für die bessere Erschliessung des Gebiets Oensingen Dorf ist eine neue Haltestelle geplant. In Oberentfelden werden die AVA- und die Nationalbahnstrecke entflechtet. Noch nicht Teil eines STEP-Ausbauschrittes ist eine neue S-Bahnhaltestelle in Oftringen Zentrum.

Der Ausbau von Verkehrsdrehscheiben war bereits in den letzten AP-Generationen ein Schwerpunkt (u.a. Olten, Rothrist, Schönenwerd, Zofingen, Egerkingen). In der 5. Generation stehen die Weiterentwicklung der Ausgestaltung der Bahnhöfe Oensingen, Reiden und Zofingen als Verkehrsdrehscheiben im Fokus:

- In Oensingen geht es darum, die Umsteigebeziehungen zwischen den verschiedenen TU-Anbieter zu verbessern bzw. zu verkleinern, einen integrierten Bahnhofplatz zu realisieren, die Gleisquerungen zu sichern sowie das Angebot an B+R/P+R zu verbessern/zu optimieren. Zur Ausgestaltung als Verkehrsdrehscheibe gehört zudem eine Aufwertung des gesamten Bahnhofareals (inkl. Übergänge zu den angrenzenden Arealen).
- Beim Bahnhof Reiden wird insbesondere der Bushub weiterentwickelt und die Verkehrssicherheit und Zugänge im Bahnhofsbereich verbessert. Zudem wird das gesamte Areal umgestaltet und die Aufenthaltsqualität mit attraktiven Platz- und Grünraumelementen gesteigert.
- Auch beim Bahnhof Zofingen wird der Bushof ausgebaut und auf die heutigen Anforderungen betreffend Gelenkbussen und Elektrifizierung angepasst.

Neben dem Ausbau der Verkehrsdrehscheiben wird in der 5. Generation v.a. die Businfrastruktur optimiert und punktuelle Verbesserungen an den Bushaltestellen vorgenommen. Dies insbesondere in den Luzerner Gemeinden des AareLands. In Oftringen wird ausserdem die Erschliessung des Schlüsselareals «Zofingen/Oftringen/Aarburg/Strengebach, Regionale Arbeitszonen» (S503.5) verbessert. Die bestehende Buslinie Olten-Oftringen Perry Center wird weiter nach Zofingen verlängert. Im Umfeld der regionalen Arbeitszonen sind drei neue Bushaltestellen geplant.

7.4.1. Bahn

Tabelle 29: Massnahmen Bahninfrastruktur

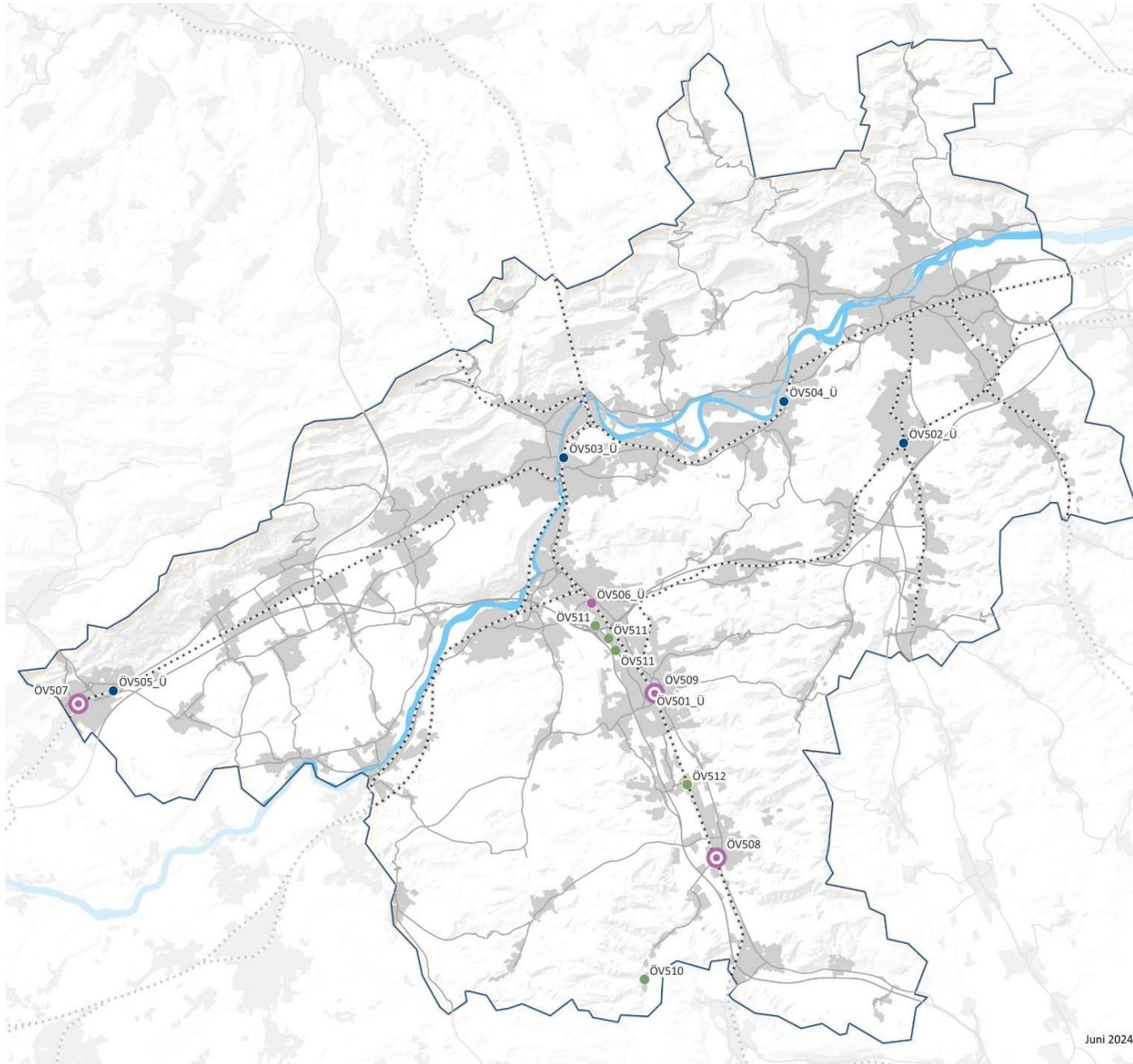
Nr. AP4	Nr. AP5	Massnahme	Kt.	Kategorie	Kosten (Mio. CHF)
ÖV401_Ü	ÖV501_Ü	Bahnhof Zofingen, Wendegleis und Kapazitätsausbau	AG	Nationale Planungen	
ÖV402_Ü	ÖV502_Ü	Oberentfelden, Entflechtung Kreuzung AVA - Nationalbahn	AG	Nationale Planungen	170.00
ÖV403_Ü	ÖV503_Ü	Olten, Ausbau Bahnhof Olten, Publikumsanlagen	SO	Nationale Planungen	70.00*
ÖV404_Ü	ÖV504_Ü	Zwei Wendegleise im Raum Schönenwerd	SO	Nationale Planungen	
ÖV405_Ü	ÖV505_Ü	Oensingen, Haltestelle Oensingen Dorf	SO	Nationale Planungen	
ÖV406_Ü	ÖV506_Ü	Oftringen, Neue S-Bahnhaltestelle Oftringen Zentrum	AG	Nationale Planungen**	

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

7.4.2. Verkehrsdrehscheiben und Businfrastruktur

Tabelle 30: Massnahmen Verkehrsdrehscheiben und Businfrastruktur

Nr. AP4	Nr. AP5	Massnahme	Kt.	Kategorie	Kosten (Mio. CHF)	Priorität
A-Liste						
ÖV409	ÖV507	Oensingen, Verkehrsdrehscheibe Oensingen (Federführung Gde)	SO	Verkehrsdrehscheiben	10.00	A
	ÖV508	Reiden, Verkehrsdrehscheibe (Bushub) (Federführung Gde)	LU	Verkehrsdrehscheiben	3.84	A
	ÖV509	Zofingen, Verkehrsdrehscheibe (Busterminal, Umbau auf Gelenkbusse und Elektrifizierung) (Federführung Gde)	AG	Verkehrsdrehscheiben	6.50	A
	ÖV510	Reiden, Buswendeplatz Kurhaus Richenthal (Federführung Gde)	LU	Bus-/ÖV-Infrastruktur (neue Businfrastruktur)	0.95	A
	ÖV511	Oftringen, Buserschliessung Wiggertalstrasse	AG	Bus-/ÖV-Infrastruktur (neue Businfrastruktur)	2.40	A
		<i>Elektrifizierung Busflotte (noch offen)</i>		<i>Bus-/ÖV-Infrastruktur (Elektrifizierung)</i>		
B-Liste						
	ÖV512	Wikon, Aufwertung Wendeplatz Bus Bahnhof (Federführung Gde)	LU	Bus-/ÖV-Infrastruktur (neue Businfrastruktur)	0.25	B



Agglomerationsprogramm AareLand

Massnahmen Öffentlicher Verkehr

Nationale Planungen

● STEP-Massnahmen

- ÖV501_Ü Bahnhof Zofingen, Wendegleis und Kapazitätsausbau
- ÖV502_Ü Oberentfelden, Entflechtung Kreuzung AVA - Nationalbahn
- ÖV503_Ü Olten, Ausbau Bahnhof Olten, Publikumsanlagen
- ÖV504_Ü Zwei Wendegleise im Raum Schönenwerd
- ÖV505_Ü Oensingen, Haltestelle Oensingen Dorf

● Neue S-Bahnhaltestelle

- ÖV506_Ü Oftringen, Neue S-Bahnhaltestelle Oftringen Zentrum

Verkehrsdrehscheiben

⊗ Verkehrsdrehscheibe

Einzelmassnahmen A-Horizont

- ÖV507 Oensingen, Verkehrsdrehscheibe Oensingen
- ÖV508 Reiden, Verkehrsdrehscheibe (Bushub)
- ÖV509 Zofingen, Verkehrsdrehscheibe (Busterminal, Umbau auf Gelenkbusse und Elektrifizierung)

Businfrastruktur/-haltestellen

● Businfrastruktur

Einzelmassnahmen A-Horizont

- ÖV510 Reiden, Buswendeplatz Kurhaus Richenthal

Pauschalpaket A-Horizont

- ÖV511 Oftringen, Buserschliessung Wiggertalstrasse

Einzelmassnahmen B-Horizont

- ÖV512 Wikon, Aufwertung Wendeplatz Bus Bahnhof

Juni 2024

7.5. Strasse

Die AP5-Massnahmen im Strassenverkehr umfassen Netzergänzungen auf Kantonsstrassen, diverse Aufwertungsprojekte in stark belasteten Ortsdurchfahrten sowie Verkehrsmanagementmassnahmen:

Kapazität Strasse

- Der Ausbauswerpunkt im A-Horizont ist das GVP Oensingen mit einer Entlastungsstrasse, welche südlich des Siedlungsgebietes geführt wird, inklusive flankierender Massnahmen auf der Ortsdurchfahrt (vgl. dazu auch die Lupendarstellung in Kapitel 6.6.1). Insgesamt entstehen dadurch neue gestalterische Möglichkeiten für den Siedlungsraum zwischen Bahnhof und Dorfkern und dem Fuss- und Veloverkehr kommt eine hohe Priorität zu.
- VERAS Teil Süd (Abschnitt Anschluss an die K108 (Knoten Weltimatt) bis zum Knoten Hürdli (exkl.)) wurde in der 4. Generation vom Bund zurückgestuft, während der VERAS Teil Ost und der Übergang Bernstrasse Ost im A-Horizont mitfinanziert werden. Vertiefende Untersuchungen haben zwischenzeitlich aufgezeigt, dass die Wirkungen der Gesamtplanung VERAS nur vollständig zum Tragen kommen, wenn alle Elemente umgesetzt werden (vgl. Lupendarstellung in Kapitel 6.6.2). Ausserdem ist ein Paket an flankierenden Massnahmen in den Bereichen Verkehr, Umwelt, Siedlung und Landschaft vorgesehen.
- Die Erschliessung des ESP in Reiden / Wikon soll gesamtverkehrlich verbessert werden (B-Horizont). Mittelfristig wird zwischen dem Kanton sowie den Standortgemeinden Reiden und Wikon ein «ESP-Gesamtkonzept Siedlung und Verkehr» erarbeitet. Dieses soll als gemeinsame Grundlage zur Konkretisierung und Ausarbeitung von weiteren, umfassenden Massnahmen in den Bereichen Siedlung, Verkehr und Landschaft dienen.

Aufwertung Strassenraum (BGK) und Sicherheit

Bei den Betriebs- und Gestaltungskonzepten hat in den letzten Jahren ein Paradigmawechsel zu einem stärker gesamtverkehrlichen Ansatz stattgefunden (d.h. nicht nur Verflüssigung Strassenverkehr, sondern auch Gestaltung und Aufenthaltsqualität und situationsgerechte Organisation des Mischverkehrs). Auch die Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie gute Rahmenbedingungen für den Ausbau der Velovorrang- und sind wesentliche Treiber der neu beantragten BGKs. Betriebs- und Gestaltungsprojekte waren schon in den bisherigen Agglomerationsprogrammen ein Schwerpunkt. Diese sind teilweise aber im Verzug und die Umsetzung muss vorangetrieben (siehe Kapitel 2). Bei Ortsdurchfahrten, wo bereits BGKs umgesetzt wurden (oder demnächst werden) sollten die siedlungsseitigen Gestaltungs- und Entwicklungspotenziale noch stärker genutzt werden (z.B. Wangen b.O., Kappel, Gränichen, Oftringen, Gretzenbach, Walterswil, u.a.m.). Im AP5 liegt der Schwerpunkt nun auf folgenden Projekten:

- Die Telli- und Mühlemattstrasse in Aarau werden als Verkehrs- und Stadtraum aufgewertet und sollen künftig eine neue starke Stadtachse auf der Aareebene bilden. Die

Verkehrsflächen werden optimiert und die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Strassenraum wird gesteigert. Insbesondere die Fuss- und Veloverkehr an der Nahstelle Altstadt Aarau und Uferaum Aare werden aufgewertet. Auch nördlich der Aare auf der Achse Aarau-Erlinsbach (B-Horizont) ist ein BGK geplant.

- Weitere Aufwertungsmassnahmen und BGKs sind mehrheitlich kleinere Projekte von < 5 Mio. Franken und werden somit in den Pauschalpaketen zusammengefasst. Räumliche Schwerpunkte sind Oensingen in Zusammenhang mit dem GVP, Reiden / Wikon, Zofingen / Oftringen, das Niederamt, sowie Oberentfelden im Zusammenhang mit den flankierenden Massnahmen zu VERAS.

Verkehrsmanagement

Nachdem im AP4 keine expliziten Verkehrsmanagementmassnahmen behandelt wurden, sind diese in der 5. Generation nun wieder Bestandteil des AP:

- In Reiden-Mehlsecken sind im Umfeld des Autobahnanschlusses bzw. an verschiedenen Knoten entlang der Pfaffnauerstrasse eine Reihe von gesamtverkehrlichen Optimierungs- und Verkehrsmanagementmassnahmen im Zusammenhang mit der künftigen Gewährleistung der Erschliessung des ESP Reiden/Wikon geplant.
- In Schönenwerd wird der strassengebundene öffentliche Verkehr auf den Zentrumszufahrten anhand von Verkehrsmanagementmassnahmen priorisiert.
- In Aarau wird das Verkehrsmanagement basierend auf den Zielen des regionales Gesamtverkehrskonzept weiter vorangetrieben. Hier werden für die nächste Generation des AP Aare-Land wieder planungsreife Vorhaben vorliegen. Neben diversen Dosierungsmassnahmen auf den städtischen Einfallsachsen gehören hierzu auch die Steuerungsmassnahmen innerhalb und von/zu den benachbarten Korridoren (Niederamt, Suhren-/Wynental sowie nördliche und östliche Zuläufe).

Tabelle 31: Massnahmen Strassenverkehr

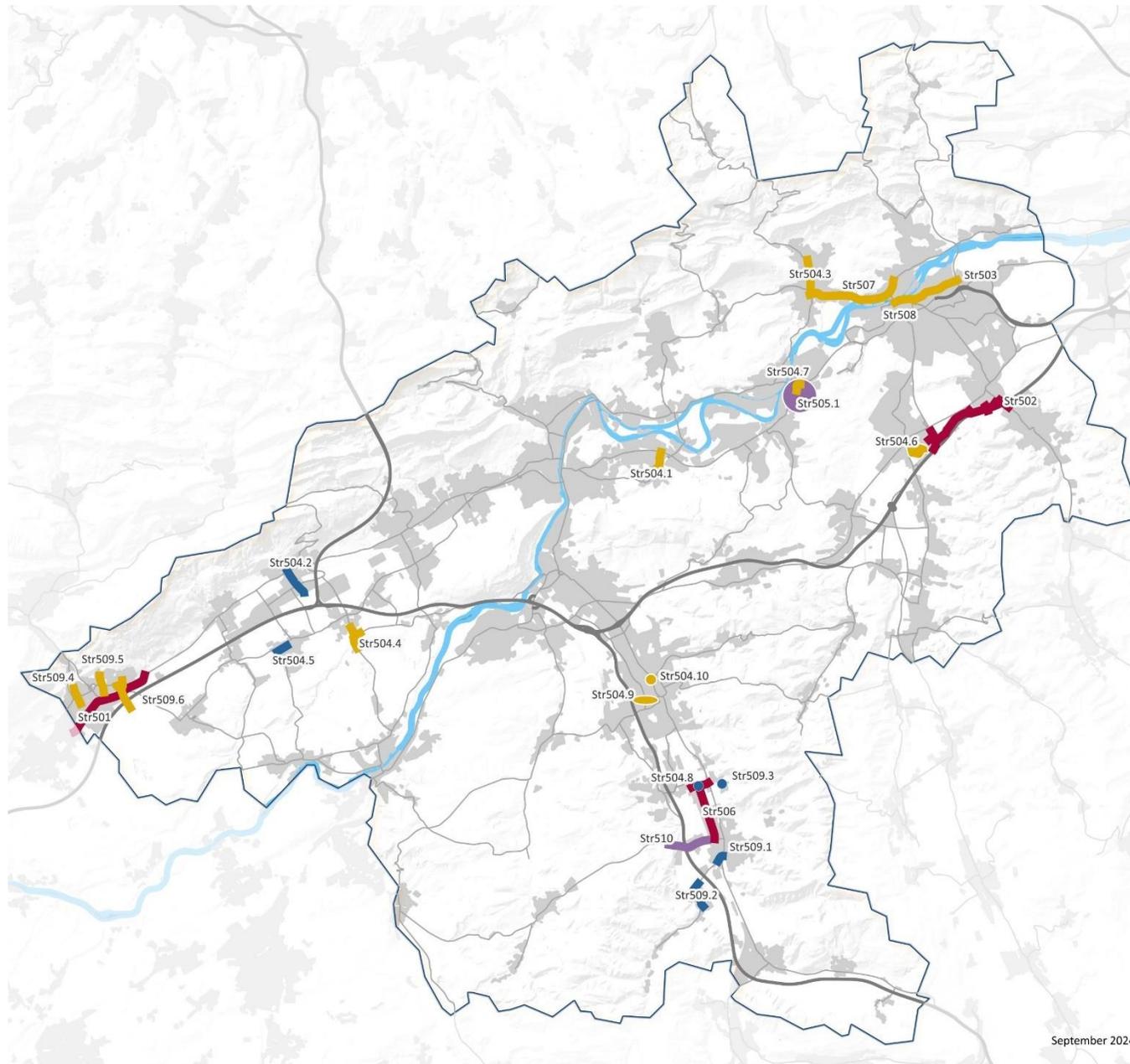
Nr. AP4	Nr. AP5	Massnahme	Kt.	Kategorie	Kosten (Mio. CHF)	Priorität
A-Liste						
Str405	Str501	Oensingen, GVP inkl. kant. FlaMas	SO	Kapazität Strasse	63.00	A
Str401	Str502	Suhr, VERAS Teil Süd	AG	Kapazität Strasse	30.94	A
-	Str503	Aarau, BGK Tellstrasse (<i>Federführung Gde</i>)	AG	Aufwertung/Sicherheit Strasse	18.00	A
-	Str504_PA	Pauschalpaket Aufwertung/Sicherheit Strasse A		Aufwertung/Sicherheit Strasse		A
-	Str504.1	Dulliken, Bahnhofstrasse			4.00	
-	Str504.2	Egerkingen, Bahnhofstrasse (<i>Federführung Gde</i>)	AG		0.90	

	Str504.3	Erlinsbach, BGK Zentrum	SO		3.29	
	Str504.4	Härkingen, BGK Fulenbachstrasse – Boningerstrasse – Usserdorf	SO		3.00	
	Str504.5	Neuendorf, Verkehrsberuhigungsmassnahmen, Tempo 20/30	SO		0.18	
-	Str504.6	Oberentfelden, Quartier Kirchfeld / Aussenfeld (BGK) (FlaMa VERAS) (Federführung Gde)	AG		0.20	
-	Str504.7	Schönenwerd, Ortsdurchfahrt Teil BGK Hotel Storchen	SO		0.42	
	Str504.8	Wikon, Knoten Industrie- und Bahnhofstrasse (Federführung Gde) *	LU		1.00	
-	Str504.9	Zofingen, BGK Westquartier (Kanalweg, Mühlegasse, Fliederstrasse, Weststrasse, Gottfried-Keller-Strasse) (Federführung Gde)	AG		1.30	
-	Str504.10	Zofingen, BGK Untere Grabenstrasse und Funkenstrasse (Henzmannstrasse und Funkenstrasse) (Federführung Gde)	AG		0.90	
	Str505_PA	Pauschalpaket Verkehrsmanagement A		Verkehrsmanagement		A
	Str505.1	Schönenwerd, Ortsdurchfahrt Teil Verkehrsmanagement	SO		1.20	
B-Liste						
	Str506	Reiden/Wikon, Gesamtkonzept Erschliessung ESP (FVV, MIV, öV, Schwerverkehr) ** (Federführung Gde)	LU	Kapazität Strasse	10.00	B
Str406	Str507	Erlinsbach - Aarau, Aufwertung Ortsdurchfahrt (K207 und K243)	AG	Aufwertung/Sicherheit Strasse	11.35	B
-	Str508	Aarau, Mühlemattstrasse	AG	Aufwertung/Sicherheit Strasse	8.00	B
	Str509_PB	Pauschalpaket Aufwertung/Sicherheit Strasse B		Aufwertung/Sicherheit Strasse		B
-	Str509.1	K 45: Reiden, Einmündung K 13 – Bahnübergang (inkl.) (BP Nr. 165)	LU		2.90	
-	Str509.2	K 45: Reiden, Langnau Innerorts, Optimierung Strassenraum (BP Nr. 166)	LU		2.00	
	Str509.3	Wikon, Aufwertung Strassenraumgestaltung Alte Kanzlei / Umbau auf eine hindernisfreie Bushaltestelle Schlossberg (Federführung Gde)	LU		0.40	
-	Str509.4	Oensingen, Nord-Südverbindungen: Verbindung Leuenfeld – von Roll-Strasse – Bahnhof – Industriegebiet (FlaMa GVP) (Federführung Gde)	SO		1.00	
-	Str509.5	Oensingen, Nord-Südverbindungen: Verbindung Schlosstrasse – Schulhaus – Sternweg / Mühlefeld – Gärbimatt – Kreisschule (FlaMa GVP) (Federführung Gde)	SO		1.00	

-	Str509.6	<i>Oensingen, Nord-Südverbindungen: Verbindung Ausserbergstrasse – Kirche – Unterdorf – Gärbimatt (FlaMa GVP) (Federführung Gde)</i>	SO		0.50	
-	Str510	Reiden, Mehlsecken – Grenze Kanton Aargau Optimierung Gesamtverkehrssystem (BP Nr. 88)	LU	Verkehrsmanagement	9.00	B

* Siehe auch Vorbehalt bei der Massnahme Str506.

** Die Ausgestaltung der Massnahme entspricht den Vorstellungen der Standortgemeinden. Diese ist mit dem Kanton noch nicht abgestimmt. Der Aushandlungsprozess ist am Laufen.



Agglomerationsprogramm AareLand

Massnahmen Strasse

- █ Netzergänzung/Kapazität Kantonsstrasse
- █ BGK
- █ Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum
- █ Verkehrsmanagement

Einzelmassnahmen A-Horizont

- Str501 Oensingen, GVP inkl. kant. FlaMas
- Str502 Suhr, VERAS Teil Süd
- Str503 Aarau, BGK Tellstrasse

Pauschalpaket A-Horizont

- Str504.1 Dulliken, Bahnhofstrasse
- Str504.2 Egerkingen, Bahnhofstrasse
- Str504.3 Erlinsbach, BGK Zentrum
- Str504.4 Härkingen, BGK Fulenbachstrasse – Boningerstrasse – Usserdorf
- Str504.5 Neuendorf, Verkehrsberuhigungsmassnahmen, Tempo 20/30
- Str504.6 Oberentfelden, Quartier Kirchfeld / Aussenfeld (BGK) (FlaMa VERAS)
- Str504.7 Schönenwerd, Ortsdurchfahrt Teil BGK Hotel Storchen
- Str504.8 Wikon, Ausbau Knoten Industrie- und Bahnhofstrasse
- Str504.9 Zofingen, BGK Westquartier (Kanalweg, Mühlegasse, Fliederstrasse, Weststrasse, Gottfried-Keller-Strasse)
- Str504.10 Zofingen, BGK Untere Grabenstrasse und Funkenstrasse (Henzmannstrasse und Funkenstrasse)
- Str505.1 Schönenwerd, Ortsdurchfahrt Teil Verkehrsmanagement

Einzelmassnahmen B-Horizont

- Str506 Reiden/Wikon, Gesamtkonzept Erschliessung ESP (LV, MIV, ÖV, Schwerverkehr)
- Str507 Erlinsbach - Aarau, Aufwertung Ortsdurchfahrt (K207 und K243)
- Str508 Aarau, Mühle mattstrasse
- Str510 Reiden, Mehlsecken – Grenze Kanton Aargau Optimierung Gesamtverkehrssystem (BP Nr. 88)

Pauschalpaket B-Horizont

- Str509.1 Reiden, Einmündung K 13 – Bahnübergang (inkl.) (BP Nr. 165)
- Str509.2 Reiden, K 45 Langnau Innerorts, Optimierung Strassenraum (BP Nr. 166)
- Str509.3 Wikon, Aufwertung Strassenraumgestaltung Alte Kanzlei / Umbau auf eine hindernisfreie Bushaltestelle Schlossberg
- Str509.4 Oensingen, Nord-Südverbindungen: Verbindung Leuenfeld – von Roll-Strasse – Bahnhof – Industriegebiet (FlaMa GVP)
- Str509.5 Oensingen, Nord-Südverbindungen: Verbindung Schlosstrasse – Schulhaus – Sternweg / Mühelfeld – Gärbimatt – Kreisschule (FlaMa GVP)
- Str509.6 Oensingen, Nord-Südverbindungen: Verbindung Ausserbergstrasse – Kirche – Unterdorf – Gärbimatt (FlaMa GVP)

September 2024

7.6. Fuss- und Veloverkehr

Ein wichtiger Aspekt im AP der 5. Generation ist die verbesserte Vernetzung innerhalb des Aare-Landes:

- Im Bereich Veloverkehr stellen dabei weiterhin die Velovorrang- bzw. Velovorzugsrouten ein wichtiges Element dar. Nachdem in der 4. Generation die Velovorzugsroute zwischen Zofingen und Olten (Abschnitt Zofingen - Aarburg, östlich der Bahnlinie) vorangetrieben wurde, steht in der 5. Generation der Knoten Olten im Vordergrund.
- Mehrere Massnahmen zur Behebung von Schwachstellen im Fuss- und Velonetz sind in der 5. Generation schwerpunktmässig im Wiggertal vorgesehen. Als FlaMa zu VERAS sind zudem im Raum Oberentfelden/Suhr/Gränichen verschiedene Massnahmen zur Aufwertung des Fuss- und Velowegnetzes geplant.
- Nachdem in der 4. Generation als FlaMa zu VERAS mehrere Veloabstellplätze geplant wurden sind in der 5. Generation nur in Hägendorf weitere gedeckte Veloabstellplätze vorgesehen.
- In Zusammenspiel mit dem Thema Landschaft und Naherholung stellt die Verbesserung der Zugänglichkeit der Naherholungsgebiete mit dem FVV ein wichtiges Element dar. Solche Massnahmen sind sowohl im Agglomerationskernraum (Buchs) auch als in den Agglomerationskorridoren vorgesehen (Schönenwerd).

Die FlaMa VERAS «Suhr, Veloführung Querung Helgenfeldweg / Bernstrasse» und «Suhr / Buchs, Veloführung Suhr Wynecenter / Wynefeld» werden bereits 2025 von der Gemeinde Suhr als «Vorleitung» realisiert.

Tabelle 32: Massnahmen Fuss- und Veloverkehr

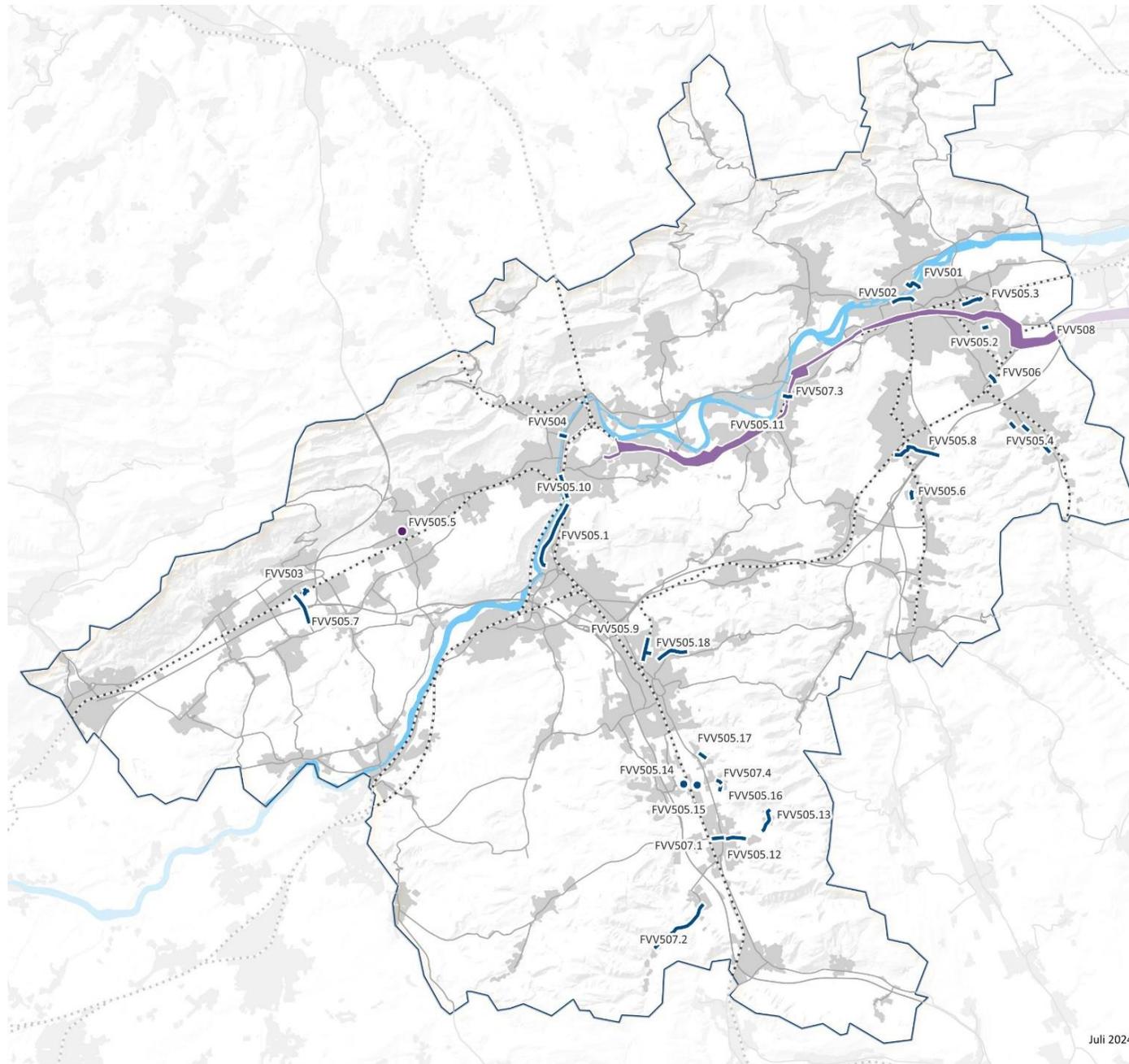
Nr. AP4	Nr. AP5	Massnahme	Kt.	Kategorie	Kosten (Mio. CHF)	Priorität
A-Liste						
FVV402	FVV501	Aarau, Fuss- und Veloverkehrsverbindung Aarenau – Telli (Federführung Gde)	AG	Fuss- und Veloverkehr	13.50	A
-	FVV502	Aarau, Aareufer Süd-Ost (Federführung Gde)	AG	Fuss- und Veloverkehr	7.00	A
-	FVV503	Egerkingen, Gleisquerung SBB Langsamverkehr	SO	Fuss- und Veloverkehr	6.25	A
-	FVV504	Olten, Trimbachbrücke	SO	Fuss- und Veloverkehr	3.55	A
	FVV505_PA	Pauschalpaket Fuss- und Veloverkehr A		Fuss- und Veloverkehr		A
FVV408 .1	FVV505.1	Aarburg, Fuss- und Veloverkehrsnetz Aarburg Nord (Federführung Gde)	AG		1.50	
FVV408 .2	FVV505.2	Buchs, Fuss-/Velobrücke Lochweiher (Federführung Gde)	AG		0.50	

AP301	FVV505.3	Buchs, Optimierung Fuss- und Veloverkehrsnetz (Federführung Gde)	AG		1.00
FVV408.6	FVV505.4	Gränichen, Veloführung Querverbindung West (FlaMa VERAS) (Federführung Gde)	AG		0.65
-	FVV505.5	Hägendorf, gedeckte Veloabstellplätze bei Bushaltestellen (Federführung Gde)	SO		0.50
-	FVV505.6	Muhen, Fussweg entlang Suhre (inkl. Fussgängerbrücken Buchsweg und Fabrikstrasse)	AG		0.45
-	FVV505.7	Neuendorf, Fridastrasse Radweg zwischen Widenfeldweg und öV-Drehscheibe Egerkingen	SO		1.06
	FVV505.8	Oberentfelden, Veloverbindung R570 zwischen R64 (FlaMa VERAS)	AG		2.00
-	FVV505.9	Oftringen, Sonnmatt - SBB Haltestelle Küngoldingen, Rad- und Gehweg (Federführung Gde)	AG		1.20
-	FVV505.10	Olten, Aarburgerstrasse	SO		3.00
FVV406	FVV505.11	Olten, Velovorrangroute (laufende Machbarkeitsstudie zu Knoten Olten)	SO		Noch offen
-	FVV505.12	Reiden, Oberdorfstrasse Ost (Federführung Gde)	LU		0.68
	FVV505.13	Reiden, Neubau Gehweg und Anpassung der Dorfstrasse Reidermoos (Federführung Gde)	LU		0.70
-	FVV505.14	Wikon, Verbesserung Verkehrssicherheit Fussgängerstreifen vis-à-vis Schnöggelmatte (Federführung Gde)	LU		0.10
-	FVV505.15	Wikon, Erstellung Querungshilfe für Zufussgehende im Zusammenhang mit neuer Bushaltestelle Industriestrasse (Federführung Gde)	LU		0.10
	FVV505.16	Wikon, Erstellung Fuss- und Veloweg sowie Ausweichstellen entlang Reiderstrasse (Federführung Gde)	LU		0.09
	FVV505.17	Wikon, Neuer Fussweg Adelboden zur Verbesserung der Schulwegsicherheit (Federführung Gde)	LU		0.07
-	FVV505.18	Zofingen, Neue Fuss- und Veloverbindung entlang Dorfbach, Ackerstrasse, Seilerei und Bethge (Federführung Gde)	AG		0.40

B-Liste

FVV407	FVV506	Suhr, Veloführung Unterführung Möbel Pfister	AG	Fuss- und Veloverkehr	17.00	B
	FVV507_PB	Pauschalpaket Fuss- und Veloverkehr B		Fuss- und Veloverkehr		B
-	FVV507.1	Reiden, Sonnenkreisel (exkl.) – Einmündung Industriestrasse (exkl.), Radverkehrsanlagen (BP Nr. 87)	LU		2.90	
-	FVV507.2	Reiden, Langnau – Richenthal, Rad- und Gehweg (BP Nr. 167)	LU		5.00	

	FVV507.3	Schönenwerd, Fuss- und Veloverbindung ab Oltnenstrasse in den Bally Park über die SBB-Doppelspur (Federführung Gde)	SO		1.00
	FVV507.4	Wikon, Ergänzung Trottoir Dorfstrasse (Federführung Gde)	LU		0.03
C-Liste					
z.T. FVV406	FVV508	Velovorzugsroute Lenzburg - Aarau - Olten: Kantonsgrenze SO/AG – Lenzburg	AG	Fuss- und Veloverkehr	noch offen



Agglomerationsprogramm AareLand

Massnahmen Fuss- und Veloverkehr

- Velovorrang-/ Velovorzugsrouten
- /— Aufwertung Fuss- und Veloverkehr
- Veloabstellplätze

Einzelmassnahmen A-Horizont

- FVV501 Aarau, Fuss- und Veloverkehrsverbindung Aarenu-Telli
- FVV502 Aarau, Aareufer Süd-Ost
- FVV503 Egerkingen, Gleisquerung SBB Langsamverkehr
- FVV504 Olten, Trimbachbrücke

Pauschalpaket A-Horizont

- FVV505.1 Aarburg, Fuss- und Veloverkehrsnetz Aarburg Nord
- FVV505.2 Buchs, Fuss-/Veloüberbrücke Lochweier
- FVV505.3 Buchs, Optimierung Fuss- und Veloverkehrsnetz
- FVV505.4 Gränichen, Veloführung Querverbindung West (FlaMa VERAS)
- FVV505.5 Hägendorf, gedeckte Veloabstellplätze bei Bushaltestellen
- FVV505.6 Muhlen, Fussweg entlang Suhre (inkl. Fussgängerbrücken Buchsweg und Fabrikstrasse)
- FVV505.7 Neuendorf, Fridaustasse Radweg zwischen Widenfeldweg und öV-Drehscheibe Egerkingen
- FVV505.8 Oberentfelden, Veloverbindung R570 zwischen R64 (FlaMa VERAS)
- FVV505.9 Oftringen, Sonnmatt - SBB Haltestelle Küngoldingen, Rad- und Gehweg
- FVV505.10 Olten, Aarburgerstrasse
- FVV505.11 Velovorrangroute (laufende Korridorstudie zu VR Aarau-Olten)
- FVV505.12 Reiden, Oberdorfstrasse Ost (Federführung Gde)
- FVV505.13 Reiden, Neubau Gehweg und Ausbau Dorfstrasse Reidermoos
- FVV505.14 Wikon, Verbesserung Verkehrssicherheit Fussgängerstreifen vis-à-vis Schnöggelmatte
- FVV505.15 Wikon, Erstellung Querungshilfe für Zufussgehende im Zusammenhang mit neuer Bushaltestelle Industriestrasse
- FVV505.16 Wikon, Erstellung Fuss- und Veloweg sowie Ausweichstellen entlang Reiderstrasse
- FVV505.17 Wikon, Neuer Fussweg Adelboden zur Verbesserung der Schulwegsicherheit
- FVV505.18 Zofingen, Neue Fuss- und Veloverbindung entlang Dorfbach, Ackerstrasse, Seilereie und Bethge

Einzelmassnahmen B-Horizont

- FVV506 Suhr, Veloführung Unterführung Möbel Pfister

Pauschalpaket B-Horizont

- FVV507.1 Reiden, Sonnenkreisel (exkl.) – Einmündung Industriestrasse (exkl.), Radverkehrsanlagen (BP Nr. 87)
- FVV507.2 Reiden, Langnau – Richenthal, Rad- und Gehweg (BP Nr. 167)
- FVV507.3 Schönenwerd, Fuss- und Veloverbindung ab Oltnerstrasse in den Bally Park über die SBB-Doppelspur
- FVV507.4 Wikon, Ergänzung Trottoir Dorfstrasse

Einzelmassnahmen C-Horizont

- FVV508 Velovorzugsroute Lenzburg - Aarau - Olten: Kantonsgrenze SO/AG – Lenzburg

Juli 2024

7.7. Übersicht Kosten

Die Kosten (in Mio.) für die infrastrukturellen Massnahmen in den verschiedenen Bereichen und Horizonten (A/B/C) sehen wie folgt aus (provisorischer Stand), ohne nationale Planungen:

Kategorie	Horizont A	Horizont B	Horizont C
Öffentlicher Verkehr	24	0.25	-
Strasse (inkl. Aufwertung/Sicherheit)	128	46	-
Fuss- und Veloverkehr	44	26	offen
Total beitragsberechtigt	196	72	offen

Annex

A1. Gemeinden im Perimeter

Tabelle 33: Gemeinden im Perimeter

BfS-Nummer	Gemeinde	Perimeter
2495	Niedergösgen	BeSA-Perimeter Agglo Aarau
2503	Erlinsbach (SO)	BeSA-Perimeter Agglo Aarau
2574	Eppenberg-Wöschnau	BeSA-Perimeter Agglo Aarau
2576	Gretzenbach	BeSA-Perimeter Agglo Aarau
2583	Schönenwerd	BeSA-Perimeter Agglo Aarau
4001	Aarau	BeSA-Perimeter Agglo Aarau
4002	Biberstein	BeSA-Perimeter Agglo Aarau
4003	Buchs	BeSA-Perimeter Agglo Aarau
4005	Erlinsbach (AG)	BeSA-Perimeter Agglo Aarau
4006	Gränichen	BeSA-Perimeter Agglo Aarau
4007	Hirschthal	BeSA-Perimeter Agglo Aarau
4008	Küttigen	BeSA-Perimeter Agglo Aarau
4009	Muhen	BeSA-Perimeter Agglo Aarau
4010	Oberentfelden	BeSA-Perimeter Agglo Aarau
4012	Suhr	BeSA-Perimeter Agglo Aarau
4013	Untereentfelden	BeSA-Perimeter Agglo Aarau
4144	Schöftland	BeSA-Perimeter Agglo Aarau
1125	Dagmersellen	BeSA-Perimeter Agglo Olten - Zofingen
1140	Reiden	BeSA-Perimeter Agglo Olten - Zofingen
1147	Wikon	BeSA-Perimeter Agglo Olten - Zofingen
2401	Egerkingen	BeSA-Perimeter Agglo Olten - Zofingen
2402	Härkingen	BeSA-Perimeter Agglo Olten - Zofingen
2404	Neuendorf	BeSA-Perimeter Agglo Olten - Zofingen
2405	Niederbuchsiten	BeSA-Perimeter Agglo Olten - Zofingen
2406	Oberbuchsiten	BeSA-Perimeter Agglo Olten - Zofingen
2407	Oensingen	BeSA-Perimeter Agglo Olten - Zofingen
2493	Lostorf	BeSA-Perimeter Agglo Olten - Zofingen
2497	Obergösgen	BeSA-Perimeter Agglo Olten - Zofingen
2500	Trimbach	BeSA-Perimeter Agglo Olten - Zofingen
2501	Winznau	BeSA-Perimeter Agglo Olten - Zofingen
2571	Boningen	BeSA-Perimeter Agglo Olten - Zofingen

BfS-Nummer	Gemeinde	Perimeter
2572	Däniken	BeSA-Perimeter Agglo Olten - Zofingen
2573	Dulliken	BeSA-Perimeter Agglo Olten - Zofingen
2578	Gunzgen	BeSA-Perimeter Agglo Olten - Zofingen
2579	Hägendorf	BeSA-Perimeter Agglo Olten - Zofingen
2580	Kappel (SO)	BeSA-Perimeter Agglo Olten - Zofingen
2581	Olten	BeSA-Perimeter Agglo Olten - Zofingen
2582	Rickenbach	BeSA-Perimeter Agglo Olten - Zofingen
2584	Starrkirch-Will	BeSA-Perimeter Agglo Olten - Zofingen
2585	Walterswil	BeSA-Perimeter Agglo Olten - Zofingen
2586	Wangen bei Olten	BeSA-Perimeter Agglo Olten - Zofingen
4271	Aarburg	BeSA-Perimeter Agglo Olten - Zofingen
4274	Brittnau	BeSA-Perimeter Agglo Olten - Zofingen
4276	Kölliken	BeSA-Perimeter Agglo Olten - Zofingen
4280	Oftringen	BeSA-Perimeter Agglo Olten - Zofingen
4282	Rothrist	BeSA-Perimeter Agglo Olten - Zofingen
4283	Safenwil	BeSA-Perimeter Agglo Olten - Zofingen
4285	Strengelbach	BeSA-Perimeter Agglo Olten - Zofingen
4289	Zofingen	BeSA-Perimeter Agglo Olten - Zofingen
1139	Pfaffnau	Betrachtungssperimeter
1142	Roggliwil	Betrachtungssperimeter
2403	Kestenholz	Betrachtungssperimeter
2408	Wolfwil	Betrachtungssperimeter
2491	Hauenstein-Ifenthal	Betrachtungssperimeter
2492	Kienberg	Betrachtungssperimeter
2499	Stüsslingen	Betrachtungssperimeter
2502	Wissen	Betrachtungssperimeter
2575	Fulenbach	Betrachtungssperimeter
4004	Densbüren	Betrachtungssperimeter
4136	Holziken	Betrachtungssperimeter
4273	Bottenwil	Betrachtungssperimeter
4279	Murgenthal	Betrachtungssperimeter
4286	Uerkheim	Betrachtungssperimeter
4287	Vordenwald	Betrachtungssperimeter

A2. Übersetzungstabelle Raumtypenzuordnung

Tabelle 34: Raumtypenzuordnung Gemeinden Kanton AG

Gemeinde	Raumtyp kantonaler Richtplan	Siedlungstypologie AP AareLand 5. Generation
Aarau	Kernstadt	Agglomerationskern
Aarburg	Urbaner Entwicklungsraum	Agglomerationskern/-korridor
Biberstein	Urbaner Entwicklungsraum	Agglomerationskorridor
Bottenwil	Ländlicher Entwicklungsraum	Ländlicher Agglomerationsraum
Brittnau	Urbaner Entwicklungsraum	Agglomerationskorridor
Buchs (AG)	Urbaner Entwicklungsraum	Agglomerationskern
Densbüren	Ländlicher Entwicklungsraum	Ländlicher Agglomerationsraum
Erlinsbach (AG)	Urbaner Entwicklungsraum	Agglomerationskorridor
Gränichen	Urbaner Entwicklungsraum	Agglomerationskorridor
Hirschthal	Ländliche Entwicklungsachse	Agglomerationskorridor
Holziken	Ländlicher Entwicklungsraum	Ländlicher Agglomerationsraum
Kölliken	Ländliche Entwicklungsachse	Agglomerationskorridor
Küttigen	Urbaner Entwicklungsraum	Agglomerationskorridor
Muhlen	Ländliche Entwicklungsachse	Agglomerationskorridor
Murgenthal	Ländlicher Entwicklungsraum	Ländlicher Agglomerationsraum
Oberentfelden	Urbaner Entwicklungsraum	Agglomerationskern/-korridor
Oftringen	Urbaner Entwicklungsraum	Agglomerationskorridor
Rothrist	Urbaner Entwicklungsraum	Agglomerationskern/-korridor
Safenwil	Ländliche Entwicklungsachse	Agglomerationskorridor
Schöftland	Ländliches Zentrum	Agglomerationskorridor
Strengelbach	Urbaner Entwicklungsraum	Agglomerationskorridor
Suhr	Urbaner Entwicklungsraum	Agglomerationskern
Uerkheim	Ländlicher Entwicklungsraum	Ländlicher Agglomerationsraum
Unterentfelden	Urbaner Entwicklungsraum	Agglomerationskern/-korridor
Vordemwald	Ländlicher Entwicklungsraum	Ländlicher Agglomerationsraum
Zofingen	Kernstadt	Agglomerationskern

Tabelle 35: Raumtypenzuordnung Gemeinden Kanton SO

Gemeinde	Raumtyp kantonaler Richtplan	Siedlungstypologie AP AareLand 5. Generation
Boningen	Agglomerationsgeprägter Raum	Ländlicher Agglomerationsraum
Däniken	Urbaner Raum	Agglomerationskorridor
Dulliken	Urbaner Raum	Agglomerationskorridor
Egerkingen	Urbaner Raum	Agglomerationskorridor
Eppenberg-Wöschnau	Ländlicher Raum	Ländlicher Agglomerationsraum
Erlinsbach (SO)	Agglomerationsgeprägter Raum	Agglomerationskorridor
Fulenbach	Ländlicher Raum	Ländlicher Agglomerationsraum
Gretzenbach	Urbaner Raum	Agglomerationskorridor
Gunzgen	Agglomerationsgeprägter Raum	Agglomerationskorridor
Hägendorf	Urbaner Raum	Agglomerationskorridor
Härkingen	Agglomerationsgeprägter Raum	Agglomerationskorridor
Hauenstein-Ifenthal	Ländlicher Raum	Ländlicher Agglomerationsraum
Kappel (SO)	Agglomerationsgeprägter Raum	Agglomerationskorridor
Kestholz	Agglomerationsgeprägter Raum	Ländlicher Agglomerationsraum
Kienberg	Ländlicher Raum	Ländlicher Agglomerationsraum
Lostorf	Ländlicher Raum	Ländlicher Agglomerationsraum
Neuendorf	Agglomerationsgeprägter Raum	Agglomerationskorridor
Niederbuchsiten	Ländlicher Raum	Agglomerationskorridor
Niedergösgen	Agglomerationsgeprägter Raum	Agglomerationskorridor
Oberbuchsiten	Agglomerationsgeprägter Raum	Agglomerationskorridor
Obergösgen	Agglomerationsgeprägter Raum	Agglomerationskorridor
Oensingen	Urbaner Raum	Agglomerationskern
Olten	Urbaner Raum	Agglomerationskern
Rickenbach (SO)	Urbaner Raum	Agglomerationskorridor
Rohr (SO)	Ländlicher Raum	Ländlicher Agglomerationsraum
Schönenwerd	Urbaner Raum	Agglomerationskern/-korridor
Starrkirch-Wil	Urbaner Raum	Agglomerationskorridor
Stüsslingen	Ländlicher Raum	Ländlicher Agglomerationsraum
Trimbach	Urbaner Raum	Agglomerationskorridor
Walterswil	Ländlicher Raum	Ländlicher Agglomerationsraum
Wangen bei Olten	Urbaner Raum	Agglomerationskorridor
Winznau	Agglomerationsgeprägter Raum	Agglomerationskorridor
Wisen	Ländlicher Raum	Ländlicher Agglomerationsraum
Wolfwil	Ländlicher Raum	Ländlicher Agglomerationsraum

Tabelle 36: Raumtypenzuordnung Gemeinden Kanton LU

Gemeinde	Raumtyp kantonaler Richtplan	Siedlungstypologie AP AareLand 5. Generation
Dagmersellen	Gemeinde auf der Hauptentwicklungsachse	Agglomerationskorridor
Pfaffnau	Ländliche Gemeinde	Ländlicher Agglomerationsraum
Reiden	Gemeinde auf der Hauptentwicklungsachse	Agglomerationskorridor
Roggliswil	Ländliche Gemeinde	Ländlicher Agglomerationsraum
Wikon	Gemeinde auf der Hauptentwicklungsachse	Agglomerationskorridor

A3. Karten Handlungsbedarf

Abbildung 63: Handlungsbedarf Siedlung

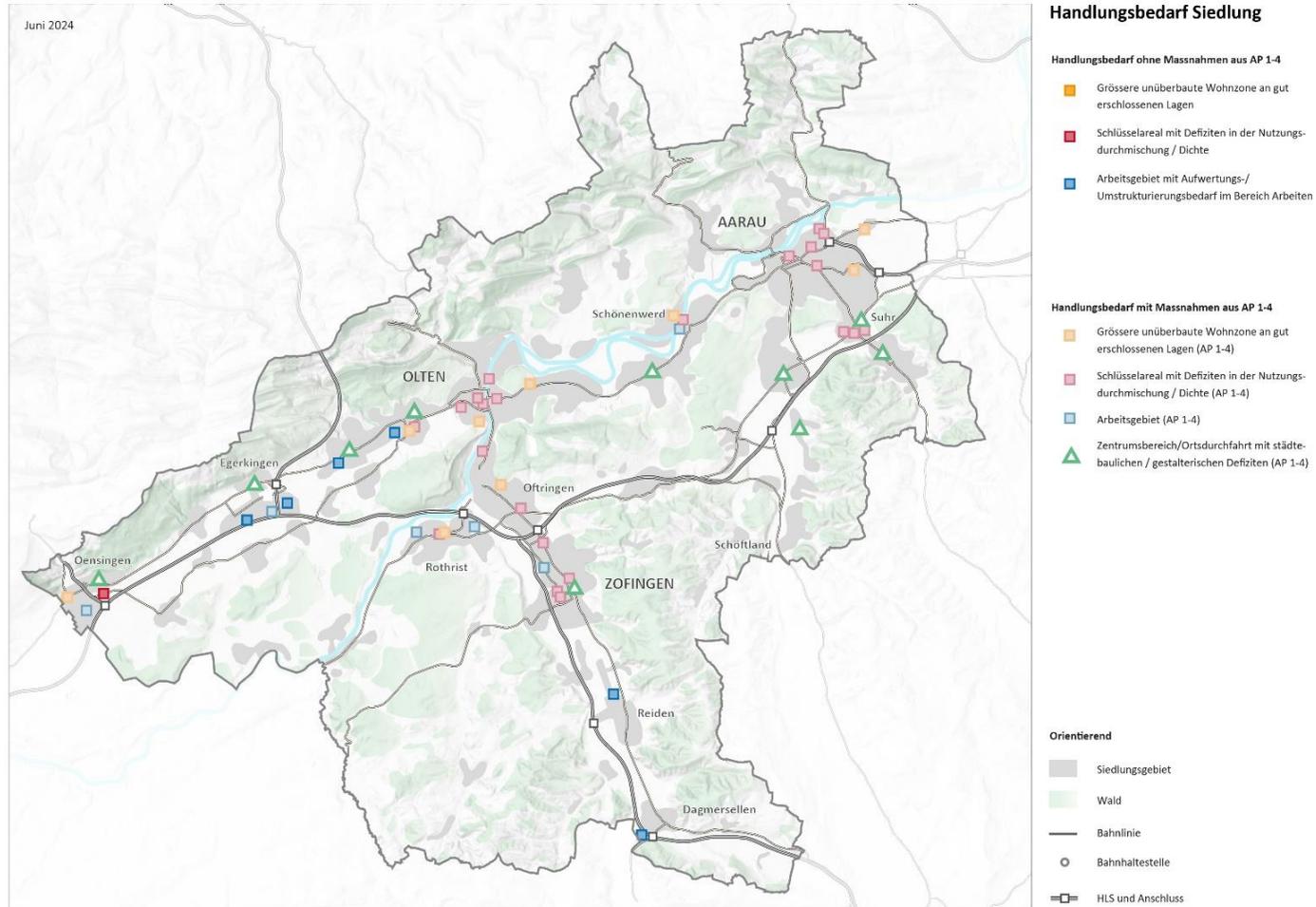


Abbildung 64: Handlungsbedarf Landschaft

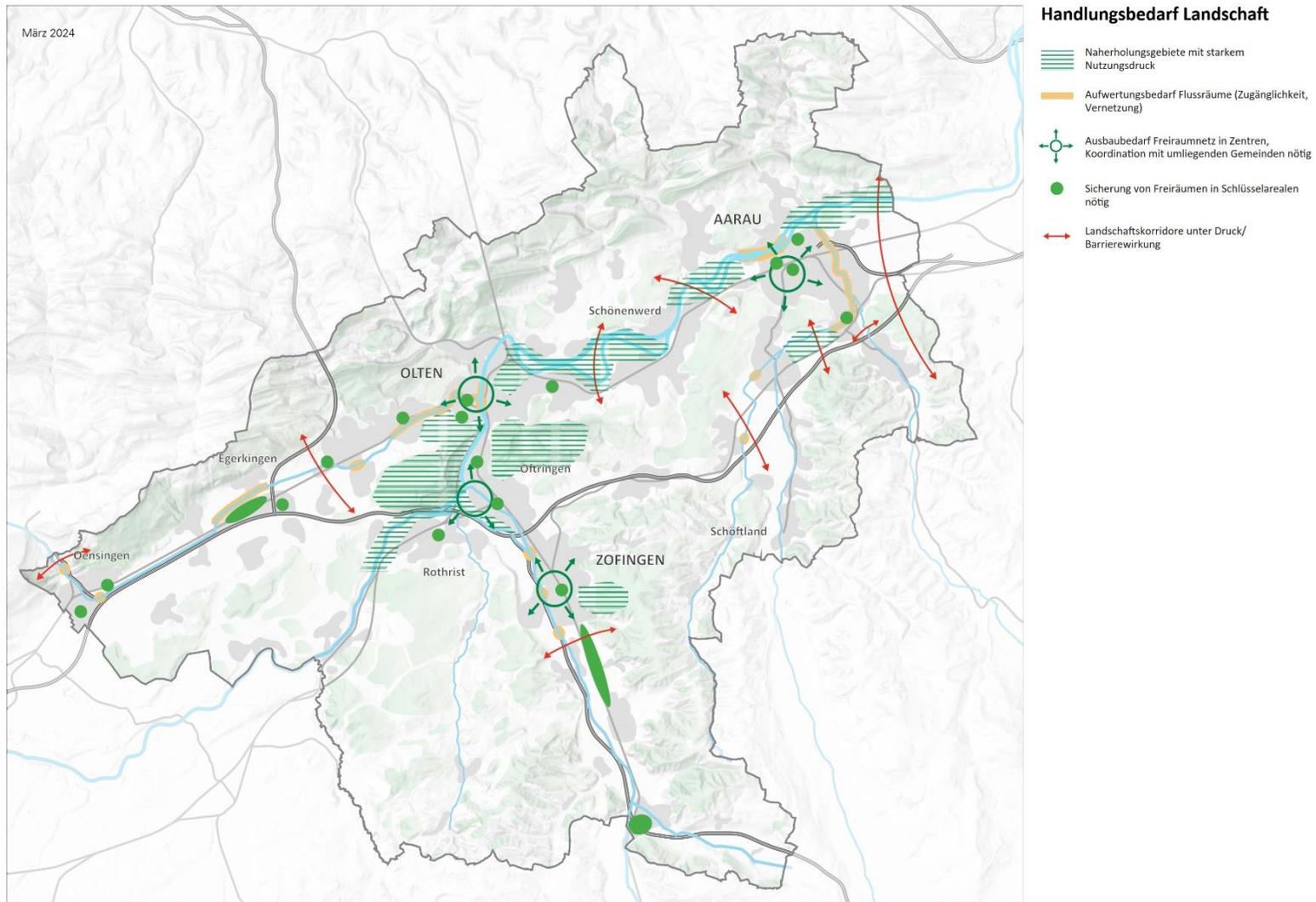


Abbildung 65: Handlungsbedarf ÖV

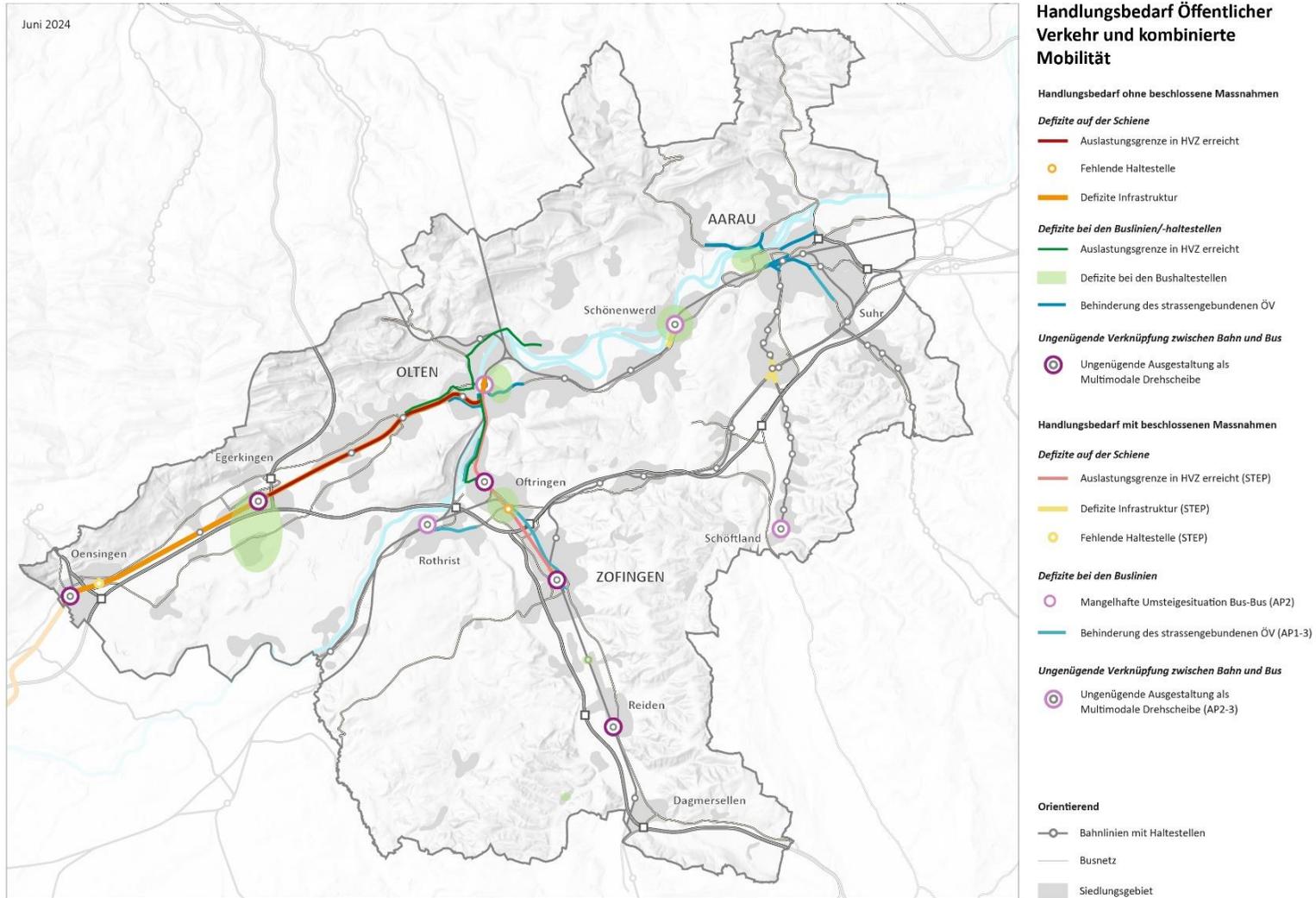


Abbildung 66: Handlungsbedarf Strasse

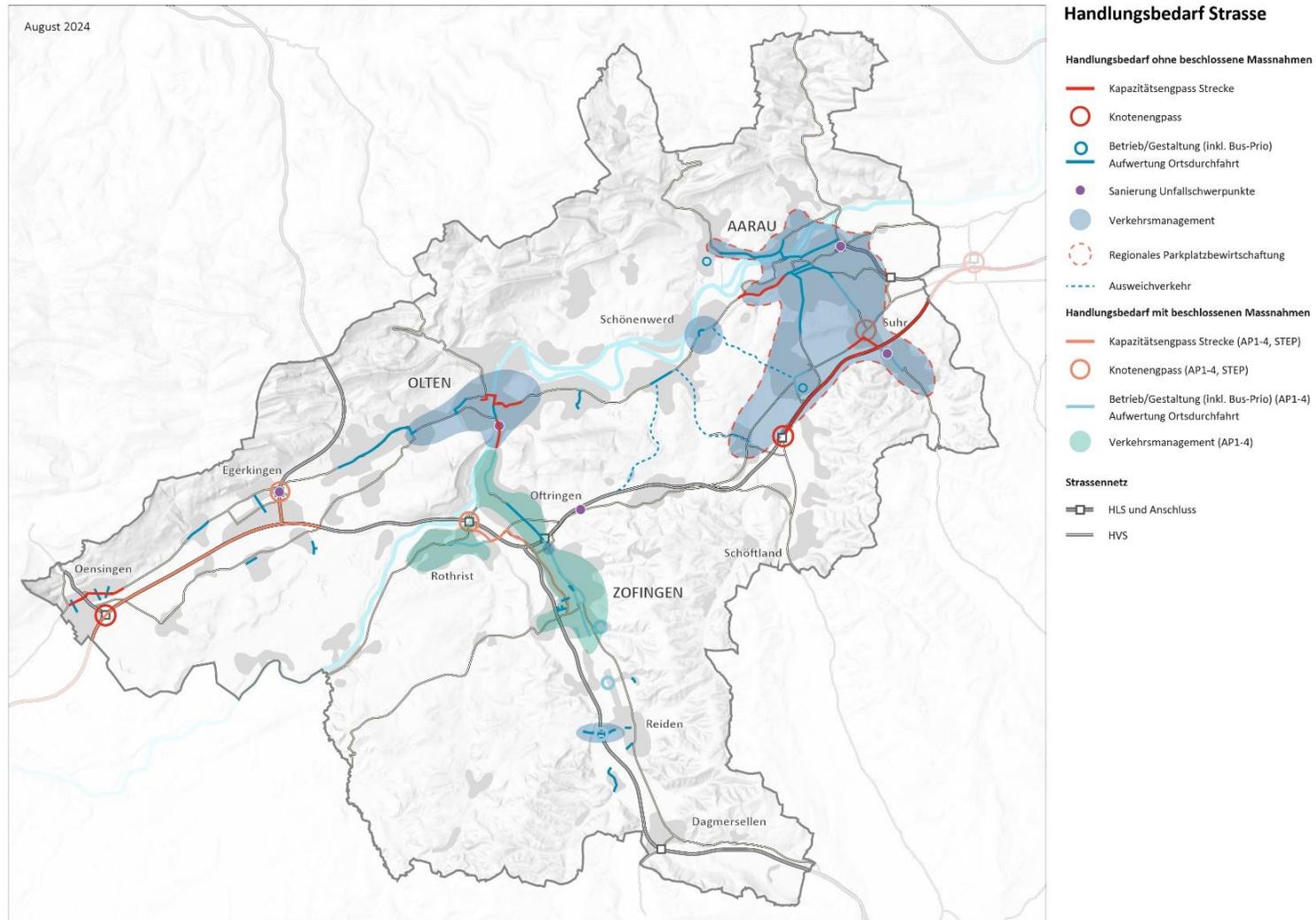


Abbildung 67: Handlungsbedarf Fuss- und Veloverkehr

