



KANTON AARGAU



AareLand

Agglomerationsprogramm
2. Generation

Fassung für Behandlung
im Regierungsrat Solothurn am 22. Mai 2012 und
im Regierungsrat Aargau am 23. Mai 2012.

Vom Regierungsrat Aargau
am ***, *** 2012 und vom
Regierungsrat Solothurn
am ***, *** 2012 verabschiedet.



Massnahmenblätter

2

Agglomerationsprogramm AareLand 2. Generation

- Herausgeber** Departement Bau, Verkehr und Umwelt Kanton Aargau, Abteilung Raumentwicklung, Entfelderstrasse 22, 5001 Aarau, Tel. 062 835 32 50, www.ag.ch/raumentwicklung
Bau- und Justizdepartement Kanton Solothurn, Amt für Raumplanung, Werkhofstrasse 59, 4509 Solothurn, Tel. 032 627 25 61, www.arp.so.ch
- Fachliche Steuerung** Daniel Kolb, Leiter Abteilung Raumentwicklung Aargau (ab März 2012)
Paul Pfister, Leiter Abteilung Raumentwicklung Aargau (bis Februar 2012)
Bernard Staub, Chef Amt für Raumplanung Solothurn
- Begleitgruppe** Stefan Gantenbein, Amt für Verkehr und Tiefbau Solothurn
Andreas Peterhans, Abteilung Tiefbau AG
Simone Rangosch, Abteilung Verkehr AG (ab Januar 2012)
Peter G. Schütz, Abteilung Verkehr AG (bis Dezember 2011)
- Projektleitung** Rainer Frösch, Geschäftsführer AareLand
Lukas Lauper, Abteilung Raumentwicklung und Abteilung Verkehr Aargau
Amalia Schneider, Amt für Raumplanung Solothurn (ab August 2011)
Manuela Studer, Amt für Raumplanung Solothurn (bis Mai 2011)
Silvio Zanola, Abteilung Raumentwicklung Aargau (ab November 2011)
- Auftragnehmerin** Planteam S AG; Untere Steingrubenstrasse 19a, Postfach, 4501 Solothurn
Tel. 032 622 42 44, Fax. 032 623 79 43, solothurn@planteam.ch,
www.planteam.ch
Roger Michelin, dipl. Kult. Ing. ETH/SIA, Planer FSU/RegA
Barbara Wittmer, dipl. Geografin, Raumplanerin MAS ETH/FSU
-

Übersicht Inhalt der vier Bände

Band 1: Schlussbericht mit Anhängen

Teil 1: Ausgangslage

- Kap. 1 Agglomerationsprogramm: von der 1. zur 2. Generation
- Kap. 2 Grundlagen und Verfahren
- Kap. 3 Mitwirkung in vier Schritten
- Kap. 4 Rückblick auf das Agglomerationsprogramm 1. Generation

Teil 2: Herleitung der Massnahmen

- Kap. 5 Roter Faden
- Kap. 6 Übersicht Zukunftsbild mit Teilstrategien
- Kap. 7 Übersicht Ist-Zustand, Trends 2030 und Schwachstellenanalyse
- Kap. 8 Handlungsschwerpunkte

Teil 3: Priorisierung der Massnahmen

- Kap. 9 Methode der Priorisierung der Massnahmen
 - Kap. 10 Massnahmen Bund
 - Kap. 11 Massnahmen Agglomerationsprogramm AareLand 2. Generation
 - Kap. 12 Ergänzende Massnahmen zur Zielerfüllung
 - Kap. 13 Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms
 - Kap. 14 Controlling
 - Kap. 15 Umsetzung Agglomerationsprogramm
 - Kap. 16 Nachweis der Bundesanforderungen
 - Kap. 17 Ausblick
- Anhänge (inkl. Umsetzungsbericht)

Band 2: Massnahmenblätter

Band 3: Zukunftsbild

Band 4: Schwachstellenanalyse mit Grundlagenkarten

Inhalt

1 Massnahmen Siedlung

S1:	Siedlungsentwicklung nach innen	1
S2:	Siedlungsentwicklung Dorfkern Schönenwerd	5
S3:	Entwicklung von Schlüsselarealen	10
S4:	Umnutzung von Arbeitsgebieten an zentralen Lagen.....	14
S5:	Freiraumnetz im urbanen Raum	18

2 Massnahmen Landschaft

L1:	Siedlungsnaher Landschaftsraum.....	23
L2:	Aufwertung Flussräume	27

3 A-Massnahmen

3.1 Gesamtverkehrsprojekte Bahnhöfe/intermodale ÖV-Drehscheiben

ÖV1A:	Olten: Gesamtverkehrsprojekt: Neuer Bahnhofplatz.....	31
ÖV2A:	Zofingen: Gesamtverkehrsprojekt Bahnhof/Untere Grabenstrasse K104: Sanierung und Aufwertung.....	36
ÖV3A:	Oftringen Zentrum: Intermodale ÖV-Drehscheibe (Bushof/-terminal)	41
ÖV4A:	Schönenwerd: Intermodale Verkehrsdrehscheibe	45
ÖV5A:	Egerkingen: Intermodale ÖV-Drehscheibe Bahnhof	50

3.2 Ausbauten Bahninfrastruktur

ÖV6A:	Zofingen: Wendegleise	54
ÖV7A:	Oberentfelden Zentrum: WSB S14: Eigentrassierung mit Aufwertung Ortsdurchfahrt	58

3.3 Verkehrsmanagement

VM1A:	Umsetzung Verkehrsmanagement Gäu	62
-------	--	----

3.4 Aufwertung Ortsdurchfahrten

OD1A:	Gränichen: Betriebs- und Gestaltungskonzept Suhrer- / Unterdorfstrasse (K242)	66
OD2A:	Zofingen: Betriebs- und Gestaltungskonzept Altstadtring (K104).....	70
OD3A:	Aarburg: Betriebs- und Gestaltungskonzept Bahnhofstrasse (K310).....	74
OD4A:	Aarau/Buchs/Suhr: Betriebs- und Gestaltungskonzept Buchser- und Tramstrasse	78
OD5A:	Aarau: Betriebs- und Gestaltungskonzept Rohrerstrasse K110.....	83
OD6A:	Aarau: Betriebs- und Gestaltungskonzept Tellistrasse.....	87
OD7A:	Aufwertung Ortskern Buchs und ESP-Erschliessung Torfeld Süd Aarau mit Verbindungsspanne Buchs Nord (VSBN)	91
OD8A:	Eppenberg-Wöschnau: Betriebs- und Gestaltungskonzept Wöschnau.....	96
OD9A:	Niedergösgen: Betriebs- und Gestaltungskonzept Ortsdurchfahrt	100
OD10A:	Schönenwerd: Zentrumsdurchfahrt (OHNE Umfahrung).....	104
OD11A:	Egerkingen: Aufwertung Dorfachse St. Martinskirche bis Bahnhof	109
OD12A:	Erlinsbach SO: Betriebs- und Gestaltungskonzept für Zentrumsbereich inkl. Zufahrtsachsen	114
OD13A:	Dulliken: Betriebs- und Gestaltungskonzept Ortsdurchfahrt.....	118

3.5 Optimierung Kantonsstrassen

MIV1A:	Aarburg, Oftringen, Zofingen: Wiggertalstrasse Abschnitt Mitte „ERZO bis Bernstrasse“	122
MIV2A:	Umsetzung kantonales P+R-Konzept Aargau.....	126

3.6 Einzelmassnahmen Fuss- und Veloverkehr

LV1A:	Aarau: Aarebrücke flankierende Massnahmen Velo- und Fussverkehr	129
LV2A:	Aarburg - Rothrist: Kantonale Radroute R510: neue Linienführung Verbindung Aarburg – Rothrist.....	133
LV3A:	Olten: Attraktivierung Aareraum „andaare“	138
LV4A:	Aarau: Aufwertung Aareraum für Fussgänger- und Veloverkehr sowie für Naherholung	142
LV5A:	Däniken: Erhöhung Sicherheit Veloverkehr an vier Knoten der Ortsdurchfahrt	146
LV6A:	Olten: Reduktion Trennwirkung Bahngleise Olten Bahnhof Hammer – Zentrum.....	150
LV7A:	Olten: Winkelunterführung: Erhöhung Benutzerstandard für den Velo- und Fussverkehr	153
LV8A:	Velo- und Fussverkehrsverbindung Industriegebiet Härkingen an den Bahnhof Egerkingen.....	157

3.7 Massnahmenbündel Fuss- und Veloverkehr

LV9A:	Zofingenregio: Umsetzung Velokonzept	160
LV10A:	Kanton Solothurn: Umsetzung Radwegnetz	164
LV11A:	Kanton Solothurn: Umsetzung kantonales B+R-Konzept: kombinierte Mobilität	169
LV12A:	Kanton Solothurn: Veloland 2030 Optimierung/Ausbau Routen von Veloland Schweiz und Wanderwege	173

4 B-Massnahmen

4.1 Gesamtverkehrsprojekte Bahnhöfe/intermodale ÖV-Drehscheiben

ÖV1B:	Ofttringen Zentrum: Intermodale ÖV-Drehscheibe (neue Haltestelle SBB).....	177
-------	--	-----

4.2 Aufwertung Ortsdurchfahrten

OD1B:	Aarburg: Aufwertung Oltnerstrasse K103.....	181
OD2B:	Rothrist: Betriebs- und Gestaltungskonzept Bernstrasse (K235)	185

4.3 Optimierung Kantonsstrassen

MIV1B:	Umfahrung Hägendorf / Rickenbach (ERO+).....	189
--------	--	-----

4.4 Massnahmen Fuss- und Veloverkehr

LV1B:	Fahrbahnquerungen für Zufussgehende	193
LV2B:	Niederamt: Veloschnellroute Aarau – Olten	197
LV3B:	Aarburg - Olten: Langsamverkehrsverbindung Aarburg - Bahnhof Olten.....	201
LV4B:	Kanton Solothurn: Umsetzung kantonales B+R-Konzept: kombinierte Mobilität	206

S1: Siedlungsentwicklung nach innen	Priorität	Daueraufgabe
	Kosten	Projektabhängig
	Kantone	AG / SO



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

Beschrieb Massnahme	
Ausgangslage	Im AareLand gibt es diverse Areale und Siedlungslücken an gut (ÖV-)erschlossener Lage, die baulich nur teilweise ausgenützt sind oder die noch nicht überbaut sind. Im Hinblick auf die verstärkte Siedlungsentwicklung nach innen sind diese Entwicklungspotenziale namentlich im urbanen Entwicklungsraum zu überprüfen und entsprechend der erwünschten Entwicklung anzupassen.
Ziel(e)	<ul style="list-style-type: none"> - Im urbanen Entwicklungsraum und an weiteren gut ÖV-erschlossenen Lagen werden dichte Nutzungen Wohnen, Arbeiten, Dienstleistungen gefördert. - Der Flächenverbrauch wird dank der Nutzung der inneren Reserven, insbesondere zusätzlich durch verdichtete Bauweisen, reduziert. - Der Landschaftsraum wird so vor weiterer Bebauung geschützt.

Massnahme(n)	<p>Die Siedlungsentwicklung nach innen ist ein kantonaler Planungsgrundsatz und hat vor der Siedlungserweiterung zu erfolgen. Auf der Grundlage der Richtplanvorgaben AG (H1.3, S1.1, S1.2, S1.3) und SO (SW-1, SW-2) wird die Siedlungsentwicklung nach innen gestützt auf die jeweiligen Ortsplanungen insbesondere mit folgenden Massnahmen sukzessive realisiert:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dichtemasse im Rahmen von Ortsplanungsrevisionen überprüfen - Angemessen ÖV-Angebotsstufen erhöhen (gute, der bebauten Umgebung angemessene Erschliessungsqualität) - Wo sinnvoll festlegen von Mindestmassen (z.B. Mindestgeschosszahl, Mindestgebäudehöhen, Mindestanteil Nutzungen) - Prüfen von Umzonungen ("Aufzonungen") - Nicht überbaute Bauzonen bebauen bevor neue Grundstücke eingezont werden. - Wo sinnvoll und zweckmässig: Sondernutzungsplanpflicht mit Beschrieb der Entwicklungsziele - Insbesondere in städtebaulich sensiblen Gebieten: Fördern von qualitativ hoch stehender Planungsverfahren (Konkurrenzverfahren, Testplanungen, Wettbewerbe usw.). - Im Kanton Aargau gibt es einen Kleinkredit zur Umsetzung der Siedlungsstrategie. Zwei Fachstellen initiieren Projekte und unterstützen Gemeinden in Fragen der Wohnbauentwicklung und bei Arealentwicklungen.
---------------------	--

Realisierungshorizont ab: Daueraufgabe

Zuständigkeiten	
Federführung Gemeinden	Beteiligte Stellen (Kantone, Regionen)

Bezug zum Zukunftsbild und zur Schwachstellenanalyse
<p>Bezug zum Zukunftsbild:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Das AareLand als eine attraktive Wohn-, Arbeits- und Erholungsregion im Herzen der Schweiz positionieren: SL1.1 - Die Siedlungsentwicklung im AareLand lenken: SL3.2 - Die gute Erreichbarkeit im urbanen Entwicklungsraum ausnutzen: SL4.1 - Den Kernraum der Agglomeration als Schwerpunkt für dichte Nutzungen Wohnen, Arbeiten, Dienstleistungen und Infrastruktur bereitstellen: SL5.1, SL5.3 - Die Stadträume als Brennpunkte des urbanen Lebens ausgestalten: SL6.1 - Den Kernergänzungsraum als Wohnschwerpunkt des AareLands priorisieren: SL7.1, SL7.2 - Regionalzentrum Oensingen weiter stärken: SL10.1, SL10.2 - Wohndörfer auf ländlichen Entwicklungsachsen/Ländliche Entwicklungsgemeinden (SO) moderat weiter entwickeln: SL11.1, SL11.3

<p>Bezug zur Schwachstellenanalyse</p> <p>Ist-Zustand</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bevölkerung: Vor allem die Wohndörfer auf ländlichen Entwicklungsachsen (AG) resp. die ländlichen Entwicklungsgemeinden (SO) verzeichnen grössere Bevölkerungszunahmen (zwischen 5 bis 20 %). - Die Bevölkerungsdichte im AareLand ist eher gering: Zwar sind die drei Zentren relativ dicht bebaut, grosse Teile des AareLands sind aber wenig dicht besiedelt. - Ausserhalb des urbanen Entwicklungsraums bestehen teilweise noch grössere Baulandreserven. <p>Trends</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zunahme der Bevölkerung im AareLand. <p>Schwachstellen und Handlungsbedarf</p> <ul style="list-style-type: none"> - Weiterhin Zunahme der Nachfrage, dort, wo noch Bauzonen zur Verfügung stehen. - Im urbanen Entwicklungsraum steht nicht genügend Wohnraum zur Verfügung. Es muss mehr Wohnraum zur Verfügung gestellt werden. <p>Handlungsschwerpunkte</p> <ul style="list-style-type: none"> - Handlungsschwerpunkt Abstimmung von Siedlung und Verkehr, Siedlungsentwicklung nach innen: Die künftige Entwicklungspolitik der Kantone legt die Prioritäten auf die Siedlungsentwicklung nach Innen. - Handlungsschwerpunkt Verdichtung am ÖV-gerechten Ort im urbanen Entwicklungsraum: Durch gezielte Massnahmen im Bereich Siedlung und Mobilität wird der urbane Entwicklungsraum verdichtet. Angebote mit einer hohen Wohnqualität und mit qualitativ hochwertig gestaltetem Siedlungsraum an attraktiv ÖV-erschlossenen Lagen bieten eine „echte“ Alternative zum Einfamilienhaus im Grünen

Verweis auf kantonale Richtpläne	
<p>Kanton Aargau H1.3, S1.1, S1.2, S1.3</p>	<p>Kanton Solothurn TV4.2</p>

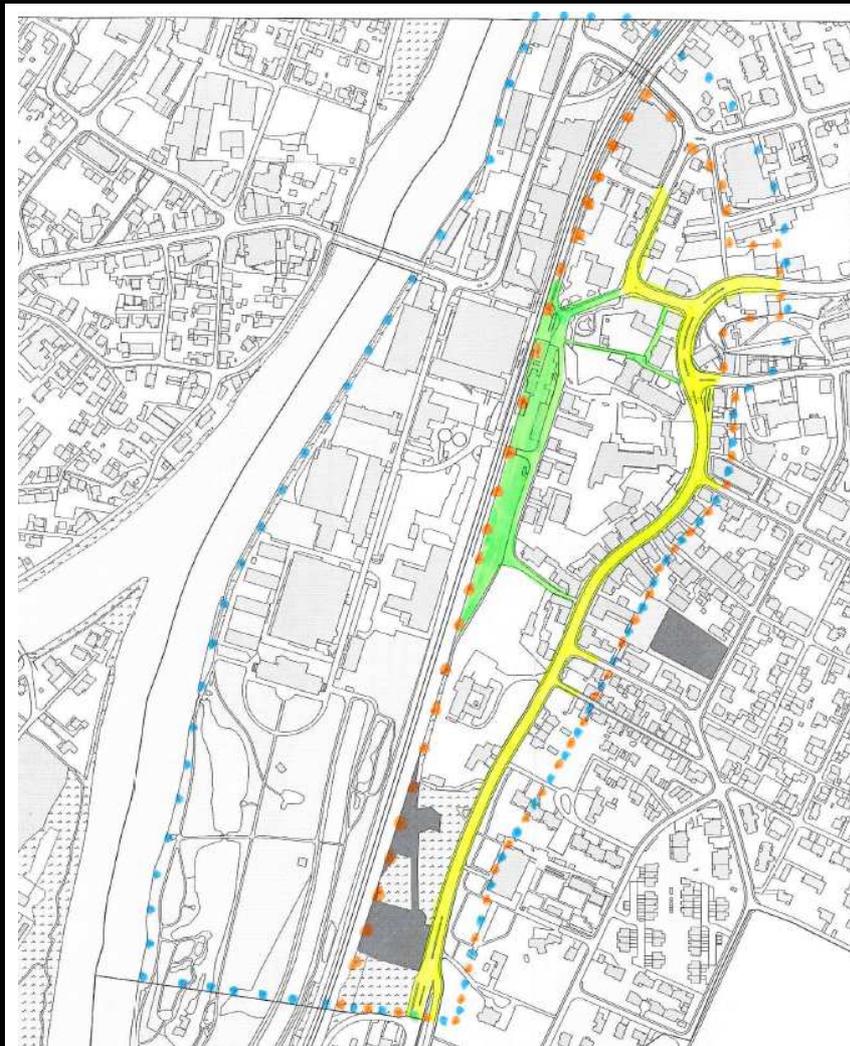
Sonstiges
<p>Grundlagendokumente, Literatur</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bundesamt für Raumentwicklung, Konzept zur Siedlungsentwicklung nach innen, Arbeitshilfe zur Erarbeitung der Agglomerationsprogramme, Bern, 2009 - Kantonale Richtpläne Aargau und Solothurn

Wirksamkeitskriterien (WK)	
Wirksamkeitskriterium	Kommentar
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern	
1 <i>Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr</i>	- Keine direkte Wirkung
2 <i>Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems</i>	- Keine direkte Wirkung - indirekt aber Förderung des Anteils öffentlicher Verkehr durch dichtere Nutzungen an geeignetem Ort
3 <i>Verbesserung des Strassennetzes</i>	- Keine direkte Wirkung

4	<i>Erreichbarkeit</i>	- Durch Anordnung von zusätzlichen Nutzungen an gut verkehrerschlossenen Lagen wird die Erreichbarkeit erhöht und die Länge der Wege verringert
5	<i>Verbesserung der Intermodalität</i>	- Keine direkte Wirkung
6	<i>Nachfrageseitige Massnahmen</i>	- Durch Anordnung von zusätzlichen Nutzungen an gut verkehrerschlossenen Lagen wird die Nachfrage nach sicheren und leistungsfähigen Verkehrsnetzen erhöht
7	<i>Verbesserung im Güterverkehr (fakultativ)</i>	- Keine direkte Wirkung
8	<i>Verbesserung im Freizeitverkehr (fakultativ)</i>	- Keine direkte Wirkung
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert		
1	<i>Konzentration von Arbeitsplätzen und Bevölkerung an geeigneten Standorten und in Koordination mit dem Verkehrssystem</i>	- Erfüllt: ist Hauptzielsetzung und angestrebte Wirkung der Massnahmen
2	<i>Verringerung der Zersiedlung</i>	- Erfüllt: ist Hauptzielsetzung und angestrebte Wirkung der Massnahmen
3	<i>Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume</i>	- Verdichtungen und Umnutzungen verlangen erhöhte Qualität bei der Planung und Realisierung: darum werden geeignete Verfahren angestrebt: dabei wird ein grosses Gewicht auf die Gestaltung der Aussenräume gelegt
WK 3: Verkehrssicherheit erhöht		
1	<i>Erhöhung der objektiven Sicherheit</i>	- Keine direkte Wirkung
2	<i>Erhöhung der subjektiven Sicherheit</i>	- Dichtere Nutzungen sind "belebte" Nutzungen womit die soziale Sicherheit im öffentlichen Raum erhöht wird
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert		
1	<i>Reduktion der Luftschadstoff- und CO2-Emissionen</i>	- Erfüllt: durch Anordnung von zusätzlichen Nutzungen an gut verkehrerschlossenen Lagen wird die Erreichbarkeit erhöht und die Länge der Wege verringert; der öffentliche Verkehr erhält zusätzliches Nutzerpotential
2	<i>Reduktion der Lärmemissionen</i>	- Keine direkte Wirkung - Indirekt: durch die Steigerung des Modalsplit zu Gunsten ÖV und die kürzeren Wege wird die Lärmbelastung verringert
3	<i>Verminderung der Flächenbeanspruchung und Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen</i>	- Erfüllt: ist Hauptzielsetzung und angestrebte Wirkung der Massnahmen: durch die innere Verdichtung wird die Flächen-Ausdehnung verringert

S2: Siedlungsentwicklung Dorfkern Schönenwerd

Priorität	Daueraufgabe
Kosten	CHF 70 000 inkl. MwSt.
Kanton	SO



Legende Gesamtprojekt Schönenwerd Zentrum

Blau: Perimeter Gesamtprojekt Schönenwerd Zentrum

Orange: Perimeter S2: Siedlungsentwicklung Dorfkern Schönenwerd

Grün: Perimeter ÖV4A: Intermodale ÖV-Drehscheibe

Gelb: Perimeter OD9A: Zentrumsdurchfahrt (ohne Umfahrung)

Gesamtprojekt Schönenwerd Zentrum (Quelle: Amt für Tiefbau und Verkehr Solothurn)

Beschrieb Massnahme

Ausgangslage

- Die intermodale ÖV-Drehscheibe Schönenwerd hat bereits heute für das Niederamt wegen der Umsteigevorgänge Bahn – Bus eine grosse Bedeutung.
- Wird das Wendegleis im Raum Aarau realisiert, wird Schönenwerd an die Zürcher S-Bahn angeschlossen. Die Bedeutung des Bahnhofs wird entsprechend zunehmen.

	<ul style="list-style-type: none"> - Diese Entwicklungen werden grosse Auswirkungen auf das Bahnhofsgebiet haben. Aus diesem Grund soll nicht nur die intermodale ÖV-Drehscheibe ausgebaut werden, sondern in ein Gesamtprojekt integriert werden, das das ganze Zentrum von Schönenwerd aufwertet: Mit den drei Teilprojekten S2: Siedlungsentwicklung Dorfkern Schönenwerd, ÖV4A: Intermodale ÖV-Drehscheibe und OD9A: Zentrumsdurchfahrt kann dies erreicht werden. - Im Dorfkern Schönenwerd, heute teilweise unternutzt befindet sich in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof bietet sich ein beträchtliches Siedlungsentwicklungspotenzial. Dieses ist wegen der guten ÖV-Erschliessung besser zu nutzen.
Ziel(e)	<ul style="list-style-type: none"> - Umsetzen einer Entwicklungsstrategie, die sämtliche raumwirksame Tätigkeiten optimal aufeinander abstimmt und das Entwicklungspotential nutzt (intermodale ÖV-Drehscheibe, Zentrumsdurchfahrt und Aufwertung Dorfkern). - Aufwerten des Dorfkerns (insbesondere des öffentlichen Raums), Miteinbezug der geschützten Objekte (z.B. Felsengarten). - Erhalten und ergänzen von sicheren und attraktiven Velo- und Fusswegverbindungen - Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Dorfkern (Massnahmen Städtebau etc.)
Massnahme(n)	<ul style="list-style-type: none"> - Die Massnahmen sind – zusammen mit den beiden anderen Teilprojekten – in den nächsten Arbeitsschritten auszuarbeiten.
Realisierungshorizont ab:	2012: Planersubmission 2013-2015: Nutzungsplanungsverfahren

Zuständigkeiten	
Federführung Amt für Raumplanung	Beteiligte Stellen Gemeinde Schönenwerd (Planungshoheit), Amt für Verkehr und Tiefbau Solothurn

Bezug zum Zukunftsbild und zur Schwachstellenanalyse
Bezug zum Zukunftsbild: <ul style="list-style-type: none"> - Das AareLand als attraktive Wohn-, Arbeits- und Erholungsregion im Herzen der Schweiz positionieren: SL1.1 - Das AareLand optimal erreichbar und attraktiv erhalten: M2.4 - Die Siedlungsentwicklung im AareLand lenken: SL3.2, SL3.5 - Die gute Erreichbarkeit im urbanen Entwicklungsraum ausnutzen: SL4.1, SL4.2, SL4.3, M4.1 - Den Kernraum der Agglomeration als Schwerpunkt für dichte Nutzungen Wohnen, Arbeiten, Dienstleistungen und Infrastruktur bereitstellen: SL5.1, SL5.2 - Die Stadträume als Brennpunkte des urbanen Lebens ausgestalten: SL6.1 - Den Kernergänzungsraum als Wohnschwerpunkt des AareLands priorisieren: M7.1
Bezug zur Schwachstellenanalyse Ist-Zustand <ul style="list-style-type: none"> - Gering Qualität der Ortsdurchfahrt/des Ortszentrum: Der MIV beeinträchtigt die Aufenthaltsqualität des Ortszentrum, das Ortszentrum kann seine Bedeutung nicht entfalten. - Bevölkerung: Vor allem die Wohndörfer auf ländlichen Entwicklungsachsen (AG) resp. die ländlichen Entwicklungsgemeinden (SO) verzeichnen grössere Bevölkerungszunahmen (zwischen 5 bis 20 %). - Bevölkerung: Vor allem die Wohndörfer auf ländlichen Entwicklungsachsen (AG) resp. die ländlichen Entwicklungsgemeinden (SO) verzeichnen grössere Bevölkerungszunahmen (zwischen 5 bis 20 %).

<p>Trends</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mit dem zunehmenden Verkehrsaufkommen ist keine Veränderung der Aufenthaltsqualitäten in den Ortszentren absehbar. Die Aufenthaltsqualität sinkt weiter. - Obwohl nahe der intermodalen ÖV-Drehscheibe Schönenwerd gelegen, nehmen die Bevölkerung und Arbeitsplätze nicht zu. <p>Schwachstellen und Handlungsbedarf</p> <ul style="list-style-type: none"> - Das Ortszentrum muss aufgewertet werden. <p>Handlungsschwerpunkte</p> <ul style="list-style-type: none"> - Handlungsschwerpunkt Abstimmung von Siedlung und Verkehr, Siedlungsentwicklung nach innen: Die künftige Entwicklungspolitik der Kantone legt die Prioritäten auf die Siedlungsentwicklung nach Innen. - Handlungsschwerpunkt Verdichtung am ÖV-gerechten Ort im urbanen Entwicklungsraum: Durch gezielte Massnahmen im Bereich Siedlung und Mobilität wird der urbane Entwicklungsraum verdichtet. Angebote mit einer hohen Wohnqualität und mit qualitativ hochwertig gestaltetem Siedlungsraum an attraktiv ÖV-erschlossenen Lagen bieten eine „echte“ Alternative zum Einfamilienhaus im Grünen - Handlungsschwerpunkt Ortsdurchfahrten: Die Ortsdurchfahrten erfüllen weit mehr Funktionen als nur die Durchleitung des Verkehrs. Sie sind Lebensader einer Gemeinde, Begegnungsort, Ziel für Einkaufende, Benützer der öffentlichen Bauten und Anlagen und ÖV-Achsen. Jedoch sind sie häufig durch das hohe MIV-Verkehrsaufkommen belastet, was sich negativ auf die Sicherheit für die anderen Verkehrsteilnehmenden auswirkt. Wo sinnvoll und möglich werden die Ortsdurchfahrten durch Umfahrungsstrassen entlastet. Wo dies nicht möglich ist, sind die Ortsdurchfahrten aufzuwerten, damit sie ihre vielfältigen Aufgaben wahrnehmen können.

Verweis auf kantonale Richtpläne	
Kanton Aargau: -	Kanton Solothurn -

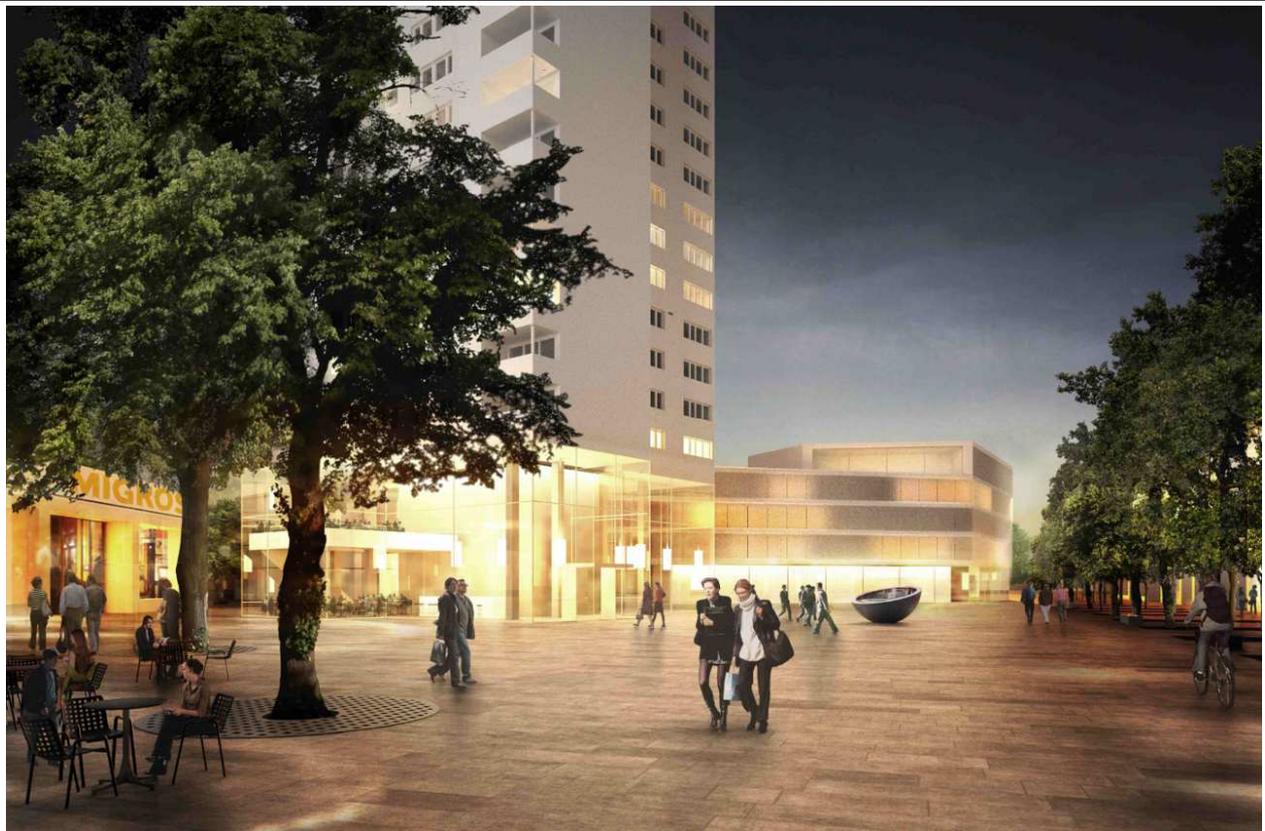
Sonstiges
<p>Grundlagendokumente, Literatur</p> <ul style="list-style-type: none"> - Amt für Verkehr und Tiefbau Kanton Solothurn (2011): Schönenwerd, Gesamtprojekt Zentrum; QM-Plan <p>Bezug zu anderen Massnahmen</p> <p>Sämtliche Massnahmen in Schönenwerd stehen in enger Abhängigkeit zueinander. Sie sind ebenfalls mit der Ortsplanungsrevision abgestimmt.</p> <ul style="list-style-type: none"> - ÖV4A: Schönenwerd: Intermodale ÖV-Drehscheibe - OD10A: Schönenwerd: Zentrumsdurchfahrt (ohne Umfahrung)

Wirksamkeitskriterien (WK)	
Wirksamkeitskriterium	Kommentar
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern	
1- Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr	- Mit verbesserter Aussenraumgestaltung und besserer Zugänglichkeit Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr
2- Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems	- Zugänglichkeit zur intermodalen ÖV-Drehscheibe wird verbessert (Velo- und Fussverkehr) - Verbesserung der Lage und Sicherheit der Bushaltestellen im Dorfkern

3- <i>Verbesserung des Strassennetzes</i>	Keine direkten Auswirkungen; aber mit neuer Strassenraumgestaltung und der Überprüfung, Priorisieren und Definieren von Anbindungen des Quartierverkehrs an das Hauptverkehrsnetz wird eine Verstetigung des Verkehrs angestrebt → Erhöhung der Funktionsfähigkeit auf der bereits heute stark belasteten Verbindung zwischen Aarau und Olten südlich der Aare.
4- <i>Erreichbarkeit</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Verbesserung der Erreichbarkeit des Dorfkerns durch Nutzung des Entwicklungspotentials - Verbesserung der Zugänglichkeit zum ÖV-Netz - Realisierung von direkten Velo- und Fussverkehrsverbindungen zur intermodalen ÖV-Drehscheibe und den Bushaltestellen
5- <i>Verbesserung der Intermodalität</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Verbesserung der Zugänglichkeit zum ÖV-Netz für den Velo- und Fussverkehr, bessere Veloabstellsituation an der intermodalen ÖV-Drehscheibe
6- <i>Nachfrageseitige Massnahmen</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Einfluss auf das Mobilitätsverhalten durch Verbesserung des Informationsangebot beim ÖV
7- <i>Verbesserung im Güterverkehr (fakultativ)</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Keine direkte Wirkung
8- <i>Verbesserung im Freizeitverkehr (fakultativ)</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Im Rahmen der Quartierentwicklung / Gestaltungspläne Attraktivierung von Aussenräumen für die Freizeit- und Erholungsnutzung
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert	
1- <i>Konzentration von Arbeitsplätzen und Bevölkerung an geeigneten Standorten und in Koordination mit dem Verkehrssystem</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Erfüllt: Die Aufwertung des Dorfkerns hat die bessere und dichtere Nutzung des Raums zum Ziel (Wohnraum und Arbeitsplätze, Mischnutzungen) - Optimieren von rechtsgültigen Gestaltungsplänen im Dorfkern
2- <i>Verringerung der Zersiedlung</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Erfüllt: Durch Verdichtung der Nutzungen im Dorfkern an gut erschlossener Lage werden Alternativen zum Wohnen im Grünen geboten. Der Zersiedlung kann so Einhalt geboten werden.
3- <i>Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Die Erhöhung der Qualität der öffentlichen Räume ist eines der Hauptziele dieser Massnahmen. - Verdichtungen und Umnutzungen verlangen erhöhte Qualität bei der Planung und Realisierung: Darum werden geeignete Verfahren angestrebt: dabei wird ein grosses Gewicht auf die Gestaltung der Aussenräume gelegt.
WK 3: Verkehrssicherheit erhöht	
1- <i>Erhöhung der objektiven Sicherheit</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Verbesserung der objektiven Sicherheit durch Behebung von Unfallschwerpunkten, Verbesserung der Führung des Velo- und Fussverkehrs (Fussgängerüberquerungen und Velostreifen)
2- <i>Erhöhung der subjektiven Sicherheit</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Dichtere Nutzungen sind „belebte“ Nutzungen womit die soziale Sicherheit im öffentlichen Raum erhöht wird - Erhöhung der subjektiven Sicherheit durch gestalterische Massnahmen, Überprüfung der Unterführung an der Oltnerstrasse
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert	
1- <i>Reduktion der Luftschadstoff- und CO2-Emissionen</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Erfüllt: Durch Anordnung von zusätzlichen Nutzungen an gut verkehrerschlossenen Lagen wird die Erreichbarkeit erhöht und die Länge der Wege verringert - der ÖV erhält zusätzliches Nutzerpotential - Zusätzliche Reduktion der Emission durch Verkehrsberuhigung und Verstetigung des Verkehrs

2- <i>Reduktion der Lärmemissionen</i>	<ul style="list-style-type: none">- Reduktion der Lärmemissionen durch Verkehrsberuhigung und Verstetigung des Verkehrs und Realisierung von Lärmsanierungsmassnahmen bei Immissionsgrenzwertüberschreitungen- indirekt: durch die Steigerung des Modalsplit zu Gunsten ÖV und die kürzeren Wege wird die Lärmbelastung verringert
3- <i>Verminderung der Flächenbeanspruchung und Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen</i>	<ul style="list-style-type: none">- Erfüllt: ist Hauptzielsetzung und angestrebte Wirkung der Massnahmen: durch die innere Verdichtung wird die Flächen-Ausdehnung verringert

S3: Entwicklung von Schlüsselarealen	Priorität	Daueraufgabe
	Kosten	Projektabhängig
	Kantone	AG / SO



Visualisierung Zentrum Oftringen (Quelle: Gemeinde Oftringen: Testplanung Zentrumsentwicklung Oftringen, Visualisierung: Haerle Hubacher Architekten)

Beschrieb Massnahme	
Ausgangslage	Im Raum AareLand gibt es an gut geeigneten Lagen diverse grössere Entwicklungsareale ("Schlüsselareale"), die aus rechtlichen, finanziellen oder auch eigentümerbezogenen Gründen noch nicht verfügbar sind. Sie können einen wichtigen Beitrag zur Siedlungsentwicklung nach innen leisten. Ohne Motivation und Förderung durch die Kantone und die Gemeinden können diese schwer im erwünschten Zeitraum aktiviert werden.
Ziel(e)	<ul style="list-style-type: none"> - Im urbanen Entwicklungsraum und an weiteren gut ÖV-erschlossenen Lagen werden brach liegende oder nur ungenügend genutzte Areale der erwünschten dichten Nutzungen Wohnen, Dienstleistung, Arbeiten, Infrastruktur zugeführt. - Der Flächenverbrauch wird dank der Nutzung der inneren Reserven, insbesondere zusätzlich durch verdichtete Bauweisen, reduziert.

Massnahme(n)	<p>Auf der Grundlage der Richtplanvorgaben AG (H1.3, H3.1, H3.2, S1.1, S1.3, S1.4) und SO werden die Schlüsselareale bezeichnet und deren Entwicklung insbesondere mit folgenden Massnahmen unterstützt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Potentielle Schlüsselareale bezeichnen und Rahmenbedingungen klären: z.B. Verkehr, Städtebau, Nutzungen - Beratung der Grundeigentümerschaft zu möglichen Entwicklungspotentialen und dem notwendigen Vorgehen dazu - Unterstützen der Grundeigentümerschaft bei der Durchführung der notwendigen Planungsverfahren (z.B. Federführung und/oder Vorfinanzierung der ersten Planungsschritte durch die öffentliche Hand) - Rechtlich und/oder finanzielle Anreize schaffen: zum Beispiel durch Aussicht auf erhöhte Nutzungen und/oder Realisierungserleichterungen unter der Bedingung, dass ein Qualitätsverfahren (z.B. Konkurrenzverfahren) unter Einbezug der Gemeinde durchgeführt wird. - Bei Bedarf: Baulandumlegungsverfahren unterstützen resp. einleiten - Im Kanton Aargau gibt es einen Kleinkredit zur Umsetzung der Siedlungsstrategie. Zwei Fachstellen initiieren Projekte und unterstützen Gemeinden in Fragen der Wohnbauentwicklung und bei Arealentwicklungen.
Realisierungshorizont ab:	Daueraufgabe

Zuständigkeiten	
Federführung Gemeinden	Beteiligte Stellen (Kantone, Regionen)

Bezug zum Zukunftsbild und zur Schwachstellenanalyse
<p>Bezug zum Zukunftsbild:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Das AareLand als attraktive Wohn-, Arbeits- und Erholungsregion im Herzen der Schweiz positionieren: SL1.1 - Die Siedlungsentwicklung im AareLand lenken: SL3.2 - Die gute Erreichbarkeit im urbanen Entwicklungsraum ausnutzen: SL4.1, SL4.2, SL4.3, SL4.4, - Den Kernraum der Agglomeration als Schwerpunkt für dichte Nutzungen Wohnen, Arbeiten, Dienstleistungen und Infrastruktur bereitstellen: SL5.1, SL5.2, SL5.3 - Die Stadträume als Brennpunkte des urbanen Lebens ausgestalten: SL6.1, SL6.2, SL6.3 - Den Kernergänzungsraum als Wohnschwerpunkt des AareLands priorisieren: SL7.1 - Umnutzung reiner Arbeitsgebiete an zentralen Lagen innerhalb des Kernraums fördern: SL9.1 - Das Regionalzentrum Oensingen weiter stärken: SL10.1
<p>Bezug zur Schwachstellenanalyse</p> <p>Ist-Zustand</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bevölkerung: Vor allem die Wohndörfer auf ländlichen Entwicklungsachsen (AG) resp. die ländlichen Entwicklungsgemeinden (SO) verzeichnen grössere Bevölkerungszunahmen (zwischen 5 bis 20 %). <p>Trends</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zunahme der Bevölkerung im AareLand. <p>Schwachstellen und Handlungsbedarf</p> <ul style="list-style-type: none"> - Im urbanen Entwicklungsraum steht nicht genügend Wohnraum zur Verfügung. Es muss mehr Raum für Wohnen und Arbeiten an gut ÖV-erschlossenen innerhalb des urbanen Entwicklungsraums zur Verfügung gestellt werden.

<p>Handlungsschwerpunkte</p> <ul style="list-style-type: none"> - Handlungsschwerpunkt Abstimmung von Siedlung und Verkehr, Siedlungsentwicklung nach innen: Die künftige Entwicklungspolitik der Kantone legt die Prioritäten auf die Siedlungsentwicklung nach Innen. - Handlungsschwerpunkt Verdichtung am ÖV-gerechten Ort im urbanen Entwicklungsraum: Durch gezielte Massnahmen im Bereich Siedlung und Mobilität wird der urbane Entwicklungsraum verdichtet. Angebote mit einer hohen Wohnqualität und mit qualitativ hochwertig gestaltetem Siedlungsraum an attraktiv ÖV-erschlossenen Lagen bieten eine „echte“ Alternative zum Einfamilienhaus im Grünen

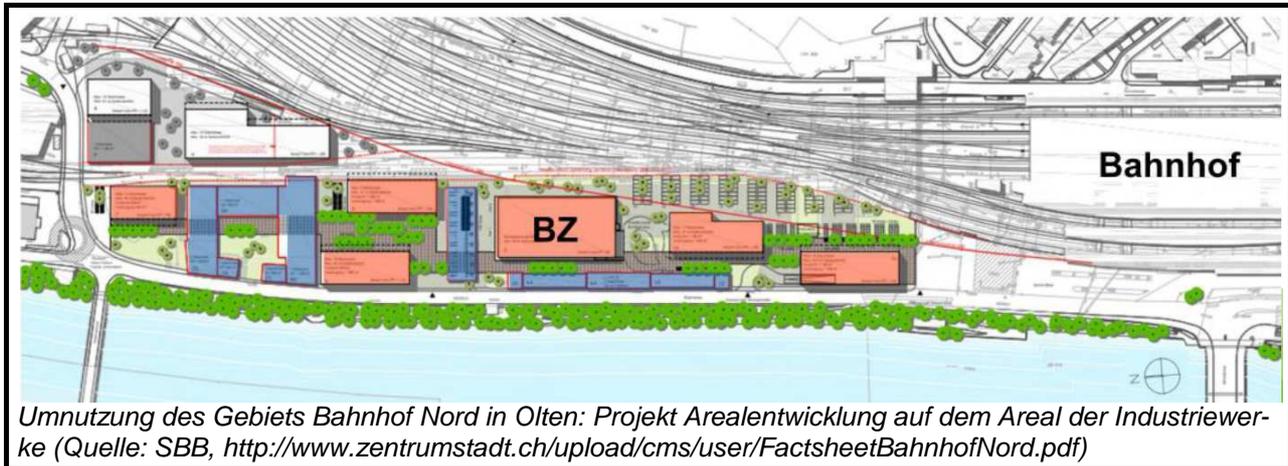
Verweis auf kantonale Richtpläne	
<p>Kanton Aargau: H1.3, H3.1, H3.2, S1.1, S1.3, S1.4</p>	<p>Kanton Solothurn TV4.2</p>

Sonstiges
<p>Grundlegendokumente, Literatur</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bundesamt für Raumentwicklung, Konzept zur Siedlungsentwicklung nach innen, Arbeitshilfe zur Erarbeitung der Agglomerationsprogramme, Bern, 2009 - Kantonale Richtpläne und Raumkonzepte Aargau und Solothurn - Diverse laufende Konkurrenzverfahren und Machbarkeitsstudien verschiedener Gemeinden im AareLand
<p>Bezug zu anderen Massnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> - S5: Freiraumnetze im urbanen Raum

Wirksamkeitskriterien (WK)	
Wirksamkeitskriterium	Kommentar
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern	
1 <i>Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Mit der Neuorientierung werden die Schlüsselareale „neu entwickelt“: Der Verbesserung des Velo- und Fussverkehrs kann so hohe Priorität gegeben werden. Die Erreichbarkeit der Schlüsselarealen von den ÖV-Knoten aus wird so entsprechend gefördert. - Verbesserte Aussenraumgestaltungen machen den Langsamverkehr attraktiver
2 <i>Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Die gute ÖV-Erschliessung der Schlüsselareale ist von oberster Priorität - Indirekt zum Förderung des ÖV-Anteils durch dichtere Nutzungen an geeignetem Ort
3 <i>Verbesserung des Strassennetzes</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Keine direkte Wirkung. - Konkrete Entwicklungen von Schlüsselarealen können aber auch Verbesserungen im Strassennetz herbeiführen, z.B. durch verbesserte Linienführungen.
4 <i>Erreichbarkeit</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Durch Anordnung von zusätzlichen Nutzungen an gut verkehrerschlossenen Lagen wird die Erreichbarkeit erhöht und die Länge der Wege verringert.
5 <i>Verbesserung der Intermodalität</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Auf die Umsteigevorgänge Velo- und Fussverkehr – Bus/Bahn wird grosser Wert gelegt (Veloabstellplätze, gut gestaltete Bushaltestellen etc.)

6	<i>Nachfrageseitige Massnahmen</i>	- Durch Anordnung von zusätzlichen Nutzungen an gut verkehrerschlossenen Lagen, insbesondere des ÖV, wird die Nachfrage nach sicheren und leistungsfähigen Verkehrsnetzen erhöht.
7	<i>Verbesserung im Güterverkehr (fakultativ)</i>	- Keine direkte Wirkung
8	<i>Verbesserung im Freizeitverkehr (fakultativ)</i>	- Keine direkte Wirkung
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert		
1	<i>Konzentration von Arbeitsplätzen und Bevölkerung an geeigneten Standorten und in Koordination mit dem Verkehrssystem</i>	- Die Aufwertung der Schlüsselareale hat die bessere und dichtere Nutzung des Raums zum Ziel (Wohnraum und Arbeitsplätze, Mischnutzungen).
2	<i>Verringerung der Zersiedlung</i>	- Erfüllt: Durch Verdichtung der Nutzungen der Schlüsselareale an gut erschlossener Lage werden Alternativen zum Wohnen im Grünen geboten. Der Zersiedlung kann so Einhalt geboten werden.
3	<i>Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume</i>	- Verdichtungen und Umnutzungen verlangen erhöhte Qualität bei der Planung und Realisierung. Geeignete Verfahren (Testplanungen, Sondernutzungsplanungen etc.) sind unabdingbar. Dabei wird ein grosses Gewicht auf die Gestaltung der Aussenräume gelegt.
WK 3: Verkehrssicherheit erhöht		
1	<i>Erhöhung der objektiven Sicherheit</i>	- Durch die Arealentwicklungen können bekannte Gefahrenstellen / Unfallschwerpunkte reduziert werden.
2	<i>Erhöhung der subjektiven Sicherheit</i>	- Dichtere Nutzungen sind "belebte" Nutzungen womit die soziale Sicherheit im öffentlichen Raum erhöht wird
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert		
1	<i>Reduktion der Luftschadstoff- und CO₂-Emissionen</i>	- Erfüllt: Durch Anordnung von zusätzlichen Nutzungen an gut verkehrerschlossenen Lagen wird die Erreichbarkeit erhöht und die Länge der Wege verringert. Der ÖV erhält zusätzliches Nutzerpotential
2	<i>Reduktion der Lärmemissionen</i>	- Keine direkten Auswirkungen - Indirekt: durch die Steigerung des Modalsplit zu Gunsten ÖV und die kürzeren Wege wird die Lärmbelastung verringert
3	<i>Verminderung der Flächenbeanspruchung und Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen</i>	- Erfüllt: Durch Verdichtung der Nutzungen im Dorfkern an gut erschlossener Lage werden Alternativen zum Wohnen im Grünen geboten. Der Zersiedlung kann so Einhalt geboten werden.

S4: Umnutzung von Arbeitsgebieten an zentralen Lagen	Priorität	Daueraufgabe
	Kosten	Projektabhängig
	Kantone	AG / SO



Beschrieb Massnahme	
Ausgangslage	<ul style="list-style-type: none"> - In Aarau, Olten und in Rothrist bestehen in Zentrumsnähe und an sehr gut ÖV-erschlossenen Lagen grössere zusammenhängende Areale, die heute ausschliesslich Arbeitsnutzungen (Industrie etc.) vorbehaltenen sind. Aufgrund deren Standorte und Erschliessungsgunst eignen sie sich auch für dichte Mischnutzungen Wohnen, Arbeiten, Dienstleistungen. - Für weitere Areale an vergleichbaren Lagen, die im Zukunftsbild noch nicht explizit bezeichnet sind, sollen auf Antrag der Grundeigentümerschaft ebenfalls Umnutzungen geprüft werden.
Ziel(e)	<ul style="list-style-type: none"> - Diese Arealentwicklungen leisten so einen wesentlichen Beitrag zur Siedlungsentwicklung nach innen: Im urbanen Entwicklungsraum und an weiteren gut ÖV-erschlossenen Lagen werden attraktive, dichte Mischnutzungen Wohnen, Arbeiten, Dienstleistungen mit qualitativ hochwertigen öffentlichen Räumen geschaffen. - Reduzierung des Flächenverbrauchs durch die Nutzung der inneren Siedlungsreserven.
Massnahme(n)	<p>Auf der Grundlage der Richtplanvorgaben AG (H1.3, H3.1, H3.2, S1.1, S1.3, S1.4) und SO werden im Rahmen der Ortsplanungen für diejenigen Arbeitsgebiete, die sich für Nutzungsveränderungen eignen, die Voraussetzungen für die Umnutzungen geschaffen:</p> <p>Planung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Potenzielle Umnutzungsareale bezeichnen und Rahmenbedingungen klären: z.B. Verkehr, Städtebau, öffentliche Räume, ÖV-Erschliessung, Nutzungen usw. - Wo sinnvoll festlegen von Mindestmassen (z.B. Mindestgeschosszahl, Mindestgebäudehöhen, Mindestanteil Nutzungen) - Fördern von qualitativ hochstehenden Planungsverfahren (Konkurrenzverfahren, Testplanungen, Wettbewerbe usw.)

	<ul style="list-style-type: none"> - Rechtlich und/oder finanzielle Anreize schaffen: z.B. durch erhöhte Nutzungen und/oder Aussicht auf Realisierungserleichterungen unter der Bedingung, dass ein Qualitätsverfahren (z.B. Konkurrenzverfahren) unter Einbezug der Gemeinde durchgeführt wird. <p>Umsetzung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Beratung der Grundeigentümerschaft zu möglichen Entwicklungspotentialen und dem notwendigen Vorgehen dazu - Unterstützung der Grundeigentümerschaft bei der Durchführung der notwendigen Planungsverfahren (z.B. Federführung und/oder Vorfinanzierung der ersten Planungsschritte durch die öffentliche Hand) - Bei Bedarf: Baulandumlegungsverfahren unterstützen resp. einleiten - Im Kanton Aargau gibt es einen Kleinkredit zur Umsetzung der Siedlungsstrategie. Zwei Fachstellen initiieren Projekte und unterstützen Gemeinden in Fragen der Wohnbauentwicklung und bei Arealentwicklungen.
Realisierungshorizont ab:	Daueraufgabe

Zuständigkeiten	
Federführung Gemeinden	Beteiligte Stellen Kantone, Regionen

Bezug zum Zukunftsbild und zur Schwachstellenanalyse
<p>Bezug zum Zukunftsbild:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Das AareLand als attraktive Wohn-, Arbeits- und Erholungsregion im Herzen der Schweiz positionieren: SL1.1 - Die Siedlungsentwicklung im AareLand lenken: SL3.2 - Die gute Erreichbarkeit im urbanen Entwicklungsraum ausnutzen: SL4.1, SL4.2, SL4.3 - Den Kernraum der Agglomeration als Schwerpunkt für dichte Nutzungen Wohnen, Arbeiten, Dienstleistungen und Infrastruktur bereitstellen: SL5.1, SL5.2, SL5.3 - Die Stadträume als Brennpunkte des urbanen Lebens ausgestalten: SL6.1, SL6.2 - Den Kernergänzungsraum als Wohnschwerpunkt des AareLands priorisieren: SL7.1, SL7.2 - Umnutzung reiner Arbeitsgebiete an zentralen Lagen innerhalb des Kernraums fördern: SL9.1 - Das Regionalzentrum Oensingen weiter stärken: SL10.1
<p>Bezug zur Schwachstellenanalyse</p> <p>Ist-Zustand</p> <ul style="list-style-type: none"> - In Aarau, Olten und Rothrist bestehen in unmittelbarer Nähe der Bahnhöfe unternutzte Arbeitsgebiete. - Bevölkerung: Vor allem die Wohndörfer auf ländlichen Entwicklungsachsen (AG) resp. die ländlichen Entwicklungsgemeinden (SO) verzeichnen grössere Bevölkerungszunahmen als der urbane Entwicklungsraum und die Zentren. Dies entspricht weder der Verdichtung nach innen noch der Abstimmung von Siedlung und Verkehr. <p>Trends</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Nachfrage an Wohnraum und Arbeitsplätzen in unmittelbarer Nähe zu ÖV-Knoten steigen (z.B. Olten, Aarau). - Zunahme der Bevölkerung im AareLand. Sie wird sich dort niederlassen, wo es noch freie Bauzonen hat, also ausserhalb des urbanen Entwicklungsraums. - Im urbanen Entwicklungsraum steht nicht genügend Wohnraum zur Verfügung. Es muss mehr Raum für Wohnen und Arbeiten an gut ÖV-erschlossenen innerhalb des urbanen Entwicklungsraums zur Verfügung gestellt werden.

- Insbesondere gut ÖV-erschlossene Standorte sind – unter Berücksichtigung der lokalen Gegebenheiten – zu verdichten und aufzuwerten. Verbesserung des Wohnraumangebots in zentral gelegenen Mehrfamilienhäusern als städtische Alternative zum Einfamilienhaus.

Schwachstellen und Handlungsbedarf

- Diese Arbeitsgebiete stehen derzeit nicht für grössere Umnutzungen zur Verfügung.
- Sie sind neuen, dichteren Nutzungen zuzuführen.

Handlungsschwerpunkte

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

Verweis auf kantonale Richtpläne

Kanton Aargau:
 H1.3, H3.1, H3.2, S1.1, S1.3, S1.4

Kanton Solothurn
 TV4.2

Sonstiges

Grundlagendokumente, Literatur

- Bundesamt für Raumentwicklung, Konzept zur Siedlungsentwicklung nach innen, Arbeitshilfe zur Erarbeitung der Agglomerationsprogramme, Bern, 2009
- Kantonale Richtpläne und Raumkonzepte Aargau und Solothurn

Bezug zu anderen Massnahmen

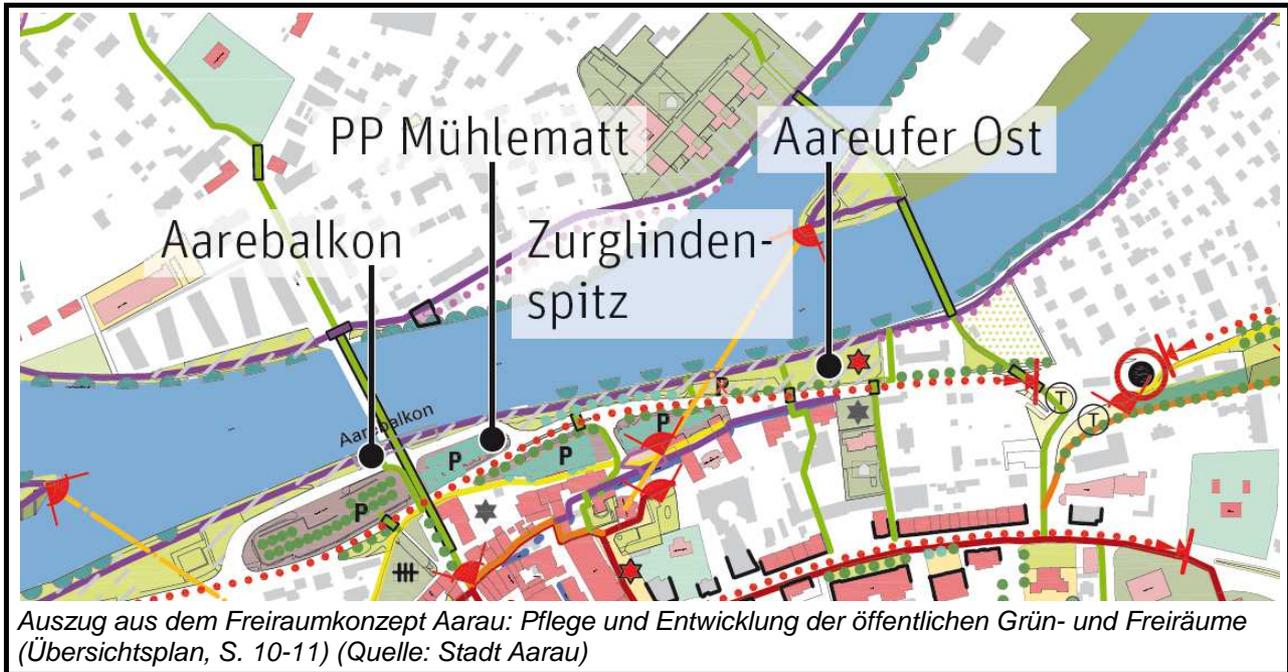
- S5: Freiraumnetz im urbanen Raum

Wirksamkeitskriterien (WK)

Wirksamkeitskriterium	Kommentar
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern	
1 <i>Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr</i>	- Durch Arealentwicklungen, also die Öffnung für Dienstleistungs- und Wohnnutzungen, werden die entsprechenden Velo- und Fussverkehrsangebote ergänzt
2 <i>Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems</i>	- Durch Arealentwicklungen, also die Öffnung für Dienstleistungs- und Wohnnutzungen, werden die entsprechenden ÖV-Angebote ergänzt - Förderung des ÖV-Anteils durch dichtere Nutzungen an geeignetem Ort
3 <i>Verbesserung des Strassennetzes</i>	- Keine direkte Wirkung. - Konkrete Entwicklungen von Schlüsselarealen können aber auch Verbesserungen im Strassennetz herbeiführen, z.B. durch verbesserte Linienführungen.
4 <i>Erreichbarkeit</i>	- Durch Anordnung von zusätzlichen Nutzungen an gut verkehrerschlossenen Lagen wird die Erreichbarkeit erhöht und die Länge der Wege verringert.

5	<i>Verbesserung der Intermodalität</i>	- Auf die Umsteigevorgänge Velo- und Fussverkehr – Bus/Bahn wird grosser Wert gelegt (Veloabstellplätze, gut gestaltete Bushaltestellen etc.)
6	<i>Nachfrageseitige Massnahmen</i>	- Durch Anordnung von zusätzlichen Nutzungen an gut verkehrerschlossenen Lagen, insbesondere des ÖV, wird die Nachfrage nach sicheren und leistungsfähigen Verkehrsnetzen erhöht.
7	<i>Verbesserung im Güterverkehr (fakultativ)</i>	- Keine direkte Wirkung
8	<i>Verbesserung im Freizeitverkehr (fakultativ)</i>	- Keine direkte Wirkung
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert		
4	<i>Konzentration von Arbeitsplätzen und Bevölkerung an geeigneten Standorten und in Koordination mit dem Verkehrssystem</i>	- Die Aufwertung der Schlüsselareale hat die bessere und dichtere Nutzung des Raums zum Ziel (Wohnraum und Arbeitsplätze, Mischnutzungen).
5	<i>Verringerung der Zersiedlung</i>	- Erfüllt: Durch Verdichtung der Nutzungen der Schlüsselareale an gut erschlossener Lage werden Alternativen zum Wohnen im Grünen geboten. Der Zersiedlung kann so Einhalt geboten werden.
6	<i>Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume</i>	- Verdichtungen und Umnutzungen verlangen erhöhte Qualität bei der Planung und Realisierung. Geeignete Verfahren (Testplanungen, Sondernutzungsplanungen etc.) sind unabdingbar. Dabei wird ein grosses Gewicht auf die Gestaltung der Aussenräume gelegt.
WK 3: Verkehrssicherheit erhöht		
3	<i>Erhöhung der objektiven Sicherheit</i>	- Keine direkte Wirkung
4	<i>Erhöhung der subjektiven Sicherheit</i>	- dichtere Nutzungen sind "belebte" Nutzungen womit die soziale Sicherheit im öffentlichen Raum erhöht wird
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert		
4	<i>Reduktion der Luftschadstoff- und CO₂-Emissionen</i>	- Erfüllt: Durch Anordnung von zusätzlichen Nutzungen an gut verkehrerschlossenen Lagen wird die Erreichbarkeit erhöht und die Länge der Wege verringert. Der ÖV erhält zusätzliches Nutzerpotential
5	<i>Reduktion der Lärmemissionen</i>	- Keine direkten Auswirkungen - Indirekt: durch die Steigerung des Modalsplit zu Gunsten ÖV und die kürzeren Wege wird die Lärmbelastung verringert
6	<i>Verminderung der Flächenbeanspruchung und Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen</i>	- Erfüllt: Durch Verdichtung der Nutzungen im Dorfkern an gut erschlossener Lage werden Alternativen zum Wohnen im Grünen geboten. Der Zersiedlung kann so Einhalt geboten werden.

S5: Freiraumnetz im urbanen Raum	Priorität	Daueraufgabe
	Kosten	offen
	Kantone	AG / SO



Beschrieb Massnahme	
Ausgangslage	<ul style="list-style-type: none"> - Frei- und Grünräume innerhalb der dicht bebauten Siedlungen sind für eine hohe Qualität des Wohn- und Arbeitsplatzumfeldes sehr wichtig: Sie übernehmen wichtige Aufgaben für die Nächsterholung und gliedern den Siedlungsraum. - Im urbanen Raum besteht ein hoher Entwicklungsdruck. Aus diesem Grund sind geeignete Frei- und Grünräume zu sichern und zur Verfügung zu stellen. - Sinnvollerweise erfolgt dies nach einem Gesamtkonzept, das die Verbindungen dieser Räume zu einem Freiraumnetz sicherstellt.
Ziel(e)	<ul style="list-style-type: none"> - Erhalten und Schaffen von genügend attraktiven Frei- und Grünräumen für die Nächsterholung in dicht besiedelten Gebieten. - Gliederung des Siedlungsraums durch das Freiraumnetz in Zentren und Quartieren. - Das Freiraumnetz ist Träger wichtiger Velo- und Fussgängerverbindungen.
Massnahme(n)	<ul style="list-style-type: none"> - Auf der Grundlage der Richtplanvorgaben AG (H2.4, H3.2, H4.3, H5.3, S1.1, S1.3, S1.4, S2.1, L1.1, L1.2, L2.1, L4.3) und SO (SW-2) erarbeiten die Städte Aarau, Olten und Zofingen mit ihren angrenzenden Gemeinden Freiraumplanungen

Vorgehen

- Mit einer Ist-Analyse der bestehenden Grünraumstrukturen erkennen die Gemeinden Lücken und definieren anschliessend zielgerichtet entsprechende Massnahmen.
- In Gebieten mit höchstem Handlungsbedarf in Pilotprojekten exemplarisch bestehende Lücken der Grünraumstruktur schliessen und mit Freiräumen ergänzen.
- Bestehende Freizeitinfrastruktur (Wald, Wanderweg, AareLandweg, Wanderwegnetz, Schweiz Mobil und Parkanlagen etc.) einbeziehen.

Die Freiraumplanungen resp. die Ist-Analyse der bestehenden Grünraumstrukturen umfassen sowohl öffentliche wie auch private Freiräume und werden im Rahmen der Aufgaben zur Aussenraumgestaltung der Gemeinden wie auch im Rahmen von privaten Bauvorhaben (insbesondere aber im Rahmen von Sondernutzungsplanungen) umgesetzt. Bei Bedarf werden die Ergebnisse in geeigneten Verfahren (Richtpläne, Nutzungsplanung, Verträge, usw.) gesichert.

Die Freiraumkonzepte behandeln insbesondere:

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

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

Realisierungshorizont ab: Daueraufgabe

Zuständigkeiten

Federführung

Region

Beteiligte Stellen

Kantone, Gemeinden

Bezug zum Zukunftsbild und zur Schwachstellenanalyse

Bezug zum Zukunftsbild

- Den Kernraum der Agglomeration als Schwerpunkt für dichte Nutzungen Wohnen, Arbeiten, Dienstleistungen und Infrastruktur bereitstellen: SL5.2
- Die Stadträume als Brennpunkte des urbanen Lebens ausgestalten: SL6.1

<p>Bezug zum Zukunftsbild</p> <ul style="list-style-type: none"> - Siedlungsnaher Landschaftsraum im urbanen Entwicklungsraum erhalten: SL13.2, M13.1 - Das Freiraumnetz in Teilen des urbanen Entwicklungsraums weiter ausbauen: SL15.1, M15.1 - Prägende Flussräume erhalten und weiter entwickeln: SL16.1, SL16.2 - Mit Siedlungszielen das AareLand gliedern und ökologisch vernetzen: SL17.2
<p>Bezug zur Schwachstellenanalyse</p> <p>Ist-Zustand</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bevölkerung: Vor allem die Wohndörfer auf ländlichen Entwicklungsachsen (AG) resp. die ländlichen Entwicklungsgemeinden (SO) verzeichnen grössere Bevölkerungszunahmen als der urbane Entwicklungsraum und die Zentren. Dies entspricht weder der Verdichtung nach innen noch der Abstimmung von Siedlung und Verkehr. - Die städtischen Freiräume entlang der Aare in Aarau und Olten haben eine sehr wichtige Funktion für die Nah- und Nächsterholung. <p>Trends</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zunahme der Bevölkerung im AareLand. Sie wird sich dort niederlassen, wo es noch freie Bauzonen hat, also ausserhalb des urbanen Entwicklungsraums. <p>Schwachstellen und Handlungsbedarf</p> <ul style="list-style-type: none"> - Im urbanen Entwicklungsraum steht nicht genügend Wohnraum zur Verfügung. Es muss mehr Raum für Wohnen und Arbeiten an gut ÖV-erschlossenen innerhalb des urbanen Entwicklungsraums zur Verfügung gestellt werden. - Insbesondere gut ÖV-erschlossene Standorte sind – unter Berücksichtigung der lokalen Gegebenheiten – zu verdichten und aufzuwerten. Verbesserung des Wohnraumangebots in zentral gelegenen Mehrfamilienhäusern als städtische Alternative zum Einfamilienhaus. - Bei Verdichtungen: Erhöhung der Ansprüche an die Umgebungsgestaltung: Verkehrsberuhigung, Wohnumfeldverbesserung, Gestaltung der öffentlichen Räume, gute Erreichbarkeit der Nah- und Nächsterholungsgebiete. <p>Handlungsschwerpunkte</p> <ul style="list-style-type: none"> - Handlungsschwerpunkt Abstimmung von Siedlung und Verkehr, Siedlungsentwicklung nach innen: Die künftige Entwicklungspolitik der Kantone legt die Prioritäten auf die Siedlungsentwicklung nach Innen. - Handlungsschwerpunkt Verdichtung am ÖV-gerechten Ort im urbanen Entwicklungsraum: Durch gezielte Massnahmen im Bereich Siedlung und Mobilität wird der urbane Entwicklungsraum verdichtet. Angebote mit einer hohen Wohnqualität und mit qualitativ hochwertig gestaltetem Siedlungsraum an attraktiv ÖV-erschlossenen Lagen bieten eine „echte“ Alternative zum Einfamilienhaus im Grünen

Verweis auf kantonale Richtpläne	
<p>Kanton Aargau: H2.4, H3.2, H4.3, H5.3, S1.1, S1.3, S1.4, S2.1, L1.1, L1.2, L2.1, L4.3</p>	<p>Kanton Solothurn SW2</p>

Sonstiges
<p>Grundlagendokumente, Literatur</p> <ul style="list-style-type: none"> - Beispiel: Freiraumkonzept der Stadt Aarau
<p>Bezug zu anderen Massnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> - S1: Siedlungsentwicklung nach innen - S3: Entwicklung von Schlüsselarealen - S4: Umnutzung von Arbeitsgebieten an zentralen Lagen

Wirksamkeitskriterien (WK)	
Wirksamkeitskriterium	Kommentar
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern	
1 <i>Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr</i>	- Die Freiraumachsen sind meistens auch wichtige Achsen im Velo- und Fusswegnetz: Durch eine konsequente Freiraumplanung werden die Voraussetzungen für ergänzte und attraktive Velo- und Fusswegnetze geschaffen
2 <i>Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems</i>	- Attraktive Freiraumnetze verbesserung die Zugänglichkeit zum ÖV.
3 <i>Verbesserung des Strassennetzes</i>	- Keine direkte Wirkung
4 <i>Erreichbarkeit</i>	- Die Freiraumachsen sind meistens auch wichtige Achsen im Velo- und Fusswegnetz: Durch eine konsequente Freiraumplanung kann die Erreichbarkeit für den Velo- und Fussverkehr erhöht werden.
5 <i>Verbesserung der Intermodalität</i>	- Keine direkte Wirkung
6 <i>Nachfrageseitige Massnahmen</i>	- Keine direkte Wirkung
7 <i>Verbesserung im Güterverkehr (fakultativ)</i>	- Keine direkte Wirkung
8 <i>Verbesserung im Freizeitverkehr (fakultativ)</i>	- Attraktive Freiräume innerhalb den Siedlungen erhöhen das Freizeitangebot für die Nächst- und Naherholung. Die Verkehrsbeziehungen zu den weiter gelegenen Angeboten nehmen ab.
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert	
1 <i>Konzentration von Arbeitsplätzen und Bevölkerung an geeigneten Standorten und in Koordination mit dem Verkehrssystem</i>	- Keine direkte Wirkung - Indirekt: durch attraktive Aussenräume kann der Wunsch nach "Wohnen im Grünen" auch im dicht besiedelten Raum vermehrt angeboten und damit der Druck auf Neueinzonungen verringert werden
2 <i>Verringerung der Zersiedlung</i>	- Keine direkte Wirkung - Indirekt: durch attraktive Aussenräume kann der Wunsch nach "Wohnen im Grünen" auch im dicht besiedelten Raum vermehrt angeboten und damit der Druck auf Neueinzonungen verringert werden
3 <i>Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume</i>	- Erfüllt: Dies ist die Hauptzielsetzung und angestrebte Wirkung der Massnahme.
WK 3: Verkehrssicherheit erhöht	
1 <i>Erhöhung der objektiven Sicherheit</i>	- Langsamverkehrsanlagen in gut gestalteten Freiräumen werden mit deren Gestaltung auch bezüglich objektiver Sicherheit optimiert
2 <i>Erhöhung der subjektiven Sicherheit</i>	- Langsamverkehrsanlagen in gut gestalteten Freiräumen werden mit deren Gestaltung auch bezüglich subjektiver Sicherheit optimiert.
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert	

1 <i>Reduktion der Luftschadstoff- und CO₂-Emissionen</i>	- Attraktive Freiräume innerhalb den Siedlungen erhöhen das Freizeitangebot für die Nächst- und Naherholung; die Verkehrsbeziehungen zu den weiter gelegenen Angeboten nehmen ab
2 <i>Reduktion der Lärmemissionen</i>	- Attraktive Freiräume innerhalb den Siedlungen erhöhen das Freizeitangebot für die Nächst- und Naherholung; die Verkehrsbeziehungen zu den weiter gelegenen Angeboten nehmen ab
3 <i>Verminderung der Flächenbeanspruchung und Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen</i>	- Keine direkte Wirkung - Indirekt: durch attraktive Aussenräume kann der Wunsch nach "Wohnen im Grünen" auch im dicht besiedelten Raum vermehrt angeboten und damit der Druck auf Neueinzonungen verringert werden

L1: Siedlungsnaher Landschaftsraum	Priorität	Daueraufgabe
	Kosten	Projektabhängig
	Kantone	AG / SO



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

Beschrieb Massnahme	
Ausgangslage	<ul style="list-style-type: none"> - Die siedlungsnahen Landschaftsräume sind einem hohen Erholungsdruck aus den nahen Siedlungsschwerpunkten ausgesetzt. Die Naherholung in diesen Gebieten ist sehr erwünscht, da sie nachhaltig mit wenig Verkehr „gleich vor der Haustüre“ erfolgen kann. - Die Erholungssuchenden sollen aber so gelenkt werden, dass die Landwirtschaft und die Naturwerte nicht beeinträchtigt werden. Dies erfolgt bei Bedarf in Landschaftsentwicklungskonzepten (LEK für den Kanton Aargau) oder in Regionalentwicklungskonzepten (REK für den Kanton Solothurn). Wo erforderlich, erfolgt die Bearbeitung gemeindeübergreifend.
Ziel(e)	<ul style="list-style-type: none"> - Die Entwicklung der siedlungsnahen Landschaftsräume erfolgt so, dass der Gesamtcharakter der heutigen Kulturlandschaft erhalten bleibt. - Verringerung der Zersiedelung in den siedlungsnahen Landschaftsraum wird durch die Siedlungsentwicklung nach innen

Massnahme(n)	<p>Auf der Grundlage der Richtplanvorgaben AG (H1.3, H2.4, H3.2, H5.1, H5.3, H5.4, H5.5, S1.2, S2.1, S2.2, L1.1, L1.3, L2.1, L2.7, L3.1, L3.2) und SO (SW-2) ergreifen die Gemeinden bei Bedarf insbesondere folgende Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kompakte Siedlungsentwicklung unter Ausschöpfung der inneren Reserven - Abstimmung der Ansprüche Naherholung mit der landwirtschaftlichen Nutzung und den Naturwerten sowie den Freiraumkonzepten im urbanen Raum - Auf den ÖV und Velo- und Fussverkehr ausgerichtete Besucherlenkung
Realisierungshorizont ab:	Daueraufgabe

Zuständigkeiten	
Federführung Gemeinden	Beteiligte Stellen Kantone, Regionen

Bezug zum Zukunftsbild und zur Schwachstellenanalyse
<p>Bezug zum Zukunftsbild:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Siedlungsnaher Landschaftsraum im urbanen Entwicklungsraum erhalten: SL13.1, SL13.2 - Den Landschaftsraum im AareLand primär für die Land- und Forstwirtschaft sichern: SL14.1, SL14.2 - Prägende Flussräume erhalten und weiter entwickeln: SL16.1, SL16.2 - Mit Siedlungsäsuren das AareLand gliedern und ökologisch vernetzen: SL17.2, SL17.3
<p>Bezug zur Schwachstellenanalyse</p> <p>Ist-Zustand</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vielfältige Landschaft unter Druck: Das hohe (Transit-)Verkehrsaufkommen und die zunehmende Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung erhöhen den Druck auf die Landschaft. <p>Trends</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzunahmen und die damit verbundene Ausdehnung der Siedlungen führen zu Konflikten mit dem Erhalt der Landschafts- und Naturwerte. - Ohne Kanalisierung der Siedlungsentwicklung resp. Verdichtung nach innen: Druck auf die Landschaft steigt weiter. <p>Schwachstellen und Handlungsbedarf</p> <ul style="list-style-type: none"> - Landschaftswerte gezielt aufwerten. - Nutzungskonflikte durch geeignete Massnahmen minimieren - Sorgfältige Gestaltung der Siedlungsränder zwischen Bauzonen und Nichtbauzonen <p>Handlungsschwerpunkte</p> <ul style="list-style-type: none"> - Handlungsschwerpunkt Sicherung der Landschaftswerte: Die Landschaftswerte tragen wesentlich zur Attraktivität der Region bei. Im ländlichen Raum ist die Bewahrung dieser Werte bereits weitgehend gesichert. Im siedlungsnahen Bereich sind in Koordination mit der Siedlungsentwicklung noch verstärkt Massnahmen zu treffen.

Verweis auf kantonale Richtpläne	
Kanton Aargau: H1.3, H2.4, H3.2, H5.1, H5.3, H5.4, H5.5, S1.2, S2.1, S2.2, L1.1, L1.3, L2.1, L2.7, L3.1, L3.2	Kanton Solothurn SW2

Sonstiges
<p>Bezug zu anderen Massnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> - S1: Siedlungsentwicklung nach innen - S3: Entwicklung von Schlüsselarealen - S4: Umnutzung von Arbeitsgebieten an zentralen Lagen

Wirksamkeitskriterien (WK)	
Wirksamkeitskriterium	Kommentar
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern	
1 <i>Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr</i>	- Keine direkte Wirkung - Allenfalls Verbesserung der Velo- und Fusswegnetze durch Signalisation etc.
2 <i>Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems</i>	- Keine direkte Wirkung; - Indirekt aber Förderung des ÖV-Anteils durch Verhinderung der Zersiedlung und damit Pflicht für dichtere Nutzungen an geeignetem Ort
3 <i>Verbesserung des Strassennetzes</i>	- Keine direkte Wirkung
4 <i>Erreichbarkeit</i>	- Durch Verhinderung der Zersiedlung und damit verbunden die Anordnung von zusätzlichen Nutzungen an gut verkehrerschlossenen Lagen wird die Erreichbarkeit erhöht und die Längen der Wege verringert
5 <i>Verbesserung der Intermodalität</i>	- Keine direkte Wirkung
6 <i>Nachfrageseitige Massnahmen</i>	- Keine direkte Wirkung
7 <i>Verbesserung im Güterverkehr (fakultativ)</i>	- Keine direkte Wirkung
8 <i>Verbesserung im Freizeitverkehr (fakultativ)</i>	- Attraktive Freiräume unmittelbar angrenzend an die Siedlungen erhöhen das Freizeitangebot für die Nächst- und Naherholung; die Verkehrsbeziehungen zu den weiter gelegenen Angeboten nehmen ab
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert	
1 <i>Konzentration von Arbeitsplätzen und Bevölkerung an geeigneten Standorten und in Koordination mit dem Verkehrssystem</i>	- Keine direkte Wirkung
2 <i>Verringerung der Zersiedlung</i>	- Erfüllt: Ist Hauptzielsetzung und angestrebte Wirkung der Massnahmen - Indirekte Wirkung: Durch attraktive Aussenräume kann der Wunsch nach "Wohnen im Grünen" auch im dicht besiedelten Raum vermehrt angeboten und damit der Druck auf Neueinzonungen verringert werden
3 <i>Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume</i>	- Keine direkte Wirkung
WK 3: Verkehrssicherheit erhöht	
1 <i>Erhöhung der objektiven Sicherheit</i>	- Langsamverkehrsanlagen in gut gestalteten siedlungsnahen Landschaftsräumen werden mit deren Gestaltung auch bezüglich objektiver Sicherheit optimiert.
2 <i>Erhöhung der subjektiven Sicherheit</i>	- Langsamverkehrsanlagen in gut gestalteten siedlungsnahen Landschaftsräumen werden mit deren Gestaltung auch bezüglich subjektiver Sicherheit optimiert.

WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert

1 <i>Reduktion der Luftschadstoff- und CO₂-Emissionen</i>	- Attraktive Freiräume innerhalb den Siedlungen erhöhen das Freizeitangebot für die Nächst- und Naherholung; die Verkehrsbeziehungen zu den weiter gelegenen Angeboten nehmen ab
2 <i>Reduktion der Lärmemissionen</i>	- Attraktive Freiräume innerhalb den Siedlungen erhöhen das Freizeitangebot für die Nächst- und Naherholung; die Verkehrsbeziehungen zu den weiter gelegenen Angeboten nehmen ab
3 <i>Verminderung der Flächenbeanspruchung und Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen</i>	- Erfüllt: Ist Hauptzielsetzung und angestrebte Wirkung der Massnahmen

L2: Aufwertung Flussräume	Priorität	Daueraufgabe
	Kosten	offen
	Kantone	AG / SO



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

Beschrieb Massnahme	
Ausgangslage	<ul style="list-style-type: none"> - Die Flussräume von Aare, Wigger, Dünnern, Pfaffnern, Suhre, Uerke und Wyna sind neben dem Jura die prägendsten Landschaftselemente des AareLands. - Sie erfüllen in gebietsweise unterschiedlicher Intensität verschiedene Aufgaben: Sicherung von Naturwerten, Landwirtschaft, Naherholung.
Ziel(e)	<ul style="list-style-type: none"> - Die Flussräume werden - unter Beachtung des Hochwasserschutzes und der Renaturierungsprojekte - ausserhalb der Siedlungsgebiete möglichst naturnah und innerhalb der Siedlungsgebiete der lokalen städtebaulichen Tradition entsprechend gestaltet. - Die Koordination der unterschiedlichen Nutzungsansprüche erfolgt gemeinde- und kantonsübergreifend im Rahmen von entsprechenden Nutzungskonzepten.
Massnahme(n)	<p>Auf der Grundlage der Richtplanvorgaben AG (H1.4,H2.4, H3.2, H5.1, H5.2, H5.3, H5.4, S1.2, S2.1, S2.2, L1.1, L1.2, L2.1 L2.2, L2.7, L4.3, E1.2) und SO (LE-2) koordinieren die Anstössergemeinden der Flussräume die unterschiedlichen Nutzungsansprüche bei Bedarf in gemeindeübergreifenden Nutzungskonzepten. Diese Konzepte umfassen insbesondere:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bezeichnung der intensiv und extensiv genutzten Uferabschnitte mit örtlich zugewiesenen Nutzerprofilen

<ul style="list-style-type: none"> - Abstimmung der Erholungs- und Schutzfunktionen - Zugänglichkeit und Gestaltung der intensiven (urbanen) Flussräume mit Einbindung in die Freiraumkonzepte für den urbanen Raum; Zugänglichkeit Velo- und Fussverkehr und ÖV optimieren und sicher stellen - Konzentration der MIV-Zugänge mit Sammelparkierungen am geeigneten Ort (inkl. Besucherlenkung)
Realisierungshorizont ab: Daueraufgabe

Zuständigkeiten	
Federführung Gemeinden	Beteiligte Stellen Kantone, Regionen

Bezug zum Zukunftsbild und zur Schwachstellenanalyse
<p>Bezug zum Zukunftsbild:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Siedlungsnaher Landschaftsraum im urbanen Entwicklungsraum erhalten: SL13.1, SL13.2 - Das Freiraumnetz in Teilen des urbanen Entwicklungsraums weiter ausbauen: SL15.1 - Prägende Flussräume erhalten und weiter entwickeln: SL16.1, SL16.2 - Mit Siedlungszäsuren das AareLand gliedern und ökologisch vernetzen: SL17.3 <p>Bezug zur Schwachstellenanalyse</p> <p>Ist-Zustand</p> <ul style="list-style-type: none"> - Diverse eingedolte/begradigte Streckenabschnitte - Die städtischen Freiräume entlang der Aare in Aarau und Olten haben eine sehr wichtige Funktion für die Nah- und Nächsterholung. <p>Trends</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzunahmen und die damit verbundene Ausdehnung der Siedlungen führen zu Konflikten mit dem Erhalt der Landschafts- und Naturwerte. - Ohne Kanalisierung der Siedlungsentwicklung resp. Verdichtung nach innen: Druck auf die Landschaft steigt weiter. <p>Schwachstellen und Handlungsbedarf</p> <ul style="list-style-type: none"> - Landschaftswerte gezielt aufwerten - Diverse eingedolte/begradigte Streckenabschnitte wieder öffnen - Nutzungskonflikte durch geeignete Massnahmen minimieren <p>Handlungsschwerpunkt</p> <ul style="list-style-type: none"> - Handlungsschwerpunkt Sicherung der Landschaftswerte: Die Landschaftswerte tragen wesentlich zur Attraktivität der Region bei. Im ländlichen Raum ist die Bewahrung dieser Werte bereits weitgehend gesichert. Im siedlungsnahen Bereich sind in Koordination mit der Siedlungsentwicklung noch verstärkt Massnahmen zu treffen.

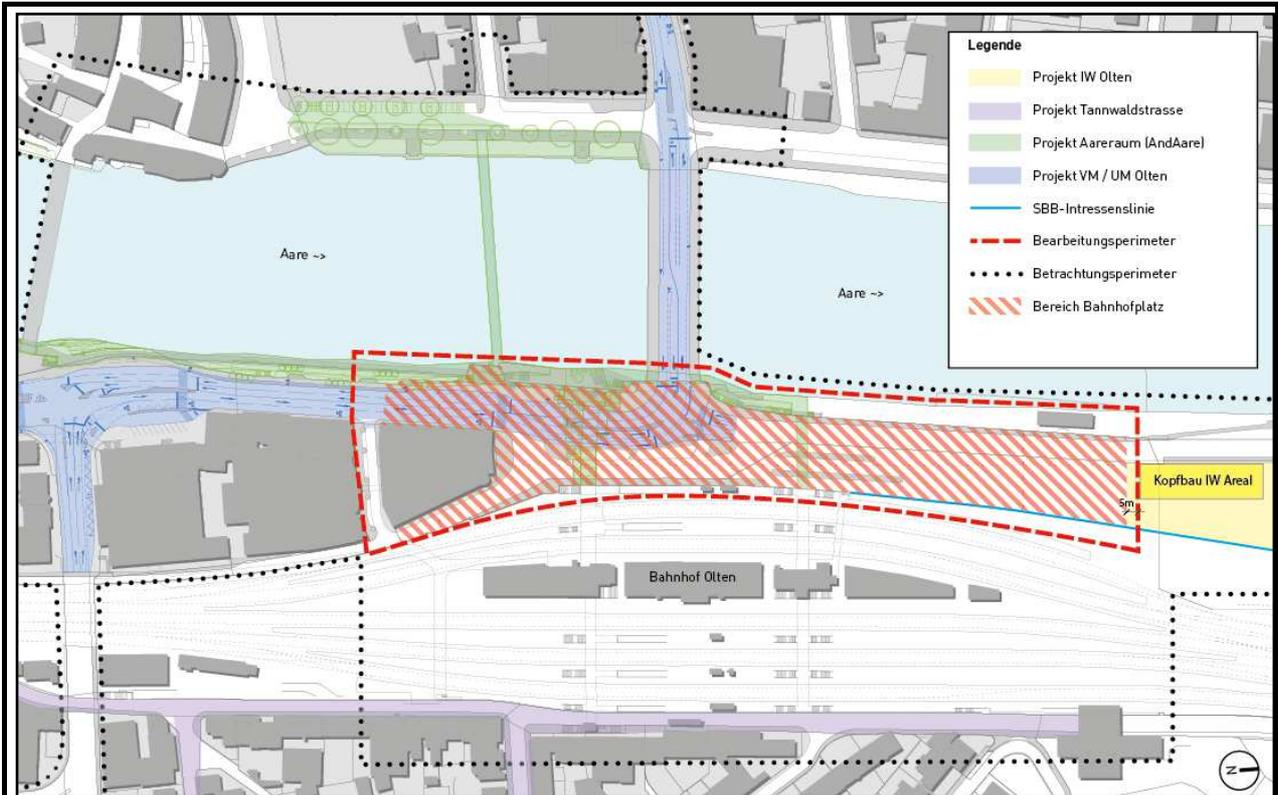
Verweis auf kantonale Richtpläne	
Kanton Aargau: H1.4, H2.4, H3.2, H5.1, H5.2, H5.3, H5.4, S1.2, S2.1, S2.2, L1.1, L1.2, L2.1, L2.2, L2.7, L4.3, E1.2	Kanton Solothurn LE2

Sonstiges
Grundlegendokumente, Literatur
- Schachenpark ,Landschaft und Industriegeschichte Zwischenbericht 09/2007, Schneider Landschaftsarchitekten BSLA, ANL AG Natur und Landschaft, Frey & Gnehm Olten AG, im Auftrag vom Amt für Raumplanung Solothurn, September 2007
Bezug zu anderen Massnahmen
- S1: Siedlungsentwicklung nach innen

Wirksamkeitskriterien (WK)	
Wirksamkeitskriterium	Kommentar
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern	
1 <i>Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr</i>	- Falls Velo- und Fusswege entlang der aufgewerteten Flussräume verlaufen: Verbesserung
2 <i>Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems</i>	- Keine direkte Wirkung;
3 <i>Verbesserung des Strassennetzes</i>	- Keine direkte Wirkung
4 <i>Erreichbarkeit</i>	- Keine direkte Wirkung
5 <i>Verbesserung der Intermodalität</i>	- Keine direkte Wirkung
6 <i>Nachfrageseitige Massnahmen</i>	- Keine direkte Wirkung
7 <i>Verbesserung im Güterverkehr (fakultativ)</i>	- Keine direkte Wirkung
8 <i>Verbesserung im Freizeitverkehr (fakultativ)</i>	- Attraktive Flussräume unmittelbar angrenzend an die Siedlungen erhöhen das Freizeitangebot für die Nächst- und Naherholung; die Verkehrsbeziehungen zu den weiter gelegenen Angeboten nehmen ab
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert	
1 <i>Konzentration von Arbeitsplätzen und Bevölkerung an geeigneten Standorten und in Koordination mit dem Verkehrssystem</i>	- Keine direkte Wirkung
2 <i>Verringerung der Zersiedlung</i>	- Keine direkte Wirkung
3 <i>Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume</i>	- Erfüllt: Ist Hauptzielsetzung und angestrebte Wirkung der Massnahmen
WK 3: Verkehrssicherheit erhöht	
1 <i>Erhöhung der objektiven Sicherheit</i>	- Keine direkte Wirkung

2 <i>Erhöhung der subjektiven Sicherheit</i>	- Keine direkte Wirkung
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert	
1 <i>Reduktion der Luftschadstoff- und CO₂-Emissionen</i>	- Attraktive Flussräume nahe den Siedlungen erhöhen das Freizeitangebot für die Nächst- und Naherholung; die Verkehrsbeziehungen zu den weiter gelegenen Angeboten nehmen ab
2 <i>Reduktion der Lärmemissionen</i>	- Attraktive Flussräume nahe den Siedlungen erhöhen das Freizeitangebot für die Nächst- und Naherholung; die Verkehrsbeziehungen zu den weiter gelegenen Angeboten nehmen ab
3 <i>Verminderung der Flächenbeanspruchung und Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen</i>	- Erfüllt: Ist Hauptzielsetzung und angestrebte Wirkung der Massnahmen

ÖV1A: Olten: Gesamtverkehrsprojekt: Neuer Bahnhofplatz	Priorität	A
	Kosten	42 Mio. CHF inkl. MwSt.
	Kanton	SO



Bearbeitungsperimeter Bahnhofplatz Olten inkl. Angrenzende Projekte (Quelle: Stadt Olten, Kontextplan, Olten, Betriebskonzept Bahnhofplatz, Erläuterungsbericht Grundlagen, 2011, S. 14)

Beschrieb Massnahme	
Ausgangslage	<ul style="list-style-type: none"> - Kreuzungspunkt der Nord-Süd- und Ost-West-Verbindungen der Bahn, einer der grössten Bahnhöfe der Schweiz. - Multimodaler Verkehrsknotenpunkt von überregionaler Bedeutung. - Regionale ÖV-Drehscheibe für das Gäu, das Niederamt und die Stadt Olten. - Die Umsteigebeziehungen Bus-Bahn, Velo-Bahn, Fussgänger-Bahn, Bahn-Bahn verlieren wegen des hohen Personenaufkommens und der Ausgestaltung der Ein- und Aussteigorte an Qualität. - Auf den Busbahnhof sind die Platzverhältnisse beengt.

Ziel(e)	<ul style="list-style-type: none"> - Sicherung und Verbesserung der Funktionsfähigkeit des Bahnhofplatzes Olten als intermodale ÖV-Drehscheibe von überregionaler Bedeutung. - Minimierung der Konfliktbereiche und Verbesserung der Verkehrsabläufe durch weitgehende Entflechtung der einzelnen Verkehrsträger - Ergänzung und Neugestaltung des Platzbereiches (Busbahnhof) inklusive angrenzendem Strassennetz und Anschlüsse an die bestehenden Personenunterführungen des Bahnhofs Olten um damit die heutigen und künftigen Bedürfnisse besser berücksichtigen zu können. - Insbesondere wesentliche Verbesserung der betrieblichen Abläufe und die Erhöhung der Benutzerfreundlichkeit des ÖV: Busbahnhof, Erschliessung Gäu, Niederamt, Stadt Olten - Ebenfalls Erhöhung der Benutzerfreundlichkeit und der Gebrauchstauglichkeit für den Velo- und Fussverkehr und den MIV - Verbesserung der Umsteigebeziehungen Bus-Bahn, Velo-Bahn, Fussgänger-Bahn, MIV-Bahn - Erhöhung Aufenthaltsqualität und Städtebau
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> - Massnahmen ÖV: Neuer Busbahnhof auf dem Bahnhofplatz, neue Bushaltestellenbereiche - Massnahmen Fussverkehr: Verlängerung Hardegg-Unterführung, Neubau Aaresteg inkl. Plattform und Brückenköpfen - Massnahmen Velo: Neue unterirdische Veloabstellanlage, Verbesserung der Velozufahrten - Massnahmen MIV: Neuer Parkierungsbereich für Kiss+Ride-Parkplätze inkl. Erschliessung sowie Kurzzeitparking (ober- und unterirdisch). - Diverse bauliche Begleitmassnahmen: z.B. Anpassung Aarebord, Bahnhofterrasse, Erweiterung Martin-Disteli-Unterführung
Realisierungshorizont ab	<ul style="list-style-type: none"> - 2015 - 2018, in Etappen (in Planung). - Der Terminplan ist teilweise von der Entwicklung des Areals SBB Industriewerke Olten Süd abhängig (geschätztes Investitionsvolumen 400-500 Mio. Fr.) - Volksabstimmung notwendig.

Zuständigkeiten	
Federführung Amt für Verkehr und Tiefbau SO	Beteiligte Stellen/Gemeinden Stadt Olten, SBB

Bezug zum Zukunftsbild und zur Schwachstellenanalyse
<p>Bezug zum Zukunftsbild:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Das AareLand optimal erreichbar und attraktiv erhalten: M2.1, M2.2, M2.3, M2.4 - Die gute Erreichbarkeit im urbanen Entwicklungsraum ausnutzen: M4.1, M4.2 - Wohndörfer auf ländlichen Entwicklungsachsen/Ländliche Entwicklungsgemeinden (SO) moderat weiter entwickeln: M12.2 - Wohndörfer um Landschaftsraum behutsam weiter entwickeln: M12.2

Bezug zur Schwachstellenanalyse

Ist-Zustand

- Wichtiger ÖV-Knoten für die Stadt Olten, das Gäu und das Niederamt.
- Der Bahnhof weist Defizite auf: Die Umsteigevorgänge Bus-Bahn, Velo-Bahn, Fussgänger-Bahn, Bahn-Bahn verlieren wegen des hohen Personenaufkommens und der Ausgestaltung der Ein- und Aussteigeorte an Qualität.
- Mangelnde Gestaltung der öffentlichen Räume

Trends

- Kapazitätsengpässe nehmen weiter zu. Benutzer- und Funktionsfreundlichkeit sinken.
- Grössere Arealentwicklungen rund um den Bahnhof Olten (SBB Areal Nord, Fachhochschule) werden die Nachfrage für den ÖV weiter steigen lassen.
- Falls keine Massnahmen getroffen werden: Funktionsfähigkeit des ÖV sinkt, Zunahme MIV.

Schwachstellen und Handlungsbedarf

- Überlastung des Bahnhofplatzes durch hohes ÖV- und MIV-Aufkommen, zusätzliche Engpässe wegen Zu- und Wegfahrten der Busse und Postautos, grosses Velo- und Fussverkehrsaufkommen.
- Entwicklung einer attraktiven Verkehrsdrehscheibe als Hauptumsteigepunkt ÖV der Regionen Gäu, Niederamt, Olten, Optimierung Buskonzept (Zu- und Wegfahrt, Haltestellen etc.)
- Aufwerten Bahnhof Olten, Erhalt der Funktionsfähigkeit

Handlungsschwerpunkte

- Optimierung der ÖV-Knoten in den Zentren Aarau, Olten und Zofingen: Die drei Bahnhöfe Aarau, Olten und Zofingen haben nationale und regionale Ausstrahlung. Nach dem Ausbau des Bahnhofs Aarau werden nun die Bahnhöfe Olten und Zofingen ausgebaut und den Bedürfnissen angepasst (Verbesserung Umsteigebeziehungen, Reorganisation Busverkehr, Ausbau Veloabstellplätze etc.)

Verweis auf kantonale Richtpläne

Kanton Aargau:
 Kapitel Nr. -

Kanton Solothurn
 TV4.2

Sonstiges

Grundlagendokumente, Literatur (Quellenangabe inkl. Autor, Titel, Datum)

- Betriebskonzept Bahnhofplatz, Bericht vom 29.09.2011, Verfasser: Kontextplan AG,
- SBB Industriewerke Olten Süd, Abschlussbericht Gesamtbetrachtung vom 8. November 2011, Verfasser: Kontextplan (Solothurn), Bauart (Bern), bbz (Bern)
- Finanz- und Investitionsplan 2012-2018 der Stadt Olten, vom Gemeindeparlament zur Kenntnis genommen am 15.09.2011
- Durch das Gemeindeparlament im November 2011 genehmigte Investitionskredite
- Finanzierung neuer Aaresteg mit Plattform Ausgang Martin Disteliunterführung und entspr. Notwendige Massnahmen auf Kantonsstrasse (Total 8 Mio Fr.) durch Volksabstimmung vom 23. Oktober 2011 gesichert

Bezug zu anderen Massnahmen

- S3: Entwicklung von Schlüsselarealen
- LV3A: Olten: Attraktivierung Aareraum „andaare“
- LV7A: Olten: Winkelunterführung: Erhöhung Benutzerstandard für den Velo- und Fussverkehr
- LV11A und LV5B: Kanton Solothurn: Umsetzung kantonales B+R-Konzept: kombinierte Mobilität

Wirksamkeitskriterien (WK)	
Wirksamkeitskriterium	Kommentar
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern	
1 <i>Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Neue Velostation mit ca. 1000 Abstellplätzen - Neuer Aaresteg und Verlängerung Fussgängerunterführung
2 <i>Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Neukonzipierung Busbahnhof/Haltestellen, inkl. Zu- und Wegfahrten, erhöht die Funktionsfähigkeit des ÖV
3 <i>Verbesserung des Strassennetzes</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Verbesserung der ÖV-Umsteigebeziehungen - Verbesserung des Velo- und Fussverkehrs - Anpassungen in der Zugänglichkeit zum Parking
4 <i>Erreichbarkeit</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Deutlich bessere Umsteigebeziehungen/Zugänglichkeit zum Bahnhof und Busbahnhof für den Velo- und Fussverkehr - Besserer Zugang zur Velostation und zu Bahnhofgebäude
5 <i>Verbesserung der Intermodalität</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Optimierung Umsteigeknoten und -vorgänge (Bus-Bus, Bus-Bahn, Velo-Bus) - Behindertengerechte Haltestellen - Optimierung Verkehrsabläufe
6 <i>Nachfrageseitige Massnahmen</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Durch die Verbesserung der Funktionsfähigkeit des Bahnhofs Olten entsteht ein Umsteigeeffekt auf den ÖV.
7 <i>Verbesserung im Güterverkehr (fakultativ)</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Keine direkte Wirkung
8 <i>Verbesserung im Freizeitverkehr (fakultativ)</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Sämtliche Massnahmen wirken sich ebenso auf den Freizeitverkehr aus
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert	
1 <i>Konzentration von Arbeitsplätzen und Bevölkerung an geeigneten Standorten und in Koordination mit dem Verkehrssystem</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Verbessertes Verkehrssystem schafft gute Voraussetzungen für die Umnutzung der angrenzende Industriezone der ehemaligen Industrierwerke der SBB
2 <i>Verringerung der Zersiedlung</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Schafft Voraussetzung für Umnutzungen und Nutzungsverdichtungen
3 <i>Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Aufwertung Bahnhofplatz - Verbesserung Aufenthaltsqualität im Bahnhof (Info-Point)
WK 3: Verkehrssicherheit erhöht	
1 <i>Erhöhung der objektiven Sicherheit</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Bessere, sicherere Verbindungen für Velo- und Fussverkehr, z.T. getrennt vom MIV
2 <i>Erhöhung der subjektiven Sicherheit</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Erhöhung des subjektiven Sicherheitsempfindens durch neue bewachte Velostation und optimierte Umsteigevorgänge (bessere, raschere Abläufe)
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert	

1 <i>Reduktion der Luftschadstoff- und CO₂-Emissionen</i>	- Mit den Verbesserungen für den Velo- und Fussverkehre und für den ÖV werden voraussichtlich Anzahl MIV-Fahrten reduziert
2 <i>Reduktion der Lärmemissionen</i>	- Keine direkte Wirkung
3 <i>Verminderung der Flächenbeanspruchung und Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen</i>	- Verbessertes Verkehrssystem schafft gute Voraussetzungen für die Umnutzung der angrenzende Industriezone der ehemaligen Industriewerke der SBB

ÖV2A: Zofingen: Gesamtverkehrsprojekt Bahnhof/Untere Grabenstrasse K104: Sanierung und Aufwertung	Priorität	A
	Kosten	CHF 10 Mio. inkl. MwSt.
	Kanton	AG



Oben: Bahnhof Zofingen heute

Unten: Visualisierung Gesamtverkehrsprojekt Bahnhof/Untere Grabenstrasse K104 (Quelle: Zofingenregion)

Beschrieb Massnahme	
Ausgangslage	<ul style="list-style-type: none"> - Der Bahnhof Zofingen ist Knotenpunkt zahlreicher Buslinien Umsteigepunkt für den Regional- und Fernverkehr. Er ist eine multimodale ÖV-Drehscheibe und hat ein regionales Einzugsgebiet. - Die heutige Situation am Bahnhofplatz weist verschiedene Defizite auf: <ul style="list-style-type: none"> - Der Hauptzugang zu den Perrons ist zu knapp dimensioniert und für Ortsunkundige schlecht auffindbar - zu knappes Angebot an Veloparkplätzen auf der Ostseite (Bahnhofplatz) - Trennwirkung der Unteren Grabenstrasse für den Langsamverkehr (Verbindung vom Bahnhof zur Altstadt, zu den östlichen Wohnquartieren und zu den Schulen) - Konflikte zwischen Kurzzeitparkplätzen, Kiss+Ride und anderen Nutzung - Übergang Bahn-Bus ist problematisch (lange Distanzen, Fussgängerführung) - Die Stadt Zofingen will das Gebiet um den Bahnhof/Untere Grabenstrasse als Teil der Stadtaufwertung entwickeln und die Funktionalität der ÖV-Drehscheibe verbessern. - In einem Ersten Schritt wurde ein Studienwettbewerb durchgeführt.
Ziel(e)	<ul style="list-style-type: none"> - Aufwertung Bahnhofplatz (Visitenkarte), Funktionalität, Koexistenz - Verbesserung der Aufenthaltsqualität - geschickte Führung der Zufussgehenden und Zweiradfahrenden - Berücksichtigung der Busbetriebe - Verbesserte Lösung für die Abstellplätzen für Taxis, Polizei, Kurzparkierer - Konflikte von wartenden Fahrzeugen mindern (Kurzparkierer, Nutzer Dienstleistungen Post, SBB, Bezirksgebäude, Einkaufsmöglichkeiten usw.) - Verbessertes Angebot an öffentlichen WC-Anlagen - Verbesserte Erreichbarkeit des Gleis 1 von den Gleisen 2 und 3 her - Lenkung des Durchgangsverkehrs Nord-Süd resp. Süd-Nord auf die General-Guisan-Strasse - Gestalterische Aufwertung des Strassenraumes - Verbesserung der Verkehrssicherheit (Grundsatz der Koexistenz, Rücksichtnahme und Verträglichkeit) - Reduktion der Geschwindigkeit - angemessene Räume für den Langsamverkehr - Verbesserung der Querungsmöglichkeiten Altstadt/Untere Grabenstrasse/Bahnhof - Sicherstellung resp. Verbesserungen der Beziehungen des öffentlichen Verkehrs zum und vom Bahnhof/Busbahnhof, Beibehaltung der Kippstelle - Gestaltung und Aufwertung der öffentlichen Räume - optimale Ausnutzung der bestehenden Infrastrukturen - bessere Anbindung der Altstadt an den Bahnhof (Überwindung Verkehrswiderstände) - Rücksichtnahme auf das historische Ortsbild (Altstadt/Grabengärten)

Massnahme	<ul style="list-style-type: none"> - Massnahmen ÖV: Neugestaltung Bahnhofplatz, neue SBB-Unterführung, Neuplatzierung Kippstelle Sanierung Busbahnhof, Anbindung 2. Untergeschoss, - Massnahmen Velo: neue unterirdische Velostation (Rückbau bestehende Velotribüne), Verbesserung Velozufahrten Waaggasse, Verbesserung Veloabstellplätze Waaggasse - Massnahmen Fussverkehr: Aufwertung/Vergrösserung Zugang Bahnhof West (Waaggasse) - Massnahmen MIV: Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Untere Grabneststrasse K104, Anstosslänge Bahnhof/Bahnhofplatz, Platzierung Kurzzeitparkplätze,
Realisierungshorizont ab - ab 2015	

Zuständigkeiten	
Federführung Stadt Zofingen, Kanton und SBB	Beteiligte Stellen/Gemeinde Stadt Zofingen, Kanton, SBB, Post

Bezug zum Zukunftsbild und zur Schwachstellenanalyse
<p>Bezug zum Zukunftsbild</p> <ul style="list-style-type: none"> - Das AareLand optimal erreichbar und attraktiv erhalten: M2.1, M2.2, M2.3, M2.4 - Die gute Erreichbarkeit im urbanen Entwicklungsraum ausnutzen: M4.1, M4.2 - Wohndörfer auf ländlichen Entwicklungsachsen/Ländliche Entwicklungsgemeinden (SO) moderat weiter entwickeln: M12.2 - Wohndörfer um Landschaftsraum behutsam weiter entwickeln: M12.2
<p>Bezug zur Schwachstellenanalyse</p> <p>Ist-Zustand</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wichtiger ÖV-Knoten für Zofingen und das Wiggertal - Der Bahnhof weist Defizite auf: Die Umsteigevorgänge Bus-Bahn, Velo-Bahn, Fussgänger-Bahn, Bahn-Bahn verlieren wegen des hohen Personenaufkommens und der Ausgestaltung der Ein- und Aussteigeorte an Qualität. - Mangelnde Gestaltung der öffentlichen Räume <p>Trends</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kapazitätsengpässe nehmen weiter zu. Benutzer- und Funktionsfreundlichkeit sinken. - Voraussichtlich weitere Zunahme des ÖV. - Falls keine Massnahmen getroffen werden: Funktionsfähigkeit des ÖV sinkt, Zunahme MIV. - Schwachstellen und Handlungsbedarf - Überlastung des Bahnhofplatzes durch hohes ÖV- und MIV-Aufkommen, zusätzliche Engpässe wegen Zu- und Wegfahrten der Busse, grosses Velo- und Fussverkehrsaufkommen. - Entwicklung und Erhalt der attraktiven intermodalen ÖV-Drehscheibe als Hauptumsteigepunkt ÖV der Region Zofingen.

Handlungsschwerpunkte

- Ausbau der intermodalen ÖV-Drehscheiben: Die intermodalen ÖV-Drehscheiben dienen der Förderung des ÖV im urbanen Entwicklungsraum und bieten attraktive Umsteigebeziehungen für die Wohndörfer ausserhalb des urbanen Entwicklungsraums.

Verweis auf kantonale Richtpläne

Kanton Aargau:

Kapitel Nr. M3.1, M3.3, M3.4, M4.1

Kanton Solothurn:

-

Sonstiges

Machbarkeit

- Wettbewerb Bahnhof Zofingen
- Bauprojekt auf Basis eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts

Grundlegendokumente, Literatur

- Stadt Zofingen und Zofingenregio, Jurybericht zum Studienauftrag

Bezug zu anderen Massnahmen

- S4: Umnutzung von Arbeitsgebieten an zentralen Lagen
- OD2A Zofingen: Betriebs- und Gestaltungskonzept Altstadttring (K104): Angrenzende Projektperimeter
- LV9A: Zofingenregio: Umsetzung Velokonzept.

Wirksamkeitskriterien (WK)

Wirksamkeitskriterium

Kommentar

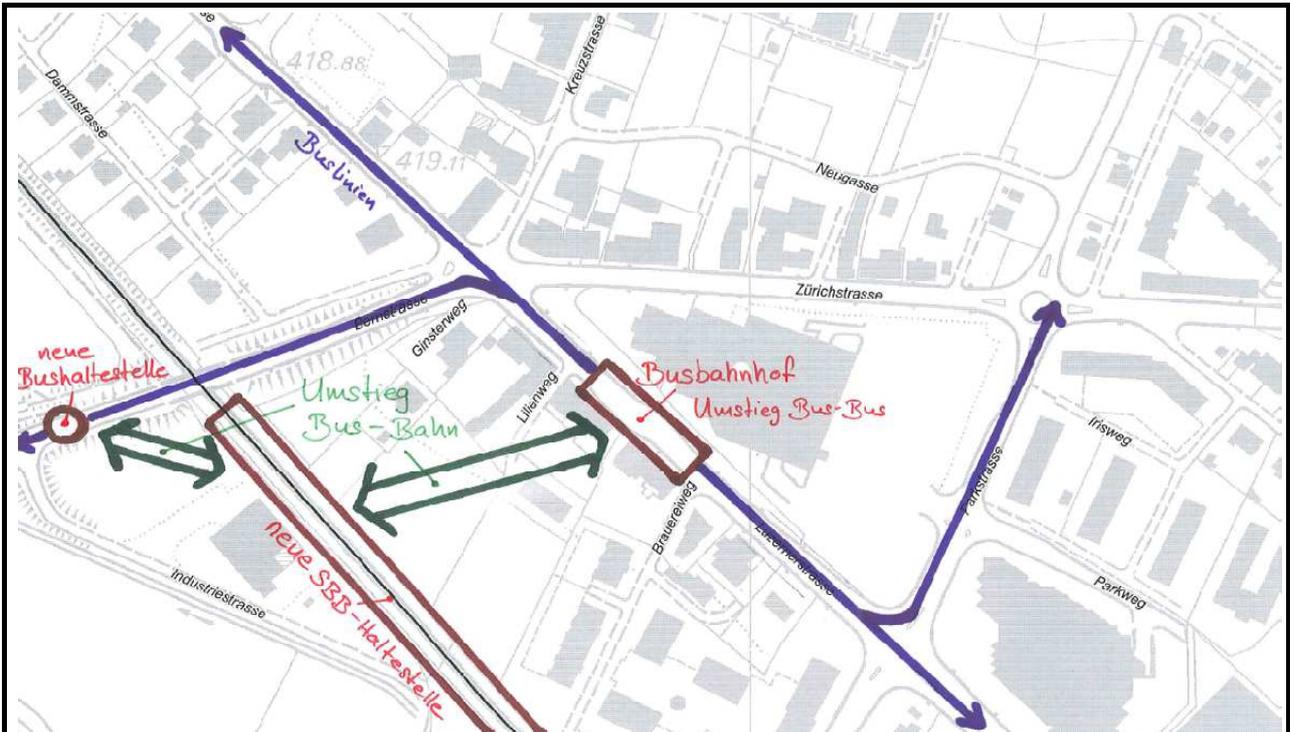
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern

1 <i>Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Neue Velostation, verbesserter Zugang zum Bahnhof ab Waaggasse - Neuer, verbesserter Zugang zu den Perrons - Neugestalteter Bahnhofplatz
2 <i>Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Bessere Platzierung Kippstelle Bus - Neuer, verbesserter Zugang zu den Perrons - Sanierung Busbahnhof - Erhöhung der Fahrplanstabilität
3 <i>Verbesserung des Strassen-netzes</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Bessere Erreichbarkeit Bahnhof, ÖV-Umsteigebeziehungen - Aufwertung Untere Grabenstrasse durch Betriebs- und Gestaltungskonzept - Verstetigung Geschwindigkeit
4 <i>Erreichbarkeit</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Deutlich bessere Umsteigebeziehungen/Zugänglichkeit zum Bahnhof und Busbahnhof für den Velo- und Fussverkehr - Besserer Zugang zur Velostation und zu Bahnhofgebäude

5	<i>Verbesserung der Intermodalität</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Optimierung Umsteigeknoten und -vorgänge (Bus-Bus, Bus-Bahn, Velo-Bus) - Behindertengerechte Haltestellen - Optimierung Verkehrsabläufe
6	<i>Nachfrageseitige Massnahmen</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Durch die Verbesserung der Funktionsfähigkeit der intermodalen ÖV-Drehscheibe entsteht ein Umsteigeeffekt auf den ÖV.
7	<i>Verbesserung im Güterverkehr (fakultativ)</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Keine direkte Wirkung
8	<i>Verbesserung im Freizeitverkehr (fakultativ)</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Sämtliche Massnahmen wirken sich ebenso auf den Freizeitverkehr aus
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert		
1	<i>Konzentration von Arbeitsplätzen und Bevölkerung an geeigneten Standorten und in Koordination mit dem Verkehrssystem</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Aufwertung des Bahnhofes/Bahnhofplatzes, Impulse für die Westseite des Bahnhof (Revitalisierung Brachflächen)
2	<i>Verringerung der Zersiedlung</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Schafft Voraussetzung für Umnutzungen und Nutzungsverdichtungen
3	<i>Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Aufwertung Bahnhofplatz und Untere Grabenstrasse - Neue Unterführung, Vergrösserung Unterführung Waaggasse
WK 3: Verkehrssicherheit erhöht		
1	<i>Erhöhung der objektiven Sicherheit</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Verbesserte Verkehrsführung - Bessere, sicherere Verbindungen für Velo- und Fussverkehr, z.T. getrennt vom MIV - Verstetigung der Geschwindigkeit
2	<i>Erhöhung der subjektiven Sicherheit</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Bessere Beleuchtung - Erhöhung des subjektiven Sicherheitsempfindens durch neue bewachte Velostation und optimierte Umsteigevorgänge (bessere, raschere Abläufe)
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert		
1	<i>Reduktion der Luftschadstoffe- und CO2-Emissionen</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Verbesserung durch den vermehrten Langsamverkehr und ÖV-Angebot, Reduktion Anzahl MIV-Fahrten - Verbesserung durch Verstetigung der Geschwindigkeit
2	<i>Reduktion der Lärmemissionen</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Verbesserung durch Verstetigung der Geschwindigkeit auf der K104
3	<i>Verminderung der Flächenbeanspruchung und Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Aufwertung des Aussenraums auf dem Bahnhofplatz - Bauminself verbessern die Aufenthaltsqualität

ÖV3A: Oftringen Zentrum: Intermodale ÖV-Drehscheibe (Bushof/-terminal)

Priorität	A
Kosten	3 Mio. CHF inkl. MwSt.
Kanton	AG



Skizze Umsteigevorgänge intermodale Drehscheibe Oftringen Zentrum (Quelle: Abteilung Verkehr, Sektion öffentlicher Verkehr Kanton Aargau)

Beschrieb Massnahme

Ausgangslage

- Überlagerung der Buslinien Zofingen - Rothrist, Zofingen - Aarburg-Oftringen und Olten - Perrycenter/A1 Center im Zentrum von Oftringen.
- Fehlende Businfrastruktur: Ein Teil der Buslinien muss mit Fahrzeitverlust auf der Zürcher- und Parkstrasse rund um das EO-Center geführt werden.
- Für Anschlussverbindungen Bus/Bus muss die Luzernerstrasse über drei Fahrspuren gequert werden. Eine Querungshilfe zwischen den Bushaltekanten fehlt, der Umweg via Knoten Kreuzplatz und Lichtsignalanlage ist mit grossem Zeitverlust verbunden. Anschlüsse werden daher sehr unzuverlässig erreicht.
- Künftige Bündelung der Buslinien auf der Luzernstrasse: Gute Umsteigebedingungen zwischen den Buslinien und der geplanten SBB-Haltestelle Oftringen Zentrum.
- Planung Teilprojekt Busbahnhof kann sofort beginnen, auch losgelöst/vorgezogen von der Bahnhaltestelle (Massnahme ÖV1B).

Ziel(e)

- Bündelung der Buslinien
- Busanbindung der SBB-Bahnhaltestelle

Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> - Ausbau Busbahnhof und -terminal - Gleiszugang - Ergänzung Ziele: Attraktivere Gestaltung der Umsteigesituation; Massnahmen:
Realisierungshorizont ab	2015 - 2018

Zuständigkeiten	
Federführung Abteilung Verkehr, Sektion öffentlicher Verkehr	Beteiligte Stellen/Gemeinden Oftringen

Bezug zum Zukunftsbild und zur Schwachstellenanalyse
<p>Bezug zum Zukunftsbild:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Das AareLand optimal erreichbar und attraktiv erhalten: M2.4 - Die gute Erreichbarkeit im urbanen Entwicklungsraum ausnutzen: M4.1 - Den Kernraum der Agglomeration als Schwerpunkt für dichte Nutzungen Wohnen, Arbeiten, Dienstleistungen und Infrastruktur bereitstellen: M5.1 - Den Kernergänzungsraum als Wohnschwerpunkt des AareLands priorisieren: M7.1 - Kantonale und regionale Schwerpunktgebiete Arbeiten fördern: SL8.2, M8.1, M8.3
<p>Bezug zur Schwachstellenanalyse</p> <p>Ist-Zustand</p> <ul style="list-style-type: none"> - Intermodale ÖV-Drehscheibe: ÖV-Förderung im urbanen Entwicklungsraum, attraktive Umsteigebeziehungen für die Wohndörfer ausserhalb des urbanen Entwicklungsraums. - Hohes Personenverkehrsaufkommen und einer Vielzahl an Umsteigevorgängen aus (Bahn-Bahn, Bahn-Bus, Bahn – Velo- und Fussverkehr) - Mangelnde Ausgestaltung der Ein- und Aussteigeorte und der öffentlichen Räume <p>Trends</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kapazitätsengpässe nehmen weiter zu. Benutzer- und Funktionsfreundlichkeit sinken. - Voraussichtlich weitere Zunahme des ÖV. - Falls keine Massnahmen getroffen werden: Funktionsfähigkeit des ÖV sinkt, Zunahme MIV. <p>Schwachstellen und Handlungsbedarf</p> <ul style="list-style-type: none"> - Überlastung der intermodalen ÖV-Drehscheiben (zusätzliche Engpässe wegen Zu- und Wegfahrten der Busse und Postautos, grosses Velo- und Fussverkehrsaufkommen etc.). - Entwicklung einer attraktiven intermodalen ÖV-Drehscheibe als Hauptumsteigepunkt ÖV des Wiggertals. Erhalt der Funktionsfähigkeit. <p>Handlungsschwerpunkte</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ausbau der intermodalen ÖV-Drehscheiben: Die intermodalen ÖV-Drehscheiben dienen der Förderung des ÖV im urbanen Entwicklungsraum und bieten attraktive Umsteigebeziehungen für die Wohndörfer ausserhalb des urbanen Entwicklungsraums.

Verweis auf kantonale Richtpläne	
Kanton Aargau: Kapitel Nr. M3.1, M3.3, M3.4, M4.1	Kanton Solothurn -

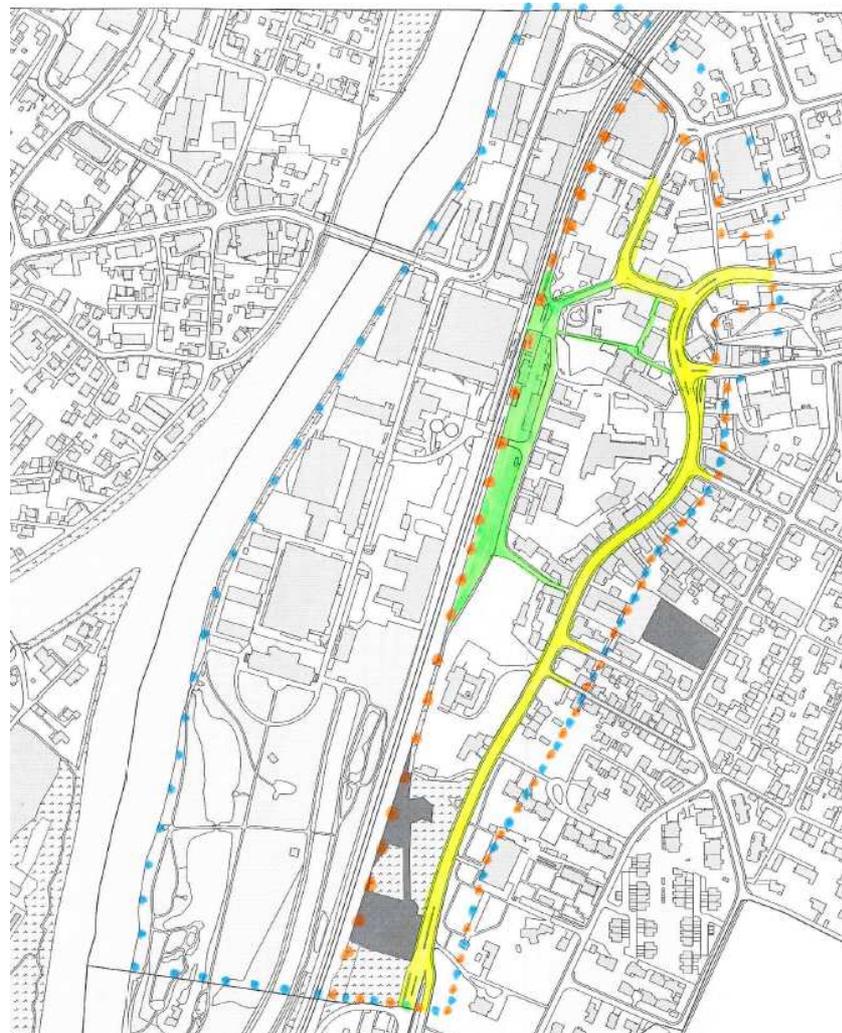
Sonstiges
Machbarkeit
- Buskonzept wurde hinsichtlich der betrieblichen Machbarkeit des neuen Busterminals überprüft.
Quantitative Angaben
- DTV K104: 18'320 (2008)
Grundlagendokumente, Literatur
- Gemeinde Oftringen und Zofingenregio, Bericht Zentrumsplanung Oftringen
- Angebotsplanung Jurasüdfuss Ost, Zwischenbericht Stand Oktober 2011, SBB
Bezug zu anderen Massnahmen
- S3: Entwicklung von Schlüsselarealen
- ÖV1B: Oftringen Zentrum: Intermodale ÖV-Drehscheibe (neue Haltestelle SBB)
Bemerkung
- Die Haltestelle ist – wie bereits in der 1. Generation – der Priorität B zugeteilt (ÖV1B: Oftringen Zentrum: intermodale ÖV-Drehscheibe (neue Haltestelle SBB). Betriebliche Abklärungen der SBB verzögern den Planungsprozess.

Wirksamkeitskriterien (WK)	
Wirksamkeitskriterium	Kommentar
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern	
1 <i>Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr</i>	- Deutliche Verbesserung der Umsteigebeziehungen Bus-Fussweg-Bahn.
2 <i>Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems</i>	- Bündelung der Buslinien, dadurch kurze Umsteigewege für Anschlussverbindungen - Eliminierung Fahrzeitverlust - Verbesserung der Fahrplanstabilität - Vernetzung mit geplanter Bahnhofstabelle Oftringen Zentrum
3 <i>Verbesserung des Strassennetzes</i>	- Durch die verbesserte Linienführung der Busse und des Fussverkehrs sinken die Behinderungen für den MIV
4 <i>Erreichbarkeit</i>	- Bessere ÖV-Erreichbarkeit der Arbeitsplätze und Einkaufszentren durch Vernetzung der ÖV-Angebote an zentralem Punkt
5 <i>Verbesserung der Intermodalität</i>	- Verbesserung Haltestellenzugänge und der Umsteigebeziehung zur geplanten Bahnhofstabelle Oftringen Zentrum (intermodale ÖV-Drehscheibe)
6 <i>Nachfrageseitige Massnahmen</i>	- Durch die Verbesserung der Funktionsfähigkeit der intermodalen ÖV-Drehscheibe entsteht ein Umsteigeeffekt auf den ÖV.
7 <i>Verbesserung im Güterverkehr (fakultativ)</i>	- Keine direkte Wirkung
8 <i>Verbesserung im Freizeitverkehr (fakultativ)</i>	- Sämtliche Massnahmen wirken sich ebenso auf den Freizeitverkehr aus (Zugang zu Einkaufszentren)

WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert	
1 <i>Konzentration von Arbeitsplätzen und Bevölkerung an geeigneten Standorten und in Koordination mit dem Verkehrssystem</i>	- Vernetzung unterstützt Entwicklung des urbanen Entwicklungsraums sowie des Ortszentrums von Oftringen
2 <i>Verringerung der Zersiedlung</i>	- Schafft Voraussetzung für Umnutzungen und Nutzungsverdichtungen: Erhöhung der Attraktivität des Ortszentrums/Bahnhofsgebiets von Oftringen
3 <i>Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume</i>	- Erhöhung der Gestaltung des öffentlichen Raums durch neue Anlagen
WK 3: Verkehrssicherheit erhöht	
1 <i>Erhöhung der objektiven Sicherheit</i>	- Sicherere Umsteigeverbindungen Bus-Bus - Bessere Führung Fussverkehr an den Bahnhof
2 <i>Erhöhung der subjektiven Sicherheit</i>	- Attraktive Gestaltung des Busterminals unterstützt die subjektive Sicherheit
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert	
1 <i>Reduktion der Luftschadstoff- und CO2-Emissionen</i>	- Verbesserung des ÖV-Angebots, Reduktion Anzahl MIV-Fahrten, dadurch Reduktion der Schadstoffemissionen.
2 <i>Reduktion der Lärmemissionen</i>	- Verbesserung des ÖV-Angebots, Reduktion Anzahl MIV-Fahrten, dadurch Reduktion der Lärmemissionen
3 <i>Verminderung der Flächenbeanspruchung und Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen</i>	- Aufwertung des Aussenraums durch bauliche Massnahmen

ÖV4A: Schönenwerd: Intermodale Verkehrs-drehscheibe

Priorität	A
Kosten	4 Mio. CHF inkl. MwSt.
Kanton	SO



Legende Gesamtprojekt Schönenwerd Zentrum

Blau: Perimeter Gesamtprojekt Schönenwerd Zentrum

Orange: Perimeter S2: Siedlungsentwicklung Dorfkern Schönenwerd

Grün: Perimeter ÖV4A: Intermodale ÖV-Drehscheibe

Gelb: Perimeter OD9A: Zentrumsdurchfahrt (ohne Umfahrung)

Gesamtprojekt Schönenwerd Zentrum (Quelle: Amt für Tiefbau und Verkehr Solothurn)

Beschrieb Massnahme

Ausgangslage

- 13. Dezember 2010: Beschluss, dass über Projektierungskredit an Urnenabstimmung abgestimmt werden soll.
- 13. Februar 2011: Die Einwohnergemeinde Schönenwerd lehnte an der Urnenabstimmung den Projektierungskredit für das optimierte Projekt Dorfkernentlastung (Entlastungstrasse und Rückbau Oltnerstrasse) deutlich ab.

	<ul style="list-style-type: none"> - Dadurch kann die Massnahme Ortszentrumdurchfahrt (ARE-Code: 2581.116 gemäss Leistungsvereinbarung Agglomerationsprogrammprogramm 1. Generation) nicht wie geplant realisiert werden und muss anhand der neuen Randbedingungen überarbeitet werden. - Im Rahmen einer solchen Überarbeitung soll der Aspekt der ÖV-Entwicklung in Schönenwerd ebenfalls thematisiert werden. Gemäss Angaben der SBB könnte das S-Bahn Wendegleis in Schönenwerd realisiert werden (Ausführung ca. 2015). Dadurch würde die ÖV-Anbindung von Schönenwerd bahnseitig deutlich verbessert. Mit einer Optimierung und Aufwertung der Personenunterführung wie auch der Infrastruktur im Bereich des Busbahnhofs kann die Entwicklung gesamtheitlich erfolgen. - Diese Entwicklungen werden grosse Auswirkungen auf das Bahnhofsgelände haben. Aus diesem Grund soll die Zentrums nicht nur die intermodale ÖV-Drehscheibe ausgebaut werden, sondern in ein Gesamtprojekt integriert werden, das das ganze Zentrum von Schönenwerd aufwertet: Mit den drei Teilprojekten S2: Siedlungsentwicklung Dorfkern Schönenwerd, ÖV4A: Intermodale ÖV-Drehscheibe und OD9A: Zentrumsdurchfahrt kann dies erreicht werden.
Ziel(e)	<ul style="list-style-type: none"> - Der Ausbau der intermodalen ÖV-Drehscheibe und der S-Bahnanschluss haben für Schönenwerd und die umliegenden Gemeinden wegen der besseren Anbindung an Aarau und Olten eine grosse Bedeutung. - Das Gesamtprojekt Zentrum Schönenwerd beinhaltet drei Teilprojekte aus den Fachgebieten Siedlung und Verkehr (Siedlungsentwicklung Dorfkern, intermodale Verkehrsdrehscheibe, Zentrumsdurchfahrt): <ul style="list-style-type: none"> Teilprojekt 1: Siedlungsentwicklung Dorfkern (S2) <ul style="list-style-type: none"> - Entwicklungspotenzial nutzen - Betriebs- und Gestaltungskonzept Teilprojekt 2: Intermodale ÖV-Drehscheibe (ÖV4A) <ul style="list-style-type: none"> - Betriebs- und Gestaltungskonzept - Schaffung guter Umsteigeverhältnisse (Bahn, Bus) Teilprojekt 3: Zentrumsdurchfahrt/Gesamtverkehrsprojekt ohne Umfahrung (OD9A) <ul style="list-style-type: none"> - Dorfkernaufwertung, Aufwertung Strassenraum - Betriebs- u. Gestaltungskonzept - Angebot für Langsamverkehr verbessern
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> - Realisierung neuer Busbahnhof - Optimierung / Ausbau ÖV-Angebot - Verbesserung der Intermodalität Bahn- Bus - Aufwertung Bahnhof inkl. Personenunterführung - Aufwertung Strassenraum - Erhalt und Verbesserung des Ortsbildes - Verbesserung der Wohnqualität - Verbesserung Angebot Langsamverkehr - Siedlungsentwicklung (Eigenleistung).
Realisierungshorizont ab	<ul style="list-style-type: none"> - 2014 - 2015: Vorprojekt - 2016 - 2018: Realisierung

Zuständigkeiten	
Federführung Amt für Verkehr und Tiefbau Solothurn	Beteiligte Stellen/Gemeinden Schönenwerd

Bezug zum Zukunftsbild und zur Schwachstellenanalyse
<p>Bezug zum Zukunftsbild:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Das AareLand optimal erreichbar und attraktiv erhalten: M2.4 - Die gute Erreichbarkeit im urbanen Entwicklungsraum ausnutzen: M4.1 - Den Kernraum der Agglomeration als Schwerpunkt für dichte Nutzungen Wohnen, Arbeiten, Dienstleistungen und Infrastruktur bereitstellen: M5.1 - Den Kernergänzungsraum als Wohnschwerpunkt des AareLands priorisieren: M7.1 - Kantonale und regionale Schwerpunktgebiete Arbeiten fördern: SL8.2, M8.1, M8.3 - Wohndörfer auf ländlichen Entwicklungsachsen (AG) /Ländliche Entwicklungsgemeinden (SO) moderat weiter entwickeln: M11.2 - Wohndörfer im Landschaftsraum behutsam entwickeln: M12.2
<p>Bezug zur Schwachstellenanalyse</p> <p>Ist-Zustand</p> <ul style="list-style-type: none"> - Intermodale ÖV-Drehscheibe: ÖV-Förderung im urbanen Entwicklungsraum, attraktive Umsteigebeziehungen für die Wohndörfer ausserhalb des urbanen Entwicklungsraums. - Hohes Personenverkehrsaufkommen und einer Vielzahl an Umsteigevorgängen aus (Bahn-Bahn, Bahn-Bus, Bahn – Velo- und Fussverkehr) - Mangelnde Ausgestaltung der Ein- und Aussteigorte und der öffentlichen Räume <p>Trends</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kapazitätsengpässe nehmen weiter zu. Benutzer- und Funktionsfreundlichkeit sinken. - Voraussichtlich weitere Zunahme des ÖV. - Falls keine Massnahmen getroffen werden: Funktionsfähigkeit des ÖV sinkt, Zunahme MIV. <p>Schwachstellen und Handlungsbedarf</p> <ul style="list-style-type: none"> - Überlastung der intermodalen ÖV-Drehscheiben (zusätzliche Engpässe wegen Zu- und Wegfahrten der Busse, grosses Velo- und Fussverkehrsaufkommen etc.). - Entwicklung einer attraktiven intermodalen ÖV-Drehscheibe als Hauptumsteigepunkt ÖV des Wiggertals. Erhalt der Funktionsfähigkeit. <p>Handlungsschwerpunkte</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ausbau der intermodalen ÖV-Drehscheiben: Die intermodalen ÖV-Drehscheiben dienen der Förderung des ÖV im urbanen Entwicklungsraum und bieten attraktive Umsteigebeziehungen für die Wohndörfer ausserhalb des urbanen Entwicklungsraums.

Verweis auf kantonale Richtpläne	
Kanton Aargau: Kapitel Nr. -	Kanton Solothurn -

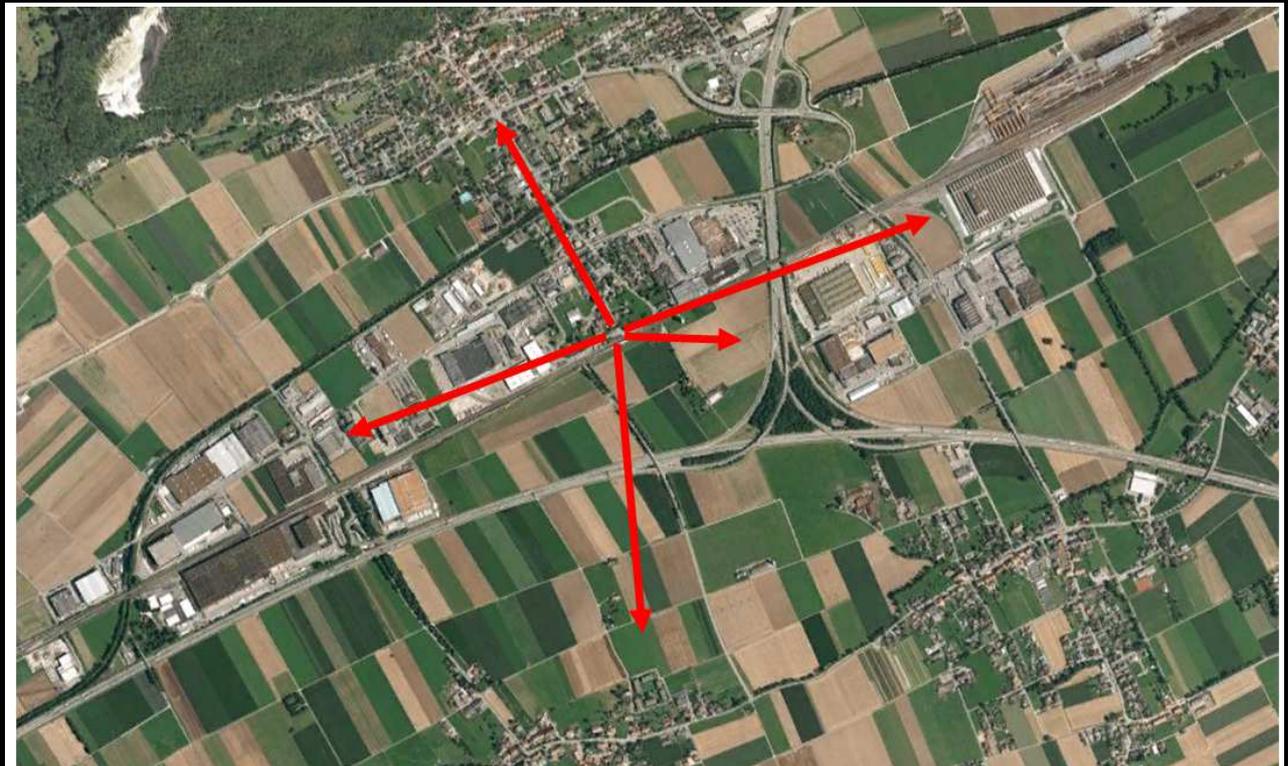
Sonstiges
<p>Machbarkeit</p> <p>13. Februar 2011: Die Einwohnergemeinde Schönenwerd lehnt an einer konsultativen Urnenabstimmung den Projektierungskredit der Dorfkernentlastung (Entlastungsstrasse und Rückbau Oltnerstrasse) ab.</p>
<p>Quantitative Angaben</p> <p>Der DTV auf der Oltnerstrasse in Schönenwerd beträgt 18'700 Fahrzeuge (2010). Ziel ist die Aufwertung des Ortszentrums und Umgestaltung des Strassenraums auf der Ortsdurchfahrt und Verbesserung der Situation für den Langsamverkehr und den öffentlichen Verkehr trotz dieses hohen Verkehrsaufkommens.</p>
<p>Grundlagendokumente, Literatur</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verkehrsdrehscheibe Bahnhof, Betriebs- u. Gestaltungskonzept vom 24.11.2010 - Gestaltungsplan Dorfkern West, RRB vom 16.06.2003 - Dorfkernentlastung Schönenwerd, Schlussbericht Verifizierung vom 16.09.2010 - Umgestaltung Schmiedengasse
<p>Bezug zu anderen Massnahmen</p> <p>Sämtliche Massnahmen in Schönenwerd stehen in enger Abhängigkeit zueinander. Sie sind ebenfalls mit der Ortsplanungsrevision abgestimmt.</p> <ul style="list-style-type: none"> - S2: Siedlungsentwicklung Dorfkern Schönenwerd - OD10A: Zentrumsdurchfahrt Schönenwerd/Gesamtverkehrsprojekt

Wirksamkeitskriterien (WK)	
Wirksamkeitskriterium	Kommentar
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern	
1 <i>Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr</i>	- Angebot für Langsamverkehr wird verbessert durch Schaffung sicherer und attraktiver Velo- und Fussverbindungen
2 <i>Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems</i>	- Verbesserung ÖV durch Neuorganisation Bahnhofplatz und Optimierung Umsteigebeziehungen Bahn-Bus, besserer Anschluss an zukünftiges S-Bahnnetz
3 <i>Verbesserung des Strassennetzes</i>	- Verbesserung Strassennetz durch Umgestaltung und Aufwertung Bahnhofplatz und Oltnerstrasse (Ortsdurchfahrt)
4 <i>Erreichbarkeit</i>	- Verbesserung der Erreichbarkeit des Dorfkerns durch Nutzung des Entwicklungspotentials
5 <i>Verbesserung der Intermodalität</i>	- Verbesserung der Zugänglichkeit zum ÖV-Netz für den Langsamverkehr - Verbesserung kombinierte Mobilität (Park+Ride-Anlage)
6 <i>Nachfrageseitige Massnahmen</i>	- Durch die Verbesserung der Funktionsfähigkeit der intermodalen ÖV-Drehscheibe entsteht ein Umsteigeeffekt auf den ÖV.
7 <i>Verbesserung im Güterverkehr (fakultativ)</i>	- Keine direkte Wirkung
8 <i>Verbesserung im Freizeitverkehr (fakultativ)</i>	- Sämtliche Massnahmen wirken sich ebenso auf den Freizeitverkehr aus

WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert	
1 <i>Konzentration von Arbeitsplätzen und Bevölkerung an geeigneten Standorten und in Koordination mit dem Verkehrssystem</i>	- Förderung Siedlungsentwicklung im Dorfkern
2 <i>Verringerung der Zersiedlung</i>	- Keine direkte Wirkung
3 <i>Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume</i>	- Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Ortszentrum/Ortsdurchfahrt und Bahnhofplatz
WK 3: Verkehrssicherheit erhöht	
1 <i>Erhöhung der objektiven Sicherheit</i>	- Verbesserung der objektiven Sicherheit durch Behebung von Unfallschwerpunkte und Verbesserung des Ausbaustandards
2 <i>Erhöhung der subjektiven Sicherheit</i>	- Erhöhung der subjektiven Sicherheit durch gestalterische Massnahmen
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert	
1 <i>Reduktion der Luftschadstoff- und CO2-Emissionen</i>	- Reduktion der Emissionen durch Verkehrsberuhigung und Verstetigung des Verkehrs und durch Umsteigen vom MIV auf den ÖV
2 <i>Reduktion der Lärmemissionen</i>	- Reduktion der Lärmemissionen durch Verkehrsberuhigung und Verstetigung des Verkehrs
3 <i>Verminderung der Flächenbeanspruchung und Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen</i>	- Keine direkte Wirkung

ÖV5A: Egerkingen: Intermodale ÖV-Drehscheibe Bahnhof

Priorität	A
Kosten	3 Mio. CHF inkl. MwSt.
Kanton	SO



Übersichtskarte mit Lage intermodale ÖV-Drehscheibe Egerkingen und den Wegbeziehungen zu den verschiedenen Gemeindeteilen (Quelle: Gemeinde Egerkingen)

Beschrieb Massnahme

Ausgangslage

- Die Gemeinde Egerkingen liegt an einem der wichtigsten Verkehrsknoten für den MIV der Schweiz. Aufgrund dieser guten Verkehrsanbindung haben sich im Raum Egerkingen viele Betriebe mit einer grossen Arbeitsplatzdicht und einem hohen Verkehrsaufkommen, sowie Dienstleistungsbetriebe wie Hotels, Seminare und Einkaufszentren angesiedelt
- Mit über 65'000 Logiernächten pro Jahr kann Egerkingen als eigentlicher Tourismusort bezeichnet werden.
- Weiter existieren grosse Arbeitsplatz- und Einkaufszentren im Mittelläu, die ein grosses Aufkommen an Personen generieren.
- Es besteht ein Bedarf, das ÖV-Angebot zu optimieren, insbesondere auch im Hinblick auf die geplante Einrichtung der regionalen Arbeitsplatzzone Gäu.

Ziel(e)	<ul style="list-style-type: none"> - Verbesserung der ÖV-Verbindungen fürs ganze Mittellgäu mit guten Anschlüssen an den Fernverkehr - Schaffung einer zentralen ÖV-Drehscheibe beim Bahnhof Egerkingen - Optimierung der Verbindungen zum Einkaufscenter Gäupark - Verbesserung der Sicherheit für den Langsamverkehr um den Bahnhofplatz
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> - Aufwertung der Bahnhofanlage und des Areals mit Neubauten und Erstellung eines attraktiven Busbahnhofs - Entflechtung des motorisierten Verkehrs vom Langsamverkehr im Bereich Bahnhofplatz - Verbesserung des Angebots und der Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr - Verbesserung der Intermodalität Bahn-Bus - Ausbau der Park+Ride- und Bike+Ride-Anlagen am Bahnhof inkl. Einrichtung eines Mobility-Standorts
Realisierungshorizont	2019-2022

Zuständigkeiten	
Federführung Amt für Verkehr und Tiefbau und Amt für Raumplanung Kanton Solothurn	Beteiligte Stellen/Gemeinden Egerkingen und Gemeinden Bezirk Gäu, SBB, Busbetriebe

Bezug zum Zukunftsbild und zur Schwachstellenanalyse
Bezug zum Zukunftsbild: <ul style="list-style-type: none"> - Das AareLand optimal erreichbar und attraktiv erhalten: M2.4 - Die gute Erreichbarkeit im urbanen Entwicklungsraum ausnutzen: M4.1 - Den Kernraum der Agglomeration als Schwerpunkt für dichte Nutzungen Wohnen, Arbeiten, Dienstleistungen und Infrastruktur bereitstellen: M5.1 - Den Kernergänzungsraum als Wohnschwerpunkt des AareLands priorisieren: M7.1 - Kantonale und regionale Schwerpunktgebiete Arbeiten fördern: SL8.2, M8.1, M8.3 - Wohndörfer auf ländlichen Entwicklungsachsen (AG) /Ländliche Entwicklungsgemeinden (SO) moderat weiter entwickeln: M11.2 - Wohndörfer im Landschaftsraum behutsam entwickeln: M12.2
Bezug zur Schwachstellenanalyse Ist-Zustand <ul style="list-style-type: none"> - Intermodale ÖV-Drehscheibe: ÖV-Förderung im urbanen Entwicklungsraum, attraktive Umsteigebeziehungen für die Wohndörfer ausserhalb des urbanen Entwicklungsraums. - Hohes Personenverkehrsaufkommen und einer Vielzahl an Umsteigevorgängen aus (Bahn-Bahn, Bahn-Bus, Bahn – Velo- und Fussverkehr) - Mangelnde Ausgestaltung der Ein- und Aussteigeorte und der öffentlichen Räume

Trends

- Kapazitätsengpässe nehmen weiter zu. Benutzer- und Funktionsfreundlichkeit sinken.
- Voraussichtlich weitere Zunahme des ÖV.
- Falls keine Massnahmen getroffen werden: Funktionsfähigkeit des ÖV sinkt, Zunahme MIV.

Schwachstellen und Handlungsbedarf

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

Handlungsschwerpunkte

- Ausbau der intermodalen ÖV-Drehscheiben: Die intermodalen ÖV-Drehscheiben dienen der Förderung des ÖV im urbanen Entwicklungsraum und bieten attraktive Umsteigebeziehungen für die Wohn-dörfer ausserhalb des urbanen Entwicklungsraums.

Verweis auf kantonale Richtpläne

Kanton Aargau:
Kapitel Nr. -

Kanton Solothurn
-

Sonstiges

Grundlagendokumente, Literatur

Bezug zu anderen Massnahmen

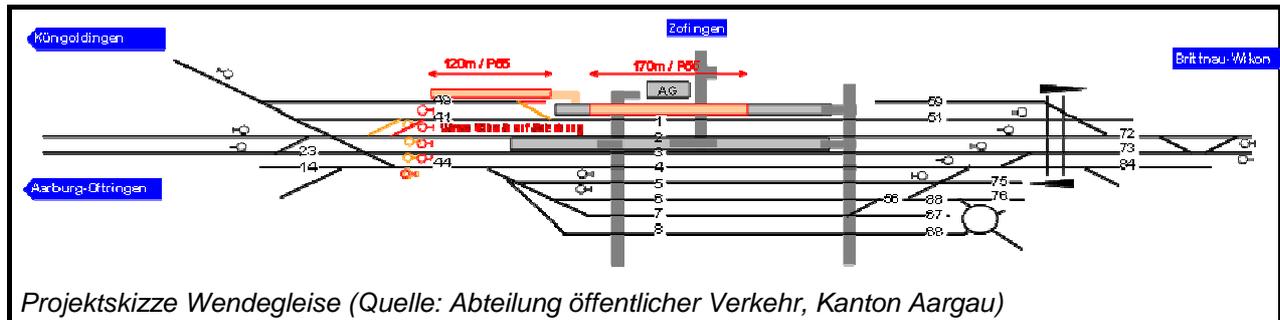
- Die Massnahme ist abhängig von der Arealentwicklung beim Bahnhof Egerkingen.

Wirksamkeitskriterien (WK)

Wirksamkeitskriterium	Kommentar
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern	
1 <i>Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr</i>	- Angebot für Langsamverkehr wird verbessert durch Schaffung sicherer und attraktiver Velo- und Fussverbindungen
2 <i>Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems</i>	- Verbesserung ÖV durch Neuorganisation Bahnhofplatz und Optimierung Umsteigebeziehungen Bahn-Bus, besserer Anschluss an zukünftiges S-Bahnnetz
3 <i>Verbesserung des Strassennetzes</i>	- Verbesserung Strassennetz durch Umgestaltung und Aufwertung Bahnhofgebiet
4 <i>Erreichbarkeit</i>	- Verbesserung der Erreichbarkeit des Dorfkerns durch Verbesserung des öffentlichen Verkehrs - Durch die Verbesserung der Funktionsfähigkeit der intermodalen ÖV-Drehscheibe entsteht ein Umsteigeeffekt auf den ÖV
5 <i>Verbesserung der Intermodalität</i>	- Verbesserung der Zugänglichkeit zum ÖV-Netz für den Langsamverkehr, Verbesserung kombinierte Mobilität (Park+Ride-/Bike+Ride-Anlage)

6	<i>Nachfrageseitige Massnahmen</i>	- Einfluss auf das Mobilitätsverhalten durch Verbesserung des Informationsangebot beim öffentlichen Verkehr
7	<i>Verbesserung im Güterverkehr (fakultativ)</i>	- Keine direkte Wirkung
8	<i>Verbesserung im Freizeitverkehr (fakultativ)</i>	- Sämtliche Massnahmen wirken sich ebenso auf den Freizeitverkehr aus
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert		
1	<i>Konzentration von Arbeitsplätzen und Bevölkerung an geeigneten Standorten und in Koordination mit dem Verkehrssystem</i>	- Förderung Siedlungsentwicklung beim Bahnhofbereich
2	<i>Verringerung der Zersiedlung</i>	- Keine direkte Wirkung
3	<i>Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume</i>	- Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Bahnhofbereich
WK 3: Verkehrssicherheit erhöht		
1	<i>Erhöhung der objektiven Sicherheit</i>	- Verbesserung der objektiven Sicherheit durch Verbesserung des Ausbaustandards
2	<i>Erhöhung der subjektiven Sicherheit</i>	- Erhöhung der subjektiven Sicherheit durch gestalterische Massnahmen
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert		
1	<i>Reduktion der Luftschadstoff- und CO2-Emissionen</i>	- Reduktion der Emissionen durch Verkehrsberuhigung und Verstetigung des Verkehrs und durch Umsteigen vom MIV auf den ÖV und Langsamverkehr
2	<i>Reduktion der Lärmemissionen</i>	- Reduktion der Lärmemissionen durch Verkehrsberuhigung und Verstetigung des Verkehrs
3	<i>Verminderung der Flächenbeanspruchung und Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen</i>	- Keine direkte Wirkung

ÖV6A: Zofingen: Wendegleise	Priorität	A
	Kosten	6.5 Mio. CHF exkl. VGK, inkl. MwSt.
	Kanton	AG



Beschrieb Massnahme	
Ausgangslage	<ul style="list-style-type: none"> - Weiterentwicklung des Angebots im Korridor Aarau-Olten-Zofingen mit Inbetriebnahme des Eppenbergtunnels. - Grosses Interesse, so bald als möglich attraktive, schnelle Direktverbindungen zwischen Zofingen und Aarau anzubieten: Für diesen Angebotsausbau ist im Bahnhof Zofingen eine zusätzliche Perronkante für wendende Züge erforderlich.
Ziel(e)	<ul style="list-style-type: none"> - Wendemöglichkeit für die S-Bahnen - 4. Perronkante für zusätzliche Regionalzüge (1/2-h-Takt S-Bahn) - Die wichtige, direkte Verbindung zwischen Aarau, Olten und Zofingen wird umgesetzt („AareLand-Express“, siehe Zukunftsbild.)
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> - Erstellen Wendegleis - 4. Perronkante im Bahnhof Zofingen
Realisierungshorizont ab	Geplante Inbetriebnahme 2018

Zuständigkeiten	
Federführung SBB Infrastruktur	Beteiligte Stellen/Gemeinden Abteilung Verkehr, Sektion öffentlicher Verkehr; Stadt Zofingen

Bezug zum Zukunftsbild und zur Schwachstellenanalyse
Bezug zum Zukunftsbild:
<ul style="list-style-type: none"> - Das AareLand optimal erreichbar und attraktiv erhalten: M2.2 - Die gute Erreichbarkeit im urbanen Entwicklungsraum ausnutzen: M4.1, M4.2

Den Kernraum der Agglomeration als Schwerpunkt für dichte Nutzungen Wohnen, Arbeiten, Dienstleistungen und Infrastruktur bereitstellen: M5.1

- Den Kernergänzungsraum als Wohnschwerpunkt des AareLands priorisieren: M7.1
- Kantonale und regionale Schwerpunktgebiete Arbeiten fördern: M8.1, M8.3
- Wohndörfer auf ländlichen Entwicklungsachsen (AG) /Ländliche Entwicklungsgemeinden (SO) moderat weiter entwickeln: M11.2

Bezug zur Schwachstellenanalyse

Ist-Zustand

- Untereinander sind die Zentren Aarau, Olten und Zofingen mehrere Male pro Stunde verbunden. Eine umsteigefreie Beziehung zwischen Aarau und Zofingen besteht nicht. Die Umsteigezeit in Olten ist zudem verhältnismässig lang und entsprechend unattraktiv.

Trends

- Voraussichtlich weitere Zunahme des ÖV
- Mit der zunehmenden Verflechtung der Zentren steigt das Bedürfnis einer umsteigefreien Verbindung zwischen den drei Zentren.
- Falls keine Massnahmen getroffen werden: Funktionsfähigkeit des ÖV sinkt, Zunahme MIV.

Schwachstellen und Handlungsbedarf

- Falls keine Massnahmen getroffen werden: Funktionsfähigkeit des ÖV sinkt, Zunahme MIV.

Handlungsschwerpunkte

- Optimierung der ÖV-Knoten in den Zentren Aarau, Olten und Zofingen: Die drei Bahnhöfe Aarau, Olten und Zofingen haben nationale und regionale Ausstrahlung. Nach dem Ausbau des Bahnhofs Aarau werden nun die Bahnhöfe Olten und Zofingen ausgebaut und den Bedürfnissen angepasst (Verbesserung Umsteigebeziehungen, Reorganisation Busverkehr, Ausbau Veloabstellplätze etc.).

Verweis auf kantonale Richtpläne

Kanton Aargau:

Kapitel Nr. M3.1, M3.3, M3.4, M4.1

Kanton Solothurn

-

Sonstiges

Machbarkeit

- Bauliche Studie SBB mit Kostenschätzung liegt vor (betrieblich-bauliche Studie Zofingen - Lenzburg / Olten - Zofingen, SBB, 2010)

Quantitative Angaben

- Frequenzen ÖV nicht verfügbar

Grundlegendokumente, Literatur

- Siehe Machbarkeit

Bezug zu anderen Massnahmen

- S3: Entwicklung von Schlüsselarealen
- S4: Umnutzung von Arbeitsgebieten an zentralen Lagen
- ÖV2A: Zofingen: Gesamtverkehrsprojekt Bagnhof/Untere Grabenstrasse K104: Sanierung und Aufwertung

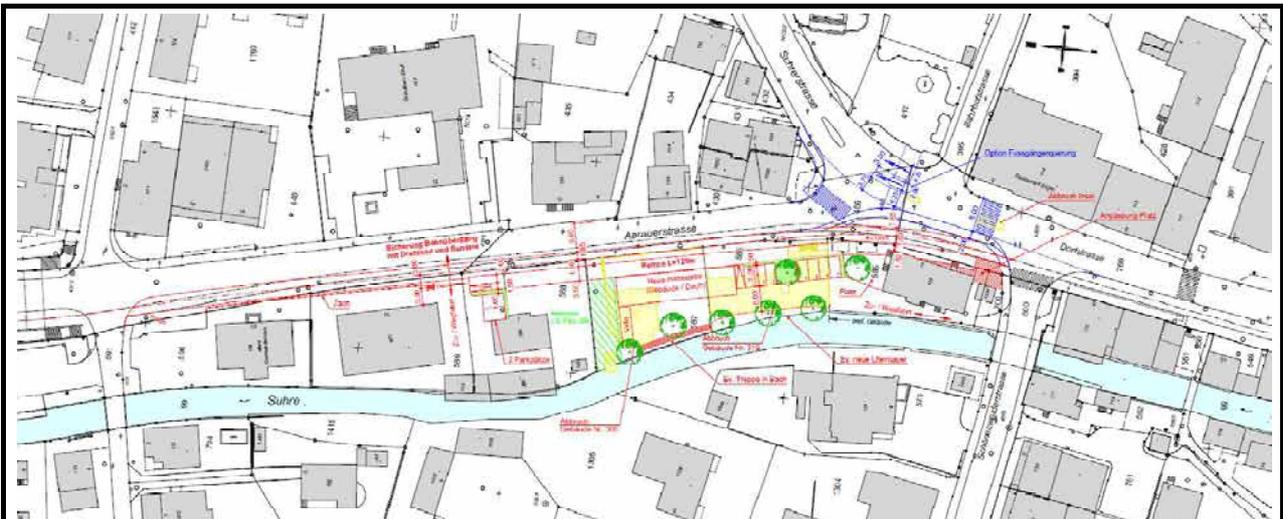
Wirksamkeitskriterien (WK)	
Wirksamkeitskriterium	Kommentar
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern	
1 <i>Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr</i>	- Keine direkte Wirkung
2 <i>Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems</i>	- Deutliche Verbesserung (umsteigefreie, direkte und schnelle Verbindung von Zofingen - Olten - Aarau - Brugg)
3 <i>Verbesserung des Strassennetzes</i>	- Keine direkte Wirkung
4 <i>Erreichbarkeit</i>	- Verbesserung der Erreichbarkeit und Vernetzung der Zentren des AareLands mit dem ÖV
5 <i>Verbesserung der Intermodalität</i>	- Verbesserung der Konkurrenzfähigkeit des ÖV bei den Zentrumsverbindungen
6 <i>Nachfrageseitige Massnahmen</i>	- Durch die Verbesserung des ÖV-Angebots entsteht ein Umsteigeeffekt auf den ÖV
7 <i>Verbesserung im Güterverkehr (fakultativ)</i>	- Keine direkte Wirkung
8 <i>Verbesserung im Freizeitverkehr (fakultativ)</i>	- Sämtliche Massnahmen wirken sich ebenso auf den Freizeitverkehr aus
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert	
1 <i>Konzentration von Arbeitsplätzen und Bevölkerung an geeigneten Standorten und in Koordination mit dem Verkehrssystem</i>	- Massnahme schafft Voraussetzung für Umnutzungen und Nutzungsverdichtungen: Erhöhung der Attraktivität der Bahnhofsgebiete
2 <i>Verringerung der Zersiedlung</i>	- Massnahme schafft Voraussetzung für Umnutzungen und Nutzungsverdichtungen: Erhöhung der Attraktivität der Bahnhofsgebiete
3 <i>Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume</i>	- Keine direkte Wirkung
WK 3: Verkehrssicherheit erhöht	
1 <i>Erhöhung der objektiven Sicherheit</i>	- Keine direkte Wirkung
2 <i>Erhöhung der subjektiven Sicherheit</i>	- Keine direkte Wirkung
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert	
1 <i>Reduktion der Luftschadstoff- und CO₂-Emissionen</i>	- Verbesserung des ÖV-Angebots, Reduktion Anzahl MIV-Fahrten, dadurch Reduktion der Schadstoffemissionen.
2 <i>Reduktion der Lärmemissionen</i>	- Verbesserung des ÖV-Angebots, Reduktion Anzahl MIV-Fahrten, dadurch Reduktion der Lärmemissionen

3 *Verminderung der Flächenbeanspruchung und Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen*

- Keine direkte Wirkung

**ÖV7A: Oberentfelden Zentrum: WSB S14:
 Eigentrassierung mit Aufwertung Ortsdurch-
 fahrt**

Nr.	ÖV3A
Kosten	15 Mio. CHF inkl. MwSt.
Kanton	AG



Vorprojekt Eigentrassierung mit Aufwertung Ortsdurchfahrt Oberentfelden (Quelle: Abteilung öffentlicher Verkehr, Kanton Aargau)

Beschrieb Massnahme	
Ausgangslage	<ul style="list-style-type: none"> - S14 WSB ist im urbanen Entwicklungsraum des Teilraums Aarau das Rückgrat der ÖV-Erschliessung. - In den vergangenen Jahren wurden grosse Anstrengungen unternommen, die Leistungsfähigkeit und Sicherheit der WSB mit Ausbauten und Eigentrassierungen zu erhöhen (z.B. Eigentrassierung Aarau - Suhr). - Im Zentrum von Oberentfelden verkehrt die WSB auf einem der letzten Abschnitte im Mischverkehr und zudem Überlagerung mit den stark belasteten Kantonsstrassen K235 und K208 in diesem Abschnitt → Konflikte zwischen der WSB und dem Strassenverkehr aufgrund der vielen Längs- und Querbeziehungen des Velo- und Fussverkehrs. Grosser Handlungsbedarf besteht. - Die WSB-Haltestelle Engelplatz ist nach dem WSB-Bahnhof Aarau die stärksten frequentierte Haltestelle. Sie ist weder behindertengerecht ausgebaut, noch kann sie mit dreiteiligen Komposition bedient werden.
Ziel(e)	<ul style="list-style-type: none"> - Eigentrassierung der WSB und Ausbau der Haltestelle Engelplatz (behindertengerecht und für 120 m lange Züge). - Gestaltung der Ortsdurchfahrt / Aufwertung Ortszentrum Oberentfelden inkl. Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Sicherheit für Velo- und Fussverkehr
Massnahme	<ul style="list-style-type: none"> - Aufwertung Ortszentrum: 3.45 Mio. CHF (Preisstand Okt. 2005, exkl. MwSt.) - Eigentrassierung Zentrum: 10.41 Mio. CHF (Preisstand Okt. 2005, exkl. MwSt.)
Realisierungshorizont ab	2018 (alle Massnahmen gleichzeitig) Vorprojekt Eigentrassierung bis Ende 2011, BGK Ortsdurchfahrt 2012

Zuständigkeiten

Federführung

Abteilung Verkehr, Sektion öffentlicher Verkehr

Beteiligte Stellen/Gemeinden

Oberentfelden

WSB AG

Bezug zum Zukunftsbild und zur Schwachstellenanalyse

Bezug zum Zukunftsbild:

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

Bezug zur Schwachstellenanalyse

Ist-Zustand

- Das Suren- und Wynental ist je mit der S-Bahn (WSB) im 15-min-Takt mit Aarau verbunden. Die WSB verkehrt teilweise mit dem MIV im Mischverkehr. Es gibt teilweise Konflikte.

Trends

- Mit dem zunehmenden Verkehrsaufkommen ist keine Veränderung der Aufenthaltsqualitäten in den Ortszentren absehbar. Die Aufenthaltsqualität sinkt weiter.
- Mit der Zunahme des MIV wird der strassengebundene ÖV (Bus und teilweise WSB) vermehrt behindert. Ohne geeignete Massnahmen kann dies zu einem Umsteigen auf den MIV führen.

Schwachstellen und Handlungsbedarf

- Das Ortszentrum muss aufgewertet werden.
- Für den aktuellen Betrieb genügt das Netz. Eine Kapazitätserhöhung der WSB kann jedoch nur mit Ausbauten umgesetzt werden

Handlungsschwerpunkte

- Handlungsschwerpunkt Abstimmung von Siedlung und Verkehr, Siedlungsentwicklung nach innen: Die künftige Entwicklungspolitik der Kantone legt die Prioritäten auf die Siedlungsentwicklung nach Innen.
- Handlungsschwerpunkt Verdichtung am ÖV-gerechten Ort im urbanen Entwicklungsraum: Durch gezielte Massnahmen im Bereich Siedlung und Mobilität wird der urbane Entwicklungsraum verdichtet. Angebote mit einer hohen Wohnqualität und mit qualitativ hochwertig gestaltetem Siedlungsraum an attraktiv ÖV-erschlossenen Lagen bieten eine „echte“ Alternative zum Einfamilienhaus im Grünen
- Handlungsschwerpunkt Ortsdurchfahrten: Die Ortsdurchfahrten erfüllen weit mehr Funktionen als nur die Durchleitung des Verkehrs. Sie sind Lebensader einer Gemeinde, Begegnungsort, Ziel für Einkaufende, Benutzer der öffentlichen Bauten und Anlagen und ÖV-Achsen. Jedoch sind sie häufig durch das hohe MIV-Verkehrsaufkommen belastet, was sich negativ auf die Sicherheit für die anderen Verkehrsteilnehmenden auswirkt. Wo sinnvoll und möglich werden die Ortsdurchfahrten durch Umfahrungsstrassen entlastet. Wo dies nicht möglich ist, sind die Ortsdurchfahrten aufzuwerten, damit sie ihre vielfältigen Aufgaben wahrnehmen können.

Verweis auf kantonale Richtpläne

Kanton Aargau:
 Kapitel Nr. M3.3 (Zwischenergebnis), S1.1, M2.2

Kanton Solothurn

-

Sonstiges

Machbarkeit

Für die Eigentrassierung der WSB im Zentrum von Oberentfelden wurden mehrere Varianten untersucht, die grundsätzlich machbar sind und als Grundlage für die Erarbeitung des Projekts Eigentrassierung / Aufwertung Ortsdurchfahrt geeignet sind

Quantitative Angaben

DTV K208/K235: 14'119 (2006)

Nachfrage WSB: 6'293 Reisende pro Werktag (im Querschnitt Oberentfelden – Bahnhof Aarau)

Grundlagendokumente

Machbarkeitsstudie Eigentrassierung WSB Oberentfelden Zentrum (Entwurf, externe Studie im Auftrag des BVU, Stand Oktober 2011)

Bemerkungen und Hinweise

Die beiden Teilprojekte wurden im Agglomerationsprogramm 1. Generation getrennt eingegeben (beides B-Massnahmen gemäss Leistungsvereinbarung, ARE-Code: 2581.033, Eigentrassierung Oberentfelden Zentrum, 10.41 Mio. CHF und ARE-Code: 2581.115 Oberentfelden Aufwertung Ortszentrum 3.45 Mio. CHF).

Aufgrund der Gegenseitigen Abhängigkeiten ist die Betrachtung als Gesamtmassnahme (2 Teilprojekte) sinnvoll.

Wirksamkeitskriterien (WK)

Wirksamkeitskriterium

Kommentar

WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern

1 <i>Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr</i>	- Bessere Längs- und Quervernetzung in der Ortsdurchfahrt Oberentfelden → Erhöhung der Sicherheit
2 <i>Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems</i>	- Ermöglichung einer behindertengerechten Gestaltung der Haltestelle und der Zugänge, Attraktivitätssteigerung, Erhöhung Kapazität, Verbesserung Fahrplanstabilität
3 <i>Verbesserung des Strassennetzes</i>	- Entflechtung MIV/ÖV
4 <i>Erreichbarkeit</i>	- Funktionsfähigkeit des ÖV und des MIV steigen → die Ziele werden schneller erreichbar
5 <i>Verbesserung der Intermodalität</i>	- Verbesserte Umsteigebeziehungen Fussverkehr - WSB
6 <i>Nachfrageseitige Massnahmen</i>	- Durch die Verbesserung des ÖV-Angebots entsteht ein Umsteigeeffekt auf den ÖV
7 <i>Verbesserung im Güterverkehr (fakultativ)</i>	- Keine direkte Wirkung

8 <i>Verbesserung im Freizeitverkehr (fakultativ)</i>	- Sämtliche Massnahmen wirken sich ebenso auf den Freizeitverkehr aus
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert	
1 <i>Konzentration von Arbeitsplätzen und Bevölkerung an geeigneten Standorten und in Koordination mit dem Verkehrssystem</i>	- Massnahme schafft Voraussetzung für Umnutzungen und Nutzungsverdichtungen: Erhöhung der Attraktivität der Bahnhofsgebiete
2 <i>Verringerung der Zersiedlung</i>	- Massnahme schafft Voraussetzung für Umnutzungen und Nutzungsverdichtungen: Erhöhung der Attraktivität der Bahnhofsgebiete
3 <i>Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume</i>	- Aufwertung Ortszentrum Overentfelden
WK 3: Verkehrssicherheit erhöht	
1 <i>Erhöhung der objektiven Sicherheit</i>	- Entflechtung MIV/ÖV - Erhöhung Sicherheit Velo- und Fussverkehr / Entschärfung grosser Konfliktstellen
2 <i>Erhöhung der subjektiven Sicherheit</i>	- Verbesserte Aufenthaltsqualität im Bereich der Haltestelle und im Strassenraum
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert	
1 <i>Reduktion der Luftschadstoff- und CO2-Emissionen</i>	- Verbesserung des ÖV-Angebots, Reduktion Anzahl MIV-Fahrten, dadurch Reduktion der Schadstoffemissionen.
2 <i>Reduktion der Lärmemissionen</i>	- Verbesserung des ÖV-Angebots, Reduktion Anzahl MIV-Fahrten, dadurch Reduktion der Lärmemissionen
3 <i>Verminderung der Flächenbeanspruchung und Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen</i>	- Verbessertes Verkehrssystem schafft Anreize für dichtere Verdichtung nach innen - Aufwerten der öffentlichen Räume

VM1A: Umsetzung Verkehrsmanagement Gäu	Priorität	A
	Kosten	6 Mio. CHF inkl. MwSt.
	Kanton	SO



Autobahnanschluss Egerkingen mit Folgeknoten Kreisel Schlegelmatt (Quelle: Amt für Verkehr und Tiefbau Solothurn)

Beschrieb Massnahme	
Ausgangslage	<ul style="list-style-type: none"> - In der Region Gäu kreuzen sich die beiden wichtigsten Nationalstrassen A1 und A2 bei Härkingen. Die gute verkehrliche Strassenerschliessung ist mit ein Faktor für die wirtschaftliche Standortgunst im Gäu. Diese bringt insbesondere strassenseitig aber auch erhebliche Nachteile mit sich. So ist nebst dem Autobahnanschluss Egerkingen auch das kantonale wie auch teils kommunale Strassennetz deutlich überlastet. Mit der stetig wachsenden Verkehrsnachfrage nimmt die Verkehrssicherheit an neuralgischen Knotenpunkten ständig ab, da infolge kürzerer Zeitlücken zwischen den Fahrzeugen höhere Risiken beim Einbiegen eingegangen werden. Zudem ist der strassengebundene öffentliche Verkehr den Verkehrsbehinderungen infolge Verkehrsüberlastung ausgesetzt. Die zunehmenden Staubildungen haben beim öffentlichen Verkehr Fahrplanunstabilitäten zur Folge. Im schlechtesten Fall können nicht einmal mehr die Anschlusszeiten an den ÖV- Umsteigeknoten (konkret beim Bahnhof Egerkingen) eingehalten
Ziel(e)	<ul style="list-style-type: none"> - Erhöhung Verkehrssicherheit - Fahrplanstabilität ÖV - Stauraumbewirtschaftung (insbesondere MIV) - Kapazitäten mittels betrieblichen Massnahmen (VM) schaffen

	<ul style="list-style-type: none"> - Wo erforderlich, punktueller Kapazitätsausbau Strasse - Bessere Organisation der verschiedenen Verkehrsteilnehmer (MIV, ÖV, Velo- und Fussgänger) - Schnittstelle zu Verkehrsmanagement Nationalstrasse - Lenkung des Schwerverkehrs aufs übergeordnete Strassennetz
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> - Umsetzung eines Verkehrsmanagementsystems zur Lenkung und Dosierung des Verkehrs sowie Realisierung einer Kapazitätssteigerung insbesondere auf der Expressstrasse (Abschnitt Schlegelmatt – Kreisel Egerkingen) - Zusätzliche Fahrspur zur Stauraumbewirtschaftung zwischen Anschluss Egerkingen und Kreisel Schlegelmatt - Busbevorzugung, dort wo möglich Erstellung Eigentrasse - Abgrenzung ASTRA: Bauliche Massnahmen bei den direkten Anschlussknoten Egerkingen sind beim vorliegenden Projekt nicht enthalten. Diese Kosten werden voraussichtlich vom ASTRA getragen.
Realisierungshorizont ab	2015 - 2018

Zuständigkeiten	
Federführung Amt für Verkehr und Tiefbau Solothurn	Beteiligte Stellen/Gemeinden Gemeinden Gäu

Bezug zum Zukunftsbild und zur Schwachstellenanalyse
<p>Bezug zum Zukunftsbild:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Das AareLand optimal erreichbar und attraktiv erhalten: M2.7 - Die Siedlungsentwicklung im AareLand lenken: SL3.1 - Die gute Erreichbarkeit im urbanen Entwicklungsraum ausnutzen: SL4.1, SL4.2, SL4.3, M4.3, M4.4, M4.5, M4.6 - Den Kernraum der Agglomeration als Schwerpunkt für dichte Nutzungen Wohnen, Arbeiten, Dienstleistungen und Infrastruktur bereitstellen: SL5.1, SL5.2, M5.1 - Den Kernergänzungsraum als Wohnschwerpunkt des AareLands priorisieren: M7.1 - Kantonale und regionale Schwerpunktgebiete Arbeiten fördern: M8.1, M8.2, M8.3 - Wohndörfer auf ländlichen Entwicklungsachsen (AG) /Ländliche Entwicklungsgemeinden (SO) moderat weiter entwickeln: M11.1 - Wohndörfer im Landschaftsraum behutsam entwickeln: M12.1
<p>Bezug zur Schwachstellenanalyse</p> <p>Ist-Zustand</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sehr gute Erschliessung an die Nationalstrassen → im Gäu angesiedelte Unternehmen belasten die kantonalen und kommunalen Strassen. <p>Trends</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mit der Zunahme des MIV wird der strassengebundene ÖV (Bus) vermehrt behindert. Ohne geeignete Massnahmen kann dies zu einem Umsteigen auf den MIV führen. - Die Sicherheit für den Velo- und Fussverkehr sinkt.

Schwachstellen und Handlungsbedarf

- Lenkung und Dosierung des Verkehrs
- Kapazitätssteigerungen.

Handlungsschwerpunkte

- Angebotsorientierte Planung des Gesamtverkehrssystems: Mit der gezielten Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung und einer angebotsorientierten Planung des Gesamtverkehrssystems werden der Flächenverbrauch minimiert und die Umweltbelastungen reduziert.

Verweis auf kantonale Richtpläne

Kanton Aargau:
 Kapitel Nr. -

Kanton Solothurn

-

Sonstiges

Quantitative Angaben

- Über den Autobahnanschluss Egerkingen verkehren heute (2011) durchschnittlich 33'900 Fahrzeuge pro Tag. Gemäss Spinnenanalyse aus dem Verkehrsmodell Region Olten stammt der ein- und ausfahrende Verkehr zu 20% aus der Richtung Basel, zu 45% aus der Richtung Bern sowie zu 35% aus der Richtung Zürich.
- Auf dem Kantonsstrassennetz verteilt sich der Verkehr in etwa zu gleichen Anteilen in vier Fahrtrichtungen (Gemeinde Egerkingen, Gewerbegebiete Egerkingen/Härkingen sowie in Richtung Olten).
- Insbesondere im nahen Anschlussbereich stösst die Strasse an ihre Kapazitätsgrenze. Da kaum mehr ausreichende Zeitlücken zum Einfahren oder Queren des Verkehrs bestehen, werden gefährliche Fahrmanöver in Kauf genommen. Unfallzahlen belegen diese Beobachtung.
- Eine weitere Eskalationsstufe zeigt sich auf den Linksabbiegespuren: bei hoher Verkehrsauslastung werden bereits Umwegfahrten über einen nahe gelegenen Kreisel in Kauf genommen, was das Verkehrssystem als Ganzes noch weiter belastet. Diese Beobachtung konnte nicht nur beim Schwerverkehr, sondern auch bei Personewagen gemacht werden.
- Von der hohen Verkehrsauslastung betroffen sind auch der strassengebundene ÖV (Busse) wie auch der Velo- und Fussverkehr.

Grundlagendokumente, Literatur

- Optimierung Anschluss Egerkingen (Kanton Solothurn, Stefan Gantenbein, 17.02.2011)

Bezug zu anderen Massnahmen

- MIV1B: Umfahrung Hägendorf/Rickenbach (ERO+)

Wirksamkeitskriterien (WK)

Wirksamkeitskriterium

Kommentar

WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern

1 *Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr*

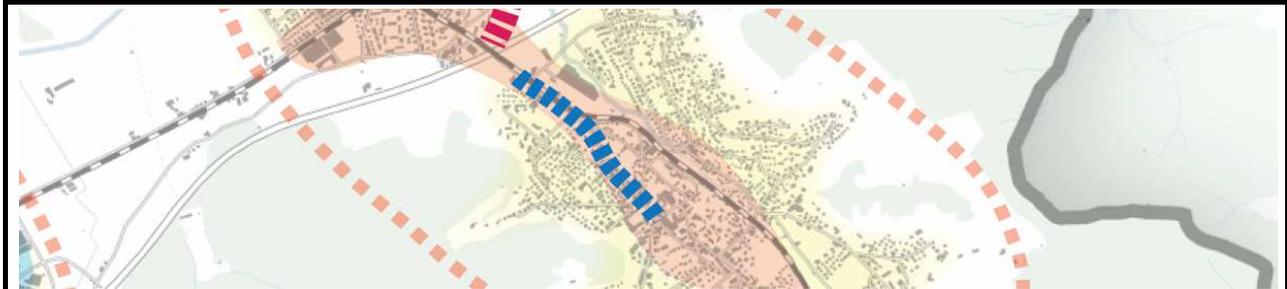
- Durch Lichtsignalanlagen gesicherte Knoten verbessern die Verkehrssicherheit für den Fuss- wie auch für den Veloverkehr.

2 *Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems*

- Durch Priorisierung der Linienbusse an Lichtsignalanlagen und zusätzlichen Busspuren wird die Fahrplanstabilität beim öffentlichen Verkehr verbessert.

3	<i>Verbesserung des Strassennetzes</i>	- Dort wo bauliche Massnahmen möglich sind, kann das Strassennetz verbessert werden.
4	<i>Erreichbarkeit</i>	- Die Erreichbarkeit der Entwicklungsschwerpunkte wird verbessert, insbesondere für die Benutzer des öffentlichen Verkehrs.
5	<i>Verbesserung der Intermodalität</i>	- Der Zugang zum ÖV-Netz wird verbessert (siehe Massnahme LV15A/B)
6	<i>Nachfrageseitige Massnahmen</i>	- Keine direkte Wirkung
7	<i>Verbesserung im Güterverkehr (fakultativ)</i>	- Der Güterverkehr wird möglichst umweltschonend abgewickelt und möglichst direkt aufs übergeordnete Netz geleitet.
8	<i>Verbesserung im Freizeitverkehr (fakultativ)</i>	- Sämtliche Massnahmen wirken sich ebenso auf den Freizeitverkehr aus.
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert		
1	<i>Konzentration von Arbeitsplätzen und Bevölkerung an geeigneten Standorten und in Koordination mit dem Verkehrssystem</i>	- Die Abstimmung von Siedlung und Verkehr wird verbessert.
2	<i>Verringerung der Zersiedlung</i>	- Keine direkte Wirkung
3	<i>Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume</i>	- Keine direkte Wirkung
WK 3: Verkehrssicherheit erhöht		
1	<i>Erhöhung der objektiven Sicherheit</i>	- Die objektive Verkehrssicherheit wird verbessert, in dem Unfallschwerpunkte saniert werden.
2	<i>Erhöhung der subjektiven Sicherheit</i>	- Keine direkte Wirkung
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert		
1	<i>Reduktion der Luftschadstoff- und CO2-Emissionen</i>	- Leichte Verbesserung des Modalsplits zugunsten des ÖV und des Veloverkehrs. Somit Reduktion der Schadstoffe
2	<i>Reduktion der Lärmemissionen</i>	- Leichte Verbesserung des Modalsplits zugunsten des ÖV und des Veloverkehrs. Somit Lärmreduktion Reduktion der Schadstoffe.
3	<i>Verminderung der Flächenbeanspruchung und Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen</i>	- Keine direkte Wirkung

OD1A: Gränichen: Betriebs- und Gestaltungskonzept Suhrer- / Unterdorfstrasse (K242)	Priorität	A
	Kosten	3.5 Mio. CHF inkl. MwSt.
	Kanton	AG



Lage Betriebs- und Gestaltungskonzept Suhrer- / Unterdorfstrasse (K242)

Beschrieb Massnahme	
Ausgangslage	<ul style="list-style-type: none"> - Ortsdurchfahrt durch Strassenverkehr stark belastet (Gründe: Durchgangsverkehr aus dem Wynental und Ziel-/Quellverkehr von Gränichen). - Sicherheit für Velo- und Fussverkehr und Aufenthaltsqualität gering - Queren und Einbiegen für alle Verkehrsteilnehmer erschwert und teilweise gefährlich
Ziel(e)	<ul style="list-style-type: none"> - Erhöhung Verkehrssicherheit - Bessere Organisation der verschiedenen Verkehrsteilnehmer (MIV, Velo- und Fussverkehr) - Optimierung der Zugänge zur WSB - Massnahmen Städtebau/Aufwertung - Erhöhung Aufenthaltsqualität entlang Ortsdurchfahrt verbessern
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> - Neuaufteilung Strassenraum (Kernfahrbahnen, Mehrzweckstreifen) - Verlängerungen Trottoir, Schaffen von beidseitigen Trottoirs - Optimierung Querungs- und Abbiegestellen für Velo- und Fussverkehr - Aufwertung der Seitenräume, Erkennbarkeit von Raumkammern verbessern - Gestalterische Aufwertung Erscheinungsbild Ortsdurchfahrt
Realisierungshorizont ab	2015 – 2018

Zuständigkeiten	
Federführung Abteilung Verkehr, Sektion Verkehrsplanung	Beteiligte Stellen/Gemeinden Gränichen

Bezug zum Zukunftsbild und zur Schwachstellenanalyse

Bezug zum Zukunftsbild:

- Das AareLand optimal erreichbar und attraktiv erhalten: M2.7
- Die Siedlungsentwicklung im AareLand lenken: SL3.1
- Die gute Erreichbarkeit im urbanen Entwicklungsraum ausnutzen: SL4.1, SL4.2, SL4.3, M4.4, M4.5, M4.6
- Den Kernraum der Agglomeration als Schwerpunkt für dichte Nutzungen Wohnen, Arbeiten, Dienstleistungen und Infrastruktur bereitstellen: SL5.1, SL5.2
- Wohndörfer auf ländlichen Entwicklungsachsen (AG) /Ländliche Entwicklungsgemeinden (SO) moderat weiter entwickeln: SL11.1

Bezug zur Schwachstellenanalyse

- Ortsdurchfahrten erfüllen verschiedene Funktionen und haben deshalb für die meisten Dörfer eine grosse Bedeutung (Koexistenzprinzip): Hauptverbindung für den MIV und den Velo- und Fussverkehr, Ziel von Einkaufsgelegenheiten, öffentlichen Einrichtungen, Bushaltestelle, Begegnungsmöglichkeit etc.
- Oftmals Ausrichtung auf den MIV: Durchleitfunktion durch die Hauptachse, keine traditionelle Funktion als Begegnungsort mehr.
- Deswegen geringe Sicherheit und Aufenthaltsqualität für den Velo- und Fussverkehr sowie städtebauliche Qualitäten. Insbesondere auf den Ortsdurchfahrten in Richtung Zentren des AareLands sind sie oftmals überlastet. Die Fahrplanstabilität des ÖV sinkt.

Trends Ortsdurchfahrten

- Ohne Massnahmen ist keine Veränderung der Situation absehbar, zumal Verkehrszunahme absehbar ist.

Schwachstellen und Handlungsbedarf:

- Belastungen auf Ortsdurchfahrten durch bauliche und gestalterische Massnahmen auf ein erträgliches Mass reduzieren.
- Öffentlichen Räume aufwerten → Sicherer und attraktiverer Velo- und Fussverkehr, bessere Aufenthaltsqualitäten, Steigerung der Lebensqualität und die Sicherung der Funktionsfähigkeit des ÖV
- Zudem Förderung der Verdichtung nach innen, da Steigerung der Attraktivität von Wohnungen und Arbeitsplätzen in einem gestalteten Umfeld.

Handlungsschwerpunkt Aufwerten von Ortsdurchfahrten:

- Aufwerten von Ortsdurchfahrten: Die Ortsdurchfahrten erfüllen weit mehr Funktionen als nur die Durchleitung des Verkehrs. Sie sind Lebensader einer Gemeinde, Begegnungsort, Ziel für Einkaufende, Benützer der öffentlichen Bauten und Anlagen und ÖV-Achsen. Jedoch sind sie häufig durch das hohe MIV-Verkehrsaufkommen belastet, was sich negativ auf die Sicherheit für die anderen Verkehrsteilnehmenden auswirkt. Wo sinnvoll und möglich werden die Ortsdurchfahrten durch Umfahungsstrassen entlastet. Wo dies nicht möglich ist, sind die Ortsdurchfahrten aufzuwerten, damit sie ihre Aufgabe des Koexistenzprinzips wahrnehmen können.

Verweis auf kantonale Richtpläne

Kanton Aargau:
 Kapitel Nr. S1.1, M2.2

Kanton Solothurn

-

Sonstiges

Quantitative Angaben

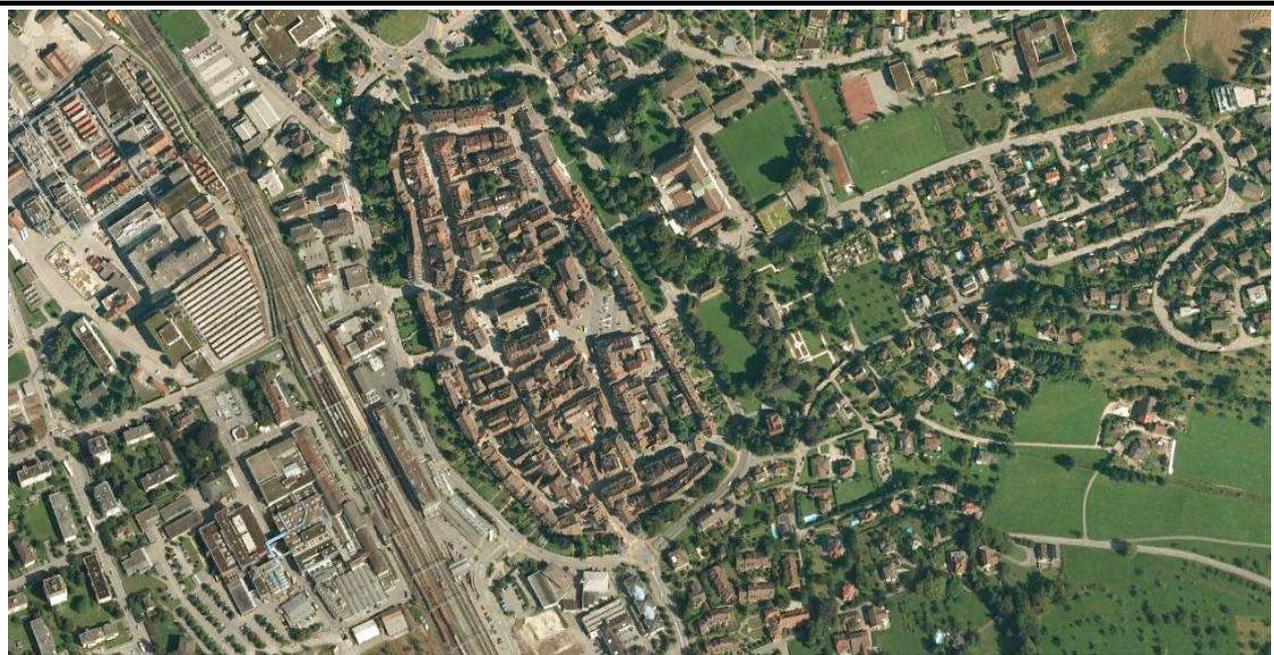
Im Abschnitt von > 2 km Strasse: DTV 11'000 – 18'000 Fahrzeugen/Tag

Grundlagendokumente, Literatur

Wirksamkeitskriterien (WK)	
Wirksamkeitskriterium	Kommentar
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern	
1 <i>Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Infrastrukturergänzungen für den Velo- und Fussverkehr zur Erhöhung der Verkehrssicherheit - Schliessung von Netzlücken - Verbesserung Längs- und Querbeziehungen - Verbesserung Schulwegsicherheit
2 <i>Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Zugang/Erreichbarkeit der Anlagen des ÖV (drei Bahnhöfe der WSB liegen im Perimeter) werden aufgrund der Verbesserung des Velo- und Fusswegnetzes ebenfalls optimiert → Steigerung der Attraktivität des ÖV
3 <i>Verbesserung des Strassennetzes</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Erhöhung der Verkehrssicherheit (Verbesserungen für Ab- und Einbieger) - Verstetigung Verkehrsfluss - Erreichen einer angemessenen Geschwindigkeit
4 <i>Erreichbarkeit</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Optimierung hinsichtlich kommunaler Erreichbarkeit der ÖV-Haltestellen
5 <i>Verbesserung der Intermodalität</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Optimierungen im Velo- und Fusswegnetz entlang der K242 - Verbesserung indirekter Zugang zu Bahnhaltestellen
6 <i>Nachfrageseitige Massnahmen</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Massnahmen im Bereich des Velo- und Fussverkehrs können Beitrag zu Erhöhung des Modalsplits zugunsten Velo- und Fussverkehr/ÖV leisten
7 <i>Verbesserung im Güterverkehr (fakultativ)</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Keine direkte Wirkung
8 <i>Verbesserung im Freizeitverkehr (fakultativ)</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Sämtliche Massnahmen wirken sich ebenso auf den Freizeitverkehr aus
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert	
1 <i>Konzentration von Arbeitsplätzen und Bevölkerung an geeigneten Standorten und in Koordination mit dem Verkehrssystem</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Keine direkte Wirkung
2 <i>Verringerung der Zersiedlung</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Keine direkte Wirkung
3 <i>Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Aufwertung des Strassenraums und der Aufenthaltsflächen in der Ortsdurchfahrt - Flächengewinn für Fuss- und Veloverkehr (zusätzliche Trottoirs, Radstreifen) - Queren und Abbiegen für Velo- und Fussverkehr verbessert mittels Mehrzweckstreifen/Mittelinseln.
WK 3: Verkehrssicherheit erhöht	
1 <i>Erhöhung der objektiven Sicherheit</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Verbesserungen für ab- und einbiegenden MIV; Verbesserungen für querenden und abbiegenden Velo- und Fussverkehr, mit Fokus auf wichtige Knotenbereiche - Sicherheitsaudit erfolgt in nachgelagerter Verfahrensstufe
2 <i>Erhöhung der subjektiven Sicherheit</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Verstetigung Verkehrsfluss - Erreichen einer angemessenen Geschwindigkeit

WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert	
1 <i>Reduktion der Luftschadstoff- und CO₂-Emissionen</i>	- Ja, durch Reduktion der Emissionen durch die Verbesserung des Verkehrsflusses und die Verstetigung des Verkehrs
2 <i>Reduktion der Lärmemissionen</i>	- Ja, durch Reduktion der Lärmemissionen infolge des tieferen Geschwindigkeitsregimes
3 <i>Verminderung der Flächenbeanspruchung und Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen</i>	- Keine direkte Wirkung

OD2A: Zofingen: Betriebs- und Gestaltungskonzept Altstadttring (K104)	Priorität	A
	Kosten	5 Mio. CHF inkl. MwSt.
	Kanton	AG



Luftbild mit dem Altstadttring in Zofingen (Quelle: Google Earth)

Beschrieb Massnahme	
Ausgangslage	<ul style="list-style-type: none"> - Altstadttring durch Strassenverkehr (Nord-Süd zwischen Reiden (LU) und A1-Anschluss Oftringen) belastet - Sicherheit für Velo- und Fussverkehr und Aufenthaltsqualität gering - Zugänglichkeit Altstadt eingeschränkt
Ziel(e)	<ul style="list-style-type: none"> - Erhöhung Verkehrssicherheit - Funktionsfähigkeit ÖV verbessern - Bessere Organisation der verschiedenen Verkehrsteilnehmer (MIV, ÖV, Velo- und Fussgänger) - Massnahmen Städtebau/Aufwertung - Erhöhung Aufenthaltsqualität entlang Altstadtumfahrung verbessern
Massnahme	<ul style="list-style-type: none"> - Erarbeitung eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts (Kanton und Stadt Zofingen)
Realisierungshorizont ab	2015 - 2018

Zuständigkeiten	
Federführung Abteilung Verkehr oder Tiefbau	Beteiligte Stellen/Gemeinden Stadt Zofingen

Bezug zum Zukunftsbild und zur Schwachstellenanalyse
<p>Bezug zum Zukunftsbild:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Das AareLand optimal erreichbar und attraktiv erhalten: M2.7 - Die Siedlungsentwicklung im AareLand lenken: SL3.1 - Die gute Erreichbarkeit im urbanen Entwicklungsraum ausnutzen: SL4.1, SL4.2, SL4.3, M4.4, M4.5, M4.6 - Den Kernraum der Agglomeration als Schwerpunkt für dichte Nutzungen Wohnen, Arbeiten, Dienstleistungen und Infrastruktur bereitstellen: SL5.1, SL5.2 - Wohndörfer auf ländlichen Entwicklungsachsen (AG) /Ländliche Entwicklungsgemeinden (SO) moderat weiter entwickeln: SL11.1
<p>Bezug zur Schwachstellenanalyse</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ortsdurchfahrten erfüllen verschiedene Funktionen und haben deshalb für die meisten Dörfer eine grosse Bedeutung (Koexistenzprinzip): Hauptverbindung für den MIV und den Velo- und Fussverkehr, Ziel von Einkaufsgelegenheiten, öffentlichen Einrichtungen, Bushaltestelle, Begegnungsmöglichkeit etc. - Oftmals Ausrichtung auf den MIV: Durchleitfunktion durch die Hauptachse, keine traditionelle Funktion als Begegnungsort mehr. - Deswegen geringe Sicherheit und Aufenthaltsqualität für den Velo- und Fussverkehr sowie städtebauliche Qualitäten. Insbesondere auf den Ortsdurchfahrten in Richtung Zentren des AareLands sind sie oftmals überlastet. Die Fahrplanstabilität des ÖV sinkt. <p>Trends Ortsdurchfahrten</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ohne Massnahmen ist keine Veränderung der Situation absehbar, zumal Verkehrszunahme absehbar ist. <p>Schwachstellen und Handlungsbedarf:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Belastungen auf Ortsdurchfahrten durch bauliche und gestalterische Massnahmen auf ein erträgliches Mass reduzieren. - Öffentlichen Räume aufwerten → Sicherer und attraktiverer Velo- und Fussverkehr, bessere Aufenthaltsqualitäten, Steigerung der Lebensqualität und die Sicherung der Funktionsfähigkeit des ÖV - Zudem Förderung der Verdichtung nach innen, da Steigerung der Attraktivität von Wohnungen und Arbeitsplätzen in einem gestalteten Umfeld. <p>Handlungsschwerpunkt Aufwerten von Ortsdurchfahrten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aufwerten von Ortsdurchfahrten: Die Ortsdurchfahrten erfüllen weit mehr Funktionen als nur die Durchleitung des Verkehrs. Sie sind Lebensader einer Gemeinde, Begegnungsort, Ziel für Einkaufende, Benützer der öffentlichen Bauten und Anlagen und ÖV-Achsen. Jedoch sind sie häufig durch das hohe MIV-Verkehrsaufkommen belastet, was sich negativ auf die Sicherheit für die anderen Verkehrsteilnehmenden auswirkt. Wo sinnvoll und möglich werden die Ortsdurchfahrten durch Umfahrungsstrassen entlastet. Wo dies nicht möglich ist, sind die Ortsdurchfahrten aufzuwerten, damit sie ihre Aufgabe des Koexistenzprinzips wahrnehmen können.

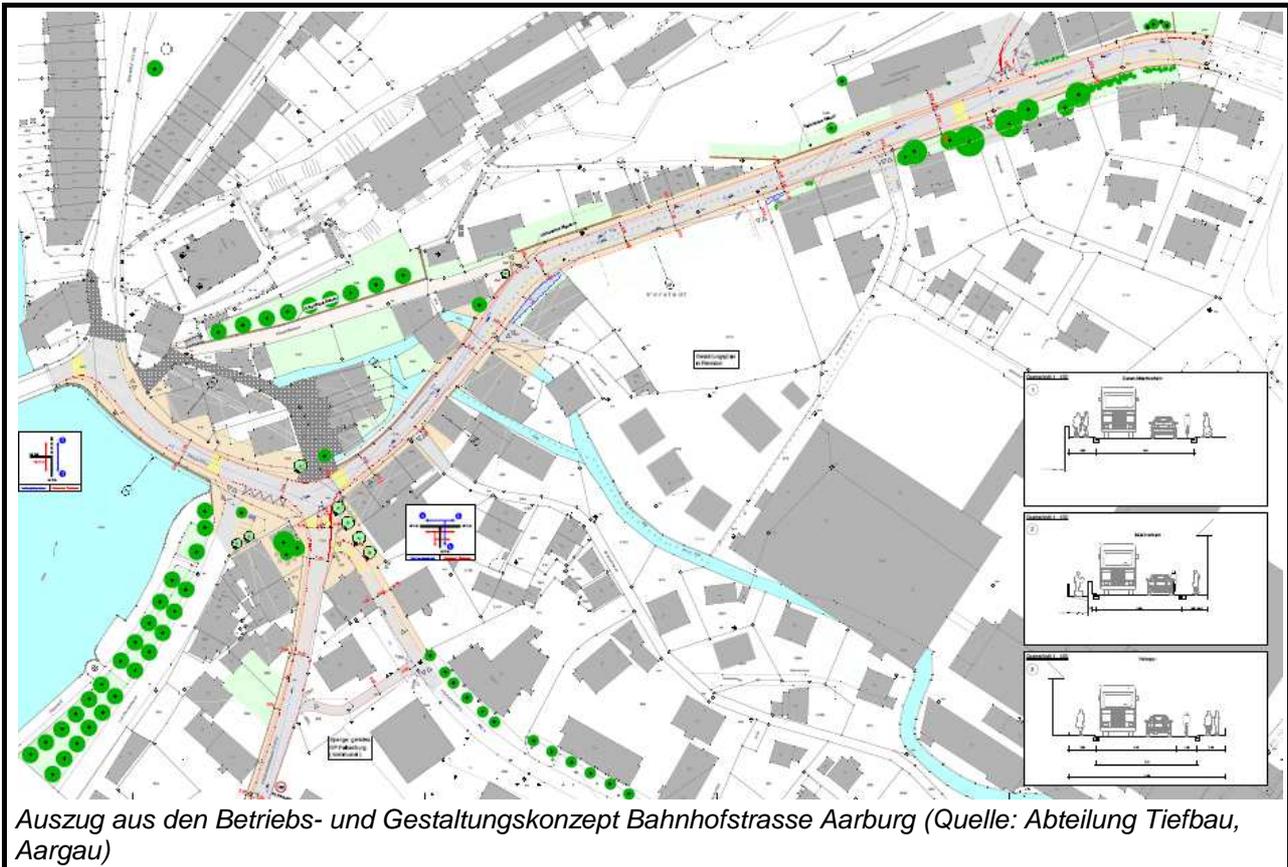
Verweis auf kantonale Richtpläne	
Kanton Aargau: Kapitel Nr. S1.1, M2.2	Kanton Solothurn -

Sonstiges
<p>Machbarkeit</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bauprojekte auf Basis von Betriebs- und Gestaltungskonzept für die K104, div. Knotenumbauten in Kreisverkehre (Unterer und oberer Stadteingang, Knoten K104/Güterstrasse in Verbindung mit Sanierung Niveauübergang K233 Strengelbacherstrasse) in Abstimmung mit Massnahmen aus dem Verkehrsmanagement Wiggertal - Teilkonzept Zofingen.
<p>Quantitative Angaben</p> <p>Die K104 (Altstadtring) weist folgende Belastungen auf (Angaben aus kantonalen Verkehrsmodell):</p> <ul style="list-style-type: none"> - DTV 2010: 7'800 - 8'900 - Prognose 2025: 10'000 - 10'300 <p>Mit Massnahmenumsetzung gemäss Verkehrsmanagement Wiggertal - Teilkonzept Zofingen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Linksabbiegeverbote in/aus Henzmannstrasse in K104 Untere Grabenstrasse: Entlastung Untere Grabenstrasse um 1'400 - 1'800 (DTV Prognose 2025) - Mehrbelastung K104 General Guisan-Strasse um 1'800 - 1'900 (DTV Prognose 2025). - Entlastung Henzmannstrasse (wichtige Achse für den ÖV und den Velo- und Fussverkehr) von 11'000 um 5'000 (DTV Prognose 2025)
<p>Grundlagendokumente, Literatur</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verkehrsmanagement Wiggertal, Teilkonzept Zofingen, Departement BVU, Abteilung Verkehr, Entwurf September 2011 - Testplanung Untere Grabenstrasse, Stadt Zofingen, 2011
<p>Bezug zu anderen Massnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> - ÖV2A Zofingen: Gesamtverkehrsprojekt Bahnhof/untere Grabenstrasse K104: Sanierung und Aufwertung auf. - Sanierung Niveauübergang K233 Strengelbacherstrasse (Abteilung Tiefbau) - Umgestaltung Oberer und Unterer Stadteingang. (Abteilung Tiefbau)

Wirksamkeitskriterien (WK)	
Wirksamkeitskriterium	Kommentar
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern	
1 <i>Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Infrastrukturergänzungen für den Velo- und Fussverkehr zur Erhöhung der Verkehrssicherheit - Schliessung von Netzlücken - Verbesserung Längs- und Querbeziehungen - Verbesserung Schulwegsicherheit
2 <i>Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Zugang/Erreichbarkeit der Anlagen des ÖV aufgrund der Verbesserung des Velo- und Fusswegnetzes → Steigerung der Attraktivität des ÖV - Verringerung der Warte- und Umsteigezeiten durch Optimierung Schnittstelle Busterminal/Bahn
3 <i>Verbesserung des Strassennetzes</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Erhöhung der Verkehrssicherheit - Verstetigung Verkehrsfluss - Erreichen einer angemessenen Geschwindigkeit
4 <i>Erreichbarkeit</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Optimierung hinsichtlich kommunaler Erreichbarkeit der ÖV-Haltstellen

5	<i>Verbesserung der Intermodalität</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Optimierungen im Velo- und Fusswegnetz - Verbesserung indirekter Zugang zu Bahnhaltstellen
6	<i>Nachfrageseitige Massnahmen</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Massnahmen im Bereich des Velo- und Fussverkehrs können Beitrag zu Erhöhung des Modalsplits zugunsten Velo- und Fussverkehr/ÖV leisten
7	<i>Verbesserung im Güterverkehr (fakultativ)</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Keine direkte Wirkung
8	<i>Verbesserung im Freizeitverkehr (fakultativ)</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Sämtliche Massnahmen wirken sich ebenso auf den Freizeitverkehr aus
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert		
1	<i>Konzentration von Arbeitsplätzen und Bevölkerung an geeigneten Standorten und in Koordination mit dem Verkehrssystem</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Unterstützt Entwicklung des urbanen Entwicklungsraums sowie des Ortszentrums: Schafft Voraussetzung für Umnutzungen und Nutzungsverdichtungen: Erhöhung der Attraktivität des Ortszentrums
2	<i>Verringerung der Zersiedlung</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Schafft Voraussetzung für Umnutzungen und Nutzungsverdichtungen: Erhöhung der Attraktivität des Ortszentrums
3	<i>Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Erhöhung der Gestaltung des öffentlichen Raums durch neue Anlagen - Verbesserung durch Massnahmen im Bereich Fuss- und Veloverkehr
WK 3: Verkehrssicherheit erhöht		
1	<i>Erhöhung der objektiven Sicherheit</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Verbesserungen für ab- und einbiegenden MIV; Verbesserungen für querenden und abbiegenden Velo- und Fussverkehr, mit Fokus auf wichtige Knotenbereiche - Sicherheitsaudit erfolgt in nachgelagerter Verfahrensstufe
2	<i>Erhöhung der subjektiven Sicherheit</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Verstetigung Verkehrsfluss - Erreichen einer angemessenen Geschwindigkeit - Erhöhte Aufenthaltsqualität entlang Altstadttring durch verstetigten Verkehrsfluss auf leicht tieferem Geschwindigkeitsniveau
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert		
1	<i>Reduktion der Luftschadstoff- und CO₂-Emissionen</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Reduktion der Emissionen durch Verkehrsberuhigung und Verstetigung des Verkehrs und durch Umsteigen vom MIV auf den ÖV
2	<i>Reduktion der Lärmemissionen</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Reduktion der Lärmemissionen durch Verkehrsberuhigung und Verstetigung des Verkehrs
3	<i>Verminderung der Flächenbeanspruchung und Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Keine direkte Wirkung

OD3A: Aarburg: Betriebs- und Gestaltungskonzept Bahnhofstrasse (K310)	Priorität	A
	Kosten	3.4 Mio. CHF inkl. MwSt.
	Kanton	AG



Beschrieb Massnahme	
Ausgangslage	<ul style="list-style-type: none"> - Ortsdurchfahrt durch Strassenverkehr (Ost-West zwischen Aarau und Olten) belastet - Sicherheit für Velo- und Fussverkehr und Aufenthaltsqualität gering - Betriebs- und Gestaltungskonzept liegt vor und wird durch die Abteilung Tiefbau zur Umsetzung bearbeitet.
Ziel(e)	<ul style="list-style-type: none"> - Sicherstellung der durch Ortskernumfahrung Aarburg erreichten Verkehrsentslastung - Erhöhung Verkehrssicherheit - Funktionsfähigkeit ÖV verbessern - Bessere Organisation der verschiedenen Verkehrsteilnehmer (MIV, ÖV, Velo- und Fussgänger) - Massnahmen Städtebau/Aufwertung - Erhöhung Aufenthaltsqualität entlang Ortsdurchfahrten verbessern

Massnahme	<ul style="list-style-type: none"> - Erstellung durchgehendes, nördliches Trottoir an der Bahnhofstrasse - Ausbildung Kernfahrbahn zwischen Centralplatz und Städtchen (Damm) - Redimensionierung Fahrbahnflächen Centralplatz - Materialisierung an Städtchen anpassen (Vorstadt-Charakter) - Aufwertung Aarewog-Ensemble durch Abbruch Fussgängersteg (Damm) - Erstellung Trottoir anstelle Steg (Damm) - Ergänzung Radstreifen im östlichen Abschnitt
Realisierungshorizont ab	Anfang 2014 bis Ende 2015

Zuständigkeiten	
Federführung	Beteiligte Stellen/Gemeinden
Abteilung Tiefbau, UA Realisierung, Strassen 1	Gemeinde Aarburg

Bezug zum Zukunftsbild und zur Schwachstellenanalyse
<p>Bezug zum Zukunftsbild:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Das AareLand optimal erreichbar und attraktiv erhalten: M2.7 - Die Siedlungsentwicklung im AareLand lenken: SL3.1 - Die gute Erreichbarkeit im urbanen Entwicklungsraum ausnutzen: SL4.1, SL4.2, SL4.3, M4.4, M4.5, M4.6 - Den Kernraum der Agglomeration als Schwerpunkt für dichte Nutzungen Wohnen, Arbeiten, Dienstleistungen und Infrastruktur bereitstellen: SL5.1, SL5.2 - Wohndörfer auf ländlichen Entwicklungsachsen (AG) /Ländliche Entwicklungsgemeinden (SO) moderat weiter entwickeln: SL11.1
<p>Bezug zur Schwachstellenanalyse</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ortsdurchfahrten erfüllen verschiedene Funktionen und haben deshalb für die meisten Dörfer eine grosse Bedeutung (Koexistenzprinzip): Hauptverbindung für den MIV und den Velo- und Fussverkehr, Ziel von Einkaufsgelegenheiten, öffentlichen Einrichtungen, Bushaltestelle, Begegnungsmöglichkeit etc. - Oftmals Ausrichtung auf den MIV: Durchleitfunktion durch die Hauptachse, keine traditionelle Funktion als Begegnungsort mehr. - Deswegen geringe Sicherheit und Aufenthaltsqualität für den Velo- und Fussverkehr sowie städtebauliche Qualitäten. Insbesondere auf den Ortsdurchfahrten in Richtung Zentren des AareLands sind sie oftmals überlastet. Die Fahrplanstabilität des ÖV sinkt. <p>Trends Ortsdurchfahrten</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ohne Massnahmen ist keine Veränderung der Situation absehbar, zumal Verkehrszunahme absehbar ist. <p>Schwachstellen und Handlungsbedarf:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Belastungen auf Ortsdurchfahrten durch bauliche und gestalterische Massnahmen auf ein erträgliches Mass reduzieren. - Öffentlichen Räume aufwerten → Sicherer und attraktiverer Velo- und Fussverkehr, bessere Aufenthaltsqualitäten, Steigerung der Lebensqualität und die Sicherung der Funktionsfähigkeit des ÖV - Zudem Förderung der Verdichtung nach innen, da Steigerung der Attraktivität von Wohnungen und Arbeitsplätzen in einem gestalteten Umfeld.

Handlungsschwerpunkt Aufwerten von Ortsdurchfahrten:

- Aufwerten von Ortsdurchfahrten: Die Ortsdurchfahrten erfüllen weit mehr Funktionen als nur die Durchleitung des Verkehrs. Sie sind Lebensader einer Gemeinde, Begegnungsort, Ziel für Einkaufende, Benützer der öffentlichen Bauten und Anlagen und ÖV-Achsen. Jedoch sind sie häufig durch das hohe MIV-Verkehrsaufkommen belastet, was sich negativ auf die Sicherheit für die anderen Verkehrsteilnehmenden auswirkt. Wo sinnvoll und möglich werden die Ortsdurchfahrten durch Umfahrungsstrassen entlastet. Wo dies nicht möglich ist, sind die Ortsdurchfahrten aufzuwerten, damit sie ihre Aufgabe des Koexistenzprinzips wahrnehmen können.

Verweis auf kantonale Richtpläne

Kanton Aargau:
 Kapitel Nr. S1.1, M2.2

Kanton Solothurn

-

Sonstiges

Machbarkeit

- Bauprojekt auf Basis eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts

Quantitative Angaben

- Belastungen auf K310 in Aarburg (Angaben aus kantonalem Verkehrsmodell): DTV 2010: 6'700 - 7'300
- Prognose 2025: 7'500 - 7'600

Grundlagendokumente, Literatur

- Betriebs- und Gestaltungskonzept K310 Bahnhofstrasse (Bericht und Plan), Departement BVU und Gemeinde Aarburg, 2009/2010

Wirksamkeitskriterien (WK)

Wirksamkeitskriterium

Kommentar

WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern

1 *Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr*

- Infrastrukturergänzungen für den Velo- und Fussverkehr zur Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Schliessung von Netzlücken
- Verbesserung Längs- und Querbeziehungen
- Verbesserung Schulwegsicherheit
- Schaffung fehlender Fussverkehrsflächen durch Neuverteilung der Verkehrsflächen
- Neue Radverkehrsangebote (Radstreifen)

2 *Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems*

- Zugang/Erreichbarkeit der Anlagen des ÖV aufgrund der Verbesserung des Velo- und Fusswegnetzes → Steigerung der Attraktivität des ÖV

3 *Verbesserung des Strassennetzes*

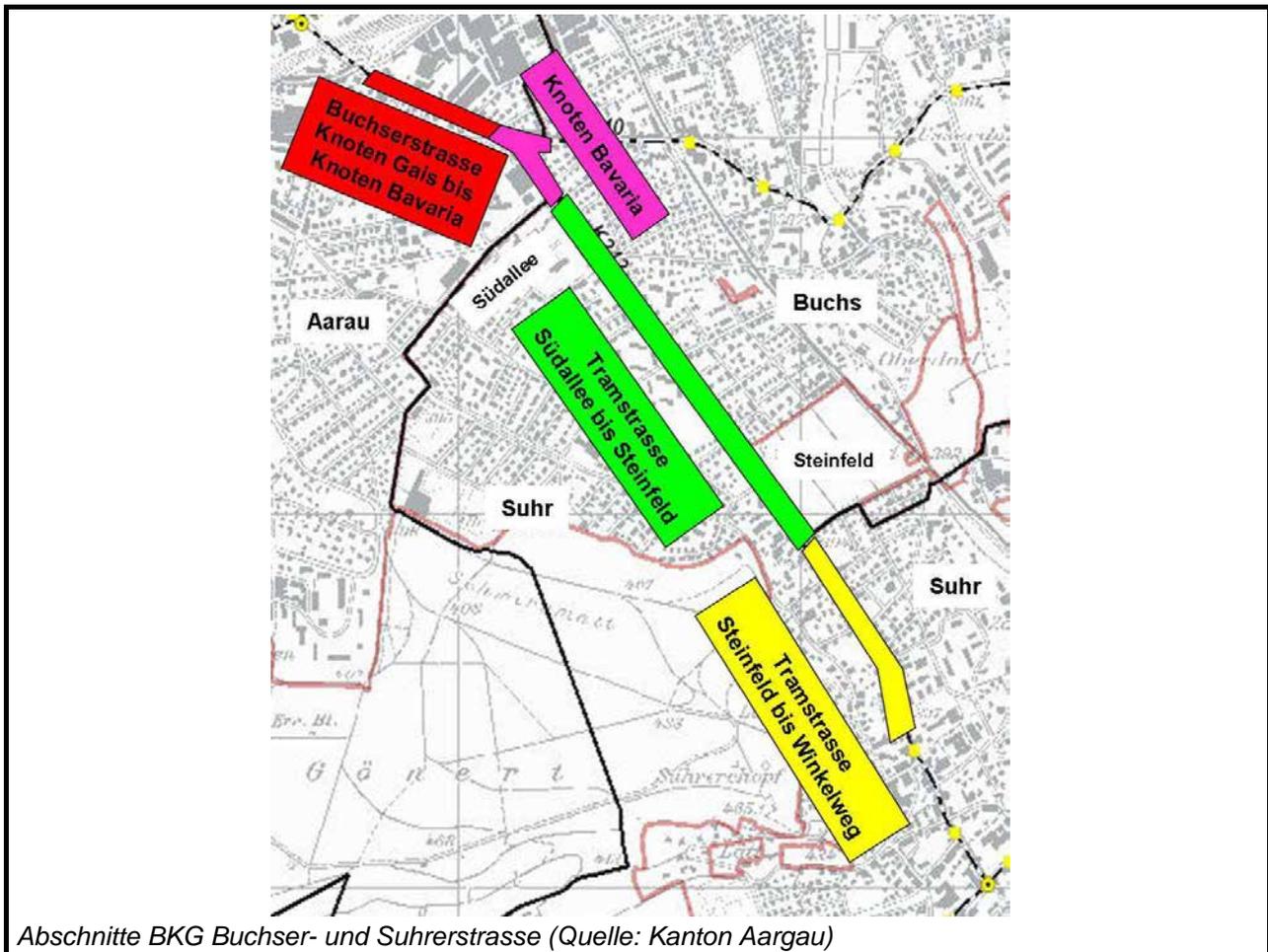
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Verstetigung Verkehrsfluss
- Erreichen einer angemessenen Geschwindigkeit

4 *Erreichbarkeit*

- Optimierung hinsichtlich kommunaler Erreichbarkeit der ÖV-Haltestellen

5	<i>Verbesserung der Intermodalität</i>	- Optimierungen im Velo- und Fusswegnetz - Verbesserung indirekter Zugang zu Bahnhaltstellen
6	<i>Nachfrageseitige Massnahmen</i>	- Massnahmen im Bereich des Velo- und Fussverkehrs können Beitrag zu Erhöhung des Modalsplits zugunsten Velo- und Fussverkehr/ÖV leisten
7	<i>Verbesserung im Güterverkehr (fakultativ)</i>	- Keine direkte Wirkung
8	<i>Verbesserung im Freizeitverkehr (fakultativ)</i>	- Sämtliche Massnahmen wirken sich ebenso auf den Freizeitverkehr aus
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert		
1	<i>Konzentration von Arbeitsplätzen und Bevölkerung an geeigneten Standorten und in Koordination mit dem Verkehrssystem</i>	- Unterstützt Entwicklung des urbanen Entwicklungsraums sowie des Ortszentrums: Schafft Voraussetzung für Umnutzungen und Nutzungsverdichtungen: Erhöhung der Attraktivität des Ortszentrums
2	<i>Verringerung der Zersiedlung</i>	- Schafft Voraussetzung für Umnutzungen und Nutzungsverdichtungen: Erhöhung der Attraktivität des Ortszentrums
3	<i>Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume</i>	- Erhöhung der Gestaltung des öffentlichen Raums durch neue Anlagen - Verbesserung durch Massnahmen im Bereich Fuss- und Veloverkehr
WK 3: Verkehrssicherheit erhöht		
1	<i>Erhöhung der objektiven Sicherheit</i>	- Verbesserungen für ab- und einbiegenden MIV; Verbesserungen für querenden und abbiegenden Velo- und Fussverkehr, mit Fokus auf wichtige Knotenbereiche - Sicherheitsaudit erfolgt in nachgelagerter Verfahrensstufe
2	<i>Erhöhung der subjektiven Sicherheit</i>	- Verstetigung Verkehrsfluss - Erreichen einer angemessenen Geschwindigkeit
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert		
1	<i>Reduktion der Luftschadstoff- und CO2-Emissionen</i>	- Reduktion der Emissionen durch Verkehrsberuhigung und Verstetigung des Verkehrs und durch Umsteigen vom MIV auf den ÖV
2	<i>Reduktion der Lärmemissionen</i>	- Reduktion der Lärmemissionen durch Verkehrsberuhigung und Verstetigung des Verkehrs
3	<i>Verminderung der Flächenbeanspruchung und Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen</i>	- Keine direkte Wirkung

OD4A: Aarau/Buchs/Suhr: Betriebs- und Gestaltungskonzept Buchser- und Tramstrasse	Priorität	A
	Kosten	29 Mio. CHF inkl. MwSt.
	Kanton	AG



Beschrieb Massnahme	
Ausgangslage	<ul style="list-style-type: none"> - Hohe Verkehrsbelastung / mangelnde Leistungsfähigkeit - Häufung Verkehrsunfälle (speziell mit Velofahrern) - Fahrplanstabilität ÖV nicht mehr gesichert - Künftige Einflüsse: Abflusskapazität, Mehrverkehr durch Torfeld Süd und Erweiterung KSA, zusätzlicher Ausweichverkehr - Sicherheit Veloverkehr sinkt

Ziel(e)	<ul style="list-style-type: none"> - Erhöhung der Verkehrssicherheit - Betriebliche Optimierung für den MIV - Optimierung und Förderung des öffentlichen Strassenverkehrs - Optimierung des Langsamverkehrs - Aufwertung der Strassenräume
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> - Verbesserungen für den ÖV durch der Bau der zusätzlichen Busspur und die Optimierung der Lage der Bushaltestellen - Aufwertung der Langsamverkehrsachse durch den Bau des neuen Gehwegs auf der östliche Seite der Tramstrasse, die Trennung der Radroute von MIV und zusätzlichen Fussgängerquerhilfen - Der Bau des Mehrzweckstreifens auf der Buchserstrasse - Die Gestaltung des Strassenraums im Sinne einer städtischen Achse (Boulevard).
Realisierungshorizont ab 2016-2022	

Zuständigkeiten	
Federführung Abteilung Tiefbau BVU	Beteiligte Stellen/Gemeinde Aarau, Buchs, Suhr

Bezug zum Zukunftsbild und zur Schwachstellenanalyse	
Bezug zum Zukunftsbild:	
<ul style="list-style-type: none"> - Das AareLand optimal erreichbar und attraktiv erhalten: M2.7 - Die Siedlungsentwicklung im AareLand lenken: SL3.1 - Die gute Erreichbarkeit im urbanen Entwicklungsraum ausnutzen: SL4.1, SL4.2, SL4.3, M4.4, M4.5, M4.6 - Den Kernraum der Agglomeration als Schwerpunkt für dichte Nutzungen Wohnen, Arbeiten, Dienstleistungen und Infrastruktur bereitstellen: SL5.1, SL5.2 - Wohndörfer auf ländlichen Entwicklungsachsen (AG) /Ländliche Entwicklungsgemeinden (SO) moderat weiter entwickeln: SL11.1 	
Bezug zur Schwachstellenanalyse	
<ul style="list-style-type: none"> - Ortsdurchfahrten erfüllen verschiedene Funktionen und haben deshalb für die meisten Dörfer eine grosse Bedeutung (Koexistenzprinzip): Hauptverbindung für den MIV und den Velo- und Fussverkehr, Ziel von Einkaufsgelegenheiten, öffentlichen Einrichtungen, Bushaltestelle, Begegnungsmöglichkeit etc. - Oftmals Ausrichtung auf den MIV: Durchleitfunktion durch die Hauptachse, keine traditionelle Funktion als Begegnungsort mehr. - Deswegen geringe Sicherheit und Aufenthaltsqualität für den Velo- und Fussverkehr sowie städtebauliche Qualitäten. Insbesondere auf den Ortsdurchfahrten in Richtung Zentren des AareLands sind sie oftmals überlastet. Die Fahrplanstabilität des ÖV sinkt. 	
Trends Ortsdurchfahrten	
<ul style="list-style-type: none"> - Ohne Massnahmen ist keine Veränderung der Situation absehbar, zumal Verkehrszunahme absehbar ist. 	

Schwachstellen und Handlungsbedarf:

- Belastungen auf Ortsdurchfahrten durch bauliche und gestalterische Massnahmen auf ein erträgliches Mass reduzieren.
- Öffentlichen Räume aufwerten → Sicherer und attraktiverer Velo- und Fussverkehr, bessere Aufenthaltsqualitäten, Steigerung der Lebensqualität und die Sicherung der Funktionsfähigkeit des ÖV
- Zudem Förderung der Verdichtung nach innen, da Steigerung der Attraktivität von Wohnungen und Arbeitsplätzen in einem gestalteten Umfeld.

Handlungsschwerpunkt Aufwerten von Ortsdurchfahrten:

- Aufwerten von Ortsdurchfahrten: Die Ortsdurchfahrten erfüllen weit mehr Funktionen als nur die Durchleitung des Verkehrs. Sie sind Lebensader einer Gemeinde, Begegnungsort, Ziel für Einkaufende, Benützer der öffentlichen Bauten und Anlagen und ÖV-Achsen. Jedoch sind sie häufig durch das hohe MIV-Verkehrsaufkommen belastet, was sich negativ auf die Sicherheit für die anderen Verkehrsteilnehmenden auswirkt. Wo sinnvoll und möglich werden die Ortsdurchfahrten durch Umfahrungsstrassen entlastet. Wo dies nicht möglich ist, sind die Ortsdurchfahrten aufzuwerten, damit sie ihre Aufgabe des Koexistenzprinzips wahrnehmen können.

Verweis auf kantonale Richtpläne

Kanton Aargau:
 Kapitel Nr. S1.1, M2.2

Kanton Solothurn

-

Sonstiges

Machbarkeit

- Vor-, Bau- und Auflageprojekt auf Basis eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts

Quantitative Angaben

Verkehrsmengen:

- DTV K242, Buchserstrasse: ca. 17'000 Fahrzeuge
- DTV K242, Tramstrasse: ca. 14'000 Fahrzeuge

Kosten pro Abschnitt:

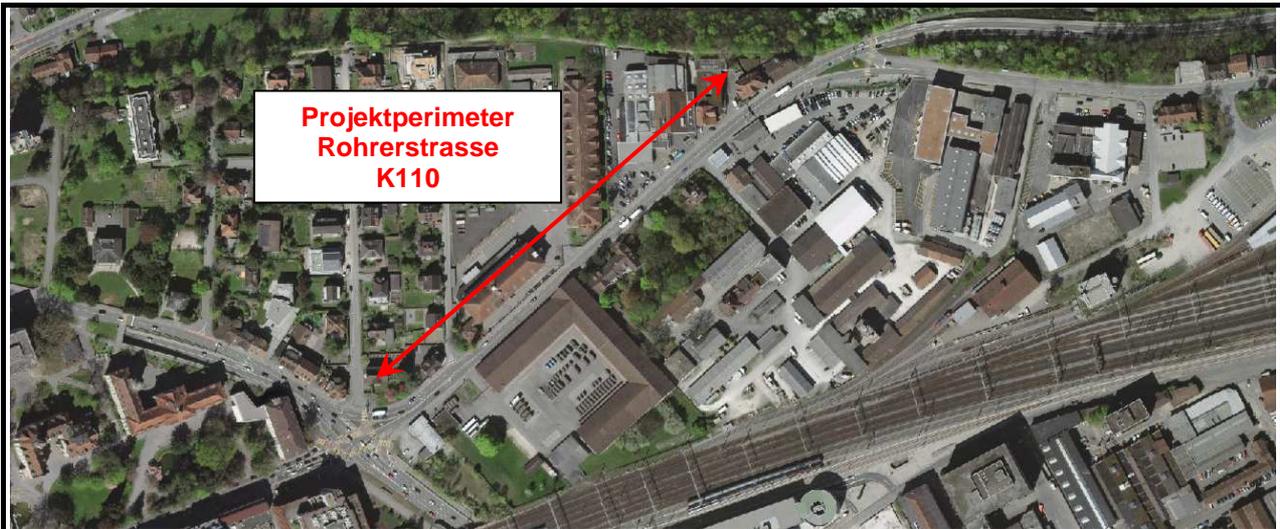
- Buchserstrasse Knoten Gais bis Bavaria 7.2 Mio. CHF
- Knoten Bavaria bis Südallee 4.1 Mio. CHF
- Tramstrasse Südallee bis Steinfeld 12.9 Mio. CHF
- Tramstrasse Steinfeld bis Winkelweg 4.1 Mio. CHF

Grundlagendokumente, Literatur

Wirksamkeitskriterien (WK)	
Wirksamkeitskriterium	Kommentar
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern	
1 <i>Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Infrastrukturergänzungen für den Velo- und Fussverkehr zur Erhöhung der Verkehrssicherheit - Schliessung von Netzlücken - Verbesserung Längs- und Querbeziehungen - Aufwertung der Langsamverkehrsachse durch den Bau des neuen Gehwegs auf der östliche Seite der Tramstrasse (Knoten Bavaria-Steinfeld) - Trennung der Radroute von MIV
2 <i>Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Bau der zusätzlichen Busspur → Funktionsfähigkeit/Fahrplanstabilität ÖV nimmt zu. - Zugang/Erreichbarkeit der Anlagen des ÖV aufgrund der Verbesserung des Velo- und Fusswegnetzes → Steigerung der Attraktivität des ÖV
3 <i>Verbesserung des Strassennetzes</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Erhöhung der Verkehrssicherheit - Verstetigung Verkehrsfluss - Erreichen einer angemessenen Geschwindigkeit
4 <i>Erreichbarkeit</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Optimierung hinsichtlich kommunaler Erreichbarkeit der ÖV-Haltestellen
5 <i>Verbesserung der Intermodalität</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Optimierungen im Velo- und Fusswegnetz - Verbesserung indirekter Zugang zu Bahnhaltstellen
6 <i>Nachfrageseitige Massnahmen</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Massnahmen im Bereich des Velo- und Fussverkehrs können Beitrag zu Erhöhung des Modalsplits zugunsten Velo- und Fussverkehr/ÖV leisten
7 <i>Verbesserung im Güterverkehr (fakultativ)</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Keine direkte Wirkung
8 <i>Verbesserung im Freizeitverkehr (fakultativ)</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Sämtliche Massnahmen wirken sich ebenso auf den Freizeitverkehr aus
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert	
1 <i>Konzentration von Arbeitsplätzen und Bevölkerung an geeigneten Standorten und in Koordination mit dem Verkehrssystem</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Unterstützt Entwicklung des urbanen Entwicklungsraums sowie des Ortszentrums: Schafft Voraussetzung für Umnutzungen und Nutzungsverdichtungen: Erhöhung der Attraktivität des Ortszentrums
2 <i>Verringerung der Zersiedlung</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Schafft Voraussetzung für Umnutzungen und Nutzungsverdichtungen: Erhöhung der Attraktivität des Ortszentrums
3 <i>Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Erhöhung der Gestaltung des öffentlichen Raums durch neue Anlagen - Verbesserung durch Massnahmen im Bericht Fuss- und Veloverkehr
WK 3: Verkehrssicherheit erhöht	
1 <i>Erhöhung der objektiven Sicherheit</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Verbesserungen für ab- und einbiegenden MIV; Verbesserungen für querenden und abbiegenden Velo- und Fussverkehr, mit Fokus auf wichtige Knotenbereiche - Sicherheitsaudit erfolgt in nachgelagerter Verfahrensstufe
2 <i>Erhöhung der subjektiven Sicherheit</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Verstetigung Verkehrsfluss - Erreichen einer angemessenen Geschwindigkeit

WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert	
1 <i>Reduktion der Luftschadstoff- und CO₂-Emissionen</i>	- Reduktion der Emissionen durch Verkehrsberuhigung und Verstetigung des Verkehrs und durch Umsteigen vom MIV auf den ÖV
2 <i>Reduktion der Lärmemissionen</i>	- Reduktion der Lärmemissionen durch Verkehrsberuhigung und Verstetigung des Verkehrs
3 <i>Verminderung der Flächenbeanspruchung und Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen</i>	- Keine direkte Wirkung

OD5A: Aarau: Betriebs- und Gestaltungskonzept Rohrerstrasse K110	Priorität	A
	Kosten	5.0 Mio. CHF inkl. MwSt.
	Kanton	AG



Projektperimeter BGK Rohrerstrasse (Quelle: Kanton Aargau)

Beschrieb Massnahme	
Ausgangslage	<ul style="list-style-type: none"> - Das Gebiet Torfeld Nord (Rössliguet) liegt in unmittelbarer Nähe zum Stadtzentrum und zum Bahnhof Aarau. Das Areal wurde bisher durch das VBS als Zeughaus betrieben. Durch die Umstrukturierung des VBS wird das Zeughaus nicht mehr benötigt. - Die Stadt Aarau hat mit dem Gestaltungsplan Torfeld Nord die Grundlage für einen neuen Entwicklungsschwerpunkt geschaffen. Die unmittelbare Nähe zum Stadtzentrum und zum Bahnhof machen diesen ESP zu einem wichtigen, zentralen Punkt in der Stadtplanung. - Die Überbauung Torfeld Nord bildet zukünftig nach Vollendung der Überbauung den Auftakt zur Stadt Aarau ab der T5.
Ziel(e)	<ul style="list-style-type: none"> - Aufwertung Strassenzug für den Langsamverkehr - Schaffung eines Eingangstores für die Stadt Aarau ab der T5 (Ostzufahrt) - Verbesserte Erschliessung des Torfeld Nord (Rössliguet) für den Langsamverkehr und den ÖV - Aufhebung des Charakters eines Autobahnzubringers - Verbesserung der Umweltsituation im Bereich der angrenzenden Wohngebiete (insbesondere Luft- und Lärmbelastung)

Massnahme	<ul style="list-style-type: none"> - Rückbau und Umgestaltung der K110 zwischen Knoten Kreuzplatz und dem Knoten Weierguet - Schaffung eines attraktiven Strassenquerschnitts für den Langsamverkehr - Verbesserungen für eine zukünftige ÖV-Buslinie durch ÖV-Bevorzugung (z.B. Busbevorzugung)
Realisierungshorizont ab	2015-2017

Zuständigkeiten	
Federführung Abteilung Tiefbau BVU	Beteiligte Stellen/Gemeinde Aarau

Bezug zum Zukunftsbild und zur Schwachstellenanalyse
<p>Bezug zum Zukunftsbild:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Das AareLand optimal erreichbar und attraktiv erhalten: M2.7 - Die Siedlungsentwicklung im AareLand lenken: SL3.1 - Die gute Erreichbarkeit im urbanen Entwicklungsraum ausnutzen: SL4.1, SL4.2, SL4.3, M4.4, M4.5, M4.6 - Den Kernraum der Agglomeration als Schwerpunkt für dichte Nutzungen Wohnen, Arbeiten, Dienstleistungen und Infrastruktur bereitstellen: SL5.1, SL5.2 - Wohndörfer auf ländlichen Entwicklungsachsen (AG) /Ländliche Entwicklungsgemeinden (SO) moderat weiter entwickeln: SL11.1
<p>Bezug zur Schwachstellenanalyse</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ortsdurchfahrten erfüllen verschiedene Funktionen und haben deshalb für die meisten Dörfer eine grosse Bedeutung (Koexistenzprinzip): Hauptverbindung für den MIV und den Velo- und Fussverkehr, Ziel von Einkaufsgelegenheiten, öffentlichen Einrichtungen, Bushaltestelle, Begegnungsmöglichkeit etc. - Oftmals Ausrichtung auf den MIV: Durchleitfunktion durch die Hauptachse, keine traditionelle Funktion als Begegnungsort mehr. - Deswegen geringe Sicherheit und Aufenthaltsqualität für den Velo- und Fussverkehr sowie städtebauliche Qualitäten. Insbesondere auf den Ortsdurchfahrten in Richtung Zentren des AareLands sind sie oftmals überlastet. Die Fahrplanstabilität des ÖV sinkt. <p>Trends Ortsdurchfahrten</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ohne Massnahmen ist keine Veränderung der Situation absehbar, zumal Verkehrszunahme absehbar ist. <p>Schwachstellen und Handlungsbedarf:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Belastungen auf Ortsdurchfahrten durch bauliche und gestalterische Massnahmen auf ein erträgliches Mass reduzieren. - Öffentlichen Räume aufwerten → Sicherer und attraktiverer Velo- und Fussverkehr, bessere Aufenthaltsqualitäten, Steigerung der Lebensqualität und die Sicherung der Funktionsfähigkeit des ÖV - Zudem Förderung der Verdichtung nach innen, da Steigerung der Attraktivität von Wohnungen und Arbeitsplätzen in einem gestalteten Umfeld.

Handlungsschwerpunkt Aufwerten von Ortsdurchfahrten:

- Aufwerten von Ortsdurchfahrten: Die Ortsdurchfahrten erfüllen weit mehr Funktionen als nur die Durchleitung des Verkehrs. Sie sind Lebensader einer Gemeinde, Begegnungsort, Ziel für Einkaufende, Benützer der öffentlichen Bauten und Anlagen und ÖV-Achsen. Jedoch sind sie häufig durch das hohe MIV-Verkehrsaufkommen belastet, was sich negativ auf die Sicherheit für die anderen Verkehrsteilnehmenden auswirkt. Wo sinnvoll und möglich werden die Ortsdurchfahrten durch Umfahrungsstrassen entlastet. Wo dies nicht möglich ist, sind die Ortsdurchfahrten aufzuwerten, damit sie ihre Aufgabe des Koexistenzprinzips wahrnehmen können.

Verweis auf kantonale Richtpläne

Kanton Aargau:
Kapitel Nr. S1.1, M2.2

Kanton Solothurn
-

Sonstiges

Machbarkeit

- Bauprojekt auf Basis eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts

Quantitative Angaben

- DTV Rohrerstrasse 2008: 21'800

Grundlagendokumente, Literatur

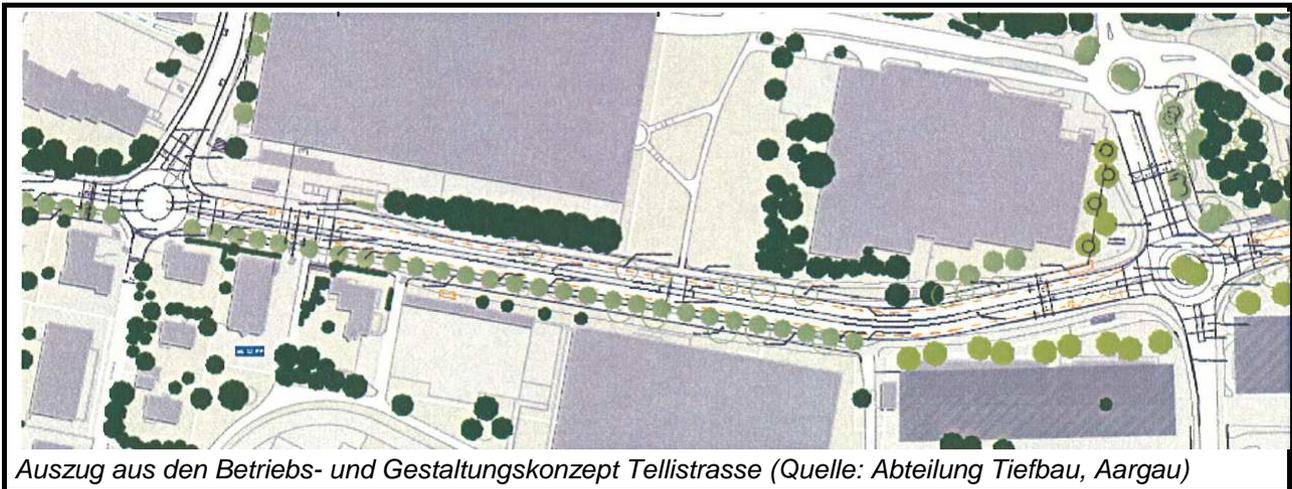
- Gestaltungsplan Torfeld Nord, 2011

Wirksamkeitskriterien (WK)

Wirksamkeitskriterium	Kommentar
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern	
1 <i>Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Infrastrukturergänzungen für den Velo- und Fussverkehr zur Erhöhung der Verkehrssicherheit - Aufwertung der Langsamverkehrsachse Rohrerstrasse durch die Erstellung von beidseitigen Velostreifen und LV-gerechten Fussgängerquerungen
2 <i>Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Verbesserung für eine zukünftige ÖV-Erschliessung durch ÖV-Bevorzugung (z.B. Busbevorzugung) - Verbesserung Fahrplanstabilität und somit Pünktlichkeit beim ÖV durch Schaffung einer zusätzlichen, möglichen Fahrbeziehung
3 <i>Verbesserung des Strassennetzes</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Erhaltung resp. Plafonierung der Leistungsfähigkeit auf der K110 - Erhöhung der Verkehrssicherheit - Verstetigung Verkehrsfluss - Erreichen einer angemessenen Geschwindigkeit
4 <i>Erreichbarkeit</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Optimierung hinsichtlich kommunaler Erreichbarkeit der ÖV-Haltestellen
5 <i>Verbesserung der Intermodalität</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Optimierungen im Velo- und Fusswegnetz - Verbesserung indirekter Zugang zu Bahnhaltstellen

6	<i>Nachfrageseitige Massnahmen</i>	- Massnahmen im Bereich des Velo- und Fussverkehrs können Beitrag zu Erhöhung des Modalsplits zugunsten Velo- und Fussverkehr/ÖV leisten
7	<i>Verbesserung im Güterverkehr (fakultativ)</i>	- Bessere Erschliessung des Gewerbegebiets Torfeld Nord, Vermeidung von Ortsdurchfahrten und verbesserter Anschluss an T5
8	<i>Verbesserung im Freizeitverkehr (fakultativ)</i>	- Sämtliche Massnahmen wirken sich ebenso auf den Freizeitverkehr aus
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert		
1	<i>Konzentration von Arbeitsplätzen und Bevölkerung an geeigneten Standorten und in Koordination mit dem Verkehrssystem</i>	- Unterstützt Entwicklung des urbanen Entwicklungsraums: Schafft Voraussetzung für Umnutzungen und Nutzungsverdichtungen
2	<i>Verringerung der Zersiedlung</i>	- Schafft Voraussetzung für Umnutzungen und Nutzungsverdichtungen - Durch verbesserte Erschliessung des ESP resp. Industriebrache Torfeld Nord weniger Einzonungen am Siedlungsrand
3	<i>Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume</i>	- Erhöhung der Gestaltung des öffentlichen Raums durch neue Anlagen - Verbesserung durch Massnahmen im Bericht Fuss- und Veloverkehr
WK 3: Verkehrssicherheit erhöht		
1	<i>Erhöhung der objektiven Sicherheit</i>	- Verbesserungen für ab- und einbiegenden MIV; Verbesserungen für querenden und abbiegenden Velo- und Fussverkehr, mit Fokus auf wichtige Knotenbereiche - Sicherheitsaudit erfolgt in nachgelagerter Verfahrensstufe
2	<i>Erhöhung der subjektiven Sicherheit</i>	- Verstetigung Verkehrsfluss - Erreichen einer angemessenen Geschwindigkeit
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert		
1	<i>Reduktion der Luftschadstoff- und CO2-Emissionen</i>	- Reduktion der Emissionen durch Verkehrsberuhigung und Verstetigung des Verkehrs und durch Umsteigen vom MIV auf den ÖV
2	<i>Reduktion der Lärmemissionen</i>	- Reduktion der Lärmemissionen durch Verkehrsberuhigung und Verstetigung des Verkehrs - Positiver Effekt infolge optimaler Lage ESP in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof. Die Attraktivität für den LV ab und zum Bahnhof Aarau wird mit dem Projekt geschaffen
3	<i>Verminderung der Flächenbeanspruchung und Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen</i>	- Aufwertung Strassenquerschnitt mit neuen Bäumen

OD6A: Aarau: Betriebs- und Gestaltungskonzept Tellstrasse	Priorität	A
	Kosten	8 Mio. CHF inkl. MwSt.
	Kanton	AG



Beschrieb Massnahme	
Ausgangslage	<ul style="list-style-type: none"> - Hoher Durchgangsverkehrsanteil und hohe Geschwindigkeiten - Sicherheit für Velo- und Fussverkehr gering - Keine ÖV-Priorisierung - Aufenthaltsqualität gering - Einseitige Ausrichtung auf den MIV
Ziel(e)	<ul style="list-style-type: none"> - Erhöhung Verkehrssicherheit - Funktionsfähigkeit ÖV verbessern - Bessere Organisation der verschiedenen Verkehrsteilnehmer (MIV, ÖV, Velo- und Fussgänger) - Städtebauliche Aufwertung - Erhöhung Aufenthaltsqualität
Massnahme	<ul style="list-style-type: none"> - Bildung von Räumlichen Abschnitten (unterschiedliche Querschnitte, Platzgestaltungen, Strassenraum in Bezug zur städtebaulichen Situation setzen usw.) - Spurrückbau - Verkehrsdosierung - Grünkonzept (Baumreihe, Vernetzung usw.) - Teilweise Mittelstreifen - Fahrbahnhaltstellen - Durchgehende Radstreifen - Rückbau Knoten

Realisierungshorizont ab 2015, in Etappen bis 2018

Zuständigkeiten	
Federführung Stadt Aarau	Beteiligte Stellen/Gemeinden

Bezug zum Zukunftsbild und zur Schwachstellenanalyse
<p>Bezug zum Zukunftsbild:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Das AareLand optimal erreichbar und attraktiv erhalten: M2.7 - Die Siedlungsentwicklung im AareLand lenken: SL3.1 - Die gute Erreichbarkeit im urbanen Entwicklungsraum ausnutzen: SL4.1, SL4.2, SL4.3, M4.4, M4.5, M4.6 - Den Kernraum der Agglomeration als Schwerpunkt für dichte Nutzungen Wohnen, Arbeiten, Dienstleistungen und Infrastruktur bereitstellen: SL5.1, SL5.2 - Wohndörfer auf ländlichen Entwicklungsachsen (AG) /Ländliche Entwicklungsgemeinden (SO) moderat weiter entwickeln: SL11.1 <p>Bezug zur Schwachstellenanalyse</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ortsdurchfahrten erfüllen verschiedene Funktionen und haben deshalb für die meisten Dörfer eine grosse Bedeutung (Koexistenzprinzip): Hauptverbindung für den MIV und den Velo- und Fussverkehr, Ziel von Einkaufsgelegenheiten, öffentlichen Einrichtungen, Bushaltestelle, Begegnungsmöglichkeit etc. - Oftmals Ausrichtung auf den MIV: Durchleitfunktion durch die Hauptachse, keine traditionelle Funktion als Begegnungsort mehr. - Deswegen geringe Sicherheit und Aufenthaltsqualität für den Velo- und Fussverkehr sowie städtebauliche Qualitäten. Insbesondere auf den Ortsdurchfahrten in Richtung Zentren des AareLands sind sie oftmals überlastet. Die Fahrplanstabilität des ÖV sinkt. <p>Trends Ortsdurchfahrten</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ohne Massnahmen ist keine Veränderung der Situation absehbar, zumal Verkehrszunahme absehbar ist. <p>Schwachstellen und Handlungsbedarf:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Belastungen auf Ortsdurchfahrten durch bauliche und gestalterische Massnahmen auf ein erträgliches Mass reduzieren. - Öffentlichen Räume aufwerten → Sicherer und attraktiverer Velo- und Fussverkehr, bessere Aufenthaltsqualitäten, Steigerung der Lebensqualität und die Sicherung der Funktionsfähigkeit des ÖV - Zudem Förderung der Verdichtung nach innen, da Steigerung der Attraktivität von Wohnungen und Arbeitsplätzen in einem gestalteten Umfeld. <p>Handlungsschwerpunkt Aufwerten von Ortsdurchfahrten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aufwerten von Ortsdurchfahrten: Die Ortsdurchfahrten erfüllen weit mehr Funktionen als nur die Durchleitung des Verkehrs. Sie sind Lebensader einer Gemeinde, Begegnungsort, Ziel für Einkaufende, Benützer der öffentlichen Bauten und Anlagen und ÖV-Achsen. Jedoch sind sie häufig durch das hohe MIV-Verkehrsaufkommen belastet, was sich negativ auf die Sicherheit für die anderen Verkehrsteilnehmenden auswirkt. Wo sinnvoll und möglich werden die Ortsdurchfahrten durch Umfahrungsstrassen entlastet. Wo dies nicht möglich ist, sind die Ortsdurchfahrten aufzuwerten, damit sie ihre Aufgabe des Koexistenzprinzips wahrnehmen können.

Verweis auf kantonale Richtpläne	
Kanton Aargau: Kapitel Nr. S1.1, M2.2	Kanton Solothurn -

Sonstiges
Machbarkeit - Bauprojekt auf Basis eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts
Quantitative Angaben - Verkehrsaufkommen Rohrerstrasse: DTV > 15 000
Grundlagendokumente, Literatur -

Wirksamkeitskriterien (WK)	
Wirksamkeitskriterium	Kommentar
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern	
1 <i>Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr</i>	- Infrastrukturgänzungen für den Velo- und Fussverkehr zur Erhöhung der Verkehrssicherheit - Schliessung von Netzlücken - Verbesserung Längs- und Querbeziehungen - Verbesserung Schulwegsicherheit
2 <i>Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems</i>	- Zugang/Erreichbarkeit der Anlagen des ÖV aufgrund der Verbesserung des Velo- und Fusswegnetzes → Steigerung der Attraktivität des ÖV
3 <i>Verbesserung des Strassennetzes</i>	- Erhöhung der Verkehrssicherheit - Verstetigung Verkehrsfluss - Erreichen einer angemessenen Geschwindigkeit
4 <i>Erreichbarkeit</i>	- Optimierung hinsichtlich kommunaler Erreichbarkeit der ÖV-Haltestellen
5 <i>Verbesserung der Intermodalität</i>	- Optimierungen im Velo- und Fusswegnetz - Verbesserung indirekter Zugang zu Bahnhaltestellen
6 <i>Nachfrageseitige Massnahmen</i>	- Massnahmen im Bereich des Velo- und Fussverkehrs können Beitrag zu Erhöhung des Modalsplits zugunsten Velo- und Fussverkehr/ÖV leisten
7 <i>Verbesserung im Güterverkehr (fakultativ)</i>	- Keine direkte Wirkung
8 <i>Verbesserung im Freizeitverkehr (fakultativ)</i>	- Keine direkte Wirkung
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert	
1 <i>Konzentration von Arbeitsplätzen und Bevölkerung an geeigneten Standorten und in Koordination mit dem Verkehrssystem</i>	- Unterstützt Entwicklung des urbanen Entwicklungsraums sowie des Ortszentrums: Schafft Voraussetzung für Umnutzungen und Nutzungsverdichtungen: Erhöhung der Attraktivität des Ortszentrums
2 <i>Verringerung der Zersiedlung</i>	- Schafft Voraussetzung für Umnutzungen und Nutzungsverdichtungen: Erhöhung der Attraktivität des Ortszentrums

3 <i>Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Erhöhung der Gestaltung des öffentlichen Raums durch neue Anlagen - Verbesserung durch Massnahmen im Bericht Fuss- und Veloverkehr
WK 3: Verkehrssicherheit erhöht	
1 <i>Erhöhung der objektiven Sicherheit</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Verbesserungen für ab- und einbiegenden MIV; Verbesserungen für querenden und abbiegenden Velo- und Fussverkehr, mit Fokus auf wichtige Knotenbereiche - Sicherheitsaudit erfolgt in nachgelagerter Verfahrensstufe
2 <i>Erhöhung der subjektiven Sicherheit</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Verstetigung Verkehrsfluss - Erreichen einer angemessenen Geschwindigkeit
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert	
1 <i>Reduktion der Luftschadstoff- und CO₂-Emissionen</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Reduktion der Emissionen durch Verkehrsberuhigung und Verstetigung des Verkehrs und durch Umsteigen vom MIV auf den ÖV
2 <i>Reduktion der Lärmemissionen</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Reduktion der Lärmemissionen durch Verkehrsberuhigung und Verstetigung des Verkehrs
3 <i>Verminderung der Flächenbeanspruchung und Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Keine direkte Wirkung

OD7A: Aufwertung Ortskern Buchs und ESP-Erschliessung Torfeld Süd Aarau mit Verbindungsspanne Buchs Nord (VSNB)	Priorität	A
	Kosten	15 Mio. CHF inkl. MwSt.
	Kanton	AG



Lageplan Aufwertung Ortskern Buchs und Erschliessung ESP Torfeld Süd mit Verbindungsspanne Buchs Nord (VSNB)(Quelle: Kanton Aargau)

VSNB schliesst die Lücke zwischen der Neubuchs/Gysistrasse in Buchs und der Industriestrasse in Aarau. Sie verbindet die Suhrenbrücke (T5) mit dem Kreisel Gais. Entlastet werden die Gebiete Mitteldorf (= Ortskern), Gysistrasse und ...

Beschrieb Massnahme	
Ausgangslage	<ul style="list-style-type: none"> - Das zentral gelegene Gebiet Torfeld Süd (zurzeit schlecht genutzte Industriebrache) soll in den nächsten 10 Jahren vollständig überbaut werden. - Die Stadt Aarau hat mit dem Gestaltungsplan Torfeld Süd die Grundlage für einen neuen Entwicklungsschwerpunkt geschaffen. Die unmittelbare Nähe zum Stadtzentrum und zum SBB-Bahnhof machen diesen ESP zu einem wichtigen, zentralen Punkt in der Stadtplanung. - Der ESP Torfeld Süd wird heute über die Hauptstrasse K242, welche durch das Siedlungsgebiet von Aarau und Buchs führt, erschlossen. - Die Zufahrt ab der kantonalen Autobahn T5 ist infolge des restriktiven Verkehrsregimes am Kreuzplatz nur via die Innenstadt von Aarau möglich. Eine nachhaltige Änderung des Regimes am Kreuzplatz ist infolge der starken Verkehrsbelastung nicht möglich.

	<ul style="list-style-type: none"> - Die Erschliessung wird daher weiterhin durch die Ortsdurchfahrt Buchs führen. Das Verkehrsaufkommen des überbauten Areals Torfeld wird die Ortsdurchfahrt Buchs deutlich belasten. Die Lebensqualität und die Aufenthaltsqualität für den Fuss- und Veloverkehr werden im Ortskern von Buchs sinken.
Ziel(e)	<p>Mit dieser Massnahme sollen zwei Hauptziele erreicht werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Entlastung des Ortszentrums Buchs (vor allem im Hinblick auf Realisierung ESP Torfeld Süd); Verbesserung der Aufenthaltsqualität; Erhöhung der Verkehrssicherheit, Verbesserung der Funktionsfähigkeit des ÖV, bessere Organisation der verschiedenen Verkehrsteilnehmer (MIV, ÖV, Velo- und Fussgänger), städtebauliche Aufwertung, Erhöhung der Verkehrssicherheit für sämtliche Verkehrsteilnehmenden (insbesondere für den Velo- und Fussverkehr) und Verbesserung des Städtebaus - Geeignete Erschliessung ESP Torfeld Süd ohne Beeinträchtigung der umliegenden Wohnquartiere <p>Folgende weitere Ziele können mit dieser Massnahme erreicht werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Entlastung Kreuzplatz und Entlastung Innenstadt Aarau - Verbesserung der Verkehrsbeziehungen für den ÖV infolge der Entlastung Kreuzplatz - Verbesserung der Umweltsituation im Bereich der Wohngebiete (insbesondere Luft- und Lärmbelastung) entlang der K242 resp. K238.
Massnahme	<ul style="list-style-type: none"> - Aufwertung des Ortskerns von Buchs durch Entlastung der Ortsdurchfahrt (K210) auf der ganzen Länge - Neubau Verbindungsspanne Buchs Nord zwischen der Neubuchsstrasse (Gemeinde Buchs) und der Industriestrasse (Stadt Aarau)
Realisierungshorizont ab	2015-2017

Zuständigkeiten	
Federführung Kanton Aargau	Beteiligte Stellen/Gemeinden Aarau, Buchs

Bezug zum Zukunftsbild und zur Schwachstellenanalyse
<p>Bezug zum Zukunftsbild:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Das AareLand optimal erreichbar und attraktiv erhalten: M2.7, M2.8 - Die Siedlungsentwicklung im AareLand lenken: SL3.1 - Die gute Erreichbarkeit im urbanen Entwicklungsraum ausnutzen: SL4.1, SL4.2, SL4.3, M2.2m M4.4, M4.5, M4.6 - Den Kernraum der Agglomeration als Schwerpunkt für dichte Nutzungen Wohnen, Arbeiten, Dienstleistungen und Infrastruktur bereitstellen: SL5.1, SL5.2 - Kantonale und regionale Schwerpunktgebiete Arbeiten fördern: M8.1 <p>Aufwertung Ortsdurchfahrt Buchs</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ortsdurchfahrten erfüllen verschiedene Funktionen und haben deshalb für die meisten Dörfer eine grosse Bedeutung (Koexistenzprinzip): Hauptverbindung für den MIV und den Velo- und Fussverkehr, Ziel von Einkaufsgelegenheiten, öffentlichen Einrichtungen, Bushaltestelle, Begegnungsmöglichkeit etc. - Oftmals Ausrichtung auf den MIV: Durchleitfunktion durch die Hauptachse, keine traditionelle Funktion als Begegnungsort mehr.

- Deswegen geringe Sicherheit und Aufenthaltsqualität für den Velo- und Fussverkehr sowie städtebauliche Qualitäten. Insbesondere auf den Ortsdurchfahrten in Richtung Zentren des AareLands sind sie oftmals überlastet. Die Fahrplanstabilität des ÖV sinkt.

Verbindungsspanne

- Hohes Verkehrsaufkommen, hohe Trennwirkung
- Etliche Gebiete sind deswegen nicht gut erreichbar (Torfeld Süd, Bahnhof Aarau)

Trends Ortsdurchfahrten

- Ohne Massnahmen ist keine Veränderung der Situation absehbar, insbesondere werden Verkehrszunahme durch Entwicklung Areal Torfeld Süd.

Schwachstellen und Handlungsbedarf:

- Belastungen auf Ortsdurchfahrten durch bauliche und gestalterische Massnahmen auf ein erträgliches Mass reduzieren. Auf der Achse Suhren- und Wynental in Richtung Aarau wird die Funktionsfähigkeit des MIV und des ÖV sowie die Sicherheit des Velo- und Fussverkehrs wegen dem stetig zunehmenden Verkehrsaufkommen abnehmen
- Öffentlichen Räume aufwerten → Sicherer und attraktiverer Velo- und Fussverkehr, bessere Aufenthaltsqualitäten, Steigerung der Lebensqualität und die Sicherung der Funktionsfähigkeit des ÖV
- Zudem Förderung der Verdichtung nach innen, da Steigerung der Attraktivität von Wohnungen und Arbeitsplätzen in einem gestalteten Umfeld.

Handlungsschwerpunkte Aufwerten von Ortsdurchfahrten und angebotsorientierte Planung des Gesamtverkehrssystems

- Angebotsorientierte Planung des Gesamtverkehrssystems: Mit der gezielten Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung und einer angebotsorientierten Planung des Gesamtverkehrssystems werden der Flächenverbrauch minimiert und die Umweltbelastungen reduziert.
- Aufwerten von Ortsdurchfahrten: Die Ortsdurchfahrten erfüllen weit mehr Funktionen als nur die Durchleitung des Verkehrs. Sie sind Lebensader einer Gemeinde, Begegnungsort, Ziel für Einkaufende, Benützer der öffentlichen Bauten und Anlagen und ÖV-Achsen. Jedoch sind sie häufig durch das hohe MIV-Verkehrsaufkommen belastet, was sich negativ auf die Sicherheit für die anderen Verkehrsteilnehmenden auswirkt. Wo sinnvoll und möglich werden die Ortsdurchfahrten durch Umfahrungsstrassen entlastet. Wo dies nicht möglich ist, sind die Ortsdurchfahrten aufzuwerten, damit sie ihre Aufgabe des Koexistenzprinzips wahrnehmen können

Verweis auf kantonale Richtpläne

Kanton Aargau:

M2.2 Verbindungsspanne Buchs Nord: Festsetzung, S1.1, M2.2

Kanton Solothurn

-

Sonstiges

Machbarkeit

- Bauprojekt auf Basis rechtsgültiger Erschliessungsplatz, Gemeinde Buchs

Quantitative Angaben

- DTV Mitteldorfstrasse Buchs K210: knapp 13'000 Fahrten

Grundlagendokumente, Literatur

- Gestaltungsplan Torfeld Süd, 2010

Wirksamkeitskriterien (WK)	
Wirksamkeitskriterium	Kommentar
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern	
1 <i>Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Infrastrukturerergänzungen für den Velo- und Fussverkehr zur Erhöhung der Verkehrssicherheit: Entlastung K242 mit dadurch entsprechender Verbesserung für den LV - Schliessung von Netzlücken - Verbesserung Längs- und Querbeziehungen - Verbesserung Schulwegsicherheit
2 <i>Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Entlastung K242 mit dadurch entsprechender Verbesserung für den ÖV - Verbesserung Fahrplanstabilität und somit Pünktlichkeit beim ÖV - Zugang/Erreichbarkeit der Anlagen des ÖV aufgrund der Verbesserung des Velo- und Fusswegnetzes → Steigerung der Attraktivität des ÖV
3 <i>Verbesserung des Strassennetzes</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Verteilung Verkehrsbelastung auf Neubuchsstrasse und K242 - Entlastung Kreuzplatz - Verbesserte Erschliessung der Wohn- und Arbeitszone - Erhöhung der Verkehrssicherheit - Verstetigung Verkehrsfluss - Erreichen einer angemessenen Geschwindigkeit
4 <i>Erreichbarkeit</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Verbesserte Erreichbarkeit des ESP Torfeld Süd - Optimierung hinsichtlich kommunaler Erreichbarkeit der ÖV-Haltestellen
5 <i>Verbesserung der Intermodalität</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Vereinfachter Zugang zum und vom Bahnhof Aarau für den LV infolge der Entlastung K242 - Optimierungen im Velo- und Fusswegnetz
6 <i>Nachfrageseitige Massnahmen</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Allenfalls Zunahme Veloverkehr wegen der Verbesserungen bei der Veloführung - Massnahmen im Bereich des Velo- und Fussverkehrs können Beitrag zu Erhöhung des Modalsplits zugunsten Velo- und Fussverkehr/ÖV leisten
7 <i>Verbesserung im Güterverkehr (fakultativ)</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Bessere Erschliessung des Gebiets ESP Torfeld Süd - Vermeidung von Ortsdurchfahrten und verbesserter Anschluss an T5 resp. A1
8 <i>Verbesserung im Freizeitverkehr (fakultativ)</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Verbesserung im Velo- und Freizeitverkehr entlang der K242 sowie innerstädtisch
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert	
4 <i>Konzentration von Arbeitsplätzen und Bevölkerung an geeigneten Standorten und in Koordination mit dem Verkehrssystem</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Verbesserung der Erreichbarkeit des Bahnhofs Aarau durch den Langsamverkehr infolge der Entlastung K242 - Zunahme an Einwohnern und Arbeitsplätzen an zentraler und gut ÖV-erschlossener Lage - Unterstützt Entwicklung des urbanen Entwicklungsraums sowie des Ortszentrums: Schafft Voraussetzung für Umnutzungen und Nutzungsverdichtungen: Erhöhung der Attraktivität des Ortszentrums
5 <i>Verringerung der Zersiedlung</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Durch verbesserte Erschliessung des ESP resp. Industriebrache Torfeld Süd weniger Einzonungen am Siedlungsrand - Schafft Voraussetzung für Umnutzungen und Nutzungsverdichtungen: Erhöhung der Attraktivität des Ortszentrums von Buchs

<p>6 <i>Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> - Die Verbindungsspanne führt ausschliesslich durch Industrieareal und tangiert somit keine Areale mit Wohnnutzung - Der Bereich Torfeld Süd sowie die angrenzenden Areale werden vom Durchgangsverkehr entlastet - Erhöhung der Gestaltung des öffentlichen Raums durch neue Anlagen - Verbesserung durch Massnahmen im Bereich Fuss- und Veloverkehr
<p>WK 3: Verkehrssicherheit erhöht</p>	
<p>3 <i>Erhöhung der objektiven Sicherheit</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> - Erhöhung der objektiven Sicherheit durch gestalterische Massnahmen im entlasteten Bereich - Verbesserungen für ab- und einbiegenden MIV; Verbesserungen für querenden und abbiegenden Velo- und Fussverkehr, mit Fokus auf wichtige Knotenbereiche - Sicherheitsaudit erfolgt in nachgelagerter Verfahrensstufe
<p>4 <i>Erhöhung der subjektiven Sicherheit</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> - Erhöhung der subjektiven Sicherheit durch gestalterische Massnahmen im entlasteten Bereich möglich - Verstetigung Verkehrsfluss - Erreichen einer angemessenen Geschwindigkeit
<p>WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert</p>	
<p>4 <i>Reduktion der Luftschadstoff- und CO₂-Emissionen</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> - Die Stauzeiten vor dem Knoten Kreuzplatz und Kreisel Gais werden minimiert. - Reduktion der Emissionen durch Verkehrsberuhigung und Verstetigung des Verkehrs und durch Umsteigen vom MIV auf den ÖV
<p>5 <i>Reduktion der Lärmemissionen</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> - Die Wohnquartiere entlang der K242, des Kreuzplatzes und der Ortsdurchfahrt von Buchs werden entlastet. Dadurch wird eine Lärmreduktion erreicht.
<p>6 <i>Verminderung der Flächenbeanspruchung und Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> - Die Verbindungsspanne folgt mehrheitlich bestehenden Plätzen und Wegen und benötigt somit marginal zusätzliche Flächen - Die Verbindungsspanne folgt zudem mehrheitlich dem bestehenden SBB-Trasse. - Durch die Spange können bestimmte Aufwertungsmassnahmen im Bereich Kreuzplatz vorgesehen werden.

OD8A: Eppenber-Wöschnau: Betriebs- und Gestaltungskonzept Wöschnau	Priorität	A
	Kosten	3.4 Mio. CHF inkl. MwSt.
	Kanton	SO



Lage Ortsdurchfahrt Wöschnau

Beschrieb Massnahme	
Ausgangslage	<ul style="list-style-type: none"> - Die Ortsdurchfahrt von Eppenber-Wöschnau ist durch ein hohes Verkehrsaufkommen belastet (Hauptverbindungsstrasse Aarau-Olten, DTV > 16'000 Fahrzeuge) - Die Sicherheit für Velo- und Fussverkehr und die Aufenthaltsqualität ist ungenügend - Als Bestandteil des Pförtnerkonzepts Stadt Aarau ist in der Wöschnau eine Dosieranlage vorgesehen.
Ziel(e)	<p>Es werden folgende verkehrlichen und raumplanerischen Ziele angestrebt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bessere Organisation der verschiedenen Verkehrsteilnehmer (MIV, ÖV, Velo, Fussgänger) - Funktionsfähigkeit ÖV verbessern - Erhöhung der Verkehrssicherheit - Städtebauliche Aufwertung der Ortsdurchfahrt - Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Strassenraum
Massnahme	<ul style="list-style-type: none"> - Aufwertung/Gestaltung der Ortsdurchfahrt mit den beiden Knoten Hauptstrasse/Schachenstrasse und Hauptstrasse/Eppenbergrasse/Dammweg.
Realisierungshorizont ab	2015 - 2016

Zuständigkeiten	
Federführung Amt für Verkehr und Tiefbau Kanton SO	Beteiligte Stellen/Gemeinden Eppenberg-Wöschnau

Bezug zum Zukunftsbild und zur Schwachstellenanalyse
<p>Bezug zum Zukunftsbild:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Das AareLand optimal erreichbar und attraktiv erhalten: M2.7 - Die Siedlungsentwicklung im AareLand lenken: SL3.1 - Die gute Erreichbarkeit im urbanen Entwicklungsraum ausnutzen: SL4.1, SL4.2, SL4.3, M4.4, M4.5, M4.6 - Den Kernraum der Agglomeration als Schwerpunkt für dichte Nutzungen Wohnen, Arbeiten, Dienstleistungen und Infrastruktur bereitstellen: SL5.1, SL5.2 - Wohndörfer auf ländlichen Entwicklungsachsen (AG) /Ländliche Entwicklungsgemeinden (SO) moderat weiter entwickeln: SL11.1
<p>Bezug zur Schwachstellenanalyse</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ortsdurchfahrten erfüllen verschiedene Funktionen und haben deshalb für die meisten Dörfer eine grosse Bedeutung (Koexistenzprinzip): Hauptverbindung für den MIV und den Velo- und Fussverkehr, Ziel von Einkaufsgelegenheiten, öffentlichen Einrichtungen, Bushaltestelle, Begegnungsmöglichkeit etc. - Oftmals Ausrichtung auf den MIV: Durchleitfunktion durch die Hauptachse, keine traditionelle Funktion als Begegnungsort mehr. - Deswegen geringe Sicherheit und Aufenthaltsqualität für den Velo- und Fussverkehr sowie städtebauliche Qualitäten. Insbesondere auf den Ortsdurchfahrten in Richtung Zentren des AareLands sind sie oftmals überlastet. Die Fahrplanstabilität des ÖV sinkt. <p>Trends Ortsdurchfahrten</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ohne Massnahmen ist keine Veränderung der Situation absehbar, zumal Verkehrszunahme absehbar ist. <p>Schwachstellen und Handlungsbedarf:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Belastungen auf Ortsdurchfahrten durch bauliche und gestalterische Massnahmen auf ein erträgliches Mass reduzieren. - Öffentlichen Räume aufwerten → Sicherer und attraktiverer Velo- und Fussverkehr, bessere Aufenthaltsqualitäten, Steigerung der Lebensqualität und die Sicherung der Funktionsfähigkeit des ÖV - Zudem Förderung der Verdichtung nach innen, da Steigerung der Attraktivität von Wohnungen und Arbeitsplätzen in einem gestalteten Umfeld. <p>Handlungsschwerpunkt Aufwerten von Ortsdurchfahrten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aufwerten von Ortsdurchfahrten: Die Ortsdurchfahrten erfüllen weit mehr Funktionen als nur die Durchleitung des Verkehrs. Sie sind Lebensader einer Gemeinde, Begegnungsort, Ziel für Einkaufende, Benützer der öffentlichen Bauten und Anlagen und ÖV-Achsen. Jedoch sind sie häufig durch das hohe MIV-Verkehrsaufkommen belastet, was sich negativ auf die Sicherheit für die anderen Verkehrsteilnehmenden auswirkt. Wo sinnvoll und möglich werden die Ortsdurchfahrten durch Umfahrungsstrassen entlastet. Wo dies nicht möglich ist, sind die Ortsdurchfahrten aufzuwerten, damit sie ihre Aufgabe des Koexistenzprinzips wahrnehmen können.

Verweis auf kantonale Richtpläne	
Kanton Aargau: Kapitel Nr. -	Kanton Solothurn -

Sonstiges	
Quantitative Angaben	
- Der DTV auf der Hauptstrasse in Eppenber-Wöschnau beträgt 16'850 Fahrzeuge pro Tag	
Grundlagendokumente, Literatur	
- Projektskizze Ortsdurchfahrt Wöschnau, AVT, 2011	
Wirksamkeitskriterien (WK)	
Wirksamkeitskriterium	Kommentar
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern	
1 <i>Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr</i>	- Infrastrukturergänzungen für den Velo- und Fussverkehr zur Erhöhung der Verkehrssicherheit - Schliessung von Netzlücken - Verbesserung Längs- und Querbeziehungen - Verbesserung Schulwegsicherheit
2 <i>Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems</i>	- Zugang/Erreichbarkeit der Anlagen des ÖV aufgrund der Verbesserung des Velo- und Fusswegnetzes → Steigerung der Attraktivität des ÖV
3 <i>Verbesserung des Strassennetzes</i>	- Erhöhung der Verkehrssicherheit - Verstetigung Verkehrsfluss - Erreichen einer angemessenen Geschwindigkeit
4 <i>Erreichbarkeit</i>	- Optimierung hinsichtlich kommunaler Erreichbarkeit der ÖV-Haltestellen
5 <i>Verbesserung der Intermodalität</i>	- Optimierungen im Velo- und Fusswegnetz - Verbesserung indirekter Zugang zu Bahnhaltstellen
6 <i>Nachfrageseitige Massnahmen</i>	- Massnahmen im Bereich des Velo- und Fussverkehrs können Beitrag zu Erhöhung des Modalsplits zugunsten Velo- und Fussverkehr/ÖV leisten
7 <i>Verbesserung im Güterverkehr (fakultativ)</i>	- Keine direkte Wirkung
8 <i>Verbesserung im Freizeitverkehr (fakultativ)</i>	- Keine direkte Wirkung
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert	
1 <i>Konzentration von Arbeitsplätzen und Bevölkerung an geeigneten Standorten und in Koordination mit dem Verkehrssystem</i>	- Unterstützt Entwicklung des urbanen Entwicklungsraums sowie des Ortszentrums: Schafft Voraussetzung für Umnutzungen und Nutzungsverdichtungen: Erhöhung der Attraktivität des Ortszentrums
2 <i>Verringerung der Zersiedlung</i>	- Schafft Voraussetzung für Umnutzungen und Nutzungsverdichtungen: Erhöhung der Attraktivität des Ortszentrums
3 <i>Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume</i>	- Erhöhung der Gestaltung des öffentlichen Raums durch neue Anlagen - Verbesserung durch Massnahmen im Bericht Fuss- und Veloverkehr
WK 3: Verkehrssicherheit erhöht	

1 <i>Erhöhung der objektiven Sicherheit</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Verbesserungen für ab- und einbiegenden MIV; Verbesserungen für querenden und abbiegenden Velo- und Fussverkehr, mit Fokus auf wichtige Knotenbereiche - Sicherheitsaudit erfolgt in nachgelagerter Verfahrensstufe
2 <i>Erhöhung der subjektiven Sicherheit</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Verstetigung Verkehrsfluss - Erreichen einer angemessenen Geschwindigkeit
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert	
1 <i>Reduktion der Luftschadstoff- und CO₂-Emissionen</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Reduktion der Emissionen durch Verkehrsberuhigung und Verstetigung des Verkehrs und durch Umsteigen vom MIV auf den ÖV
2 <i>Reduktion der Lärmemissionen</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Reduktion der Lärmemissionen durch Verkehrsberuhigung und Verstetigung des Verkehrs
3 <i>Verminderung der Flächenbeanspruchung und Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Keine direkte Wirkung

OD9A: Niedergösgen: Betriebs- und Gestaltungskonzept Ortsdurchfahrt	Priorität	A
	Kosten	3.3 Mio. CHF inkl. MwSt.
	Kanton	SO



Ortsdurchfahrt Niedergösgen (Quelle: Planteam)

Beschrieb Massnahme	
Ausgangslage	<ul style="list-style-type: none"> - Ortsdurchfahrt durch Strassenverkehr (Ost-West zwischen Aarau und Olten) belastet: Hohes Verkehrsaufkommen (DTV 9'300 Fahrzeuge/Tag) - Sicherheit für Velo- und Fussverkehr (im Zentrumsbereich bestehen teilweise schlechte Abbiegeverhältnisse für Velofahrende) - Geringe Aufenthaltsqualität im Ortskern - Teilweise schlechte Sichtverhältnisse im Zentrumsbereich
Ziel(e)	<ul style="list-style-type: none"> - Erhöhung Verkehrssicherheit - Funktionsfähigkeit ÖV verbessern - Bessere Organisation der verschiedenen Verkehrsteilnehmer (MIV, ÖV, Velo- und Fussgänger) - Massnahmen Städtebau/Aufwertung - Erhöhung Aufenthaltsqualität
Massnahme	<ul style="list-style-type: none"> - Umgestaltung und Aufwertung Ortsdurchfahrt - Sanierung Verkehrsknoten Erlinsbacherstrasse/Jurastrasse, Hauptstrasse/Kreuzstrasse/Schmiedenstrasse und Hauptstrasse/Jurastrasse/Schachenstrasse

Realisierungshorizont ab 2015 - 2018

Zuständigkeiten

Federführung

Amt für Verkehr und Tiefbau

Beteiligte Stellen/Gemeinden

Niedergösgen

Bezug zum Zukunftsbild und zur Schwachstellenanalyse

Bezug zum Zukunftsbild:

- Das AareLand optimal erreichbar und attraktiv erhalten: M2.7
- Die Siedlungsentwicklung im AareLand lenken: SL3.1
- Die gute Erreichbarkeit im urbanen Entwicklungsraum ausnutzen: SL4.1, SL4.2, SL4.3, M4.4, M4.5, M4.6
- Den Kernraum der Agglomeration als Schwerpunkt für dichte Nutzungen Wohnen, Arbeiten, Dienstleistungen und Infrastruktur bereitstellen: SL5.1, SL5.2
- Wohndörfer auf ländlichen Entwicklungsachsen (AG) /Ländliche Entwicklungsgemeinden (SO) moderat weiter entwickeln: SL11.1

Bezug zur Schwachstellenanalyse

- Ortsdurchfahrten erfüllen verschiedene Funktionen und haben deshalb für die meisten Dörfer eine grosse Bedeutung (Koexistenzprinzip): Hauptverbindung für den MIV und den Velo- und Fussverkehr, Ziel von Einkaufsgelegenheiten, öffentlichen Einrichtungen, Bushaltestelle, Begegnungsmöglichkeit etc.
- Oftmals Ausrichtung auf den MIV: Durchleitfunktion durch die Hauptachse, keine traditionelle Funktion als Begegnungsort mehr.
- Deswegen geringe Sicherheit und Aufenthaltsqualität für den Velo- und Fussverkehr sowie städtebauliche Qualitäten. Insbesondere auf den Ortsdurchfahrten in Richtung Zentren des AareLands sind sie oftmals überlastet. Die Fahrplanstabilität des ÖV sinkt.

Trends Ortsdurchfahrten

- Ohne Massnahmen ist keine Veränderung der Situation absehbar, zumal Verkehrszunahme absehbar ist.

Schwachstellen und Handlungsbedarf:

- Belastungen auf Ortsdurchfahrten durch bauliche und gestalterische Massnahmen auf ein erträgliches Mass reduzieren.
- Öffentlichen Räume aufwerten → Sicherer und attraktiverer Velo- und Fussverkehr, bessere Aufenthaltsqualitäten, Steigerung der Lebensqualität und die Sicherung der Funktionsfähigkeit des ÖV
- Zudem Förderung der Verdichtung nach innen, da Steigerung der Attraktivität von Wohnungen und Arbeitsplätzen in einem gestalteten Umfeld.

Handlungsschwerpunkt Aufwerten von Ortsdurchfahrten:

- Aufwerten von Ortsdurchfahrten: Die Ortsdurchfahrten erfüllen weit mehr Funktionen als nur die Durchleitung des Verkehrs. Sie sind Lebensader einer Gemeinde, Begegnungsort, Ziel für Einkaufende, Benutzer der öffentlichen Bauten und Anlagen und ÖV-Achsen. Jedoch sind sie häufig durch das hohe MIV-Verkehrsaufkommen belastet, was sich negativ auf die Sicherheit für die anderen Verkehrsteilnehmenden auswirkt. Wo sinnvoll und möglich werden die Ortsdurchfahrten durch Umfahrungsstrassen entlastet. Wo dies nicht möglich ist, sind die Ortsdurchfahrten aufzuwerten, damit sie ihre Aufgabe des Koexistenzprinzips wahrnehmen können.

Verweis auf kantonale Richtpläne	
Kanton Aargau: Kapitel Nr. -	Kanton Solothurn -

Sonstiges
Quantitative Angaben Der DTV auf der Hauptstrasse beträgt rund 7'500 Fahrzeuge/Tag.
Grundlegendokumente, Literatur (<i>Quellenangabe inkl. Autor, Titel, Datum</i>) - Kanton Solothurn, Agglomerationsprogramm AareLand: Massnahmen Veloverkehr, 2009: Kurzbericht - Kanton Solothurn, Agglomerationsprogramm AareLand: Massnahmen Veloverkehr, 2009: Sammelmappe

Wirksamkeitskriterien (WK)	
Wirksamkeitskriterium	Kommentar
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern	
1 <i>Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Infrastrukturgänzungen für den Velo- und Fussverkehr zur Erhöhung der Verkehrssicherheit - Schliessung von Netzlücken - Verbesserung Längs- und Querbeziehungen - Verbesserung Schulwegsicherheit
2 <i>Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems</i>	- Zugang/Erreichbarkeit der Anlagen des ÖV aufgrund der Verbesserung des Velo- und Fusswegnetzes → Steigerung der Attraktivität des ÖV
3 <i>Verbesserung des Strassennetzes</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Erhöhung der Verkehrssicherheit - Verstetigung Verkehrsfluss - Erreichen einer angemessenen Geschwindigkeit
4 <i>Erreichbarkeit</i>	- Optimierung hinsichtlich kommunaler Erreichbarkeit der ÖV-Haltestellen
5 <i>Verbesserung der Intermodalität</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Optimierungen im Velo- und Fusswegnetz - Verbesserung indirekter Zugang zu Bahnhaltestellen
6 <i>Nachfrageseitige Massnahmen</i>	- Massnahmen im Bereich des Velo- und Fussverkehrs können Beitrag zu Erhöhung des Modalsplits zugunsten Velo- und Fussverkehr/ÖV leisten
7 <i>Verbesserung im Güterverkehr (fakultativ)</i>	- Keine direkte Wirkung
8 <i>Verbesserung im Freizeitverkehr (fakultativ)</i>	- Keine direkte Wirkung
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert	
1 <i>Konzentration von Arbeitsplätzen und Bevölkerung an geeigneten Standorten und in Koordination mit dem Verkehrssystem</i>	- Unterstützt Entwicklung des urbanen Entwicklungsraums sowie des Ortszentrums: Schafft Voraussetzung für Umnutzungen und Nutzungsverdichtungen: Erhöhung der Attraktivität des Ortszentrums

2	<i>Verringerung der Zersiedlung</i>	- Schafft Voraussetzung für Umnutzungen und Nutzungsverdichtungen: Erhöhung der Attraktivität des Ortszentrums
3	<i>Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume</i>	- Erhöhung der Gestaltung des öffentlichen Raums durch neue Anlagen - Verbesserung durch Massnahmen im Bericht Fuss- und Veloverkehr
WK 3: Verkehrssicherheit erhöht		
1	<i>Erhöhung der objektiven Sicherheit</i>	- Verbesserungen für ab- und einbiegenden MIV; Verbesserungen für querenden und abbiegenden Velo- und Fussverkehr, mit Fokus auf wichtige Knotenbereiche - Sicherheitsaudit erfolgt in nachgelagerter Verfahrensstufe
2	<i>Erhöhung der subjektiven Sicherheit</i>	- Verstetigung Verkehrsfluss - Erreichen einer angemessenen Geschwindigkeit
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert		
1	<i>Reduktion der Luftschadstoff- und CO2-Emissionen</i>	-
2	<i>Reduktion der Lärmemissionen</i>	-
3	<i>Verminderung der Flächenbeanspruchung und Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen</i>	-

OD10A: Schönenwerd: Zentrumsdurchfahrt (OHNE Umfahrung)	Priorität	A
	Kosten	6.5 Mio. CHF inkl. MwSt.
	Kanton	SO



Luftbild von Schönenwerd (Quelle: Google Earth)

Beschrieb Massnahme	
Ausgangslage	<ul style="list-style-type: none"> - Die Hauptstrasse (Ost-West zwischen Aarau und Olten) in Schönenwerd ist eine der am stärksten belasteten Strassen des Kantons Solothurn: Tägliche Belastung des Dorfkerns mit einem DTV von rund 20'000 Fahrzeugen/Tag. - Behinderung des lokalen Verkehrs, insbesondere des Velo- und Fussverkehrs, wird behindert. Die Sicherheit für den Velo- und Fussverkehr und die Aufenthaltsqualität sind gering. - In Spitzenverkehrszeiten bilden sich innerorts Staus an den Kreuzungen. Das hohe Verkehrsaufkommen bestimmt immer mehr den Dorfkern, die Attraktivität als Wohn- und Gewerbenutzung nimmt ab. - 13. Februar 2011: Die Einwohnergemeindeversammlung Schönenwerd lehnt an einer Konsultativabstimmung den Projektierungskredit für die Dorfkernentlastung (Entlastungsstrasse und Rückbau Oltnerstrasse) ab. - Dadurch kann die Massnahme Ortszentrumdurchfahrt (ARE-Code: 2581.116 gemäss Leistungsvereinbarung Agglomerationsprogrammprogramm 1. Generation) nicht wie geplant realisiert werden und muss anhand der neuen Randbedingungen überarbeitet werden.

Ziel(e)	<p>Dorfkernaufwertung</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aufwertung Strassenraum - Voraussetzung für Erhalt und Verbesserung des Ortsbilds schaffen - Voraussetzung für Erhalt als Gewerbestandort schaffen - Voraussetzung für Verbesserung der Wohnqualität schaffen <p>Verkehr (Betriebskonzept)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aufwertung des Ortszentrums und Umgestaltung des Strassenraums auf der Ortsdurchfahrt und Verbesserung der Situation für den Langsamverkehr und den öffentlichen Verkehr trotz dieses hohen Verkehrsaufkommens - Bewältigung des Verkehrs im Sinne einer angebotsorientierten Verkehrsplanung - Leistungsfähigkeit verbessern bzw. optimieren - Angebot für Langsamverkehr verbessern - Schaffung sicherer Verkehrsinfrastrukturen - Schaffung sicherer und attraktiver Velo- und Fusswegverbindungen
Massnahme	<ul style="list-style-type: none"> - Neben den beiden anderen Teilprojekten des „Gesamtprojekts Zentrum“ (Siedlungsentwicklung Dorfkern (Massnahmenblatt SL2) und der intermodalen ÖV-Drehscheibe (Massnahmenblatt ÖV5A) soll auch die Zentrumsdurchfahrt aufgewertet werden. - Die Massnahmen sind – zusammen mit den beiden anderen Teilprojekten – in den nächsten Arbeitsschritten auszuarbeiten.
Realisierungshorizont ab	<p>ab 2014 ESP Schönenwerd</p> <p>ab 2016 Realisierung Zentrumsdurchfahrt</p>

Zuständigkeiten	
Federführung Amt für Verkehr und Tiefbau Solothurn	Beteiligte Stellen/Gemeinden Schönenwerd

Bezug zum Zukunftsbild und zur Schwachstellenanalyse
<p>Bezug zum Zukunftsbild:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Das AareLand optimal erreichbar und attraktiv erhalten: M2.7 - Die Siedlungsentwicklung im AareLand lenken: SL3.1 - Die gute Erreichbarkeit im urbanen Entwicklungsraum ausnutzen: SL4.1, SL4.2, SL4.3, M4.4, M4.5, M4.6 - Den Kernraum der Agglomeration als Schwerpunkt für dichte Nutzungen Wohnen, Arbeiten, Dienstleistungen und Infrastruktur bereitstellen: SL5.1, SL5.2 - Wohndörfer auf ländlichen Entwicklungsachsen (AG) /Ländliche Entwicklungsgemeinden (SO) moderat weiter entwickeln: SL11.1
<p>Bezug zur Schwachstellenanalyse</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ortsdurchfahrten erfüllen verschiedene Funktionen und haben deshalb für die meisten Dörfer eine grosse Bedeutung (Koexistenzprinzip): Hauptverbindung für den MIV und den Velo- und Fussverkehr, Ziel von Einkaufsgelegenheiten, öffentlichen Einrichtungen, Bushaltestelle, Begegnungsmöglichkeit etc. - Oftmals Ausrichtung auf den MIV: Durchleitfunktion durch die Hauptachse, keine traditionelle Funktion als Begegnungsort mehr.

- Deswegen geringe Sicherheit und Aufenthaltsqualität für den Velo- und Fussverkehr sowie städtebauliche Qualitäten. Insbesondere auf den Ortsdurchfahrten in Richtung Zentren des AareLands sind sie oftmals überlastet. Die Fahrplanstabilität des ÖV sinkt.

Trends Ortsdurchfahrten

- Ohne Massnahmen ist keine Veränderung der Situation absehbar, zumal Verkehrszunahme absehbar ist.

Schwachstellen und Handlungsbedarf:

- Belastungen auf Ortsdurchfahrten durch bauliche und gestalterische Massnahmen auf ein erträgliches Mass reduzieren.
- Öffentlichen Räume aufwerten → Sicherer und attraktiverer Velo- und Fussverkehr, bessere Aufenthaltsqualitäten, Steigerung der Lebensqualität und die Sicherung der Funktionsfähigkeit des ÖV
- Zudem Förderung der Verdichtung nach innen, da Steigerung der Attraktivität von Wohnungen und Arbeitsplätzen in einem gestalteten Umfeld.

Handlungsschwerpunkt Aufwerten von Ortsdurchfahrten:

- Aufwerten von Ortsdurchfahrten: Die Ortsdurchfahrten erfüllen weit mehr Funktionen als nur die Durchleitung des Verkehrs. Sie sind Lebensader einer Gemeinde, Begegnungsort, Ziel für Einkaufende, Benützer der öffentlichen Bauten und Anlagen und ÖV-Achsen. Jedoch sind sie häufig durch das hohe MIV-Verkehrsaufkommen belastet, was sich negativ auf die Sicherheit für die anderen Verkehrsteilnehmenden auswirkt. Wo sinnvoll und möglich werden die Ortsdurchfahrten durch Umfahrungsstrassen entlastet. Wo dies nicht möglich ist, sind die Ortsdurchfahrten aufzuwerten, damit sie ihre Aufgabe des Koexistenzprinzips wahrnehmen können.

Sonstiges

Quantitative Angaben

DTV Oltnenstrasse in Schönenwerd: 18'700 Fahrzeuge (2010)

Grundlagendokumente, Literatur

- Verkehrsdrehscheibe Bahnhof, Betriebs- u. Gestaltungskonzept vom 24.11.2010
- Gestaltungsplan Dorfkern West, RRB vom 16.06.2003
- Dorfkernentlastung Schönenwerd, Schlussbericht Verifizierung vom 16.09.2010

Bezug zu anderen Massnahmen

Sämtliche Massnahmen in Schönenwerd stehen in enger Abhängigkeit zueinander. Sie sind ebenfalls mit der Ortsplanungsrevision abgestimmt.

- Massnahme S2: Siedlungsentwicklung Dorfkern Schönenwerd
- Massnahme ÖV4A: Intermodale ÖV-Drehscheibe

Verweis auf kantonale Richtpläne

Kanton Aargau:
 Kapitel Nr. -

Kanton Solothurn
 -

Wirksamkeitskriterien (WK)	
Wirksamkeitskriterium	Kommentar
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern	
1 <i>Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Infrastrukturerergänzungen für den Velo- und Fussverkehr zur Erhöhung der Verkehrssicherheit - Schliessung von Netzlücken - Verbesserung Längs- und Querbeziehungen - Verbesserung Schulwegsicherheit
2 <i>Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Zugang/Erreichbarkeit der Anlagen des ÖV aufgrund der Verbesserung des Velo- und Fusswegnetzes → Steigerung der Attraktivität des ÖV
3 <i>Verbesserung des Strassennetzes</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Erhöhung der Verkehrssicherheit - Verstetigung Verkehrsfluss - Erreichen einer angemessenen Geschwindigkeit
4 <i>Erreichbarkeit</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Optimierung hinsichtlich kommunaler Erreichbarkeit der ÖV-Haltestellen
5 <i>Verbesserung der Intermodalität</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Optimierungen im Velo- und Fusswegnetz - Verbesserung indirekter Zugang zu Bahnhaltstellen
6 <i>Nachfrageseitige Massnahmen</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Massnahmen im Bereich des Velo- und Fussverkehrs können Beitrag zu Erhöhung des Modalsplits zugunsten Velo- und Fussverkehr/ÖV leisten
7 <i>Verbesserung im Güterverkehr (fakultativ)</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Keine direkte Wirkung
8 <i>Verbesserung im Freizeitverkehr (fakultativ)</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Verbesserung Angebot im Freizeitverkehr (ÖV, Velo- und Fussverkehr)
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert	
1 <i>Konzentration von Arbeitsplätzen und Bevölkerung an geeigneten Standorten und in Koordination mit dem Verkehrssystem</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Unterstützt Entwicklung des urbanen Entwicklungsraums sowie des Ortszentrums: Schafft Voraussetzung für Umnutzungen und Nutzungsverdichtungen: Erhöhung der Attraktivität des Ortszentrums
2 <i>Verringerung der Zersiedlung</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Schafft Voraussetzung für Umnutzungen und Nutzungsverdichtungen: Erhöhung der Attraktivität des Ortszentrums
3 <i>Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Erhöhung der Gestaltung des öffentlichen Raums durch neue Anlagen - Verbesserung durch Massnahmen im Bereich Fuss- und Veloverkehr
WK 3: Verkehrssicherheit erhöht	
1 <i>Erhöhung der objektiven Sicherheit</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Verbesserungen für ab- und einbiegenden MIV; Verbesserungen für querenden und abbiegenden Velo- und Fussverkehr, mit Fokus auf wichtige Knotenbereiche - Sicherheitsaudit erfolgt in nachgelagerter Verfahrensstufe
2 <i>Erhöhung der subjektiven Sicherheit</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Verstetigung Verkehrsfluss - Erreichen einer angemessenen Geschwindigkeit

WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert	
1 <i>Reduktion der Luftschadstoff- und CO₂-Emissionen</i>	- Reduktion der Emissionen durch Verkehrsberuhigung und Verstetigung des Verkehrs und durch Umsteigen vom MIV auf den ÖV
2 <i>Reduktion der Lärmemissionen</i>	- Reduktion der Lärmemissionen durch Verkehrsberuhigung und Verstetigung des Verkehrs
3 <i>Verminderung der Flächenbeanspruchung und Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen</i>	- Keine direkte Wirkung

OD11A: Egerkingen: Aufwertung Dorfachse St. Martinskirche bis Bahnhof	Priorität	A
	Kosten	1.5 Mio. CHF inkl. MwSt.
	Kanton	SO



Aufwertung Dorfachse Martinstrasse, Martinplatz und Bahnhofstrasse (Quelle: Amt für Verkehr und Tiefbau Solothurn)

Beschrieb Massnahme	
Ausgangslage	<ul style="list-style-type: none"> - In der Gemeinde Egerkingen müssen die Martinstrasse, die Bahnhofstrasse und der Dorfbach baulich saniert werden. - Die Martinstrasse ist eine wichtige Schulwegachse für das Schulhaus Kleinfeld (Kindergarten und Primarstufe)

	<ul style="list-style-type: none"> - Mit der Umsetzung dieses Projekts zeigt sich die historische Mitte von Egerkingen als wiederbelebter Identitätsschwerpunkt der Gemeinde - Das Gebiet Martinstrasse - Bahnhofstrasse Egerkingen präsentiert sich als attraktives Ortszentrum und versteht sich als Gegenpol zur Zentrumseinrichtung Gäu Park. Die Martinstrasse mit ihrem historischen Kern bildet zusammen mit der modernen Bahnhofstrasse eine sichtbare Einheit.
	<ul style="list-style-type: none"> - Die Dorfachse wird bis zum Bahnhof weitergeführt und damit die Verbindung zum Bahnhof aufgewertet. Das Bahnhofquartier wird dadurch stärker ins Dorfzentrum einbezogen. - Ein elegant gestalteter und baumbestandener, kleinstädtischer Raum zieht sich von der Dünnern her bis zum Hügelfuss hinauf. Er ist besonders attraktiv für den Langsamverkehr (Velo- und Fussverkehr). Dieses kleinstädtische Gebiet ist eine beliebte, zentrumsnahe Wohnlage und anziehend für Kleingewerbe. - Die Martinkirche thront etwas erhöht als würdiger Abschluss über der Dorfachse. Das neu gestaltete Kirchenvorgelände verbindet die Kirche mit dem Dorf. Martinplatz und Martinstrasse sind die Bühne für Vereinsleben, für verschiedene, über das Jahr verteilte Ereignisse wie z.B. der „Umgang“ oder der Oster- und Weihnachtsmarkt. - Dank der ins Dorfleben integrierten Fahrbahn wirkt der immer noch verbleibende Verkehr wie gezähmt. Parkplätze und Bushaltestellen sind integrierte Bestandteile der Gestaltung. - Der Dorfbach gurgelt in greifbarer Form als prägendes Element durch das Dorfbild. Wo er aus Platzgründen verschwindet, lässt sich sein Lauf anhand von Gestaltungselementen bis zur Dünnern hinunter verfolgen. - Eine raffinierte, dezente Lichtführung taucht den Raum mit den wertvollen Gebäudefassaden, den Bäumen, dem Bach und der Kirche während der Dunkelheit in eine gediegene Stimmung. - Der in der Bahnhofstrasse eingedolte Bach soll – dort wo möglich – insbesondere im südlichen Teil, geöffnet und renaturiert werden. Im Bereich der Überbauung „an der Dünnern“ entspricht dies der Umsetzung des ursprünglichen Gestaltungsplans.
Massnahme	- Ausarbeitung und Realisierung Gesamtverkehrsprojekt „Aufwertung Dorfachse St. Martinskirche bis Bahnhof“ auf der Grundlage der bisherigen Projektstudien und eines Ideenwettbewerbs
Realisierungshorizont	2015-18

Zuständigkeiten	
Federführung Gemeinde Egerkingen	Beteiligte Stellen/Gemeinden Gemeinden Bezirk Gäu Amt für Verkehr und Tiefbau, Amt für Raumplanung und Amt für Umwelt

Bezug zum Zukunftsbild und zur Schwachstellenanalyse

Bezug zum Zukunftsbild:

- Das AareLand optimal erreichbar und attraktiv erhalten: M2.7
- Die Siedlungsentwicklung im AareLand lenken: SL3.1
- Die gute Erreichbarkeit im urbanen Entwicklungsraum ausnutzen: SL4.1, SL4.2, SL4.3, M4.4, M4.5, M4.6
- Den Kernraum der Agglomeration als Schwerpunkt für dichte Nutzungen Wohnen, Arbeiten, Dienstleistungen und Infrastruktur bereitstellen: SL5.1, SL5.2
- Wohndörfer auf ländlichen Entwicklungsachsen (AG) /Ländliche Entwicklungsgemeinden (SO) moderat weiter entwickeln: SL11.1

Bezug zur Schwachstellenanalyse

- Ortsdurchfahrten erfüllen verschiedene Funktionen und haben deshalb für die meisten Dörfer eine grosse Bedeutung (Koexistenzprinzip): Hauptverbindung für den MIV und den Velo- und Fussverkehr, Ziel von Einkaufsgelegenheiten, öffentlichen Einrichtungen, Bushaltestelle, Begegnungsmöglichkeit etc.
- Oftmals Ausrichtung auf den MIV: Durchleitfunktion durch die Hauptachse, keine traditionelle Funktion als Begegnungsort mehr.
- Deswegen geringe Sicherheit und Aufenthaltsqualität für den Velo- und Fussverkehr sowie städtebauliche Qualitäten. Insbesondere auf den Ortsdurchfahrten in Richtung Zentren des AareLands sind sie oftmals überlastet. Die Fahrplanstabilität des ÖV sinkt.

Trends Ortsdurchfahrten

- Ohne Massnahmen ist keine Veränderung der Situation absehbar, zumal Verkehrszunahme absehbar ist.

Schwachstellen und Handlungsbedarf:

- Belastungen auf Ortsdurchfahrten durch bauliche und gestalterische Massnahmen auf ein erträgliches Mass reduzieren.
- Öffentlichen Räume aufwerten → Sicherer und attraktiverer Velo- und Fussverkehr, bessere Aufenthaltsqualitäten, Steigerung der Lebensqualität und die Sicherung der Funktionsfähigkeit des ÖV
- Zudem Förderung der Verdichtung nach innen, da Steigerung der Attraktivität von Wohnungen und Arbeitsplätzen in einem gestalteten Umfeld.

Handlungsschwerpunkt Aufwerten von Ortsdurchfahrten:

- Aufwerten von Ortsdurchfahrten: Die Ortsdurchfahrten erfüllen weit mehr Funktionen als nur die Durchleitung des Verkehrs. Sie sind Lebensader einer Gemeinde, Begegnungsort, Ziel für Einkaufende, Benützer der öffentlichen Bauten und Anlagen und ÖV-Achsen. Jedoch sind sie häufig durch das hohe MIV-Verkehrsaufkommen belastet, was sich negativ auf die Sicherheit für die anderen Verkehrsteilnehmenden auswirkt. Wo sinnvoll und möglich werden die Ortsdurchfahrten durch Umfahrungsstrassen entlastet. Wo dies nicht möglich ist, sind die Ortsdurchfahrten aufzuwerten, damit sie ihre Aufgabe des Koexistenzprinzips wahrnehmen können.

Verweis auf kantonale Richtpläne

Kanton Aargau:
 Kapitel Nr. -

Kanton Solothurn
 -

Sonstiges

Quantitative Angaben

- DTV Bahnhofstrasse: 3800 Fahrzeuge, DTV Martinstrasse: 2500 Fahrzeuge

Grundlagendokumente, Literatur

- Ergebnisse Projektstudien FH Rapperswil und Ideenwettbewerb, 2011

Wirksamkeitskriterien (WK)	
Wirksamkeitskriterium	Kommentar
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern	
1 <i>Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Infrastrukturerergänzungen für den Velo- und Fussverkehr zur Erhöhung der Verkehrssicherheit - Schliessung von Netzlücken - Verbesserung Längs- und Querbeziehungen - Verbesserung Schulwegsicherheit
2 <i>Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Zugang/Erreichbarkeit der Anlagen des ÖV aufgrund der Verbesserung des Velo- und Fusswegnetzes → Steigerung der Attraktivität des ÖV
3 <i>Verbesserung des Strassennetzes</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Erhöhung der Verkehrssicherheit - Verstetigung Verkehrsfluss - Erreichen einer angemessenen Geschwindigkeit
4 <i>Erreichbarkeit</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Optimierung hinsichtlich kommunaler Erreichbarkeit der ÖV-Haltestellen
5 <i>Verbesserung der Intermodalität</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Optimierungen im Velo- und Fusswegnetz - Verbesserung indirekter Zugang zu Bahnhaltstellen
6 <i>Nachfrageseitige Massnahmen</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Massnahmen im Bereich des Velo- und Fussverkehrs können Beitrag zu Erhöhung des Modalsplits zugunsten Velo- und Fussverkehr/ÖV leisten
7 <i>Verbesserung im Güterverkehr (fakultativ)</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Keine direkte Wirkung
8 <i>Verbesserung im Freizeitverkehr (fakultativ)</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Verbesserung Angebot im Freizeitverkehr (ÖV, Velo- und Fussverkehr)
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert	
1 <i>Konzentration von Arbeitsplätzen und Bevölkerung an geeigneten Standorten und in Koordination mit dem Verkehrssystem</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Unterstützt Entwicklung des urbanen Entwicklungsraums sowie des Ortszentrums: Schafft Voraussetzung für Umnutzungen und Nutzungsverdichtungen: Erhöhung der Attraktivität des Ortszentrums
2 <i>Verringerung der Zersiedlung</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Schafft Voraussetzung für Umnutzungen und Nutzungsverdichtungen: Erhöhung der Attraktivität des Ortszentrums
3 <i>Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Erhöhung der Gestaltung des öffentlichen Raums durch neue Anlagen - Verbesserung durch Massnahmen im Bereich Fuss- und Veloverkehr
WK 3: Verkehrssicherheit erhöht	
1 <i>Erhöhung der objektiven Sicherheit</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Verbesserungen für ab- und einbiegenden MIV; Verbesserungen für querenden und abbiegenden Velo- und Fussverkehr, mit Fokus auf wichtige Knotenbereiche - Sicherheitsaudit erfolgt in nachgelagerter Verfahrensstufe
2 <i>Erhöhung der subjektiven Sicherheit</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Verstetigung Verkehrsfluss - Erreichen einer angemessenen Geschwindigkeit

WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert	
4 <i>Reduktion der Luftschadstoff- und CO₂-Emissionen</i>	- Reduktion der Emissionen durch Verkehrsberuhigung und Verstetigung des Verkehrs und durch Umsteigen vom MIV auf den ÖV
5 <i>Reduktion der Lärmemissionen</i>	- Reduktion der Lärmemissionen durch Verkehrsberuhigung und Verstetigung des Verkehrs
6 <i>Verminderung der Flächenbeanspruchung und Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen</i>	- Keine direkte Wirkung

OD12A: Erlinsbach SO: Betriebs- und Gestaltungskonzept für Zentrumsbereich inkl. Zufahrtsachsen	Priorität	A
	Kosten	3.5 Mio. CHF inkl. MwSt.
	Kanton	AG und SO



Lage Massnahmen Gesamtverkehr im Zentrumsbereich und Zufahrtsachsen

Beschrieb Massnahme	
Ausgangslage	<ul style="list-style-type: none"> - Hohes Verkehrsaufkommen (DTV 9'300 Fahrzeuge/Tag) - Schlechte Sichtverhältnisse im Zentrumsbereich - Zwischen Niedergösgen und Erlinsbach (SO) sind keine velospezifischen Massnahmen vorhanden. - Im Innerortsbereich von Erlinsbach (SO) bestehen diverse Mängel an Fussgängerstreifen und an den Zugängen zu Bushaltestellen. - Im Zentrumsbereich bestehen zudem schlechte Abbiegeverhältnisse für Velofahrende.
Ziel(e)	<ul style="list-style-type: none"> - Erhöhung Sicherheit für Velo- und Fussverkehr im Zentrum Erlinsbach (Reduktion schlechte Sichtverhältnisse, zudem hohes Verkehrsaufkommen) - Sicherere Fussgängerübergänge und Zugänge zu Bushaltestellen auf der Hauptstrasse, Saalhofstrasse und Gösgerstrasse - Optimierungen für den Veloverkehr auf der Hauptstrasse, Saalhofstrasse und Gösgerstrasse - Bessere Gestaltung des Zentrums/Optimierung städtebauliche Aufwertung des Ortskerns als Begegnungsort der Gemeinde
Massnahme	<ul style="list-style-type: none"> - Errichtung und der Ausbau von Velostreifen und -wegen - Betriebs- und Gestaltungskonzept für den Zentrumsbereich inkl. Zufahrtsstrecken (Gösgerstrasse, Hauptstrasse und Saalhofstrasse) ausarbeiten - Überprüfung Führungsart Velo- und Fussverkehr - Ausrüstung der Fussgängerstreifen mit Mittellinien wegen schlechten Sichtverhältnissen am Knoten Hauptstrasse/Aarauerstrasse - Neukonzeption Erschliessung Dorfplatz

Realisierungshorizont ab 2015 – 2018

Zuständigkeiten	
Federführung Amt für Verkehr und Tiefbau SO	Beteiligte Stellen/Gemeinden Erlinsbach SO, Kanton AG

Bezug zum Zukunftsbild und zur Schwachstellenanalyse
<p>Bezug zum Zukunftsbild:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Das AareLand optimal erreichbar und attraktiv erhalten: M2.7 - Die Siedlungsentwicklung im AareLand lenken: SL3.1 - Die gute Erreichbarkeit im urbanen Entwicklungsraum ausnutzen: SL4.1, SL4.2, SL4.3, M4.4, M4.5, M4.6 - Den Kernraum der Agglomeration als Schwerpunkt für dichte Nutzungen Wohnen, Arbeiten, Dienstleistungen und Infrastruktur bereitstellen: SL5.1, SL5.2 - Wohndörfer auf ländlichen Entwicklungsachsen (AG) /Ländliche Entwicklungsgemeinden (SO) moderat weiter entwickeln: SL11.1
<p>Bezug zur Schwachstellenanalyse</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ortsdurchfahrten erfüllen verschiedene Funktionen und haben deshalb für die meisten Dörfer eine grosse Bedeutung (Koexistenzprinzip): Hauptverbindung für den MIV und den Velo- und Fussverkehr, Ziel von Einkaufsgelegenheiten, öffentlichen Einrichtungen, Bushaltestelle, Begegnungsmöglichkeit etc. - Oftmals Ausrichtung auf den MIV: Durchleitfunktion durch die Hauptachse, keine traditionelle Funktion als Begegnungsort mehr. - Deswegen geringe Sicherheit und Aufenthaltsqualität für den Velo- und Fussverkehr sowie städtebauliche Qualitäten. Insbesondere auf den Ortsdurchfahrten in Richtung Zentren des AareLands sind sie oftmals überlastet. Die Fahrplanstabilität des ÖV sinkt. <p>Trends Ortsdurchfahrten</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ohne Massnahmen ist keine Veränderung der Situation absehbar, zumal Verkehrszunahme absehbar ist. <p>Schwachstellen und Handlungsbedarf:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Belastungen auf Ortsdurchfahrten durch bauliche und gestalterische Massnahmen auf ein erträgliches Mass reduzieren. - Öffentlichen Räume aufwerten → Sicherer und attraktiverer Velo- und Fussverkehr, bessere Aufenthaltsqualitäten, Steigerung der Lebensqualität und die Sicherung der Funktionsfähigkeit des ÖV - Zudem Förderung der Verdichtung nach innen, da Steigerung der Attraktivität von Wohnungen und Arbeitsplätzen in einem gestalteten Umfeld. <p>Handlungsschwerpunkt Aufwerten von Ortsdurchfahrten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aufwerten von Ortsdurchfahrten: Die Ortsdurchfahrten erfüllen weit mehr Funktionen als nur die Durchleitung des Verkehrs. Sie sind Lebensader einer Gemeinde, Begegnungsort, Ziel für Einkaufende, Benützer der öffentlichen Bauten und Anlagen und ÖV-Achsen. Jedoch sind sie häufig durch das hohe MIV-Verkehrsaufkommen belastet, was sich negativ auf die Sicherheit für die anderen Verkehrsteilnehmenden auswirkt. Wo sinnvoll und möglich werden die Ortsdurchfahrten durch Umfahrungsstrassen entlastet. Wo dies nicht möglich ist, sind die Ortsdurchfahrten aufzuwerten, damit sie ihre Aufgabe des Koexistenzprinzips wahrnehmen können.

Verweis auf kantonale Richtpläne	
Kanton Aargau: Kapitel Nr. -	Kanton Solothurn -

Sonstiges	
Quantitative Angaben	
- DTV Aarauerstrasse:	10'000 Fahrzeuge/Tag
- DTV Stüsslingerstrasse:	3'000 Fahrzeuge/Tag
- DTV Gösgerstrasse:	6'000 Fahrzeuge/Tag
Grundlagendokumente, Literatur	
- Kanton Solothurn, Agglomerationsprogramm AareLand: Massnahmen Veloverkehr, 2009: Kurzbericht	
- Kanton Solothurn, Agglomerationsprogramm AareLand: Massnahmen Veloverkehr, 2009: Sammelmappe	

Wirksamkeitskriterien (WK)	
Wirksamkeitskriterium	Kommentar
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern	
1 <i>Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr</i>	- Infrastrukturgänzungen für den Velo- und Fussverkehr zur Erhöhung der Verkehrssicherheit - Schliessung von Netzlücken - Verbesserung Längs- und Querbeziehungen - Verbesserung Schulwegsicherheit
2 <i>Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems</i>	- Zugang/Erreichbarkeit der Anlagen des ÖV aufgrund der Verbesserung des Velo- und Fusswegnetzes → Steigerung der Attraktivität des ÖV
3 <i>Verbesserung des Strassennetzes</i>	- Erhöhung der Verkehrssicherheit - Verstetigung Verkehrsfluss - Erreichen einer angemessenen Geschwindigkeit
4 <i>Erreichbarkeit</i>	- Optimierung hinsichtlich kommunaler Erreichbarkeit der ÖV-Haltestellen
5 <i>Verbesserung der Intermodalität</i>	- Optimierungen im Velo- und Fusswegnetz - Verbesserung indirekter Zugang zu Bahnhaltestellen
6 <i>Nachfrageseitige Massnahmen</i>	- Massnahmen im Bereich des Velo- und Fussverkehrs können Beitrag zu Erhöhung des Modalsplits zugunsten Velo- und Fussverkehr/ÖV leisten
7 <i>Verbesserung im Güterverkehr (fakultativ)</i>	- Keine direkte Wirkung
8 <i>Verbesserung im Freizeitverkehr (fakultativ)</i>	- Verbesserung Angebot im Freizeitverkehr (ÖV, Velo- und Fussverkehr)
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert	
1 <i>Konzentration von Arbeitsplätzen und Bevölkerung an geeigneten Standorten und in Koordination mit dem Verkehrssystem</i>	- Unterstützt Entwicklung des urbanen Entwicklungsraums sowie des Ortszentrums: Schafft Voraussetzung für Umnutzungen und Nutzungsverdichtungen: Erhöhung der Attraktivität des Ortszentrums
2 <i>Verringerung der Zersiedlung</i>	- Schafft Voraussetzung für Umnutzungen und Nutzungsverdichtungen: Erhöhung der Attraktivität des Ortszentrums

3 <i>Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Erhöhung der Gestaltung des öffentlichen Raums durch neue Anlagen - Verbesserung durch Massnahmen im Bericht Fuss- und Veloverkehr
WK 3: Verkehrssicherheit erhöht	
1 <i>Erhöhung der objektiven Sicherheit</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Verbesserungen für ab- und einbiegenden MIV; Verbesserungen für querenden und abbiegenden Velo- und Fussverkehr, mit Fokus auf wichtige Knotenbereiche - Sicherheitsaudit erfolgt in nachgelagerter Verfahrensstufe
2 <i>Erhöhung der subjektiven Sicherheit</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Verstetigung Verkehrsfluss - Erreichen einer angemessenen Geschwindigkeit
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert	
1 <i>Reduktion der Luftschadstoff- und CO₂-Emissionen</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Reduktion der Emissionen durch Verkehrsberuhigung und Verstetigung des Verkehrs und durch Umsteigen vom MIV auf den ÖV
2 <i>Reduktion der Lärmemissionen</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Reduktion der Lärmemissionen durch Verkehrsberuhigung und Verstetigung des Verkehrs
3 <i>Verminderung der Flächenbeanspruchung und Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Keine direkte Wirkung

OD13A: Dulliken: Betriebs- und Gestaltungskonzept Ortsdurchfahrt	Priorität	A
	Kosten	3.4 Mio. CHF inkl. MwSt.
	Kanton	SO



Parallel verlaufende Kantons- und Gemeindestrasse (Quelle: Google Earth)

Beschrieb Massnahme	
Ausgangslage	<ul style="list-style-type: none"> - Ortsdurchfahrt H5 durch Strassenverkehr (Ost-West zwischen Aarau und Olten) belastet - Parallel verlaufende Kantons- und Gemeindestrasse - Sicherheit für Velo- und Fussverkehr und Aufenthaltsqualität gering
Ziel(e)	<ul style="list-style-type: none"> - Erhöhung Verkehrssicherheit - Funktionsfähigkeit ÖV verbessern - Bessere Organisation der verschiedenen Verkehrsteilnehmer (MIV, ÖV, Velo- und Fussverkehr) - Massnahmen Städtebau/Aufwertung - Bessere Anbindung „Dorf“ an H5 - Erhöhung Aufenthaltsqualität
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> - Verlegung der Veloführung auf der Niederämterstrasse bei Einmündungen auf die Kantonsstrasse. Die Strassenfläche soll neu aufgeteilt werden - Umgestaltung Knotenbereich Niederämterstrasse/Gösgerstrasse zugunsten der Bedürfnisse des Veloverkehrs - Änderung Vortrittsregelung beim Knoten Niederämterstrasse/Hardstrasse: Der ostwärtsfahrende Veloverkehr auf der Niederämterstrasse soll gegenüber der Hardstrasse vortrittsberechtigt sein
Realisierungshorizont ab	2018 – 2022

Zuständigkeiten	
Federführung Amt für Verkehr und Tiefbau Solothurn	Beteiligte Stellen/Gemeinden Dulliken

Bezug zum Zukunftsbild und zur Schwachstellenanalyse
<p>Bezug zum Zukunftsbild:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Das AareLand optimal erreichbar und attraktiv erhalten: M2.7 - Die Siedlungsentwicklung im AareLand lenken: SL3.1 - Die gute Erreichbarkeit im urbanen Entwicklungsraum ausnutzen: SL4.1, SL4.2, SL4.3, M4.4, M4.5, M4.6 - Den Kernraum der Agglomeration als Schwerpunkt für dichte Nutzungen Wohnen, Arbeiten, Dienstleistungen und Infrastruktur bereitstellen: SL5.1, SL5.2 - Wohndörfer auf ländlichen Entwicklungsachsen (AG) /Ländliche Entwicklungsgemeinden (SO) moderat weiter entwickeln: SL11.1
<p>Bezug zur Schwachstellenanalyse</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ortsdurchfahrten erfüllen verschiedene Funktionen und haben deshalb für die meisten Dörfer eine grosse Bedeutung (Koexistenzprinzip): Hauptverbindung für den MIV und den Velo- und Fussverkehr, Ziel von Einkaufsgelegenheiten, öffentlichen Einrichtungen, Bushaltestelle, Begegnungsmöglichkeit etc. - Oftmals Ausrichtung auf den MIV: Durchleitfunktion durch die Hauptachse, keine traditionelle Funktion als Begegnungsort mehr. - Deswegen geringe Sicherheit und Aufenthaltsqualität für den Velo- und Fussverkehr sowie städtebauliche Qualitäten. Insbesondere auf den Ortsdurchfahrten in Richtung Zentren des AareLands sind sie oftmals überlastet. Die Fahrplanstabilität des ÖV sinkt. <p>Trends Ortsdurchfahrten</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ohne Massnahmen ist keine Veränderung der Situation absehbar, zumal Verkehrszunahme absehbar ist. <p>Schwachstellen und Handlungsbedarf:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Belastungen auf Ortsdurchfahrten durch bauliche und gestalterische Massnahmen auf ein erträgliches Mass reduzieren. - Öffentlichen Räume aufwerten → Sicherer und attraktiverer Velo- und Fussverkehr, bessere Aufenthaltsqualitäten, Steigerung der Lebensqualität und die Sicherung der Funktionsfähigkeit des ÖV - Zudem Förderung der Verdichtung nach innen, da Steigerung der Attraktivität von Wohnungen und Arbeitsplätzen in einem gestalteten Umfeld. <p>Handlungsschwerpunkt Aufwerten von Ortsdurchfahrten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aufwerten von Ortsdurchfahrten: Die Ortsdurchfahrten erfüllen weit mehr Funktionen als nur die Durchleitung des Verkehrs. Sie sind Lebensader einer Gemeinde, Begegnungsort, Ziel für Einkaufende, Benützer der öffentlichen Bauten und Anlagen und ÖV-Achsen. Jedoch sind sie häufig durch das hohe MIV-Verkehrsaufkommen belastet, was sich negativ auf die Sicherheit für die anderen Verkehrsteilnehmenden auswirkt. Wo sinnvoll und möglich werden die Ortsdurchfahrten durch Umfahrungsstrassen entlastet. Wo dies nicht möglich ist, sind die Ortsdurchfahrten aufzuwerten, damit sie ihre Aufgabe des Koexistenzprinzips wahrnehmen können.

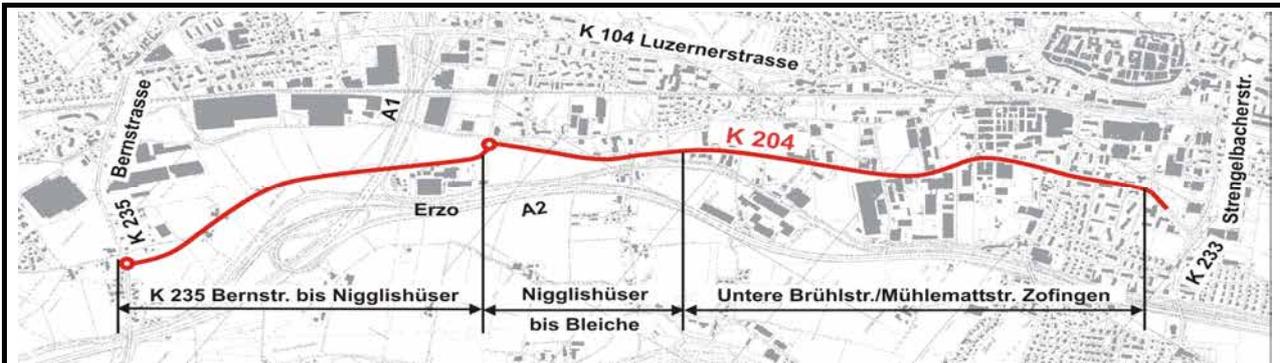
Verweis auf kantonale Richtpläne	
Kanton Aargau: Kapitel Nr. -	Kanton Solothurn -

Sonstiges
Quantitative Angaben DTV Kantonsstrasse (2010): 7'500 Fahrzeuge/Tag
Grundlagendokumente, Literatur (Quellenangabe inkl. Autor, Titel, Datum)

Wirksamkeitskriterien (WK)	
Wirksamkeitskriterium	Kommentar
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern	
1 <i>Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Infrastrukturergänzungen für den Velo- und Fussverkehr zur Erhöhung der Verkehrssicherheit - Schliessung von Netzlücken - Verbesserung Längs- und Querbeziehungen - Verbesserung Schulwegsicherheit
2 <i>Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems</i>	- Zugang/Erreichbarkeit der Anlagen des ÖV aufgrund der Verbesserung des Velo- und Fusswegnetzes → Steigerung der Attraktivität des ÖV
3 <i>Verbesserung des Strassennetzes</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Erhöhung der Verkehrssicherheit - Verstetigung Verkehrsfluss - Erreichen einer angemessenen Geschwindigkeit
4 <i>Erreichbarkeit</i>	- Optimierung hinsichtlich kommunaler Erreichbarkeit der ÖV-Haltestellen
5 <i>Verbesserung der Intermodalität</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Optimierungen im Velo- und Fusswegnetz - Verbesserung indirekter Zugang zu Bahnhaltestellen
6 <i>Nachfrageseitige Massnahmen</i>	- Massnahmen im Bereich des Velo- und Fussverkehrs können Beitrag zu Erhöhung des Modalsplits zugunsten Velo- und Fussverkehr/ÖV leisten
7 <i>Verbesserung im Güterverkehr (fakultativ)</i>	- Keine direkte Wirkung
8 <i>Verbesserung im Freizeitverkehr (fakultativ)</i>	- Verbesserung Angebot im Freizeitverkehr (ÖV, Velo- und Fussverkehr)
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert	
1 <i>Konzentration von Arbeitsplätzen und Bevölkerung an geeigneten Standorten und in Koordination mit dem Verkehrssystem</i>	- Unterstützt Entwicklung des urbanen Entwicklungsraums sowie des Ortszentrums: Schafft Voraussetzung für Umnutzungen und Nutzungsverdichtungen: Erhöhung der Attraktivität des Ortszentrums
2 <i>Verringerung der Zersiedlung</i>	- Schafft Voraussetzung für Umnutzungen und Nutzungsverdichtungen: Erhöhung der Attraktivität des Ortszentrums
3 <i>Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Erhöhung der Gestaltung des öffentlichen Raums durch neue Anlagen - Verbesserung durch Massnahmen im Bericht Fuss- und Veloverkehr

WK 3: Verkehrssicherheit erhöht	
1 <i>Erhöhung der objektiven Sicherheit</i>	- Verbesserungen für ab- und einbiegenden MIV; Verbesserungen für querenden und abbiegenden Velo- und Fussverkehr, mit Fokus auf wichtige Knotenbereiche - Sicherheitsaudit erfolgt in nachgelagerter Verfahrensstufe
2 <i>Erhöhung der subjektiven Sicherheit</i>	- Verstetigung Verkehrsfluss - Erreichen einer angemessenen Geschwindigkeit
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert	
1 <i>Reduktion der Luftschadstoff- und CO2-Emissionen</i>	- Reduktion der Emissionen durch Verkehrsberuhigung und Verstetigung des Verkehrs und durch Umsteigen vom MIV auf den ÖV
2 <i>Reduktion der Lärmemissionen</i>	- Reduktion der Lärmemissionen durch Verkehrsberuhigung und Verstetigung des Verkehrs
3 <i>Verminderung der Flächenbeanspruchung und Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen</i>	- Verminderung der Trennwirkung der H5

MIV1A: Aarburg, Oftringen, Zofingen: Wiggertalstrasse Abschnitt Mitte „ERZO bis Bernstrasse	Priorität	A
	Kosten	27.5 Mio. CHF inkl. MwSt.
	Kanton	AG



Übersicht Wiggertalstrasse Abschnitt Mitte

Beschrieb Massnahme	
Ausgangslage	<ul style="list-style-type: none"> - Überlastung in Oftringen (Kreuzplatz) infolge Überlagerung von zwei Verkehrsbeziehungen (K235 West-Ost-Achse und K104 Nord-Süd-Achse mit Autobahnanschluss Oftringen). - Überlastung der Altstadt Zofingen durch den Durchgangsverkehr und den Schwerverkehr. - Pünktlichkeit/Fahrplanstabilität ÖV nicht mehr gesichert - Sicherheit Veloverkehr sinkt
Ziel(e)	<ul style="list-style-type: none"> - Entlastung der Ortsdurchfahrten in Oftringen und Zofingen - Verbesserung Pünktlichkeit des öffentlichen Verkehrs - Höhere Verkehrssicherheit für Velo- und Fussgängerverkehr - Verbesserte Erschliessung der Wohn- und Arbeitszonen - Verbesserte Umweltsituation im Bereich der Wohngebiete (vor allem Luft und Lärm)
Massnahme	<ul style="list-style-type: none"> - Schaffung einer leistungsfähigen Nord-Süd-Verbindung zur Entlastung der K104 Luzernerstrasse Oftringen, Zofingen. - Aufwertung der Langsamverkehrsachse Aarburg/Rothrist/Oftringen/Zofingen durch den Bau eines Parallelwegs und einer neuen Velo-/Fussgängerunterführung - Gestaltungsmaßnahmen im Siedlungsbereich Zofingen - Verbesserungen für den ÖV durch neue Buslinien
Realisierungshorizont ab	2015 - 2017

Zuständigkeiten	
Federführung Abteilung Tiefbau BVU	Beteiligte Stellen/Gemeinde Aarburg, Oftringen, Zofingen

Bezug zum Zukunftsbild und zur Schwachstellenanalyse
<p>Bezug zum Zukunftsbild:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Das AareLand optimal erreichbar und attraktiv erhalten: M2.6, M2.7 - Die gute Erreichbarkeit im urbanen Entwicklungsraum ausnutzen: M4.3 - Den Kernraum der Agglomeration als Schwerpunkt für dichte Nutzungen Wohnen, Arbeiten, Dienstleistungen und Infrastruktur bereitstellen: M5.2 - Kantonale und regionale Schwerpunktgebiete Arbeiten fördern: M8.2 - Umnutzung reiner Arbeitsgebiete an zentralen Lagen innerhalb des Kernraums fördern: M9.1 <p>Bezug zur Schwachstellenanalyse</p> <ul style="list-style-type: none"> - Hohes Verkehrsaufkommen, hohe Trennwirkung <p>Trends Ortsdurchfahrten</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ohne Massnahmen ist keine Veränderung der Situation absehbar, zumal Verkehrszunahme absehbar ist. <p>Schwachstellen und Handlungsbedarf:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kantonsstrassennetz: Auf folgenden Abschnitten wird die Funktionsfähigkeit des MIV und des ÖV sowie die Sicherheit des Velo- und Fussverkehrs wegen dem stetig zunehmenden Verkehrsaufkommen abnehmen: Achse Zofingen-Oftringen-Aarburg-Olten <p>Handlungsschwerpunkt Aufwerten von Ortsdurchfahrten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Angebotsorientierte Planung des Gesamtverkehrssystems: Mit der gezielten Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung und einer angebotsorientierten Planung des Gesamtverkehrssystems werden der Flächenverbrauch minimiert und die Umweltbelastungen reduziert.

Verweis auf kantonale Richtpläne	
Kanton Aargau: Kapitel Nr. M2.2	Kanton Solothurn -

Sonstiges
<p>Machbarkeit</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kanton Aargau, Generelles Projekt Wiggertalstrasse 2012 - Kanton Aargau, Siedlungs- und Verkehrskonzept unteres Wiggertal <p>Quantitative Angaben</p> <ul style="list-style-type: none"> - DTV 2008: Belastung bei den Anschlussbereichen an die K235 Aarburg (13'000), K104 Oftringen (18'900) und K 233 Zofingen (7'800)

Grundlagendokumente, Literatur

- Festsetzung Wiggertalstrasse im kant. Richtplan, 2000
- Projektstudie Linienführung Wiggertalstrasse, 2006

Bezug zu anderen Projekten

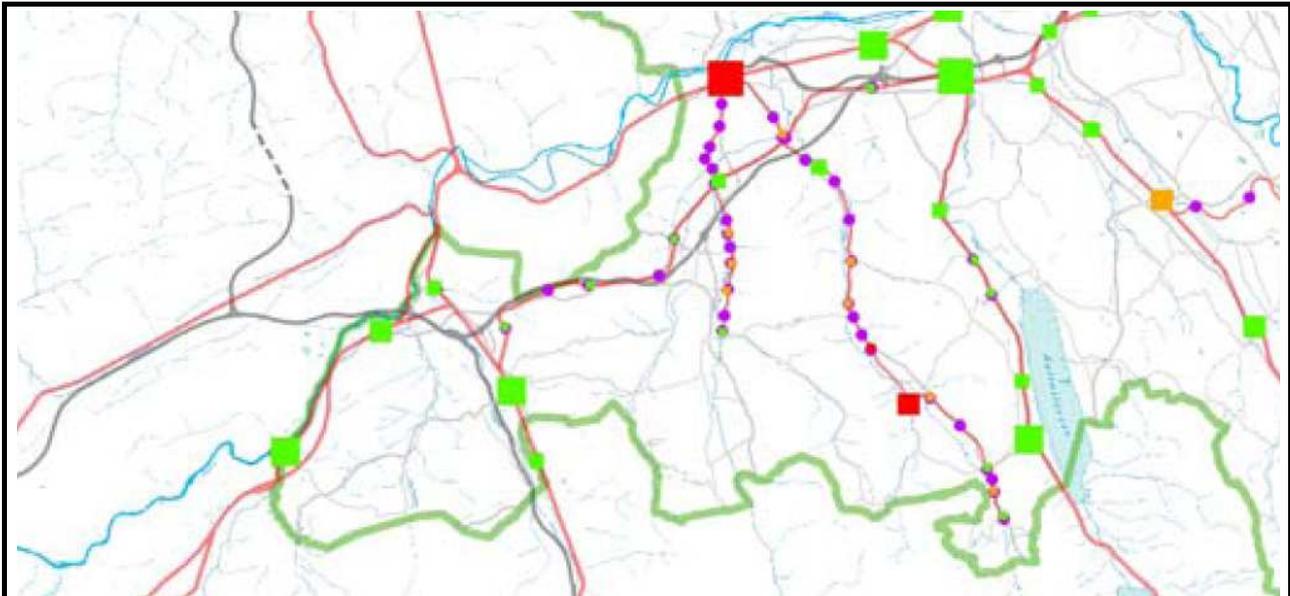
- LV2A: Aarburg-Rothrist: Kantonale Radroute R510: neue Linienführung Verbindung Aarburg-Rothrist
- OD2B: Rothrist: Betriebs- und Gestaltungskonzept Bernstrasse (K235)

Wirksamkeitskriterien (WK)

Wirksamkeitskriterium	Kommentar
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern	
1 <i>Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr</i>	- Aufwertung der Langsamverkehrsachse Aarburg/Rothrist/Oftringen/Zofingen durch den Bau eines Parallelwegs und einer neuen Velo-/Fussgängerunterführung
2 <i>Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems</i>	- Verbesserungen für den ÖV durch neue Buslinien - Bessere Anbindung an die Bahnhöfe Aarburg, Oftringen und Zofingen - Verbesserung der Fahrplanstabilität und somit der Pünktlichkeit beim ÖV
3 <i>Verbesserung des Strassennetzes</i>	- Schaffung einer leistungsfähigen Nord-Süd-Verbindung und Entlastung der K104 Luzernerstrasse Oftringen, Zofingen - verbesserte Erschliessung der Wohn- und Arbeitszonen
4 <i>Erreichbarkeit</i>	- Verbesserung der Erreichbarkeit der Siedlungsschwerpunkte
5 <i>Verbesserung der Intermodalität</i>	- Verbesserung der Zugänge zu den Bahnhöfen Aarburg, Oftringen und Zofingen
6 <i>Nachfrageseitige Massnahmen</i>	- Verbesserung durch neue Buslinien, Umsteigeeffekt
7 <i>Verbesserung im Güterverkehr (fakultativ)</i>	- Bessere Erschliessung der Gewerbe- und Industriegebiete, Vermeidung von Ortsdurchfahrten und direkterer Anschluss an Autobahn
8 <i>Verbesserung im Freizeitverkehr (fakultativ)</i>	- Verbesserungen im Velo- und Freizeitverkehr
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert	
1 <i>Konzentration von Arbeitsplätzen und Bevölkerung an geeigneten Standorten und in Koordination mit dem Verkehrssystem</i>	- Verbesserung der Erreichbarkeit der Bahnhöfe Aarburg, Oftringen und Zofingen - Zunahme an Einwohnern und Arbeitsplätzen an gut ÖV-erschlossener Lage in Oftringen und Zofingen.
2 <i>Verringerung der Zersiedlung</i>	- Durch bessere Erschliessung der bestehenden Bauzonen weniger Einzonungen am Siedlungsrand
3 <i>Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume</i>	- Aufwertung der Strassenräume in Aarburg, Oftringen und Zofingen durch Verkehrsentlastung und Umsetzung flankierender Massnahmen möglich.
WK 3: Verkehrssicherheit erhöht	

1	<i>Erhöhung der objektiven Sicherheit</i>	- Verringerung der Unfallwahrscheinlichkeit im dichten Siedlungsraum
2	<i>Erhöhung der subjektiven Sicherheit</i>	- Erhöhung der subjektiven Sicherheit durch gestalterische Massnahmen
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert		
1	<i>Reduktion der Luftschadstoff- und CO₂-Emissionen</i>	- Positiver Effekt infolge Verlagerung des Durchgangs- und Schwerverkehrs aus den Wohngebieten auf die Wiggertalstrasse und damit Verstetigung Verkehrsfluss
2	<i>Reduktion der Lärmemissionen</i>	- Reduktion Verkehrsmenge im besiedelten Raum, Führung des Verkehrs über Umfahrungsstrasse (Wiggertalstrasse)
3	<i>Verminderung der Flächenbeanspruchung und Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen</i>	- Zusätzlicher Flächenbedarf für neue Umfahrungsstrasse - Aufwertung entlang der Hauptwässergräben und ökologische Quervernetzung zum Wiggerraum.

MIV2A: Umsetzung kantonales P+R-Konzept Aargau	Priorität	A
	Kosten	1.7 Mio. CHF inkl. MwSt.
	Kanton	AG



Ausschnitt aus dem Umsetzungskonzept P+R (Quelle: Abteilung Verkehr Kanton Aargau)

Beschrieb Massnahme	
Ausgangslage	<ul style="list-style-type: none"> - Nicht alle Siedlungsgebiete lassen sich attraktiv mit dem öffentlichen Verkehr erschliessen. Damit die Einwohnenden dieser Räume dennoch den grossen Teil ihrer Wege mit dem ÖV zurücklegen können, werden nahe an der Quelle Park+Ride-Standorte angeboten. - 25 bestehende P+R-Anlagen mit 1'200 PP sind teilweise ausgelastet. Nachfrage besteht weiterhin. Ein Bedarf nach einer Kapazitätserhöhung besteht auch um die Zentren von zusätzlichen MIV zu entlasten.
Ziel(e)	<ul style="list-style-type: none"> - Strategie kombinierte Mobilität: „Die einzelnen Verkehrsträger werden zur optimalen Nutzung ihrer Vorteile kantonsweit vernetzt. Das Angebot der kombinierten Mobilität Strasse - Bahn wird durch bauliche Massnahmen ausgeweitet.“ - Erhöhung der Kapazität von Umsteigeanlagen der kombinierten Mobilität (Park+Ride und Bike+Ride)
Massnahme	<ul style="list-style-type: none"> - Ca. 100 neue P+R-Parkplätze (inkl. in den Zufahrtsachsen der WSB), dezentrale Standorte: meistens Ausbau, wenige Neuanlagen - Standorte im AareLand (<i>kursiv Aus- oder Neubauten</i>): Aarau, Aarburg-Oftringen, Brittnau-Wikon, Gränichen, Gränichen Oberdorf, Hirschthal, Kölliken, Menziken, Muhen, Murgenthal, Oberentfelden, Obermuhen, Rothrist, Safenwil, Schöffland, Schöffland Nordweg, Suhr, Zofingen
Realisierungshorizont ab	2011 - 2025

Zuständigkeiten	
Federführung (Umsetzungskonzept) Abteilung Verkehr Aargau, Sektion Verkehrsplanung, Team Mobilität Federführung (Aus- oder Neubau) Gemeinden, WSB, SBB	Beteiligte Stellen/Gemeinden Aarburg, Gränichen, Schöftland, Rothrist, WSB, SBB

Bezug zum Zukunftsbild und zur Schwachstellenanalyse
Bezug zum Zukunftsbild: - Das AareLand optimal erreichbar und attraktiv erhalten: M2.10
Bezug zur Schwachstellenanalyse - Für Umlagerungseffekte vom MIV auf den ÖV gibt es bei den Bahnhöfen entlang der SBB- und WSB-Linien im AareLand Park+Ride-Parkplätze (P+R). - Der Grossteil der P+R-Parkplätze ist gut bis sehr gut ausgelastet.
Trends - Die Auslastung der P+R-Parkplätze nimmt in Anbetracht der Entwicklung der vergangenen Jahre voraussichtlich weiter zu.
Schwachstellen und Handlungsbedarf: - Die stetig steigende Nachfrage an P+R-Parkplätzen verlangt eine Erweiterung des Angebots, sei es an bestehenden oder an neuen Standorten .

Verweis auf kantonale Richtpläne	
Kanton Aargau: Kapitel Nr. M5.1	Kanton Solothurn -

Sonstiges
Quantitative Angaben Im Teil Aargau des AareLands sind zusätzlich ca. 100 P+R-Plätze nötig.
Grundlagendokumente, Literatur - Kanton Aargau (2008): Konzept Park+Ride und Bike+Ride (internes Papier) - Kanton Aargau (2010): Umsetzungskonzept P+R - Technischer Bericht (internes Papier) - Kanton Aargau (2010): Kombinierte Mobilität - Stand und Ziele

Wirksamkeitskriterien (WK)	
Wirksamkeitskriterium	Kommentar
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern	
1 <i>Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr</i>	- Ausbau resp. Neubau einer P+R-Anlage: Gleichzeitige quantitativ und qualitativ Anpassung der Bike+Ride-Anlage quantitativ und qualitativ

2	<i>Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Angebotsausbau möglich durch die höhere Nachfrage auf der ÖV-Strecke (nach Umsteigen vom Auto oder vom Velo auf den ÖV) - Reduzierung der Reisezeit
3	<i>Verbesserung des Strassennetzes</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Entlastung des Strassennetzes durch P+R-Anlagen
4	<i>Erreichbarkeit</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Verbesserung der Erreichbarkeit mit dem ÖV wird in mit dem ÖV schlecht erschlossenen Gebieten durch P+R
5	<i>Verbesserung der Intermodalität</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Verbesserung der Parkierung für Autos. - Optimale Platzierung der Autoparkplätze nahe des ÖV-Zugangs
6	<i>Nachfrageseitige Massnahmen</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Durch eine attraktive kombinierte Mobilität wird ein Angebot geschaffen, dass die Nachfrage nach reinen Autofahrten vermindert.
7	<i>Verbesserung im Güterverkehr (fakultativ)</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Keine direkte Wirkung
8	<i>Verbesserung im Freizeitverkehr (fakultativ)</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Auch im Freizeitverkehr sind P+R-Anlagen an ÖV-Haltestellen sehr attraktiv und können die Nachfrage nach reinen Autofahrten vermindern
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert		
1	<i>Konzentration von Arbeitsplätzen und Bevölkerung an geeigneten Standorten und in Koordination mit dem Verkehrssystem</i>	<ul style="list-style-type: none"> - keine Auswirkungen
2	<i>Verringerung der Zersiedlung</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Keine Auswirkungen
3	<i>Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Eine P+R-Anlage bringt eine Belebung an eine ÖV-Haltestelle. Sie sollte so gestaltet werden, dass sie attraktiv ist (Beleuchtung, gute Einsehbarkeit etc.)
WK 3: Verkehrssicherheit erhöht		
1	<i>Erhöhung der objektiven Sicherheit</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Keine Auswirkungen
2	<i>Erhöhung der subjektiven Sicherheit</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Keine Auswirkungen
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert		
1	<i>Reduktion der Luftschadstoff- und CO2-Emissionen</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Die Distanz der Autofahrten werden geringer - Allenfalls findet ein Umstieg aufs Velo statt (Verringerung von Autofahrten) → Reduktion der Luftschadstoffe
2	<i>Reduktion der Lärmemissionen</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Die Distanz der Autofahrten werden geringer - Allenfalls findet ein Umstieg aufs Velo statt (Verringerung von Autofahrten) → Reduktion der Luftschadstoffe
3	<i>Verminderung der Flächenbeanspruchung und Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Keine Auswirkungen

LV1A: Aarau: Aarebrücke flankierende Massnahmen Velo- und Fussverkehr	Priorität	A
	Kosten	10 Mio. CHF inkl. MwSt.
	Kanton	AG



Beschrieb Massnahme	
Ausgangslage	<ul style="list-style-type: none"> - Die 1948 eröffnete Aarebrücke in Aarau ist in einem technisch und baulich desolaten Zustand. Sie muss ersetzt werden. <p>Der Aufenthalt an der Aare bietet nur wenig Qualitäten für die Naherholung inmitten in der Stadt. Die Velo- und Fussverkehrverbindungen auf der Brücke entsprechen nicht den aktuellen Anforderungen.</p>
Ziel(e)	<ul style="list-style-type: none"> - Aufwertung der Aufenthaltsqualität im erweiterten Perimeter der Brücke als Naherholungsmöglichkeit inmitten der Stadt Aarau. - Eine Brücke, die sich in die Altstadtkulisse eingliedert und städtebaulich qualitativ hochwertig ist. - Verbesserung und Erweiterung der Langsamverkehrssituation auf den Aareuferwege und auf der Brücke
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> - Die neue Aarebrücke ist das Ergebnis eines Wettbewerbs unter Einhalten von klaren Bedürfnissen und Randbedingungen - Aareuferwege werden verbreitert zugunsten des Velo- und Fussverkehrs erweitert, Strassen verschmälert - Zusätzliche Radwege zur Erfüllung des Radroutennetzes - Überprüfung und Ausweitung des Angebots für den Langsamverkehr
Realisierungshorizont ab	ab 2015

Zuständigkeiten

Federführung

BVU Kanton Aargau,
 Abteilung Tiefbau, Brücken und Tunnel

Beteiligte Stellen/Gemeinden

Aarau

Bezug zum Zukunftsbild

Bezug zum Zukunftsbild:

- Das AareLand optimal erreichbar und attraktiv erhalten: M2.8, M2.9
- Die Stadträume als Brennpunkte des urbanen Lebens ausgestalten: M6.4
- Kantonale und regionale Schwerpunktgebiete Arbeiten fördern: M8.4
- Umnutzung reiner Arbeitsgebiete an zentralen Lagen innerhalb des Kernraums fördern: M9.1
- Siedlungsnaher Landschaftsraum im urbanen Entwicklungsraum erhalten: M13.1
- Den Landschaftsraum im AareLand primär für die Land- und Forstwirtschaft sichern: M14.3
- Prägende Flussräume erhalten und weiter entwickeln: M16.3

Bezug zur Schwachstellenanalyse

- Die kantonalen Radrouten sind bezüglich Linienführung und Massnahmen festgelegt. Diese Routen dienen vor allem der regionalen Mobilität im Alltagsverkehr.
- Die kommunalen Radrouten ergänzen das Netz der kantonalen Radrouten für die Erschliessung von weiteren, eher lokalen Zielen.
- Zudem verlaufen im AareLand 3 Freizeitrouen von Schweizmobil.
- Fusswege: Für das Fusswegnetz gelten grundsätzlich dieselben Bedingungen wie für die Velorouten. Eine einheitliche Beurteilung des heutigen Zustands und des Ausbaubedarfs ist schwierig. Es handelt sich vornehmlich um kleinere, lokale Massnahmen.

Trends

- Es ist davon auszugehen, dass die Entwicklung des Velo- und Fussverkehrs wie in den vergangenen Jahren weiter geht. Je nach Entwicklung der E-Bikes nimmt deren Zahl zu.

Schwachstellen und Handlungsbedarf:

- Verstärkung der Trennwirkung durch stark belastete MIV-Achsen und Bahngleise
- Nicht wesensgerechte Wegführung mit Hindernissen
- Druck des MIV auf Zonen und Wege, wo der Langsamverkehr Priorität haben soll
- Durchgehende Signalisation der Radrouten (Wegweisung) fehlt.

Handlungsschwerpunkt

- Fertigstellung und Sicherung der Velo- und Fussverkehrsnetze: Mit der Fertigstellung des Velo- und Fussverkehrsnetzes wird der steigenden Bedeutung des Velo- und Fussverkehrs im Alltagsverkehr Rechnung getragen. Abschnitte mit Sicherheitsdefiziten werden saniert. Vermehrt werden auch Massnahmen für den Freizeitverkehr umgesetzt.

Sonstiges

Machbarkeit

- Generelles Projekt auf Basis eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts

Quantitative Angaben

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

Bezug zu anderen Massnahmen

- LV4A: Aarau: Aufwertung Aareraum für Fussgänger- und Veloverkehr sowie für Naherholung

Grundlagendokumente, Literatur

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

Wirksamkeitskriterien (WK)

Wirksamkeitskriterium

Kommentar

WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern

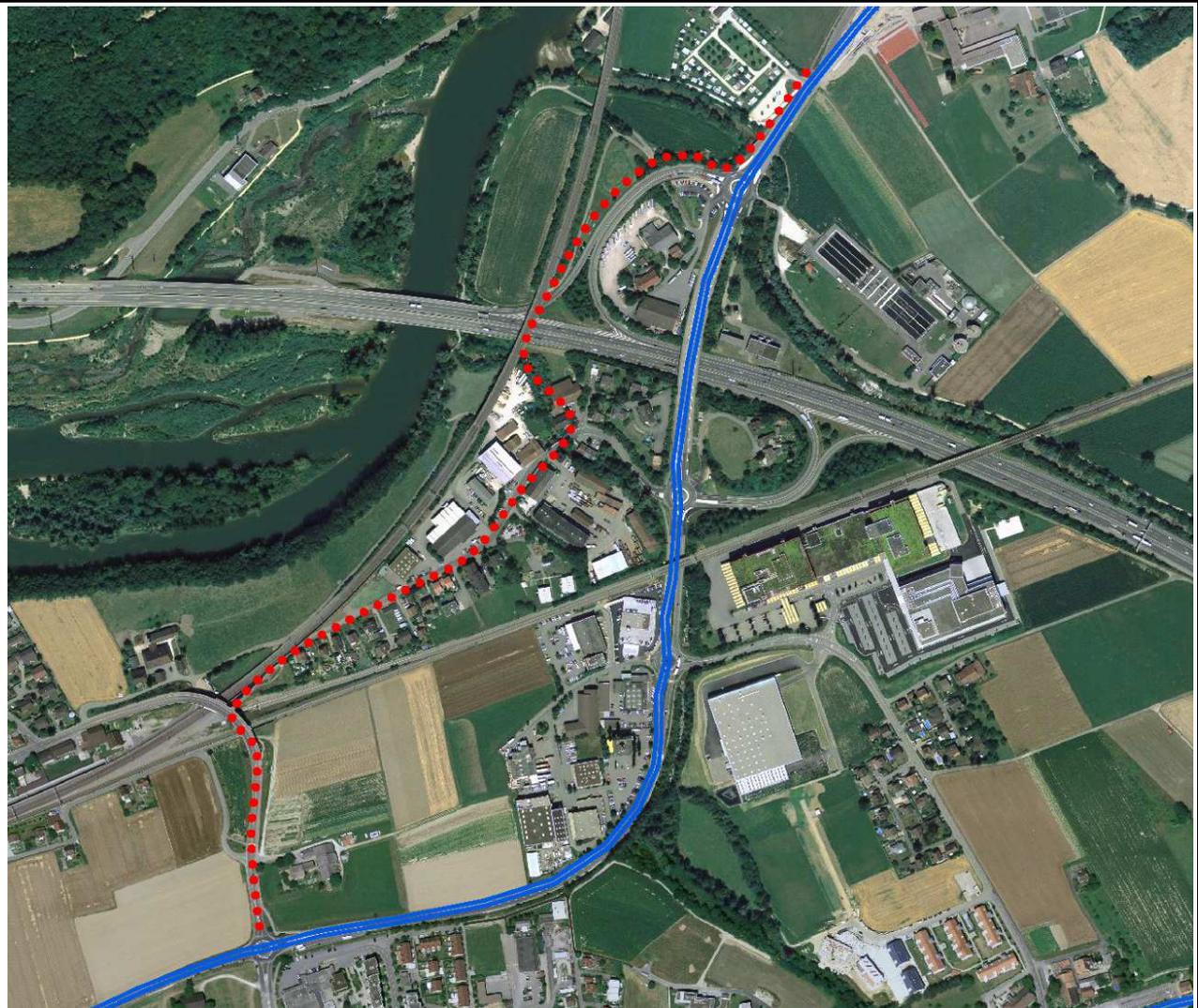
1 <i>Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Radwege werden den aktuellen Standards und Bedürfnissen angepasst - Erhöhung der Sicherheit der Fussgänger und Radfahrer beim Kreuzen von Verkehrswegen - Breitere Fuss- und Radwege unter und auf der Brücke
2 <i>Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Keine direkte Wirkung, allenfalls weniger Velos auf der Busspur
3 <i>Verbesserung des Strassennetzes</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Keine direkte Wirkung
4 <i>Erreichbarkeit</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Keine direkte Wirkung
5 <i>Verbesserung der Intermodalität</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Keine direkte Wirkung, allenfalls erhöht sich der Anteil der ÖV-Benutzer durch verbesserte Zufahrtsachsen zum Bahnhof Aarau
6 <i>Nachfrageseitige Massnahmen</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Den Bedürfnissen entsprechende Anpassungen der Radfahrer- und Fussgängerbeziehungen, Anteil Fuss- und Veloverkehr am Modalsplit steigt.
7 <i>Verbesserung im Güterverkehr (fakultativ)</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Keine Wirkung
8 <i>Verbesserung im Freizeitverkehr (fakultativ)</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Aufwertung der Aareuferwege (Naherholung) - Aufwertung der Aufenthaltsqualität auf und unter der Brücke

WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert

1 <i>Konzentration von Arbeitsplätzen und Bevölkerung an geeigneten Standorten und in Koordination mit dem Verkehrssystem</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Aufwertung der Verkehrsbeziehungen über die Aare - Sichere Fussweg- und Radwegverbindungen
2 <i>Verringerung der Zersiedlung</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Keine direkte Wirkung
3 <i>Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Aufwertung der Aareuferwege - Aufwertung der Aufenthaltsqualität auf und unter der Brücke

WK 3: Verkehrssicherheit erhöht	
3 <i>Erhöhung der objektiven Sicherheit</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Alltagsradfahrende werden entlang den Wunschnlinien direkt und schnell geführt; Freizeitradfahrende werden entlang den Wunschnlinien separat vom MIV geführt - Komfortable Platzverhältnisse - Unfallrisiko aus Sicht Fussgänger (z.B. Queren) und aus Sicht Radfahrende (z.B. Abbiegen) sinkt - Legale Querungsmöglichkeiten - Sichtweiten werden eingehalten
4 <i>Erhöhung der subjektiven Sicherheit</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Erhöhung der subjektiven Sicherheit durch gestalterische Massnahmen - Beleuchtungskonzept für eine subjektive Sicherheit
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert	
1 <i>Reduktion der Luftschadstoff- und CO2-Emissionen</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Keine direkte Wirkung. Durch die erhöhte Sicherheit und die Attraktivität der Velo- und Fussgängerverbindungen entstehen allenfalls Umsteigeeffekte vom MIV auf den ÖV.
2 <i>Reduktion der Lärmemissionen</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Keine direkte Wirkung. Durch die erhöhte Sicherheit und die Attraktivität der Velo- und Fussgängerverbindungen entstehen allenfalls Umsteigeeffekte vom MIV auf den ÖV.
3 <i>Verminderung der Flächenbeanspruchung und Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Ökologische Aufwertung des Aareraums - Aufwertung des Naherholungsgebiets

LV2A: Aarburg - Rothrist: Kantonale Radroute R510: neue Linienführung Verbindung Aarburg – Rothrist	Priorität	A
	Kosten	6 Mio. CHF inkl. MwSt.
	Kanton	AG



Neue Linienführung Veloverbindung Aarburg – Rothrist (rot gepunktet)

Beschrieb Massnahme

Ausgangslage

- Die Autobahnanschlüsse bleiben trotz Sofortmassnahmen unattraktiv und für Ungeübte gefährlich und sind ein grosses Hindernis in den Netzen des Alltags- und Freizeitverkehrs. Autobahn und Bahnlinien führen in diesem Gebiet deshalb zu einer zu grossen Maschenweite des Fuss- und Veloverkehrsnetzes.
- Die Beibehaltung der heutigen Linienführung ist im Hinblick auf Ausbauten auf dem A1-Anschluss Rothrist in Frage gestellt. Eine Verlegung der kantonalen Radroute R510 ist zwingend nötig.

Ziel(e)	- Attraktive und sichere Linienführung für den Veloverkehr zwischen Rothrist und Aarburg anbieten.
Massnahme	<ul style="list-style-type: none"> - Neue, direkte Verbindung als Netzverdichtung für Alltags- und Freizeitverkehr. - Erstellen Projektstudie über Machbarkeit der Verlegung der kantonalen Veloroute R510 nach Westen und Ermittlung des Investitionsbedarfs. 2. Variante: Verlegung nach Osten (Vorschlag Velokonzept zofingenregio): - Zusätzlich Verbesserung der Erreichbarkeit des Wiggerparks. <p>Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Neue Fuss- und Veloverkehrsbrücke über die Autobahn (Massnahme Ro 20 gemäss Entwurf Velokonzept Zofingenregio) - Nutzung der bestehende Bahnunterführung bei der ARA - Neuer Velo- und Fussradweg entlang der Hofmattstrasse (Entlastungsstrasse) ostseitig bis zur Fuss- und Velounterführung vor Ortseingang Aarburg - Verbesserung des Anschlusses an die Hofmattstrasse bzw. deren Querung im Bereich Ortseingang Aarburg (Massnahme Aa 01 ge-mäss Entwurf Velokonzept Zofingenregio).
Realisierungshorizont ab	2015 - 2018

Zuständigkeiten	
Federführung Abteilung Verkehr	Beteiligte Stellen/Gemeinden Aarburg, Rothrist

Bezug zum Zukunftsbild
<p>Bezug zum Zukunftsbild:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Das AareLand optimal erreichbar und attraktiv erhalten: M2.8, M2.9 - Die Stadträume als Brennpunkte des urbanen Lebens ausgestalten: M6.4 - Kantonale und regionale Schwerpunktgebiete Arbeiten fördern: M8.4 - Umnutzung reiner Arbeitsgebiete an zentralen Lagen innerhalb des Kernraums fördern: M9.1 - Siedlungsnaher Landschaftsraum im urbanen Entwicklungsraum erhalten: M13.1 - Den Landschaftsraum im AareLand primär für die Land- und Forstwirtschaft sichern: M14.3 - Prägende Flussräume erhalten und weiter entwickeln: M16.3 <p>Bezug zur Schwachstellenanalyse</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die kantonalen Radrouten sind bezüglich Linienführung und Massnahmen festgelegt. Diese Routen dienen vor allem der regionalen Mobilität im Alltagsverkehr. - Die kommunalen Radrouten ergänzen das Netz der kantonalen Radrouten für die Erschliessung von weiteren, eher lokalen Zielen. - Zudem verlaufen im AareLand 3 Freizeitrouten von Schweizmobil. - Fusswege: Für das Fusswegnetz gelten grundsätzlich dieselben Bedingungen wie für die Velorouten. Eine einheitliche Beurteilung des heutigen Zustands und des Ausbaubedarfs ist schwierig. Es handelt sich vornehmlich um kleinere, lokale Massnahmen.

Trends

- Es ist davon auszugehen, dass die Entwicklung des Velo- und Fussverkehrs wie in den vergangenen Jahren weiter geht. Je nach Entwicklung der E-Bikes nimmt deren Zahl zu.

Schwachstellen und Handlungsbedarf:

- Verstärkung der Trennwirkung durch stark belastete MIV-Achsen und Bahngleise
- Nicht wesensgerechte Wegführung mit Hindernissen
- Druck des MIV auf Zonen und Wege, wo der Langsamverkehr Priorität haben soll
- Durchgehende Signalisation der Radrouten (Wegweisung) fehlt.

Handlungsschwerpunkt

- Fertigstellung und Sicherung der Velo- und Fussverkehrsnetze: Mit der Fertigstellung des Velo- und Fussverkehrsnetzes wird der steigenden Bedeutung des Velo- und Fussverkehrs im Alltagsverkehr Rechnung getragen. Abschnitte mit Sicherheitsdefiziten werden saniert. Vermehrt werden auch Massnahmen für den Freizeitverkehr umgesetzt.

Voraussetzungen/Abhängigkeiten der Massnahme

Diese Massnahme ist abhängig von der Umsetzung folgender Massnahmen:

- Ausbau A1-Anschluss Rothrist (Leistungsoptimierung und Integration ins Verkehrsmanagement Wiggertal)
- Co-Finanzierung durch Bund bzw. ASTRA (Ersatz Linienführung im UH-Perimeter des A1-Anschlusses)

Verweis auf kantonale Richtpläne

Kanton Aargau:
 Kapitel Nr. M4.1

Kanton Solothurn
 -

Sonstiges

Machbarkeit

- Neue Linienführung abseits des A1-Anschlusses Rothrist nutzt mehrheitlich bestehende Verbindungen. Neubauten (Brücken, Rampen) sind erforderlich für die Querung der A1. Nördlich A1 sind neue Wegverbindungen unter Nutzungen bzw. Verlegung von Flurwegen notwendig.

Quantitative Angaben

Die kantonale Veloroute R510 führt über die K101 von Rothrist nach Aarburg K103. Die heutige Strecke weist folgende Belastungen auf (kantonales Verkehrsmodell):

- K101- K103 DTV 2010: 13'500 bis 20'300
- Prognose DTV 2025: 17'000 – 23'400

Bezug zu anderen Massnahmen

- LV9A: Zofingenregio: Umsetzung Velokonzept Zofingenregio
- Ausbau A1-Anschluss Rothrist (Leistungsoptimierung und Integration ins Verkehrsmanagement Wiggertal)
- Co-Finanzierung durch Bund bzw. ASTRA (Ersatz Linienführung im UH-Perimeter des A1-Anschlusses)

Grundlegendokumente, Literatur

- Zofingenregio, Velokonzept Zofingenregio

Wirksamkeitskriterien (WK)	
Wirksamkeitskriterium	Kommentar
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern	
1 <i>Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr</i>	- Verbesserung Veloverbindungen zwischen Rothrist und Aarburg und weiter bis zum Bahnhof Olten
2 <i>Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems</i>	- Keine direkte Wirkung
3 <i>Verbesserung des Strassennetzes</i>	- Keine direkte Wirkung
4 <i>Erreichbarkeit</i>	- Verbesserung der Erreichbarkeit von Rothrist, Aarburg und der Arbeitsgebiete in Rothrist und entlang der Achse Zofingen-Oftringen-Aarburg mit dem Velo.
5 <i>Verbesserung der Intermodalität</i>	- Keine direkte Wirkung
6 <i>Nachfrageseitige Massnahmen</i>	- Allenfalls Zunahme Veloverkehr, da die neue Linienführung sicherer ist als die heutige.
7 <i>Verbesserung im Güterverkehr (fakultativ)</i>	- Keine Wirkung
8 <i>Verbesserung im Freizeitverkehr (fakultativ)</i>	- Verbesserung der Velo- und Fussverkehrsinfrastruktur für den Freizeitverkehr
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert	
1 <i>Konzentration von Arbeitsplätzen und Bevölkerung an geeigneten Standorten und in Koordination mit dem Verkehrssystem</i>	- Keine direkte Wirkung, bessere Erreichbarkeit der Arbeitsplatzschwerpunkte mit dem Langsamverkehr
2 <i>Verringerung der Zersiedlung</i>	- Keine direkte Wirkung
3 <i>Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume</i>	- Keine direkte Wirkung
WK 3: Verkehrssicherheit erhöht	
1 <i>Erhöhung der objektiven Sicherheit</i>	- Verbesserung der objektiven Sicherheit durch neue Linienführung dieser wichtigen Verbindung
2 <i>Erhöhung der subjektiven Sicherheit</i>	- Verbesserung der subjektiven Sicherheit durch neue Linienführung dieser wichtigen Verbindung
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert	
1 <i>Reduktion der Luftschadstoff- und CO₂-Emissionen</i>	- Ja, falls Verbesserung des Modalsplits zugunsten des Veloverkehrs erzielt werden kann
2 <i>Reduktion der Lärmemissionen</i>	- Ja, falls Verbesserung des Modalsplits zugunsten des Veloverkehrs erzielt werden kann

3 <i>Verminderung der Flächenbeanspruchung und Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen</i>	- Keine direkte Wirkung
--	-------------------------

LV3A: Olten: Attraktivierung Aareraum „andaare“	Priorität	A
	Kosten	16 Mio. CHF inkl. MwSt.
	Kanton	SO



Übersichtsplan mit drei Bausteinen (Quelle: Stadt Olten)

Beschrieb Massnahme	
Ausgangslage	<ul style="list-style-type: none"> - Geringe Aufenthaltsqualität im innerstädtischen Bereich entlang der Aare - Wenig attraktive Fusswegverbindung zwischen dem Bahnhof und den Quartieren der Stadt Olten - Wenige Aufenthaltsmöglichkeiten für die Zufussgehenden und kein direkter Zugang zur Aare
Ziel(e)	<ul style="list-style-type: none"> - Aufwertung des innerstädtischen Aareraums im Rahmen einer Gesamtstrategie - Verbesserung Verkehrsinfrastruktur für den Fussverkehr: Schaffen einer attraktiven Fusswegverbindung vom Bahnhof entlang der Aare - Erhöhung Siedlungsqualität (Schwerpunkt Naherholung) - Koordination der Massnahme mit den angrenzenden Projekten im innerstädtischen Bereich
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> - Schaffung einer grosszügigen Aarepromenade dort, wo heute der schmale Ländiweg von der Bahnhofterrasse zur Alten Brücke führt und somit Aufwertung der Fusswegverbindung beim Ländiweg und Verbesserung der Aufenthaltsqualität - Neugestaltung Wildsauplatz / Schwanenmätteli mit neuem Aarebistro
Realisierungshorizont	<ul style="list-style-type: none"> - Realisierung Hauptarbeiten ab 2015 - gewisse Vorleistungen bereits ab 2013 → Aldo Stoppa klärt ab.

Zuständigkeiten	
Federführung Stadt Olten	Beteiligte Stellen/Gemeinden Olten, Amt für Verkehr und Tiefbau SO

Bezug zum Zukunftsbild und zur Schwachstellenanalyse

Bezug zum Zukunftsbild:

- Das AareLand optimal erreichbar und attraktiv erhalten: M2.9
- Die gute Erreichbarkeit im urbanen Entwicklungsraum ausnutzen: M4.6
- Die Stadträume als Brennpunkte des urbanen Lebens ausgestalten: M6.4
- Kantonale und regionale Schwerpunktgebiete Arbeiten fördern: M8.4
- Siedlungsnaher Landschaftsraum im urbanen Entwicklungsraum erhalten: M13.1
- Prägende Flussräume erhalten und weiter entwickeln: M16.3

Bezug zur Schwachstellenanalyse

- Städtische Freiräume in Aarau und Olten: Die Aare ist in beiden Städten das prägende Naturelement.
- Oftmals ist die Gestaltung der Uferpromenaden nicht zufriedenstellend, es gibt zu wenig Aufenthaltsmöglichkeiten.
- Die Zugänglichkeit zur Aare ist nicht überall gegeben.

Trends

- Ohne Massnahmen wird sich die Situation nicht ändern.

Schwachstellen und Handlungsbedarf:

- Verbesserung der Zugänglichkeit und des Erlebniswerts entlang der Aare.
- Schaffen von Uferpromenade für die Naherholung.

Handlungsschwerpunkt

- Fertigstellung und Sicherung der Velo- und Fussverkehrsnetze: Mit der Fertigstellung des Velo- und Fussverkehrsnetzes wird der steigenden Bedeutung des Velo- und Fussverkehrs im Alltagsverkehr Rechnung getragen. Abschnitte mit Sicherheitsdefiziten werden saniert. Vermehrt werden auch Massnahmen für den Freizeitverkehr umgesetzt.

Verweis auf kantonale Richtpläne

Kanton Aargau:
 Kapitel Nr. -

Kanton Solothurn
 -

Sonstiges

Machbarkeit

Im Jahr 2007 fand ein öffentlicher Wettbewerb statt. Auf der Grundlage des Siegerprojekts und der Ergebnisse der durchgeführten öffentlichen Mitwirkung wurde ein Vorprojekt erstellt. Das Projekt und der Baukredit wurden am 23. Oktober 2011 per Urnenabstimmung genehmigt.

Verweis auf entsprechende Dokumente (Quellenangabe inkl. Autor, Titel, Datum)

- Vorprojekt Variante ANDAARE Ost, Stadt Olten
- Abstimmungszeitung „ANDAARE, Attraktivierung Aareraum: Variantenabstimmung Vorprojekt und Kreditgenehmigung“, Urnenabstimmung vom 23. Oktober 2011

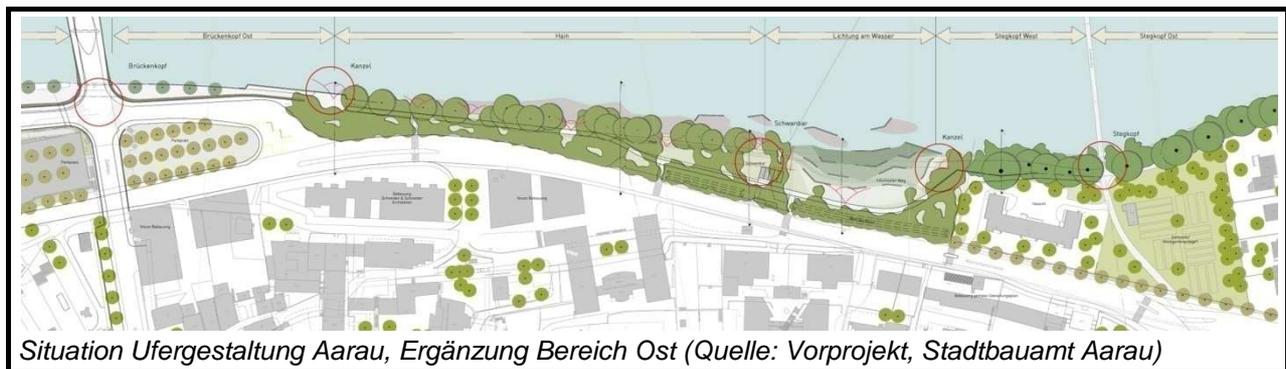
Bezug zu anderen Massnahmen

- ÖV1A: Gesamtverkehrsprojekt: Neuer Bahnhofplatz
- LV7A: Olten: Winkelunterführung: Erhöhung Benutzerstandard für den Velo- und Fussverkehr

Wirksamkeitskriterien (WK)	
Wirksamkeitskriterium	Kommentar
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern	
1 <i>Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr</i>	- Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur für den Langsamverkehr mit grosszügiger Aarepromenade und attraktiver, direkter Fussgänger Verbindung Bahnhof Altstadt über die alte Brücke
2 <i>Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems</i>	- Verbesserung des Zugangs zum Bahnhof Olten und der Innenstadt
3 <i>Verbesserung des Strassennetzes</i>	- Verbesserung des Strassennetzes durch bessere Entflechtung der Verkehrsströme
4 <i>Erreichbarkeit</i>	- Bessere Erreichbarkeit der Innenstadt und des Bahnhofs
5 <i>Verbesserung der Intermodalität</i>	- Verbesserung des Zugangs zum Bahnhof Olten
6 <i>Nachfrageseitige Massnahmen</i>	- Steigerung des Fussgängeranteils dank attraktiverer Verbindungen zwischen Innenstadt und Bahnhof
7 <i>Verbesserung im Güterverkehr (fakultativ)</i>	- Keine Wirkung
8 <i>Verbesserung im Freizeitverkehr (fakultativ)</i>	- Attraktivierung des Aareraums dank Aarepromenade
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert	
1 <i>Konzentration von Arbeitsplätzen und Bevölkerung an geeigneten Standorten und in Koordination mit dem Verkehrssystem</i>	- Die Aufwertung der Uferpromenade und die Entwicklung der angrenzenden Schlüsselareale haben die bessere und dichtere Nutzung des Raums zum Ziel (Wohnraum und Arbeitsplätze, Mischnutzungen).
2 <i>Verringerung der Zersiedlung</i>	- Erfüllt: Durch attraktive Gestaltung der dichten Zentrumsgebiete an gut erschlossener Lage werden Alternativen zum Wohnen im Grünen geboten. Der Zersiedlung kann so Einhalt geboten werden.
3 <i>Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume</i>	- Erfüllt: Ist eines der Hauptziele dieser Massnahme. - Verdichtungen und Umnutzungen verlangen erhöhte Qualität bei der Planung und Realisierung. Geeignete Verfahren (Testplanungen, Sondernutzungsplanungen etc.) sind unabdingbar. Dabei wird ein grosses Gewicht auf die Gestaltung der Aussenräume gelegt.
WK 3: Verkehrssicherheit erhöht	
1 <i>Erhöhung der objektiven Sicherheit</i>	- Verbesserung der Sicherheit insbesondere beim Ländiweg
2 <i>Erhöhung der subjektiven Sicherheit</i>	- Verbesserung des subjektiven Sicherheitsempfindens durch attraktive Gestaltung und Beleuchtung
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert	
1 <i>Reduktion der Luftschadstoff- und CO₂-Emissionen</i>	- Reduktion der Schadstoffemissionen dank Reduktion der Autofahrten und Erhöhung des Verkehrsanteils des Langsamverkehrs

2 <i>Reduktion der Lärmemissionen</i>	- Keine spürbare Wirkung. Durch murale Ausgestaltung der Stützmauer im Bereich der Brüstung reduzierte Lärmimmissionen auf den Fussgängerbereich entlang der Aare.
3 <i>Verminderung der Flächenbeanspruchung und Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen</i>	- Aufwertung des Landschaftsraums an der Aare

LV4A: Aarau: Aufwertung Aareraum für Fussgänger- und Veloverkehr sowie für Naherholung	Priorität	A
	Kosten	3 Mio. CHF inkl. MwSt.
	Kanton	AG



Beschrieb Massnahme	
Ausgangslage	<ul style="list-style-type: none"> - Geringe gestalterische Qualität des schmalen Aareuferbereichs östlich der Kettenbrücke Aarau - Knapper und unattraktiver Uferweg für Velo- und Fussverkehr - Wegkreuzungen mit wenig Übersicht - Geringe Aufenthaltsqualität - Kein Wasserzugang - Öffentliche Parkplätze Mühlematt zulasten Uferbereich
Ziel(e)	<ul style="list-style-type: none"> - Attraktiver Uferweg mit Möglichkeit des örtlichen Wasserzugangs anlegen - Stärkung der Fusswegverbindungen Aareufer-Stadt - Mehr Raum für Velo- und Fussgänger - An Wegkreuzungen Übersicht schaffen und Gefahren minimieren - Naturnaher Uferbereich verbreitern - Städtebauliche Aufwertung - Generelle Erhöhung der Aufenthaltsqualität, örtlich lokalisiert temporäre Gastronomie ermöglichen
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> - Bildung von räumlich unterschiedlich gestalteten Abschnitten (Stadtaue mit Lichtungen und Ausblicken aufs Wasser, Aufenthaltsbereiche unterschiedlicher Dimension und Qualität usw.) - Uferwegverbreiterung mit neuer Linienführung und erhöhtem Uferabstand - Eliminierung von Weg-Engpässen und unübersichtlichen Kreuzungen - Grünkonzept (Vernetzung, standortgerechte Bepflanzung) - Erhaltung des naturnahen Ufers und wertvoller Bäume - Private Baulandflächen im Uferbereich zugunsten Uferwegverbreiterung und breiterem Uferbereich umlegen - Lärmschutzwall entlang Kantonsstrasse (teilweise)

	<ul style="list-style-type: none"> - Parkplatz abbrechen - Lokale Beseitigung von belastetem Material unter fachgerechte Entsorgung - Neuen Fussgängerübergang über Kantonsstrasse schaffen
Realisierungshorizont ab	- 2015, in Koordination mit Neubau Aarebrücke

Zuständigkeiten	
Federführung Stadt Aarau	Beteiligte Stellen/Gemeinden -

Bezug zum Zukunftsbild und zur Schwachstellenanalyse
<p>Bezug zum Zukunftsbild:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Das AareLand optimal erreichbar und attraktiv erhalten: M2.8, M2.9 - Die gute Erreichbarkeit im urbanen Entwicklungsraum ausnutzen: M4.6 - Die Stadträume als Brennpunkte des urbanen Lebens ausgestalten: M6.4 - Kantonale und regionale Schwerpunktgebiete Arbeiten fördern: M8.4 - Siedlungsnaher Landschaftsraum im urbanen Entwicklungsraum erhalten: M13.1 - Prägende Flussräume erhalten und weiter entwickeln: M16.3 <p>Bezug zur Schwachstellenanalyse</p> <ul style="list-style-type: none"> - Städtische Freiräume in Aarau und Olten: Die Aare ist in beiden Städten das prägende Naturelement. - Oftmals ist die Gestaltung der Uferpromenaden nicht zufriedenstellend, es gibt zu wenig Aufenthaltsmöglichkeiten. - Die Zugänglichkeit zur Aare ist nicht überall gegeben. <p>Trends</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ohne Massnahmen wird sich die Situation nicht ändern. <p>Schwachstellen und Handlungsbedarf:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verbesserung der Zugänglichkeit und des Erlebniswerts entlang der Aare. - Schaffen von Uferpromenade für die Naherholung. <p>Handlungsschwerpunkt</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fertigstellung und Sicherung der Velo- und Fussverkehrsnetze: Mit der Fertigstellung des Velo- und Fussverkehrsnetzes wird der steigenden Bedeutung des Velo- und Fussverkehrs im Alltagsverkehr Rechnung getragen. Abschnitte mit Sicherheitsdefiziten werden saniert. Vermehrt werden auch Massnahmen für den Freizeitverkehr umgesetzt.

Verweis auf kantonale Richtpläne	
Kanton Aargau: Kapitel Nr. M4.1	Kanton Solothurn -

Sonstiges
Machbarkeit
- Machbarkeit aufgrund von Vorprojekt gegeben
Bezug zu anderen Massnahmen
- LV1A: Aarau: Aarebrücke flankierende Massnahmen Velo- und Fussverkehr
Grundlagendokumente, Literatur

Wirksamkeitskriterien (WK)	
Wirksamkeitskriterium	Kommentar
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern	
4 <i>Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr</i>	- Verbesserung der Velo- und Fussgängerverbindungen entlang der Aare und zwischen der Aare und der Stadt
5 <i>Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems</i>	- Keine direkte Wirkung
6 <i>Verbesserung des Strassennetzes</i>	- Verbesserung Velo- und Fusswegnetz durch bessere Verbindungen
7 <i>Erreichbarkeit</i>	- Verbesserung der Erreichbarkeit des Aareraums als wichtiges Naherholungsgebiet und dem Stadtzentrum
8 <i>Verbesserung der Intermodalität</i>	- Keine direkte Wirkung
9 <i>Nachfrageseitige Massnahmen</i>	- Steigerung des Fussgängeranteils dank attraktiverer Verbindungen
10 <i>Verbesserung im Güterverkehr (fakultativ)</i>	- Keine Wirkung
11 <i>Verbesserung im Freizeitverkehr (fakultativ)</i>	- Attraktivierung des Aareraums
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert	
1 <i>Konzentration von Arbeitsplätzen und Bevölkerung an geeigneten Standorten und in Koordination mit dem Verkehrssystem</i>	- Die Aufwertung der Uferpromenade und die Entwicklung der angrenzenden Schlüsselareale haben die bessere und dichtere Nutzung des Raums zum Ziel (Wohnraum und Arbeitsplätze, Mischnutzungen).
2 <i>Verringerung der Zersiedlung</i>	- Erfüllt: Durch attraktive Gestaltung der dichten Zentrumsgebiete an gut erschlossener Lage werden Alternativen zum Wohnen im Grünen geboten. Der Zersiedlung kann so Einhalt geboten werden.
3 <i>Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume</i>	- Erfüllt: Ist eines der Hauptziele dieser Massnahme. - Verdichtungen und Umnutzungen verlangen erhöhte Qualität bei der Planung und Realisierung. Geeignete Verfahren (Testplanungen, Sondernutzungsplanungen etc.) sind unabdingbar. Dabei wird ein grosses Gewicht auf die Gestaltung der Aussenräume gelegt.

WK 3: Verkehrssicherheit erhöht	
1 <i>Erhöhung der objektiven Sicherheit</i>	- Erhöhung der objektiven Sicherheit durch Behebung von Gefahrenstellen
2 <i>Erhöhung der subjektiven Sicherheit</i>	- Erhöhung des subjektiven Sicherheitsempfindens durch die vorgesehenen Attraktivierungsmassnahmen
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert	
1 <i>Reduktion der Luftschadstoff- und CO2-Emissionen</i>	- Falls der Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr vergrössert und der Anteil des MIV verringert werden kann, führt dies zu einer entsprechenden Reduktion der Schadstoffemissionen
2 <i>Reduktion der Lärmemissionen</i>	- Falls der Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr vergrössert und der Anteil des MIV verringert werden kann, führt dies zu einer entsprechenden Reduktion der Schadstoffemissionen
3 <i>Verminderung der Flächenbeanspruchung und Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen</i>	- Aufwertung dieser Gebiete

LV5A: Däniken: Erhöhung Sicherheit Veloverkehr an vier Knoten der Ortsdurchfahrt	Priorität	A
	Kosten	1.2 Mio. CHF inkl. MwSt.
	Kanton	SO



Luftbild von Däniken (Quelle: Google Earth)

Beschrieb Massnahme	
Ausgangslage	<ul style="list-style-type: none"> - Knoten: Knoten Haupt-/Herrenmatt-/Josefstrasse, Knoten Hogenweidstrasse, Hauptstrasse westlich Zentralstrasse: Sowohl dem ost- als auch dem westwärts fahrenden Veloverkehr wird beim Anschluss an die Hogenweidstrasse der Vortritt entzogen. Anpassen der Vortrittsregelung. - Einmündung von der Löchlistrasse (Kantonsstrasse) in die Oberdorfstrasse Däniken: Schlechte Sichtverhältnisse, überhöhte Geschwindigkeiten
Ziel(e)	<ul style="list-style-type: none"> - Erhöhung Sicherheit Knoten für Velo- und Fussverkehr - Attraktivierung dieser Strecke für Velofahrer, da es weniger Unterbrüche gibt
Massnahme	<ul style="list-style-type: none"> - Realisierung Gesamtverkehrsprojekt (Betriebs- und Gestaltungskonzept) - Knoten Knoten Haupt-/Herrenmatt-/Josefstrasse, Knoten Hogenweidstrasse und Knoten westlich Zentralstrasse: Anpassen der Vortrittsregelung: In beiden Richtungen sollte der Veloverkehr gegenüber dem Verkehr aus resp. in untergeordnete Strassen Vortritt erhalten. Der Radstreifen sollte auf Höhe der Einmündungen entlang der Fahrbahn durchgezogen werden. - Einmündung Löchlistrasse in Oberdorfstrasse: Verbesserung Sichtverhältnisse, Massnahmen zur Erhöhung Sicherheit für Langsamverkehr. Projekt wird mit Gemeinde ausgearbeitet.
Realisierungshorizont ab	2015 - 2016

Zuständigkeiten	
Federführung Amt für Verkehr und Tiefbau SO	Beteiligte Stellen/Gemeinden Däniken

Bezug zum Zukunftsbild und zur Schwachstellenanalyse
<p>Bezug zum Zukunftsbild:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Das AareLand optimal erreichbar und attraktiv erhalten: M2.8, M2.9 - Die Stadträume als Brennpunkte des urbanen Lebens ausgestalten: M6.4 - Kantonale und regionale Schwerpunktgebiete Arbeiten fördern: M8.4 - Siedlungsnaher Landschaftsraum im urbanen Entwicklungsraum erhalten: M13.1 - Prägende Flussräume erhalten und weiter entwickeln: M16.3
<p>Bezug zur Schwachstellenanalyse</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ortsdurchfahrten erfüllen verschiedene Funktionen und haben deshalb für die meisten Dörfer eine grosse Bedeutung (Koexistenzprinzip): Hauptverbindung für den MIV und den Velo- und Fussverkehr, Ziel von Einkaufsgelegenheiten, öffentlichen Einrichtungen, Bushaltestelle, Begegnungsmöglichkeit etc. - Oftmals Ausrichtung auf den MIV: Durchleitfunktion durch die Hauptachse, keine traditionelle Funktion als Begegnungsort mehr. - Deswegen geringe Sicherheit und Aufenthaltsqualität für den Velo- und Fussverkehr sowie städtebauliche Qualitäten. Insbesondere auf den Ortsdurchfahrten in Richtung Zentren des AareLands sind sie oftmals überlastet. Die Fahrplanstabilität des ÖV sinkt. <p>Trends Ortsdurchfahrten</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ohne Massnahmen ist keine Veränderung der Situation absehbar, zumal Verkehrszunahme absehbar ist. <p>Schwachstellen und Handlungsbedarf:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Belastungen auf Ortsdurchfahrten durch bauliche und gestalterische Massnahmen auf ein erträgliches Mass reduzieren. - Öffentlichen Räume aufwerten → Sicherer und attraktiverer Velo- und Fussverkehr, bessere Aufenthaltsqualitäten, Steigerung der Lebensqualität und die Sicherung der Funktionsfähigkeit des ÖV - Zudem Förderung der Verdichtung nach innen, da Steigerung der Attraktivität von Wohnungen und Arbeitsplätzen in einem gestalteten Umfeld. <p>Handlungsschwerpunkt Aufwerten von Ortsdurchfahrten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aufwerten von Ortsdurchfahrten: Die Ortsdurchfahrten erfüllen weit mehr Funktionen als nur die Durchleitung des Verkehrs. Sie sind Lebensader einer Gemeinde, Begegnungsort, Ziel für Einkaufende, Benutzer der öffentlichen Bauten und Anlagen und ÖV-Achsen. Jedoch sind sie häufig durch das hohe MIV-Verkehrsaufkommen belastet, was sich negativ auf die Sicherheit für die anderen Verkehrsteilnehmenden auswirkt. Wo sinnvoll und möglich werden die Ortsdurchfahrten durch Umfahrungsstrassen entlastet. Wo dies nicht möglich ist, sind die Ortsdurchfahrten aufzuwerten, damit sie ihre Aufgabe des Koexistenzprinzips wahrnehmen können.

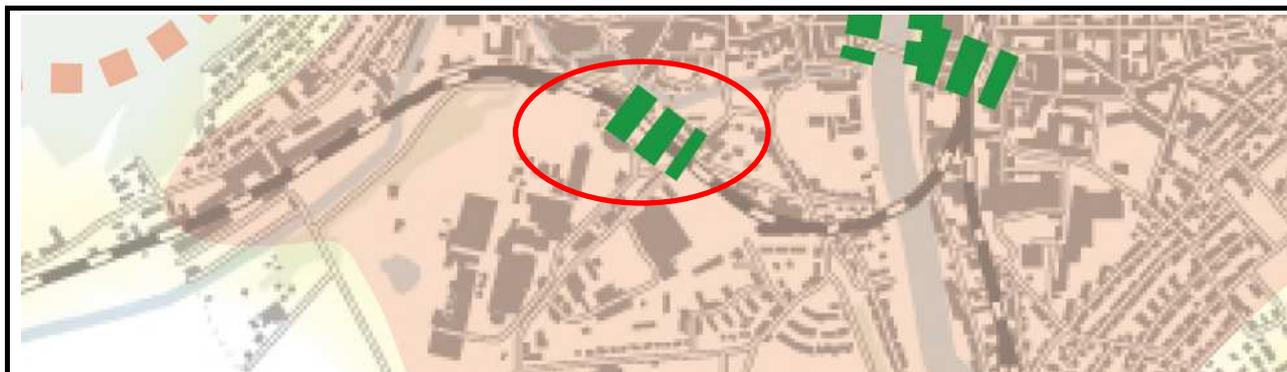
Verweis auf kantonale Richtpläne	
Kanton Aargau: Kapitel Nr. -	Kanton Solothurn -

Sonstiges
Quantitative Angaben DTV = ca. 10'000 Fahrzeuge pro Tag auf der Kantonsstrasse
Machbarkeit - Gegeben
Grundlegendokumente, Literatur - Kanton Solothurn, Agglomerationsprogramm AareLand: Massnahmen Veloverkehr, 2009: Kurzbericht - Kanton Solothurn, Agglomerationsprogramm AareLand: Massnahmen Veloverkehr, 2009: Sammelmappe

Wirksamkeitskriterien (WK)	
Wirksamkeitskriterium	Kommentar
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern	
1 <i>Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr</i>	- Infrastrukturergänzungen für den Velo- und Fussverkehr zur Erhöhung der Verkehrssicherheit - Schliessung von Netzlücken - Verbesserung Längs- und Querbeziehungen - Verbesserung Schulwegsicherheit
2 <i>Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems</i>	- Zugang/Erreichbarkeit der Anlagen des ÖV aufgrund der Verbesserung des Velo- und Fusswegnetzes → Steigerung der Attraktivität des ÖV
3 <i>Verbesserung des Strassennetzes</i>	- Erhöhung der Verkehrssicherheit
4 <i>Erreichbarkeit</i>	- Optimierung hinsichtlich kommunaler Erreichbarkeit der ÖV-Haltestellen
5 <i>Verbesserung der Intermodalität</i>	- Optimierungen im Velo- und Fusswegnetz - Verbesserung indirekter Zugang zu Bahnhaltstellen
6 <i>Nachfrageseitige Massnahmen</i>	- Massnahmen im Bereich des Velo- und Fussverkehrs können Beitrag zu Erhöhung des Modalsplits zugunsten Velo- und Fussverkehr/ÖV leisten
7 <i>Verbesserung im Güterverkehr (fakultativ)</i>	- Keine direkte Wirkung
8 <i>Verbesserung im Freizeitverkehr (fakultativ)</i>	- Verbesserung Angebot im Freizeitverkehr (ÖV, Velo- und Fussverkehr)
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert	
1 <i>Konzentration von Arbeitsplätzen und Bevölkerung an geeigneten Standorten und in Koordination mit dem Verkehrssystem</i>	- Unterstützt Entwicklung des urbanen Entwicklungsraums sowie des Ortszentrums: Schafft Voraussetzung für Umnutzungen und Nutzungsverdichtungen: Erhöhung der Attraktivität des Ortszentrums
2 <i>Verringerung der Zersiedlung</i>	- Schafft Voraussetzung für Umnutzungen und Nutzungsverdichtungen: Erhöhung der Attraktivität des Ortszentrums
3 <i>Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume</i>	- Verbesserung durch Massnahmen im Bericht Fuss- und Veloverkehr

WK 3: Verkehrssicherheit erhöht	
1 <i>Erhöhung der objektiven Sicherheit</i>	- Verbesserungen für querenden und abbiegenden Velo- und Fussverkehr, mit Fokus auf wichtige Knotenbereiche - Sicherheitsaudit erfolgt in nachgelagerter Verfahrensstufe
2 <i>Erhöhung der subjektiven Sicherheit</i>	- Erhöhung Sicherheit der Velofahrer - Erreichen einer angemessenen Geschwindigkeit
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert	
1 <i>Reduktion der Luftschadstoff- und CO2-Emissionen</i>	- Reduktion der Emissionen durch Verkehrsberuhigung und Verstetigung des Verkehrs und durch Umsteigen vom MIV auf den ÖV
2 <i>Reduktion der Lärmemissionen</i>	- Reduktion der Lärmemissionen durch Verkehrsberuhigung und Verstetigung des Verkehrs
3 <i>Verminderung der Flächenbeanspruchung und Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen</i>	- Keine direkte Wirkung

LV6A: Olten: Reduktion Trennwirkung Bahngleise Olten Bahnhof Hammer – Zentrum	Priorität	A
	Kosten	6 Mio. CHF Inkl. MwSt.
	Kanton	SO



Lage Reduktion Trennwirkung Bahngleise Olten Bahnhof Hammer – Zentrum

Beschrieb Massnahme	
Ausgangslage	<ul style="list-style-type: none"> - Für den Langsamverkehr bieten sich aufgrund der Trennwirkung der Bahnlinie Olten – Biel kaum direkte Verbindungen aus dem Zentrum der Stadt Olten zum Entwicklungsschwerpunkt Olten Südwest an. - Eine solche Querungsmöglichkeit besteht über die Rötzmattunterführung; dabei muss die Entlastungsstrasse Region Olten (ERO) gequert werden. Dies ist weder für den Velo- noch für den Fussverkehr attraktiv oder sicher. - Eine sichere Verbindung über die ERO wird mit der Realisierung der Velo- und Fuss-Passerelle zwischen Olten Südwest und Bahnhof Hammer geschaffen (ARE-Code 2581.041 Gemäss Leistungsvereinbarung Agglomerationsprogramm Aare-Land 1. Generation). Die Weiterverbindung zur Stadt Olten fehlt hingegen.
Ziel(e)	<ul style="list-style-type: none"> - Durchgängige, sichere Velo- und Fussverkehrsverbindung Zentrum Olten – Bahnhof Hammer – Olten Südwest - Verbessertes Zugang zum Bahnhof Olten Hammer
Massnahme	<ul style="list-style-type: none"> - Verlängerung der neuen Personenunterführung in Richtung Stadt, mit Steg über die Dünern sowie neue Rampen, Liftanlagen und Treppe zur Perronanlage Bahnhof Olten Hammer.
Realisierungshorizont ab	2015 – 2016 Volksabstimmung notwendig

Zuständigkeiten	
Federführung Stadt Olten	Beteiligte Stellen/Gemeinden Olten, SBB

Bezug zum Zukunftsbild und zur Schwachstellenanalyse
<p>Bezug zum Zukunftsbild:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Das AareLand optimal erreichbar und attraktiv erhalten: M2.8, M2.9 - Die gute Erreichbarkeit im urbanen Entwicklungsraum ausnutzen: M4.6 - Die Stadträume als Brennpunkte des urbanen Lebens ausgestalten: M6.4 - Kantonale und regionale Schwerpunktgebiete Arbeiten fördern: M8.4 - Prägende Flussräume erhalten und weiter entwickeln: M16.3
<p>Bezug zur Schwachstellenanalyse</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die kantonalen Radrouten sind bezüglich Linienführung und Massnahmen festgelegt. Diese Routen dienen vor allem der regionalen Mobilität im Alltagsverkehr. - Die kommunalen Radrouten ergänzen das Netz der kantonalen Radrouten für die Erschliessung von weiteren, eher lokalen Zielen. - Zudem verlaufen im AareLand 3 Freizeitrouten von Schweizmobil. - Fusswege: Für das Fusswegnetz gelten grundsätzlich dieselben Bedingungen wie für die Velorouten. Eine einheitliche Beurteilung des heutigen Zustands und des Ausbaubedarfs ist schwierig. Es handelt sich vornehmlich um kleinere, lokale Massnahmen. <p>Trends</p> <ul style="list-style-type: none"> - Es ist davon auszugehen, dass die Entwicklung des Velo- und Fussverkehrs wie in den vergangenen Jahren weiter geht. Je nach Entwicklung der E-Bikes nimmt deren Zahl zu. <p>Schwachstellen und Handlungsbedarf:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verstärkung der Trennwirkung durch stark belastete MIV-Achsen und Bahngleise - Nicht wesensgerechte Wegführung mit Hindernissen - Druck des MIV auf Zonen und Wege, wo der Langsamverkehr Priorität haben soll - Durchgehende Signalisation der Radrouten (Wegweisung) fehlt. <p>Handlungsschwerpunkt</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fertigstellung und Sicherung der Velo- und Fussverkehrsnetze: Mit der Fertigstellung des Velo- und Fussverkehrsnetzes wird der steigenden Bedeutung des Velo- und Fussverkehrs im Alltagsverkehr Rechnung getragen. Abschnitte mit Sicherheitsdefiziten werden saniert. Vermehrt werden auch Massnahmen für den Freizeitverkehr umgesetzt.

Sonstiges
<p>Grundlagendokumente, Literatur</p> <ul style="list-style-type: none"> - Projektskizze, AVT, 2011 - Wettbewerbsergebnis, Bericht des Preisgerichtes vom März 2012 - Finanz- und Investitionsplan 2012-2018 der Stadt Olten, vom Gemeindeparlament zur Kenntnis genommen am 15.09.2011 - Durch das Gemeindeparlament im November 2011 genehmigte Investitionskredite

Wirksamkeitskriterien (WK)	
Wirksamkeitskriterium	Kommentar
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern	
1 <i>Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr</i>	- Verbesserung der Velo- und Fussgänger Verbindung: Erhöhung der Kapazität, der Gestaltung und der Sicherheit

2	<i>Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems</i>	- Verbesserung Zugang zur Bahnstation Bahnhof Olten Hammer und zum Bahnhof Olten
3	<i>Verbesserung des Strassennetzes</i>	- Keine direkte Wirkung
4	<i>Erreichbarkeit</i>	- Bessere Erreichbarkeit, insbesondere der Perronanlagen Bahnhof Olten Hammer
5	<i>Verbesserung der Intermodalität</i>	- Verbesserung der Zugänge zu der Bahnstation Bahnhof Olten Hammer für den Langsamverkehr
6	<i>Nachfrageseitige Massnahmen</i>	- Keine direkte Wirkung
7	<i>Verbesserung im Güterverkehr (fakultativ)</i>	- Keine Wirkung
8	<i>Verbesserung im Freizeitverkehr (fakultativ)</i>	- Verbesserung für den Velo-Freizeitverkehr
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert		
1	<i>Konzentration von Arbeitsplätzen und Bevölkerung an geeigneten Standorten und in Koordination mit dem Verkehrssystem</i>	- Keine direkte Wirkung
2	<i>Verringerung der Zersiedlung</i>	- Keine direkte Wirkung
3	<i>Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume</i>	- Aufwertung der Personenunterführung
WK 3: Verkehrssicherheit erhöht		
1	<i>Erhöhung der objektiven Sicherheit</i>	- Verbesserung der Sicherheit für den Langsamverkehr
2	<i>Erhöhung der subjektiven Sicherheit</i>	- Verbesserung des subjektiven Sicherheitsempfinden in der Personenunterführung
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert		
1	<i>Reduktion der Luftschadstoff- und CO₂-Emissionen</i>	- Keine direkte Wirkung. Durch die erhöhte Sicherheit und die Attraktivität der Velo- und Fussgängerverbindungen entstehen allenfalls Umsteigeeffekte vom MIV auf den ÖV.
2	<i>Reduktion der Lärmemissionen</i>	- Keine direkte Wirkung. Durch die erhöhte Sicherheit und die Attraktivität der Velo- und Fussgängerverbindungen entstehen allenfalls Umsteigeeffekte vom MIV auf den ÖV.
3	<i>Verminderung der Flächenbeanspruchung und Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen</i>	- Keine direkte Wirkung. Durch die erhöhte Sicherheit und die Attraktivität der Velo- und Fussgängerverbindungen entstehen allenfalls Umsteigeeffekte vom MIV auf den ÖV.

LV7A: Olten: Winkelunterführung: Erhöhung Benutzerstandard für den Velo- und Fussverkehr

Priorität	A
Kosten	5 Mio. CHF inkl. MwSt.
Kanton	SO



Winkelunterführung Olten (Quelle: www.aargauerzeitung.ch/schweiz/fuer-eine-attraktivere-winkelunterfuehrung-4018425)

Beschrieb Massnahme

Ausgangslage

- Die Aarburgerstrasse wie auch der Postplatz in Olten sind stark durch den MIV belastet. Die Querungsmöglichkeiten für den Langsamverkehr sind erschwert. Während der Spitzenzeiten verschärft sich dieses Problem zusätzlich. Durch die Eröffnung der Entlastungsstrasse ERO dürfte gerade in diesem Abschnitt der Verkehr noch weiter zunehmen.
- Die Winkelunterführung ist im Langsamverkehrsnetz eine wichtige Verbindung zwischen der Innenstadt und der östlich der Aare und SBB-Gleise gelegenen Stadtteilen, inkl. dem neuen Standort für die Fachhochschule.
- Die Winkelunterführung ist mit einem Velofahrverbot belegt. Aufgrund der attraktiven Verbindungssituation wird sie trotzdem rege von Velofahrenden benutzt. Die steile Rampe auf der Ostseite führt zu teilweise hohen Geschwindigkeiten der Velofahrenden in der Unterführung (von Ost nach West). Das hohe Konfliktpotential zwischen Zufussgehenden und Velofahrenden wird im weiteren durch die allgemein wenig attraktive Gestaltung, mangelnde Beleuchtung, fehlende Übersichtlichkeit und knappe Platzverhältnisse (insbesondere bei Aussenverkaufsständen der Läden) begründet.

	<ul style="list-style-type: none"> - Die Anliegen des Langsamverkehrs sind in die derzeit laufenden Studien (im Auftrag der Stadt Olten) eingebracht worden. Die Unterführung sollte für den Veloverkehr freigegeben und so angepasst werden, dass sie sowohl vom Fuss- als auch vom Veloverkehr genutzt werden kann und den Sicherheitsansprüchen beider Verkehrsgruppen genügt. Die Ausarbeitung der konkreten Massnahmen ist Gegenstand laufender Planungen.
Ziel(e)	<ul style="list-style-type: none"> - Die Winkelunterführung stellt im Langsamverkehrsnetz eine wichtige Stadtteilverbindung dar und ist sowohl für das Fussweg- wie auch Velonetz von grosser Bedeutung. Mit einer "aufgeräumten" und sicher gestalteten Unterführung kann dem Langsamverkehr eine attraktive, sichere Verbindung zur Verfügung gestellt werden.
Massnahme	<ul style="list-style-type: none"> - Rampenkorrektur mit einer flacheren Neigung oder einem bremsenden Element (Ostseite), für Zufussgehende und Velofahrende geeigneter Zugang auf der Westseite sowie eine geeignete Aufteilung der Platzverhältnisse für Fuss- und Veloverkehr innerhalb der Unterführung. - Optional: Neue Rampe ab Bahnhofstrasse in die Unterführung für die Erschliessung Seite West und neue Rampe an der alten Aarauerstrasse, Bereich Fachhochschule
Realisierungshorizont ab	<p>Abgeschätzter Baubeginn: 2015</p> <p>Abgeschätzte Inbetriebnahme: 2017</p> <p>Provisorische Massnahmen: vorgängig</p> <p>Volksabstimmung notwendig</p>

Zuständigkeiten	
Federführung Stadt Olten	Beteiligte Stellen/Gemeinden Amt für Verkehr und Tiefbau SO, SBB, Private

Bezug zum Zukunftsbild und zur Schwachstellenanalyse
<p>Bezug zum Zukunftsbild:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Das AareLand optimal erreichbar und attraktiv erhalten: M2.8, M2.9 - Die Stadträume als Brennpunkte des urbanen Lebens ausgestalten: M6.4 - Kantonale und regionale Schwerpunktgebiete Arbeiten fördern: M8.4 - Umnutzung reiner Arbeitsgebiete an zentralen Lagen innerhalb des Kernraums fördern: M9.1 - Siedlungsnaher Landschaftsraum im urbanen Entwicklungsraum erhalten: M13.1 - Den Landschaftsraum im AareLand primär für die Land- und Forstwirtschaft sichern: M14.3 - Prägende Flussräume erhalten und weiter entwickeln: M16.3
<p>Bezug zur Schwachstellenanalyse</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die kantonalen Radrouten sind bezüglich Linienführung und Massnahmen festgelegt. Diese Routen dienen vor allem der regionalen Mobilität im Alltagsverkehr. - Die kommunalen Radrouten ergänzen das Netz der kantonalen Radrouten für die Erschliessung von weiteren, eher lokalen Zielen. - Zudem verlaufen im AareLand 3 Freizeitrouen von Schweizmobill

- Fusswege: Für das Fusswegnetz gelten grundsätzlich dieselben Bedingungen wie für die Velorouten. Eine einheitliche Beurteilung des heutigen Zustands und des Ausbaubedarfs ist schwierig. Es handelt sich vornehmlich um kleinere, lokale Massnahmen.

Trends

- Es ist davon auszugehen, dass die Entwicklung des Velo- und Fussverkehrs wie in den vergangenen Jahren weiter geht. Je nach Entwicklung der E-Bikes nimmt deren Zahl zu.

Schwachstellen und Handlungsbedarf:

- Verstärkung der Trennwirkung durch stark belastete MIV-Achsen und Bahngleise
- Nicht wesensgerechte Wegführung mit Hindernissen
- Druck des MIV auf Zonen und Wege, wo der Langsamverkehr Priorität haben soll
- Durchgehende Signalisation der Radrouten (Wegweisung) fehlt.

Handlungsschwerpunkt

- Fertigstellung und Sicherung der Velo- und Fussverkehrsnetze: Mit der Fertigstellung des Velo- und Fussverkehrsnetzes wird der steigenden Bedeutung des Velo- und Fussverkehrs im Alltagsverkehr Rechnung getragen. Abschnitte mit Sicherheitsdefiziten werden saniert. Vermehrt werden auch Massnahmen für den Freizeitverkehr umgesetzt.

Sonstiges

Grundlagendokumente, Literatur

- In Bearbeitung stehende Studie der Stadt Olten, 2012, noch nicht vorliegend
- In Bearbeitung stehende Studie der Stadt Olten in Zusammenarbeit mit Metron Bern AG, noch nicht abgeschlossen / vorliegend
- Finanz- und Investitionsplan 2012-2018 der Stadt Olten, vom Gemeindeparlament zur Kenntnis genommen am 15.09.2011
- Durch das Gemeindeparlament im November 2011 genehmigte Investitionskredite

Bezug zu anderen Massnahmen

- ÖV1A: Olten: Gesamtverkehrsprojekt: Neuer Bahnhofplatz
- LV3A: Attraktivierung Aareraum „andaare“

Wirksamkeitskriterien (WK)

Wirksamkeitskriterium	Kommentar
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern	
1 <i>Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr</i>	- Verbesserung der Velo- und Fussgänger Verbindung: Erhöhung der Kapazität, der Gestaltung und der Sicherheit
2 <i>Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems</i>	- Keine direkte Wirkung
3 <i>Verbesserung des Strassennetzes</i>	- Keine direkte Wirkung
4 <i>Erreichbarkeit</i>	- Bessere Erreichbarkeit der Innenstadt und der Fachhochschule mit dem Velo
5 <i>Verbesserung der Intermodalität</i>	- Bessere Zugänglichkeit zum Bahnhof Olten

6	<i>Nachfrageseitige Massnahmen</i>	-	Attraktivitätssteigerung für den Veloverkehr kann zu grösserer Nachfrage führen
7	<i>Verbesserung im Güterverkehr (fakultativ)</i>	-	Keine Wirkung
8	<i>Verbesserung im Freizeitverkehr (fakultativ)</i>	-	Verbesserung für den Velo-Freizeitverkehr
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert			
1	<i>Konzentration von Arbeitsplätzen und Bevölkerung an geeigneten Standorten und in Koordination mit dem Verkehrssystem</i>	-	Keine direkte Wirkung
2	<i>Verringerung der Zersiedlung</i>	-	Keine direkte Wirkung
3	<i>Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume</i>	-	Aufwertung der Winkelunterführung
WK 3: Verkehrssicherheit erhöht			
1	<i>Erhöhung der objektiven Sicherheit</i>	-	Verbesserung der Sicherheit für den Langsamverkehr und den Fussverkehr - Reduktion der Geschwindigkeit der Velofahrenden erhöht zudem Sicherheitsempfinden des Fussverkehrs
2	<i>Erhöhung der subjektiven Sicherheit</i>	-	Verbesserung des subjektiven Sicherheitsempfinden in der Personenunterführung durch die attraktivere Gestaltung und Beleuchtung.
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert			
1	<i>Reduktion der Luftschadstoff- und CO2-Emissionen</i>	-	Mit der erwarteten Verbesserung des Modalsplits zugunsten des Langsamverkehrs können die Luftschadstoff- und CO2-Emissionen reduziert werden
2	<i>Reduktion der Lärmemissionen</i>	-	Keine direkte Wirkung. Durch die erhöhte Sicherheit und die Attraktivität der Velo- und Fussgängerverbindungen entstehen allenfalls Umsteigeeffekte vom MIV auf den ÖV
3	<i>Verminderung der Flächenbeanspruchung und Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen</i>	-	Keine direkte Wirkung. Durch die erhöhte Sicherheit und die Attraktivität der Velo- und Fussgängerverbindungen entstehen allenfalls Umsteigeeffekte vom MIV auf den ÖV

LV8A: Verbesserung Velo- und Fussweg- verbindung Industriegebiet Härkingen zum Bahnhof Egerkingen	Priorität	A
	Kosten	0.25 Mio. CHF inkl. MwSt.
	Kanton	SO



Lage Velo- und Fussverkehrsverbindung Industriegebiet Härkingen an den Bahnhof Egerkingen und ins Zentrum Härkingen

Beschrieb Massnahme	
Ausgangslage	- Die Velo- und Fusswegverbindung vom Industriegebiet Härkingen und vom Gäupark zum Bahnhof Egerkingen sind nicht optimal. Trotz der Nähe dieser Arbeitsgebiete zum Bahnhof Egerkingen ist die Verbindung ungenügend (Sicherheit, Linienführung).
Ziel(e)	- Verbesserung der Verbindung Industriegebiet Härkingen – Bahnhof Egerkingen und Erhöhung der Sicherheit - Verbesserung der Verbindung Gäupark – Bahnhof Egerkingen
Massnahme	- Behebung der Schwachstellen auf dem bestehenden Velo- und Fusswegnetz - Prüfung einer schnelleren, direkteren Verbindung Industriegebiet Härkingen – Bahnhof Egerkingen
Realisierungshorizont ab 2015 - 2018	

Zuständigkeiten	
Federführung Gemeinden Egerkingen und Härkingen	Beteiligte Stellen/Gemeinden AVT, ARP, SBB

Bezug zum Zukunftsbild und zur Schwachstellenanalyse

Bezug zum Zukunftsbild:

- Kantonale und regionale Schwerpunktgebiete Arbeiten fördern: M8.4

Bezug zur Schwachstellenanalyse

- Die kantonalen Radrouten sind bezüglich Linienführung und Massnahmen festgelegt. Diese Routen dienen vor allem der regionalen Mobilität im Alltagsverkehr.
- Die kommunalen Radrouten ergänzen das Netz der kantonalen Radrouten für die Erschliessung von weiteren, eher lokalen Zielen.
- Zudem verlaufen im AareLand 3 Freizeitrouten von Schweizmobil.
- Fusswege: Für das Fusswegnetz gelten grundsätzlich dieselben Bedingungen wie für die Velorouten. Eine einheitliche Beurteilung des heutigen Zustands und des Ausbaubedarfs ist schwierig. Es handelt sich vornehmlich um kleinere, lokale Massnahmen.

Trends

- Es ist davon auszugehen, dass die Entwicklung des Velo- und Fussverkehrs wie in den vergangenen Jahren weiter geht. Je nach Entwicklung der E-Bikes nimmt deren Zahl zu.

Schwachstellen und Handlungsbedarf:

- Verstärkung der Trennwirkung durch stark belastete MIV-Achsen und Bahngleise
- Nicht wesensgerechte Wegführung mit Hindernissen
- Druck des MIV auf Zonen und Wege, wo der Langsamverkehr Priorität haben soll
- Durchgehende Signalisation der Radrouten (Wegweisung) fehlt.

Handlungsschwerpunkt

- Fertigstellung und Sicherung der Velo- und Fussverkehrsnetze: Mit der Fertigstellung des Velo- und Fussverkehrsnetzes wird der steigenden Bedeutung des Velo- und Fussverkehrs im Alltagsverkehr Rechnung getragen. Abschnitte mit Sicherheitsdefiziten werden saniert. Vermehrt werden auch Massnahmen für den Freizeitverkehr umgesetzt.

Verweis auf kantonale Richtpläne

Kanton Aargau:
 Kapitel Nr. -

Kanton Solothurn
 -

Sonstiges

Grundlagendokumente, Literatur

Keine vorhanden, Projektierungsphase erst am Anfang

Bezug zu anderen Massnahmen

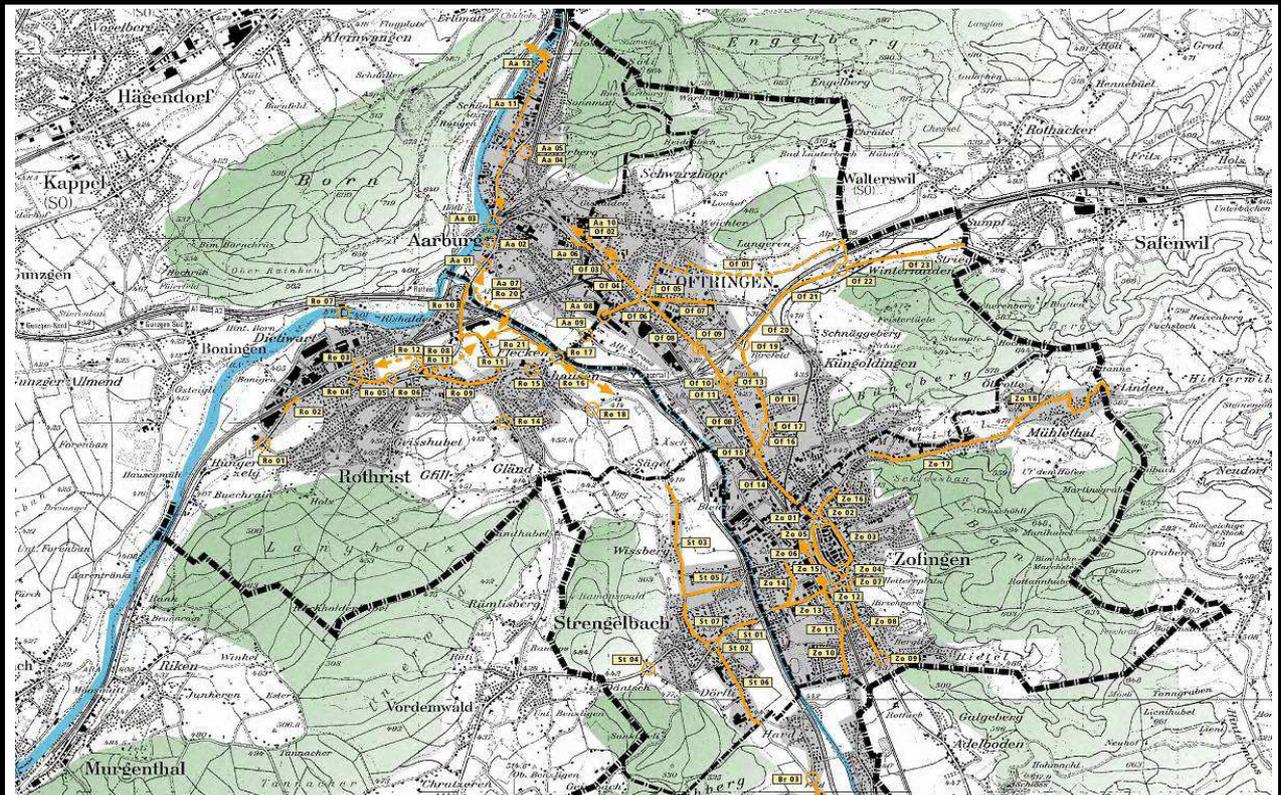
Härkingen, Unterführung (4.14.LV, M 23.3, 1. Generation)

Wirksamkeitskriterien (WK)

Wirksamkeitskriterium	Kommentar
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern	
1 <i>Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr</i>	- Verbesserung Velo- und Fussverkehrsverbindungen und Zugang zum Bahnhof Egerkingen
2 <i>Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems</i>	- Aufwertung der Personenunterführung

3	<i>Verbesserung des Strassennetzes</i>	- Keine direkte Wirkung
4	<i>Erreichbarkeit</i>	- Verbesserung der Erreichbarkeit der Industriegebiete Härkingen und Egerkingen mit dem Velo- und Fussverkehr
5	<i>Verbesserung der Intermodalität</i>	- Verbesserung der Zugänglichkeit des Bahnhofs Egerkingen für den Langsamverkehr
6	<i>Nachfrageseitige Massnahmen</i>	- Allenfalls Umsteigeeffekte auf das Velo wegen sicherer Veloverbindung
7	<i>Verbesserung im Güterverkehr (fakultativ)</i>	- Keine direkte Wirkung
8	<i>Verbesserung im Freizeitverkehr (fakultativ)</i>	- Verbesserung der Velo- und Fussverkehrsinfrastruktur für den Freizeitverkehr
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert		
1	<i>Konzentration von Arbeitsplätzen und Bevölkerung an geeigneten Standorten und in Koordination mit dem Verkehrssystem</i>	- Bessere Erreichbarkeit der Arbeitsplatzschwerpunkte mit dem Velo
2	<i>Verringerung der Zersiedlung</i>	- Keine direkte Wirkung
3	<i>Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume</i>	- Verbesserung der Qualität der Velo- und Fussverkehrsverbindungen und Zugang zum Bahnhof Egerkingen
WK 3: Verkehrssicherheit erhöht		
1	<i>Erhöhung der objektiven Sicherheit</i>	- Verbesserung der objektiven Sicherheit durch Verbesserung der Velo- und Fusswegverbindung und Zugang zum Bahnhof Egerkingen
2	<i>Erhöhung der subjektiven Sicherheit</i>	- Verbesserung der subjektiven Sicherheit durch Verbesserung der Aufenthaltsqualität bei der Personenunterführung beim Bahnhof Egerkingen
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert		
1	<i>Reduktion der Luftschadstoff- und CO2-Emissionen</i>	- Ja, falls Verbesserung des Modalsplits zugunsten des Velo- und Fussverkehrs und des ÖV erzielt werden kann
2	<i>Reduktion der Lärmemissionen</i>	- Keine direkte Wirkung
3	<i>Verminderung der Flächenbeanspruchung und Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen</i>	- Keine direkte Wirkung

LV9A: Zofingenregio: Umsetzung Velokonzept	Priorität	A
	Kosten	2.5 Mio. CHF inkl. inkl. MwSt.
	Kanton	AG



Übersichtskarte Massnahmen Velokonzept Zofingen (Quelle: zofingenregio)

Beschrieb Massnahme

Ausgangslage

- Der Regionalverband zofingenregio hat ein regionales Velokonzept für die Agglomerationsgemeinden in der Region Zofingen erarbeitet. Darin ist ein regionales Netz für den Alltags- und Freizeitverkehr definiert worden. Basierend auf einer Schwachstellenanalyse sind Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und des Komforts für den Veloverkehr ausgearbeitet worden. Das Konzept dient den Gemeinden und dem Kanton als Grundlage für die Projektierung und Umsetzung der einzelnen Massnahmen. Es stellt somit auch die regionale Koordination sicher.

Ziel(e)

- Verbesserung der Attraktivität und Sicherheit für den Veloverkehr. Schaffung eines zusammenhängenden Netzes in der Region Zofingen für den Alltags- und Freizeitverkehr.

Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> - Es handelt sich hier um ein Bündel von kleineren Einzelmassnahmen, soweit sie nicht das kantonale Radroutennetz betreffen. Grössere Einzelmassnahmen sind in separaten Massnahmenblättern dargestellt. - Das Velokonzept umfasst insgesamt rund 90 Einzelmassnahmen auf Kantons- und Gemeindestrassen. Die umfangreichsten Projekte sind als separate Einzelmassnahmen im Agglomerationsprogramm aufgeführt (z.B. Massnahme LV2A: Aarburg - Rothrist: Kantonale Radroute R510: neue Linienführung Verbindung Aarburg-Rothrist). Die kleineren Massnahmen sind in diesem Bündel Zofingenregio: Umsetzung Velokonzept zusammengefasst. - Das Realisierungsprogramm ist zuzeit in Arbeit. Wo möglich, werden geeignete Massnahmen im Rahmen von Unterhaltsarbeiten realisiert. - Auf den einzelnen Objektblättern ist jeweils vermerkt, welche Massnahme für das Agglomerationsprogramm vorgesehen ist. Das gesamte Konzept und die Objektblätter sind in der CD zum Bericht enthalten.
Realisierungshorizont ab	2015 – 2018

Zuständigkeiten	
Federführung Regionalverband zofingenregio	Beteiligte Stellen/Gemeinden Zofingenregio Aarburg, Oftringen, Rothrist, Strengelbach, Zofingen

Bezug zum Zukunftsbild und zur Schwachstellenanalyse
<p>Bezug zum Zukunftsbild:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Das AareLand optimal erreichbar und attraktiv erhalten: M2.5, M2.9 - Die gute Erreichbarkeit im urbanen Entwicklungsraum ausnutzen: M4.6 - Die Stadträume als Brennpunkte des urbanen Lebens ausgestalten: M6.4 - Den Kernergänzungsraum als Wohnschwerpunkt des AareLands priorisieren: M7.1 - Kantonale und regionale Schwerpunktgebiete Arbeiten fördern: M8.4 - Umnutzung reiner Arbeitsgebiete an zentralen Lagen innerhalb des Kernraums fördern: M9.1 - Wohndörfer auf ländlichen Entwicklungsachsen (AG) /Ländliche Entwicklungsgemeinden (SO) moderat weiter entwickeln: M11.2 - Den Landschaftsraum im AareLand primär für die Land- und Forstwirtschaft sichern: M14.3 - Prägende Flussräume erhalten und weiter entwickeln: M16.3, M16.5
<p>Bezug zur Schwachstellenanalyse</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die kantonalen Radrouten sind bezüglich Linienführung und Massnahmen festgelegt. Diese Routen dienen vor allem der regionalen Mobilität im Alltagsverkehr. - Die kommunalen Radrouten ergänzen das Netz der kantonalen Radrouten für die Erschliessung von weiteren, eher lokalen Zielen. - Zudem verlaufen im AareLand 3 Freizeitrouen von Schweizmobil. - Fusswege: Für das Fusswegnetz gelten grundsätzlich dieselben Bedingungen wie für die Velorouten. Eine einheitliche Beurteilung des heutigen Zustands und des Ausbaubedarfs ist schwierig. Es handelt sich vornehmlich um kleinere, lokale Massnahmen. <p>Trends</p> <ul style="list-style-type: none"> - Es ist davon auszugehen, dass die Entwicklung des Velo- und Fussverkehrs wie in den vergangenen Jahren weiter geht. Je nach Entwicklung der E-Bikes nimmt deren Zahl zu.

Schwachstellen und Handlungsbedarf:

- Verstärkung der Trennwirkung durch stark belastete MIV-Achsen und Bahngleise
- Nicht wesensgerechte Wegführung mit Hindernissen
- Druck des MIV auf Zonen und Wege, wo der Langsamverkehr Priorität haben soll
- Durchgehende Signalisation der Radrouten (Wegweisung) fehlt.

Handlungsschwerpunkt

- Fertigstellung und Sicherung der Velo- und Fussverkehrsnetze: Mit der Fertigstellung des Velo- und Fussverkehrsnetzes wird der steigenden Bedeutung des Velo- und Fussverkehrs im Alltagsverkehr Rechnung getragen. Abschnitte mit Sicherheitsdefiziten werden saniert. Vermehrt werden auch Massnahmen für den Freizeitverkehr umgesetzt.

Verweis auf kantonale Richtpläne

Kanton Aargau:
 Kapitel Nr. M4.1

Kanton Solothurn
 -

Sonstiges

Machbarkeit

- Umsetzung im Rahmen von Strassenbauprojekten (z.B. Verbreiterung zugunsten Radstreifen-Ergänzung) oder eigenständigen Radroutenprojekten (z.B. Radweg-Neubau)

Quantitative Angaben

- Angaben können erst nach Festlegung der konkreten Massnahmen erfolgen

Grundlagendokumente, Literatur

- Zofingenregio, Velokonzept Zofingenregio

Bezug zu anderen Massnahmen

- MIV1A: Aarburg, Oftringen, Zofingen: Wiggertalstrasse Abschnitt Mitte „ERZO bis Bernstrasse“
- LV2A: Aarburg - Rothrist: Kantonale Radroute R510: neue Linienführung Verbindung Aarburg-Rothrist
- LV3B: Aarburg – Olten: Langsamverkehrsverbindung Aarburg – Bahnhof Olten
- LV4B: Zofingenregio: Umsetzung Velokonzept Zofingenregio

Wirksamkeitskriterien (WK)

Wirksamkeitskriterium

Kommentar

WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern

1 *Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr*

- Verringerung von Gefahrenstellen
- Förderung eines zusammenhängenden, dichten und attraktiven Wegnetzes für den Radverkehr im Alltag
- Verkürzung der Unterwegszeiten durch direkte Linienführungen
- Einfache Routenführung mit Signalisation/Wegweisung nach kantonalem Standard

2 *Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems*

- Keine direkte Wirkung

3	<i>Verbesserung des Strassennetzes</i>	- Verbesserung des Strassennetzes durch Schliessung von Lücken im Radwegnetz
4	<i>Erreichbarkeit</i>	- Die Erreichbarkeit der Siedlungsschwerpunkte durch den Langsamverkehr wird besser
5	<i>Verbesserung der Intermodalität</i>	- Keine direkte Wirkung
6	<i>Nachfrageseitige Massnahmen</i>	- Es ist davon auszugehen, dass mit der Verbesserung / Attraktivierung des Radwegnetzes die Nachfrage im Langsamverkehr steigt.
7	<i>Verbesserung im Güterverkehr (fakultativ)</i>	- Keine direkte Wirkung
8	<i>Verbesserung im Freizeitverkehr (fakultativ)</i>	- Neben dem Pendlerverkehr auch Attraktivierung für den Langsam-Freizeitverkehr
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert		
1	<i>Konzentration von Arbeitsplätzen und Bevölkerung an geeigneten Standorten und in Koordination mit dem Verkehrssystem</i>	- Keine direkte Wirkung
2	<i>Verringerung der Zersiedlung</i>	- Keine direkte Wirkung
3	<i>Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume</i>	- Keine direkte Wirkung
WK 3: Verkehrssicherheit erhöht		
1	<i>Erhöhung der objektiven Sicherheit</i>	- Generelle Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Verkehrstrennung zugunsten Veloverkehr - Verringerung von Unfallschwerpunkten
2	<i>Erhöhung der subjektiven Sicherheit</i>	- Direkte Wirkung, da für den Radverkehr teilweise eigenständige, sichere Angebote entstehen
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert		
1	<i>Reduktion der Luftschadstoff- und CO₂-Emissionen</i>	- Falls der Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr vergrössert und der MIV verringert werden kann, führt dies zu einer entsprechenden Reduktion der Schadstoffemissionen
2	<i>Reduktion der Lärmemissionen</i>	- Falls der Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr vergrössert und der MIV verringert werden kann, führt dies zu einer entsprechenden Reduktion der Schadstoffemissionen
3	<i>Verminderung der Flächenbeanspruchung und Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen</i>	- Keine direkte Wirkung

LV10A: Kanton Solothurn: Umsetzung Radwegnetz	Priorität	A
	Kosten	7 Mio. CHF inkl. MwSt.
	Kanton	SO



Signalisation Radstreifen (Quelle: Astra)

Beschrieb Massnahme	
Ausgangslage	<ul style="list-style-type: none"> - Dem Veloverkehr kommt im Rahmen der angestrebten Entwicklung der Mobilität eine wachsende Bedeutung zu, insbesondere auch in den Agglomerationsgebieten. - Rund 50% der mit dem Auto zurückgelegten Fahrten in Agglomerationsgebieten liegen gemäss nationalen Erhebungen im Distanzbereich unter 5 km. Dies zeigt das grosse Potential, Fahrten vom MIV auf das Velo zu verlagern. Die Attraktivität der Verkehrsinfrastruktur für den Veloverkehr stellt eine zentrale Voraussetzung dar, um dieses Potential zu aktivieren. - Mit der Umsetzung der Radrouten im Kanton Solothurn soll der Langsamverkehr weiter gefördert werden und Schwachstellen behoben werden.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - Vervollständigung des im Netzplan Velo definierten Radwegnetzes im Kanton Solothurn. - Schwachstellen und gefährliche Stellen sind zu beheben
Massnahme	<ul style="list-style-type: none"> - Folgende infrastrukturseitigen Massnahmen zur Schliessung der Lücken im Radwegnetzes sind gemäss Netzplan Velo/Velomassnahmen vorgesehen: <ul style="list-style-type: none"> - M 1.42 Olten, Knoten Trimbacherbrücke/Industrie-/Gösgerstrasse - M 1.48 Olten, Stauwehr unteres Industriegebiet - M 1.67 Olten, Aarburgerstrasse - M 3.01 Dulliken, Niederämterstrasse - M 3.04 Dulliken, Knoten Bahnhof-/alte Landstrasse - M 4.01/02 Däniken, Knoten Hauptstrasse - M 9.01 Winznau, Aareinsel - M 11.01 Obergösgen, Knoten Oltner-/Lostorferstrasse - M 11.02 Obergösgen, Knoten Aarauer-/Schachenstrasse

- M 12.01 Niedergösgen, Oltnenstrasse
- M 12.03 Niedergösgen, Oberschachenweg
- M 16.03 Kappel, Boningerstrasse
- M 16.04, Kappel, Radweg entlang SBB
- M 16.05 Kappel, Hägendorfstrasse
- M 18.06 Hägendorf, Gäustrasse
- M 18.09 Hägendorf, Bachstr./Kirchrain/Allerheiligenstrasse
- M 20.01 Oberbuchsiten, H5
- M 22.01/22.02 Neuendorf, Mittelgäustrasse
- M 23.02 Härkingen, Mittelgäustrasse
- M 61 Verbindung Schönenwerd- Eppenbergr-Wöschnau
- M 78 Verbindung Härkingen-Gunzgen

Realisierungshorizont ab 2015 – 2018

Zuständigkeiten

Federführung

Amt für Verkehr und Tiefbau Kanton SO

Beteiligte Stellen/Gemeinden

Gemeinden Solothurn

Bezug zum Zukunftsbild und zur Schwachstellenanalyse

Bezug zum Zukunftsbild

- Das AareLand optimal erreichbar und attraktiv erhalten: M2.5, M2.9
- Die gute Erreichbarkeit im urbanen Entwicklungsraum ausnutzen: M4.6
- Die Stadträume als Brennpunkte des urbanen Lebens ausgestalten: M6.4
- Den Kernergänzungsraum als Wohnschwerpunkt des AareLands priorisieren: M7.1
- Kantonale und regionale Schwerpunktgebiete Arbeiten fördern: M8.4
- Umnutzung reiner Arbeitsgebiete an zentralen Lagen innerhalb des Kernraums fördern: M9.1
- Wohndörfer auf ländlichen Entwicklungsachsen (AG) /Ländliche Entwicklungsgemeinden (SO) moderat weiter entwickeln: M11.2
- Den Landschaftsraum im AareLand primär für die Land- und Forstwirtschaft sichern: M14.3
- Prägende Flussräume erhalten und weiter entwickeln: M16.3, M16.5

Bezug zur Schwachstellenanalyse

- Die kantonalen Radrouten sind bezüglich Linienführung und Massnahmen festgelegt. Diese Routen dienen vor allem der regionalen Mobilität im Alltagsverkehr.
- Die kommunalen Radrouten ergänzen das Netz der kantonalen Radrouten für die Erschliessung von weiteren, eher lokalen Zielen.
- Zudem verlaufen im AareLand 3 Freizeitrouten von Schweizmobil.
- Fusswege: Für das Fusswegnetz gelten grundsätzlich dieselben Bedingungen wie für die Velorouten. Eine einheitliche Beurteilung des heutigen Zustands und des Ausbaubedarfs ist schwierig. Es handelt sich vornehmlich um kleinere, lokale Massnahmen.

Schwachstellen und Handlungsbedarf:

- Verstärkung der Trennwirkung durch stark belastete MIV-Achsen und Bahngleise
- Nicht wesensgerechte Wegführung mit Hindernissen
- Druck des MIV auf Zonen und Wege, wo der Langsamverkehr Priorität haben soll
- Durchgehende Signalisation der Radrouten (Wegweisung) fehlt.

Handlungsschwerpunkt

- Fertigstellung und Sicherung der Velo- und Fussverkehrsnetze: Mit der Fertigstellung des Velo- und Fussverkehrsnetzes wird der steigenden Bedeutung des Velo- und Fussverkehrs im Alltagsverkehr Rechnung getragen. Abschnitte mit Sicherheitsdefiziten werden saniert. Vermehrt werden auch Massnahmen für den Freizeitverkehr umgesetzt.

Verweis auf kantonale Richtpläne

Kanton Aargau:
 Kapitel Nr. -

Kanton Solothurn

-

Sonstiges

Quantitative Angaben

- Frequenz Veloverkehr auf Kantonsstrassen gemäss Erhebung am 9. Juni 2010

Grundlagendokumente, Literatur

- Kanton Solothurn, Agglomerationsprogramm AareLand: Massnahmen Veloverkehr, 2009: Kurzbericht
- Kanton Solothurn, Agglomerationsprogramm AareLand: Massnahmen Veloverkehr, 2009: Sammelmappe
- Netzplan Velo + Routen Schweizmobil, Amt für Verkehr und Tiefbau, 2011

Bezug zu anderen Massnahmen

- VM1A: Gäu: Umsetzung Verkehrsmanagement
- Aufwertungen Ortsdurchfahrten im Kanton Solothurn
- LV5A: Däniken: Erhöhung Sicherheit LV an vier Knoten der Ortsdurchfahrt
- LV6A: Olten: Reduktion Trennwirkung Bahngleise Olten Bahnhof Hammer – Zentrum
- LV7A: Olten: Winkelunterführung: Erhöhung Benutzerstandard für den Velo- und Fussverkehr
- LV8A: Härkingen – Egerkingen: Velo- und Fussverkehrsverbindung Industriegebiet Härkingen an den Bahnhof Egerkingen
- LV12A und LV5B: Kanton Solothurn: Umsetzung kantonales B+R-Konzept: kombinierte Mobilität
- MIV1B: Umfahrung Hägendorf/Rickenbach (ERO+)
- LV2B: Niederamt: Veloschnellroute Aarau - Olten
- LV3B: Aarburg – Olten: Langsamverkehrsverbindung Aarburg – Bahnhof Olten

Wirksamkeitskriterien (WK)	
Wirksamkeitskriterium	Kommentar
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern	
1 <i>Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Verringerung von Gefahrenstellen - Förderung eines zusammenhängenden, dichten und attraktivem Wegnetz für den Radverkehr im Alltag - Verkürzung der Unterwegszeiten durch direkte Linienführungen - Einfache Routenführung mit Signalisation/Wegweisung nach kantonalem Standard
2 <i>Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems</i>	- Keine direkte Wirkung
3 <i>Verbesserung des Strassennetzes</i>	- Verbesserung des Strassennetzes durch Schliessung von Lücken im Radwegnetz
4 <i>Erreichbarkeit</i>	- Die Erreichbarkeit der Siedlungsschwerpunkte durch den Langsamverkehr wird besser
5 <i>Verbesserung der Intermodalität</i>	- Keine direkte Wirkung
6 <i>Nachfrageseitige Massnahmen</i>	- Es ist davon auszugehen, dass mit der Verbesserung / Attraktivierung des Radwegnetzes die Nachfrage im Langsamverkehr steigt.
7 <i>Verbesserung im Güterverkehr (fakultativ)</i>	- Keine direkte Wirkung
8 <i>Verbesserung im Freizeitverkehr (fakultativ)</i>	- Neben dem Pendlerverkehr auch Attraktivierung für den Langsam-Freizeitverkehr
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert	
1 <i>Konzentration von Arbeitsplätzen und Bevölkerung an geeigneten Standorten und in Koordination mit dem Verkehrssystem</i>	- Keine direkte Wirkung
2 <i>Verringerung der Zersiedlung</i>	- Keine direkte Wirkung
3 <i>Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume</i>	- Keine direkte Wirkung
WK 3: Verkehrssicherheit erhöht	
1 <i>Erhöhung der objektiven Sicherheit</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Generelle Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Verkehrstrennung zugunsten Veloverkehr - Verringerung von Unfallschwerpunkten
2 <i>Erhöhung der subjektiven Sicherheit</i>	- Direkte Wirkung, da für den Radverkehr teilweise eigenständige, sichere Angebote entstehen
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert	
1 <i>Reduktion der Luftschadstoff- und CO2-Emissionen</i>	- Falls der Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr vergrössert und der MIV verringert werden kann, führt dies zu einer entsprechenden Reduktion der Schadstoffemissionen

2 <i>Reduktion der Lärmemissionen</i>	- Falls der Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr vergrössert und der MIV verringert werden kann, führt dies zu einer entsprechenden Reduktion der Schadstoffemissionen
3 <i>Verminderung der Flächenbeanspruchung und Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen</i>	- Keine direkte Wirkung

LV11A: Kanton Solothurn: Umsetzung kantona- les B+R-Konzept: kombinierte Mobilität	Priorität	A
	Kosten	0.45 Mio. CHF inkl. MwSt.
	Kanton	SO



Velostation am Bahnhof Olten (Quelle: www.velostation.ch/velostationen/olten/)

Beschrieb Massnahme	
Ausgangslage	- Die Förderung der kombinierten Mobilität ist ein wichtiges Handlungsfeld des Agglomerationsprogramms AareLand. Im Jahr 2011 wurde bei den Bike+Ride-Anlagen an Bahnhöfen und Bushaltestellen eine Bestandesaufnahme und Bedarfsermittlung durchgeführt.
Ziel(e)	- Bedarfsermittlung unter Berücksichtigung geeigneter Kriterien - Optimierung und bei Bedarf Erweiterung des Angebots an Bike+Ride-Abstellanlagen
Massnahme	- Die Infrastrukturmassnahmen unterscheiden sich in folgende Kategorien: - Qualitätsverbesserung und / oder Ausbau bei bestehenden Anlagen - Realisierung von Neuanlagen an Bus- oder Bahnhaltstellen
Realisierungshorizont ab	2015 – 2018, unterschiedlich pro Gemeinde

Zuständigkeiten	
Federführung Amt für Verkehr und Tiefbau Solothurn Standortgemeinden Transportunternehmungen	Beteiligte Gemeinden Boningen, Däniken, Dulliken, Egerkingen, Erlinsbach, Gunzgen, Hägendorf, Härkingen, Kappel, Kestenholz, Lostorf, Oberbuchsiten, Oensingen, Rickenbach, Schönenwerd, Stüsslingen, Wangen b.O., Winznau, Wolfwil, Wöschnau

Bezug zum Zukunftsbild und zur Schwachstellenanalyse
Bezug zum Zukunftsbild: - Das AareLand optimal erreichbar und attraktiv erhalten: M2.10
Bezug zur Schwachstellenanalyse - Die kantonalen Radrouten sind bezüglich Linienführung und Massnahmen festgelegt. Diese Routen dienen vor allem der regionalen Mobilität im Alltagsverkehr. - Die kommunalen Radrouten ergänzen das Netz der kantonalen Radrouten für die Erschliessung von weiteren, eher lokalen Zielen. - Zudem verlaufen im AareLand 3 Freizeitrouten von Schweizmobil. - Fusswege: Für das Fusswegnetz gelten grundsätzlich dieselben Bedingungen wie für die Velorouten. Eine einheitliche Beurteilung des heutigen Zustands und des Ausbaubedarfs ist schwierig. Es handelt sich vornehmlich um kleinere, lokale Massnahmen.
Trends - Es ist davon auszugehen, dass die Entwicklung des Velo- und Fussverkehrs wie in den vergangenen Jahren weiter geht. Je nach Entwicklung der E-Bikes nimmt deren Zahl zu.
Schwachstellen und Handlungsbedarf: - Verstärkung der Trennwirkung durch stark belastete MIV-Achsen und Bahngleise - Nicht wesensgerechte Wegführung mit Hindernissen - Druck des MIV auf Zonen und Wege, wo der Langsamverkehr Priorität haben soll - Durchgehende Signalisation der Radrouten (Wegweisung) fehlt.
Handlungsschwerpunkt - Fertigstellung und Sicherung der Velo- und Fussverkehrsnetze: Mit der Fertigstellung des Velo- und Fussverkehrsnetzes wird der steigenden Bedeutung des Velo- und Fussverkehrs im Alltagsverkehr Rechnung getragen. Abschnitte mit Sicherheitsdefiziten werden saniert. Vermehrt werden auch Massnahmen für den Freizeitverkehr umgesetzt.

Verweis auf kantonale Richtpläne	
Kanton Aargau: Kapitel Nr. -	Kanton Solothurn -

Sonstiges
Machbarkeit Die Machbarkeit wurde im Rahmen der Erfassung der Bestandesaufnahme und Bedarfsermittlung und Mittels Durchführung einer Vernehmlassung grob abgeklärt.

<p>Quantitative Angaben</p> <p>Die Bestandesaufnahme und die Abschätzung des zusätzlichen Bedarfs wurden vorgenommen.</p>
<p>Grundlagendokumente, Literatur</p> <p>Kombinierte Mobilität in der Region Olten Gösigen Gäu, Bestandesaufnahme Park+Ride und Bike+Ride-Anlagen, Aufzeigen von Optimierungsbedarf, Kanton Solothurn, Bahn+Bus Beratung AG 3B, Oktober 2011</p>

Wirksamkeitskriterien (WK)	
Wirksamkeitskriterium	Kommentar
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern	
1 <i>Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr</i>	- Am Ende eines Velowegnetzes muss das Fahrrad abgestellt werden. Häufig ist dies der Bahnhof. Quantitativ und qualitativ richtig geplante B+R-Anlagen fördern den Veloverkehr.
2 <i>Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems</i>	- Verbesserung der kombinierten Mobilität. Somit steigt auch die Attraktivität den öffentlichen Verkehr zu benutzen. - Durch die höhere Nachfrage auf der ÖV-Strecke (nach Umsteigen vom Auto oder vom Velo auf den ÖV) Angebotsausbau möglich. - Reisezeit kann reduziert werden
3 <i>Verbesserung des Strassennetzes</i>	- Falls es gelingt den Anteil MIV zugunsten des Veloverkehrs zu reduzieren, könnte die MIV-Belastung verringert und der Verkehrsfluss verbessert werden.
4 <i>Erreichbarkeit</i>	- Verbesserung der Erreichbarkeit, da zum Teil auch an neuen Standorten Abstellanlagen geschaffen werden.
5 <i>Verbesserung der Intermodalität</i>	- Verbesserung der Zugänglichkeit zum ÖV-Netz für den Veloverkehr wird wesentlich verbessert. - Optimale Platzierung der Veloabstellplätze nahe des ÖV-Zugangs
6 <i>Nachfrageseitige Massnahmen</i>	- Durch eine attraktive kombinierte Mobilität wird ein Angebot geschaffen, dass die Nachfrage nach reinen Autofahrten vermindert.
7 <i>Verbesserung im Güterverkehr (fakultativ)</i>	- Keine direkte Wirkung
8 <i>Verbesserung im Freizeitverkehr (fakultativ)</i>	- Die Verbesserung der Zugänglichkeit zum ÖV-Netz für den Veloverkehr ist auch ein entscheidender Gewinn für die Bedürfnisse des Freizeitverkehrs.
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert	
1 <i>Konzentration von Arbeitsplätzen und Bevölkerung an geeigneten Standorten und in Koordination mit dem Verkehrssystem</i>	- Die Förderung von B+R-Anlagen unterstützt auch die in diesen Räumen gelegenen Siedlungs- und Entwicklungsschwerpunkte.
2 <i>Verringerung der Zersiedlung</i>	- Die Verbesserung der kombinierten Mobilität unterstützt die Förderung der Gebiete mit einer guten Anbindung an den ÖV und Langsamverkehr und wirkt somit einer Zersiedelung entgegen.
3 <i>Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume</i>	- Die Förderung der kombinierten Mobilität führt auch zu einer Aufwertung der ÖV-Umsteigeknoten und trägt somit zur Verbesserung der Qualität in diesen öffentlichen Räumen bei.

WK 3: Verkehrssicherheit erhöht	
1 <i>Erhöhung der objektiven Sicherheit</i>	- Keine direkte Wirkung
2 <i>Erhöhung der subjektiven Sicherheit</i>	- Mit der Verbesserung der Sicherung der Velos vor Diebstahl kann das subjektive Sicherheitsempfinden beeinflusst werden.
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert	
1 <i>Reduktion der Luftschadstoff- und CO2-Emissionen</i>	- Wirkung, wenn Massnahme zu einer Verlagerung des Verkehrs vom MIV zum Veloverkehr führt.
2 <i>Reduktion der Lärmemissionen</i>	- Wirkung, falls Massnahme zu einer Verlagerung des Verkehrs vom MIV zum Veloverkehr führt.
3 <i>Verminderung der Flächenbeanspruchung und Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen</i>	- Keine direkte Wirkung

LV12A: Kanton Solothurn: Veloland 2030 Optimierung/Ausbau Routen von Veloland Schweiz und Wanderwege	Priorität	A
	Kosten	2 Mio. CHF inkl. MwSt.
	Kanton	SO



Die nationalen und regionalen Radrouten (blau) und Wanderwege (grün) gemäss schweizmobil.ch

Beschrieb Massnahme	
Ausgangslage	- Die Attraktivität der Veloland Schweiz-Routen soll erhöht werden. Die hohen Erwartungen betreffend Sicherheit, Attraktivität und Komfort sollen noch besser erfüllt und damit das Potenzial der Schweiz als Veloland umfassend genutzt werden.
Ziel(e)	- Veloland 2030 soll insbesondere gefährliche Routenabschnitte verbessern und die Routenattraktivität erhöhen, indem z.B. Routen entlang von Flüssen und Seen möglichst nahe am Wasser geführt werden. Zudem sollen unnötige und abschreckende Steigungen eliminiert und die Routen möglichst motorfahrzeugfrei geführt werden. - Attraktivität der Routen von Veloland Schweiz erhöhen

Massnahme	<ul style="list-style-type: none"> - Veloland 2030 ist oft mit Bauprojekten verbunden. Alleine auf den nationalen Veloland-Routen wird schweizweit von ca. 230 wünschbaren Verbesserungen ausgegangen. Hierfür erstellt SchweizMobil eine umfassende Datenbank, in welcher alle Massnahmenbedürfnisse detailliert erfasst und beschrieben werden. - Diese Massnahmen werden in enger Zusammenarbeit mit den kantonalen Fachstellen geplant.
Realisierungshorizont ab	2015 – 2018, unterschiedlich pro Gemeinde

Zuständigkeiten	
Federführung Amt für Verkehr und Tiefbau Solothurn Schweizmobil	Beteiligte Gemeinden Gemeinden Solothurn

Bezug zum Zukunftsbild
<p>Bezug zum Zukunftsbild:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Das AareLand optimal erreichbar und attraktiv erhalten: M2.5, M2.9 - Die gute Erreichbarkeit im urbanen Entwicklungsraum ausnutzen: M4.6 - Die Stadträume als Brennpunkte des urbanen Lebens ausgestalten: M6.4 - Den Kernergänzungsraum als Wohnschwerpunkt des AareLands priorisieren: M7.1 - Kantonale und regionale Schwerpunktgebiete Arbeiten fördern: M8.4 - Umnutzung reiner Arbeitsgebiete an zentralen Lagen innerhalb des Kernraums fördern: M9.1 - Wohndörfer auf ländlichen Entwicklungsachsen (AG) /Ländliche Entwicklungsgemeinden (SO) moderat weiter entwickeln: M11.2 - Den Landschaftsraum im AareLand primär für die Land- und Forstwirtschaft sichern: M14.3 - Prägende Flussräume erhalten und weiter entwickeln: M16.3, M16.5
<p>Bezug zur Schwachstellenanalyse</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die kantonalen Radrouten sind bezüglich Linienführung und Massnahmen festgelegt. Diese Routen dienen vor allem der regionalen Mobilität im Alltagsverkehr. - Die kommunalen Radrouten ergänzen das Netz der kantonalen Radrouten für die Erschliessung von weiteren, eher lokalen Zielen. - Zudem verlaufen im AareLand 3 Freizeitrouten von Schweizmobil. - Fusswege: Für das Fusswegnetz gelten grundsätzlich dieselben Bedingungen wie für die Velorouten. Eine einheitliche Beurteilung des heutigen Zustands und des Ausbaubedarfs ist schwierig. Es handelt sich vornehmlich um kleinere, lokale Massnahmen. <p>Trends</p> <ul style="list-style-type: none"> - Es ist davon auszugehen, dass die Entwicklung des Velo- und Fussverkehrs wie in den vergangenen Jahren weiter geht. Je nach Entwicklung der E-Bikes nimmt deren Zahl zu.
<p>Schwachstellen und Handlungsbedarf:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verstärkung der Trennwirkung durch stark belastete MIV-Achsen und Bahngleise - Nicht wesensgerechte Wegführung mit Hindernissen - Druck des MIV auf Zonen und Wege, wo der Langsamverkehr Priorität haben soll - Durchgehende Signalisation der Radrouten (Wegweisung) fehlt.

<p>Handlungsschwerpunkt</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fertigstellung und Sicherung der Velo- und Fussverkehrsnetze: Mit der Fertigstellung des Velo- und Fussverkehrsnetzes wird der steigenden Bedeutung des Velo- und Fussverkehrs im Alltagsverkehr Rechnung getragen. Abschnitte mit Sicherheitsdefiziten werden saniert. Vermehrt werden auch Massnahmen für den Freizeitverkehr umgesetzt.

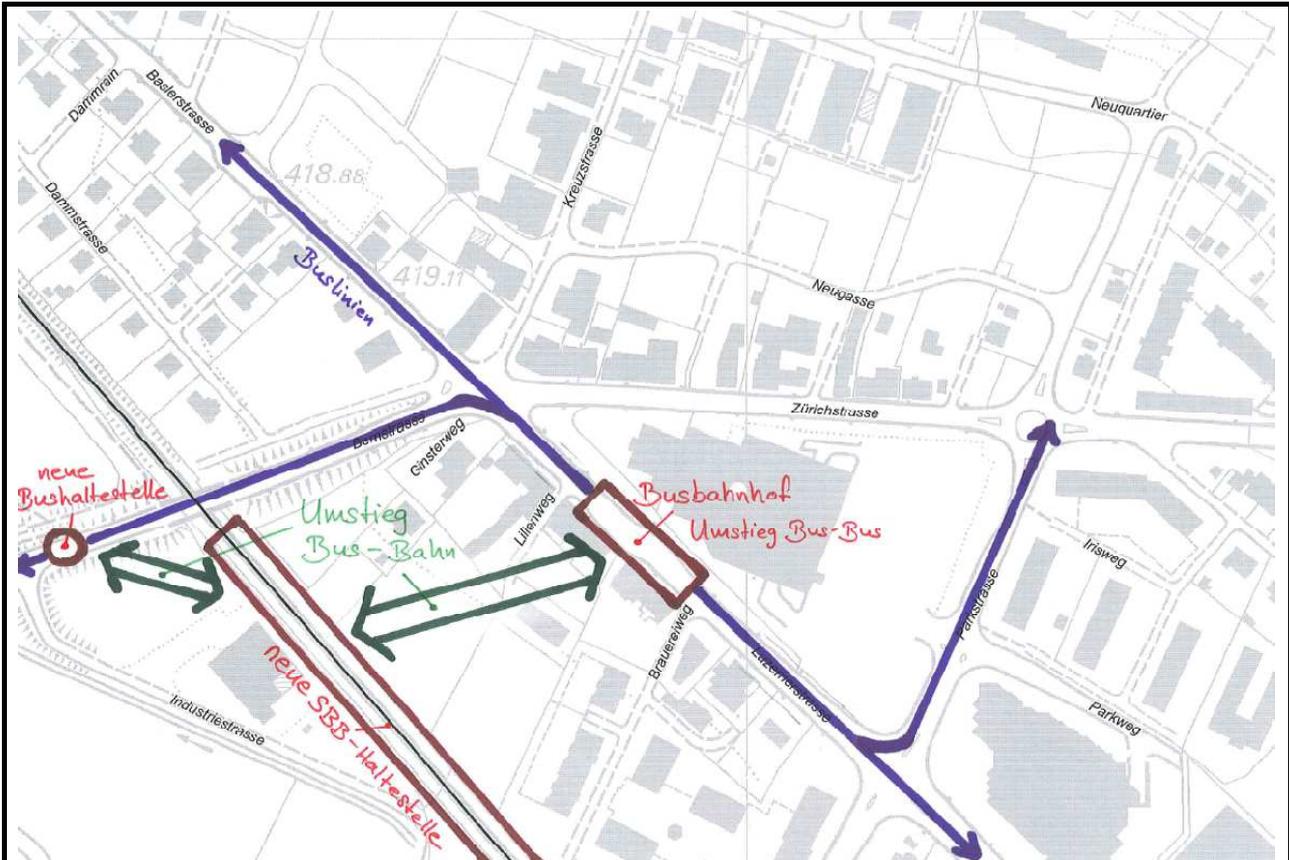
Verweis auf kantonale Richtpläne	
<p>Kanton Aargau: Kapitel Nr. -</p>	<p>Kanton Solothurn -</p>

Sonstiges
<p>Quantitative Angaben Noch nicht vorhanden</p>
<p>Grundlagendokumente, Literatur</p>

Wirksamkeitskriterien (WK)	
Wirksamkeitskriterium	Kommentar
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern	
1 <i>Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Optimierung/Ausbau der Routen von Veloland Schweiz und Wanderwege führt zu einer Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr - Verringerung von Gefahrenstellen - Attraktive Linienführung abseits stark befahrener Kantonsstrassen und schlechter Umfeldqualität
2 <i>Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Keine direkte Wirkung
3 <i>Verbesserung des Strassennetzes</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Allenfalls alternative Linienführung für Radverkehr dient auch Verkehrssicherheit auf den vom Radverkehr entlasteten Strassen
4 <i>Erreichbarkeit</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Die Erreichbarkeit der Siedlungsschwerpunkte durch den Langsamverkehr wird besser
5 <i>Verbesserung der Intermodalität</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Keine direkte Wirkung
6 <i>Nachfrageseitige Massnahmen</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Es ist davon auszugehen, dass mit der Attraktivierung der Veloland Schweiz Routen und Wanderwege die Nachfrage im Langsam-Freizeitverkehr steigt.
7 <i>Verbesserung im Güterverkehr (fakultativ)</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Keine direkte Wirkung
8 <i>Verbesserung im Freizeitverkehr (fakultativ)</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Attraktivierung für den Langsam-Freizeitverkehr

WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert	
1 <i>Konzentration von Arbeitsplätzen und Bevölkerung an geeigneten Standorten und in Koordination mit dem Verkehrssystem</i>	- Keine direkte Wirkung
2 <i>Verringerung der Zersiedlung</i>	- Keine direkte Wirkung
3 <i>Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume</i>	- Keine direkte Wirkung
WK 3: Verkehrssicherheit erhöht	
1 <i>Erhöhung der objektiven Sicherheit</i>	- Generelle Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Verkehrstrennung zugunsten Veloverkehr - Verringerung von Unfallschwerpunkten
2 <i>Erhöhung der subjektiven Sicherheit</i>	- Direkte Wirkung, da für den Radverkehr teilweise eigenständige, sichere Angebote entstehen
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert	
1 <i>Reduktion der Luftschadstoff- und CO₂-Emissionen</i>	- Falls der Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr vergrössert und der MIV verringert werden kann, führt dies zu einer entsprechenden Reduktion der Schadstoffemissionen
2 <i>Reduktion der Lärmemissionen</i>	- Falls der Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr vergrössert und der MIV verringert werden kann, führt dies zu einer entsprechenden Reduktion der Lärmemissionen
3 <i>Verminderung der Flächenbeanspruchung und Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen</i>	- Keine direkte Wirkung

ÖV1B: Oftringen Zentrum: Intermodale ÖV-Drehscheibe (neue Haltestelle SBB)	Priorität	B
	Kosten	15 Mio. CHF inkl. MwSt.
	Kanton	AG



Skizze Umsteigevorgänge intermodale Drehscheibe Oftringen Zentrum (Quelle: Abteilung Verkehr, Sektion öffentlicher Verkehr Kanton Aargau)

Beschrieb Massnahme

Ausgangslage

- Das Zentrum von Oftringen ist mit der Bahn nicht erschlossen. Mit ca. 1.2 km Distanz liegt der Bahnhof Aarburg-Oftringen zu weit weg. Die Bahnhöfe Aarburg-Oftringen und Zofingen können nur mit dem Bus erreicht werden. Für das Weiterreisen mit der SBB in Olten muss so zweimal umgestiegen werden.
- Im Umkreis von 1 km der geplanten Haltestelle befinden sich rund 5'700 Einwohner (Volkszählung 2000). Im Rahmen der Zentrumsentwicklung plant die Gemeinde, die Kernzone im Umfeld der geplanten Haltestelle zu verdichten (arbeitsplatzintensive Nutzungen und Wohnraum).
- Die SBB-Haltestelle ist somit eine wichtige Voraussetzung für die angestrebte Entwicklung nach innen. Zusammen mit dem geplanten Busterminal an der Luzernstrasse entsteht in Oftringen eine multimodale ÖV-Drehscheibe.

Ziel(e)	<ul style="list-style-type: none"> - Verbesserung der ÖV-Erschliessung von Oftringen. - Fördern der Siedlungs- und Nutzungsverdichtung im Kernraum der Agglomeration - Städtebaulicher Impuls für die Gemeinde Oftringen
Massnahme	<ul style="list-style-type: none"> - Bau einer SBB-Haltestelle an der Bahnlinie Olten-Luzern südlich der Strassenüberführung Bernstrasse. - Anbindung der Haltestelle an das Busnetz (Busterminal Ladenstrasse und Haltestelle Bernstrasse) sowie an das Velo- und Fusswegnetz (inkl. ausreichendes Bike+Ride-Angebot)
Realisierungshorizont ab	2019 – 2022

Zuständigkeiten	
Federführung Abteilung Verkehr, Sektion öffentlicher Verkehr	Beteiligte Stellen/Gemeinden Oftringen, SBB

Bezug zum Zukunftsbild und zur Schwachstellenanalyse
<p>Bezug zum Zukunftsbild:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Das AareLand optimal erreichbar und attraktiv erhalten: M2.4 - Die gute Erreichbarkeit im urbanen Entwicklungsraum ausnutzen: M4.1 - Den Kernraum der Agglomeration als Schwerpunkt für dichte Nutzungen Wohnen, Arbeiten, Dienstleistungen und Infrastruktur bereitstellen: M5.1 - Den Kernergänzungsraum als Wohnschwerpunkt des AareLands priorisieren: M7.1 - Kantonale und regionale Schwerpunktgebiete Arbeiten fördern: SL8.2, M8.1, M8.3 - Wohndörfer auf ländlichen Entwicklungsachsen (AG) /Ländliche Entwicklungsgemeinden (SO) moderat weiter entwickeln: M11.2 - Wohndörfer im Landschaftsraum behutsam entwickeln: M12.2
<p>Bezug zur Schwachstellenanalyse</p> <p>Ist-Zustand</p> <ul style="list-style-type: none"> - Intermodale ÖV-Drehscheibe: ÖV-Förderung im urbanen Entwicklungsraum, attraktive Umsteigebeziehungen für die Wohndörfer ausserhalb des urbanen Entwicklungsraums. - Hohes Personenverkehrsaufkommen und einer Vielzahl an Umsteigevorgängen aus (Bahn-Bahn, Bahn-Bus, Bahn – Velo- und Fussverkehr) - Mangelnde Ausgestaltung der Ein- und Aussteigeorte und der öffentlichen Räume <p>Trends</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kapazitätsengpässe nehmen weiter zu. Benutzer- und Funktionsfreundlichkeit sinken. - Voraussichtlich weitere Zunahme des ÖV. - Falls keine Massnahmen getroffen werden: Funktionsfähigkeit des ÖV sinkt, Zunahme MIV. <p>Schwachstellen und Handlungsbedarf</p> <ul style="list-style-type: none"> - Überlastung der intermodalen ÖV-Drehscheiben (zusätzliche Engpässe wegen Zu- und Wegfahrten der Busse und Postautos, grosses Velo- und Fussverkehrsaufkommen etc.). - Entwicklung einer attraktiven intermodalen ÖV-Drehscheibe als Hauptumsteigepunkt ÖV des Wiggertals. Erhalt der Funktionsfähigkeit.

Handlungsschwerpunkte - Ausbau der intermodalen ÖV-Drehscheiben: Die intermodalen ÖV-Drehscheiben dienen der Förderung des ÖV im urbanen Entwicklungsraum und bieten attraktive Umsteigebeziehungen für die Wohndörfer ausserhalb des urbanen Entwicklungsraums.
--

Verweis auf kantonale Richtpläne	
Kanton Aargau: Kapitel Nr. M3.1, M3.3, M3.4, M4.1	Kanton Solothurn -

Sonstiges
Machbarkeit
Quantitative Angaben
Grundlagendokumente, Literatur - Angebotsplanung Jurasüdfuss Ost, Zwischenbericht Stand Oktober 2011, SBB - Bericht Zentrumsplanung Oftringen
Voraussetzung/Abhängigkeit - Massnahme ÖV3A: Oftringen Zentrum: Intermodale ÖV-Drehscheibe (Bushof/-terminal)
Bemerkung - Die Haltestelle ist – wie bereits in der 1. Generation – der Priorität B zugeteilt. Betriebliche Abklärungen der SBB verzögern den Planungsprozess.

Wirksamkeitskriterien (WK)	
Wirksamkeitskriterium	Kommentar
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern	
1 <i>Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr</i>	- Deutliche Verbesserung der Umsteigebeziehungen Bus-Fussweg-Bahn.
2 <i>Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems</i>	- Bündelung der Buslinien, dadurch kurze Umsteigewege für Anschlussverbindungen - Eliminierung Fahrzeitverlust - Verbesserung der Fahrplanstabilität - Vernetzung mit geplanter Bahnhofstabelle Oftringen Zentrum
3 <i>Verbesserung des Strassennetzes</i>	- Durch die verbesserte Linienführung der Busse und des Fussverkehrs sinken die Behinderungen für den MIV
4 <i>Erreichbarkeit</i>	- Bessere ÖV-Erreichbarkeit der Arbeitsplätze und Einkaufszentren durch Vernetzung der ÖV-Angebote an zentralem Punkt
5 <i>Verbesserung der Intermodalität</i>	- Verbesserung Haltestellenzugänge und der Umsteigebeziehung zur geplanten Bahnhofstabelle Oftringen Zentrum (multimodale ÖV-Drehscheibe)

6	<i>Nachfrageseitige Massnahmen</i>	- Durch die Verbesserung der Funktionsfähigkeit der intermodalen ÖV-Drehscheibe entsteht ein Umsteigeeffekt auf den ÖV.
7	<i>Verbesserung im Güterverkehr (fakultativ)</i>	- Keine direkte Wirkung
8	<i>Verbesserung im Freizeitverkehr (fakultativ)</i>	- Sämtliche Massnahmen wirken sich ebenso auf den Freizeitverkehr aus (Zugang zu Einkaufszentren)
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert		
1	<i>Konzentration von Arbeitsplätzen und Bevölkerung an geeigneten Standorten und in Koordination mit dem Verkehrssystem</i>	- Vernetzung unterstützt Entwicklung des urbanen Entwicklungsraums sowie des Ortszentrums von Oftringen
2	<i>Verringerung der Zersiedlung</i>	- Schafft Voraussetzung für Umnutzungen und Nutzungsverdichtungen: Erhöhung der Attraktivität des Ortszentrums/Bahnhofsgiets von Oftringen
3	<i>Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume</i>	- Vernetzung unterstützt Entwicklung des urbanen Entwicklungsraums sowie des Ortszentrums von Oftringen
WK 3: Verkehrssicherheit erhöht		
1	<i>Erhöhung der objektiven Sicherheit</i>	- Sicherere Umsteigeverbindungen Bus-Bus - Bessere Führung Fussverkehr an den Bahnhof
2	<i>Erhöhung der subjektiven Sicherheit</i>	- Attraktive Gestaltung des Busterminals unterstützt die subjektive Sicherheit
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert		
1	<i>Reduktion der Luftschadstoff- und CO₂-Emissionen</i>	- Verbesserung des ÖV-Angebots, Reduktion Anzahl MIV-Fahrten, dadurch Reduktion der Schadstoffemissionen.
2	<i>Reduktion der Lärmemissionen</i>	- Verbesserung des ÖV-Angebots, Reduktion Anzahl MIV-Fahrten, dadurch Reduktion der Lärmemissionen
3	<i>Verminderung der Flächenbeanspruchung und Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen</i>	- Aufwertung des Aussenraums durch bauliche Massnahmen

OD1B: Aarburg: Aufwertung Oltnerstrasse K103	Priorität	B
	Kosten	25 Mio. CHF inkl. MwSt.
	Kanton	AG

Masterplan Aarburg Nord
für eine nachhaltige gesellschaftliche und räumliche Entwicklung

Zielsetzung
Die Last des Durchgangsverkehrs über die Oltnerstrasse, die grossen Unterschiede in der Wohn- und Lebensqualität und der Druck von Investoren veranlassen die Gemeinde Aarburg zu einer Situationsanalyse über Aarburg Nord. Die Analyse bildet die Grundlage für den Masterplan.
Ziel ist eine nachhaltige gesellschaftliche und räumliche Entwicklung. Der Masterplan dient dem Gemeinderat als strategisches Führungsinstrument.

Bestand
Aarburg Nord definiert sich über einen Betrachtungsperimeter der Gemeinde Aarburg vom Städtli und der Festung im Süden, vom Felsriegel der Kloos und der Einfahrt in die Stadt Olten im Norden, vom Sältsäld im Osten und von der Aare im Westen.

Inhalt Masterplan
Der Masterplan beinhaltet die Themen:
Öffentlicher Raum
Privater Raum
Weiteres Vorgehen

Sozialraumanalyse

Legende

Öffentlicher Raum
Nutzung und Gestaltung

1. Grünraum, Wald und Wiesen
Die grossen Naherholungsräume sind: Aareweg, Sältsäld, Born
Massnahmen:
Der Aareweg, Städtli-Im Kupferschmied-Rotelstrasse, wird als Naherholungs- und Spazierweg durchgängig bis zur Kloosmattstrasse im Norden und an übergeordnete Spazierwege angebunden;
- Anbindung Fährweg im Süden,
- Aareübergang Kloosmatt zum Naherholungsgebiet Born, Anbindung an Spazierwegnetz „Aareland-Weg“ über Ruttliweg nach Olten,

2. Strassen und Wege für motorisierter Verkehr
Zentrumsachse:
Die Oltnerstrasse wird als Zentrumsachse qualitativ aufgewertet und dient der optimalen Erschliessung der Gewerbezone: Anschlussknoten, Mehrwecktreffren, Lärmschutz, Baumallee etc.
Gewerbliche Erschliessungsstrassen (Anlieferung):
Zur Bündelung der Emissionen des Berufsverkehrs werden ab der Oltnerstrasse die Gewerbe- und Dienstleistungszonen erschlossen, um die Quartiersachse (Warburgstrasse-Feldstrasse-Bifangstrasse-Hausmattweg) zu entlasten.
ÖV-Anschluss:
Die Buslinien werden unabhängig vom Privatverkehr geführt. Die Bushaltestellen werden saniert, ausgebaut und aufgewertet. Eine neue S-Bahnhaltstelle (für drei bestehende S-Bahnhaltstellen), im Bereich Bushaltestelle Höhe oder Bushaltestelle Längacker, wird die Verkehrssituation entlasten.

3. Strassen und Wege für Langsamverkehr
Quartiersachse/Begegnungsraum:
Von der Kloosmatt über den Strang Warburgstrasse-Feldstrasse-Bifangstrasse-Hausmattweg ins Städtli wird durchgehend für den Langsamverkehr und Fussgänger geöffnet und als Begegnungsraum aufgewertet. Gestaltung durch (z.B.) Baumallee, Spielgeräte etc.
Querverbindungsachsen:
Die Querverbindungsachsen gliedern Aarburg Nord und verbinden die westlichen und östlichen Quartierssektoren mit den übergeordneten Naherholungsräumen (Aareraum / Sältsäld) und den ÖV-Haltestellen (Bus – S-Bahn).
Öffentliche Räume:
Kloosmattstrasse Spielplatz, Rotelstrasse Kindergarten/ Quartiersbüro und -treffpunkt, Schulhaus Höhe, Bifang-Fleiderweg Alter Frieshof Spielplatz.

Ausschnitt aus dem Masterplan Aarburg Nord (Quelle: Kanton Aargau)

Beschrieb Massnahme	
Ausgangslage	<ul style="list-style-type: none"> - Der Grossraum Olten hat keinen Direktanschluss an das Nationalstrassennetz. Die direkte Verbindung über die K103 Oltnerstrasse nach Süden umfährt die Gemeinde Aarburg (Ortskernumfahrung) und führt auf den A1-Anschluss Rothrist. Die Achse Olten - A1-Anschluss über die K103 hat die Kapazitätsgrenzen überschritten. In den Hauptverkehrszeiten regelmässig Rückstau auf die K103 nach Norden wie auch im Süden zum A1-Anschluss Rothrist. - Pünktlichkeit/Fahrplanstabilität ÖV nicht mehr gesichert - Sicherheit Veloverkehr sinkt
Ziel(e)	<ul style="list-style-type: none"> - Funktionsfähigkeit der K103 für MIV und Velo- und Fussverkehr aufrecht erhalten - Aufenthaltsqualität entlang der K103 verbessern

Massnahme	<ul style="list-style-type: none"> - Massnahmen werden im Teilkonzept Oltnerstrasse im Rahmen des Verkehrsmanagements Wiggertal festgelegt. - Der Entwurf des Teilkonzepts liegt vor mit Massnahmen wie Knotenumgestaltungen, Busschleusen, Busspuren. Konsolidierung der Massnahmenvorschläge bis Ende 2011. - Gemeinde Aarburg: Verfügt über Masterplan Aarburg Nord im Rahmen der Stadtaufwertung Aarburg. Abstimmung mit Verkehrsmanagement Wiggertal nötig. - Koordination der Verkehrsmanagement Wiggertal und Olten zwischen Kantonen AG und SO mit abgestimmten Steuerungs- und Lenkungskonzept (pendent)
Realisierungshorizont ab	2015 - 2018

Zuständigkeiten	
Federführung Abteilung Verkehr +Tiefbau des Departements BVU	Beteiligte Stellen/Gemeinden Gemeinde Aarburg Stadt Olten, Kanton Solothurn

Bezug zum Zukunftsbild und zur Schwachstellenanalyse
<p>Bezug zum Zukunftsbild:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Das AareLand optimal erreichbar und attraktiv erhalten: M2.7 - Die Siedlungsentwicklung im AareLand lenken: SL3.1 - Die gute Erreichbarkeit im urbanen Entwicklungsraum ausnutzen: SL4.1, SL4.2, SL4.3, M4.4, M4.5, M4.6 - Den Kernraum der Agglomeration als Schwerpunkt für dichte Nutzungen Wohnen, Arbeiten, Dienstleistungen und Infrastruktur bereitstellen: SL5.1, SL5.2 - Wohndörfer auf ländlichen Entwicklungsachsen (AG) /Ländliche Entwicklungsgemeinden (SO) moderat weiter entwickeln: SL11.1
<p>Bezug zur Schwachstellenanalyse</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ortsdurchfahrten erfüllen verschiedene Funktionen und haben deshalb für die meisten Dörfer eine grosse Bedeutung (Koexistenzprinzip): Hauptverbindung für den MIV und den Velo- und Fussverkehr, Ziel von Einkaufsgelegenheiten, öffentlichen Einrichtungen, Bushaltestelle, Begegnungsmöglichkeit etc. - Oftmals Ausrichtung auf den MIV: Durchleitfunktion durch die Hauptachse, keine traditionelle Funktion als Begegnungsort mehr. - Deswegen geringe Sicherheit und Aufenthaltsqualität für den Velo- und Fussverkehr sowie städtebauliche Qualitäten. Insbesondere auf den Ortsdurchfahrten in Richtung Zentren des AareLands sind sie oftmals überlastet. Die Fahrplanstabilität des ÖV sinkt. <p>Trends Ortsdurchfahrten</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ohne Massnahmen ist keine Veränderung der Situation absehbar, zumal Verkehrszunahme absehbar ist. <p>Schwachstellen und Handlungsbedarf:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Belastungen auf Ortsdurchfahrten durch bauliche und gestalterische Massnahmen auf ein erträgliches Mass reduzieren. - Öffentlichen Räume aufwerten → Sicherer und attraktiverer Velo- und Fussverkehr, bessere Aufenthaltsqualitäten, Steigerung der Lebensqualität und die Sicherung der Funktionsfähigkeit des ÖV - Zudem Förderung der Verdichtung nach innen, da Steigerung der Attraktivität von Wohnungen und Arbeitsplätzen in einem gestalteten Umfeld.

Handlungsschwerpunkt Aufwerten von Ortsdurchfahrten:

- Aufwerten von Ortsdurchfahrten: Die Ortsdurchfahrten erfüllen weit mehr Funktionen als nur die Durchleitung des Verkehrs. Sie sind Lebensader einer Gemeinde, Begegnungsort, Ziel für Einkaufende, Benutzer der öffentlichen Bauten und Anlagen und ÖV-Achsen. Jedoch sind sie häufig durch das hohe MIV-Verkehrsaufkommen belastet, was sich negativ auf die Sicherheit für die anderen Verkehrsteilnehmenden auswirkt. Wo sinnvoll und möglich werden die Ortsdurchfahrten durch Umfahrungsstrassen entlastet. Wo dies nicht möglich ist, sind die Ortsdurchfahrten aufzuwerten, damit sie ihre Aufgabe des Koexistenzprinzips wahrnehmen können.

Verweis auf kantonale Richtpläne

Kanton Aargau:
Kapitel Nr. S1.1, M2.2

Kanton Solothurn:

-

Sonstiges

Machbarkeit

- Umsetzung Masterplan setzt umfangreiche Massnahmen im angrenzenden Siedlungsgebiet und insbesondere auf der K103 Oltnerstrasse voraus.
- Die angestrebte Zentrumsachse soll der angrenzenden Erschliessung wie auch dem Lärmschutz dienen und eine Begrünung aufweisen.
- Es ist anzunehmen, dass Landerwerb in grösserem Mass erforderlich.
- Die Zentrumsachse muss mitunter die im Verkehrsmanagement Wiggertal vorgesehenen Massnahmen integrieren

Quantitative Angaben

Die K103 Oltnerstrasse weist folgende Belastungen auf (Angaben aus kantonalem Verkehrsmodell):

- DTV 2010 23'700 - 25'400
- Prognose DTV 2025: 26'200 - 27'900

Grundlagendokumente, Literatur

- Masterplan Aarburg Nord, Gemeinde Aarburg, Entwurf vom August 2011
- Verkehrsmanagement Wiggertal, Teilkonzept Oltnerstrasse, Departement BVU, Abteilung Verkehr, Entwurf vom September 2011
- Kantonaler Nutzungsplan K103 Oltnerstrasse, genehmigt vom Grosse Rat am 21. Februar 2006, Departement BVU, Abteilung Verkehr

Bemerkungen und Hinweise

Abstimmung Masterplan Aarburg Nord, kantonaler Nutzungsplan und Massnahmenintegration aus Teilkonzept Oltnerstrasse des Verkehrsmanagements Wiggertal erfolgt im Jahr 2012

Bezug zu anderen Massnahmen

- LV3B: Aarburg – Olten: Langsamverkehrsverbindung Aarburg – Bahnhof Olten

Wirksamkeitskriterien (WK)

Wirksamkeitskriterium

Kommentar

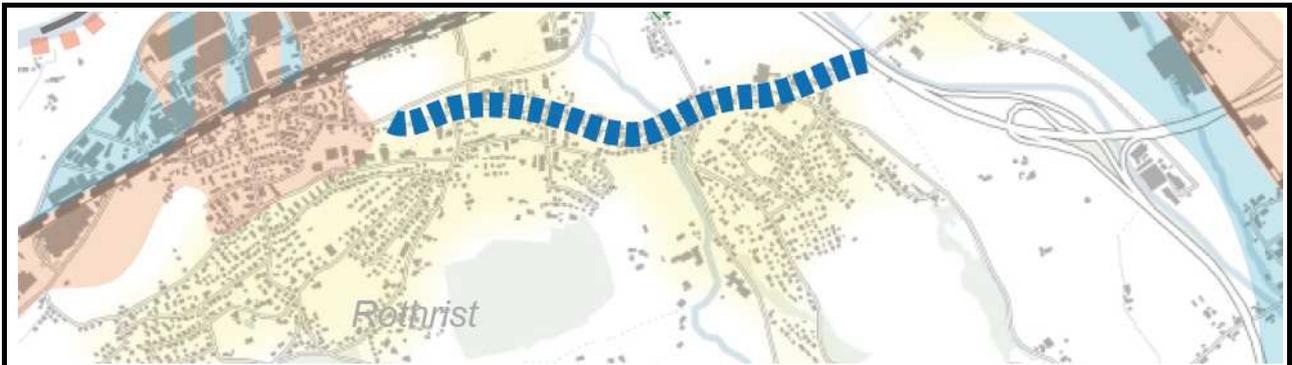
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern

1 *Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr*

- Verkürzung der durchschnittlichen Unterwegszeiten für Radverkehr längs der K103

2	<i>Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Wiederherstellung der Betriebssicherheit für den strassengebundenen ÖV durch Verstetigung des Verkehrsflusses und Massnahmen der ÖV-Bevorzugung gemäss Teilkonzept Oltnenstrasse (Verkehrsmanagement Wiggertal) - Bauliche oder elektronische Eigentrassierung und verstärkte Priorisierung.
3	<i>Verbesserung des Strassennetzes</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Verstetigung des Verkehrsflusses und Verminderung von Stausituationen
4	<i>Erreichbarkeit</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Verbesserung der ÖV-Kapazität und ÖV-Qualität zwischen Stadt Olten und Aarburg, Oftringen und Zofingen
5	<i>Verbesserung der Intermodalität</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Verbesserung der ÖV-Halte (Strasse) und Anbindung mit geplanten S-Bahn-Haltestellen
6	<i>Nachfrageseitige Massnahmen</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Attraktivierung ÖV-Angebote: Modalsplit-Veränderungen zugunsten ÖV
7	<i>Verbesserung im Güterverkehr (fakultativ)</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Bereitstellung der erforderlichen Anlieferungs- und Güterumschlagsflächen für an K103 angrenzende gewerbliche Nutzungen und Dienstleistungen
8	<i>Verbesserung im Freizeitverkehr (fakultativ)</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Keine direkte Wirkung
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert		
1	<i>Konzentration von Arbeitsplätzen und Bevölkerung an geeigneten Standorten und in Koordination mit dem Verkehrssystem</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Unterstützt Entwicklung des urbanen Entwicklungsraums sowie des Ortszentrums: Schafft Voraussetzung für Umnutzungen und Nutzungsverdichtungen: Erhöhung der Attraktivität des Ortszentrums
2	<i>Verringerung der Zersiedlung</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Schafft Voraussetzung für Umnutzungen und Nutzungsverdichtungen: Erhöhung der Attraktivität des Ortszentrums
3	<i>Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Erhöhung der Gestaltung des öffentlichen Raums durch neue Anlagen - Verbesserung durch Massnahmen im Bericht Fuss- und Veloverkehr
WK 3: Verkehrssicherheit erhöht		
1	<i>Erhöhung der objektiven Sicherheit</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Verbesserungen für ab- und einbiegenden MIV; Verbesserungen für querenden und abbiegenden Velo- und Fussverkehr, mit Fokus auf wichtige Knotenbereiche - Sicherheitsaudit erfolgt in nachgelagerter Verfahrensstufe
2	<i>Erhöhung der subjektiven Sicherheit</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Verstetigung Verkehrsfluss - Erreichen einer angemessenen Geschwindigkeit
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert		
1	<i>Reduktion der Luftschadstoff- und CO2-Emissionen</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Reduktion der Emissionen durch Verkehrsberuhigung und Verstetigung des Verkehrs und durch Umsteigen vom MIV auf den ÖV
2	<i>Reduktion der Lärmemissionen</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Reduktion der Lärmemissionen durch Verkehrsberuhigung und Verstetigung des Verkehrs
3	<i>Verminderung der Flächenbeanspruchung und Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Keine direkte Wirkung

OD2B: Rothrist: Betriebs- und Gestaltungskonzept Bernstrasse (K235)	Priorität	B
	Kosten	8 Mio. CHF inkl. MwSt.
	Kanton	AG



Lage Betriebs- und Gestaltungskonzept Bernstrasse Rothrist

Beschrieb Massnahme	
Ausgangslage	<ul style="list-style-type: none"> - Ortsdurchfahrt durch Strassenverkehr (Ost-West zwischen Murgenthal und Oftringen) belastet - Sicherheit für Velo- und Fussverkehr und Aufenthaltsqualität gering - Verkehrsentslastung möglich mit neuer Umfahrungsstrasse (Wiggertalstrasse Abschnitt Nord ab K235 - K310).
Ziel(e)	<ul style="list-style-type: none"> - Erhöhung Verkehrssicherheit - Funktionsfähigkeit ÖV verbessern - Bessere Organisation der verschiedenen Verkehrsteilnehmer (MIV, ÖV, Velo- und Fussgänger) - Massnahmen Städtebau/Aufwertung - Erhöhung Aufenthaltsqualität entlang Ortsdurchfahrten verbessern
Massnahme	- Erarbeitung BGK für Ortsdurchfahrt durch Kanton und Gemeinde
Realisierungshorizont ab	2019 - 2022

Zuständigkeiten	
Federführung Abteilung Verkehr	Beteiligte Stellen/Gemeinden Gemeinde Rothrist

Bezug zum Zukunftsbild und zur Schwachstellenanalyse	
Bezug zum Zukunftsbild:	
<ul style="list-style-type: none"> - Das AareLand optimal erreichbar und attraktiv erhalten: M2.7 - Die Siedlungsentwicklung im AareLand lenken: SL3.1 - Die gute Erreichbarkeit im urbanen Entwicklungsraum ausnutzen: SL4.1, SL4.2, SL4.3, M4.4, M4.5, M4.6 - Den Kernraum der Agglomeration als Schwerpunkt für dichte Nutzungen Wohnen, Arbeiten, Dienstleistungen und Infrastruktur bereitstellen: SL5.1, SL5.2 - Wohndörfer auf ländlichen Entwicklungsachsen (AG) /Ländliche Entwicklungsgemeinden (SO) moderat weiter entwickeln: SL11.1 	
Bezug zur Schwachstellenanalyse	
<ul style="list-style-type: none"> - Ortsdurchfahrten erfüllen verschiedene Funktionen und haben deshalb für die meisten Dörfer eine grosse Bedeutung (Koexistenzprinzip): Hauptverbindung für den MIV und den Velo- und Fussverkehr, Ziel von Einkaufsgelegenheiten, öffentlichen Einrichtungen, Bushaltestelle, Begegnungsmöglichkeit etc. - Oftmals Ausrichtung auf den MIV: Durchleitfunktion durch die Hauptachse, keine traditionelle Funktion als Begegnungsort mehr. - Deswegen geringe Sicherheit und Aufenthaltsqualität für den Velo- und Fussverkehr sowie städtebauliche Qualitäten. Insbesondere auf den Ortsdurchfahrten in Richtung Zentren des AareLands sind sie oftmals überlastet. Die Fahrplanstabilität des ÖV sinkt. 	
Trends Ortsdurchfahrten	
<ul style="list-style-type: none"> - Ohne Massnahmen ist keine Veränderung der Situation absehbar, zumal Verkehrszunahme absehbar ist. 	
Schwachstellen und Handlungsbedarf:	
<ul style="list-style-type: none"> - Belastungen auf Ortsdurchfahrten durch bauliche und gestalterische Massnahmen auf ein erträgliches Mass reduzieren. - Öffentlichen Räume aufwerten → Sicherer und attraktiverer Velo- und Fussverkehr, bessere Aufenthaltsqualitäten, Steigerung der Lebensqualität und die Sicherung der Funktionsfähigkeit des ÖV - Zudem Förderung der Verdichtung nach innen, da Steigerung der Attraktivität von Wohnungen und Arbeitsplätzen in einem gestalteten Umfeld. 	
Handlungsschwerpunkt Aufwerten von Ortsdurchfahrten:	
<ul style="list-style-type: none"> - Aufwerten von Ortsdurchfahrten: Die Ortsdurchfahrten erfüllen weit mehr Funktionen als nur die Durchleitung des Verkehrs. Sie sind Lebensader einer Gemeinde, Begegnungsort, Ziel für Einkaufende, Benützer der öffentlichen Bauten und Anlagen und ÖV-Achsen. Jedoch sind sie häufig durch das hohe MIV-Verkehrsaufkommen belastet, was sich negativ auf die Sicherheit für die anderen Verkehrsteilnehmenden auswirkt. Wo sinnvoll und möglich werden die Ortsdurchfahrten durch Umfahrungsstrassen entlastet. Wo dies nicht möglich ist, sind die Ortsdurchfahrten aufzuwerten, damit sie ihre Aufgabe des Koexistenzprinzips wahrnehmen können. 	

Verweis auf kantonale Richtpläne	
Kanton Aargau: Kapitel Nr. M2.2	Kanton Solothurn -

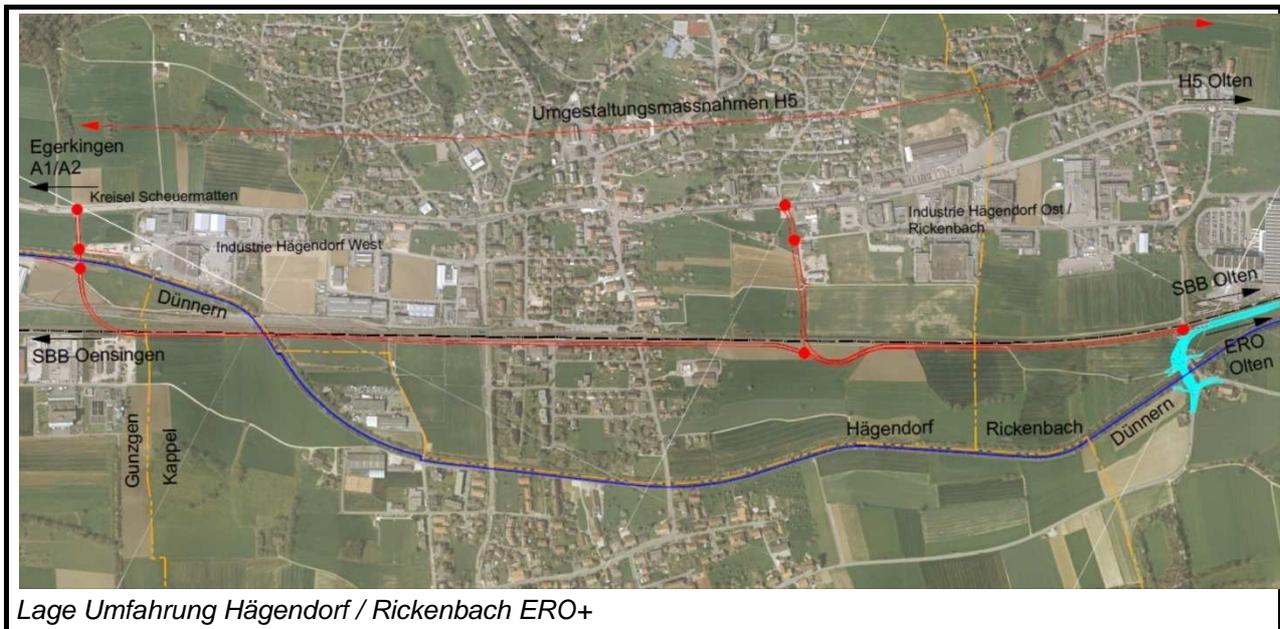
Sonstiges
Machbarkeit
<ul style="list-style-type: none"> - Erstellung eines Betriebs- und Gestaltungskonzept für die K235 als Grundlage für Bauprojekt - Voraussetzung ist die Realisierung der Wiggertalstrasse Abschnitt Nord mit der entsprechenden Verkehrsumlage von der K235 auf die neue Strasse.

<p>Quantitative Angaben</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die K235 in Rothrist weist im Perimeter des BGK folgende Belastung auf: 9'500 - 10'200 (DTV 2010) und nach Umlagerung des Verkehrs auf die Wiggertalstrasse Abschnitt Nord noch einen DTV von ca. 3'500 bis 4'500 (Prognose Umlagerung Basis kantonales Verkehrsmodell)
<p>Grundlagendokumente, Literatur</p> <ul style="list-style-type: none"> - BVU, Abteilung Verkehr, Ortsdurchfahrten, Anleitung für attraktive Kantonsstrassen im Siedlungsgebiet, Mai 2009 - VSS-Richtlinien SN 640 210 - 214 Entwurf des Strassenraums
<p>Bezug zu anderen Massnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> - LV2A: Aarburg - Rothrist: Kantonale Radroute R510: neue Linienführung Verbindung Aarburg – Rothrist - LV10A und LV4B: Zofingenregio: Umsetzung Velokonzept Zofingenregio

Wirksamkeitskriterien (WK)	
Wirksamkeitskriterium	Kommentar
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern	
1 <i>Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Infrastrukturergänzungen für den Velo- und Fussverkehr zur Erhöhung der Verkehrssicherheit - Schliessung von Netzlücken - Verbesserung Längs- und Querbeziehungen - Verbesserung Schulwegsicherheit
2 <i>Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Zugang/Erreichbarkeit der Anlagen des ÖV aufgrund der Verbesserung des Velo- und Fusswegnetzes → Steigerung der Attraktivität des ÖV
3 <i>Verbesserung des Strassennetzes</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Erhöhung der Verkehrssicherheit - Verstetigung Verkehrsfluss - Erreichen einer angemessenen Geschwindigkeit
4 <i>Erreichbarkeit</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Optimierung hinsichtlich kommunaler Erreichbarkeit der ÖV-Haltestellen
5 <i>Verbesserung der Intermodalität</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Optimierungen im Velo- und Fusswegnetz - Verbesserung indirekter Zugang zu Bahnhofstestellen
6 <i>Nachfrageseitige Massnahmen</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Massnahmen im Bereich des Velo- und Fussverkehrs können Beitrag zu Erhöhung des Modalsplits zugunsten Velo- und Fussverkehr/ÖV leisten
7 <i>Verbesserung im Güterverkehr (fakultativ)</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Keine direkte Wirkung
8 <i>Verbesserung im Freizeitverkehr (fakultativ)</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Verbesserung Angebot im Freizeitverkehr (ÖV, Velo- und Fussverkehr)
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert	
1 <i>Konzentration von Arbeitsplätzen und Bevölkerung an geeigneten Standorten und in Koordination mit dem Verkehrssystem</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Unterstützt Entwicklung des urbanen Entwicklungsraums sowie des Ortszentrums: Schafft Voraussetzung für Umnutzungen und Nutzungsverdichtungen: Erhöhung der Attraktivität des Ortszentrums
2 <i>Verringerung der Zersiedlung</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Schafft Voraussetzung für Umnutzungen und Nutzungsverdichtungen: Erhöhung der Attraktivität des Ortszentrums

3 <i>Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Erhöhung der Gestaltung des öffentlichen Raums durch neue Anlagen - Verbesserung durch Massnahmen im Bericht Fuss- und Veloverkehr
WK 3: Verkehrssicherheit erhöht	
1 <i>Erhöhung der objektiven Sicherheit</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Verbesserungen für ab- und einbiegenden MIV; Verbesserungen für querenden und abbiegenden Velo- und Fussverkehr, mit Fokus auf wichtige Knotenbereiche - Sicherheitsaudit erfolgt in nachgelagerter Verfahrensstufe
2 <i>Erhöhung der subjektiven Sicherheit</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Verstetigung Verkehrsfluss - Erreichen einer angemessenen Geschwindigkeit
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert	
1 <i>Reduktion der Luftschadstoff- und CO₂-Emissionen</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Reduktion der Emissionen durch Verkehrsberuhigung und Verstetigung des Verkehrs und durch Umsteigen vom MIV auf den ÖV
2 <i>Reduktion der Lärmemissionen</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Reduktion der Lärmemissionen durch Verkehrsberuhigung und Verstetigung des Verkehrs
3 <i>Verminderung der Flächenbeanspruchung und Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Keine direkte Wirkung

MIV1B: Umfahrung Hägendorf / Rickenbach (ERO+)	Priorität	B
	Kosten	60 bis 90 Mio. CHF inkl. MwSt.
	Kanton	SO



Beschrieb Massnahme	
Ausgangslage	<ul style="list-style-type: none"> - Mit der Realisierung der Entlastungsstrasse Region Olten (ERO) wird der Strassenabschnitt der H5 zwischen Olten und Wangen b. Olten vom MIV stark entlastet und zugunsten des ÖV und Velo- und Fussverkehrs aufgewertet. - Ab dem westlichen Ende der ERO besteht weiterhin eine hohe Verkehrsnachfrage auf dem Streckenabschnitt der Hauptstrasse H5 zwischen Wangen b. Olten und Egerkingen (Autobahnanschluss A1/A2). - Die Wohn- und Aufenthaltsqualität in den betroffenen Gemeinden sinkt wegen den vorhandenen Emissionen deutlich. - Es bestehen Attraktivitätseinbussen beim strassengebundenen öffentlichen Verkehr aufgrund von Stausituationen - Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung besteht eine höhere Gefährdung des Velo- und Fussverkehrs
Ziel(e)	<ul style="list-style-type: none"> - Entlastung der Ortsdurchfahrten von Hägendorf, Rickenbach und Wangen bei Olten - Bessere Anbindung Gäu an das Nationalstrassennetz - Verbesserung Pünktlichkeit des öffentlichen Verkehrs - Höhere Verkehrssicherheit für Velo- und Fussverkehr - Attraktivere Strassenraumgestaltung

Massnahme	<ul style="list-style-type: none"> - Weiterführung ERO von Mühle Rickenbach nach Westen (Umfahrung Hägendorf / Rickenbach). Die vertikale Linienführung (à Niveau oder Tunnel im Siedlungsgebiet von Hägendorf) wird im Verlaufe des Vorprojekts geklärt. - Flankierende Gesamtverkehrsmassnahmen auf dem bestehenden Strassennetz - Begleitmassnahmen zur Aufwertung der Ortsdurchfahrten (Umgestaltungsmassnahmen H5) - Aufwertung der Dünnern
Realisierungshorizont ab	2019 – 2022

Zuständigkeiten	
Federführung Amt für Verkehr und Tiefbau Kanton Solothurn	Beteiligte Stellen/Gemeinden Raumplanungsamt Kanton Solothurn weitere kantonale Ämter

Bezug zum Zukunftsbild und zur Schwachstellenanalyse
<p>Bezug zum Zukunftsbild:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Das AareLand optimal erreichbar und attraktiv erhalten: M2.6, M2.7 - Die gute Erreichbarkeit im urbanen Entwicklungsraum ausnutzen: M4.3 - Den Kernraum der Agglomeration als Schwerpunkt für dichte Nutzungen Wohnen, Arbeiten, Dienstleistungen und Infrastruktur bereitstellen: M5.2 - Kantonale und regionale Schwerpunktgebiete Arbeiten fördern: M8.2 - Umnutzung reiner Arbeitsgebiete an zentralen Lagen innerhalb des Kernraums fördern: M9.1
<p>Bezug zur Schwachstellenanalyse</p> <ul style="list-style-type: none"> - Hohes Verkehrsaufkommen, hohe Trennwirkung <p>Trends Ortsdurchfahrten</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ohne Massnahmen ist keine Veränderung der Situation absehbar, zumal Verkehrszunahme absehbar ist. <p>Schwachstellen und Handlungsbedarf:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kantonsstrassennetz: Auf folgenden Abschnitten wird die Funktionsfähigkeit des MIV und des ÖV sowie die Sicherheit des Velo- und Fussverkehrs wegen dem stetig zunehmenden Verkehrsaufkommen abnehmen: Achse Egerkingen-Hägendorf-Rickebach-Wangen b.O.-Olten. <p>Handlungsschwerpunkt Aufwerten von Ortsdurchfahrten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Angebotsorientierte Planung des Gesamtverkehrssystems: Mit der gezielten Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung und einer angebotsorientierten Planung des Gesamtverkehrssystems werden der Flächenverbrauch minimiert und die Umweltbelastungen reduziert.

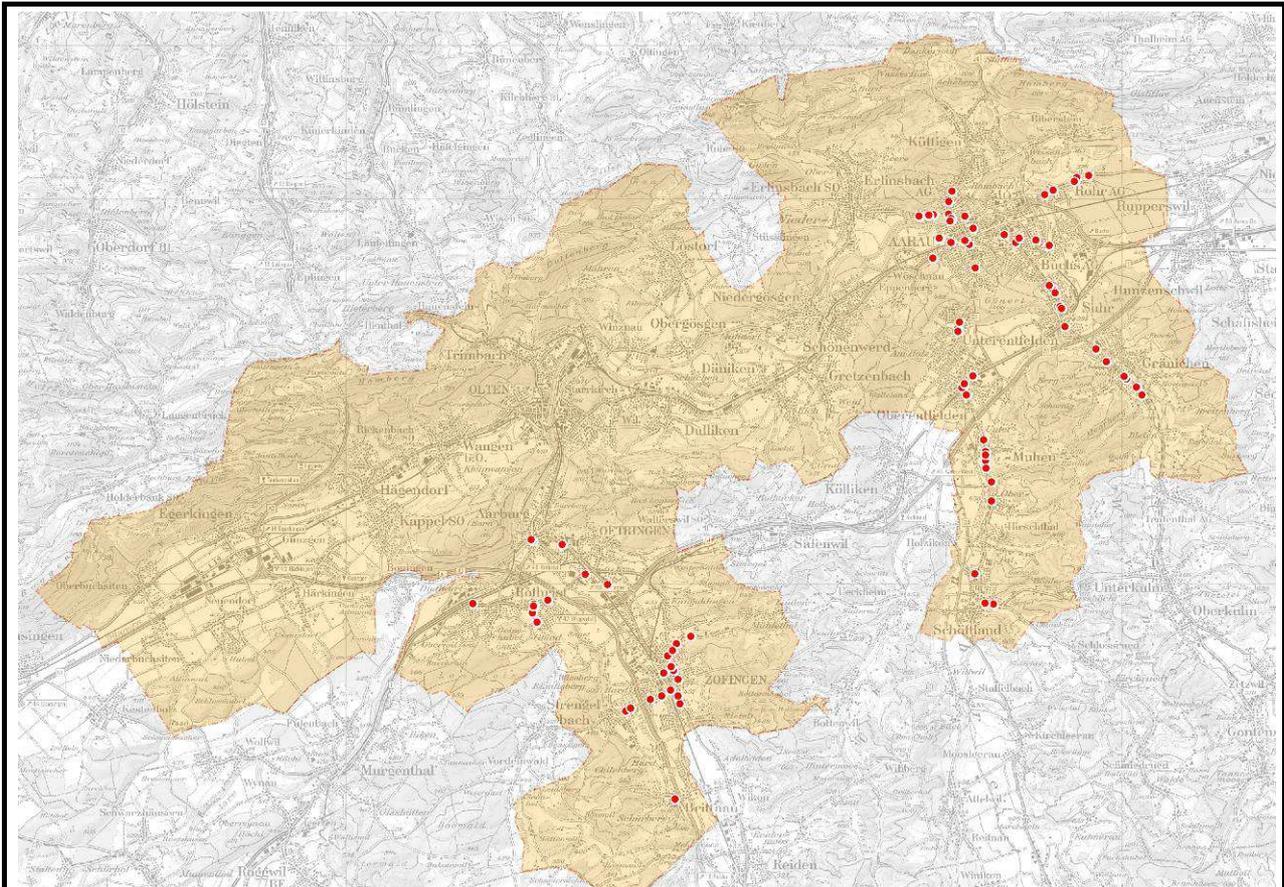
Verweis auf kantonale Richtpläne	
Kanton Aargau: Kapitel Nr. -	Kanton Solothurn Umfahrung Hägendorf/Rickenbach, Abstimmungskategorie Vororientierung in Richtplan 2000

Sonstiges
Machbarkeit Eine Umfahrung Hägendorf/Rickenbach ist machbar, die optimale Linienführung wurde untersucht und festgelegt.
Quantitative Angaben Der DTV auf der H5 in Hägendorf und Rickenbach beträgt nach Inbetriebnahme der Umfahrung Hägendorf/Rickenbach noch 5'000 – 8'000 Fahrzeuge.
Grundlagendokumente, Literatur <ul style="list-style-type: none"> - Planungsstudie Umfahrung Hägendorf/Rickenbach, 2008 - Zweckmässigkeitsbeurteilung Umfahrung Hägendorf/Rickenbach, 2008 - Raumentwicklung Oensingen – Olten, Konzeptstudie als Grundlage für die Richtplanung, 2011 - Vorstudie Umfahrung Hägendorf – Rickenbach, ERO+, 2012

Wirksamkeitskriterien (WK)	
Wirksamkeitskriterium	Kommentar
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern	
1 <i>Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Qualität für den Velo- und Fussverkehr wird verbessert - Erleichterung der Querungsmöglichkeiten
2 <i>Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Verbesserung der Fahrplanstabilität und somit Pünktlichkeit beim öffentlichen Verkehr
3 <i>Verbesserung des Strassennetzes</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Beseitigung der Engpässe im Strassennetz - Verbesserung des Verkehrsflusses
4 <i>Erreichbarkeit</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Verbesserung der Erreichbarkeit der Siedlungsschwerpunkte
5 <i>Verbesserung der Intermodalität</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Keine direkte Wirkung
6 <i>Nachfrageseitige Massnahmen</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Keine direkte Wirkung
7 <i>Verbesserung im Güterverkehr (fakultativ)</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Entlastung der Dorfzentren vom Güterverkehr. Dieser wird via Umfahrungsstrasse auf direktem Weg zum Autobahnanschluss Egerkingen geführt - Bessere Erschliessung der Gewerbe- und Industriegebiete, Vermeidung von Ortsdurchfahrten und direkterer Anschluss an Autobahn
8 <i>Verbesserung im Freizeitverkehr (fakultativ)</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Verbesserungen im Velo- und Freizeitverkehr
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert	
1 <i>Konzentration von Arbeitsplätzen und Bevölkerung an geeigneten Standorten und in Koordination mit dem Verkehrssystem</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Verbesserung der Erreichbarkeit der Siedlungsgebiete zwischen Egerkingen und Olten
2 <i>Verringerung der Zersiedlung</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Durch bessere Erschliessung der bestehenden Bauzonen weniger Einzonungen am Siedlungsrand

3 <i>Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Aufwertung des öffentlichen Raums in Hägendorf und Rickenbach mit der Umgestaltung und Verkehrsberuhigung der H5 - Aufwertung der Dünern
WK 3: Verkehrssicherheit erhöht	
1 <i>Erhöhung der objektiven Sicherheit</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Erhöhung der Sicherheit auf den Ortsdurchfahrten - Verringerung der Unfallwahrscheinlichkeit im dichten Siedlungsraum
2 <i>Erhöhung der subjektiven Sicherheit</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Erhöhung der subjektiven Sicherheit wird erhöht, da der Schwerverkehr nicht mehr durch die Ortszentren fährt und durch gestalterische Massnahmen
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert	
1 <i>Reduktion der Luftschadstoff- und CO₂-Emissionen</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Positiver Effekt infolge Verlagerung des Durchgangs- und Schwerverkehrs aus den Wohngebieten auf die Wiggertalstrasse und damit Verstetigung Verkehrsfluss
2 <i>Reduktion der Lärmemissionen</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Reduktion der Lärmemissionen
3 <i>Verminderung der Flächenbeanspruchung und Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Zusätzlicher Flächenbedarf für neue Umfahrungsstrasse - Trennwirkung durch neue Umfahrungsstrasse - Negative Auswirkungen werden durch ökologische Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen kompensiert

LV1B: Fahrbahnquerungen für Zufussgehende	Priorität	B
	Kosten	5 Mio. CHF inkl. MwSt.
	Kanton	AG



Fahrbahnquerungen ohne Mittelinseln an Kantonsstrassen DTV >5'000 Fahrzeugen/Tag, die gemäss Handlungsprogramm im Kanton Aargau zu überprüfen sind.

Beschrieb Massnahme	
Ausgangslage	- Der Kanton Aargau erstellt ein Handlungsprogramm Fussgängerquerungen auf Kantonsstrassen. Das Konzept steht ab Frühling 2012 zur Verfügung.
Ziel(e)	- Anpassungen und Umsetzung der heutigen Sicherheitskriterien an Querungsstellen. - Verbesserungen und Erhöhung der Verkehrssicherheit an Fussgängerquerungen zugunsten des Langsamverkehrs an stark befahrenen Kantonsstrassen (DTV > 5'000 Fahrzeuge.)
	- Umsetzung der normativen Anforderungen wie Beleuchtung, Ausrüstungen usw. an Querungsstellen sowie Anpassungen der Querungsstellen auf den kantonalen Ausbaustandart auf Kantonsstrassen.

Massnahme	- In Erarbeitung, Handlungsprogramm Fussgängerquerungen Kanton Aargau 2012
Realisierungshorizont ab	2015 - 2018

Zuständigkeiten	
Federführung Abteilung Tiefbau, Fachstelle Verkehrssicherheit	Beteiligte Stellen/Gemeinde Gemeinden und zuständige Elektrizitätswerke (Beleuchtung)

Bezug zum Zukunftsbild und zur Schwachstellenanalyse
<p>Bezug zum Zukunftsbild:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Das AareLand optimal erreichbar und attraktiv erhalten: M2.9 - Die gute Erreichbarkeit im urbanen Entwicklungsraum ausnutzen: M4.6 - Die Stadträume als Brennpunkte des urbanen Lebens ausgestalten: M6.4 - Kantonale und regionale Schwerpunktgebiete Arbeiten fördern: M8.4 - Den Landschaftsraum im AareLand primär für die Land- und Forstwirtschaft sichern: M14.1, M14.3 - Das Freiraumnetz in Teilen des urbanen Entwicklungsraums weiter ausbauen: M15.1 - Prägende Flussräume erhalten und weiter entwickeln: M16.3, 16.5
<p>Bezug zur Schwachstellenanalyse</p> <ul style="list-style-type: none"> - Für das Fusswegnetz gelten grundsätzlich dieselben Bedingungen wie für die Velorouten: Es sollen schnelle, sichere und komfortable Verbindungen angeboten werden, insbesondere zu ÖV-Knoten und Haltestellen, öffentliche Einrichtungen, Schulen, Freizeitanlagen und –einrichtungen und Einkaufsmöglichkeiten. - Eine einheitliche Beurteilung des heutigen Zustands und des Ausbaubedarfs ist schwierig. Es handelt sich vornehmlich um kleinere, lokale Massnahmen wie fehlende Fussgängerstreifen, Haltestellenzugänge, über kurze Distanzen schmale oder fehlende Trottoirs oder Beschilderung. Diese Massnahmen fallen somit mehrheitlich in den Zuständigkeitsbereich der Gemeinden. <p>Trends</p> <ul style="list-style-type: none"> - Es ist davon auszugehen, dass die Entwicklung des Fussverkehrs wie in den vergangenen Jahren weiter geht. <p>Schwachstellen und Handlungsbedarf:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verstärkung der Trennwirkung durch stark belastete MIV-Achsen - Nicht wesensgerechte Wegführung mit Hindernissen - Druck des MIV auf Zonen und Wege, wo der Langsamverkehr Priorität haben soll - Mangelnde Signalisation. <p>Handlungsschwerpunkt</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fertigstellung und Sicherung der Velo- und Fussverkehrsnetze: Mit der Fertigstellung des Velo- und Fussverkehrsnetzes wird der steigenden Bedeutung des Velo- und Fussverkehrs im Alltagsverkehr Rechnung getragen. Abschnitte mit Sicherheitsdefiziten werden saniert. Vermehrt werden auch Massnahmen für den Freizeitverkehr umgesetzt.

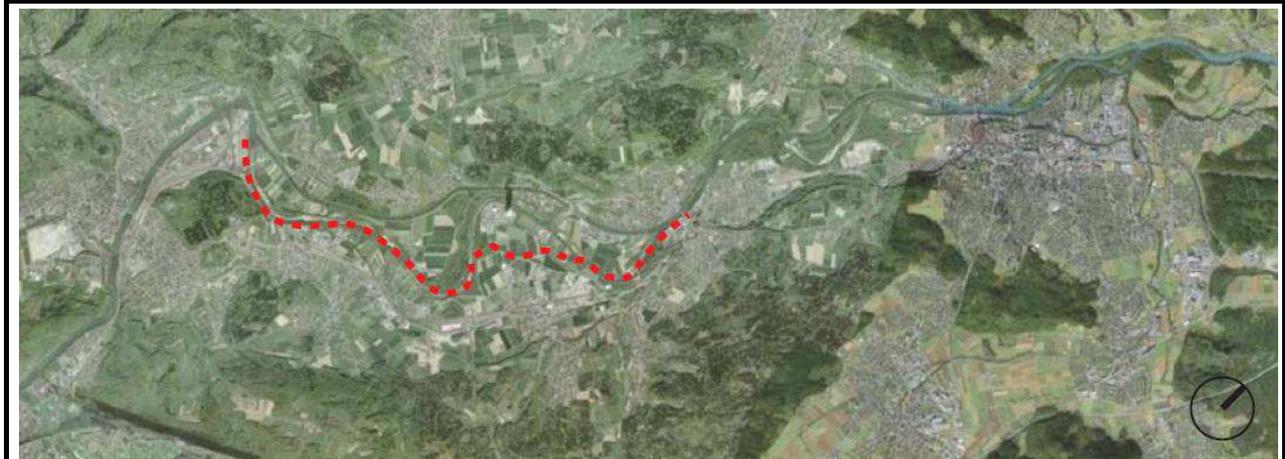
Verweis auf kantonale Richtpläne	
Kanton Aargau: Kapitel Nr. M4.1	Kanton Solothurn -

Sonstiges
Machbarkeit Erarbeitung von einzelnen Bauprojekten auf Basis aus dem Handlungsprogramm Fussgängerquerung Kanton Aargau 2012
Quantitative Angaben - Rund 225 Fahrbahnquerungen sind mit dem Handlungsprogramm genauer zu überprüfen.
Grundlagendokumente, Literatur - VSS Normen - Kantonale Richtlinien über Querungsstellen und Fussgängerstreifen - Forschungsbericht 1352 Fussgängerstreifen (Grundlagen) Forschungsauftrag VSS 2008/302 - Handlungsprogramm Fussgängerstreifen (Abschluss Konzept auf Frühjahr 2012 geplant)

Wirksamkeitskriterien (WK)	
Wirksamkeitskriterium	Kommentar
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern	
1 <i>Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr</i>	- Direkte Wirkung: Erhöhung der Verkehrssicherheit an Fussgängerquerungen durch Entschärfung der Gefahrenstellen an stark befahrenen Kantonsstrassen
2 <i>Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems</i>	- Direkte Wirkung: Erhöhung der Verkehrssicherheit an Haltestellen, insbesondere beim Queren der Kantonsstrassen
3 <i>Verbesserung des Strassennetzes</i>	- Keine direkte Wirkung
4 <i>Erreichbarkeit</i>	- Keine direkte Wirkung. Ziele werden für die Zufussgehenden besser erreichbar, da der Weg sicherer ist.
5 <i>Verbesserung der Intermodalität</i>	- Keine direkte Wirkung
6 <i>Nachfrageseitige Massnahmen</i>	- Keine direkte Wirkung
7 <i>Verbesserung im Güterverkehr (fakultativ)</i>	- Keine direkte Wirkung
8 <i>Verbesserung im Freizeitverkehr (fakultativ)</i>	- Zum Teil Ja: Erhöhung der Verkehrssicherheit auch zugunsten der Wanderwege im Siedlungsgebiet

WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert	
1 <i>Konzentration von Arbeitsplätzen und Bevölkerung an geeigneten Standorten und in Koordination mit dem Verkehrssystem</i>	- Keine direkte Wirkung
2 <i>Verringerung der Zersiedlung</i>	- Keine direkte Wirkung
3 <i>Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume</i>	- Keine direkte Wirkung
WK 3: Verkehrssicherheit erhöht	
1 <i>Erhöhung der objektiven Sicherheit</i>	- Direkte Wirkung: Umsetzung der normativen Anforderungen (Beleuchtung, Ausstattungen usw.) und Anpassungen an den kantonalen Ausbaustandart für Kantonsstrassen sowie Umsetzung der aktuellen Sicherheitskriterien
2 <i>Erhöhung der subjektiven Sicherheit</i>	- Direkte Wirkung: Erhöhung der objektiven Sicherheit wie z.B. verbesserte Beleuchtung sollte sich positiv auf die subjektive Sicherheit auswirken
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert	
1 <i>Reduktion der Luftschadstoff- und CO2-Emissionen</i>	- Keine direkte Wirkung
2 <i>Reduktion der Lärmemissionen</i>	- Keine direkte Wirkung
3 <i>Verminderung der Flächenbeanspruchung und Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen</i>	- Keine direkte Wirkung

LV2B: Niederamt: Veloschnellroute Aarau – Olten	Priorität	B
	Kosten	3.5 Mio. CHF inkl. MwSt.
	Kanton	AG und SO



Veloschnellroute Aarau-Olten (Quelle: Amt für Verkehr und Tiefbau Solothurn, Langsamverkehrsmassnahmen AareLand)

Beschrieb Massnahme	
Ausgangslage	<ul style="list-style-type: none"> - Die Niederämterstrasse in Dulliken weist einen durchschnittlichen täglichen Verkehr von über 15'000 Fahrzeugen auf. Bei diesem hohen Verkehrsaufkommen ist eine Ergänzungsstrecke anzustreben. Das Nutzerpotenzial ist aufgrund der Siedlungsdichte sehr hoch. - Heute bestehen keine direkten Velo- und Fusswegverbindungen zwischen Olten - Winznau und Dulliken - Winznau.
Ziel(e)	- Realisierung einer Ergänzungsstrecke für den Velo-Pendlerverkehr zwischen Aarau und Olten südlich der Aare
Massnahme	- Realisierung einer Ergänzungsstrecke für den Veloverkehr von Olten nach Aarau. Je nach Ortssituation sind Radstreifen und Radwege, bauliche Anpassungen (u.a. Beläge), Umgestaltung von Knotenbereichen sowie Signalisationen und Markierungen vorzusehen.
Realisierungshorizont ab	2019 – 2022

Zuständigkeiten	
Federführung Amt für Verkehr und Tiefbau SO	Beteiligte Stellen/Gemeinden Olten, Dulliken, Däniken, Gretzenbach, Schönenwerd, Eppenberg-Wöschnau, Winznau, Kanton AG

Bezug zum Zukunftsbild

Bezug zum Zukunftsbild:

- Das AareLand optimal erreichbar und attraktiv erhalten: M2.8, M2.9
- Die Stadträume als Brennpunkte des urbanen Lebens ausgestalten: M6.4
- Kantonale und regionale Schwerpunktgebiete Arbeiten fördern: M8.4
- Umnutzung reiner Arbeitsgebiete an zentralen Lagen innerhalb des Kernraums fördern: M9.1
- Siedlungsnaher Landschaftsraum im urbanen Entwicklungsraum erhalten: M13.1
- Den Landschaftsraum im AareLand primär für die Land- und Forstwirtschaft sichern: M14.3
- Prägende Flussräume erhalten und weiter entwickeln: M16.3

Bezug zur Schwachstellenanalyse

- Die kantonalen Radrouten sind bezüglich Linienführung und Massnahmen festgelegt. Diese Routen dienen vor allem der regionalen Mobilität im Alltagsverkehr.
- Die kommunalen Radrouten ergänzen das Netz der kantonalen Radrouten für die Erschliessung von weiteren, eher lokalen Zielen.
- Zudem verlaufen im AareLand 3 Freizeitroutes von Schweizmobil.
- Fusswege: Für das Fusswegnetz gelten grundsätzlich dieselben Bedingungen wie für die Velorouten. Eine einheitliche Beurteilung des heutigen Zustands und des Ausbaubedarfs ist schwierig. Es handelt sich vornehmlich um kleinere, lokale Massnahmen.

Trends

- Es ist davon auszugehen, dass die Entwicklung des Velo- und Fussverkehrs wie in den vergangenen Jahren weiter geht. Je nach Entwicklung der E-Bikes nimmt deren Zahl zu.

Schwachstellen und Handlungsbedarf:

- Verstärkung der Trennwirkung durch stark belastete MIV-Achsen und Bahngleise
- Nicht wesensgerechte Wegführung mit Hindernissen
- Druck des MIV auf Zonen und Wege, wo der Langsamverkehr Priorität haben soll
- Durchgehende Signalisation der Radrouten (Wegweisung) fehlt.

Handlungsschwerpunkt

- Fertigstellung und Sicherung der Velo- und Fussverkehrsnetze: Mit der Fertigstellung des Velo- und Fussverkehrsnetzes wird der steigenden Bedeutung des Velo- und Fussverkehrs im Alltagsverkehr Rechnung getragen. Abschnitte mit Sicherheitsdefiziten werden saniert. Vermehrt werden auch Massnahmen für den Freizeitverkehr umgesetzt.

Verweis auf kantonale Richtpläne

Kanton Aargau:
 Kapitel Nr. M4.1

Kanton Solothurn

-

Sonstiges

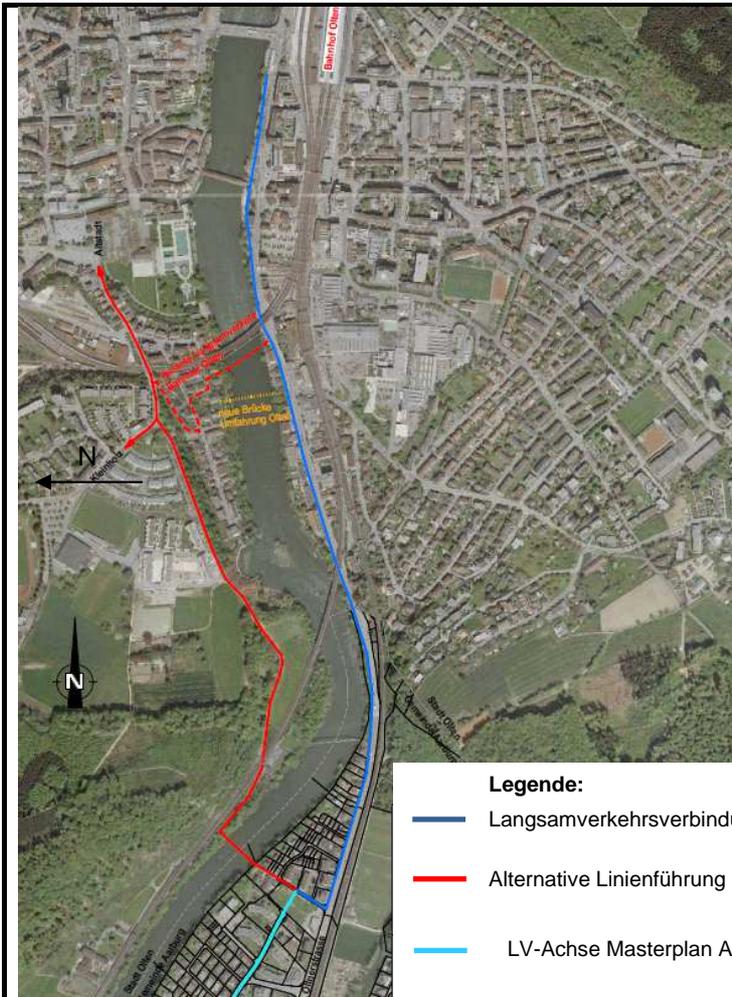
Grundlagendokumente, Literatur

- Kanton Solothurn, Agglomerationsprogramm AareLand: Massnahmen Veloverkehr, 2009: Kurzbericht
- Kanton Solothurn, Agglomerationsprogramm AareLand: Massnahmen Veloverkehr, 2009: Sammelmappe

Wirksamkeitskriterien (WK)	
Wirksamkeitskriterium	Kommentar
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern	
1 <i>Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Verbesserung der Velowegverbindungen durch Schaffung einer direkten Verbindung zwischen Aarau und Olten - Verringerung von Gefahrenstellen - Förderung eines zusammenhängenden, dichten und attraktivem Wegnetz für den Radverkehr im Alltag - Verkürzung der Unterwegszeiten durch direkte Linienführungen - Einfache Routenführung mit Signalisation/Wegweisung nach kantonalem Standard
2 <i>Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems</i>	- Keine direkte Wirkung
3 <i>Verbesserung des Strassennetzes</i>	- Verbesserung des Strassennetzes durch Schliessung von Lücken im Radwegnetz
4 <i>Erreichbarkeit</i>	- Die Erreichbarkeit der Siedlungsschwerpunkte durch den Langsamverkehr wird besser
5 <i>Verbesserung der Intermodalität</i>	- Keine direkte Wirkung
6 <i>Nachfrageseitige Massnahmen</i>	- Es ist davon auszugehen, dass mit der Verbesserung / Attraktivierung des Radwegnetzes die Nachfrage im Langsamverkehr steigt.
7 <i>Verbesserung im Güterverkehr (fakultativ)</i>	- Keine direkte Wirkung
8 <i>Verbesserung im Freizeitverkehr (fakultativ)</i>	- Neben dem Pendlerverkehr auch Attraktivierung für den Langsam-Freizeitverkehr
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert	
1 <i>Konzentration von Arbeitsplätzen und Bevölkerung an geeigneten Standorten und in Koordination mit dem Verkehrssystem</i>	- Keine direkte Wirkung
2 <i>Verringerung der Zersiedlung</i>	- Keine direkte Wirkung
3 <i>Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume</i>	- Keine direkte Wirkung
WK 3: Verkehrssicherheit erhöht	
1 <i>Erhöhung der objektiven Sicherheit</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Generelle Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Verkehrstrennung zugunsten Veloverkehr - Verringerung von Unfallschwerpunkten
2 <i>Erhöhung der subjektiven Sicherheit</i>	- Direkte Wirkung, da für den Radverkehr teilweise eigenständige, sichere Angebote entstehen

WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert	
1 <i>Reduktion der Luftschadstoff- und CO₂-Emissionen</i>	- Falls der Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr vergrössert und der MIV verringert werden kann, führt dies zu einer entsprechenden Reduktion der Schadstoffemissionen
2 <i>Reduktion der Lärmemissionen</i>	- Falls der Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr vergrössert und der MIV verringert werden kann, führt dies zu einer entsprechenden Reduktion der Lärmemissionen
3 <i>Verminderung der Flächenbeanspruchung und Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen</i>	- Keine direkte Wirkung

LV3B: Aarburg - Olten: Langsamverkehrs- verbindung Aarburg - Bahnhof Olten	Priorität	B
	Kosten	3 Mio. CHF inkl. MwSt.
	Kanton	AG/SO



- Legende:**
- Langsamverkehrsverbindung Kloosmatte Aarburg - Bahnhof Olten
 - Alternative Linienführung mit neuer Aarequerung in der Kloosmatte
 - LV-Achse Masterplan Aarburg Nord

Geplante Linienführung von der Kloosmatte Aarburg an den Bahnhof Olten (Quelle: Stadt Aarburg, Bearbeitung Planteam)

Beschrieb Massnahme	
Ausgangslage	<ul style="list-style-type: none"> - Die Oltnenstrasse K103 weist einen DTV von ca 25'000 Fahrzeuge auf. - Abklärungen im Rahmen des Masterplans Aarburg Nord haben gezeigt, dass eine sichere Verbindung für den Langsamverkehr in diesem Korridor nur mit einer eigenständigen Linienführung zu realisieren ist. Der Platz auf der Oltnenstrasse ist zu knapp.

Ziel(e)	<ul style="list-style-type: none"> - Schaffung einer attraktiven und sicheren durchgehenden Langsamverkehrsverbindung vom Zentrum Aarburg zum Zentrum Olten (Bahnhof, Fachhochschulen, Stadtzentrum) - Entflechtung MIV/LV mit einem eigenen Trasse für den LV.
Massnahme	<ul style="list-style-type: none"> - Neue Langsamverkehrsverbindung mit eigener, von der K103 losgelösten Trasseführung im Abschnitt Kloosmattstrasse - Bahnhof Olten - Im Rahmen der Quartieraufwertung Aarburg Nord wird die bestehende Langsamverkehrsverbindung von Zentrum Aarburg bis zur Kloosmattstrasse verbessert und vervollständigt mit einer Linienführung auf der zur Oltnenstrasse parallel verlaufenden Quartierstrasse. - Verknüpfung mit den Kantonalen Radrouten Rothrist-Aarburg und Zofingen-Oftringen-Aarburg.
Realisierungshorizont ab	2019

Zuständigkeiten	
Federführung Kantone Aargau und/ Solothurn	Beteiligte Stellen/Gemeinde Kantone Aargau/Solothurn, Gemeinden Aarburg & Olten

Bezug zum Zukunftsbild und zur Schwachstellenanalyse
<p>Bezug zum Zukunftsbild:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Das AareLand optimal erreichbar und attraktiv erhalten: M2.8, M2.9 - Die Stadträume als Brennpunkte des urbanen Lebens ausgestalten: M6.4 - Kantonale und regionale Schwerpunktgebiete Arbeiten fördern: M8.4 - Umnutzung reiner Arbeitsgebiete an zentralen Lagen innerhalb des Kernraums fördern: M9.1 - Siedlungsnaher Landschaftsraum im urbanen Entwicklungsraum erhalten: M13.1 - Den Landschaftsraum im AareLand primär für die Land- und Forstwirtschaft sichern: M14.3 - Prägende Flussräume erhalten und weiter entwickeln: M16.3
<p>Bezug zur Schwachstellenanalyse</p> <p>Ist-Zustand</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die kantonalen Radrouten sind bezüglich Linienführung und Massnahmen festgelegt. Diese Routen dienen vor allem der regionalen Mobilität im Alltagsverkehr. - Die kommunalen Radrouten ergänzen das Netz der kantonalen Radrouten für die Erschliessung von weiteren, eher lokalen Zielen. - Zudem verlaufen im AareLand 3 Freizeitrouen von Schweizmobil. - Fusswege: Für das Fusswegnetz gelten grundsätzlich dieselben Bedingungen wie für die Velorouten. Eine einheitliche Beurteilung des heutigen Zustands und des Ausbaubedarfs ist schwierig. Es handelt sich vornehmlich um kleinere, lokale Massnahmen.
<p>Trends</p> <ul style="list-style-type: none"> - Es ist davon auszugehen, dass die Entwicklung des Velo- und Fussverkehrs wie in den vergangenen Jahren weiter geht. Je nach Entwicklung der E-Bikes nimmt deren Zahl zu.

Schwachstellen und Handlungsbedarf:

- Verstärkung der Trennwirkung durch stark belastete MIV-Achsen und Bahngleise
- Nicht wesensgerechte Wegführung mit Hindernissen
- Druck des MIV auf Zonen und Wege, wo der Langsamverkehr Priorität haben soll
- Durchgehende Signalisation der Radrouten (Wegweisung) fehlt.

Handlungsschwerpunkt

- Fertigstellung und Sicherung der Velo- und Fussverkehrsnetze: Mit der Fertigstellung des Velo- und Fussverkehrsnetzes wird der steigenden Bedeutung des Velo- und Fussverkehrs im Alltagsverkehr Rechnung getragen. Abschnitte mit Sicherheitsdefiziten werden saniert. Vermehrt werden auch Massnahmen für den Freizeitverkehr umgesetzt.

Verweis auf kantonale Richtpläne

Kanton Aargau:
Kapitel Nr. M4.1

Kanton Solothurn
-

Sonstiges

Machbarkeit

Die Machbarkeit der neuen Verbindung auf der rechten Aareseite ist noch vertiefter abzuklären. Falls diese Linienführung nicht möglich ist, kann als Alternative mit einer neuen Aarequerung im Bereich Kloosmatte eine Verbindung zum Zentrum Olten (Altstadt) und zu den Sportanlagen und dem Naherholungsgebiet geschaffen werden.

Quantitative Angaben

Die K103 Oltnenstrasse weist folgende Belastungen auf (Angaben aus kantonalem Verkehrsmodell):

- DTV 2010 23'700 - 25'400
- Prognose DTV 2025: 26'200 - 27'900

Grundlagendokumente, Literatur

Linienführung Langsamverkehrsverbindung Aarburg - Bahnhof Olten, Gemeinde Aarburg, 2012

Bezug zu anderen Massnahmen

- ÖV1A: Olten: Gesamtverkehrsprojekt: Neuer Bahnhofplatz
- LV3A: Olten: Attraktivierung Aareraum „andaare“
- OD2B: Aarburg: Aufwertung Oltnenstrasse K103

Wirksamkeitskriterien (WK)	
Wirksamkeitskriterium	Kommentar
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern	
1 <i>Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Deutliche Verbesserung der Sicherheit für den Velofahrer angesichts der beengten Platzverhältnisse und des hohen DTV - Verringerung von Gefahrenstellen - Förderung eines zusammenhängenden, dichten und attraktivem Wegnetz für den Radverkehr im Alltag - Verkürzung der Unterwegszeiten durch direkte Linienführungen - Einfache Routenführung mit Signalisation/Wegweisung nach kantonalem Standard
2 <i>Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems</i>	- Keine direkte Wirkung
3 <i>Verbesserung des Strassennetzes</i>	- Verbesserung des Strassennetzes durch Schliessung von Lücken im Radwegnetz
4 <i>Erreichbarkeit</i>	- Die Erreichbarkeit der Siedlungsschwerpunkte durch den Langsamverkehr wird besser
5 <i>Verbesserung der Intermodalität</i>	- Keine direkte Wirkung
6 <i>Nachfrageseitige Massnahmen</i>	- Es ist davon auszugehen, dass mit der Verbesserung / Attraktivierung des Radwegnetzes die Nachfrage im Langsamverkehr steigt.
7 <i>Verbesserung im Güterverkehr (fakultativ)</i>	- Keine direkte Wirkung
8 <i>Verbesserung im Freizeitverkehr (fakultativ)</i>	- Die Langsamverkehrsrouten dienen auch dem Freizeitverkehr, insbesondere die Alternativvariante mit dem Aareübergang Kloosmatt auf den Ruttiger / Kleinholz / Altstadt.
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert	
1 <i>Konzentration von Arbeitsplätzen und Bevölkerung an geeigneten Standorten und in Koordination mit dem Verkehrssystem</i>	- Keine direkte Wirkung
2 <i>Verringerung der Zersiedlung</i>	- Keine direkte Wirkung
3 <i>Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume</i>	- Keine direkte Wirkung
WK 3: Verkehrssicherheit erhöht	
1 <i>Erhöhung der objektiven Sicherheit</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Generelle Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Verkehrstrennung zugunsten Veloverkehr - Verringerung von Unfallschwerpunkten
2 <i>Erhöhung der subjektiven Sicherheit</i>	- Direkte Wirkung, da für den Radverkehr eigenständige, sichere Angebote entstehen

WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert	
1 <i>Reduktion der Luftschadstoff- und CO₂-Emissionen</i>	- Falls der Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr vergrößert und der MIV verringert werden kann, führt dies zu einer entsprechenden Reduktion der Schadstoffemissionen
2 <i>Reduktion der Lärmemissionen</i>	- Falls der Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr vergrößert und der MIV verringert werden kann, führt dies zu einer entsprechenden Reduktion der Lärmemissionen
3 <i>Verminderung der Flächenbeanspruchung und Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen</i>	- Keine direkte Wirkung

LV4B: Kanton Solothurn: Umsetzung kantona- nales B+R-Konzept: kombinierte Mobilität	Priorität	B
	Kosten	0.17 Mio. CHF inkl. MwSt.
	Kanton	SO



Velostation am Bahnhof Olten (Quelle: www.velostation.ch/velostationen/olten/)

Beschrieb Massnahme	
Ausgangslage	- Die Förderung der kombinierten Mobilität ist ein wichtiges Handlungsfeld des Agglomerationsprogramms AareLand. Im Jahr 2011 wurde bei den Bike+Ride-Anlagen an Bahnhöfen und Bushaltestellen eine Bestandesaufnahme und Bedarfsermittlung durchgeführt.
Ziel(e)	- Bedarfsermittlung unter Berücksichtigung geeigneter Kriterien - Optimierung und bei Bedarf Erweiterung des Angebots an Bike+Ride-Abstellanlagen
Massnahme	Die Infrastrukturmassnahmen unterscheiden sich in folgende Kategorien - Qualitätsverbesserung und / oder Ausbau bei bestehenden Anlagen - Realisierung von Neuanlagen an Bus- oder Bahnhaltstellen
Realisierungshorizont ab	2015 – 2018, unterschiedlich pro Gemeinde

Zuständigkeiten	
Federführung Amt für Verkehr und Tiefbau Solothurn Standortgemeinden Transportunternehmungen	Beteiligte Gemeinden Boningen, Däniken, Dulliken, Egerkingen, Erlinsbach, Gunzgen, Hägendorf, Härkingen, Kappel, Kestenholz, Lostorf, Oberbuchsiten, Oensingen, Rickenbach, Schönenwerd, Stüsslingen, Wangen b.O., Winznau, Wolfwil, Wöschnau

Bezug zum Zukunftsbild und zur Schwachstellenanalyse
Bezug zum Zukunftsbild: - Das AareLand optimal erreichbar und attraktiv erhalten: M2.11, M2.12
Bezug zur Schwachstellenanalyse - Die kantonalen Radrouten sind bezüglich Linienführung und Massnahmen festgelegt. Diese Routen dienen vor allem der regionalen Mobilität im Alltagsverkehr. - Die kommunalen Radrouten ergänzen das Netz der kantonalen Radrouten für die Erschliessung von weiteren, eher lokalen Zielen. - Zudem verlaufen im AareLand 3 Freizeitrouten von Schweizmobil. - Fusswege: Für das Fusswegnetz gelten grundsätzlich dieselben Bedingungen wie für die Velorouten. Eine einheitliche Beurteilung des heutigen Zustands und des Ausbaubedarfs ist schwierig. Es handelt sich vornehmlich um kleinere, lokale Massnahmen.
Trends - Es ist davon auszugehen, dass die Entwicklung des Velo- und Fussverkehrs wie in den vergangenen Jahren weiter geht. Je nach Entwicklung der E-Bikes nimmt deren Zahl zu.
Schwachstellen und Handlungsbedarf: - Verstärkung der Trennwirkung durch stark belastete MIV-Achsen und Bahngleise - Nicht wesensgerechte Wegführung mit Hindernissen - Druck des MIV auf Zonen und Wege, wo der Langsamverkehr Priorität haben soll - Durchgehende Signalisation der Radrouten (Wegweisung) fehlt.
Handlungsschwerpunkt - Fertigstellung und Sicherung der Velo- und Fussverkehrsnetze: Mit der Fertigstellung des Velo- und Fussverkehrsnetzes wird der steigenden Bedeutung des Velo- und Fussverkehrs im Alltagsverkehr Rechnung getragen. Abschnitte mit Sicherheitsdefiziten werden saniert. Vermehrt werden auch Massnahmen für den Freizeitverkehr umgesetzt.

Verweis auf kantonale Richtpläne	
Kanton Aargau: Kapitel Nr. -	Kanton Solothurn -

Sonstiges
Machbarkeit Die Machbarkeit wurde im Rahmen der Erfassung der Bestandesaufnahme und Bedarfsermittlung und Mittels Durchführung einer Vernehmlassung grob abgeklärt.

Quantitative Angaben
Die Bestandesaufnahme und die Abschätzung des zusätzlichen Bedarfs wurden vorgenommen.
Grundlagendokumente, Literatur
Kombinierte Mobilität in der Region Olten Gösigen Gäu, Bestandesaufnahme Park+Ride und Bike+Ride-Anlagen, Aufzeigen von Optimierungsbedarf, Kanton Solothurn, Bahn+Bus Beratung AG 3B, Okt. 2011

Wirksamkeitskriterien (WK)	
Wirksamkeitskriterium	Kommentar
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern	
1 <i>Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr</i>	- Am Ende eines Velowegnetzes muss das Fahrrad abgestellt werden. Häufig ist dies der Bahnhof. Quantitativ und qualitativ richtig geplante B+R-Anlagen fördern den Veloverkehr.
2 <i>Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems</i>	- Verbesserung der kombinierten Mobilität. Somit steigt auch die Attraktivität den öffentlichen Verkehr zu benutzen. - Durch die höhere Nachfrage auf der ÖV-Strecke (nach Umsteigen vom Auto oder vom Velo auf den ÖV) Angebotsausbau möglich. - Reisezeit kann reduziert werden
3 <i>Verbesserung des Strassennetzes</i>	- Falls es gelingt den Anteil MIV zugunsten des Veloverkehrs zu reduzieren, könnte die MIV-Belastung verringert und der Verkehrsfluss verbessert werden.
4 <i>Erreichbarkeit</i>	- Verbesserung der Erreichbarkeit, da zum Teil auch an neuen Standorten Abstellanlagen geschaffen werden.
5 <i>Verbesserung der Intermodalität</i>	- Verbesserung der Zugänglichkeit zum ÖV-Netz für den Veloverkehr wird wesentlich verbessert. - Optimale Platzierung der Veloabstellplätze nahe des ÖV-Zugangs
6 <i>Nachfrageseitige Massnahmen</i>	- Durch eine attraktive kombinierte Mobilität wird ein Angebot geschaffen, dass die Nachfrage nach reinen Autofahrten vermindert.
7 <i>Verbesserung im Güterverkehr (fakultativ)</i>	- Keine direkte Wirkung
8 <i>Verbesserung im Freizeitverkehr (fakultativ)</i>	- Die Verbesserung der Zugänglichkeit zum ÖV-Netz für den Veloverkehr ist auch ein entscheidender Gewinn für die Bedürfnisse des Freizeitverkehrs.
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert	
1 <i>Konzentration von Arbeitsplätzen und Bevölkerung an geeigneten Standorten und in Koordination mit dem Verkehrssystem</i>	- Die Förderung von B+R-Anlagen unterstützt auch die in diesen Räumen gelegenen Siedlungs- und Entwicklungsschwerpunkte.
2 <i>Verringerung der Zersiedlung</i>	- Die Verbesserung der kombinierten Mobilität unterstützt die Förderung der Gebiete mit einer guten Anbindung an den ÖV und Langsamverkehr und wirkt somit einer Zersiedelung entgegen.
3 <i>Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume</i>	- Die Förderung der kombinierten Mobilität führt auch zu einer Aufwertung der ÖV-Umsteigeknoten und trägt somit zur Verbesserung der Qualität in diesen öffentlichen Räumen bei.

WK 3: Verkehrssicherheit erhöht	
1 <i>Erhöhung der objektiven Sicherheit</i>	- Keine direkte Wirkung
2 <i>Erhöhung der subjektiven Sicherheit</i>	- Mit der Verbesserung der Sicherung der Velos vor Diebstahl kann das subjektive Sicherheitsempfinden beeinflusst werden.
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert	
1 <i>Reduktion der Luftschadstoff- und CO2-Emissionen</i>	- Wirkung, wenn Massnahme zu einer Verlagerung des Verkehrs vom MIV zum Veloverkehr führt.
2 <i>Reduktion der Lärmemissionen</i>	- Wirkung, falls Massnahme zu einer Verlagerung des Verkehrs vom MIV zum Veloverkehr führt.
3 <i>Verminderung der Flächenbeanspruchung und Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen</i>	- Keine direkte Wirkung

Nr.	Massnahme
A-Massnahmen	
Gesamtverkehrsprojekte Bahnhöfe/Intermodale ÖV-Drehscheiben	
ÖV1A	Olten: Gesamtverkehrsprojekt: Neuer Bahnhofplatz
ÖV2A	Zofingen, Gesamtverkehrsprojekt Bahnhof/Untere Grabenstrasse K104: Sanierung und Aufwertung
ÖV3A	Oftringen Zentrum: Intermodale ÖV-Drehscheibe (Bushof-/terminal)
ÖV4A	Schönenwerd: Intermodale ÖV-Drehscheibe
ÖV5A	Egerkingen: Intermodale ÖV-Drehscheibe Bahnhof
Ausbauen Bahninfrastruktur	
ÖV6A	Zofingen: Wendegleise
ÖV7A	Oberentfelden Zentrum: WSB S14: Eigentrasse mit Aufwertung Ortsdurchfahrt
Verkehrsmanagement	
VM1A	Gäu: Umsetzung Verkehrsmanagement
Aufwertung Ortsdurchfahrten	
OD1A	Gränichen: Betriebs- und Gestaltungskonzept Suhrer-/Unterdorfstrasse (K242)
OD2A	Zofingen: Betriebs- und Gestaltungskonzept Altstadttring (K104)
OD3A	Aarburg: Betriebs- und Gestaltungskonzept Bahnhofstrasse (K310)
OD4A	Aarau/Buchs/Suhr: Betriebs- und Gestaltungskonzept Buchser- und Tramstrasse
OD5A	Aarau: Betriebs- und Gestaltungskonzept Rohrstrasse
OD6A	Aarau: Betriebs- und Gestaltungskonzept Tellstrasse
OD7A	Buchs: ESP-Erschliessung Torfeld Süd Aarau mit Verbindungsspanne Buchs Nord
OD8A	Eppenberg-Wöschnau: Eppenberg-Wöschnau: Betriebs- und Gestaltungskonzept Wöschnau
OD9A	Niedergösgen: Betriebs- und Gestaltungskonzept Ortsdurchfahrt
OD10A	Schönenwerd: Zentrumsdurchfahrt (OHNE Umfahrung)
OD11A	Egerkingen: Gesamtverkehrsprojekt Aufwertung Dorfachse St. Martinskirche bis Bahnhof
OD12A	Erlinsbach SO: Betriebs- und Gestaltungskonzept für Zentrumsbereich inkl. Zufahrtsachsen
OD13A	Dulliken: Betriebs- und Gestaltungskonzept Ortsdurchfahrt
Optimierung Kantonsstrassen	
MIV1A	Aarburg, Oftringen, Zofingen: Wiggertalstrasse Abschnitt Mitte „ERZO bis Bernstrasse“
MIV2A	Umsetzung kantonales P+R-Konzept Aargau
Einzelmassnahmen Velo- und Fussverkehr	
LV1A	Aarau: Aarebrücke flankierende Massnahmen Velo- und Fussverkehr
LV2A	Aarburg - Rothrist: Kantonale Radroute R510: neue Linienführung Verbindung Aarburg - Rothrist
LV3A	Olten: Attraktivierung Aareraum „andaare“
LV4A	Aarau: Aufwertung Aareraum für Fussgänger- und Veloverkehr sowie für Naherholung
LV5A	Däniken: Erhöhung Sicherheit LV an vier Knoten der Ortsdurchfahrt
LV6A	Olten: Reduktion Trennwirkung Bahngleise Olten Bahnhof Hammer - Zentrum
LV7A	Olten: Winkelunterführung: Erhöhung Benutzerstandard für den Velo- und Fussverkehr
LV8A	Härkingen - Egerkingen: Velo- und Fussverkehrsverbindung Industriegebiet Härkingen an den Bahnhof Egerkingen
Massnahmenbündel Velo- und Fussverkehr	
LV10A	Zofingenregio: Umsetzung Velokonzept Zofingenregio
LV11A	Kanton Solothurn: Umsetzung Radwegnetz
LV12A	Kanton Solothurn: Umsetzung kantonales B+R-Konzept: kombinierte Mobilität
LV13A	Kanton Solothurn: Veloland 2030 Optimierung/Ausbau Routen von Veloland Schweiz und Wanderwege

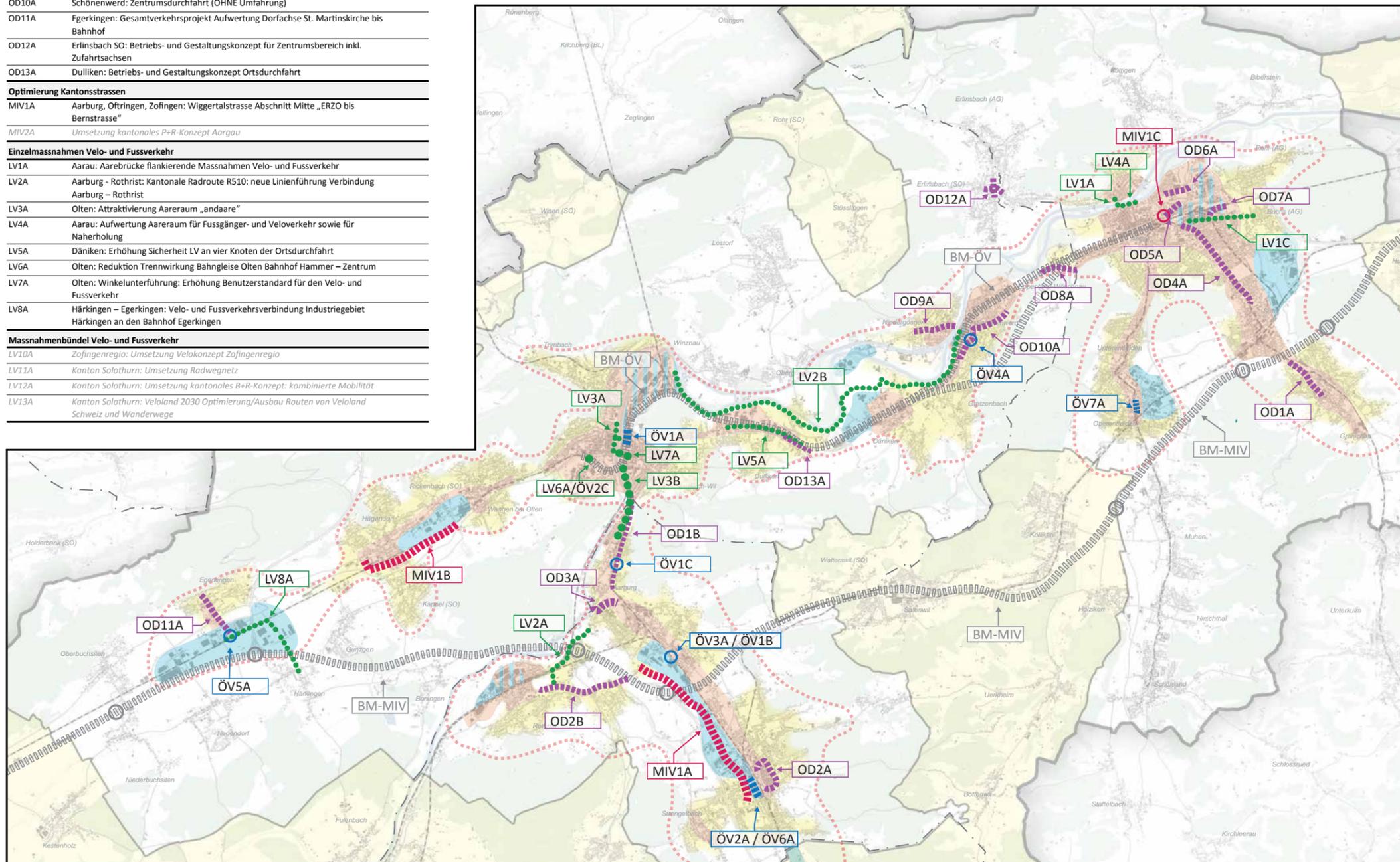
Nr.	Massnahme
B-Massnahmen	
Gesamtverkehrsprojekte Bahnhöfe/Intermodale ÖV-Drehscheiben	
ÖV1B	Oftringen Zentrum: Neue Haltestelle SBB
Aufwertung Ortsdurchfahrten	
OD1B	Aarburg: Aufwertung Oltnerstrasse K103
OD2B	Rothrist: Betriebs- und Gestaltungskonzept Bernstrasse (K235)
Optimierung Kantonsstrassen	
MIV1B	Umfahrung Hägendorf / Rickenbach (ERO+)
Massnahmen Velo- und Fussverkehr	
LV1B	Fahrbahnquerungen für Zufussgehende
LV2B	Niederamt: Veloschnellroute Aarau - Olten inkl. Aarewehr bei Dulliken - Winznau
LV3B	Aarburg - Olten Langsamverkehrsverbindung Aarburg - Bahnhof Olten
LV4B	Kanton Solothurn: Umsetzung kantonales B+R-Konzept: kombinierte Mobilität

Nr.	Massnahme
C-Massnahmen	
Ausbauen Bahninfrastruktur	
ÖV1C	Aarburg: SBB-Haltestelle Aarburg Höchi
ÖV2C	Olten: Wendeanlage Olten Hammer
Optimierung Kantonsstrassen	
MIV1C	Aarau: Kreuzplatz
Optimierung Kantonsstrassen	
LV1C	Aarau-Buchs: Velo- und Fussverbindung

Nr.	Massnahme
Massnahmen in Zuständigkeit Bund	
Öffentlicher Verkehr	
BM-ÖV	- Vierspurausbau Niederamt mit Eppenbergtunnel inkl. Ausbauten - Perronanlagen Dulliken & Schönenwerd - Lärmsanierungen Bahnhöfen - Wendegleis Aarau West - Wendegleis Olten Hammer und - Überwerfung Gleise Bahnhof Olten
Motorisierter Individualverkehr	
BM-MIV	- 6-Streifen-Ausbau in den Abschnitten Härkingen bis Wiggertal, Luterbach-Härkingen, Verzweigung Wiggertal-Birrfeld - Ausbau resp. Neukonzeption Anschlüsse Aarau West, Aarau Ost, Egerkingen, Oftringen, Wynental, Rothrist, Oensingen (in 2 Etappen) - Neuer Voll-/Halbanschluss an A1 (Verkehrskonzept Aarau Süd) - Zofingen: Neuer Halbanschluss an die A2 in Richtung Luzern - Halbanschluss Neuendorf

Hinweise

- Kursiv geschriebene Massnahmen sind nicht im Plan dargestellt.
- Massnahmen Siedlung/Landschaft sind nicht dargestellt.



Agglomerationsprogramm AareLand Massnahmen Mobilität

Massnahmen Mobilität

- Öffentlicher Verkehr
- Motorisierter Individualverkehr
- Ortsdurchfahrten
- Langsamverkehr (Velo- und Fussverkehr)
- Massnahmen in Zuständigkeit Bund

Zukunftsbild AareLand 2030

- Urbaner Entwicklungsraum
- Kernraum Agglomeration
- Kernergänzungsraum mit Schwerpunkt Wohnen
- Schwerpunktgebiete Arbeiten
- Umnutzung reine Arbeitsgebiete

Orientierungsinhalt

- Perimeter AareLand
- Kantonsgrenze
- Bearbeitungsperimeter Zukunftsbild und Agglomerationsprogramm AareLand (Agglomerationsgemeinden gemäss Definition Bundesamt für Statistik)
- Betrachtungsperimeter Zukunftsbild und Agglomerationsprogramm AareLand (Gemeinden ausserhalb der Agglomerationen gemäss Definition Bundesamt für Statistik)