

ENTWURF FÜR DIE BEHÖRDENVERNEHMLASSUNG UND MITWIRKUNG

Kanton Aargau / Kanton Solothurn

Agglomerationsprogramm AareLand, 3. Generation



Band 2: Massnahmen- blätter

Das Agglomerationsprogramm AareLand besteht aus:

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

Vom Regierungsrat Aargau Stefan Attiger
(Vorsteher Departement Bau, Verkehr und
Umwelt BVU) und
vom Regierungsrat Solothurn Roland Fürst
(Vorsteher Bau- und Justizdepartement BJD)
am 10. März 2016 zur Behördenvernehm-
lassung und Mitwirkung verabschiedet.

Impressum

Auftraggeber:

Departement Bau, Verkehr und Umwelt des
Kantons Aargau
Abteilung Raumentwicklung, Abt. Verkehr
5001 Aarau

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

Fachliche Steuerung:

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

Projektleitung:

Lauper Lukas, ARE BVU Kanton Aargau
Schneider Amalia, ARP Kanton Solothurn
Frösch Rainer, zofingenregio

Projektbearbeiter:

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

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

Inhaltsverzeichnis

1. Massnahmen Siedlung	4
S301: Siedlungsentwicklung nach Innen	5
S302: Entwicklung von Schlüsselarealen	8
S303: Umnutzung von Arbeitsgebieten an zentralen Lagen	14
S304: Freiraumnetz im urbanen Raum	17
2. Massnahmen Landschaft.....	21
L301: Siedlungsnaher Landschaftsraum.....	22
L302: Aufwertung Flussräume	25
3. Massnahmen Öffentlicher Verkehr (ÖV).....	28
ÖV301A: Rothrist, Intermodale ÖV-Drehscheibe Bahnhof Rothrist.....	29
ÖV302: Oftringen Zentrum, Intermodale ÖV-Drehscheibe (andere Finanzierung).....	32
4. Massnahmen Aufwertung Ortsdurchfahrten (OD)	35
OD301A: Schönenwerd, Zentrumsdurchfahrt (ohne Umfahrung).....	36
OD302A: Aarburg, Aufwertung Oltnenstrasse K103.....	40
OD303B: Stadt Aarau, BGK Entfelderstrasse	43
5. Massnahmen Optimierung Kantonsstrassen (MIV)	46
MIV301A: Zofingen, Aufhebung Niveauübergang Aarburgerstrasse K104.....	47
MIV302C: Hägendorf/Rickenbach, Umfahrung Hägendorf/Rickenbach (ERO+)	50
6. Massnahme Optimierung Kantonsstrassen mit Aufwertung Ortsdurchfahrt (MIVOD).....	53
MIVOD301A: Rothrist, Wiggertalstrasse 3. Etappe Abschnitt Nord und Aufwertung Ortsdurchfahrt.....	54
7. Massnahmen Fuss- und Veloverkehr (FVV).....	57
FVV301A: Buchs, Optimierung Fuss- und Veloverkehrsnetz	58
FVV302A: Zofingen, Fuss- und Veloweg Westseite Bahnlinie, Obere Brühlstrasse bis Industriestrasse	61
FVV303A: Zofingen, Veloverleihsystem Stadt Zofingen	64
FVV304A: Zofingen, Ausbau Veloabstellplätze (Florastrasse, Westseite Bahnhof)	67
FVV305A: Zofingen, Fussgängerbeziehung SBB-Durchgang Mitte (Fortsetzung in Richtung Westen).....	70
FVV306A: Oftringen, Fuss- und Veloverkehrsverbindung Zofingerstrasse	73
FVV307A: Aarburg, Begegnungszone Bärenplatz (Altstadt)	76
FVV308B: Aarburg, Fuss- und Veloverkehrsnetz Aarburg Nord.....	79
FVV309B: Aarburg/Olten, Fuss- und Veloverkehrsverbindung Aarburg–Olten (ab Kantonsgrenze).....	82
FVV310B: Niederamt: Veloschnellroute Aarau–Olten	85

1. Massnahmen Siedlung

Siedlung

S301: Siedlungsentwicklung nach Innen

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



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

Massnahmenbeschreibung**Einleitung:**

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

Zielsetzung:

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

Massnahmen:

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

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

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine:	Daueraufgabe
<input checked="" type="checkbox"/> Im Richtplan SO/AG enthalten. Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung	Kosten (exkl. MWSt.): projektabhängig Kostenteiler: Anteil Bund - %* Fr. Anteil Kanton ___ % Fr. Anteil Gemeinde % Fr. * [Bemerkung: vorläufige Annahme; Anteil Mitfinanzierung wird mit Prüfbericht bekannt gegeben] Genauigkeit: +/- % Stand:
Zeithorizont Umsetzung: <input type="checkbox"/> bis 2018 <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> ab 2027	
Priorität: <input type="checkbox"/> A-Liste <input type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: [betrifft Verkehrsmassnahmen] <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2

Bezug zu Zukunftsbild / Schwachstellenanalyse / Agglomerationsprogramm 1./2. Generation
Bezug zum Zukunftsbild: <ul style="list-style-type: none"> - Das AareLand als eine attraktive Wohn-, Arbeits- und Erholungsregion im Herzen der Schweiz positionieren: SL1.1, SL1.2 - Die Siedlungsentwicklung im AareLand lenken: SL3.2 - Die gute Erreichbarkeit im urbanen Entwicklungsraum ausnutzen: SL4.1, SL4.2 - Den Kernraum der Agglomeration als Schwerpunkt für dichte Nutzungen Wohnen, Arbeiten, Dienstleistungen und Infrastruktur bereitstellen: SL5.1, SL5.3 - Die Stadträume als Brennpunkte des urbanen Lebens ausgestalten: SL6.1 - Den Kernergänzungsraum als Wohnschwerpunkt des AareLands priorisieren: SL7.1, SL7.2

- Regionalzentrum Oensingen weiter stärken: SL10.2
- Wohndörfer auf ländlichen Entwicklungsachsen / Ländliche Entwicklungsgemeinden (SO) moderat weiter entwickeln: SL11.1, SL11.3

Bezug zur Schwachstellenanalyse:*Ist-Zustand*

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

Trends

- Zunahme der Bevölkerung im AareLand.

Schwachstellen und Handlungsbedarf

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

Handlungsschwerpunkte

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

Bezug zum Agglomerationsprogramm 1./2. Generation:

- Fortführung der Massnahme S1 aus dem Agglomerationsprogramm 2. Generation

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

Durch die angestrebte Bebauung der inneren, gut erschlossenen Reserven wird die Siedlungsentwicklung nach innen unterstützt, sowie eine Verringerung der Zersiedlung gefördert (WK 2). Somit wird der Erhalt des Landschaftsraums gewährleistet (WK 4). Ausserdem wird durch die konzentrierte Ansiedlung von Einwohnern und Arbeitsplätzen der Anteil des MIV vermindert (WK 1, 4).

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

-

Quantitative Angaben:

-

Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss:

Massnahme zur Aufnahme beantragt durch: [ARE, ARP]

Siedlung

S302: Entwicklung von Schlüsselarealen

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



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

Massnahmenbeschreibung

Einleitung:

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

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

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

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

Zielsetzung:

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

Massnahmen:

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

Zuständigkeiten

Federführung:

Standortgemeinden

Beteiligte Stellen:

Kantone Aargau und Solothurn, Regionen

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine:	Daueraufgabe
<input checked="" type="checkbox"/> In Richtplan SO/AG teilweise enthalten. Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung	Kosten (exkl. MWSt.): projektabhängig Kostenteiler: Anteil Bund - %* Fr. Anteil Kanton % Fr. Anteil Gemeinde % Fr. * [Bemerkung: vorläufige Annahme; Anteil Mitfinanzierung wird mit Prüfbericht bekannt gegeben] Genauigkeit: +/- % Stand:
Zeithorizont Umsetzung: <input type="checkbox"/> bis 2018 <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> ab 2027	
Priorität: <input type="checkbox"/> A-Liste <input type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: [betrifft Verkehrsmassnahmen] <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2

Bezug zu Zukunftsbild / Schwachstellenanalyse / Agglomerationsprogramm 1./2. Generation
Bezug zum Zukunftsbild: <ul style="list-style-type: none"> - Das AareLand als attraktive Wohn-, Arbeits- und Erholungsregion im Herzen der Schweiz positionieren: SL1.1, SL1.2 - Die Siedlungsentwicklung im AareLand lenken: SL3.2 - Die gute Erreichbarkeit im urbanen Entwicklungsraum ausnutzen: SL4.1 - Den Kernraum der Agglomeration als Schwerpunkt für dichte Nutzungen Wohnen, Arbeiten, Dienstleistungen und Infrastruktur bereitstellen: SL5.1, SL5.3, SL5.4 - Die Stadträume als Brennpunkte des urbanen Lebens ausgestalten: SL6.1, SL6.2, SL6.3 - Den Kernergänzungsraum als Wohnschwerpunkt des AareLands priorisieren: SL7.1 - Umnutzung reiner Arbeitsgebiete an zentralen Lagen innerhalb des Kernraums fördern: SL9.1 - Das Regionalzentrum Oensingen weiter stärken: SL10.1
Bezug zur Schwachstellenanalyse: <i>Ist-Zustand</i> <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 %). - Im gesamten Gebiet des AareLands und insbesondere im urbanen Entwicklungsraum bestehen an gut ÖV-erschlossenen Lagen grössere zusammenhängende Areale mit grossen Potentialen für Wohnen und Arbeiten. - Realisierte Arealentwicklungen zeigen beispielsweise im Regionalzentrum Oensingen („Areal Leuenfeld“) die gewünschte Wirkung in der Siedlungsentwicklung. <i>Trends</i> <ul style="list-style-type: none"> - Zunahme der Bevölkerung im AareLand, kurz- bis mittelfristig vorwiegend am Rande des urbanen Entwicklungsraumes. - Aufgrund verschärfter planerischer Vorgaben in den kantonalen Richtplänen ist mit einer Trendumkehr zu rechnen. Die Zentren und der urbane Entwicklungsraum werden sich infolgedessen stärker entwickeln. <i>Schwachstellen und Handlungsbedarf</i> <ul style="list-style-type: none"> - Das Risiko einer unerwünscht starken Bevölkerungsentwicklung an peripheren, unterdurchschnittlich gut erschlossenen Lagen besteht weiterhin, zumal die unüberbauten Bauzonen im ländlichen Raum grösser sind als in den Zentren. - Im urbanen Entwicklungsraum steht nicht genügend Wohnraum zur Verfügung. Es muss mehr Raum für Wohnen

und Arbeiten an gut ÖV-erschlossenen Standorten innerhalb des urbanen Entwicklungsraums zur Verfügung gestellt werden.

Bezug zum Agglomerationsprogramm 1./2. Generation:

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

Beurteilung

Wirkung (WK 1-4):

Durch die konzentrierte Ansiedlung von Einwohnern und Arbeitsplätzen an raumplanerisch besonders geeigneten Standorten wird das Verkehrsaufkommen vermindert und (in Kombination mit verkehrlichen Massnahmen) verträglicher gestaltet. Kompakte Siedlungsstrukturen lassen sich einfacher und kostengünstiger erschliessen (Ver- und Entsorgung, öffentlicher Verkehr, Strasse). (Sprung-)Kosten für die öffentliche Hand können so eher vermieden werden.

Machbarkeit:

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente:

-

Quantitative Angaben:

-

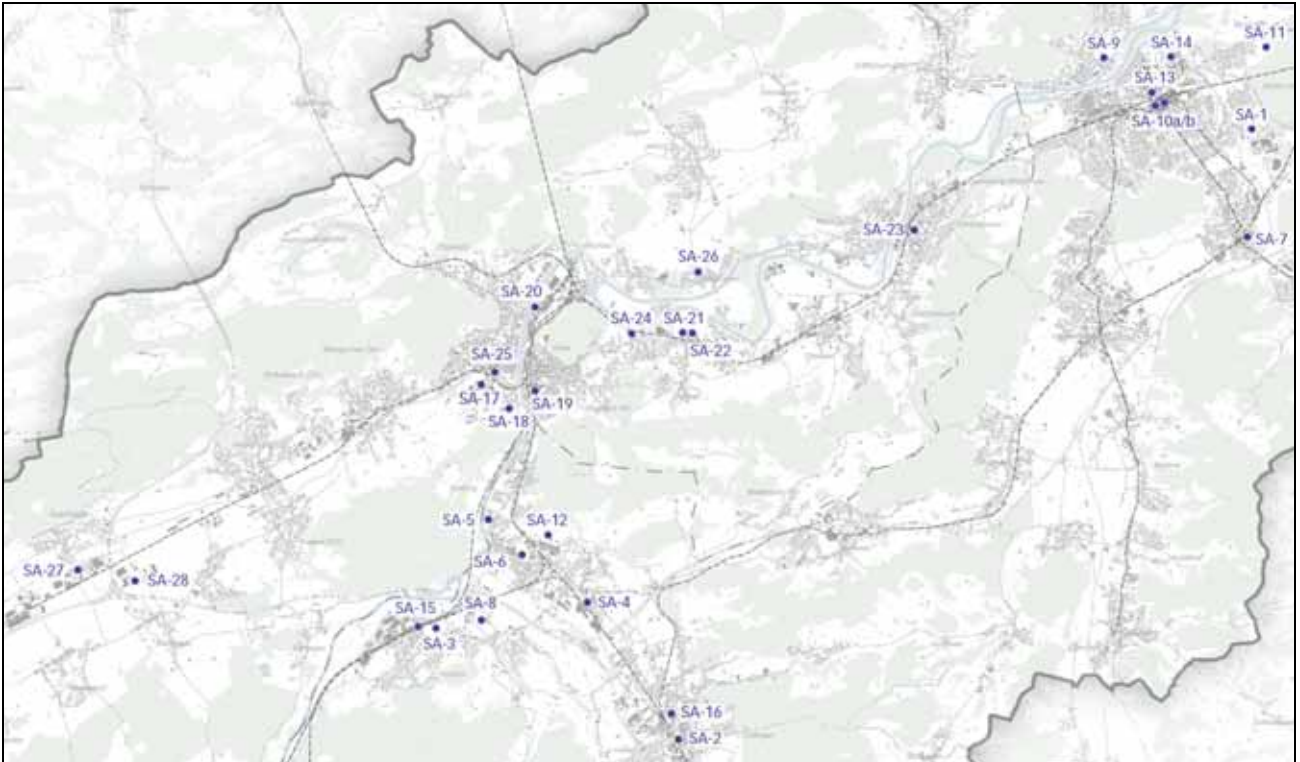
Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss:

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

Schlüsselareale

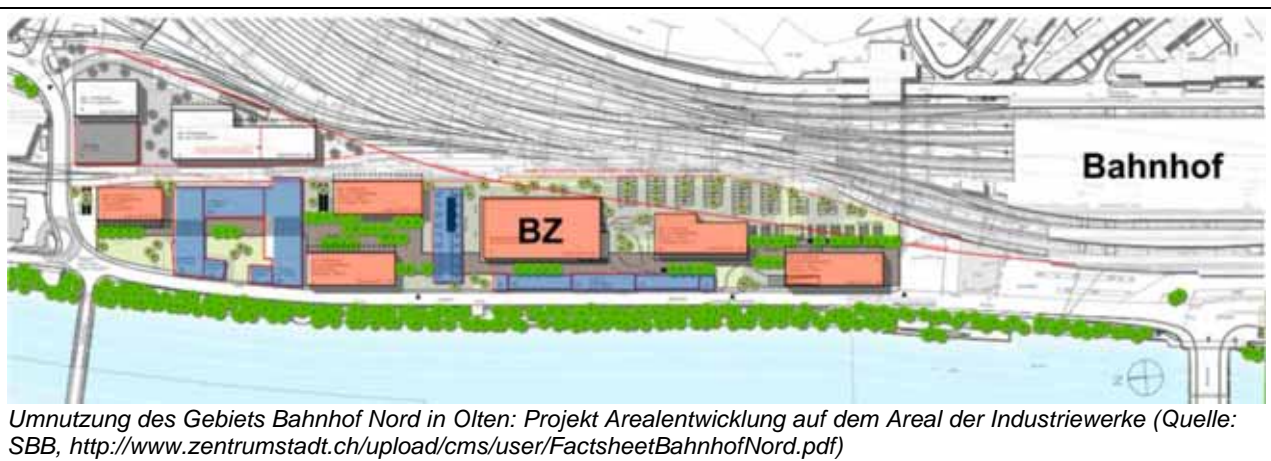
Nr.	Gemeinde	Raumtyp	Standort	Fläche total (ha)	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	ÖV-GK	Stand Realisierung	Koordinationsbedarf
SA-1	Buchs	urban	Hunzikermatte	4	80-100	0-20	C-D	-	Einzonung erforderlich
SA-2	Zofingen	urban	Bahnhof	30	80-100	0-20	A	Testplanung, Gestaltungsplan	Umzonungen erforderlich
SA-3	Rothrist	urban	Breiten	8.4			C	1. Etappe abgeschlossen 2. Etappe ab 2016	Planung abgeschlossen
SA-4	Oftringen	urban	Zentrumsplanung	11	80	20	C	etappiert	
SA-5	Aarburg	urban	Aarburg Nord	11.2	70	30	C	Masterplan, Gestaltungsplan	BNO Teilrevision
SA-6	Aarburg	urban	Webi-Areal Ost	4.3	75	25	C	In Realisierung	
SA-7	Suhr	urban	Bahnhof Süd	4.7			B	Gestaltungsplan in Arbeit	
SA-8	Rothrist	urban	Bifang	3.3	0-5	95-100	C	Richtplanverfahren	Einzonung erforderlich
SA-9	Aarau	urban	Scheibenschachen	5.8			B	Teilweise realisiert	Planung abgeschlossen
SA-10	Aarau	urban	Torfeld Süd	7.9			A	Gestaltungsplan	Teil Stadion blockiert aufgrund Beschwerden
SA-11	Aarau	urban	Hinterfeld	4.1	100		C	Testplanung	Gestaltungsplan ausstehend
SA-12	Aarburg	urban	Gishalde-Steinbille	3.3	90-100	0-10	C	Sondernutzungsplanung	Gestaltungsplan in kant. Vorprüfung
SA-13	Aarau	urban	Torfeld Nord				A	Baureif	Blockierung durch Teileigentümer
SA-14	Aarau	urban	Hangartner-Areal	2.8			C	Testplanung abgeschlossen	Umzonung mit Gestaltungsplanpflicht
SA-15	Rothrist	urban	Bahnhofgebiet	1.6	90-100	0-10	C	Gestaltungspläne in Vorbereitung	Öffentliche Mitwirkung 2015/16
SA-16	Zofingen	urban	Untere Vorstadt	1	90-100	0-10	B-C	Gestaltungspläne in Vorbereitung	
SA-17	Olten	urban	Olten Südwest	22.6	85	15	C	Teilweise realisiert	
SA-18	Olten	urban	ChlyHolz	9.6	90-100	0-10	C	Teilweise realisiert	Planung abgeschlossen
SA-19	Olten	urban	Giroud Olma (Sälipark)	2.8	70	30	B-C	Kooperative Arealstudie	
SA-20	Olten	urban	Bahnhof Nord	2.6	70	30	A	Teilweise realisiert, Gestaltungsplan	
SA-21	Dulliken	urban	Bahnhof Nord		80	20	C	Bebauungsstudie	Politische Diskussion pendent
SA-22	Dulliken	urban	Hugi	2.5	80	20	C	Realisiert	Planung abgeschlossen
SA-23	Schönenwerd	urban	Dorfkern, Bally	4.2	100		C	Siedlungsentw.-konzept	
SA-24	Dulliken	urban	Schäfer Langfeld	2.5	90-100	0-10	C	Machbarkeitsstudie	Umzonung erforderlich
SA-25	Olten	urban	Stationsstrasse / Hammer	1.5			C	Inaktiv	
SA-26	Obergösgen		Steingasse*	2.1	100		D	Machbarkeitsstudie	Gestaltungsplan 2016
SA-27	Egerkingen/Neuendorf/	agglo	RAZ I: Altgraben/Widenfeld	20			D	1. und 2. Phase abgeschlossen,	
SA-28	Egerkingen/Härkingen	urban	RAZ II: Pfannenstil/Welschmatt/Fuchsmatten	29		100	D	Nutzungsplanung 2016/2017	

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



Siedlung**S303: Umnutzung von Arbeitsgebieten an zentralen Lagen**

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

**Massnahmenbeschreibung****Einleitung:**

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

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

Zielsetzung:

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

Massnahmen:

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

Planung:

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

der Gemeinde durchgeführt wird.

Umsetzung:

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

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

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine:	Daueraufgabe
<input type="checkbox"/> Im Richtplan SO/AG teilweise enthalten. Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung	Kosten (exkl. MWSt.): projektabhängig Kostenteiler: Anteil Bund - %* Fr. Anteil Kanton % Fr. Anteil Gemeinde % Fr. * [Bemerkung: vorläufige Annahme; Anteil Mitfinanzierung wird mit Prüfbericht bekannt gegeben]
Zeithorizont Umsetzung: <input type="checkbox"/> bis 2018 <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> ab 2027	Genauigkeit: +/- % Stand:
Priorität: <input type="checkbox"/> A-Liste <input type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: [betrifft Verkehrsmassnahmen] <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2

Bezug zu Zukunftsbild / Schwachstellenanalyse / Agglomerationsprogramm 1./2. Generation
Bezug zum Zukunftsbild: <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 - Den Kernraum der Agglomeration als Schwerpunkt für dichte Nutzungen Wohnen, Arbeiten, Dienstleistungen und Infrastruktur bereitstellen: SL5.1, SL5.3 - Die Stadträume als Brennpunkte des urbanen Lebens ausgestalten: SL6.1 - Umnutzung reiner Arbeitsgebiete an zentralen Lagen innerhalb des Kernraums fördern: SL9.1 - Das Regionalzentrum Oensingen weiter stärken: SL10.1
Bezug zur Schwachstellenanalyse: <i>Ist-Zustand</i> <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 Entwick-

lungsgemeinden (SO) verzeichnen grössere Bevölkerungszunahmen als der urbane Entwicklungsraum und die Zentren. Dies entspricht weder der Verdichtung nach innen noch der Abstimmung von Siedlung und Verkehr.

Trends

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

Schwachstellen und Handlungsbedarf

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

Bezug zum Agglomerationsprogramm 1./2. Generation:

Fortführung der Massnahme S4 aus dem Agglomerationsprogramm 2. Generation

Beurteilung

Wirkung (WK 1-4):

Die durch die Mischnutzung ermöglichte Verdichtung einiger Areale begünstigt eine Siedlungsentwicklung nach innen (WK 2), wodurch das Verkehrsvorkommen in strategischen Arealen vermindert werden kann (WK 1).

Machbarkeit:

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:

S304: Freiraumnetz im urbanen Raum

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente:

-

Quantitative Angaben [DTV]:

-

Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss :

- Massnahme zur Aufnahme beantragt durch: [ARE, ARP]

Siedlung

S304: Freiraumnetz im urbanen Raum

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



Auszug aus dem Freiraumkonzept Aarau: Pflege und Entwicklung der öffentlichen Grün- und Freiräume (Übersichtsplan, S. 10 – 11) (Quelle: Stadt Aarau)

Massnahmenbeschreibung**Einleitung:**

- Frei- und Grünräume innerhalb der dicht bebauten Siedlungen sind für eine hohe Qualität des Wohn- und Arbeitsplatzumfeldes sehr wichtig: Sie übernehmen wichtige Aufgaben für die Nächsterholung und gliedern den Siedlungsraum.
- Im urbanen Raum besteht ein hoher Entwicklungsdruck. Aus diesem Grund sind geeignete Frei- und Grünräume zu sichern und zur Verfügung zu stellen.
- Sinnvollerweise erfolgt dies nach einem Gesamtkonzept, das die Verbindungen dieser Räume zu einem Freiraumnetz sicherstellt.

Zielsetzung:

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

Massnahmen:

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

Vorgehen:

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

Die Freiraumkonzepte behandeln insbesondere:

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

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

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

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine:	Daueraufgabe
<input type="checkbox"/> Im Richtplan SO/AG enthalten. Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung	Kosten (exkl. MWSt.): projektabhängig Kostenteiler: Anteil Bund - %* Fr. Anteil Kanton % Fr. Anteil Gemeinde % Fr. * [Bemerkung: vorläufige Annahme; Anteil Mitfinanzierung wird mit Prüfbericht bekannt gegeben] Genauigkeit: +/- % Stand:
Zeithorizont Umsetzung: <input type="checkbox"/> bis 2018 <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> ab 2027	
Priorität: <input type="checkbox"/> A-Liste <input type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: [betrifft Verkehrsmassnahmen] <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2

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

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

Bezug zur Schwachstellenanalyse:*Ist-Zustand*

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

Trends

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

Schwachstellen und Handlungsbedarf

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

Bezug zum Agglomerationsprogramm 1./2. Generation:

Fortführung der Massnahme S5 aus dem Agglomerationsprogramm 2. Generation

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

Die Qualitative Aufwertung öffentlicher Räume ermöglicht eine Verbesserung der angrenzenden Areale (WK 2), sowie die Förderung von Fuss- und Veloverkehr (WK 1).

Machbarkeit:
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:
Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: -
Quantitative Angaben: -
Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss : Massnahme zur Aufnahme beantragt durch: [ARE, ARP]

2. Massnahmen Landschaft

Landschaft**L301: Siedlungsnaher Landschaftsraum**

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



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

Massnahmenbeschrieb**Einleitung:**

- Die siedlungsnahen Landschaftsräume sind einem hohen Erholungsdruck aus den nahen Siedlungsschwerpunkten ausgesetzt. Die Naherholung in diesen Gebieten ist sehr erwünscht, da sie nachhaltig mit wenig Verkehr „gleich vor der Haustüre“ erfolgen kann.
- Die Erholungssuchenden sollen aber so gelenkt werden, dass die Landwirtschaft und die Naturwerte nicht beeinträchtigt werden. Dies erfolgt bei Bedarf in Landschaftsentwicklungskonzepten (LEK für den Kanton Aargau) oder in Regionalentwicklungskonzepten (REK für den Kanton Solothurn). Wo erforderlich, erfolgt die Bearbeitung gemeindeübergreifend.

Zielsetzung:

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

Massnahmen:

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

- Kompakte Siedlungsentwicklung unter Ausschöpfung der inneren Reserven.
- Abstimmung der Ansprüche Naherholung mit der landwirtschaftlichen Nutzung und den Naturwerten sowie den Freiraumkonzepten im urbanen Raum.

- Abstimmung und Nutzen von Synergien mit Instrumenten der Landwirtschaftspolitik (Landschaftsqualitätsbeiträge / Biodiversitätsbeiträge)
- Auf den ÖV und Fuss- und Veloverkehr ausgerichtete Besucherlenkung.

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

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine:	Daueraufgabe
<input type="checkbox"/> Im Richtplan SO/AG enthalten. Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung	Kosten (exkl. MWSt.): projektabhängig Kostenteiler: Anteil Bund - %* Fr. Anteil Kanton % Fr. Anteil Gemeinde % Fr. * [Bemerkung: vorläufige Annahme; Anteil Mitfinanzierung wird mit Prüfbericht bekannt gegeben] Genauigkeit: +/- % Stand:
Zeithorizont Umsetzung: <input type="checkbox"/> bis 2018 <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> ab 2027	
Priorität: <input type="checkbox"/> A-Liste <input type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: [betrifft Verkehrsmassnahmen] <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2

Bezug zu Zukunftsbild / Schwachstellenanalyse / Agglomerationsprogramm 1./2. Generation
Bezug zum Zukunftsbild: <ul style="list-style-type: none"> - Wohndörfer auf ländlichen Entwicklungsachsen/Ländliche Entwicklungsgemeinden (SO) moderat weiter entwickeln: SL11.2 - Siedlungsnaher Landschaftsraum im urbanen Entwicklungsraum erhalten: SL13.1, SL13.2 - Den Landschaftsraum im AareLand primär für die Land- und Forstwirtschaft sichern: SL14.1, SL14.2 - Prägende Flussräume erhalten und weiter entwickeln: SL16.1, SL16.2 - Mit Siedlungszielen das AareLand gliedern und ökologisch vernetzen: SL17.2, SL17.3
Bezug zur Schwachstellenanalyse: <i>Ist-Zustand</i> <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. <i>Trends</i> <ul style="list-style-type: none"> - Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzunahmen und die damit verbundene Ausdehnung der Siedlungen und die Zunahme des Verkehrs führen zu Konflikten mit dem Erhalt der Landschafts- und Naturwerte. - Ohne Verdichtung nach innen, resp. Kanalisierung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung steigt der Druck auf die Landschaft weiter. - Eine positive Entwicklung kann mit der Umsetzung von Landschaftsqualitätsprojekten erreicht werden. <i>Schwachstellen und Handlungsbedarf</i> <ul style="list-style-type: none"> - Landschaftswerte gezielt aufwerten.

- Nutzungskonflikte durch geeignete Massnahmen minimieren (Koordination der Bedürfnisse, Konzentration und Lenkung der Nutzungen).
- Sorgfältige Gestaltung der Siedlungsränder zwischen Bauzonen und Nichtbauzonen.
- Die Landschaftswerte tragen wesentlich zur Attraktivität der Region bei. Im ländlichen Raum ist die Bewahrung dieser Werte bereits weitgehend gesichert. Im siedlungsnahen Bereich sind in Koordination mit der Siedlungsentwicklung noch verstärkt Massnahmen zu treffen.

Bezug zum Agglomerationsprogramm 1./2. Generation:

Fortführung der Massnahme L1 aus dem Agglomerationsprogramm 2. Generation

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

Der Erhalt von Natur- und Landschaftsräumen nah der Siedlungen soll, trotz hohem Druck seitens des Erholenden, prioritär sein. Zersiedlung in die Richtung dieser Gebiete wird gebremst und somit die Qualität der Landschaftsräume gewährleistet (WK 1,4).

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

-

Quantitative Angaben :

-

Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss :

- Massnahme zur Aufnahme beantragt durch: [ARE, ARP]

Landschaft**L302: Aufwertung Flussräume**

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



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

Massnahmenbeschreibung**Einleitung:**

- Die Flussräume von Aare, Wigger, Dünnern, Pfaffnern, Suhre, Uerke und Wyna sind neben dem Jura die prägendsten Landschaftselemente des AareLands.
- Sie erfüllen in gebietsweise unterschiedlicher Intensität verschiedene Aufgaben: Sicherung von Naturwerten, Landwirtschaft, Naherholung

Zielsetzung:

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

Massnahmen:

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

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

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

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine:	Daueraufgabe
<input type="checkbox"/> Im Richtplan SO/AG enthalten. Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung	Kosten (exkl. MWSt.): projektabhängig Kostenteiler: Anteil Bund - %* Fr. Anteil Kanton % Fr. Anteil Gemeinde % Fr. * [Bemerkung: vorläufige Annahme; Anteil Mitfinanzierung wird mit Prüfbericht bekannt gegeben] Genauigkeit: +/- % Stand:
Zeithorizont Umsetzung: <input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> ab 2027	<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe
Priorität: <input type="checkbox"/> A-Liste <input type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: [betrifft Verkehrsmassnahmen] <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2

Bezug zu Zukunftsbild / Schwachstellenanalyse / Agglomerationsprogramm 1./2. Generation
Bezug zum Zukunftsbild: <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
Bezug zur Schwachstellenanalyse: <i>Ist-Zustand</i> <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. <i>Trends</i> <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. <i>Schwachstellen und Handlungsbedarf</i>

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

Bezug zum Agglomerationsprogramm 1./2. Generation:

Fortführung der Massnahme L2 aus dem Agglomerationsprogramm 2. Generation

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

Durch die Renaturierung bzw. Anpassung der Flüsse an die lokale städtebauliche Stilrichtung steigt das Naherholungspotenzial dieser Areale und somit auch die Lebensqualität der Anwohner im urbanen Raum (WK 2, 4).

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

-

Quantitative Angaben :

-

Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss :

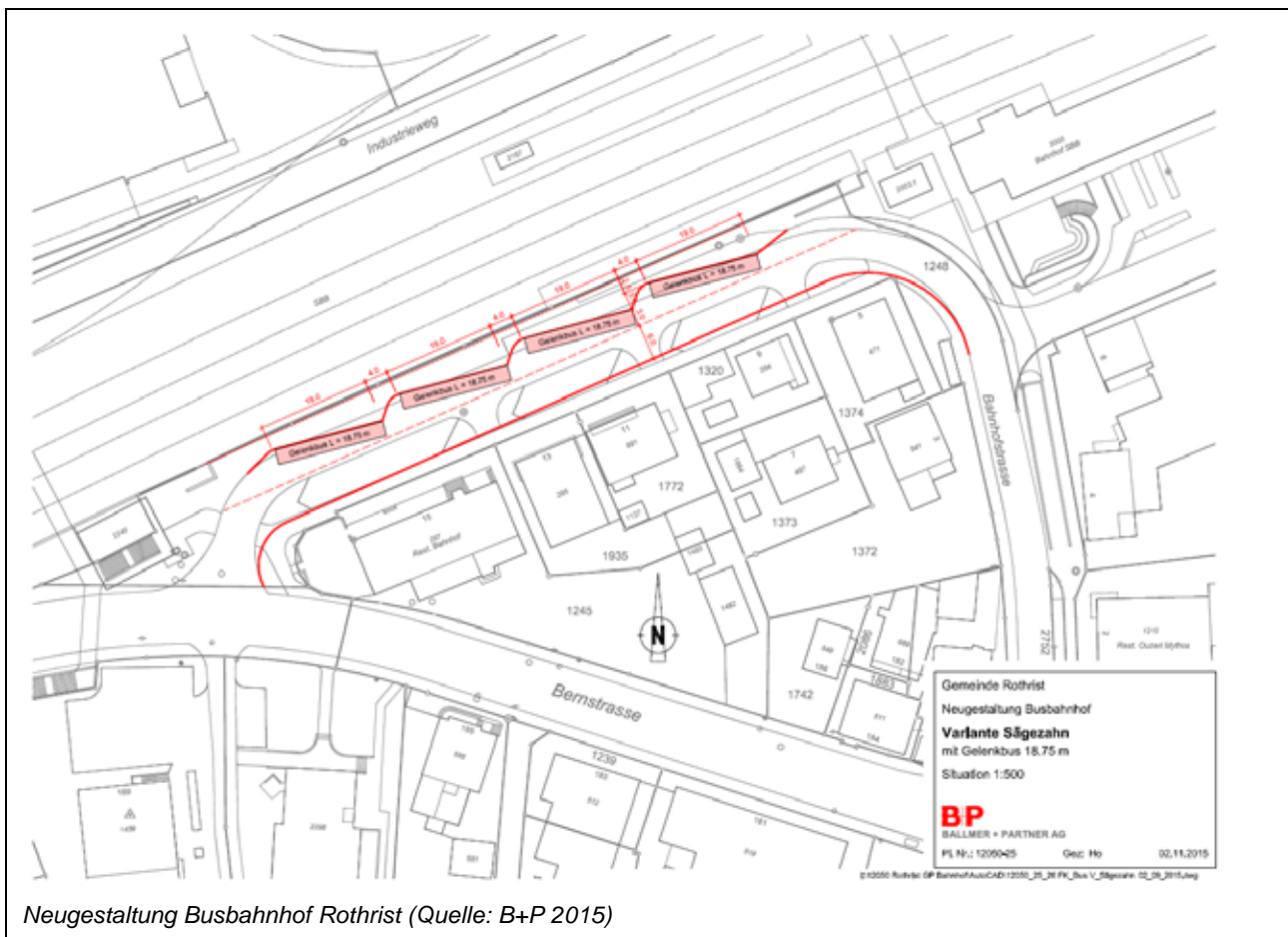
Massnahme zur Aufnahme beantragt durch: [ARE, ARP]

3. Massnahmen Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Öffentlicher Verkehr

ÖV301A: Rothrist, Intermodale ÖV-Drehscheibe Bahnhof Rothrist

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



Neugestaltung Busbahnhof Rothrist (Quelle: B+P 2015)

Massnahmenbeschreibung

Einleitung:

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

Zielsetzung:

- Schaffung einer zentralen ÖV-Drehscheibe beim Bahnhof Rothrist
- Verbesserung der Sicherheit für den FVV um den Bahnhofplatz

- Busbevorzugung mit LSA
Massnahmen: Aufwertung der Bahnhofanlage und des Areals mit Neubauten und Erstellung eines attraktiven Busbahnhofs <ul style="list-style-type: none"> - Entflechtung motorisierter Verkehr und FVV im Bereich Bahnhofplatz - Verbesserung des Angebots und der Verkehrssicherheit für den FVV - Ausbau der Park + Ride- und Bike + Ride-Anlagen am Bahnhof - Verbesserung der Wohnqualität - Siedlungsentwicklung SNP-Bahnhof (Eigenleistung)

Zuständigkeiten	
Federführung: Gemeinde Rothrist	Beteiligte Stellen: Kanton Aargau (Abstimmung mit Verkehrsmanagement)

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine: <ul style="list-style-type: none"> - Vorprojekt : 2015 -2016 - Baubeginn : 2019 - Inbetriebnahme : 20121 	
<input type="checkbox"/> Im Richtplan SO/AG enthalten. Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung	Kosten (exkl. MWSt.): 2.5 Mio. Kostenteiler: Anteil Bund 40%* Fr. Anteil Kanton AG % Fr. Anteil Gemeinde % Fr. * [Bemerkung: vorläufige Annahme; Anteil Mitfinanzierung wird mit Prüfbericht bekannt gegeben] Genauigkeit: +/- % <i>Stand:</i>
Zeithorizont Umsetzung: <input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> ab 2027	
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> A-Liste <input type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: [betrifft Verkehrsmassnahmen] <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2

Bezug zu Zukunftsbild / Schwachstellenanalyse / Agglomerationsprogramm 1./2. Generation	
Bezug zum Zukunftsbild: <ul style="list-style-type: none"> - Das AareLand optimal erreichbar und attraktiv erhalten: M2.4, M2.9 - Die gute Erreichbarkeit im urbanen Entwicklungsraum ausnutzen: M4.7 	
Bezug zur Schwachstellenanalyse: <i>Ist-Zustand</i> <ul style="list-style-type: none"> - Oftmals müssen die heutigen Anlagen zu ÖV-Drehscheiben weiterentwickelt werden bzw. weist die Infrastruktur der bestehenden Drehscheiben – trotz des hohen Verkehrsaufkommens – eine ungenügende Ausgestaltung und geringe Qualität auf. <i>Trends</i> <ul style="list-style-type: none"> - Voraussichtlich weitere Zunahme des Passagieraufkommens im ÖV. 	

- An bedeutenden intermodalen ÖV-Drehscheiben und Bahnhöfen, die bereits heute an ihre Kapazitätsgrenzen stossen, müssen gezielte Massnahmen zur Verbesserung der Umsteigebeziehungen getroffen werden.
- Falls keine Massnahmen getroffen werden: Funktionsfähigkeit des ÖV sinkt und in der Folge nimmt der MIV zu.

Schwachstellen und Handlungsbedarf

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

Bezug zum Agglomerationsprogramm 1./2. Generation

Handlungsschwerpunkt Intermodale ÖV-Drehscheiben (AP 2. Generation)

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

Die verbesserte Intermodalität ermöglicht einen effektiveren Modalsplit und ist eine Ermutigung an Berufstätige, den Zug zu nehmen (WK 1).

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

- S302: Unterstützt das Schlüsselareal Rothrist Bahnhof

Sonstiges**Literatur / Grundlagendokumente:**

- Verkehrsmanagement Wiggertal (Einmündung in K235)

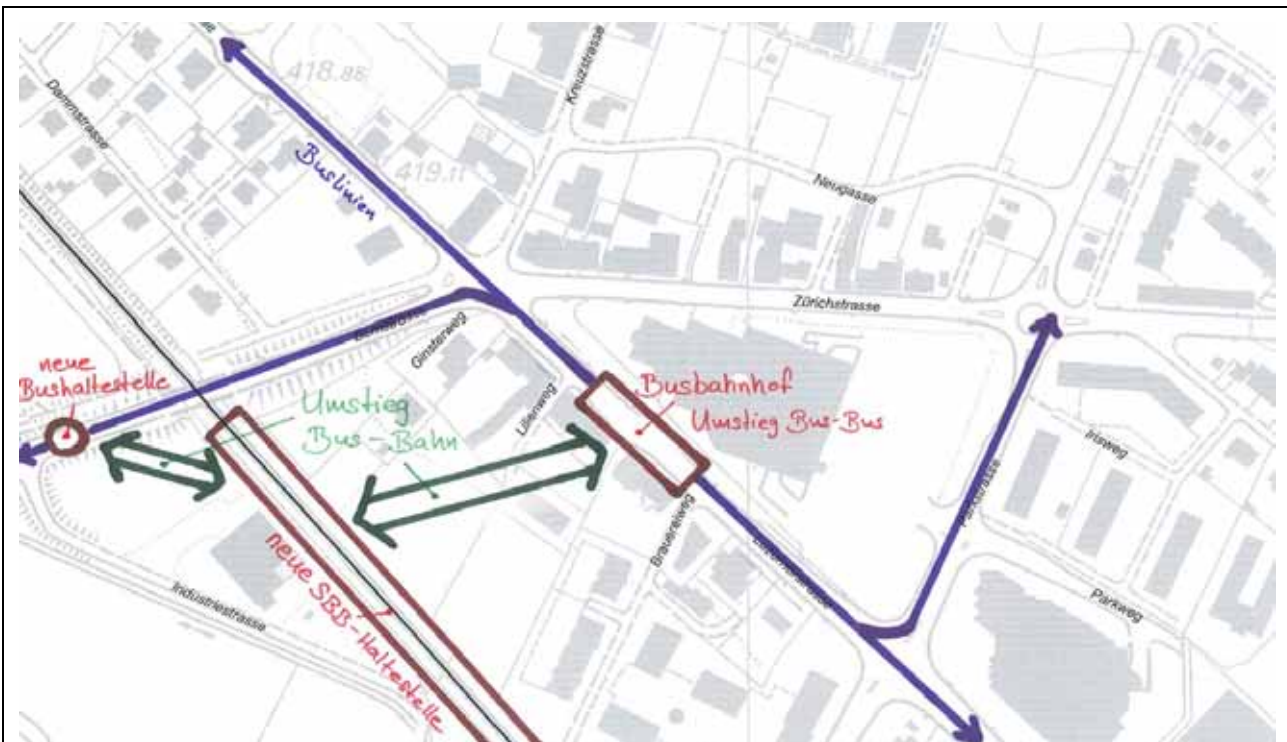
Quantitative Angaben [DTV]:**Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss :**

Massnahme zur Aufnahme beantragt durch: Gemeinderat Rothrist, Kenntnisnahme 01.01.2016

Öffentlicher Verkehr

ÖV302: Oftringen Zentrum, Intermodale ÖV-Drehscheibe (andere Finanzierung)

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



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

Massnahmenbeschreibung

Einleitung:

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

Zielsetzung:

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

Massnahmen: <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).
--

Zuständigkeiten	
Federführung: Bundesamt für Verkehr BAV	Beteiligte Stellen: Abteilung Verkehr Aargau, Sektion öffentlicher Verkehr, Oftringen, SBB

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine:	
<input type="checkbox"/> Im Richtplan SO/AG enthalten. Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung	Kosten (exkl. MWSt.): übergeordnete Massnahme. Nicht Teil der Kostenzusammenstellung Agglomerationsprogramm, da anderweitig finanziert. Kostenteiler: Anteil Bund - %* Fr. Anteil Kanton AG % Fr. Anteil Gemeinde % Fr. * [Bemerkung: vorläufige Annahme; Anteil Mitfinanzierung wird mit Prüfbericht bekannt gegeben] Genauigkeit: +/- % Stand:
Zeithorizont Umsetzung: offen <input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> ab 2027	
Priorität: <input type="checkbox"/> A-Liste <input type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: [betrifft Verkehrsmassnahmen] <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2

Bezug zu Zukunftsbild / Schwachstellenanalyse / Agglomerationsprogramm 1./2. Generation
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: <i>Ist-Zustand</i> <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. Die Benutzer- und Funktionsfreundlichkeit sinken.
- Voraussichtlich weitere Zunahme des Passagieraufkommens im ÖV.
- Falls keine Massnahmen getroffen werden: Funktionsfähigkeit des ÖV sinkt und in der Folge nimmt der MIV zu.

Schwachstellen und Handlungsbedarf

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

Bezug zum Agglomerationsprogramm 1./2. Generation:

Handlungsschwerpunkt Intermodale ÖV-Drehscheiben (AP 2. Generation)

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

Die angestrebte multimodale ÖV-Drehscheibe (inkl. SBB-Haltestelle und Busterminal) ermöglicht eine Verbesserung der ÖV-Erschliessung, welche die Attraktivität des Areals für Pendler fördert (WK 1).

Durch die gute ÖV-Erschliessung der Siedlung wird eine Verdichtung und eine Entwicklung nach innen begünstigt (WK 2).

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

- S2 : Unterstützt das Schlüsselareal Oftringen Zentrumsplanung

Sonstiges**Literatur / Grundlagendokumente:**

-

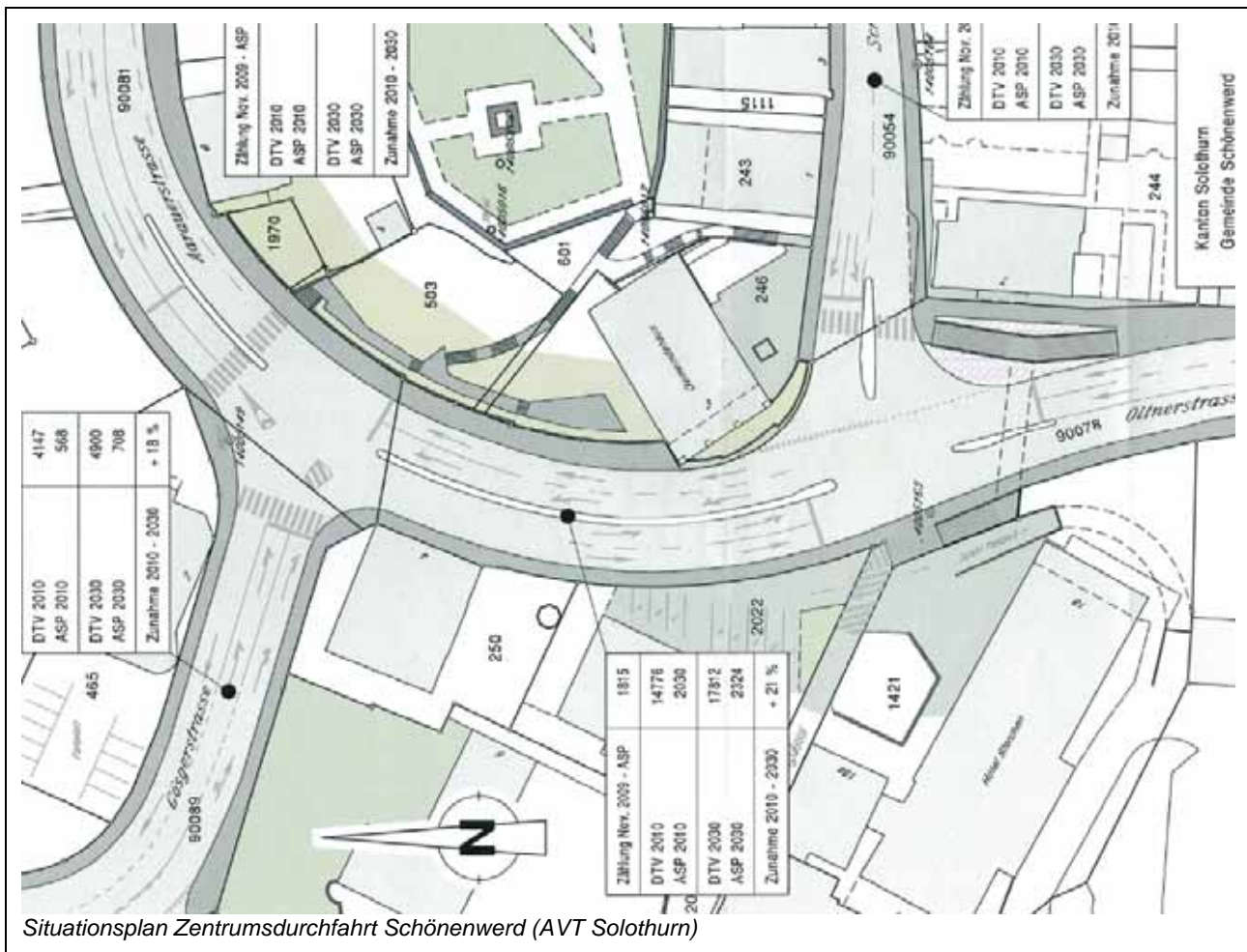
Quantitative Angaben [DTV]:**Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss:**

4. Massnahmen Aufwertung Ortsdurchfahrten (OD)

Aufwertung Ortsdurchfahrten

OD301A: Schönenwerd, Zentrumsdurchfahrt (ohne Umfahrung)

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. OD10A), Nr. im Prüfbericht Bund: 2581.2.018
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung:



Situationsplan Zentrumsdurchfahrt Schönenwerd (AVT Solothurn)

Massnahmenbeschreibung

Einleitung:

- 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.
- Behinderung des lokalen Verkehrs, insbesondere des Velo- und Fussverkehrs. 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.

Zielsetzung:

Dorfkernaufwertung:

- Aufwertung Strassenraum.
 - Voraussetzung für Erhalt und Verbesserung des Ortsbilds schaffen.
 - Voraussetzung für Erhalt als Gewerbestandort schaffen.
 - Voraussetzung für Verbesserung der Wohnqualität schaffen.
- Verkehr (Betriebskonzept)*
- Aufwertung des Ortszentrums, Umgestaltung des Strassenraums auf der Ortsdurchfahrt und Verbesserung der Situation für den LV und den ÖV trotz dieses hohen Verkehrsaufkommens.
 - Bewältigung des Verkehrs im Sinne einer angebotsorientierten Verkehrsplanung.
 - Leistungsfähigkeit verbessern bzw. optimieren.
 - Angebot für LV verbessern.
 - Schaffung sicherer Verkehrsinfrastrukturen.
 - Schaffung sicherer und attraktiver Velo- und Fusswegverbindungen.

Massnahmen:

Zur Zeit wird das Betriebs- und Gestaltungskonzept ausgearbeitet. Es wurden diverse Varianten überprüft, welche im ersten Quartal 2016 in die Vernehmlassung bei Kanton und Gemeinde gehen.

Die Massnahmenliste wird nach Vorliegen der Ergebnisse im Herbst 2016 erstellt.

Zuständigkeiten**Federführung:**

Amt für Verkehr und Tiefbau Kanton Solothurn

Beteiligte Stellen:

Gemeinde Schönenwerd

Realisierung**Vorgehen/Meilensteine:**

- Vorprojekt : 2016
- Baubeginn : 2020
- Inbetriebnahme : 2021

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

- Vororientierung
- Zwischenergebnis
- Festsetzung

Kosten (exkl. MWSt.): noch offen (<6.5 Mio.)

Kostenteiler:

Anteil Bund	40 %*	Fr.
Anteil Kanton SO	%	Fr.
Anteil Gemeinde	%	Fr.

* [Bemerkung: vorläufige Annahme; Anteil Mitfinanzierung wird mit Prüfbericht bekannt gegeben]

Zeithorizont Umsetzung:

- | | |
|---|---------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> bis 2018 | <input type="checkbox"/> Daueraufgabe |
| <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 | |
| <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 | |
| <input type="checkbox"/> ab 2027 | |

Genauigkeit: +/- %

Stand:

Priorität:

- A-Liste
- B-Liste
- C-Liste

Reifegrad: [betrifft Verkehrsmassnahmen]

- 1
- 2

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

- Das AareLand optimal erreichbar und attraktiv erhalten: M2.4, M2.7
- Die gute Erreichbarkeit im urbanen Entwicklungsraum ausnutzen: M4.3, M4.4, M4.5, M4.6

- Die Stadträume als Brennpunkte des urbanen Lebens ausgestalten : M6.3
<p>Bezug zur Schwachstellenanalyse:</p> <p><i>Ist-Zustand</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Trennwirkung durch den Strassenverkehr ist auf der Achse K 281 Winznau – Obergösgen – Niedergösgen - Erlinsbach sehr stark (DTV in Schönenwerd:17'300). - Insbesondere die Ortsdurchfahrten in Richtung Zentren des AareLands sind überlastet. - Das hohe MIV-Aufkommen beeinträchtigt die Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr und die Fahrplanstabilität des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs. - Die Ortsdurchfahrten erfüllen in den Gemeinden verschiedene Funktionen und haben deshalb eine grosse Bedeutung in Bezug auf die Erreichbarkeit und die Aufenthaltsqualität. <p><i>Trends</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Der motorisierte Individualverkehr nimmt aufgrund der Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzunahme, der steigenden räumlichen Zersiedlung und der wachsenden Motorisierung weiter zu. - Das Unfallrisiko steigt für alle Verkehrsteilnehmer. - Ohne Massnahmen ist keine Veränderung der Situation absehbar. <p><i>Schwachstellen und Handlungsbedarf</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Auf der Achse Winznau – Obergösgen – Niedergösgen - Erlinsbach wird die Funktionsfähigkeit des MIV und des ÖV sowie die Sicherheit des Velo- und Fussverkehrs wegen dem stetig zunehmenden Verkehrsaufkommen abnehmen. - Die Lebens- und Aufenthaltsqualität entlang der Ortsdurchfahrt Aarburg Nord werden deutlich vermindert. - Die Belastungen an stark befahrenen Ortsdurchfahrten sollen durch bauliche und gestalterische Massnahmen auf ein eträgliches Mass reduziert und die öffentlichen Räume aufgewertet werden.
<p>Bezug zum Agglomerationsprogramm 1./2. Generation:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 13. Februar 2011: Die Einwohnergemeindeversammlung Schönenwerd lehnt an einer Konsultativabstimmung den Projektierungskredit für die Dorfkernentlastung (Entlastungsstrasse und Rückbau Oltnenstrasse) ab. - Dadurch kann die Massnahme Ortszentrumdurchfahrt (ARE-Code: 2581.116 gemäss Leistungsvereinbarung Agglomerationsprogramm 1. Generation) nicht wie geplant realisiert werden und muss anhand der neuen Randbedingungen überarbeitet werden. - In der 2. Generation wurde daraufhin das Gesamtprojekt Schönenwerd Zentrum mit den 3 Teilprojekten Intermodale ÖV-Drehscheibe, Zentrumsdurchfahrt sowie die Siedlungsentwicklung Dorfkern eingereicht. Die intermodale ÖV-Drehscheibe wurde als A-Projekt anerkannt, während die Zentrumsdurchfahrt als B-Projekt beurteilt wurde und hiermit in der 3. Generation neu eingereicht wird.
Beurteilung
<p>Wirkung (WK 1-4):</p> <p>Die Umweltbelastungen durch CO₂-Emissionen und Lärmimmissionen rund um den Ortskern sind erheblich und tragen zur verminderten Qualität der öffentlichen Räume der Siedlung bei (WK 2, 4). Die Umgestaltung des Strassenraums wirkt an der Verbesserung der Lebensraumqualität mit. Dies wirkt sich ebenfalls positiv auf die Qualität des Wohnraums und auf die Attraktivität als Gewerbestandort aus.</p> <p>Durch die Angestrebten Massnahmen zur Förderung von sicheren Verkehrsinfrastrukturen wird die allgemeine Sicherheit der Verkehrsteilnehmer erhöht, insbesondere die des Fuss- und Veloverkehrs (WK 1, 3). Ausserdem nimmt durch eine allumfassende Verminderung von Stausituationen das Unfallrisiko erheblich ab.</p>
Machbarkeit:
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:
-

Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: -
Quantitative Angaben: - DTV Oltnenstrasse in Schönenwerd: 18'700 Fahrzeuge (DTV 2010; Zählstelle im Zentrum) - DTV Oltnenstrasse in Schönenwerd: 17'200 Fahrzeuge (DTV 2015; neu aus AVZ am Ortseingang)
Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss [bei kommunalen Massnahmen]:

folgt mit abgestimmten Steuerungs- und Lenkungskonzept

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

Zuständigkeiten	
Federführung: Kanton Aargau (ATB); Koordination mit Kanton Solothurn	Beteiligte Stellen: Kanton Aargau (AVK), Gemeinde Aarburg
Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine:	
<ul style="list-style-type: none"> - Vorprojekt : 2016/2017 - Baubeginn : 2022 - Inbetriebnahme : 2025 	
<input type="checkbox"/> Im Richtplan SO/AG enthalten. Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung	Kosten (exkl. MWSt.): 25 Mio. Kostenteiler: Anteil Bund 40 %* Fr. Anteil Kanton AG % Fr. Anteil Gemeinde % Fr. * [Bemerkung: vorläufige Annahme; Anteil Mitfinanzierung wird mit Prüfbericht bekannt gegeben]
Zeithorizont Umsetzung: <input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> ab 2027	Genauigkeit: +/- 30% Stand:
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> A-Liste <input type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: [betrifft Verkehrsmassnahmen] <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2

Bezug zu Zukunftsbild / Schwachstellenanalyse / Agglomerationsprogramm 1./2. Generation
Bezug zum Zukunftsbild: <ul style="list-style-type: none"> - Das AareLand optimal erreichbar und attraktiv erhalten: M2.4, M2.7 - Die gute Erreichbarkeit im urbanen Entwicklungsraum ausnutzen: M4.3, M4.4, M4.5, M4.6 - Die Stadträume als Brennpunkte des urbanen Lebens ausgestalten : M6.3
Bezug zur Schwachstellenanalyse: <i>Ist-Zustand</i> <ul style="list-style-type: none"> - Die Trennwirkung durch den Strassenverkehr ist auf der Achse K 103 A1-Anschluss Rothrist – Aarburg – Olten sehr stark (DTV : knapp 30'000). - Das hohe MIV-Aufkommen beeinträchtigt die Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr und die Fahrplanstabilität des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs. - Die Ortsdurchfahrten erfüllen in den Gemeinden verschiedene Funktionen und haben deshalb eine grosse Bedeutung in Bezug auf die Erreichbarkeit und die Aufenthaltsqualität. <i>Trends</i> <ul style="list-style-type: none"> - Der motorisierte Individualverkehr nimmt aufgrund der Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzunahme, der steigenden räumlichen Zersiedlung und der wachsenden Motorisierung weiter zu. - Das Unfallrisiko steigt für alle Verkehrsteilnehmer.

- Ohne Massnahmen ist keine Veränderung der Situation absehbar.

Schwachstellen und Handlungsbedarf

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

Bezug zum Agglomerationsprogramm 1./2. Generation:

Beurteilung

Wirkung (WK 1-4):

Die Umweltbelastungen durch CO₂-Emissionen und Lärmimmissionen rund um die K103 Oltnenstrasse sind erheblich und tragen zur verminderten Qualität der öffentlichen Räume bei (WK 2, 4). Durch die Planung einer zusätzlichen Busspur wird die Verbesserung der Qualität des ÖV angestrebt und durch ein gezieltes Verkehrsmanagement (insbesondere durch Knotenumgestaltungen) wird die Stausituation vermindert (WK 1). Beide Massnahmen tragen zur Aufwertung des umliegenden Areals bei.

Durch die Angestrebten Massnahmen zur Förderung von sicheren Verkehrsinfrastrukturen wird die allgemeine Sicherheit der Verkehrsteilnehmer erhöht, insbesondere die des Fuss- und Veloverkehrs (WK 1, 3). Ausserdem nimmt durch eine allumfassende Verminderung von Stausituationen das Unfallrisiko erheblich ab.

Machbarkeit:

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:

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

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente:

- VM Wiggertal mit Vorgaben zu BGK

Quantitative Angaben [DTV]:

- Oltnenstrasse: 26'000

Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss :

Optimierung Kantonsstrassen

OD303B: Stadt Aarau, BGK Entfelderstrasse

Massnahme zur Aufnahme beantragt durch: [Stadt Aarau (Umfrage), 10.06.2015]

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



Massnahmenbeschreibung

Einleitung:

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

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

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

Zielsetzung:

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

Massnahmen:

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

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

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine:	
<ul style="list-style-type: none"> - Vorprojekt : - Baubeginn : ca. 2024/25 - Inbetriebnahme : 2025 	
<input type="checkbox"/> In Richtplan SO/AG teilweise enthalten. Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung	Kosten (exkl. MWSt.): 10.6 Mio. Kostenteiler: Anteil Bund 40 %* Fr. Anteil Kanton __ % Fr. Anteil Gemeinde % Fr. Anteil % Fr.
Zeithorizont Umsetzung: <input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> ab 2027	* [Bemerkung: vorläufige Annahme; Anteil Mitfinanzierung wird mit Prüfbericht bekannt gegeben] Genauigkeit: +/- % Stand:
Priorität: <input type="checkbox"/> A-Liste <input checked="" type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: [betrifft Verkehrsmassnahmen] <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2

Bezug zu Zukunftsbild / Schwachstellenanalyse / Agglomerationsprogramm 1./2. Generation
Bezug zum Zukunftsbild: <ul style="list-style-type: none"> - Die gute Erreichbarkeit im urbanen Entwicklungsraum ausnutzen: M4.3, M4.4, M4.5, M4.6, M4.7 - Die Stadträume als Brennpunkte des urbanen Lebens ausgestalten : M6.1, M6.3
Bezug zur Schwachstellenanalyse: <i>Ist-Zustand</i> <ul style="list-style-type: none"> - Die Einfallsachse K 108 (=H24) Entfelderstrasse – Obere Vorstadt weist eine starke Trennwirkung auf (DTV : 16'000). - Das starke Verkehrsaufkommen schränkt die Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr und die Fahrplanstabilität des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs stark ein. <i>Trends</i> <ul style="list-style-type: none"> - Aufgrund des Bevölkerungswachstums, der Zunahme an Arbeitsplätzen und der verdichteten Siedlungsentwicklung wird das Verkehrsaufkommen im Zentrum weiter ansteigen. - Das Unfallrisiko für den Fuss- und Veloverkehr nimmt weiter zu. - Die Fahrplanstabilität des Busverkehrs kann nicht gewährleistet werden. <i>Schwachstellen und Handlungsbedarf</i> <ul style="list-style-type: none"> - Auf der Entfelderstrasse wird die Funktionsfähigkeit des MIV und des ÖV sowie die Sicherheit des Velo- und Fussverkehrs wegen dem stetig zunehmenden Verkehrsaufkommen und den vermehrten Stausituationen abnehmen. - Die Sicherheit bei der Querung der Kantonsstrasse ist für Fussgänger nicht gegeben.

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

Bezug zum Agglomerationsprogramm 1./2. Generation:

Beurteilung

Wirkung (WK 1-4):

Die Erhöhung der Sicherheit des Fuss- und Veloverkehrs wird durch gut sichtbare und verständliche Signalisationen begünstigt (WK 1). Der kombinierte Geh-/ Radweg stellt eine attraktive Lösung im Vergleich zum aktuell existierenden Radstreifen dar. Beide Massnahmen begünstigen eine vermehrte Nutzung des Langsamverkehrs.

Machbarkeit:

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:

-

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente:

- Betriebs- und Gestaltungskonzept

Quantitative Angaben [DTV]:

Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss:

- Empfehlung für AP 3G: aufnehmen. Koordination muss noch vorgenommen werden.
- Massnahme zur Aufnahme beantragt durch: Stadt Aarau (Umfrage, 10.06.2015)

5. Massnahmen Optimierung Kantonsstrassen (MIV)

Optimierung Kantonsstrassen

MIV301A: Zofingen, Aufhebung Niveauübergang Aarburgerstrasse K104

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



Aarburgerstrasse K104

Massnahmenbeschreibung

Einleitung:

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

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

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

Zielsetzung:

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

Massnahmen:

- Bau einer Unterführung für die Aarburgerstrasse K104 unter der Nationalbahnlinie der SBB

- Rückwärtige Erschliessung der angrenzenden Liegenschaften

Zuständigkeiten													
Federführung: Kanton Aargau (ATB)	Beteiligte Stellen: Stadt Zofingen, Gemeinde Oftringen												
Realisierung													
Vorgehen/Meilensteine:													
<ul style="list-style-type: none"> - Vorprojekt : 2016 - Baubeginn : 2020/21 - Inbetriebnahme : 2022 													
<input type="checkbox"/> Im Richtplan SO/AG enthalten. Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung	Kosten (exkl. MWSt.): 12 Mio. Kostenteiler: <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">40 %*</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">4.8 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton AG</td> <td style="text-align: center;">30 %</td> <td style="text-align: right;">3.6 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinden</td> <td style="text-align: center;">30 %</td> <td style="text-align: right;">3.6 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Oftringen</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	40 %*	4.8 Mio. Fr.	Anteil Kanton AG	30 %	3.6 Mio. Fr.	Anteil Gemeinden	30 %	3.6 Mio. Fr.	Anteil Oftringen	%	Fr.
Anteil Bund	40 %*	4.8 Mio. Fr.											
Anteil Kanton AG	30 %	3.6 Mio. Fr.											
Anteil Gemeinden	30 %	3.6 Mio. Fr.											
Anteil Oftringen	%	Fr.											
Zeithorizont Umsetzung: <input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> ab 2027	* [Bemerkung: vorläufige Annahme; Anteil Mitfinanzierung wird mit Prüfbericht bekannt gegeben] Genauigkeit: +/- 30% Stand: 2015												
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> A-Liste <input type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: [betrifft Verkehrsmassnahmen] <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2												

Bezug zu Zukunftsbild / Schwachstellenanalyse / Agglomerationsprogramm 1./2. Generation
Bezug zum Zukunftsbild: <ul style="list-style-type: none"> - Die gute Erreichbarkeit im urbanen Entwicklungsraum ausnutzen: M4.3, M4.4, M4.5, M4.6 - Die Stadträume als Brennpunkte des urbanen Lebens ausgestalten : M6.1, M6.3
Bezug zur Schwachstellenanalyse: <i>Ist-Zustand</i> <ul style="list-style-type: none"> - Die Trennwirkung durch den Schienenverkehr ist auf der K 104 in Zofingen sehr stark. - Zudem ist die MIV-Achse Zofingen – Oftringen – Aarburg – Olten stark überlastet. - Das hohe MIV-Aufkommen beeinträchtigt die Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr und die Fahrplanstabilität des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs. <i>Trends</i> <ul style="list-style-type: none"> - Der motorisierte Individualverkehr nimmt aufgrund der Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzunahme, der steigenden räumlichen Zersiedlung und der wachsenden Motorisierung weiter zu. - Rückstaus und stockender Verkehr behindern den strassengebundenen öffentlichen Verkehr zunehmend und gefährden die Fahrplanstabilität. - Das Unfallrisiko steigt für alle Verkehrsteilnehmer. <i>Schwachstellen und Handlungsbedarf</i>

- Auf der Aarburgerstrasse wird die Funktionsfähigkeit des MIV und des ÖV sowie die Sicherheit des Velo- und Fussverkehrs wegen dem stetig zunehmenden Verkehrsaufkommen und den vermehrten Stausituationen abnehmen.
- Die Sicherheit bei der Querung der Nationalbahnlinie ist nicht gegeben.
- Mit Hilfe einer Unterführung kann das Risiko von Rückstaus bei Zugquerungen massiv minimiert werden.
- Durch die Aufhebung des Niveauübergangs kann die Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr erhöht und die Fahrplanstabilität des ÖV verbessert werden.

Bezug zum Agglomerationsprogramm 1./2. Generation:

Beurteilung

Wirkung (WK 1-4):

Durch den Bau einer Unterführung wird eine Verstetigung des Verkehrs ermöglicht, welche eine Verbesserung in der Erschliessung und der Pünktlichkeit des ÖV ermöglicht (WK 1). Dementsprechend wird auch die Aufwertung der umliegenden Areale gewährleistet.

Machbarkeit:

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:

-

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente:

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

Quantitative Angaben [DTV]:

Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss:

Massnahme zur Aufnahme beantragt durch: Stadt Zofingen (Umfrage, 04.06.2015)

Optimierung Kantonsstrassen

MIV302C: Hägendorf/Rickenbach, Umfahrung Hägendorf/Rickenbach (ERO+)

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



Lage Umfahrung Hägendorf/Rickenbach ERO+

Massnahmenbeschreibung

Einleitung: [Text aus AP 2G]

- 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 ÖV aufgrund von Stausituationen.
- Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung besteht eine höhere Gefährdung des Velo- und Fussverkehrs.

Zielsetzung: [Text aus AP 2G]

- Entlastung der Ortsdurchfahrten von Hägendorf, Rickenbach und Wangen bei Olten.
- Bessere Anbindung Gäu an das Nationalstrassennetz.
- Verbesserung der Pünktlichkeit des ÖV.
- Höhere Verkehrssicherheit für Velo- und Fussverkehr.
- Attraktivere Strassenraumgestaltung.

Massnahmen: [Text aus AP 2G]

1. 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.
2. Flankierende Gesamtverkehrsmassnahmen auf dem bestehenden Strassennetz.
3. Begleitmassnahmen zur Aufwertung der Ortsdurchfahrten (Umgestaltungsmassnahmen H5).
4. Aufwertung der Dünnern.

Zuständigkeiten

Federführung:

Amt für Verkehr und Tiefbau Kanton Solothurn

Beteiligte Stellen:

Amt für Raumplanung Kanton Solothurn,
weitere kantonale Ämter

Realisierung

Vorgehen/Meilensteine:

- Vorprojekt :
- Baubeginn :
- Inbetriebnahme :

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

Kosten (exkl. MWSt.): 60–90 Mio.

Kostenteiler:

Anteil Bund	40 %*	Fr.
Anteil Kanton SO	%	Fr.
Anteil Gemeinde	%	Fr.

* [Bemerkung: vorläufige Annahme; Anteil Mitfinanzierung wird mit Prüfbericht bekannt gegeben]

Zeithorizont Umsetzung:

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

Genauigkeit: +/- %

Stand:

Priorität:

- A-Liste
- B-Liste
- C-Liste

Reifegrad: [betrifft Verkehrsmassnahmen]

- 1
- 2

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

Bezug zum Zukunftsbild:

- Das AareLand optimal erreichbar und attraktiv erhalten: M2.6, M2.7
- Die gute Erreichbarkeit im urbanen Entwicklungsraum ausnutzen: M4.3, M4.6
- Kantonale und regionale Schwerpunktgebiete Arbeiten fördern : M8.2

Bezug zur Schwachstellenanalyse:

Ist-Zustand

- Die Kantonsstrasse zwischen Olten und Oensingen durch die Gemeinden Hägendorf und Rickenbach weist ein hohes Verkehrsaufkommen auf (DTV: 13'400).
- Das starke Verkehrsaufkommen schränkt die Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr und die Fahrplanstabilität des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs auf den Ortsdurchfahrten stark ein.
- Die Anbindung des Gäu an das Nationalstrassennetz ist ungenügend.

Trends

- Aufgrund des Bevölkerungswachstums und der Zunahme an Arbeitsplätzen wird das Verkehrsaufkommen im Gäu weiter ansteigen.
- Das Unfallrisiko für den Fuss- und Veloverkehr nimmt weiter zu.
- Die Fahrplanstabilität des Busverkehrs kann nicht gewährleistet werden.

Schwachstellen und Handlungsbedarf

- Auf der Ortsdurchfahrt Hägendorf und Rickenbach wird die Funktionsfähigkeit des MIV und des ÖV sowie die Sicherheit des Velo- und Fussverkehrs wegen dem stetig zunehmenden Verkehrsaufkommen und den vermehrten Stausituationen abnehmen.
- Die Sicherheit bei der Querung der Kantonsstrasse ist für Fussgänger nicht gegeben.
- Entlastung der Ortsdurchfahrten durch die Erweiterung des Kantonsstrassennetzes
- Angebotsorientierte Planung des Gesamtverkehrssystems : Mit der gezielten Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung und einer angebotsorientierten Planung des Gesamtverkehrssystems werden der Flächenverbrauch minimiert und die Umweltbelastung reduziert.

Bezug zum Agglomerationsprogramm 1./2. Generation:

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

Die Entlastungsstrasse Region Olten (ERO) verteilt den MIV und fördert die Qualität der umliegenden Siedlungen (WK 2). Durch den verminderten MIV wird die Sicherheit von Fuss- und Veloverkehr gestärkt (WK 3), sowie die Pünktlichkeit des ÖV gewährleistet (WK 1).

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

-

Sonstiges**Literatur / Grundlagendokumente:**

-

Quantitative Angaben [DTV]:

- Ortsdurchfahrt Hägendorf und Rickenbach : DTV 13'400

Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss :

6. Massnahme Optimierung Kantonsstrassen mit Aufwertung Ortsdurchfahrt (MIVOD)

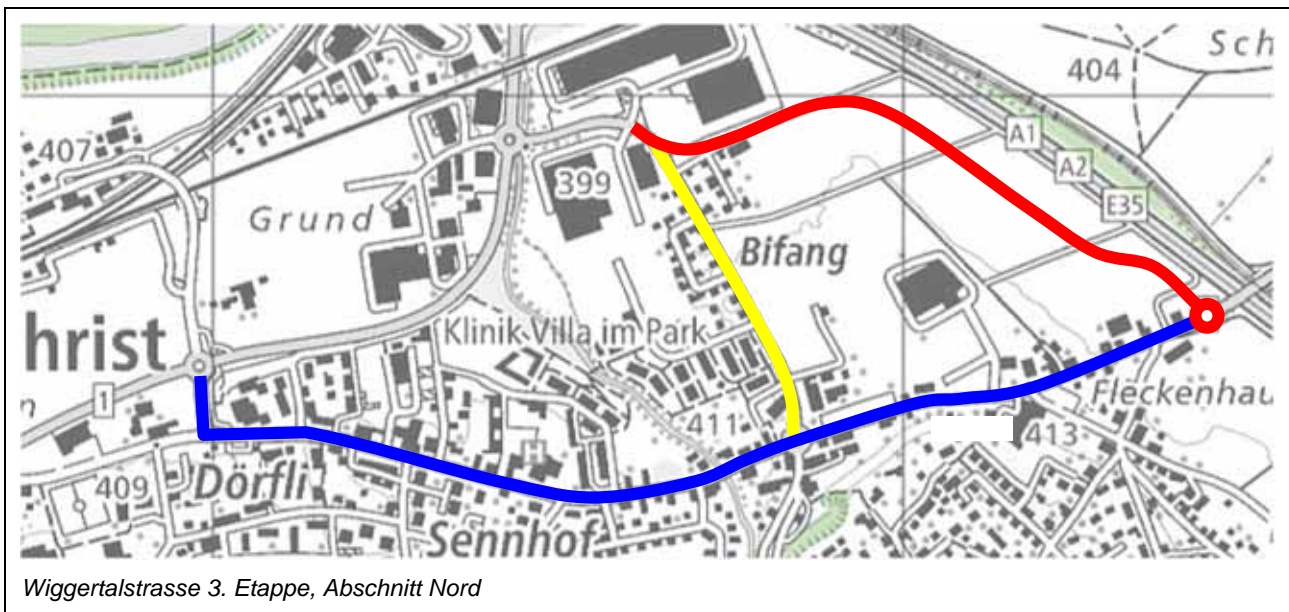
Aufwertung Ortsdurchfahrten

K 309

K 101

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

- im Agglomerationsperimeter (teilweise) **K 235**
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. -), Nr. im Prüfbericht Bund:
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung:



Massnahmenbeschreibung

Einleitung:

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

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

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

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

Zielsetzung:

Mit dem 3. Abschnitt der Wiggertalstrasse können die folgenden Zielsetzungen erreicht werden:

- Entlastung eines grossen Teils des Wohngebietes von Rothrist vom Durchgangsverkehr
- Entlastung der K104 Zofingen – Oftringen von einem Teil des Durchgangsverkehrs
- Erhöhung der Fahrplanstabilität für den ÖV auf der K104 von Zofingen nach Oftringen
- Siedlungsverträgliche Umgestaltung und Aufwertung der heutigen Kantonsstrasse K235 durch Rothrist

Massnahmen:

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

Zuständigkeiten**Federführung:**

Kanton Aargau (ATB)

Beteiligte Stellen:

Kanton Aargau (AVK), ARE, Gemeinde Rothrist

Realisierung**Vorgehen/Meilensteine:**

- Vorprojekt : 2016
- Baubeginn : 2021
- Inbetriebnahme : 2024

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

Kosten (exkl. MWSt.): 25 Mio.

Kostenteiler:

Anteil Bund	40 %*	10 Mio. Fr.
Anteil Kanton AG	30 %	7.5 Mio. Fr.
Anteil Gemeinde	30 %	7.5 Mio. Fr.

* [Bemerkung: vorläufige Annahme; Anteil Mitfinanzierung wird mit Prüfbericht bekannt gegeben]

Genauigkeit: +/- 30%

Stand: 2015

Zeithorizont Umsetzung:

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

Priorität:

- A-Liste
- B-Liste (prüfen)
- C-Liste

Reifegrad: [betrifft Verkehrsmassnahmen]

- 1
- 2

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

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

Bezug zur Schwachstellenanalyse:*Ist-Zustand*

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

Trends

- Der motorisierte Individualverkehr nimmt aufgrund der Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzunahme, der steigenden

räumlichen Zersiedlung und der wachsenden Motorisierung weiter zu.

- Das Unfallrisiko steigt für alle Verkehrsteilnehmer.
- Ohne Massnahmen ist keine Veränderung der Situation absehbar.

Schwachstellen und Handlungsbedarf

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

Bezug zum Agglomerationsprogramm 1./2. Generation:

Beurteilung

Wirkung (WK 1-4):

Die Realisierung des 3. Abschnittes der Wiggertalstrasse und die dadurch erzeugte Abnahme des MIV erzeugt eine Verbesserung der Wohnqualität des Areals Rothrist (WK 2). Das dadurch verminderte Verkehrsaufkommen ermöglicht eine qualitative Verbesserung des ÖV (WK 1).

Machbarkeit:

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:

- Unterstützt das Schlüsselareal Rothrist Bifang
- Massnahme zur Aufnahme beantragt durch: [Gemeinde Rothrist (Umfrage), 02.06.2015]

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente:

- Machbarkeitsstudie 2012

Quantitative Angaben [DTV]:

- Entlastung K235 DTV 5500, Entlastung K308 DTV 2500, NK204 DTV 8000

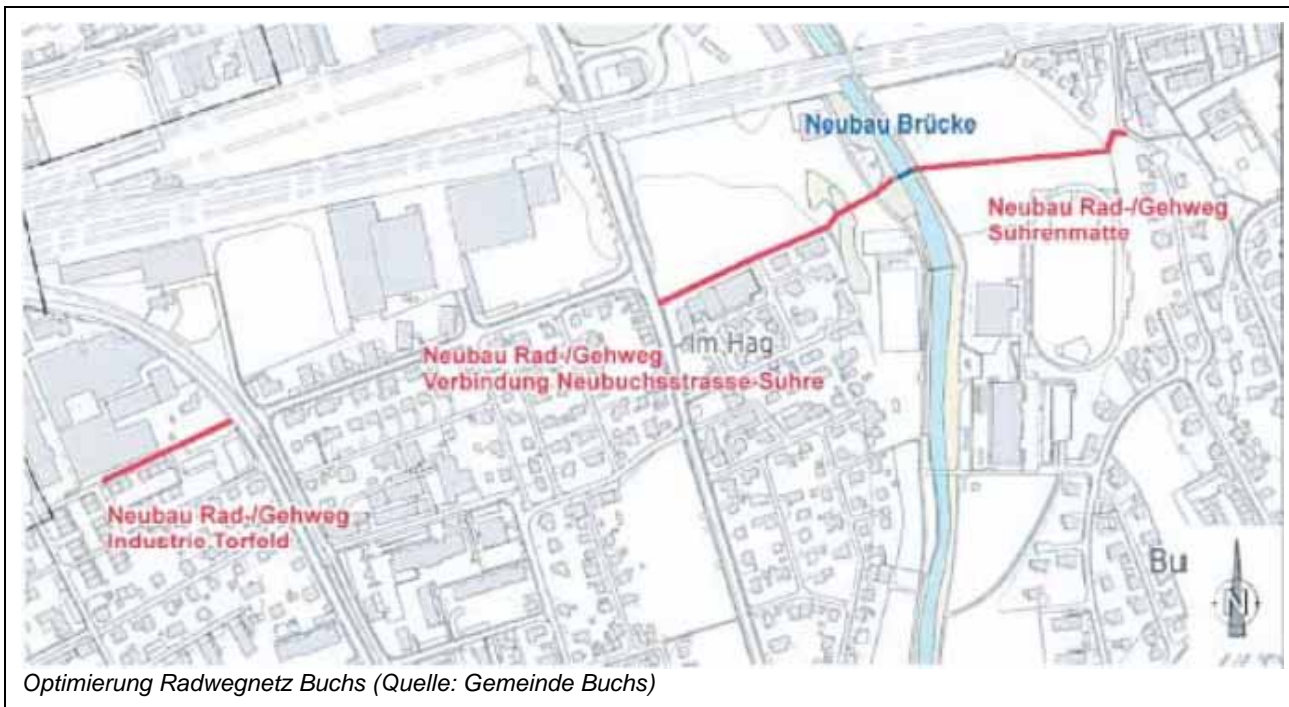
Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss :

7. Massnahmen Fuss- und Veloverkehr (FVV)

Fuss- und Veloverkehr

FVV301A: Buchs, Optimierung Fuss- und Veloverkehrsnetz

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. LV7A), Nr. im Prüfbericht Bund:
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung:



Massnahmenbeschreibung

Einleitung:

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

Zielsetzung:

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

Massnahmen:

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

- Teilweise Signalisations- und Markierungsmassnahmen.

Zuständigkeiten

Federführung:

Gemeinde Buchs

Beteiligte Stellen:

Kanton Aargau (Netzsicht: AVK FRV)

Realisierung

Vorgehen/Meilensteine:

- Vorprojekt : 2017 bzw. 2018
- Auflageprojekt / Bauprojekt : 2018/2019
- Baubeginn : 2019 bzw. 2020
- Inbetriebnahme : 2020 bzw. 2021

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

Zeithorizont Umsetzung:

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

Kosten (exkl. MWSt.): 750'000 Fr.

Kostenteiler:

Anteil Bund	40 %*	300'000 Fr.
Anteil Kanton AG	0 %	Fr.
Anteil Gemeinde	60 %	450'000 Fr.

* [Bemerkung: vorläufige Annahme; Anteil Mitfinanzierung wird mit Prüfbericht bekannt gegeben]

Genauigkeit: +/- 30%

Stand: November 2015

Priorität:

- A-Liste
- B-Liste
- C-Liste

Reifegrad: [betrifft Verkehrsmassnahmen]

- 1
- 2

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

Bezug zum Zukunftsbild:

- Das AareLand optimal erreichbar und attraktiv erhalten: M2.8, M2.9
- Die gute Erreichbarkeit im urbanen Entwicklungsraum ausnutzen: M4.7
- Die Stadträume als Brennpunkte des urbanen Lebens ausgestalten : M6.1, M6.3
- Den Kernergänzungsraum als Wohnstandort des AareLands priorisieren : M7.1
- Siedlungsnaher Landschaftsraum im urbanen Entwicklungsraum erhalten : M13.1
- Das Freiraumnetz in Teilen des urbanen Entwicklungsraums weiter ausbauen : M15.1

Bezug zur Schwachstellenanalyse:
Ist-Zustand

- Die Verbindung zwischen dem Gebiet Buchs Nord und dem Bahnhof Aarau weist Netzlücken auf.
- Insbesondere die Fuss- und Veloverkehrsverbindungen zu ÖV-Knoten und Haltestellen sollen angeboten werden.

Trends

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

Schwachstellen und Handlungsbedarf

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

Bezug zum Agglomerationsprogramm 1./2. Generation:

Beurteilung

Wirkung (WK 1-4):

Die Realisierung einer attraktiven Veloverbindung und die Verbesserung des Fussweges ermöglichen eine Verdichtung der Siedlung nach innen und eine uneingeschränkte Verbindung zum Bahnhofs (WK 1). Die Sicherheit der Velofahrer und Fussgänger wird dadurch gewährleistet, dass es sich um einen kombinierten Rad- und Fusswege handelt (WK 3).

Diese Massnahmen tragen sowohl zur Verbesserung des Modalsplits, als auch zur Konzentration von Wohngebieten unweit dieser Verkehrsachse bei (WK 2).

Machbarkeit:

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:

-

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente:

- Verkehrsrichtplan, Teil Velo, geplante Massnahme 1

Quantitative Angaben [DTV]:

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

Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss :

- Massnahme zur Aufnahme beantragt durch: Gemeinde Buchs (Umfrage, 03.06.2015); Gemeinderatsbeschluss vom 8. Dezember 2015

Fuss- und Veloverkehr

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

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



Fuss- und Veloweg Westseite Bahnlinie SBB, Zofingen

Massnahmenbeschreibung**Einleitung:**

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

Zielsetzung:

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

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

Die bestehende Fussgängerbrücke über die Henzmannstrasse wird verbreitert.

Massnahmen:

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

<ul style="list-style-type: none"> - Kreditbeschluss Einwohnerrat - Öffentliche Auflage/Bau

Zuständigkeiten	
Federführung: Stadt Zofingen	Beteiligte Stellen: Kanton Aargau (Abteilung für Verkehr), SBB

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine:	
<ul style="list-style-type: none"> - Vorprojekt : 2017 - Baubeginn : 2020 - Inbetriebnahme : 2023 	
<input type="checkbox"/> Im Richtplan SO/AG enthalten. Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung	Kosten (exkl. MWSt.): 2.5 Mio. Kostenteiler: Anteil Bund 40 %* Fr. Anteil Kanton AG % Fr. Anteil Gemeinde % Fr. * [Bemerkung: vorläufige Annahme; Anteil Mitfinanzierung wird mit Prüfbericht bekannt gegeben]
Zeithorizont Umsetzung: <input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> ab 2027	Genauigkeit: +/- % Stand: 2015
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> A-Liste <input type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: [betrifft Verkehrsmassnahmen] <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2

Bezug zu Zukunftsbild / Schwachstellenanalyse / Agglomerationsprogramm 1./2. Generation
Bezug zum Zukunftsbild: <ul style="list-style-type: none"> - Das AareLand optimal erreichbar und attraktiv erhalten: M2.8, M2.9 - Die gute Erreichbarkeit im urbanen Entwicklungsraum ausnutzen: M4.7 - Die Stadträume als Brennpunkte des urbanen Lebens ausgestalten : M6.1, M6.3 - Den Kernergänzungsraum als Wohnstandort des AareLands priorisieren : M7.1 - Kantonale und regionale Schwerpunktgebiete Arbeiten fördern : M8.4
Bezug zur Schwachstellenanalyse: <i>Ist-Zustand</i> <ul style="list-style-type: none"> - Die Verbindung zwischen dem Gebiet Zofingen Süd und dem Bahnhof Zofingen weist Netzlücken auf. - Insbesondere Fuss- und Veloverkehrsverbindungen zu ÖV-Knoten und Haltestellen sollen angeboten werden. <i>Trends</i> <ul style="list-style-type: none"> - Es ist davon auszugehen, dass sich der Fuss- und Veloverkehr eher überproportional entwickeln wird. <i>Schwachstellen und Handlungsbedarf</i> <ul style="list-style-type: none"> - Attraktivierung des Fuss- und Veloverkehrsnetzes.

- Bislang nicht wesensgerechte oder gar nicht vorhandene Wegführung zwischen Zofingen Süd und dem Bahnhof Zofingen.
- Verbesserung der Erschliessung Wohnschwerpunkt Bahnhof Zofingen und ESP Zofingen.
- Förderung der Intermodalität : Attraktive Zufahrtswege und Abstellmöglichkeiten an ÖV-Haltestellen können Umsteigeeffekte auf den ÖV bewirken.

Bezug zum Agglomerationsprogramm 1./2. Generation:

Beurteilung

Wirkung (WK 1-4):

Durch die Realisierung eines kombinierten Fuss-/Veloweges wird das Strassennetz entlastet und dadurch die allgemeine Sicherheit der Verkehrsteilnehmer gewährleistet (WK 1, 3).

Machbarkeit:

Ist abgeklärt; Ergänzung und Verfeinerung klassischer Radrouten

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:

- Unterstützt das Schlüsselareal Zofingen, Wohnschwerpunkt Bahnhof

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente:

- Projekt in Vorbereitung
- Kommunalen Gesamtverkehrsplan (KGV Zofingen)

Quantitative Angaben :

- geplante Neuanlage, entlastet Strassennetz

Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss:

- Massnahme zur Aufnahme beantragt durch: Stadt Zofingen (Umfrage, 04.06.2015); Kenntnisnahme Stadtrat Zofingen, Beschluss 18.01.2016.

Fuss- und Veloverkehr

FVV303A: Zofingen, Veloverleihsystem Stadt Zofingen

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



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

Massnahmenbeschreibung**Einleitung:**

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

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

Zielsetzung:

Im Raum Zofingen soll ein Veloverleihsystem etabliert werden.

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

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

Massnahmen:

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

Zuständigkeiten

Federführung:

Stadt Zofingen

Beteiligte Stellen:

Realisierung

Vorgehen/Meilensteine:

- Vorprojekt : 2016
- Baubeginn : 2019
- Inbetriebnahme : 2020

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

Kosten (exkl. MWSt.): 0.75 Mio.

Kostenteiler:

Anteil Bund	40 %*	Fr.
Anteil Kanton AG	%	Fr.
Anteil Gemeinde	%	Fr.

* [Bemerkung: vorläufige Annahme; Anteil Mitfinanzierung wird mit Prüfbericht bekannt gegeben]

Zeithorizont Umsetzung:

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

Genauigkeit: +/- %

Stand:

Priorität:

- A-Liste
- B-Liste
- C-Liste

Reifegrad: [betrifft Verkehrsmassnahmen]

- 1
- 2

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

Bezug zum Zukunftsbild:

- Das AareLand optimal erreichbar und attraktiv erhalten: M2.10, M2.12
- Die Stadträume als Brennpunkte des urbanen Lebens ausgestalten : M6.1, M6.3
- Kantonale und regionale Schwerpunktgebiete Arbeiten fördern : M8.4

Bezug zur Schwachstellenanalyse:
Ist-Zustand

- Der Fuss- und Veloverkehr zeigt im Modal Split des AareLands einen Anteil von rund 8%.

Trends

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

Schwachstellen und Handlungsbedarf

- Förderung der Intermodalität : Attraktive Zufahrtswege und Abstellmöglichkeiten an ÖV-Haltestellen können Umsteigeeffekte auf den ÖV bewirken. Dasselbe gilt für Vermietungsangebote von Fahrrädern.

Bezug zum Agglomerationsprogramm 1./2. Generation:

Beurteilung
Wirkung (WK 1-4): Die Anregung zur Bewerksstellung eines einheitlichen Veloverleihsystems ermöglicht die Verbesserung des Modalsplits an einem Standort welcher eine hohe Konzentration an Arbeitsplätzen und Bevölkerung aufweist (WK 1).
Machbarkeit:
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:

Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: - Studie
Quantitative Angaben [DTV]:
Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss: - Massnahme zur Aufnahme beantragt durch: Stadt Zofingen (Umfrage, 04.06.2015); Kenntnisnahme Stadtrat Zofingen, Beschluss 18.01.2016.

Fuss- und Veloverkehr

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

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



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

Massnahmenbeschreibung**Einleitung:**

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

Zielsetzung:

Die bestehenden Veloabstellplätze auf der Westseite (teilweise gedeckt) sollen erweitert werden. Heute können in den beiden gedeckten Räumen ca. 140 Veloabstellplätze angeboten werden. Aussen sind es ca. 20 Abstellplätze. Es sind zwei Hauptmassnahmen vorgesehen. In den gedeckten Räumen soll der Boden abgesenkt werden. Dadurch können doppelstöckige Parkierungseinrichtungen installiert werden. Heute ist die Raumhöhe in den beiden Räumen ca. 2.38 m. Dies reicht für eine Doppelstockanlage nicht aus (Mindesthöhe H = 2.45 m). Auch die unter dem Vordach angeordneten Abstellplätze sollen mit einer Doppelstockanlage ausgerüstet werden. Mit Doppelstockanlagen können ca. 60 neue Abstellplätze geschaffen werden. Weiter wird die Innenausstattung heller und freundlicher gemacht.

Die Veloabstellplätze längs der Florastrasse sollen durch doppelstöckige Parkierungsanlagen umgerüstet werden.

Massnahmen:

- Vorprojekt
- Auflageprojekt mit Kostenvoranschlag (Kofinanzierung)
- Kreditbeschluss Einwohnerrat
- öffentliche Auflage/Bau

Zuständigkeiten	
Federführung: Stadt Zofingen	Beteiligte Stellen: Bund (Agglomerationsprogramm), Kanton Aargau, SBB, Private

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine:	
<ul style="list-style-type: none"> - Vorprojekt : 2016 - Baubeginn : 2019 - Inbetriebnahme : 2020 	
<input type="checkbox"/> Im Richtplan SO/AG enthalten. Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung	Kosten (exkl. MWSt.): 1.5 Mio. Kostenteiler: Anteil Bund 40 %* Fr. Anteil Kanton AG % Fr. Anteil Gemeinde % Fr. * [Bemerkung: vorläufige Annahme; Anteil Mitfinanzierung wird mit Prüfbericht bekannt gegeben] Genauigkeit: +/- % Stand:
Zeithorizont Umsetzung: <input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> ab 2027	
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> A-Liste <input type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: [betrifft Verkehrsmassnahmen] <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2

Bezug zu Zukunftsbild / Schwachstellenanalyse / Agglomerationsprogramm 1./2. Generation
Bezug zum Zukunftsbild: <ul style="list-style-type: none"> - Das AareLand optimal erreichbar und attraktiv erhalten: M2.10 - Die Stadträume als Brennpunkte des urbanen Lebens ausgestalten: M6.3
Bezug zur Schwachstellenanalyse: <i>Ist-Zustand</i> <ul style="list-style-type: none"> - Das Angebot an Veloabstellplätzen Bike + Ride (B+R) wird seitens der Gemeinden vielerorts als mässig bis schlecht beurteilt. - Die Gemeinde Zofingen plant Ausbauten von bestehenden Anlagen und die Erstellung von neuen Anlagen. <i>Trends</i> <ul style="list-style-type: none"> - Es ist davon auszugehen, dass sich der Fuss- und Veloverkehr eher überproportional entwickeln wird. <i>Schwachstellen und Handlungsbedarf</i> <ul style="list-style-type: none"> - Förderung der Intermodalität : Attraktive Zufahrtswege und Abstellmöglichkeiten an ÖV-Haltestellen können Umsteigeeffekte auf den ÖV bewirken. Dasselbe gilt für den Ausbau von B+R Anlagen.
Bezug zum Agglomerationsprogramm 1./2. Generation <ul style="list-style-type: none"> - AP 1. Generation: Leitprojekt 10, Infrastruktur Park+Ride: Ergänzungsprojekt zum Bereich Bike + Ride.

Beurteilung
Wirkung (WK 1-4): Das zusätzliche Angebot an Veloabstellplätzen wird dazu beitragen, dass mehr Veloverkehr und dadurch weniger MIV auftreten wird. Letzteres hat eine Verstärkung des Verkehrsflusses zur Folge (WK 1).
Machbarkeit:
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: -
Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: <ul style="list-style-type: none">- Studie- Kommunalen Gesamtverkehrsplan (KGV) Zofingen
Quantitative Angaben [DTV]:
Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss: <ul style="list-style-type: none">- Massnahme zur Aufnahme beantragt durch: Stadt Zofingen (Umfrage, 04.06.2015); Kenntnisnahme Stadtrat Zofingen, Beschluss 18.01.2016

Fuss- und Veloverkehr

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

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



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

Massnahmenbeschreibung**Einleitung:**

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

Zielsetzung:

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

Massnahmen:

- Planungsstudie, Verfeinerung Netzplan
- Vorprojekt/Auflageprojekt mit Kostenvoranschlag (Kofinanzierung)
- Kreditbeschluss Einwohnerrat
- Öffentliche Auflage/Bau

Zuständigkeiten**Federführung:****Beteiligte Stellen:**

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

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine:	
<ul style="list-style-type: none"> - Vorprojekt : 2016 - Baubeginn : 2019 - Inbetriebnahme : 2021 	
<input type="checkbox"/> Im Richtplan SO/AG enthalten. Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung	Kosten (exkl. MWSt.): 3 Mio. Kostenteiler: Anteil Bund 40 %* Fr. Anteil Kanton AG % Fr. Anteil Gemeinde % Fr. * [Bemerkung: vorläufige Annahme; Anteil Mitfinanzierung wird mit Prüfbericht bekannt gegeben] Genauigkeit: +/- % Stand:
Zeithorizont Umsetzung: <input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> ab 2027	
Priorität: <input type="checkbox"/> A-Liste <input type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: [betrifft Verkehrsmassnahmen] <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2

Bezug zu Zukunftsbild / Schwachstellenanalyse / Agglomerationsprogramm 1./2. Generation
Bezug zum Zukunftsbild: <ul style="list-style-type: none"> - Das AareLand optimal erreichbar und attraktiv erhalten: M2.9 - Die gute Erreichbarkeit im urbanen Entwicklungsraum ausnutzen: M4.7 - Die Stadträume als Brennpunkte des urbanen Lebens ausgestalten: M6.3 - Kantonale und regionale Schwerpunktgebiete Arbeiten fördern: M8.4
Bezug zur Schwachstellenanalyse: <i>Ist-Zustand:</i> <ul style="list-style-type: none"> - Der Bahnhof Zollikofen ist Knotenpunkt zahlreicher Buslinien und Umsteigepunkt für den Regional- und Fernverkehr. - Der Hauptzugang zu den Perrons ist zu knapp dimensioniert und für Ortsunkundige schlecht auffindbar. - Übergang Bahn-Bus ist problematisch (lange Distanzen, Fussgängerführung). <i>Trends</i> <ul style="list-style-type: none"> - Das Gebiet in Zofingen um den Bahnhof soll als Teil der Stadtaufwertung entwickelt, und die Funktionalität der ÖV-Drehscheibe verbessert werden. - Es ist davon auszugehen, dass sich der Fuss- und Veloverkehr eher überproportional entwickeln wird. <i>Schwachstellen und Handlungsbedarf</i> <ul style="list-style-type: none"> - Es bestehen in Zentrumnähe und an gut ÖV-erschlossene Lagen grössere zusammenhängende Areale, welche ausschliesslich Arbeitsnutzungen vorbehalten sind. - Aufgrund dieser Standorte und deren Erschliessung eignen sie sich auch für dichte Mischnutzungen Wohnen, Ar-

beiten, Diensleistungen.

Bezug zum Agglomerationsprogramm 1./2. Generation:

Beurteilung

Wirkung (WK 1-4):

Die längere Unterführung führt zu einer Verbesserung der Intermodalität (WK 1).

Machbarkeit:

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:

- Unterstützt das Schlüsselareal Zofingen Wohnschwerpunkt Bahnhof

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente:

- In Vorbereitung

Quantitative Angaben [DTV]:

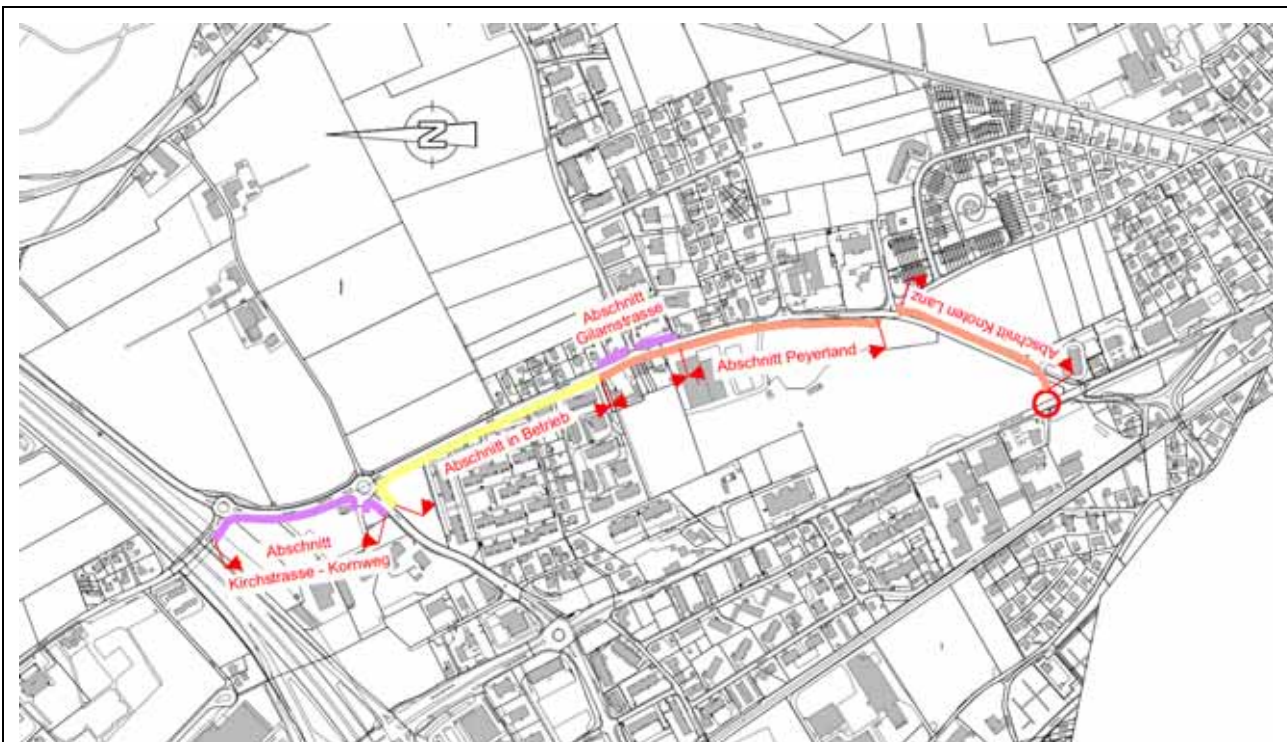
Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss:

- Massnahme zur Aufnahme beantragt durch: Stadt Zofingen (Umfrage, 04.06.2015); Kenntnisnahme Stadtrat Zofingen, Beschluss 18.01.2016.

Fuss- und Veloverkehr

FVV306A: Oftringen, Fuss- und Veloverkehrsverbindung Zofingerstrasse

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



Fuss- und Veloverbindung Zofingerstrasse, Oftringen

Massnahmenbeschrieb

Einleitung:

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

Zielsetzung:

Die beabsichtigten baulichen Massnahmen ermöglichen, dass das Gebiet um die Bündtenstrasse, sowie der Fuss- und Veloverkehr aus Richtung Zofingen eine attraktive und sichere Fuss- und Veloverkehrsverbindung haben.

Im Strassenabschnitt neben den beiden Überbauungen Butterfly und Spittelhof (in der Abb. gelb) wurde bereits ein Teil dieser Fuss- und Veloverkehrsverbindung erstellt und dem Fuss- und Veloverkehr zur Verfügung gestellt.

Im Richtplan Velo vom 16.10.2001 wurde der Strassenabschnitt der Zofingerstrasse, vom Kreisel Kirchstrasse bis zum Knoten Mc Donald's als ein Teil der kantonalen Radroute festgehalten.

Massnahmen:

<ul style="list-style-type: none"> - Ausbau Rad- und Gehweg, Abschnitt Gilamstrasse, Baubeginn im Jahr 2019 - Neubau Rad- und Gehweg, Abschnitt Peyerland , Baubeginn im Jahr 2020 - Neubau Rad- und Gehweg, Teilabschnitt Knoten Lanz, im Zusammenhang mit kantonalem Projekt Knoten Lanz - Ausbau Rad- und Gehweg, Abschnitt Kreisel Kirchstrasse bis Kreisel Kornweg, Baubeginn im Jahr 2022

Zuständigkeiten	
Federführung: Gemeinde Oftringen	Beteiligte Stellen: Kanton Aargau (FRV, ATB)

Realisierung										
Vorgehen/Meilensteine:										
<ul style="list-style-type: none"> - Vorprojekt : Ja - Baubeginn : 2019 - Inbetriebnahme : 2020 - 2022 										
<input type="checkbox"/> Im Richtplan SO/AG enthalten. Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung	Kosten (exkl. MWSt.): CHF 1'640'000.00 ± 20 % Kostenteiler: <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">40 %*</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton AG</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> </table> * [Bemerkung: vorläufige Annahme; Anteil Mitfinanzierung wird mit Prüfbericht bekannt gegeben] Genauigkeit: +/- % Stand:	Anteil Bund	40 %*	Fr.	Anteil Kanton AG	%	Fr.	Anteil Gemeinde	%	Fr.
Anteil Bund	40 %*	Fr.								
Anteil Kanton AG	%	Fr.								
Anteil Gemeinde	%	Fr.								
Zeithorizont Umsetzung: <input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> ab 2027										
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> A-Liste etappiert <input type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: [betrifft Verkehrsmassnahmen] <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2									

Bezug zu Zukunftsbild / Schwachstellenanalyse / Agglomerationsprogramm 1./2. Generation
Bezug zum Zukunftsbild: <ul style="list-style-type: none"> - Das AareLand optimal erreichbar und attraktiv erhalten: M2.8 - Die gute Erreichbarkeit im urbanen Entwicklungsraum ausnutzen: M4.7 - Die Stadträume als Brennpunkte des urbanen Lebens ausgestalten: M6.3
Bezug zur Schwachstellenanalyse: <i>Ist-Zustand</i> <ul style="list-style-type: none"> - Es besteht noch beträchtlicher Handlungsbedarf beim kommunalen Netz, da kommunale Radrouten auf dem kommunalen Strassennetz in der Regel im Mischverkehr geführt werden. <i>Trends</i> <ul style="list-style-type: none"> - Die Knoten in Zofingen und Oftringen werden in absehbarer Zeit überlastet sein. - Es ist davon auszugehen, dass sich der Fuss- und Veloverkehr eher überproportional entwickeln wird. <i>Schwachstellen und Handlungsbedarf</i> <ul style="list-style-type: none"> - Gewährleisten der Sicherheit für dem Velo- und Fussverkehr auf Ortsdurchfahrten mit hohem Verkehrsaufkommen MIV und ÖV.

- Netzlücken und Sicherheitslücken werden gemäss Radroutennetz abgearbeitet.

Bezug zum Agglomerationsprogramm 1./2. Generation:

Beurteilung

Wirkung (WK 1-4):

Die durchgehende Rad- und Gehwegverbindung führt zu einer erheblichen Verbesserung der Sicherheit der Fussgänger und der Velofahrer (WK 3).

Machbarkeit:

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:

-

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente:

- Projektskizze in Bearbeitung bei zofinenregio und Gemeinde
- Velokonzept Region Zofingen

Quantitative Angaben :

- DTV 9'500 Abschnitt Kirchstrasse – Kornweg); DTV 3'500 (Abschnitt Kornweg - Knoten Lanz)

Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss :

- Massnahme zur Aufnahme beantragt durch: Gemeinde Oftringen (Umfrage, 17.06.2015); Kenntnisnahme Gemeinderat Oftringen, Beschluss 18.01.2016.

Fuss- und Veloverkehr

FVV307A: Aarburg, Begegnungszone Bärenplatz (Altstadt)

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



Gestaltungskonzept Bärenplatz (Städtliplatz) Aarburg (rastarchitekten 2013)

Massnahmenbeschreibung**Einleitung:**

Der Bärenplatz ist einer der wichtigsten öffentlichen Räume Aarburgs. Im Zuge der Umfahrung Aarburg konnte das Verkehrsaufkommen auf dem Bärenplatz massiv reduziert werden. Als Element der Stadtaufwertung Aarburg soll der Bärenplatz zentrumsbildend gestaltet werden.

Zielsetzung:

- Zentrumsgestaltung unter Einbezug der Verkehrsrouten und des Öffentlichen Verkehrs;
- Attraktivierung und Belebung des Zentrums Altstadt / Bärenplatz durch bauliche und organisatorische Massnahmen;
- für den Fussgänger, Velofahrer und „Verweiler“ und gleichzeitiges Sicherstellen der Schwerverkehrsrouten ;
- Der ÖV ist integriert und wird attraktiviert (Bushaltestellen), der IV massvoll geregelt und damit die Verträglichkeit erhöht;
- Historische Spuren von 1840 (Stadtbrand) werden in einer zeitgemässen Formensprache sichtbar gemacht;
- Nördlicher Abschluss des dreieckigen Platzes - Starke Identität – gesellschaftliche Nutzung – Aktivitäten – Zugang (genügend PP);
- Bestehende Elemente Eiche und Bärenbrunnen bleiben einzige feste Möblierung des beruhigten Platzes und gewinnen an Wichtigkeit und Aufmerksamkeit.

Massnahmen:

- Begegnungszone (Tempo 20), Strasse als Teil des Platzes, Schwerverkehrsrouten sicherstellen, Gestaltung zur verbesserten Verträglichkeit des IV und erhöhten Verkehrssicherheit ;
- Bushaltestellen in beide Richtungen konzentriert am nördlichen Eingangstor zum Städtchen auf der Fahrbahn ;
- Arkade als Platzbegrenzung nach Norden, mit Integration von 20 oberirdischen PP gesammelt angeordnet, 5 Kurzzeit-PP vor den Geschäften ;
- Erneuerung der Beleuchtung (Altstadt, Objekte) und der Entwässerung.

Zuständigkeiten	
Federführung: Gemeinde Aarburg	Beteiligte Stellen: Kanton Aargau (Denkmalpflege, Ortsbildschutz, FRV)

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine:	
<ul style="list-style-type: none"> - Vorprojekt : 2011/13 - Baubeginn : 2019 - Inbetriebnahme : 2022 	
<input type="checkbox"/> Im Richtplan SO/AG enthalten. Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung	Kosten (exkl. MWSt.): 2.0 Mio. Kostenteiler: Anteil Bund 40 %* Fr. Anteil Kanton AG % Fr. Anteil Gemeinde % Fr. * [Bemerkung: vorläufige Annahme; Anteil Mitfinanzierung wird mit Prüfbericht bekannt gegeben]
Zeithorizont Umsetzung: <input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> ab 2027	Genauigkeit: +/- % Stand:
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> A-Liste <input type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: [betrifft Verkehrsmassnahmen] <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2

Bezug zu Zukunftsbild / Schwachstellenanalyse / Agglomerationsprogramm 1./2. Generation
<p>Bezug zum Zukunftsbild:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die gute Erreichbarkeit im urbanen Entwicklungsraum ausnutzen: M4.6 - Den Kernraum der Agglomeration als Schwerpunkt für dichte Nutzungen Wohnen, Arbeiten, Dienstleistungen und Infrastruktur bereitstellen: SL5.2 - Die Stadtärume als Brennpunkte des urbanen Lebens ausgestalten: M6.1, M6.3
<p>Bezug zur Schwachstellenanalyse:</p> <p><i>Ist-Zustand</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Verbesserung Aufenthaltsqualität Achse Zofingen–Oftringen–Aarburg–Olten. <p><i>Trends</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Es ist davon auszugehen, dass sich der Fuss- und Veloverkehr eher überproportional entwickeln wird. <p><i>Schwachstellen und Handlungsbedarf</i></p>
<p>Bezug zum Agglomerationsprogramm 1./2. Generation:</p> <p>Begegnungszone Bärenplatz schliesst unmittelbar an BGK Bahnhofstrasse (Agglomerationsprogramm 2. Generation, in Realisierung) an und behebt die gleiche Schwachstelle.</p>
Beurteilung
<p>Wirkung (WK 1-4):</p> <p>Durch die Erschaffung einer Begegnungszone wird die Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume angestrebt, sowie das Gefühl der Sicherheit der Fussgänger und Velofahrer (WK 2, 3). Der Erhalt der lokalen Identität wird hervorgehoben.</p>
<p>Machbarkeit:</p>
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p> <p>Koordiniert mit Bearbeitungsschwerpunkte der Stadtaufwertung Aarburg, insbesondere der BSP 1b NP und SNP Städtchen, 8 BGK Bahnhofstrasse und 9 Aufwertung Oltnerstrasse Teil Gemeindestrasse.</p>
Sonstiges
<p>Literatur / Grundlagendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Studie, Vorprojekt, Kostenschätzung
<p>Quantitative Angaben [DTV]:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 5'000
<p>Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss :</p> <ul style="list-style-type: none"> - GR-Beschluss 24. Juni 2013; Verabschiedung der Planung und der weiteren Schritte - Eingestellt im Finanzplan für die Jahre 2019 – 2022 - Massnahme zur Aufnahme beantragt durch: Gemeinde Aarburg (Umfrage 04.06.15; Kenntnisnahme Gemeinderat Aarburg, Beschluss 14.12.2015)

Fuss- und Veloverkehr

FVV308B: Aarburg, Fuss- und Veloverkehrsnetz Aarburg Nord

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



Situation Fuss- und Veloverkehrsnetz Aarburg Nord

Massnahmenbeschreibung**Einleitung:**

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

Zielsetzung:

Aufwertung des Fuss- und Veloverkehrs zwischen dem Städtchen Aarburg und Olten sowie Anschlüsse an das FVV-Netz nach Norden und Süden sicherstellen. Erschliessung des Ortsteils Aarburg Nord (Schlüsselareal) für den Fuss- und Veloverkehr und Verknüpfung mit dem regionalen Netz für den Alltags und Freizeitverkehr.

Der FVV ist ab OKUA-Knoten weg von der Oltnnerstrasse durch das verkehrsberuhigte Quartier auf der Parallelachse (Tempo 30 bereits eingeführt) zu führen.

Der öffentliche Raum ist entlang des FVV-Weges punktuell aufzuwerten und die Strasse FVV-freundlich zu gestalten.

Diese Ziele sind abgestimmt mit den Massnahmen Aufwertung / BGK Oltnnerstrasse K 103 und Fuss- und Veloverkehrsanbindung Aarburg – Olten Bahnhof (Agglomerationsprogramm 2. Generation B-Projekte).

Masterplan von 2011 und Konzeptplan von 2013 zeigen die Lösungsansätze ua. im Bereich öffentlicher Raum (FVV, ÖV, MIV) auf.

Massnahmen:

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

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

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine:	
<ul style="list-style-type: none"> - Vorprojekt : 2011–14 - Baubeginn : 2021/22 - Inbetriebnahme : 2024 	
<input type="checkbox"/> Im Richtplan SO/AG enthalten. Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung	Kosten (exkl. MWSt.): 1.5 Mio. Kostenteiler: Anteil Bund 40 %* Fr. Anteil Kanton AG % Fr. Anteil Gemeinde % Fr. * [Bemerkung: vorläufige Annahme; Anteil Mitfinanzierung wird mit Prüfbericht bekannt gegeben] Genauigkeit: +/- % Stand:
Zeithorizont Umsetzung: <input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> ab 2027	
Priorität: <input type="checkbox"/> A-Liste <input checked="" type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: [betrifft Verkehrsmassnahmen] <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2

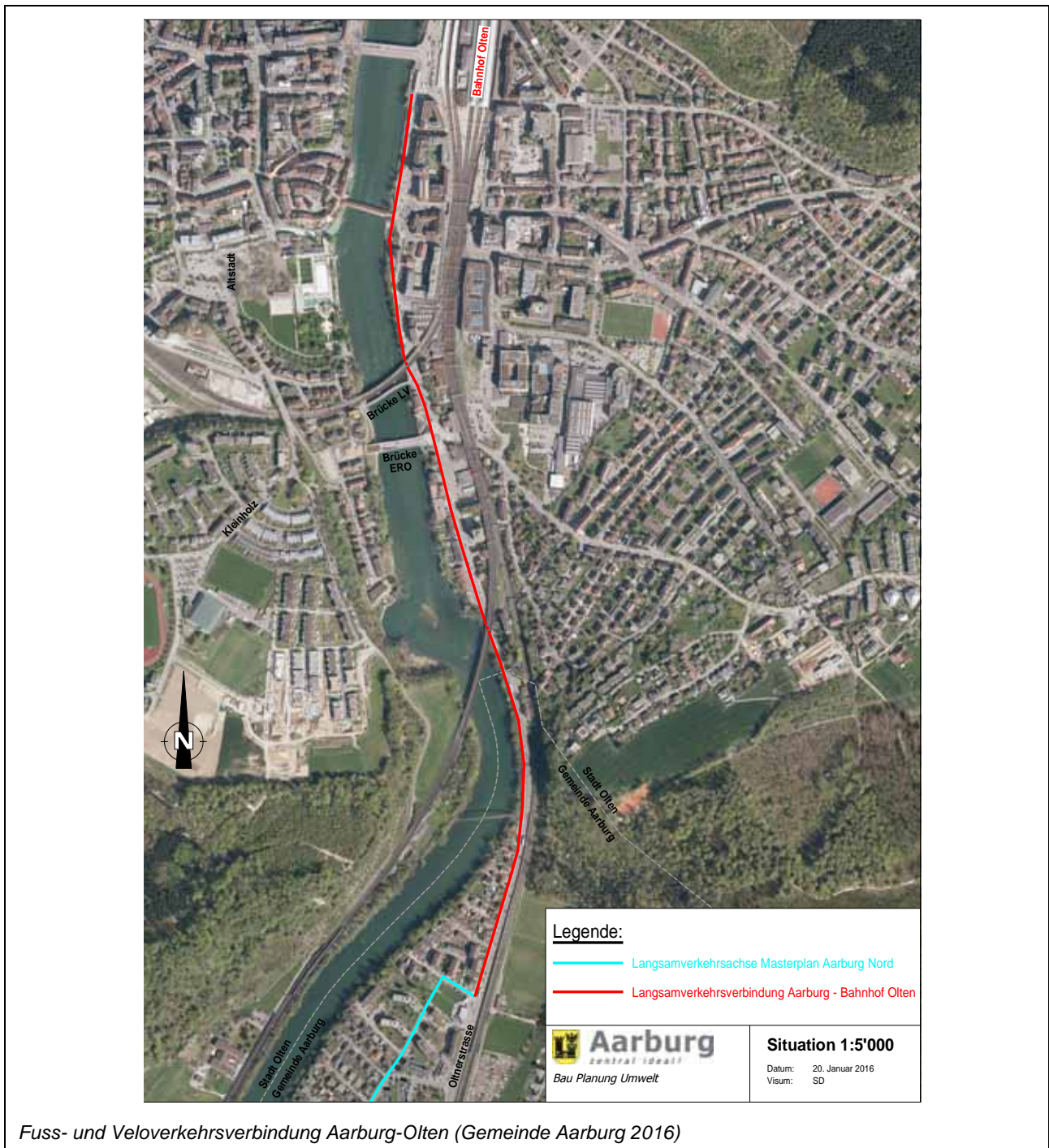
Bezug zu Zukunftsbild / Schwachstellenanalyse / Agglomerationsprogramm 1./2. Generation
Bezug zum Zukunftsbild: <ul style="list-style-type: none"> - Das AareLand optimal erreichbar und attraktiv erhalten: M2.8 - Die gute Erreichbarkeit im urbanen Entwicklungsraum ausnutzen: M4.7
Bezug zur Schwachstellenanalyse: <i>Ist-Zustand</i> <ul style="list-style-type: none"> - Es besteht noch beträchtlicher Handlungsbedarf beim Fussweg- und Velonetz. - Die entsprechenden Strassenräume müssen Standards bezüglich Gestaltung erfüllen, die ein Nebeneinander der verschiedenen Verkehrsmittel begünstigen. <i>Trends</i> <ul style="list-style-type: none"> - Es ist davon auszugehen, dass sich der Fuss- und Veloverkehr eher überproportional entwickeln wird. <i>Schwachstellen und Handlungsbedarf</i> <ul style="list-style-type: none"> - Achse Zofingen–Oftringen–Aarburg–Olten: die Funktionsfähigkeit des MIV und des ÖV sowie die Sicherheit des Velo- und Fussverkehrs werden, wegen des stetig zunehmenden Verkehrsaufkommens, abnehmen. - Achse Zofingen – Oftringen – Olten: Die Achse ist wegen des hohen MIV-Aufkommens fast permanent überlastet und behindern den ÖV. Die eröffnete Umfahrung Aarburg inkl. Umgestaltung in eine Tempo 30-Zone im Ortskern entlastet die Ortsdurchfahrt von Aarburg deutlich.
Bezug zum Agglomerationsprogramm 1./2. Generation: <ul style="list-style-type: none"> - Koordiniert mit den Massnahmen Aufwertung / BGK Oltnenstrasse K 103 (OD 1B) und Fuss- und Veloverkehrsanbindung Aarburg – Olten Bahnhof (LV 2B) - Agglomerationsprogramm 2. Generation B-Projekte.

Beurteilung
<p>Wirkung (WK 1-4): Die Umleitung des FVV auf eine ruhigere Route ermöglicht eine Verbesserung des Fuss- und Velonetzes und eine erhöhte Sicherheit dieser Verkehrsteilnehmer (WK 1, 3). Die verstärkte Sicherheit der Strecke, welche durch ein verkehrsberuhigtes Areal führt, fungiert als Aufforderung, statt des Autos das Velo als Verkehrsmittel zu benutzen. Der Anschluss an das Regionale Netz verstärkt diesen Standpunkt. Dieser Fahrweg dient sowohl den Pendlern als auch als Freizeitroute (WK 1).</p> <p>Die Attraktivität der Strecke wird durch eine Aufwertung des öffentlichen Raumes entlang des FVV-Weges gestärkt, wodurch die Qualität der umliegenden Areale zunimmt (WK 2).</p>
Machbarkeit:
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Unterstützt das Schlüsselareal Aarburg Nord (Bearbeitungsschwerpunkt 11 – Stadtaufwertung)
Sonstiges
<p>Literatur / Grundlagendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Master- und Konzeptplanung Aarburg Nord (2011 / 2013) - Studie, Vorprojekt, Kostenschätzung
<p>Quantitative Angaben [DTV]: Alternative zur Oltnerstrasse, 28'000</p>
<p>Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss:</p> <ul style="list-style-type: none"> - GR-Beschluss 13. Januar 2014; Stadtaufwertung – Aarburg Nord (BSP 11) / Agglomerationsprogramm; Verabschiedung Dossier Fuss- und Veloverkehrsnetz zur Aufwertung Flussraum Wigger – Aare inkl. LV 8.14 (Massnahme Nr. 13.12 S *3 AG) - Eingestellt im Finanzplan für die Jahre 2021-24 - Massnahme zur Aufnahme beantragt durch: Gemeinde Aarburg (Umfrage, 04.06.15); Kenntnisnahme Gemeinderat Aarburg, Beschluss 14.12.2015

Fuss- und Veloverkehr

FVV309B: Aarburg/Olten, Fuss- und Veloverkehrsverbindung Aarburg–Olten (ab Kantonsgrenze)

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



Fuss- und Veloverkehrsverbindung Aarburg-Olten (Gemeinde Aarburg 2016)

Massnahmenbeschrieb
<p>Einleitung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Abklärungen im Rahmen des Masterplans Aargau Nord haben gezeigt, dass eine sichere Verbindung für den FVV in diesem Korridor nur mit einer eigenständigen Linienführung zu realisieren ist.
<p>Zielsetzung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Schaffung einer attraktiven und sicheren durchgehenden Fuss- und Veloverkehrsverbindung vom Zentrum Aargau zum Zentrum Olten (Bahnhof, Fachhochschulen, Stadtzentrum). - Entflechtung MIV / FVV mit einem eigenen Trasse für den FVV.
<p>Massnahmen: [Text aus AP 2G]</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verknüpfung mit den kantonalen Radrouten Rothrist – Aargau und Zofingen – Oftringen-Aargau. - Im Zusammenhang mit der Erarbeitung eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes auf der Oltnenstrasse (K03) wird die seitliche Führung eines Fuss- Veloweges zwischen Aargau und Olten (Sälikreisel Olten) überprüft. Erste Massnahmen liegen erst ab Mitte 2016 vor

Zuständigkeiten	
<p>Federführung:</p> <p>Kanton Solothurn</p>	<p>Beteiligte Stellen:</p> <p>Kanton Aargau</p>

Realisierung													
<p>Vorgehen/Meilensteine:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vorprojekt : - Baubeginn : - Inbetriebnahme : 													
<input type="checkbox"/> Im Richtplan SO/AG enthalten. Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung	<p>Kosten (exkl. MWSt.): 3 Mio.</p> <p>Kostenteiler:</p> <table> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td>40 %*</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton AG</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton SO</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> </table> <p>* [Bemerkung: vorläufige Annahme; Anteil Mitfinanzierung wird mit Prüfbericht bekannt gegeben]</p> <p>Genauigkeit: +/- %</p> <p><i>Stand:</i></p>	Anteil Bund	40 %*	Fr.	Anteil Kanton AG	%	Fr.	Anteil Kanton SO	%	Fr.	Anteil Gemeinde	%	Fr.
Anteil Bund	40 %*	Fr.											
Anteil Kanton AG	%	Fr.											
Anteil Kanton SO	%	Fr.											
Anteil Gemeinde	%	Fr.											
<p>Zeithorizont Umsetzung:</p> <input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> ab 2027													
<p>Priorität:</p> <input type="checkbox"/> A-Liste <input checked="" type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	<p>Reifegrad: [betrifft Verkehrsmassnahmen]</p> <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2												

Bezug zu Zukunftsbild / Schwachstellenanalyse / Agglomerationsprogramm 1./2. Generation
<p>Bezug zum Zukunftsbild:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Das AareLand optimal erreichbar und attraktiv erhalten: M2.9 - Die Stadträume als Brennpunkte des urbanen Lebens ausgestalten: M6.3 - Den Kernergänzungsraum als Wohnstandort des AareLands priorisieren: M7.1

Bezug zur Schwachstellenanalyse:*Ist-Zustand*

Schliessung Netzlücke FVV, Unfallschwerpunkt.

Trends

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

Schwachstellen und Handlungsbedarf

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

Bezug zum Agglomerationsprogramm 1./2. Generation:

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

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

Die geplante eigene Trasse für den FVV verbessert die Strecke und erhöht die Sicherheit für die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer (WK 1, 3). Durch die direkte Verbindung zum Zentrum Olten wird der Modalsplit verbessert und es besteht ein grösserer Anreiz, das Velo zu benutzen.

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

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

- Unterstützt das Schlüsselareal Aarburg Nord
- Massnahme Aarburg, FVV-Netz Aarburg Nord (Nr. 4)

Sonstiges**Literatur / Grundlagendokumente:**

-

Quantitative Angaben [DTV]:

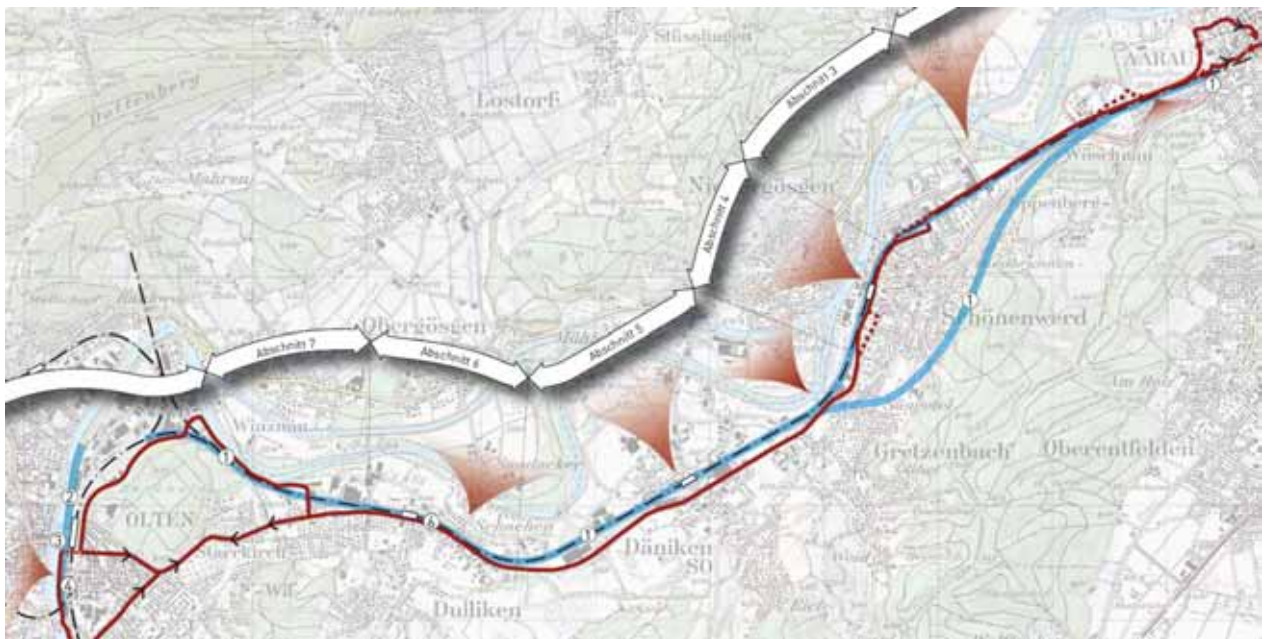
- Die Oltnerstrasse K03 weist einen DTV von ca. 25'000 Fahrzeugen auf.

Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss [bei kommunalen Massnahmen]:

Fuss- und Veloverkehr

FVV310B: Niederamt: Veloschnellroute Aarau–Olten

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



Veloschnellroute Aarau-Olten

Massnahmenbeschreibung**Einleitung:**

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

Zielsetzung:

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

Massnahmen:

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

Zuständigkeiten**Federführung:****Beteiligte Stellen:**

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

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine:	
<ul style="list-style-type: none"> - Vorstudie : 2015/2016 - Vorprojekt : 2018/2019 - Baubeginn : 2023 - Inbetriebnahme : 2024 	
<input type="checkbox"/> Im Richtplan SO/AG enthalten. Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung	Kosten (exkl. MWSt.): 3.5 Mio. Kostenteiler: Anteil Bund 40 %* Fr. Anteil Kanton AG % Fr. Anteil Kanton SO % Fr. Anteil Gemeinde % Fr. * [Bemerkung: vorläufige Annahme; Anteil Mitfinanzierung wird mit Prüfbericht bekannt gegeben] Genauigkeit: +/- 50% Stand:
Zeithorizont Umsetzung: <input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> ab 2027	
Priorität: <input type="checkbox"/> A-Liste <input checked="" type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: [betrifft Verkehrsmassnahmen] <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2

Bezug zu Zukunftsbild / Schwachstellenanalyse / Agglomerationsprogramm 1./2. Generation
Bezug zum Zukunftsbild: <ul style="list-style-type: none"> - Das AareLand optimal erreichbar und attraktiv erhalten: M2.9 - Wohndörfer auf ländlichen Entwicklungsachsen/Ländliche Entwicklungsgemeinden (SO) moderat weiter entwickeln: M11.2 - Wohndörfer im Landschaftsraum behutsam entwickeln: M.12.1
Bezug zur Schwachstellenanalyse: <i>Ist-Zustand</i> <ul style="list-style-type: none"> - Die Kantonsstrasse südlich der Aare im Niederamt ist die Hauptverbindung zwischen Aarau und Olten und weist einen entsprechend hohen DTV (K103: knapp 30'000 Fahrzeuge) auf. Die Kantonsstrasse nördlich der Aare im Niederamt ist wegen ihrer geringeren Bedeutung weniger belastet. - Das hohe MIV-Aufkommen beeinträchtigt die Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr und die Fahrplanstabilität des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs. <i>Trends</i> <ul style="list-style-type: none"> - Es ist davon auszugehen, dass sich der Fuss- und Veloverkehr eher überproportional entwickeln wird. <i>Schwachstellen und Handlungsbedarf</i> <ul style="list-style-type: none"> - Auf der Achse im Niederamt südlich der Aare wird die Funktionsfähigkeit des MIV und des ÖV, sowie die Sicherheit des Velo- und Fussverkehrs wegen stetig zunehmenden Verkehrsaufkommen, abnehmen.
Bezug zum Agglomerationsprogramm 1./2. Generation: <ul style="list-style-type: none"> - LV1B: B-Massnahme im Agglomerationsprogramm der 2. Generation

Beurteilung
Wirkung (WK 1-4): Die Realisierung einer Ergänzungsstrecke für den Veloverkehr, sowie deutlich markierte Zeichen entlang des Weges, führen zu mehr Sicherheit für die Velofahrer (WK 3). Die erhöhte Sicherheit der Strecke senkt den Anteil des MIV auf der Niederämterstrasse und erhöht dadurch die Qualität des öffentlichen Raumes bei Dulliken (WK 1, 2).
Machbarkeit:
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: -
Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente:
Quantitative Angaben [DTV]:
Bemerkungen / Hinweise / Gemeinderatsbeschluss : - Vorstudie wurde ausgearbeitet. Aktuell ist das Projekt in der Vernehmlassung. Rückmeldung sowie weiteres Vorgehen sind im Laufe des Jahres 2016 zu erwarten.