

ENTWURF FÜR DIE BEHÖRDENVERNEHMLASSUNG UND MITWIRKUNG

**Kanton Aargau / Kanton Solothurn**

**Agglomerationsprogramm AareLand, 3. Generation**

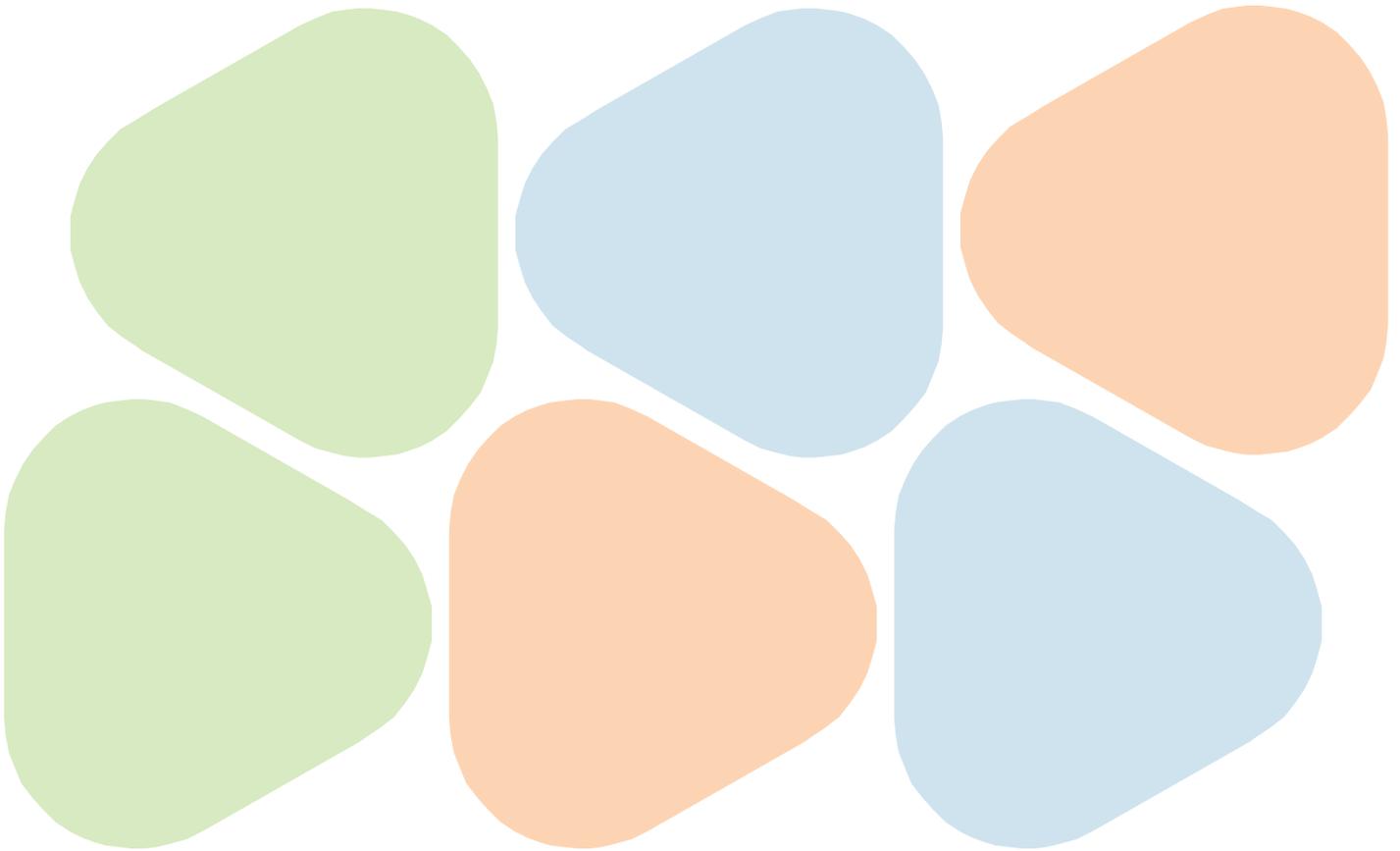


### Band 3: Zukunftsbild

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 Behördenvernehmlassung und Mitwirkung verabschiedet.



# AareLand

Agglomerationsprogramm AareLand 3. Generation

## Fachliche Steuerung

Dr. Daniel Kolb, Abteilung für Raumentwicklung AG  
Bernard Staub, Amt für Raumplanung SO  
Stefan Gantenbein, Amt für Verkehr und Tiefbau SO  
Dr. Simone Rangosch, Abteilung Verkehr AG  
Rolf H. Meier, Abteilung Tiefbau Kanton AG  
Carlo Degelo, Verkehrsplanung Kanton AG  
Michael Rothen, Regional- und Ortsplanung Kanton AG

## Projektleitung

Rainer Frösch, AareLand  
Lukas Lauper, Abteilung für Raumentwicklung AG  
Amalia Schneider, Amt für Raumplanung SO

## Externe Projektleitung ecoptima ag

Arthur Stierli  
David Stettler

18. Februar 2016

**ecoptima**

RAUM - VERKEHR - UMWELT - RECHT

ecoptima ag  
Spitalgasse 34  
Postfach  
3001 Bern  
Tel. 031 310 50 80  
Fax 031 310 50 81  
[www.ecoptima.ch](http://www.ecoptima.ch), [info@ecoptima.ch](mailto:info@ecoptima.ch)

Konzept Layout, Zukunftsbild 2. Generation:  
Planteam S AG, Luzern

Einleitung .....	4
Leitsatz.....	7
Stossrichtungen.....	7
Bild I - Das AareLand im Herzen der Schweiz .....	8
1. Das AareLand als eine attraktive Wohn-, Arbeits- und Erholungsregion im Herzen der Schweiz positionieren .....	10
2. Das AareLand optimal erreichbar und attraktiv erhalten .....	11
Bild II - Wohnen und arbeiten in den Teilräumen des AareLands .....	12
3. Die Siedlungsentwicklung im AareLand lenken .....	14
4. Die gute Erreichbarkeit im urbanen Entwicklungsraum ausnutzen .....	15
5. Den Kernraum der Agglomeration als Schwerpunkt für dichte Nutzungen Wohnen, Arbeiten, Dienstleistungen und Infrastruktur bereitstellen.....	16
6. Die Stadträume als Brennpunkte des urbanen Lebens ausgestalten .....	17
7. Den Kernergänzungsraum als Wohnschwerpunkt des AareLands priorisieren .....	18
8. Kantonale und regionale Schwerpunktgebiete Arbeiten fördern .....	19
9. Umnutzung reiner Arbeitsgebiete an zentralen Lagen innerhalb des Kernraums fördern .....	20
10. Regionalzentrum Oensingen weiter stärken .....	21
11. Wohndörfer auf ländlichen Entwicklungsachsen/Ländliche Entwicklungsgemeinden (SO) moderat weiter entwickeln .....	22
12. Wohndörfer im Landschaftsraum behutsam entwickeln .....	23
Bild III - Vielfältige Landschaft im AareLand .....	24
13. Siedlungsnaher Landschaftsraum im urbanen Entwicklungsraum erhalten .....	26
14. Den Landschaftsraum im AareLand primär für die Land- und Forstwirtschaft sichern .....	27
15. Das Freiraumnetz in Teilen des urbanen Entwicklungsraums weiter ausbauen.....	28
16. Prägende Flussräume erhalten und weiter entwickeln .....	29
17. Mit Siedlungsäsuren das AareLand gliedern und Vernetzungen schaffen.....	30
Detailansicht Bild II.....	32
Synthesekarte - Bild II und Bild III.....	34

# Einleitung

## Motivation

Das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) setzte bei der Erarbeitung der Agglomerationsprogramme der 2. Generation voraus, dass zu Beginn des Planungsprozesses „grundsätzliche Zukunftsüberlegungen angestellt und die Leitplanken für die Agglomerationsentwicklung festgelegt werden“. Dieses räumliche Konzept („Zukunftsbild“) stellte die Grundlage für die Agglomerationsprogramme der 2. Generation dar und zeigte die angestrebte Siedlungs- und Verkehrsnetzstruktur auf. Zukunftsbilder mit Zeithorizont 2030 sollen gemäss ARE „ambitiös und proaktiv, zugleich aber auch realistisch und realisierbar sein“. In textlicher und grafischer Form beantwortet das Zukunftsbild folgende Fragen:

- Aus welchen Elementen wird die Siedlungsentwicklung bestehen? Wo wird diese konzentriert?
- Welches sind die bedeutenden Natur- und Landschaftsräume? Wie sind sie vernetzt?
- Welches sind die wichtigsten Elemente des Verkehrssystems zur Unterstützung der angestrebten Siedlungs- und Landschaftsentwicklung?

## Zukunftsbild AareLand 2030 – von der 2. zur 3. Generation

Das Zukunftsbild für die 3. Generation des Agglomerationsprogramms AareLand basiert auf dem Zukunftsbild der 2. Generation aus dem Jahr 2012. Die generellen Stossrichtungen stimmen nach wie vor und wurden grundsätzlich beibehalten. Die wichtigsten Anpassungen beziehen sich auf die neuen Siedlungsstrategien und Richtpläne der beiden Kantone Aargau und Solothurn sowie die neue Verkehrsstrategie mobilitätAARGAU. Die im Zukunftsbild der 2. Generation definierten Teilräume sind nicht deckungsgleich mit den Raumtypen der revidierten kantonalen Richtpläne, behalten aber ihre Gültigkeit. Damit wird die bewährte Strategie des Agglomerationsprogramms fortgeschrieben und die Agglomerationsgemeinden der Kantone Aargau und Solothurn bleiben untereinander vergleichbar.

## Aufbau

Das vorliegende Dokument besteht aus dem Zukunftsbild AareLand, der Teilstrategie Siedlung und Landschaft sowie der Teilstrategie Mobilität.

### Zukunftsbild 2030

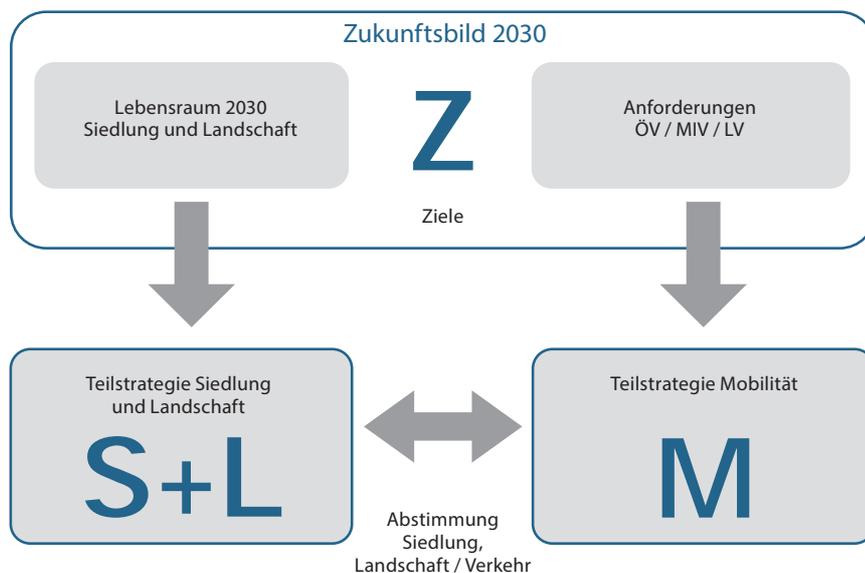
- Das Zukunftsbild besteht aus 7 Stossrichtungen, 3 Bildern und 17 Zielen:
- In den 7 Stossrichtungen sind die elementaren Zielsetzungen und Aufgaben zum Zukunftsbild zusammengefasst.
- Die 3 Bilder beschreiben mittels einer erläuterten Legende sowie den verkehrlichen Anforderungen (ÖV, MIV, Fuss- und Veloverkehr) den angestrebten Entwicklungszustand im Jahr 2030: Das Bild I: Das AareLand im Herzen der Schweiz setzt das AareLand in den nationalen Kontext und lokalisiert es zwischen dem Metropolitanraum Zürich, der Metropolitanregion Basel, der Hauptstadtregion Bern sowie der Region Luzern/Zentralschweiz. Das Bild II: Wohnen und Arbeiten in den Teilräumen des AareLands als auch das Bild III: Die Landschaft im AareLand zeigen den kantonalen und regionalen Kontext. Diese Bilder gliedern das AareLand in verschiedene Gebietskategorien und teilen ihnen die entsprechenden Nutzungen und Entwicklungsprioritäten zu.
- Die 17 Ziele führen den angestrebten Entwicklungszustand im Jahr 2030 weiter aus.

### Teilstrategie Siedlung/Landschaft

- Die Teilstrategie Siedlung zeigt die aus dem Zukunftsbild abgeleiteten spezifischen Strategien und die generellen Massnahmen in den Bereichen Siedlungs- und Landschaftsentwicklung auf. Diese sind notwendig zur Umsetzung der angestrebten Ziele für das Jahr 2030.

### Teilstrategie Mobilität

- Die Teilstrategie Mobilität zeigt auf, welche aus dem Zukunftsbild abgeleiteten Anforderungen für die Ziele 2030 an die Gesamtmobilität mit allen Verkehrsträgern gestellt werden. Die spezifischen Strategien und generellen Massnahmen sind Grundlage für die Bezeichnung, Priorisierung und Etappierung der Verkehrsmassnahmen im Agglomerationsprogramm. Die A-, B- und C-Massnahmen des Agglomerationsprogramms müssen in ihrer Gesamtheit die Anforderungen der angestrebten Ziele für das Jahr 2030 erfüllen.



**Betrachtungssperimeter: AareLand und Agglomeration**

Die Agglomeration AareLand besteht aus den Agglomerationen Olten-Zofingen und Aarau gemäss Bundesamt für Statistik (BFS, 2000). Da diese beiden Agglomerationen eng miteinander verbunden sind, wird ein gemeinsames Agglomerationsprogramm erarbeitet. Dies ist der Bearbeitungsperimeter.

Diese beiden Agglomerationen haben nicht nur einen intensiven Austausch unter sich, sondern stehen auch mit den angrenzenden Gemeinden in engem Kontakt. Der Bearbeitungsperimeter ist daher zu eng gefasst als dass sämtliche Verflechtungen des AareLands darin erfasst werden könnten. Zudem reichen die Wirkung und der Nutzen der Massnahmen über den Bearbeitungsperimeter hinaus. Aus diesem Grund wird das Agglomerationsprogramm AareLand 3. Generation für das gesamte AareLand erarbeitet. Dies entspricht auch grösstenteils den Verflechtungen sowie der Wirkungsausstrahlung der Massnahmen.

**Zukunftsbild AareLand 2030 ist die räumliche Strategie des AareLands**

Das Zukunftsbild AareLand 2030 wird als, mit den kantonalen Richtplänen abgestimmte, räumliche Strategie für den gesamten Raum AareLand verwendet. Die finanziellen Beiträge des Bundes für die aus dem Agglomerationsprogramm abzuleitenden Massnahmen beschränken sich aber auf diejenigen Gemeinden, die gemäss Bundesamt für Statistik (BFS) Teil der Agglomerationen Aarau oder Olten-Zofingen sind. Aus diesem Grund werden diese beiden Perimeter im vorliegenden Zukunftsbild farblich unterschieden: Die Agglomerationsgemeinden gemäss BFS sind in den Karten weiss hinterlegt, die Gemeinden ausserhalb des Agglomerationsperimeters, jedoch innerhalb des AareLands sind in den Karten gelb hinterlegt.

**Alle Gemeinden profitieren vom Agglomerationsprogramm AareLand 3. Generation**

Obwohl ein Teil der Gemeinden des AareLands sich innerhalb des Agglomerationsperimeters gemäss BFS befindet und der andere ausserhalb, stehen diese Gemeinden in einem intensiven Austausch. Sie sind aufeinander angewiesen und profitieren voneinander: So bieten beispielsweise ländlichere Gemeinden Wohnraum für die Arbeitnehmenden innerhalb der Zentren Aarau, Olten und Zofingen an. Die Bewohner der ländlichen Gemeinden arbeiten in den Zentren und gehen dort aus. Aufgrund dieses intensiven Austausches ist die regionale Sichtweise unabdingbar, auch wenn in den Gemeinden ausserhalb des Agglomerationsperimeters keine Verkehrsmassnahmen vom Bund mitfinanziert werden. Verkehrsprojekte, beispielsweise zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Zentren, kommen auch ihnen zugute, da so der Zugang und somit auch die Attraktivität des gesamten Wirtschaftsraums AareLand gestärkt wird.

Zusätzlich gibt es noch zwei Besonderheiten:

- Schöffland ist Agglomerationsgemeinde gemäss BFS, aber nicht Mitglied AareLand.
- Hunzenschwil ist Teil des AareLands, ist Doppelmitglied der Regionalplanungen Aarau und Lenzburg, gehört der Agglomeration Lenzburg an und wird somit im Agglomerationsprogramm Aargau OST behandelt. Aus diesem Grund werden im Zukunftsbild AareLand keine Aussagen zu Hunzenschwil gemacht.



## Grundlagen

Das Zukunftsbild AareLand baut auf den bestehenden Planungsinstrumenten Aargau und Solothurn, insbesondere den revidierten kantonalen Richtplänen Aargau und Solothurn sowie den Regionalentwicklungskonzepten Aarau, Niederamt, Olten-Gäu und Zofingenregio auf:

### Aargau

- Richtplan Kanton Aargau (Beschluss Grosser Rat vom 24. März 2015)
- mobilitätAARGAU, Gesamtverkehrsstrategie, Entwurf Stand Januar 2016
- Mehrjahresprogramm ÖV, Beschluss Grossrat vom 5. März 2013
- Regionalentwicklungskonzept Aarau, Beschluss Abgeordnetenversammlung 10. November 2011
- zofingenregio Aargau/Luzern: Entwicklungsmodul 1: Koordinierte Raumentwicklung, verabschiedet am 17. September 2010
- Siedlungs- und Verkehrskonzept Unteres Wiggertal, Schlussbericht vom Mai 2011
- Schachenpark, Landschaft und Industriegeschichte, Zwischenbericht 09. 2007, gemeinsam mit dem Kanton Solothurn und dem AareLand publiziert

### Solothurn

- Kantonaler Richtplan: Gesamtüberprüfung (öffentliche Auflage 03.08.-30.10.2015)
- Raumkonzept Kanton SO: vom Regierungsrat als Grundlage für den kantonalen Richtplan festgelegt. (RRB Nr. 2012/1522 3. Juli 2012)
- Siedlungsstrategie Kanton Solothurn, Stand 09.2014 (RRB Nr. 2014/2195 16. Dezember 2014)
- Regionale Arbeitsplatzzone Gäu, 28. April 2010 (überführt in kantonalen Richtplan)
- Regionalentwicklungskonzept Niederamt, Stand 1. Dezember 2011
- Regionale Arbeitsplatzzone Gäu (RAZ Gäu), Winter 2010/2011
- Verkehrspolitisches Leitbild (inkl. Grundlagenbericht), 26. Juli 2004
- Regionalverein Olten Gösgen Gäu, Leitbild 2015, Juli 2010
- Entwicklungskonzept Olten-Oensingen, April 2011

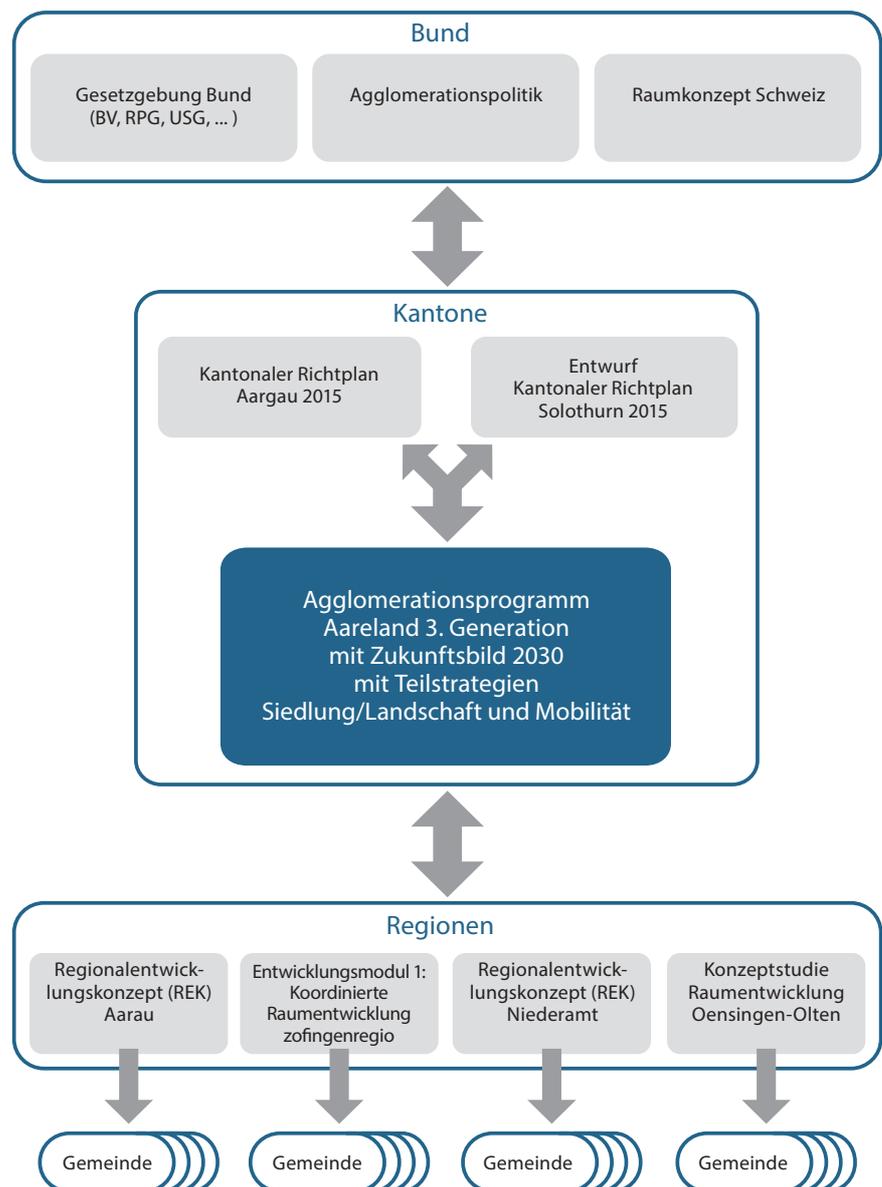
Das Zukunftsbild 2030 nimmt die Aussagen aus diesen Planungsinstrumenten auf und präzisiert sie. Den einzelnen Teilbereichen und -gebieten werden regional abgestimmte Aufgaben zugewiesen.

Die nachfolgende Skizze zeigt auf, wie die Planungsinstrumente der verschiedenen Planungsträger (Gemeinden, Regionen, Kantone und Bund) miteinander verbunden sind und wie sie voneinander abhängen.

Das Zukunftsbild AareLand 2030 entwickelt über die Kantonsgrenzen hinweg ein übergeordnetes räumliches Bild.

Die Kantone Aargau und Solothurn verwenden teilweise dieselben Begriffe für unterschiedliche Aspekte, teilweise benennen sie dieselben Themen unterschiedlich. Die im Zukunftsbild verwendeten Begriffe stimmen mit dem kantonalen Richtplan Aargau überein. Der Kanton Solothurn hat die Bezeichnungen der Raumkategorien im Rahmen seiner Richtplanrevision umgesetzt, wobei der Inhalt sinngemäss beibehalten wurde.

Die drei Raumtypen des Kantons Solothurn und die fünf Raumtypen des Kantons Aargau wurden im Zukunftsbild so harmonisiert, dass die jeweiligen Entwicklungsziele einander entsprechen.



# Leitsatz

Das AareLand ist ein Stadtenetz mit drei starken Zentren und starken Agglomerationsgemeinden:

- Konsequente Stärkung des Wirtschaftsraums AareLand
- Gemeinden haben ihren Standortvoraussetzungen entsprechende Entwicklungsmöglichkeiten
- Nachhaltige Siedlungsentwicklung, den lokalen Gegebenheiten angepasst
- Erschliessung durch ein funktionierendes Verkehrssystem, wobei betrieblich-organisatorische Massnahmen im Sinne der Optimierung der bestehenden Verkehrssysteme sowie die Kombination der verschiedenen Verkehrsträger Priorität haben.

## Stossrichtungen

1

Die Entwicklung im Raum AareLand ist innerhalb des urbanen Entwicklungsraums mit den Zentren Aarau, Olten und Zofingen konzentriert. Die Erschliessung des urbanen Entwicklungsraums wird mit einem funktionierenden Gesamtverkehrssystem sicher gestellt.

2

Die Nutzungen innerhalb des AareLands sind auf die heutige und künftig realisierbare Verkehrsgunst abgestimmt. Nicht alle Nutzungen sind deshalb überall möglich und sinnvoll. Sie werden an denjenigen Standorten realisiert, die sich aus regionaler und verkehrlicher Sicht am besten dafür eignen. Wo nötig und aus raumplanerischer Sicht gerechtfertigt, sind Massnahmen zum Erhalt und zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur umzusetzen.

3

Der urbane Entwicklungsraum ist aus ökonomischer Sicht der leistungsfähigste Raum des AareLands. Hohe Dichten, die ein Optimum an Nutzungen erlauben, werden gefördert: Die Siedlungsentwicklung findet deshalb im urbanen Entwicklungsraum primär durch Mobilisierung von inneren Reserven, durch Umnutzungen und Umzonungen und – soweit möglich und sinnvoll – durch Nachverdichtungen statt. Massnahmen, die diese Entwicklung unterstützen, haben höchste Priorität.

4

Die Siedlungsentwicklung in den angrenzenden Wohndörfern verläuft behutsamer als im urbanen Entwicklungsraum, wobei auf eine Entwicklung im Einklang mit der Landschaft und der Landwirtschaft besonders Rücksicht genommen wird.

5

Die zukunftsgerichtete Landwirtschaft und die bestehenden Landschaftswerte sind wesentliche Elemente der Standortattraktivität des AareLands. Bei Nutzungskonflikten ist eine umfassende Interessenabwägung vorzunehmen.

6

Der Landschaftsraum wird vom Siedlungsdruck entlastet. Er wird für die Land- und Forstwirtschaft sowie als wertvoller Naherholungsraum gesichert.

7

Das AareLand arbeitet mit den Nachbarregionen und -agglomerationen intensiv zusammen.

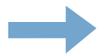
# Bild I - Das AareLand im Herzen der Schweiz



**AareLand**  
 - Attraktive Wohn- und Arbeitsregion im Herzen der Schweiz  
 - Standortgunst im Kreuzungsbereich der nationalen Hauptverkehrsachsen Schiene, Strasse und Veloverkehr  
 - Entwicklung basiert auf zwei Pfeilern:  
 1) Wachstum auf der Grundlage der regionalen Potenziale  
 2) Zusätzlich Förderung dichter Wohn-, Arbeits- und Dienstleistungsnutzung zur Entlastung der umliegenden Grosszentren



**Urbaner Entwicklungsraum**  
 - Wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Motor des AareLands  
 - Konzentration der Entwicklung in diesem Raum  
 - Förderung des urbanen Entwicklungsraums entsprechend der Erschliessungsgunst



**Hauptverkehrsachsen Bahn**  
 - Realisierung der nationalen Bahnprojekte  
 - Nutzung der frei werdenden Schienenkapazitäten für den Regionalverkehr



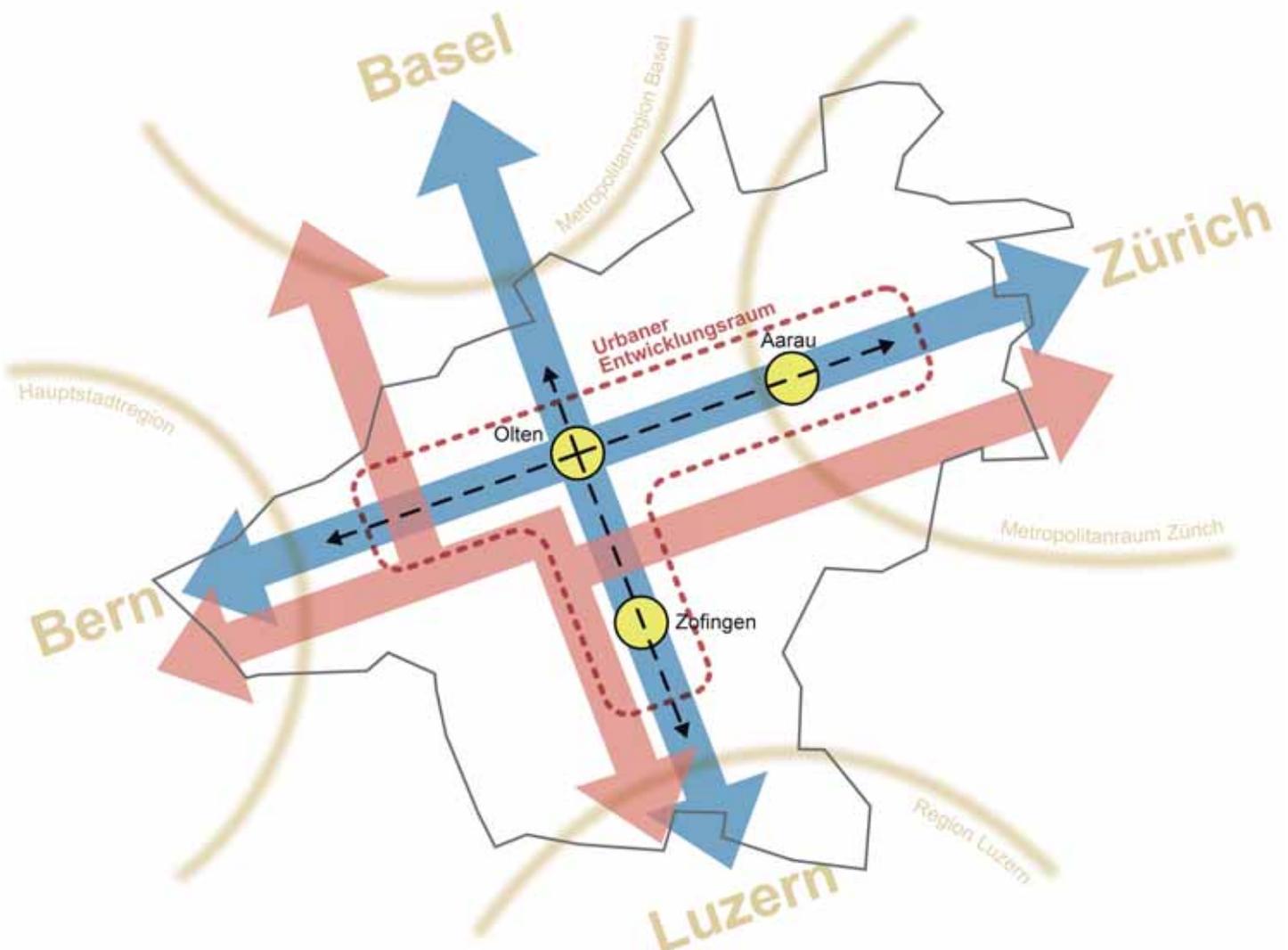
**Hauptverkehrsachsen Nationalstrasse**  
 - Optimierte Anschlüsse an das Nationalstrassennetz im oder möglichst nahe am urbanen Entwicklungsraum:  
 1) Optimierung und Erhalt der Funktionsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems  
 2) Minderung der negativen Auswirkungen durch unerwünschten Durchgangsverkehr in den Wohngebieten  
 - Park+Pool-Parkplätze an ausgewählten Autobahnanschlüssen



**Zentren des AareLands**  
 Aarau, Olten und Zofingen  
 - Bahnhöfe Olten, Aarau und Zofingen als ÖV-Drehscheiben  
 - Direkte und regelmässige Erreichbarkeit aller grösserer Schweizer Städte und des Auslands von den Zentren aus



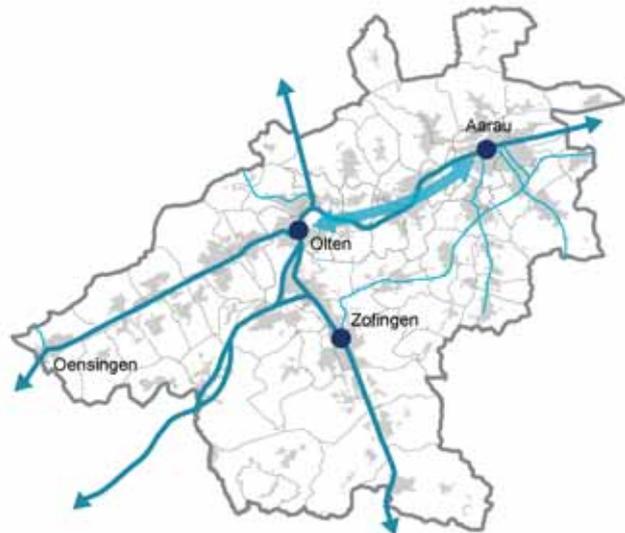
**S-Bahnnetz**  
 - Leistungsfähiges S-Bahnnetz schliesst Gemeinden des urbanen Entwicklungsraums an die Zentren an



# Anforderungen zur Umsetzung Bild I: Nationale Ebene

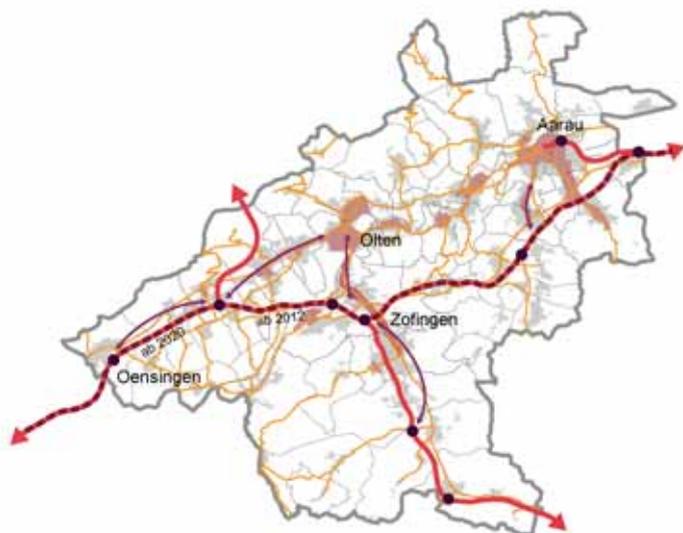
## Öffentlicher Verkehr

-  Schienennetz Fernverkehr
- ÖV-Knoten national
  - Regelmässige Anschlüsse an den Regional- und Fernverkehr (national und international)
-  Infrastrukturergänzung Fern- und Regionalverkehr
  - Kapazitätssteigerung zwischen Aarau und Olten (Vierspurausbau Däniken-Aarau inkl. Eppenbergtunnel im Bau)
  - Ausbau/Optimierung Bahnhof Olten
  - Wendegleise im Raum Aarau West, in Olten und Zofingen



## Motorisierter Individualverkehr

-  Leistungsfähiges Nationalstrassennetz
  - Erhalt Leistungsfähigkeit für Durchgangsverkehr und grossräumigen regionalen Verkehr
- Leistungsfähige Autobahnanschlüsse
  - Ausbau Aarau West (und Aarau Ost, Bestandteil Agglomerationsprogramm Aargau Ost)
  - Ausbau Anschlüsse Egerkingen, Oensingen, Oftringen, Rothrist
-  Optimierung und Erhalt der Funktionsfähigkeit des Nationalstrassennetzes
  - Ausbau A1 auf 6 Streifen in den Abschnitten Härkingen-Wiggertal (realisiert), Luterbach-Härkingen (ab 2020), Wiggertal-Birrfeld
  - Option zusätzliche Anschlüsse im Zusammenhang mit 6-Streifen-Ausbau prüfen
-  Erreichbarkeit des Kernraums für den MIV erforderlich
  - Geregelte Durchfahrt (Verkehrsmanagement) durch die Zentren von Aarau und Olten
  - Erhalt der Erreichbarkeit der Zentren vom Nationalstrassennetz aus
-  Zugänglichkeit zu den Nationalstrassenanschlüssen gewährleisten
  - Verkehr siedlungsverträglich auf die Nationalstrassen leiten
-  Kantonsstrassennetz



## Fuss- und Veloverkehr

-  Radrouten Schweizmobil (national und regional)
- Zugänglichkeit Bahnanschlüsse national
  - Hindernisfreier und direkter Zugang zu den Bahnhöfen
  - Besucherlenkung (Wegweiser, Informationstafeln etc.)
- ▲ Zugänglichkeit Bahnanschlüsse regional
  - Hindernisfreier und direkter Zugang zu den Bahnhöfen
  - Besucherlenkung (Wegweiser, Informationstafeln etc.)



# 1. Das AareLand als eine attraktive Wohn-, Arbeits- und Erholungsregion im Herzen der Schweiz positionieren

## Ziel 2030

Z1.1 Das AareLand profiliert sich als attraktive Wohn-, Arbeits- und Erholungsregion im Herzen der Schweiz zwischen dem Metropolitanraum Zürich, der Metropolitanregion Basel, der Hauptstadtregion Bern sowie der Region Luzern/Zentralschweiz.

Z1.2 Das AareLand arbeitet mit den Nachbarregionen und -agglomerationen intensiv zusammen. Die Siedlungs-, Landschafts- und Verkehrsentwicklung sind aufeinander abgestimmt. Es sind dies im

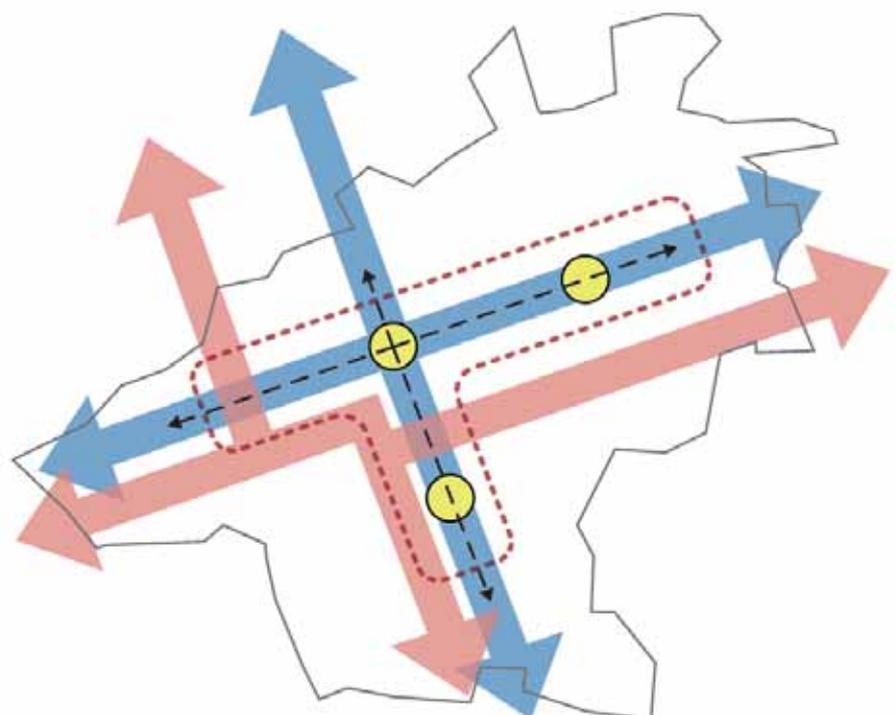
Kanton Aargau die Regionen Surental und Wynental sowie die Region/Agglomeration Lenzburg, im Kanton Solothurn die Regionen Solothurn und Thal, im Kanton Bern die Region Oberaargau (Langenthal) und im Kanton Luzern das Wiggertal und die Region Sursee.

## Teilstrategie Siedlung und Landschaft

SL1.1 Das AareLand richtet seine Entwicklung einerseits auf das Wachstum der regionalen Potenziale aus und fördert zusätzlich an sehr gut bahnerschlossenen

Lagen, beispielsweise unmittelbar bei den Bahnhöfen Aarau, Olten und Zofingen, dichte Wohn-, Arbeits- und Dienstleistungsnutzungen zur Aufnahme des erwarteten Bevölkerungswachstums.

SL1.2 Die Entwicklung des AareLands wird im urbanen Entwicklungsraum konzentriert. Dieser wird weiter differenziert und je nach Erschliessungsgunst entsprechend entwickelt.



## 2. Das AareLand optimal erreichbar und attraktiv erhalten

### Ziel 2030

**Z2.1** Das AareLand nutzt seine Standortgunst im Kreuzungsbereich der nationalen Hauptverkehrsachsen Schiene, Strasse und Fuss- und Veloverkehr. Es profitiert von den guten Verkehrsanbindungen sowie von der Überschaubarkeit seiner Siedlungsräume.

### Teilstrategie Mobilität

**M2.1** Die Leistungssteigerung des Schienennetzes zwischen Aarau und Olten ist sehr wichtig für den Erhalt der Funktionsfähigkeit des schienengebundenen ÖV im AareLand. Die Kantone und Gemeinden achten darauf, dass die frei werdenden Schienen-Kapazitäten für den Regionalverkehr eingesetzt werden.

**M2.2** Von den drei Zentren Aarau, Olten und Zofingen aus sind alle grösseren Schweizer Städte und das Ausland mit der Bahn rasch und mit hohem Takt (mindestens im 30 min-Takt) erreichbar.

**M2.3** Die Bahnhöfe Aarau, Olten und Zofingen bauen ihre Bedeutung als ÖV-Drehscheiben mit grossräumiger kantonaler und regionaler Ausstrahlung weiter aus. Sie sind Anknüpfungspunkt für urbane und regional bedeutende Busverbindungen.

**M2.4** Die Gemeinden im urbanen Entwicklungsraum sind mit einem leistungsfähigen S-Bahn-Netz an die Zentren Aarau, Olten und Zofingen angebunden und mit den benachbarten Regionalzentren/Kernstädten vernetzt. Die Gemeinden ausserhalb der urbanen Entwicklungsachse erreichen diese Zentren mit einem gut ausgebauten S-Bahn- und Busnetz sowie mit einem direkten und sicheren Fuss- und Velowegnetz.

**M2.5** Das Nationalstrassennetz optimiert und erhöht seine Funktionsfähigkeit nicht nur für den Durchgangsverkehr, sondern weist auch genügend Kapazitäten für den grossräumigen regionalen Individualverkehr auf. Die Kantone setzen sich für eine leistungsfähige Autobahn mit dem Ausbau auf sechs Spuren zwischen Härkingen und Wiggertal (bis 2014 realisiert), zwischen Luterbach und Härkingen (ab 2020) und zwischen Wiggertal-Birrfeld ein.

**M2.6** Optimierte, leistungsfähige Anschlüsse an das Nationalstrassennetz im oder möglichst nahe am urbanen Entwicklungsraum tragen zur Leistungssteigerung des Gesamtverkehrssystems und zur Minderung der negativen Auswirkungen durch unerwünschten Durchgangsverkehr in den Wohngebieten bei.

**M2.7** Die Wohndörfer auf den ländlichen Entwicklungsachsen/Die ländlichen Entwicklungsgemeinden (SO) und im Landschaftsraum sind durch ein gut unterhaltenes Kantonsstrassennetz mit angebotsorientiertem Ausbaustandard ans Nationalstrassennetz angeschlossen.

**M2.8** Die nationalen und regionalen Velorouten von Schweizmobil ergeben zusammen mit den kantonalen, regionalen und kommunalen Radrouten ein engmaschiges und dichtes Velonetz. Die Velorouten sind gut unterhalten, Querungen zum MIV mit einem hohen Verkehrsaufkommen speziell gesichert und somit sicher und attraktiv befahrbar.

**M2.9** Der Zugang mit dem Velo oder zu Fuss zu den Bahnhöfen ist sicher, direkt und hindernisfrei gewährleistet.

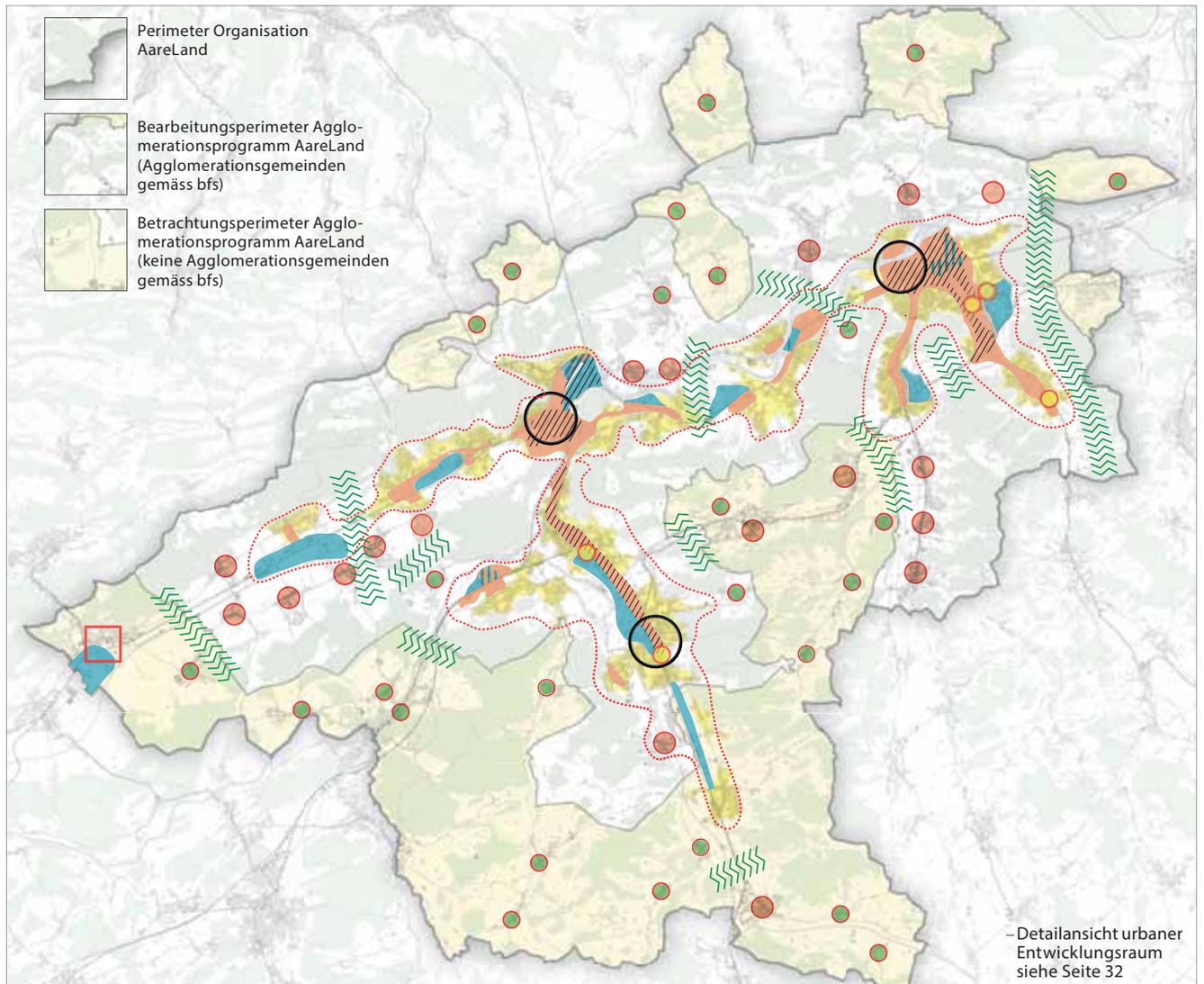
**M2.10** Gestützt auf die kantonalen Park+Ride- und Bike+Ride-Konzepte werden an den dafür geeigneten ÖV-Haltestellen, insbesondere aber an Bahnhöfen und entlang der Einfallsachsen in die Zentren Aarau, Olten und Zofingen, genügend Parkplätze resp. gedeckte Veloabstellplätze und Ladestationen für E-Bikes zur Verfügung gestellt.

**M2.11** An ausgewählten Autobahnan schlüssen im AareLand stehen genügend grosse Park+Pool-Parkplätze zur Verfügung.

**M2.12** Im AareLand wird mit so!mobil und aargaumobil eine Mobilitätsberatung angeboten. Sie bietet für Private, Firmen und die öffentliche Hand Beratungen betreffend aller im AareLand relevanten Fragen der Mobilität an.

# Bild II - Wohnen und Arbeiten in den Teilräumen des AareLands

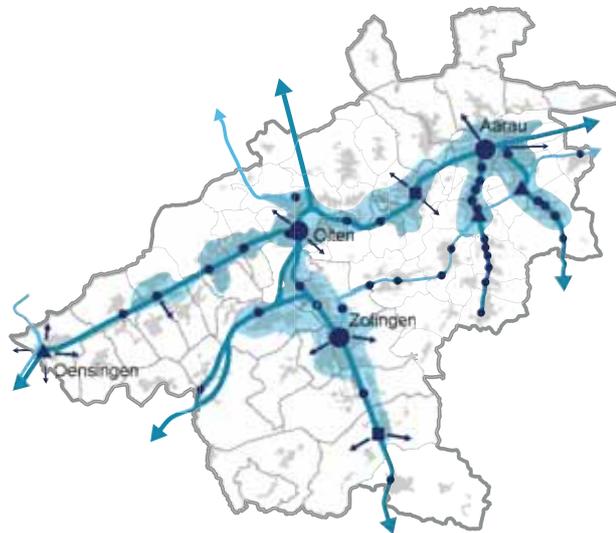
 <p><b>Urbaner Entwicklungsraum</b>          – Höchste Standortgunst, Konzentration der Entwicklung          – Verdichtung nach innen</p>	 <p><b>Regionalzentrum Oensingen</b>          – Zentrumsfunktionen für die umliegenden Ortschaften          – Konzentration der Zentrumsnutzungen an gut ÖV-erschlossenen Lagen, zentrumsferne Entwicklungen vermeiden          – Arbeitsgebiete als regionale Impulsgeber</p>	<p><b>MIV und nahen Siedlungsschwerpunkten</b>          – Keine grossflächigen Umzonungen von Arbeitszonen in Wohn- und/oder Mischzonen</p>
 <p><b>Zentren des AareLands</b>          – Verschiedenste, dichte Zentrumnutzungen mit (über-)regionaler Ausstrahlung</p>	 <p><b>Wohndörfer auf ländlichen Entwicklungssachsen/ländliche Entwicklungsgemeinden (SO)</b>          – Erhalt des ortstypischen Charakters als kompakte Wohndörfer          – Siedlungsentwicklung mit möglichst geschlossenem Ortsbild          – Arbeitsgebiete für lokale oder regionale Betriebe</p>	 <p><b>Wohnschwerpunkte Aargau</b>          – Qualitativ hochwertige, dichte Wohnraumentwicklung von überregionaler Bedeutung an Standorten mit sehr guter Erschliessung          – Sicherung und Aufwertung von siedlungsinternen Freiraumfunktionen</p>
 <p><b>Stadtraum</b>          – Konzentration von Nutzungen mit regionaler Ausstrahlung          – Städtebauliche Impulse</p>	 <p><b>Wohndörfer im Landschaftsraum</b>          – Behutsame Siedlungsentwicklung innerhalb der bestehenden Siedlungsstrukturen          – Erhalt der dörflichen Infrastruktur, allenfalls in Zusammenarbeit mit den Nachbardörfern am geeigneten Standort</p>	 <p><b>Umnutzung reine Arbeitsgebiete</b>          – Umnutzung reiner Arbeitsgebiete in Bahnhofnähe in dicht genutzte Mischgebiete bei raumplanerischer Eignung          – Umnutzung unter Wahrung der Entwicklungsmöglichkeiten der verbleibenden Betriebe</p>
 <p><b>Kernraum der Agglomeration</b>          – Dichter, gemischt genutzter Raum          – Rascher Zugang zur Nah- und Nächsterholung, Nähe zu Dienstleistungen und Versorgung = hohe urbane Lebensqualität</p>	 <p><b>Kernergänzungsraum mit Schwerpunkt Wohnen</b>          – Schwerpunkt der Wohnentwicklung für vielfältige Wohnbedürfnisse          – Hohe Dichten, qualitätsvoller Geschosswohnungsbau</p>	 <p><b>Siedlungszielen</b>          – Erhalt der gewachsenen Siedlungs- und Raumstrukturen durch Siedlungszielen          – Keine Bebauungen und Neusiedlungen, neue landwirtschaftliche Bauten und Anlagen nur in Hofnähe</p>
	 <p><b>Schwerpunktgebiete Arbeiten</b>          – An Standorten mit besonders hoher Erschliessungsgunst ÖV und/oder</p>	



# Anforderungen zur Umsetzung Bild II: kantonale und regionale Ebene

## Öffentlicher Verkehr

- Attraktive Knoten für Fern- und Regionalverkehr
  - Kurze, attraktive und hindernisfreie Verbindungen: Bahn-Bahn, Bahn-Bus, Bahn-Velo- und Fussverkehr
- ▲ Regionale ÖV-Knoten
  - Kurze, attraktive und hindernisfreie Verbindungen: Bahn-Bahn: SBB-WSB und SBB-Oensingen-Balsthal-Bahn sowie asm-Linie (Aare Seeland Mobil), Bahn-Bus, Bahn-Velo- und Fussverkehr
- Lokale ÖV-Knoten
  - Kurze, attraktive und hindernisfreie Verbindungen: Bahn-Bus, Bahn-Velo- und Fussverkehr des Teilgebiets, teilweise durch Überlagerung von Regionalverkehrslinien (Bus)
- ➔ Leistungsfähiges S-Bahnnetz im urbanen Entwicklungsraum
  - Attraktive Bahnangebote mit dichten Taktfolgen
- ➔ Leistungsfähiges S-Bahnnetz ausserhalb des urbanen Entwicklungsraums
  - Das gute ÖV-Angebot stärken und differenziert weiterentwickeln
- Attraktiver Feinverteiler im urbanen Entwicklungsraum
  - Abstimmung des Bus- auf das Bahnangebot;
  - Gute Angebotsdichte in dicht besiedelten Gebieten
- ➔ Anschluss Wohndörfer im Landschaftsraum an ÖV-Knoten (schematische Darstellung)
  - Regionalbus mit der Bedeutung der Teilgebiete angepasstem Takt
- Übrige/geplante S-Bahnhaltestellen
  - Umsteigeinfrastrukturen (P+R) vom MIV auf den ÖV auf ländlichen Entwicklungsachsen/ländlichen Entwicklungsgemeinden



## Motorisierter Individualverkehr

- Attraktiver Feinverteiler im urbanen Entwicklungsraum
  - Verkehrsmanagement
  - Strassenraumgestaltung
  - Parkraummanagement
- Optimierung Leistungsfähigkeit Kantonsstrassennetz
  - Fortführung Entlastung Region Olten (ERO)
  - Umfahrung Oensingen
  - Wiggertalstrasse
  - Umfahrung Suhr
  - Verbindungsspange Buchs Nord
  - Siedlungsverträgliche Anbindung des Niederamts auf bestehenden Strassen



## Velo- und Fussverkehr

- Dichtes Netz Bedarfsverkehr im urbanen Entwicklungsraum
  - Sichere und attraktive Velo- und Fusswegverbindungen zu allen wichtigen Zielen (Zentren, Schulen, Versorgung, Freizeitanlagen, Verwaltung, Gesundheit etc.)
  - Genügend und gedeckte Veloabstellplätze an allen wichtigen Zielen und wichtigen Bushaltestellen
- ▲ ■ ÖV-Knoten national, regional und lokal
  - Hindernisfreier und direkter Zugang zu den Bahnhöfen und Bushaltestellen
  - Genügend, gedeckte und sichere Veloabstellplätze an allen Bahnhöfen und bei Bedarf auch an Bushaltestellen
- Übrige S-Bahnhaltestellen
  - Hindernisfreier und direkter Zugang zu den Bahnhöfen



### 3. Die Siedlungsentwicklung im AareLand lenken

#### Ziel 2030

**Z3.1** Die Herausforderungen des erwarteten hohen Bevölkerungswachstums werden angenommen und raumverträglich sowie nachhaltig bewältigt. Das AareLand richtet seine Entwicklung auf die kantonalen Zielsetzungen und die regionalen sozialen, demographischen, wirtschaftlichen und ökologischen Gegebenheiten aus. Die verschiedenen Räume stärken und ergänzen sich funktional gegenseitig.

**Z3.2** Die angestrebte Entwicklung wird räumlich so strukturiert, dass sie mit den vorhandenen und künftig realisierbaren, angebotsorientierten Verkehrs- und Infrastruktureinrichtungen optimal bewältigt wird. Je nach Erschliessungsgunst durch den ÖV und Anbindung für den Fuss- und Veloverkehr entwickeln sich die Teilgebiete des AareLands unterschiedlich.

#### Teilstrategie Siedlung und Landschaft

**SL3.1** Nicht alle Nutzungen sind überall möglich und sinnvoll. Entsprechend der heute vorhandenen und künftig realistisch

möglichen Erschliessungsgunst der Teilräume entwickeln sich diese differenziert nach den Vorgaben des Zukunftsbilds und der kantonalen Richtpläne.

**SL3.2** Für die Siedlungsentwicklung des AareLands haben folgende Ansätze Priorität:

**a.** Mobilisierung der inneren Reserven durch Schliessen der Baulücken, Aktivieren nicht verfügbarer Baulandreserven und Umnutzung von Brachen. Verdichtung der Siedlungsräume auf ein lokal verträgliches Mass gemäss den Dichtezielen der kantonalen Richtpläne für den jeweiligen Raumtyp. Dabei wird Wert auf eine Entwicklung gelegt, die den örtlichen Gegebenheiten (Charakter des Quartiers und der Gemeinde, historische Bauweise etc.) entspricht und die Durchgrünung (Erhalt der Freiräume für die Nächsterholung etc.) wahrt. Die Siedlungsqualität ist zu erhalten und wo möglich zu erhöhen.

**b.** Umzonung von Gebieten, die für den ursprünglichen Zweck (beispielsweise Landwirtschaftsbetriebe in Dorfkernen, zentrumsnahe Gewerbegebiete) nicht mehr benötigt werden.

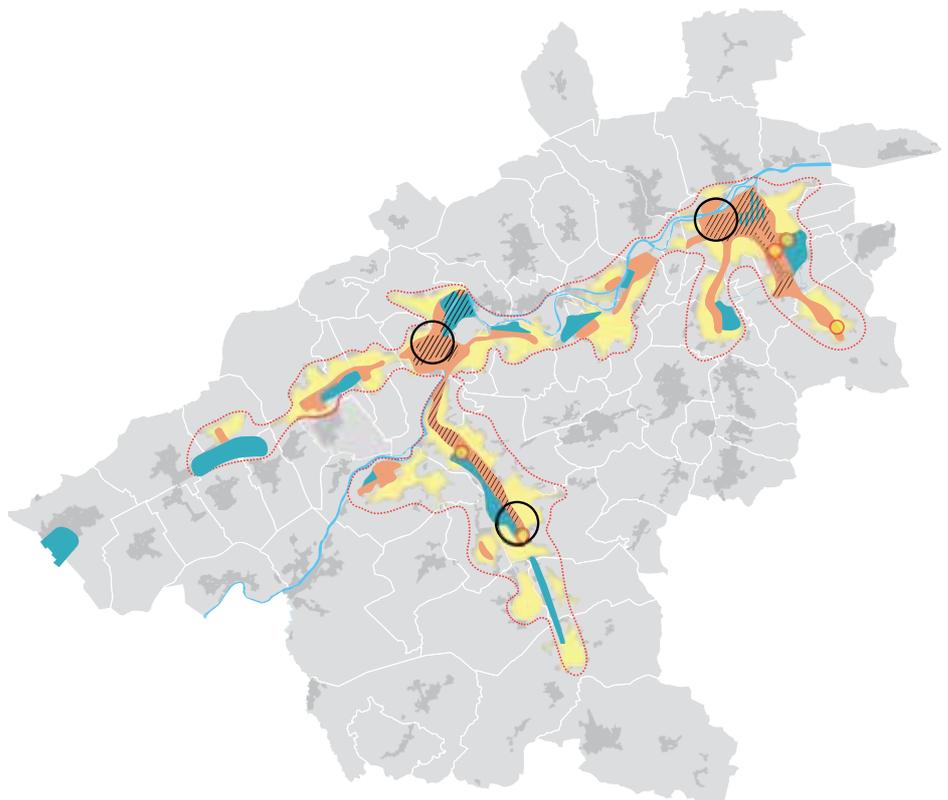
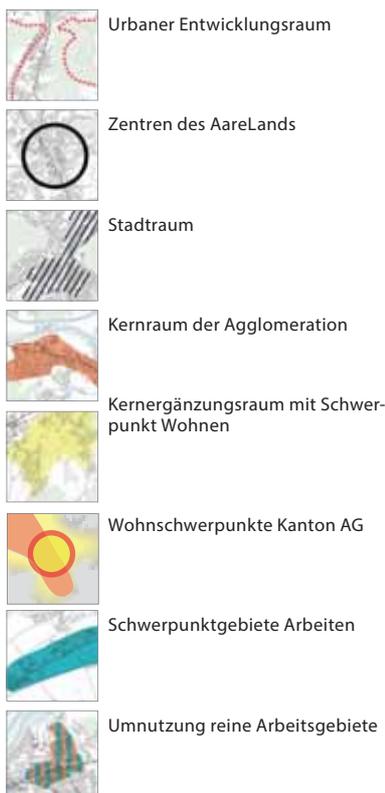
**SL3.3** Neueinzonungen ohne flächengleiche Auszonung werden nur noch an den in den Richtplänen vorgesehenen Lagen und bei Erfüllung der darin genannten Kriterien (ÖV-Güteklasse, Dichte etc.) genehmigt.

**SL3.4** Die Kantone sichern eine Entwicklung entsprechend den angestrebten Entwicklungsvorstellungen im Rahmen der kantonalen Richtplanungen und der jeweiligen kantonalen Bewilligungspraxis.

**SL3.5** Die Gemeinden mit einem Ortsbild von nationaler Bedeutung (ISOS) berücksichtigen dieses bei Planungen in dessen Perimeter.

#### Teilstrategie Mobilität

**M3.1** Grössere Einzonungen, Um- und Aufzonungen verfügen über eine ÖV-Erschliessung, die auf die Nutzungsbedürfnisse abgestimmt ist und bei der jeweils Anschluss an die massgebenden Zielorte besteht. Die Gebiete sind auch mit dem MIV erreichbar.



## 4. Die gute Erreichbarkeit im urbanen Entwicklungsraum ausnutzen

### Ziel 2030

**Z4.1** Der urbane Entwicklungsraum zwischen Reiden, Zofingen und Olten sowie zwischen Egerkingen und Aarau (-Lenzburg) verfügt über die höchste Standortgunst im AareLand. Die Entwicklung des AareLands wird hier konzentriert. Der urbane Entwicklungsraum übernimmt die Funktion des wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Motors.

**Z4.2** Der urbane Entwicklungsraum wird in mehrere Gebietskategorien in Funktion ihrer Erschliessungs- und Standortgunst weiter differenziert, wobei die einzelnen Gebietskategorien spezifische Aufgaben einnehmen:

- Kernraum (teilweise mit den Stadtraum und Zentren überlagert)
- Kernergänzungsraum
- Schwerpunktgebiete Arbeiten
- Umnutzungsgebiete Arbeiten

### Teilstrategie Siedlung und Landschaft

**SL4.1** Der urbane Entwicklungsraum wird - unter Berücksichtigung der lokalen städtebaulichen Gegebenheiten - nach innen entwickelt (Mobilisierung der inneren Reserven und Brachen, Umnutzungen und Umzonungen, dichtere Bauweisen, Nachverdichtungen).

**SL4.2** Erweiterungen bestehender Nutzungen und neu anzusiedelnde Nutzungen sind innerhalb des urbanen Entwicklungsraums an gut ÖV-erschlossener Lage mit dichter Bauweise umzusetzen.

**SL4.3** Im urbanen Entwicklungsraum werden städtebaulich und architektonisch gute Lösungen mit Qualitätsverfahren gefördert.

**SL4.4** Die Gemeinden und Kantone verhindern im Rahmen ihrer Nutzungs-, Regional- und Richtplanungen, dass die angestrebte Konzentration im urbanen Entwicklungsraum durch massgebende Entwicklungen ausserhalb unterlaufen wird.

### Teilstrategie Mobilität

**M4.1** Das leistungsfähige S-Bahnnetz bildet das Rückgrat der Verkehrserschliessung im urbanen Entwicklungsraum. Es bindet den Kernraum an die Zentren Aarau, Olten und Zofingen und ans nationale Netz an. Neue S-Bahnhaltestellen an geeigneten Standorten stärken zusätzlich das S-Bahnnetz. Das leistungsfähige Busnetz stellt die Feinerschliessung innerhalb des urbanen Entwicklungsraums sicher.

**M4.2** Die Zentren Aarau, Olten und Zofingen sind mittels Direktverbindungen mindestens im 30 min-Takt direkt und im 15 min-Takt mit einem Umsteigevorgang miteinander verbunden.

**M4.3** Ein leistungsfähiges Kantonsstrassennetz verbindet die Zentren und Schwerpunktgebiete Arbeiten sicher und siedlungsverträglich untereinander und stellt deren Anbindung an das Nationalstrassennetz sicher. Der Verkehr wird auf den Hauptachsen kanalisiert. In den Ortszentren sind die Strassenräume gut gestaltet.

**M4.4** Ein innerhalb des AareLands und mit den Nachbarräumen koordiniertes Verkehrsmanagement sichert und erhält die Leistungsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems, kanalisiert den Verkehr und weist den flächensparenden Verkehrsmitteln ÖV und Fuss- und Veloverkehr die notwendigen Prioritäten zu.

**M4.5** Ein ortsverträglich ausgestaltetes Hauptverkehrsstrassennetz stellt die MIV-Erreichbarkeit sicher.

**M4.6** Die Belastung für die angrenzenden Wohngebiete wird durch die Kanalisierung des Verkehrs- unter Bereitstellung der notwendigen Leistungsfähigkeit – auf das Hauptverkehrsstrassennetz minimiert. Dieses wird mittels Betriebs- und Gestaltungskonzepten siedlungsverträglich gestaltet. Ein Ausbau des bestehenden Kantonsstrassennetzes erfolgt gezielt und in Abstimmung mit betrieblichen Massnahmen, wenn die Belastung der Wohnquartiere nicht verringert werden kann resp. eine Erhöhung der Kapazität zur Entlastung des urbanen Entwicklungsraums nötig ist.

**M4.7** Das engmaschige und sichere Fuss- und Velowegnetz verbindet alle wichtigen Ziele (ÖV-Knoten, Versorgung, Schulen, Gesundheit, Sport, Verwaltung, Kultur, Freizeit etc.) im urbanen Entwicklungsraum.

**M4.8** Die bestehenden Aareübergänge im Raum Murgenthal/Fulenbach und Aarburg/Boningen werden erhalten. Zudem werden längerfristig weitere Optionen geprüft.

<sup>\*)</sup> Die ÖV-Güteklassen sind ein Mass für die Qualität der Erschliessung des Raumes durch Haltestellen des öffentlichen Verkehrs. In der Raumplanung findet dieser Indikator Verwendung bei der Beurteilung der Qualität der Erschliessung der Bauzonen mit dem öffentlichen Verkehr. Die Definition der Klassierung beruht weiterhin auf der alten SN640290. Die Kriterien für die Bestimmung der ÖV-Güteklassen sind die Haltestellenkategorien sowie der Zugang der Haltestellen (Fussdistanz). In einer GIS-Analyse wird entsprechend dieser Kriterien dem Raum um die Haltestellen die Güteklasse A bis D zugewiesen. Gebiete in kurzer Distanz von Bahnknoten und Bahnlinien mit dichtem Kursintervall gehören einer hohen Güteklasse (A) an, solche in mittlerer Entfernung zu einer Ortsbushaltestelle mit spärlichem Takt einer tiefen Güteklasse (D).

# 5. Den Kernraum der Agglomeration als Schwerpunkt für dichte Nutzungen Wohnen, Arbeiten, Dienstleistungen und Infrastruktur bereitstellen

## Ziel 2030

**Z5.1** Der Kernraum der Agglomeration besteht aus denjenigen Gebieten, die über eine attraktive ÖV-Erschliessung und gute Fuss- und Velowegverbindungen verfügen. Im Kernraum der Agglomeration sind deshalb die Voraussetzungen für dichte Nutzungen Wohnen, Arbeiten, Dienstleistungen und Infrastruktur vorhanden und gesichert. Es besteht ein insgesamt gemischt genutzter Raum, in dem sich die verschiedenen Nutzungen gegenseitig nicht beeinträchtigen. Der rasche Zugang zu Gebieten der Nah- und Nächsterholung sowie die unmittelbare Nähe zu Dienstleistungen und Versorgungseinrichtungen stellen eine hohe urbane Lebensqualität sicher.

## Teilstrategie Siedlung und Landschaft

**SL5.1** Die Gemeinden schaffen nutzungsplanerisch die Voraussetzungen für eine grosse Nutzungsvielfalt im Kernraum, insbesondere auch für die Nutzungen Wohnen, Arbeiten, Dienstleistungen und Infrastruktur mit auch regionaler Ausstrahlung. Angestrebt werden ortsverträgliche optimale Nutzungsdichten gemäss den Dichtezielen der kantonalen Richtpläne.

**SL5.2** Mit der Gestaltung des öffentlichen Raums wird eine möglichst hohe Aufenthaltsqualität gefördert.

**SL5.3** In Gebieten des Kernraums, die eine geringe Nutzungsintensität (z.B. Lagerplätze, Brachen) haben oder stark auf MIV-orientierte Nutzungen ausgerichtet sind, werden Massnahmen zur Nachverdichtung oder zur Umnutzung geprüft. Voraussetzung dazu sind konzeptionelle Planungen, die die Entwicklungsstrategien gebietsweise festlegen.

**SL5.4** Im Kanton Aargau werden an sehr gut erschlossenen Lagen mit einem breiten Angebot an funktionalen Ausstattungen Wohnschwerpunkte für eine qualitativ hochwertige, dichte Wohnraumentwicklung von überregionaler Bedeutung ausgeschieden.

## Teilstrategie Mobilität

**M5.1** Der Kernraum im Bereich der Zentren Aarau, Olten und Zofingen verfügt über Busverbindungen oder Verbindungen der WSB.

**M5.2** Der Kernraum muss auch mit dem MIV erreichbar sein. Innerhalb des Kernraums besteht ein gemeindeübergreifendes, koordiniertes und flächendeckendes Parkraummanagement. Sammelparkierungen sind an geeigneten Standorten realisiert und je nach angestrebtem Nutzungszweck (gemeindeübergreifend) bewirtschaftet. Sie sind durch ein attraktives Fusswegnetz mit den Hauptzielen verbunden.



Kernraum der Agglomeration

## 6. Die Stadträume als Brennpunkte des urbanen Lebens ausgestalten

### Ziel 2030

**Z6.1** Aarau, Olten und Zofingen sind die Zentren des AareLands. Sie verbinden traditionell verschiedenste Zentrumsnutzungen, insbesondere in den Bereichen öffentliche und private Dienstleistungen, Versorgung der Bevölkerung, Gastronomie, Kultur und Bildung wie auch Tourismus. Als Zentren des AareLands stiften sie Identität.

**Z6.2** Die Stadträume als Teile des Kernraums sind die am besten ÖV-erschlossenen Gebiete des Kernraums. Nutzungen mit regionaler und überregionaler Ausstrahlung sind hier konzentriert. Insbesondere öffentliche und private publikumsintensive Nutzungen sind hier unter Berücksichtigung des jeweiligen Ortscharakters und einer der Nutzung angepassten Erschliessung angesiedelt.

### Teilstrategie Siedlung und Landschaft

**SL6.1** Die gute Gestaltung (städtebaulich qualitativ hochwertige Arealentwicklungen, Gestaltung des öffentlichen Raums, energieeffizient und ressourcenschonend etc.) innerhalb des Stadtraums und der Zentren Aarau, Olten und Zofingen ist durch die enge Zusammenarbeit zwischen Gemeinden, Kantonen und (privaten) Eigentümern im Rahmen geeigneter Planungsverfahren sichergestellt.

**SL6.2** Im Stadtraum werden städtebaulich und architektonisch gute Lösungen mit Qualitätsverfahren konsequent gefördert.

**SL6.3** Nutzungen, die über eine hohe ÖV-Erschliessungsqualität verfügen müssen (insbesondere publikumsorientierte Nutzungen), sind im Stadtraum angesiedelt.

### Teilstrategie Mobilität

**M6.1** In den Zentren liegt die Priorität auf den flächensparenden Verkehrsmitteln Fuss- und Veloverkehr sowie ÖV. Die Zentren sind für den MIV erreichbar.

**M6.2** Sammelparkierungen an geeigneten Lagen werden unterirdisch oder in Parkhäusern angeboten. Oberirdische Parkplätze an zentralen Lagen werden so bewirtschaftet, dass sie der jeweiligen Zentrumsfunktion dienen.

**M6.3** Die Stadträume sind velo- und fussgängerfreundlich ausgestaltet: Sie werden durch kurze, direkte und sichere Verbindungen erschlossen. Sichere Veloabstellplätze (inkl. Ladestationen für E-Bikes) stehen in genügender Anzahl an allen wichtigen Stellen zur Verfügung.



Stadtraum



## 7. Den Kernergänzungsraum als Wohnstandort des AareLands priorisieren

### Ziel 2030

**Z7.1** Der Kernergänzungsraum des AareLands ist Schwerpunkt der Wohnentwicklung für vielfältige Wohnbedürfnisse nahe der Arbeitsplätze und Infrastruktureinrichtungen. Er ist mehrheitlich durch hohe Dichten mit Schwergewicht beim qualitätsvollen Geschosswohnungsbau geprägt.

### Teilstrategie Siedlung und Landschaft

**SL7.1** Die Gemeinden im Kernergänzungsraum schaffen nutzungsplanerisch die Voraussetzungen für Quartierentwicklungen mit quartierverträglichen, hohen Dichten mit Schwergewicht beim qualitätsvollen Geschosswohnungsbau.

**SL7.2** Bestehende Einfamilienhausquartiere werden hinsichtlich ihrer Bedeutung für die Siedlungsstruktur überprüft und wenn möglich behutsam nachverdichtet. Ersatzneubauten in bestehenden Einfamilienhausquartieren werden begrüsst und je nach Gemeinde entsprechend gefördert.

### Teilstrategie Mobilität

**M7.1** Der Kernergänzungsraum ist durch den ÖV (S-Bahn, WSB, Busse) sowie mit gut ausgebauten und attraktiven Fuss- und Velowegverbindungen an den nächsten S-Bahnhof resp. an die ÖV-Knoten in den Zentren Aarau, Olten und Zofingen angebunden.



Kernergänzungsraum mit Schwerpunkt Wohnen



## 8. Kantonale und regionale Schwerpunktgebiete Arbeiten fördern

### Ziel 2030

**Z8.1** Die kantonalen und regionalen Schwerpunktgebiete Arbeiten liegen an Standorten mit besonders hoher Erschliessungsgunst und nahen Siedlungsschwerpunkten. Ihre grossflächige Nutzung als reine Arbeitsgebiete ist grundsätzlich gesichert. Entsprechend der Erschliessungsvoraussetzung sind die Schwerpunktgebiete Arbeiten in ihrer angestrebten Nutzung differenziert.

### Teilstrategie Siedlung und Landschaft

**SL8.1** In den Schwerpunktgebieten Arbeiten sind grossflächige Umzonungen in andere Bauzonen ausgeschlossen.

**SL8.2** Die angestrebten Nutzungen sind gestützt auf die kantonalen Vorgaben (ESP-Planungen) und die jeweilige Erschliessungsgunst ÖV und/oder MIV abgestimmt. Dies ist in den kommunalen Nutzungsplanungen gesichert.

**SL8.3** Die Schwerpunktgebiete Arbeiten sind von den Gemeinden erschliessungsmässig und planerisch soweit vorbereitet, dass die Erweiterung bestehender Betriebe und die Ansiedlung neuer Betriebe mit hoher Planungs- und Realisierungssicherheit rasch erfolgen kann. Branchen sind neuen Nutzungen zuzuführen.

### Teilstrategie Mobilität

**M8.1** Der ÖV sichert während der Arbeitszeit die Grunderschliessung. Während der Hauptpendlerzeiten werden nachfrageorientierte Taktverdichtungen angeboten.

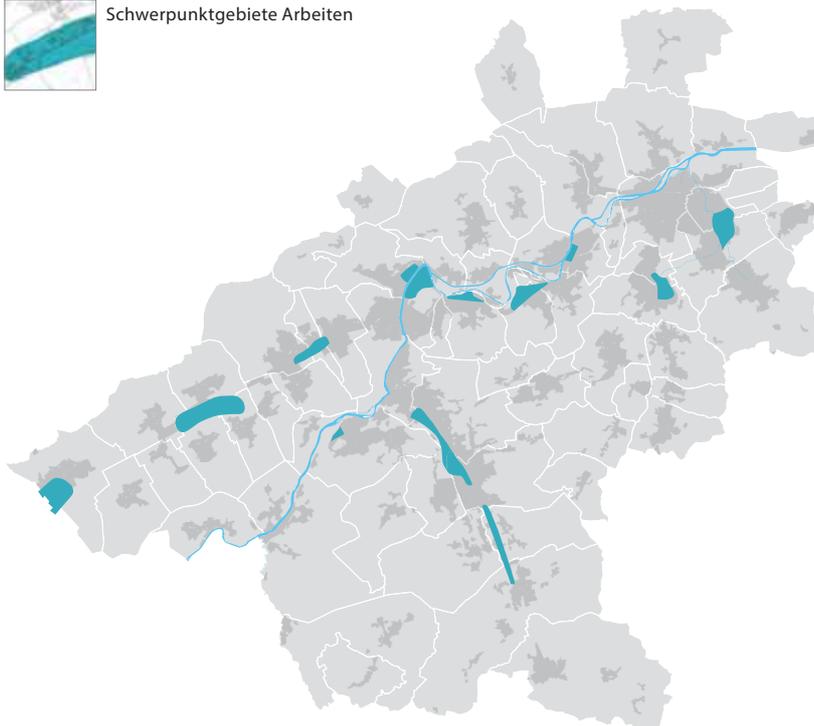
**M8.2** Falls die Nutzung auf den MIV ausgerichtet ist, ist das Arbeitsgebiet über das Hauptverkehrsstrassennetz so an das Nationalstrassennetz angeschlossen, dass keine grösseren Wohngebiete beeinträchtigt werden.

**M8.3** Die Ansiedlung von publikumsintensiven Nutzungen bedingt während der Öffnungszeiten eine angemessene ÖV-Erschliessung.

**M8.4** Die Arbeitsgebiete sind mittels direkten und sicheren Fuss- und Veloverkehrsverbindungen an die Zentren, die ÖV-Haltestellen und an die umliegenden Schwerpunktgebiete Wohnen angebunden.



Schwerpunktgebiete Arbeiten



## 9. Umnutzung reiner Arbeitsgebiete an zentralen Lagen innerhalb des Kernraums fördern

### Ziel 2030

Z9.1 Ursprünglich reine Arbeitsgebiete in Bahnhofnähe der Zentren werden zur Stärkung des Kernraums zu dicht genutzten Mischgebieten (Arbeiten, Dienstleistungen und Wohnen) unter Berücksichtigung der lokalen Gegebenheiten weiterentwickelt. Die Umnutzung erfolgt unter Wahrung der Entwicklungsmöglichkeiten verbleibender Betriebe.

### Teilstrategie Siedlung und Landschaft

SL9.1 Sofern die raumplanerische Eignung gegeben ist können reine Arbeitsgebiete in Bahnhofnähe der Zentren in dicht genutzte Mischgebiete Arbeiten/Dienstleistungen/Wohnen umgenutzt werden. Dies erfolgt gestützt auf Gesamtkonzepte, die insbesondere die Aspekte der Erschliessung, der Nutzungsvielfalt, des Städtebaus sowie der Entwicklungsmöglichkeiten der verbleibenden Betriebe qualitativ aufeinander abstimmen.

### Teilstrategie Mobilität

M9.1 Da die reinen Arbeitsgebiete nach ihrer Umnutzung entweder dem Kernraum oder dem Stadtraum zugeteilt werden, entsprechen die Anforderungen der verschiedenen Verkehrsträger der jeweiligen Kategorie (entweder Kernraum oder Stadtraum).



Umnutzung reine Arbeitsgebiete



# 10. Regionalzentrum Oensingen weiter stärken

## Ziel 2030

**Z10.1** Das Regionalzentrum Oensingen übernimmt für die umliegenden Ortschaften Zentrumsfunktionen, insbesondere bezüglich Versorgung, überörtliche Dienstleistungen und überörtliches Gewerbe, Arbeiten und Bildung. Die Entwicklung der Gemeinde ist unter Berücksichtigung ihres Einzugsgebiets auf die Erfüllung dieser Aufgaben ausgerichtet. Das Regionalzentrum Oensingen weist ein umfassendes und vielfältiges Nutzungsangebot auf.

## Teilstrategie Siedlung und Landschaft

**SL10.1** Das Regionalzentrum Oensingen sichert und erweitert bei regionalem Bedarf die rechtlichen und planerischen Voraussetzungen für Zentrumsnutzungen. Oensingen konzentriert diese Nutzungen an gut ÖV-erschlossenen Lagen.

**SL10.2** Das Regionalzentrum Oensingen achtet auf eine geschlossene Siedlungsstruktur mit Innen- vor Aussenentwicklung. Der Schwerpunkt der Entwicklung liegt beim qualitätsvollen Geschosswohnungsbau.

**SL10.3** Die sich in Oensingen befindenden Arbeitsgebiete sind für die Region wichtige Impulsgeber. Die Arbeitsgebiete werden zusammen mit den angrenzenden Berner Arbeitsgebieten weiter entwickelt.

## Teilstrategie Mobilität

**M10.1** Dank hohem Takt und schnellen, möglichst direkten Bahnverbindungen über Olten und Solothurn ist das Regionalzentrum Oensingen attraktiv an alle grösseren Schweizer Städte angeschlossen.

**M10.2** Der ÖV-Knoten Oensingen ist regionale Verkehrsdrehscheibe und wird als intermodale Drehscheibe weiter attraktiviert. Bus- und Bahnverbindungen (S-Bahn, Oensingen-Balsthal-Bahn und asm-Linie) schaffen für die umliegenden Gemeinden eine gute Zugänglichkeit zum Regionalzentrum.

**M10.3** Der Autobahnanschluss Oensingen bleibt leistungsfähig, auch mit dem Ausbau der A1 im Abschnitt Härkingen-Luterbach auf sechs Spuren.



Regionalzentrum Oensingen



# 11. Wohndörfer auf ländlichen Entwicklungsachsen/Ländliche Entwicklungsgemeinden (SO) moderat weiter entwickeln

## Ziel 2030

**Z11.1** Die Wohndörfer auf ländlichen Entwicklungsachsen/Die ländlichen Entwicklungsgemeinden (SO) haben ihren ortstypischen Charakter als kompakte Wohndörfer in intakter Kulturlandschaft mit attraktiver, dörflicher Infrastruktur erhalten. Die Siedlungsentwicklung hat sich an einem möglichst geschlossenen Ortsbild orientiert. Die Arbeitsgebiete sind auch auf den Bedarf der angrenzenden Dörfer ausgelegt (überlokaler Bedarf, nur im Kanton Aargau).

## Teilstrategie Siedlung und Landschaft

**SL11.1** In den Wohndörfern auf ländlichen Entwicklungsachsen/In den ländlichen Entwicklungsgemeinden (SO) werden an zentralen Lagen dichtere Mischnutzungen (Wohnen, überörtliches Dienstleistungsangebot/Gewerbe) gefördert.

**SL11.2** Der Schwerpunkt der künftigen Wohnentwicklung liegt beim qualitätsvollen Geschosswohnungsbau. Grössere Entwicklungsgebiete werden auf der Grundlage von Entwicklungskonzepten erarbeitet. Die Übergänge vom Siedlungsgebiet in Landschafts- und Landwirtschaftsgebiete sind besonders sorgfältig gestaltet.

**SL11.3** In den Wohndörfern auf ländlichen Entwicklungsachsen/In den ländlichen Entwicklungsgemeinden (SO) werden an zentralen Lagen dichtere Mischnutzungen (Wohnen, überörtliches Dienstleistungsangebot/Gewerbe) gefördert.

## Teilstrategie Mobilität

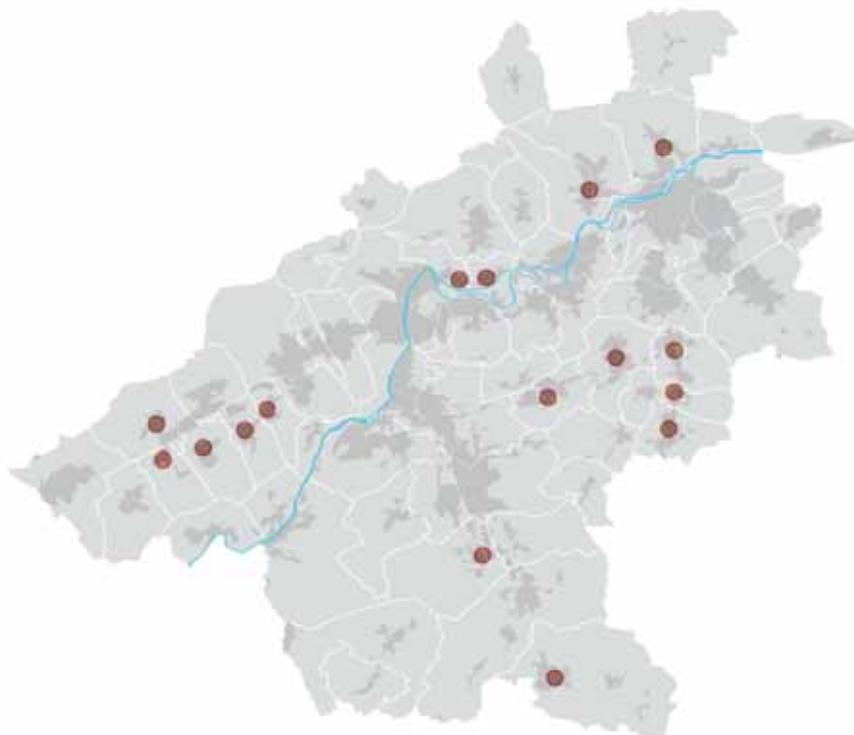
**M11.1** Die Wohndörfer auf ländlichen Entwicklungsachsen/Die ländlichen Entwicklungsgemeinden (SO) verfügen über attraktive S-Bahn-Verbindungen zu den Zentren des AareLands. Für die Wohndörfer, die über keinen Bahnanschluss verfügen, besteht eine Basiserschliessung mit Bussen (mit Taktverdichtungen während den Pendlerzeiten), das auf das Angebot des nächsten ÖV-Knotens abgestimmt ist.

**M11.2** Sichere und direkte Velowege binden die Wohndörfer auf ländlichen Entwicklungsachsen/ in den ländlichen Entwicklungsgemeinden (SO) an den jeweils nächst gelegenen Bahnhof und an die umliegenden Wohndörfer an.

**M11.3** Anlagen der kombinierten Mobilität (Park+Ride, Bike+Ride) entlang der ländlichen Entwicklungsachsen vereinfachen das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr und entlasten somit Zentren und urbane Entwicklungsräume vom MIV.



Wohndörfer auf ländlichen Entwicklungsachsen/ländliche Entwicklungsgemeinden (SO)



## 12. Wohndörfer im Landschaftsraum behutsam entwickeln

### Ziel 2030

**Z12.1** Die Entwicklung der Wohndörfer im Landschaftsraum ist behutsam innerhalb der bestehenden Siedlungsstrukturen erfolgt. Bauzonen stehen primär auch für das lokale Gewerbe und lokale Dienstleistungen zur Verfügung. Die dörfliche Infrastruktur ist erhalten und allenfalls in Zusammenarbeit mit den Nachbardörfern am geeignetsten Standort organisiert.

### Teilstrategie Siedlung und Landschaft

**SL12.1** Die Entwicklung der Wohndörfer im Landschaftsraum richtet sich weitgehend auf den Eigenbedarf aus. Auf den qualitätsvollen Übergang vom Siedlungsgebiet in den Landschaftsraum wird besonderes Gewicht gelegt.

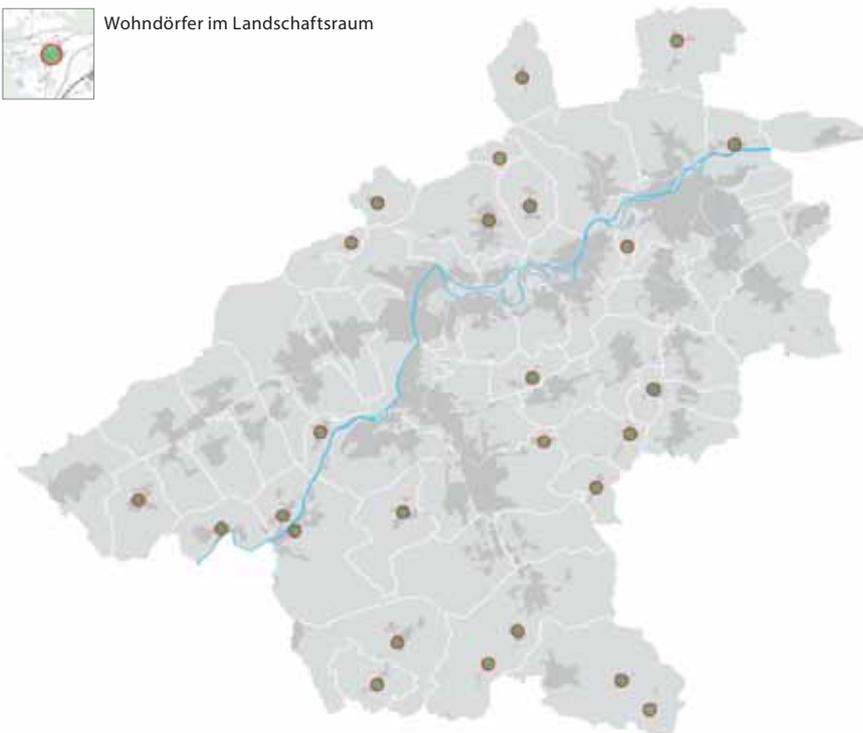
**SL12.2** Die Wohndörfer im Landschaftsraum organisieren - falls nötig - die dörfliche Infrastruktur gemeinsam mit ihren Nachbarn.

### Teilstrategie Mobilität

**M12.1** In den Wohndörfern im Landschaftsraum besteht eine Basisserschliessung mit Bussen an die S-Bahn-Haltestellen oder die ÖV-Knoten des urbanen Entwicklungsraums.



Wohndörfer im Landschaftsraum



# Bild III - Vielfältige Landschaft im AareLand



- Siedlungsnaher Landschaft**
- Siedlungsnaher Landschaft im und am urbanen Entwicklungsraum ist einem hohen Siedlungsdruck ausgesetzt
  - Erhalt der Landwirtschaftsflächen (insb. Fruchtfolgeflächen)
  - Möglichst geschlossene und kompakte Siedlungsentwicklung ohne Verlust des Gesamtcharakters der heutigen Kulturlandschaft
  - Lenkung der Naherholung (möglichst wenig Konflikte mit Landwirtschaft und den Naturwerten entstehen)



- Landschaftsraum**
- Landwirtschaft (insb. Fruchtfolgeflächen), Forstwirtschaft, Natur und Landschaft sowie Vernetzungsprojekte haben Priorität
  - Extensive Naherholung
  - Siedlungsentwicklung für den Eigenbedarf und im Einklang mit Landschaft und Landwirtschaft
  - Koordination durch Gemeinden und Regionen bei allfälligen Nutzungskonflikten im Rahmen von regionalen Landschaftsentwicklungskonzepten



- Freiraumnetz in Teilen des urbanen Entwicklungsraums**
- Stadtraum beinhaltet dichtes Netz an Grün- und Freiräumen für die Naherholung
  - Gliederung des Siedlungsgebiets durch das Freiraumnetz
  - Wichtiger Aussenraum für Quartiere, Träger wichtiger Velo- und Fussgängerverbindungen
  - Freiraumkonzeptarbeiten (Aarau, Olten, Zofingen mit ihren Nachbargemeinden)



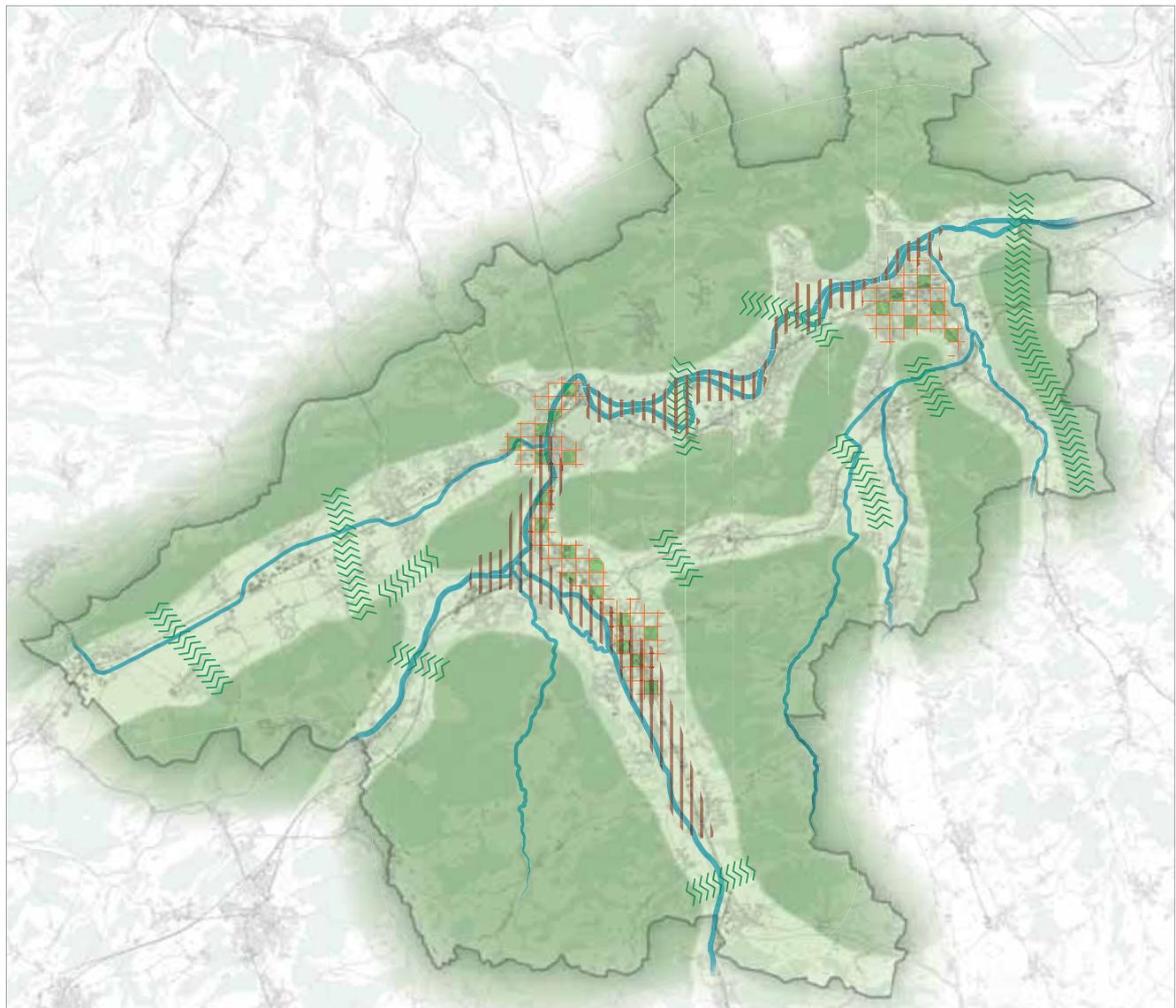
- Flussräume**
- Prägende Landschaftselemente Aare, Wigger, Dünner, Suhre, Uerke
  - Hohe Bedeutung für die Naherholung
  - Umsetzung des Hochwasserschutzes und der Renaturierungsprojekte
  - Extensive und intensive Freizeitangebote: Koordination der Nutzungsansprüche



- Siedlungszäsuren**
- Erhalt der gewachsenen Siedlungs- und Raumstrukturen durch Siedlungszäsuren
  - Keine Bebauungen und Neusiedlungen, neue landwirtschaftliche Bauten und Anlagen nur in Hofnähe



- Agglomerationspärke**
- Laufende und kontinuierliche Weiterentwicklung



# Anforderungen zur Umsetzung Bild III: kantonale und regionale Ebene

## Öffentlicher Verkehr

- ← ● → Zugänge zu Agglomerationspärken, zur Aare und zum Landschaftsraum sichern (schematische Darstellung)
- Gute Erreichbarkeit Agglomerationspärke Schachen- und Wiggerpark und Landschaftsräume ab allen Bahnhöfen und teilweise auch Bushaltestellen
- Guter Zugang zu den Jurahöhen



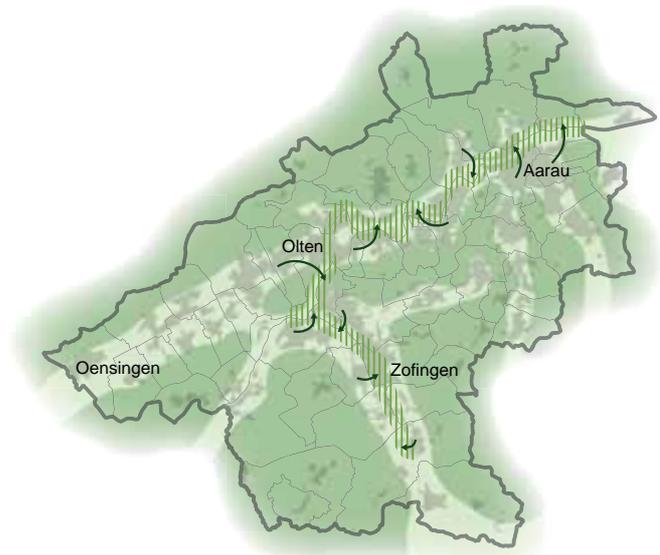
## Motorisierter Individualverkehr

- Besucherlenkung Agglomerationspärke und Aare
- Sammelparkierungen/Lenkung des Parkplatzangebots in den Agglomerationspärken
- Fahrbeschränkungen



## Velo- und Fussverkehr

- Besucherlenkung und -information in den Agglomerationspärken und entlang der Aare
- Wegweiser, Informationstafeln etc. ab allen Bahnhöfen und Bushaltestellen im Gebiet der Agglomerationspärke
- Verbindung der Pärke untereinander
- Zugänglichkeit Agglomerationspärke und Aare von den Wohngebieten aus (schematische Darstellung)



# 13. Siedlungsnaher Landschaftsraum im urbanen Entwicklungsraum erhalten

## Ziel 2030

Z13.1 Die siedlungsnaher Landwirtschaft und der siedlungsnaher Landschaftsraum im und am urbanen Entwicklungsraum sind einem hohen Siedlungsdruck ausgesetzt. Deren Entwicklung ist so erfolgt, dass kein Verlust des Gesamtcharakters der heutigen Kulturlandschaft eingetreten ist (keine Zersiedelung in die Landwirtschaft, möglichst wenig Verlust von Landwirtschaftsflächen, insbesondere Fruchtfolgeflächen, Ausschluss von Nutzungen, die sich nicht in diese traditionelle Kulturlandschaft einfügen).

## Teilstrategie Siedlung und Landschaft

SL13.1 Landwirtschaftliche Flächen (insbesondere Fruchtfolgeflächen) sowie Natur- und Landschaftswerte sind zu erhalten. Im urbanen Entwicklungsraum wird deshalb eine möglichst geschlossene und kompakte Entwicklung des Siedlungsgebiets angestrebt. Grossflächige Siedlungserweiterungen setzen voraus, dass die Massnahmen zur Entwicklung nach innen umgesetzt und ausgeschöpft sind und sie sich nicht negativ auf den Landschaftsraum und dessen Bewirtschaftung auswirken.

SL13.2 Der siedlungsnaher Landschaftsraum dient auch der Naherholung. Kantone und Gemeinden sorgen dafür, dass die Naherholung so gelenkt wird, dass möglichst wenige Konflikte mit der Landwirtschaft und den Naturwerten entstehen.

## Teilstrategie Mobilität

M13.1 Der siedlungsnaher Landschaftsraum ist mit einem gut ausgebauten Fuss- und Velowegnetz von den Siedlungsgebieten aus erschlossen.

 Siedlungsnaher Landschaft



# 14. Den Landschaftsraum im AareLand primär für die Land- und Forstwirtschaft sichern

## Ziel 2030

Z14.1 Im Landschaftsraum haben die Landwirtschaft (insbesondere Fruchtfolgeflächen), die Forstwirtschaft, Natur- und Landschaftswerte sowie Vernetzungsprojekte Priorität. Zusätzlich dient der Landschaftsraum der beschaulichen Naherholung, die auf keine grossen Infrastrukturmassnahmen angewiesen ist.

## Teilstrategie Siedlung und Landschaft

SL14.1 Die Siedlungsentwicklung der Wohndörfer im Landschaftsraum erfolgt behutsam primär für den Eigenbedarf im Einklang mit der Landschaft- und Naturwerte sowie der Landwirtschaft (insbesondere Fruchtfolgeflächen). Sie erfolgt konzentriert im Bereich der heutigen Wohndörfer. Auf die Gestaltung des Übergangs Siedlung-Landschaft wird besonderen Wert gelegt.

SL14.2 Die Gemeinden und die Regionen koordinieren bei Bedarf allfällige Nutzungskonflikte (Land- und Forstwirtschaft, Erholung, Freizeitaktivitäten, Erschliessung etc.) im Rahmen von regionalen Landschaftsentwicklungskonzepten.

## Teilstrategie Mobilität

M14.1 Wichtige Ziele der Freizeitnutzung sind ab den nahen ÖV-Haltestellen mit ausgeschilderten Fussverbindungen erschlossen.

M14.2 In Gebieten mit grosser Ausstrahlung für Freizeitnutzungen wird die Verkehrserschliessung mit dem MIV gelenkt und nach Möglichkeit an geeigneten Standorten konzentriert.

M14.3 Der Landschaftsraum im AareLand ist dort, wo er der Naherholung dient von den Siedlungsgebieten aus mit einem gut ausgebauten Fuss- und Velowegnetz erschlossen.



Landschaftsraum



# 15. Das Freiraumnetz in Teilen des urbanen Entwicklungsraums weiter ausbauen

## Ziel 2030

Z15.1 Der Stadtraum ist durch ein dichtes Netz an Grün- und Freiräumen für die Nächsterholung durchdrungen. Das Freiraumnetz gliedert das Siedlungsgebiet. Es ist wichtiger Aussenraum in den Quartieren und Träger wichtiger Velo- und Fussgängerverbindungen.

## Teilstrategie Siedlung und Landschaft

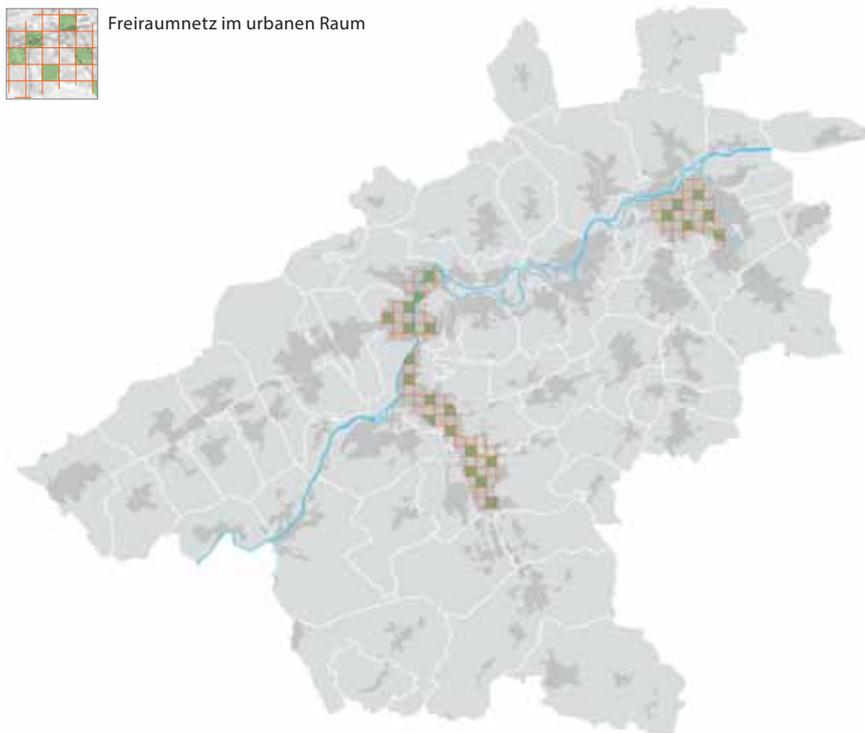
SL15.1 Die Städte Aarau, Olten und Zofingen erarbeiten mit ihren angrenzenden Gemeinden aufeinander abgestimmte Freiraumkonzepte, die ein dichtes Netz an Grün- und Freiräumen bezeichnen und sichern.

## Teilstrategie Mobilität

M15.1 Die Grün- und Freiräume werden möglichst abseits stark befahrener Strassen durch direkte und sichere Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr miteinander vernetzt.



Freiraumnetz im urbanen Raum



# 16. Prägende Flussräume erhalten und weiter entwickeln

## Ziel 2030

**Z16.1** Die Flussräume von Aare, Wigger, Dünnern, Pfaffnern, Suhre, Uerke und Wyna sind neben dem Jura die prägendsten Landschaftselemente des Aare-Lands. Sie haben - inner- und ausserhalb der Siedlungsgebiete - eine hohe Bedeutung für die Naherholung.

**Z16.2** Der Wiggerpark, Schachenpark und der Aareraum werden für extensive Freizeitangebote genutzt, die auf die anderen Nutzungsansprüche abgestimmt sind.

## Teilstrategie Siedlung und Landschaft

**SL16.1** Die Flussräume, insbesondere diejenigen der Aare, der Wigger, der Dünnern, der Pfaffnern, der Suhre, der Uerke und der Wyna werden ausserhalb der Siedlungsgebiete möglichst naturnah und innerhalb der Siedlungsgebiete der lokalen städtebaulichen Tradition entsprechend gestaltet. Der Hochwasserschutz und Renaturierungsprojekte werden dabei berücksichtigt.

**SL16.2** Der Wiggerpark wurde gestützt auf bestehende Konzepte mit Priorität umgesetzt. Die Erweiterung und Fortführung des Wiggerparks wird gemeinsam mit dem Kanton Luzern geprüft.

## Teilstrategie Mobilität

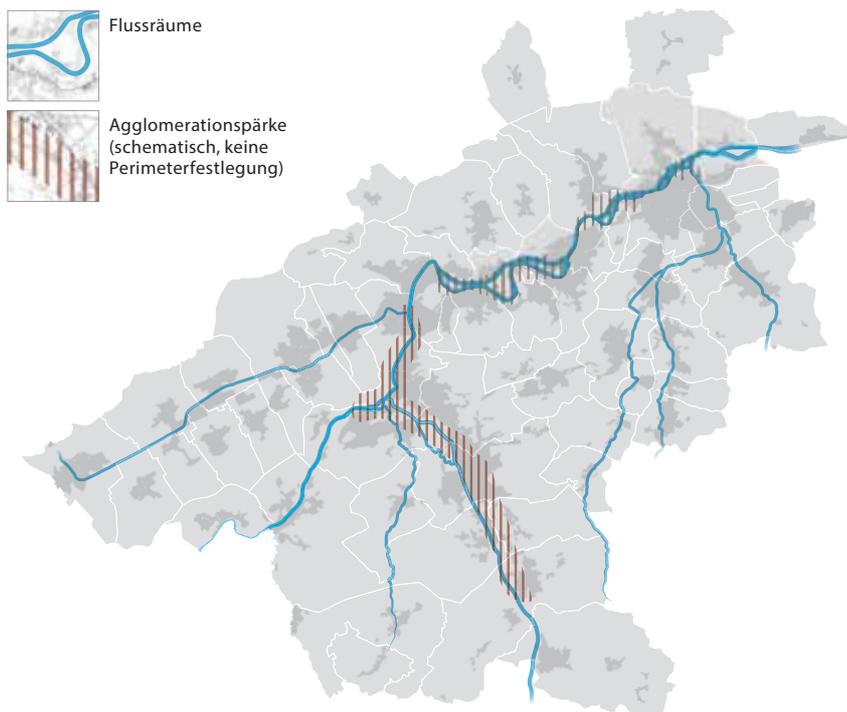
**M16.1** In den Flussabschnitten mit grosser Ausstrahlung als Naherholungsraum wird die Verkehrserschliessung regional gelenkt und nach Möglichkeit an geeigneten Standorten konzentriert.

**M16.2** Wo sinnvoll und möglich werden Buslinien, insbesondere im Bereich der Aare, so geführt, dass sie auch dem Freizeitverkehr dienen.

**M16.3** Der Zugang zu den Flussräumen ist von den Wohngebieten aus mit dem Fuss- und Veloverkehr sichergestellt (Naherholung).

**M16.4** An allen Bahnhöfen und den wichtigsten Bushaltestellen im Perimeter der Agglomerationspärke besteht eine umfassende Besucherlenkung und -information (Wegweiser, Informationstafeln etc.).

**M16.5** Mittels Velo- und Fussgängerrouen sind die Agglomerationspärke und die Aare miteinander verbunden.



# 17. Mit Siedlungszäsuren das AareLand gliedern und Vernetzungen schaffen

## Ziel 2030

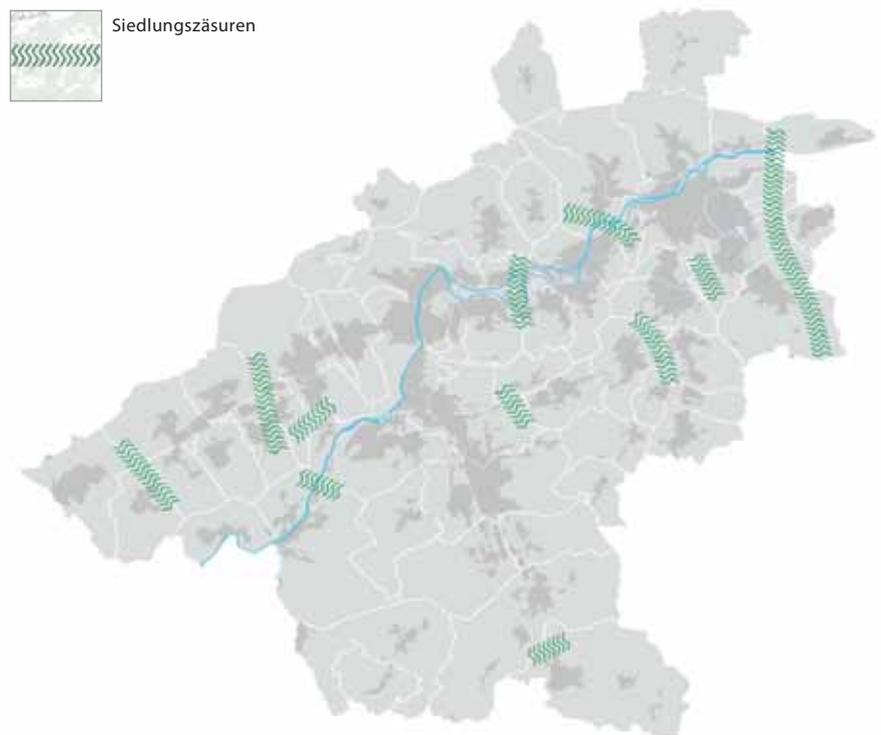
**Z17.1** Die Siedlungszäsuren dienen dem Erhalt der gewachsenen Siedlungs- und Raumstrukturen sowie wertvollen Landschaftsräumen. Sie gliedern die Siedlungsräume, schränken die Ausdehnung der Siedlungsgebiete ein, verbinden Landschaftsräume sowie die Fluss- und Freizeiträume optisch und ökologisch.

## Teilstrategie Siedlung und Landschaft

**SL17.1** Die Siedlungszäsuren sind von Bebauungen frei zu halten. Grössere Siedlungsentwicklungen in deren Richtung sind ausgeschlossen. Neue landwirtschaftliche Bauten und Anlagen sind in Hofnähe konzentriert. Neusiedlungen sind ausgeschlossen.

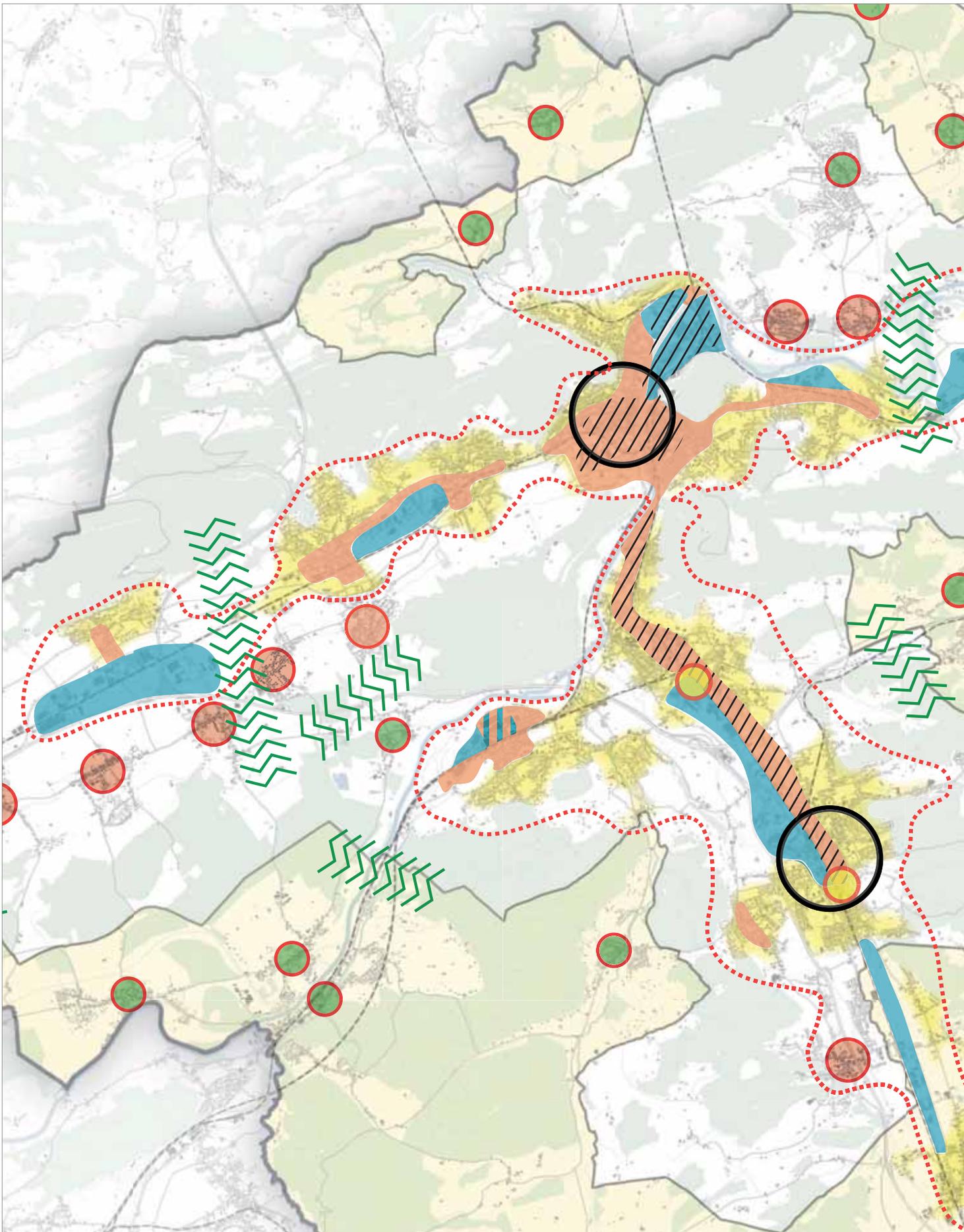
**SL17.2** Die betroffenen Gemeinden koordinieren die angestrebte Entwicklung in den Siedlungszäsuren, vor allem betreffend ökologische Vernetzungs- und Aufwertungsprojekte, Übergang zwischen Siedlungs- und Freiräumen sowie Siedlungsbegrenzung und -entwicklung, aber auch Ausbau des Fuss- und Velowegnetzes abseits der Verbindungsstrassen zwischen den Ortschaften.

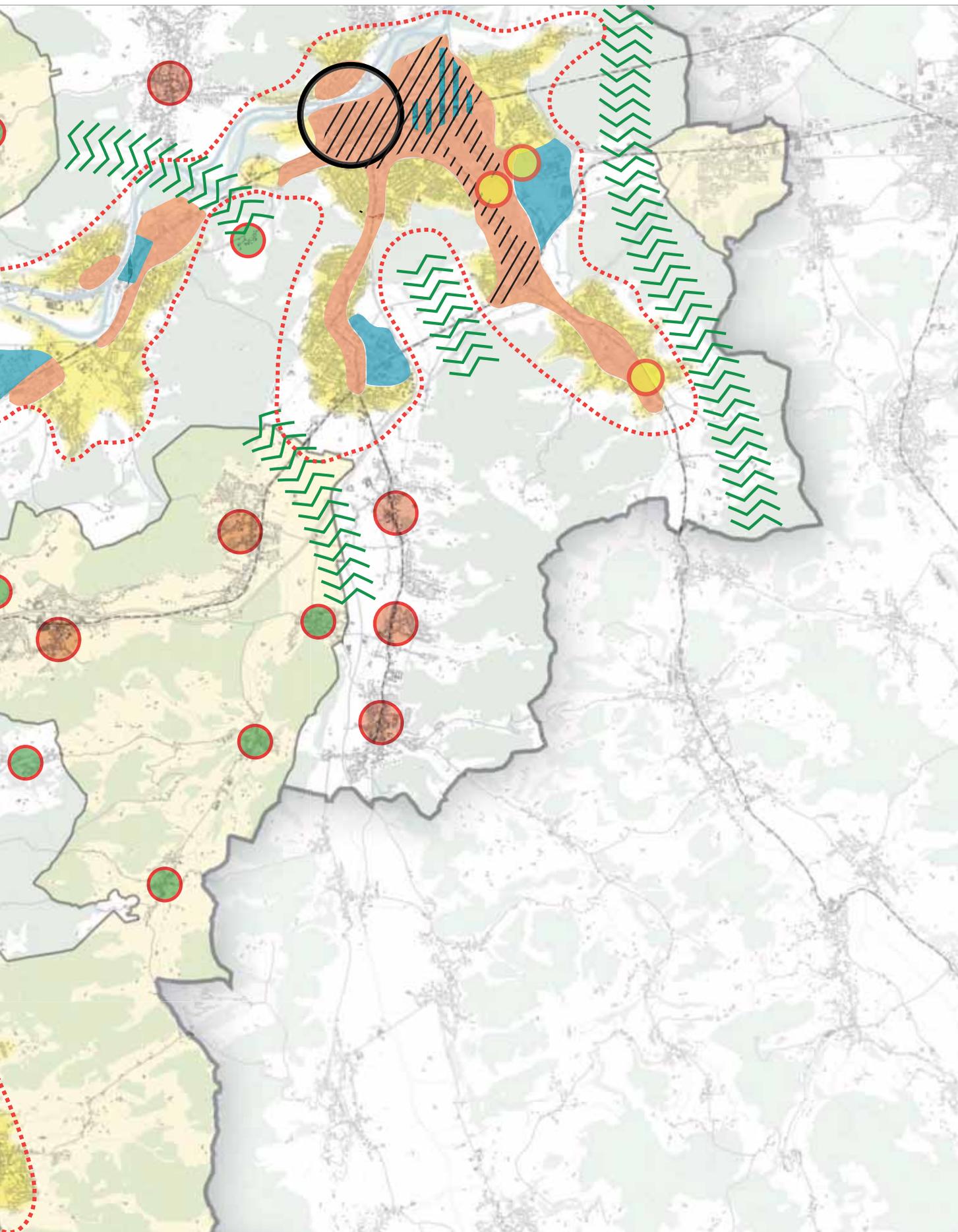
**S17.3** Die vielfältigen und teilweise konkurrenzierenden Nutzungen (Landwirtschaft, Siedlungsdruck an deren Ränder, Freizeit- sowie Fuss- und Veloverkehr, Gewässer) in den Siedlungszäsuren Kölliken/Unterentfelden/Holziken/Muhen/Hirschtal und Suhr/Oberentfelden sind von den betroffenen Gemeinden nach gemeinsamen Entwicklungsvorstellungen zu koordinieren. Neue bauliche Nutzungen sind auf ein Minimum zu beschränken. Die angrenzenden Arbeits- und Siedlungsgebiete werden nicht mehr ausgedehnt. Betriebsbedingte Erweiterungen sind zulässig.





## Detailansicht Bild II





# Synthesekarte - Bild II und Bild III

