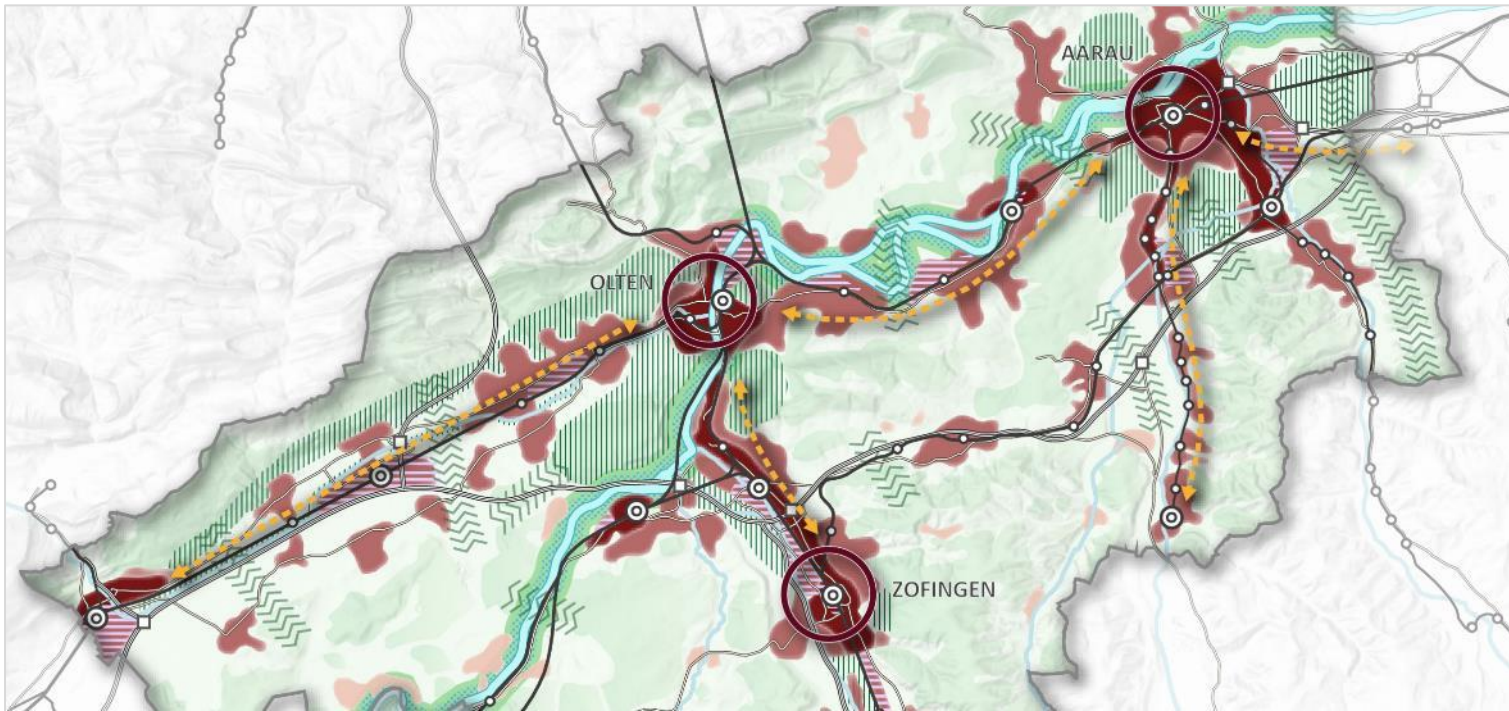


Kantone Aargau, Solothurn und Luzern

Agglomerationsprogramm AareLand, 5. Generation

1. Forum: Vertiefungsthemen und Handlungsbedarf

Olten, 23. März 2023



1. Begrüßung und Ziele

Ziele des Forums

- Einführung zum AP AareLand 5. Generation, Einbezug der Gemeinden und überkommunale Abstimmung
- Bestehenden und weiteren Handlungsbedarf für das AP 5. Generation ausloten
- Austausch und Diskussion zu den Vertiefungsthemen des AP 5. Generation
- ERFA zu guten Beispielen aus den Gemeinden mit Fokus auf Vertiefungsthemen

Programm

	Was
16.30 – 16.40 Uhr	1. Begrüssung und Ziele
16.40 – 16.55 Uhr	2. Einführung AP AareLand 5. Generation
16.55 – 17.45 Uhr	3. Genereller Handlungsbedarf und Vertiefungsthemen
17.45 – 19.00 Uhr	4. Gruppenarbeit zu Vertiefungsthemen und Handlungsbedarf
<i>19.00 – 19.20 Uhr</i>	<i>Pause</i>
19.20 – 20.20 Uhr	5. Ergebnisse der Gruppenarbeit und Folgerungen
20.20 – 20.30 Uhr	6. Ausblick und Abschluss

2. Einführung AP AareLand 5. Generation

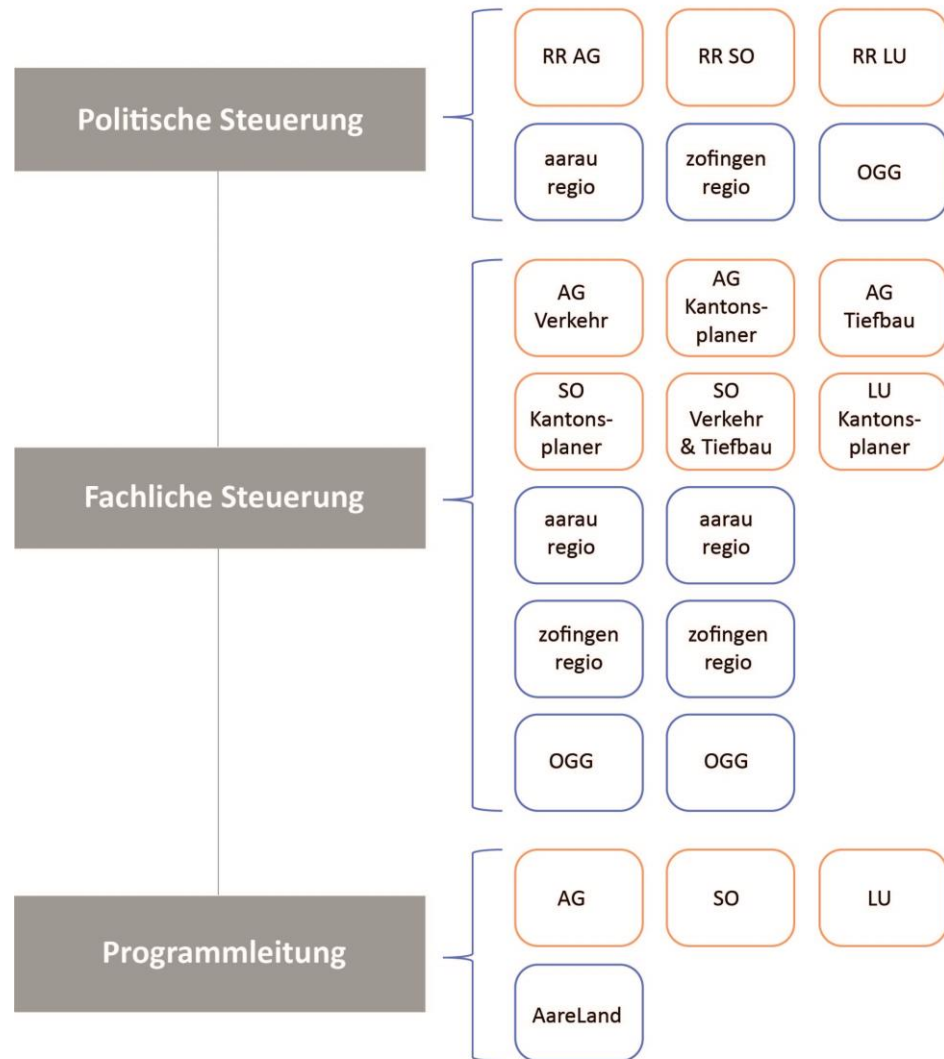
Ziele und Nutzen des Agglomerationsprogramms

- Überkommunale Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung
- Mitfinanzierung von Verkehrsmassnahmen durch den Bund
- Unterstützung von Siedlungsentwicklung nach innen
- Umsetzung von Verkehrs- und Siedlungsmassnahmen
- Regionale Zusammenarbeit zwischen Kantonen, Regionen, Städten und Gemeinden



Quelle: Bundesamt für Raumentwicklung ARE 2021

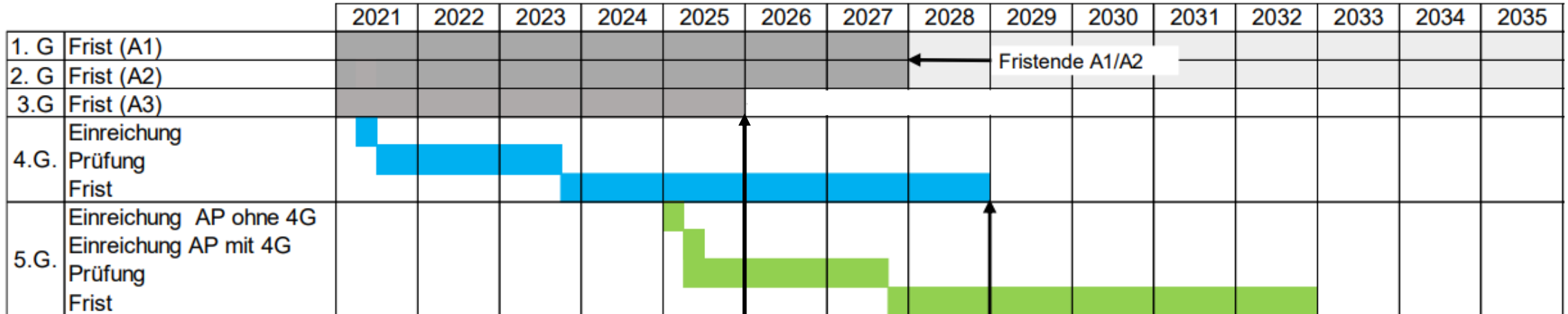
Projektorganisation & Trägerschaft



Übersicht Vertiefungsthemen AP AL 5

Vertiefungsthema	Handlungs-/ Vertiefungsbedarf
1. Logistik	<ul style="list-style-type: none">▪ Integration in die Teilstrategie Strasse▪ Siedlungsverträgliche Abwicklung des Güterverkehrs (möglichst mit Massnahmen)▪ Grundsätze / Kriterien zu sinnvollen Entwicklungsgebieten (Abstimmung S+V)
2. Massnahmen zur Dämpfung der MIV-Nachfrage	<ul style="list-style-type: none">▪ Fokus auf Parkraumbewirtschaftung▪ Überkommunale Abstimmung▪ Mit konkreten Siedlungsprojekten angehen
3. Qualitätsvolle Siedlungsentwicklung nach innen und Klima	<ul style="list-style-type: none">▪ Qualitative Innenentwicklung▪ Bewusstseinsförderung und Sensibilisierung▪ Gemeindeübergreifende Koordination des Kaltluftsystems
4. Landschaft AareLand	<ul style="list-style-type: none">▪ Zugänglichkeit für unterschiedliche Nutzergruppen▪ Definition von Vorrangfunktionen in den Flusslandschaften und Umsetzungsprojekte

Zeiträume der Agglomerationsprogramme



Quelle: RPAV 2023

Fristende A3

Einzelmassnahmen:

- Spatenstich bis Ende 2025
- Schlussabrechnung / letzte Auszahlung:
Spätestens 2 Jahre nach Inbetriebnahme

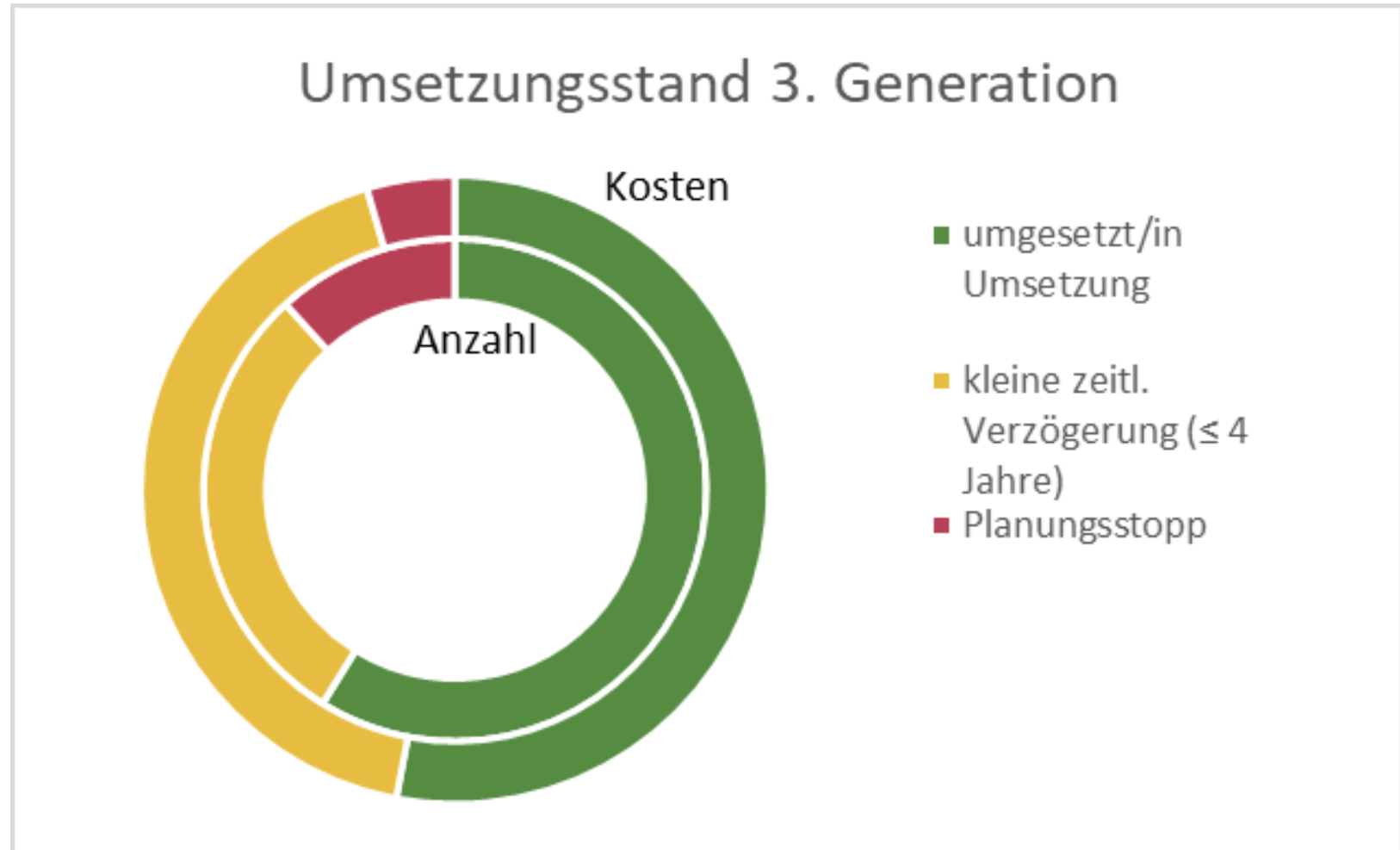
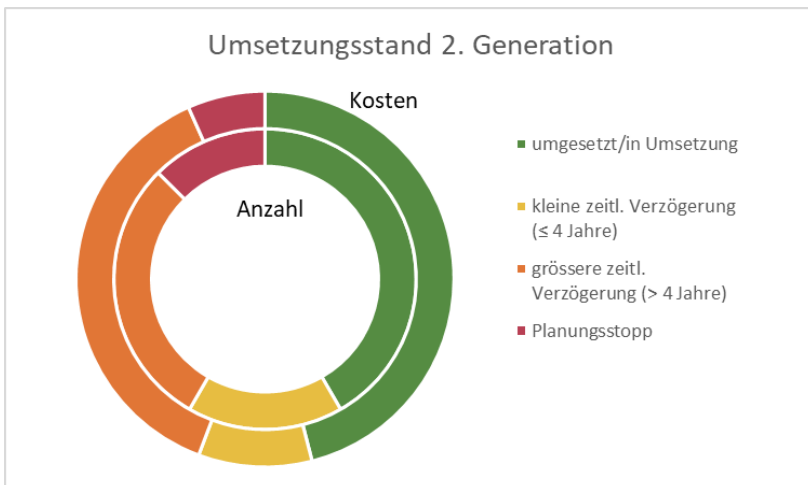
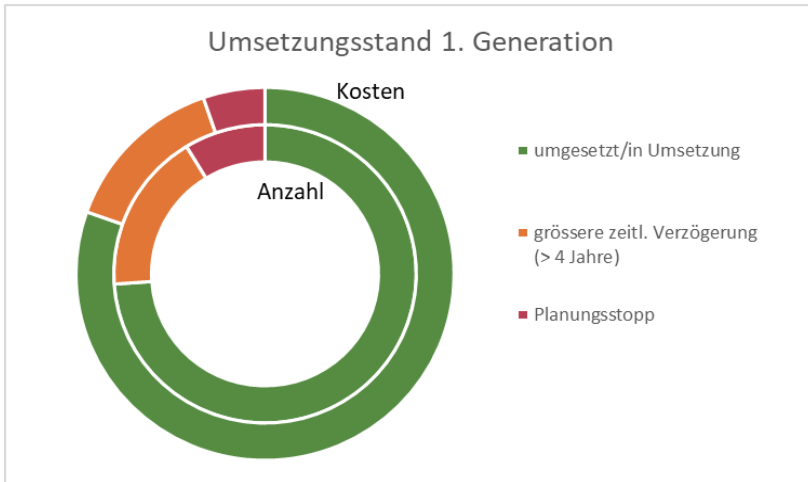
Pauschalmassnahmen:

- Spatenstich bis Ende 2025
- Letztes Gesuch der Auszahlung für die
ausgeführten Arbeiten bis spätestens 30.11.2027

Fristende A4

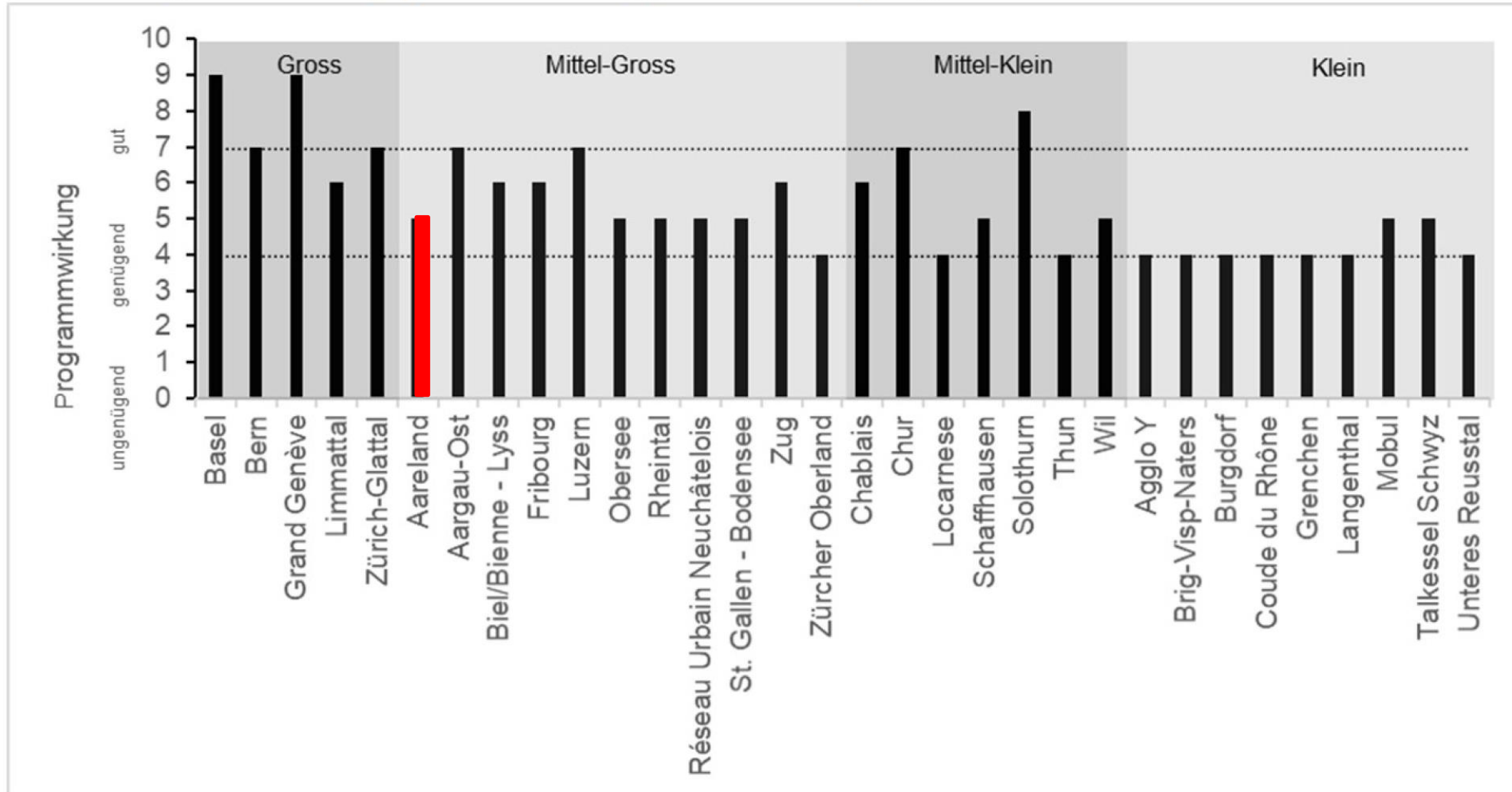
Fristende A5

Umsetzungsstand Verkehrsmassnahmen 1.-3. Generation



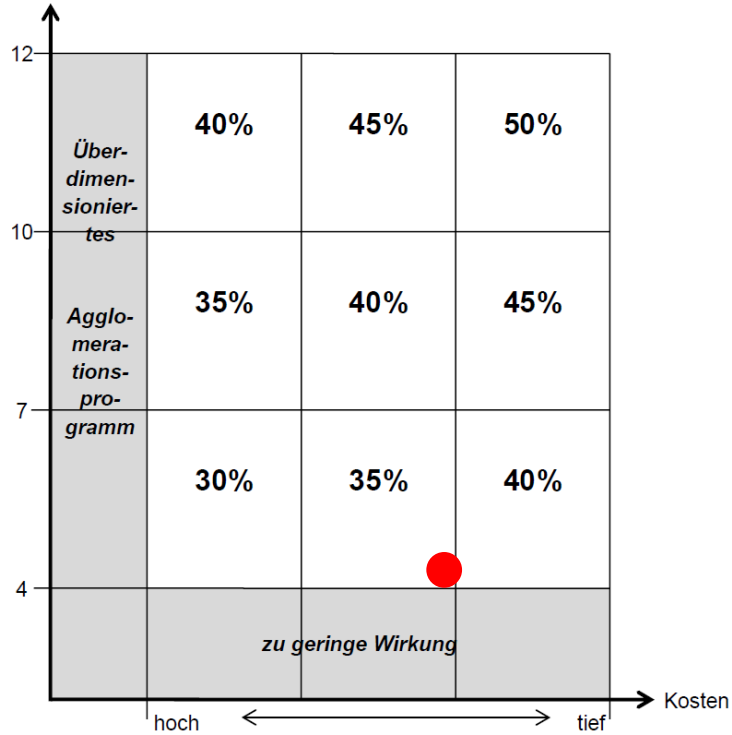
Agglomerationsprogramm AareLand

Abbildung 4: Wirkungspunkte der Agglomerationsprogramme



Agglomerationsprogramm AareLand

Nutzen (gemäss
Tabelle 4-2)

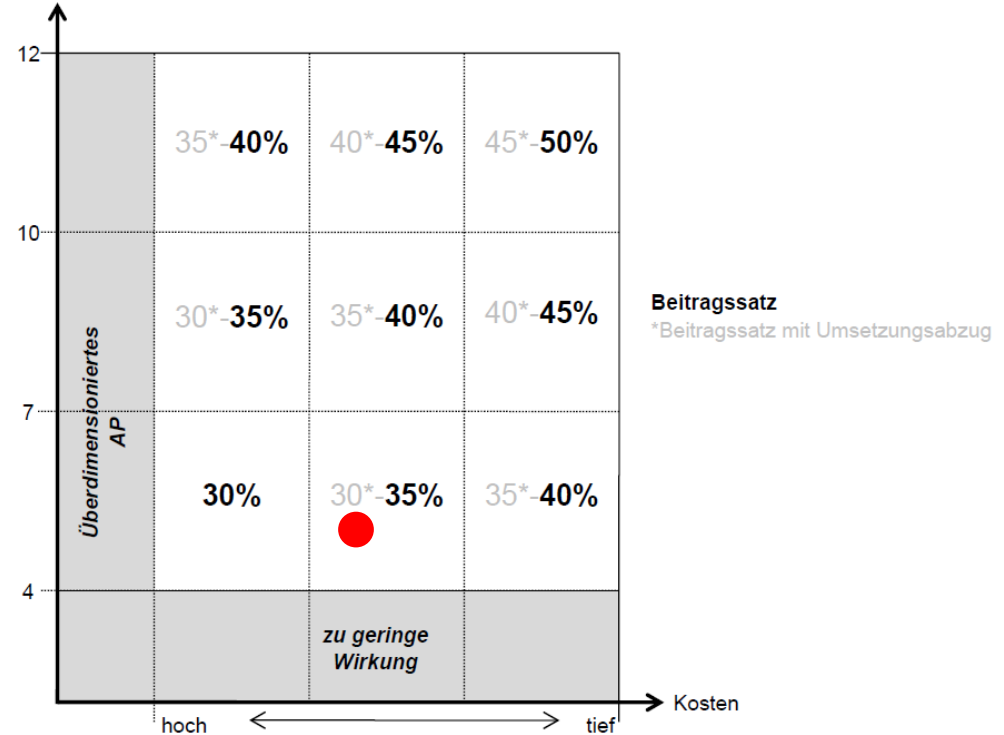


● Agglomerationsprogramm Aareland

2016 GEN3

- 4 Wirkungspunkte
- A-Massnahmen für 80 Mio. CHF

Nutzen (gemäss Tabelle 4-2)



● Agglomerationsprogramm AareLand

2020 GEN4

- 5 Wirkungspunkte
- A-Massnahmen für 253 Mio. CHF

Agglomerationsprogramm AareLand

<i>Wirkungskriterium</i>	<i>Nutzen</i>
WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert (0 bis 3 Punkte)	1
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen (0 bis 3 Punkte)	1
WK3: Verkehrssicherheit erhöht (0 bis 3 Punkte)	2
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch (0 bis 3 Punkte)	1
Summe (Nutzen)	5

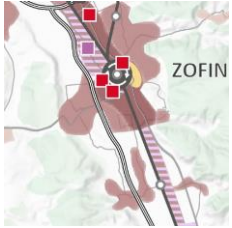
Tabelle 5-1

3. Genereller Handlungsbedarf und Vertiefungsthemen

Verbesserungspotenzial im AP 5 gemäss Prüfbericht

- Weitere Verbesserung der gesamtverkehrlichen Wirkung des AP (d.h. **Modal Split** Verbesserung)
 - => verhaltensorientierte Massnahmen zur Reduktion des MIV
 - => forciertes Verkehrsmanagement
 - => Weiterer Ausbau von ÖV-(Drehscheiben) und Velonetz
- Deutliche Verbesserung des **Planungsstands** von Massnahmen, insbesondere der Velomassnahmen
- **VERAS**: Ostumfahrung wird mitfinanziert. Zusatznutzen der Südumfahrung besser aufzeigen
- Konkretisierung der Strategie **Güterverkehr/Logistik** mittels Massnahmen
- Konkretisierung der Teilstrategie **Landschaft** und erhöhte Wirksamkeit mittels konkreter Massnahmen

Handlungsbedarf Siedlung + Landschaft



Siedlung

- Bestehende Schlüsselareale vorantreiben (eher wenige Neue stehen zur Diskussion)
- Zentrums- und Aufenthaltsqualität erhöhen (v.a. auf Ortsdurchfahrten)
- Güterverkehr siedlungsverträglich abwickeln
- Attraktive siedlungsinterne Freiräume planen (auch in Arbeitszonen)
- Siedlungsentwicklung dem Klima anpassen



Landschaft

- Aufnahme von Landschaftsqualitätszielen, Basis: flächendeckende (kantonsübergreifende) Darstellung der Landschaftstypen
- Fokussierung Flusstallandschaften: Vorrangfunktionen ableiten aus Ökologischer Infrastruktur; Ziel: Naturverträgliche Erholung
- „Agglomerationsparks“ - quo vadis?
- Massnahmen konkretisieren insbesondere im Bereich "Ökologie im Siedlungsraum".
- "Interkantonalität" als Alleinstellungsmerkmal

Handlungsbedarf Verkehr (ÖV + Strasse)



ÖV



Strasse

- Wenig Veränderung im Bahnbereich (Ausbauschritte 2025/2035)
 - Busangebot weiter ausbauen
 - Alternative Antriebe fördern (v.a. Finanzierung Ladeinfrastrukturen)
 - Kombinierte Mobilität vorantreiben (u.a. für Erschliessung von Hanglagen)
 - ÖV-Massnahmen aus dem rGVK Aarau aufnehmen sowie Buskonzept 2040 Kt. LU
- Schnittstellen im Zhang mit den HLS-Ausbauvorhaben Härkingen-Luterbach, Anschluss Rothrist sowie Anschluss Reiden/LU verbessern
 - Drei Grossprojekte auf HVS vorantreiben (Oensingen, VERAS) oder polit. klären (ERO+)
 - Teilregionale Verkehrsmanagementsysteme weiterentwickeln
 - Ortsspezifische Strassengestaltungsprojekte (BGK) zur Planungsreife bringen (z.B. Erlinsbach)

Handlungsbedarf Verkehr (FVV)



Fuss- und Veloverkehr

- Kantonale Velonetzplanung weiterentwickeln und interkantonal abstimmen
- Etappierte Umsetzung der Velovorzugsrouten:
 - Zofingen – Aarburg östl. Bahn. (Umsetzung AP4)
 - Zofingen – Aarburg westl. Bahn. (vorauss. B-Horizont)
 - Raum Olten Ost Richtung Niederamt (Ziel: A-Horizont)
 - Schönenwerd – Kantonsgrenze AG (Ziel: A-Horizont)
 - Olten – Schönenwerd (evtl. B-Horizont)
 - Stadtquerung Olten (evtl. C-Horizont)
- Zugänglichkeit von Erholungsräumen über das kommunale Fuss- und Velonetz verbessern
- Massnahmen aus dem rGVK Aarau aufnehmen

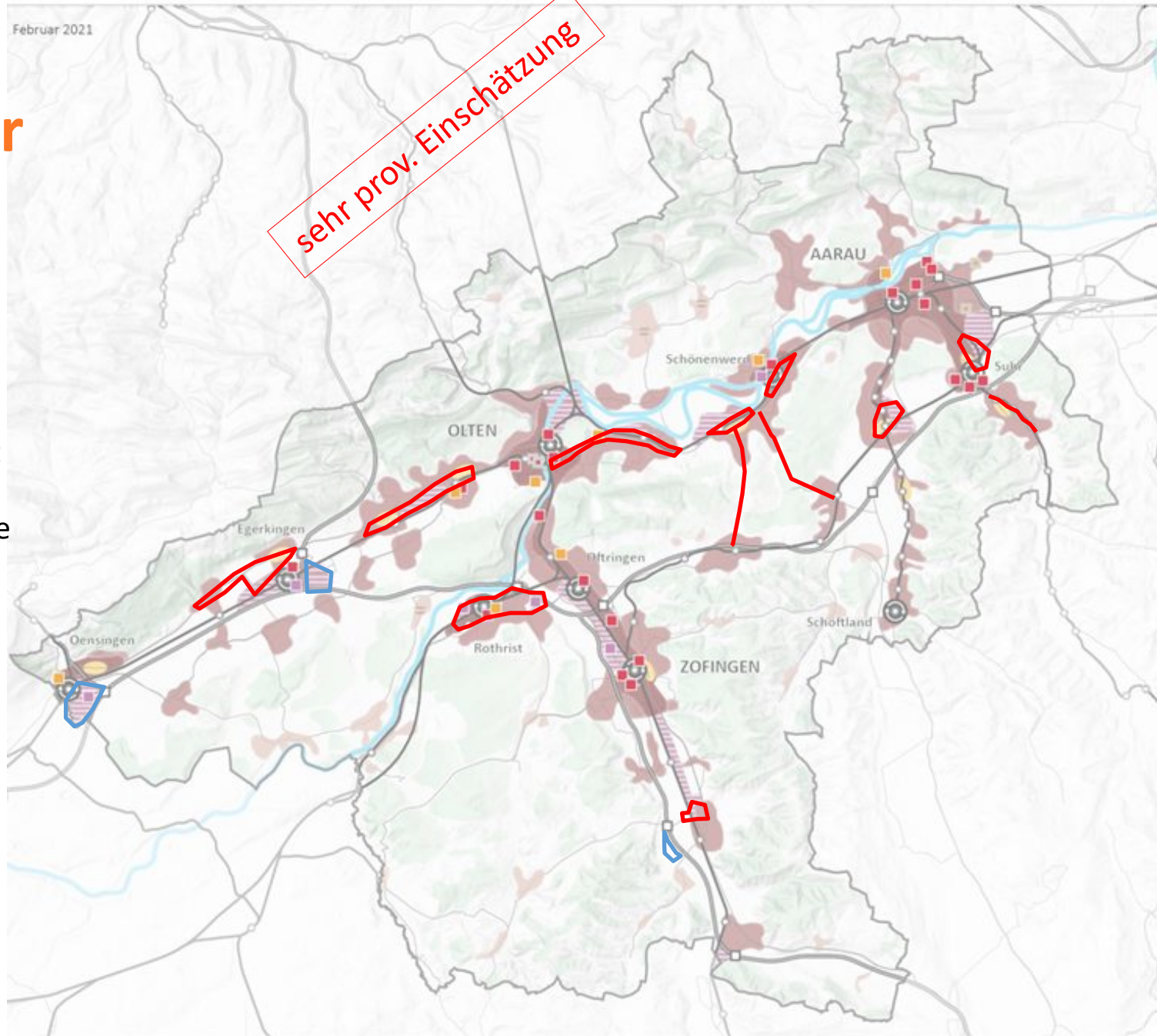
Vertiefungsthemen: Einführung und Inputreferate

Logistik / Güterverkehr

Thesen Gruppendiskussion:

1. **Räumliche Verteilung von Logistikstandorten (TGV1):** Die Standortfestsetzungen müssen in den Richtplänen erfolgen. Das AP kann im Rahmen der Teilstrategie v.a. allgemeine Grundsätze / Kriterien definieren (Lage/Erschliessung von ESP, Kohärenz zum Zukunftsbild und Raumtypen o.ä.)
2. **Logistik-Hubs (TGV2):** Das AP5 fokussiert auf die Weiterentwicklung von Schiene-Strasse Hubs. Zu Cargo-Sous-Terrain können raumstrategische Anforderungen formuliert werden, für weitergehende Abstimmungen sind aber konkrete Umsetzungsschritte abzuwarten.
Umfassende City-Logistik Systeme stehen für das polyzentrische AareLand weniger im Vordergrund bzw. sind auf kleinräumigere private Initiativen angewiesen.
3. **Siedlungsverträgliche Verkehrsabwicklung (TGV3):** Kritisch sind vor allem ESP mit längeren Zuläufen zu den AB-Anschlüssen und somit siedlungsorientierten Abschnitten (s. Karte). Hier ist v.a. mittels Strassengestaltung- sowie Verkehrsmanagement-Massnahmen zu begegnen.

Logistik / Güterverkehr



Problematische Siedlungsverträglichkeit

Weniger problematische Siedlungsverträglichkeit

Teilstrategie Siedlung

Schlüsselareale vorantreiben und qualitativ hochwertig umsetzen

- Schlüsselareal Wohnen
- Schlüsselareal Umstrukturierung/Verdichtungs-
Mischnutzung
- Schlüsselareal Aufwertung/Weiterentwicklung
Arbeitsgebiet
- *Zurzeit keine kurz- bis mittelfristige Planung,
Umsetzungsabsichten bzw. ungenügende
Planungsreife*
 - Aarau, Hinterfeld (3G)
 - Olten, Stationsstrasse/Hammer (3G)
 - Olten, Schützenmatte
 - Buchs, Hunzikermatte (3G)

Wirtschaftliche Schwerpunkte stärken und baulich weiterentwickeln

- ▨ Nutzung der Potenziale in den Arbeitsgebieten

Weitere Potenziale der Siedlungsentwicklung nach innen nutzen

- Aufwertung Zentrumsgebiete inkl. Freiraumgestaltung
- Aufwertung Ortskerne

Orientierend

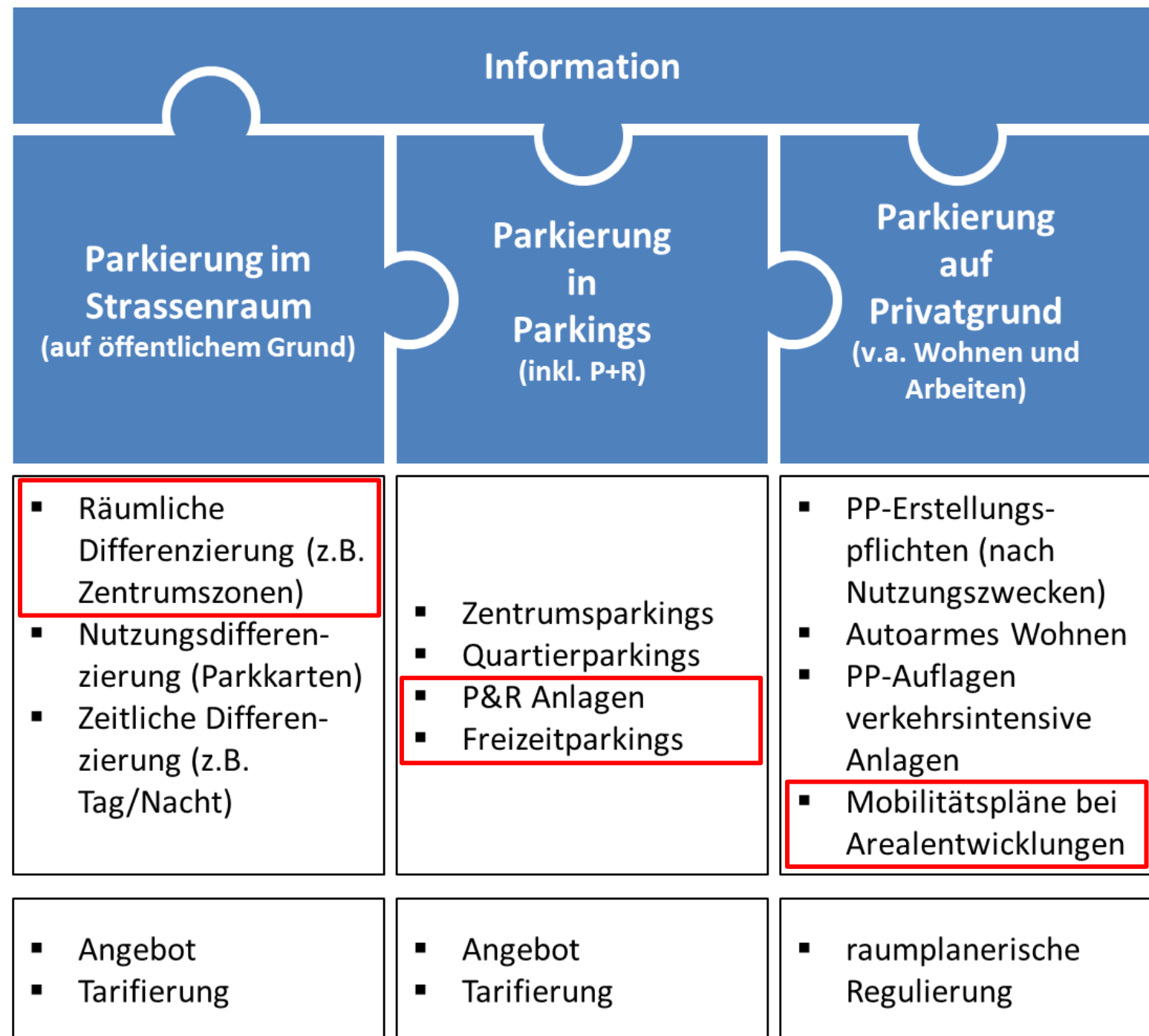
- Agglomerationskernraum
- Agglomerationskorridore
- Ländlicher Agglomerationsraum
- Bahnlinie
- ⊙ Multimodale Drehscheibe
- Bahnhofstation
- HLS und Anschluss

Parkierung zur Dämpfung der MIV-Nachfrage

Thesen Gruppendiskussion:

- Ziele:** Eine agglomerationsweit abgestimmte Parkraumbewirtschaftung wirkt auf mind. drei Ebenen:
 - Reduktion des Pendler- und Suchverkehrs zum Schutz von AnwohnerInnen vor Lärm und Luftverschmutzung
 - Zweckmässige Nutzung des vorhandenen öffentlichen Parkraums
 - Fahrtenreduktion im MIV und Beitrag zur Verkehrsverlagerung auf ÖV und FVV
- Die **Handlungshoheit** in der PP-Politik liegt bei den Gemeinden. Eine Abstimmung innerhalb der Agglomeration (oder Teilgebieten) zu vermehrter Harmonisierung ihrer PP-Politiken bzw. Mindestansprüchen liegt im Interesse aller Gemeinden.
- Die **Handlungsmöglichkeiten** und Wirkungspotenziale sind nach unterschiedlichen Parkierungsmassnahmen zu differenzieren (s. nachfolgende Übersicht). Auf Stufe Agglo liegen in einer nach Raumtypen und Zentrumsfunktion abgestimmten PP-Bewirtschaftung, P&R-Politik sowie Anforderungen an grössere Arealentwicklungen die grössten Handlungsspielräume.

Ansätze PP-Politik



Qualitätsvolle Siedlungsentwicklung nach Innen und Klima

Wirkung gemeindeeigener Areale - Sanierung Umgebung Schulhaus Dorf, Suhr



Situation heute



Masterplan



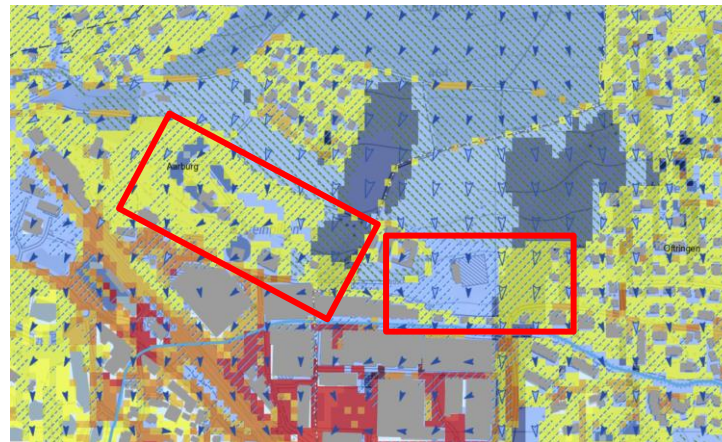
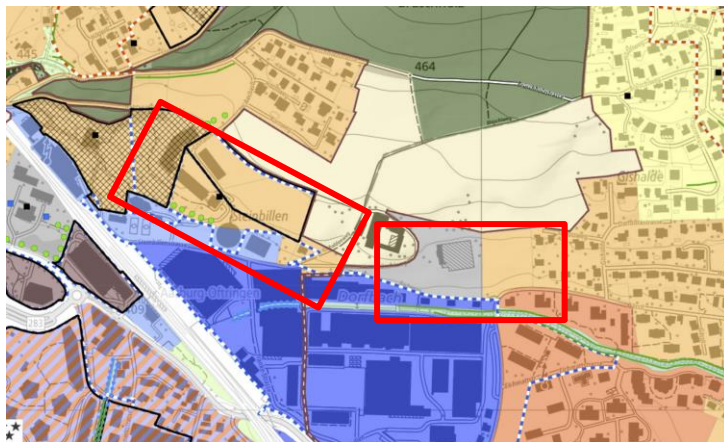
- Kommunale Strassen und gemeindeeigene Areale sind bedeutende Elemente des Freiraumsystems einer Gemeinde. Hier besteht ein grosses Potenzial zur Aufwertung.
- Nebst den verkehrlichen / betrieblichen Anforderungen sind die Aspekte der Aufenthaltsqualität, der Siedlungsökologie sowie der Klimaanpassung gleichbedeutend und integral zu berücksichtigen.

=> Beispiele im Sinne eines Erfahrungsaustausches und Basis schaffen für Beitragssystem "Ökologie im Siedlungsraum"

Qualitätsvolle Siedlungsentwicklung nach Innen und Klima

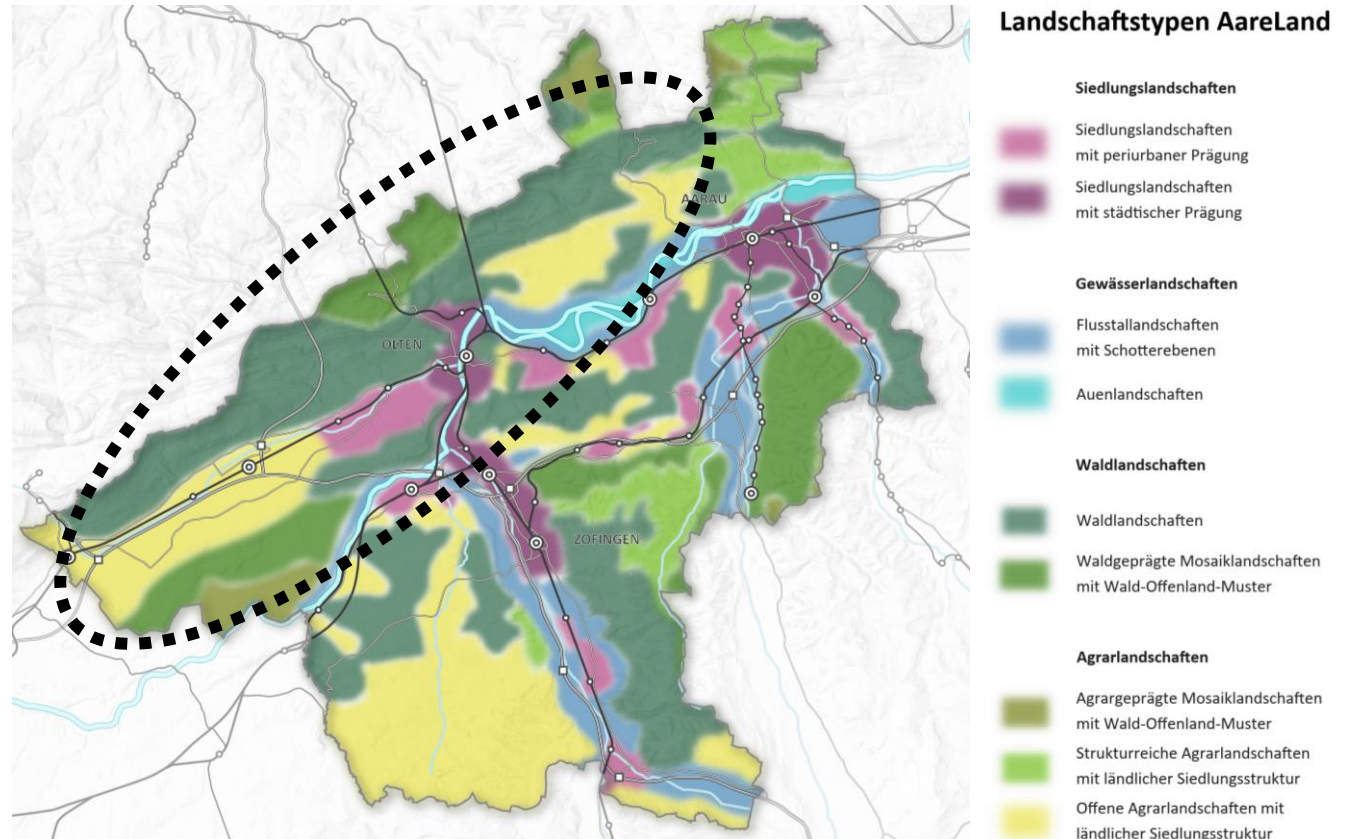
Kaltluftsystem

- Der Klimawandel erfordert neben der Entsiegelung, Begrünung, Wasserspeicherung auch die Abkühlung im Siedlungsgebiet. Dabei stellt die gemeindeübergreifende Koordination von Kaltluftsystemen ein zentrales Steuerungselement in der klimaangepassten Siedlungsentwicklung dar.
- Die vorhandenen Fach-Grundlagen (z.B. Klimaanalysekarte AG) sind den Gemeinden bekannt und werden in den Planungsprozessen einbezogen.



Landschaft AareLand

- Es braucht flächendeckende Aussagen zur Landschaft. Landschaftsqualitätsziele pro Landschaftstyp sind im AP der 5. Generation notwendig.



Landschaft AareLand

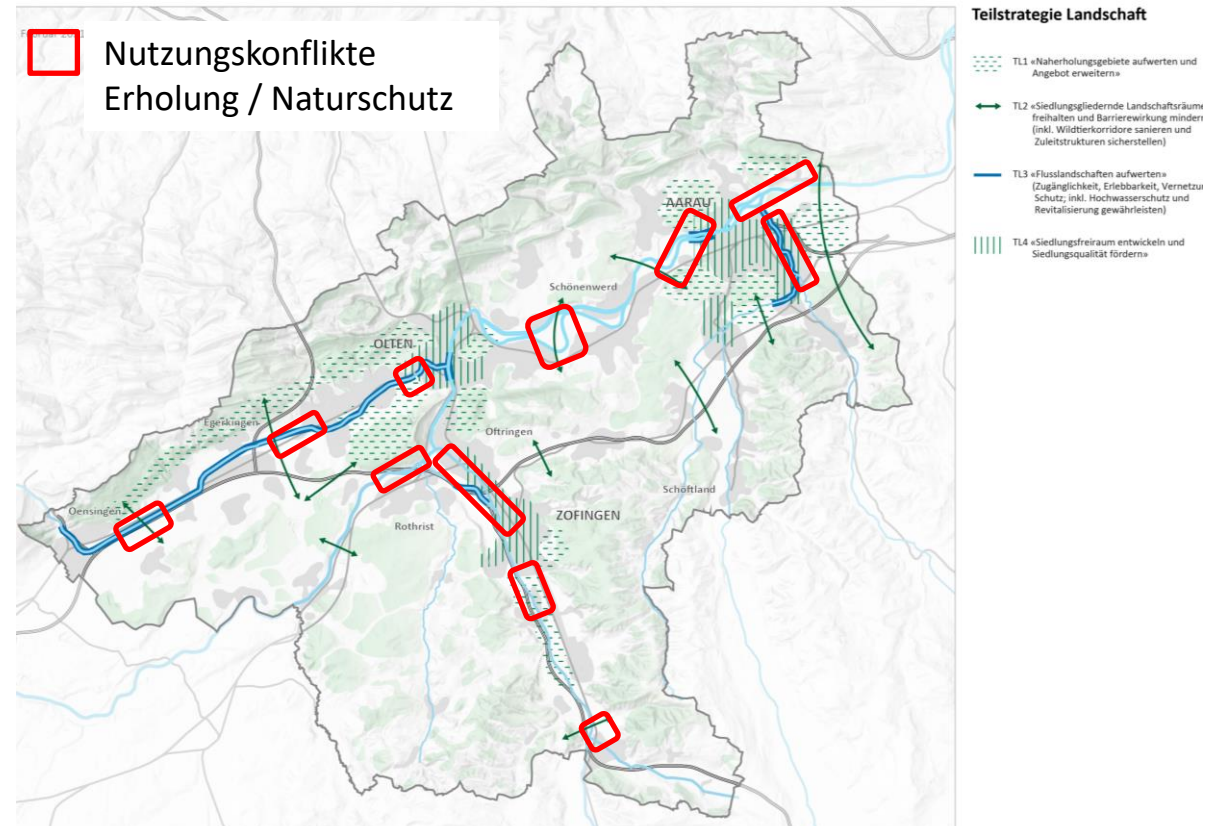
- Der grösste Handlungsbedarf in der Landschaft ist im Bereich der vorhandenen Nutzungskonflikte Erholung / Naturschutz zu verorten => Flusstallandschaften

Solothurner Zeitung
 HITZE-SONNTAG
Ob Aare, Dünnern oder Badi - Sonnenanbeter suchten Erfrischung im kühlen Nass
 Am vergangenen Sonntag wurde in weiten Teilen des Kantons Solothurn die 30-Grad-Marke geknackt. Die hochsommerliche Hitze trieb die Menschenmassen auf der Suche nach Erfrischung an die verschiedenen Wasserläufe oder aber ins Freibad. Klicken Sie sich oben durch die besten Bilder unserer Fotografen Bruno Kissling und Hansjörg Sahli.

Sonntag, 11. Juni 2022



Fotos: Bruno Kissling



AareLandsGemeinde – Parkierungskonzept der Region Aarau

Olten, 23. März 2023

Dr. Hanspeter Hilfiker, Verbandspräsident

Übersicht

1. Ausgangslage

Gesamtverkehrskonzept (GVK) Region Aarau

2. Regionale Abstimmung der Parkierung

Phase 1: Ermittlung regionaler Handlungsbedarf

3. Regionale Parkierungsstrategie

Phase 2: Erarbeiten von Empfehlungen an die Gemeinden

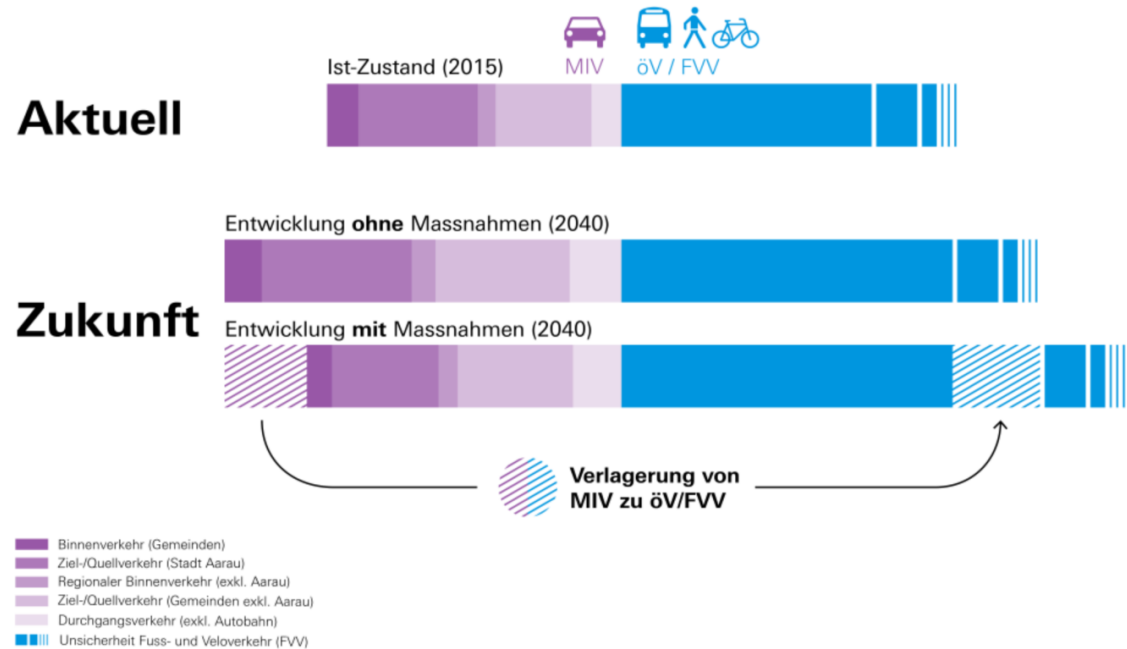


1. Ausgangslage

Gesamtverkehrskonzept (GVK) Region Aarau:

Ein gemeinsames Zielbild für eine siedlungs- und landschaftsverträgliche Mobilität 2040.

Das effektive regionale MIV-Wachstum soll auf absolut 25% des prognostizierten MIV-Wachstums beschränkt werden.



1. Grosses Potenzial im Bereich Parkierung

Damit dieses Zielbild 2040 erreicht werden kann, wurden im Rahmen des GVK Region Aarau sechs Massnahmenswerpunkte identifiziert.

Ein grosses Potenzial besteht dabei im Bereich Parkierung:

- Um die angestrebte Verlagerung vom MIV hin zum öV und Fuss- und Veloverkehr zu unterstützen sowie
- gestalterischen Spielraum für den Siedlungs- und Freiraum zu eröffnen

ist das Parkierungsangebot gemeindeübergreifend auf die zukünftigen Bedürfnisse auszurichten.

2. Regionale Abstimmung der Parkierung

Aus diesem Grund soll eine regionale Parkierungsstrategie erarbeitet werden.
Zwei Bereiche stehen dabei im Vordergrund:

- **Parkplatzbewirtschaftung** bei den öffentlichen und öffentlich zugänglichen Parkplätzen auf privatem Grund, mittels
 - zeitlicher und / oder monetärer Beeinflussung des Parkraumangebots
 - räumlicher Differenzierung von Art und Umfang der Parkraumbewirtschaftung unter Berücksichtigung unterschiedlicher Nutzergruppen (z.B. Anwohner, Pendler, Wirtschaftsverkehr)
- **Bewusste Festlegung der Anzahl der realisierbaren Parkplätze** in Abhängigkeit der Erschliessungsgunst und der Zentralität.

2. Phase 1 (abgeschlossen): Ermittlung regionaler Handlungsbedarf

Analyse der kommunalen Vorgaben:

Um einen ersten Überblick über die bestehenden kommunalen Regelungen zu Parkplätzen zu erhalten, wurden die Bau- und Nutzungsordnungen (AG) bzw. die Baureglemente (SO) aller Gemeinden von Aarau Regio mit Blick auf Regelungen zu Parkplätzen auf öffentlichem / öffentlich zugänglichem privatem Grund sowie auf nicht öffentlich zugänglichem privatem Grund analysiert.

2. Fazit aus Phase 1: regionaler Handlungsbedarf gegeben

- Die zentral gelegenen Gemeinden von aarau regio verfügen bereits heute über ein Parkierungsreglement.
- Die Gebühren und die Kategorisierung der Gebühren variieren teilweise erheblich.
- Ohne detaillierte Regelung wird die Mindestanzahl von Parkplätzen, auf Basis des kantonalen Rechts festgelegt.
- Nur sechs Gemeinden regeln die private Parkplatz-Erstellungspflicht kommunal.
- Lediglich Aarau und Suhr legen in Gebieten mit einer guten öV-Erreichbarkeit besondere Reduktionsfaktoren fest.

3. Regionale Parkierungsstrategie

Auf Grundlage dieser Erkenntnisse soll in Phase 2 eine generelle regionale Parkierungsstrategie erstellt werden.

Sie soll den Regionsgemeinden als Empfehlung für den künftigen Umgang mit Parkierungsfragen in ihren kommunalen Planungen dient.

3. Erarbeitung in drei Schritten

- **Schritt 1:** Eruiieren der Anzahl öffentlicher und öffentlich zugänglicher Parkplätze und Abschätzen der künftigen Nachfrage
- **Schritt 2:** Abschätzen Handlungsbedarf (auf Basis der Entwicklungsperspektiven der Gemeinden)
- **Schritt 3:** Handlungsbedarf für die Gemeinden differenziert aufzeigen und Hinweise im Sinne einer Best-Practice-Sammlung

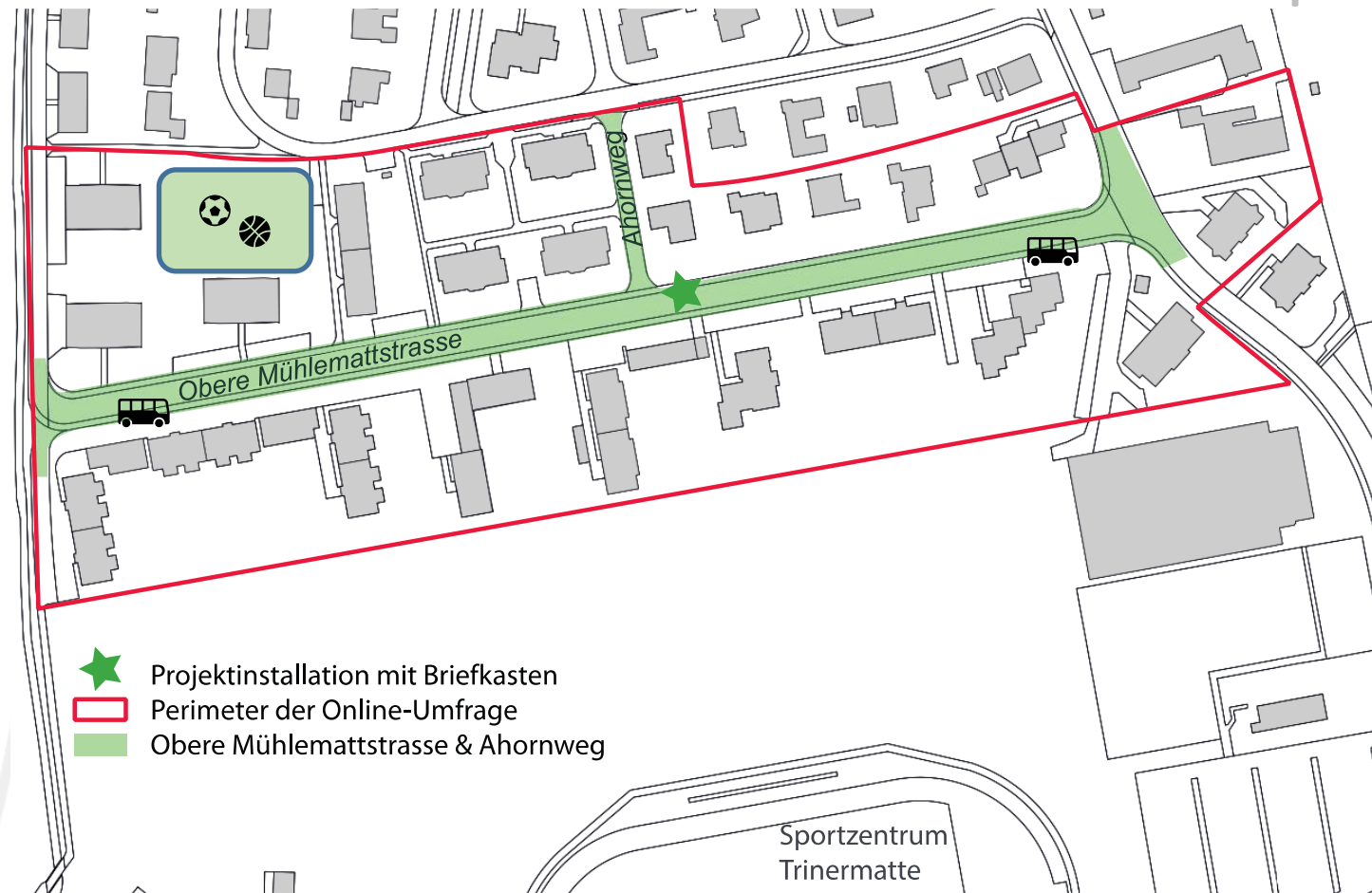
Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit



Neugestaltung Obere Mühlemattstrasse

Ausgangslage

- Ursprünglich als Kantonsstrasse vorgesehenen
- Nur Zufahrtsstrasse
- 350 m lang
- Öffentlicher Bus im Ringverkehr
- Öffentlicher Spielplatz angrenzend
- Sanierungsbedarf Werkleitungen

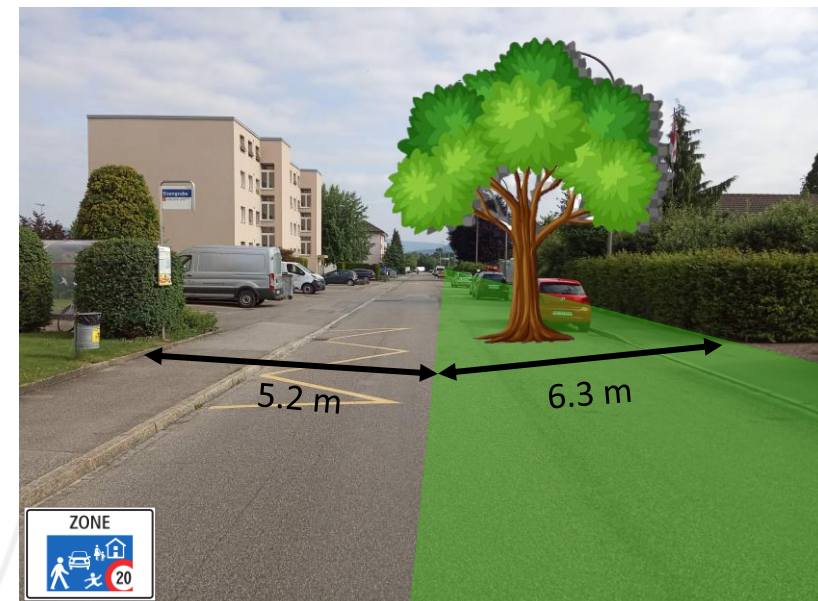


ZOFINGEN

Neugestaltung Obere Mühlemattstrasse

Ziel: Quartieraufwertung

- Klimaanpassung (Hitze, Starkregen)
- Ökologische Aufwertung
- Förderung aktive Mobilität und soziale Kontakte
- Behindertengerechte Bushaltestellen
- Gestaltung nach den Bedürfnissen und Ideen des Quartiers





ZOFINGEN

Neugestaltung Obere Mühlemattstrasse

Partizipation

- 2021: Erhebung Befindlichkeit/Bedürfnisse + Ideen mit Online-Umfrage, Hausgesprächen und Quartierspionage
- 2022: Spiegelung Nutzungskonzept bei Quartierveranstaltung
- 2023: Weiterentwicklung Bauprojekt-Entwurf mit Interessensgruppen des Quartiers
- 4 x Einbezug Begleitgruppe (Bus, Repol, Schule, Werkhof, Soziales, Natur und Landschaft)



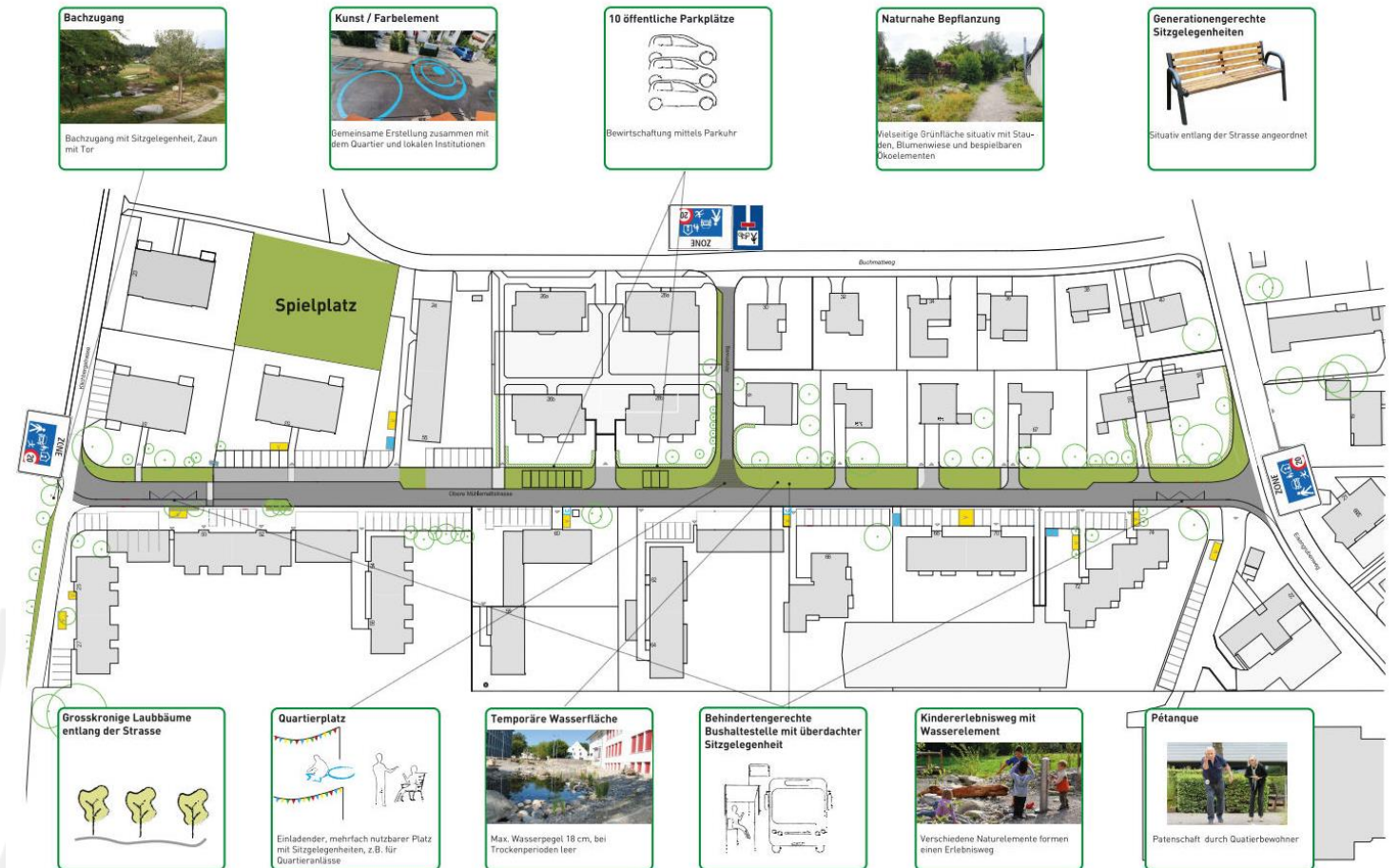
Neugestaltung Obere Mühlemattstrasse

Nutzungskonzept Herbst 2022

Weitere Termine

- Herbst 2023: Baugesuch und Kreditvorlage Einwohnerrat
- Umsetzung: 2024/2025
- www.zofingen.ch/oeisi-stross

- Budget CHF 780'000
- Beitrag Agglo-Programm 4. Gen.
- Beitrag AareLand CHF 11'600



4. Gruppendiskussion zu Vertiefungsthemen und Handlungsbedarf

Leitfragen Gruppenarbeit

Posten zu Vertiefungsthemen (Logistik, Parkierung, Siedlung/Klima, Landschaft):

1. Welche generellen Erwartungen haben Sie an das AP 5 bzgl. den vier Themenfeldern?
2. Wie beurteilen Sie die Thesen und ersten Illustrationen / Ansätze in den vier Themenfeldern?
3. Welche guten Beispiele kennen Sie in ihren Gemeinden und lassen sich die Beispiele gemäss Inputreferaten auf das AareLand übertragen?

Posten zu den weiteren Verkehrsthemen (Velo, Strasse, ÖV / komb. Mob):

1. Was hat sich bzgl. Handlungsbedarf und Teilstrategien gegenüber der letzten Generation geändert?
2. Gibt es neue, agglomerationsrelevante Massnahmen aus Sicht Gemeinden, ergänzend zu den Erkenntnissen aus den kantonalen Fachgesprächen?
3. Gibt es Gemeinden mit speziellem planerischem Abstimmungsbedarf zwischen Gde und Kanton, um Massnahmen bis So'25 zur Planungsreife zu bringen?

Ablauf Gruppenarbeit

- Bis ca. 19:00 Gruppenarbeit
- 19:00 - 19:20 Pause
- Ab 19.20 Ergebnissammlung im Plenum
- Grundsätzlich freie Auswahl und Rotation
- Realistischerweise sich auf 2 bis max. 3 Posten ausrichten

Logistik / Güterverkehr

Parkierung

Siedlung / Klima

Landschaft AareLand

Velo

Strasse

ÖV / Kombinierte Mobilität

5. Ergebnisse der Gruppenarbeit, Diskussion und Folgerungen

6. Ausblick und Abschluss

