

Kanton Aargau / Kanton Solothurn

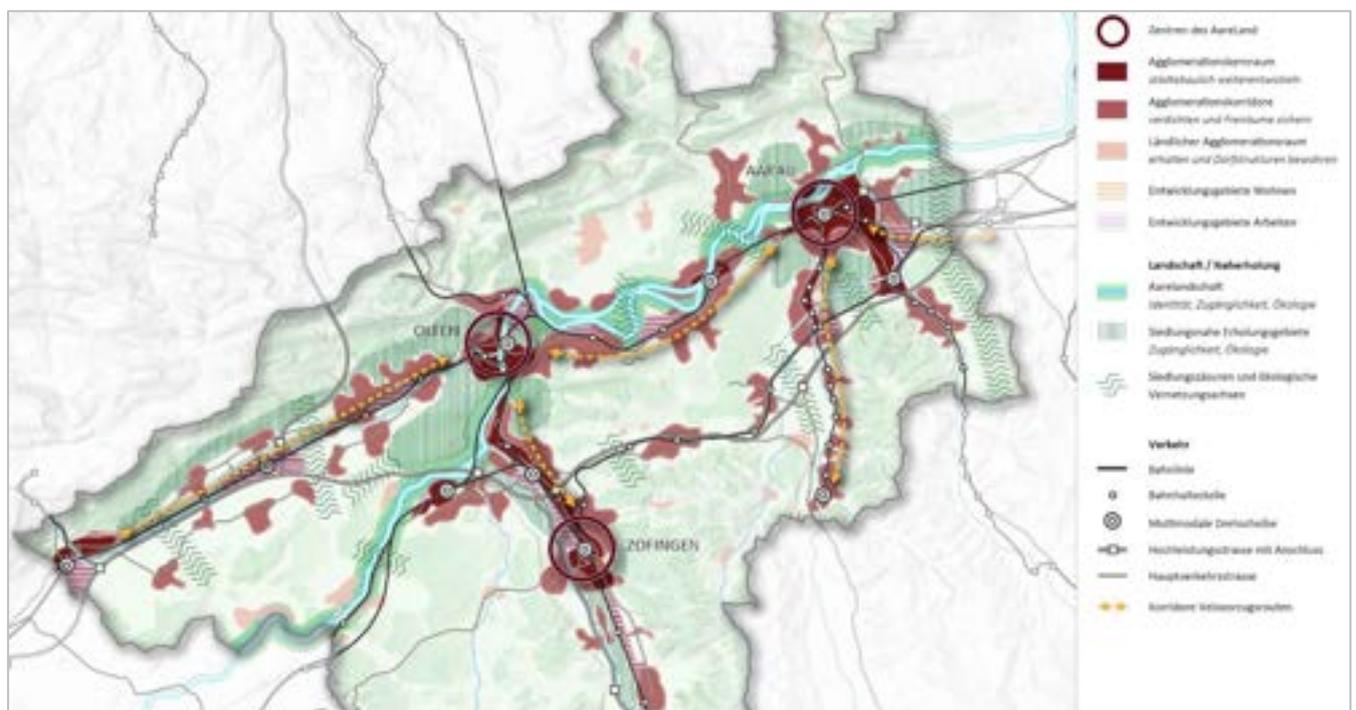
Agglomerationsprogramm AareLand

4. Generation

Teil 1: Hauptbericht

Aarau/Solothurn, 25. Mai 2021

Vom Regierungsrat Aargau am 12. Mai 2021 und von den Regierungsräten Solothurn und Luzern am 25. Mai 2021 verabschiedet



Impressum

Agglomerationsprogramm AareLand

4. Generation

Teil 1: Hauptbericht

Aarau/Solothurn, 25. Mai 2021

AP_Aareland_Hauptbericht_Mai21_def.docx

Auftraggeber

Kanton Aargau / Kanton Solothurn

Autorinnen und Autoren

Roman Frick, Francesca Foletti (INFRAS)

Stefanie Liebisch, Matthias Oswald, Dimitri Murbach, Lisa di Lena (Metron)

Politische Steuerung

Stephan Attiger, Regierungsrat Kanton Aargau

Roland Fürst, Regierungsrat Kanton Solothurn

Hanspeter Hilfiker, Präsident Planungsverband aarau regio

Hansruedi Hottiger, Präsident Regionalverband zofingenregio

Martin Wey, Präsident Regionalverein Olten-Gösgen-Gäu

Fachliche Steuerung

Carlo Degelo, Leiter Abteilung Verkehr Kanton Aargau

Sacha Peter, Chef Amt für Raumplanung Kanton Solothurn

Daniel Kolb, Leiter Abteilung Raumentwicklung Kanton Aargau

Rolf H. Meier, Leiter Abteilung Tiefbau Kanton Aargau

Peter Heiniger, Leiter Amt für Verkehr und Tiefbau Kanton Solothurn

Anna Borer, Geschäftsleitung Planungsverband aarau regio

Tobias Vogel, Geschäftsführer Regionalverband zofingenregio

Michel Meier, Geschäftsführer Regionalverein Olten-Gösgen-Gäu

Projektleitung

Lukas Lauper, Abteilung Verkehr, Kanton Aargau

Amalia Schneider, Amt für Raumplanung, Kanton Solothurn

Tobias Vogel, Verein AareLand

Inhalt

Zusammenfassung	6
1. Einleitung	17
1.1. Anlass	17
1.2. Bedeutung des Agglomerationsprogramms	17
1.3. Methodischer Aufbau des Agglomerationsprogramms	18
1.4. Perimeter	19
1.5. Organisation und Prozess	20
2. Umsetzungsstand AP AareLand	24
2.1. Prozesse und Instrumente für die Umsetzung	24
2.2. Konzeptionelle Bausteine	25
2.3. Massnahmen	26
3. Situations- und Trendanalyse	35
3.1. Siedlung	35
3.2. Landschaft und Umwelt	50
3.3. Gesamtverkehr	61
3.4. Öffentlicher Verkehr	63
3.5. Strassenverkehr	68
3.6. Veloverkehr	75
3.7. Fussverkehr	80
3.8. Parkierung und Park+Ride	82
3.9. Verkehrssicherheit	83
4. Zukunftsbild AareLand 2040	86
4.1. Genese und Anpassungen gegenüber dem AP3	86
4.2. Kernbotschaften	87
4.3. Strukturierende räumliche Elemente	88
4.4. Entwicklungsziele pro Raumtyp	90
4.5. Zielsetzungen 2040 zu den MOCA-Indikatoren	96

5.	Handlungsbedarf	98
5.1.	Einführung und Überblick	98
5.2.	Agglomerationskernraum	100
5.3.	Agglomerationskorridore	104
5.4.	Ländlicher Agglomerationsraum	107
6.	Teilstrategien	109
6.1.	Einleitung	109
6.2.	Siedlung	110
6.3.	Landschaft und Freiraum	116
6.4.	Öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität	120
6.5.	Strassennetz, Verkehrsmanagement und Parkierung	125
6.6.	Lupe «Verkehrsinfrastruktur-Entwicklung Raum Suhr (VERAS)»	131
6.7.	Fuss- und Veloverkehr	136
6.8.	Mobilitätsmanagement	139
6.9.	Verkehrssicherheit	141
6.10.	Güterverkehr und Logistik	144
6.11.	Fazit: Gesamtverkehrliche Zusammenhänge der Teilstrategien Verkehr	148
7.	Massnahmen	151
7.1.	Herleitung	151
7.2.	Siedlung	151
7.3.	Landschaft	155
7.4.	Verkehr	156
7.5.	Verstärkte Zusammenarbeit	165
7.6.	Übersicht Kosten	165
8.	Ausblick	166
	Glossar	167
	Literatur	168

Annex	169
A1. Gemeinden im Perimeter	170
A2. Übersetzungstabelle Raumtypenzuordnung	172
A3. Karten Umsetzung	175
A4. Karten Handlungsbedarf	178
A5. Karten Analyse	183

Zusammenfassung

Agglomerationsprogramm AareLand der 4. Generation: «Raum ohne Grenzen»

Das AareLand ist der siebtgrösste Lebens- und Wirtschaftsraum der Schweiz. Verkehrlich ist es durch seine Lage als Verkehrsknotenpunkt zwischen West-Ost- und Nord-Süd-Achse geprägt. Hier überlagern sich sowohl bahn- als auch strassenseitig der regionale und der nationale Verkehr. Mit der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms der 4. Generation stellen sich die Kantone Aargau und Solothurn als Träger des Agglomerationsprogramms weiterhin gemeinsam ihren siedlungs- und verkehrspolitischen Herausforderungen. Die 4. Generation baut auf den drei bisher beim Bund eingereichten Generationen auf, hat die Inhalte aber deutlich weiterentwickelt und den interkantonalen Prozess mit den Gemeinden verstärkt.

Klares Ziel der 4. Generation ist es, das AareLand als «Raum ohne Grenzen» zu denken. Dies hat sowohl einen inhaltlichen als auch einen prozessualen Aspekt:

- Die Themen des Agglomerationsprogramms werden zwischen den Kantonen Aargau und Solothurn gegenüber den früheren Generationen noch stärker untereinander abgestimmt und auf eine homogenere Art raumübergreifend dargestellt.
- Bei der Erarbeitung der 4. Generation wurde dem Einbezug der Regionen und Gemeinden ein hoher Stellenwert beigemessen. Als zentrale «Ankerpunkte» haben entsprechende Workshops stattgefunden: Im Juni und November 2019 fanden zwei Workshops zu den Themen «Zukunftsbild und Handlungsbedarf» sowie zu den «Teilstrategien», an denen alle Gemeinden im Betrachtungsperimeter eingeladen waren, statt. Die für April 2020 geplante Veranstaltung zum Thema «Massnahmen» wurde Corona-bedingt durch eine Videobotschaft an die AareLand-Gemeinden ersetzt. Neben einer stärkeren Identität mit dem AareLand konnte mit diesen Ankerpunkten eine gute Grundlage für die Behördenvernehmlassung im September/Oktober 2020 erarbeitet werden. Zudem wurden in der 4. Generation Prozessmassnahmen lanciert, um die Zusammenarbeit in der Agglomeration weiter zu verstetigen.

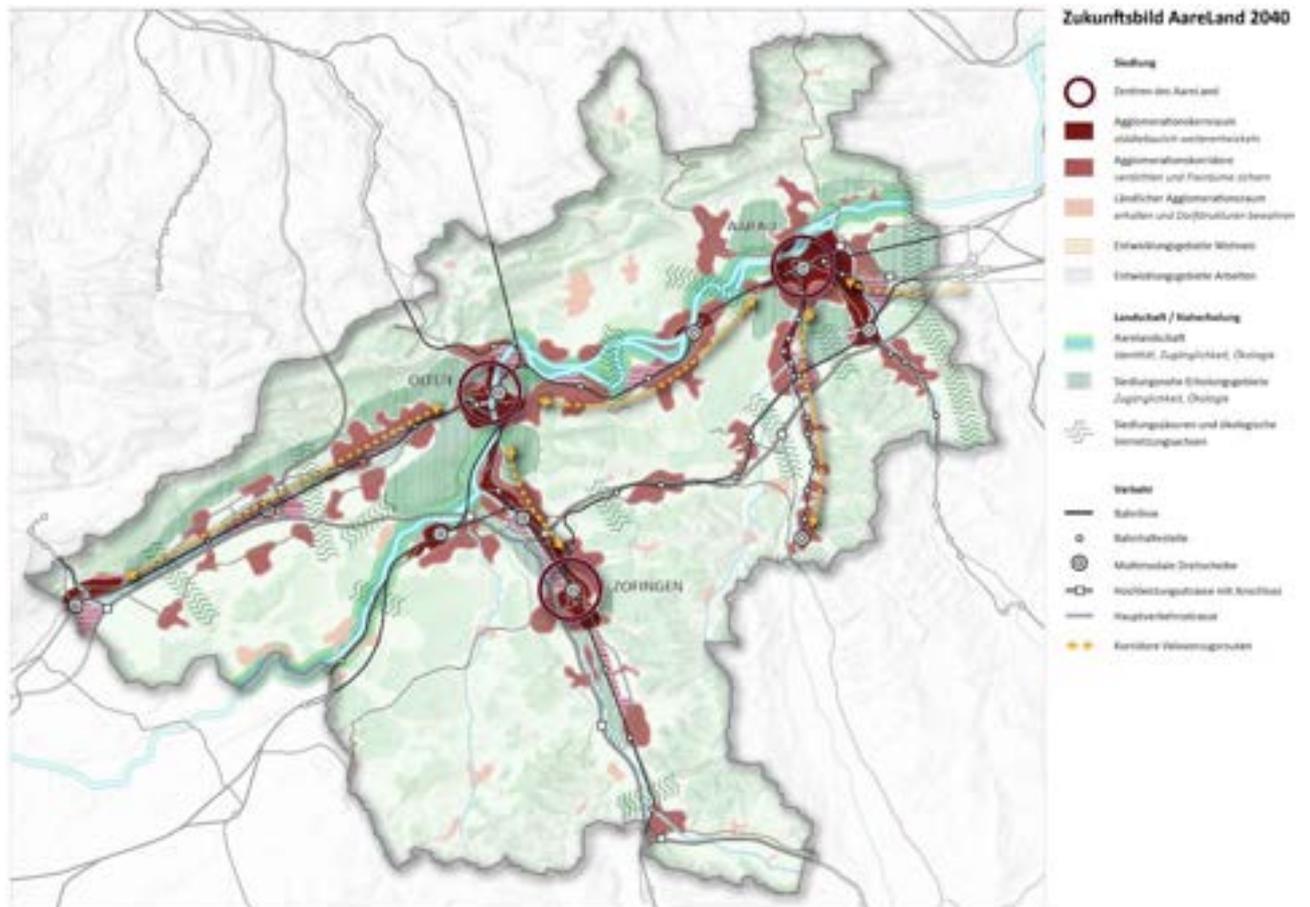
Kernbotschaften und Zukunftsbild 2040

Als Leitlinien für das Zukunftsbild 2040 des AareLand wurden in der 4. Generation zusammen mit den Regionen und Gemeinden die folgenden fünf Kernbotschaften definiert:

- «Aare-Region» als Raum ohne Grenzen
- Starke und vernetzte «Aare-Zentren»
- Weiterentwickelte «Aare-Korridore»
- Aufgewertete «Aare-Landschaft»
- Vernetzte «Aare-Mobilität»

Auf dieser Basis wurde das Zukunftsbild des AareLand umfassend überarbeitet. Die drei Bilder aus der 3. Generation wurden zu einem einzigen Synthesebild zusammengefasst. Die Siedlungstypologien wurden auf die drei Raumtypen «Agglomerationskernraum», «Agglomerationskorridore» und «ländlicher Agglomerationsraum» gestrafft und die bedeutenden Verkehrselemente im Raum AareLand aufgenommen. Das Zusammenspiel mit der Siedlung und der Landschaft ist somit besser ersichtlicher. Die Hauptelemente wie beispielsweise die Aare-Landschaft sowie die Grösse und Dichte des Siedlungsgebiets sind stärker grafisch hervorgehoben. Das Zukunftsbild hat mit diesen Anpassungen und Optimierungen an Klarheit und Aussagekraft gewonnen.

Abbildung 1: Zukunftsbild AareLand 2040



Umsetzung bisheriger Massnahmen (1. bis 3. Generation)

Aus der 1. Generation sind rund die Hälfte der Verkehrsmassnahmen (A-Liste), was gut 50% der Investitionskosten gemäss Leistungsvereinbarung entspricht, realisiert. Für die grösseren noch ausstehenden Verkehrsmanagement-Massnahmen und Knotensanierungen bzw. für ca. 45% der Investitionskosten ist der Baubeginn demnächst, d.h. noch 2021 oder 2022 geplant.

Der Bushof am Bahnhof Aarau, die WSB-Station Torfeld Süd sowie die Verlegung der Haltestelle Küngoldingen konnten zwischen 2013 und 2017 in Betrieb genommen werden. Ein weiterer Schwerpunkt in der 1. Generation stellen Verkehrsmanagement-Massnahmen in den Regionen Aarau und Wiggertal dar. Der Kanton Aargau ist mit Nachdruck daran, deren Umsetzung voranzutreiben. Der Baubeginn dieser Massnahmen ist im laufenden Jahr 2021 geplant. 2022 soll zudem mit dem Bau der Massnahme «Knotensanierungen K104 Zofingen bis Zentrum Oftringen» begonnen werden. Beim Schwerpunkt «Aufwertung der Ortszentren» konnten die Massnahmen in Suhr bis 2019 umgesetzt werden. Nach den nötigen Projektoptimierungen und -abstimmungen kann die Realisierung in den Ortszentren von Buchs und Schönenwerd ca. 2023/24 starten. Die Siedlungsmassnahmen aus der 1. Generation konnten umgesetzt oder im Rahmen der Nachfolgenergenerationen weiterentwickelt werden.

Von der 2. Generation sind bezogen auf die Anzahl knapp 30% der Verkehrsmassnahmen (A-Liste) umgesetzt bzw. das Paket Langsamverkehr befindet sich (mit kleiner Verzögerung) in Umsetzung. Kostenmässig entsprechen diese realisierten bzw. zu einem grossen Teil realisierten Massnahmen rund 40% der Investitionskosten gemäss Leistungsvereinbarung. Gut ein Viertel der Massnahmen, was 20% der Kosten ausmacht, weisen eine kleine zeitliche Verzögerung auf. Bei knapp 40% der Massnahmen bzw. einem Drittel der Kosten ist eine grössere Verzögerung zu verzeichnen. Ein Projekt ist zudem sistiert.

Als wichtige Massnahme aus der 2. Generation konnte die Wiggertalstrasse mit dem Abschnitt Mitte «ERZO bis Bernstrasse» bereits umgesetzt werden. Ebenfalls realisiert sind das Verkehrsmanagement Gäu, das Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Bahnhofstrasse in Aarburg sowie verschiedene Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen.

Als wichtiger Schwerpunkt in der 2. Generation sind weitere BGK's leicht verzögert, d.h. mit einem Realisierungsbeginn bis 2022. Dies ist der Fall für die Buchser- und Tramstrasse in Aarau, Buchs und Suhr sowie für Zofingen.

Bei den zeitlichen Verzögerungen stellen grosse komplexe Projekte und bzw. die Abhängigkeiten zu nationalen Planungen das Grundproblem dar. Dies ist namentlich bei der Ausgestaltung von intermodalen ÖV-Drehscheiben als weiterer Schwerpunkt der 2. Generation der Fall. In Schönenwerd und Egerkingen liegen entsprechende Bauprojekte vor. Neue Absichten der SBB verzögern jedoch die Umsetzung. Beim neuen Bahnhofplatz in Olten waren neben den Abhängigkeiten zu STEP und mehreren Verhandlungen mit den involvierten Partnern, verschiedenen Projektoptimierungen notwendig. Diese Massnahmen werden mit hoher Priorität vorangetrieben und der Baustart soll zwischen diesem Jahr und 2024 erfolgen. Alle verzögerte Verkehrsmassnahmen können grundsätzlich bis 2027 realisiert werden.

Die Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen aus der 2. Generation schreiten gut voran. Die Massnahmen zur Siedlungsentwicklung nach innen und zu den Schlüsselarealen konnten in den zwei Nachfolgenergenerationen deutlich weiterentwickelt werden. Die «Umnutzung von Arbeitsgebieten an zentralen Lagen» läuft gut voran: Beispiele sind das Gebiet Bahnhof Nord in Olten und das Aeschbachquartier in Aarau. Das Thema wurde zudem in der 4. Generation in die Massnahmen zu den Schlüsselarealen integriert. In Zusammenhang mit der Massnahme «Freiraumnetz im urbanen Raum» wurden diverse Freiraumkonzepte erstellt (z.B. Freiraumkonzepte Suhr und Buchs im Raum Aarau). Im Raum Olten wurde insbesondere in verschiedenen Gestaltungsplänen den Freiräumen eine besondere Beachtung geschenkt.

Im Landschaftsbereich konnten zu den Flussräumen in der Zwischenzeit verschiedene Projekte mit dem Hochwasserschutzprogramm realisiert werden, beispielsweise mit der Wiggerrenaturierung. Mit dem Projekt «Hochwasserschutz und Revitalisierung Aare, Olten bis Aarau» sowie den Projekten zur Konzessionserneuerung der Kraftwerke Aarau und Gösigen werden ebenfalls verschiedene Massnahmen zur Aufwertung der Flussräume realisiert.

Von der 3. Generation sind im Siedlungsbereich in der Zwischenzeit einzelne definierte Schlüsselareale bereits baulich umgesetzt (z.B. Webi-Areal in Aarburg, Steingasse in Obergösigen). Der Planungs- bzw. Umsetzungsstand der Verkehrsmassnahmen der 3. Generation ist zurzeit grösstenteils «Im Soll».

Handlungsbedarf

Der Handlungsbedarf vergleicht die Situations- und Trendanalyse mit dem Zukunftsbild (Ist-Soll-Vergleich), unter Berücksichtigung des Umsetzungsstandes der bisherigen Massnahmen. Das Kapitel Handlungsbedarf wurde gegenüber der 3. Generation aufgrund der neuen Richtlinien des Bundes (RPAV) deutlich ausgebaut.

- Im **Agglomerationskernraum** besteht ein grosser Handlungsbedarf bei den folgenden Aspekten: Im Siedlungsbereich ist die Einwohner- und Arbeitsplatzdichte sowie die Durchmischung an gut erschlossenen Lagen zu erhöhen. Die Umsetzung von Schlüsselarealen ist voranzutreiben. Parallel dazu sind die Verkehrsmanagementsysteme weiterzuentwickeln. Ebenfalls Handlungsbedarf besteht in diesem Raumtyp bei der Sicherstellung der städtebaulichen Qualität bei hoher Dichte, der (punktuellen) Aufwertung der Flussräume im Siedlungsgebiet, bei der Auslastung von Bus und Bahn in den Hauptverkehrszeiten, der weiteren Ausgestaltung der ÖV-Knoten inkl. neuer Bahnhaltestelle im Zentrum vom Oftringen sowie bei den Zentrumszufahrten vor allem im Raum Olten.
- In den **Agglomerationskorridoren** ist Aufwertungsbedarf in mehreren Zentrumsbereichen und Bahnhofgebieten sowie bei den Ortsdurchfahrten zu verzeichnen. Im Landschafts-

bereich liegt der grösste Handlungsbedarf bei der Aufwertung und besseren Zugänglichkeit der Flussräume Wigger, Suhre und Dünnern. Verkehrsmässig ist im Raum Suhr und im Gäu dringend eine Abstimmung zwischen Hauptverkehrsstrassen und Hochleistungsstrassen nötig. Gesamtverkehrsbetrachtungen sind im Gäu und im Niederamt vorzunehmen. Zudem hat der Veloverkehr zwischen den Zentren bzw. entlang der Agglomerationskorridore im Aare-Land weiterhin ein grosses, noch unausgeschöpftes Potenzial. Ebenfalls Handlungsbedarf besteht in diesem Raumtyp bei der Weiterentwicklung der Arbeitsgebiete insbesondere im Gäu und Wiggertal in Abstimmung mit der Logistik bzw. Abwicklung des Güterverkehrs, bei der Stärkung der multimodalen Drehscheiben (ÖV-Vernetzung, kombinierte Mobilität, Sharingangebote) sowie bei der Anpassung der Buskonzepte an die STEP-Ausbauten.

- Im **ländlichen Agglomerationsraum** ist Handlungsbedarf bei der konsequenten Siedlungsbegrenzung, der Aufwertung der Ortskerne (Siedlungsqualität, Nutzungsmix, Fussverkehr) und den sicheren Veloverbindungen zum Agglomerationskernraum und den Agglomerationskorridoren zu verzeichnen.

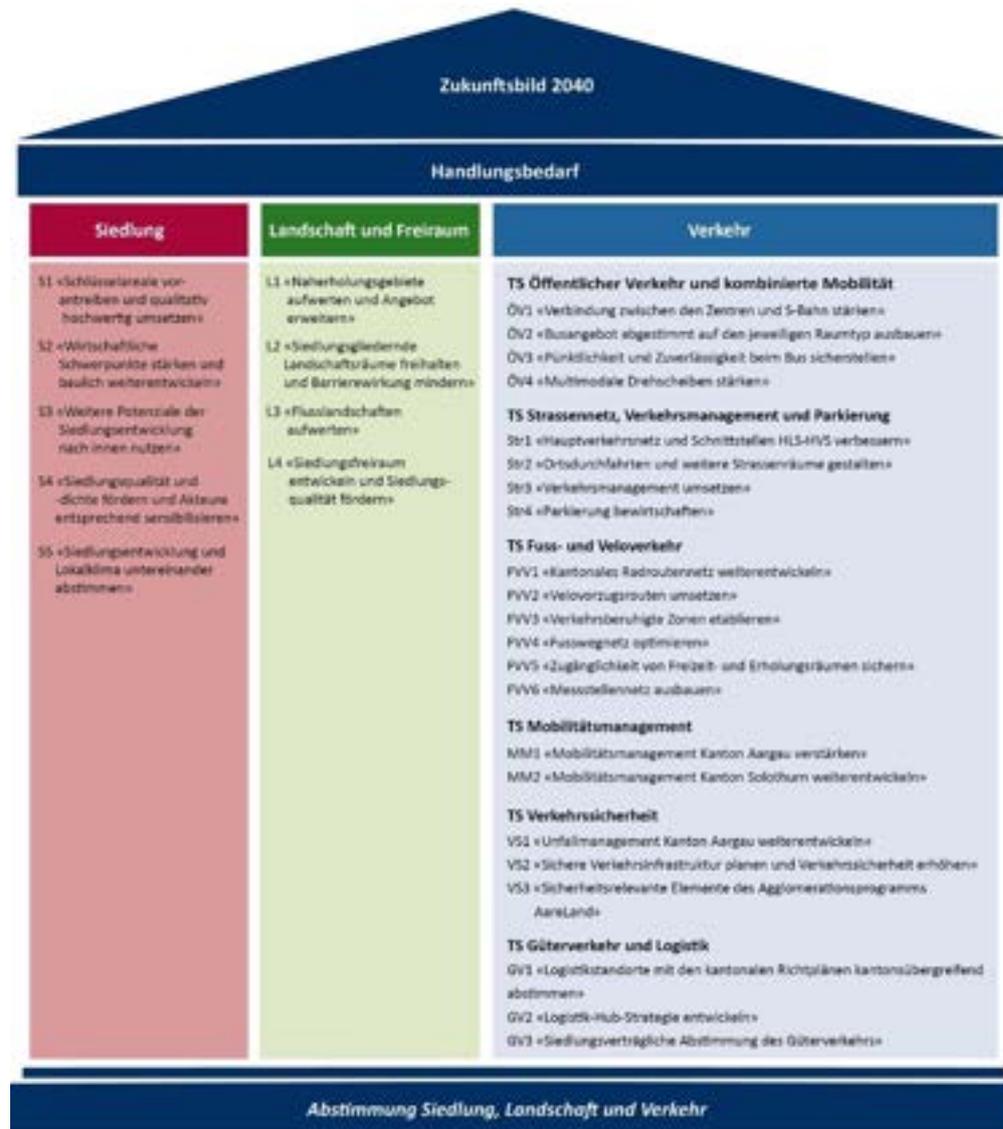
Teilstrategien

Mit den Teilstrategien wird aufgezeigt, WIE das Zukunftsbild 2040 vor dem Hintergrund der Situations- und Trendanalyse sowie dem Handlungsbedarf erreicht werden soll. Die Teilstrategien definieren die Handlungsansätze, die zum Erreichen des Zukunftsbildes angegangen werden müssen und stellen damit die strategische Grundlage und Brücke zu den Massnahmen dar. Die Teilstrategien werden für die Themenbereiche Siedlung, Landschaft und Freiraum sowie Verkehr formuliert. Sie sind aufeinander abgestimmt und orientieren sich am themenübergreifenden Zukunftsbild. Wo zweckmässig und möglich sind sie kartografisch dargestellt. Die gesamtverkehrlichen Zusammenhänge werden in einer ergänzenden Synthesekarte aufgezeigt.

Die 17 Ziele aus der 3. Generation wurden auf der Basis des gestrafften Zukunftsbildes und des Handlungsbedarfs komplett neu strukturiert, zu Teilstrategien weiterentwickelt und raumübergreifend in einer homogenen Form dargestellt.

Sämtliche Teilstrategien wurden somit gegenüber dem Agglomerationsprogramm der 3. Generation überarbeitet. Gänzlich neu sind die Teilstrategien zu Mobilitätsmanagement, Verkehrssicherheit sowie Güterverkehr / Logistik. Auch die gesamtverkehrlichen Zusammenhänge wurden neu dargestellt.

Abbildung 2: Struktur Teilstrategien Siedlung, Landschaft und Freiraum sowie Verkehr



Massnahmen

Die Grundlage für die Massnahmen bilden zunächst die noch nicht finanzierten Projekte aus den Vorgängergenerationen. Ergänzende Massnahmen ergeben sich aus dem verbleibenden Handlungsbedarf und dessen Vergleich mit dem Zukunftsbild und den Teilstrategien. Gemeinden und Kantone konnten in zwei Mitwirkungsrunden neue Massnahmen beantragen. Diese wurden auf Agglomerationsrelevanz, Wirkungspotenziale und Kohärenz zu Zukunftsbild und Teilstrategien durch die Begleitgremien in mehreren Schritten geprüft und priorisiert.

- Zentrale Massnahme im **Siedlungsbereich** ist die Umsetzung von Schlüsselarealen mit den Schwerpunkten Wohnen, Umstrukturierung/Verdichtung Richtung Mischnutzung und

Arbeiten. Diese Massnahme stellt eine Weiterentwicklung und Konkretisierung der Massnahmen Schlüsselareale, Umnutzung von Arbeitsgebieten an zentralen Lagen und Siedlungsentwicklung nach innen der 3. Generation dar. Die definierten Schlüsselareale weisen für die Siedlungsentwicklung im AareLand eine grosse Bedeutung auf, da sie einen wichtigen Beitrag zur Siedlungsentwicklung nach innen leisten können. Die Schlüsselareale stellen insbesondere Chancen für den Agglomerationskernraum und für die Agglomerationskorridore dar: Neben zusätzlichen Einwohnern und Arbeitsplätzen kann damit in vielen Fällen auch eine Aufwertung des Freiraums erreicht werden. Ein weiterer Schwerpunkt in der 4. Generation ist die Aufwertung von Zentrumsbereichen.

- Im Bereich **Landschaft** stellen die verbesserten Zugänge der Naherholungsgebiete für den Fuss- und Veloverkehr einen wichtigen Schwerpunkt dar. Dieser Schwerpunkt stellt eine Konkretisierung der Massnahmen L401 und L402 bzw. der entsprechenden Massnahmen aus der 3. Generation dar. Zudem werden die Massnahmen «Siedlungsnaher Landschaftsraum» und «Aufwertung Flussräume» weiterentwickelt sowie aus den Teilstrategien eine neue Massnahme zu den Freiräumen im Siedlungsgebiet abgeleitet. Dieses Thema ist zudem ein wichtiges Element bei den Schlüsselarealen und den Zentrumsentwicklungen.
- Beim **öffentlichen Verkehr** war der Ausbau von Drehscheiben bereits in den letzten Generationen ein Schwerpunkt (u.a. Olten, Rothrist, Schönenwerd, Zofingen). In der 4. Generation wird das Thema weitergeführt: Die Ausgestaltung der Bahnhöfe Oensingen und Egerkingen als multimodale Drehscheiben stehen dabei im Fokus. Im AareLand sind zudem in Zusammenhang mit dem STEP-Ausbauschritt 2035 verschiedene Infrastrukturausbauten an den Knoten Olten und Zofingen sowie westlich von Aarau (Raum Schönenwerd) vorgesehen. Für die bessere Erschliessung des Gebiets Oensingen Dorf ist eine neue Haltestelle geplant. In Oberentfelden werden die AVA- und die Nationalbahnstrecke entflechtet. Noch nicht Teil eines STEP-Ausbauschrittes ist eine neue S-Bahnhaltestelle in Oftringen Zentrum. Als eigene Leistung wird in der 4. Generation neu die Massnahme «Neue Mobilitätsformen – Förderung und planerische Abstimmung» mit dem Fokus auf E-Mobilität sowie auf Sharing und Pooling aufgenommen.
- Die Massnahmen des Agglomerationsprogramms der 4. Generation im **Strassenverkehr** umfassen zwei grössere Ausbauprojekte – Verkehrsinfrastruktur-Entwicklung Raum Suhr (VERAS) und Entlastung Oensingen – sowie diverse Aufwertungsprojekte in stark belasteten Ortsdurchfahrten. Ausbauschwerpunkt im A-Horizont ist das Projekt VERAS mit einer Ost- und Südumfahrung sowie einem umfangreichen Paket flankierender Massnahmen. Eine bedeutende Netzergänzung im B-Horizont ist die Entlastungsstrasse Oensingen, gekoppelt mit einer umfassenden Neugestaltung der bestehenden Ortsdurchfahrt. Mit beiden Projekten sind umfassende Aufwertungen für den Fuss- und Veloverkehr sowie den strassengebunden

ÖV auf den entlasteten Innerortsabschnitten verbunden. Betriebs- und Gestaltungsprojekte waren schon in den bisherigen Agglomerationsprogrammen ein Schwerpunkt. Die neuen BGKs befinden sich schwerpunktmässig im Raum Zofingen / Oftringen, im Niederamt (inkl. Achse Aarau-Erlinsbach) sowie im Raum Suhr in Zusammenhang mit den flankierenden Massnahmen zu VERAS.

- Ein wichtiger Aspekt im Agglomerationsprogramm der 4. Generation ist die verbesserte Vernetzung innerhalb des AareLand. Im Bereich **Veloverkehr** stellen dabei die Velovorzugsrouten ein zentrales neues Element dar. In dieser Generation wird die Route zwischen Zofingen und Olten und zwar der Abschnitt zwischen Zofingen und Aarburg, östlich der Bahnlinie prioritär vorangetrieben (A-Liste). Mehrere Massnahmen zur Behebung von Schwachstellen im Fuss- und Velonetz sind in der 4. Generation schwerpunktmässig im Wiggertal sowie im Niederamt vorgesehen. In Zusammenspiel mit dem Thema Landschaft und Naherholung stellt die Verbesserung der Zugänglichkeit der Naherholungsgebiete für den Fuss- und Veloverkehr ein wichtiges Element dar. Solche Massnahmen sind sowohl im Agglomerationskernraum (diverse in Olten und Buchs) auch als in den Agglomerationskorridoren vorgesehen (Gretzenbach).
- In Zusammenhang mit der Zielsetzung «Raum ohne Grenzen» sowie der Kernbotschaft «Aare-Region» spielen die gesamtregionale Zusammenarbeit sowie der Einbezug und die Sensibilisierung der Gemeinden eine wichtige Rolle. Dabei handelt es sich um Aspekte auf der **Prozessebene**. In der 4. Generation werden zu diesem Thema zwei Arten von Massnahmen (als eigene Leistungen) aufgenommen:
 - Einbezug/Austausch zwischen den Gemeinden: Diese Massnahme soll als ständige Austauschmöglichkeit zu Themen des Agglomerationsprogramms, insbesondere auch während der Perioden ohne Erarbeitungsprozess des Agglomerationsprogramms dienen. Eine entsprechende «Plattform» in der Form von Veranstaltungen mit der AareLandsGemeinde wird weiterentwickelt und gestärkt.
 - Ergebnisorientierte Prozessmassnahmen: Ziel dieser Massnahmen ist, in einem bestimmten Teilraum des AareLand themenübergreifend komplexe räumliche und verkehrliche Fragestellungen in einem Prozess zu klären und entsprechende Ergebnisse ins nächste Agglomerationsprogramm einfliessen zu lassen. In der 4. Generation steht die Massnahme «Korridorprozess All-Gäu» (Projekt «All-Gäu») im Vordergrund. Hier wird ergebnisoffen u.a. die Zweckmässigkeit der bisherigen B-Massnahme ERO+ (Umfahrung Hägendorf) im breiten Kontext von Siedlung, Landschaft und Verkehr nochmals reflektiert.

Nachfolgend ist eine tabellarische Zusammenfassung der Massnahmenpakete in den Bereichen Siedlung und Landschaft aufgeführt:

Tabelle 1: Massnahmenübersicht Siedlung und Landschaft

Nr.	Massnahme
Siedlung	
S401	Schlüsselareale Wohnen
S402	Schlüsselareale Umstrukturierung/Verdichtung Mischnutzung
S403	Schlüsselareale Aufwertung/Weiterentwicklung Arbeitsgebiete
S404	Zentrumsentwicklungen
S405	Hitzeangepasste Siedlungsentwicklung
Landschaft	
L401	Siedlungsnaher Landschaftsraum
L402	Aufwertung Flussräume
L403	Siedlungsfreiraum vernetzt entwickeln
L404	VERAS – FLAMA Teil Landschaftsentwicklung

Die Massnahmenpakete und grössere Einzelmassnahmen im Verkehrsbereich sowie die entsprechenden Infrastrukturkosten und Horizonte sind aus der nachfolgenden Tabelle ersichtlich:

Tabelle 2: Massnahmenübersicht Verkehr

Nr.	Massnahme	Kanton	Kategorie	Kosten (Mio. CHF)	Priorität
Öffentlicher Verkehr					
ÖV401_Ü	Zofingen, Bahnhof Zofingen, Wendegleis und Kapazitätsausbau	AG	Nationale Planungen	offen	
ÖV402_Ü	Oberentfelden, Entflechtung Kreuzung AVA – Nationalbahn	AG	Nationale Planungen	170.00	
ÖV403_Ü	Olten, Ausbau Bahnhof Olten, Publikumsanlagen	SO	Nationale Planungen	70.00	
ÖV404_Ü	Schönenwerd, Zwei Wendegleise im Raum Schönenwerd	SO	Nationale Planungen	offen	
ÖV405_Ü	Oensingen, Haltestelle Oensingen Dorf	SO	Nationale Planungen	offen	
ÖV406_Ü	Oftringen, Haltestelle Oftringen Zentrum	AG	Nationale Planungen	16.00	
ÖV407	Egerkingen, Optimierung der ÖV-Erschliessung Areal Gäupark	SO	Bus-/ÖV-Infrastruktur	2.04	A
ÖV408_PA	Pauschalpaket Neue/Aufwertung Bushaltestellen A	AG/SO	Neue/Aufwertung Bushaltestellen	0.78	A

ÖV409	Oensingen, Multimodale Drehscheibe Oensingen	SO	Multimodale Drehscheiben	>10.00	B
ÖV410_E	Egerkingen, Klärung längerfristige Ausgestaltung Multimodale Drehscheibe Egerkingen	SO	Multimodale Drehscheiben	-	AE
ÖV411_E	St. Urban, Verlegung asm-Endhaltestelle St. Urban	LU	Weitere	14.00	AE
ÖV412_E	Neue Mobilitätsformen – Förderung und planerische Abstimmung	AG/SO	Weitere	-	AE
Strassenverkehr					
Str401	Suhr, VERAS	AG	Netzergänzung Kantonsstrasse	207.00	A
Str402	Wangen b. O., Verkehrsraumgestaltung Entwicklungsgebiet Danzmatt / Bahnhof	SO	Aufwertung/ Sicherheit Strasse / Langsamverkehr	7.30	A
Str403	Zofingen/Oftringen, Aufhebung Niveauübergang Aarburgerstrasse K104	AG	Aufwertung/ Sicherheit Strasse	14.50	A
Str404_PA	Pauschalpaket Aufwertung/Sicherheit Strasse A	AG/LU/SO	Aufwertung/ Sicherheit Strasse	19.59	A
Str405	Oensingen, Entlastung Oensingen inkl. flankierende Massnahmen mit Aufwertung Ortskern	SO	Netzergänzung Kantonsstrasse / Aufwertung/ Sicherheit Strasse	72.00	B
Str406	Erlinsbach - Aarau, Aufwertung Ortsdurchfahrt (K207 und K243)	AG	Aufwertung/ Sicherheit Strasse	11.35	B
Str407_PB	Pauschalpaket Aufwertung/Sicherheit Strasse B	AG/SO	Aufwertung/ Sicherheit Strasse	0.20	B
Str408_E	Sanierung Unfallschwerpunkte	AG/SO		>43.50	AE
Fuss- und Veloverkehr					
FVV401	Velovorzugsroute Zofingen – Olten, Abschnitt Zofingen – Aarburg (östlich Bahnlinie, Korridor A)	AG	Velovorzugsroute	18.50	A
FVV402	Aarau, Fuss- und Veloverkehrsverbindung Aarenau – Telli	AG	Aufwertung Fuss-/ Velowegnetz	10.00	A
FVV403	Oberentfelden, Unterführung Suhrentalstrasse / Anschluss Industriestrasse	AG	Aufwertung Fuss-/ Velowegnetz	5.60	A
FVV404_PA	Pauschalpaket Langsamverkehr A	AG/SO		9.34	A
FVV405	Velovorzugsroute Zofingen – Aarburg (westlich Bahnlinie, Korridor B)	AG	Velovorzugsroute	13.00	B
FVV406	Velovorzugsroute Aarau – Olten	SO	Velovorzugsroute	15.00	B
FVV407	Suhr, Veloführung Unterführung Möbel Pfister	AG	Aufwertung Fuss-/ Velowegnetz	17.00	B
FVV408_PB	Pauschalpaket Langsamverkehr B	AG		6.56	B
FVV409_E	Analyse kantonales Radroutennetz Kanton Aargau	AG		0.50	AE

Die Zusammenfassung der Kosten, welche durch A- und B-Massnahmen (ohne eigene Leistungen und nationale Planungen) des Agglomerationsprogramms der 4. Generation generiert werden, ist aus der nachfolgenden Tabelle ersichtlich:

Tabelle 3: Kosten der A- und B-Massnahmen (ohne eigene Leistungen und nationale Planungen)

Kategorie	Horizont	Kosten (Mio. CHF)
Öffentlicher Verkehr	A	2.8
	B	10.0
Strassenverkehr	A (VERAS)	207.0
	A	41.4
	B	83.6
Fuss- und Veloverkehr	A	43.4
	B	51.6
Total A-Horizont		294.6
Total B-Horizont		145.1
Gesamttotal A+B		439.8

Kostenmässig stellen neben VERAS im A-Horizont die Fuss- und Veloverkehr-Massnahmen (inkl. Velovorzugsroute Zofingen – Aarburg) mit über 40 Mio. CHF sowie die Massnahmen zur Aufwertung und Verbesserung der Sicherheit im Strassenbereich (>40 Mio. CHF) Schwerpunkte dar.

Ausblick

Nach der Einreichung des Agglomerationsprogramms AareLand der 4. Generation werden die Planung und Projektierung insbesondere der A-Massnahmen vorangetrieben sowie die Umsetzung der noch nicht realisierten Vorhaben aus den Vorgängergenerationen forciert.

Im Hinblick auf die 5. Generation ist die Umsetzung von Prozessmassnahmen bereits gestartet worden, namentlich der Korridorprozess «All-Gäu» (P402_E). Die entsprechenden Erkenntnisse werden als Grundlage für das nächste Agglomerationsprogramm dienen. Der verstärkte fachliche Austausch im AareLand soll in den entsprechenden Veranstaltungen der AareLandsGemeinde nächstes Jahr starten. Im Rahmen der entsprechenden Prozessmassnahme (P401_E) werden zunächst die Themenschwerpunkte festgelegt und danach Umsetzungsprojekte lanciert. Ein Schwerpunktthema der weiteren Arbeiten wird die Logistik sein. Hier gilt es insbesondere die kantonalen Richtpläne noch stärker aufeinander abzustimmen und eine Logistik-Hub-Strategie für das AareLand mit Blick auf Cargo-Sous-Terrain zu entwickeln.

1. Einleitung

1.1. Anlass

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

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

1.2. Bedeutung des Agglomerationsprogramms

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

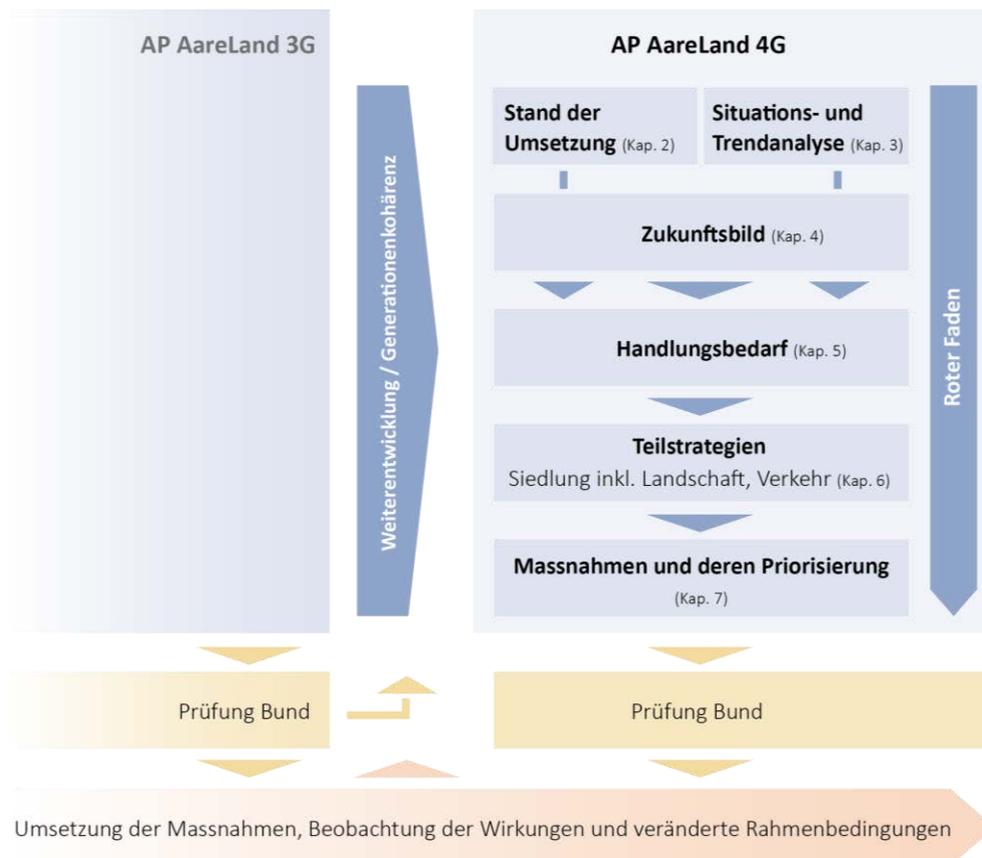
Mit dem AP der 4. Generation stellt sich das AareLand weiterhin seinen siedlungs- und verkehrspolitischen Herausforderungen. Klares Ziel der 4. Generation ist es auch, das AareLand als «Raum ohne Grenzen» zu denken und die Regionen und Gemeinden gegenüber den früheren Generationen stärker einzubeziehen.

1.3. Methodischer Aufbau des Agglomerationsprogramms

Der methodische Aufbau des Agglomerationsprogramms orientiert sich an den «Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr» (RPAV) des ARE. Das AP AareLand der 4. Generation baut auf den drei bisher beim Bund eingereichten Agglomerationsprogramm-Generationen auf und entwickelt die Inhalte weiter. Die verschiedenen Bausteine des Agglomerationsprogramms sind kohärent aufeinander aufgebaut und mit einem «roten Faden» verbunden.

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

Abbildung 3: Bausteine des AP AareLand der 4. Generation



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

Der methodische Aufbau des AP AareLand der 4. Generation widerspiegelt sich in der Struktur des vorliegenden Hauptberichts.

1.4. Perimeter

Der Perimeter «AareLand» umfasst seit dem 1. Januar 2021 64 Gemeinden¹. Dieser Perimeter ist weiter gefasst als der Agglomerationsperimeter nach der Definition des Bundesamts für Statistik (BFS). Deshalb wurde in den ersten drei Generationen zwischen einem beitragsberechtigten Bearbeitungsperimeter und einem weiter gefassten Betrachtungsperimeter unterschieden. Dies wird weiterhin so beibehalten. In der 4. Generation befinden sich 43 Gemeinden im Bearbeitungs- und weitere 21 Gemeinden im Betrachtungsperimeter. Auf Grundlage der neuen Definition der Agglomerationen des BFS wurde der Perimeter der beitragsberechtigten Städte und Agglomerationen (Anhang 4 MinVV) im AareLand neu um die Gemeinde Wikon (LU) erweitert (siehe auch Liste der Gemeinden im Anhang A1).

Abbildung 4: Perimeter



¹ 1. Januar 2021 Fusion Rohr/Stüsslingen.

1.5. Organisation und Prozess

1.5.1. Trägerschaft

Die Trägerschaft für das Agglomerationsprogramm AareLand liegt bei den Kantonen Aargau und Solothurn. Der Trägerschaftsvertrag vom 22. November 2010 zwischen den beiden Kantonen behält im Rahmen der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms der 4. Generation weiterhin seine Gültigkeit.

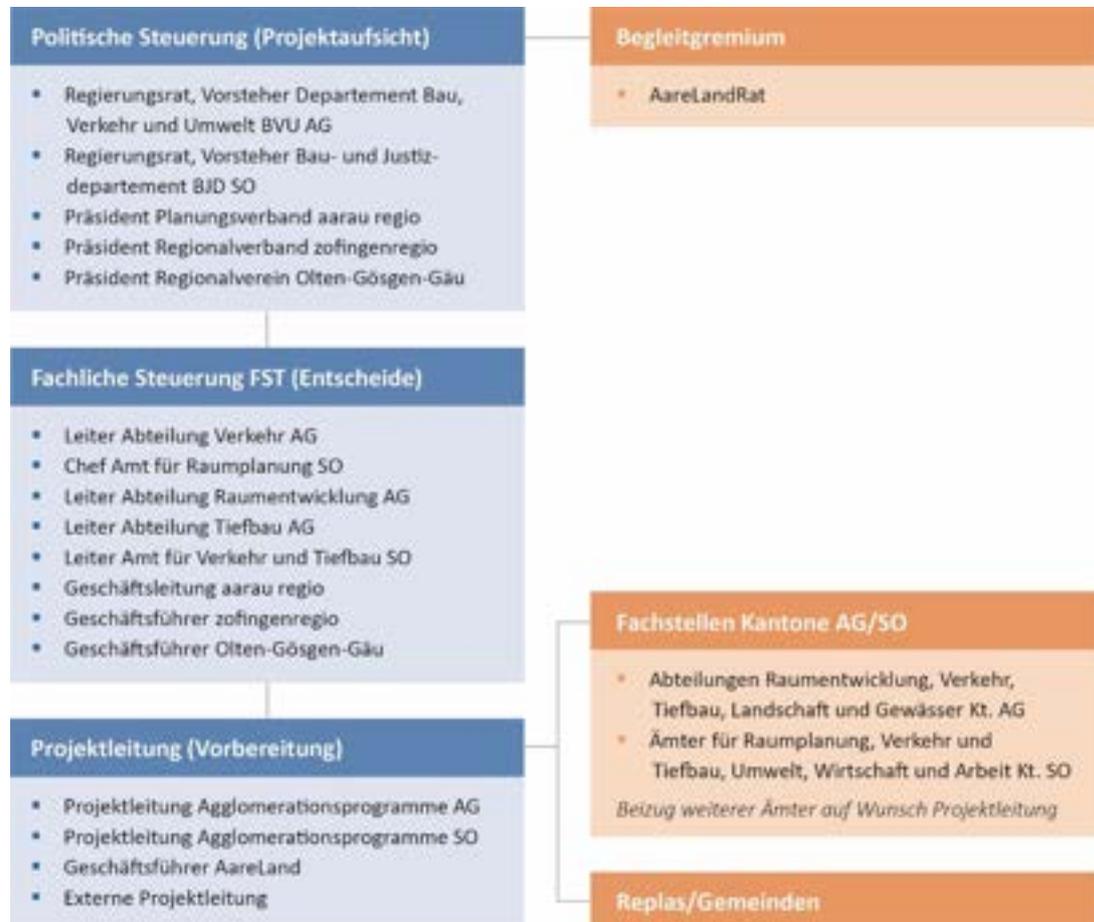
Seit der 4. Generation befindet sich die Luzerner Gemeinde Wikon neu im BeSA-Perimeter des AareLand. Aufgrund der entsprechenden Bestimmungen in der Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer im Strassenverkehr (MinVV) wird der Kanton Luzern bis zur Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung mit dem Bund in die Trägerschaft des AP AareLand eingebunden. Dazu wird der bestehende Trägerschaftsvertrag zwischen den Kantonen Aargau und Solothurn auf den Kanton Luzern ausgedehnt.

1.5.2. Organisation

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

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

Abbildung 5: Organigramm Agglomerationsprogramm AareLand 4. Generation



Neben der Einbindung des Kantons Luzern in die Trägerschaft des AP AareLand bis zur Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung besteht das Ziel, den Kanton Luzern im Hinblick auf die 5. Generation auch stärker in die Projektorganisation einzubeziehen.

1.5.3. Prozess

Kommunikation

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

- Sitzungen/Informationsveranstaltungen: Im Rahmen der AareLandsGemeinde wird über den Stand der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms regelmässig informiert.
- Homepage: Auf der Homepage des AareLand (www.aareland.ch) wird unter der Rubrik «Agglomerationsprogramm Siedlung & Verkehr» der Stand des Projekts jeweils bei wesentlichen Neuerungen nachgeführt. Auf den Internetseiten der Kantone Aargau

(www.ag.ch/aggloprogramm) und Solothurn (www.so.ch/verwaltung/bau-und-justizdepartement/amt-fuer-raumplanung/projekte/agglomerationsprogramm/aareland/) sind ebenfalls die aktuellen Informationen und Unterlagen zum AP zu finden.

- Newsletter und Medienmitteilungen: Bei grösseren Meilensteinen (Veranstaltungen für die Gemeinden, Start Vernehmlassung usw.) werden Newsletter des Vereins AareLand und Medienmitteilungen verfasst.

Partizipation

In der Erarbeitungszeit des AP AareLand der 4. Generation kam dem Einbezug der Gemeinden grosse Bedeutung zu. Dieser fand in verschiedenen Formen statt:

- Schriftliche Umfrage: Zwischen Mai und Juni 2019 wurde eine Umfrage bei den Gemeinden mit Fokus auf den Handlungsbedarf in den Bereichen Siedlung, Landschaft sowie Fuss- und Veloverkehr durchgeführt.
- «Ankerpunkte» in Form von Workshops/Veranstaltungen: Ende Juni und Ende November 2019 fanden zwei Workshops zu den Themen «Zukunftsbild und Handlungsbedarf» sowie zu den «Teilstrategien», an denen alle Gemeinden im Betrachtungsperimeter eingeladen waren, statt. Da die für Ende April 2020 geplante Veranstaltung zum Thema «Massnahmen» aufgrund der Corona-Situation abgesagt werden musste, wurden die AareLand-Gemeinden per Videobotschaft anfangs Juni 2020 über die Massnahmen informiert und hatten im Nachgang die Möglichkeit, Fragen zu stellen.

Abbildung 6: Workshop mit den Gemeinden zum Thema «Zukunftsbild und Handlungsbedarf»



Bilder: K. Dirlam

- Vernehmlassung zum Entwurf des AP AareLand: Eine Behördenvernehmlassung und öffentliche Mitwirkung wurde im September – Oktober 2020 durchgeführt. Während dieser Phase konnten sich die Gemeinden und Organisationen zum Entwurf des Agglomerationsprogramms äussern. Ende November 2020 wurden die Gemeinden an der virtuellen AareLands-Gemeinde über die Schwerpunktthemen der Behördenvernehmlassung informiert. Der Auswertungsbericht zur Vernehmlassung wurde Anfang Februar 2021 zusammen mit einer entsprechenden Medienmitteilung auf der Homepage des AareLand veröffentlicht.

2. Umsetzungsstand AP AareLand

2.1. Prozesse und Instrumente für die Umsetzung

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

- Seit der 2. Generation werden für das Aufzeigen des Umsetzungsstandes der Vorgängergeneration die Umsetzungstabellen des Bundes verwendet. Ergänzend setzt der Kanton Aargau für die Erfassung des Umsetzungsstandes der Massnahmen detaillierte Projektumsetzungsblätter, welche durch Kanton und Gemeinden ausgefüllt werden ein. Die entsprechenden Angaben fliessen in eine Gesamtübersicht ein. Im Kanton Solothurn wird die Massnahmenplanung und das Umsetzungscontrolling des Amtes für Verkehr und Tiefbau kontinuierlich durchgeführt. Dieses Umsetzungscontrolling mit Ampelsystem ist mit dem Finanzcontrolling des ASTRA verknüpft. Im Kanton Solothurn werden zur Dokumentation des Bearbeitungsstandes jährlich verschiedene Reports erstellt.
- Seit der 3. Generation werden im Kanton Solothurn neben den Umsetzungstabellen WebGIS-Karten mit Angaben zum Umsetzungsstand pro Massnahme erstellt und laufend aktualisiert (<https://geo.so.ch/map/agglo>). Aus dem WebGIS kann pro Gemeinde auch ein Datenblatt mit der Übersicht der Massnahmen und deren Stand heruntergeladen werden. Mit der Eingabe der Finanzierungsvereinbarung wird jeweils der Umsetzungsstand einer Massnahme in der Karte aktualisiert.
- Im Jahr 2020 wurde im Kanton Aargau eine zusätzliche Stelle, die sich mit der Umsetzung der Agglomerationsprogramme befasst geschaffen. Der entsprechende Projektleiter ist einerseits für die Massnahmen im Kanton Aargau zuständig (z.B. aktivere Bewirtschaftung der Projektumsetzungsblätter). Andererseits übernimmt er die Gesamtkoordination und das Zusammenführen des Umsetzungsstandes der Massnahmen der zwei Kantone im Rahmen des AP AareLand.
- Erstmalig in der 4. Generation werden nochmalige Exekutivbeschlüsse für die noch nicht realisierten Massnahmen aus vorherigen Generationen eingeholt.
- Als nächster Schritt ist im Kanton Aargau geplant, ein optimiertes Umsetzungsstool zu etablieren sowie der Austausch mit den Gemeinden bezüglich des Handlungsbedarfs bei der Umsetzung weiter zu intensivieren. Dabei wird auch die Schnittstelle mit dem Kanton Solothurn geklärt.

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

2.2. Konzeptionelle Bausteine

Zukunftsbild und Teilstrategien

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

Das Zukunftsbild des AareLand wurde in der 4. Generation umfassend überarbeitet. Dabei wurde der Horizont auf das Jahr 2040 ausgedehnt. Als Leitlinien für das Zukunftsbild wurden fünf Kernbotschaften definiert: «Aare-Region» als Raum ohne Grenzen, starke und vernetzte «Aare-Zentren», weiterentwickelte «Aare-Korridore», aufgewertete «Aare-Landschaft» sowie vernetzte «Aare-Mobilität».

Die drei Bilder aus der 3. Generation wurden zu einem einzigen Synthesebild zusammengefasst. Die Siedlungstypologien wurden auf die drei Raumtypen «Agglomerationskernraum», «Agglomerationskorridore» und «ländlicher Agglomerationsraum» gestrafft und die bedeutenden Verkehrselemente im Raum AareLand aufgenommen. Das Zusammenspiel mit der Siedlung und der Landschaft ist somit ersichtlich. Die Hauptelemente wie beispielsweise die Aare-Landschaft sowie die Grösse und Dichte des Siedlungsgebiets sind stärker grafisch hervorgehoben. Das Zukunftsbild hat mit diesen Anpassungen und Optimierungen deutlich an Klarheit und Aussagekraft gewonnen.

Zur Kernbotschaft und klarem Ziel der 4. Generation, das AareLand als «Raum ohne Grenzen» zu denken, gehörte ein gegenüber den früheren Generationen weit stärkerer Einbezug der Regionen und Gemeinden. Dies betraf sowohl die Überarbeitung des Zukunftsbildes als auch die Erarbeitung der weiteren Bausteine des Agglomerationsprogramms.

Die Teilstrategien wurden im AP AareLand der 4. Generation auf der Basis des gestrafften Zukunftsbildes sowie des Handlungsbedarfs überarbeitet. Gänzlich neu sind die Teilstrategien zu Mobilitätsmanagement, Verkehrssicherheit sowie Güterverkehr / Logistik. Auch die gesamtverkehrlichen Zusammenhänge wurden neu dargestellt.

MOCA-Indikatoren

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

- MOCA 1 «MIV-Anteil»: Der MIV-Anteil bezüglich Verkehrsleistungen hat im BeSA-Perimeter AareLand zwischen 2010 und 2015 von rund 64% auf knapp 60% abgenommen. Damit wurde

das für den Horizont 2030 im AP 3G definierte Ziel von 62% bereits in wenigen Jahren erreicht. Dies dürfte insbesondere auf den stattgefundenen Ausbau des Bahn- und Busangebots, auf das modernisierte Rollmaterial sowie auf die Verbesserungen bei der Fahrgastinformation im öffentlichen Verkehr zurückzuführen sein.

- MOCA 2 «Unfälle»: Die Anzahl Verunfallte pro 1'000 Personen konnte zwischen 2014 und 2017 von 1.74 auf 1.50 gesenkt werden. Die Entwicklung dieses Indikators geht somit ebenfalls in die gewünschte Richtung. Die Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zeigen ihre Wirkung.
- MOCA 3 «Einwohner nach ÖV-Güteklassen»: Der Anteil an Einwohnern an gut erschlossenen Lagen (ÖV-Güteklasse B) ist zwischen 2010 und 2015 leicht gesunken. Das Gleiche gilt für den MOCA-Indikator 4 «Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen» (siehe dazu auch Kap. 3.1.1 und 3.1.2).
- MOCA 5 «Dichte der überbauten WMZ»: Die Entwicklung geht in die gewünschte Richtung: Zwischen 2012 und 2017 konnte im BeSA-Perimeter AareLand die Dichte leicht erhöht werden: Die Anzahl Einwohner und Beschäftigte (VZÄ) pro Hektare überbauter WMZ hat von 60.3 auf 61.9 zugenommen. Dahinter steht das stattgefundenene Bevölkerungswachstum gekoppelt mit der Umsetzung von RPG 1 und der Förderung von Schlüsselarealen mit entsprechender Dichte.

2.3. Massnahmen

2.3.1. Erste Generation

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

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

- Aufwertung bzw. neue ÖV-Knoten/Haltestellen mit der Realisierung des Bushofs am Bahnhof Aarau und der WSB-Station Torfeld Süd sowie mit der Verlegung der Haltestelle Küngoldingen: Diese Massnahmen konnten zwischen 2013 und 2017 in Betrieb genommen werden (siehe auch Karte im Anhang A3).

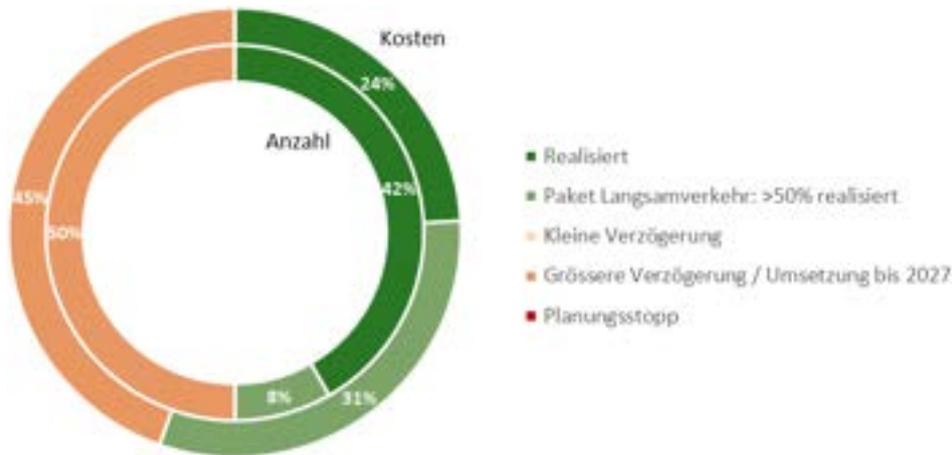
Abbildung 7: Der umgesetzte Bushof «Wolke» in Aarau



Quelle: vector foiltec

- Verkehrsmanagement-Massnahmen in den Regionen Aarau und Wiggertal: Bei diesen Projekten haben sich grössere zeitliche Verzögerungen ergeben. Der Kanton Aargau ist mit Nachdruck daran, die Umsetzung voranzutreiben. Der Baubeginn ist im Jahr 2021 und die Inbetriebnahme bis 2027 geplant. Im Wiggertal ist die Umsetzung der Massnahme «Knotensanierungen K104 Zofingen bis Zentrum Oftringen» (M 8.20 MIV) 2022 vorgesehen.
- Aufwertung der Ortszentren von Buchs, Suhr und Schönenwerd: Die Aufwertung in Suhr ist seit 2019 umgesetzt. Aufgrund u.a. von nötigen Projektoptimierungen wird die Realisierung in den anderen zwei Ortszentren ca. 2023/24 starten.

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

Abbildung 8: Umsetzungsstand der Verkehrsmassnahmen der 1. Generation²

Grafik INFRAS. Quelle: Umsetzungstabellen der Kantone AG und SO

Aus der 1. Generation sind rund die Hälfte der Verkehrsmassnahmen (A-Liste), was gut 50% der Investitionskosten gemäss Leistungsvereinbarung entspricht, realisiert. Für die grösseren noch ausstehenden Verkehrsmanagement-Massnahmen und Knotensanierungen bzw. für ca. 45% der Investitionskosten ist der Baubeginn demnächst, d.h. dieses oder nächstes Jahr geplant. Damit wird 2022 die Grossmehrheit der Massnahmen aus der 1. Generation realisiert sein bzw. sich in Umsetzung befinden.

2.3.2. Zweite Generation

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

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

² Die dargestellten Kategorien weichen leicht von den Kategorien, welche vom Bund im Rahmen der Umsetzungstabellen vorgegeben werden. Eine umgesetzte Massnahme wird im vorliegenden Kapitel als «Realisiert» bezeichnet und die Kategorie des Bundes «Im Soll» wird nicht verwendet. Zudem wird in diesem Kapitel das Paket Langsamverkehr separat ausgewiesen.

Festlegung von Schlüsselarealen definiert sowie entsprechende Areale eruiert. In der vorliegenden 4. Generation wurden die noch nicht baulich umgesetzten Areale überprüft und konkretisiert. Dabei wurden einerseits die räumliche Ausdehnung sowie die Ausgestaltung der Gebiete und andererseits die Planungs-/Umsetzungsschritte sowie die Abstimmung mit den anderen Bereichen und Massnahmen klarer aufgezeigt und konkretisiert.

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

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

Im **Verkehrsbereich** setzte das Agglomerationsprogramm der 2. Generation den Fokus auf die Ausgestaltung von intermodalen ÖV-Drehscheiben und auf die Aufwertung von Ortsdurchfahrten. Der entsprechende Umsetzungsstand sieht wie folgt aus (siehe auch Karte im Anhang A3):

- **Ausgestaltung von intermodalen ÖV-Drehscheiben** in Olten (ÖV1A), Schönenwerd (ÖV4A), Oftringen (ÖV3A) und Egerkingen (ÖV5A): Insbesondere bei den ersten drei Massnahmen ist eine zeitliche Verzögerung bei der Umsetzung aufgrund von Abhängigkeiten zu nationalen Planungen zu verzeichnen.
 - In Egerkingen ist ein Teilprojekt bereits umgesetzt: Das Bahnhofgebäude ist fertig renoviert. Das Bauprojekt liegt seit 2018 vor. Verzögerungen bei der Ausgestaltung als ÖV-Drehscheibe ergeben sich durch Verhandlungen zum Landabtausch mit SBB Immobilien.

Die Arbeiten am Perron können 2021 abgestimmt mit SBB Infrastruktur verzögert beginnen.

- In Schönenwerd erfolgte die Planung auf Grundlage des räumlichen Teilleitbildes Ortszentrum Schönenwerd. Im Jahr 2019 wurde bereits der Brutto-Kredit von der Gemeindeversammlung angenommen. Das Bauprojekt liegt seit 2020 vor. Neue Absichten der SBB und die notwendigen Absprachen mit dem BAV verzögerten jedoch die Umsetzung. Entsprechende Verhandlungsgespräche zwischen Kanton, Gemeinde, BAV und SBB laufen.
- In Olten ist die Verzögerung einerseits durch die Abstimmung mit STEP und mehrere Verhandlungen mit den involvierten Partnern (SBB, BAV) und andererseits durch eine planerische Änderung der Massnahme zum Bahnhofplatz verursacht. Aufgrund zum Teil kritischer Stellungnahmen im BGK-Entwurf wurden zwischen Herbst 2017 und Februar 2018 auf Stadtebene Themen wie der Bushof und die Dachlösung nochmals überarbeitet. Im Herbst 2019 wurde die öffentliche Mitwirkung durchgeführt. Das Gesamtvorhaben nbo wird nun von der Oltner Bevölkerung und den interessierten Kreisen grossmehrheitlich unterstützt. Der Baubeginn ist im Jahr 2024 geplant.
- In Oftringen hängt die Verzögerung mit der schwierigen Finanzlage der Gemeinde zusammen. Der Baubeginn ist bei dieser Massnahme ebenfalls 2024 vorgesehen.
- **Aufwertung von verschiedenen Ortsdurchfahrten:** Die Aufwertung des Ortskerns in Buchs und ESP-Erschliessung Torfeld Süd Aarau mit Verbindungsspanne Buchs Nord (VSBN) - Teil VSBN (OD7) wurde mit einem vorzeitigen Baubeginn realisiert, um Synergien mit der SBB zu nutzen. Ebenfalls umgesetzt ist das BGK auf der Bahnhofstrasse in Aarburg (OD3A). Die Aufwertung der weiteren Ortsdurchfahrten ist hingegen verzögert:
 - Beim BGK Buchser- und Tramstrasse zwischen Aarau, Buchs und Suhr (OD4A) hat die Koordination mit parallel laufenden Lärmsanierungs- und Verkehrsmanagementprojekten mehr Zeit als vorgesehen in Anspruch genommen. Das BGK kann nun aufbauend auf dem in Suhr im Jahr 2019 umgesetzten Abschnitt auf dieser wichtigen Einfallssache im Raum Aarau realisiert werden (Massnahme 1G). Der Baubeginn soll nächstes Jahr (2022) und die Inbetriebnahme 2027 erfolgen.
 - Die Umsetzung des BGK Tellistrasse in Aarau (OD6) erfährt eine zeitliche Verzögerung aufgrund der schwierigen Finanzlage der Stadt Aarau. Das Projekt soll ab 2024 umgesetzt werden.
 - Beim BGK Altstadttring in Zofingen (OD2A) wurde der Umsetzungsbeginn verschoben, damit eine Abstimmung mit dem Sondernutzungsplan der Stadt Zofingen erfolgen kann. Der Baubeginn ist 2022 und die Inbetriebnahme per 2025 vorgesehen.

- Das Projekte zur Aufwertung des Ortskerns Buchs und ESP-Erschliessung Torfeld Süd Aarau mit Verbindungsspanne Buchs Nord (VSBN) - Teil: BGK Ortsdurchfahrt Buchs (OD7A) musste infolge vermehrter Bau- und Planungstätigkeit in der Gemeinde optimiert werden. Entsprechend hat sich die Umsetzung verzögert und ist nun in den Jahren 2023/24 vorgesehen.
- Die Umsetzung weiterer BGK's (OD1A Suhrer- / Unterdorfstrasse in Gränichen und OD12A Zentrumsbereich inkl. Zufahrtsachsen in Erlinsbach SO) wird u.a. auf die finanziellen Möglichkeiten der Gemeinden abgestimmt und erfolgt zwischen 2023 und 2026.

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

- Die Massnahmen zum Verkehrsmanagement im Gäu (VM1A) konnten zwischen 2019 und 2020 in Betrieb genommen werden.
- Die Massnahme «Oberentfelden Zentrum: WSB S14, Eigentrassierung mit Aufwertung Ortsdurchfahrt - Teil: Eigentrassierung» (ÖV7A) ist zurzeit sistiert, da die Lösungsfindung infolge lokaler Platzverhältnisse und denkmalgeschützter Objekte erschwert wird. Ein neues Bauprojekt im Lead der AVA ist zu erarbeiten.
- Vom Massnahmenpaket LV konnten bereits diverse Massnahmen umgesetzt werden; weitere befinden sich im Bau.

Abbildung 9: Visualisierung Umsetzung Velokonzept zofingenregio, Massnahmen beim Bahnhof Aarburg-Oftringen aktuell im Bau



Quelle: Gemeinden Aarburg und Oftringen

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

Abbildung 10: Umsetzungsstand der Verkehrsmassnahmen der 2. Generation



Grafik INFRAS. Quelle: Umsetzungstabellen der Kantone AG und SO

Von der 2. Generation sind bezogen auf die Anzahl knapp 30% der Verkehrsmassnahmen (A-Liste) umgesetzt bzw. das Paket Langsamverkehr befindet sich (mit kleiner Verzögerung) in Umsetzung. Kostenmässig entsprechen diese realisierten bzw. zu einem grossen Teil realisierten Massnahmen rund 40% der Investitionskosten gemäss Leistungsvereinbarung. Gut ein Viertel der Massnahmen, was 20% der Kosten ausmacht, weisen eine kleine zeitliche Verzögerung auf. Bei knapp 40% der Massnahmen bzw. einem Drittel der Kosten ist eine grössere Verzögerung zu verzeichnen. Ein Projekt ist zudem sistiert. Im AareLand werden somit kurzfristig bzw. bis 2022 rund 60% der Massnahmen realisiert sein bzw. sich in Umsetzung befinden.

=> In den letzten Jahren wurde im AareLand das Umsetzungscontrolling intensiviert. Bei den (grösseren) zeitlichen Verzögerungen stellen jedoch mit den BGK und der Ausgestaltung von ÖV-Drehscheiben grosse komplexe Projekte und die Abhängigkeiten zu nationalen Planungen das Grundproblem dar.

2.3.3. Dritte Generation

Im **Siedlungsbereich** konnten einzelne von den in der 3. Generation definierten Schlüsselarealen in der Zwischenzeit bereits baulich umgesetzt werden (z.B. Webi-Areal in Aarburg, Steingasse in Obergösgen) oder grosse Teile davon (z.B. Scheibenschachen in Aarau). Bei verschiedenen Massnahmen konnten die Planungen vorangetrieben und entsprechende qualitäts-

fördernde Verfahren durchgeführt werden (z.B. Olten Süd West, Suhr Bahnhof Süd) (siehe auch Karte im Anhang A3).

Abbildung 11: Beispiel eines bereits (grösstenteils) umgesetzten Schlüsselareals: Scheibenschachen in Aarau



Quelle: Schneider & Schneider

Die weiteren Areale wurden ins AP 4G überführt und wie im vorherigen Kapitel ausgeführt weiterentwickelt und konkretisiert. Das Areal Hunzikermatte in Buchs (SA-1, 3G) wurde in die Teilstrategie der 4. Generation aufgenommen, jedoch nicht als konkrete Massnahme, da eine Einzonung erst im Horizont 2040 erfolgen soll. Die Massnahme «Umnutzung von Arbeitsgebieten an zentralen Lagen» (S4 bzw. S 303) aus der 2. und 3. Generation wurde in der 4. Generation in die Massnahmen zu den Schlüsselarealen integriert (S402-403).

Als Konkretisierung der **Landschaftsmassnahmen** «L1 Siedlungsnaher Landschaftsraum» und «L2 Aufwertung Flussräume» aus der 2. und 3. Generation werden in den Jahren 2021/22 Projektskizzen für die folgenden zwei Projekte erarbeitet: Für das gemeindeübergreifende «Freiraumkonzept Aareraum und Wald (Erlinsbacherstrasse)» von Aarau und Erlinsbach und für das Projekt «Leuenfeld – Badmatt: Langsamverkehr mit Aufwertung Flussraum» in Oensingen. Die entsprechende Planung wird durch den Verein AareLand finanziell unterstützt.

Schwerpunkt im **Verkehrsbereich** bildete in der 3. Generation weiterhin die Ausgestaltung von intermodalen ÖV-Drehscheiben (Rothrist und Schöffland, ÖV301A bzw. ÖV302A). Die 3. Etappe der Wiggertalstrasse (MIVOD301A), die Aufwertung der Oltenerstrasse in Aarburg (OD302A) ergänzt durch verschiedene Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen stellen weitere Schlüssel-massnahmen dar. Der Umsetzungsstand dieser Verkehrsmassnahmen ist grösstenteils «Im Soll». Bei der Massnahme «Fuss- und Veloverkehrsverbindung Zofingerstrasse» (FVV306A) in Oftringen zeichnet sich zurzeit aus Finanzierungsgründen eine grössere zeitliche Verzögerung ab. Beim Bahnhof Zofingen können zudem aufgrund der Abhängigkeiten zu STEP (übergeordnete Planung) zwei seitens der Stadt Zofingen bau- und finanzreife Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen (FVV305A «Zofingen, Fussgängerbeziehung SBB-Durchgang Mitte» und FVV302A «Zofingen, Fuss- und Veloweg Westseite Bahnhof») erst ab 2029 realisiert werden. Diese Massnahmen müssen somit zurückgezogen werden. Sie werden im Rahmen des Agglomerationsprogramms AareLand der 5. Generation wieder eingereicht. Im nicht-infrastrukturellen Bereich konnte das ÖV-Teilkonzept Niederamt (ÖV304A) im Jahr 2020 in Betrieb genommen werden.

3. Situations- und Trendanalyse

3.1. Siedlung

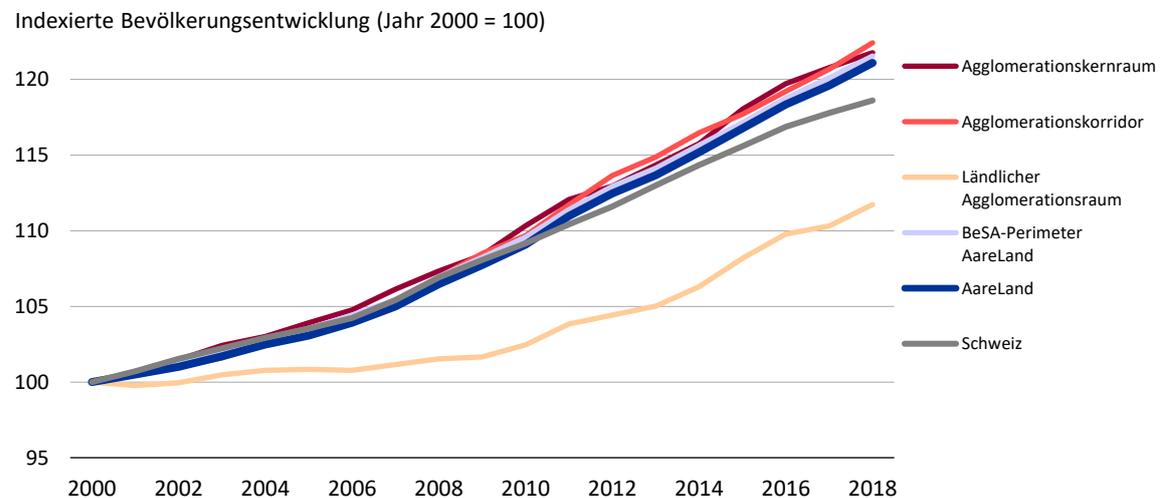
3.1.1. Bevölkerung

Aktueller Stand und bisherige Entwicklung

Im AareLand (Betrachtungssperimeter) leben heute rund 270'000 Einwohner (Stand 2018). Im BeSA-Perimeter sind es ca. 221'000. Knapp 30% der Einwohner im Betrachtungssperimeter wohnen im Agglomerationskernraum³, gut 60% in den Agglomerationskorridoren und 10% im ländlichen Agglomerationsraum.

Im AareLand hat die Bevölkerungszahl zwischen 2000 und 2018 um rund 47'000 Personen zugenommen, was einem Zuwachs von +21% entspricht. Dieses Wachstum ist landesweit (+19%) leicht überdurchschnittlich. Im AareLand sowie im entsprechenden BeSA-Perimeter ist seit 2010 eine leicht dynamischere Entwicklung gegenüber dem gesamtschweizerischen Wachstum zu verzeichnen.

Abbildung 12: Indexierte Bevölkerungsentwicklung 2000 – 2018



Grafik INFRAS. Quelle: Bfs, ESPOP/STATPOP

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

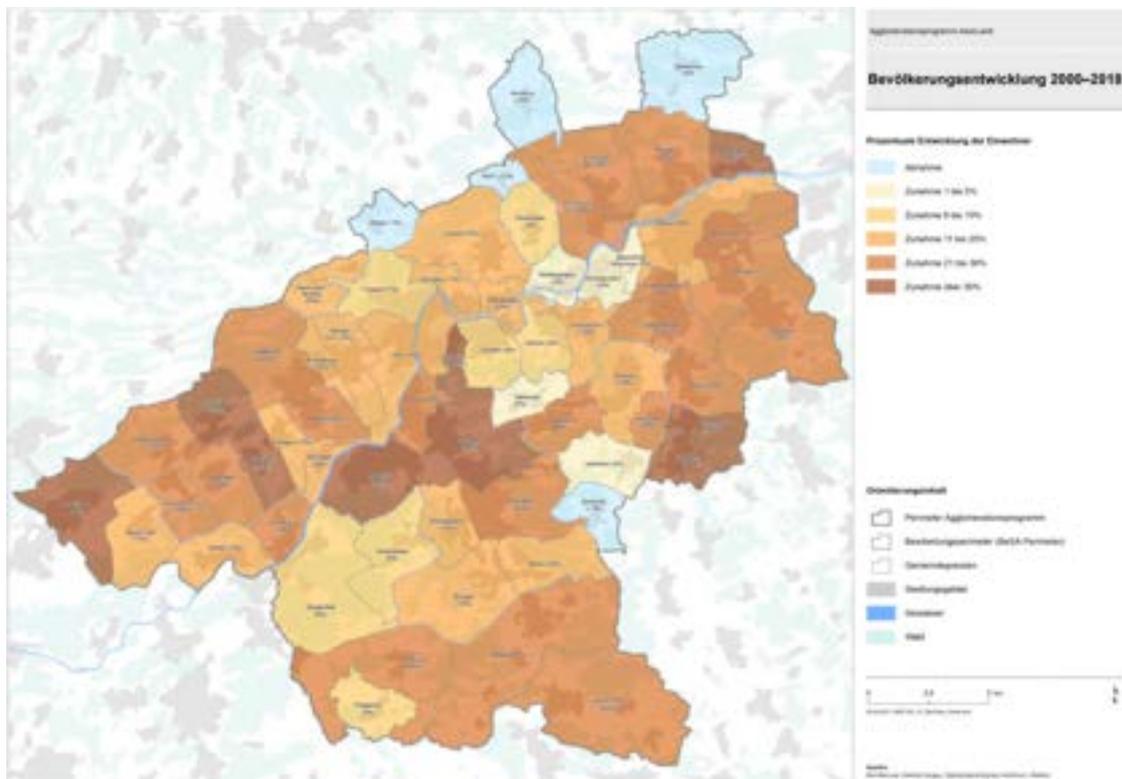
- Im **Agglomerationskernraum** sowie in den **Agglomerationskorridoren** ist in diesem Zeitraum mit je 22% ein leicht überdurchschnittlicher Bevölkerungszuwachs zu verzeichnen. Die

³ Siehe Liste der Gemeinden nach Raumtyp im Anhang. Hinweis: Bei den statistischen Auswertungen wurden die Gemeinden «Agglomerationskern/-korridor» den Korridor Gemeinden zugeteilt.

Entwicklung in den jeweiligen Gemeinden dieser zwei Raumtypen ist z.T. sehr unterschiedlich (siehe Abbildung 13). Im Kernraum ist beispielsweise in Olten mit +12% eine stark unterdurchschnittliche und in Oensingen mit +43% eine deutlich überdurchschnittliche Entwicklung festzustellen. Letztere ist primär auf die Überbauung des Areals «Leuenfeld» zurückzuführen. Im Raumtyp «Agglomerationskorridor» ist zwischen 2000 und 2018 sowohl absolut als auch relativ mit über +30% ein sehr starkes Wachstum im Gebiet Rothrist/Oftringen zu verzeichnen. Die Gemeinde Oftringen weist mit einem Einwohnerzuwachs von knapp +3'600 das stärkste absolute Wachstum im AareLand auf. Sehr dynamisch hat sich die Bevölkerungszahl auch im Gäu (insbesondere in Egerkingen und in Härkingen) und im mittleren Suhrental entwickelt. Unterdurchschnittlich ist das Wachstum im Niederamt.

- Deutlich unterdurchschnittlich hat sich die Einwohnerzahl im **ländlichen Agglomerationsraum** entwickelt (+12%). In diesem Raum hat die Bevölkerung zwischen 2000 und 2010 eher stagniert bzw. nur leicht zugenommen. In diesem Raumtyp sind neben überdurchschnittlichem Wachstum, wie in der Gemeinde Pfaffnau (+24%) und Fülenbach (+18%), auch Abnahmen zu verzeichnen. Dies insbesondere in ländlichen Gemeinden des Jurabogens.

Abbildung 13: Bevölkerungsentwicklung 2000 – 2018 nach Gemeinden

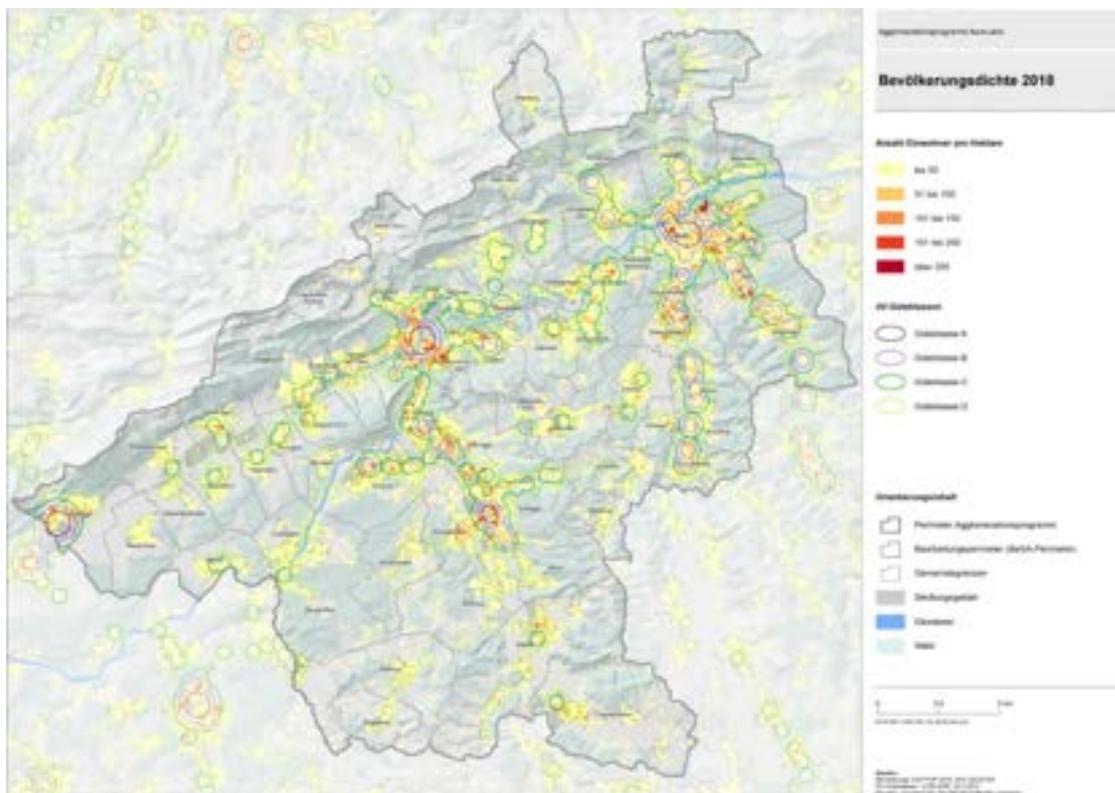


Karte in hoher Auflösung im Anhang A5

Bevölkerungsdichte

Wie aus der nachfolgenden Abbildung ersichtlich ist die Bevölkerungsdichte im AareLand eher gering. Grosse Teile der Wohngebiete weisen weniger als 50 Einwohner pro Hektare auf. Dichtere Gebiete mit über 150 Einwohnern/ha sind fast ausschliesslich im Agglomerationskernraum, und dies auf kleinere Gebiete beschränkt, zu verzeichnen. Angaben zu den Dichten in den überbauten Bauzonen finden sich im Kap. 3.1.3.

Abbildung 14: Bevölkerungsdichte



Karte in hoher Auflösung im Anhang A5

Einwohner nach ÖV-Güteklassen (MOCA-Indikator Nr. 3)

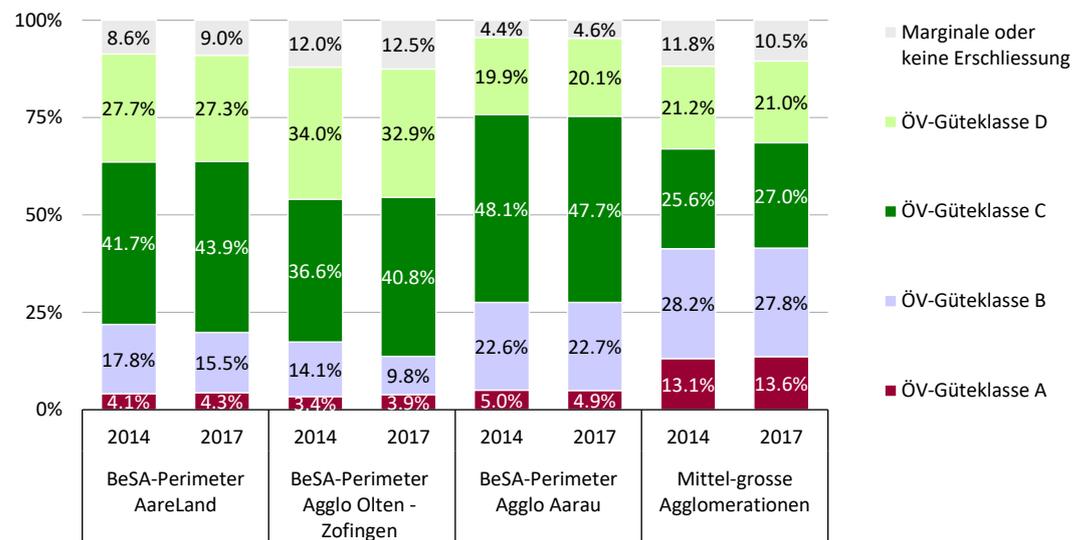
Im BeSA-Perimeter AareLand leben heute (Stand 2017) rund 20% der Einwohner in Gebieten, welche gut bis sehr gut mit dem ÖV erschlossen sind (ÖV-Güteklassen⁴ A und B). 44% der Einwohner sind mit der ÖV-Güteklasse C und 27% mit der ÖV-Güteklasse D erschlossen. Zwischen 2014 und 2017 ist in diesem Perimeter eine Zunahme des Einwohneranteils in der ÖV-

⁴ ÖV-Güteklassen des ARE (Bund)

Güteklasse C von 41.7% auf 43.9% und Reduktion des Anteils Einwohner in Gebieten mit einer ÖV-Güteklasse B von 17.8% auf 15.5% zu verzeichnen.⁵

Der BeSA-Perimeter AareLand weist in den ÖV-Güteklassen A und B mit 4.3% bzw. 15.5% gegenüber ähnlich grossen Agglomerationen (13.6% bzw. 27.8%) einen deutlich unterdurchschnittlichen Anteil an Einwohnern auf. Entsprechend höher sind im AareLand die Anteile der Einwohner in den Güteklassen C und D. Besonders tief sind mit rund 14% im BeSA-Perimeter Olten – Zofingen die Anteile Einwohner in Gebieten, welche gut bis sehr gut mit dem ÖV erschlossen sind.

Abbildung 15: Einwohner nach ÖV-Güteklassen 2014 und 2017



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

⁵ Hinweis: Gemäss Berechnungsmethodik des ARE zu den ÖV-Güteklassen sind beim Fahrplan 2016/17 gegenüber dem Fahrplan 2013/14 insbesondere im Raum Olten einzelne Gebiete der Güteklasse B statt C zugewiesen.

Entwicklungstrends

- Die Bevölkerungsprognose im Kanton Aargau aus dem Jahr 2013 rechnet gesamtkantonal bis 2040 mit einem durchschnittlichen jährlichen Bevölkerungswachstum von 1.1%. Die künftige Bevölkerungsentwicklung unterscheidet sich in den verschiedenen Regionen: Insbesondere die Regionen Zofingen und Aarau wachsen mit durchschnittlich 1.3% bzw. 1.4% pro Jahr gemäss Prognosen stärker als der kantonale Durchschnitt.
- Die Bevölkerungsprognose 2015 – 2040 des Kantons Solothurn geht gesamtkantonal von einem durchschnittlichen jährlichen Bevölkerungswachstum von 0.7% aus. Für den solothurnischen Teil der Agglomeration AareLand gehen diese Prognosen mit 0.9% pro Jahr von einem Wachstum über dem kantonalen Durchschnitt aus.
- Die Bevölkerungsprognose 2018 – 2045 des Kantons Luzern rechnet bis 2040 gesamtkantonal mit einem durchschnittlichen Bevölkerungswachstum von 0.8% pro Jahr. In der Region Unteres Wiggertal wird von einem durchschnittlichen jährlichen Wachstum von 1.4% und in der Region Willisau von 0.8% ausgegangen.
- Bezogen auf das AareLand ist zwischen 2017 und 2040 gemäss diesen Prognosen von einem Bevölkerungszuwachs von ca. 74'000 Personen auszugehen. Dies entspricht einem Wachstum in diesem Zeitraum von rund 28% bzw. von jährlich durchschnittlich 1.2%. In den letzten 20 Jahren entsprach das durchschnittliche Bevölkerungswachstum im AareLand etwa diesem Wert.
- Aufgrund der vorhandenen unüberbauten Bauzonen und der Nachfrage nach Wohnraum im ländlichen Agglomerationsraum, ist davon auszugehen, dass das Bevölkerungswachstum in diesem Raumtyp relativ gesehen kurz- bis mittelfristig ähnlich ausfallen wird wie dasjenige im Agglomerationskernraum und in den Agglomerationskorridoren. Mittel- bis langfristig ist aufgrund der verschärften Vorgaben zur Siedlungsentwicklung in den kantonalen Richtplänen mit einer stärkeren Entwicklung in den letzten zwei Raumtypen zu rechnen. In absoluten Zahlen ist mit der Entwicklung der Schlüsselareale kurz- bis mittelfristig mit einer Zunahme in den Zentren und in den Agglomerationskorridoren von rund 8'000 bis 10'000 Einwohner zu rechnen. Dabei fällt die Entwicklung des Gebietes Olten Südwest stark ins Gewicht.

3.1.2. Beschäftigte

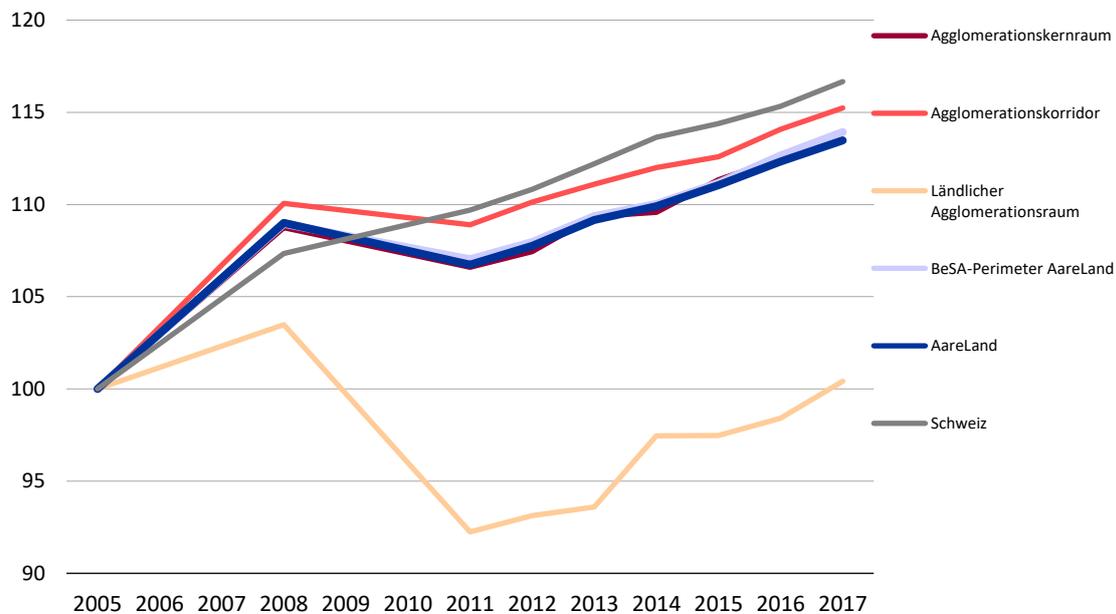
Aktueller Stand und bisherige Entwicklung

Im AareLand arbeiten aktuell 164'000 Beschäftigte (Stand 2017). Im BeSA-Perimeter sind es 141'000. Die Hälfte der Beschäftigten des AareLand arbeiten heute im Agglomerationskernraum, rund 45% in den Agglomerationskorridoren und 5% im ländlichen Agglomerationsraum.

Im Unterschied zur Bevölkerung hat sich die Beschäftigtenzahl im AareLand in den letzten 10 Jahren gegenüber dem schweizerischen Wert leicht unterdurchschnittlich entwickelt: Im AareLand hat die Anzahl der Beschäftigten zwischen 2005 und 2017 um rund 13% zugenommen. Gesamtschweizerisch beträgt der Zuwachs in dieser Periode 17%.

Abbildung 16: Indexierte Beschäftigtenentwicklung 2005 – 2017

Indexierte Beschäftigtenentwicklung (Jahr 2005 = 100)



Grafik INFRAS. Quelle: Bfs, STATENT (Daten 2005 und 2008: Rückrechnungen)

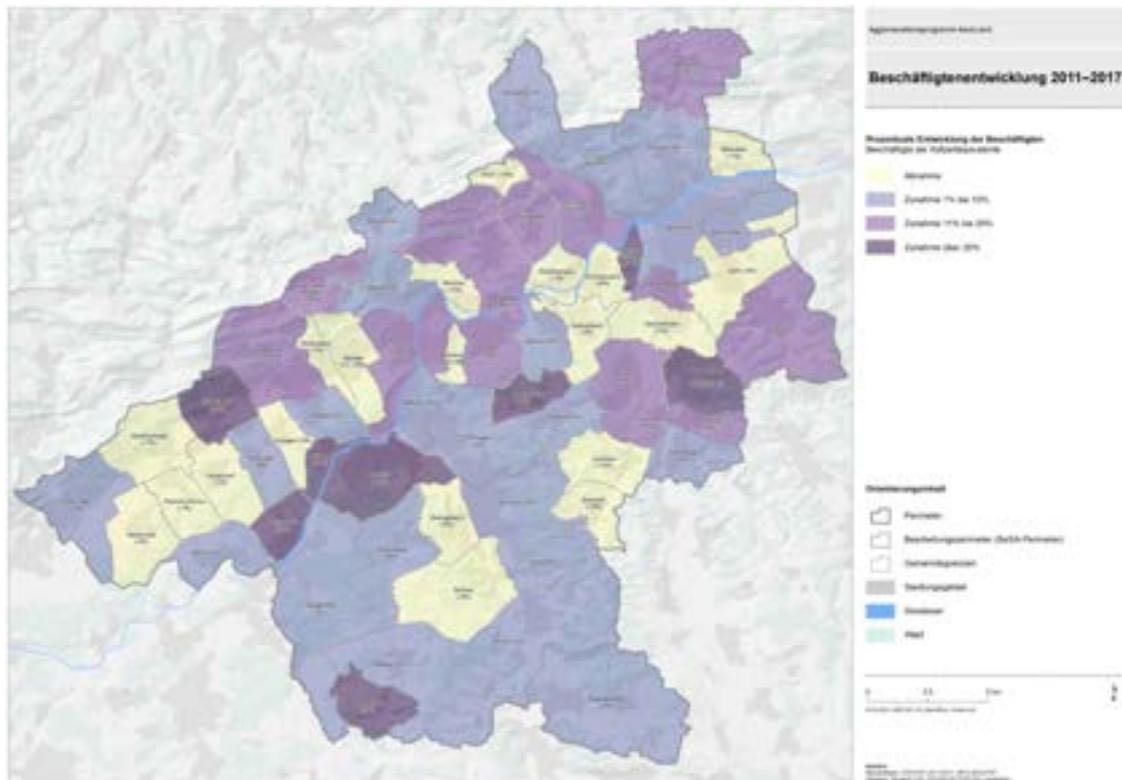
In den drei Raumtypen des AareLand hat sich die Anzahl der Beschäftigten unterschiedlich entwickelt. Eine Abnahme, welche in Zusammenhang mit der Finanzkrise 2008 steht, ist jedoch in allen Raumtypen festzustellen. Die Entwicklung zwischen 2005 und 2017 in den drei Raumtypen weist folgende Merkmale auf:

- Die Entwicklung im **Agglomerationskernraum** liegt mit knapp 14% im Durchschnitt des AareLand. Nach einer starken Zunahme von rund 9% zwischen 2005 und 2008 sowie anschließender Abnahme (-2% bzw. ca. -1'500 Beschäftigte), ist seit 2011 in diesem Raumtyp wieder ein moderates Wachstum festzustellen. Die Dynamik ist seit diesem Zeitpunkt ähnlich wie die gesamtschweizerische Entwicklung.
- In den **Agglomerationskorridoren** liegt das Wachstum der Anzahl Beschäftigten mit +15% ganz leicht über dem Durchschnitt des AareLand. Dies insbesondere, weil dieser Raumtyp zwischen 2005 und 2008 einen leicht höheren Zuwachs der Anzahl Beschäftigte und zwischen 2008 und 2011 eine geringere Abnahme gegenüber dem Gesamttraum erfahren hat. In diesem Raumtyp hat die Anzahl der Beschäftigten insbesondere im Gäu überdurchschnittlich zugenommen. Dies bringt neben der positiven Dynamik auch Herausforderungen beispielsweise im Bereich Verkehr mit sich.

- Im **ländlichen Agglomerationsraum** hat die Anzahl der Beschäftigten nach einer relativ gesehen starke Abnahme zwischen 2008 und 2011 im Jahr 2017 wieder das Niveau von 2005 erreicht. In absoluten Zahlen betrug diese Abnahme knapp 1'000 Beschäftigte. Rund 40% davon ist auf die negative Entwicklung in der Gemeinde Kestenholz zurückzuführen. Seit 2011 wächst auch im ländlichen Agglomerationsraum die Beschäftigtenzahl wieder.

Wie bei der Bevölkerung haben auch bei den Beschäftigten in den jeweiligen Gemeinden der drei Raumtypen z.T. sehr unterschiedliche Entwicklungen stattgefunden. Die Entwicklung zwischen 2011 und 2017 nach Gemeinden ist aus der nachfolgenden Abbildung ersichtlich.

Abbildung 17: Beschäftigtenentwicklung 2011 – 2017 nach Gemeinden



Karte in hoher Auflösung im Anhang A5

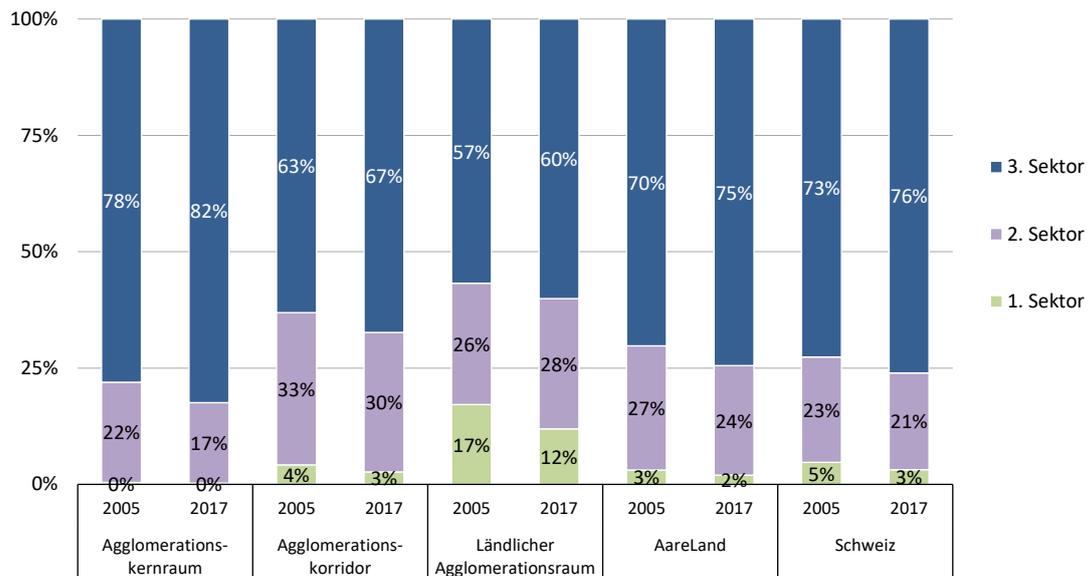
Entwicklung der Wirtschaftssektoren

Im AareLand liegt heute der Anteil der Beschäftigten im 2. Sektor (Industrie/Gewerbe) mit 24% leicht über dem schweizerischen Durchschnittswert von 21%. Wie im schweizerischen Trend hat auch im AareLand zwischen 2005 und 2017 der Anteil der Beschäftigten im 2. Sektor abgenommen und zwar um 3%-Punkte. Weiterhin deutlich überdurchschnittlich ist dieser Anteil mit 30%

in den Agglomerationskorridoren. In diesem Raumtyp befinden sich mehrere wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte mit Ausrichtung Industrie/Gewerbe.

Abbildung 18: Entwicklung der Wirtschaftssektoren 2005 – 2017 im Vergleich

Anteil Sektoren



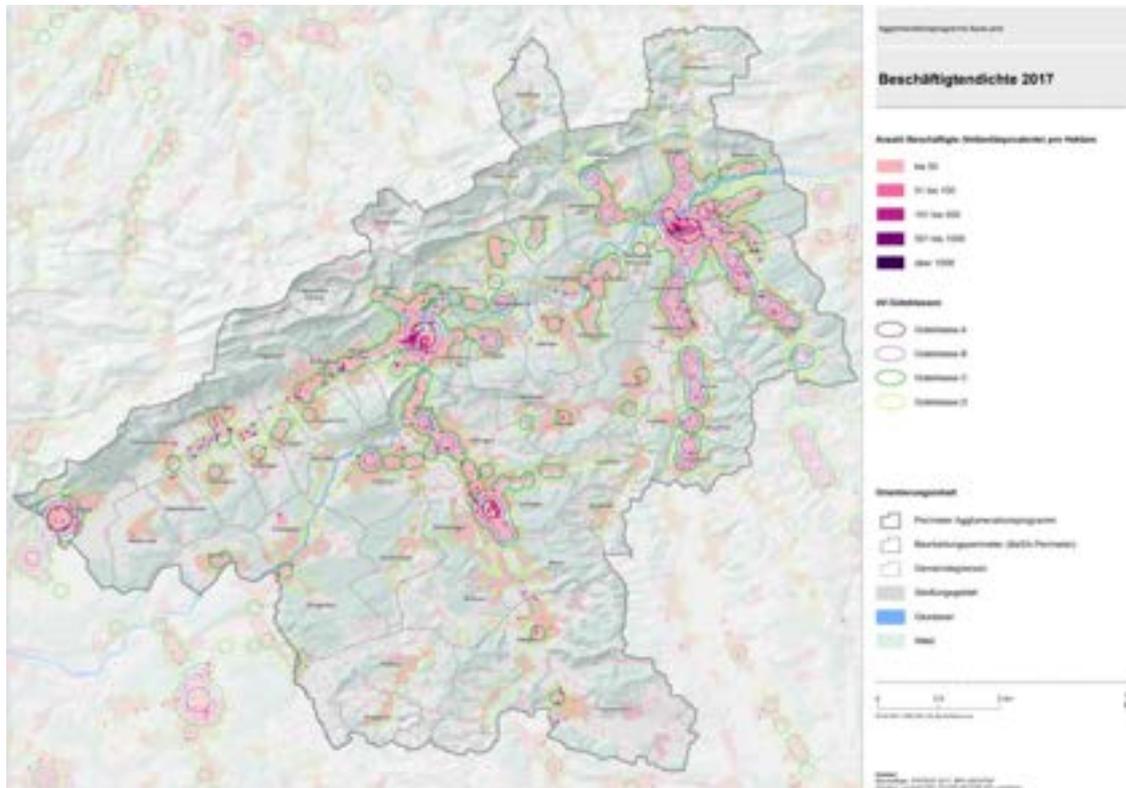
Grafik INFRAS. Quelle: BFS, STATENT (Daten 2008: Rückrechnungen)

1. Sektor: Land- und Forstwirtschaft; 2. Sektor: Industrie/Gewerbe; 3. Sektor: Dienstleistungen

Beschäftigtendichte

Die bedeutenden Beschäftigungskonzentrationen befinden sich vorab in den drei Zentren Aarau, Olten und Zofingen. Wie aus der nachfolgenden Abbildung ersichtlich wird, sind Beschäftigtendichten von über 100 Beschäftigten pro Hektare auch in den Agglomerationskorridoren zu verzeichnen. Angaben zu den Dichten in den überbauten Bauzonen finden sich im Kap. 3.1.3.

Abbildung 19: Beschäftigtendichte 2017

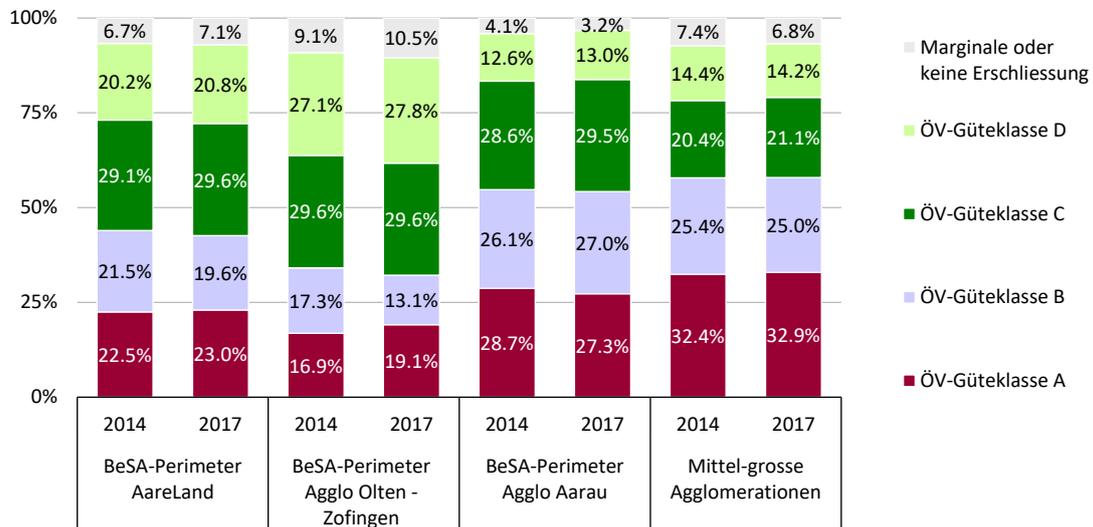


Karte in hoher Auflösung im Anhang A5

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

Im BeSA-Perimeter AareLand arbeiten heute (Stand 2017) 43% der Beschäftigten in Gebieten, welche eine ÖV-Güteklasse A oder B aufweisen. Knapp 30% der Beschäftigten befinden sich in der ÖV-Güteklasse C und gut 20% in der ÖV-Güteklasse D. Im Zeitraum zwischen 2014 und 2017 ist eine leichte Zunahme des Beschäftigtenanteils in den ÖV-Güteklassen C und D von 49.3% auf 50.4% und eine leichte Reduktion des Anteils der Beschäftigten in Gebieten mit einer ÖV-Güteklasse B von 21.5% auf 19.6% zu verzeichnen (s. dazu auch Hinweis in der Fussnote 5).

Auch bei den Beschäftigten weist der BeSA-Perimeter AareLand mit 42.6% einen unterdurchschnittlichen Anteil an Beschäftigten an gut bis sehr gut erschlossenen Lagen (ÖV-Güteklassen A und B) gegenüber ähnlich grossen Agglomerationen (57.9%) auf. Wie bei den Einwohnern ist insbesondere im BeSA-Perimeter Olten – Zofingen mit 32.2% ein stark unterdurchschnittlicher Anteil an Beschäftigten in den Güteklassen A und B zu verzeichnen. Im Gäu bestehen mehrere wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte mit Ausrichtung Logistik/Transport, bei denen der Fokus auf die Nähe zu einem Autobahnanschluss und weniger zu einem ÖV-Knoten liegt.



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

Entwicklungstrends

Die Arbeitsplatzentwicklung ist gegenüber der Bevölkerung mit viel grösseren Unsicherheiten verbunden. Wird davon ausgegangen, dass sich künftig die Anzahl der Beschäftigten ähnlich wie seit 2008 entwickeln wird (d.h. ohne grössere Wirtschaftskrisen), so ist im AareLand zwischen 2016 und 2040 von einem Wachstum von rund 25% bzw. von ca. +40'000 Beschäftigten auszugehen. Im Jahr 2040 würden somit gut 200'000 Beschäftigte in diesem Raum arbeiten.

Räumliche Verteilung:

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

Wirtschaftliche Ausrichtung:

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

3.1.3. Bauzonen

Bebaute und unbebaute Bauzonen

Im AareLand befinden sich heute (Stand 2018) gemäss harmonisierten Bauzonendaten des Bundes insgesamt 5'550 ha Wohn-, Misch- und Zentrumszonen (WMZ). Davon stehen 486 ha, d.h. rund 9% zur Überbauung zur Verfügung. Die Fläche der Arbeitszonen beträgt rund 1'560 ha. Davon sind 258 ha bzw. rund 17% unbebaut. Die bebauten und unbebauten Wohn-, Misch- und Zentrumszonen sowie die Arbeitszonen im AareLand sind aus der nachfolgenden Abbildung ersichtlich:

Tabelle 4: WMZ und Arbeitszonen nach Raumtypen im AareLand

	Total WMZ in ha	Unbebaute WMZ in ha	Anteil unbebaute WMZ	Total Arbeitszonen in ha	Unbeb. Arbeitsz. in ha	Anteil unbebaute Arbeitsz.
Agglomerationskernraum	1'248	80	6%	370	48	13%
Agglomerationskorridore	3'568	328	9%	1'086	190	18%
Ländlicher Agglomerationsraum	734	78	11%	103	19	19%
Total	5'550	486	9%	1'559	258	17%

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

Projektbezogene Potenziale im bebauten Gebiet

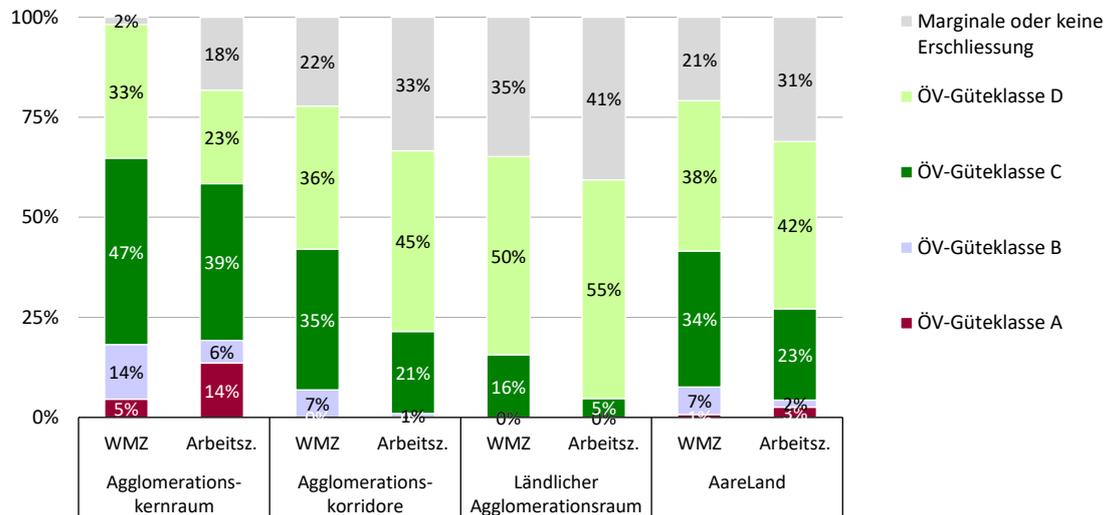
Neben den unbebauten Bauzonen bestehen im AareLand verschiedene Flächen im bereits bebauten Gebiet, welche stark unternutzt oder Umnutzungspotenzial aufweisen (siehe u.a. Schlüsselareale aus der 3. Generationen). Aufgrund von entsprechenden Planungen wird in diesen Gebieten kurz- bis mittelfristig von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

Unbebaute Bauzonen nach ÖV-Güteklassen

Im AareLand befinden sich heute nur 8% der unbebauten WMZ-Bauzonen an gut bis sehr gut erschlossenen Lagen (ÖV-Güteklassen A und B). Rund ein Drittel der Fläche der unbebauten WMZ liegt in der ÖV-Güteklasse C und rund 38% in der ÖV-Güteklasse D. Gut 20% der unbebauten WMZ weisen eine marginale oder keine ÖV-Güteklasse auf. In den drei Raumtypen sind z.T. grössere Differenzen zu verzeichnen:

- Naturgemäss weist mit knapp 20% im Agglomerationskernraum ein überdurchschnittlich hoher Anteil an unbebauten Flächen in der WMZ eine gute bis sehr gute Erschliessung mit dem ÖV auf. Fast die Hälfte der unbebauten WMZ-Flächen weisen in diesem Raumtyp die ÖV-Güteklasse C auf und nur 2% sind marginal oder nicht mit dem ÖV erschlossen.
- In den Agglomerationskorridoren dominieren mit rund 70% die unbebauten WMZ-Flächen in den ÖV-Güteklassen C und D.
- Im ländlichen Agglomerationsraum ist nur ein kleiner Anteil (ca. 16%) mit der Güteklasse C erschlossen. Die Hälfte der unbebauten WMZ weisen eine geringe ÖV-Erschliessung auf (D) und 35% sind marginal oder nicht mit dem ÖV erschlossen.

Abbildung 22: Unbebaute Bauzonen nach ÖV-Güteklassen im AareLand



Grafik INFRAS. Quelle: ÖV-Güteklassen: ARE 2018; unbebaute Bauzonen: Kantone AG, SO und LU

Bei den Arbeitszonen ist im AareLand mit 3% ebenfalls nur ein sehr kleiner Anteil der unbebauten Flächen gut bis sehr gut mit den ÖV erschlossen. 23% befinden sich in der ÖV-Güteklasse C und 42% in der ÖV-Güteklasse D. Gut 30% weisen eine marginale oder keine ÖV-Erschliessung auf. Auch bei den Arbeitszonen sind grössere Unterschiede je nach Raumtyp festzustellen:

- Im Kernraum sind 20% der unbebauten Arbeitszonen gut bis sehr gut erschlossen und knapp 40% befinden sich in der ÖV-Güteklasse C. 18% weisen eine marginale bzw. keine ÖV-Erschliessung auf.
- In den Agglomerationskorridoren sind 21% der unbebauten Arbeitszonen in der ÖV-Güteklasse C zu verzeichnen. Der grösste Anteil und zwar 45% liegt in der ÖV-Güteklasse D. Ein Drittel ist zudem marginal oder nicht mit dem ÖV erschlossen.
- Im ländlichen Agglomerationsraum sind 55% der unbebauten Arbeitszonen gering (ÖV-Güteklasse D) und über 40% marginal bzw. nicht mit dem ÖV erschlossen.

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

Im AareLand weisen die überbauten Wohn-, Misch- und Zentrumszonen eine durchschnittliche Zahl an Einwohnern und Beschäftigten (VZÄ) von 49 Personen pro ha auf. Im Agglomerationskernraum liegt dieser Wert mit 77 Einwohnern+VZÄ pro ha deutlich über dem Durchschnitt des

AareLand. In den Agglomerationskorridoren sind durchschnittlich 43 und im ländlichen Agglomerationsraum nur 27 Einwohner+VZÄ pro ha überbauter WMZ zu verzeichnen⁶.

Die Anzahl Einwohner und Beschäftigte (VZÄ) pro Hektare überbauter Wohn-, Misch- und Zentrumszonen (WMZ) liegt im BeSA-Perimeter AareLand mit 61.9 deutlich unter dem Durchschnittswert ähnlich grosser Agglomerationen (80.3). Im BeSA-Perimeter Olten-Zofingen liegt der Wert bei 63.2 und im BeSA-Perimeter Aarau bei 60.3 Einwohner+VZÄ pro ha überbauter WMZ. Im BeSA-Perimeter AareLand hat die Dichte der überbauten WMZ zwischen 2012 und 2017 um 2.7% von 60.3 auf 61.9 zugenommen. Diese Entwicklung liegt leicht unter dem Durchschnitt der mittel-grossen Agglomerationen.

Tabelle 5: Anzahl Einwohner und Beschäftigte (VZÄ) pro ha überbauter WMZ

	2012 EW+VZÄ/ha WMZ	2017 EW+VZÄ/ha WMZ	Diff. in %
BeSA-Perimeter AareLand	60.3	61.9	+2.7%
BeSA-Perimeter Agglo Olten - Zofingen	61.3	63.2	+3.1%
BeSA-Perimeter Agglo Aarau	59.1	60.3	+2.1%
Mittel-grosse Agglomerationen	77.4	80.3	+3.7%

Tabelle INFRAS. Quelle: ARE basierend auf BFS; STATPOP und STATENT 2011/2016 sowie Bauzonenstatistik Schweiz 2012/2017

3.1.4. Entwicklungsschwerpunkte und verkehrsintensive Einrichtungen

Wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte

Die Fläche der wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkte im AareLand (siehe Abb. 21) beträgt über 1'000 ha. Wie aus der nachfolgenden Tabelle ersichtlich, liegen gut zwei Drittel der ESP-Flächen in den ÖV-Güteklassen C und D. Dies aufgrund der starken Ausrichtung der ESP im AareLand auf den Logistik-/Transport-Bereich. Diese Art von ESP liegt primär im Umfeld von Knoten des übergeordneten Strassennetzes. Rund 16% der ESP-Flächen befinden sich an gut bis sehr gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen. Ebenfalls rund 16% der Flächen weisen keine oder eine marginale ÖV-Erschliessung auf.

⁶ Die Zahlen in diesem Absatz basieren bei den Einwohnern und den VZÄ auf Hektardaten und sind nicht eins zu eins mit den Daten im nachfolgenden Absatz und in der Tabelle 5 vergleichbar, welche auf Gebäudedaten basieren.

Tabelle 6: Wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte im AareLand nach ÖV-Güteklassen

ÖV-Güteklasse	ESP-Fläche in ha	Anteil
A	70	7%
B	94	9%
C	344	32%
D	380	36%
Keine/marginale ÖV-Erschliessung	174	16%
	1'062	100%

Tabelle INFRAS. Quelle: ESP: Kantone AG, SO, LU; ÖV-Güteklassen: ARE, 2019

Verkehrsintensive Einrichtungen

Im AareLand sind ausserhalb der Zentren in den kantonalen Richtplänen folgende Standorte als verkehrsintensive Einrichtungen in Bezug auf Personenverkehr bzw. als Einkaufs- und Dienstleistungszentren definiert⁷:

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

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

⁷ Im Richtplan des Kantons Solothurn ist zudem im Zentrum Olten der Standort «Olten Sälipark 2020 (Bifang)» als Einkaufs- und Dienstleistungszentrum definiert.

3.2. Landschaft und Umwelt

3.2.1. Landschaftsstruktur

Im AareLand befinden sich in einem verhältnismässig kleinen Raum vielfältige Natur-, Landschafts- und Freiräume (Abbildung 24). Landschaftsprägend ist das Aufeinandertreffen von Faltenjura und Mittelland mit seinen Ebenen, Tal- und Hügellandschaften. Das Gerüst bilden die Flusslandschaft der Aare und die seitlichen Flusstäler oder -ebenen von Suhr, Wyna und Wigger, deren Bedeutung auch in der historischen Entwicklung von Siedlungsstrukturen und Verkehrswegen erkennbar ist. Heute verursachen wichtige nationale Verkehrswege sowie die dichte Besiedlung einen hohen Druck auf die Landschaft in der Talsohle und eine grosse Trennwirkung.

Bei einer detaillierteren Betrachtung lassen sich im AareLand die folgenden vielfältigen und identitätsstiftenden Landschaftskammern beschreiben.

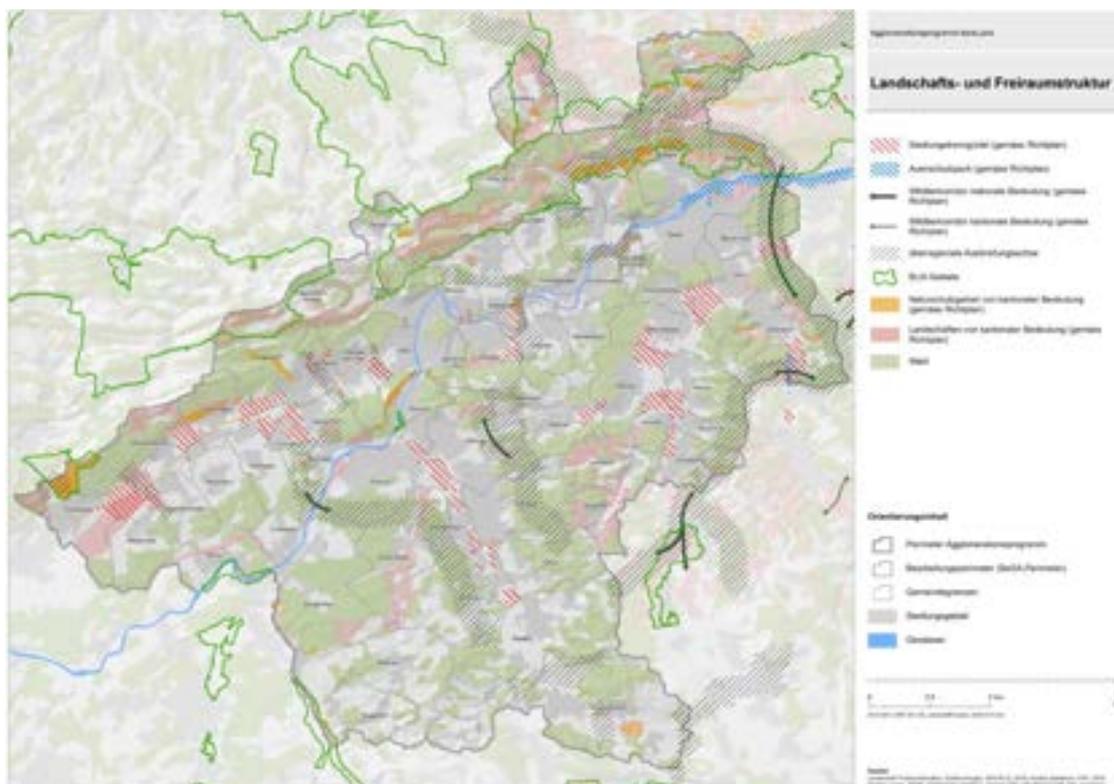
Abbildung 23: Vielfältige Landschaftskammern: Erste Jurakette, Gäu, Hügellandschaften und Talebenen (Beispiel Suhrental)



- Nördlich der Aare zieht sich die erste Jurakette durch: Im Bereich AareLand beginnt sie im Westen mit der Klus nördlich von Oensingen und endet im Osten mit dem Bözberg. Im Kanton Aargau gilt sie gemäss Richtplan als Landschaft von kantonaler Bedeutung, im Kanton Solothurn ist sie durch die Juraschutzzone geschützt. Das Gebiet nördlich von Aarau mit den Agglomerationsgemeinden Biberstein und Küttigen ist zudem Teil des Regionalen Naturparks Jurapark.

- Das Gäu, aus dem urzeitlichen Gäusee entstanden, ist eine Ebene mit teilweise immer noch grossflächigen, unbebauten Flächen welche intensiv landwirtschaftlich genutzt wird, wie beispielsweise westlich von Kestenholz.
- Die Hügellandschaften des Engelberg und des Born sowie die Erhebung zwischen dem Mittel- und Aaregäu sind Ausläufer der ersten Jurakette. Sie sind meist dicht bewaldet; die offenen Landschaftsbereiche werden intensiv landwirtschaftlich bewirtschaftet.
- Die Talebenen des Suhren-, des Wynen- und des westlichen Wiggertals sind aus dem nördlichen Ende des Reussgletschers entstanden: Während die Hügelzüge Moränen sind, entstand in den Talböden eine fruchtbare Landschaft, in der die Landwirtschaft landschaftsprägend ist. Die Flüsse, häufig von Bäumen und Hecken gesäumt, sind genauso wie die Moränen beliebtes Naherholungsgebiet für die Bevölkerung.

Abbildung 24: Landschafts- und Freiraumstruktur AareLand



Karte in hoher Auflösung im Anhang A5

Die Flussräume übernehmen vielfältige Aufgaben:

- Die Aare ist das zentrale Landschaftselement des AareLand: Sie ist nicht nur Namensgeberin, sondern auch Identitätsträgerin und beliebtes Erholungsgebiet für einen Grossteil der

Bevölkerung (Spazieren, Velofahren, urbane Nutzungen in Aarau und Olten usw.). Mit der ersten Juragewässerkorrektur (1868 bis 1891) konnten die Hochwasserspitzen der Aare gemindert werden. Weiter erforderte die Nutzung der Wasserkraft den Bau von Kanälen (v.a. im Niederamt) und die Regulierung des Wasserstands. Grosse Schwankungen des Wasserstands und somit Veränderungen des Uferbereichs (Ablagerungen, Erosion) finden deshalb nur entlang der «alten Aare» (Restwasserstrecke) statt. An diesen Stellen befinden sich auch wertvolle Auengebiete.

- Der Wiggerraum ist ein beliebtes Naherholungsgebiet in der Region Zofingen. Die Wigger ist über weite Strecken stark korrigiert und kanalisiert. Mit dem Ausbau der A1 auf sechs Spuren ist im Rahmen der ökologischen Ausgleichsmassnahmen der Unterlauf der Wigger renaturiert worden. Dadurch hat das Naherholungsgebiet eine wesentliche Aufwertung erfahren.
- Die weiteren Flussräume der Dünnern, Suhre und Wyna sind gegenüber dem Aare- und Wiggerraum weniger landschaftsprägend. Aber auch sie übernehmen wichtige Aufgaben für die Naherholung und die Ökologie.
- Eingedolte und begradigte Flussläufe: Die meisten Flüsse im AareLand sind auf Teilstrecken begradigt oder eingedolt.

Entwicklungstrends

- Die Entwicklung von Siedlung und Verkehrsinfrastruktur konzentriert sich auf die Talsohle mit den beinahe durchgängigen Siedlungsgebieten. Der Aareraum sowie auch die weiteren Flussräume, wie z.B. die Wigger, werden als verbindende Freiräume weiter an Bedeutung gewinnen. In der äusseren Landschaft (Jurakette, Hügellandschaft des Mittellands) findet eine extensive Entwicklung statt. Wichtige Unterstützung für eine nachhaltige Entwicklung dieser Gebiete erfolgt über die Pärke von nationaler Bedeutung wie der Regionale Naturpark Jurapark.
- Die Aare als Identifikationsmerkmal des AareLand weist trotz bisherigen Projekten im Zuge von Renaturierungen (Schachenpark, AareLandWeg, u.a.) noch grösseres Potenzial auf. Massnahmen zur Aufwertung von siedlungsnahen Flusslandschaften sind zu konkretisieren. Vorrang hat die Erschliessung für Fuss- und Veloverkehr; entstehende Nutzungskonflikte sind lösbar.

3.2.2. Freiräume im Siedlungsgebiet

Im Siedlungsgebiet sind Freiräume und Wohnumfelder ein wichtiger Faktor für die Lebensqualität. Öffentliche Parkanlagen und Plätze sind wichtige Aufenthalts- und Begegnungsorte für die Bevölkerung in Stadt-, Quartier- und Dorfstrukturen. Solche städtischen Freiräume innerhalb des Siedlungsgebiets befinden sich in den Zentren Aarau, Olten und Zofingen. Diese bilden ein Freiraumnetz, welches sich über den gesamten Kernraum der Agglomeration erstrecken soll. Mit dem Freiraumkonzept verfügt Aarau über ein Instrument zur Steuerung der Entwicklung. Die Stadt Zofingen verfügt mit dem Raumentwicklungskonzept über eine strategische Grundlage für die weitere räumliche Entwicklung.

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

Im urbanen Agglomerationsraum wird die Sicherung der Freiräume immer wichtiger für die Freiraumversorgung und die Identität der Gemeinden. Gemeinden wie Suhr und Buchs haben in Freiraum- oder Raumentwicklungskonzepten entsprechende Strategien erarbeitet. Für ländliche Gemeinden ist die Gestaltung des Ortskerns eine wichtige Aufgabe zur Stärkung der Identität, welche unter anderem im Zusammenhang mit Ortsdurchfahrten umgesetzt werden kann. Diesbezüglich besteht noch Potenzial.

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

Entwicklungstrends

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

3.2.3. Naherholungsgebiete

Der Bedarf der Bevölkerung nach Landschafts- und Naturerlebnis nimmt zu und die siedlungsnahen Landschafts- und Naturräume gewinnen für die Naherholung an Bedeutung. Wie bereits erwähnt sind die Flussräume bedeutende Erholungslandschaften. Die Siedlungsfreiräume, Siedlungsränder und siedlungsnahen Landwirtschaftsflächen im AareLand erfüllen wichtige Funktionen für Naherholung, Freizeit und Sport.

Ein Beispiel für die gezielte Entwicklung eines siedlungsnahen Erholungsgebiets ist der Schachenpark im Aareraum zwischen Aarau und Olten. Dieser Raum ist industriegeschichtlich und landschaftlich von grosser Bedeutung. Einerseits sind es die Kraftwerksbauten Aarau, Erlinsbach, Niedergösgen und Winznau sowie die traditionellen Industriegebiete mit den Schuhfabriken Bally in Schönenwerd und Hug in Dulliken, welche noch heute mit ihrer Bausubstanz als Zeugen der Industrialisierung sichtbar sind. Der Bally Park im solothurnischen Schönenwerd

wurde als Industrie- und Gartendenkmal ausgezeichnet. Der Schweizer Heimatschutz übergab den Schulthess Gartenpreis 2016 dem über 100-jährigen Bally Park. Andererseits sind es die verschiedenen Schachengebiete, welche in zusammenhängender Abfolge die Flusslandschaft mit ihren Auenwäldern prägen und gleichzeitig das Siedlungsgebiet zwischen Aarau und Olten begrenzen. Für die Massnahme der 1. Generation «Schachenpark» wurde ein Projektkatalog an Massnahmen erarbeitet. Verschiedene Massnahmen wurden entweder als Eigenleistung oder mit den Projekten «Hochwasserschutz und Revitalisierung Aare, Olten bis Aarau» sowie den Projekten zur Konzessionserneuerung der Kraftwerke Aarau und Gösigen umgesetzt. Weitere Projekte sind in Erarbeitung. Die Ausweitung des Gewässergerinnes der Aare im Rahmen der Hochwasserschutzmassnahmen hat den bereits sehr beliebten Naherholungsraum nochmals deutlich aufgewertet. Dadurch ist auch die Zahl der Besucher und Besucherinnen wiederum gestiegen. Um die sich anbahnenden Probleme mit unsachgemässer Parkierung und Abfallentsorgung korrigierend beeinflussen zu können, wurden erste lenkende Massnahmen umgesetzt. Dabei wurden die Zufahrt und Parkierung im Gebiet Winznau geregelt, eine Informationskampagne vor Ort umgesetzt und mehr Abfallbehälter zur Verfügung gestellt. Aus den Erfahrungen wird zusammen mit Sozial-Institutionen und den Gemeinden ein Unterhaltskonzept geplant. Dabei stehen lenkende und weniger rechtliche Massnahmen im Vordergrund. Mit dem Label «öisi Aare» soll ein Identifikationsmerkmal entstehen, welches seit Juli 2019 als Verein organisiert ist.

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

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

Entwicklungstrends

- Im Rahmen der Innenentwicklung wird der Erholungsdruck auf die siedlungsnahen Landschaftsräume (Landwirtschaft, Gewässer, Wald) steigen. Es ist davon auszugehen, dass diese als Naherholungsräume im AareLand eine wichtige Rolle für einen attraktiven Lebensraum spielen werden. Es zeigt sich bereits heute aufgrund des hohen Nutzungsdrucks, dass eine koordinierte Entwicklung dieser Räume unter Abstimmung der verschiedenen Interessensansprüche wichtig ist, um Konflikte vorzubeugen und breit abgestützte Lösungen zu finden.
- Die nationale Verkehrsinfrastruktur und deren künftige Ausbauten belasten den Landschaftsraum zusätzlich. Dies insbesondere durch die Emissionen, die Trennwirkung und den Flächenverbrauch.
- Eine positive Entwicklung zeichnet sich mit der Nutzung von Synergien zwischen Landwirtschaftspolitik und Landschaftsqualitätsprojekten ab. In allen Teilregionen des AareLand bestehen Landschaftsqualitätsprojekte, welche auf die regionalen Gegebenheiten abgestimmt sind. Diese Entwicklung wird sich auch zukünftig mit den gemäss neuer Agrarpolitik 22+ zu erarbeitenden «Regionalen Landwirtschaftlichen Strategien» fortsetzen lassen. Weitere wertvolle landschaftliche und ökologische Aufwertungen erfolgen für Bach- und Flussräume im Rahmen der Umsetzung von Hochwasserschutzprojekten und Gewässerrevitalisierungen.

3.2.4. Siedlungsgliedernde Landschaftsräume

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

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

Entwicklungstrends

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

3.2.5. Schutzgebiete und herausragende Landschaften

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

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

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

Entwicklungstrends

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

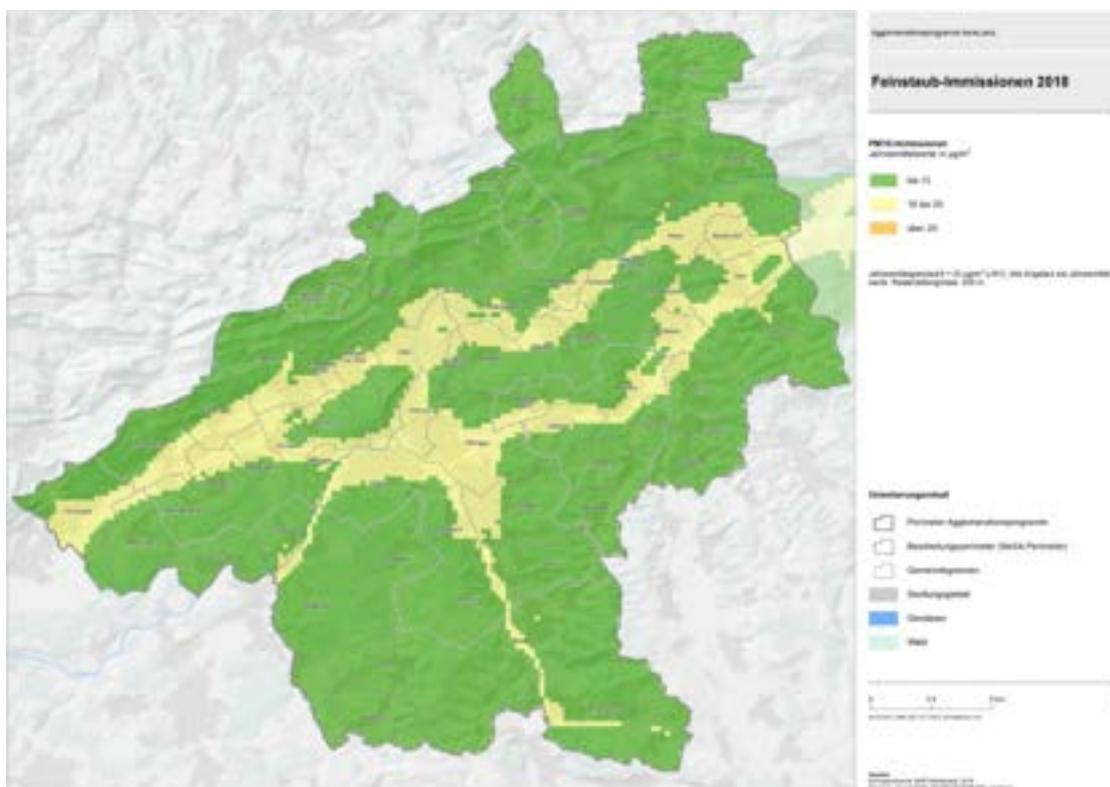
3.2.6. Luftschadstoff- und Lärmbelastung

Luftschadstoffbelastung

Die Luftqualität ist im AareLand zwischen 2010 und 2018 besser geworden. Im Jahr 2010 wurde beim Feinstaub (PM10) der Jahresmittelgrenzwert von 20 Mikrogramm/m³ der Luftreinhalteverordnung (LRV) entlang der Autobahn insbesondere zwischen Rothrist und der Verzweigung Wiggertal sowie in Oensingen überschritten. Eine Überschreitung des Grenzwertes war auch zwischen Oberbuchsiten und Egerkingen, in Oberentfelden, Kölliken und Hunzenschwil festzustellen. Gemäss Angaben aus dem Jahr 2018 (siehe nachfolgende Abbildung) wird heute der Jahresmittelgrenzwert von 20 Mikrogramm/m³ im AareLand nicht mehr überschritten.

An der Messstation in Egerkingen (an stark befahrener Strasse mit LKW, geschlossene Bebauung) liegt der PM10-Jahresmittelwert seit 2011 unter dem Grenzwert bei rund 17 Mikrogramm/m³. Am südlichen Rand des AareLand ist bei der Messstation in Reiden an der Autobahn A2 der Wert ebenfalls gesunken. Seit 2014 beträgt dieser Wert rund 16 Mikrogramm/m³.

Abbildung 25: Feinstaub-Immissionen 2018

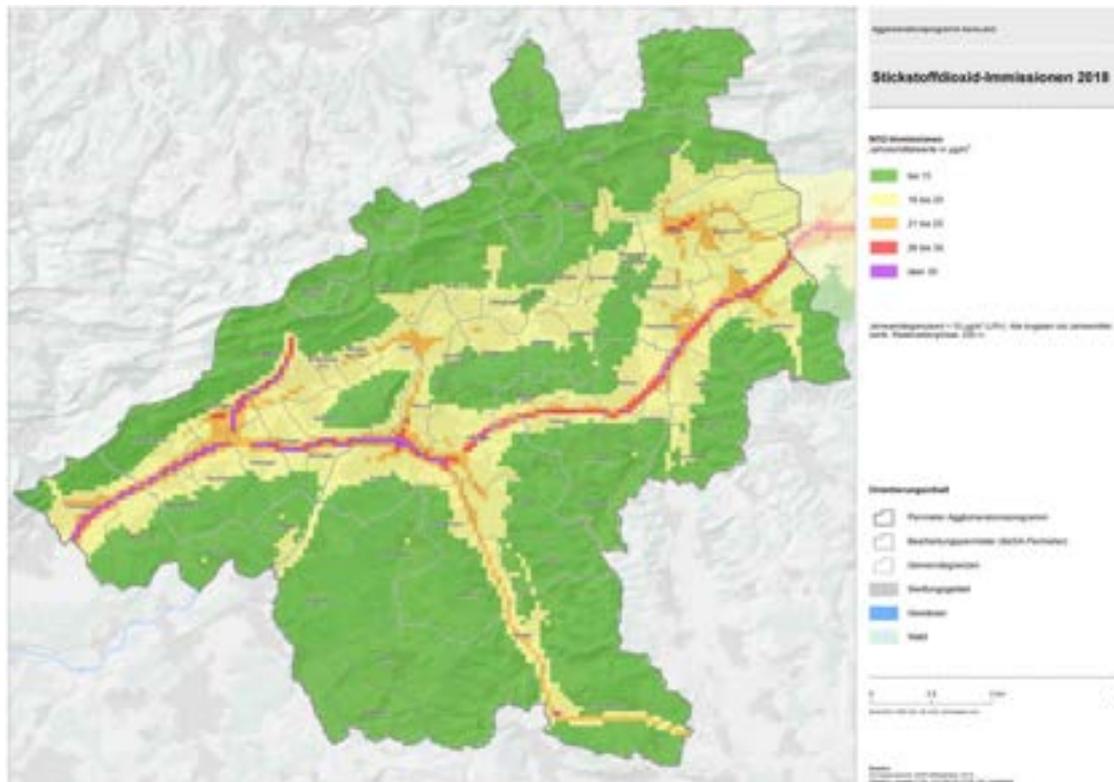


Karte in hoher Auflösung im Anhang A5

Bei der Konzentration an Stickstoffdioxid (NO_2) sind leichte Abnahmen festzustellen, die Immissionsgrenzwerte der LRV werden jedoch entlang der Autobahn A1 sowie der A2 Richtung Basel immer noch überschritten. Das Gäu ist davon stark betroffen.

An der Messstation in Egerkingen liegt der NO_2 -Jahresmittelwert seit 2016 mit rund 27 unter dem Grenzwert von 30 Mikrogramm/ m^3 . Bei derjenigen in Reiden wird dieser Wert seit 2017, erstmals seit den Messungen ab 2003, nicht mehr überschritten.

Abbildung 26: Stickstoffdioxid-Immissionen 2018



Karte in hoher Auflösung im Anhang A5

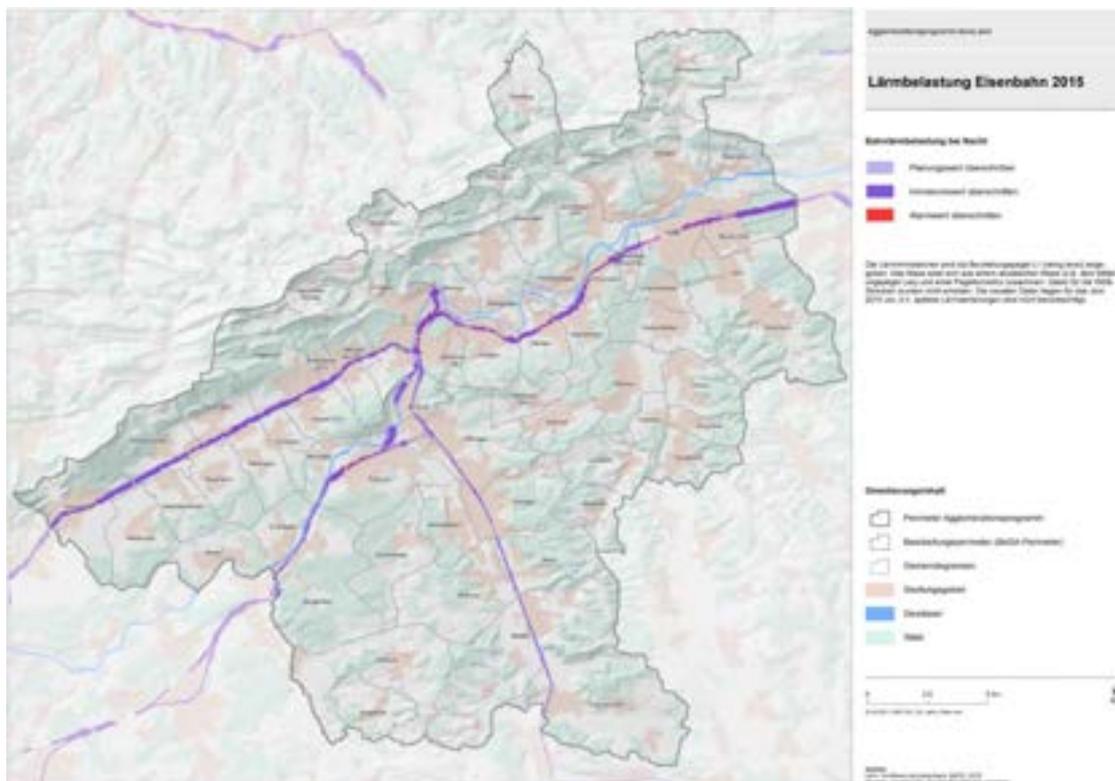
Entwicklungstrends

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

Lärmbelastung

Die Überschreitungen der zulässigen Lärmwerte im Bereich Schiene häufen sich vor allem entlang der Achse zwischen Bern, Olten und Aarau sowie im Gäu. Unmittelbar entlang der Bahnlinie wird der Alarmwert überschritten. Entlang der Strecke Olten – Luzern ist eine Überschreitung des Immissionsgrenzwertes festzustellen.⁸

Abbildung 27: Lärmbelastung Eisenbahn 2015



Karte in hoher Auflösung im Anhang A5

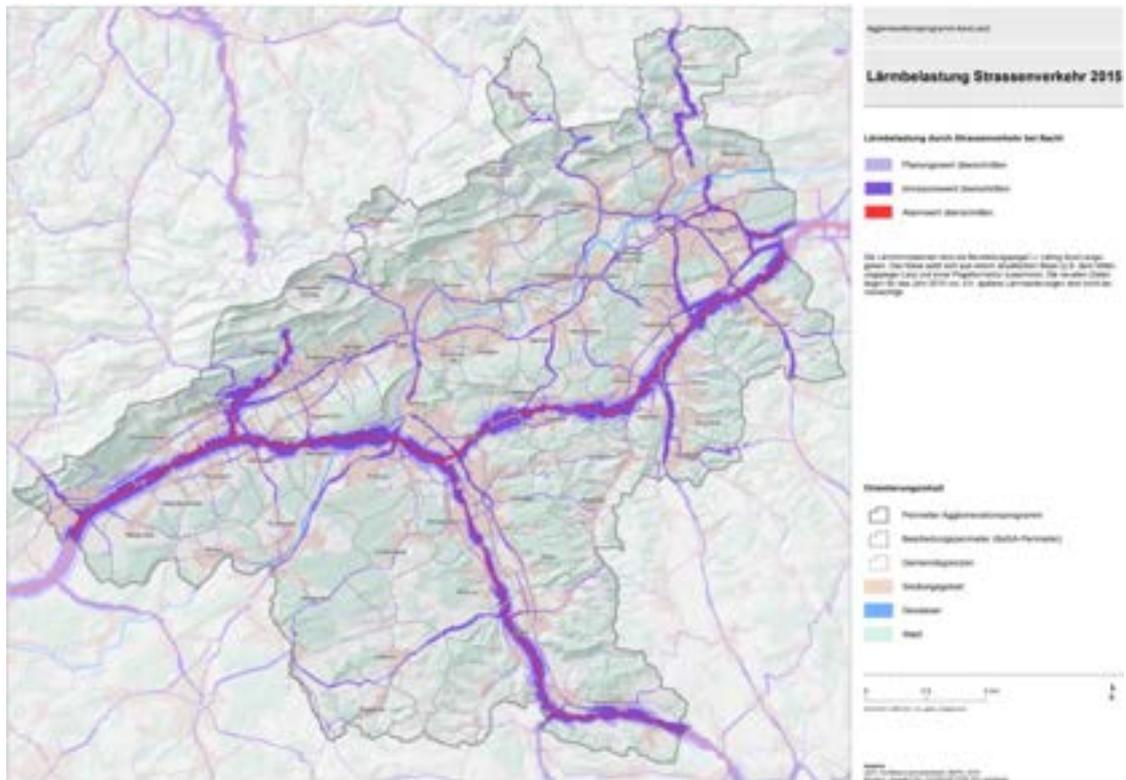
Unmittelbar entlang der Nationalstrasse wird der Alarmwert im ganzen AareLand überschritten. Für die Lärmsanierung dieser Strassen ist der Bund zuständig. Zurzeit werden entsprechende Massnahmen im Bereich Reiden – Dagmersellen umgesetzt.

Bei den Kantonsstrassen ist der Stand der Umsetzung von Lärmschutzmassnahmen je nach Gemeinde unterschiedlich. In einzelnen ist die Lärmschutzsanierung bereits abgeschlossen (z.B.

⁸ Hinweis: Die in den Abbildungen 27 und 28 dargestellte Lärmbelastung bezieht sich auf Rasterpunkte in einer Höhe von 4.0 m über Terrain. Dort ist die Wirkung von Lärmschutzwänden entlang von Eisenbahnlinien oder Nationalstrassen in der Regel relativ gut. Bei höheren Gebäuden resp. höheren Rasterpunkten ist die ausgewiesene Lärmbelastung deutlich höher resp. das Gebiet mit Grenzwertüberschreitungen deutlich grösser.

Oftringen, Safenwil, Uerkheim, Unterefelden, Obererefelden, Kölliken). In den weiteren läuft die Projektierung oder die Ausführung.

Abbildung 28: Lärmbelastung Strassenverkehr 2015



Karte in hoher Auflösung im Anhang A5

Entwicklungstrends

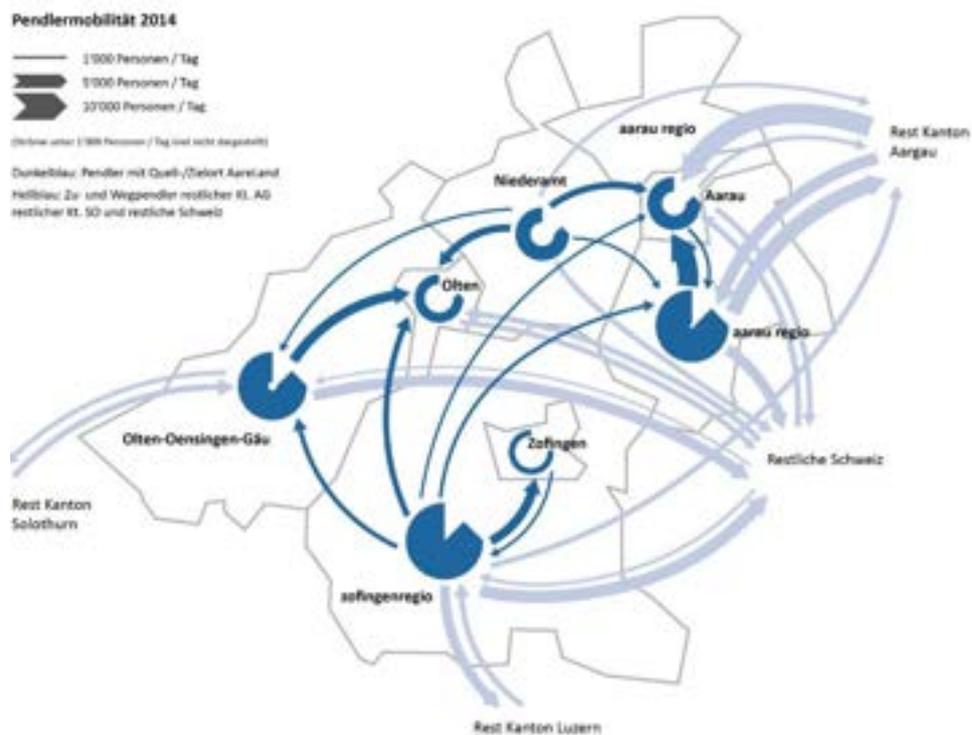
- Im Bereich Lärm führen Fortschritte bei der Strassenbelagstechnik zu deutlichen Lärmreduktionen. Der weiter steigende Strassenverkehr (siehe Entwicklungstrends im Kap. 3.5) wird diesen Effekt jedoch teilweise verringern.
- Die Einführung von Temporeduktionen und E-Mobilität führen ebenfalls zu geringeren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

3.3. Gesamtverkehr

Pendlerströme (Arbeitspendler)

Im AareLand sind rund 95'000 Binnenpendler zu verzeichnen (Stand 2014). Gut 41'000 Personen pendeln vom AareLand in eine andere Region weg. Die Zahl der Zupendler beträgt rund 30'000. Das AareLand weist somit einen negativen Saldo von rund 11'000 Pendlern auf.

Abbildung 29: Pendlerströme (Arbeitspendler)



Grafik INFRAS. Quelle: BFS, Gemeindematrix mittel Verknüpfung der Register STATPOP, AHV und STATENT, 2014

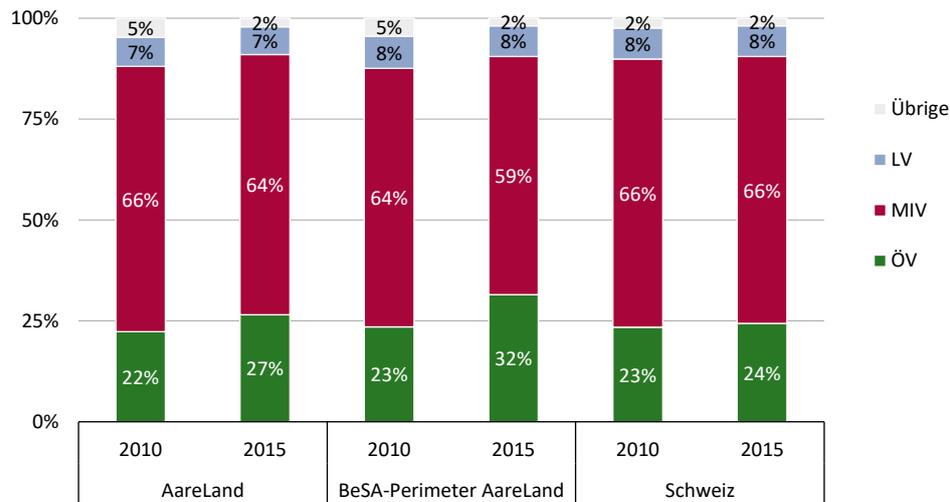
In den Teilgebieten zofingenregion, aarau regio, Oensingen-Gäu und Niederamt sind jeweils rund 14'000, 12'500, 11'000 bzw. 5'500 Binnenpendler festzustellen. Die stärksten Pendlerströme sind von und in das Teilgebiet aarau regio sowie ins Zentrum Aarau zu verzeichnen. Diese Pendlerströme sind mit dem restlichen Kanton Aargau am stärksten. Das Teilgebiet Oensingen-Gäu ist einerseits stark Richtung Olten und andererseits Richtung weitere Regionen der Schweiz orientiert. Zwischen dem Teilgebiet Oensingen-Gäu und zofingenregion bestehen eher wenige Beziehungen. Vom Teilgebiet zofingenregion sind Wegpendlerbeziehungen vor allem nach Zofingen, in den übrigen Teil des Kantons Luzern sowie in weiteren Regionen der Schweiz zu verzeichnen.

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

Das AareLand weist mit rund 27% einen leicht überdurchschnittlichen ÖV-Anteil an der Tagesdistanz gegenüber dem Gesamtwert der Schweiz von 24% auf (Stand 2015). Der MIV-Anteil beträgt heute im AareLand rund 64% und derjenige des LV 7%. Auf nationaler Ebene liegen die jeweiligen Werte bei 66% bzw. 8%. Der ÖV-Anteil im AareLand hat zwischen 2010 und 2015 von rund 22% auf 27% zugenommen.

Wie aus der Abbildung 30 ersichtlich, ist im BeSA-Perimeter AareLand mit 32% ein höherer ÖV-Anteil gegenüber dem Gesamtraum zu verzeichnen. Die Zunahme des ÖV-Anteils im AareLand zwischen 2010 und 2015 hat vor allem im BeSA-Perimeter stattgefunden. In diesem Raum konnte der ÖV von knapp einem Viertel auf über 30% zulegen⁹.

Abbildung 30: Entwicklung Modalsplit 2010 – 2015



Grafik INFRAS. Quelle: Daten AareLand: ARE basierend auf BFS, MZ VM 2010 und 2015; Daten Schweiz: MZ VM 2010 und 2015; Anteile gemessen an der Tagesdistanz

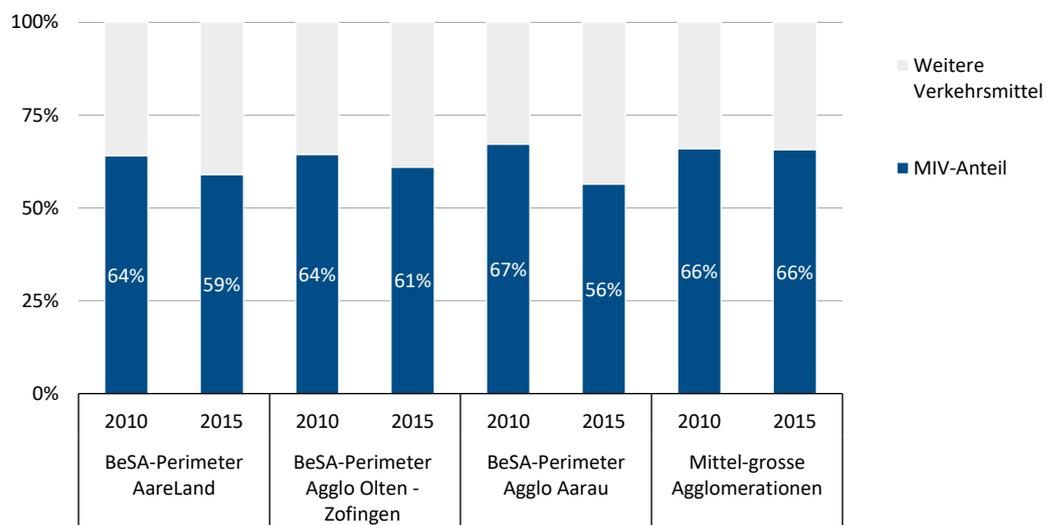
Eine starke Zunahme des ÖV-Anteils zwischen 2010 und 2015 hat im Kernraum, insbesondere im BeSA-Perimeter Aarau, stattgefunden.

Wird der MOCA-Indikator Nr. 1 «MIV-Anteil» betrachtet, ist folgendes festzustellen: Sowohl im gesamten BeSA-Perimeter AareLand als auch in den jeweiligen zwei BeSA-Perimetern Olten –

⁹ Aufgrund des Vertrauensintervalls von +/-2% ist die in der Abbildung aufgeführte Zunahme zwischen 2010 und 2015 um 9% im ÖV mit einer gewissen Vorsicht zu geniessen. Das gleiche gilt für die nachfolgenden Ausführungen zum MIV-Anteil.

Zofingen und Aarau hat der MIV-Anteil zwischen 2010 und 2015 abgenommen. Die stärkste Abnahme in diesem Zeitraum ist im BeSA-Perimeter Aarau von rund zwei Drittel auf unter 60% zu verzeichnen. Im BeSA-Perimeter Olten – Zofingen hat der MIV-Anteil von rund 64% auf ca. 61% abgenommen. Heute (Stand 2015) liegen die MIV-Anteile in allen BeSA-Perimetern des Aare-Land unter dem Durchschnittswert ähnlich grosser Agglomerationen, welcher 66% beträgt.

Abbildung 31: Entwicklung MIV-Anteil 2010 – 2015 in den BeSA-Perimetern



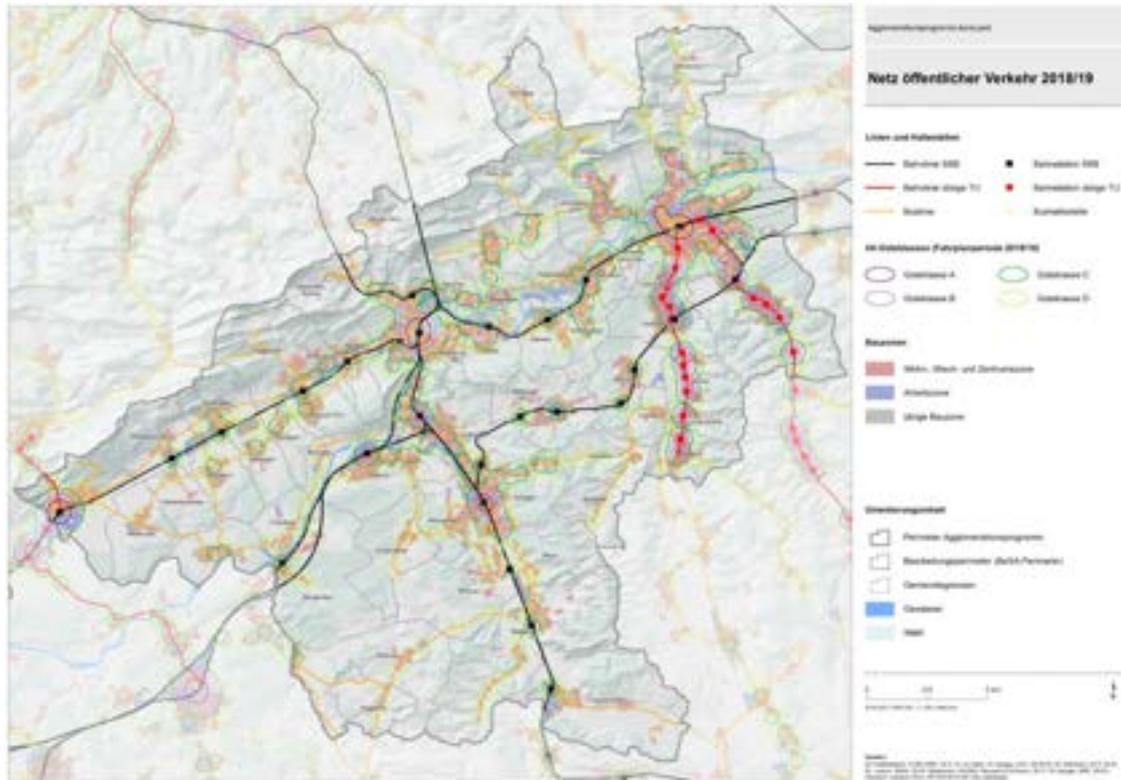
Grafik INFRAS. Quelle: ARE basierend auf MZ MV 2010 und 2015

3.4. Öffentlicher Verkehr

ÖV-Angebot

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

Abbildung 32: ÖV-Netz mit Güteklassen



Karte in hoher Auflösung im Anhang A5

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

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

ÖV-Erschliessung

Naturgemäss weisen die Gebiete um die Bahnknoten Aarau, Olten und Zofingen die beste ÖV-Erschliessung auf (ÖV-Güteklasse A). Ebenfalls in dieser ÖV-Güteklasse liegt das Gebiet um den

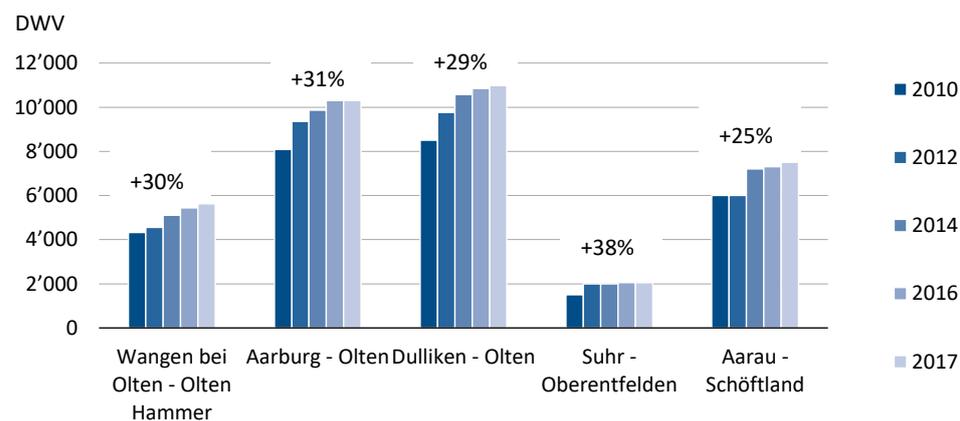
Bahnhof Oensingen und dasjenige zwischen Bahnhof Aarau, Altstadt und Aarepark. Diese Achse wird durch bis zu sechs Buslinien erschlossen.

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

ÖV-Nachfrage

Die Fahrgastnachfrage auf der Bahn und in den Bussen ist in den letzten Jahren im AareLand deutlich gestiegen. Der Ausbau des Bahn- und Busangebots, das modernisierte Rollmaterial sowie die Verbesserungen bei der Fahrgastinformation wirkten sich positiv auf die Frequenzen aus. Zudem ist auch das Bevölkerungswachstum verantwortlich für die bessere Besetzung in den Zügen und Bussen. Folgende Abbildung verdeutlicht in grafischer Form die positive Nachfrageentwicklung im Regionalverkehr. Dargestellt sind fünf ausgewählte Querschnitte auf dem Bahnnetz des AareLand.

Abbildung 33: Nachfrageentwicklung ausgewählter Querschnitte des Regionalverkehrs 2010 - 2017



Grafik INFRAS. Quelle: Daten SBB/AVA

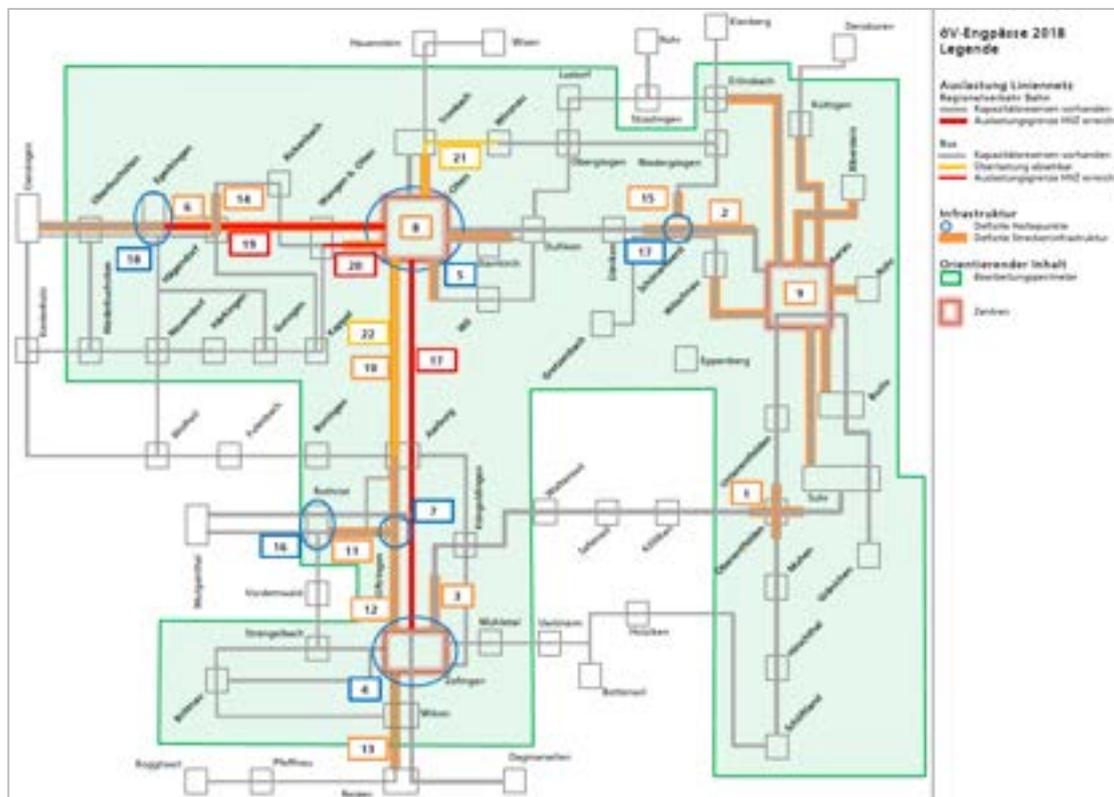
In absoluten Zahlen ist auf den Querschnitten Aarburg – Olten und Dulliken – Olten mit rund +2'500 Fahrgästen pro Tag (DWV) eine starke Zunahme zwischen 2010 und 2017 feststellbar. Relativ gesehen hat sich die Nachfrage in diesem Zeitraum im Querschnitt Suhr – Oberentfelden mit +38% deutlich gesteigert. Aus der obenstehenden Abbildung ist aber auch zu sehen,

dass sich die Nachfragersteigerung beispielsweise auf den Querschnitten Dulliken – Olten und Aarburg – Olten in den letzten vier bis fünf Jahren eher abgeflacht hat.

Schwachstellen

Im AareLand bestehen heute verschiedene Kapazitätsengpässe sowie Defizite bei der ÖV-Infrastruktur. Nachfolgend sind in einer schematischen Grafik die wichtigsten Punkte aufgeführt.

Abbildung 34: Schwachstellen im ÖV



Nummerierung der Schwachstellen 1 bis 22: siehe Text unten

Quelle: Kantone SO/AG

▪ Schwachstellen in der Schieneninfrastruktur:

- Die niveaugleiche Kreuzung der S14 (Aarau – Schöftland) mit der Nationalbahn (Lenzburg – Zofingen) in Oberentfelden schränkt die Kapazität auf den betroffenen Strecken ein (Nr. 1).
- Beim Bahnhof Zofingen (Nr. 3) und im Bereich Wöschnau – Schönenwerd (Nr. 2) ist die Infrastruktur für das Wenden der Züge ungenügend, was das Angebot bzw. Angebotsausbauten einschränkt bzw. nicht ermöglicht.

- Beim Bahnhof Olten (Nr. 5) sind die Publikumsanlagen (Perron 2/3 und Unterführungen) für die bestehende Nachfrage zu klein dimensioniert (=> PU Hammer Massnahme AP 1/2G).
- Auf der Strecke Olten – Oensingen – Solothurn – (Biel) ist die Trassenverfügbarkeit aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens im Bereich Personen- und Güterverkehr sehr eingeschränkt (Nr. 6).
- In Zusammenspiel mit der Strasseninfrastruktur stellt der Bahnübergang Kantonsstrasse K104 - Nationalbahn Zofingen einen Engpass dar.
- **Ungenügende Erschliessung:** Im Agglomerationskernraum ist der Bereich Oftringen Zentrum ungenügend mit der Bahn erschlossen (Nr. 7).
- **Behinderung des strassengebundenen ÖV:** Auf verschiedenen Strassenabschnitten im AareLand wird der ÖV durch Stausituationen behindert. Sehr stark beeinträchtigt werden die Busse auf diversen Einfallachsen von Aarau (Nr. 9), zwischen Olten – Aarburg/Oftringen (Nr. 10) sowie zwischen Oftringen und Zofingen (Nr. 12). Ebenfalls behindert wird der strassengebundenen ÖV auf diversen Knoten und Achsen innerhalb der Stadt Olten (Nr. 8), zwischen Aarburg und Rothrist (Nr. 11), zwischen Zofingen und Reiden (Nr. 13), auf der Zufahrt zum Bahnhof Schönenwerd (Nr. 15) sowie im Gäu (Nr. 14).
- **Ungenügende Ausgestaltung der multimodalen Drehscheiben:** Die Anlagen für das Umsteigen Bus – Bahn sind heute im AareLand an folgenden Bahnhaltstellen mangelhaft: Bahnhof Olten (Nr. 5), Rothrist (Nr. 16), Schönenwerd (Nr. 17) und Egerkingen (Nr. 18). Das gleiche gilt beim Bahnhof Oensingen. Zudem ist die Umsteigesituation Bus – Bus bei der Bushaltestelle Oftringen Kreuzplatz (Nr. 7) unbefriedigend.
- **Sehr hohe Auslastung Bahn und Bus:** Im Regionalverkehr ist eine sehr hohe Auslastung der Regionalzüge Olten - Solothurn - (Biel) während den Hauptverkehrszeiten zu verzeichnen (Nr. 19). Beim Bus verteilt sich die Nachfrage auf folgenden viertelstündlich verkehrenden Buslinien aufgrund der halbstündlichen Fernverkehrsanschlüsse in Olten schlecht: Wangen b. O. – Olten (Nr. 20), Winznau – Olten (Nr. 21) und Aarburg – Olten (Nr. 22).

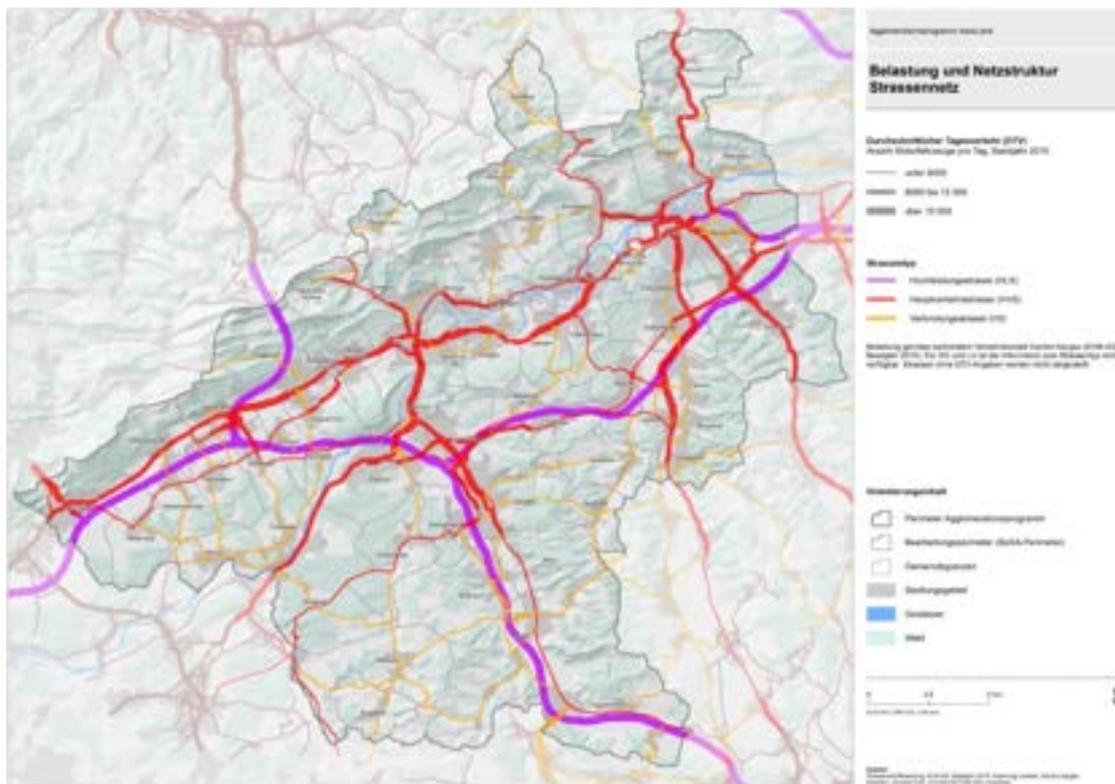
Entwicklungstrends

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

3.5. Strassenverkehr

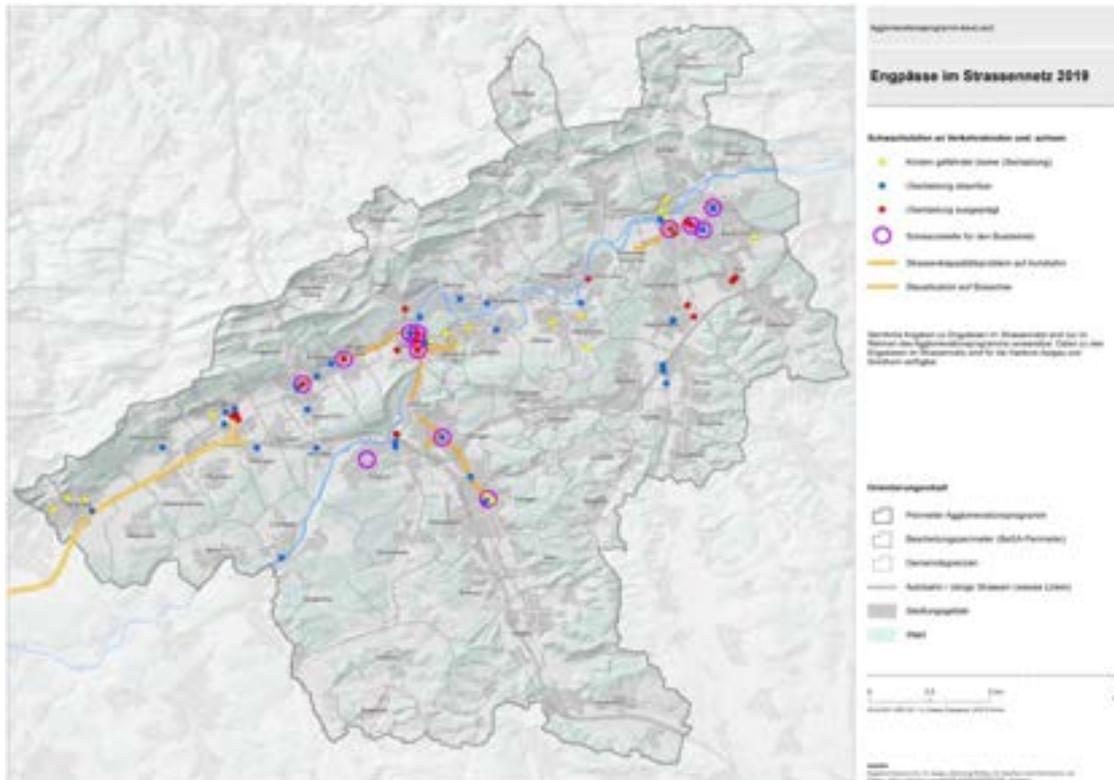
Im AareLand kreuzen sich Ost-West- und Nord-Süd-Verkehr des Schweizer Autobahnnetzes. Die Räume Egerkingen / Härkingen und die Achse Zofingen – Oftringen – Aarburg nehmen dabei eine spezielle Stellung ein. Die hervorragende verkehrliche Erreichbarkeit, kombiniert mit grossen Industrielandreserven führte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

Abbildung 35: Netzstruktur und Belastungen Strassennetz AareLand



Karte in hoher Auflösung im Anhang A5

Abbildung 36: Engpässe im Strassennetz 2019



Karte in hoher Auflösung im Anhang A5

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

- **Nationalstrassennetz:** Das Nationalstrassennetz im AreLand ist wegen der starken Überlagerung von Personen- und Güterverkehr im Kreuzungsgebiet von A1 und A2 sehr stark belastet. Die Zählraten verdeutlichen das anhaltende Wachstum (Abbildung 37). Gerade in den letzten drei Jahren (2016-2018) hat die Belastung wieder stärker zugenommen. Zwischen Härkingen und Verzweigung Wiggertal hat sich der Verkehr durch den 6-Spurausbau verflüssigt. Die Abschnitte westlich und östlich davon sind weiterhin stark staugefährdet. Härkingen – Luterbach wird bis ca. 2025 ausgebaut (inkl. Knotenausbau Oensingen), die HLS-Abschnitte östlich von Oftringen aber erst später. Sehr stark belastet sind alle Autobahnknoten. Der Anschluss Rothrist wird ebenfalls bis ca. 2025 erneuert (zusammen mit Anschluss Wiggertalstrasse, 3. Etappe / IBIS-Knoten). Danach verlagert sich der Handlungsbedarf noch stärker ostwärts (STEP 2035/40-Projekte Oftringen bis Birrfeld, inklusive Anschlussknoten und Anbindung T5 in Hunzenschwil).

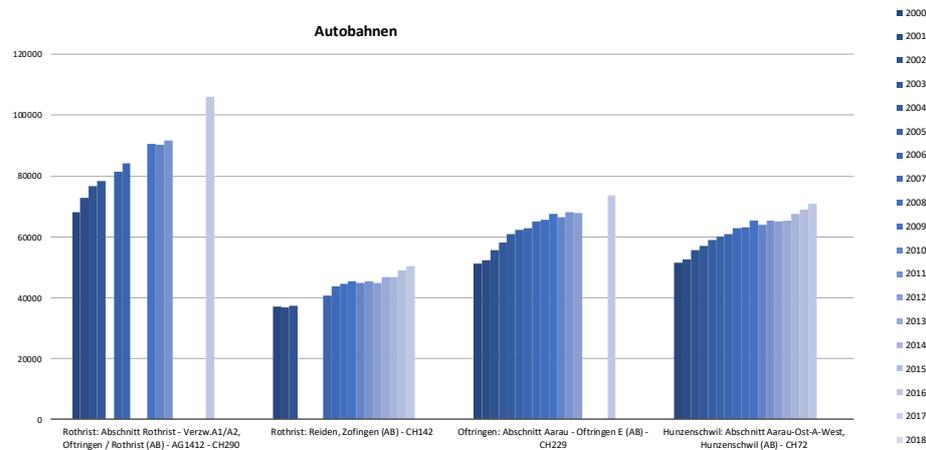
- **Zofingen und Wiggertal:** Die Achse Zofingen – Oftringen – Aarburg – Olten (K103) ist einer der grössten Engpässe im AareLand (DTV 15'000-25'000). Mit dem BGK auf der Oltnenstrasse (AP3-Massnahme) wird die Situation für den ÖV und Veloverkehr verbessert. Die Achse bleibt jedoch an der Kapazitätsgrenze. In Zofingen (und tlw. auch Oftringen) bringen die 2. und 3. Ausbaustappe Wiggertalstrasse weitere Entlastungen. Bei der K104 sind die mit dem Bahnangebotsausbau zunehmenden Schliesszeiten beim Bahnübergang Aarburgerstrasse Verkehrsfluss hemmend. In Oftringen laufen mehrere Arealentwicklungen. Der damit verbundene Mehrverkehr soll möglichst über ausgebaute ÖV-Angebote abgefangen werden (neue Bahnhaltestelle Oftringen-Zentrum) und der verbleibende Strassenverkehr ist möglichst siedlungsverträglich zu gestalten (diverse geplante BGKs). In Rothrist ist die Ortsdurchfahrt stark belastet (K235). Parallel zur 3. Etappe Wiggertalstrasse sowie der Erneuerung des AB-Anschluss Rothrist ist geplant, die Ortsdurchfahrt aufzuwerten (AP3-Massnahme).
- **Aarau und Wynen-/Suhrental:** Die Einfallsachsen von / zu Aarau weisen hohe Belastungen auf und haben starke Trennwirkung für die angrenzenden Siedlungen. Das grösste Wachstum verzeichnen die Verkehre zwischen Aarau und der A1 bzw. den Räumen zwischen den Anschlüssen (v.a. Suhr, Oberentfelden, Hunzenschwil). In Aarau selber ist die Verkehrssituation vergleichsweise stabil, ohne weitere Massnahmen sind jedoch Überlastungen an diversen Knoten absehbar. Das in Bearbeitung stehende regionale Gesamtverkehrskonzept Aarau soll zusätzliche Lösungsansätze aufzeigen, verfolgt wird vermehrt ein ganzheitlicher Ansatz. Für die bessere Anbindung der T5 (ab 2020 in der Zuständigkeit des ASTRA) an die A1 ist eine neue «Verzweigung Hunzenschwil» geplant. Das Projekt steht in Zusammenhang mit dem 6-Spurausbau auf den Abschnitten vor und nach dem Anschluss Aarau-Ost. Mit dem Projekt sollen auch Entlastungen im Raum Suhr und Oberentfelden erreicht werden (d.h. auch Verkehre von Aarau nach Bern über neue Verzweigung). In Suhr selber hat die Strassenbelastung stark zugenommen. Zusammen mit der Bahngleisquerung ergeben sich starke Verkehrsbehinderungen auf den ortsquierenden Strassenachsen im Zentrumsbereich. Hier setzt das Projekt «Verkehrsinfrastruktur-Entwicklung Raum Suhr» (VERAS) an.
- **Olten und Niederamt:** Die Verkehrssituation in Olten ist unbefriedigend. Die Knotenbelastungen im Stadtverkehr sind sehr hoch. Von Westen her ist die Stadtachse ab Sälikreisel über Postplatz bis zur Verbindungsstrasse Richtung Autobahn (K103) bzw. bis Bahnhofplatz an der Kapazitätsgrenze. Dasselbe gilt von Osten her (Niederamt) über Bahnhofplatz in Richtung Autobahn. Die geplanten signaltechnischen Optimierungen auf diese Achsen dürften nur begrenzte Entspannung bringen. Im Niederamt selber ist das Strassennetz ebenfalls stark belastet, die Situation aber weniger gravierend. Die Hauptachse Olten – Aarau südlich der Aare weist Belastungen um die 15'000 (DTV) auf. Die meisten Zählstellen zeigen jedoch stagnierende Tendenz. Die Engpässe befinden sich vor allem auf dem Abschnitt Däniken –

Gretzenbach (Richtung AB-Anschluss Kölliken). In Schönenwerd werden bis ca. 2023 das BGK und die VM-Massnahmen Entlastung bringen. Die nördliche Achse über Ober-/Niedergögen ist weniger belastet (punktuelle Engpässe in den Ortschaften).

- Gäu:** Durch die Lage am Autobahnkreuz und den vielen Logistik- und Industriebetrieben ist das regionale Strassennetz neben dem Binnenverkehr stark durch den Güterverkehr belastet. Egerkingen selbst erfährt mit dem neuen Autobahnanschluss und dem damit verbundenen Bypass über die Gäu-/Industriestrasse eine deutliche Entlastung (Baustart ca. 2025). Die Strassenachse Egerkingen – Oensingen ist weniger überlastet. Stark belastet sind hingegen die Ortsdurchfahrten Hägendorf sowie Oensingen. Die Wirkung von ERO, 1. Etappe hat in Hägendorf nur zwischenzeitlich eine Entlastung gebracht. In Oensingen soll die Ortsdurchfahrt durch eine südliche Entlastungsstrasse deutlich aufgewertet werden. Das Spektrum von Lösungsansätzen zur Optimierung der Strassenverkehrssituation im gesamten Korridor Gäu wird zusammen mit den Gemeinden im Korridorprozess Gäu grossräumiger ausgelotet, in Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung.

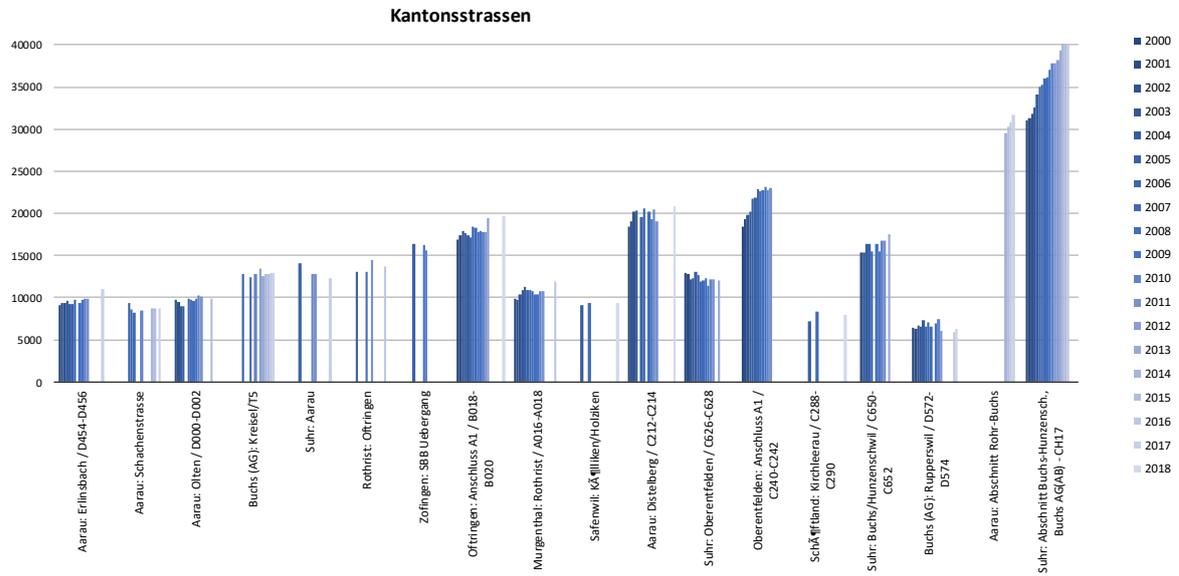
Die folgenden Grafiken zeigen die Verkehrsentwicklung auf dem Autobahn- und Kantonsstrassennetz der vergangenen 10 – 20 Jahre. Der Verkehr nimmt auf dem HLS-Netz weiter zu. Die Zählstellen im Kantonsstrassennetz zeigen eher Sättigungstendenzen, wenn auch in unterschiedlichem Ausmass. Viele Querschnitte in Zentrumsnähe sind an der Kapazitätsgrenze, was zu stagnierenden Verkehren führt. Weiterhin dynamisch zeigen sich vor allem die Strassenräume im südlichen und östlichen Einzugsgebiet von Aarau.

Abbildung 37: Verkehrszählungen 2000 – 2018 Nationalstrassen im Raum AareLand



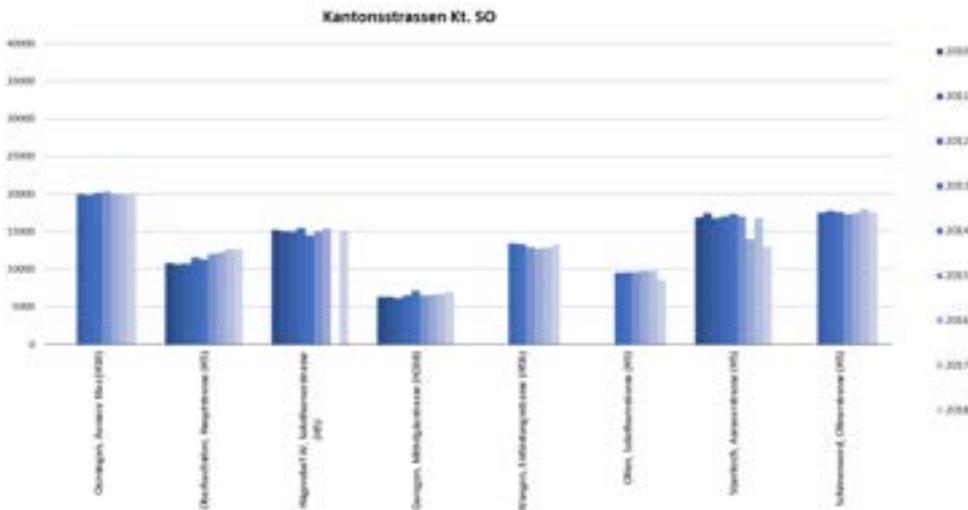
Quelle: AVZ Automatische Verkehrszählensystem ASTRA

Abbildung 38: Verkehrszählungen 2000 – 2018 Kanton Aargau



Quelle: Strassenbelastungsplan Kanton Aargau
 Hinweis: Der Abschnitt Buchs-Hunzenschwil ist seit Anfang 2020 beim ASTRA.

Abbildung 39: Verkehrszählungen 2010 – 2018 Kanton Solothurn



Quelle: Ergebnisbericht Strassenverkehrserhebung 2015, AVT Kt. SO

Verkehrsmanagement

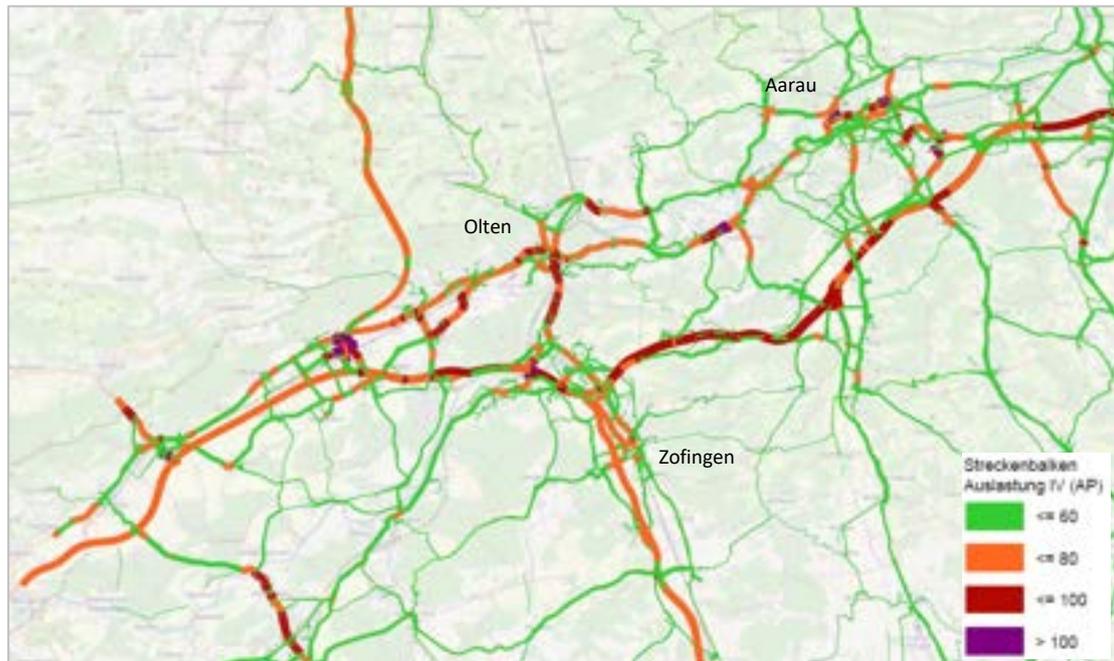
Das Verkehrsmanagement im AareLand ist (neben der Verkehrsmanagementzentrale des ASTRA fürs Autobahnnetz) teilregional organisiert mit unterschiedlichem Umsetzungsstand:

- Das Verkehrsmanagement Wiggertal (AP1) wird nach Vollendung des Abschnittes Mitte umgesetzt. Mit der 3. Etappe Ausbau Wiggertalstrasse und den damit verbundenen Projekten in Rothrist erfolgt eine weitere Konsolidierung des VM-Systems in diesem Teilraum.
- Das Verkehrsmanagement in Olten erfolgt in der Stadt über den Zentralrechner Olten (ZRO). Gemäss «Mobilitätsplan Olten» (2017) sind v.a. auf der westlichen Einfallsachse Sälikreisell bis K104 neue LSA-Anlagen und Dosierungen geplant. Konzeptioneller Hintergrund ist das übergeordnete Steuerungs- und Betriebskonzept ERO (AVT 2012) bzw. dessen Konkretisierung im «Steuerungsstrategiebericht ERO (AVT 2016).
- Das Verkehrsmanagement Aarau (AP1 Massnahme) ist in der Umsetzung stark verzögert. Der Kanton Aargau musste Prioritäten setzen, der Handlungsbedarf in der VM-Pilotregion Baden-Wettingen war höher. Die angedachten Dosierungen und Buspriorisierungen werden jedoch in den nächsten Jahren schrittweise angegangen. Zudem wird zurzeit das regionale Gesamtverkehrskonzept Aarau erarbeitet, in dessen Folge auch das VM Aarau Anpassungen erfahren wird.

Entwicklungstrends

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

Abbildung 40: Auslastung Strassennetz AareLand im Jahr 2040



Quelle: GVM Kanton Aargau (Referenzzustand 2040; nur bis ca. 2020 umgesetzte Massnahmen, Stand Mai 2019)

3.6. Veloverkehr

Die Kantone Aargau und Solothurn haben bereits vor längerem flächendeckende Veloroutennetze entwickelt und diese im jeweiligen Richtplan festgesetzt. Die kantonalen Velorouten verbinden Gemeinden und Regionen untereinander und binden an die Velonetze der Nachbarkantone an. Die Velorouten werden laufend umgesetzt und den Bedürfnissen der steigenden Velofrequenzen sowie der Diversifizierung der Velotypen in den Kantonen angepasst. Der Veloverkehr wird grundsätzlich auf eigener Infrastruktur (Radstreifen, Radwege) oder, wo es die Rahmenbedingungen sicher und attraktiv zulassen, im Mischverkehr geführt. Die kantonalen Velorouten bieten Raum für herkömmliche Velos, langsame und schnelle E-Bikes. Sie richten sich an alle Nutzergruppen, vom Schulkind zur Seniorin, von der Pendlerin hin zum Sportler. Der aktiven Förderung des Veloverkehrs liegen nicht zuletzt auch die kantonalen Strategien zugrunde, gemäss welchen die Anteile des Veloverkehrs zu erhöhen sind. Dies soll u.a. mit attraktiver und sicherer Infrastruktur erreicht werden, welche die wichtigen Quell- und Zielorte verbindet. Neben dem Alltagsnetz wird auch der Freizeitveloverkehr durch die Kantone gefördert. Hier arbeiten die Kantone mit der Stiftung SchweizMobil zusammen und unterstützen so die nationalen und regionalen Velolandrouten.

Kantonale Strategien

Die kantonale Strategie "mobilitätAARGAU", welche am 13. Dezember 2016 durch den Grossen Rat einstimmig beschlossen wurde, zeigt die Richtung der zukünftigen Veloentwicklung im Kanton Aargau auf. Der Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr soll erhöht werden, um den Kapazitätsengpässen im öffentlichen Verkehr und im Strassenverkehr zu begegnen und um die Ortskerne zu entlasten. Das Velonetz soll ab 2022 nochmals systematisch überprüft werden. Wo es sinnvoll ist, wird das Veloroutennetz nochmals zusätzlich verdichtet, an anderen Orten wird die Qualität verbessert.

Der Kanton Solothurn hat diesbezüglich im Erläuterungsbericht «Netzplan Velo und Routen Schweizmobil (2013)» den Grundstein für eine durchgehende und attraktive kantonale Veloinfrastruktur erarbeitet. Aktuell wird das kantonale Netz überarbeitet und wird 2022 vorliegen.

Velonetz

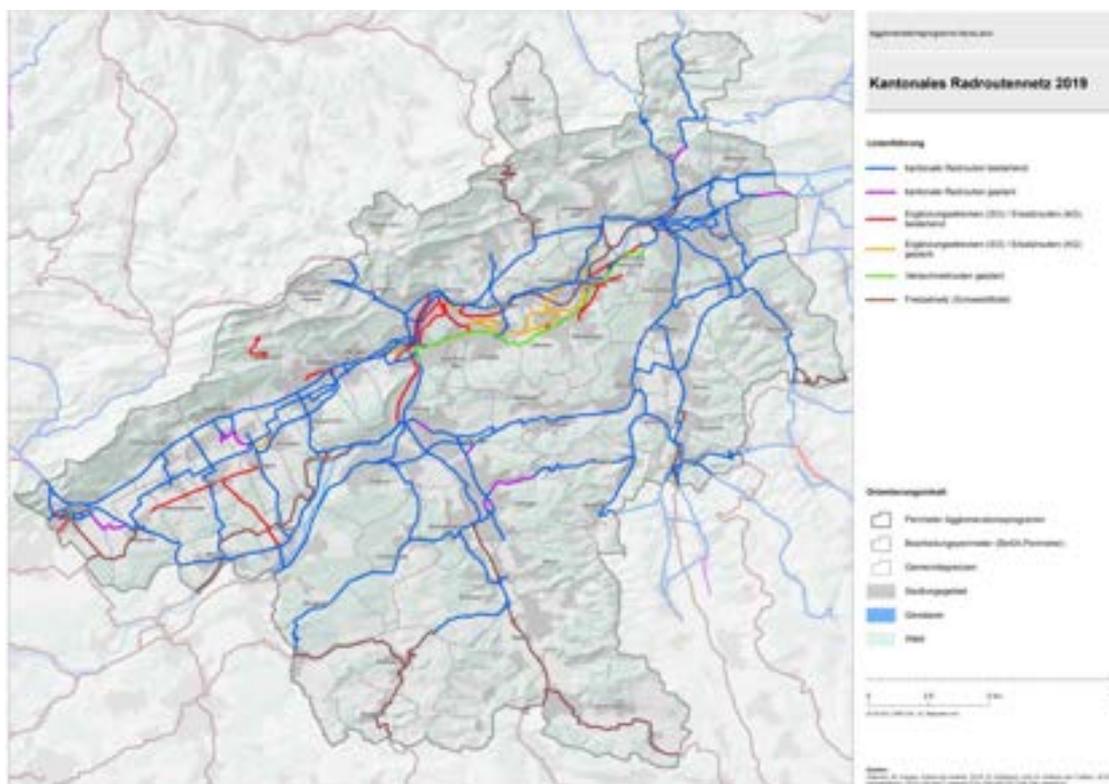
Das AareLand weist aufgrund der topographischen Verhältnisse ideale Voraussetzungen für den Veloverkehr auf. Dieser bewegt sich hauptsächlich entlang von Routen, welche oft den Hauptverkehrsachsen entsprechen und wichtige Quell- und Zielorte verbinden. Die Stärke des Veloverkehrs liegt dabei vor allem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

Velovorzugsrouten sowie der Verbreitung der E-Bikes werden die zurückgelegten Distanzen und somit auch das Umlagerungspotenzial künftig zunehmen.

Das Velonetz im AareLand besteht aus Alltagsrouten von kantonaler und regionaler Bedeutung sowie Freizeitrouten. Die Alltagsrouten dienen dem gemeindeübergreifenden aber auch ortsinternen Verkehr und werden vor allem von Berufstätigen, Schüler/innen sowie Einkaufenden genutzt und werden wie folgt gegliedert:

- **Hauptrouuten:** Die Hauptrouuten verlaufen grösstenteils entlang der Hauptverkehrsstrassen des motorisierten Individualverkehrs und verbinden kantonale und regionale Ziele. Punktuell bestehen Ergänzungen zu den Hauptachsen, soweit sie für ein durchgehendes Netz und die Zielerreichung notwendig sind. So gewähren die kantonalen Velonetze auch Anschlüsse an ÖV-Haltestellen und an die Velonetze der Nachbarkantone. Das Hauptrouutenetz ist bis auf einzelne, sich im Bau befindende Strecken weitgehend realisiert, teilweise allerdings mit minimalem Ausbaustandard. In Abbildung 41 ist das kantonale Hauptrouutenetz ersichtlich (bestehend vs. geplant). Als grosse Herausforderung erweist sich im Hauptrouutenetz die Veloführung in den Knotenbereichen.
- **Basisnetz:** Als Basisnetz verfeinern die kommunalen Velonetze das kantonale Hauptrouutenetz und erschliessen wichtige Ziele wie z.B. Arbeitsplätze, Schulen und Einkaufsgelegenheiten. Das Basisnetz führt meistens über kommunale Strassen, der Veloverkehr ist oftmals im Mischverkehr geführt.
- **Velovorzugsrouten:** Die Velovorzugsrouten stellen qualitativ hochwertige Verbindungen dar, welche die Zentren entlang der Hauptsiedlungskorridore verbinden. Sie verknüpfen wichtige Ziele mit entsprechend hohem Potenzial über grössere Entfernungen und ermöglichen ein flüssiges und komfortables Befahren. Die Velovorzugsrouten wurden erst in den letzten Jahren in der Agglomeration lanciert. Der Kanton Aargau hat im Frühjahr 2016 eine Studie zur Potenzialabschätzung von Vorzugsrouten erarbeiten lassen. Als Ergebnis resultierte ein konzeptioneller Netzplan mit möglichen Vorzugsrouten und Zubringerstrecken unterschiedlicher Priorität. Im AareLand eignen sich gemäss der Studie die Verbindungen Zofingen – Olten, Schöftland – Aarau, Olten – Aarau – Lenzburg (alle 1. Priorität) sowie Rothrist – Oftringen – Safenwil – Schöftland (2. Priorität). Erweiterungen und Zubringerstrecken werden im Umfeld von Aarau und Zofingen empfohlen. Erste Netzabschnitte sind seit 2018 in Planung.
- Die **Freizeitrouuten** von SchweizMobil ergänzen das Rouutenetz für den Freizeitverkehr. Im AareLand verlaufen zwischen Wolfwil und Auenstein die Mittelland-Route (Nr. 5) und die Aare-Route (Nr. 8) von SchweizMobil. An Spizentagen passieren zwischen Aarburg und Boningen bis zu 1'000 Velofahrende. Zwischen Rohr SO und Schöftland verläuft zudem die Nord-Süd-Route (Nr. 3).

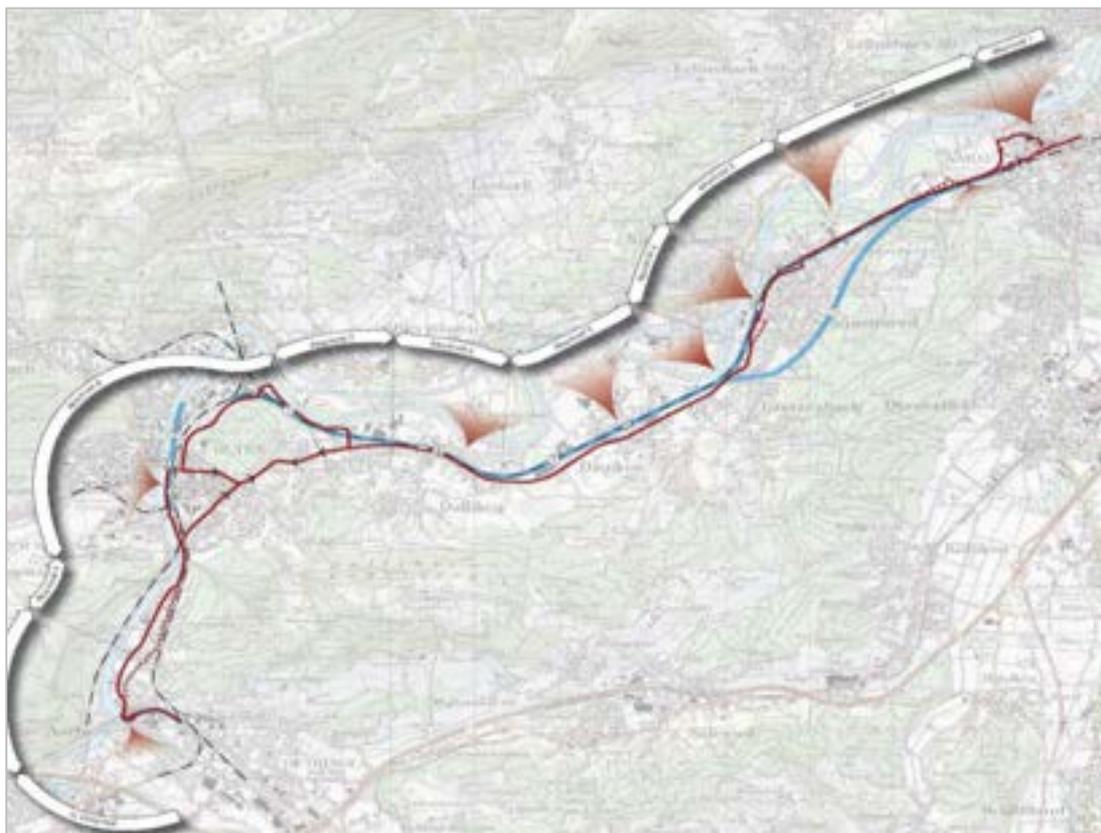
Abbildung 41: Kantonales Radroutennetz 2019



Karte in hoher Auflösung im Anhang A5

Hinweis: In dieser Karte sind nicht alle Velovorzugsrouten, welche oben im Text erwähnt sind dargestellt.

Abbildung 42: Planungsstudie Velovorzugsroute AareLand



Quelle: Planungsstudie Velovorzugsroute AareLand

Veloabstellanlagen

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

Im Kanton Aargau besteht eine gesetzliche Grundlage, welche es erlaubt B+R-Anlagen finanziell zu unterstützen. Allerdings wird diese Möglichkeit von den Gemeinden bis anhin nur vereinzelt in Anspruch genommen. Konkrete Projekte sind aktuell in den Gemeinden Aarau (seit 2016) und Zofingen (seit 2018) am Laufen. Im Kanton Solothurn besteht ebenso die Möglichkeit eine Unterstützung durch den Kanton zu beantragen. Im Weiteren wird im Rahmen der 3. Generation eine entsprechende Massnahme zur Förderung von B+R-Anlagen umgesetzt.

Schwachstellen Veloverkehr

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

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

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

- Veloroutennetz Olten: Im Zentrumsbereich fehlen die Massnahmen für den Veloverkehr.
- Olten – Aarburg: Diese Strecke weist einen DTV von gegen 30`000 Fahrzeugen auf. Aufgrund der beengten räumlichen Situation bestehen heute noch keine Radstreifen. Die Velofahrer können die bestehende Busspur benützen. Es besteht grosser Handlungsbedarf zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.
- Niederamt/Gösigen: Lokale Schwachstellen sind auszubessern und allfällige Netzlücken zu schliessen.
- Brittnau: Die Kantonsstrasse im Quartier Hard ist nicht genügend ausgestaltet für Velos, vor allem eine sichere und attraktive Querung der Kantonsstrasse fehlt.
- Schönenwerd – Aarau: Die Strecke zwischen Aarau und Schönenwerd ist eine vielbefahrene Pendlerstrecke und weist diverse Defizite auf.

- Egerkingen – Härkingen: Das Umfeld des Autobahnanschlusses stellt für den Veloverkehr ein massgebliches Trennungselement dar.
- Boningen – Aarburg: Die Strecke ist teilweise sehr kurvig und unübersichtlich. Es bestehen Mängel an bestehenden Radstreifen und Radwegen (insbesondere bezüglich der Breite) und an sicheren Strassenquerungsmöglichkeiten.
- Abschnitt Rothrist – Aarburg: Die Knoten beim Autobahnanschluss Rothrist sind zur Steigerung der Leistungsfähigkeit für den MIV ausgebaut worden. Dadurch sind extrem gefährliche Stellen für den Veloverkehr geschaffen worden. Die Sanierung liegt in der Zuständigkeit des ASTRA. Eine entsprechende Massnahme ist im Agglomerationsprogramm der 2. Generation eingereicht worden.
- PRA, zofingenregio: Die Netzlücken und Sicherheitslücken werden gemäss kantonalem Radroutennetz abgearbeitet. Das Velokonzept Region Zofingen zeigt Schwachstellen und Massnahmen auf. Die Umsetzung ist im Gange.

Entwicklungstrends

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

3.7. Fussverkehr

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

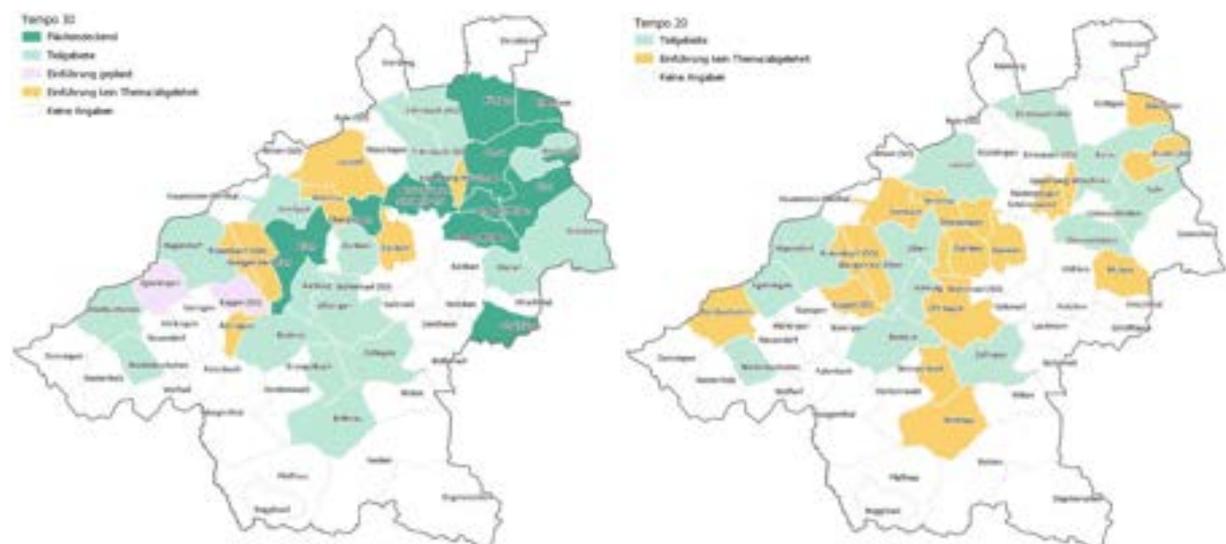
Schwachstellen

Aufgrund der gemeindespezifischen Eigenheiten im Fussverkehrsnetz ist eine gesamtheitliche Beurteilung des heutigen Zustands schwierig. Einige Gemeinden haben durch spezifische Schwachstellenanalysen oder im Rahmen der Erarbeitung des kommunalen Gesamtplans

Verkehr (KGV) ihren Handlungsbedarf im Fusswegnetz hergeleitet. Eine systematische Analyse über die gesamte Agglomeration gibt es aber nicht.

Grundsätzlich zeigt sich, dass ein engmaschiges Fusswegnetz vorhanden ist. Innerhalb des Netzes bestehen punktuelle Schwachstellen, welche die Attraktivität und die Sicherheit massgeblich einschränken. Es handelt sich vornehmlich um Defizite bei Querungssituationen an Hauptverkehrsstrassen, Schwachstellen im Zugang zu Haltestellen und einzelne Netzlücken zum Queren von trennenden Elementen. Im Zusammenhang mit den geplanten Strassensanierungen kann ein Teil dieser Schwachstellen angegangen werden. Verkehrsberuhigte Zonen, welche massgeblich die Situation für den Fussverkehr verbessern können, sind in mehreren Gemeinden bereits etabliert und werden laufend erweitert. Nachfolgend ist die aktuelle Situation (Stand 2019) zu den Tempo 30 und den Tempo 20 Zonen aufgeführt:

Abbildung 43: Stand Tempo 20/30 Zonen



Grafik INFRAS. Quelle: Gemeindeumfrage (Juni 2019)

Für den Fussverkehr gelten grundsätzlich die gleichen generellen Schwachstellen, wie sie bereits beim Veloverkehr erwähnt wurden. Aus der im Rahmen des Agglomerationsprogramms der 4. Generation durchgeführten Gemeindeumfrage sowie weiteren Grundlagen ergeben sich folgende hervorzuhebende Schwachstellen:

- Niederamt/Gösgen: Lokale Schwachstellen sind weiter auszubessern und allfällige Netzlücken zu schliessen.
- Egerkingen – Härkingen: Das Umfeld des Autobahnanschlusses stellt für den Fussverkehr ein massgebliches Trennungselement dar.

- Boningen – Aarburg: Es fehlen sichere Strassenquerungsmöglichkeiten für Fussgänger.
- Zofingen: Viele Fussgängerquerungen auf Kantonsstrassen erfüllen die geforderten Mindestmasse, respektive die Sicherheitsanforderungen nicht.

Entwicklungstrends

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

3.8. Parkierung und Park+Ride

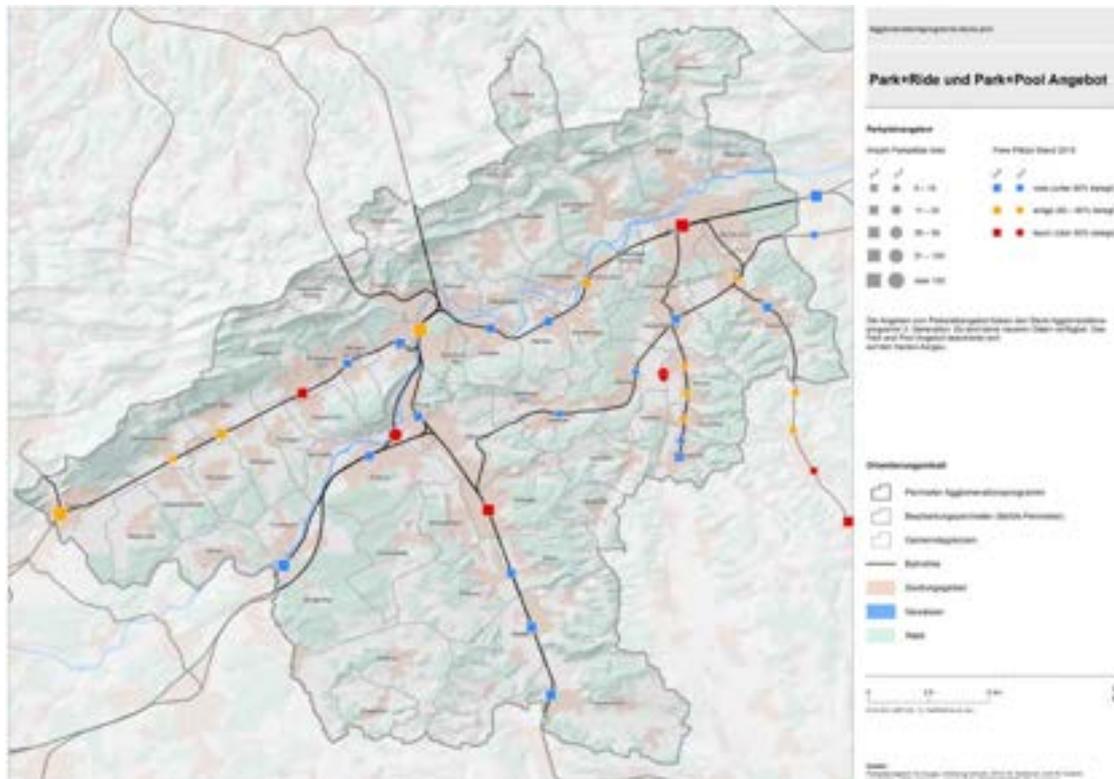
In den drei Zentren Aarau, Olten und Zofingen sowie in weiteren grösseren Gemeinden des AareLand werden sowohl die öffentlichen wie auch privaten Parkplätze bewirtschaftet. Über explizite Parkraumkonzepte verfügen nur die drei Zentren¹⁰. In einzelnen Gemeinden werden entweder öffentliche oder private Parkplätze bewirtschaftet. In mehreren, v.a. ländlichen Gemeinden findet nach wie vor keine Parkraumbewirtschaftung statt.

An den Haltestellen der SBB- und AVA-Linien im AareLand sind unterschiedlich grosse Park+Ride Angebote vorhanden (Abbildung 44). Die zwei Zentren Aarau und Olten sowie Oensingen haben das grösste Angebot (je max. 170 P+R-Plätze). Zofingen und Murgenthal haben eine maximale Kapazität von 100 PP. Die höchste Auslastung verzeichnen Aarau und Zofingen. Diverse mittelgrosse P+R-Angebote sind noch nicht voll ausgelastet.

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

¹⁰ In Olten wurde das Parkierungsreglement abgelehnt. Umstritten sind aber primär die Regelungen zur Parkplatzerstellungspflicht bei privaten Liegenschaften.

Abbildung 44: Park+Ride- und Park+Pool-Angebot im AareLand



Karte in hoher Auflösung im Anhang A5

Entwicklungstrends

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

3.9. Verkehrssicherheit

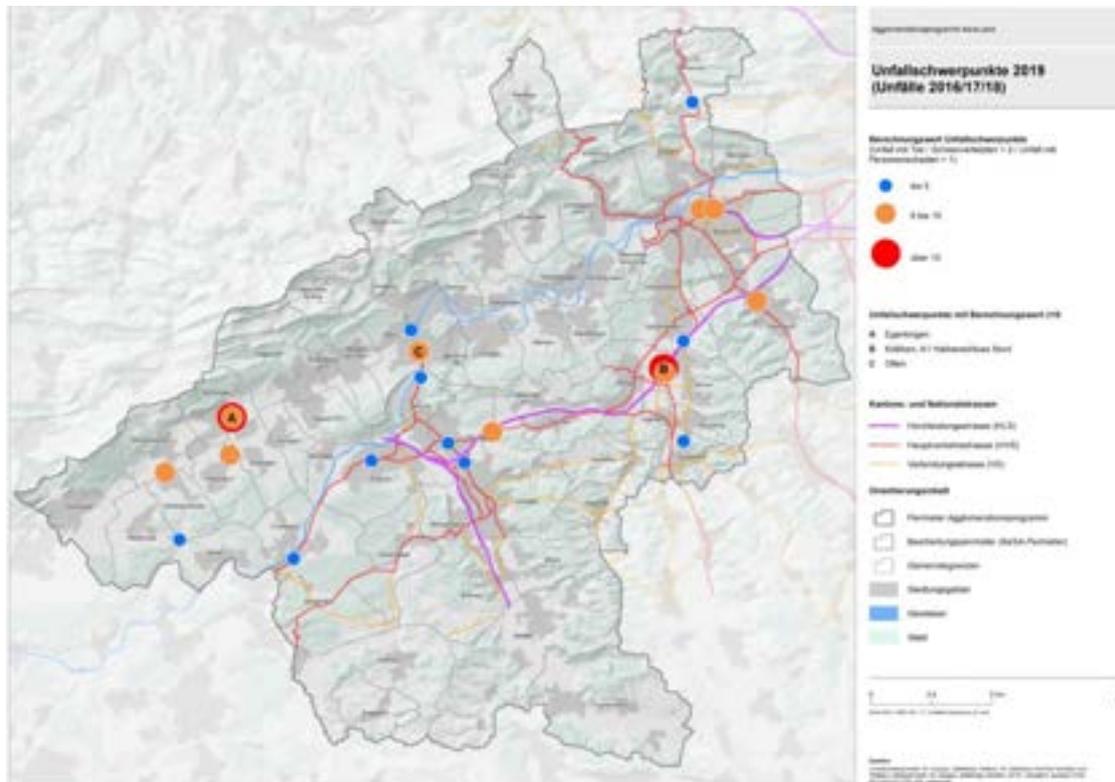
Unfallsschwerpunkte

Aufgrund von Unfallanalysen und dem systematischen Einsatz der Infrastruktur-Sicherheitsinstrumente (ISSI-Instrumente) identifizieren und priorisieren die Kantone Aargau und Solothurn die Unfallsschwerpunkte auf dem Strassennetz im AareLand. Das Black Spot Management (BSM) dient der schrittweisen Beseitigung von Unfallsschwerpunkten im Strassennetz. Diese werden

systematisch identifiziert und nach Sanierungspriorität im Detail analysiert. Geeignete Massnahmen zur Sanierung werden abgeleitet, projiziert und realisiert. Die Wirksamkeit der Massnahme wird überprüft und gewährleistet eine nachhaltige Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Zwischen 2016 und 2018 ist, wie aus der Abbildung 45 ersichtlich, die grösste Anzahl an Unfallschwerpunkten auf dem Hauptverkehrsstrassennetz (HVS) in den Agglomerationskorridoren zu verzeichnen. Die grössten Unfallschwerpunkte (> 10 Tote/Verletzte) gab es, wie bereits in der Periode 2012 bis 2014, beim Autobahnanschluss Egerkingen und in Entfelden.

Abbildung 45: Unfallschwerpunkte im AareLand



Karte in hoher Auflösung im Anhang A5

Anzahl Verunfallte (MOCA-Indikator Nr. 2)

Zwischen 2014 und 2017 ist im BeSA-Perimeter AareLand eine Abnahme der Anzahl Verunfallte pro 1'000 Personen von 1.74 auf 1.50 zu verzeichnen. Dieser Wert liegt unter dem Durchschnittswert ähnlich grosser Agglomerationen (1.66). Eine starke Abnahme von 1.85 auf 1.52 Verunfallte pro 1'000 Personen hat im Zeitraum 2014 bis 2017 im BeSA-Perimeter Olten – Zofingen stattgefunden.

Tabelle 7: Anzahl Verunfallte pro 1'000 Personen

	2014	2017
BeSA-Perimeter AareLand	1.74	1.50
BeSA-Perimeter Agglo Olten - Zofingen	1.85	1.52
BeSA-Perimeter Agglo Aarau	1.59	1.48
Mittel-grosse Agglomerationen	1.76	1.66

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

4. Zukunftsbild AareLand 2040

4.1. Genese und Anpassungen gegenüber dem AP3

Die umfassende Erarbeitung eines Zukunftsbildes für die Region AareLand mit Horizont 2030 hat im Rahmen des Agglomerationsprogramms der 2. Generation stattgefunden. In der 3. Generation wurde dieses Zukunftsbild grundsätzlich übernommen und mit den dazumal neuen Siedlungsstrategien und Richtplaninhalten der Kantone Aargau und Solothurn sowie mit der neuen Verkehrsstrategie «mobilitätAARGAU» abgeglichen. Eigentliche Teilstrategien waren in diesen Generationen kaum vorhanden. Zum Start der Erarbeitung des AP der 4. Generation wurde deshalb entschieden, das Zukunftsbild einer umfassenden Überarbeitung zu unterziehen und Teilstrategien neu zu erarbeiten. Diese stellen dar, wie das Zukunftsbild erreicht werden soll. Folgende wichtige inhaltliche Optimierungen/Anpassungen wurden am Zukunftsbild vorgenommen:

- Ausdehnung des Horizontes auf das Jahr 2040 gemäss RPAV.
- Straffung der Siedlungstypologien.
- Aufnahme der bedeutenden Verkehrselemente im Raum AareLand, damit das Zusammenspiel mit der Siedlung und der Landschaft auf der Ebene des Zukunftsbildes ersichtlich wird.

Formell bzw. grafisch wurde das Zukunftsbild wie folgt optimiert:

- Darstellung mit Grafik und Kurzbeschreibung von fünf Kernbotschaften für den Raum AareLand.
- Zusammenfassung der drei Bilder aus den Zukunftsbildern der 2. bzw. 3. Generation auf ein einziges Synthesebild.
- Stärkere grafische Hervorhebung der Hauptelemente (z.B. Aare-Landschaft, Grösse und Dichte des Siedlungsgebiets).

Diese Anpassungen sowie das Aufzeigen von separaten Teilstrategien haben es ermöglicht, die Kernaussagen des Zukunftsbildes besser erkennbar zu machen. In den nachfolgenden Unterkapiteln wird das «Zukunftsbild AareLand 2040» aufgezeigt und erläutert.

Übergeordnete Grundlagen

Bei der Weiterentwicklung des Zukunftsbildes im Rahmen des AP der 4. Generation wurden folgende übergeordnete Grundlagen berücksichtigt:

- Raumkonzept Schweiz, 2012
- ROR, Megatrends und Raumentwicklung Schweiz, 2019
Das Zukunftsbild schliesst die darin enthaltene Idee einer attraktiven Städtekette auf der Achse Oensingen – Olten – Aarau mit ein und ergänzt sie mit der für das AareLand ebenfalls wichtigen Nord-Süd-Achse Olten – Zofingen.
- Sachplan Verkehr, Entwurf 2020
- Kantonale Richtpläne Aargau, Solothurn und Luzern

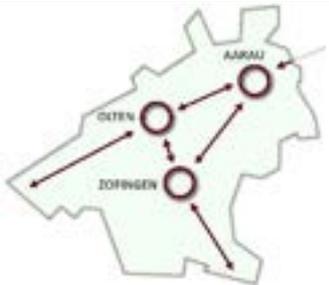
4.2. Kernbotschaften

Im Rahmen des AP AareLand der 4. Generation wurden folgende fünf Kernbotschaften als Leitlinien für das Zukunftsbild definiert:



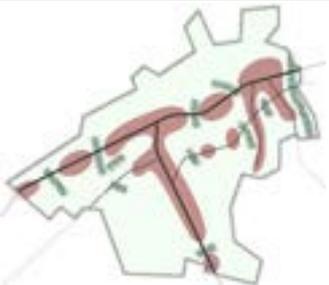
«Aare-Region» als Raum ohne Grenzen

Von der interkantonalen zur gesamtregionalen Zusammenarbeit unter Einbezug der Gemeinden



Starke und vernetzte «Aare-Zentren»

Drei wirtschaftlich starke, attraktive und vernetzte Hauptzentren mit sichergestellter Erreichbarkeit



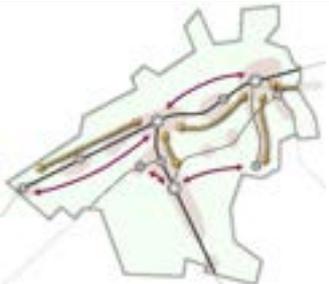
Weiterentwickelte «Aare-Korridore»

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



Aufgewertete «Aare-Landschaft»

Attraktiver, flussgeprägter Naherholungsraum eines stark belasteten urbanen Entwicklungsraums des Schweizer Mittellandes



Vernetzte «Aare-Mobilität»

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

4.3. Strukturierende räumliche Elemente

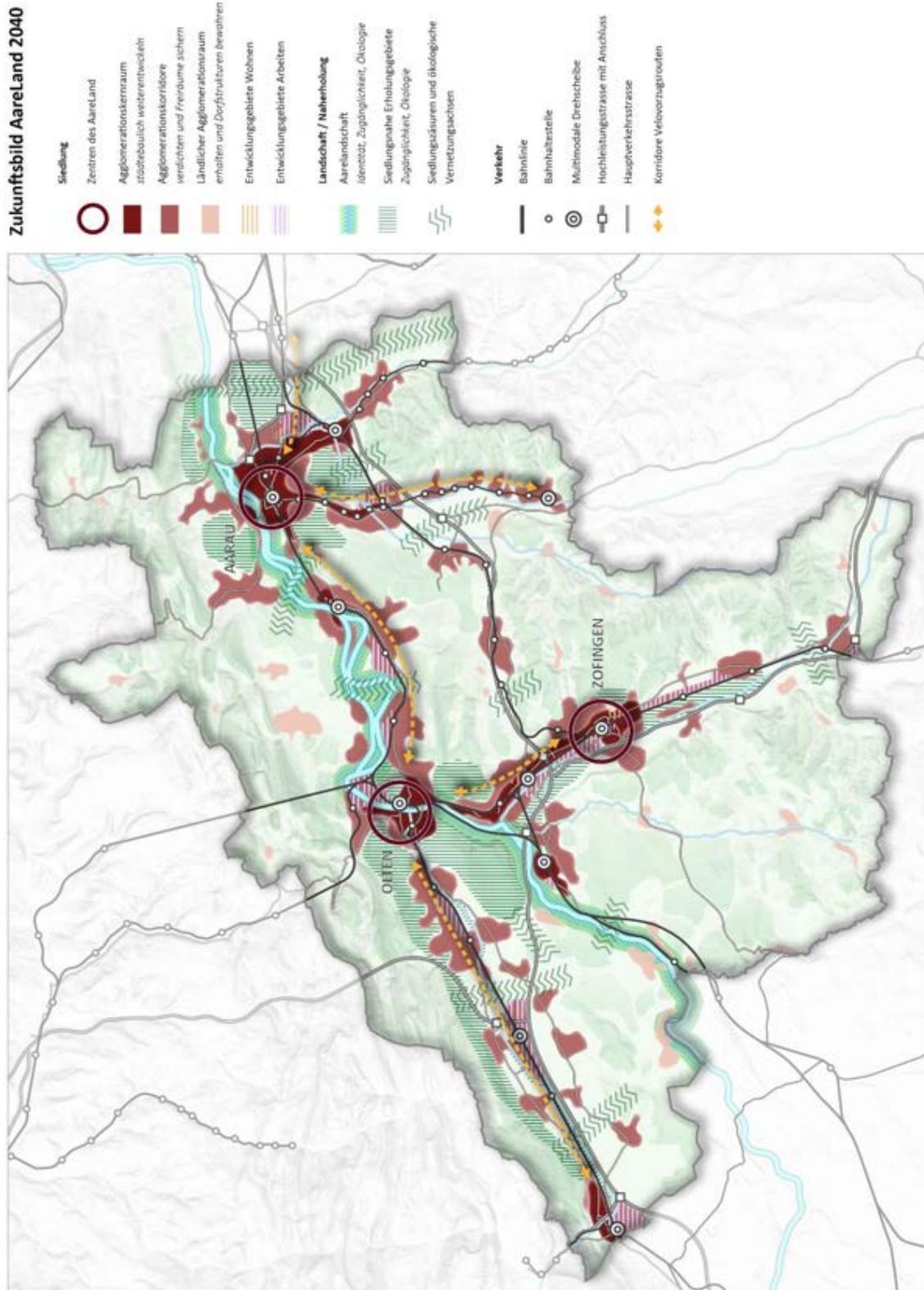
Das «Zukunftsbild AareLand 2040» zeigt auf, an welcher Siedlungs- und Landschaftsstruktur und an welchem Verkehrssystem sich die Agglomeration AareLand künftig orientieren möchte. Zur Darstellung des Zukunftsbildes 2040 wurden auf der Basis der Kernbotschaften entsprechende räumliche Elemente definiert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

Die im Zukunftsbild definierten Raumtypen (Agglomerationskernraum, Agglomerationskorridore, ländlicher Agglomerationsraum) stellen eines der zentralen strategischen Elemente des Zukunftsbildes dar. Diese Raumtypen beinhalten Aussagen, welche sowohl Siedlungs- als auch Landschafts- und Verkehrsaspekte betreffen. Bei diesem strategischen Element des Zukunftsbildes kommt der Abstimmungsgedanke von Siedlung-, Landschafts- und Verkehrsentwicklung zum Ausdruck. Zur Abgrenzung dieser drei Raumtypen dienten die Siedlungs- und Freiraumstruktur, die Nutzungsdichte/-mix sowie die ÖV-Erschliessung. Die drei Raumtypen¹¹ charakterisieren sich durch folgende Merkmale:

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

¹¹ Siehe Gemeindegliederung im Anhang A2.

Abbildung 46: Zukunftsbild AareLand 2040



4.4. Entwicklungsziele pro Raumtyp

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

Agglomerationskernraum

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

Tabelle 8: Entwicklungsziele Siedlung und Landschaft für den Agglomerationskernraum

Thema	Ziele	
Hauptnutzungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wohnen ▪ Arbeiten (DL) ▪ Versorgung täglicher, periodischer und aperiodischer Bedarf ▪ In den drei Hauptzentren: Einrichtungen von regionaler/-überregionaler Bedeutung 	
(Wohn)formen und Dichten	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Durchmischte Wohntypologien ▪ Hohe Dichte und städtebaulich qualitätsvolle Bauungsstrukturen ▪ Schlüsselareale: Überdurchschnittlich hohe Dichte und Qualität (sichergestellt durch entsprechende Verfahren) ▪ Hitzeangepasster Siedlungsraum 	
Freiräume	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrsarme/-beruhigte Stadtkerne ▪ Hochwertig gestaltete, vielfältig nutzbare, grössere öffentlich zugängliche Freiräume (z.B. Parkanlage) 	
Siedlungsnaher Erholungsgebiete (inkl. Aarelandschaft)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Möglichst naturnahe Naherholungsgebiete mit hohem ökologischem Wert (z.B. Flussräume) ▪ Mit dem FVV rasch und sicher erreichbar ▪ Festlegung intensiv versus extensiv genutzter Naherholungs-Teilgebiete 	

Tabelle 9: Entwicklungsziele Verkehr für den Agglomerationskernraum

Thema	Ziele	
Anteile der Verkehrsmittel	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erhöhung der Anteile des ÖV, des Velo- und des Fussverkehrs ▪ Reduktion des MIV-Anteils 	
Öffentlicher Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Hohe Angebotsdichte (15'-Takt oder dichter v.a. in den Zentren) ▪ Zuverlässiger strassengebundener ÖV ▪ Benutzerfreundliche multimodale Drehscheiben, welche neue Mobilitätsformen (E-Mobilität, Sharing und Pooling) einbinden ▪ Gute Vernetzung zwischen den Kernräumen 	
Motorisierter Individualverkehr	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrslenkung und -dosierung ▪ Verkehrsberuhigung in den Kernzonen ▪ Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze 	
Veloverkehr	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Dichtes Netz, direkte und sichere Verbindungen für Velo-Alltagsverkehr ▪ Gut zugängliche und ausreichende Veloabstellplätze an multimodalen Drehscheiben und Publikumsanlagen 	
Fussverkehr	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Dichtes und sicheres Netz ▪ Direkte Zugänge zu den multimodalen Drehscheiben / ÖV-Haltestellen und den Publikumsanlagen 	

Agglomerationskorridore

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

Tabelle 10: Entwicklungsziele Siedlung und Landschaft für die Agglomerationskorridore

Thema	Ziele	
Hauptnutzungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wohnen ▪ Arbeiten (IG) an Autobahnanschlüssen / lokales Gewerbe ▪ Versorgung täglicher und (falls Kernraum weiter weg) periodischer Bedarf 	
(Wohn)formen und Dichten	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Qualitätsvoller Geschosswohnungsbau ▪ Schlüsselareale: Dem Ort angepasste, überdurchschnittlich hohe Dichte und Qualität (sichergestellt durch entsprechende Verfahren) ▪ Den entsprechenden Nutzungen gut ausgenutzte Arbeitsplatzgebiete ▪ Hitzeangepasster Siedlungsraum 	
Freiräume	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zentrumsplätze mit hoher Aufenthaltsqualität ▪ Hochwertig gestaltete Freiräume in den Wohnsiedlungen 	
Siedlungsnaherholungsgebiete (inkl. Aarelandschaft)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Möglichst naturnahe Naherholungsgebiete mit hohem ökologischem Wert (z.B. Flussräume) ▪ Mit dem FVV rasch und sicher erreichbar ▪ Festlegung intensiv vs. extensiv genutzter Naherholungs-Teilgebiete 	

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

Tabelle 11: Entwicklungsziele Verkehr für die Agglomerationskorridore

Thema	Ziele	
Anteile der Verkehrsmittel	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Deutliche Erhöhung des ÖV-Anteils ▪ Erhöhung des Velo- und Fussverkehrsanteils ▪ Nennenswerte Reduktion des MIV-Anteils 	
Öffentlicher Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mittlere Angebotsdichte (30'-Takt oder dichter) ▪ Zuverlässiger strassengebundener ÖV ▪ Gute Vernetzung innerhalb der Korridore und mit dem Kernraum ▪ Benutzerfreundliche multimodale Drehscheiben, welche neue Mobilitätsformen (E-Mobilität, Sharing und Pooling) einbinden ▪ Bushaltestellen mit angemessener Ausstattung 	
Motorisierter Individualverkehr	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kanalisierung auf das übergeordnete Netz ▪ Aufgewertete Ortsdurchfahrten 	
Veloverkehr	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Direkte, möglichst querungsfreie und sichere Verbindungen ▪ Gut zugängliche und ausreichende Veloabstellplätze an Bahnhaltstellen 	
Fussverkehr	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Dichtes und sicheres Netz 	

Ländlicher Agglomerationsraum

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

Tabelle 12: Entwicklungsziele Siedlung und Landschaft für den ländlichen Agglomerationsraum

Thema	Ziele	
Hauptnutzungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Hauptsächlich Wohnen ▪ Lokales Gewerbe 	
Wohnformen und Dichten	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Massvoll ergänzte, bestehende Wohnstrukturen 	
Freiräume	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Dorfplätze mit hoher Aufenthaltsqualität ▪ Sorgfältiger Übergang zwischen Siedlungsgebiet und offener Landschaft 	
Siedlungsnaherholungsgebiete (inkl. Aarelandschaft)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Möglichst naturnahe Naherholungsgebiete mit hohem ökologischem Wert (z.B. Flussräume) ▪ Mit dem FVV gut und sicher erreichbar ▪ Festlegung intensiv vs. extensiv genutzter Naherholungs-Teilgebiete 	

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

Tabelle 13: Entwicklungsziele Verkehr für den ländlichen Agglomerationsraum

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

4.5. Zielsetzungen 2040 zu den MOCA-Indikatoren

- **MOCA 1 «MIV-Anteil»:** Der MIV-Anteil bezüglich Verkehrsleistungen hat im BeSA-Perimeter AareLand zwischen 2010 und 2015 von rund 64% auf knapp 60% abgenommen. Ziel ist es, diese Tendenz weiterzuführen. Eine Reduktion auf rund 55% MIV-Anteil bis 2040 scheint realistisch, bedingt jedoch, dass der überwiegende Anteil des zukünftigen Mehrverkehrs (Verkehrsleistungen) über ÖV und Veloverkehr abgewickelt wird.
- **MOCA 2 «Unfälle»:** Die Anzahl Verunfallte pro 1'000 Personen konnte ebenfalls gesenkt werden und der Wert liegt in den BeSA-Perimetern AareLand, Olten – Zofingen und Aarau mit rund 1.5 im Vergleich zu allen anderen Agglomerationen (1.61) bereits unterdurchschnittlich. Es wird angestrebt, diesen Wert bis im Jahr 2040 im AareLand weiter zu reduzieren.
- **MOCA 3 «Einwohner nach ÖV-Güteklassen»:** Der BeSA-Perimeter AareLand weist heute mit knapp 20% gegenüber ähnlich grossen Agglomerationen (41%) einen deutlich unterdurchschnittlichen Anteil an Einwohnern an gut bis sehr gut erschlossenen Lagen (ÖV-Güteklassen A und B) auf. Zudem ist dieser Anteil zwischen 2010 und 2015 leicht gesunken (siehe dazu auch Kap. 3.1.1). Es besteht die Zielsetzung, diese Anteile sowie derjenige in der ÖV-Güteklasse C deutlich zu erhöhen. Des Weiteren sollen die Anteile der Einwohner an schlecht erschlossenen Lagen reduziert werden.
- **MOCA 4 «Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen»:** Auch bei den Beschäftigten weist der BeSA-Perimeter AareLand mit rund 43% einen unterdurchschnittlichen Anteil an Beschäftigten an gut bis sehr gut erschlossenen Lagen gegenüber ähnlich grossen Agglomerationen (58%) auf. Ziel ist es, diese Anteile, soweit in Zusammenhang mit der wirtschaftlichen Ausrichtung des AareLand realistisch, bis 2040 zu erhöhen und diejenige der Beschäftigten an schlecht erschlossenen Lagen zu verringern.
- **MOCA 5 «Dichte der überbauten WMZ»:** Die Anzahl Einwohner und Beschäftigte (VZÄ) pro Hektare überbauter WMZ liegt im BeSA-Perimeter AareLand mit rund 62 Personen deutlich unter dem Durchschnittswert ähnlich grosser Agglomerationen (ca. 80). Zwar hat die Dichte in den letzten Jahren etwas zugenommen. Gleichwohl wird angestrebt, bis 2040 das bereits bebaute Gebiet deutlich besser auszunutzen.

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

Tabelle 14: Zielwert 2040 zu den MOCA-Indikatoren

Indikator	Retrospektiv-Wert	Ist-Wert	Ziel 2030 (AP 3G)	Ziel 2040
MOCA 1: MIV-Anteil	64% (2010)	59% (2015)	62%	55%
MOCA 2: Unfälle	1.74 (2014)	1.50 (2017)	Kein vergleichbarer Zielwert	unter 1.0
MOCA 3: Einwohner nach ÖV-Güteklassen	GK A: 4.1% GK B: 17.8% GK C: 41.7% GK D: 27.7% Keine GK: 8.6% (Werte 2014)	GK A: 4.3% GK B: 15.5% GK C: 43.9% GK D: 27.3% Keine GK: 9.0% (Werte 2017)	GK A: 4% GK B: 19% GK C: 45% GK D: 25% Keine GK: 7%	GK A: 5% GK B: 20% GK C: 45% GK D: 24% Keine GK: 6%
MOCA 4: Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen	GK A: 22.5% GK B: 21.5% GK C: 29.1% GK D: 20.2% Keine GK: 6.7% (Werte 2014)	GK A: 23.0% GK B: 19.6% GK C: 29.6% GK D: 20.8% Keine GK: 7.1% (Werte 2017)	GK A: 22% GK B: 24% GK C: 31% GK D: 19% Keine GK: 4%	GK A: 24% GK B: 24% GK C: 32% GK D: 16% Keine GK: 4%
MOCA 5: Dichte der überbauten WMK (EW	60.3 EW+VZÄ/ha (2012)	61.9 EW+VZÄ/ha (2017)	Kein vergleichbarer Zielwert	Über 70 EW+VZÄ/ha

5. Handlungsbedarf

5.1. Einführung und Überblick

Der Handlungsbedarf vergleicht die Situations- und Trendanalyse mit dem Zukunftsbild (Ist-Soll-Vergleich), unter Berücksichtigung des Umsetzungsstandes der bisherigen Massnahmen. Nachfolgend wird zuerst eine zusammenfassende Synopsis zum Handlungsbedarf dargestellt und danach der Handlungsbedarf entlang den drei Raumtypen des Zukunftsbildes ausgeführt («Roter Faden» zu den Zielen des Zukunftsbildes). Zusätzlich fassen die synoptischen Karten den Handlungsbedarf nach Themenfelder zusammen (siehe Anhang A4). Bei diesen Karten wird zusätzlich unterschieden, zu welchem Handlungsbedarf bereits Massnahmen beschlossen wurden (dessen Umsetzung aber noch Zeit benötigt; entweder weil es sich um übergeordnete Massnahmen mit per se längeren Horizonten handelt oder weil sie verzögert sind) und wo neue Massnahmen notwendig sind. Mit dieser Unterscheidung wird die sogenannte «Generationenkohärenz» berücksichtigt (siehe RPAV Kapitel 2.4). Die ebenfalls thematisch strukturierten Teilstrategien (Kapitel 6) leiten sich aus den Handlungsbedarfskarten ab.

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

Anmerkung Logistik / Güterverkehr

In den nachfolgenden Ausführungen zum Handlungsbedarf wird der Güterverkehr nicht gesondert behandelt, sondern bei den einzelnen Verkehrsträgern sowie relevanten Siedlungsthemen integriert. In Kapitel 6.9 wird eine Teilstrategie Güterverkehr formuliert. Darin wird namentlich die Behandlung des Themas in den kantonalen Richtplänen aufgezeigt. Das Instrument Agglomerationsprogramm soll vor allem in der Abstimmung von Arealentwicklungen und deren verkehrlicher Erschliessung sowie generell bezüglich siedlungsverträglicher Abwicklung des Güterverkehrs wirken (u.a. auch im Rahmen der Teilstrategie Strasse).

Abbildung 47: Zusammenfassung Handlungsbedarf nach Raumtypen

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

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

5.2. Agglomerationskernraum

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

Tabelle 15: Handlungsbedarf Siedlung und Landschaft für den Agglomerationskernraum

Thema	Ziele gemäss Zukunftsbild	Handlungsbedarf
(Wohn)formen und Dichten	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Durchmischte Wohntypologien ▪ Hohe Dichte und städtebaulich qualitätsvolle Bebauungsstrukturen ▪ Schlüsselareale: Überdurchschnittlich hohe Dichte und Qualität (sichergestellt durch entsprechende Verfahren) ▪ Hitzeangepasster Siedlungsraum 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Schlüsselareale mit Defiziten in der Nutzungsdurchmischung und Dichte: Handlungsbedarf in Zusammenhang mit der Nutzungsdurchmischung und/oder Dichte in Schlüsselarealen besteht in den Zentren Olten (Giroud Olma, Bahnhof Olten, Olten Südwest), Aarau (Torfeld Süd/Nord, Hangartner-Areal, Hinterfeld) und in Zofingen (Untere Vorstadt, Bereich Bahnhof). Zudem ist Handlungsbedarf in Aarburg Nord, Oftringen (Zentrumsentwicklung) sowie Rothrist und Suhr (Bahnhof) festzustellen. Für all diese Gebiete waren im AP 3G bereits Massnahmen vorgesehen. Handlungsbedarf ohne Massnahmen aus den AP 1-3G ist in den Gebieten Tellli Ost sowie Kaserne in Aarau, Äussere Luzernerstrasse in Oftringen, Henz-Areal/Neumatte in Suhr sowie in Schönenwerd (entlang der Aare) zu verzeichnen. Bei der Entwicklung des Bahnhofsbereichs Oensingen sind die STEP-Ausbauten zu berücksichtigen. ▪ Grössere unüberbaute Wohnzonen an gut erschlossenen Lagen: In den Zentren Aarau und Olten (Scheibenschachen bzw. ChlyHolz) sowie in Aarburg (Gishalde-Steinbille) und Rothrist (Breiten) ist die Umsetzung von grösseren unüberbauten Wohnzonen an gut erschlossenen Lagen noch nicht (vollständig) umgesetzt (Schlüsselareale aus dem AP 3G). ▪ Siedlungsentwicklung ungenügend mit Klimaaspekten abgestimmt: Bei neuen oder weiterentwickelten Überbauungen wird noch zu wenig auf Aspekte des Lokalklimas (Wärmeinseleffekt innerhalb des Siedlungsgebiets usw.) eingegangen.

Thema	Ziele gemäss Zukunftsbild	Handlungsbedarf
Freiräume/ Zentrumsbereiche	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrsarme/-beruhigte Stadtkerne ▪ Hochwertig gestaltete, vielfältig nutzbare, grössere öffentlich zugängliche Freiräume (z.B. Parkanlage) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zentrumsbereiche mit gestalterischen Defiziten: Entsprechender Handlungsbedarf besteht v.a. in Zofingen. Dieser ist durch Massnahmen aus früheren Generationen grundsätzlich abgedeckt, die Umsetzung ist aber zu forcieren. Mit der Entflechtung der Bahnlinien SBB und AVA steht der Dorfkern von Oberentfelden mittel- bis längerfristig vor tiefgreifenden Veränderungen. Handlungsbedarf besteht zudem in den Zentren von Suhr und von Oensingen. ▪ Ungenügend abgestimmte Freiraumplanung im Siedlungsgebiet: In allen drei Zentren Aarau, Olten und Zofingen ist diese noch zu wenig gemeindeübergreifend abgestimmt. Handlungs- und Koordinationsbedarf besteht gerade in den Zentren auch hinsichtlich Massnahmen zur Klimaanpassung (z.B. Freiraumnetz, Entsiegelung und Versickerung, etc.) ▪ Entwicklungsbedarf Freiraum in Schlüsselarealen: Handlungsbedarf besteht hinsichtlich der Sicherstellung von Freiraumversorgung und -qualität bei der Entwicklung von Schlüsselarealen (z.B. in Olten, Zofingen).
Siedlungsnaher Erholungsgebiete	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Möglichst naturnahe Naherholungsgebiete mit hohem ökologischem Wert (z.B. Flussräume) ▪ Mit dem FVV rasch und sicher erreichbar ▪ Festlegung intensiv versus extensiv genutzter Naherholungs-Teilgebiete 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aufwertungsbedarf von Flussräumen: Handlungsbedarf hinsichtlich steigendem Nutzungsdruck und gestalterischer Aufwertung besteht insbesondere beim Aareufer in Aarau und Olten.

Tabelle 16: Handlungsbedarf Verkehr für die Agglomerationskernraum

Thema	Ziele gemäss Zukunftsbild	Handlungsbedarf
ÖV	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gute Vernetzung zwischen den Kernräumen ▪ Hohe Angebotsdichte (15'-Takt oder dichter) ▪ Zuverlässiger strassengebundener ÖV ▪ Benutzerfreundliche multimodale Drehscheiben 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Auslastungsgrenze Bahn in HVZ erreicht: Im Regional- bzw. S-Bahnverkehr besteht Handlungsbedarf in Bezug auf die sehr hohe Auslastung während den Hauptverkehrszeiten auf den Regionalzügen bzw. auf der S-Bahn zwischen Olten – Solothurn – (Biel) und zwischen Olten und Zofingen. ▪ Auslastungsgrenze Bus in HVZ erreicht / wenig attraktive ÖV-Takte: Handlungsbedarf besteht primär auf den folgenden Strecken: Wangen b. O. – Olten, Winznau – Olten und Aarburg – Olten. Die Nachfrage auf diesen viertelstündlich verkehrenden Buslinien verteilt sich aufgrund der halbstündlichen Fernverkehrsanschlüsse in Olten schlecht. In Aarau sind insbesondere am Abend und am Wochenende sowie auf einzelnen Linien auch während der HVZ die ÖV-Takte wenig attraktiv. ▪ Defizite Bahninfrastruktur: Auf der Strecke Olten – Oensingen – Solothurn – (Biel) ist die Trassenverfügbarkeit aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens im Bereich Personen- und Güterverkehr sehr eingeschränkt.

- **Fehlende Bahnhofstabelle:** Im Agglomerationskernraum ist der Bereich Oftringen-Zentrum ungenügend mit der Bahn erschlossen.
- **Behinderung des strassengebundenen ÖV** (siehe auch Handlungsbedarf im Bereich Strasse): Handlungsbedarf ohne beschlossenen Massnahmen aus den AP 1-3G (A-Liste) besteht in der Stadt Olten sowie auf diversen Einfallachsen von Aarau. Für die Strecken zwischen Olten – Aarburg, zwischen Aarburg und Rothrist, zwischen Oftringen und Zofingen und auf der Zufahrt zum Bahnhof Schönenwerd sind die Massnahmen aus den früheren AP-Generationen (Betriebs- und Gestaltungskonzepte inkl. Buspriorisierung sowie Verkehrsmanagement) so rasch als möglich umzusetzen.
- **Ungenügende Ausgestaltung der multimodalen Drehscheiben:** Im Agglomerationskernraum sind beim Bahnhof Olten sowie bei der Bahnhofstabelle in Rothrist die Anlagen für das Umsteigen Bahn – Bus mangelhaft. Zudem besteht Handlungsbedarf bei der Umsteigesituation Bus – Bus bei der Bushaltestelle Oftringen Kreuzplatz. Entsprechende Massnahmen sind in den AP 1-3G enthalten. Für den Handlungsbedarf in Oensingen ist dies noch nicht der Fall.

MIV	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrslenkung und -dosierung ▪ Verkehrsberuhigung in den Kernzonen ▪ Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrsmanagement weiterentwickeln und mit Korridoren abstimmen: Von den städtischen Verkehrsmanagementkonzepten in den drei Zentren ist die Umsetzung in Aarau im Verzug und muss vorangetrieben werden (zudem laufendes regionales Gesamtverkehrskonzept mit der Folge von Anpassungsbedarf des VM-Konzeptes aus dem Jahr 2013). Im Raum Zofingen-Oftringen ist das VM-Konzept Wiggertal umzusetzen (Abschluss mit 3. Ausbaustufe). Das VM in der Stadt Olten läuft über den Zentralrechner Olten (ZRO). Ausbaubedarf besteht insb. auf der Achse Sälikreisel bis K104. Genereller Handlungsbedarf besteht hinsichtlich Abstimmung mit den benachbarten Korridoren. Insbesondere von / zu dem Niederamt gibt es viel Ausweichverkehre, weil die Zentren überlastet sind. Mit dem zunehmenden Lieferwagenverkehr wird zudem in allen Zentren die Organisation des Güterumschlags ein immer wichtiger werdendes Thema mit Handlungsbedarf bzgl. bestehenden VM-Konzepten. ▪ Defizite beim Verkehrsfluss und der Gestaltung des Strassenraums in städtischen Kernzonen: Handlungsbedarf besteht bei den Zufahrten und Durchgangsachsen in Olten (Richtung Aarburg-Oftringen) sowie Aarau (diverse Strassenabschnitte auf West-Ost-Achse sowie im Raum Bahnhof) und in Zofingen/Oftringen (v.a. General-Guisan-/Luzernerstrasse, Strengelbachstrasse). Grosser Handlungsbedarf besteht auch in den Ortsdurchfahrten von Suhr und Oensingen. Der Strassenraum im Agglomerationskernraum ist generell knapp. Entsprechend besteht allgemeiner Handlungsbedarf bzgl. Zuverlässigkeit des Gesamtverkehrssystems bzw. Organisation von Mischverkehrssituationen MIV, ÖV, Fuss- und Veloverkehr. Hierzu braucht es situativ angepasste Massnahmen. ▪ Verbesserung Verkehrssicherheit: Bedeutende Unfallschwerpunkte verbleiben in Olten (Ri Aarburg) und beim AB-Knoten Aarau-Ost. ▪ Weiterentwicklung Parkraumbewirtschaftung: Alle drei Zentren bewirtschaften die öffentlichen Parkplätze. Eine laufende
------------	--	---

Weiterentwicklung von Tarifen und Angeboten und Abstimmung mit den benachbarten Korridorgemeinden ist aber notwendig.

Veloverkehr	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Dichtes Netz, direkte und sichere Verbindungen für Velo-Alltagsverkehr ▪ Gut zugängliche und ausreichende Veloabstellplätze an multimodalen Drehscheiben und Publikumsanlagen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bedarf an schnellen Veloverbindungen: Dieser besteht insbesondere zwischen Aarau und Olten sowie zwischen Olten und Zofingen bzw. Oensingen. Die Umsetzung von Velovorzugsrouten im Siedlungsgebiet stellt aufgrund der räumlichen Verhältnisse eine grosse Herausforderung dar. Die Planung ist weiter voranzutreiben und Unklarheiten zur Linienführung und Gestaltung zwischen Kanton und Gemeinden sind zu klären. ▪ Defizite im Velonetz: Das Haupttroutennetz ist mit den kantonalen Radrouten weitgehend vorhanden, teilweise aber mit minimalem Standard. Handlungsbedarf ohne beschlossene Massnahmen aus den AP 1-3G (A-Liste) im kantonalen Velonetz (mangelnde Sicherheit, Netzlücken) besteht auf einzelnen Abschnitten in Aarau, Olten, Zofingen und Oensingen.
Fussverkehr	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Dichtes und sicheres Netz ▪ Direkte Zugänge zu den multimodalen Drehscheiben / ÖV-Haltestellen und den Publikumsanlagen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ungenügendes Angebot an Veloabstellplätzen: Dies ist der Fall bei den ÖV-Knotenpunkten von Olten, Aarau, Zofingen, Rothrist und Oensingen. ▪ Hotspots im Bereich Sicherheit: Grösserer Handlungsbedarf bezüglich Sicherheit (Unfallschwerpunkte mit Fuss-/Veloverkehrsbeteiligung) besteht in Aarau und im Raum Zofingen – Oftringen/Aarburg – Rothrist. ▪ Punktuelle Defizite im Fusswegnetz: Ein weitgehend dichtes Fusswegnetz ist vorhanden. Allerdings bestehen einzelne Schwachstellen, welche massgeblich die Attraktivität des Gesamtnetzes beeinträchtigen.

5.3. Agglomerationskorridore

In den Agglomerationskorridoren ist aufgrund des Zukunftsbildes 2040 und der entsprechenden Ziele folgender Handlungsbedarf zu verzeichnen:

Tabelle 17: Handlungsbedarf Siedlung und Landschaft für die Agglomerationskorridore

Thema	Ziele gemäss Zukunftsbild	Handlungsbedarf
(Wohn)for- men und Dichten	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Qualitätsvoller Geschosswohnungsbau ▪ Schlüsselareale: Dem Ort angepasste, überdurchschnittlich hohe Dichte und Qualität (sichergestellt durch entsprechende Verfahren) ▪ Den entsprechenden Nutzungen gut ausgenutzte Arbeitsplatzgebiete ▪ Hitzeangepasster Siedlungsraum 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Schlüsselareale mit Defiziten in der Nutzungsdurchmischung und Dichte: Handlungsbedarf in Zusammenhang mit der Nutzungsdurchmischung und/oder Dichte in Schlüsselarealen besteht in Egerkingen (Gäupark Süd) und in Wangen b. O. (Danzmatt/erweitertes Dorfzentrum). Bei der Entwicklung des Bahnhofsgebiets Egerkingen sind die STEP-Ausbauten zu berücksichtigen. ▪ ESP und weitere Arbeitsgebiete mit Defiziten in der Dichte und Gestaltung: Aufgrund der Lagegunst besteht im Aareland weiterhin eine grössere Nachfrage an Arbeitsflächen. Im kantonsübergreifenden ESP in Oensingen bestehen noch verschiedene unüberbauten Flächen sowie Defizite bei der Dichte. Weitere Gebiete mit Handlungsbedarf bestehen in Rothrist, Schönenwerd, im Wiggertal und im Bereich Egerkingen. Mit der Weiterentwicklung des ESP Reiden/Wikon ergibt sich ausserdem Handlungsbedarf im Strassenbereich (Kapazität) beim Knoten Industrie-/Friedmattstrasse in Reiden. ▪ Siedlungsentwicklung ungenügend mit Klimaaspekten abgestimmt: Bei neuen oder weiterentwickelten Überbauungen wird noch zu wenig auf Aspekte des Lokalklimas (Wärmeinselleffekt innerhalb des Siedlungsgebiets usw.) eingegangen.
Freiräume/ Zentrums- bereiche	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zentrumsplätze mit hoher Aufenthaltsqualität ▪ Hochwertig gestaltete Freiräume in den Wohnsiedlungen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zentrumsbereiche / Ortsdurchfahrten mit städtebaulichen / gestalterischen Defiziten: Die Zentrumsbereiche / Ortsdurchfahrten von Wangen b. O., Däniken und Muhen weisen Defizite betr. Nutzung/Bebauung und/oder bei den Aussenräumen und deren Aufenthaltsqualität auf. Für diese Gebiete besteht im Gegensatz zu den Zentrumsbereichen / Ortsdurchfahrten in Egerkingen, Oberentfelden und Gränichen Handlungsbedarf ohne Massnahmen in den letzten AP-Generationen. ▪ Förderbedarf Freiraumqualität: Genereller Handlungsbedarf besteht hinsichtlich der Sicherstellung von Freiraumversorgung und -qualität im Zuge der Siedlungsentwicklung nach Innen sowie bei der Gestaltung und Aufwertung von Siedlungsfreiräumen für die Klimaanpassung (z.B. Beschattung mit Bäumen, Entsiegelung und Versickerung, etc.).
Siedlungs- nahe Erho- lungsge- biete	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Möglichst naturnahe Naherholungsgebiete mit hohem ökologischem Wert (z.B. Flussräume) ▪ Mit dem FVV rasch und sicher erreichbar 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aufwertungsbedarf von Flussräumen: Handlungsbedarf hinsichtlich steigendem Nutzungsdruck und gestalterischer Aufwertung besteht bei der Wigger, der Suhre und der Dünnern. ▪ Defizite in der Erreichbarkeit: Defizite im Zugang zu den Naherholungsgebieten für den Fuss- und/oder Veloverkehr bestehen u.a. im Raum Buchs, Aarburg und Wangen bei Olten.

- Festlegung intensiv vs. extensiv genutzter Naherholungs-Teilgebiete
- **Förderbedarf Landschaftsqualität:** In den vorhandenen Landschaftskorridoren und Grünzäsuren (z.B. zwischen Egerkingen/Härkingen und Hägendorf, zwischen Dulliken und Däniken oder zwischen Oberentfelden und Suhr bzw. Kölliken) besteht Handlungsbedarf hinsichtlich sorgfältiger Siedlungsrandgestaltung und ökologischer Vernetzung und Minderung der Barrierewirkung, um dem wachsenden Druck durch Siedlungs- und Infrastrukturentwicklung zu begegnen.

Tabelle 18: Handlungsbedarf Verkehr für die Agglomerationskorridore

Thema	Ziele gemäss Zukunftsbild	Handlungsbedarf
ÖV	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mittlere Angebotsdichte (30'-Takt oder dichter) ▪ Zuverlässiger strassengebundener ÖV ▪ Gute Vernetzung innerhalb Korridore und mit dem Kernraum ▪ Benutzerfreundliche multimodale Drehscheiben ▪ Bushaltestellen mit angemessener Ausstattung 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Defizite bei Buslinien und -haltestellen: Insbesondere im Niederamt und im Raum Egerkingen besteht Optimierungsbedarf in Bezug auf die Führung und die Anschlüsse verschiedener Buslinien. Im Gäu und im Wiggertal (Oftringen) weisen zudem verschiedene Bushaltestellen Defizite auf. ▪ Ungenügende Ausgestaltung der multimodalen Drehscheiben: In den Agglomerationskorridoren sind in Egerkingen und in Schöftland die Anlage für das Umsteigen Bahn – Bus mangelhaft. Entsprechende Massnahmen sind im AP 3G enthalten. Im Horizont 2035 mit dem RE-Halt in Egerkingen werden an diesem Bahnhof noch weitere Massnahme nötig werden.
MIV	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kanalisierung auf das übergeordnete Netz ▪ Aufgewertete Ortsdurchfahrten 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kapazitätsengpässe HLS und Schnittstellen HLS-HVS: Nachdem im westlichen Agglomerationsteil die HLS-Engpässe durch beschlossene STEP Massnahmen angegangen werden verlagern sich die Kapazitätsengpässe auf die östlichen Streckenabschnitte zwischen Aarau-West und Birrfeld, inklusive Anschlussknoten. Dieser Handlungsbedarf betrifft Personen- und Güterverkehr gleichermaßen, wobei Verdrängungsverkehre des Güterverkehrs aufs untergeordnete Netz speziell belastend sind. ▪ Kapazitätsengpässe HVS-Netz: Vor allem der Raum Suhr/Gränichen/Oberentfelden ist sehr stark belastet und entsprechende Projekte sind in Planung (siehe Kapitel 6.6 VERAS). Des Weiteren sind die Zu- und Durchfahrten nach Olten enormen Belastungen ausgesetzt (v.a. Olten – Aarburg sowie von/zu Niederamt). In Aarau sind v.a. die südlichen Zufahrten zur Stadt Aarau stark belastet. Weil auch die Verbindungen vom Niederamt Richtung Aarau staugefährdet sind, entstehen Ausweichverkehre vom Niederamt Richtung südlich gelegener Autobahnanschlüsse (Kölliken, Entfelden). Schliesslich ist im Gäu v.a. der Abschnitt Hägendorf – Wangen stark belastet. Mit ERO 1. Etappe konnte nur Wangen entlastet werden. ▪ Verkehrsmanagement weiterentwickeln: Hinsichtlich Verkehrsmanagement ist die weitere Abstimmung mit den geplanten Ausbauten auf der A1 und den Anschlussknoten essenziell. Für die Korridore sind die Verkehrsmanagementkonzepte (Region Aargau, Wiggertal) wichtig, aber im Verzug. Der entsprechende Baubeginn ist dieses Jahr geplant. Im Gäu und im Niederamt existieren noch keine regionalen VM-Systeme. Diese könnten zur Minderung von

Ausweichverkehren in diesen Korridoren beitragen. Die VM-Systeme sind zwischen Zentren und Korridoren generell noch stärker abzustimmen. Mit dem zunehmenden Lieferwagenverkehr wird auch in allen Korridoren die Organisation des Güterumschlags ein immer wichtiger werdendes Thema mit Handlungsbedarf bzgl. bestehenden VM-Konzepten.

- **Defizite bei Ortsdurchfahrten und Strassenraumgestaltung:** In zahlreichen Ortschaften der Korridorgemeinden besteht diesbezüglich Handlungsbedarf, entweder weil entsprechende BGKs im Verzug sind (z.B. Gränichen, Oberentfelden) oder es neuer Massnahmenbedarf gibt (z.B. Gretzenbach, Walterswil, Erlinsbach).
- **Parkraumbewirtschaftung forcieren:** Die Parkraumbewirtschaftung in den Korridorgemeinden ist unterschiedlich weit. Weil diese bedeutende Arbeitsplatz- und Einkaufsstandorte sind (Zielgebiete des Verkehrs) besteht hier Handlungsbedarf. In den verbleibenden Gemeinden ohne Bewirtschaftung ist auf deren Einführung hinzuwirken. Die öffentliche Hand hat aber nur begrenzten Einfluss (weil häufig Privatparkplätze).

Veloverkehr	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Direkte, möglichst que-rungsfreie und sichere Verbindungen ▪ Gut zugängliche und ausreichende Veloab-stellplätze an Bahnhalte-stellen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bedarf an schnellen Veloverbindungen: Dieser besteht um aus den Agglomerationskorridoren in die Kernräume von Olten, Zofingen und Aarau zu gelangen. Die Umsetzung von Velovorzugsrouten im Siedlungsgebiet stellt aufgrund der räumlichen Verhältnisse und den verschiedenen Nutzungsansprüchen eine grosse Herausforde-rung dar. ▪ Defizite im Velonetz: Das Haupttroutennetz ist mit den kantonalen Radrouten weitgehend vorhanden, teilweise aber mit minimalem Standard. Das Netz weist punktuelle Schwachstellen und einzelne Netzlücken auf. ▪ Ungenügendes Angebot an Veloabstellplätzen: In den Agglomera-tionskorridoren ist meist ein ausreichendes Angebot vorhanden. Explizit ein ausgewiesener Ausbaubedarf besteht im Raum Oberentfelden/Gränichen. ▪ Einzelne Hotspots im Bereich Sicherheit: Unfallschwerpunkte mit Fuss-/Veloverkehrsbeteiligung bestehen in. Gränichen und Schöftland.
Fussver-kehr	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Dichtes und sicheres Netz 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Punktuelle Defizite im Fusswegnetz: Ein weitgehend dichtes Fuss-wegnetz ist vorhanden. Allerdings bestehen einzelne Schwachstel-len, welche massgeblich die Attraktivität des Gesamtnetzes beeinträchtigen. ▪ Fehlende Verkehrsberuhigung in Quartieren: In den Gemeinden der Agglokorridoren sind Potenziale für die Verkehrsberuhigung in den Quartieren, welche massgeblich die Sicherheit und Attraktivi-tät des Fusswegnetzes erhöhen kann, noch nicht ausgeschöpft. ▪ Netzlücken im Zugang zu Naherholungsgebieten: Durch trennende Elemente (Flussläufe, Autobahn oder Gewerbe-/Industriegebiete) bestehen vereinzelt Netzlücken im Zugang zu Naherholungsgebieten (u.a. Raum Buchs).

5.4. Ländlicher Agglomerationsraum

Im ländlichen Agglomerationsraum ist aufgrund des Zukunftsbildes 2040 und der entsprechenden Ziele folgender Handlungsbedarf zu verzeichnen:

Tabelle 19: Handlungsbedarf Siedlung und Landschaft für den ländlichen Agglomerationsraum

Thema	Ziele gemäss Zukunftsbild	Handlungsbedarf
(Wohn)for- men und Dichten	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Massvoll ergänzte, bestehende Wohnstrukturen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ In Zusammenhang mit der Aufwertung der Dorfkerne besteht z.T. Erneuerungs- bzw. punktueller Ergänzungsbedarf beim bestehenden Gebäudebestand.
Freiräume/ Zentrums- bereiche	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Dorfplätze mit hoher Aufenthaltsqualität ▪ Sorgfältiger Übergang zwischen Siedlungsgebiet und offener Landschaft 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Förderbedarf Freiraumqualität: Im ländlichen Raum besteht generell Handlungsbedarf hinsichtlich Gestaltung der Ortskerne und sorgfältiger Siedlungsrandgestaltung.
Siedlungs- nahe Erho- lungsge- biete	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Möglichst naturnahe Naherholungsgebiete mit hohem ökologischem Wert (z.B. Flussräume) ▪ Mit dem FVV rasch und sicher erreichbar ▪ Festlegung intensiv vs. extensiv genutzter Naherholungs-Teilgebiete 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Förderbedarf Landschaftsqualität: In den vorhandenen Landschaftskorridoren und Grünzäsuren (z.B. Murgenthal/Fulenbach, Safenwil) besteht Handlungsbedarf hinsichtlich ökologischer Vernetzung und Minderung der Barrierewirkung, um dem wachsenden Druck durch Siedlungs- und Infrastrukturentwicklung zu begegnen.

Tabelle 20: Handlungsbedarf Verkehr für den ländlichen Agglomerationsraum

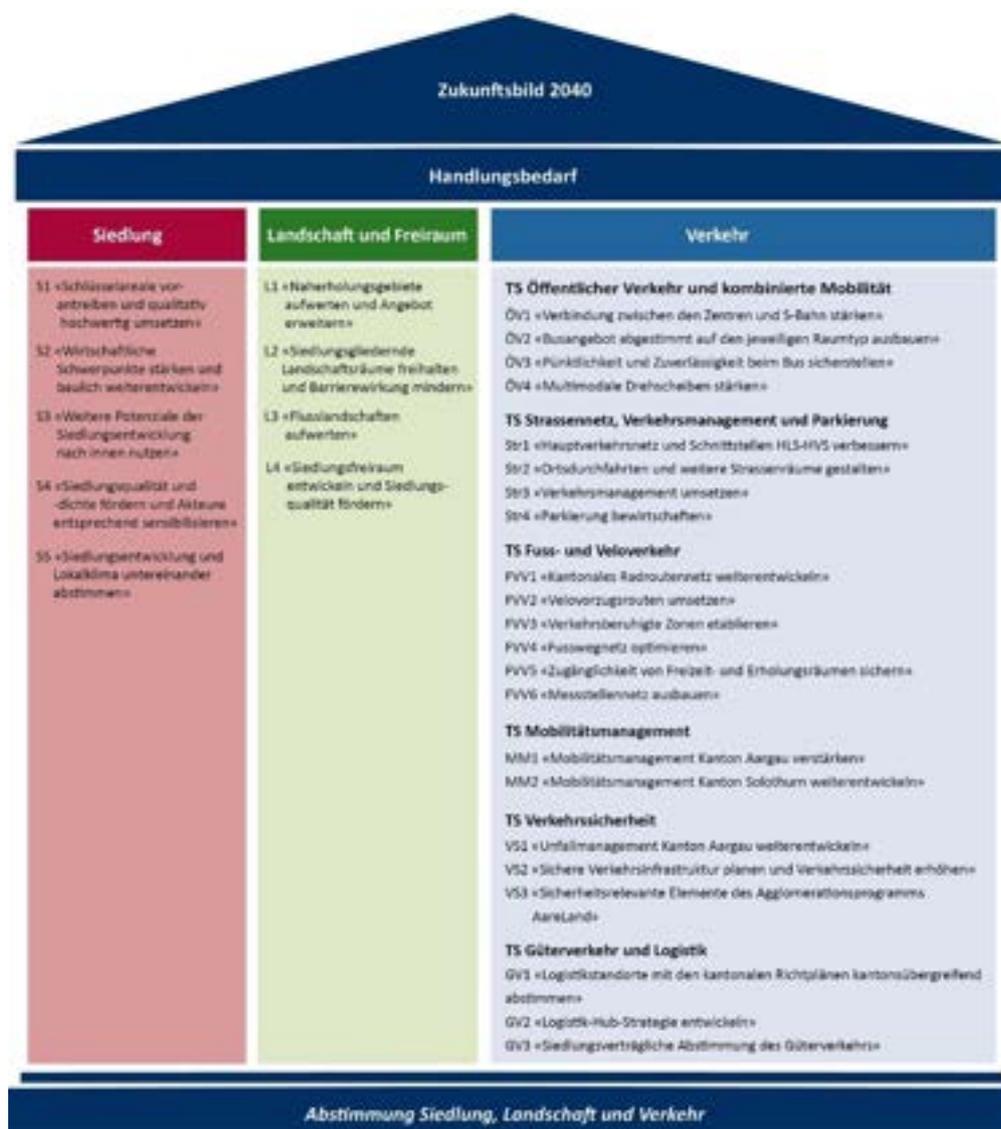
Thema	Ziele gemäss Zukunftsbild	Handlungsbedarf
ÖV	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Halten des bestehenden Angebots (mind. 60'-Takt) ▪ Anbindung an Kernraum sicherstellen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Defizite bei den Buslinien: Insbesondere im Niederamt (Lostorf, Stüsslingen) besteht Optimierungsbedarf in Bezug auf die Führung und die Anschlüsse verschiedener Buslinien.
MIV	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Halten der bestehenden Infrastruktur ▪ Aufgewertete Dorfkerne und Ortsdurchfahrten 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gestaltung von Dorfkernen: Zentraler Handlungsbedarf im ländlichen Agglomerationsraum sind die Gestaltung des öffentlichen Strassenraums in den Dorfkernen. Neben Steuerung und Gestaltung des Strassenraums geht dies idealerweise einher mit einer aktiven Siedlungsentwicklung in den Dorfkernen (Mischnutzungen). ▪ Verkehrssteuerung zur Milderung lokaler Engpässe: Im Vergleich zum Agglomerationskernraum und den Korridor-gemeinden konzentrieren sich die Engpässe im ländlichen Agglomerationsraum in der Regel auf die Hauptverkehrszeiten. Durch Verkehrssteuerungs-massnahmen, gekoppelt mit Qualitätsverbesserungen im Velonetz und bedarfsgerechtem Ausbau des ÖV- bzw. Busangebotes sind diese Engpässe meistens in den Griff zu kriegen.
Veloverkehr	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Halten der bestehenden Infrastruktur ▪ Sicherheit auf Verbindungsachsen zu Korridoren verbessern ▪ Verbindungen finden ihre Fortsetzung in der Landschaft (Vernetzung der Siedlungsgebiete und Freizeitverkehr) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Defizite im Velonetz: Das Haupttroutennetz ist auch im ländlichen Agglomerationsraum mit den kantonalen Radrouten weitgehend vorhanden, teilweise aber mit minimalem Standard. Insbesondere auf vereinzelt Freizeittrouten bestehen noch Schwachstellen. Zu nennen ist in diesem Zusammenhang das südliche Gäu. ▪ Einzelne Hotspots im Bereich Sicherheit: Ausgewiesene Unfallschwerpunkte mit Fuss-/Veloverkehrsbeteiligung bestehen in Uerkheim und Murgenthal.
Fussverkehr	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zweckmässiges und sicheres Netz 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Punktuelle Defizite im Fusswegnetz: Ein weitgehend dichtes Fusswegnetz ist vorhanden. Allerdings bestehen einzelne Schwachstellen, welche massgeblich die Attraktivität des Gesamtnetzes beeinträchtigen.

6. Teilstrategien

6.1. Einleitung

Mit den Teilstrategien wird aufgezeigt, WIE das Zukunftsbild 2040 vor dem Hintergrund der Situations- und Trendanalyse sowie dem Handlungsbedarf erreicht werden soll. Die Teilstrategien definieren die Handlungsansätze, die zum Erreichen des Zukunftsbildes angegangen werden müssen und stellen damit die strategische Grundlage und Brücke zu den Massnahmen dar. Die Strukturierung der Teilstrategien im AP AareLand der 4. Generation ist aus der nachfolgenden Abbildung ersichtlich.

Abbildung 48: Struktur Teilstrategien Siedlung, Landschaft und Freiraum sowie Verkehr



Die Inhalte der Teilstrategien Siedlung, Landschaft / Freiraum sowie Verkehr werden, wo zweckmässig und möglich, kartografisch dargestellt. Diese Karten bilden thematische Vertiefungen des Zukunftsbildes und stellen den Bezug zum Handlungsbedarf und den daraus abgeleiteten Massnahmen dar.

6.2. Siedlung

Die Teilstrategie Siedlung leitet sich aus dem Handlungsbedarf und dem Zukunftsbild 2040 ab. Die wesentlichen Elemente können in die folgenden Themenfelder gegliedert werden: Schlüsselareale, wirtschaftliche Schwerpunkte, weitere Potenziale der Siedlungsentwicklung nach innen, Siedlungsqualität und Dichte sowie Siedlungsentwicklung und Lokalklima.

TS1 «Schlüsselareale vorantreiben und qualitativ hochwertig umsetzen»

- Grundsatz: Schlüsselareale befinden sich im Agglomerationskernraum und in den Agglomerationskorridoren an gut erschlossenen Lagen.
- Schlüsselareale Wohnen: Bei diesen Schlüsselarealen liegt der Fokus auf die Wohnnutzung. Dabei handelt es sich primär um noch nicht (vollständig) überbaute Wohnzonen. Solche Areale befinden sich in Aarau (Scheibenschachen), Olten (ChlyHolz), Aarburg (Gishalde – Steinbille), Dulliken (Schäfer-Langfeld), Niedergösgen (Auenpark), Oensingen (Oensingen-West), Rothrist (Breiten), Wangen b. O. (Muhrmatt). Die entsprechende Umsetzung wird vorangetrieben.
- Schlüsselareale Umstrukturierung/Verdichtung in Richtung Mischnutzung: Schlüsselareale, welche heute unternutzt sind und/oder Defizite in der Nutzungsstruktur aufweisen, werden zu durchmischten Gebieten weiterentwickelt. Solche Areale befinden sich in den drei Zentren Aarau, Olten und Zofingen (z.B. unternutzte Gewerbegebiete in Bahnhofsnähe) und in den Agglomerationskorridoren (Aarburg Nord, Gäupark Süd in Egerkingen, Danzmatt in Wangen b. O., Zentrum und Äussere Luzernerstrasse in Oftringen, Bahnhof-Gebiet in Rothrist, Schönenwerd entlang der Aare, Bahnhof Süd, Henz-Areal und Neumatte in Suhr). Bei der Planung und Umsetzung dieser Schlüsselareale wird der Siedlungsqualität (architektonische Gestaltung, Aussen-/Grünräume, Erschliessung für Fuss- und Veloverkehr) eine hohe Bedeutung beigemessen. Dies erfolgt beispielsweise mittels qualitätsfördernder Verfahren.
- Schlüsselareale Aufwertung/Weiterentwicklung Arbeitsgebiete: Aufgrund des bestehenden Handlungsbedarfs werden insbesondere das Bahnhofgebiet Nord in Rothrist, die regionalen Arbeitszonen zwischen Zofingen/Oftringen/Aarburg/Strengelbach, das Bally-Areal sowie der Entwicklungsschwerpunkt (ESP) «Ob der Gass/Moos/Tschäppelisacker» in Oensingen prioritär behandelt. Bei Arealen mit einer industriellen Geschichte wie Bally, wird mit der

bestehenden Bausubstanz sorgfältig umgegangen. Dafür werden qualitätsfördernde Verfahren eingesetzt. Beim ESP Oensingen ist die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung kantonsübergreifend mit Niederbipp (Kanton Bern) abzustimmen.

- Weitere potenzielle Schlüsselareale, welche heute eine noch ungenügende Planungsreife aufweisen (siehe auch Abbildung 49) werden in späteren AP-Generationen wieder thematisiert.

TS2 «Wirtschaftliche Schwerpunkte stärken und baulich weiterentwickeln»

- Die Schwerpunktgebiete Arbeiten werden qualitativ hochwertig weiterentwickelt. Wo zweckmässig und möglich werden die Gebiete verdichtet. Die vorhandenen Potenziale werden aktiv genutzt (Arbeitszonenbewirtschaftung).

TS3 «Weitere Potenziale der Siedlungsentwicklung nach innen nutzen»

- Aufwertung Zentrumsgebiete inkl. Freiraumgestaltung: Ein attraktiver Aussenraum in den Zentrumsbereichen ist ein wichtiges Element für die Siedlungsentwicklung nach innen. Neben der Aufwertung, Weiterentwicklung und ggf. Ergänzung der bestehenden Bausubstanz geht es um eine attraktive Gestaltung des Freiraums. Aufgrund des Handlungsbedarfs geht es in der vorliegenden Generation um die Aufwertung der Zentrumsgebiete in Däniken, Gränichen, Muhen, Oberentfelden, Suhr, Oensingen und Wangen b. Olten. Ein sehr sorgfältiger Umgang bei der Weiterentwicklung ist bei ISOS-Ortskernen notwendig.
- Die Aufwertung von weiteren Zentrumsgebieten/Ortskernen ist für spätere AP-Generationen angedacht.

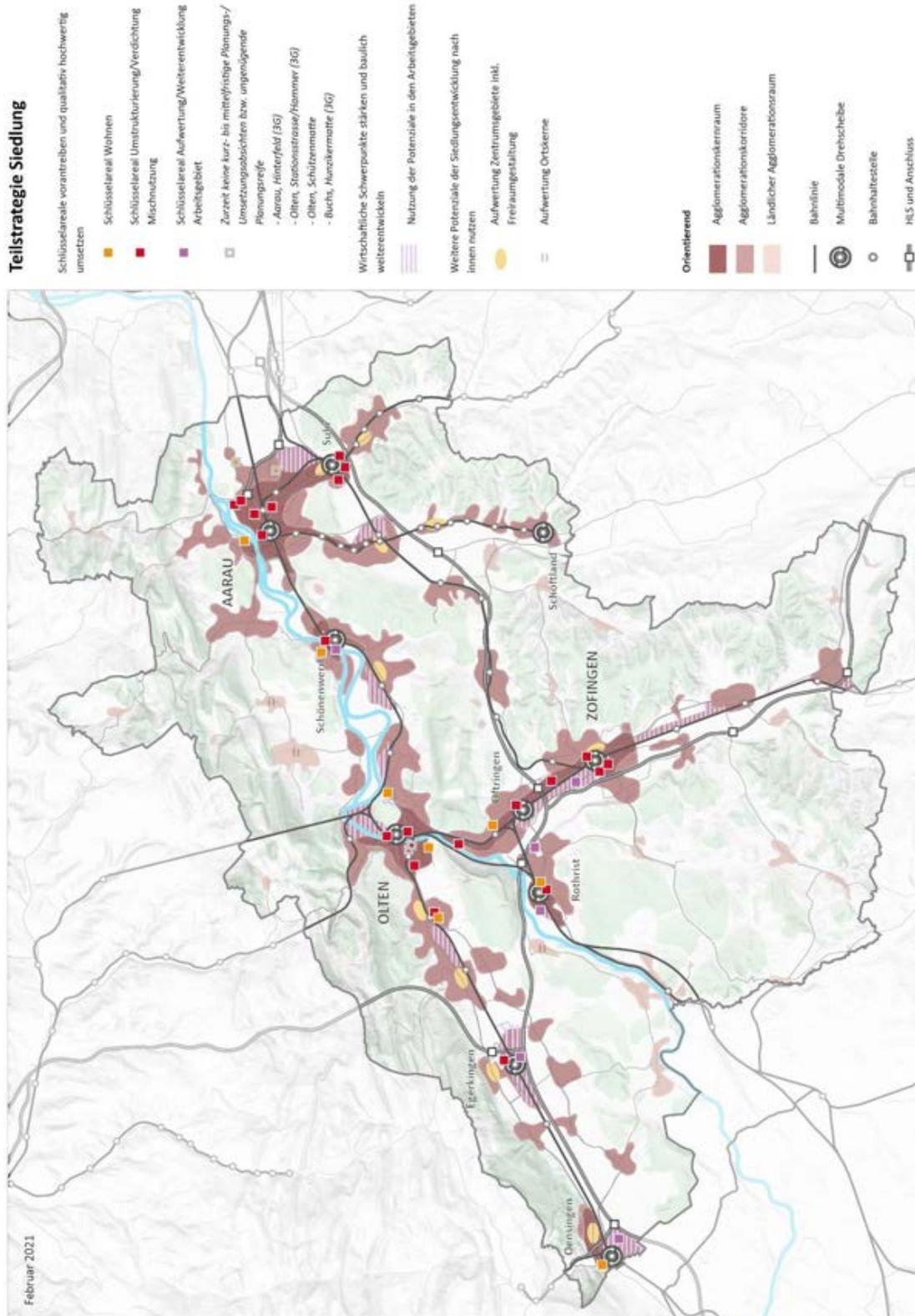
TS4 «Siedlungsqualität und -dichte fördern und Akteure entsprechend sensibilisieren»

- Die Siedlungsqualität und -dichte wird dank der Durchführung von qualitätsfördernden Verfahren insbesondere bei Schlüsselarealen und bei Zentrumsgebieten (siehe TS1 und TS3) gefördert. Dabei wird eine integrale Sichtweise (Siedlung, Freiraum usw.) eingenommen. Je nach Lage und vorhandenen Konzepten kann der Bau von Hochhäusern in Betracht gezogen werden.
- Damit die Motivation für solche Themen und die Zustimmung bei entsprechenden Planungen/Projekten erhöht werden kann, werden die relevanten Akteure (Gemeindevertreter, Anwohner von Schlüsselarealen usw.) verstärkt diesbezüglich sensibilisiert.

TS5 «Siedlungsentwicklung und Lokalklima untereinander abstimmen»

- Auf kantonaler Ebene sind verschiedene Bemühungen zum Umgang mit den Auswirkungen des Klimawandels bzw. zur hitzeangepassten Siedlungsentwicklung im Gange (Kanton Aargau: Pilotprojekt zur hitzeangepassten Siedlungsentwicklung, Klimaanalysekarten und Strategieprozess zum Thema Klimaschutz und Klimaanpassung; Kanton Solothurn: Klimaanalysekarte). Diese werden weiter vorangetrieben, Ergebnisse auf die regionale und kommunale Stufe transportiert und im Austausch aller Planungsebenen miteinander weiterentwickelt. So wird der Wissenstransfer gefördert, eine hohe Siedlungsqualität angestrebt und eine zukunftsfähige Siedlungsentwicklung im AareLand gewährleistet.

Abbildung 49: Teilstrategie Siedlung



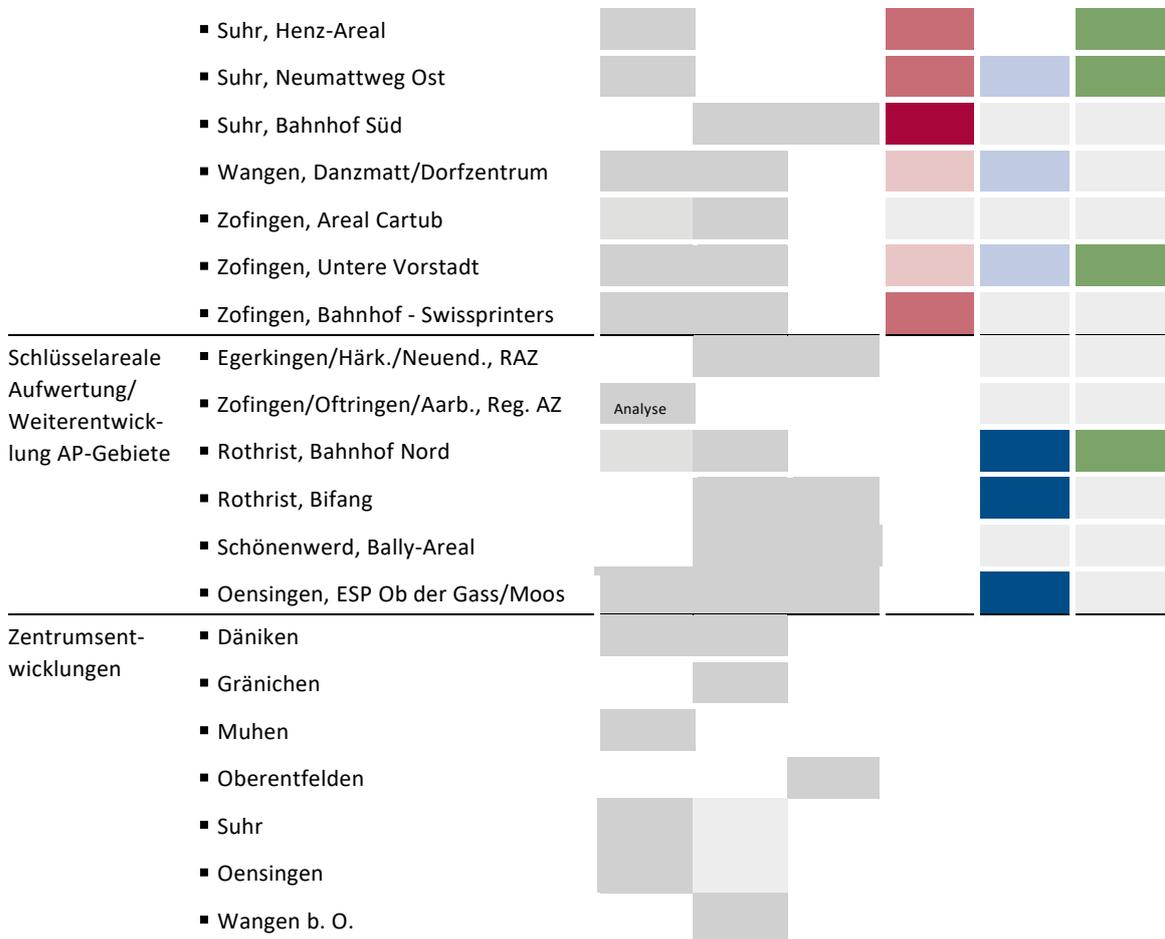
Die nachfolgende Tabelle zeigt die strategischen Stossrichtungen, die Horizonte sowie das Einwohner- und Arbeitsplatzpotenzial sowie den Beitrag zum Thema Freiraum der verschiedenen Elemente der Teilstrategie Siedlung auf.

Legende

Einwohnerpotenzial (EW)	<50	50 - 200	200 - 500	> 500	offen
Arbeitsplatzpotenzial (AP)	<50	50 - 150	150 - 300	> 300	offen
Bedeutung / Beitrag zum Thema Freiraum		klein	mittel	gross	offen

Tabelle 21: Strategische Stossrichtungen und Horizonte Teilstrategieelemente Siedlung

Strategische Stossrichtung	Beschreibung	Schwerpunkt Realisierung			EW	AP	Freiraum
		24-27	28-31	> 2031			
Schlüsselareale Wohnen	▪ Aarburg, Gishalde - Steinbille	■			■	■	■
	▪ Dulliken, Schäfer-Langfeld	■	■		■	■	■
	▪ Niedergösgen, Auenpark	■	■		■		■
	▪ Oensingen, Oensingen-West	■	■		■	■	■
	▪ Olten, ChlyHolz	■			■		■
	▪ Rothrist, Breiten		■		■	■	■
	▪ Wangen b. O., Muhrmatt	■			■		■
	▪ Aarau, Scheibenschachen, 4. Etappe			■	■		■
Schlüsselareale Umstrukturierung/Verdichtung Mischnutzung	▪ Aarau, Telli Ost	■	■				
	▪ Aarau, Hangartner-Areal	■			■		■
	▪ Aarau, Kasernenareal			■			
	▪ Aarau, Torfeld Süd	■			■	■	■
	▪ Aarau, Torfeld Nord		■				
	▪ Aarburg, Aarburg Nord		■				■
	▪ Egerkingen, Gäupark Süd	■	■	■	■	■	■
	▪ Oftringen, Aufw. Äus. Luzernerstr.	■	■		■		■
	▪ Oftringen, Zentrumsentwicklung	■	■				■
	▪ Olten, Olten Südwest	■	■		■	■	■
	▪ Olten, Bahnhof Nord	■	■		■	■	■
	▪ Olten, Giroud Olma-Areal	■			■	■	■
	▪ Rothrist, Bahnhofgebiet	■	■		■		■
	▪ Schönenwerd, Wohnen an der Aare		■		■		



6.3. Landschaft und Freiraum

TL1 «Naherholungsgebiete aufwerten und Angebot erweitern»

- Zur Entlastung und Ergänzung von den bestehenden und beliebten Naherholungsräumen wie die Flussräume ist die Koordination auf regionaler Ebene wichtig, wie sie zum Beispiel in der Region Zofingen (Regionales Naherholungskonzept), im Gäu (Korridorprozess Gäu) und im Jurapark (Erholungskonzept) erfolgt. Solche regionalen Erholungskonzepte sind auch für die weitere Teilräume des AareLand zu erarbeiten. Sie können eine gesamtheitliche Planung zur Festsetzung und Aufwertung von Vorranggebieten für die Erholung darstellen und gleichzeitig dazu dienen, Konflikte zwischen Erholungsinteressen und weiteren Nutz- und Schutzinteressen (Landwirtschaft, Wald, Naturschutz, ökologische Infrastruktur usw.) so weit wie möglich zu minimieren.
- Siedlungsnahe Erholungsgebiete wie Wald und Landwirtschaftsgebiete werden unter Berücksichtigung ihrer ökologischen Infrastruktur und ihrer Bedeutung als Kaltluftentstehungsgebiete aufgewertet und dabei das Naherholungsangebot bedürfnisgerecht erweitert. Dabei erfolgt die Abstimmung mit den Landschaftsqualitätsprojekten resp. zukünftig mit den zu erarbeitenden «Regionalen Landwirtschaftlichen Strategien» (gemäss neuer Agrarpolitik 22+). Das Gebiet zwischen Suhr, Aarau und Entfelden stellt einen prioritären Raum dar, der entsprechende Prozess (Eigenleistung aus dem AP 3G) ist im Gange. Die Zugänge der Naherholungsgebiete für den Fuss- und/oder Veloverkehr werden zudem verbessert (z.B. im Raum Buchs, Aarburg und Wangen b. O.). In Oensingen wird diesbezüglich eine Verbesserung im Bereich Leuenfeld – Badmatt in Zusammenspiel mit einer Aufwertung der Dünnern stattfinden. Für das Gebiet Aarau/Erlinsbach ist zudem die Erarbeitung eines Naherholungskonzepts (Aareraum und Wald) vorgesehen (Konkretisierung der Massnahmen L1 und L2 aus der 2. Generation).

TL2 «Siedlungsgliedernde Landschaftsräume freihalten und Barrierewirkung mindern»

- Die Siedlungskorridore im AareLand werden gegliedert durch Landschaftsräume, welche von Bebauung freizuhalten sind, die ökologische Vernetzung sicherstellen und mit einer sorgsamem Siedlungsrandgestaltung ein attraktives Landschaftsbild bewahren. Sie beugen einer Bandstadtbildung entlang des Jurasüdfusses vor und leisten als Kaltluftentstehungsgebiete und -leitbahnen einen wesentlichen Beitrag zur Kühlung der Siedlungskorridore. Mit der kommunal und regional übergreifenden Koordination wird ein gemeinsames Verständnis für diese Landschaftskorridore entwickelt.
- Die Barrierewirkung von Verkehrsinfrastrukturen, welche Vernetzungs- und Wildtierkorridore queren, wird möglichst vermindert. Die Wildtierkorridore werden im Rahmen von

Verkehrsinfrastrukturprojekten (z.B. 6-Spur-Ausbau A1, Wildtierkorridor Oensingen – Buchsiten) saniert. Die Verkehrsinfrastruktur und deren Begleitflächen werden konsequenter zur Verbesserung der ökologischen Infrastruktur und zur Förderung der Biodiversität (extensiver Unterhalt, Trittsteinbiotope, Kleinstrukturen, Vernetzungsachsen) genutzt. Massnahmen bieten sich insbesondere im Zusammenhang mit Neu- und Ausbauprojekten, Sanierungsarbeiten und im Unterhalt an. Verkehrsinfrastrukturen können auch für die Vernetzung genutzt werden, beispielsweise haben Böschungen entlang der Bahnlinien und Autobahnen Potenzial für die ökologische Vernetzung in Längs-Richtung.

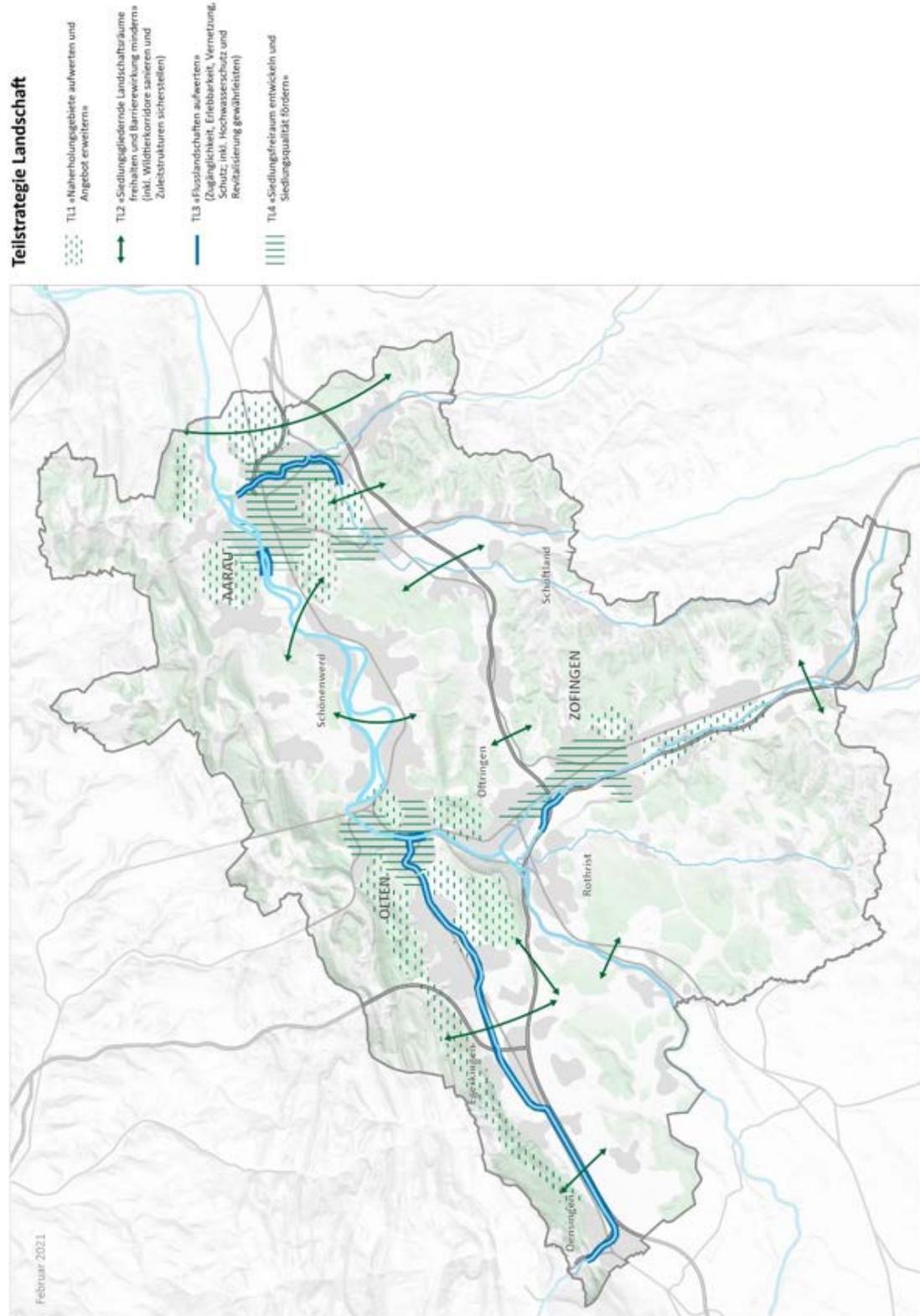
TL3 «Flusslandschaften aufwerten»

- Die Aufwertung der Flussräume zu attraktiven und identitätsstiftenden Erholungsräumen sowie als ökologische Vernetzungsachsen wird unter Berücksichtigung der bestehenden Natur- und Landschaftswerte (z.B. Auenschutz) verstärkt weiterverfolgt. In diesem Sinne werden entlang der Flussräume Vorranggebiete (Teilräume oder -abschnitte) definiert, die aufzeigen wo prioritär welche Funktionen und Werte zu sichern sind (Vorranggebiete Natur und Landschaft, Vorranggebiete Erholung).
- Im Siedlungsgebiet werden mit der Zugänglichkeit und Erlebbarkeit der Flussräume die Freiraumqualitäten gefördert. Ausserhalb der Siedlungsräume werden die Flusslandschaften naturnah gestaltet. Dabei sind verstärkt auch Hochwasserschutz- und Renaturierungsprojekte (z.B. an der Dünnern mit dem Projekt «Lebensraum Dünnern, Oensingen bis Olten, Hochwasserschutz und Aufwertung», welches sich in der Vorprojektphase befindet) oder auch Kraftwerksprojekte (z.B. eniwa-Kraftwerk Aarau) zu nutzen, als Chance für die Umsetzung weiterer thematischer Ziele hinsichtlich Natur- und Landschaftswert, Erholungsnutzung, Biodiversität usw.
- Bei der Stärkung der Fliessgewässer als Identitätsraum erfolgt mittels Lenkung eine Abstimmung der Erholungsnutzungen mit ökologischen Aspekten, um mögliche Konflikte vorzubeugen.
- Um eine nachhaltige Entwicklung zu gewährleisten und die Folgen des Mehrverkehrs gering zu halten, werden die Flussräume mit flächeneffizienten Verkehrsträgern erschlossen. Vorrangig wird eine attraktive Erschliessung für Fuss- und Veloverkehr sichergestellt.
- Die im Schachenpark mit den bisherigen Massnahmen erzielte Aufwertung wird mit der Umsetzung von weiteren Massnahmen aus dem Projektkatalog der 1. Generation des Agglomerationsprogramms weitergeführt. Zudem werden zum Aareufer in Aarau und Olten (Ländiweg, Eggerallee), zur Wigger (Wiggerpark), zur Suhre (Buchs) und zur Dünnern (Oensingen – Olten) die bestehenden Projektabsichten konkretisiert bzw. die geplanten Projekte umgesetzt.

TL4 «Siedlungsfreiraum entwickeln und Siedlungsqualität fördern»

- In den Zentren und den umliegenden Agglomerationskorridoren werden die Freiräume im Siedlungsgebiet gesichert, aufgewertet und dichte attraktive Freiraumnetze entwickelt, die einerseits die Freiraumversorgung und Naherholungsbedürfnisse der Bevölkerung sichern und andererseits die Auswirkungen des Klimawandels mildern.
- Mit der Inwertsetzung von Schlüsselarealen werden neue Frei-/Grünräume geschaffen und gestaltet sowie Massnahmen ergriffen, um das Siedlungsklima günstig zu beeinflussen (z.B. Reduktion der Hitzebelastung). Ein entsprechender Fokus wird in stark frequentierten oder grösseren Gebieten gelegt (z.B. Untere Vorstadt in Zofingen, Danzmatt in Wangen b. O.).
- Die Verkehrsträger und Strassenräume werden so entwickelt und ausgestaltet, dass das Siedlungsklima begünstigt und negative Auswirkungen des Klimawandels vermindert werden (z.B. Bäume entlang von Ortsdurchfahrten und Einfallsachsen). In Zofingen wird diesbezüglich eine Aufwertung der Oberen Mühlemattstrasse vorgenommen (Konkretisierung der Massnahme S5 aus der 2. Generation).
- Auf kantonaler Ebene sind verschiedene Bemühungen zur Förderung der Biodiversität im Siedlungsraum im Gange (Kanton Solothurn: Strategie Natur und Landschaft 2030+). Diese werden weiter vorangetrieben, Ergebnisse auf die regionale und kommunale Stufe transportiert und im Austausch aller Planungsebenen miteinander weiterentwickelt. So wird der Wissenstransfer gefördert, eine hohe Siedlungsqualität angestrebt und eine zukunftsfähige Siedlungsentwicklung im AareLand gewährleistet.

Abbildung 50: Teilstrategie Landschaft

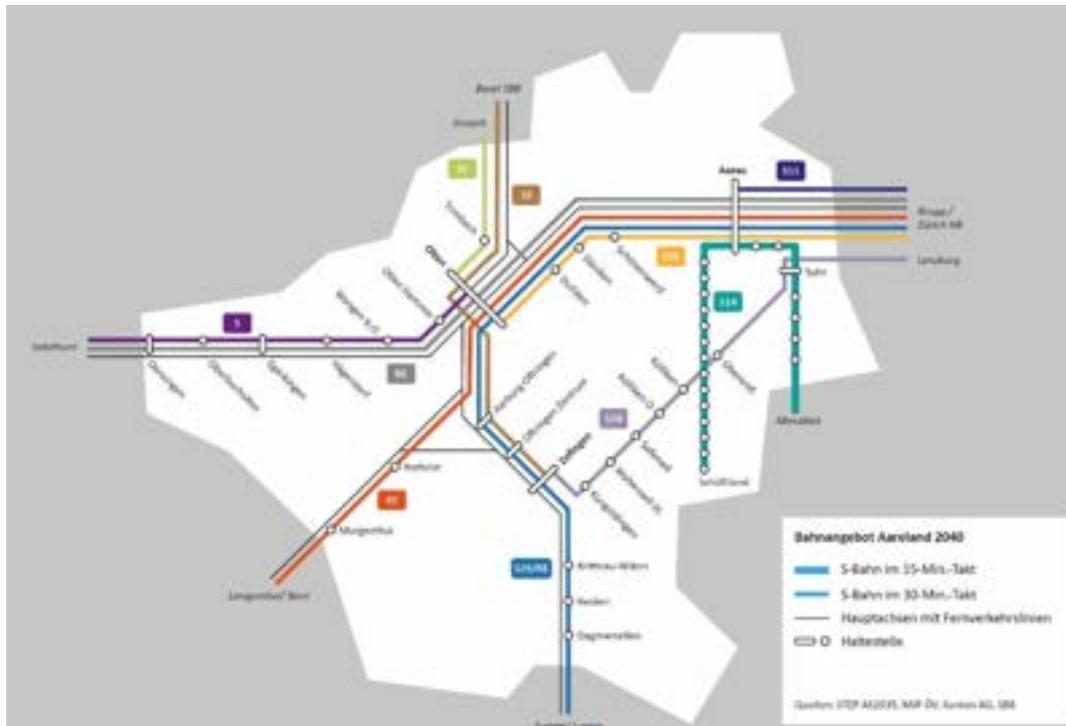


6.4. Öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität

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

- Die Anbindung der Zentren ans Schweizer Fernverkehrsnetz und die Verbindungen untereinander wird stark verbessert.
- Diese Verbesserungen erfolgen mit den Ausbausritten STEP 2025 und STEP 2035. Die wichtigsten beschlossenen Angebotsausbauten für die Zentren Aarau, Olten und Zofingen sowie für Oensingen sind:
 - 30'-Takt Luzern – Zofingen – Bern (STEP 2025)
 - 15'-Takt Aarau – Lenzburg – Zürich durch die Überlagerungen von 30'-Takten Solothurn – Oensingen – Egerkingen – Olten – Aarau – Lenzburg – Zürich und Basel – Liestal – Sissach – Gelterkinden – Lenzburg – Zürich (STEP 2035).
 - Bedienung von Aarau mit Zügen im 30'-Takt Bern – Aarau – Zürich (– Ostschweiz), als Kompensation für den Wegfall des heute stündlichen ICN (STEP 2035).
 - Einbindung von Olten in die hochwertige Ost-West-Verbindung Ostschweiz – Zürich – Olten (- NBS) – Solothurn – Jurasüdfuss – Westschweiz (STEP 2035).
 - 15'-Takt (Olten –) Aarau – Brugg – Baden (STEP 2035).
- Das ab 2021 verkehrende S-Bahnangebot im Raum AareLand, mit direkten, halbstündlichen S-Bahnen S29 Zofingen – Olten – Aarau (– Brugg), S23 Langenthal – Olten (– Aarau – Lenzburg – Baden), S26 Olten – Aarau (– Lenzburg) und Biel – Oensingen – Olten wird durch die neuen Fernverkehrsverbindungen von STEP 2025/2035 optimal ergänzt.
- Die S-Bahnangebote werden mit dem STEP 2035 weiter systematisiert (alle Linien im 30'-Takt, immer gleiche Haltepolitik) und nachfragegerecht ausgebaut. Um den Wegfall der direkten IR-Verbindung Zofingen – Basel zu kompensieren, wird die S-Bahn aus dem Ergolzthal von Olten nach Zofingen verlängert. Zwischen Olten und Zofingen wird damit der 15'-Takt eingeführt.
- Die Publikumsanlagen beim Bahnhof Olten werden ausgebaut. Ergänzend zur 1. Ausbaustufe werden weitere nötige Massnahmen (Schnittstellen zum Bahnhofplatz Olten, Perronverlängerungen u.a.) umgesetzt.
- Die S-Bahnerschliessung des Agglomerationskorridors Olten – Zofingen wird durch eine zusätzliche Haltestelle im Bereich Oftringen Zentrum gestärkt.

Abbildung 51: Angebotskonzept Bahn AareLand 2040

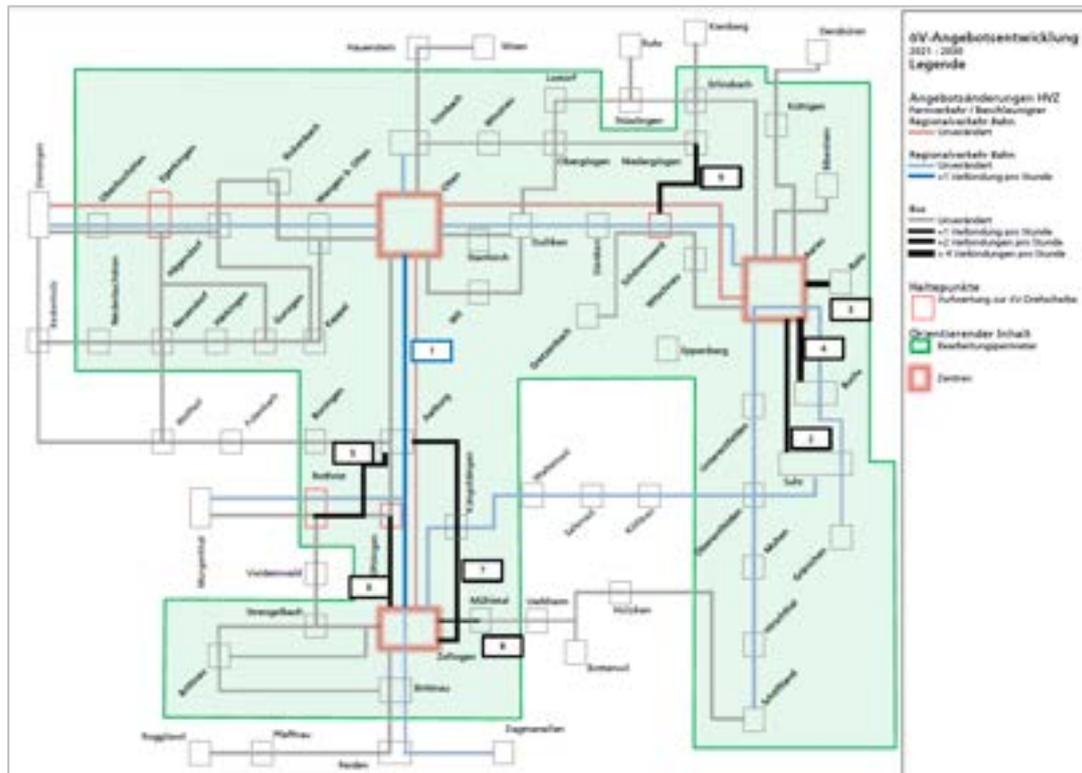


Grafik INFRAS.

TÖV2 «Busangebot abgestimmt auf den jeweiligen Raumtyp ausbauen»

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

Abbildung 52: Angebotsentwicklung im ÖV bis 2030



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

- Taktverdichtungen im Agglomerationskernraum: Dieser Raum soll künftig mit dem ÖV noch besser erschlossen werden. Folgende Taktverdichtungen werden bis 2030 geprüft:
 - Aarau: Ausbau des Abend- und Wochenendangebots auf den Hauptlinien 1 und 2 zum 15'-Takt
 - Aarau: Verdichtung auf den Hauptlinien 1 und 2 zum 7,5'-Takt
 - Aarau: Verdichtung der Linie 6 vom 30'-Takt zum 15'-Takt Damm - Aarau – Suhr (Nr. 2)
 - Zofingen: Verdichtung der Linie 1 vom 30'-Takt zum 15'-Takt (Nr. 7)
 - Zofingen: Verdichtung der Linie 13 vom 20'-Takt auf den 15'-Takt Zofingen - Mühlethal, Milchhüsli (Nr. 8)
- Neue/verlängerte Buslinien im Agglomerationskernraum und in den Agglomerationskorridoren: Zur besseren Anbindung der Siedlungsschwerpunkte werden verschiedene neue Buslinien/-verlängerungen geprüft:
 - Bereich Aarau – Rohr: Neue Buslinie im 15'-Takt zwischen Aarau, Bahnhof – Torfeld Nord und Rohr (Nr. 3)
 - Bereich Aarau – Buchs: Neue Buslinie im 15'-Takt zwischen Aarau, Bahnhof – Torfeld Süd und Buchs (Trieschächer) (Nr. 4)

- Bereich Rothrist – Oftringen: Neue Buslinie im 30'-Takt zwischen Rothrist, Möbel Hubacher und Aarburg-Oftringen, Bahnhof via Paradieslitunnel (Nr. 5)
- Raum Aarburg/Oftringen – Zofingen: Verlängerung der Linie 508 ab Aarburg-Oftringen via Perry-Center, Wiggertalstrasse und Industrie Brühl nach Zofingen. Ersatz Linie 3 zwischen Industrie Brühl und Zofingen. (Nr. 6)
- Niedergösgen – Schönenwerd: Verlängerung Linie Erlinsbach - Niedergösgen bis nach Schönenwerd im 30'-Takt. (Nr. 9)
- Neben Angebotsausbauten werden insbesondere im Gäu und im Wiggertal wo nötig die Bushaltestellen aufgewertet.

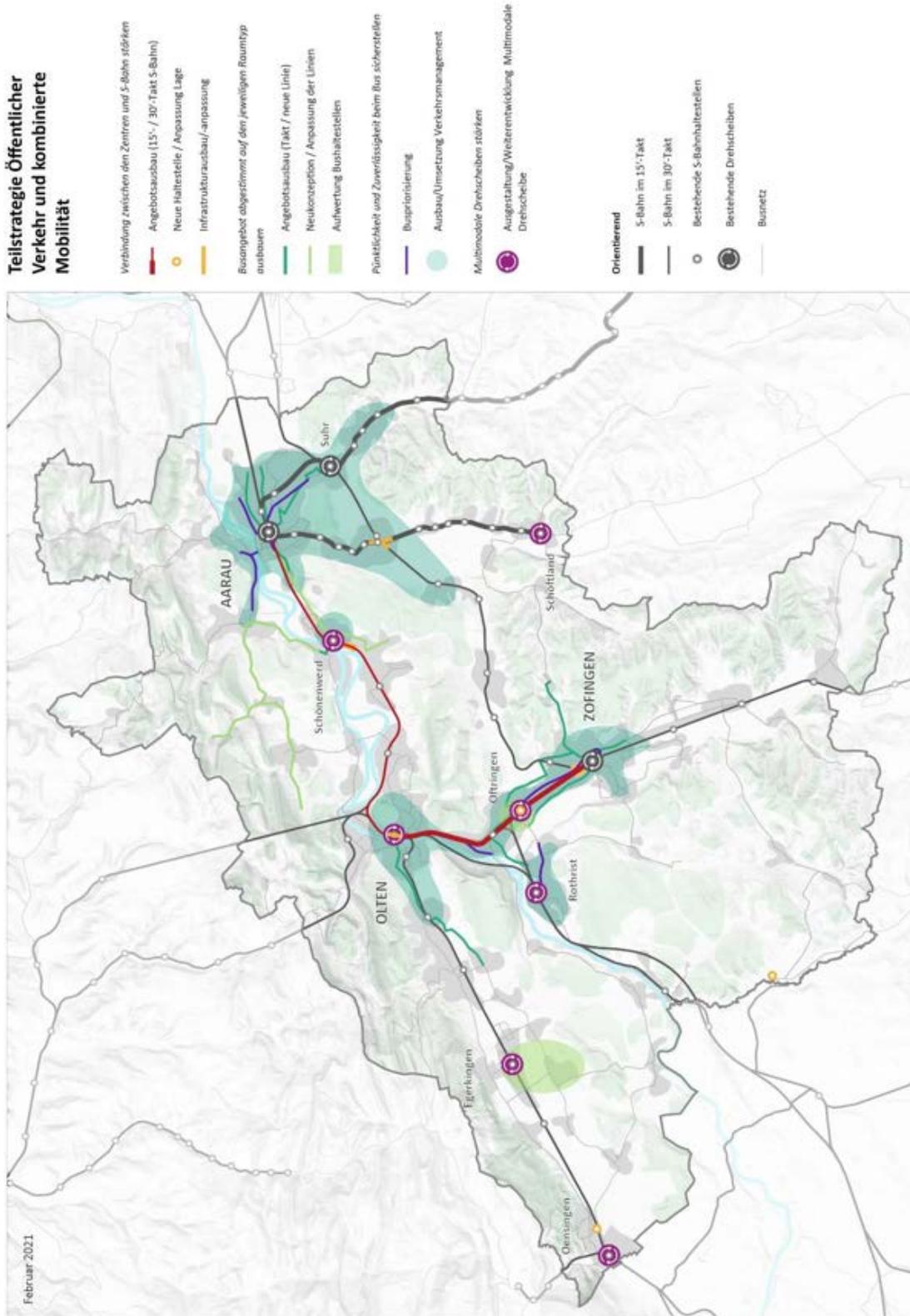
TÖV3 «Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit beim Bus sicherstellen»

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

TÖV4 «Multimodale Drehscheiben stärken»

- Im AareLand sollen an allen wichtigen Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs attraktive Rahmenbedingungen für die Verknüpfung zwischen Bahn und Bus bestehen. Deshalb werden die Anlagen an den Bahnhöfen von Olten, Rothrist, Schönenwerd, Schöftland und Oftringen Zentrum – Kreuzplatz angepasst bzw. optimiert und zu multimodalen Drehscheiben ausgestaltet.
- In Egerkingen wird in Zusammenhang mit der Ausgestaltung als ÖV-Drehscheibe auch ein angemessenes P+R-Angebot zur Verfügung gestellt. Mit dem im Horizont STEP 2035 vorgesehenen 30'-Takt des RE Solothurn – Egerkingen – Olten – Aarau – Zürich wird der Bahnhof Egerkingen weiter an Bedeutung gewinnen. Dies auch in Zusammenspiel mit dem nicht weit entfernt liegenden Autobahnanschluss Egerkingen sowie der Abzweigung Härkingen (A1/A2). Die Ausgestaltung dieses Bahnhofs im Horizont 2035 als multimodale Drehscheibe ist unter Einbezug der Siedlung und der verschiedenen Verkehrsträger zu klären.
- Das grosse vorhandene Potenzial als multimodale Drehscheibe soll zudem am Bahnhof Oensingen genutzt werden.
- Bei der Ausgestaltung der multimodalen Drehscheiben werden wo möglich Flächen für die Mobilität der Zukunft gesichert und Synergien zwischen den verkehrlichen Infrastrukturen und der baulichen Entwicklung genutzt.

Abbildung 53: Teilstrategie Öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität



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

Tabelle 22: Strategische Stossrichtungen und Massnahmenbezug Teilstrategie öffentlicher Verkehr

Strategische Stossrichtung	Beschreibung	vor 2028	28-31	> 2031
Ausbau Bahn	▪ Zofingen, Wendegleis und Kapazitätsausbau		████████████████████	
	▪ Entflechtung Kreuzung AVA-Nationalbahn		██████████████	
	▪ Olten, Ausbau Bahnhof		██████████████	
	▪ Schönenwerd, Wendegleise		██████████████	
	▪ Oensingen, Haltestelle Oensingen Dorf			██████████████
	▪ Oftringen, Haltestelle Oftringen-Zentrum			██████████████
Ausbau Busangebot	▪ Agglomerationskernraum (Aarau, Zofingen)	██████████████		
	▪ Verbindungen Agglomerationskernraum – Agglomerationskorridore	██████████████		
	▪ Verbindungen ländlicher Agglomerationsraum – Agglomerationskorridore/-kernraum	██████████████		
Multimodale Drehscheiben	▪ Olten	██████████████		
	▪ Rothrist	██████████████		
	▪ Schönenwerd	██████████████		
	▪ Egerkingen	██████████████		██████████████
	▪ Schöftland	██████████████		
	▪ Oensingen		██████████████	
	▪ Oftringen Zentrum			██████████████

6.5. Strassennetz, Verkehrsmanagement und Parkierung

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

TStr1 «Hauptverkehrsnetz und Schnittstellen HLS-HVS verbessern»

- Strategischer Grundsatz: Kapazitätsausbau nur in dringendsten Fällen und primär auf dem HLS-Netz. In allen anderen Fällen stehen die effiziente Steuerung innerhalb des Gesamtsystems Strasse und Anreize zur Verkehrsverlagerung auf ÖV, Fuss- und Veloverkehr im Vordergrund. Wesentlicher Faktor bei den Schnittstellen HLS – HVS sind die hohen Güterverkehrsanteile im AareLand. Hierzu werden in Zukunft vermehrt dynamische Steuerungsmassnahmen zum Einsatz kommen müssen (zeitlich flexibel anwendbare PUN-Nutzung, Dosierungen, etc.).
- HLS-Kapazitätsausbauten: Nach der Umsetzung der beschlossenen Projekte zwischen Härkingen und Oensingen (bis Luterbach) sowie dem Anschluss Rothrist (inklusive Anbindung

Wiggertalstrasse 3. Etappe) bis ca. 2025 stehen die Festlegung der Ausbauschritte zwischen Aarau-West bis Birrfeld an, inklusive der neuen Verzweigung Hunzenschwil. Die Planungen diesbezüglich schreiten voran und sollten mit dem nächsten STEP-Ausbau schritt (AS 2040) verabschiedet werden können. Sobald dieser Beschluss vorliegt kann auf den früher geplanten zusätzlichen Autobahnanschluss im Raum Oberentfelden/Weltimatt verzichtet werden.

- Schnittstellen HLS-HVS: Die Autobahnknoten Oensingen und Rothrist werden bis ca. 2025 erneuert. Dies bietet grosse Chancen für die Optimierung der Schnittstellen zum HVS-Netz. Entsprechend enthält das AP4 für Oensingen (Entlastungsstrasse und Ortsdurchfahrt) ergänzende Massnahmen zum Autobahnknoten. Für Rothrist sind Massnahmen zur Ortsdurchfahrt bereits im AP3 enthalten. Die östlich von Oftringen gelegenen Anschlüsse (Oftringen, Aarau-West und Aarau-Ost) sind Gegenstand laufender Planungen. Als erster Schritt ist hier die Erneuerung des Knotens Aarau-Ost inklusive neuem Anschluss T5 in Hunzenschwil geplant. Mit letzterem können die Verkehre aus dem Raum Aarau effizienter Richtung Zürich und Bern geführt werden. Mit dem Projekt VERAS (nachfolgend) werden die Verkehre aus dem Wynen-/Suhrental und Raum Suhr deutlich effizienter zu den Autobahnanschlüssen Aarau-Ost und -West geführt.
- HVS-Kapazitätsausbauten: Für die vorliegende Programmgeneration steht die verbesserte Verkehrsbewältigung im Raum Suhr im Vordergrund (Projekt VERAS). Die Planungen dazu sind weit fortgeschritten und das Agglomerationsprogramms enthält ein Set flankierender Massnahmen. Für die weiteren Schritte zur Entlastung der Achse Oensingen – Egerkingen – Hägendorf – Wangen (u.a. Umgang mit dem früher eingereichten Umfahrungsprojekt Hägendorf ERO+) wird eine ergebnisoffene korridorweite Gesamtsicht vorgenommen (Korridorprozess Gäu); zwecks Überprüfung des generellen Handlungsbedarfs im Korridor und besserer Abstimmung der Strassenprojekte mit der Siedlungsentwicklung (analog der bereits vorliegenden Gesamtsicht VERAS mit FlaMa-Konzept).
- Weitere potenzielle Netzergänzungen im Zeithorizont 2040 (oder darüber hinaus) sind noch nicht festgelegt. Offen sind namentlich eine verbesserte Anbindung des Niederamts bzw. das Eindämmen der heutigen Ausweichverkehre auf den Überlandachsen Richtung Kölliken und Entfelden (regionales GVK Niederamt ist geplant). Auch der Bedarf für weitere Aarebrücken im westlichen Agglomerationsteil (Rothrist/Aarburg, Murgenthal) ist zurzeit noch zu wenig nachgewiesen und nicht planungsreif.

TStr2 «Ortsdurchfahrten und weitere Strassenräume gestalten»

- Zunächst gilt es die bereits beschlossenen, aber verzögerten Betriebs- und Gestaltungskonzepte konsequent umzusetzen (v.a. Gränichen, Oberentfelden, Zofingen, Rothrist).

- Es besteht verbleibender Gestaltungsbedarf in diversen weiteren Ortsdurchfahrten und Einfallsachsen zu den drei Zentren des AareLand, namentlich: im Gäu (z.B. Hägendorf), im Niederamt (z.B. Däniken), in der Stadt Aarau (diverse Strassenabschnitte auf West-Ost-Achse sowie Raum Bahnhof), in Zofingen/Oftringen (z.B. General-Guisan-, Basler-/Luzernstrasse, Strengelbachstrasse) sowie in der Stadt Olten (Achse Aarburg – Sälikreisel – Bahnhofquai – Bahnhofplatz – Ausfahrt Richtung Niederamt). Die Planungen dazu sind jedoch unterschiedlich weit fortgeschritten. Bei Ortsdurchfahrten, wo bereits BGKs umgesetzt wurden (oder demnächst werden) sollten die siedlungsseitigen Gestaltungs- und Entwicklungspotenziale stärker genutzt werden (z.B. Wangen b. O., Gränichen, u.a.m.).
- Bei den Betriebs- und Gestaltungskonzepten (BGK) hat in den letzten Jahren ein Paradigmawechsel zu einem gesamtverkehrlichen Ansatz stattgefunden (d.h. nicht nur Verflüssigung Strassenverkehr, sondern auch Gestaltung und Aufenthaltsqualität). Die damit angewendete integrale Vorgehensweise wird fortgesetzt. Dem Thema Mischverkehr ist bei diesen Vorhaben besondere Beachtung zu schenken: Der öffentliche Strassenraum ist knapp und die Zuverlässigkeit des Gesamtverkehrssystems im städtischen Raum zunehmend gefährdet. In der Folge sind Zielkonflikte zwischen den Verkehrsträgern MIV, ÖV, Fuss- und Veloverkehr sowie zwischen Verkehrsteilnehmenden und Anwohnerschaft zu lösen. Und schliesslich sind die Bedürfnisse des Güter- und Anlieferverkehrs gebührend zu berücksichtigen. Im Umgang mit diesen breiten Interessen bedarf es situativ angepasster Lösungsansätze.

TStr3 «Verkehrsmanagement umsetzen»

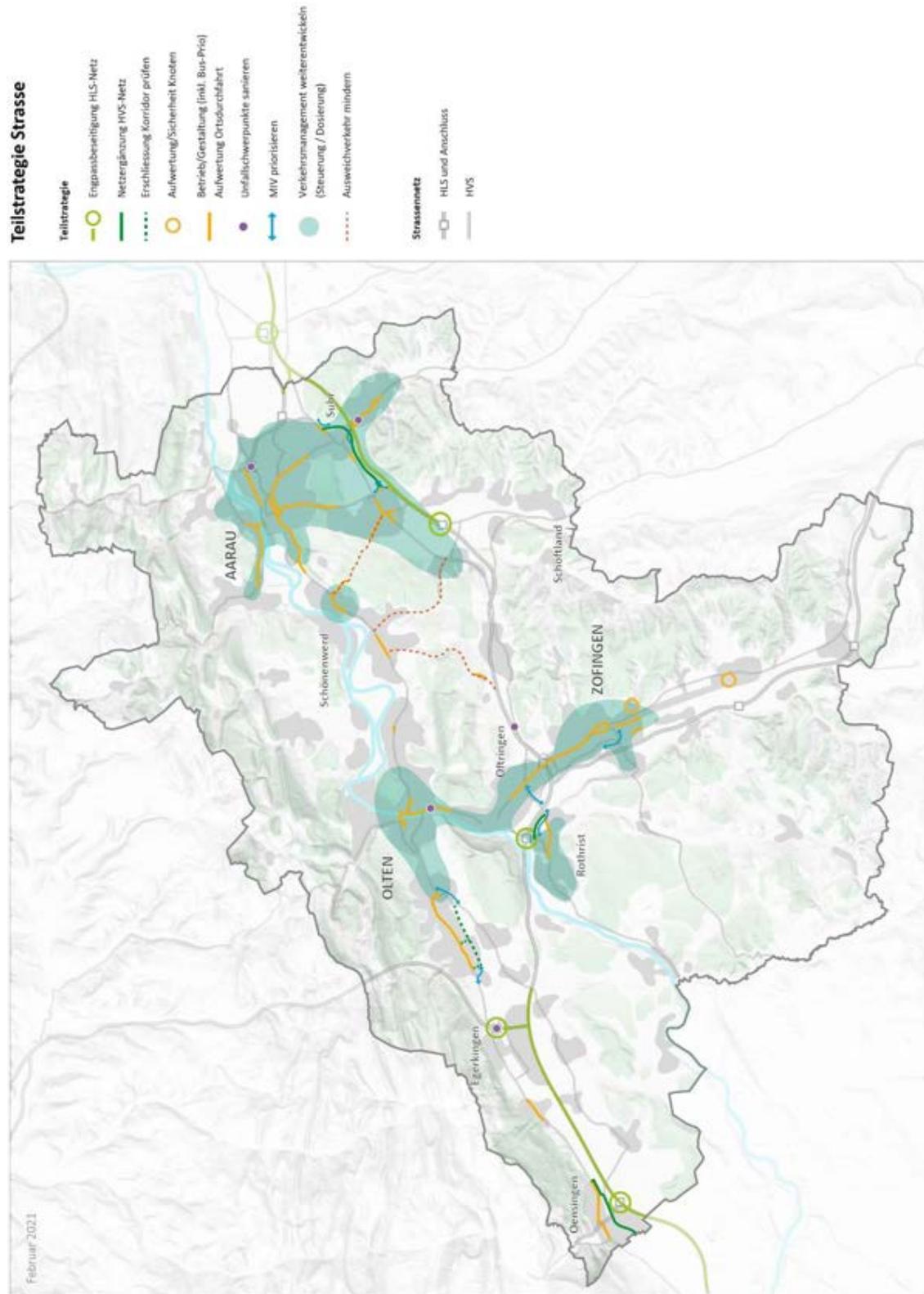
- Generell sind die Verkehrsmanagementsysteme der Zentrumgebiete noch stärker mit den benachbarten Korridoren abzustimmen bzw. auszudehnen.
- Von den teilregionalen Verkehrsmanagementkonzepten in den drei Zentren ist vor allem die Umsetzung in Aarau voranzutreiben (laufendes regionales Gesamtverkehrskonzept, EBP 2020). Neben diversen Dosierungsmassnahmen auf den städtischen Einfallsachsen gehören hierzu auch die Steuerungsmassnahmen innerhalb und von/zu den benachbarten Korridoren (Niederamt, Suhren-/Wynental sowie nördliche und östliche Zuläufe).
- Im Raum Zofingen-Oftringen werden die Massnahmen aus den früheren Generationen umgesetzt. Mit der 3. Ausbautappe und der Erneuerung des Autobahnanschluss Rothrist sind weitere Lenkungsmassnahmen vorgesehen.
- Das Verkehrsmanagement in Olten läuft über den Zentralrechner Olten (ZRO) und wird schrittweise weiterentwickelt. Wichtiger Ausbaubedarf besteht auf der Achse Sälikreisel bis K104 sowie den Einfallsachsen vom Niederamt und von/zu Aarburg. Auch die Umgestaltung des Bahnhofplatzes Olten wird ins VM-System integriert.

- In den Teilräumen Gäu und Niederamt bestehen noch keine eigenständigen Verkehrsmanagementkonzepte. Im Niederamt ist ein teilregionales Gesamtverkehrskonzept geplant, woraus weitere Steuerungsmassnahmen abzuleiten sind. Im Gäu soll der bereits initiiert Korridorprozess auch den Handlungsbedarf im VM aufzeigen. Die bereits realisierten und geplanten Erneuerungen der Autobahnanschlüsse bieten dazu eine grosse Chance.

TStr4 «Parkierung bewirtschaften»

- Alle drei Zentren des AareLand bewirtschaften die öffentlichen Parkplätze, vergleichbar mit anderen Städten. Die Teilstrategie sieht diesbezüglich eine evolutive Weiterentwicklung der bestehenden Parkraumbewirtschaftungspraxis vor. In der Stadt Olten ist ein neues Parkierungsreglement zwar abgelehnt worden, dieses behandelt aber vor allem die Parkplatzdimensionierung (Erstellungspflichten, Ersatzabgabe, etc.) und weniger die Bewirtschaftung. Eine Neuauflage ist in Planung. Das GVK Aarau sieht zudem eine regional koordinierte Parkplatzbewirtschaftung als zentrale Massnahme vor.
- In den AareLand-Gemeinden ohne Bewirtschaftung ist auf deren Einführung hinzuwirken. Grösste Priorität haben dabei Korridor-Gemeinden mit bedeutenden Arbeitsplatzgebieten. Hier hat die öffentliche Hand jedoch nur begrenzten Einfluss (weil häufig Privatparkplätze).

Abbildung 54: Teilstrategie Strasse



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

Tabelle 23: Strategische Stossrichtungen und Massnahmenbezug Teilstrategie Strasse

Strategische Stossrichtung	Massnahmenswerpunkte	vor 2028	28-31	> 2031
TStr1: Leistungsfähiges Hauptverkehrsnetz und verbesserte Schnittstellen HLS-HVS	▪ Ausbau Härkingen – Luterbach (inkl. Knoten Härkingen und Rothrist)	■		
	▪ Ausbau Aarau-Ost – Birrfeld (inkl. Abzweiger T5 Hunzenschwil)		■	
	▪ Ausbau Wiggertal – Aarau-Ost			■
	▪ Verkehrsinfrastruktur-Entwicklung Raum Suhr (VERAS)	■		
	▪ Korridorerschliessung Egerkingen – Hägendorf – Wangen b.O. (offen)	□		
TStr2: Gestaltung Ortsdurchfahrten und weitere Strassenräume	▪ Raum Suhr / Gränichen / Oberentfelden	■		
	▪ Raum Aarau (-Erlinsbach)	■		
	▪ Raum Olten	■		
	▪ Raum Zofingen / Oftringen	■		
	▪ Niederamt (Dulliken, Gretzenbach, Walterswil)	■		
	▪ Gäu (Oensingen, Hägendorf, Wangen b.O.)	■		
TStr3: Verkehrsmanagement	▪ VM Teilraum Aarau ¹²	■		
	▪ VM Teilraum Zofingen/Wiggertal (3. Etappe)	■		
	▪ VM Olten	■		
	▪ VM Gäu und Niederamt	□		
TStr4: Parkierung	▪ Daueraufgabe	□		

¹² Im Rahmen des laufenden rGVK Aarau werden Erweiterungen im Verkehrsmanagement der Region Aarau vorgeschlagen (Phase 1, EBP 2020) bzw. weiter vertieft (Phase 2).

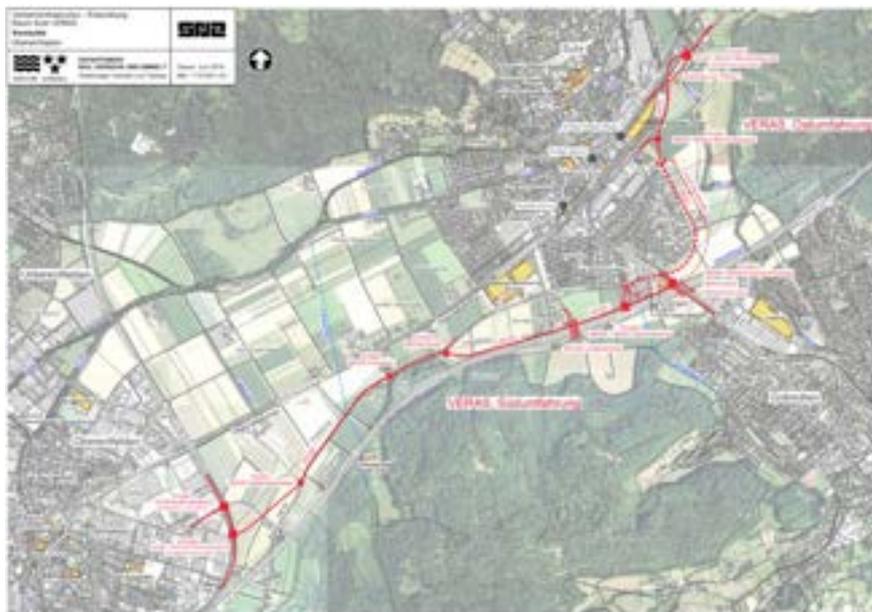
6.6. Lupe «Verkehrsinfrastruktur-Entwicklung Raum Suhr (VERAS)»

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

Zur Verkehrsentlastung von Suhr und zur verbesserten Anbindung des Wynentals an das übergeordnete Strassennetz bestanden bereits länger Richtplan-Einträge zu einer Ostumfahrung Suhr (Festsetzung) und einer Südumfahrung Suhr (Vororientierung). Nach umfangreichen planerischen Vertiefungsarbeiten wurden das Richtplanverfahren neu durchgeführt und die Vorprojekte erstellt. Das Projekt wurde neu als integrierte Gesamtplanung mit dem Titel «Verkehrsinfrastruktur-Entwicklung Raum Suhr (VERAS)» konzipiert.

Mit grossem Mehr hat der Grosse Rat des Kantons Aargau am 10. November 2020 der Anpassung des Richtplans für das Infrastrukturprojekt VERAS zugestimmt. Gleichzeitig wurde der Planungskredit für das Bau- und Auflageprojekt von VERAS genehmigt.

Abbildung 55: Gesamtprojekt VERAS mit Ost- und Südumfahrung

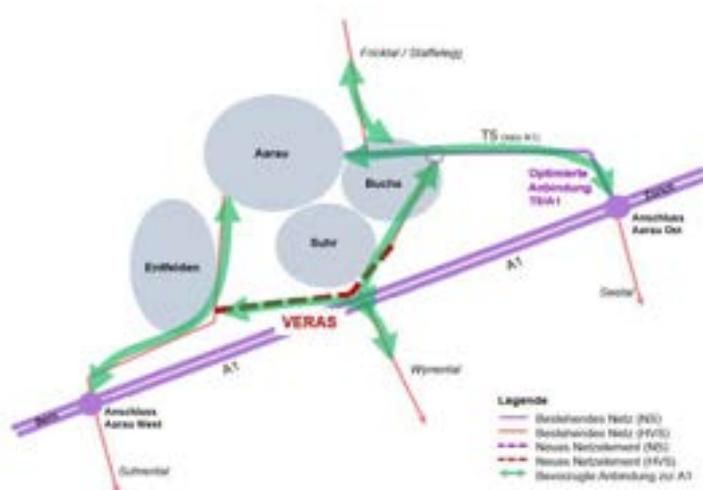


Quelle: Anhörungsbericht VERAS - zur Anpassung des Richtplans: Festsetzung "Suhr, Oberentfelden, Gränichen, Verkehrsinfrastruktur-Entwicklung Raum Suhr VERAS (24.2.2020)

Mit der Gesamtplanung VERAS wird der Siedlungs- und Wirtschaftsraum vom Durchgangsverkehr entlastet und Freiräume für die Siedlungsentwicklung sowie Aufwertungsmaßnahmen von Landschaftsräumen geschaffen. Weiter werden die Anbindung des Wynentals an die A1 und nach Aarau sowie das Velonetz für den lokalen und regionalen Verkehr deutlich verbessert.

Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) plant zudem eine optimierte Anbindung der T5 an den A1-Anschluss Aarau Ost. Mit dieser Optimierung wird ein zusätzlicher Autobahnanschluss im Raum Suhr hinfällig und der bestehende Richtplaneintrag A1-Anschluss Wynental gestrichen. Das Wynental bekommt mit der VERAS somit auch ohne neuen Anschluss eine bessere Anbindung an die A1 (Abbildung 56). Diese Kombination an Massnahmen ermöglicht eine dozierte Entwicklung des Verkehrs im Übergang zwischen urbanen und ländlichen Entwicklungsräumen. Entsprechend soll auch das Gesamtmobilitätsangebot differenziert bereitgestellt werden.

Abbildung 56: Regionale Einbettung von VERAS und Schnittstellen HVS - HLS



Quelle: Anhörungsbericht VERAS - zur Anpassung des Richtplans: Festsetzung "Suhr, Oberentfelden, Gränichen, Verkehrsinfrastruktur-Entwicklung Raum Suhr VERAS (24.2.2020)

Verkehr, Siedlung (inklusive Wirtschaft und Gesellschaft) und Landschaft sind die massgebenden Wirkungsebenen von Verkehrsinfrastrukturprojekten. Auch die VERAS erzielt in diesen drei Dimensionen Wirkungen – sowohl lokal als auch für die Region. Im «Konzept flankierende Massnahmen VERAS – Phase 1» (INFRAS 2020) wurden alle für die Gesamtwirkung wünschbaren Massnahmen erarbeitet, gegliedert nach Strassenraumgestaltung, Velo- und Fussverkehr sowie Siedlung und Landschaft (Abbildung 58).

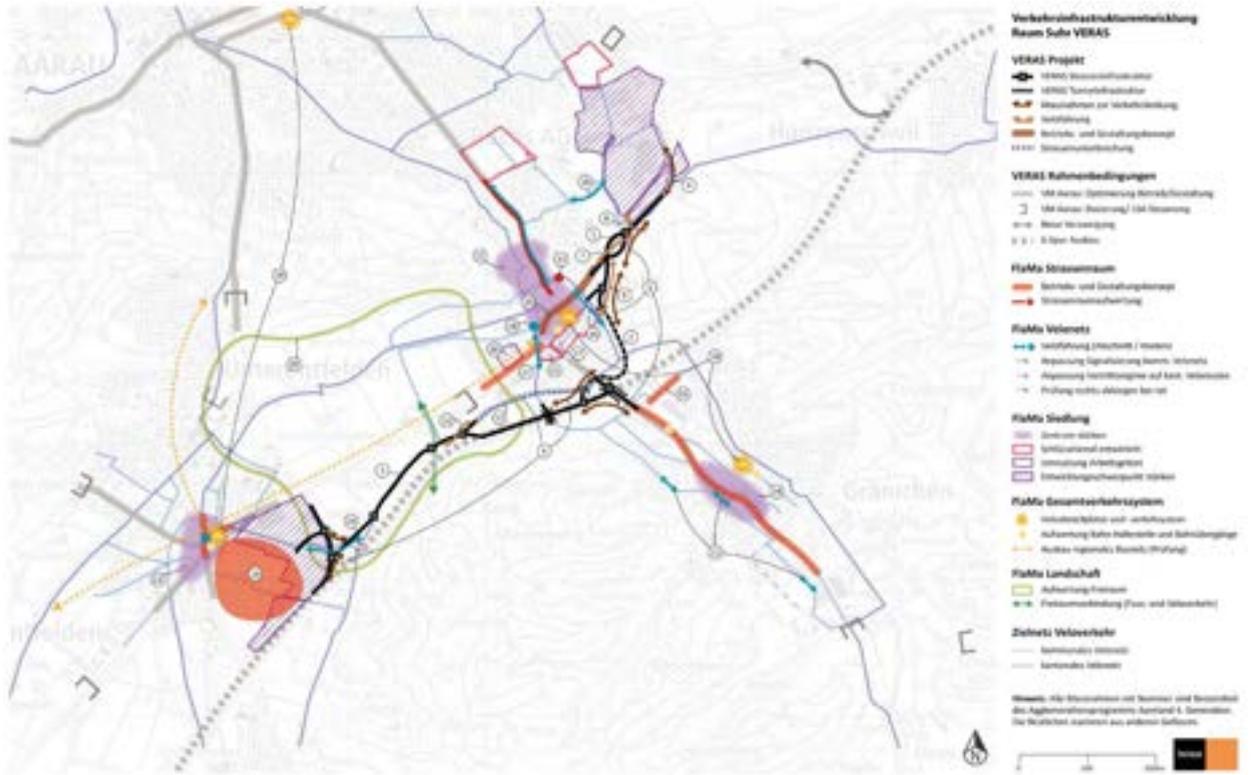
Abbildung 57: Konzeptelemente FlaMa VERAS



Quelle: [VERAS – Regionale Einbindung - Kanton Aargau \(ag.ch\)](https://www.ag.ch/veras)

Die Erkenntnisse dieser Phase 1 wurden im Verlaufe des Jahres 2020 vertieft (SNZ 2021) und daraus konkrete Massnahmen für das vorliegende Agglomerationsprogramm abgeleitet (Kapitel 7). Die neue Verkehrsinfrastruktur bildet zusammen mit den Massnahmen im Bereich Verkehr, Umwelt, Siedlung und Landschaft die Gesamtplanung. Mit der Gesamtplanung VERAS konnte in Zusammenarbeit mit den beteiligten Gemeinden und Regionalplanungsverbänden eine gemeinsame Lösung für eine nachhaltige Entwicklung des Raums Suhr/Oberentfelden/Gränichen gefunden werden. Die Umsetzung des FLAMA-Konzepts ist in einer verbindlichen Planungsvereinbarung zwischen Kanton und Standortgemeinden Suhr, Gränichen und Oberentfelden geregelt (vom April 2021). Abbildung 58 fasst das FLAMA-Gesamtkonzept VERAS zusammen. Die nachfolgende Tabelle zeigt alle FLAMA-Teilmassnahmen, so wie sie auch in der Planungsvereinbarung zwischen Kanton und Gemeinden geregelt sind.

Abbildung 58: Flankierende Massnahmen VERAS



Quelle: Konzept flankierende Massnahmen VERAS – Schlussbericht Phase 2 (INFRAS 2021)

Abbildung 59: FLAMA-Teilmassnahmen gemäss Planungsvereinbarung VERAS Kanton – Gemeinden

Plannummer	Paketnummer	Massnahme	Federführung und Beteiligte	Kostenschätzung (nach SIA 112, Phase 2, Vorstudie)	Massnahmenblatt Agglomerationsprogramm AareLand 4. Gen. (Nr.)	Umsetzung in Abstimmung mit Agglomerationsprogramm		
						4. Generation 2024-27	5. Generation 2028-31	nachfolgende Generationen
0.3		Verkehrsmanagement VM Aarau	Kanton					
0.4		Knoten Spittel	Kanton					
0.1		Optimierte Anbindung A1R an A1-Anschluss Aarau Ost	Bund					
0.2		6-Spur Ausbau Aarau-West – Birrfeld	Bund					
1		VERAS, Überführung Bernstrasse Ost, Strasseninfrastruktur	Kanton, Suhr					
4		VERAS, Massnahmen zur Verkehrslenkung	Kanton, Suhr					
		Neue Baum- und Heckpflanzungen	Kanton, Suhr					
		Flächen neu als Magerwiesen ausbilden	Kanton, Suhr					
		Kompensation der verlustigen FFF	Kanton, Suhr					
		Lärm: Prüfung Lärmschutzwände	Kanton, Suhr					
		Luft: Prüfung Immissionsüberschreitungen	Kanton, Suhr					
7		Veloführung Überführung Bernstrasse Ost	Kanton, Suhr					
8		Veloführung Unterführung Stockmatte (Unterführung Bernstrasse Ost)	Kanton, Suhr					
9		Veloführung Bernstrasse Ost entlang Teil Ost ins Buhaldenquartier	Kanton, Suhr					
10		Suhr, Aufwertung Bernstrasse Ost (BGK)	Kanton, Suhr					
2		VERAS, Teil Ost, Strasseninfrastruktur	Kanton, Suhr					
5		VERAS, Massnahmen zur Verkehrslenkung	Kanton, Suhr					
		Ausgleichsmassnahmen an der Wyna	Kanton, Suhr					
		Ausdolung Gänstelbach	Kanton, Suhr					
		Neue Baum- und Heckpflanzungen	Kanton, Suhr					
		Flächen neu als Magerwiesen ausbilden	Kanton, Suhr					
		Kompensation der verlustigen FFF	Kanton, Suhr					
		Lärm: Prüfung Lärmschutzwände	Kanton, Suhr					
		Luft: Prüfung Immissionsüberschreitungen	Kanton, Suhr					
3		VERAS, Teil Süd, Strasseninfrastruktur	Kanton, Suhr, Oberentfelden, Gränichen					
6		VERAS, Massnahmen zur Verkehrslenkung	Kanton, Suhr					
		Ausdolung Obertelbach	Kanton, Suhr					
		Aufwertung Talbächli	Kanton, Suhr, Oberentfelden					
		Neue Baum- und Heckpflanzungen	Kanton, Suhr, Oberentfelden					
		Flächen neu als Magerwiesen ausbilden	Kanton, Suhr, Oberentfelden					
		Erverlegung Freileitung Helgefild	Kanton, Suhr, Oberentfelden					
		Kompensation der verlustigen FFF	Kanton, Suhr, Oberentfelden					
		Lärm: Prüfung Lärmschutzwände	Kanton, Suhr, Oberentfelden, Gränichen					
		Luft: Prüfung Immissionsüberschreitungen	Kanton, Suhr, Oberentfelden, Gränichen					
11		Unterbrechung Ringstrasse	Kanton, Suhr					
12		Veloführung Überführung Knoten Hürdi	Kanton, Suhr					
13		Aufwertung Strassenraum						
		Suhr, Einengung Alte Gasse	Suhr	0.01 Mio.	Str404.10			
		Suhr, Dostierung Bernstrasse West						
		Suhr, Optimierungen Tramstrasse						
		Suhr, Gränicherstrasse						
14		Aufwertung Velonetz						
		Oberentfelden, Ortszentrum (BGK und Entflechtung AVA)						
		Oberentfelden, Quartier Kirchfeld / Aussenfeld (BGK)	Oberentfelden	0.2 Mio.	Str407.1			
		Gränichen, Suhrstrasse (BGK)						
15		Gränichen, Nordstrasse (BGK)	Gränichen	0.15 Mio.	Str404.11			
16		Suhr, Veloführung Unterführung Möbel Pfister (Wettbewerb)	Kanton, Suhr	17 Mio.	FVV407			
17		Suhr, Veloführung Quening Helgenfeldweg/Bernstrasse West	Kanton, Suhr	1 Mio.	FVV408.4			
		Suhr, Aarau, Anpassung Veloinfrastruktur Tramstrasse (BGK)						
18		Suhr, Einmündung Schmittegasse (Velo)	Kanton, Suhr	0.01 Mio.	FVV404.8			
19		Suhr, Buchs, Veloführung, neue Veloroute Suhr Wynecenter / Wyna	Suhr, Buchs	0.01 Mio.	FVV408.5			
20		Oberentfelden, Unterführung Suhrentalstrasse Anschluss Industries	Kanton, Oberentfelden	5.6 Mio.	FVV403			
		Oberentfelden, Veloführung, Überprüfung kant. Und komm. Radrouternetz in Abst. mit Entflechtung AVA						
21		Gränichen, Veloführung, Querverbindung West	Gränichen	0.65 Mio.	FVV408.6			
		Anpassung Signalisierung kommunales Velonetz						
		Anpassung Vortrittsregime auf kantonale Velorouten zur Priorisierung						
		Suhr, Oberentfelden, Gränichen, Prüfung "rechts abbiegen bei rot" bei allen LSA (Velo)						
22		Siedlungsentwicklung						
		Suhr, Zentrumsentwicklungen	Suhr		S404.5			
23		Oberentfelden, Zentrumsentwicklungen	Oberentfelden		S404.4			
24		Gränichen, Zentrumsentwicklungen	Gränichen		S404.2			
25		Suhr, Henz-Areal	Suhr		S402.15			
26		Suhr, Neumattweg Ost	Suhr		S402.16			
27		Suhr, Bahnhof Süd	Suhr		S402.17			
		Suhr, Oberentfelden, Entwicklungsschwerpunkte ESP "Arbeiten"						
28		Aufwertung Verkehrssystem						
		Velobstellplätze	Suhr, Oberentfelden, Gränichen	0.2 Mio.	FVV404.9			
		Veloverleihsystem						
		Mobilitäts- und Parkplatzmanagement						
		Neugestaltung Bahnübergänge, Bahnhof-Haltestellen-Gestaltung						
		Prüfung regionales Busangebot						
		Netzweiterstand Schürberg						
		Netzweiterstand Niederamt - Entfelden						
		Landschaftsraum Suhr - Entfelden						
29		Freiraumkonzept	Suhr, Oberentfelden, Gränichen, u.v	0.1 Mio.	34, Landschaftsentwicklung			
		Suhr, Unterführung Bernstrasse West (FVV, Landwirtschaft)						

Hinweis

- Tempo 30 Zone auf Kantonsstrassen wird separat zwischen Gemeinden und Kanton thematisiert und die Weiterbearbeitung geregelt.
- Veloführung zwischen Suhr und Oberentfelden entlang der Bernstrasse West wird im Rahmen der Weiterbearbeitung des Gesamtverkehrskonzeptes (GVK) Region Aarau (2. Etappe) ab 2021 bearbeitet.
- Schnelle Veloführung Ost-West / Nord-Süd wird im Rahmen der Weiterbearbeitung des GVK Region Aarau (2. Etappe) ab 2021 bearbeitet. Velovorzugsrouten werden dabei thematisiert. Eine mögliche Umsetzung ist in Abstimmung mit dem Erhaltungsamt.
- Mögliche Anpassungen des Siedlungsgebiets bzw. von Bauzonen (z.B. Gewerbegebiet Gewerbestrasse Suhr) aufgrund VERAS (Richtplan-Festsetzung) werden separat im Verfahren der Gesamtrevision Nutzungsplanungsrevision Siedlung und Kulturland Der Kanton und die Gemeinden klären in den nachfolgenden Planungs- und Projektierungsverfahren (u.a. Gesamtrevision NPSK und Projektierung VERAS) das weitere Vorgehen unter Berücksichtigung der bisherigen Überlegungen.

Legende

Weitere Planungen und Projekte im VERAS - Perimeter, die separat bearbeitet werden.

6.7. Fuss- und Veloverkehr

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

TFVV1 «Kantonales Radroutennetz weiterentwickeln»

- Das kantonale Radroutennetz ist relativ weit vorangeschritten. Die noch bestehenden Schwachstellen oder Netzlücken werden behoben. Dies betrifft insbesondere das Niederamt sowie einzelne Strecken im Bereich Aarau, Olten, Zofingen, Oensingen, Egerkingen und Küttigen. Dadurch können im Gesamtnetz die Attraktivität und Sicherheit erhöht werden. Die Behebung der Schwachstellen wurde in den vorangehenden AP-Generationen gestartet und soll im AP 4G und den folgenden AP-Generation schrittweise weitergeführt werden. Im Kanton Solothurn stellt die Umsetzung der neu erarbeiteten Velokonzeption die Basis dar. Im Kanton Aargau ist eine spezifische Analyse des kantonalen Radroutennetzes vorgesehen, in welcher die Routen hinsichtlich Funktionalität und Schwachstellen überprüft werden. Auf Basis dieser Analyse sind Massnahmen abzuleiten, welche in den kommenden Agglomerationsprogrammen umgesetzt werden können. Prioritär werden sicherheitsrelevante Schwachstellen behoben. Ziel ist, ein durchgängiges Netz zu erreichen. Neben den Routen wird ein spezielles Augenmerk auf die Abstellanlagen gelegt. Die Anzahl Veloabstellplätze, insbesondere bei ÖV-Schnittstellen in Olten, Aarau, Oensingen, Zofingen, Oberentfelden, Suhr, Gränichen und Rothrist wird bedarfsgerecht erhöht.

TFVV2 «Velovorzugsrouten umsetzen»

- Konzeptionell liegen bezüglich Velovorzugsrouten Planungsgrundlagen im AareLand vor, die Projektierung und Umsetzung steht jedoch eher am Anfang. Die Umsetzung eines ersten Abschnittes auf der Achse Zofingen – Olten steht bevor. Weitere Routen werden planerisch vertieft. Als neue Hierarchiestufen sollen die Vorzugsrouten entlang von Korridoren mit hohem Potenzial umgesetzt werden. Diese Routen weisen einen hohen Standard auf. Der Fokus liegt dabei auf objektiver Sicherheit und möglichst störungsfreiem Fahrfluss.

TFVV3 «Verkehrsberuhigte Zonen etablieren»

- Verkehrsberuhigte Zonen in Quartieren und auf spezifischen Abschnitten in Ortszentren sind gebietsweise umgesetzt. Allerdings besteht in einzelnen Gemeinden bezüglich des Temporegimes noch Handlungsbedarf. Um den Fussverkehr noch sicherer und attraktiver zu machen ist das bfu-Modell Tempo 50/30 flächendeckend zu etablieren und umzusetzen. Kurz- bis mittelfristig werden weitere verkehrsberuhigte Zonen in Zofingen, Rothrist, Oftringen, Buchs und Erlinsbach (AG) umgesetzt.

TFVV4 «Fusswegnetz optimieren»

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

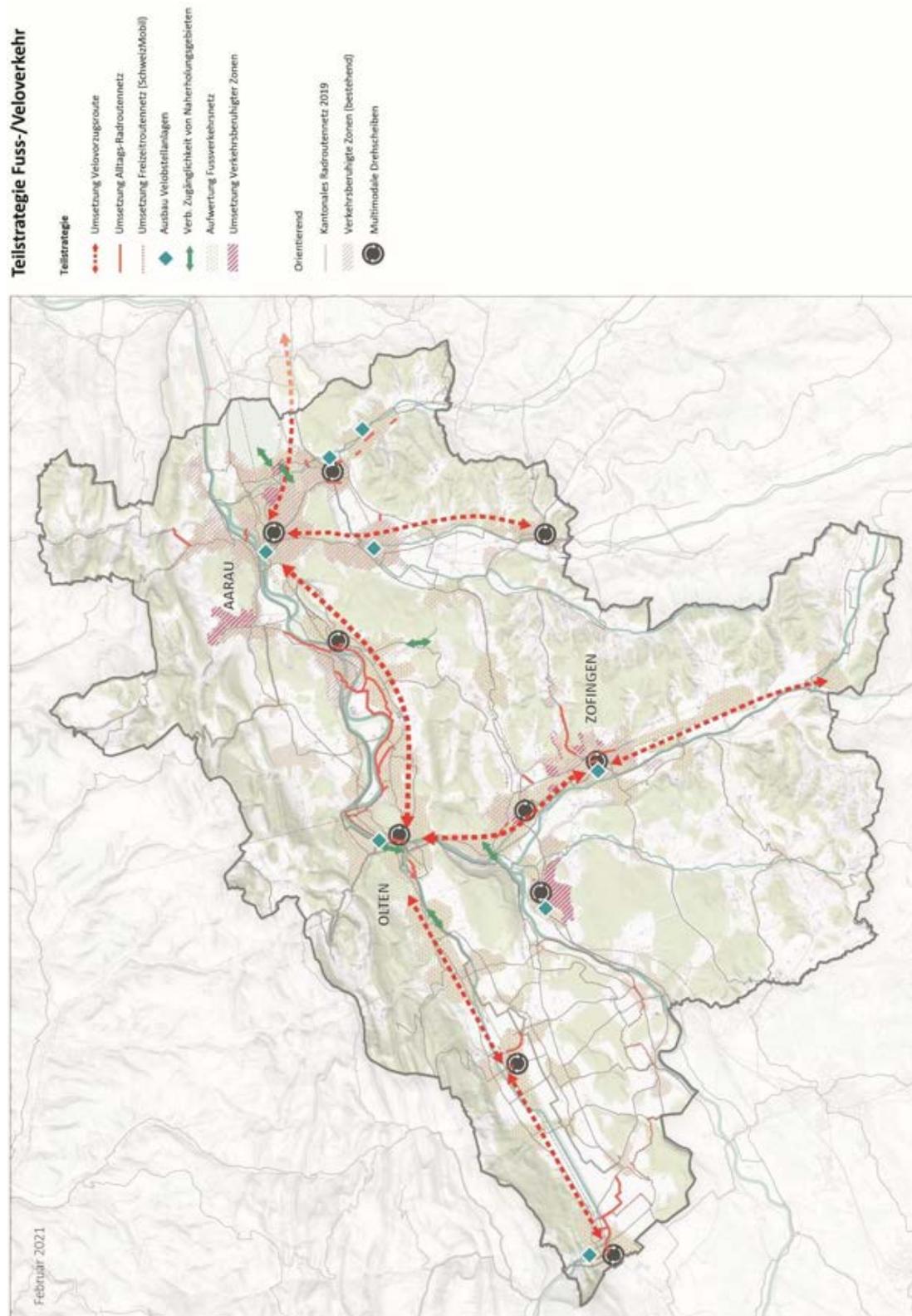
TFVV5 «Zugänglichkeit von Freizeit- und Erholungsräumen sichern»

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

TFVV6 «Messstellennetz ausbauen»

- Derzeit sind insbesondere im Kanton Aargau kaum Grundlagedaten zum Velo- und Fussverkehr vorhanden. In den nächsten Jahren wird ein System mit festinstallierten Zählstellen aufgebaut – sowohl zum Veloverkehr als auch zum Fussverkehr. Dadurch sollen einerseits Erkenntnisse zum Mobilitätsverhalten abgeleitet und andererseits die Wirkungen von (Infrastruktur-)Massnahmen aufgezeigt werden können. Im Kanton Solothurn ist ein Messstellennetz im Bereich Veloverkehr seit 2019 eingerichtet.

Abbildung 60: Teilstrategie Fuss- und Veloverkehr



6.8. Mobilitätsmanagement

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

TMM1 «Mobilitätsmanagement Kanton Aargau verstärken»

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

In Zukunft möchte sich die Plattform vermehrt auch den neuen Mobilitätsentwicklungen im Zuge der Digitalisierung widmen. Seit kurzem reagiert der Kanton Aargau mit einem neuen Innovationsschwerpunkt auf die sich im Umbruch befindende Mobilität. Digitalisierung, automatisiertes Fahren, neue Sharing-Konzepte, multimodale Mobilitätsplattformen aber auch der zunehmende Online-Handel werden unsere Lebensweise und damit auch die künftige Mobilität grundlegend verändern. Seit 2014 besteht bei der Abteilung Verkehr (AVK) das Verfahren "Projektanträge Mobilitätsmanagement". Dieses wird aufgrund des neuen Innovationsschwerpunkts erweitert. Zusätzlich zu den bisherigen beitragsberechtigten Gestellern (Transportunternehmen/A-Welle) können ab 2019 auch weitere relevante Akteure im Kanton Aargau (öffentliche Hand, Wirtschaft, Mobilitätsbranche, Forschung) vom Innovationsfonds profitieren. Der jährliche Eingabetermin für Beitragsgesuche ist jeweils der 28. Februar.

TMM2 «Mobilitätsmanagement Kanton Solothurn weiterentwickeln»

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

2018 feierte das vom Kanton und den Energiestädten Olten, Grenchen, Solothurn und Zuchwil gegründete und seither um Postauto, die Gemeinde Oensingen und die Region Thal

erweiterte Programm sein 10-jähriges Jubiläum. Eine 28-köpfige Begleitgruppe wurde aufgebaut. Hinzu kommt ein grosses Netzwerk von über 270 Partnern aus Schulen, Unternehmen, Medien sowie regionalen und nationalen Akteuren im Mobilitätsbereich.

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

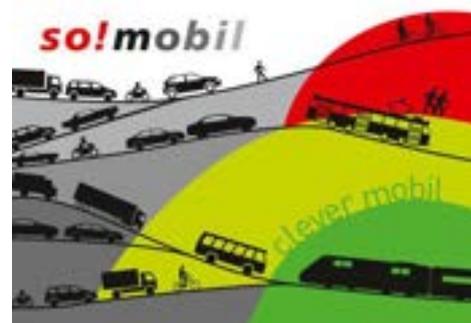
Diese Aktivitäten werden weitergeführt und das Netzwerk laufend erweitert. Spezielles Potenzial wird v.a. in zwei Bereichen geortet: 1. Erhöhung der heute tiefen Besetzungsgrade bei der Nutzung von Privatfahrzeugen sowie 2. Verlagerung der Verkehrsnachfrage von den Spitzen- in die Randzeiten, insbesondere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

Tabelle 24: Mobilitätsmanagementkonzepte der Kantone AG und SO

Kanton Aargau (www.ag.ch/aargaumobil)



Kanton Solothurn (www.so-mobil.ch)



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

Massnahmenbereiche:

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

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

6.9. Verkehrssicherheit

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

TVS1 «Unfallmanagement Kanton Aargau weiterentwickeln»

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

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

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

anordnen. Des Weiteren soll die objektive Sicherheit durch Nutzung neuer Technologien gefördert werden. Der Kanton berät Verkehrsteilnehmende, relevante Akteure und Gemeinden zum Thema Verkehrssicherheit und Neuerungen in diesem Bereich.

TVS2 «Sichere Verkehrsinfrastruktur planen und Verkehrssicherheit erhöhen»»

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

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

TVS3 «Sicherheitsrelevante Elemente des Agglomerationsprogramms AareLand»

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

Tabelle 25: Sicherheitsrelevante Elemente des Agglomerationsprogramms AareLand

Teilstrategie	Bezug zur Verkehrssicherheit	Federführung	Massnahmenbezug
Siedlung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Möglichst gute ÖV- und FVV-Erschliessung bei Schlüsselarealen und ESPs ▪ Verkehrsberuhigung in Zentrumsgebieten, Quartieren und Ortsdurchfahrten ▪ Attraktive Freiraumgestaltung in Siedlungsgebieten und Durchlässigkeit für Fuss- und Veloverkehr 	Gemeinden	S401 – S404
Landschaft	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbesserte Zugänglichkeit des Fuss- und Veloverkehrs zu Flussräumen und weiteren Naherholungsgebieten 	Gemeinden	FVV404_PA, FVV408_PB
Öffentlicher und kombinierter Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Generelle Ausbauten des Bahn- und Busangebots (deutlich tiefere Unfallraten des ÖV ggü. MIV) 	Kanton (Gemeinden)	ÖV401_Ü – ÖV409

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Umgestaltung von ÖV-Drescheiben (Bahnhofsplätze, Busvorhöfe und Angebote des kombinierten Verkehrs) 		
Strassennetz, Verkehrsmanagement und Parkierung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sanierung von Unfallschwerpunkten (Black Spot Management) ▪ Betriebs- und Gestaltungskonzepte mit Ziel der Verkehrsberuhigung, ÖV-Priorisierung und Aufwertung für Fuss- und Veloverkehr ▪ Verkehrsmanagementmassnahmen mit Ziel der Verkehrsberuhigung und Lenkung auf übergeordnete Strassennetze (Entlastung siedlungsorientierte Strassen) ▪ Parkplatzbewirtschaftung mit Ziel eines erhöhten Modal Split bei verkehrintensiven Einrichtungen sowie Arbeitsgebieten. 	Kanton und Gemeinden	Str402 – Str408_E
Fuss- und Veloverkehr	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ausbau verkehrsberuhigter Zonen (bfu-Modell mit Tempo-30 und Begegnungszonen) ▪ Qualitätsverbesserungen und Sanierung von Unfallschwerpunkten im kantonalen und kommunalen Radroutennetz und den Freizeitrouten ▪ Umsetzung von Velovorzugsrouten mit hohem Sicherheitsstandard (möglichst Separierung und breite Anlagen) 	Gemeinden und Kanton	FVV404_PA, FVV408_PB Str408_E
Mobilitätsmanagement	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Alle Aktivitäten mit dem Ziel der Verlagerung vom MIV auf ÖV, Fuss- und Veloverkehr (mit tieferen Unfallraten oder Unfallschwere) ▪ Spezifische Aktivitäten zur Sensibilisierung von besonders gefährdeten Verkehrsteilnehmenden (Junge, E-Biker, Senioren) ▪ Spezifische Aktivitäten für sichere Schulwege 	Kanton und Gemeinden	

6.10. Güterverkehr und Logistik

Bedingt durch die zentrale Lage in der Schweiz sowie den Verkehrsknotenpunkten im Autobahnnetz ist das AareLand ein äusserst bedeutsamer Logistikstandort. Eine Potenzialstudie der BPUK (EBP 2018) bestätigt die hohe Bedeutung des AareLand im gesamtschweizerischen Vergleich. Damit sind verschiedene Chancen, aber auch bedeutende Risiken verbunden. Chancen liegen in der wirtschaftlichen Entwicklung und Vernetzung mit verschiedenen auch regionalen Lieferanten sowie einer guten Versorgung. Logistikstandorte sind in der Regel güterverkehrs-, aber wenig arbeitsplatzintensiv. Das Güterverkehrsaufkommen kann Siedlungsgebiete stark belasten und muss möglichst siedlungsverträglich gelenkt werden. Die direkten Einflussmöglichkeiten des Agglomerationsprogramms sind begrenzt. Hauptakteure sind die Kantone, welche die planerischen Rahmenbedingungen über die Richtpläne festsetzen. Die Prozesse auf Stufe Agglomeration sollen jedoch vermehrt auch dazu genutzt werden, eine optimierte Abstimmung von Siedlung und Verkehrsentwicklung im Kontext Logistik zu fördern. Drei strategische Stossrichtungen sollen in den nächsten Jahren die Aktivitäten leiten:

TGV1 «Logistikstandorte mit den kantonalen Richtplänen kantonsübergreifend abstimmen»

Die Bedeutung der Logistikbranche nimmt weiterhin zu; darauf weisen nicht zuletzt auch die steigenden Zahlen im Onlinehandel hin. Gleichzeitig sind die für Logistik-Nutzungen geeigneten Flächen im Schweizer Mittelland knapp. Es besteht die Gefahr, dass auf raumplanerisch unerwünschte Standorte ausgewichen wird. Ein optimaler Standort zeichnet sich dadurch aus, dass er im urbanen oder agglomerationsgeprägten Raum liegt und möglichst direkt - ohne Ortsdurchfahren oder Wohngebiete zu belasten - an die Autobahn angeschlossen ist. Auch die Möglichkeit der Erschliessung mit Industriegleisen ist zu berücksichtigen. Für eine langfristige raumplanerische Sicherung von Flächen für Logistiknutzung eignet sich das Instrument des kantonalen Richtplans. Es ist wichtig, die Entwicklung der Logistikstandorte nicht einfach dem Zufall zu überlassen, sondern in Zusammenarbeit zwischen den Kantonen und mit den Standortgemeinden auf eine Entwicklung an dafür optimal gelegenen Standorten hinzuwirken. Anpassungen mit Bezug zu Logistikstandorten der Richtpläne der Kantone Solothurn und Aargau sowie benachbarter Kantone, insbesondere Luzern sind in Zukunft noch stärker abzustimmen.

Der Richtplan des **Kantons Solothurn** behandelt den Güterverkehr sowohl im Teil Siedlung als auch Verkehr. Objektblatt V-4 (Güterverkehr auf Strasse und Schiene) formuliert drei Ziele zum Güterverkehr: 1. Güter werden möglichst sicher, wirtschaftlich und umweltgerecht transportiert. 2. Der Gütertransport im Fernverkehr wird möglichst von der Strasse auf die Schiene verlagert. 3. Industrie- und Gewerbebezonen werden nach Möglichkeit mit Anschlussgleisen

erschlossen. Dazu werden verschiedene Planungsaufträge formuliert. U.a. soll das Bau- und Justizdepartement eine Strategie zum Güterverkehr und den Logistikstandorten erarbeiten.

Im Objektblatt S-3.1 (Entwicklungsgebiete Arbeiten) wird jedem Gebiet eine Schwerpunkt-nutzung zugewiesen: Dienstleistung, Produktion oder Logistik. Die ESP sind räumlich festgelegt. Objektblatt S-3.3 (Standortkriterien für verkehrsintensive Anlagen) definiert eine Anlage als gü-terverkehrsintensiv (GA), wenn sie mehr als 400 tägliche Fahrten von Lastwagen und Lieferwa-gen erzeugt. Für GA gelten folgen Standortkriterien: a) Anschluss an den nächsten übergeord-neten Verkehrsträger, möglichst ohne grössere Wohngebiete zu tangieren, b) Bestehender oder die Möglichkeit für einen neuen Industriegleisanschluss, c) Nachweis genügender Stras-sen- bzw. Knotenkapazitäten (Fahrtenachweis, Mehrverkehrsanteil/Zusatzbelastung Verkehr, Luft, Lärm).

Im Zuge der Planung einer neuen güterverkehrsintensiven Anlage in der Gemeinde Roggwil / BE (Areal «Brunnmatt») an der Grenze zu den Kantonen SO/AG/LU hat sich exemplarisch ge-zeigt, dass eine interkantonale bzw. grenzüberschreitende Abstimmung von Logistikstandorten dringender denn je ist. Den entsprechenden Handlungsbedarf hat die Regierung des Kantons Solothurn mit RRB Nr. 2020/1388 (September 2020) festgehalten.

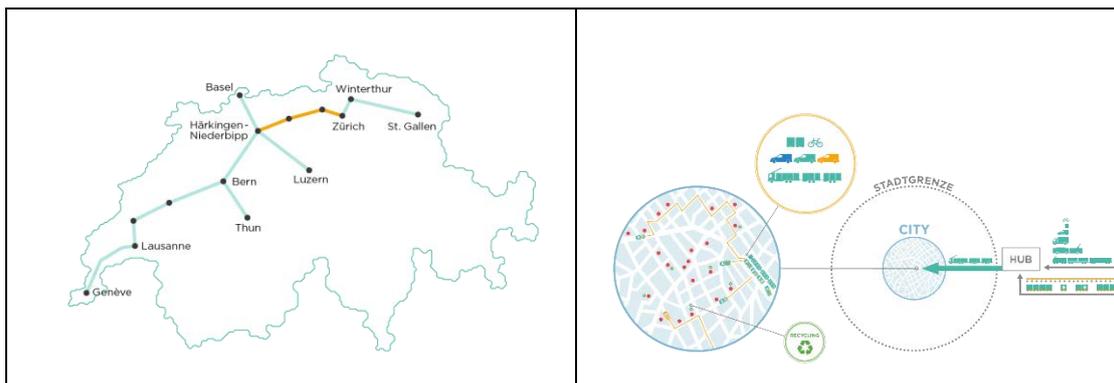
Auch der Richtplan des **Kantons Aargau** behandelt das Thema Logistik sowohl im Siedlungs- als auch im Verkehrsteil: Das Objektblatt M6-1 (Güterverkehr auf Schiene und Strasse) definiert ähnliche Zielsetzungen wie das Pendant im Kanton Solothurn. Zusätzlich werden die bestehen- den Anlagen des kombinierten Verkehrs festgesetzt (Aarau, Birrfeld, Rothrist, Mellikon/Re-kingen) und die Planungsanweisung zur Unterstützung eines neuen Gateway-Terminals im Limmattal festgehalten.

Im Objektblatt S1-3 werden vier Typen von ESP definiert. Für den Güterverkehr wichtig sind insbesondere der Typ GFN Nutzungen mit hohem Güterverkehr und Flächenbedarf (z.B. produktionsferne Lagerhaltung, Grosshandel, Transport- und Verkehrsbetriebe). Gemäss Ob- jektblatt S3-1 (Standorte für Nutzungen mit hohem Verkehrsaufkommen) gelten als Standorte mit einem hohen Güterverkehrsaufkommen von mehr als 200 Fahrten von Lastwagen und Lie- ferwagen pro Tag. Das Objektblatt definiert dafür Erschliessungskriterien. Neue Standorte für Nutzungen mit hohem Güterverkehr bedürfen zudem einer ausdrücklichen Bezeichnung (Nut- zung, Grösse usw.) in der kommunalen Nutzungsplanung.

TGV2 «Logistik-Hub-Strategie entwickeln»

Seit einiger Zeit wird durch eine private Gesellschaft das Projekt «Cargo sous terrain» CST vorangetrieben¹³. CST ist ein Gesamtlogistiksystem für den flexiblen Transport kleinteiliger Güter. Tunnels verbinden Produktions- und Logistikstandorte mit städtischen Zentren. Oberirdisch verteilt CST die transportierten Güter in möglichst umweltschonenden Fahrzeugen. Die Belieferung von Verkaufsstellen und Endabnehmern ab dem Hub soll möglichst koordiniert stattfinden. Die erste Teilstrecke soll ab 2031 den Raum Härkingen-Niederbipp mit Zürich verbinden (Abbildung 61). Diese Pilotstrecke liegt mitten im AareLand. Bis 2045 ist der Bau der restlichen Abschnitte geplant. CST eignet sich sowohl für die Versorgung wie auch für die Entsorgung (Abfall, Recycling).

Abbildung 61: Liniennetz und Hubstrategie Cargo sous terrain CST



Quelle: www.cst.ch

Der Bundesrat hat am 28. Oktober 2020 die Botschaft zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport (UGüTG) zuhanden der eidgenössischen Räte verabschiedet. Damit ist die gesetzliche Grundlage geschaffen. Finanzierung und Betrieb soll aber vollständig privat erfolgen. Ob das Projekt realisiert wird und in welchem Zeithorizont ist zurzeit offen. Die Chancen dazu sind aber durchaus intakt. Entsprechend frühzeitig sollten sich die Standortkantone mit den Rahmenbedingungen beschäftigen, um möglichst nachhaltige Wirkungen zu erzielen.

Eine wesentliche Voraussetzung sind nachhaltige Hub-Logistik-Systeme zur An- und Auslieferung an den CST-Knotenpunkten sowie Feinverteilung ins Umland. Die Kantone Solothurn und Aargau sollen im Kontext Cargo sous terrain eine gemeinsame Strategie entwickeln, um den Verkehr rund um die Hubs nachhaltig zu gestalten und die Synergien mit den umliegenden

¹³ Die CST AG ist im Jahr 2017 aus dem seit 2013 bestehenden Förderverein hervorgegangen. Zahlreiche Schweizer Firmen aus Industrie, Transport-, Logistik-, Detailhandels-, Telekom-, Finanz- und Energiebranche sind als Investoren, Aktionäre und Projektpartner an der Umsetzung von Cargo-sous-terrain beteiligt. Die CST AG mit Sitz in Basel und dem operativen Büro in Olten beschäftigt 9 Mitarbeitende (www.cst.ch).

Entwicklungsschwerpunkten möglichst stark zu nutzen. Die Strategie soll als Grundlage dienen, um im Agglomerationsprogrammen AareLand Massnahmen für die 5. Generation ableiten zu können.

Im bis Ende 2021 laufenden Korridorprozess «All-Gäu» (P402_E, eigene Leistung AP4) werden zurzeit bereits Chancen und Synergien auch im Kontext von CST evaluiert.

TGV3 «Siedlungsverträgliche Abstimmung des Güterverkehrs»

Zusätzlich zu den Logistik-Planungen der Kantone (GV1, GV2) müssen die anderen Teilstrategien und Massnahmen des Agglomerationsprogramms mit Bezug zur Logistik ihren Beitrag zur Abwicklung des Güterverkehrs leisten. Dazu gehören insbesondere die Teilstrategien Siedlung (Kapitel 6.2) und Strasse (Kapitel 6.5):

- In den Ortschaften bzw. in den urbanen Räumen soll möglichst wenig Güterverkehr verkehren. Dazu können beispielsweise Logistikareale für Umladevorgänge genutzt werden. Bei der Erschliessung der zahlreichen Schlüsselareale mit hohem Güterverkehrs- oder Lieferverkehrsaufkommen – Umstrukturierungsareale, AP-Gebiete – ist zudem eine direkte Lenkung des Verkehrs auf das übergeordnete Strassennetz anzustreben und wo Anschlussgleise oder KV-Plattformen vorhanden sind, sind der Schienengüterverkehr oder kombinierte Güterverkehr zu bevorzugen.
- In der Teilstrategie Strasse haben die strategischen Stossrichtungen Str1-3 besondere Bedeutung für die Logistik. Ein leistungsfähiges übergeordnetes Strassennetz ist essenziell, um Umwege durch Siedlungen zu vermeiden und die Projekte zur Gestaltung von Ortsdurchfahren sind darauf auszurichten die Belastungen des Anlieferverkehrs zu minimieren. Schliesslich können über die Verkehrsmanagementsysteme eine räumlich-zeitlich optimierte Lenkung zwischen Personen- und Güterverkehr unterstützt werden.

6.11. Fazit: Gesamtverkehrliche Zusammenhänge der Teilstrategien Verkehr

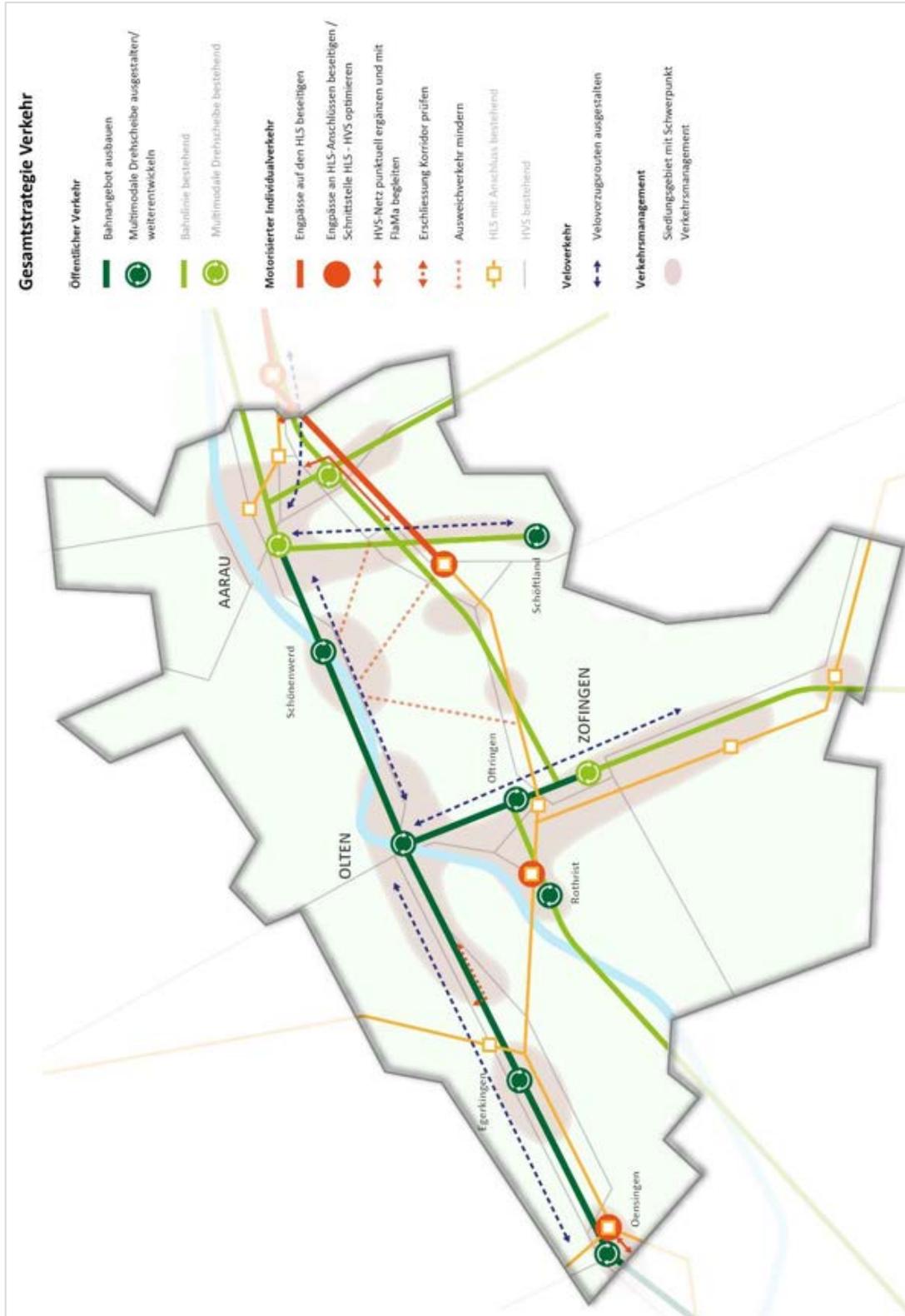
Nachfolgend werden die zentralen strategischen Elemente im Bereich Verkehr sowie ihr Zusammenspiel in Form eines Konzeptschemas zusammengefasst (vgl. Abbildung 62). Die wichtigsten gesamtverkehrlichen Stossrichtungen sind die folgenden:

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

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

- Damit für den strassengebundenen ÖV sowie für den Veloverkehr im Agglomerationskernraum sowie in den Agglomerationskorridoren gute Rahmenbedingungen bestehen, werden **Verkehrsmanagement**-Massnahmen weiterentwickelt.
- Das AareLand ist ein bedeutender Logistikstandort. Mit der steigenden Nachfrage nach Logistikdienstleistungen nimmt einerseits der Abstimmungsbedarf weiter zu. Andererseits würde ein Cargo-Sous-Terrain-System bedeutende Chancen zur nachhaltigeren Güterverkehrsabwicklung eröffnen. Mit der Teilstrategie **Güterverkehr und Logistik** wird diesem Thema im AP5 mehr Gewicht gegeben. Entscheidend ist die interkantonale Abstimmung auf Stufe kantonaler Richtplanung und Strategien für eine nachhaltige Hub-Strategie.
- Nachfrageorientierte Aktivitäten des **Mobilitätsmanagements** komplettieren die gesamtverkehrliche Strategie. Das Agglomerationsprogramm stützt sich dabei vor allem auf die umfassenden kantonalen Mobilitätsmanagementprogramme der Kantone Aargau und Solothurn sowie ergänzende Aktivitäten einzelner Gemeinden.
- Die Gesamtheit der Teilstrategien Verkehr dient letztlich vor allem einer besseren **Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr**. Dabei geht es nicht nur um eine gute Erschliessung von Schlüsselarealen, Schwerpunktgebieten und bedeutenden Naherholungsräumen, sondern auch um eine nachhaltige und den jeweiligen Nutzungsbedürfnissen angepasste Erschliessung: Ein Schlüsselareal in Bahnhofsnähe hat andere Schwerpunkte als ein Logistikcluster in einer Korridorgemeinde. Das Zukunftsbild AareLand 2040 (Kapitel 4) ist für diese verbesserte Abstimmung wegweisend.

Abbildung 62: Gesamtstrategie Verkehr



7. Massnahmen

7.1. Herleitung

Die Massnahmenherleitung und -priorisierung erfolgte in einem iterativen Prozess. Basis der Massnahmenliste bildeten einerseits die B-Massnahmen des AP AareLand der 3. Generation und A-Massnahmen, welche der Bund im entsprechenden Prüfprozess aufgrund des noch nicht optimalen Kosten-Nutzen-Verhältnisses oder der ungenügenden Bau- und Finanzreife zurückgestellt hatte. Diese Massnahmen wurden gestützt auf das Zukunftsbild 2040 und die Teilstrategien überprüft. Andererseits ergaben sich neue Massnahmen aus dem im Rahmen des AP AareLand der 4. Generation aufgezeigten Handlungsbedarf. Kantone und Gemeinden hatten in zwei Umfragen die Möglichkeit, neue Massnahmen vorzuschlagen. Alle Massnahmen wurden auf deren Agglomerationsrelevanz sowie Kohärenz zum Zukunftsbild und den daraus abgeleiteten Teilstrategien geprüft. Besonders wichtige Beurteilungskriterien waren auch die Planungsreife und Finanzierbarkeit.

In den nachfolgenden Unterkapiteln sind die Massnahmen in den Bereichen Siedlung, Landschaft, Verkehr und verstärkte Zusammenarbeit aufgeführt. Detaillierte Angaben dazu finden sich im separaten Dokument zu den Massnahmenblättern.

7.2. Siedlung

Zentrale Massnahme im Siedlungsbereich ist die Umsetzung von Schlüsselarealen. Die konkretisierten Schlüsselareale aus der 3. Generation ergänzt durch neue sind gemäss der Teilstrategie Siedlung in die folgenden Kategorien eingeteilt: Wohnen, Umstrukturierung/Verdichtung Richtung Mischnutzung und Aufwertung/Weiterentwicklung Arbeitsgebiete. Diese Schlüsselareale weisen für die Siedlungsentwicklung im AareLand eine grosse Bedeutung auf, da sich viele an sehr gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen befinden und einen wichtigen Beitrag zur Siedlungsentwicklung nach innen leisten können. Diese Schlüsselareale stellen Chancen insbesondere für den Agglomerationskernraum und für die Agglomerationskorridore dar. Neben zusätzlichen EinwohnerInnen und Arbeitsplätzen kann damit in vielen Fällen auch eine Aufwertung des Freiraums erreicht werden.

Im Raumtyp Agglomerationskern liegt der Fokus auf Schlüsselareale, welche eine Umstrukturierung/Verdichtung Richtung Mischnutzung vorsehen. In den Agglomerationskorridoren spielt auch die Weiterentwicklung der Arbeitsplatzgebiete eine wichtige Rolle.

Ein weiterer Schwerpunkt in der 4. Generation ist die Aufwertung von Zentrumsbereichen. Diese in Zusammenspiel mit der Siedlungsentwicklung nach innen wichtigen Massnahmen sind speziell in Oensingen ein Thema sowie in mehreren Korridorgemeinden. Solche Aufwertungsmassnahmen haben vielfach einen Zusammenhang mit bereits realisierten oder geplanten

Verkehrsmassnahmen (u.a. Wangen b. O., Oberentfelden, Gränichen, Suhr, Oensingen). In Zusammenhang mit der Umsetzung der verschiedenen Schlüsselareale ist im AP 4G neu eine Massnahme zur hitzeangepassten Siedlungsentwicklung (Daueraufgabe) aufgenommen worden. Im Rahmen dieser Massnahme werden durch die Kantone entsprechende Grundlagen und Hilfestellungen für die Gemeinden erarbeitet (Leitfaden, Klimaanalysekarten).

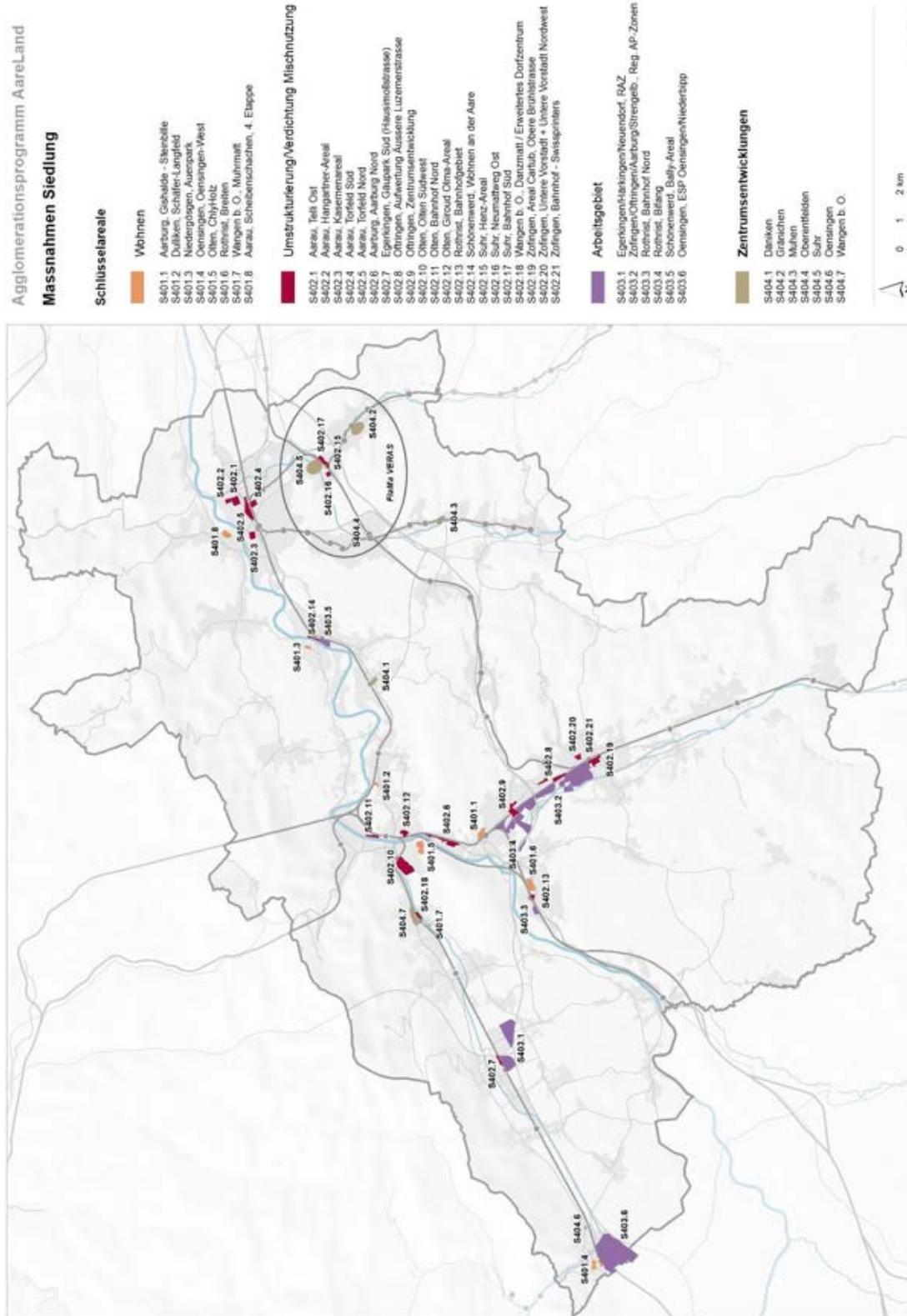
Tabelle 26: Massnahmen Siedlung

Nr.	Massnahme	Kanton
S401	Schlüsselareale Wohnen	
S401.1	Aarburg, Gishalde - Steinbille	AG
S401.2	Dulliken, Schäfer-Langfeld	SO
S401.3	Niedergösgen, Auenpark	SO
S401.4	Oensingen, Oensingen-West	SO
S401.5	Olten, ChlyHolz	SO
S401.6	Rothrist, Breiten	AG
S401.7	Wangen b. O., Muhrmatt	SO
S401.8	Aarau, Scheibenschachen, 4. Etappe	AG
S402	Schlüsselareale Umstrukturierung/Verdichtung Mischnutzung	
S402.1	Aarau, Telli Ost	AG
S402.2	Aarau, Hangartner-Areal	AG
S402.3	Aarau, Kasernenareal	AG
S402.4	Aarau, Torfeld Süd	AG
S402.5	Aarau, Torfeld Nord	AG
S402.6	Aarburg, Aarburg Nord	AG
S402.7	Egerkingen, Gäupark Süd (Hausimollstrasse)	SO
S402.8	Oftringen, Aufwertung Äussere Luzernerstrasse	AG
S402.9	Oftringen, Zentrumsentwicklung	AG
S402.10	Olten, Olten Südwest	SO
S402.11	Olten, Bahnhof Nord	SO
S402.12	Olten, Giroud Olma-Areal	SO
S402.13	Rothrist, Bahnhofgebiet	AG
S402.14	Schönenwerd, Wohnen an der Aare	SO
S402.15	Suhr, Henz-Areal	AG
S402.16	Suhr, Neumattweg Ost	AG
S402.17	Suhr, Bahnhof Süd	AG
S402.18	Wangen b. O., Schlüsselprojekt Danzmatt / Erweitertes Dorfzentrum	SO
S402.19	Zofingen, Areal Cartub, Obere Brühlstrasse	AG
S402.20	Zofingen, Untere Vorstadt + Untere Vorstadt Nordwest	AG

S402.21	Zofingen, Bahnhof - Swissprinters	AG
S403	Schlüsselareale Aufwertung/Weiterentwicklung Arbeitsgebiete	
S403.1	Egerkingen/Härkingen/Neuendorf, RAZ	SO
S403.2	Zofingen/Oftringen/Aarburg/Strengelbach, Regionale Arbeitszonen	AG
S403.3	Rothrist, Bahnhof Nord	AG
S403.4	Rothrist, Bifang	AG
S403.5	Schönenwerd, Bally-Areal	SO
S403.6	Oensingen, ESP Oensingen/Niederbipp (Ob der Gass/Moos/Tschäppelisacker)	SO
S404	Zentrumsentwicklungen	
S404.1	Däniken	SO
S404.2	Gränichen	AG
S404.3	Muhlen	AG
S404.4	Oberentfelden	AG
S404.5	Suhr	AG
S404.6	Oensingen	SO
S404.7	Wangen b. O.	SO
S405	Hitzeangepasste Siedlungsentwicklung	AG/SO

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

Abbildung 63: Massnahmen Siedlung



7.3. Landschaft

Beim Thema Landschaft werden in der 4. Generation als Daueraufgaben die Massnahmen «Siedlungsnaher Landschaftsraum» und «Aufwertung Flussräume» weiterentwickelt sowie aus den Teilstrategien eine neue Massnahme zu den Freiräumen im Siedlungsgebiet abgeleitet.

Tabelle 27: Massnahmen Landschaft

Nr.	Massnahme	Priorität
L401	Siedlungsnaher Landschaftsraum	Daueraufgabe
L402	Aufwertung Flussräume	Daueraufgabe
L403	Siedlungsfreiraum vernetzt entwickeln	Daueraufgabe
L404	VERAS – FLAMA Teil Landschaftsentwicklung	AE (Eigene Leistung)

Folgende Massnahmen stellen im Landschaftsbereich in der 4. Generation räumliche und thematische Schwerpunkte dar:

- Flankierende Massnahmen zum Strassenprojekt VERAS (siehe auch Darstellung in den Massnahmenblättern)
- Verbesserte Zugänglichkeit zu den Naherholungsgebieten für den Fuss- und Veloverkehr: Dieser Schwerpunkt stellt eine Konkretisierung der Massnahmen L401 und L402 bzw. der entsprechenden Massnahmen aus der 3. Generation dar. Da diese Massnahmen dem Fuss- und Veloverkehr zugutekommen, werden sie im vorliegenden Agglomerationsprogramm in den FVV-Massnahmenpaketen aufgenommen.
- Das Thema Freiraum im Siedlungsgebiet ist zudem ein wichtiges Element bei den Schlüsselarealen und den Zentrumsentwicklungen (v.a. S401, S402 und S404).

7.4. Verkehr

7.4.1. Öffentlicher Verkehr

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

Der Ausbau von Drehscheiben war bereits in den letzten AP-Generationen ein Schwerpunkt (u.a. Olten, Rothrist, Schönenwerd, Zofingen). In der 4. Generation stehen die Weiterentwicklung der Ausgestaltung der Bahnhöfe Oensingen und Egerkingen als **multimodale Drehscheiben** im Fokus. In Oensingen geht es darum, die Umsteigebeziehungen zwischen den verschiedenen TU-Anbieter zu verbessern bzw. zu verkleinern, einen integrierten Bahnhofplatz zu realisieren, die Gleisquerungen zu sichern sowie das Angebot an B+R/P+R zu verbessern/zu optimieren. Zur Ausgestaltung als multimodale Drehscheibe gehört zudem eine Aufwertung des gesamten Bahnhofareals (inkl. Übergänge zu den angrenzenden Arealen).

Beim Bahnhof Egerkingen ist in den nächsten Jahren zu klären, wie eine solche multimodale Drehscheibe im Horizont 2035 mit dem 30'-Takt des RE ausgestaltet werden kann (Klärungsprozess als eigene Leistung).

Neben den Ausbauten bei den Bahnhaltestellen soll in der 4. Generation auch eine Aufwertung bei Bushaltestellen erfolgen. Dies vor allem im Raum Gäu/Wiggertal.

Als eigene Leistung wird neu die Massnahme «**Neue Mobilitätsformen** – Förderung und planerische Abstimmung» aufgenommen. Ziel ist es, dass die Kantone und Gemeinden die Entwicklungen im Bereich der neuen Mobilitätsformen aktiv beobachten und frühzeitig die notwendigen planerischen Vorbereitungen treffen und abstimmen. Dabei gilt es die Chancen neuer Mobilitätsformen zu erkennen und zu fördern, die Risiken jedoch frühzeitig anzugehen und vorzubeugen. Die Chancen liegen vor allem in einer besseren multimodalen Vernetzung und in der Steigerung der Effizienz des Gesamtverkehrssystems. Im Fokus stehen Massnahmen im Bereich der E-Mobilität sowie Sharing und Pooling (MIV, Velo, Mikromobilität). Im Auge zu behalten sind zudem Mobility-as-a-Service (MaaS) sowie das Thema des automatisierten Fahrens.

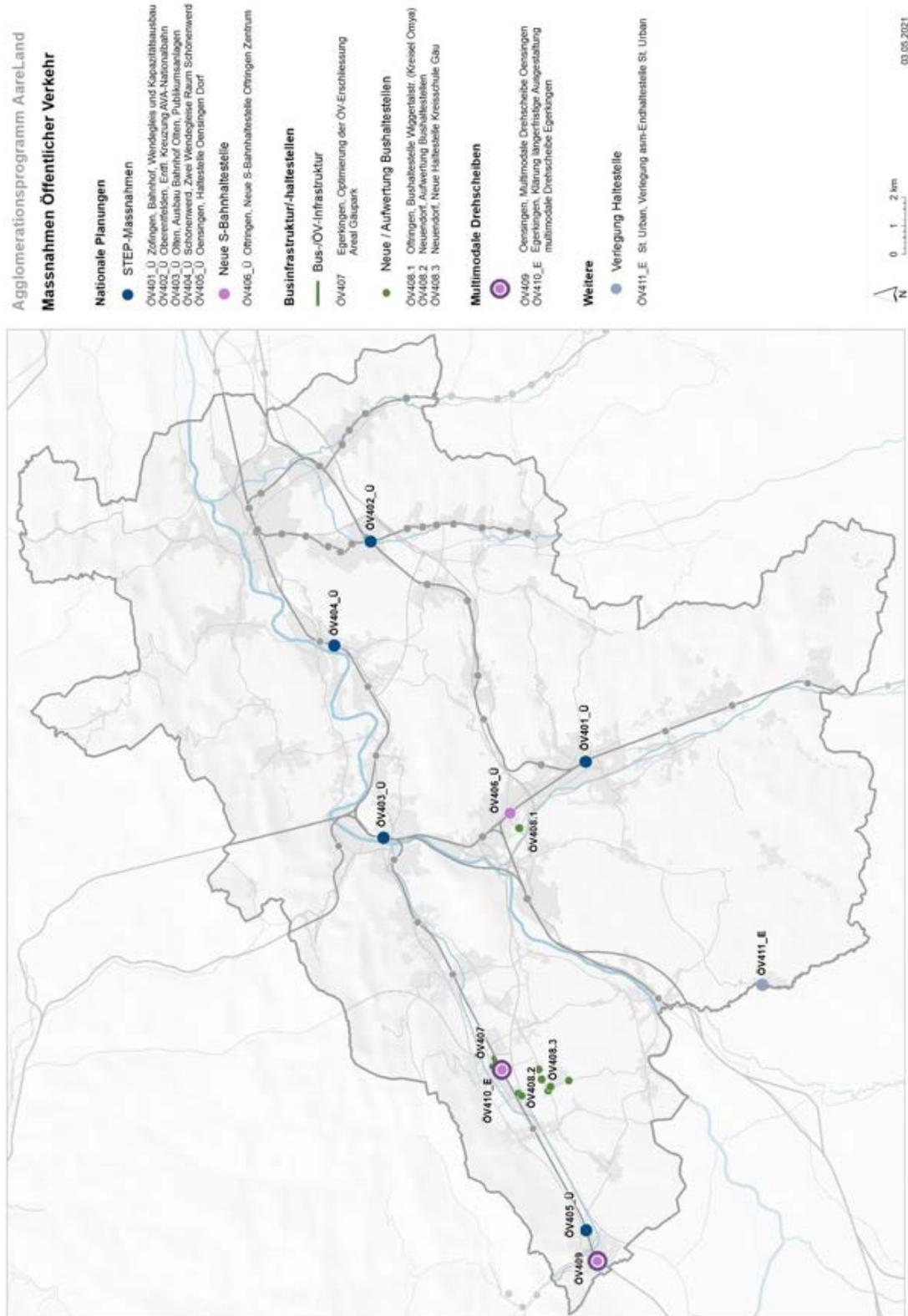
Tabelle 28: Massnahmen Öffentlicher Verkehr

Nr.	Massnahme	Kanton	Kategorie	Kosten (Mio. CHF)	Priorität
Nationale Planungen					
ÖV401_Ü	Zofingen, Bahnhof Zofingen, Wendegleis und Kapazitätsausbau	AG	Nationale Planungen	offen	
ÖV402_Ü	Oberentfelden, Entflechtung Kreuzung AVA – Nationalbahn	AG	Nationale Planungen	170.00	
ÖV403_Ü	Olten, Ausbau Bahnhof Olten, Publikumsanlagen	SO	Nationale Planungen	70.00*	
ÖV404_Ü	Schönenwerd, Zwei Wendegleise im Raum Schönenwerd	SO	Nationale Planungen	offen	
ÖV405_Ü	Oensingen, Haltestelle Oensingen Dorf	SO	Nationale Planungen	offen	
ÖV406_Ü	Oftringen, Neue S-Bahnhaltestelle Oftringen Zentrum	AG	Nationale Planungen	16.00	
A-Liste					
ÖV407	Egerkingen, Optimierung der ÖV-Er-schliessung Areal Gäupark	SO	Bus-/ÖV-Infrastruktur	2.04	A
ÖV408_PA	Pauschalpaket Neue/Aufwertung Bushaltestellen A	AG/SO	Neue/Aufwertung Bushaltestellen	0.78	A
ÖV408.1	Oftringen, Kreisel Wiggertalstrasse (Alte Strasse), Aufwertung Bushaltestellen	AG		0.10	
ÖV408.2	Neuendorf, Aufwertung Bushaltestellen	SO		0.40	
ÖV408.3	Neuendorf, Neue Haltestelle Kreisschule Gäu	SO		0.28	
B-Liste					
ÖV409	Oensingen, Multimodale Drehscheibe Oensingen	SO	Multimodale Drehscheiben	>10.00	B
Eigene Leistungen / Weitere					
ÖV410_E	Egerkingen, Klärung längerfristige Ausgestaltung multimodale Drehscheibe Egerkingen	SO	Multimodale Drehscheiben	-	AE
ÖV411_E	St. Urban, Verlegung asm-Endhaltestelle St. Urban	LU	Weitere	14.00	AE
ÖV412_E	Neue Mobilitätsformen – Förderung und planerische Abstimmung	AG/SO	Weitere	-	AE

* Kosten der 1. Ausbaustufe

Die Lage der Massnahmen im Bereich Öffentlicher Verkehr, welche kartografisch darstellbar sind, ist in der nachfolgenden Abbildung aufgeführt.

Abbildung 64: Massnahmen Öffentlicher Verkehr



7.4.2. Strassenverkehr

Die AP4-Massnahmen im Strassenverkehr umfassen zwei grössere Ausbauprojekte – VERAS und Entlastung Oensingen – sowie diverse Aufwertungsprojekte in stark belasteten Ortsdurchfahrten. Ausbauswerpunkt im A-Horizont ist das **Projekt VERAS** mit einer Ost- und Südfahrt sowie einem umfangreichen Paket flankierender Massnahmen (siehe dazu «Lupe» in der Teilstrategie Strasse, Kapitel 6.6). Die Gesamtkosten des Projekts (ohne FLAMA) belaufen sich auf rund 207 Mio. Franken. Mit grossem Mehr hat der Grosse Rat des Kantons Aargau am 10. November 2020 der Anpassung des Richtplans für das Infrastrukturprojekt VERAS zugestimmt. Gleichzeitig wurde der Planungskredit für das Bau- und Auflageprojekt von VERAS genehmigt. Eine bedeutende Netzergänzung im B-Horizont ist die Entlastungsstrasse **Oensingen**, gekoppelt mit einer umfassenden Neugestaltung der bestehenden Ortsdurchfahrt. Mit beiden Projekten sind umfassende Aufwertungen für den Fuss- und Veloverkehr sowie den strassengebunden ÖV auf den entlasteten Innerortsabschnitten verbunden.

Betriebs- und Gestaltungsprojekte waren schon in den bisherigen Agglomerationsprogrammen ein Schwerpunkt. Diese sind teilweise aber im Verzug und die Umsetzung muss vorangetrieben (siehe Kapitel 2). Die neuen BGKs sind mehrheitlich kleinere Projekte von < 5 Mio. Franken und werden somit in den Pauschalpaketen zusammengefasst. Räumliche Schwerpunkte sind der Raum Zofingen / Oftringen, das Niederamt (inkl. Achse Aarau-Erlinsbach) sowie der Raum Suhr im Zusammenhang mit den flankierenden Massnahmen zu VERAS. Etwas kostenintensiver sind die Niveaueaufhebung Aarburgerstrasse in Zofingen und das BGK Danz matt / Wangen b.O. (beide A-Horizont) sowie das BGK Erlinsbach – Aarau (B-Horizont). Bei Ortsdurchfahrten, wo bereits BGKs umgesetzt wurden (oder demnächst werden) sollten die siedlungsseitigen Gestaltungs- und Entwicklungspotenziale noch stärker genutzt werden (z.B. Wangen b.O., Kappel, Gränichen, u.a.m.). Generell hat bei den Betriebs- und Gestaltungskonzepten in den letzten Jahren ein Paradigmawechsel zu einem stärker gesamtverkehrlichen Ansatz stattgefunden (d.h. nicht nur Verflüssigung Strassenverkehr, sondern auch Gestaltung und Aufenthaltsqualität und situationsgerechte Organisation des Mischverkehrs). Auch die Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie gute Rahmenbedingungen für den Ausbau des Velohauptnetzes und -vorzugsroutennetzes sind wesentliche Treiber der neu beantragten BGKs.

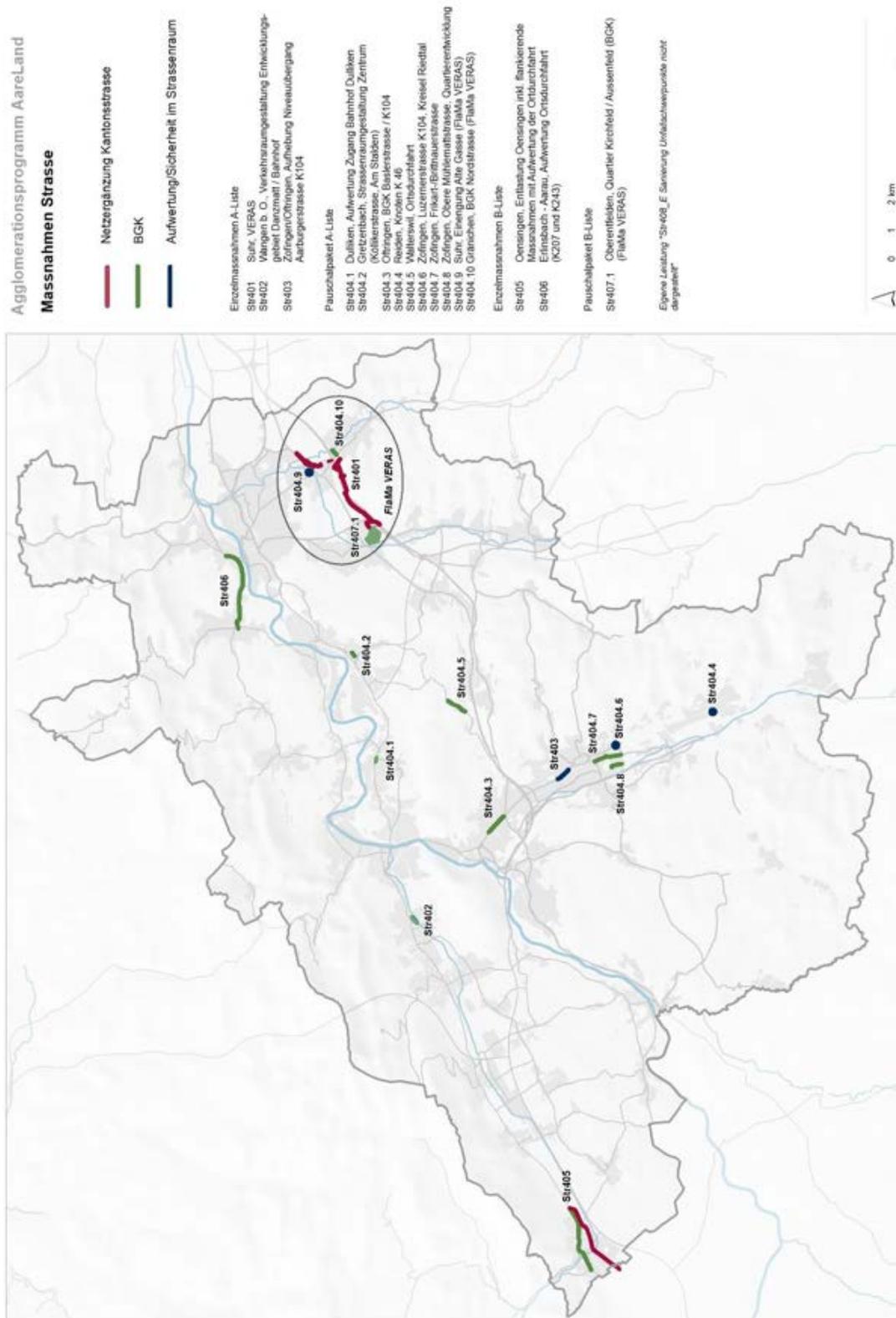
Das AP4 umfasst im Gegensatz zu früheren Generationen keine neuen **Verkehrsmanagementmassnahmen**. Das hat verschiedene Gründe: Im Wiggertal läuft die Umsetzung der bisherigen VM-Massnahmen parallel zu den Strassennetzergänzungen. Im Raum Olten wird das VM im Rahmen des Korridorprozesses Gäu organisch weiterentwickelt. Und im Raum Aarau wird das bestehende Verkehrsmanagementkonzept als Folge des zurzeit erarbeiteten Gesamtverkehrskonzept Anpassungen erfahren. Hier werden erst für die 5. Generation des AP AareLand wieder planungsreife Vorhaben vorliegen.

Tabelle 29: Massnahmen Strassenverkehr

Nr.	Massnahme	Kanton	Kategorie	Kosten (Mio. CHF)	Priorität
A-Liste					
Str401	Suhr, VERAS	AG	Netzergänzung Kantonsstrasse	207.00	A
Str402	Wangen b. O., Verkehrsraumgestaltung Entwicklungsgebiet Danzmatt / Bahnhof	SO	Aufwertung/ Sicherheit Strasse/ Langsamverkehr	7.30	A
Str403	Zofingen/Oftringen, Aufhebung Niveauübergang Aarburgerstrasse K104	AG	Aufwertung/ Sicherheit Strasse	14.50	A
Str404_PA	Pauschalpaket Aufwertung/Sicherheit Strasse A	AG/LU/SO	Aufwertung/ Sicherheit Strasse	19.59	A
Str404.1	Dulliken, Aufwertung Zugang Bahnhof Dulliken	SO		2.00	
Str404.2	Gretzenbach, Strassenraumgestaltung Zentrum (Köllikerstrasse, Am Stalden)	SO		2.46	
Str404.3	Oftringen, BGK Baslerstrasse / K104	AG		4.92	
Str404.4	Reiden, Knoten K 46	LU		2.00	
Str404.5	Walterswil, Ortsdurchfahrt	SO		3.20	
Str404.6	Zofingen, Luzernerstrasse K104, Kreisel Riedtal	AG		2.10	
Str404.7	Zofingen, Frikart-/Brittnauerstrasse	AG		2.00	
Str404.8	Zofingen, Obere Mühlemattstrasse, Quartierentwicklung	AG		0.75	
Str404.9	Suhr, Einengung Alte Gasse (FlaMa VERAS)	AG		0.01	
Str404.10	Gränichen, BGK Nordstrasse (FlaMa VERAS)	AG		0.15	
B-Liste					
Str405	Oensingen, Entlastung Oensingen inkl. flankierende Massnahmen mit Aufwertung der Ortsdurchfahrt	SO	Netzergänzung Kantonsstrasse / Aufwertung/ Sicherheit Strasse	72.00	B
Str406	Erlinsbach - Aarau, Aufwertung Ortsdurchfahrt (K207 und K243)	AG	Aufwertung/ Sicherheit Strasse	11.35	B
Str407_PB	Pauschalpaket Aufwertung/Sicherheit Strasse B	AG/LU/SO	Aufwertung/ Sicherheit Strasse	0.20	B
Str407.1	Oberentfelden, Quartier Kirchfeld / Aussenfeld (BGK) (FlaMa VERAS)	AG		0.20	
Eigene Leistungen					
Str408_E	Sanierung Unfallschwerpunkte	AG/SO		>43.50	AE

Die verschiedenen Massnahmen im Bereich Strassenverkehr sind aus der nachfolgenden Abbildung ersichtlich.

Abbildung 65: Massnahmen Strassenverkehr



7.4.3. Fuss- und Veloverkehr

Ein wichtiger Aspekt im AP der 4. Generation ist die verbesserte Vernetzung innerhalb des AareLandes. Im Bereich Veloverkehr stellen dabei die **Velovorzugsrouten** ein zentrales neues Element dar. In dieser Generation wird die Route zwischen Zofingen und Olten und zwar der Abschnitt zwischen Zofingen und Aarburg, östlich der Bahnlinie prioritär vorangetrieben (A-Liste). Die Velovorzugsroute auf der westlichen Seite der Bahnlinie zwischen Zofingen und Aarburg sowie die Velovorzugsroute zwischen Olten und Aarau sollen zudem ab 2028 realisiert werden (B-Horizont).

Mehrere Massnahmen zur Behebung von Schwachstellen im Fuss- und Velonetz sind in der 4. Generation schwerpunktmässig im Wiggertal sowie im Niederamt vorgesehen. Als FlaMa zu VERAS sind zudem im Raum Suhr/Gränichen/Oberentfelden verschiedene Massnahmen zur Aufwertung des Fuss- und Velowegnetzes inkl. Veloabstellplätze geplant.

In Zusammenspiel mit dem Thema Landschaft und Naherholung stellt die Verbesserung der **Zugänglichkeit der Naherholungsgebiete mit dem FVV** ein wichtiges Element dar. Solche Massnahmen sind sowohl im Agglomerationskernraum (diverse in Olten und Buchs) auch als in den Agglomerationskorridoren vorgesehen (Gretzenbach).

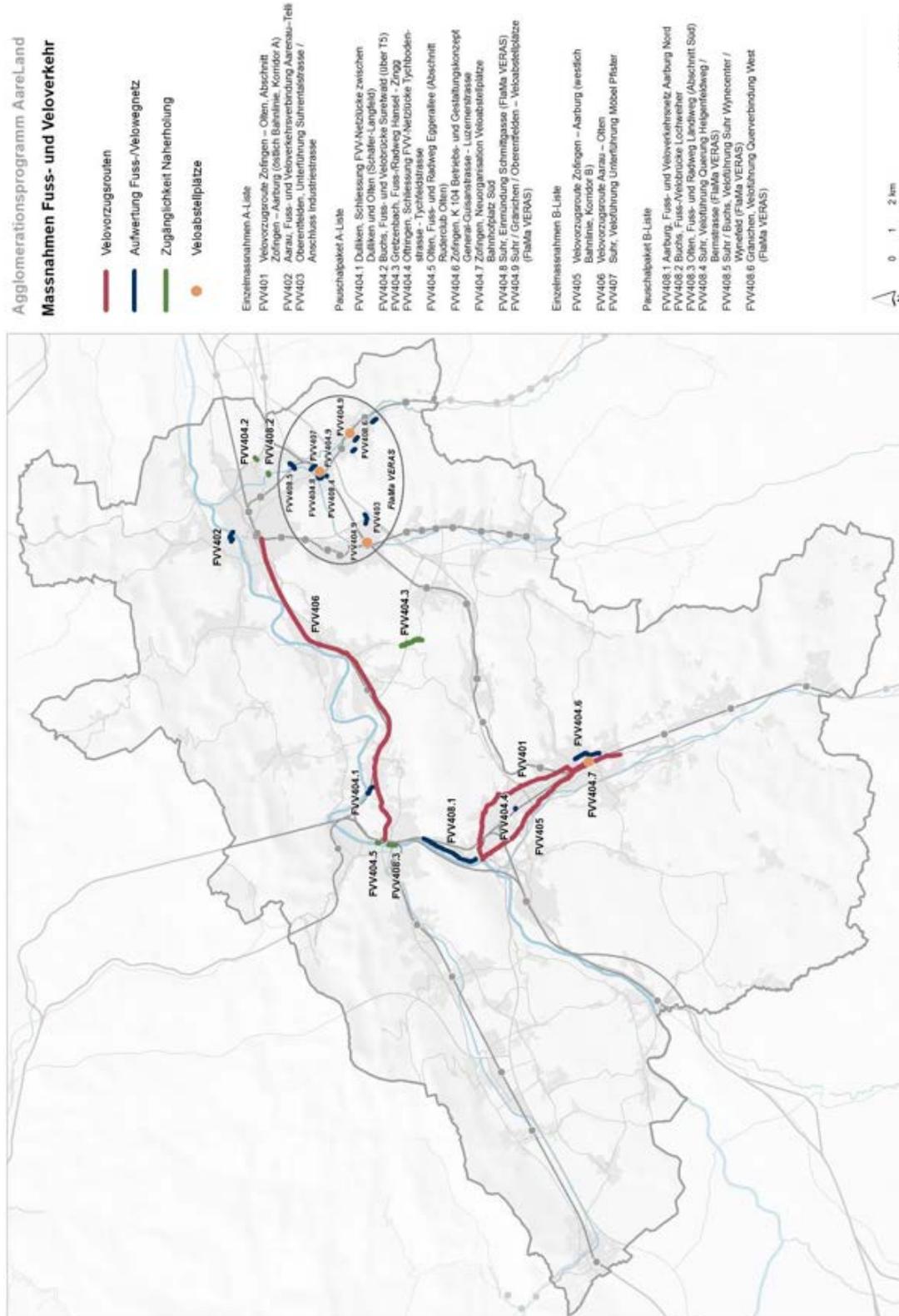
Tabelle 30: Massnahmen FVV

Nr.	Massnahme	Kanton	Kategorie	Kosten (Mio. CHF)	Priorität
A-Liste					
FVV401	Velovorzugsroute Zofingen – Olten, Abschnitt Zofingen – Aarburg (östlich Bahnlinie, Korridor A)	AG	Velovorzugsroute	18.50	A
FVV402	Aarau, Fuss- und Veloverkehrsverbindung Aarenau – Telli	AG	Aufwertung Fuss-/ Velowegnetz	10.00	A
FVV403	Oberentfelden, Unterführung Suhrentalstrasse / Anschluss Industriestrasse (FlaMa VERAS)	AG	Aufwertung Fuss-/ Velowegnetz	5.60	A
FVV404_PA	Pauschalpaket Langsamverkehr A	AG/SO		9.34	A
FVV404.1	Dulliken, Schliessung FVV-Netzlücke zwischen Dulliken und Olten (Schäfer-Langfeld)	SO	Aufwertung Fuss-/ Velowegnetz	0.21	
FVV404.2	Buchs, Fuss- und Velobrücke Suretwald (über T5)	AG	Zugänglichkeit Naherholung	1.00	
FVV404.3	Gretzenbach, Fuss-/Radweg zwischen Hansel und Zingg	SO	Zugänglichkeit Naherholung	0.22	
FVV404.4	Oftringen, Schliessung FVV-Netzlücke Tychbodenstrasse - Tychfeldstrasse	AG	Aufwertung Fuss-/ Velowegnetz	0.10	
FVV404.5	Olten, Fuss- und Radweg Eggerallee (Abschnitt Ruderclub Olten)	SO	Zugänglichkeit Naherholung	3.00	

FVV404.6	Zofingen, K 104 Betriebs- und Gestaltungskonzept General-Guisanstrasse - Luzernerstrasse	AG	Aufwertung Fuss-/ Velowegnetz	4.20	
FVV404.7	Zofingen, Neuorganisation Veloabstellplätze Bahnhofplatz Süd	AG	Veloabstellplätze	0.40	
FVV404.8	Suhr, Einmündung Schmittgasse (FlaMa VERAS)	AG	Aufwertung Fuss-/ Velowegnetz	0.01	
FVV404.9	Suhr / Gränichen / Oberentfelden – Veloabstellplätze (FlaMa VERAS)	AG	Veloabstellplätze	0.20	
B-Liste					
FVV405	Velovorzugsroute Zofingen – Aarburg (westlich Bahnlinie, Korridor B)	AG	Velovorzugsroute	13.00	B
FVV406	Velovorzugsroute Aarau – Olten	SO	Velovorzugsroute	15.00	B
FVV407	Suhr, Veloführung Unterführung Möbel Pfister (FlaMa VERAS)	AG	Aufwertung Fuss-/ Velowegnetz	17.00	B
FVV408_PB	Pauschalpaket Langsamverkehr B	AG		6.56	B
FVV408.1	Aarburg, Fuss- und Veloverkehrsnetz Aarburg Nord	AG	Aufwertung Fuss-/ Velowegnetz	1.50	
FVV408.2	Buchs, Fuss-/Velobrücke Lochweiher	AG	Zugänglichkeit Naherholung	0.40	
FVV408.3	Olten, Fuss- und Radweg Ländiweg (Abschnitt Süd)	SO	Zugänglichkeit Naherholung	3.00	
FVV408.4	Suhr, Veloführung Querung Helgenfeldweg / Bernstrasse (FlaMa VERAS)	AG	Aufwertung Fuss-/ Velowegnetz	1.00	
FVV408.5	Suhr / Buchs, Veloführung Suhr Wynecenter / Wynefeld (FlaMa VERAS)	AG	Aufwertung Fuss-/ Velowegnetz	0.01	
FVV408.6	Gränichen, Veloführung Querverbindung West (FlaMa VERAS)	AG	Aufwertung Fuss-/ Velowegnetz	0.65	
Eigene Leistungen					
FVV409_E	Analyse kantonales Radroutennetz Kanton Aargau	AG		0.50	AE

Die FVV-Massnahmen, welche kartografisch darstellbar sind, werden nachfolgend grafisch aufgezeigt.

Abbildung 66: Massnahmen Fuss- und Veloverkehr



7.5. Verstärkte Zusammenarbeit

In Zusammenhang mit der Zielsetzung «Raum ohne Grenzen» des Agglomerationsprogramms der 4. Generation sowie der Kernbotschaft «Aare-Region» spielen die gesamregionale Zusammenarbeit sowie der Einbezug und die Sensibilisierung der Gemeinden eine wichtige Rolle. Dabei handelt es sich um Aspekte auf der Prozessebene. Im AP AareLand der 4. Generation werden zu diesem Thema zwei Arten von Massnahmen (als eigene Leistungen) unterschieden:

- Einbezug/Austausch zwischen den Gemeinden: Diese Massnahme soll als ständige Austauschmöglichkeit zu Themen des Agglomerationsprogramms, insbesondere auch während der Perioden ohne Erarbeitungsprozess des AP dienen. Eine entsprechende «Plattform» in der Form von Veranstaltungen mit der AareLandsGemeinde wird weiterentwickelt und gestärkt. Die Themensetzung ist noch zu machen. Im Vordergrund stehen Themen, die nicht bereits anderweitig besetzt sind bzw. diese sinnvoll ergänzen (z.B. Siedlungsqualität und klimaverträgliche Siedlungen, Landschaft und Freiraum, Aufwertung von Ortsdurchfahrten, u.a.m.).
- Ergebnisorientierte Prozessmassnahmen: Ziel dieser Massnahmen ist, in einem bestimmten Teilraum des AareLand themenübergreifend komplexe räumliche und verkehrliche Fragestellungen in einem Prozess zu klären und entsprechende Ergebnisse ins nächste Agglomerationsprogramm einfließen zu lassen. Im AP der 4. Generation steht die Massnahme «Korridorprozess Gäu» im Vordergrund. Hier wird u.a. auch ergebnisoffen die Zweckmässigkeit der bisherigen B-Massnahme ERO+ (Umfahrung Hägendorf) nochmals reflektiert.

Tabelle 31: Massnahmen Prozess

Nr.	Massnahme	Priorität
P401_E	Fachlicher Austausch im AareLand verstärken	Daueraufgabe
P402_E	Korridorprozess Gäu (Projekt «All-Gäu»)	AE (Eigene Leistung)

7.6. Übersicht Kosten

Die Zusammenfassung der Kosten, welche durch A- und B-Massnahmen (ohne eigene Leistungen und nationale Planungen) des AP der 4. Generation generiert werden, ist aus der nachfolgenden Tabelle ersichtlich:

Tabelle 32: Kosten der A- und B-Massnahmen (ohne eigene Leistungen und nationale Planungen)

Kategorie	Horizont	Kosten (Mio. CHF)
Öffentlicher Verkehr	A	2.8
	B	10.0
Strassenverkehr	A (VERAS)	207.0
	A	41.4
	B	83.6
Fuss- und Veloverkehr	A	43.4
	B	51.6
Total A-Horizont		294.6
Total B-Horizont		145.1
Gesamttotal A+B		439.8

Kostenmässig stellen neben VERAS im A-Horizont die FVV-Massnahmen (inkl. Velovorzugsroute Zofingen – Aarburg) mit über 40 Mio. CHF sowie die Massnahmen zur Aufwertung und Verbesserung der Sicherheit im Strassenbereich (>40 Mio. CHF) Schwerpunkte dar.

8. Ausblick

Nach der Einreichung des Agglomerationsprogramms AareLand der 4. Generation werden die Planung und Projektierung insbesondere der A-Massnahmen vorangetrieben sowie die Umsetzung der noch nicht realisierten Vorhaben aus den Vorgängergenerationen forciert.

Im Hinblick auf die 5. Generation ist die Umsetzung von Prozessmassnahmen bereits gestartet worden, namentlich der Korridorprozess «All-Gäu» (P402_E). Die entsprechenden Erkenntnisse werden als Grundlage für das nächste Agglomerationsprogramm dienen. Der verstärkte fachliche Austausch im AareLand soll in den entsprechenden Veranstaltungen der AareLandsGemeinde nächstes Jahr starten. Im Rahmen der entsprechenden Prozessmassnahme (P401_E) werden zunächst die Themenschwerpunkte festgelegt und danach Umsetzungsprojekte lanciert. Ein Schwerpunktthema der weiteren Arbeiten wird die Logistik sein. Hier gilt es insbesondere die kantonalen Richtpläne noch stärker aufeinander abzustimmen und eine Logistik-Hub-Strategie für das AareLand mit Blick auf Cargo-Sous-Terrain zu entwickeln.

Glossar

AG	Kanton Aargau
AP	Agglomerationsprogramm
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
ASTRA	Bundesamt für Strassen
BeSA	Beitragsberechtigte Städte und Agglomerationen
B+R	Bike and Ride
BfS	Bundesamt für Statistik
ha	Hektar
HLS	Hochleistungsstrasse
HVS	Hauptverkehrsstrasse
KGV	Kommunaler Gesamtplan Verkehr
LU	Kanton Luzern
MaaS	Mobility-as-a-Service
MinVV	Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer im Strassenverkehr (SR 725.116.21)
Mio.	Millionen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PAVV	Verordnung über das Programm Agglomerationsverkehr
P+R	Park and Ride
RAZ	Regionale Arbeitszone
RPAV	Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
SO	Kanton Solothurn
TU	Transportunternehmen

Literatur

- Amt für Raumplanung des Kantons Solothurn, 2018:** Strategie Natur und Landschaft 2030+: Strategische Schwerpunkte des Natur- und Landschaftsschutzes im Kanton Solothurn, Solothurn, 2018.
- Bundesamt für Raumentwicklung ARE 2020:** Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr (RPAV), 13. Februar 2020.
- Bundesamt für Umwelt BAFU, 2017:** Aktionsplan Strategie Biodiversität Schweiz, Bern, 2017.
- Departement Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau 2016:** Mobilitätsstrategie Kanton Aargau: mobilitätAARGAU, Aarau, 13.12.2016.
- Departement Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau 2017:** Synthesebericht: Umsetzungskonzept Güterverkehr, Aarau, 08.11.2017.
- Departement Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau 2018:** Umsetzungskonzept Fuss- und Radverkehr, Aarau, 2018.
- Departement Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau 2019:** Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr 2020, Aarau, 2019.
- Departement Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau 2020:** Botschaft an den Grossen Rat – Anpassung des Richtplans, Festsetzung "Suhr, Oberentfelden, Gränichen, Verkehrsinfrastruktur-Entwicklung Raum Suhr VERAS (Bernstrasse Ost K 235 bis Suhrentalstrasse K 108 mit Anschluss Gränicherstrasse K 242)" (Kapitel M 2.2, Beschluss 2.1, Nr. 111); Anpassung des Kantonsstrassennetzes; 26.08.2020.
- EBP 2018:** Logistikstandorte von überkantonaler Bedeutung, 3. Etappe Schweizweite Potentialanalyse, Schlussbericht, i.A. BPUK, 23. April 2018.
- EBP 2020:** Gesamtverkehrskonzept (GVK) Region Aarau – Etappe 1: Analyse und Konzept, Bericht Dezember 2020 für die 2. Konsultation.
- Kontextplan AG, 2017:** Mobilitätsplan Olten: Synthesebericht, Solothurn, 2017.
- INFRAS 2020:** Konzept flankierende Massnahmen VERAS – Phase 1, Schlussbericht, 6.2.2020.
- INFRAS 2021:** Konzept flankierende Massnahmen VERAS – Bericht Phase 2, 30.3.2021.
- SNZ 2021:** Verkehrsinfrastruktur – Entwicklung Raum Suhr (VERAS) Flankierende Massnahmen - Technischer Bericht, Vorstudie, 9.2.2021.

Annex

A1. Gemeinden im Perimeter

Tabelle 33: Gemeinden im Perimeter

BfS-Nummer	Gemeinde	Perimeter
2495	Niedergösgen	BeSA-Perimeter Agglo Aarau
2503	Erlinsbach (SO)	BeSA-Perimeter Agglo Aarau
2574	Eppenberg-Wöschnau	BeSA-Perimeter Agglo Aarau
2576	Gretzenbach	BeSA-Perimeter Agglo Aarau
2583	Schönenwerd	BeSA-Perimeter Agglo Aarau
4001	Aarau	BeSA-Perimeter Agglo Aarau
4002	Biberstein	BeSA-Perimeter Agglo Aarau
4003	Buchs	BeSA-Perimeter Agglo Aarau
4005	Erlinsbach (AG)	BeSA-Perimeter Agglo Aarau
4006	Gränichen	BeSA-Perimeter Agglo Aarau
4007	Hirschthal	BeSA-Perimeter Agglo Aarau
4008	Küttigen	BeSA-Perimeter Agglo Aarau
4009	Muhen	BeSA-Perimeter Agglo Aarau
4010	Oberentfelden	BeSA-Perimeter Agglo Aarau
4012	Suhr	BeSA-Perimeter Agglo Aarau
4013	Unterentfelden	BeSA-Perimeter Agglo Aarau
4144	Schöftland	BeSA-Perimeter Agglo Aarau
1147	Wikon	BeSA-Perimeter Agglo Olten - Zofingen
2401	Egerkingen	BeSA-Perimeter Agglo Olten - Zofingen
2402	Härkingen	BeSA-Perimeter Agglo Olten - Zofingen
2404	Neuendorf	BeSA-Perimeter Agglo Olten - Zofingen
2405	Niederbuchsiten	BeSA-Perimeter Agglo Olten - Zofingen
2406	Oberbuchsiten	BeSA-Perimeter Agglo Olten - Zofingen
2493	Lostorf	BeSA-Perimeter Agglo Olten - Zofingen
2497	Obergösgen	BeSA-Perimeter Agglo Olten - Zofingen
2500	Trimbach	BeSA-Perimeter Agglo Olten - Zofingen
2501	Winznau	BeSA-Perimeter Agglo Olten - Zofingen
2571	Boningen	BeSA-Perimeter Agglo Olten - Zofingen
2572	Däniken	BeSA-Perimeter Agglo Olten - Zofingen
2573	Dulliken	BeSA-Perimeter Agglo Olten - Zofingen
2578	Gunzgen	BeSA-Perimeter Agglo Olten - Zofingen
2579	Hägendorf	BeSA-Perimeter Agglo Olten - Zofingen
2580	Kappel (SO)	BeSA-Perimeter Agglo Olten - Zofingen

BfS-Nummer	Gemeinde	Perimeter
2581	Olten	BeSA-Perimeter Agglo Olten - Zofingen
2582	Rickenbach	BeSA-Perimeter Agglo Olten - Zofingen
2584	Starrkirch-Will	BeSA-Perimeter Agglo Olten - Zofingen
2586	Wangen bei Olten	BeSA-Perimeter Agglo Olten - Zofingen
4271	Aarburg	BeSA-Perimeter Agglo Olten - Zofingen
4274	Brittnau	BeSA-Perimeter Agglo Olten - Zofingen
4280	Oftringen	BeSA-Perimeter Agglo Olten - Zofingen
4282	Rothrist	BeSA-Perimeter Agglo Olten - Zofingen
4285	Strengelbach	BeSA-Perimeter Agglo Olten - Zofingen
4289	Zofingen	BeSA-Perimeter Agglo Olten - Zofingen
1125	Dagmersellen	Betrachtungssperimeter
1139	Pfaffnau	Betrachtungssperimeter
1140	Reiden	Betrachtungssperimeter
1142	Roggliwil	Betrachtungssperimeter
2403	Kestenholz	Betrachtungssperimeter
2407	Oensingen	Betrachtungssperimeter
2408	Wolfwil	Betrachtungssperimeter
2491	Hauenstein-Ifenthal	Betrachtungssperimeter
2492	Kienberg	Betrachtungssperimeter
2499	Stüsslingen	Betrachtungssperimeter
2502	Wisen	Betrachtungssperimeter
2575	Fulenbach	Betrachtungssperimeter
2585	Walterswil	Betrachtungssperimeter
4004	Densbüren	Betrachtungssperimeter
4136	Holziken	Betrachtungssperimeter
4273	Bottenwil	Betrachtungssperimeter
4276	Kölliken	Betrachtungssperimeter
4279	Murgenthal	Betrachtungssperimeter
4283	Safenwil	Betrachtungssperimeter
4286	Uerkheim	Betrachtungssperimeter
4287	Vordemwald	Betrachtungssperimeter

A2. Übersetzungstabelle Raumtypenzuordnung

Tabelle 34: Raumtypenzuordnung Gemeinden Kanton AG

Gemeinde	Raumtyp kantonaler Richtplan	Siedlungstypologie AP AareLand 4. Generation
Aarau	Kernstadt	Agglomerationskern
Aarburg	Urbaner Entwicklungsraum	Agglomerationskern/-korridor
Biberstein	Urbaner Entwicklungsraum	Agglomerationskorridor
Bottenwil	Ländlicher Entwicklungsraum	Ländlicher Agglomerationsraum
Brittnau	Urbaner Entwicklungsraum	Agglomerationskorridor
Buchs (AG)	Urbaner Entwicklungsraum	Agglomerationskern
Densbüren	Ländlicher Entwicklungsraum	Ländlicher Agglomerationsraum
Erlinsbach (AG)	Urbaner Entwicklungsraum	Agglomerationskorridor
Gränichen	Urbaner Entwicklungsraum	Agglomerationskorridor
Hirschthal	Ländliche Entwicklungsachse	Agglomerationskorridor
Holziken	Ländlicher Entwicklungsraum	Ländlicher Agglomerationsraum
Kölliken	Ländliche Entwicklungsachse	Agglomerationskorridor
Küttigen	Urbaner Entwicklungsraum	Agglomerationskorridor
Muhlen	Ländliche Entwicklungsachse	Agglomerationskorridor
Murgenthal	Ländlicher Entwicklungsraum	Ländlicher Agglomerationsraum
Oberentfelden	Urbaner Entwicklungsraum	Agglomerationskern/-korridor
Oftringen	Urbaner Entwicklungsraum	Agglomerationskorridor
Rothrist	Urbaner Entwicklungsraum	Agglomerationskern/-korridor
Safenwil	Ländliche Entwicklungsachse	Agglomerationskorridor
Schöftland	Ländliches Zentrum	Agglomerationskorridor
Strengelbach	Urbaner Entwicklungsraum	Agglomerationskorridor
Suhr	Urbaner Entwicklungsraum	Agglomerationskern
Uerkheim	Ländlicher Entwicklungsraum	Ländlicher Agglomerationsraum
Unterentfelden	Urbaner Entwicklungsraum	Agglomerationskern/-korridor
Vordemwald	Ländlicher Entwicklungsraum	Ländlicher Agglomerationsraum
Zofingen	Kernstadt	Agglomerationskern

Tabelle 35: Raumtypenzuordnung Gemeinden Kanton SO

Gemeinde	Raumtyp kantonaler Richtplan	Siedlungstypologie AP AareLand 4. Generation
Boningen	Agglomerationsgeprägter Raum	Ländlicher Agglomerationsraum
Däniken	Urbaner Raum	Agglomerationskorridor
Dulliken	Urbaner Raum	Agglomerationskorridor
Egerkingen	Urbaner Raum	Agglomerationskorridor
Eppenberg-Wöschnau	Ländlicher Raum	Ländlicher Agglomerationsraum
Erlinsbach (SO)	Agglomerationsgeprägter Raum	Agglomerationskorridor
Fulenbach	Ländlicher Raum	Ländlicher Agglomerationsraum
Gretzenbach	Urbaner Raum	Agglomerationskorridor
Gunzgen	Agglomerationsgeprägter Raum	Agglomerationskorridor
Hägendorf	Urbaner Raum	Agglomerationskorridor
Härkingen	Agglomerationsgeprägter Raum	Agglomerationskorridor
Hauenstein-Ifenthal	Ländlicher Raum	Ländlicher Agglomerationsraum
Kappel (SO)	Agglomerationsgeprägter Raum	Agglomerationskorridor
Kestenholtz	Agglomerationsgeprägter Raum	Ländlicher Agglomerationsraum
Kienberg	Ländlicher Raum	Ländlicher Agglomerationsraum
Lostorf	Ländlicher Raum	Ländlicher Agglomerationsraum
Neuendorf	Agglomerationsgeprägter Raum	Agglomerationskorridor
Niederbuchsiten	Ländlicher Raum	Agglomerationskorridor
Niedergösgen	Agglomerationsgeprägter Raum	Agglomerationskorridor
Oberbuchsiten	Agglomerationsgeprägter Raum	Agglomerationskorridor
Obergösgen	Agglomerationsgeprägter Raum	Agglomerationskorridor
Oensingen	Urbaner Raum	Agglomerationskern
Olten	Urbaner Raum	Agglomerationskern
Rickenbach (SO)	Urbaner Raum	Agglomerationskorridor
Rohr (SO)	Ländlicher Raum	Ländlicher Agglomerationsraum
Schönenwerd	Urbaner Raum	Agglomerationskern/-korridor
Starrkirch-Wil	Urbaner Raum	Agglomerationskorridor
Stüsslingen	Ländlicher Raum	Ländlicher Agglomerationsraum
Trimbach	Urbaner Raum	Agglomerationskorridor
Walterswil	Ländlicher Raum	Ländlicher Agglomerationsraum
Wangen bei Olten	Urbaner Raum	Agglomerationskorridor
Winznau	Agglomerationsgeprägter Raum	Agglomerationskorridor
Wisen	Ländlicher Raum	Ländlicher Agglomerationsraum
Wolfwil	Ländlicher Raum	Ländlicher Agglomerationsraum

Tabelle 36: Raumtypenzuordnung Gemeinden Kanton LU

Gemeinde	Raumtyp kantonaler Richtplan	Siedlungstypologie AP AareLand 4. Generation
Dagmersellen	Gemeinde auf der Hauptentwicklungsachse	Agglomerationskorridor
Pfaffnau	Ländliche Gemeinde	Ländlicher Agglomerationsraum
Reiden	Gemeinde auf der Hauptentwicklungsachse	Agglomerationskorridor
Roggliswil	Ländliche Gemeinde	Ländlicher Agglomerationsraum
Wikon	Gemeinde auf der Hauptentwicklungsachse	Agglomerationskorridor

A3. Karten Umsetzung

Agglomerationsprogramm AareLand

Umsetzungsstand 1. Generation

Massnahmen Verkehr (A1)

- Realisiert**
- 2.12.OV WSB-Station Torfeld Süd
- 2.13.OV Buschhof Bahnhof Aarau
- 2.17.MIV Aarau Umgestaltung K109 Bahnhof
- 8.12.OV Verlegen Haltestelle Klingelgödingen
- 3.21.S Strz Aufwertung Ortszentrum
- Paket Langsamverkehr: >50% realisiert**
- 2.14.LV Quering SBB- Geleise für Velofahrer und Fussgänger zwischen Torfeld Nord und Torfeld Süd Aarau
- 2.15.LV Quering über Aare für Velofahrer und Fussgänger zwischen Aare und Schönenbuch Aarau
- 3.12.LV Füss- und Sauerseebrücke K210
- 3.12.LV Leuburgerstrasse/Südenbrücke an Buchs
- 4.13.LV Füss- und Vöerwending Otten Süd/West (Hammerle) Zugang Bahnhof Otten Hammer
- 4.14.LV Verbesserung Sicherheit für LV an Verkehrs-knoten (SO) (nicht dargestellt)
- 4.15.LV Fussgänger-/Veloverbindung Aarburgersstrasse/Säquanter
- 4.21.MIV/LV Ausbau Rötzstrassenführung
- 11.11.LV Aufwertung Verkehrsinfrastruktur Aare/Alte Strasse
- 11.12.LV Radbusnetz SO inkl. Signalisation (nicht dargestellt)
- 11.12.LV Ergänzung und Umsetzung kantonalen Radbusnetz AG inkl. Signalisation
- 13.11.S Schachepark (Nutzungskonzept Flussraum Aare)
- 13.12.S Aufwertung Flussraum Wigger – Aare (AareLand)

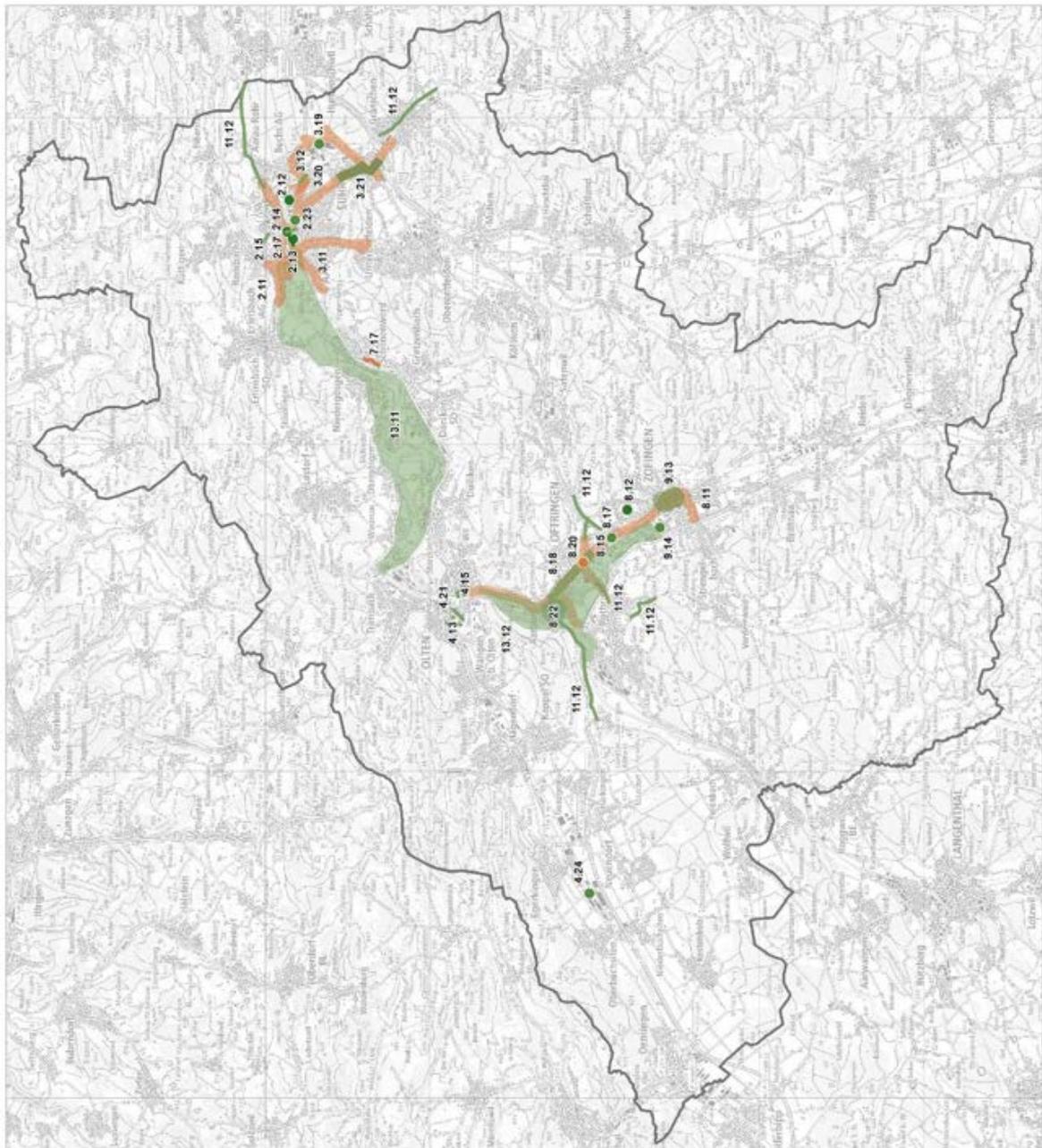
Grössere Verzögerung / Umsetzung bis 2027

- 2.11.ÖVM/MV Verkehrsmanagement Region Aarau mit Dossieren und Busspuren (Zentrum)
- 3.11.ÖVM/MV Verkehrsmanagement Region Aarau mit Dossieren und Busspuren (Südost)
- 8.11.ÖVM/MV Verkehrsmanagement Region Wiggolzi inkl. Busspuren (Koordinaten mit Rt. SO & Autobahn)
- 8.20.MIV Verkehrsmanagement K104 Zöfingen bis Zentrum
- 3.20.S Buchs Aufwertung Ortszentrum
- 7.17.MIV Ortszentrum Schönenwerd

Massnahmen Siedlung (As 1)

- Im Soll**
- 2.23.S ESP Aarau: Dienstleistungen, PE, Wohnen gütentensiv an der T1
- 3.19S ESP Wieselried (Buchs): gütentensive Arbeitsnutzungen an der T5
- 4.24S Entwicklung von Arbeitsplatzschwerpunkt Egerkingen/Häkingen
- 8.15S Regionale Nutzflächenanalyse/Nutzungskonzepte
- 8.17S Abstimmung Nutzungspotenzial mit Kapazitäten gegl. VM
- 8.18S Entwicklung ESP Ottringen/Aarburg (Aare Str.)
- Konzept zu abstrakten Gestaltung und Aufwertung
- Anleitung der K. 104
- 8.22S Aufwertung Ortszentrum Zöfingen (nach der Realisierung der Umfahrung) und Ottringen
- 9.13S Aufwertung Ortszentrum Zöfingen
- 9.14S Entwicklung ESP Zöfingen/Straelgölbach Industrie

Nicht dargestellt: Egerkingen Av 1



Agglomerationsprogramm AareLand

Umsetzungsstand 2. Generation

Massnahmen Verkehr (A2)

● Realisiert

- MV1A Aarburg, Oftringen, Zofingen, Wiggentalstrasse
- AB20 Mittl. ERZO bei Bernstrasse
- OO3A Aarburg: Betriebs- und Gestaltungskonzept Bahnhofstrasse (K10)
- OO7A Aufwertung Ortskern Buchs und ESP-Erschliessung Zofingen mit Verdrängungssperre Buchs Nord (VSBN) - Teil VSBN
- VM1A Gau: Umsetzung Verkehrsmanagement

● **Paket Langsamverkehr: In Realisierung/ kleine Verzögerung**

- LV4A Aarau: Aufwertung Aareaum für Fussgänger- und Veloverkehr sowie für Naherholung
- LV5A Däniken: Erhöhung Sicherheit LV an vier Knoten der Ortsdurchfahrt
- LV6A Verbesserung Velo- und Fusswegverbindung
- LV8A Individualisierte Haltepunkte zum Bahnhof Egerkingen
- LV10A Einigungsprozess Umsetzung Verkehrsnetz zofingener Kanton Solothurn: Umsetzung Radwegnetz
- LV11A Kanton Solothurn: Umsetzung kantonsweites B+R-Konzept: Kombiessenz Mobilität
- LV12A Kanton Solothurn: VeloLand 2030: Optimierung / Ausbau Routen Weibland Schweiz und Wanderwegen
- LV13A Fahrbahnqualitäten für Zufussgehende

● **Kleine Verzögerung**

- OO2A Zofingen: Betriebs- und Gestaltungskonzept Abzählung (K104)
- OO4A Burek / Buchs / Suhr: Betriebs- und Gestaltungskonzept
- OO7A Burek / Buchs / Suhr: Betriebs- und Gestaltungskonzept
- OV2A Zofingen: Gesamtverkehrskonzept Bahnhof/Untere Grabenstrasse K104: Sanierung und Aufwertung
- OV4A Schönenwerd: Intermodale ÖV-Drehscheibe
- OV5A Egerkingen: Intermodale ÖV-Drehscheibe

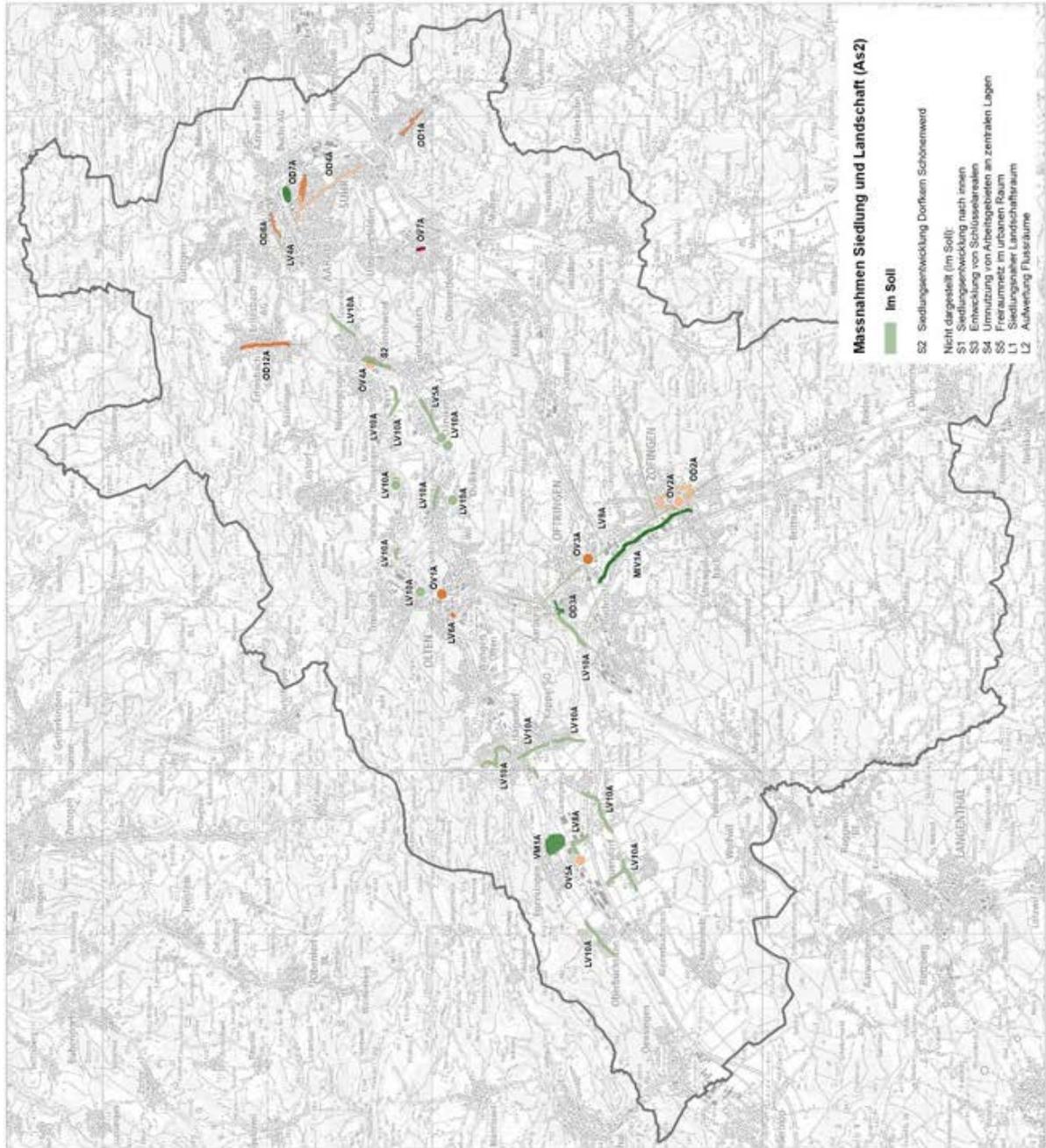
● **Grössere Verzögerung / Umsetzung bis 2027**

- OO1A Glänchen: Betriebs- und Gestaltungskonzept Suhrer- / Unterdorfstrasse (K242)
- OO7A Aufwertung Ortskern Buchs und ESP-Erschliessung Torfeld Süd Aarau mit Verdrängungssperre Buchs Nord (VSBN) - Teil VSBN
- OO12A Entwerfung S3: Betriebs- und Gestaltungskonzept für Zentrumsbereich inkl. Zubehörschienen
- OV1A Otten: Gesamtsverkehrskonzept: Neuer Bahnhofplatz - Teil: ÖV/LV
- OV3A Oftringen Zentrum: Intermodale ÖV-Drehscheibe (Bushof/terminal)
- LV8A Otten: Reduktion Trennwirkung Bahngleise Otten Bahnhof Hammer - Zentrum

● **Planungsstopp / Slierung**

- OV7A Oberwiesliken Zentrum: WSB S14: Eigentrasseierung mit Aufwertung Ortsdurchfahrt - Teil: Eigentrasseierung

Nicht dargestellt: Eigenleistungen A2



Massnahmen Siedlung und Landschaft (A2)

■ im Soll

- S2 Siedlungsentwicklung Dorfkern Schönenwerd
- Nicht dargestellt (im Soll):
- S1 Siedlungsentwicklung nach innen
- S3 Entwicklung von Schlussschneisen
- S4 Umnutzung von Arbeitsgebieten an zentralen Lagen
- SS Freiraumnetz im urbanen Raum
- L1 Siedlungsrauber Landschaftsraum
- L2 Aufwertung Freiraum

Agglomerationsprogramm AareLand

Umsetzungsstand 3. Generation

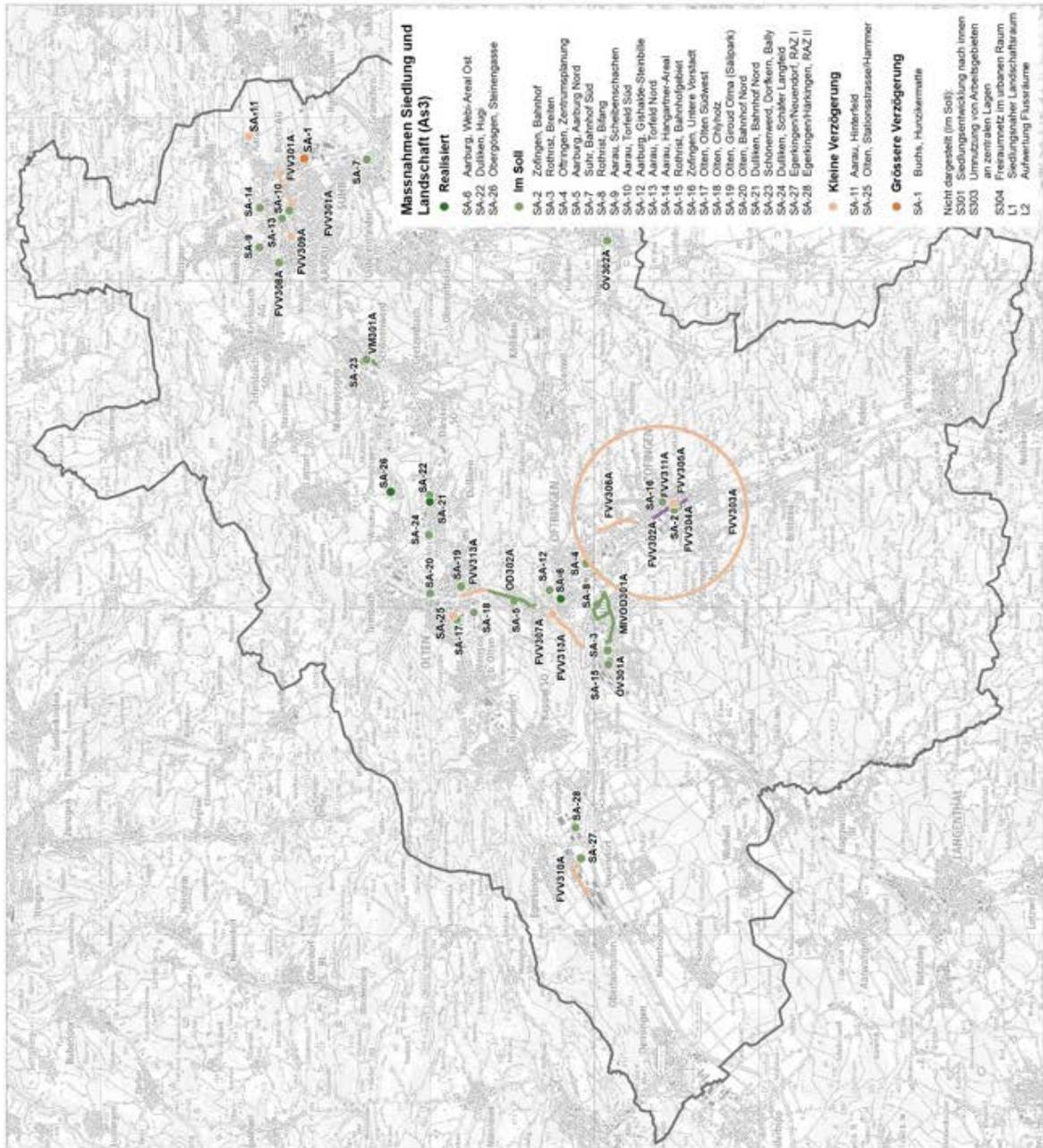
Massnahmen Verkehr (A3)

- **Im Soll**
- FVV004A Zofingen Velobahnstrecke Bahnhof
- FVV009A Aarau/Arzobucke flankierende Massnahmen
- FVV009A Fuss- und Veloverkehr
- MIV00301A Rothrist, Wiggertalstrasse 3. Etappe und Aufwertung Ortsdurchfahrt
- OV0020A Aarburg, Aufwertung Oltenstrasse K103
- OV0010A Intermodale ÖV-Drehscheibe Bahnhof Rothrist
- OV0020A Intermodale ÖV-Drehscheibe Schöftland
- Paket VM
- VM0010A Schönenwerd, Bueberverzögerung/Stauraumbewirtschaftung

- **Kleine Verzögerung**
(keine Massnahme in den Phasen im Soll bzw. mit zeitlicher Verzögerung)
- Paket LV
- FVV0010A Buchs, Optimierung Fuss- und Velovernetz
- FVV0030A Zofingen, Veloverkehrsnetz
- FVV009A Öffnen, Fuss- und Veloverkehrsverbindung Zofingenstr.
- FVV009A Aarau, Veloparking "Ring am Bahnhof"
- FVV0100A Eggenklingen / Neuendorf Fuss-/Veloverbindung
- FVV0110A ÖV-Drehscheibe - Arbeitsgebiet
- FVV0110A Zofingen, FVV-Verbindung Nationalbahnweg - Bahnhof
- FVV0130A Aarburg / Otten, Fuss- und Veloverkehrsverbindung

- **Abstandnahme**
- FVV0020A Zofingen, Fuss- und Veloweg Westseite Bahnhof
- FVV0050A Zofingen, Fussgängerbeziehung SBB-Durchgang Mite

Nicht dargestellt: Eigenleistungen Av3
 z. B. ÖV0040A Niederamt, ÖV-Trikonzept (umgesetzt)



Massnahmen Siedlung und Landschaft (As3)

- **Realisiert**
- SA-6 Aarburg, Weis-Areal Ost
- SA-22 Dulliken, Hügel
- SA-26 Obergölggen, Steinengasse
- **Im Soll**
- SA-2 Zofingen, Bahnhof
- SA-3 Rothrist, Breiten
- SA-4 Ötlingen, Zentrumsplanung
- SA-5 Aarburg, Aarburg Nord
- SA-6 Rothrist, Bären
- SA-8 Aarau, Scheibenschachen
- SA-10 Aarau, Torfeld Süd
- SA-12 Aarburg, Gishakke-Sternbille
- SA-13 Aarau, Torfeld Nord
- SA-14 Aarau, Hangarmer-Areal
- SA-15 Rothrist, Bahnhofsgebiet
- SA-18 Zofingen, Untere Vorstadt
- SA-17 Otten, Otten Südwest
- SA-19 Otten, Otten Ost
- SA-20 Otten, Bahnhof Nord
- SA-21 Dulliken, Bahnhof Nord
- SA-23 Schönenwerd, Dorf kern, Bally
- SA-24 Dulliken, Schuler Langfeld
- SA-27 Eggenklingen/Neuendorf, RAZ I
- SA-28 Eggenklingen/Häringen, RAZ II
- **Kleine Verzögerung**
- SA-11 Aarau, Hinterfeld
- SA-25 Otten, Stationsstrasse/Hammer
- **Grössere Verzögerung**
- SA-1 Buchs, Hundlermühle

Nicht dargestellt (im Soll):
 S301 Siedlungsentwicklung nach Innen
 S303 im zentralen Aareland
 S304 Freizeitraum im urbanen Raum
 L1 Siedlungsnaher Landschaftsraum
 L2 Aufwertung Freizeitraum

A4. Karten Handlungsbedarf

Abbildung 67: Handlungsbedarf Siedlung

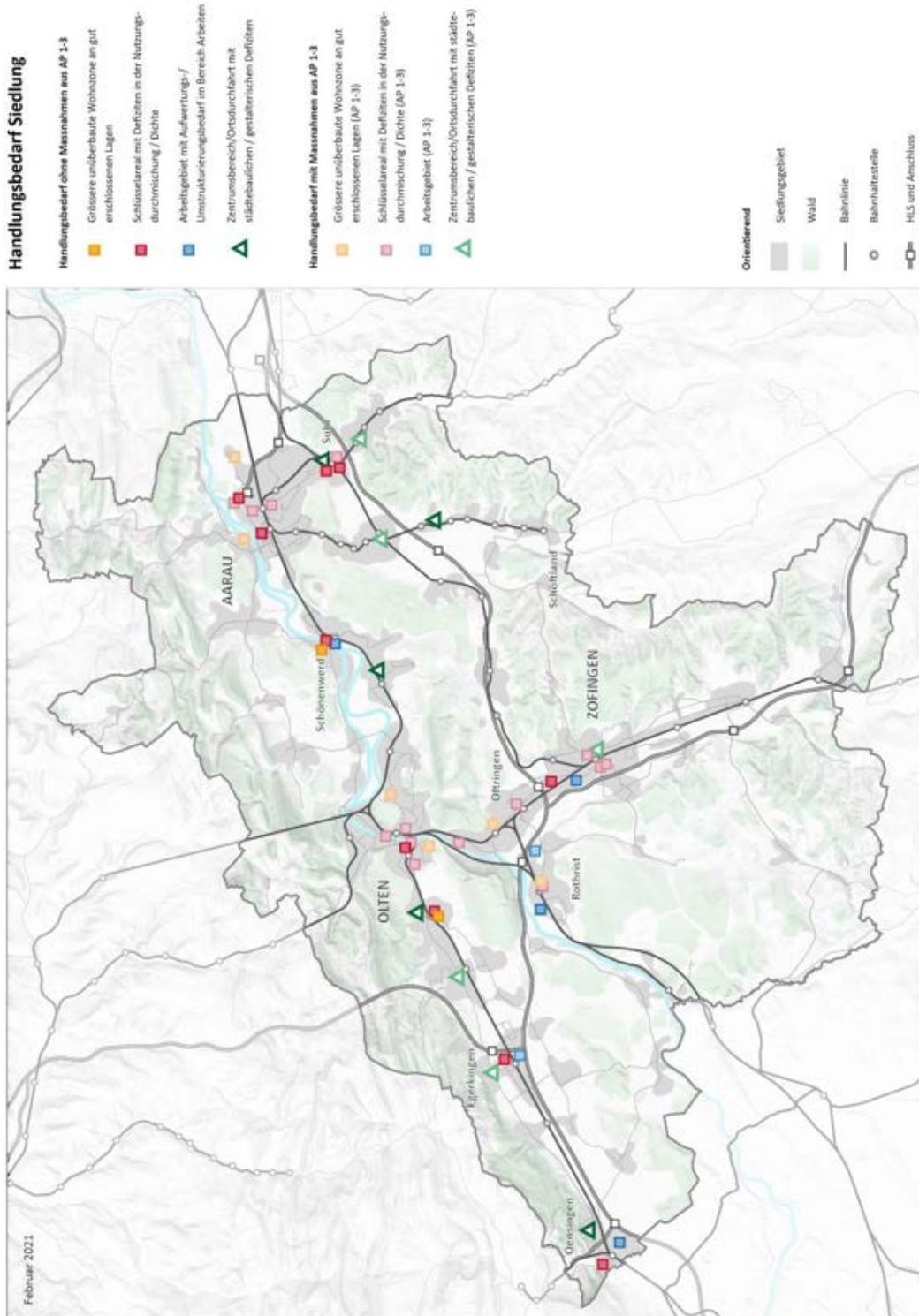


Abbildung 68: Handlungsbedarf Landschaft

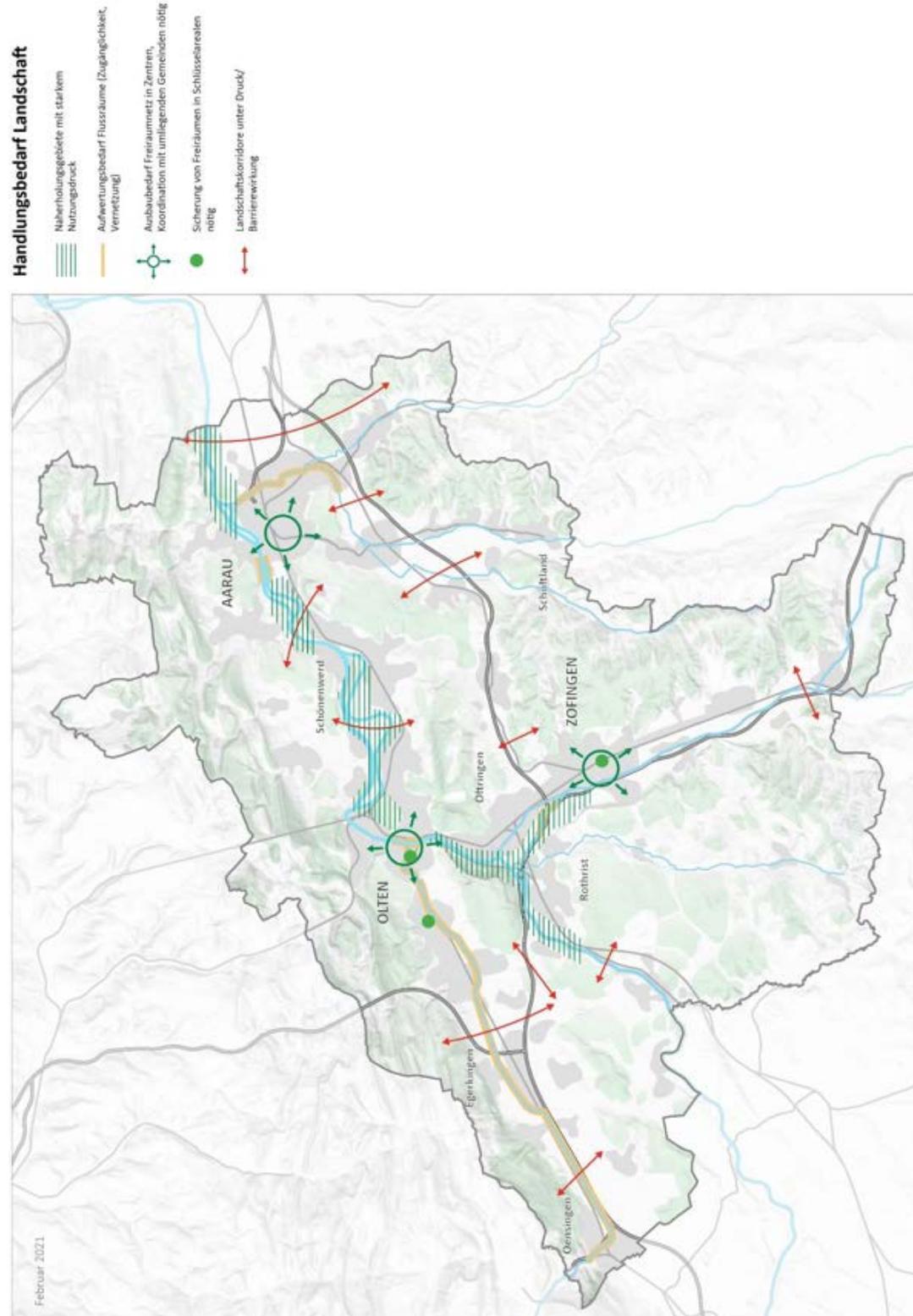


Abbildung 69: Handlungsbedarf Öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität

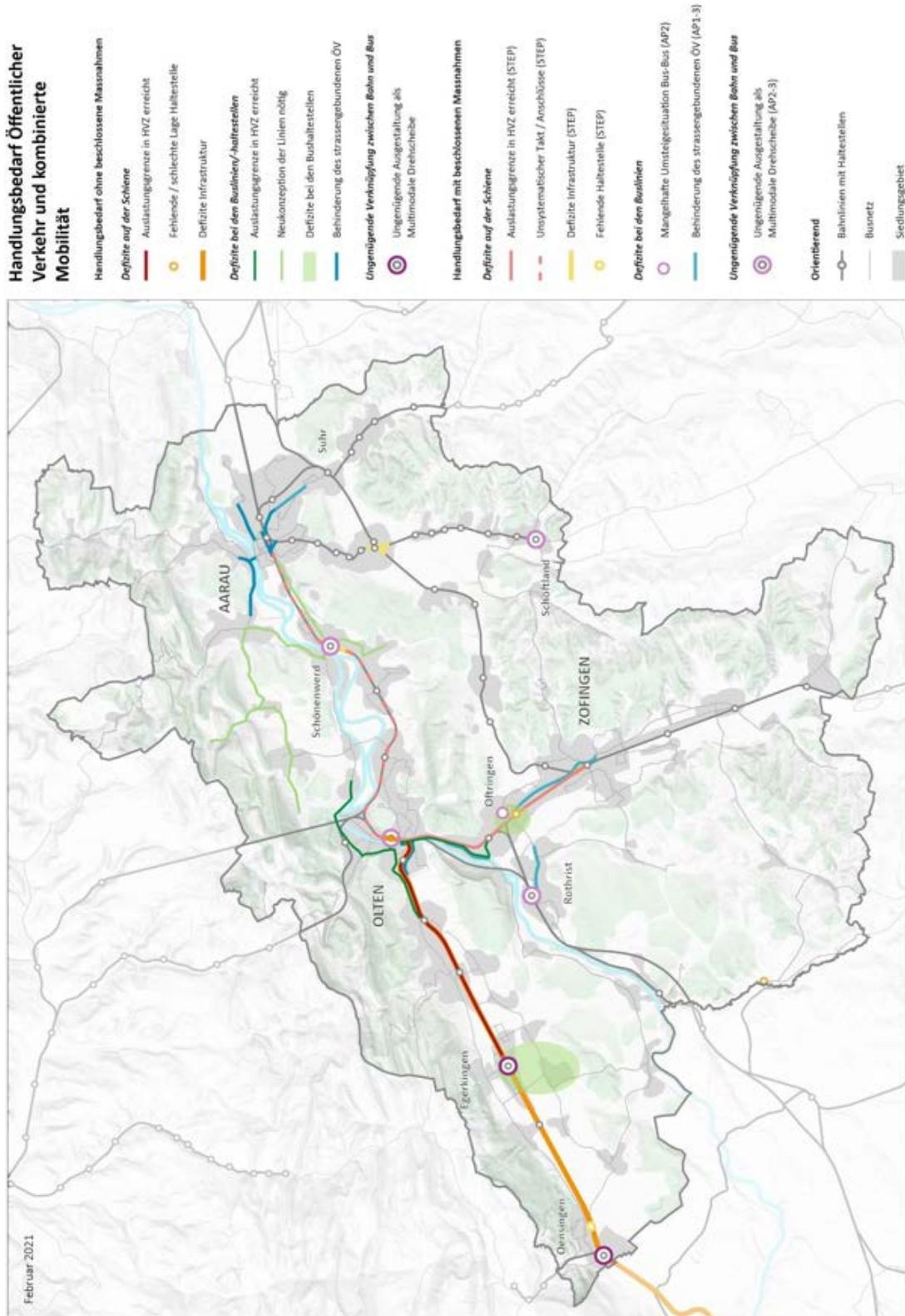


Abbildung 70: Handlungsbedarf Strasse

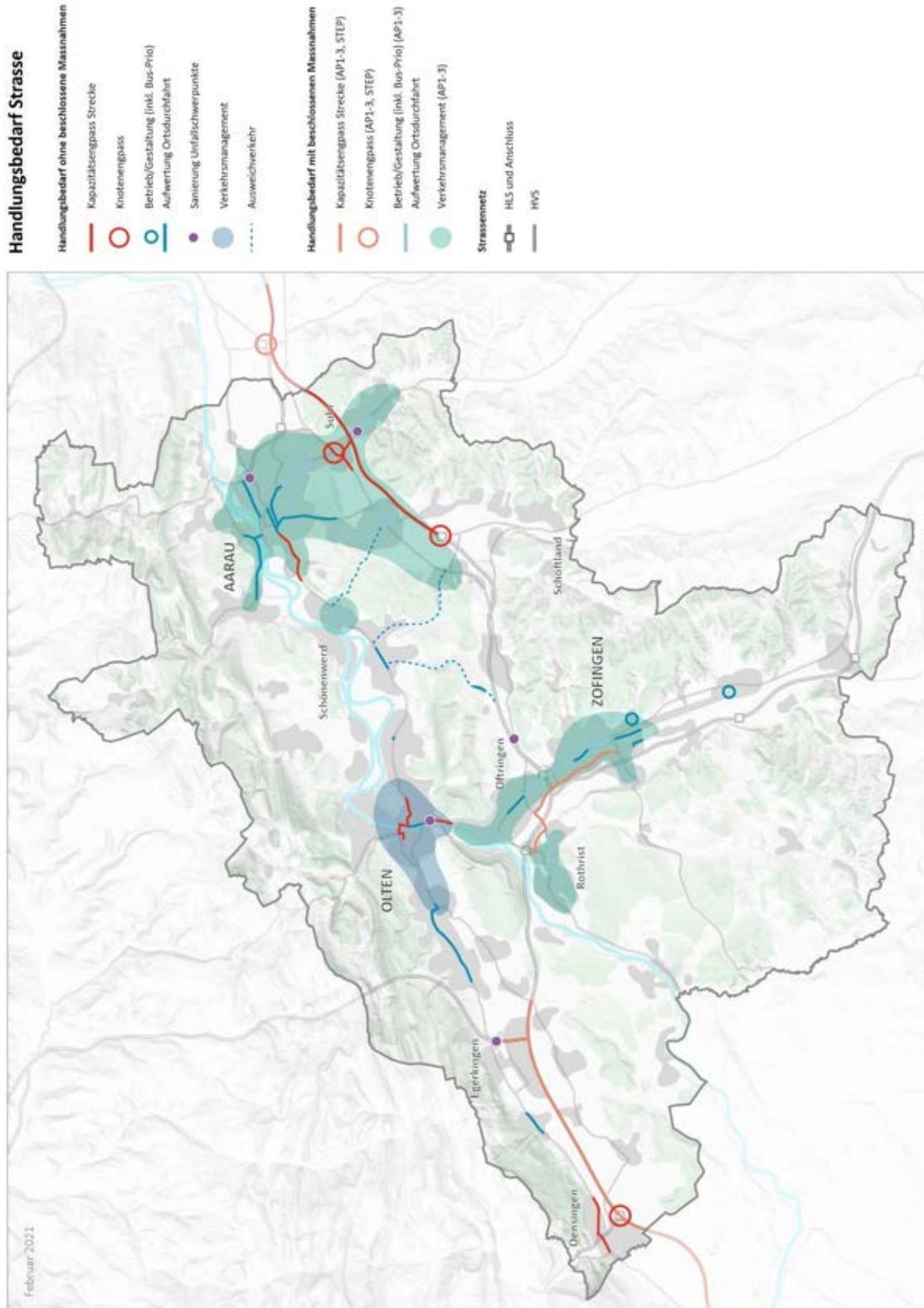
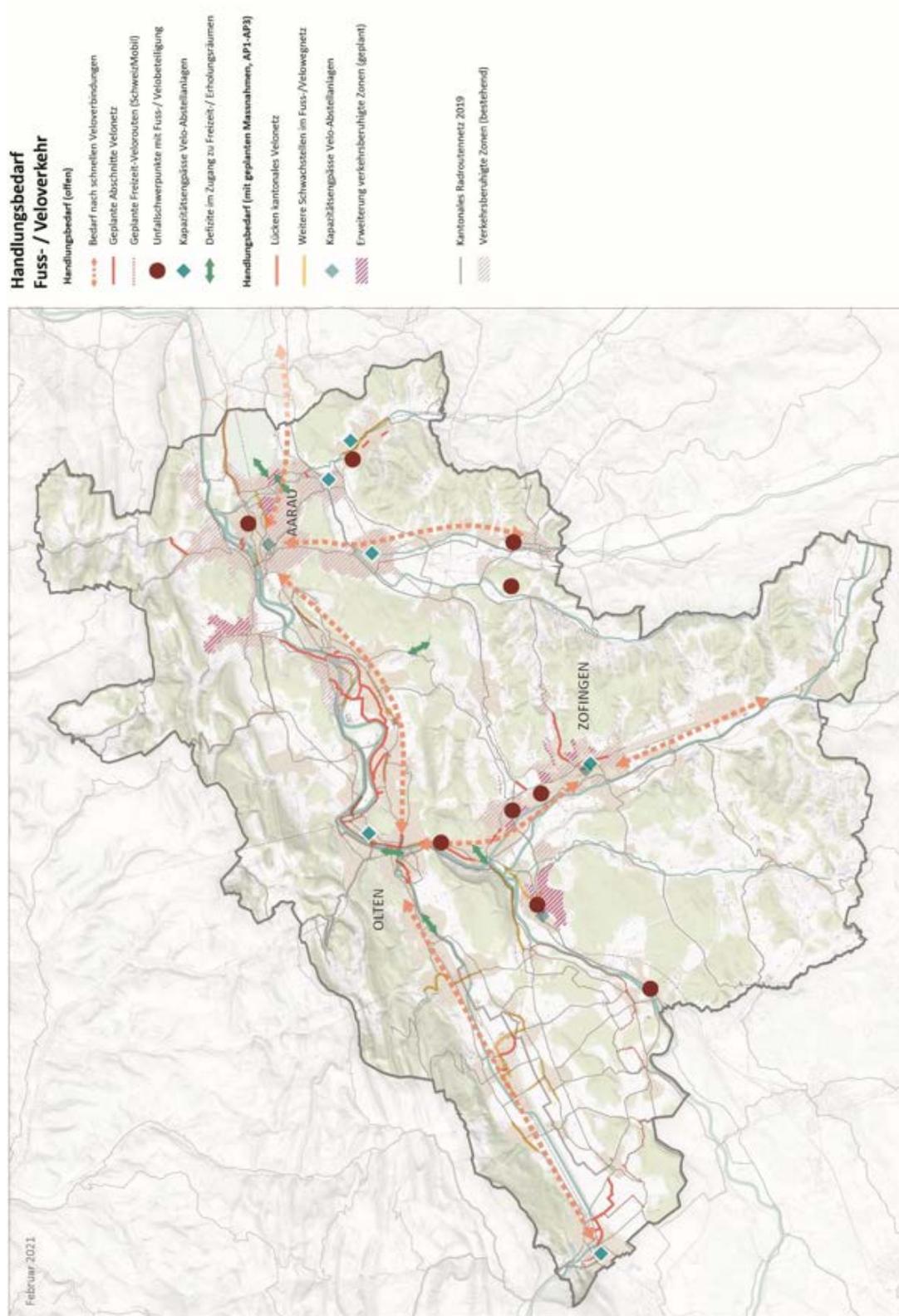


Abbildung 71: Handlungsbedarf Fuss- und Veloverkehr



A5. Karten Analyse

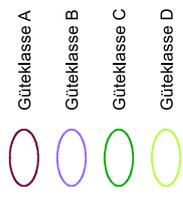
Hinweis: Die im Kapitel 3 dargestellten Analysekarten sind in diesem Anhang in guter Auflösung enthalten, damit sie digital noch stärker vergrößert werden können.

Bevölkerungsdichte 2018

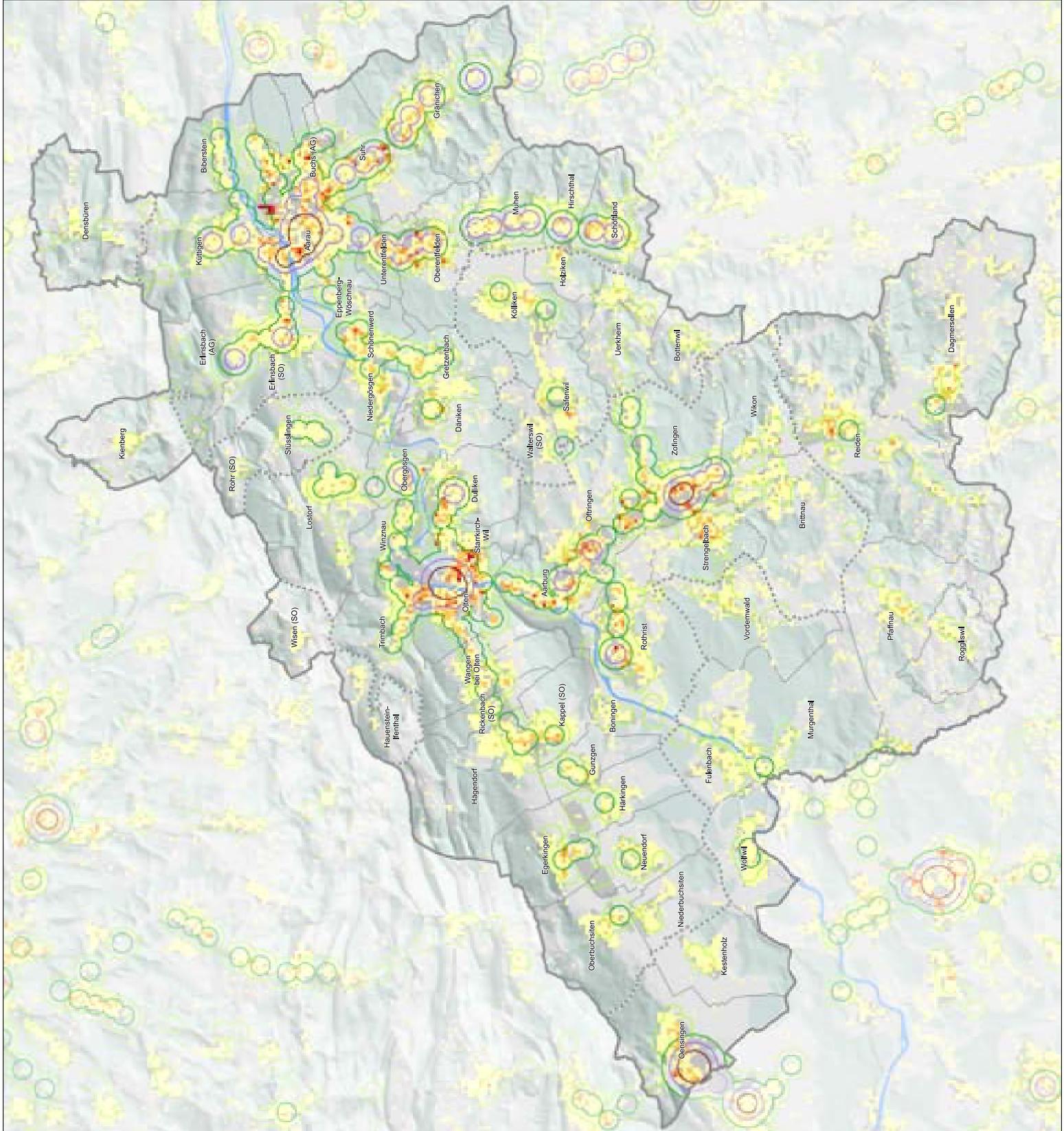
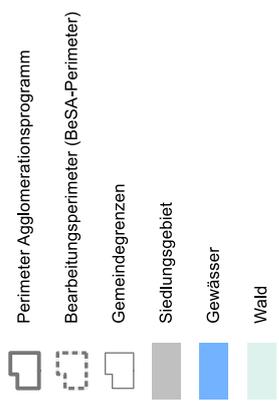
Anzahl Einwohner pro Hektare



öV-Güteklassen



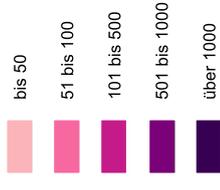
Orientierungsinhalt



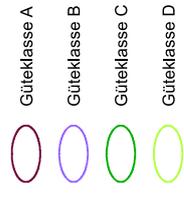
Quellen: STATPOP 2018, BFS GEOSTAT
Statistikdepartement, Kanton Aargau
Station: swissALTI ED, PK100/VECTOR 200, swissstop

Beschäftigtendichte 2017

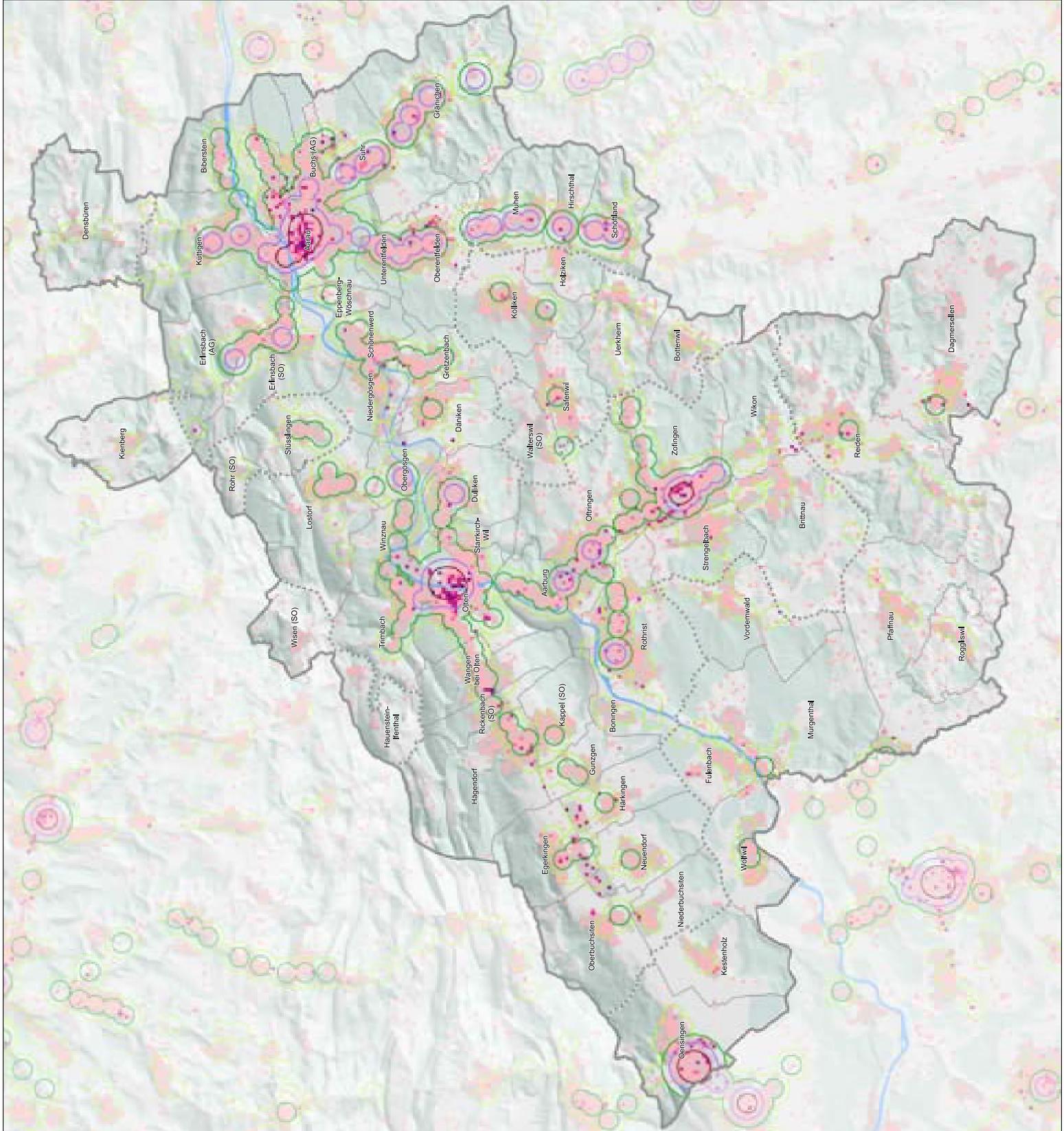
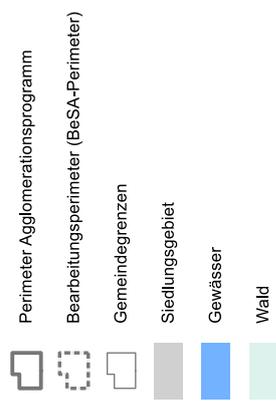
Anzahl Beschäftigte (Vollzeitequivalente) pro Hektare



öV-Güteklassen



Orientierungsinhalt



Bauzonen Überbauungsstand 2018

Überbauungsstand

-  nicht überbaute Wohn-, Misch- und Zentrumszonen
-  überbaute Wohn-, Misch- und Zentrumszonen
-  nicht überbaute Arbeitszonen
-  überbaute Arbeitszonen
-  übrige Bauzonen

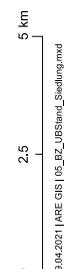
Kanton Aargau: Überbauungsstand 31.12.2018, Kanton Solothurn: Überbauungsstand Juli 2019, Kanton Luzern: 30.12.2018.

-  wirtschaftlicher Entwicklungsschwerpunkt
-  Kern- und Zentrumsgelände

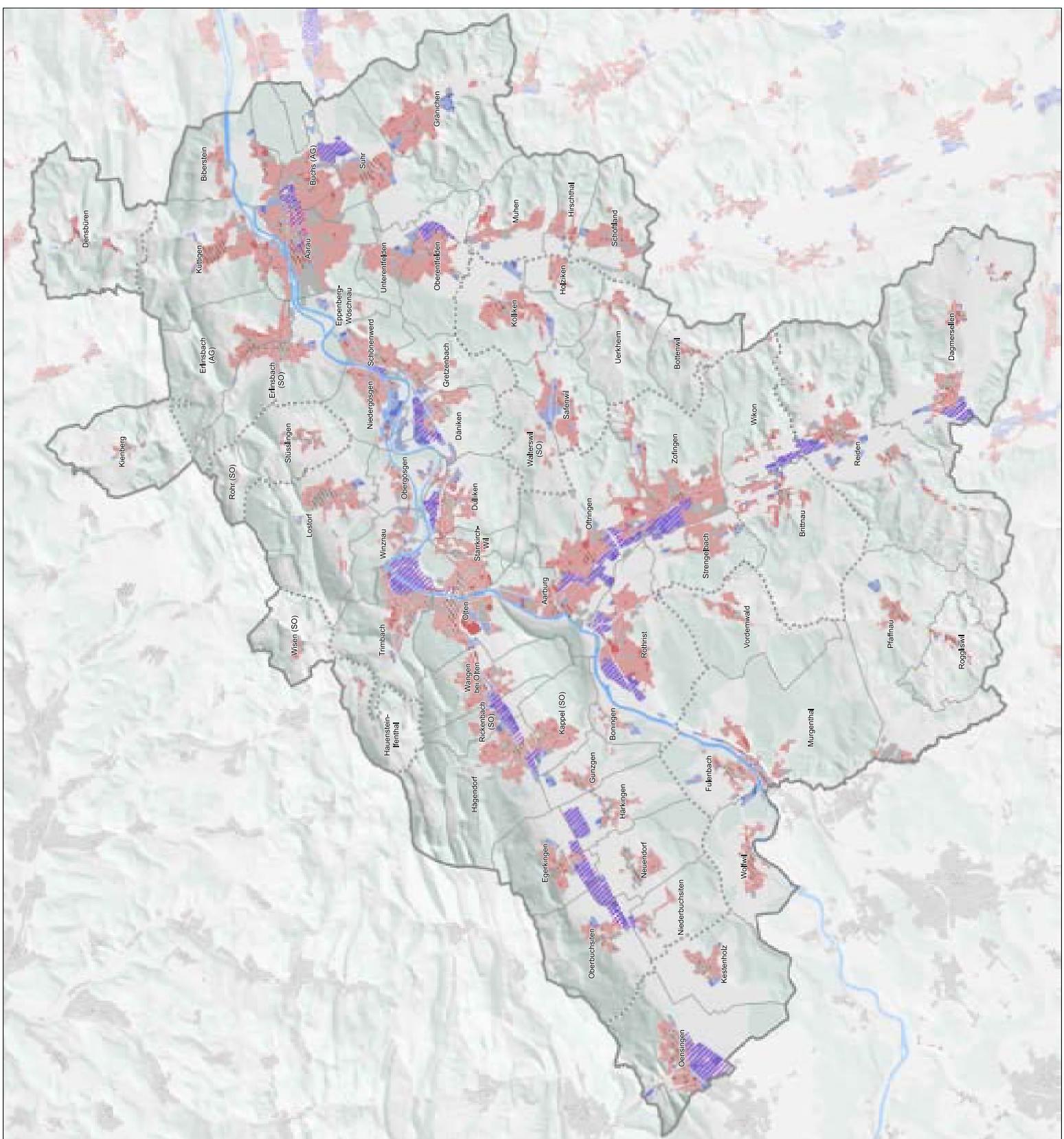
Perimeter Entwicklungsraum und Entwicklungsschwerpunkte gemäss AareLand 3. Generation. Kern- und Zentrumsgelände basieren auf den Flächen der Zentrumszonen.

Orientierungsinhalt

-  Perimeter Agglomerationsprogramm
-  Bearbeitungsperimeter (BeSA-Perimeter)
-  Gemeindegrenzen
-  Gewässer
-  Wald



29.04.2021 | AARE_GIS_05_BZ_UBStand_Stellung.mxd



Quellen
Bauzonen: Kt. Aargau, Abteilung Raumentwicklung, 4.7.2019; Kt. Solothurn, Amt für Raumplanung, 1.1.2017; Situation: swissALTB3, PK100/VECTOR 200, swissstopp

Landschafts- und Freiraumstruktur

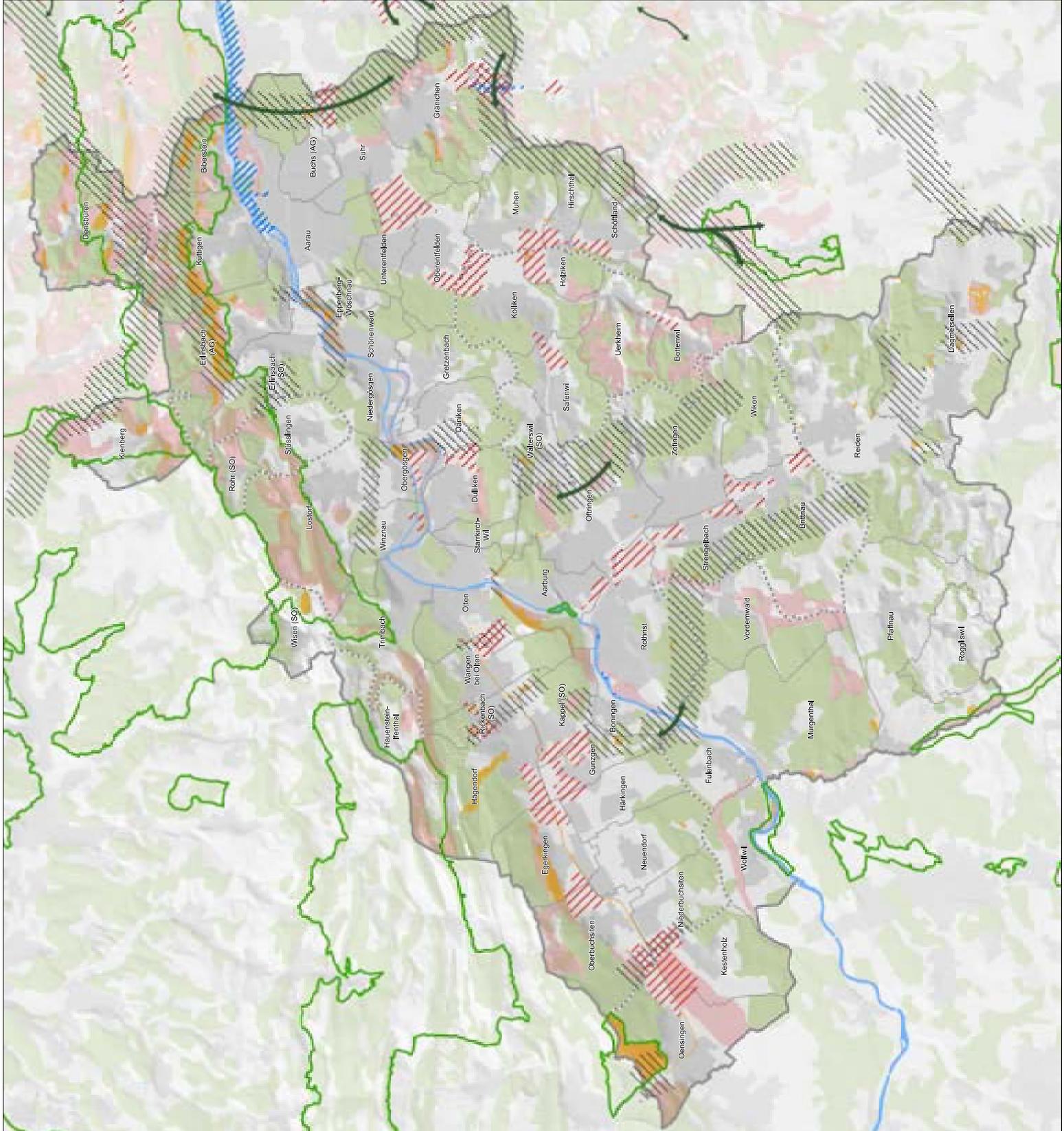
-  Siedlungstrenngürtel (gemäss Richtplan)
-  Auenschutzpark (gemäss Richtplan)
-  Wildtierkorridor nationale Bedeutung (gemäss Richtplan)
-  Wildtierkorridor kantonale Bedeutung (gemäss Richtplan)
-  überregionale Ausbreitungsachse
-  BLN-Gebiete
-  Naturschutzgebiet von kantonaler Bedeutung (gemäss Richtplan)
-  Landschaften von kantonaler Bedeutung (gemäss Richtplan)
-  Wald

Orientierungsinhalt

-  Perimeter Agglomerationsprogramm
-  Bearbeitungsperimeter (BeSA-Perimeter)
-  Gemeindegrenzen
-  Siedlungsgebiet
-  Gewässer

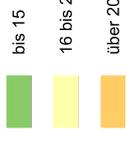


29.04.2021 | ARE GIS | ARE_LandschaftsFreiraum_20201215.mxd

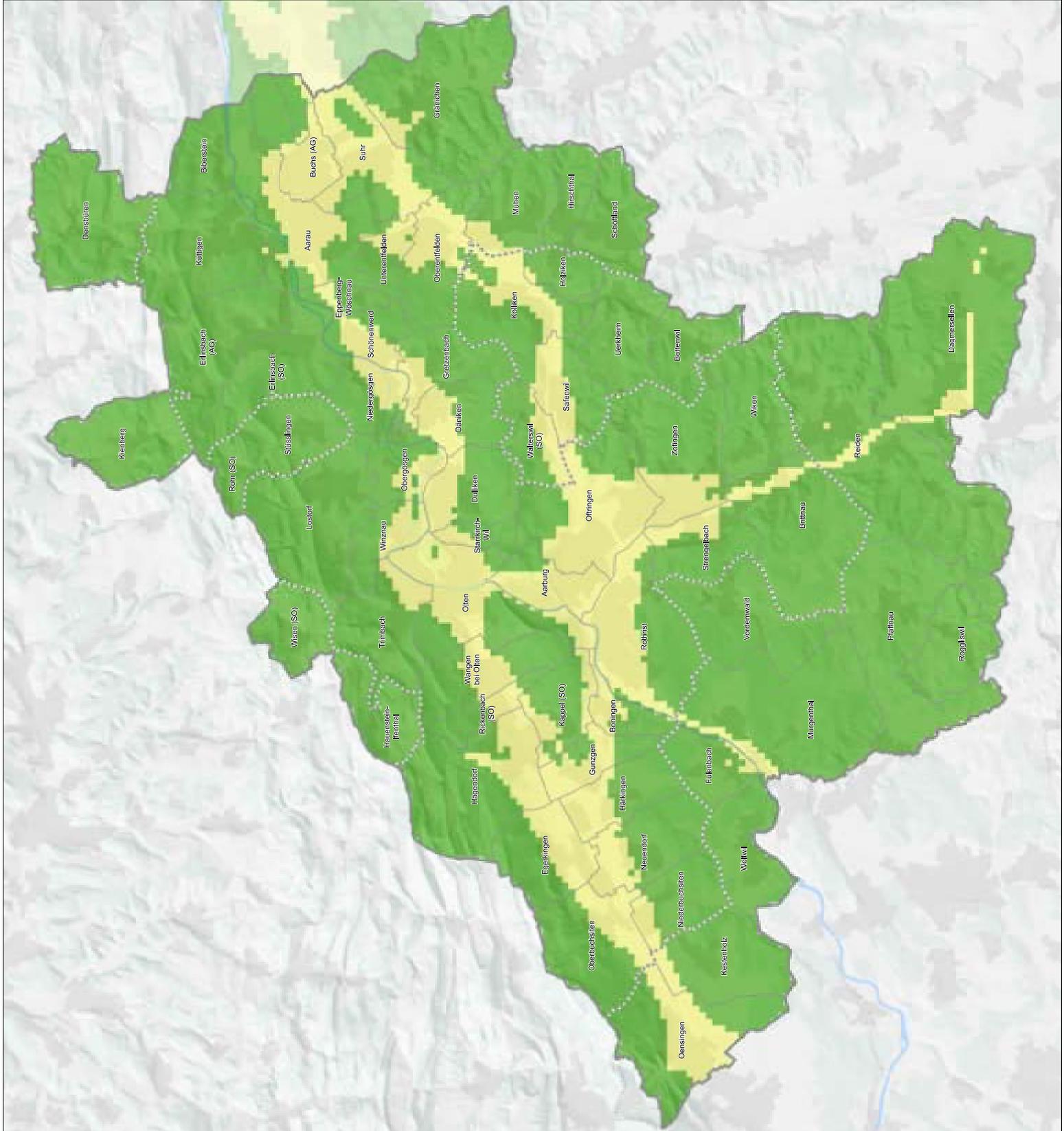


Feinstaub-Immissionen 2018

PM10-Immissionen
Jahresmittelwerte in $\mu\text{g}/\text{m}^3$

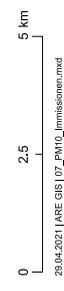


Jahresmittelgrenzwert = $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (LRV). Alle Angaben als Jahresmittelwerte. Rasterzellengrösse: 200 m.



Orientierungsinhalt

- Perimeter Agglomerationsprogramm
- Bearbeitungsperimeter (BeSA-Perimeter)
- Gemeindegrenzen
- Siedlungsgebiet
- Gewässer
- Wald



29.04.2021 | AARE GIS | UZ_PM10_Immissionen.mxd

Stickstoffdioxid-Immissionen 2018

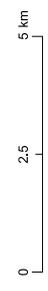
NO₂-Immissionen
Jahresmittelwerte in µg/m³

- bis 15
- 16 bis 20
- 21 bis 25
- 26 bis 30
- über 30

Jahresmittelgrenzwert = 30 µg/m³ (LRV). Alle Angaben als Jahresmittelwerte. Rasterzellengrösse: 200 m.

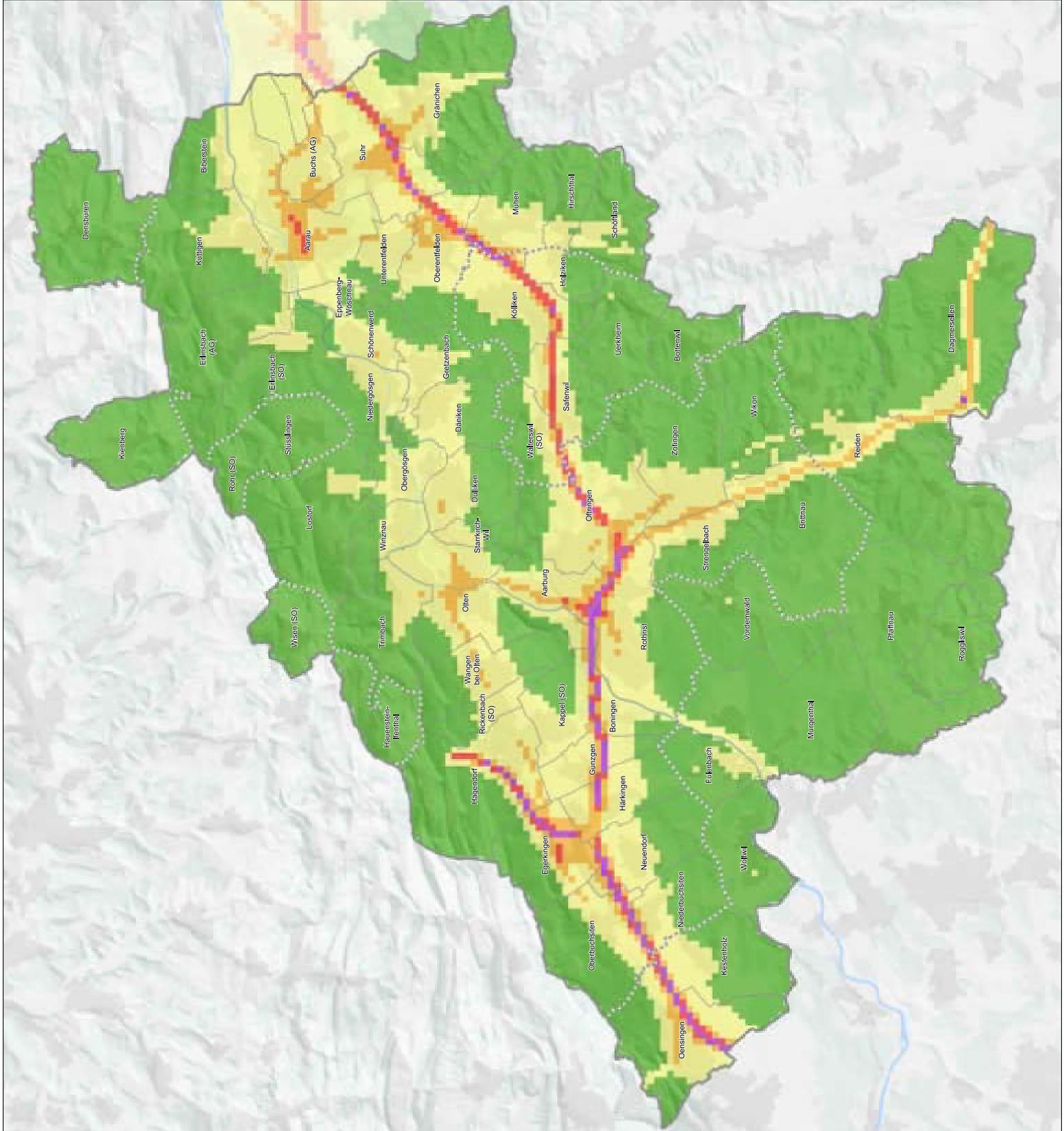
Orientierungsinhalt

- Perimeter Agglomerationsprogramm
- Bearbeitungsperimeter (BeSA-Perimeter)
- Gemeindegrenzen
- Siedlungsgebiet
- Gewässer
- Wald



29.04.2021 | AARE_GIS_001_NO2_Immissionen.mxd

Quellen: [swissaltd](#), [BAFU](#) (Mehrschicht, 2018).
Situation: [swissaltd](#), [PK100](#)/VECTOR 200, [swissstop](#)

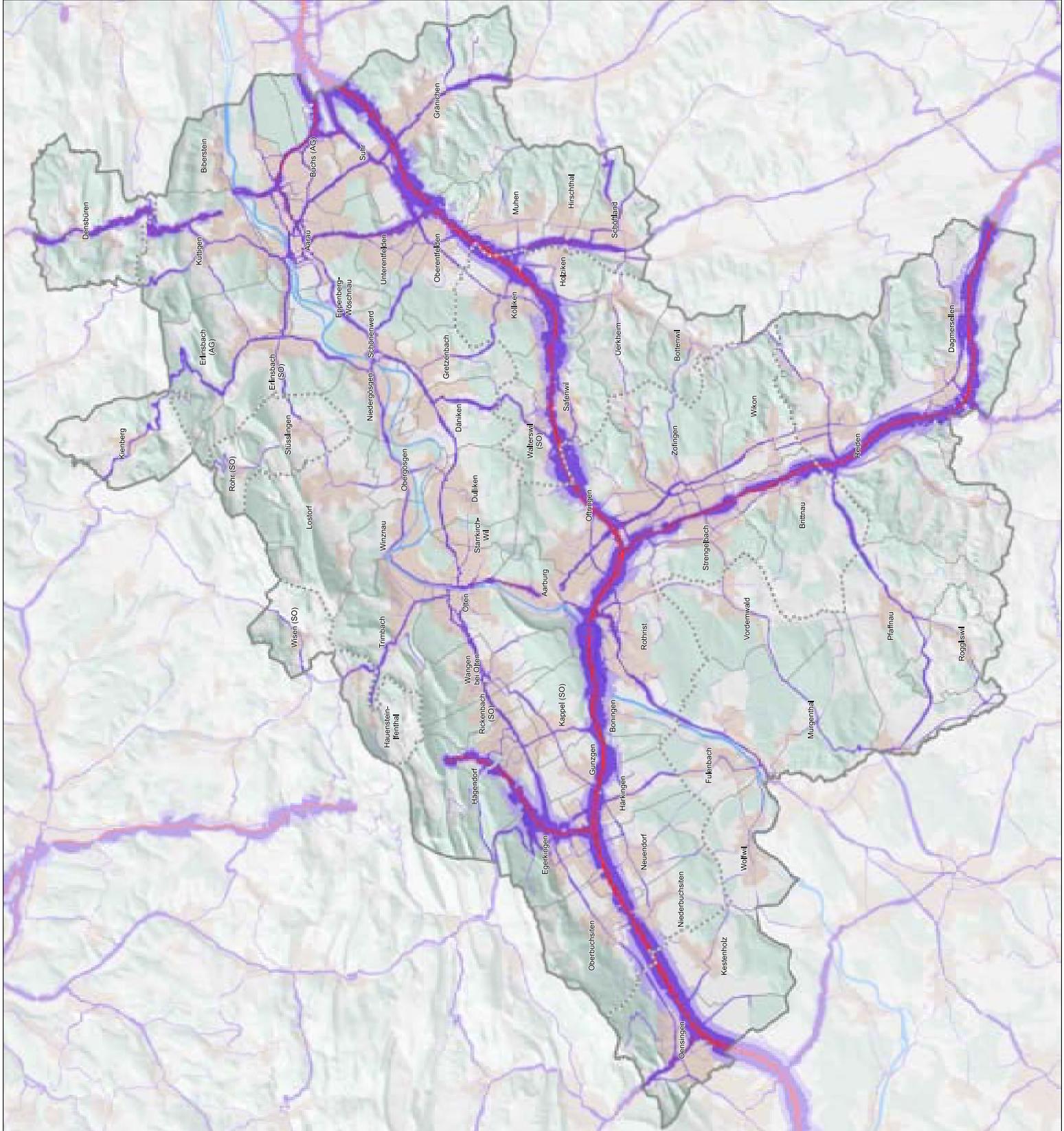


Lärmbelastung Strassenverkehr 2015

Lärmbelastung durch Strassenverkehr bei Nacht

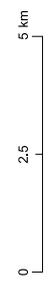
- Planungswert überschritten
- Immissionswert überschritten
- Alarmwert überschritten

Die Lärmimmissionen sind als Beurteilungspegel L_r (rating level) angegeben. Das Mass setzt sich aus einem akustischen Mass (z.B. dem Mittelungspegel L_{eq}) und einer Pegelkorrektur zusammen. Die neuesten Daten liegen für das Jahr 2015 vor, d.h. spätere Lärmisierungen sind nicht berücksichtigt.



Orientierungsinhalt

- Perimeter Agglomerationsprogramm
- Bearbeitungsperimeter (BeSA-Perimeter)
- Gemeindegrenzen
- Siedlungsgebiet
- Gewässer
- Wald



29.04.2021 | ARE GIS | 10_Laerm_Strasse.mxd

Netz öffentlicher Verkehr 2018/19

Linien und Haltestellen

-  Bahnlinie SBB
-  Bahnlinie übrige TU
-  Buslinie
-  Bahnstation SBB
-  Bahnstation übrige TU
-  Bushaltestelle

öV-Güteklassen (Fahrplanperiode 2018/19)

-  Güteklasse A
-  Güteklasse B
-  Güteklasse C
-  Güteklasse D

Bauzonen

-  Wohn-, Misch- und Zentrumszone
-  Arbeitszone
-  übrige Bauzone

Orientierungsinhalt

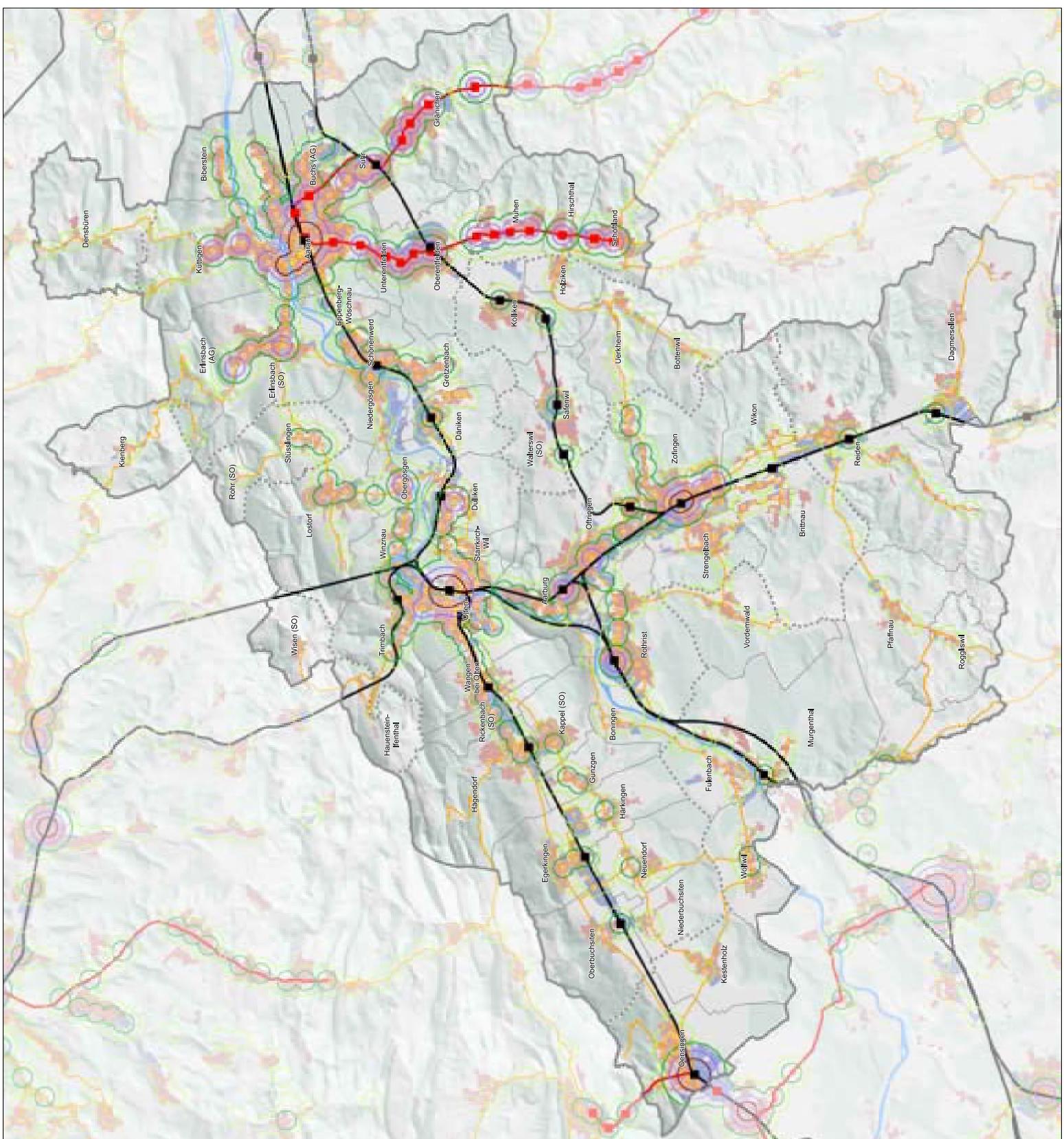
-  Perimeter Agglomerationsprogramm
-  Bearbeitungsperimeter (BeSA-Perimeter)
-  Gemeindegrenzen
-  Gewässer
-  Wald



29.04.2021 | ARE GIS | I_L_DEV_Netz.mxd

Quellen

öV-Güteklassen: UVEK ARE, 20.3.19 | öV-Netz: Kt. Aargau, AVK, 2018/19; Kt. Solothurn, AVT, 2019; Kt. Valais, AVS, 2018/19; Kt. Bern, AVB, 2018/19; Kt. Schwyz, 2017; Kt. Aargau, ARE, 2019 | Situation: swissALTD, PK100/ECT/CR 200, swissstop

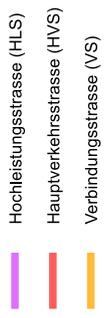


Belastung und Netzstruktur Strassennetz

Durchschnittlicher Tagesverkehr (DTV)
Anzahl Motorfahrzeuge pro Tag, Basisjahr 2015

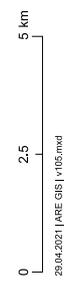


Strasstyp

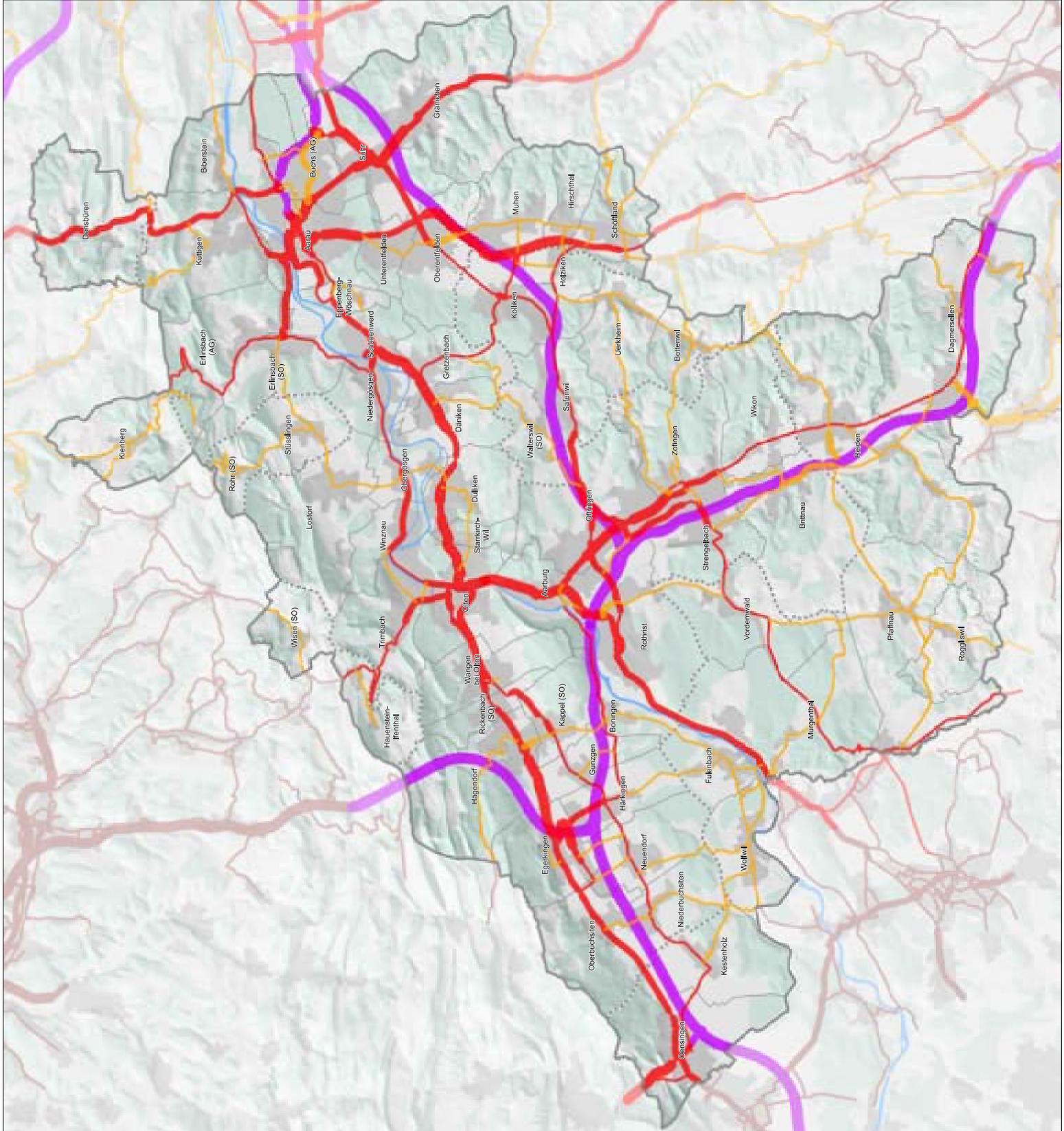


Belastung gemäss kantonalem Verkehrsmodell Kanton Aargau (KVM-AG, Basisjahr 2015). Für SO und LU ist die Information zum Strasstyp nicht verfügbar. Strassen ohne DTV-Angaben werden nicht dargestellt.

Orientierungsinhalt



29.04.2021 | ARE GIS | v105.mxd



Engpässe im Strassennetz 2019

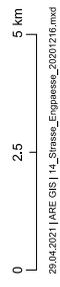
Schwachstellen an Verkehrsknoten und -achsen

- Knoten gefährdet (keine Überlastung)
- Überlastung absehbar
- Überlastung ausgeprägt
- Schwachstelle für den Busbetrieb
- Strassenkapazitätsproblem auf Autobahn
- Stausituation auf Busachse

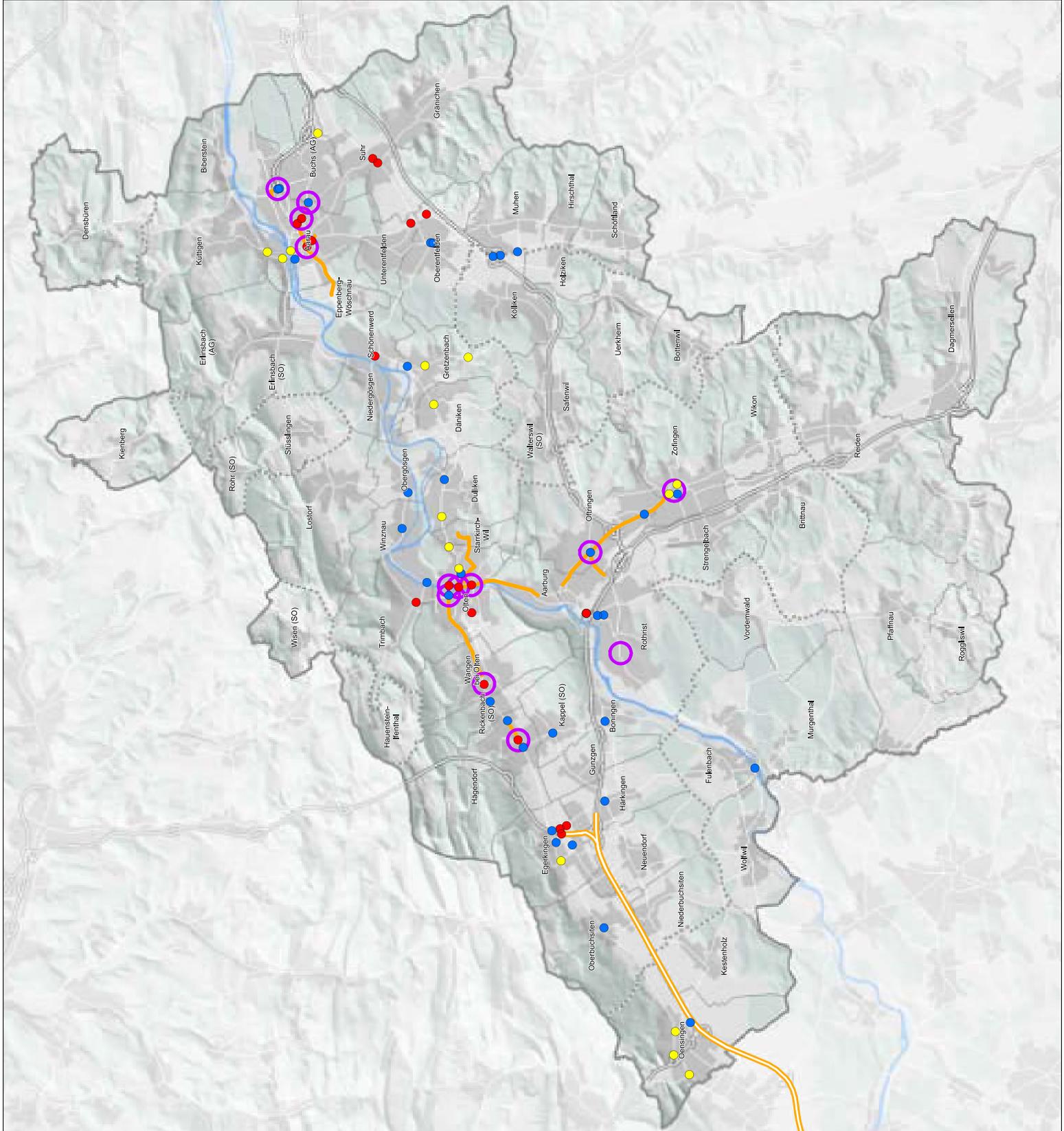
Sämtliche Angaben zu Engpässen im Strassennetz sind nur im Rahmen des Agglomerationsprogramms verwendbar. Daten zu den Engpässen im Strassennetz sind für die Kantone Aargau und Solothurn verfügbar.

Orientierungsinhalt

- Perimeter Agglomerationsprogramm
- Bearbeitungsperimeter (BeSA-Perimeter)
- Gemeindegrenzen
- Autobahn / übrige Strassen (weisse Linien)
- Siedlungsgebiet
- Wald



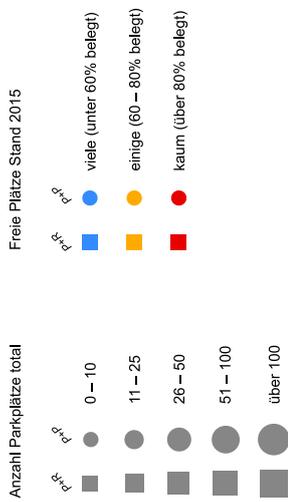
29.04.2021 | ARE GIS | H_Strasse_Engpaesse_20201216.mxd



Park+Ride und Park+Pool Angebot

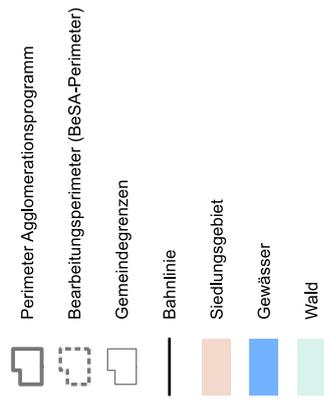
Parkplatzangebot

Anzahl Parkplätze total

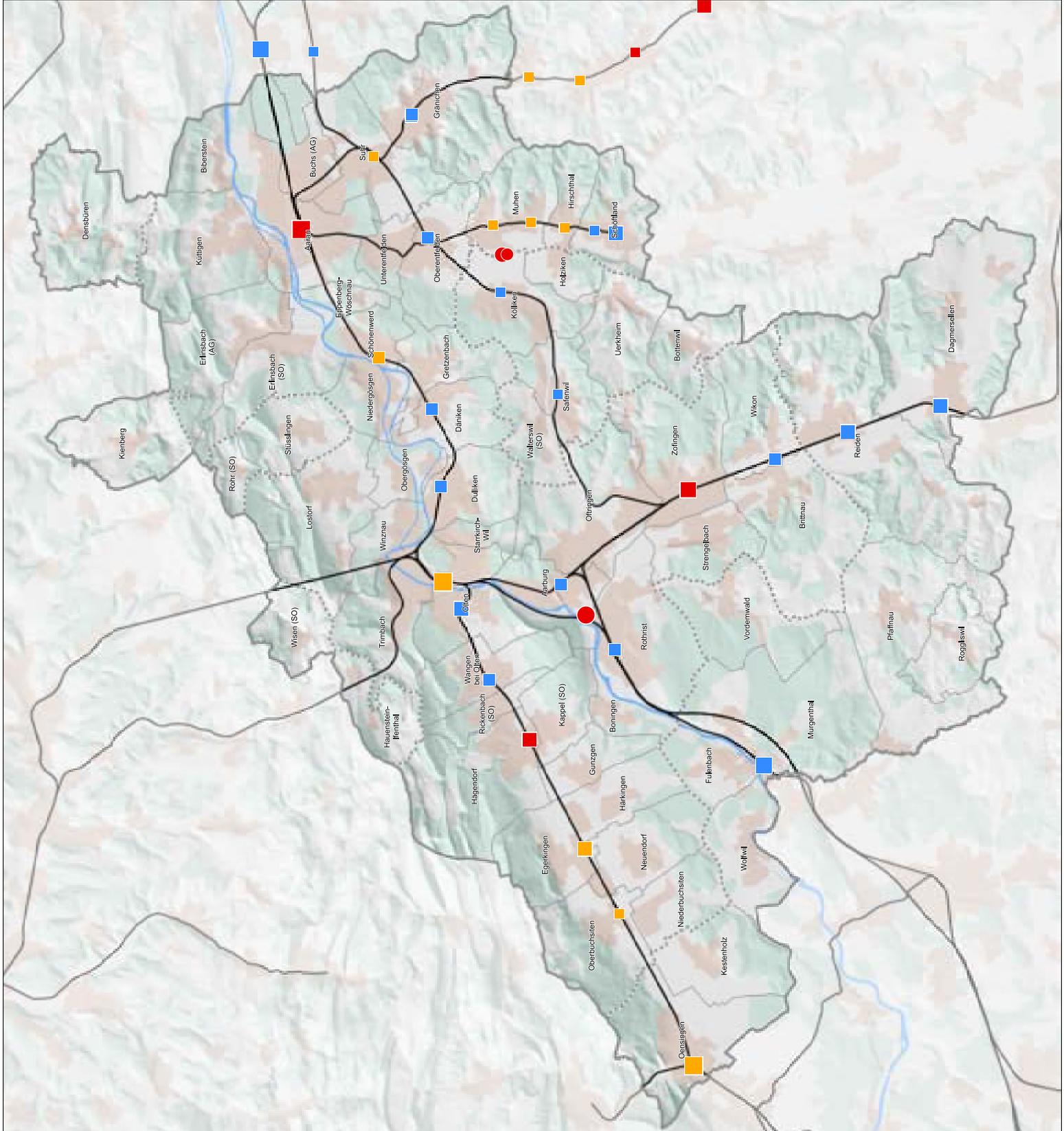


Die Angaben zum Parkplatzangebot haben den Stand Agglomerationsprogramm 3. Generation. Es sind keine neueren Daten verfügbar. Das Park and Pool Angebot beschränkt sich auf den Kanton Aargau.

Orientierungsinhalt

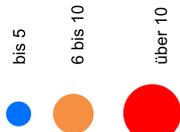


29.04.2021 | ARE GIS | IS_ParkRidePool_AL.mxd



Unfallsschwerpunkte 2019 (Unfälle 2016/17/18)

Berechnungswert Unfallsschwerpunkte
(Unfall mit Tod / Schwerverletzten = 2 / Unfall mit Personenschaden = 1)



Unfallsschwerpunkte mit Berechnungswert ≥ 10

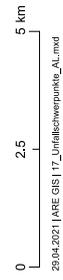
- A** Egerkingen
- B** Kölliken, A1 Halbanschluss Nord
- C** Olten

Kantons- und Nationalstrassen

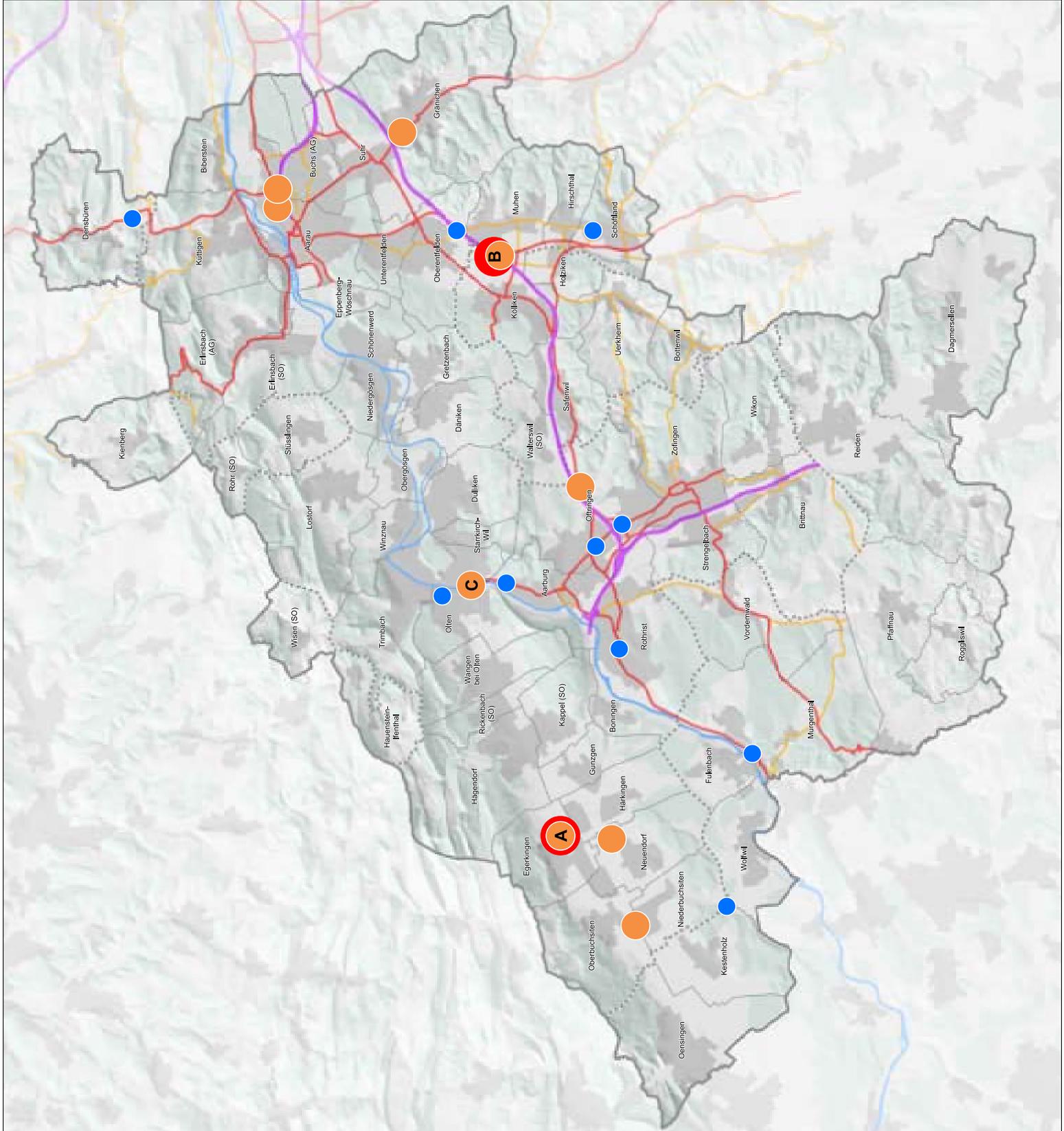
- Hochleistungsstrasse (HLS)
- Hauptverkehrsstrasse (HVS)
- Verbindungsstrasse (VS)

Orientierungsinhalt

- Perimeter Agglomerationsprogramm
- Bearbeitungsperimeter (BeSA-Perimeter)
- Gemeindegrenzen
- Siedlungsgebiet
- Gewässer
- Wald



29.04.2021 | ARE GIS | IT | Unfallsschwerpunkte_AL.mxd



Quellen

Unfallsschwerpunkte: Kt. Aargau, Abteilung Tiefbau; Kt. Solothurn, Amt für Verkehr und Transport (AVT); Kt. Schwyz, Amt für Verkehr; Abteilung Verkehr, 2019 | Situation: swissACT1DB, PK100/VECTDR-201; swissstopp