

AareLand  
Geschäftsstelle  
Untere Grabenstrasse 26  
Postfach  
4800 Zofingen

[www.aareland.ch](http://www.aareland.ch)



15. Januar 2025

## Bericht zur Behördenvernehmlassung und Mitwirkung zum Agglomerationsprogramm AareLand der 5. Generation (AP AL 5)

## Inhaltsverzeichnis

1. Liste der Teilnehmenden.....	3
2. Gesamteindruck und Schwerpunktthemen .....	4
3. Rückmeldungen zum Entwurf des AP AL der 5. Generation.....	9

## 1. Liste der Teilnehmenden

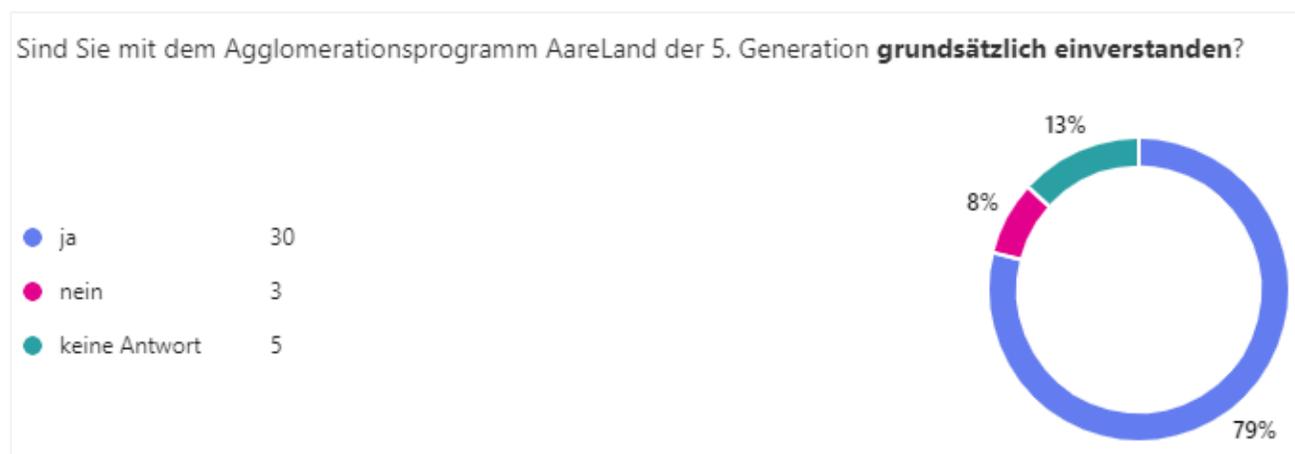
Gemeinden	Regionen	Parteien	Verbände und Vereine, Firmen und Privatpersonen	
Aarburg	Oftringen	Regionalverband Zofingenregio	Die Mitte Kanton Luzern	Verkehrsverbund Luzern
Bottenwil	Reiden	Regionalverein OGG	SP Kanton Luzern	Natur- und Vogelschutzverein Oensingen
Buchs AG	Rothrist		SVP Kanton Luzern	SBB
Dagmersellen	Schönenwerd			Privatpersonen
Däniken	Stadt Aarau			
Dulliken	Stadt Olten			
Eppenberg-Wöschnau	Stadt Zofingen			
Gretzenbach	Strengelbach			
Hägendorf	Suhr			
Kölliken	Trimbach			
Lostorf	Uerkheim			
Muhen	Unterentfelden			
Neuendorf	Wangen bei Olten			
Niedergösgen	Wikon			
Oensingen				

## 2. Gesamteindruck und Schwerpunktthemen

### 2.1. Gesamteindruck

Insgesamt sind im Rahmen der Behördenvernehmlassung und Mitwirkung zum Entwurf des Agglomerationsprogramms AareLand der 5. Generation (AP AL 5) 39 Stellungnahmen eingegangen. Rund vier Fünftel der Stellungnahmen (total 31) stammen von Behörden, d.h. Gemeinden und Regionen des AareLands. Die übrigen Stellungnahmen stammen von drei politischen Parteien, zwei Verbänden und Vereinen sowie Firmen und Privatpersonen. Die abgeschlossene Behördenvernehmlassung und Mitwirkung erfüllt somit die Anforderungen an Information und Mitwirkung gemäss Artikel 4 des Raumplanungsgesetzes.

Die eingegangenen Stellungnahmen wurden von der Projektleitung und der Trägerschaft des Agglomerationsprogramms AareLand der 5. Generation erfasst, ausgewertet und behandelt. Die Zustimmung zum Entwurf des Agglomerationsprogramms AareLand der 5. Generation im Allgemeinen ist sehr hoch; sie beträgt knapp 80 Prozent (vgl. Grafik):



Verschiedentlich Anlass zu Kritik bzw. Anträge zu Anpassungen gab es zu den Themen Logistik/Teilstrategie Logistik sowie zum Umgang mit Cargo Sous Terrain (CST). Der Bericht zur Vernehmlassung geht auf diese Punkte im Kapitel 2.2 detailliert ein. Im Kapitel 3 des vorliegenden Berichts sind alle Anträge aufgelistet und beurteilt. Dabei legt die Projektleitung und die Trägerschaft für jeden Antrag transparent dar, wie darüber befunden wurde bzw. ob/wie der Entwurf des Agglomerationsprogramms AareLand der 5. Generation aufgrund des Antrags angepasst wird.

## 2.2. Schwerpunktthemen und Umgang damit

### Logistik

- **Gesamtschweizerische Bedeutung der Logistik im Gäu / Lastenausgleich:** Im Raum Gäu sind in den nächsten Jahren weitere bedeutende Vorhaben in Planung. Aus der Sicht des OGG stemmen die Gemeinden aufgrund dieser Gunstlage eine nationale Aufgabe; die Schweiz profitiert von einer Leistung, die die Region erbringt. Die in Konsequenz dieser Leistung entstehenden «Lasten» sind zu entschädigen; Massnahmen entsprechend dieser Forderung müssen zwingend Gegenstand der Agglomerationsprogramme sein (5. Generation und weitere Generationen).
  - ⇒ *Im AP AL 5 wird der gesamtschweizerischen Bedeutung der Logistik im Gäu im ersten übergeordneten Grundsatz der Teilstrategie Logistik Rechnung getragen. Im Bereich Verkehr kann die Region via Agglomerationsprogramm von einer Mitfinanzierung von Verkehrsinfrastrukturmassnahmen durch den Bund profitieren.*
  - ⇒ *Die Kantone setzen sich dafür ein, dass die übergeordneten Bundesmassnahmen (Schiene und Strasse) konsequent umgesetzt werden. Der Lastenausgleich ist nicht Gegenstand des Agglomerationsprogramms.*
  
- **Auf die Siedlungsentwicklung abgestimmte Aare-Logistik:** ist nur dann zutreffend, wenn die Siedlungsverträglichkeit auch durch zusätzliche Verkehrsinfrastruktur unterstützt werden kann. Die Verkehrsplanung hat in Abwägung einer angebotsorientierten, wie auch nachfrageorientierten Verkehrsplanung zu erfolgen. In der Teilstrategie Siedlung zu den Schlüsselarealen Logistik/Produktion und in der Teilstrategie Logistik sind neben gestalterischen und steuerlichen Massnahmen auch Massnahmen an bestehenden Verkehrsinfrastruktur bzw. Strassennetzergänzungen zu ergänzen.
  - ⇒ *Im laufenden Gesamtverkehrskonzept Gäu sowie im geplanten Gesamtverkehrskonzept Niederamt werden gesamtverkehrliche Lösungen erarbeitet. Bei entsprechender Planungsreife werden diese ins AP AL 6 einfließen.*
  
- **Autobahnanschlüsse als Standorte für P/DL (statt Logistik):**
  - Gemäss OGG wäre die **RAZ Gäu** sowohl als Schlüsselareal «DL/Gewerbe» wie auch als Schlüsselareal «Logistik/Produktion» auszuweisen.
  - Im Zukunftsbild ist auf Gemeindegebiet **Oftringen** das «Entwicklungsgebiet mit Schwerpunkt Logistik» in dem Gebiet bezeichnet, in welchem die Arbeitszone A2 festgelegt ist. Die Zuordnung steht im Widerspruch zur revidierten BNO, gemäss welcher nach § 20 Abs. 2 keine Verteil- und Logistikzentren zulässig sind. Die Flächenschraffur ist zu ändern in «Entwicklungsgebiet Arbeiten».
  - Die Gemeinde Reiden unterstützt die Teilstrategie Logistik, welche keine weiteren Gebiete für Logistik auf den ESP/SAG Reiden(-Wikon) zulassen will.
    - ⇒ *Im AP sind generelle Aussagen zu den Gebieten festgehalten. Ein Schwerpunkt Logistik schliesst andere Arbeitsnutzungen nicht aus. Zudem ist festzuhalten, dass das AP die ordentlichen Verfahren (KRIP, Nutzungsplanung, Baubewilligung) nicht ersetzt. Im AP ist es wichtig, das Thema Logistik ggü. dem Bund sichtbar zu machen und die Koordination zwischen Logistiknutzungen und Verkehr aufzuzeigen. Dies ist eine Grundvoraussetzung für die Mitfinanzierung von Verkehrsinfrastrukturmassnahmen durch den Bund.*
    - ⇒ *Das Zukunftsbild wird bezüglich ESP Oftringen angepasst.*
    - ⇒ *Die genaue Nutzungsausrichtung des ESP Reiden/Wikon und des SAG wird mit den Gemeinden in entsprechenden Prozessen geklärt.*

- **Handlungsbedarf Aufwertung von Zentrumsbereichen:** In Kenntnis der massiven Entwicklung (laufend, zukünftig) im Logistik-Bereich erachtet der Regionalverein OGG den Handlungsbedarf betr. Aufwertung von Zentrumsbereichen / Ortsdurchfahrten / Bahnhofgebieten und die Abstimmung von Siedlung und Verkehr als „gross“ (und nicht nur als „mittel“)
  - ⇒ *Die Einstufung des Handlungsbedarfs in der synoptischen Darstellung (S. 98 Hauptbericht) wird entsprechend angepasst.*

## CST

- Gemäss OGG stellt sich die Frage, ob die ausgewiesenen «potenziellen CST-Hubstandorte» ins Zukunftsbild integriert werden sollen; die Unsicherheiten betr. die Machbarkeit sind zurzeit gross. Im Sinne eines Zukunftsbildes kann die Aufnahme aber gleichwohl zweckmässig sein; es stellt sich dann aber die Frage, ob die CST tatsächlich als einziges Transportsystem Aufnahme finden sollte (was ist z.B. mit dem KV-Terminal der SBB). Auch potenzielle Verkehrsinfrastrukturen des MIV wären ggf. zu ergänzen, z.B. die ERO+ (die Machbarkeit scheint mit der der CST vergleichbar).
  - ⇒ *Betreffend CST-Hubstandorte wird ein Hinweis auf den Stand der KRIP-Verfahren aufgenommen. Der KV-Terminal wird textlich erwähnt.*
- Gemäss der Gemeinde Däniken sollte ein HUB als "Optional" in der Region Niederamt berücksichtigt werden. So könnte die Region wirtschaftlich besser erschlossen werden und die Knoten Olten und Aarau entlastet werden Dies wurde auch bereits mit den Verantwortlichen des Projekts besprochen. Je nach Projektentwicklung wäre ein späterer Ausbau sinnvoll.
  - ⇒ *Gemäss den strategischen Grundsätzen in TGV2 der Teilstrategie «Güterverkehr und Logistik» sind Hubs im Niederamt nicht geeignet, infolge zu weit entfernter Anbindung an das Autobahnnetz. In den derzeit vorliegenden Planungsunterlagen zu CST für die Anpassung des kant. Richtplans Solothurn ist im Niederamt kein Hub-Standort vorgesehen. Auch gemäss dem Korridorprozess «Raum+Mobilität Niederamt» eignet sich das Niederamt geografisch nicht gut für die Feinverteilung der Güter. Für einen potenziellen Hub-Standort benötigt es demnach zuerst grundsätzliche Interessensabwägungen zu den positiven und negativen Auswirkungen für das Niederamt.*

## Entwicklung der Velovorrang- und Velohaupttrouten und zeitliche Priorisierung

- Es wird von mitwirkenden Gemeinden des Kantons Solothurn teilweise darauf hingewiesen, dass bei den geplanten Velovorrang- und Velohaupttrouten die Realisierungshorizonte nicht angegeben sind. Die Realisierung wirkt daher sehr unverbindlich. Die ausgewiesenen, räumlich kaum verortbaren Planungskorridore sind, in Zusammenarbeit mit den betroffenen Gemeinden / der Region, kurzfristig in räumlich klar definierte Linienführungen zu überführen.
  - ⇒ *Die Etappierung der Velovorrang- und Velohaupttrouten im Kanton Solothurn wird bis Anfang 2025 vorliegen. Anschliessend werden in der Teilstrategie Fuss- und Veloverkehr die Realisierungshorizonte ergänzt. Die detaillierten Linienführungen der Velovorrang- und Velohaupttrouten werden mittels Korridorstudien ermittelt.*

## Parkierung

- Gemäss Zofingenregio sind die beiden Themen Mobilitätsmanagement und Parkierung im Agglomerationsprogramm zu marginal behandelt. Sie sind in Zukunft zu vertiefen. Zofingenregio erwartet in der 6. Generation Aktivitäten hinsichtlich eines regional abgestimmten Parkierungskonzepts (öffentliches und

privates Parkieren) mit Tarifierungsvorschlägen. Auch gemäss Stadt Zofingen und Gemeinde Dagmersellen ist diese Teilstrategie zu konkretisieren und ein regional abgestimmtes Parkierungskonzept zu erarbeiten.

⇒ *Im Hinblick auf das AP AL 6 ist zu prüfen, welche Massnahmenansätze gemeinsam angegangen werden können.*

## **Mobilitätskonzepte**

▪ Gemäss Stadt Zofingen und Gemeinde Dagmersellen ist ein Leitfaden für Mobilitätskonzepte zu erstellen. Dieser soll die Inhalte eines Mobilitätsgutachtens aufzeigen, welche die Gemeinden im Sinne eines Pflichtenhefts von den Bauherren verlangen können.

⇒ *Die Trägerschaft sieht nicht vor, einen Leitfaden für Mobilitätskonzepte zu erarbeiten, da es zu diesem Thema bereits verschiedene gute Beispiele gibt.*

## **Verkehrssituation Niederamt**

▪ Gemäss Gemeinde Gretzenbach wird die Verbindung zwischen Niederamt (SO) auf der einen Seite und Kölliken (AG) auf der anderen Seite grundsätzlich ausgeklammert; es kann dem Bericht nicht entnommen werden, wie sich der Strassenverkehr zur A1 über Gretzenbach Richtung Kölliken verbessern soll; ein ÖV-Ausbau vom Niederamt Richtung Kölliken fehlt gänzlich; ebenfalls ist nicht ersichtlich, wie sich der Langsamverkehr auf dieser Strecke positiv verändern soll;

▪ Stellungnahme OGG:

▪ Das GVK Niederamt ist in Planung und liegt noch nicht vor. Die Erarbeitung dieses GVKs sollte ergebnisoffen erfolgen und erste Erkenntnisse aus dem Korridorprozess «Raum+Mobilität Niederamt» nicht als sakrosankt bezeichnen. Insbesondere wird im GVK zu prüfen sein, ob (grosse) Strassenetzergänzungen und Ortsumfahrungen notwendig werden und die Machbarkeit für solche Vorhaben gegeben ist. Insbesondere die Thematik der Anbindung an die Autobahn (Autobahnzubringer) stellt einen grossen Handlungsbedarf dar.

▪ Betreffend Teilstrategie Strasse stellt sich die Frage, ob nicht auch für das Niederamt ein eigenständiges Verkehrsmanagement zweckmässig und zu entwickeln ist.

⇒ *Ein Gesamtverkehrskonzept Niederamt, welches auch die obenstehenden Themen behandeln wird, ist in Planung. Aufgrund des Zeitplans dieses GVK werden die entsprechenden Erkenntnisse ins AP AareLand der 6. Generation einfließen.*

⇒ *Aus der Teilstrategie Strasse des AP AL 5 geht hervor, dass auf der Verbindung zwischen dem Niederamt und Kölliken die Güterverkehrsbelastung gemindert werden soll. Gemäss dem Korridorprozess Raum+Mobilität Niederamt sollen kurzfristig valide Datengrundlagen geschaffen und Pilotversuche getestet werden. Mittelfristig soll eine Dauerlösung ausgearbeitet werden.*

⇒ *Das bestehende Busangebot wird kontinuierlich weiterentwickelt. Direkte ÖV-Verbindungen zwischen dem Niederamt und Kölliken bzw. Richtung Zofingen (gemäss Korridorprozess Raum+Mobilität Niederamt) werden geprüft. Die Verbesserung der ÖV-Erschliessung ist vom Kostendeckungsgrad und den finanziellen Mitteln abhängig.*

## Verkehrssituation Gäu

- Von der Gemeinde Hägendorf werden Projektvorschläge zur Umfahrung ERO+ trotz Gesamtverkehrskonzept vermisst. Wie aus dem Plan zur Teilstrategie «Öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität» augenfällig wird, weist der Perimeter des Regionalvereins OGG kaum Inhalte bzw. Massnahmen aus (mit Ausnahme der Stadt Olten und im Vergleich zu den Räumen Aarau und Oftringen-Zofingen). Insbesondere das Gäu und das Niederamt erscheinen als «Blinder Fleck». Dieser Umstand bedarf einer Erläuterung und ist zwingend in nachfolgenden Agglomerationsprogrammen anzugehen. Es fehlen zudem Querverbindungen Velohaupttrouten / Velovorrangrouten Nord-Südquerung/Anbindung Baselbiet.
- Gemäss Stellungnahme des OGG stellt sich betreffend Teilstrategie Strasse die Frage, ob nicht auch für das Gäu ein eigenständiges Verkehrsmanagement zweckmässig und zu entwickeln ist.
  - ⇒ *Die oben aufgeführten Themen werden im aktuell laufenden Gesamtverkehrskonzept Gäu behandelt. Aufgrund des Zeitplans dieses GVK werden die entsprechenden Erkenntnisse erst ins AP AareLand der 6. Generation einfliessen.*

## Entwicklungsschwerpunkt Reiden/Wikon und Optimierung Gesamtverkehrssystem

- Gemäss Gemeinden Wikon und Reiden sowie Regionalverband Zofingen ist die Weiterentwicklung der Massnahme S503.1 Entwicklungsschwerpunkt Reiden/Wikon dringlich und soll nicht erst ab 2032 weiter forciert werden. Ohne eine bessere Erschliessung ist eine Entwicklung des ESP kaum möglich. Die Massnahme S503.1 Entwicklungsschwerpunkt Reiden/Wikon liefert auch die Grundlagen für die Massnahmen Str506 (Gesamtkonzept Erschliessung ESP) und Str510 (K46 Reiden Mehlsecken Optimierung Gesamtverkehrskonzept), die beide als B-Massnahme im Entwurf enthalten sind. Die Grundlagen müssen also jetzt erarbeitet werden, so dass im AP 6 die Massnahmen Str506 und Str510 als A-Massnahmen aufgenommen werden können (bzw. müssen wegen des „roten Fadens“).
  - ⇒ *Die mangelhafte Erschliessung des ESP Reiden/Wikon sowie die Dringlichkeit zur Verbesserung des Gesamtverkehrssystems ist erkannt (vgl. u.a. Resultat ESP Screening). Entsprechend wird der Horizont der Siedlungsmassnahme S503.1 auf 2028-2031 festgelegt (A-Horizont).*

### 3. Rückmeldungen zum Entwurf des AP AL der 5. Generation

#### Legende zum Umgang mit den Bemerkungen

z.K. = Kenntnisnahme

A. = Aufnahme

tlw. A. = teilweise Aufnahme

k.A. = keine Aufnahme

P. = Prüfen

#### Sind Sie mit dem AP AL der 5. Generation einverstanden? Falls nein, womit nicht einverstanden? Bemerkungen

Wer	Antwort	Womit nicht einverstanden	Bemerkungen	Beurteilung PL	Entscheid
Aarburg, Bottenwil, Buchs AG, Dagmersellen, Dulliken, Eppenberg- Wöschnau, Kölliken, Lostorf, Muhen, Niedergösgen, Rothrist, Strengelbach, Suhr, Trimbach, Unterentfelden, Wangen bei Ol- ten, Wikon	Ja	--	--	▪ Wird zur Kenntnis ge- nommen.	z.K.
Däniken	ja	--	▪ Im Grundsatz ist das Aggloprogramm sinnvoll und an die Bedürfnisse ange- passt. Die einzelnen Anregungen sind un- ter den Punkten 14 aufgeführt	▪ Wird zur Kenntnis ge- nommen.	z.K.

Wer	Antwort	Womit nicht einverstanden	Bemerkungen	Beurteilung PL	Entscheid
Gretzenbach	nein	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Verbindung zwischen Niederamt (SO) auf der einen Seite und Kölliken (AG) auf der anderen Seite wird grundsätzlich ausgeklammert; wir können dem Bericht nicht entnehmen, wie sich der Strassenverkehr zur A1 über Gretzenbach Richtung Kölliken verbessern soll; ebenfalls ist nicht ersichtlich, wie der Langsamverkehr auf dieser Strecke positiv verändern soll.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>nein</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aus der Teilstrategie Strasse des AP AL 5 geht hervor, dass auf der Verbindung zwischen dem Niederamt und Kölliken die Güterverkehrsbelastung gemindert werden soll. Gemäss dem Korridorprozess Raum+Mobilität Niederamt sollen kurzfristig valide Datengrundlagen geschaffen und Pilotversuche getestet werden. Mittelfristig soll eine Dauerlösung ausgearbeitet werden.</li> </ul>	z.K.
Hägendorf	keine Antwort	--	--	--	z.K.
Neuendorf	ja	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>Das Einverständnis bezieht sich auf die Projekte der Gemeinde Neuendorf unter der Berücksichtigung der bekannten Vorbehalte der Gemeinde zum Projekt Erweiterung Migros Ost innerhalb der laufenden Richtplananpassung.</li> <li>Im Wissen um die übrigen zahlreichen Projekte im Raum Gäu, sollte die Dimensionierung der geplanten Arbeitszonen RAZ1 und RAZ 2 nochmals überprüft werden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Arbeitsgruppe RAZ Gäu, bestehend aus den Gemeindepräsidenten der Region, stellt aktuell Überlegungen zu einem möglichen Masterplanprozess an. Die Ergebnisse werden das weitere Vorgehen bestimmen.</li> </ul>	z.K.

Wer	Antwort	Womit nicht einverstanden	Bemerkungen	Beurteilung PL	Entscheid
Oensingen	ja	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zustimmung zum Zukunftsbild und zum Handlungsrahmen</li> <li>▪ Zustimmung zur Spitzenmassnahme Gesamtverkehrsprojekt Oensingen (Str 501) in oberster Priorität</li> <li>▪ Zustimmung zur Entwicklung Bahnhof zur öV-Drehscheibe (öV507)</li> <li>▪ Zustimmung zu den übrigen enthaltenen Massnahmen betreffend Oensingen</li> <li>▪ S501.3 Oensingen-West (A-Horizont)</li> <li>▪ S502.8 Gärbimatt (B-Horizont)</li> <li>▪ S504.6 ESP Oensingen/Niederbipp (A-Horizont)</li> <li>▪ S505.5 Zentrumsentwicklung (B-Horizont)</li> <li>▪ öV505_Ü, Haltestelle Oensingen Dorf (nationale Planungen)</li> <li>▪ FlaMas Str 509.4 Leuenfeld-Bahnhof;</li> <li>▪ Str 509.5 Schlosstrasse-Sternenweg;</li> <li>▪ Str509.6 Kirche-Unterdorf</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>	z.K.
Oftringen	ja	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Gemeinde ist grundsätzlich mit dem Agglomerationsprogramm einverstanden. Es basiert auf vorhergehenden Programmen, ist von hoher Qualität und unterstützt als strategisches und operatives Instrument eine zielgerichtete regionale Entwicklung.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>	z.K.
Reiden	ja	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Da wir zum ersten Mal als vollwertiges Mitglied im Agglomerationsprogramm teilnehmen dürfen, haben wir noch etwas Aufholbedarf. Es darf jedoch nicht passieren, dass die Randgemeinden im</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Der Kanton Luzern ist seit der 5. Generation des AP AareLand Teil der Trägerschaft und in den verschiedenen</li> </ul>	z.K.

Wer	Antwort	Womit nicht einverstanden	Bemerkungen	Beurteilung PL	Entscheid
			Agglomerationsprogramm zu kurz kommen. Es scheint der Gemeinde Reiden auch wichtig, dass der Kanton Luzern zur Kenntnis nimmt, dass es im Kanton neben dem Agglomerationsprogramm Luzern(-Sursee) auch am nördlichen Rand ein Agglomerationsprogramm hat, welches zur Weiterentwicklung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit des Kantons beitragen kann. Hier sollte jedoch der Kanton Luzern als vollwertiger Kanton sich einbringen und die Luzerner Gemeinden vertreten und sich gegenüber den Kantonen Aargau und Solothurn nicht aus der Verantwortung ziehen.	Gremien vertreten (Projektleitung, fachliche Steuerung und politische Steuerung). Der Kanton Luzern bringt sich in diesen Gremien entsprechend ein.	
Schönenwerd	nein	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Der Bericht ist sehr opulent und dadurch nicht sehr lesefreundlich. Hilfreich wären kurze Statements zu den konzeptionellen Bausteinen einschliesslich jeweiliger Vor- und Nachteile.</li> <li>▪ Der Beschrieb zu Siedlung und Landschaft fällt durch schöngeistige Erklärungen auf. Es fehlt eine klare Aussage zu offenen Agrarlandschaften und zum Schutz des Kulturlandes, nicht nur im Jura, sondern auch im Mittelland. Zudem müsste der Landwirtschaft, als</li> </ul>	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Am Anfang des Hauptberichts wird noch eine Zusammenfassung des AP AareLand der 5. Generation eingefügt.</li> <li>▪ Gemäss TL3 der Teilstrategie Landschaft und Freiraum sind «siedlungsgliedernde Landschaftsräume freizuhalten und Barrierewirkungen zu mindern». Dies betrifft gemäss den weiteren Ausführungen u.a. auch die</li> </ul>	tlw. A.

Wer	Antwort	Womit nicht einverstanden	Bemerkungen	Beurteilung PL	Entscheid
		Nahrungsmittel-produzentin, Pflegerin und Gestalterin der Kulturlandschaft ein eigenes Kapitel gewidmet werden.		Sicherung von Landwirtschaftsflächen. Die Landwirtschaft ist kein Hauptthema im AP. Indirekt erfolgt im AP die Schonung der Landwirtschaftsflächen durch den Fokus auf die Siedlungsentwicklung nach innen.	
Stadt Aarau	keine Antwort	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Aufgrund der Vernehmlassungsdauer und der intern freien Ressourcen müssen wir auf eine Rückmeldung zum Hauptbericht verzichten.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>	z.K.
Stadt Olten	Keine Antwort	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ --</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ --</li> </ul>	z.K.
Stadt Zofingen	ja	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Situations- und Trendanalyse ist sachgerecht (vgl. Antwort zu Frage 15).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>	z.K.
Uerkheim	ja	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Uerkheim liegt nur im Betrachtungsbereich und wird nicht tangiert.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>	z.K.
Natur- und Vogelschutzverein Oensingen	keine Antwort	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ keine Antwort</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zu umfangreich, um darauf Stellung zu nehmen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>	z.K.
OGG	ja	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Der Regionalverein OGG bedankt sich für das räumlich wie thematisch sehr umfassende und stimmige Agglomerationsprogramm AareLand 5. Generation und würdigt die dazu notwendigen Arbeiten, insbesondere auch den ausführlichen Hauptbericht. Er erachtet den</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>	z.K.

Wer	Antwort	Womit nicht einverstanden	Bemerkungen	Beurteilung PL	Entscheid
			<p>Planungsprozess als zweckmässig; insbesondere die intensive Partizipation mit dem Einbezug der Gemeinden hat schlussendlich wohl dazu geführt, dass der wesentliche Handlungsbedarf erkannt und über aufeinander abgestimmte Teilstrategien mit zielführenden Massnahmen umfassend abgebildet werden konnte.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Die Erweiterung des Perimeters Agglomerationsprogramm AareLand im Rahmen der 5. Generation (betr. Beitragsberechtigung), insbesondere mit der Gemeinde Oensingen wird begrüsst. Die Überprüfung bzw. Erweiterung des beitragsberechtigten Perimeters wird auch in zukünftigen Agglomerationsprogrammen notwendig werden; allfällige Erweiterungen sind, in Kenntnis der damit verbundenen „Auswirkungen“ frühzeitig mit den Bedürfnissen des Regionalvereins OGG und den betroffenen Gemeinden abzuklären.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wird zur Kenntnis genommen. Die bestehenden Koordinationsgefässe an der Perimetergrenze (insb. bei Niederbipp und Altishofen) werden im Bericht ergänzt.</li> </ul>	z.K. / tlw. A.
Regionalverband Zofingeregio	ja	--	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>	z.K.
Verkehrsbund Luzern	ja	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wir äussern uns vorliegend nur Aspekten, welche mit dem öV auf Luzerner Gebiet zusammenhängen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>	z.K.
Die Mitte Kanton Luzern	ja		<ul style="list-style-type: none"> <li>Aus Sicht der Region ist es wichtig, dass der Kanton Luzern die Finanzierung des Strassenbaus wieder gemäss</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Das Thema Finanzierung ist Teil des sich aktuell in Bearbeitung</li> </ul>	z.K.

Wer	Antwort	Womit nicht einverstanden	Bemerkungen	Beurteilung PL	Entscheid
			<p>Bauprogramm 2022 oder schnellstmöglich sicherstellt, damit Projekte wie der Kreisel in Reiden oder die Kantonsstrasse St. Urban Pfaffnau erstellt werden können.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wir begrüßen die Budgetierung der Planung des Radweges über das ehemalige Bahntrasse Melchau-St. Urban (Bahntrail) und freuen uns, wenn das Projekt wie geplant umgesetzt wird.</li> </ul>	<p>befindenden «Programms Gesamtmobilität» des Kantons Luzern.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>	
SP Kanton Luzern	ja	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Das Agglomerationsprogramm AareLand 5. Generation bildet eine wertvolle Gesamtschau über die Region AareLand mit einer Analyse der heutigen und künftigen Herausforderungen in den Bereichen Siedlung und Mobilität. Die SP Kanton Luzern begrüsst es sehr, dass der nördliche Luzerner Kantonsteil mit den Gemeinden Wikon, Reiden und Dagmersellen neu im beitragsberechtigten Perimeter sowie die Gemeinden Pfaffnau und Roggliswil im Betrachtungsperimeter des Programms liegen. Das ist sinnvoll, da eine gesamregionale Betrachtungsweise in dem eng vernetzten Gebiet über alle Mobilitätsformen hinweg getätigt werden soll.</li> <li>▪ Allerdings regen wir eine Erweiterung des Betrachtungsperimeters auf das mittlere Wiggertal an; denn mit den Gemeinden Altishofen und Nebikon (evt. auch Schötz/Egolzwil) sind weitere Gemeinden insbesondere stark beeinflusst von</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wird zur Kenntnis genommen.</li> <li>▪ Die Trägerschaft prüft im Hinblick auf die 6. Generation eine zweckmässige Festlegung des</li> </ul>	<p>z.K.</p> <p>z.K. / P.</p>

Wer	Antwort	Womit nicht einverstanden	Bemerkungen	Beurteilung PL	Entscheid
			grossen Güterverkehr- und Logistik-Betrieben, die sich eng angrenzend an Dagmersellens Entwicklungsschwerpunkt gebildet haben. Es kann von einem «Cluster» rund um den ESP Dagmersellen gesprochen werden, der auf Verkehr und Mobilität, auf die Ansiedlung von Wohnbevölkerung und in der Folge auf Schul- und Bauwesen etc. sowie auf das Alltagsleben der entsprechenden Gemeinden erhebliche Auswirkungen hat. Um eine möglichst siedlungsverträgliche Abwicklung des Güter- und Personenverkehrs zwischen den genannten Gemeinden und der Region AareLand zu gewährleisten, sowie um die Folgen der Industrie- und Logistiksiedlung in dieser Region gesamtheitlich zu betrachten, ist auch der Blick ins mittlere Wiggertal essentiell.	Betrachtungssperimeter im Raum Dagmersellen.	
SVP Kanton Luzern	nein	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Ursache für die Zersiedlung, den Land- und Naturverlust und die Engpässe beim MIV und ÖV, ist klar die massive Zuwanderung. Die Analyse der vergangenen Jahre seit dem Beginn der Agglomerationsprogramme zeigt eines klar, nämlich dass die Massnahmen der Programme 1G bis 4G die Auswirkungen der ungebremsten Zuwanderung</li> </ul>	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gegenstand und Ziel des Agglomerationsprogramms ist eine möglichst optimale Abstimmung zwischen der Siedlungsentwicklung und dem Verkehrssystem.</li> </ul>	z.K.

Wer	Antwort	Womit nicht einverstanden	Bemerkungen	Beurteilung PL	Entscheid
		<p>nie kompensieren konnten. Entsprechend erscheint es aus Sicht der SVP mehr als gerechtfertigt hier eine umfassende Diskussion der Thematik zu führen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Problematik der ungebremsten Zuwanderung auf die Zersiedelung, den Verkehr und den Kulturlandverlust sollte umfassend diskutiert und entsprechende Lösungsansätze präsentiert werden.</li> <li>▪ Wir begrüßen zwar prinzipiell die Erarbeitung einer überregionalen Verkehrs- und Siedlungsstrategie. Die Massnahmen des Agglomerationsprogramms der 5. Generation werden jedoch durch ein breites Gremium erarbeitet, welches hierfür aber nie demokratisch legitimiert wurde. Es werden Pläne und Massnahmen beschlossen und eidgenössische und kantonale Gelder verteilt ohne direkten Einbezug des Kantonsrates oder der Luzerner Bevölkerung. Die regionale Einflussnahme von</li> </ul>	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Bürgerinnen und Bürger haben bei der baulichen Umsetzung von Massnahmen in den dafür üblichen Verfahren eine (demokratische) Mitsprache. Im Kanton Luzern wird der Kantonsrat im Rahmen des Bauprogramms einbezogen, welches die relevante Grundlage für die kantonalen Verkehrsinfrastrukturprojekte im Agglomerationsprogramm darstellt.</li> </ul>	z.K.

Wer	Antwort	Womit nicht einverstanden	Bemerkungen	Beurteilung PL	Entscheid
			<p>Entwicklungssträgern und anderen zwischenstaatlichen Ebenen und ihre umfassende Einflussnahme auf Verkehr und Siedlungsentwicklung sind massiv und werden zunehmend grösser. Die Autonomie der Gemeinden wird ausgehebelt, da sie zur Umsetzung der Programme verpflichtet sind. Die kantonalen Parlamente werden verpflichtet die Bauprogramme aus dem Agglomerationsprogramm zu priorisieren, da sonst die Bundesgelder verfallen. Dies führt zu einer massiven Benachteiligung der ländlichen Gemeinden, welche nicht Teil eines Agglomerationsprogramm sind. Diese Unterwanderung der demokratischen Mitsprache ist klar abzulehnen. Die Entscheide im Agglomerationsprogramm müssen in die parlamentarischen und demokratischen Prozesse eingebunden werden.</p>		
Privatperson	keine Antwort	--	--	--	z.K.

Wer	Antwort	Womit nicht einverstanden	Bemerkungen	Beurteilung PL	Entscheid
Privatperson	ja	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Nicht einverstanden bin ich zum Teil mit dem Massnahmenplan der Gemeindeverantwortlichen von Wikon und Reiden. Nicht nachvollziehbar ist, warum die Industriestrasse (Reiden/Wikon) und die Bahnhofstrasse Wikon(Abschnitt Knoten Industrie- / Bahnhofstrasse bis Kreuzung Luzernerstrasse) von der Gemeindestrasse zur Kantonsstrasse aufklassiert und die Luzernerstrasse Wikon und Hauptstrasse Reiden abklassiert( in eine Gemeindestrasse) werden sollen. Die Häuser an der Bahnhofstrasse (von der Lichtsignalanlage bis zum Knoten Bahnhofstrasse/Industriestrasse) befinden sich in der Wohnzone 2. Damit wird keine genügende Erschliessung des ESP Gebiets erreicht. Andere Lösungsmöglichkeiten müssen gesucht werden. Es darf nicht eine Verkehrssituation wie in Nebikon, Dagmersellen, Altishofen und Schötz geschaffen werden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Der Handlungsbedarf seitens Kantons und Gemeinden ist erkannt. Die zweckmässige Erschliessung des ESP Reiden/Wikon ist Gegenstand laufender Gespräche und wird im Rahmen der anstehenden ESP-Planung zu klären sein.</li> </ul>	z.K.

## Sind Sie mit dem Zukunftsbild einverstanden? Falls nein, womit nicht einverstanden? Bemerkungen

Wer	Antwort	Womit nicht einverstanden	Bemerkungen	Beurteilung PL	Entscheid
Bottenwil, Buchs AG, Dulliken, Eppenberg-Wöschnau, Kölliken, Muhen, Niedergösgen, Oensingen, Olten, Rothrist, Strengelbach, Suhr, Trimbach, Wangen bei Olten, Zofingen	ja	--	--	▪ Wird zur Kenntnis genommen.	z.K.
Aarburg	ja	--	▪ Die vorgenommenen Ergänzungen am Zukunftsbild werden unterstützt. Insbesondere die Behandlung des Themas Versorgung/Logistik erachtet der Stadtrat als zweckmässig.	▪ Wird zur Kenntnis genommen.	z.K.
Dagmersellen	ja	--	▪ Die vorgenommenen Ergänzungen am Zukunftsbild werden unterstützt. Insbesondere die Behandlung des Themas Versorgung/Logistik erachtet der Gemeinderat Dagmersellen als zweckmässig.	▪ Wird zur Kenntnis genommen.	z.K.
Däniken	ja	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ein HUB-Standort im Niederamt sollte als "Optional" vermerkt, ergänzt werden. Zudem sollte für die Realisierung der Veloroute im Niederamt, südlich der Aare ein Terminfestgelegt werden.</li> <li>▪ Däniken ist wie bisher als "Agglomerationskorridor" deklariert. Auch die</li> </ul>	▪ Gemäss den strategischen Grundsätzen in TGV2 der Teilstrategie «Güterverkehr und Logistik» sind Hubs im Niederamt nicht geeignet, infolge zu weit	z.K.

Wer	Antwort	Womit nicht einverstanden	Bemerkungen	Beurteilung PL	Entscheid
			<p>Arbeitszone ist nach wie vor erfasst. Nicht erfasst wäre ein möglicher HUB im Zusammenhang mit dem Projekt "Cargosous terrain".</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die geplante Veloverbindung ist ohne Zeitangaben und damit sehr unverbindlich.</li> </ul>	<p>entfernter Anbindung an das Autobahnnetz. In den derzeit vorliegenden Planungsunterlagen zu CST für die Anpassung des kant. Richtplans Solothurn ist im Niederamt kein Hub-Standort vorgesehen. Auch gemäss dem Korridorprozess «Raum+Mobilität Niederamt» eignet sich das Niederamt geografisch nicht gut für die Feinverteilung der Güter. Für einen potenziellen Hub-Standort benötigt es demnach zuerst grundsätzliche Interessensabwägungen zu den positiven und negativen Auswirkungen für das Niederamt.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Etappierung der Velovorrang- und Velohaupttrouten im Kanton Solothurn wird bis Anfang 2025</li> </ul>	<p>z.K./tlw. A.</p>

Wer	Antwort	Womit nicht einverstanden	Bemerkungen	Beurteilung PL	Entscheid
				vorliegen. Anschliessend werden in der Teilstrategie Fuss- und Veloverkehr die Realisierungshorizonte ergänzt. Die detaillierten Linienführungen der Velovorrang- und Velohaupt-routen werden mittels Korridorstudien ermittelt.	
Gretzenbach	nein	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Im Bereich "Aare-Mobilität" fehlt uns ein Lösungsansatz zur Weiterführung unseres Projekts FVV404.3 Richtung Kölliken - ohne Anschlusslösung bringt der Ausbau nur bedingt etwas; auch im Bereich "Aare-Logistik" fehlen uns konkrete Massnahmen, wie die Strategie "Güterverkehr mindern" auf der Strecke Gretzenbach - Kölliken gelingen soll.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ nein</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Eine Anschlusslösung für den Fuss-/Radweg zwischen Hansel und Zingg ist zu klären.</li> <li>▪ Aus der Teilstrategie Strasse des AP AL 5 geht hervor, dass auf der Verbindung zwischen dem Niederamt und Kölliken die Güterverkehrsbelastung gemindert werden soll. Gemäss dem Korridorprozess Raum+Mobilität Niederamt sollen kurzfristig valide Datengrundlagen geschaffen und Pilotversuche</li> </ul>	<p>P.</p> <p>z.K.</p>

Wer	Antwort	Womit nicht einverstanden	Bemerkungen	Beurteilung PL	Entscheid
				getestet werden. Mittelfristig soll eine Dauerlösung ausgearbeitet werden.	
Hägendorf	Keine Antwort	--	--	--	z.K.
Lostorf	ja	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Kernbotschaften (Kapitel 4.2) werden voll und ganz unterstützt.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>	z.K.
Neuendorf	keine Antwort	--	--	--	z.K.
Oftringen	nein	<ul style="list-style-type: none"> <li>Im Zukunftsbild ist auf Gemeindegebiet Oftringen das «Entwicklungsgebiet mit Schwerpunkt Logistik» in dem Gebiet bezeichnet, in welchem die Arbeitszone A2 festgelegt ist. Die Zuordnung steht im Widerspruch zur revidierten BNO, gemäss welcher nach § 20 Abs. 2 keine Verteil- und Logistikzentren zulässig sind. Die Flächenschraffur ist zu ändern in «Entwicklungsgebiet Arbeiten».</li> </ul>	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>Das Zukunftsbild und die Teilstrategie Logistik und Güterverkehr werden bezüglich ESP Oftringen angepasst.</li> </ul>	A.
Reiden	ja	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Gemeinde Reiden unterstützt das Zukunftsbild, an welchem sie selber mitgewirkt hat und unterstützt die Kernbotschaften. Insbesondere die Aareregion als Raum ohne Grenzen im</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>	z.K.

Wer	Antwort	Womit nicht einverstanden	Bemerkungen	Beurteilung PL	Entscheid
			„Interkantonalen" Raum bezogen auf den funktionalen Raum, können wir nachvollziehen.		
Schönenwerd	nein	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kernbotschaften (S. 85 ff): Wie Logistikstandorte siedlungsverträglich abgestimmt werden sollen, bleibt schwammig. Die kantonsübergreifende Planung von Logistikstandorten funktioniert offenbar so, dass unwillkommene Standorte im Kanton Bern einfach in den Kanton Solothurn verlagert werden (Logistikanlagen auf voll erschlossenen Gebieten werden im Kanton Bern nicht bewilligt, Beispiel Digitec-Galaxus, Utzenstorf).</li> <li>▪ Die im Kanton geplanten Logistikanlagen werden im Massnahmenband auf den Seiten 60 – 71 behandelt. Die Aussagen zur Verkehrsentwicklung sind beschönigend. Unklar ist zudem wie und wo die beanspruchten FFF zur Ernährungssicherung kompensiert werden sollen.</li> <li>▪ Strukturierende räumliche Elemente (S. 87 ff): Versuche</li> </ul>	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mit der vollständig überarbeiteten Teilstrategie «Güterverkehr und Logistik» besteht eine kohärente Planung. Die Inhalte sind mit der laufenden Richtplananpassung 2024 des Kantons Solothurn abgestimmt. Die Massnahmenblätter werden ergänzt. Zum Verkehr im Gäu laufen Arbeiten zu einem Gesamtverkehrskonzept. Die Thematik der FFF-Kompensation ist in Erarbeitung und wird mit der Nutzungsplanung (Einzo-nung) zu beantworten sein.</li> </ul>	z.K.

Wer	Antwort	Womit nicht einverstanden	Bemerkungen	Beurteilung PL	Entscheid
			zur Typisierung von Landschaftsräumen gibt es zuhauf. Die Frage der Umsetzung bleibt offen und vermutlich werden zukünftige Raumbeschreibungen wiederum der Kraft des Faktischen folgen.		
Stadt Aarau	keine Antwort	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Aufgrund der Vernehmlassungsdauer und der intern freien Ressourcen müssen wir auf eine Rückmeldung zum Hauptbericht verzichten.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>	z.K.
Uerkheim	keine Antwort	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Uerkheim liegt nur im Betrachtungsperimeter und wird nicht tangiert. Zukunftsbild für die Region Zofingen soweit nachvollziehbar i.O.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>	z.K.
Unterentfelden	ja	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ganzheitliche Betrachtung des AareLands begrüßen wir sehr.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>	z.K.
Wikon	ja	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die vorgenommenen Ergänzungen am Zukunftsbild werden unterstützt. Insbesondere die Behandlung des Themas Versorgung/Logistik wird als zweckmässig erachtet.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>	z.K.
Natur- und Vogelschutzverein Oensingen	keine Antwort	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ mein Hauptaugenmerk geht an die Freiräume im Siedlungsgebiet, mit der Aufforderung vehement auf einheimische Bepflanzung zu setzen und mit einer passenden Umgebungsgestaltung die Biodiversität hoch zu halten</li> <li>▪ zusätzlich besteht grosses Potenzial die Aare- und Flusstallandschaft sowie die weiteren siedlungsnahen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Auf die Freiräume im Siedlungsgebiet (u.a. einheimische Bepflanzung) wird in der Massnahmen L503 eingegangen.</li> <li>▪ Die Massnahmen L501.1 und L501.2 zielen auf</li> </ul>	z.K.

Wer	Antwort	Womit nicht einverstanden	Bemerkungen	Beurteilung PL	Entscheid
			Erholungsgebiete zukunftsorientiert zu planen bei jedem Thema und Ziel für Tier- und Pflanzenarten Lebensräume schaffen	Naherholung im siedlungsnahen Landschaftsraum. Die Massnahmen L502.1, L502.2 und L502.3 zielen auf die Aufwertung und Weiterentwicklung der Gewässerräume.	
OGG	ja	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zu den Entwicklungszielen pro Raumtyp: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Betr. die Entwicklungsziele Verkehr für die Agglomerationskorridore, Thema «Güterverkehr und Logistik» wird das unterirdische Transportsystem der Cargo Sous Terrain (CST) aufgeführt. Der Regionalverein OGG erachtet CST grundsätzlich als Chance für die Region, den Kanton und die Schweiz. Es braucht Innovationen, um den künftig zu erwartenden Mehrverkehr insbesondere im «Logistic Valley» Gäu bewältigen zu können (insbesondere in Kenntnis davon, dass Schiene und Strasse stellenweise nachweislich bereits an ihre Kapazitätsgrenzen stossen).</li> </ul> </li> <li>Ein Vorhaben von der Dimension von CST hat jedoch wesentliche Auswirkungen auf das Gesamtverkehrssystem im Raum des Regionalvereins OGG. Die verkehrlichen Auswirkungen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wird zur Kenntnis genommen</li> </ul>	z.K.

Wer	Antwort	Womit nicht einverstanden	Bemerkungen	Beurteilung PL	Entscheid
			<p>auf das sekundäre Strassennetz (insbesondere Zulieferverkehr / Personal-mobilität zu den Hubs) sind vertieft zu beurteilen und ggf. mit Massnahmen zu versehen. Dies ist sowohl im Gesamtplanungskontext, im Speziellen aber auch im regionalen Kontext eine essenzielle Voraussetzung für eine nachhaltige Umsetzung von CST.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zum Zukunftsbild AareLand 2040: Das erarbeitete Zukunftsbild ist grossmehrerheitlich stimmig und wird bestätigt. Insbesondere die Aufnahme der «Logistik» wird begrüsst. <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Betr. dem aufgeführten Zukunftsbild stellt sich die Frage, ob die ausgewiesenen «potenziellen CST-Hubstandorte» ins Zukunftsbild integriert werden sollen; die Unsicherheiten betr. die Machbarkeit sind zurzeit gross. Im Sinne eines Zukunftsbildes kann die Aufnahme aber gleichwohl zweckmässig sein; es stellt sich dann aber die Frage, ob die CST tatsächlich als einziges Transportsystem Aufnahme finden sollte (was ist z.B. mit dem KV-Terminal der SBB). Auch potenzielle Verkehrsinfrastrukturen des MIV wären ggf. zu ergänzen, z.B. die ERO+ (die Machbarkeit scheint mit der der CST vergleichbar).</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Betreffend CST-Hubstandorte wird ein Hinweis auf den Stand der KRIP-Verfahren aufgenommen. Der KV-Terminal wird textlich erwähnt.</li> </ul>	z.K. / tlw. A.

Wer	Antwort	Womit nicht einverstanden	Bemerkungen	Beurteilung PL	Entscheid
			<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Aufnahme bzw. Ausweisung der Entwicklungsgebiete mit Schwerpunkt «Logistik» erachtet der Regionalverein OGG an diesen Gunstlagen als richtig und wichtig. Mit dieser Aufnahme bzw. der entsprechenden Entwicklung gehen jedoch auch Forderungen der betroffenen Gemeinden / der Region einher: Die Logistikbranche hat sich zu einer Leitbranche des Kantons Solothurn entwickelt, welche sich vor allem entlang der nationalen Verkehrsknoten angesiedelt hat. Eine Konzentration von Logistik-Unternehmen an bestehenden und verkehrlich gut erschlossenen Standorten, wie im Gäu, ist grundsätzlich sinnvoll. Im Gäu befinden sich zahlreiche Logistikbetriebe von nationaler Bedeutung, die Systemrelevanz des Gäu zur Landesversorgung ist entsprechend hoch. Auch bringt diese Gunstlage zweifelsfrei volkswirtschaftliche Vorteile mit sich. Dennoch ist der «Preis» (Versiegelung, Verkehr, Lärm, Einfluss auf die Landschaft usw.) hoch und die negativen Aspekte und finanziellen Konsequenzen für die Standortgemeinden und die Region sind wesentlich. Im Raum Gäu sind in den nächsten Jahren</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Der Lastenausgleich ist nicht Gegenstand des AP. Die Kantone setzen sich dafür ein, dass die übergeordneten Bundesmassnahmen (Schiene und Strasse) konsequent umgesetzt werden.</li> <li>▪ Im AP AL wird der gesamtschweizerischen Bedeutung der Logistik im Gäu im ersten übergeordneten Grundsatz der Teilstrategie Logistik Rechnung getragen. Im Bereich Verkehr kann die Region via Agglomerationsprogramm von einer Mitfinanzierung durch den Bund von Verkehrsinfrastrukturmassnahmen profitieren.</li> </ul>	z.K.

Wer	Antwort	Womit nicht einverstanden	Bemerkungen	Beurteilung PL	Entscheid
			<p>bedeutende Vorhaben in Planung (u.a. gemäss Richtplananpassungen 2022 bis 2024), welche weiter zur systemrelevanten Versorgungsfunktion beitragen werden. Weitere Vorhaben werden dazukommen. Aus Sicht der Region stemmen die Gemeinden des OGG aufgrund dieser Gunstlage eine nationale Aufgabe; die Schweiz profitiert von einer Leistung, die die Region erbringt. Die in Konsequenz dieser Leistung entstehenden «Lasten» sind zu entschädigen; Massnahmen entsprechend dieser Forderung müssen zwingend Gegenstand der Agglomerationsprogramme sein (5. Generation und weitere Generationen).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Auf konzeptioneller Ebene des Agglomerationsprogramms AareLand der 5. Generation stellen die Vertiefungsthemen „Logistik“ und „Landschaft AareLand“ die Schwerpunkte dar; die Wahl dieser Schwerpunkte erachtet der Regionalverein OGG als richtig und wesentlich. Insbesondere betr. das Vertiefungsthema «Logistik» besteht umfassender Handlungsbedarf. Zu den Kernbotschaften: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Kernbotschaft «Aare-Region: als Raum ohne Grenzen» hat auch unter Einbezug der Region, d.h. der Regionalvereine zu erfolgen. Der Einbezug</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wird zur Kenntnis genommen</li>   <li>▪ Wird zur Kenntnis genommen. Die Gemeinden werden weiterhin u.a. durch</li> </ul>	<p>z.K.</p> <p>z.K.</p>

Wer	Antwort	Womit nicht einverstanden	Bemerkungen	Beurteilung PL	Entscheid
			<p>der Gemeinden ist richtig und wesentlich.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Die Kernbotschaft «Weiterentwicklung Aare-Korridore» mit einer auf die Verkehrsträger abgestimmten Siedlungs- und Arbeitsplatzschwerpunkte ist nur dann zutreffend, wenn auch die Verkehrsträger sich in Abstimmung auf die Siedlungs- und Arbeitsplatzschwerpunkte weiterentwickeln können (MIV, öV und FVV)</li> </ul> <p>Die Kernbotschaft «Auf die Siedlungsentwicklung abgestimmt Aare-Logistik» ist nur dann zutreffend, wenn die Siedlungsverträglichkeit auch durch zusätzliche Verkehrsinfrastruktur unterstützt werden kann. Die Verkehrsplanung hat in Abwägung einer angebotsorientieren, wie auch nachfrageorientieren Verkehrsplanung zu erfolgen. Der Fokus auf die Siedlungsverträglichkeit ist jedoch zentral und wird bestätigt.</p>	<p>diverse Veranstaltungen im Rahmen der AareLandsGemeinde einbezogen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>	z.K.
Regionalverband Zofingenregio	ja	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die vorgenommenen Ergänzungen am Zukunftsbild werden unterstützt. Insbesondere die Behandlung des Themas Versorgung/Logistik erachtet Zofingenregio als zweckmässig.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>	z.K.

Wer	Antwort	Womit nicht einverstanden	Bemerkungen	Beurteilung PL	Entscheid
Verkehrsbund Luzern	ja	--	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>	z.K.
Die Mitte Kanton Luzern	Ja	--	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>	z.K.
SP Kanton Luzern	ja	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Strategie "von interkantonal zu gesamtregionaler Zusammenarbeit" begrüsst die SP. In der zunehmenden, strategisch gewollten und auch faktisch vorhandenen Vernetzung über die Kantons-grenzen hinweg bedarf es einer genauen Abstimmung und zielführenden Kommunikation. Dazu trägt dieses Programm bei. ÖV-Vernetzung, Velonetz-Ausbau, Verkehrsmanagement und Logistikstandorte kantonsübergreifend zu koordinieren, ist ein zukunftssträchtiger Ansatz.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>	z.K.
SVP Kanton Luzern	nein	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vernetzte «Aare-Mobilität»: Unter dem Begriff "Gestaltung und die Aufwertung des Strassenraums" sind wohl Massnahmen wie Tempo 30 und Einengung der Strassenbreiten inkludiert. Die SVP vertritt hier klar die Meinung, dass auf verkehrsorientierten Strassen innerorts grundsätzlich Tempo 50 gelten soll. Auf Nebenstrassen kann Tempo 30 eingeführt werden, wenn die lokalen Behörden dies wünschen. Diese Regelung</li> </ul>	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>Signalisation und Markierung ist nicht Aufgabe des Agglomerationsprogramms. Im Kanton Luzern wurde der Planungsbericht Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen sowie die Botschaft zur Volksinitiative Tempo 50 der SVP in der Dezember-Session 2024 durch den Kantonsrat beraten: Forderungen</li> </ul>	z.K.

Wer	Antwort	Womit nicht einverstanden	Bemerkungen	Beurteilung PL	Entscheid
		<p>respektiert die Bedürfnisse der Bevölkerung und widerspricht den Absichten des Agglomerationsprogramms 5G Verkehrslenkung und Dosierung innerorts einzuführen.</p>		<p>nach Tempo 30 innerorts sollen anhand von klaren Kriterien beurteilt werden. Die Gemeinden können betreffend Tempo 30 auf Kantonsstrassen entsprechende Gesuche bei der Dienststelle vif einreichen. Bei Annahme des Gesuchs können entsprechende Massnahmen umgesetzt werden.</p>	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Starke und vernetzte «Aare-Zentren»: Die fixen und starren Vorgaben für die weitere Entwicklung der verschiedenen Gemeinden ist undemokratische Planwirtschaft. Wir vermissen eine breite demokratische Abstützung und die Möglichkeit für die Bürger auf die einzelnen Massnahmen Einfluss nehmen zu können. Durch die geplanten Massnahmen werden Bauland und Mieten in den Zentren rar und folge dessen massiv steigen, ohne, dass dafür ein</li> </ul>	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>Das Ziel des Agglomerationsprogramms ist eine möglichst optimale Abstimmung zwischen der Siedlungsentwicklung und dem Verkehrssystem. Die Bürger:innen haben bei der baulichen Umsetzung von Massnahmen in den dafür üblichen Verfahren eine (demokratische) Mitsprache.</li> </ul>	z.K.

Wer	Antwort	Womit nicht einverstanden	Bemerkungen	Beurteilung PL	Entscheid
		<p>wirtschaftlicher Mehrwert besteht. Die SVP fordert eine liberale Wirtschaftsordnung, die der Staat zwar auch unterstützend begleitet, aber nicht die wirtschaftliche Entwicklung durch klima- und siedlungspolitische Massnahmen negativ beeinflusst und ideologisch bevormundet.</p> <p>▪ Weiterentwickelte «Aare-Korridore»: Die fixen Vorgaben für die weitere Entwicklung der verschiedenen Gemeinden sind absolut undemokratisch. Wir vermissen auch hier eine breite demokratische Abstützung und die Möglichkeit für die Bürgerinnen und Bürger auf die einzelnen Massnahmen Einfluss nehmen zu können. Die zukünftigen Auswirkungen des Klimawandels auf die Siedlungen der Agglomeration in den kommenden Jahrzehnten sind schwierig vorherzusagen. Es ist jedoch klar belegt, dass eine Verdichtung der Siedlungen das Klima in den Sommermonaten massiv beeinflussen kann. Ebenso</p>	--	<p>▪ Die Bürger:innen haben bei der baulichen Umsetzung von Massnahmen in den dafür üblichen Verfahren eine (demokratische) Mitsprache. Auf den Umgang mit den Auswirkungen des Klimawandels auf das Siedlungsgebiet wird bereits an verschiedenen Stellen im AP AL 5 eingegangen, u.a. in TL5 der Teilstrategie Siedlung.</p>	z.K.

Wer	Antwort	Womit nicht einverstanden	Bemerkungen	Beurteilung PL	Entscheid
		wird der Wasserabfluss im Falle von Starkregen massiv beschleunigt. Dies sollte entsprechend bei der Abwägung der geplanten Massnahmen auch erwähnt werden.			
		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Auf die Siedlungsentwicklung abgestimmte «Aare-Logistik»: Die Planung der Siedlungsentwicklung und der entsprechenden Logistikzentren entlang scheint auf den ersten Blick absolut plausibel und richtig. Es zeigt sich mit dem zweiten Blick, dass im Betrachtungsperimeter vor allem wertvolle Fruchtfolgeflächen dem steigenden Landbedarf der Transport- und Lagerungsindustrie zum Opfer fallen. Die Ursache für die Zersiedelung, den Landverlust und die Engpässe beim MIV und ÖV, ist auch hier die massive Zuwanderung.</li> </ul>	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Das Ziel des Agglomerationsprogramms ist eine möglichst optimale Abstimmung zwischen der Siedlungsentwicklung und dem Verkehrssystem. Die Massnahmen wurden auf ihre Flächenbeanspruchung und Konflikte mit der Umweltgesetzgebung geprüft.</li> </ul>	z.K.
		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Aufgewertete «Aare-Landschaft»: Es ist zu begrüßen, dass die Bevölkerung der Agglomeration naturnahe Erholungszonen zur Verfügung hat. Demgegenüber darf eine</li> </ul>	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Massnahmen wurden auf ihre Flächenbeanspruchung und Konflikte mit der Umweltgesetzgebung geprüft.</li> </ul>	z.K.

Wer	Antwort	Womit nicht einverstanden	Bemerkungen	Beurteilung PL	Entscheid
		Naturzone, die zu allen Tageszeiten von der Bevölkerung begangen wird, wohl kaum als ökologisch wertvolle Aufwertung der Landschaft oder des See- und Flussufers bezeichnet werden. Der Bau von Radwegen, Picknicktischen oder Spielplätzen ist gemäss der eidgenössischen Gewässerschutzverordnung Art. 41c im Gewässerraum nicht erlaubt.		Der steigende Nutzungsdruck auf Fluss- sowie allgemein Landschafts- und Naturräume in der Agglomeration ist als «verbleibender Handlungsbedarf» vermerkt. Auch die Massnahmen L501 zum «Siedlungsnahen Landschaftsraum» und L502 zur «Aufwertung und Weiterentwicklung Gewässerräume» gehen in diese Richtung.	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ «Aare-Region» als Raum ohne Grenzen: Wir begrüssen prinzipiell die Erarbeitung einer überregionalen Verkehrs- und Siedlungsstrategie. Die Massnahmen des Agglomerationsprogramms der 5. Generation werden durch ein breites Gremium erarbeitet, welches hierfür aber nie demokratisch legitimiert wurde. Es werden Pläne und Massnahmen beschlossen und</li> </ul>	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Bürger:innen haben bei der baulichen Umsetzung von Massnahmen in den dafür üblichen Verfahren eine (demokratische) Mitsprache. Im Kanton Luzern wird der Kantonsrat im Rahmen des Bauprogramms einbezogen, welches die relevante Grundlage für die kantonalen</li> </ul>	z.K.

Wer	Antwort	Womit nicht einverstanden	Bemerkungen	Beurteilung PL	Entscheid
		eidgenössische und kantonale Gelder verteilt ohne direkten Einbezug des Kantonsrates oder der Luzerner Bevölkerung. Die regionale Einflussnahme von Entwicklungsträgern und anderen zwischenstaatlichen Ebenen und ihre umfassende Einflussnahme auf Verkehr und Siedlungsentwicklung sind massiv und werden zunehmend grösser. Die Autonomie der Gemeinden wird ausgehebelt, da sie zur Umsetzung der Programme verpflichtet sind. Die Agglomerationsprogramme haben damit nicht nur ein grosses Demokratiedefizit, sondern ihre einseitigen und ideologischen Massnahmen sind weit davon entfernt das politische Meinungsspektrum abzubilden.		Verkehrsinfrastrukturprojekte im Agglomerationsprogramm darstellt.	
Privatperson	keine Antwort	--	--	--	z.K.
Privatperson	ja	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ich finde es gut, dass kantonsübergreifend die Zukunft gestaltet wird.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>	z.K.

## Sind Sie mit den Teilstrategien einverstanden? Falls nein, womit nicht einverstanden? Bemerkungen

Wer	Antwort	Womit nicht einverstanden	Bemerkungen	Beurteilung PL	Entscheid
Bottenwil, Buchs AG, Dulliken, Muhlen, Niedergösgen, Oensingen, Olten, Rothrist, Strengelbach, Trimbach, Wangen bei Olten	ja	--	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>	z.K.
Aarburg	ja	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Ergänzungen der TS werden unterstützt. Insbesondere TS Landschaft und Freiraum und auch TS Güterverkehr.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>	z.K.
Dagmersellen	ja	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Ergänzungen der Teilstrategien werden unterstützt. Insbesondere Teilstrategie Siedlung 5 (Siedlungsentwicklung und Lokalklima aufeinander abstimmen), sowie Teilstrategie Landschaft und Freiraum und auch Teilstrategie Güterverkehr.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>	z.K.
Däniken	Nein	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ergänzend sollte ein HUB als "Optional" in der Region Niederamt berücksichtigt werden. So könnte die Region wirtschaftlich besser erschlossen werden und die Knoten Olten und Aarau entlastet werden Dies wurde auch bereits mit den Verantwortlichen des Projekts besprochen. Je nach</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Zentrumsplanung ist als Schlüsselareal im Plan aufgeführt und im Bericht erfasst.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gemäss den strategischen Grundsätzen in TGV2 der Teilstrategie «Güterverkehr und Logistik» sind Hubs im Niederamt nicht geeignet, infolge zu weit entfernter Anbindung an das Autobahnnetz. In den derzeit vorliegenden</li> </ul>	z.K.

Wer	Antwort	Womit nicht einverstanden	Bemerkungen	Beurteilung PL	Entscheid
		Projektentwicklung wäre ein späterer Ausbau sinnvoll.	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Fahrradrouten sind hauptsächlich entlang des Agglomerationskorridors geplant. So auch durch Däniken. Jedoch noch ohne zeitliche Angaben bezüglich Realisierung.</li> </ul>	<p>Planungsunterlagen zu CST für die Anpassung des kant. Richtplans Solothurn ist im Niederamt kein Hub-Standort vorgesehen. Auch gemäss dem Korridorprozess «Raum+Mobilität Niederamt» eignet sich das Niederamt geografisch nicht gut für die Feinverteilung der Güter. Für einen potenziellen Hub-Standort benötigt es demnach zuerst grundsätzliche Interessensabwägungen zu den positiven und negativen Auswirkungen für das Niederamt.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Etappierung der Velovorrang- und Velohaupttrouten im Kanton Solothurn wird bis Anfang 2025 vorliegen. Anschliessend werden in der Teilstrategie Fuss- und Veloverkehr die</li> </ul>	z.K./tlw. A.

Wer	Antwort	Womit nicht einverstanden	Bemerkungen	Beurteilung PL	Entscheid
				Realisierungshorizonte ergänzt. Die detaillierten Linienführungen der Velovorrang- und Velohaupt-routen werden mittels Korridorstudien ermittelt.	
Eppenberg, Wöschnau, Hägendorf, Kölliken	keine Antwort	--	--	--	z.K.
Gretzenbach	nein	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Auf S. 125 ist ersichtlich, dass die Verbindung Kölliken - Oftingen Ausgebaut/Angepasst wird; ein Ausbau Niederamt Richtung Kölliken fehlt gänzlich - aus dem Niederamt gibt es aktuell nur Umwege, um auf die andere Seite zu kommen (entweder über Aarau oder Olten, was beides lange Fahrzeiten, Wartezeiten wegen Pfortneranlagen, bzw. Umsteigevorgänge mit sich bringt)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ nein</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ein Gesamtverkehrskonzept Niederamt, welches auch die obenstehenden Themen behandeln wird, ist in Planung. Aufgrund des Zeitplans dieses GVK werden die entsprechenden Erkenntnisse ins AP AareLand der 6. Generation einfließen.</li> <li>▪ Das bestehende Busangebot wird kontinuierlich weiterentwickelt. Direkte ÖV-Verbindungen zwischen dem Niederamt und Kölliken bzw. Richtung Zofingen</li> </ul>	z.K.

Wer	Antwort	Womit nicht einverstanden	Bemerkungen	Beurteilung PL	Entscheid
				(gemäss Korridorprozess Raum+Mobilität Niederamt) werden geprüft. Die Verbesserung der ÖV-Erschliessung ist vom Kostendeckungsgrad und den finanziellen Mitteln abhängig.	
Lostorf	Ja	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Teilstrategien sind zielführend und klar.</li> <li>▪ Für uns stellt sich die Frage, weshalb nicht alle TL2-Gebiete der Karte "Teilstrategie Landschaft und Freiraum" im Zukunftsbild AareLand 2040 dargestellt werden.</li> <li>▪ Für Lostorf sind vor allem die Teilstrategien TÖV2, TÖV3 und TÖV5 von grosser Bedeutung.</li>   <li>▪ Auf der Karte „Teilstrategie Fuss-/Veloverkehr“ fehlt die Velohauptroute von Lostorf in Richtung Obergösgen. Diese ist</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wird zur Kenntnis genommen.</li> <li>▪ In der synthetisierten Abbildung des Zukunftsbildes werden v.a. die Aare- und Flusslandschaften sowie die siedlungsnahen Erholungsgebiete prominent abgebildet. Die Darstellung von sämtlichen Naherholungsgebieten im Landschaftsraum würde das Zukunftsbild überladen. Diese sind auf der Ebene der Teilstrategien aufgenommen.</li> <li>▪ In der Teilstrategie Fuss- und Veloverkehr wird der Planungskorridor</li> </ul>	z.K./tlw. A.

Wer	Antwort	Womit nicht einverstanden	Bemerkungen	Beurteilung PL	Entscheid
			als Planungskorridor in der Richtplananpassung 2022 enthalten.	zwischen Lostorf und Obergösgen ergänzt.	
Neuendorf	keine Antwort	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Eine Gesamtbetrachtung der zu erwarteten Verkehrsströme unter Einbezug aller Bauvorhaben mittels einer überregionalen Verkehrsplanung ist dringend nötig. Die Planungsgeschwindigkeit der verschiedenen Projekte und die dazu nötige Verkehrsinfrastruktur sind nicht aufeinander abgestimmt.</li> <li>▪ Die Standortattraktivität des Gäus für Logistikunternehmen nimmt spürbar zu, nicht aber die Attraktivität als Wohnort. Die Wertschöpfung für die Region bleibt dadurch bescheiden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Themen werden im aktuell laufenden Gesamtverkehrskonzept Gäu behandelt. Aufgrund des Zeitplans dieses GVK werden die entsprechenden Erkenntnisse erst ins AP AareLand der 6. Generation einfließen.</li> </ul>	z.K.
Oftringen	nein	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ In der Teilstrategie «Öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität» ist die Massnahme ÖV506_Ü Oftringen, Neue S-Bahnhaltestelle Oftringen Zentrum im Hauptbericht (Seite 178, Abschnitt 7.4.1. Bahn) unter Kategorie / Nationale Planungen ** wie folgt zu ergänzen: ** Ziel ist, die neue S-Bahnhaltestelle Oftringen Zentrum im AS 2035 aufzunehmen.</li> </ul>	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bei dieser S-Bahnhaltestelle fehlt für die Festsetzung im Richtplan der Nachweis der fahrplantechnischen Machbarkeit.</li> </ul>	z.K.
Reiden	ja	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Gemeinde Reiden unterstützt die Teilstrategie Logistik, welche keine weiteren</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die genaue Nutzungsausrichtung des ESP</li> </ul>	z.K.

Wer	Antwort	Womit nicht einverstanden	Bemerkungen	Beurteilung PL	Entscheid
			<p>Gebiete für Logistik auf den ESP/SAG Reiden(-Wikon) zulassen will.</p> <p>▪ Man nimmt zur Kenntnis, dass es zum Thema CST auch Aussagen gibt. Die Gemeinde Reiden sieht diese Vision als zukunftsweisende Möglichkeit den Logistikverkehr auf den Hauptverkehrsrouten zu reduzieren.</p>	<p>Reiden/Wikon und des SAG wird mit den Gemeinden in entsprechenden Prozessen geklärt.</p> <p>▪ Wird zur Kenntnis genommen.</p>	z.K.
Schönenwerd	nein	<p>▪ Zu den strategischen Stossrichtungen (S. 113 f) vgl. unseren Kommentar im Massnahmenband.</p> <p>▪ Angebotskonzept Bahn 2040: Mit der Realisierung des Wendegleises ist auch der ¼ h Takt der S-Bahn umzusetzen (S. 121, 126).</p> <p>▪ Teilstrategie Strasse (S. 131): Die Ortsverbindung Oberentfelden-Schönenwerd ist mit „Güterverkehrsbelastung mindern“ bezeichnet. Es ist daran zu erinnern, dass dieser „Schleichweg“ sowohl in Schönenwerd als auch in Oberentfelden durch</p>	--	<p>▪ Siehe Beurteilung zum Massnahmenband.</p> <p>▪ Der 15'-Takt der S-Bahn ist aktuell nicht im Bahnangebotskonzept enthalten. Eine Perronverlängerung wäre zudem notwendig.</p> <p>▪ Aus der Teilstrategie Strasse des AP AL 5 geht hervor, dass auf der Verbindung zwischen dem Niederamt und Kölliken die Güterverkehrsbelastung gemindert werden soll. Gemäss dem</p>	z.K.

Wer	Antwort	Womit nicht einverstanden	Bemerkungen	Beurteilung PL	Entscheid
		Wohnquartiere führt und beidseitig mehrmals Anläufe zur Sperrung unternommen wurden. In der MIV-Strategie ist diese Verbindung mit generell „Verkehrsbelastung mindern“ eventualiter mit „Sperrung“ zu charakterisieren.		Korridorprozess Raum+Mobilität Niederamt sollen kurzfristig valide Datengrundlagen geschaffen und Pilotversuche getestet werden. Mittelfristig soll eine Dauerlösung ausgearbeitet werden.	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Teilstrategie Fuss- und Veloverkehr (S. 148): Im kantonalen Richtplan wird für die Veloroutenplanung ein kantonaler Erschliessungsplan vorgesehen, was aus unserer Sicht richtig und konsequent ist. Auf die erforderliche kantonale Erschliessungsplanung ist hinzuweisen.</li> </ul>	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ein Hinweis wird aufgenommen.</li> </ul>	A.
		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Güterverkehr und Logistik (S. 158 ff): Betreffend Cargo Sous Terrain (CST) wird auf S. 163 eine „nachhaltige Hub-Logistik“ erwähnt. Von Nachhaltigkeit kann erst gesprochen werden, wenn a) kein Kulturland beansprucht wird und b) der Schutz des Grundwassers gelöst werden kann (das Gäu ist bis ins untere Niederamt das größte</li> </ul>	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gemäss den strategischen Grundsätzen in TGV2 der Teilstrategie «Güterverkehr und Logistik» sind Hubs im Niederamt nicht geeignet, infolge zu weit entfernter Anbindung an das Autobahnnetz. In den derzeit vorliegenden Planungsunterlagen</li> </ul>	z.K.

Wer	Antwort	Womit nicht einverstanden	Bemerkungen	Beurteilung PL	Entscheid
		<p>kompakte Grundwasservorkommen in der Schweiz). Die Untersuchungen von CST dazu sind bis anhin äusserst dürftig.</p>		<p>zu CST für die Anpassung des kant. Richtplans Solothurn ist im Niederamt kein Hub-Standort vorgesehen. Auch gemäss dem Korridorprozess «Raum+Mobilität Niederamt» eignet sich das Niederamt geografisch nicht gut für die Feinverteilung der Güter. Für einen potenziellen Hub-Standort benötigt es demnach zuerst grundsätzliche Interessensabwägungen zu den positiven und negativen Auswirkungen für das Niederamt. U.a. auf diese Aspekte zielt der Hinweis auf eine nachhaltige Hub-Strategie. Massgebend dafür ist die Umweltschutzgesetzgebung.</p>	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zur Teilstrategie Logistik (S. 167) siehe unseren Eintrag zu Ziff. 10 des Fragebogens. Wir geben zudem zu bedenken,</li> </ul>	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gemäss der Teilstrategie Logistik sind die Arbeitsplatzgebiete in Dulliken (8),</li> </ul>	z.K.

Wer	Antwort	Womit nicht einverstanden	Bemerkungen	Beurteilung PL	Entscheid
		dass Schönenwerd durch den Schwerverkehr aus den Industriearealen von Niedergösgen, Däniken und Gretzenbach stark betroffen ist, weshalb wir zusätzlichen Ansiedlungen von Logistikbetrieben in Däniken und Gretzenbach sehr kritisch gegenüberstehen (Nutzungseignungen 7 und 9). Sind Kompensationen vorgesehen?		Däniken/Gretzenbach (7) und Schönenwerd (9) für arbeitsplatzintensive- und güterverkehrsarme produktionsorientierte Nutzungen geeignet und keine logistikaffinen Standorte. Gemäss dem strategischen Grundsatz TGV1 sind im Niederamt generell güterverkehrsarme Nutzungen anzustreben.	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Massnahmen Siedlung (S. 174): Die Ortsplanungsrevision Schönenwerd ist mit RRB Nr. 2023/1123 vom 4.7.2023 in Kraft getreten. Damit wurde auch die Nutzung in den aufgeführten Arealen „Wohnen an der Aare“ und „Bally Areal“ festgelegt und am 16.5.2024 zuhanden AareLand Stellung genommen.</li> </ul>	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die entsprechende Stellungnahme wurde im Massnahmenband (S502.14 und S503.4) berücksichtigt.</li> </ul>	z.K.
		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Aufwertung Gewässerräume, Erholungsraum Schachen/Grien, Erlinsbach (SO), Eppenbergr-Wöschnau, Aarau (S. 175): Allfällige Planungen</li> </ul>	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wird im Massnahmenband ergänzt.</li> </ul>	A.

Wer	Antwort	Womit nicht einverstanden	Bemerkungen	Beurteilung PL	Entscheid
		<p>sind auf die im Zuge der Erneuerung des Kraftwerks Aarau erstellten, ausgezeichneten Planungsgrundlagen der Eniwa abzustimmen. Mit dem Bau des Dotierkraftwerkes Schönenwerd wurde der Aareraum bereits mit einem Umgehungsgewässer und weiteren Massnahmen zugunsten von Erholung und Natur aufgewertet.</p> <p>▪ Massnahmen Strasse (S. 181, 184): Die Sanierung der Zentrumsdurchfahrt Schönenwerd erfolgt durch den Kanton. Die aufgeführten Verkehrsmanagementmassnahmen zur Priorisierung des öV sind in der Gemeinde (noch) nicht bekannt.</p>	--	<p>▪ Die Massnahme entspricht grundsätzlich dem Projekt aus der 3. Generation, welches nicht bis Ende 2025 umgesetzt werden kann.</p>	z.K.
Stadt Aarau	keine Antwort	--	<p>▪ Aufgrund der Vernehmlassungsdauer und der intern freien Ressourcen müssen wir auf eine Rückmeldung zum Hauptbericht verzichten.</p>	<p>▪ Wird zur Kenntnis genommen.</p>	z.K.
Stadt Zofingen	Ja		<p>▪ Die Teilstrategie Mobilitätsmanagement und Parkierung (S. 149 ff.) ist zu konkretisieren.</p> <p>▪ Es ist ein regional abgestimmtes Parkierungskonzept (öffentliches und privates Parkieren) mit Tarifierungsvorschlägen zu erarbeiten.</p>	<p>▪ Wird zur Kenntnis genommen. Im Hinblick auf das AP AL 6 ist zu prüfen, welche Massnahmenansätze gemeinsam angegangen werden können.</p>	z.K./P.

Wer	Antwort	Womit nicht einverstanden	Bemerkungen	Beurteilung PL	Entscheid
			<ul style="list-style-type: none"> <li>Es ist ein Leitfaden Mobilitätskonzepte für Mobilitätskonzepte zu erstellen. Dieser soll die Inhalte eines Mobilitätsgutachtens aufzeigen, welche die Gemeinden im Sinne eines Pflichtenhefts von den Bauherren verlangen können.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Trägerschaft sieht nicht vor, einen Leitfaden für Mobilitätskonzepte zu erarbeiten, da es zu diesem Thema bereits verschiedene gute Beispiele gibt.</li> </ul>	z.K.
Suhr	nein	<ul style="list-style-type: none"> <li>S. 113: Das Potential für den Bhf. Süd sollte betreffend Freiraum und Arbeitspotential mit mittel bis gross bezeichnet werden.</li> <li>Seite 114: Potential Suhr Zentrumsentwicklung sollte in den drei Bereichen als mittel bis gross bezeichnet werden.</li> <li>S. 115: Landschaft und Freiraum: Es fehlt der Einbezug des wichtigen Players Landwirtschaft. Landschaft und Freiraum kann nicht ohne die Landwirtschaft entwickelt werden. Die Aufgaben und Möglichkeiten der Landwirtschaft sind betr. Landschaft und Freiraum in einem separaten Abschnitt zu beschreiben. Partizipation mit der Landwirtschaft ist das</li> </ul>	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wird angepasst.</li> </ul>	A.
			--	<ul style="list-style-type: none"> <li>Das Einwohner- und Arbeitsplatzpotenzial wird bei den Zentrumsentwicklungen generell nicht ausgewiesen.</li> </ul>	z.K.
			--	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Landwirtschaft ist unter TL3 als siedlungsgliedernder Landschaftsraum enthalten und auf die Sicherung von Landwirtschaftsflächen wird explizit hingewiesen.</li> </ul>	k.A.

Wer	Antwort	Womit nicht einverstanden	Bemerkungen	Beurteilung PL	Entscheid
		Schlüsselvorgehen, um die beschriebenen, guten Ziele zu erreichen.			
		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bei der Mobilität müssten Leihvelosysteme noch verstärkt in der Region Aarau gefördert werden</li> </ul>	--		
		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ S.122 Aarau: Verdichtung der Linie 6 vom 30'-Takt zum 15'-Takt auf dem Abschnitt Aarau Bahnhof – Suhr Lindenfeld (Nr. 2): Die Verdichtung der Linie 6 soll bis zum Bahnhof Suhr weitergeführt werden und muss mit dem SBB Taktfahrplan der Strecken von und nach Bern und Basel koordiniert werden. Es soll geprüft werden, ob die Linie 6 nachts in Suhr einen Teil der Linie 4 übernehmen kann.</li> </ul>	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ In der Teilstrategie Fuss- und Veloverkehr (Kap. 6.7, Abschnitt FVV7) wird die Förderung von Bike-Sharing-Angeboten in der Stadt/Region Aarau ergänzt (z.B. PubliBike im Rahmen von MONAMO Aarau).</li> <li>▪ Wird geklärt.</li> </ul>	A.  P.
Uerkheim	keine Antwort	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Uerkheim liegt nur im Betrachtungsperimeter und wird nicht tangiert. Teilstrategien für die Region Zofingen soweit nachvollziehbar i.O.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>	z.K.

Wer	Antwort	Womit nicht einverstanden	Bemerkungen	Beurteilung PL	Entscheid
Untereentfelden	ja		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wichtig ist auch das Strassennetz und Verkehrsmanagement zu Stärken weiterzuentwickeln.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die strategischen Aussagen dazu finden sich in der Teilstrategie «Strassennetz und Verkehrsmanagement» im Kap. 6.5. Die Massnahmen dazu sind im Kap. 7.5 im Hauptbericht und unter Kap. 5 im Massnahmenband gelistet und beschrieben.</li> </ul>	z.K.
Wikon	nein	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Weiterentwicklung insbesondere des ESP Reiden/Wikon ist dringlich und soll nicht erst ab 2032 weiter forciert werden. Ohne eine bessere Erschliessung ist eine Entwicklung des ESP kaum möglich. Bereits seit knapp 20 Jahren versuchen Industriebetriebe im heutigen ESP Reiden/Wikon anzusiedeln und sich weiter zu entwickeln. Die Erschliessung hat in den vergangenen Baugesuchen mehrfach vor Gericht nicht Stand gehalten. Es kann und darf nicht die Aufgabe der Gemeinde sein einen kantonalen</li> </ul>	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die mangelhafte Erschliessung des ESP Reiden/Wikon sowie die Dringlichkeit zur Verbesserung des Gesamtverkehrssystems ist erkannt (vgl. u.a. Resultat ESP Screening). Entsprechend wird der Horizont der Siedlungsmassnahme S503.1 auf 2028-2031 festgelegt (A-Horizont).</li> </ul>	A.

Wer	Antwort	Womit nicht einverstanden	Bemerkungen	Beurteilung PL	Entscheid
		<p>Entwicklungsschwerpunkt zu erschliessen und dies zu finanzieren.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Der Bahnhof Brittnau-Wikon soll nicht aufgehoben werden. Für die Erschliessung des ESP Reiden/Wikon kann der Bahnhof im Bereich öV einen wichtigen Beitrag leisten. Die diskutierte Aufhebung widerspricht dem geplanten Ausbau des ESP und der Überbauung des Gebiets Schnöggelmatte in Wikon. Neben der heutigen Nutzung muss vor allem das Potenzial des Bahnhofes berücksichtigt werden.</li> </ul>	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wird zur Kenntnis genommen. Der Bahnhof Brittnau-Wikon wird mit dem konsolidierten Angebotskonzept 2035 wahrscheinlich aufgehoben. Dies erfolgt nicht über das Agglomerationsprogramm.</li> </ul>	z.K.
Natur- und Vogelschutzverein Oensingen	keine Antwort	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ wir vom Natur- und Vogelschutzverein Oensingen werden unser möglichstes unternehmen, sämtliche in unseren Einzugsgebiet angegangen Projekte, möglichst naturnah und biodivers gestalten zu wollen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>	z.K.
OGG	Ja	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die erarbeiteten Teilstrategien sind grossmehrheitlich stimmig und werden bestätigt. Der Regionalverein OGG erachtet folgende Hinweise als wesentlich:</li> <li>▪ Zur Teilstrategie Siedlung: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die TS2 ist betr. die Schlüsselareale Logistik/Produktion wie folgt zu ergänzen: «Bei Schlüsselarealen mit</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wird zur Kenntnis genommen.</li> <li>▪ Im laufenden Gesamtverkehrskonzept Gäu sowie im geplanten</li> </ul>	z.K.

Wer	Antwort	Womit nicht einverstanden	Bemerkungen	Beurteilung PL	Entscheid
			<p>schlechter Anbindung an das übergeordnete Strassennetz sind gestalterische oder steuerliche Massnahmen notwendig sowie Massnahmen an der bestehenden Verkehrsinfrastruktur bzw. Strassennetzergänzungen zu prüfen, um die negativen verkehrlichen Auswirkungen auf die ansässige Bevölkerung zu minimieren.»</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zum Plan «Teilstrategie Siedlung»: die Flächen der Regionalen Arbeitszone RAZ Gäu sind nicht ausschliesslich für die Aufwertung / Weiterentwicklung mit dem Profil «Logistik / Produktion» zu versehen, sondern auch das Profil «Dienstleistung / Gewerbe» erscheint angebracht (analog Oensingen), insbesondere auch in Kenntnis der öV-Drehscheibe Egerkingen mit entsprechend geplanten Massnahmen betr. den Fuss- und Veloverkehr.</li> <li>▪ in der Tabelle 19, «Strategische Stossrichtungen und Horizonte Teilstrategieelemente Siedlung» ist die RAZ Gäu ebenfalls bei der «Aufwertung / Weiterentwicklung Schlüsselareale Dienstleistung/Gewerbe» aufzuführen</li> </ul>	<p>Gesamtverkehrskonzept Niederamt werden gesamtverkehrliche Lösungen erarbeitet. Bei entsprechender Reife werden diese ins AP AL 6 einfliessen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Im AP sind generelle Aussagen zu den Gebieten festgehalten. Ein Schwerpunkt Logistik schliesst andere Arbeitsnutzungen nicht aus. Zudem ist festzuhalten, dass das AP die ordentlichen Verfahren (KRIP, Nutzungsplanung, Baubewilligung) nicht ersetzt. Im AP ist es wichtig, das Thema Logistik ggü. dem Bund sichtbar zu machen und die Koordination zwischen Logistiktutzungen und Verkehr aufzuzeigen. Dies ist eine Grundvoraussetzung für die Mitfinanzierung von</li> </ul>	z.K.

Wer	Antwort	Womit nicht einverstanden	Bemerkungen	Beurteilung PL	Entscheid
			<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ In der Tabelle 19, «Strategische Stossrichtungen und Horizonte Teilstrategieelemente Siedlung» ist nicht nachvollziehbar, warum betr. die Realisierung die Vorhaben Murpf, Post und Coop mit zwei Punkten (..) aufgeführt sind.</li> <li>▪ Zur Teilstrategie Landschaft und Freiraum: Keine Kommentare</li> </ul> <p>Zur Teilstrategie Öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wie aus dem Plan zur Teilstrategie «Öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität» augenfällig wird, weist der Perimeter des Regionalvereins OGG kaum Inhalte bzw. Massnahmen aus (mit Ausnahme der Stadt Olten und im Vergleich zu den Räumen Aarau und Oftringen-Zofingen). Insbesondere das Gäu und das Niederamt erscheinen als «Blinder Fleck». Dieser Umstand bedarf einer Erläuterung und ist zwingend in nachfolgenden Agglomerationsprogrammen anzugehen.</li> </ul>	<p>Verkehrsinfrastrukturmassnahmen durch den Bund.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Schwerpunkte der Realisierung werden noch ergänzt.</li> <li>▪ Wird zur Kenntnis genommen.</li> <li>▪ Die Themen werden im aktuell laufenden Gesamtverkehrskonzept Gäu behandelt. Aufgrund des Zeitplans dieses GVK werden die entsprechenden Erkenntnisse erst ins AP AareLand der 6. Generation einfliessen. Das bestehende Busangebot wird kontinuierlich weiterentwickelt. Direkte ÖV-Verbindungen zwischen dem Niederamt und Kölliken bzw. Richtung Zofingen (gemäss Korridorprozess Raum+Mobilität</li> </ul>	<p>A.</p> <p>z.K.</p> <p>z.K.</p>

Wer	Antwort	Womit nicht einverstanden	Bemerkungen	Beurteilung PL	Entscheid
			<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zur Teilstrategie Strassennetz und Verkehrsmanagement: Die Teilstrategie Strassennetz und Verkehrsmanagement wird nach Vorliegen und in Kenntnis der Gesamtverkehrskonzepte GVK Olten-Gäu und GVK Niederamt umfassend zu überarbeiten sein.</li> <li>▪ Die Nennung / Aufzählung weiterer potenzieller Netzergänzungen, insbesondere die Achse Oensingen – Egerkingen – Hägendorf – Wangen sowie der Verweis auf die beiden Gesamtverkehrskonzepte GVK Olten-Gäu und GVK Niederamt wird begrüsst und als notwendig erachtet. Das GVK Niederamt ist in Planung, liegt aber noch nicht vor. Die Erarbeitung des GVK sollte ergebnisoffen erfolgen und erste Erkenntnisse aus dem Korridorprozess «Raum+Mobilität Niederamt» nicht als sakrosankt bezeichnen. Insbesondere wird im GVK zu prüfen sein, ob (grosse) Strassennetzergänzungen und Ortsumfahrungen notwendig werden und die</li> </ul>	<p>Niederamt) werden geprüft. Die Verbesserung der ÖV-Erschliessung ist vom Kostendeckungsgrad und den finanziellen Mitteln abhängig.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Eine Überprüfung und wo nötig Anpassung der Teilstrategie wird nach Vorliegen der GVKs erfolgen. Aufgrund des Zeitplans der GVKs wird dies allerdings erst im AP 6 stattfinden.</li> <li>▪ Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>	<p>z.K.</p> <p>z.K.</p>

Wer	Antwort	Womit nicht einverstanden	Bemerkungen	Beurteilung PL	Entscheid
			<p>Machbarkeit für solche Vorhaben gegeben ist. Insbesondere die Thematik der Anbindung an die Autobahn (Autobahnzubringer) stellt einen grossen Handlungsbedarf dar.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Betreffend die Teilstrategie Strasse stellt sich die Frage, ob nicht auch für das Gäu und das Niederamt ein eigenständiges Verkehrsmanagement zweckmässig und zu entwickeln ist. Die Aufnahme der ERO+ (Erschliessung Korridor prüfen) in der Teilstrategie Strasse wird begrüsst und als zwingend erachtet.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Themen werden im aktuell laufenden Gesamtverkehrskonzept Gäu behandelt. Aufgrund des Zeitplans dieses GVK werden die entsprechenden Erkenntnisse erst ins AP AareLand der 6. Generation einfließen. Ein Gesamtverkehrskonzept Niederamt, welches auch die obenstehenden Themen behandeln wird, ist in Planung. Aufgrund des Zeitplans dieses GVK werden die entsprechenden Erkenntnisse ins AP AareLand der 6. Generation einfließen.</li> </ul>	z.K.
			<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zum GVP Oensingen: Die Ausführungen betr. das Gesamtverkehrsprojekt GVP Oensingen werden begrüsst und</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>	z.K.

Wer	Antwort	Womit nicht einverstanden	Bemerkungen	Beurteilung PL	Entscheid
			<p>bestätigt. Das GVP mit den flankierenden Massnahmen ist umzusetzen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zur Teilstrategie Fuss- und Veloverkehr: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Velovorrangrouten und Velohauptrouten im Perimeter des Regionalvereins OGG sind gesamthaft mit den Realisierungs-Horizonten zu versehen (dies ist durch den Hinweis auf die Platzhaltertabelle wohl auch so angedacht).</li> </ul> </li> <li>▪ Wie aus dem Plan zur Teilstrategie Fuss-/Veloverkehr ersichtlich, liegen insbesondere für das Gäu noch keine Linienführungen für die Velohauptrouten vor; die ausgewiesenen, räumlich kaum verortbaren Planungskorridore sind, in Zusammenarbeit mit den betroffenen Gemeinden / der Region, kurzfristig in räumlich klar definierte Linienführungen zu überführen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Etappierung der Velovorrang- und Velohauptrouten im Kanton Solothurn wird bis Anfang 2025 vorliegen. Anschliessend werden in der Teilstrategie Fuss- und Veloverkehr die Realisierungshorizonte ergänzt. Die detaillierten Linienführungen der Velovorrang- und Velohauptrouten werden mittels Korridorstudien ermittelt.</li> <li>▪ Die oben aufgeführten Themen werden im aktuell laufenden Gesamtverkehrskonzept Gäu behandelt. Aufgrund des Zeitplans dieses GVK werden die entsprechenden Erkenntnisse erst ins AP AareLand der 6. Generation einfließen.</li> </ul>	<p>A.</p> <p>z.K.</p>

Wer	Antwort	Womit nicht einverstanden	Bemerkungen	Beurteilung PL	Entscheid
			<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zur Teilstrategie Mobilitätsmanagement und Parkierung: Keine Kommentare</li> <li>▪ Zur Teilstrategie Verkehrssicherheit: In Kenntnis der Unfallschwerpunkte im OGG-Perimeter erachtet der Regionalverein die Sanierung dieser Unfallschwerpunkte bzw. das «Black Spot Management» als Massnahme mit hohem Handlungsbedarf (vgl. Tabelle 25).</li> <li>▪ Zur Teilstrategie Güterverkehr und Logistik: Die übergeordneten Grundsätze betr. die Teilstrategie Güterverkehr und Logistik werden bestätigt. Der Regionalverein OGG weist jedoch nochmals auf die Thematik des «Lastenausgleichs» hin: Die Logistikbranche hat sich zu einer Leitbranche des Kantons Solothurn entwickelt, welche sich vor allem entlang der nationalen Verkehrsknoten angesiedelt hat. Eine Konzentration von Logistik-Unternehmungen an bestehenden und verkehrlich gut erschlossenen Standorten, wie im Gäu, ist grundsätzlich sinnvoll. Im Gäu befinden sich zahlreiche Logistikbetriebe von nationaler Bedeutung, die Systemrelevanz des Gäu zur Landesversorgung ist entsprechend hoch. Auch bringt diese Gunstlage zweifelsfrei volkswirtschaftliche Vorteile mit sich. Dennoch ist der «Preis» (Versiegelung, Verkehr, Lärm, Einfluss auf die Landschaft usw.) hoch und</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wird zur Kenntnis genommen.</li> <li>▪ Wird zur Kenntnis genommen.</li>   <li>▪ Der Lastenausgleich ist nicht Gegenstand des AP. Die Kantone setzen sich dafür ein, dass die übergeordneten Bundesmassnahmen (Schiene und Strasse) konsequent umgesetzt werden. Im AP AL wird der gesamtschweizerischen Bedeutung der Logistik im Gäu im ersten übergeordneten Grundsatz der Teilstrategie Logistik Rechnung getragen. Im Bereich Verkehr kann die Region via Agglomerationsprogramm von einer Mitfinanzierung durch den Bund von</li> </ul>	<p>z.K.</p> <p>z.K.</p> <p>z.K.</p>

Wer	Antwort	Womit nicht einverstanden	Bemerkungen	Beurteilung PL	Entscheid
			<p>die negativen Aspekte und finanziellen Konsequenzen für die Standortgemeinden und die Region sind wesentlich. Im Raum Gäu sind in den nächsten Jahren bedeutende Vorhaben in Planung (u.a. gemäss Richtplananpassungen 2022 bis 2024), welche weiter zur systemrelevanten Versorgungsfunktion beitragen werden. Weitere Vorhaben werden dazukommen. Aus Sicht der Region stemmen die Gemeinden des OGG aufgrund dieser Gunstlage eine nationale Aufgabe; die Schweiz profitiert von einer Leistung, die die Region erbringt. Die in Konsequenz dieser Leistung entstehenden «Lasten» sind zu entschädigen; Massnahmen entsprechend dieser Forderung müssen zwingend Gegenstand der Agglomerationsprogramme sein (5. Generation und weitere Generationen).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Der dritte Grundsatz ist wie folgt zu ergänzen. «Umgekehrt erwartet die Agglomeration AareLand, dass zur Reduktion und zum Lastenausgleich der mit dem erhöhten Güterverkehrsaufkommen verbundenen Belastungen alle Akteure, insbesondere auch der Bund, ihren Beitrag leisten.</li> <li>▪ Betr. den fünften Grundsatz stellt sich die Frage, ob in der Logistik Nutzungskonzepte überhaupt auf einen «reduzierten Verkehr» hin gestaltet werden können. Gegebenenfalls wäre es «ehrlicher», hier</li> </ul>	<p>Verkehrsinfrastrukturmassnahmen profitieren.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Der Lastenausgleich ist nicht Gegenstand des AP.</li> <li>▪ Bzgl. Unterstützung verkehrsarmer Logistiksysteme hat die öffentliche Hand tatsächlich nur bedingte</li> </ul>	<p>k.A.</p> <p>z.K.</p>

Wer	Antwort	Womit nicht einverstanden	Bemerkungen	Beurteilung PL	Entscheid
			<p>die Gestaltung hin zu einem «verträglicheren Verkehr» in den Fokus zu stellen. Ergänzend könnte die Reduktion des Verkehrs auf den «Güterverkehr auf der Strasse» bezogen werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zur TGV1 «Logistikstandorte kantonsübergreifend abstimmen» stellt sich die Frage, ob für die Regionale Arbeitszone RAZ güterverkehrsärmere Nutzungen anzustreben sind. In Kenntnis des heutigen wie zukünftigen hohen Stellenwerts der Logistik und aufgrund der hohen Standortgunst mit der unmittelbaren Anbindung an die Autobahn eignet sich die RAZ grundsätzlich in hohem Masse für die Konzentration von Logistikvorhaben. Diesem Umstand wurde im Plan Teilstrategie Logistik bereits Rechnung getragen.</li> </ul>	<p>Handlungskompetenzen. Pilotprojekte zu fördern wäre aber durchaus möglich (siehe Exkurs Stadt Aarau). Aus Sicht Agglomerationsprogramm hat die siedlungsseitige Verträglichkeit des Güterverkehrs grösste Priorität.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Im AP sind generelle Aussagen zu den Gebieten festgehalten. Ein Schwerpunkt Logistik schliesst andere Arbeitsnutzungen nicht aus. Zudem ist festzuhalten, dass das AP die ordentlichen Verfahren (KRIP, Nutzungsplanung, Baubewilligung) nicht ersetzt. Im AP ist es wichtig, das Thema Logistik ggü. dem Bund sichtbar zu machen und die Koordination zwischen Logistiknutzungen und Verkehr aufzuzeigen.</li> </ul>	z.K.

Wer	Antwort	Womit nicht einverstanden	Bemerkungen	Beurteilung PL	Entscheid
			<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Es ist davon auszugehen, dass der Betrieb von KV-Terminals im unmittelbaren Umfeld zu Mehrverkehr führen wird; diese Fahrten sollen siedlungsorientierte Abschnitte nicht zusätzlich belasten. Entsprechend ist der zweite strategische Grundsatz zu TGV1 wie folgt zu ergänzen: «Nähe und direkte Anbindung zu KV-Terminals».</li> <li>▪ Bei den strategischen Grundsätzen zu TGV3 «Siedlungsverträgliche Abstimmung des Güterverkehrs» ist der Grundsatz 2 wie folgt zu ergänzen: «Wo dies nicht möglich ist, sind gestalterische oder steuerliche Massnahmen sowie Massnahmen an der bestehenden Verkehrsinfrastruktur bzw. Strassennetzergänzungen zu prüfen, um die negativen Auswirkungen auf die ansässige Bevölkerung zu minimieren.</li> <li>▪ Die Legende zum Plan Teilstrategie Logistik ist der ESP 2 Egerkingen / Härkingen mit der Gemeinde Neuendorf zu ergänzen (RAZ Gäu).</li> </ul>	<p>Dies ist eine Grundvoraussetzung für die Mitfinanzierung von Verkehrsinfrastrukturmassnahmen durch den Bund.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Formulierung wird wie folgt ergänzt: «Nähe und <i>möglichst</i> direkte Anbindung zu KV-Terminals».</li> <li>▪ Im laufenden Gesamtverkehrskonzept Gäu sowie im geplanten Gesamtverkehrskonzept Niederamt werden gesamtverkehrliche Lösungen erarbeitet. Bei entsprechender Reife werden diese ins AP AL 6 einfliessen.</li> <li>▪ Die Gemeinde Neuendorf ist gemäss Richtplan nur im ESP 3 der Teilstrategie Logistik Standortgemeinde. Für RAZ I und II sind</li> </ul>	<p>tlw. A</p> <p>z.K.</p> <p>k.A.</p>

Wer	Antwort	Womit nicht einverstanden	Bemerkungen	Beurteilung PL	Entscheid
				dieselben Massnahmen-träger verantwortlich, im Massnahmenblatt der RAZ wird Neuendorf entsprechend als Standortgemeinde aufgeführt.	
Regionalverband Zofingeregio	ja	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Ergänzungen der Teilstrategien werden unterstützt. Insbesondere Teilstrategie Siedlung 5 (Siedlungsentwicklung und Lokalklima aufeinander abstimmen), sowie Teilstrategie Landschaft und Freiraum und auch Teilstrategie Güterverkehr.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>	z.K.
Verkehrsverbund Luzern	ja	--	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>	z.K.
Die Mitte Kanton Luzern	ja	--	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>	z.K.
SP Kanton Luzern	ja	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die SP begrüsst unter den vielen Massnahmen insbesondere die Abstimmung von Siedlungsentwicklung und Lokalklima sowie die interkantonale Abstimmung auch bei ÖV-Erschliessung und -ausbau. Zudem ist die genauere Betrachtung und der Einbezug von Güterverkehr und Logistik in das Gesamt-Mobilitätsmanagement von grosser Bedeutung, gerade auch im Hinblick auf die überregionale und interkantonale Zusammenarbeit. Projekte wie Cargo Sousterrain oder City-Logistik-Systeme sind vielversprechende</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>	z.K.

Wer	Antwort	Womit nicht einverstanden	Bemerkungen	Beurteilung PL	Entscheid
			Ansätze für die zukünftige Abwicklung von Gütertransport und Logistik. Die SP betrachtet es als essentiell, im Sinne der Nachhaltigkeit die wichtigen Strategien der Bündelung der Transporte und die bi-modalen Transporte (Strasse-Schiene) weiter, und dies v.a im Bereich der Schiene, zu fördern.		
SVP Kanton Luzern	nein	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Siedlung: Die Ursache für die Zersiedelung, den Land- und Naturverlust und die Engpässe beim MIV und ÖV, ist die massive Zuwanderung. Die Analyse der vergangenen Jahre seit Beginn der Agglomerationsprogramme zeigt klar, dass die Massnahmen der Programme 1G bis 4G die Auswirkungen der ungebremsten Zuwanderung nie kompensieren konnten. Entsprechend erscheint es aus Sicht der SVP mehr als gerechtfertigt hier eine umfassende Diskussion der Thematik zu führen. Die Problematik der ungebremsten Zuwanderung auf die Zersiedelung, den Verkehr und den Kulturlandverlust sollte umfassend diskutiert und Lösungsansätze präsentiert werden. Die</li> </ul>	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gegenstand und Ziel des Agglomerationsprogramms ist eine möglichst optimale Abstimmung zwischen der Siedlungsentwicklung und dem Verkehrssystem.</li> </ul>	z.K.

Wer	Antwort	Womit nicht einverstanden	Bemerkungen	Beurteilung PL	Entscheid
		<p>fixen Vorgaben für die weitere Entwicklung der verschiedenen Gemeinden sind absolut undemokratisch. Wir vermissen eine breite demokratische Abstützung und die Möglichkeit für die Bürger auf die einzelnen Massnahmen Einfluss nehmen zu können. Die zukünftigen Auswirkungen des Klimawandels auf die Siedlungen der Agglomeration in den kommenden Jahrzehnten sind schwierig vorherzusagen. Es ist jedoch klar belegt, dass eine Verdichtung der Siedlungen das Klima in den Sommermonaten massiv beeinflussen kann. Ebenso wird der Wasserabfluss im Falle von Starkregen massiv beschleunigt. Dies sollte entsprechend bei der Abwägung der geplanten Massnahmen auch erwähnt werden.</p>			
		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Landschaft und Freiraum: Die fixen Vorgaben für die weitere Entwicklung der verschiedenen Gemeinden sind absolut undemokratisch. Wir vermissen eine breite demokratische Abstützung und die</li> </ul>	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Bürger:innen haben bei der baulichen Umsetzung von Massnahmen in den dafür üblichen Verfahren eine (demokratische) Mitsprache.</li> </ul>	z.K.

Wer	Antwort	Womit nicht einverstanden	Bemerkungen	Beurteilung PL	Entscheid
			<p>Möglichkeit für die Bürger auf die einzelnen Massnahmen Einfluss nehmen zu können. Die Ausführungen mögen aus der Sicht der Bewohner der Zentren und ihren Behörden stimmig sein. Die Auswirkungen auf die ländliche Bevölkerung der Umgebung sind aber enorm. Es werden Verkehrsregime erarbeitet, die für die ländlichen Regionen in der Nachbarschaft massive Auswirkungen haben. Zudem werden mit dem Agglo-Programm 5G und immense finanzielle Mittel gebunden, welche der Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur der Landschaft entzogen werden. Die Freiräume im Siedlungsgebiet werden durch Neuzonungen oder Umzonungen immer seltener, denn nur so lassen sich die dargestellten Zukunftsbilder realisieren. Der Siedlungsdruck wird entsprechend grösser und die Naturräume seltener. Die geplante Erstellung von Velonetzen wird die Landschaft zusätzlich durchschneiden</p>		

Wer	Antwort	Womit nicht einverstanden	Bemerkungen	Beurteilung PL	Entscheid
		<p>und wird massiv viel Land brauchen. Die angestrebte Politik wird auf lange Sicht die Grünflächen im Perimeter massiv unter Druck setzen. Der Landbedarf wird in den 199 Seiten nie erwähnt, was die Arbeit der Entwickler im besten Falle als einseitig betrachten lässt.</p> <p>▪ Verkehr: Unter dem Begriff "Gestaltung und die Aufwertung des Strassenraums" sind wohl Massnahmen wie T 30 und Einengung der Strassenbreiten inkludiert. Die SVP vertritt klar die Meinung, dass auf verkehrsorientierten Strassen innerorts grundsätzlich T 50 gelten soll. Auf Nebenstrassen kann T 30 eingeführt werden, wenn die lokalen Behörden dies wünschen. Diese Regelung respektiert die Bedürfnisse der Bevölkerung und widerspricht den Absichten des AP 5 Verkehrslenkung und Dosierung innerorts einzuführen. Im Massnahmenkatalog ÖV sind zahlreiche sehr kostspielige Projekte aufgeführt. Die</p>	--	<p>▪ Zu Tempo 30 siehe auch Beurteilung weiter oben. Betr. ÖV gehen wir davon aus, dass sich die Aussagen auf das AP Luzern und nicht auf das AP AareLand beziehen.</p>	z.K.

Wer	Antwort	Womit nicht einverstanden	Bemerkungen	Beurteilung PL	Entscheid
			<p>meisten sind Anschlussprojekte, welche im Rahmen des DBL als notwendig erachtet werden. Daneben sind aber auch unabhängige Projekte, wie beispielsweise die Elektrifizierung der ÖV-Busse. Es fehlt eine Planung, wie diese Kosten in den Kantonen längerfristig finanziert werden sollen. Der Massnahmenkatalog des FVV ist sehr kostspielig. Im Ap 5 fehlt eine Planung, wie diese Kosten in den Kantonen langfristig finanziert werden sollen. Im Kt. LU ist noch unklar, ob die dargestellten Kosten nicht dem obligatorischen Finanzreferendum unterliegen. Die Planung bevorzugt den ÖV und den LV. Es fehlt die Planung, den MIV flüssig zu gestalten. Mobilitätsdrehscheiben sollen für alle zuverlässig erreichbar sein.</p>		
Privatperson	keine Antwort	--	--	--	z.K.

## Wurden in Ihrer Gemeinde die richtigen Massnahmen festgelegt? Was fehlt oder muss geändert werden? Bemerkungen

Wer	Antwort	Was fehlt / muss geändert werden	Bemerkungen	Beurteilung PL	Entscheid
Buchs AG, Eppenbergl, Wöschnau, Kölliken, Muhen, Strengelbach, Untereentfelden, Zofingen	ja	--	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>	z.K.
Bottenwil	ja	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bottenwil ist nur am Rand tangiert</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>	z.K.
Däniken	Ja	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die vom Gemeinderat eingereichte Massnahme wurde übernommen und aktualisiert. Die Zentrumsentwicklung ist unter Punkt 2.5., Seite 72 und 73 aufgeführt.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>	z.K.
Neuendorf	ja	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Aufnahme der Massnahme Platanenersatz wird begrüsst. Wir gehen davon aus, dass die Subventionen der kommunalen Massnahmen für die Gemeinde Neuendorf sichergestellt sind.</li> <li>Bezüglich den Projekten Migros Erweiterung Ost und RAZ 1+2 verweisen wir auf die Antwort Nr. 9.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wird zur Kenntnis genommen. Betr. Platanenersatz: Landschaftsmassnahmen erhalten im Rahmen des Agglomerationsprogramms keine Mitfinanzierung.</li> <li>Siehe dazu Beurteilung weiter oben.</li> </ul>	z.K.
Niedergösgen	ja	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>Der Baustart für das Gebiet "Auenpark", 1. Etappe erfolgt 2025</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wird aktualisiert.</li> </ul>	A.

Wer	Antwort	Was fehlt / muss geändert werden	Bemerkungen	Beurteilung PL	Entscheid
Oensingen	ja	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Details Rückmeldung Gesamtverkehrsprojekt: Das Gesamtverkehrsprojekt mitsamt den flankierenden Massnahmen stellt für die Gemeinde Oensingen das mit Abstand wichtigste Projekt seit Generationen dar – ein regelrechtes Jahrhundertprojekt – und ist entsprechend in den strategischen Grundsatzpapieren der Gemeinde verankert. Darüber hinaus bildet es auch die Grundlage für die Entwicklung zur öV-Drehscheibe des Bahnhofs und der Umgebung inkl. Oensingen-West aufgrund der Aufwertung der Hauptstrasse zur Lebensader. Der Aspekt des Qualitätsgewinns für den Siedlungsraum kann gar nicht hoch genug eingeschätzt werden. Entsprechend begrüsst der Gemeinderat selbstverständlich die Massnahmen und ist gewillt alles zu unternehmen, um das Gesamtverkehrsprojekt zum Gelingen zu führen.</li> <li>▪ Details Rückmeldung öV-Drehscheibe: Die Stärkung des öVs sowie die Attraktivierung des Bahnhofs gehören zu den wichtigsten Legislaturzielen des Gemeinderates. Demnach hat der Gemeinderat die entsprechende Konzeptplanung zur Entwicklung der öV-Drehscheibe vorangetrieben und ist gegenwärtig an der Erarbeitung eines Vorprojekts. Je nach dessen Ergebnis wird es die zeitlichen Aspekte beeinflussen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wird zur Kenntnis genommen.</li> <li>▪ Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>	<p>z.K.</p> <p>z.K.</p>

Wer	Antwort	Was fehlt / muss geändert werden	Bemerkungen	Beurteilung PL	Entscheid
			<p>Zentral in vielerlei Hinsicht für die öV-Drehscheibe ist die Umsetzung des Gesamtverkehrsprojekts. Der Gemeinderat begrüsst die Aufnahme der Massnahme in das Agglomerationsprogramm.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Als einzige Ergänzung könnte auf Stufe Agglomerationsprogramm die bessere Anbindung Niederbipp/Oensingen ergänzt werden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Der Hinweis wird in der Lupe GVP und im Massnahmenblatt ergänzt.</li> </ul>	A.
Reiden	ja	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ S503.1 Reiden/Wikon Entwicklungsschwerpunkt, aus Sicht der Gemeinde Reiden sowie aus regionaler Sicht können die Probleme der Erschliessung des ESP Reiden/Wikon nicht in B-Horizont hinausgeschoben werden, sondern sollen als A-Massnahme angegangen werden.</li> <li>▪ Wichtig scheint auch die Abstimmung mit dem neu geschaffenen Gebietsmanager sowie in Abstimmung mit dem ESP Dagersellen. Hier muss vor allem auch bei Str 506 und Str 510 abstimmungsbedarf gesehen werden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die mangelhafte Erschliessung des ESP Reiden/Wikon sowie die Dringlichkeit zur Verbesserung des Gesamtverkehrssystems ist erkannt (vgl. u.a. Resultat ESP Screening). Entsprechend wird der Horizont der Siedlungsmassnahme S503.1 auf 2028-2031 festgelegt (A-Horizont).</li> <li>▪ Der Abstimmungsbedarf wird in den Massnahmenblättern ergänzt.</li> </ul>	A. A.
Schönenwerd	ja	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ S502.14 Wohnen an der Aare (S. 36, 37) A-Horizont: Der Eintrag ist korrekt.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>	z.K.

Wer	Antwort	Was fehlt / muss geändert werden	Bemerkungen	Beurteilung PL	Entscheid
			<p>S503.4 Bally-Areal A-Horizont: Der Eintrag ist korrekt.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ÖV504_Ü Wendegleise Schönenwerd West (S. 121,121): Zu den Schnittstellen mit den Verkehrsnetzen ist anzumerken, dass mit den zu wendenden S-Bahnen ein ¼ h Takt realisiert und in der öV-Dreh-scheibe Schönenwerd mit den Buslinien verknüpft werden soll.</li> <li>▪ Str504.7 Ortsdurchfahrt Schönenwerd A-Horizont (S. 168): Die Projektierung und Terminierung erfolgt durch das AVT SO. Die gestalterischen Massnahmen wurden überarbeitet. Was davon übrigbleibt wird sich weisen.</li> <li>▪ Str505.1 Ortsdurchfahrt Schönenwerd, Verkehrsmanagement A-Horizont (S. 171): Die aufgeführten Massnahmen zur Priorisierung des öV und zur Dosierung des Verkehrs sind in der Gemeinde (noch) nicht bekannt.</li> <li>▪ FVV507.3 Fuss- und Veloverbindung ab Oltnerstrasse in den Bally Park über die SBB-Doppelspur B-Horizont (S. 220): Die Ausführung dieser Passerelle ist mit dem Bau des Wendegleises (siehe ÖV504_Ü Wendegleise Schönenwerd West (S. 121,121)) zu koordinieren. Planungshorizont und Baubeginn werden darauf abgestimmt.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Der 15'-Takt ist im Bahnangebotskonzept nicht enthalten. Eine Perronverlängerung wäre zudem notwendig.</li> <li>▪ Wird zur Kenntnis genommen.</li> <li>▪ Die Massnahme entspricht grundsätzlich dem Projekt aus der 3. Generation, welches nicht bis Ende 2025 umgesetzt werden kann.</li> <li>▪ Hinweis zur Koordination wird aufgenommen.</li> </ul>	<p>k.A.</p> <p>z.K.</p> <p>z.K.</p> <p>A.</p>

Wer	Antwort	Was fehlt / muss geändert werden	Bemerkungen	Beurteilung PL	Entscheid
Stadt Aarau	ja	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wir haben kleinere Anmerkungen und Korrekturen zu den Texten und Beschreibungen der einzelnen Massnahmen. Diese werden als kommentiertes PDF per E-Mail direkt an Lukas Lauper (Kanton Aargau, Departement Bau, Verkehr und Umwelt) zugestellt.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die entsprechenden Anpassungen werden vorgenommen.</li> </ul>	A.
Suhr	ja	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>S502.15 Suhr, Bahnhof Süd: Schwerpunkt Realisierung 2026-2031 statt 2028-2031.</li> <li>Bitte Strassenprojekt Hintere Bahnhofstrasse mit Platzgestaltung Bahnhofplatz Süd aufnehmen. Kontakt Projektgrundlagen: peshwar.rashid@suhr.ch</li> <li>L504: VERAS-FLAMA Teil Landschaftsentwicklung: Zeitraum Freiraumkonzept 2025/2026 statt 2021/2022.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Im Rahmen des AP AL 5 ist der Realisierungshorizont ab 2028 relevant. Unter «Nächste Schritte» wird 2026 aktualisiert.</li> <li>Wird aufgenommen.</li> </ul>	tlw. A.  A.
Trimbach	ja	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>Via Kanton Solothurn wird die Velohauptroute Trimbach noch eingegeben</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wird aufgenommen.</li> </ul>	A.
Wangen bei Olten	ja	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>Massnahmenblatt S505.7: "Planungsstand" ändern -&gt; Gestaltungsplan 2026/2027 (nicht 2025/2026)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wird angepasst.</li> </ul>	A.
Lostorf	Keine Antwort	--	--	--	z.K.
Uerkheim	keine Antwort	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>Es wurden keine Massnahmen festgelegt – da Uerkheim nur im</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>	z.K.

Wer	Antwort	Was fehlt / muss geändert werden	Bemerkungen	Beurteilung PL	Entscheid
			Betrachtungssperimeter liegt und im Massnahmenband gar nicht erwähnt wird.		
Aarburg	nein	<ul style="list-style-type: none"> <li>Im AP 3G wurde das Projekt "Begegnungszone Bärenplatz (Altstadt)" aufgenommen. Für Projekte der 3. Generation wurde die Inbetriebnahme bis spätestens Ende Oktober 2027 festgelegt. Die Gestaltung des Bärenplatzes muss mit der zukünftigen Nutzung der Festung geplant und koordiniert werden. Eine rechtzeitige Inbetriebnahme ist daher nicht mehr möglich. Die Massnahme Begegnungszone Bärenplatz soll im AP 5.G aufgenommen werden.</li> </ul>	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wird aufgenommen.</li> </ul>	A.
Dagmersellen	nein	<ul style="list-style-type: none"> <li>S504.1: Für diese Massnahme muss die Zuständigkeit in der Federführung geklärt werden. Zofingenregio betreibt seit 2024 ein Gebietsmanagement, dass sich den aufgelisteten Fragestellungen annehmen muss.</li> </ul>	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Abstimmung bezüglich Federführung, Zuständigkeiten, Aufgaben zwischen dem Kanton Luzern und Zofingenregio erfolgt im Rahmen des sich in Erarbeitung befindenden ESP-Programms.</li> </ul>	z.K.
Dulliken	nein	<ul style="list-style-type: none"> <li>S501.1 Dulliken, Schäfer-Langfeld ; gemäss separater privatrechtlicher</li> </ul>	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wird zur Kenntnis genommen</li> </ul>	z.K.

Wer	Antwort	Was fehlt / muss geändert werden	Bemerkungen	Beurteilung PL	Entscheid
		<p>Vereinbarung, das die Strecke nur als kommunale Verbindung genutzt werden. Sie darf nicht in das kantonale Netz eingebunden werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Gemeinde Dulliken wünscht zusätzlich die Aufnahme der Massnahme „Umbau Bushaltestelle Zentrum“ in das Aggloprogramm 4 (bitte Kontaktaufnahme mit dem Ortsplaner (D.Schneider, SUR SCHNEIDER AG, schneider@sur-schneider.ch, 078 710 53 83)</li> </ul>	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Das Vorhaben wird nicht als Massnahmen aufgenommen, da es mittels bestehenden Pauschaleinheiten finanziert und ab 2026 umgesetzt wird. Im Rahmen des AP AL 5 können nur Massnahmen mit Baubeginn ab 2028 aufgenommen werden.</li> </ul>	k.A.
Gretzenbach	nein	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Konzept Aare-Mobilität und Aare-Logistik hören jeweils an der Grenze SO/AG - zwischen Gretzenbach und Kölliken auf - hier fehlt ein Lösungsansatz für den überregionalen/kantonsübergreifenden Verkehr</li> </ul>	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ein Gesamtverkehrskonzept Niederamt, welches auch die obenstehenden Themen behandeln wird, ist in Planung. Aufgrund des Zeitplans dieses GVK werden die entsprechenden Erkenntnisse ins AP Aare-Land der 6. Generation einfließen.</li> </ul>	z.K.

Wer	Antwort	Was fehlt / muss geändert werden	Bemerkungen	Beurteilung PL	Entscheid
				<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Aus der Teilstrategie Strasse des AP AL 5 geht hervor, dass auf der Verbindung zwischen dem Niederamt und Kölliken die Güterverkehrsbelastung gemindert werden soll. Gemäss dem Korridorprozess Raum+Mobilität Niederamt sollen kurzfristig valide Datengrundlagen geschaffen und Pilotversuche getestet werden. Mittelfristig soll eine Dauerlösung ausgearbeitet werden.</li> </ul>	
Hägendorf	nein	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Projektvorschläge zur Umfahrung ERO+ werden trotz Gesamtverkehrskonzept vermisst.</li> </ul>	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die oben aufgeführten Themen werden im aktuell laufenden Gesamtverkehrskonzept Gäu behandelt. Aufgrund des Zeitplans dieses GVK werden die entsprechenden Erkenntnisse erst ins AP AareLand der 6. Generation einfließen.</li> </ul>	z.K.

Wer	Antwort	Was fehlt / muss geändert werden	Bemerkungen	Beurteilung PL	Entscheid
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Es fehlen Querverbindungen Velohaupttrouten / Velovorzugsrouten Nord-Südquerung/Anbindung Baselbiet</li> </ul>	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>Für die Velonetzplanung ist der kantonale Velonetzplan Solothurn massgebend.</li> </ul>	z.K.
Oftringen	nein	<ul style="list-style-type: none"> <li>Massnahme S502.9 Oftringen Zentrumsentwicklung: Der Massnahme wird zugestimmt mit folgender Änderung: Unter dem Titel «Nächste Schritte» ist der Text «Erarbeitung Gestaltungspläne (ca. 4 Jahre, bis 2028) wie folgt anzupassen: «Erarbeitung Gestaltungspläne (ca. 4 – 6 Jahre, bis 2030)»</li> <li>Massnahme ÖV506_Ü Oftringen, Neue S-Bahnhaltestelle Oftringen Zentrum: Die Massnahme ÖV506_Ü Oftringen, Neue S-Bahnhaltestelle Oftringen Zentrum ist im Abschnitt «Wirkung auf Verkehr und Siedlung in der Agglomeration» wie folgt anzupassen: «Ziel ist die Aufnahme der S-Bahnhaltestelle Oftringen Zentrum im Ausbauschritt 2035. Dazu ist eine SBB-Neubeurteilung und</li> </ul>	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wird angepasst.</li> <li>Bei dieser S-Bahnhaltestelle fehlt für die Festsetzung im Richtplan der Nachweis der fahrplan-technischen Machbarkeit.</li> </ul>	A. z.K.

Wer	Antwort	Was fehlt / muss geändert werden	Bemerkungen	Beurteilung PL	Entscheid
		<p>Festsetzung im Richtplan erforderlich»</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Massnahme S503.5 Zofingen/Oftringen/Aarburg/Strengelbach, Regionale Arbeitszonen: Unter «Nächste Schritte» ist bei Veranstaltungen mit Grundeigentümer:innen die Jahrzahl auf 2025 zu korrigieren.</li> <li>▪ ÖV511 Oftringen, Buser-schliessung Wiggertalstrasse: Der Massnahme wird mit folgender Änderung zugestimmt: «Die Kosten sind mit einer Genauigkeit von ± 25 % anzugeben».</li> </ul>	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wird entsprechend korrigiert.</li> <li>▪ Wird angepasst.</li> </ul>	A.  A.
Rothrist	nein	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ öV511 Oftringen, Buser-schliessung Wiggertalstrasse Der Gemeinderat Rothrist befürwortet diese Massnahme, wünscht aber eine Erweiterung auf den Perimeter der Wiggertalstrasse Nord. Die Wiggertalstrasse soll auf der ganzen Länge mit Bushaltestellen ausgerüstet werden. Gemäss Hauptbericht Seite 39 ist Bifang Ost in Rothrist am schlechtesten erschlossen. Der Standort weist</li> </ul>	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Das Buskonzept Zofingen befindet sich aktuell in Bearbeitung. Varianten im Bereich Wiggertalstrasse Nord werden darin auch geprüft. Das definitive Konzept inkl. Lage der Haltestellen liegt für eine Aufnahme ins AP noch nicht vor.</li> </ul>	k.A./P.



Wer	Antwort	Was fehlt / muss geändert werden	Bemerkungen	Beurteilung PL	Entscheid
			<p>und die Darstellung auf S. 188 des Hauptberichts (Korridor Olten fehlt) sind entsprechend noch zu ergänzen, gestützt auf die Ergebnisse der Korridorstudie. Die provisorische Sammelmassnahme FVV505.11 «Olten, Velovorrangroute» sollte nach Möglichkeit als Einzelmassnahme separiert werden.</p> <p>Der Stadtrat beantragt dem Verein AareLand die Aufnahme der kommunalen Massnahmen «Ausbau Winkelunterführung für den Fuss- und Radverkehr» und «kurzfristige Massnahmen Masterplan Velo» zur Umsetzung im A-Horizont (Baustart 2028-2032). Der Ausbau der Winkelunterführung wurde als C-Massnahme ins Agglomerationsprogramm 2. Generation aufgenommen. Der Stadtrat beantragt eine Anmeldung als A-Massnahme 5. Generation mit 10 Mio. CHF anrechenbaren Kosten (provisorische Angabe, Vorprojekt folgt bis Frühjahr 2025).</p> <p>Der Stadtrat beantragt dem Verein AareLand und AVT Aufnahme einer Pauschalmassnahme «Masterplan Velo Olten, kurzfristiges Massnahmenbündel» als A-Massnahme im Umsetzungshorizont 2028 - 2032 mit 1,6 Mio. CHF anrechenbaren Kosten.</p>	<p>«FVV505.11 Olten, Velovorrangroute (Machbarkeitsstudie zu Knoten Olten)» aufgenommen.</p> <p>▪ Wird als Einzelmassnahme aufgenommen, sofern der Planungsstand genügend ist. Das Massnahmenblatt wird mit der Stadt Olten erarbeitet.</p> <p>▪ Die Teilmassnahmen werden geprüft und soweit agglomerationsrelevant und genügend reif aufgenommen.</p>	<p>A.</p> <p>P. / tlw. A.</p>
Wikon	nein	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ S503.1: Gehört in den A-Horizont; Gemäss Kanton Luzern besteht eine akute Dringlichkeit für die Erschliessung des ESP. Eine gute</li> </ul>	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die mangelhafte Erschliessung des ESP Reiden/Wikon sowie die Dringlichkeit zur Verbesserung des</li> </ul>	A.

Wer	Antwort	Was fehlt / muss geändert werden	Bemerkungen	Beurteilung PL	Entscheid
		<p>Absprache/Koordination zwischen AareLand und Kanton Luzern ist für den Ausbau der Erschliessung zwingend notwendig. Die Massnahme S503.1 liefert die Grundlagen für die Massnahmen Str506 (Gesamtkonzept Erschliessung ESP) und Str510 (K46 Reiden Mehlsecken Optimierung Gesamtverkehrskonzept), die beide als B-Massnahme im Entwurf enthalten sind. Die Grundlagen müssen also jetzt erarbeitet werden, so dass im AP 6G die Massnahmen Str506 und Str510 als A-Massnahme aufgenommen werden können (bzw. müssen wegen des „roten Fadens“). Zudem gilt es, die Zuständigkeiten in der Federführung zu klären. Zofingenregio betreibt seit 2024 ein Gebietsmanagement, dass sich den aufgelisteten Fragestellungen annehmen muss. Vergl. auch Argumentation oben.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Str504.8: Federführung soll über Kanton laufen (betrifft Erschliessung kantonaler</li> </ul>	--	<p>Gesamtverkehrssystems ist erkannt (vgl. u.a. Resultat ESP Screening). Entsprechend wird der Horizont der Siedlungsmassnahme S503.1 auf 2028-2031 festgelegt (A-Horizont).</p> <p>▪ Wird im Rahmen der geplanten ESP-</p>	z.K.

Wer	Antwort	Was fehlt / muss geändert werden	Bemerkungen	Beurteilung PL	Entscheid
		<p>ESP). Die Ausführung der Massnahme ist dringlich.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Str506: Federführung soll über Kanton laufen (betrifft Erschliessung kantonaler ESP). Die Ausführung der Massnahme ist dringlich.</li> <li>▪ Im Hinblick auf eine mögliche Aufhebung des Bahnhofs Brittnau/Wikon gewinnt die Verkehrsdrehscheibe Reiden zukünftig wohl an Bedeutung. Damit ein Umsteigen Bus-Bahn / Bahn-Bus gut funktioniert, ist der Bushub (öV508) wichtig und wird vom regionalverband unterstützt.</li> </ul>	--	<p>Planung (vgl. S503.1) zu klären sein.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wird im Rahmen der geplanten ESP-Planung (vgl. S503.1) zu klären sein.</li> <li>▪ Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>	<p>z.K.</p> <p>z.K.</p>
OGG	--	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Der Regionalverein OGG geht davon aus, dass im Rahmen der Behördenvernehmlassung insbesondere die Gemeinden im OGG-Perimeter sich zu den Massnahmen äussern werden. Gleichwohl erachtete der Regionalverein OGG folgende Hinweise als wesentlich:</li> <li>▪ Auf der Ebene der Massnahmen begrüsst der Regionalverein OGG insbesondere die Massnahme „Entlastung Oensingen“. Für zukünftige Generationen des Agglomerationsprogramms weist der Regionalverein OGG bereits darauf hin, dass weitere, «grosse» Massnahmen notwendig werden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>	z.K.

Wer	Antwort	Was fehlt / muss geändert werden	Bemerkungen	Beurteilung PL	Entscheid
			<p>für die Abstimmung von Siedlung und Verkehr, insbesondere auch in Kenntnis des Vertiefungsthemas «Logistik». Der Regionalverein OGG weist dabei auf die laufenden Arbeiten zum Gesamtverkehrskonzept GVK Olten–Gäu bzw. die Notwendigkeit der baulichen Realisierung der erweiterten Verkehrsentlastung Olten ERO+ hin. Es ist aber augenfällig, dass auch die Verkehrsinfrastruktur östliche von Olten, im Bezirk Niederamt weitere Massnahmen bedingt (u.a. Autobahnzubringer). Der Raum im gesamten OGG-Gebiet entwickelt sich sehr dynamisch (vgl. dazu die Entwicklungstrends Bevölkerung und Beschäftigte gemäss Hauptbericht) und trägt dabei Aufgaben von nationaler Bedeutung (u.a. Thema Logistik); dies bedingt eine funktionierende Verkehrsinfrastruktur für den motorisierten Verkehr, in Kombination mit der Förderung des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs. Es ist nicht von der Hand zu weisen, dass sich der OGG-Raum über die letzten Jahrzehnte mit Nutzungen wesentlich entwickelt hat, die Verkehrsinfrastruktur diese Entwicklung jedoch nur bedingt und mit wenigen Ausnahmen «mitbegleitet» hat.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Massnahmen Siedlung werden bestätigt.</li> </ul>		

Wer	Antwort	Was fehlt / muss geändert werden	Bemerkungen	Beurteilung PL	Entscheid
			<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zurzeit laufen Planungen betr. die Umstrukturierung des Areals der «Zibatra Logistik AG» in Hägendorf / Rickenbach. Die Planung beruht auf einer Potenzialstudie, welche in den Jahren 2022 / 2023 erarbeitet wurde. Ggf. wäre dieses Areal bei den Schlüsselarealen zu ergänzen.</li> <li>▪ Die RAZ Gäu wäre sowohl als Schlüsselareal «DL/Gewerbe» wie auch als Schlüsselareal «Logistik/Produktion» auszuweisen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Dieses Areal wird nicht aufgenommen, da die öffentliche Kommunikation (Teilleitbild) noch aussteht.</li> <li>▪ Im AP sind generelle Aussagen zu den Gebieten festgehalten. Ein Schwerpunkt Logistik schliesst andere Arbeitsnutzungen nicht aus. Zudem ist festzuhalten, dass das AP die ordentlichen Verfahren (KRIP, Nutzungsplanung, Baubewilligung) nicht ersetzt. Im AP ist es wichtig, das Thema Logistik ggü. dem Bund sichtbar zu machen und die Koordination zwischen Logistiknutzungen und Verkehr aufzuzeigen. Dies ist eine Grundvoraussetzung für die Mitfinanzierung</li> </ul>	<p>k.A.</p> <p>z.K.</p>

Wer	Antwort	Was fehlt / muss geändert werden	Bemerkungen	Beurteilung PL	Entscheid
			<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Betr. die Massnahmen zu Landschaft und Freiraum wäre ggf. das Vorhaben «Hochwasserschutz und Aufwertung Dünnern Oensingen bis Olten» gesamthaft aufzunehmen.</li>   <li>▪ Wie bereits vorgängig erwähnt, wird bei der Sichtung der Massnahmenpläne «öffentlicher Verkehr» und «Fuss- und Veloverkehr» augenfällig, dass der Perimeter des Regionalvereins OGG vergleichsweise wenige Massnahmen aufweist. Dieser Umstand ist für den Regionalverein nicht nachvollziehbar (auch nicht in Kenntnis des ausgewiesenen Handlungsbedarfs) und bedingt einer Erläuterung; im Rahmen nachfolgender Agglomerationsprogramme verdient auch dieser Raum einer vertieften Auseinandersetzung und zweckmässigen Massnahmen.</li> </ul>	<p>von Verkehrsinfrastrukturmassnahmen durch den Bund.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Im AP AL 5 liegt der Schwerpunkt der Landschaftsmassnahmen auf den Hotspots. Diese sind entsprechend aufgenommen.</li>   <li>▪ Die aufgeführten Themen werden im aktuell laufenden Gesamtverkehrskonzept Gäu behandelt. Aufgrund des Zeitplans dieses GVK werden die entsprechenden Erkenntnisse erst ins AP AareLand der 6. Generation einfliessen. Ein Gesamtverkehrskonzept Niederamt, welches auch die obenstehenden Themen behandeln wird, ist in Planung. Aufgrund des Zeitplans dieses GVK</li> </ul>	<p>k.A.</p> <p>z.K.</p>

Wer	Antwort	Was fehlt / muss geändert werden	Bemerkungen	Beurteilung PL	Entscheid
				<p>werden die entsprechenden Erkenntnisse ins AP Aareland der 6. Generation einfließen. Das bestehende Busangebot wird kontinuierlich weiterentwickelt. Direkte ÖV-Verbindungen zwischen dem Niederamt und Kölliken bzw. Richtung Zofingen (gemäss Korridorprozess Raum+Mobilität Niederamt) werden geprüft. Die Verbesserung der ÖV-Erschliessung ist vom Kostendeckungsgrad und den finanziellen Mitteln abhängig.</p>	
Verkehrsverbund Luzern	ja	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aus unserer Sicht zu ergänzen/anzupassen: Bushub Reiden: Es sollen Aussagen zur Westseite des Bushubs ergänzt werden. Eine Haltekante ist erstellt, wobei das Wenden nur für den nicht regelmässigen Fall tauglich ist. Für die künftige Erschliessung des SAG Reiden braucht es</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ergänzung wird geprüft.</li> </ul>	P.

Wer	Antwort	Was fehlt / muss geändert werden	Bemerkungen	Beurteilung PL	Entscheid
			<p>womöglich eine zweite Haltekante. Zudem ist die Wendemöglichkeit zu verbessern.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Es fehlt eine Massnahme für die Verkehrsdrehscheibe bzw. der Bushub Dagmersellen. In Koordination mit dem Ausbau des Bahnhofs Dagmersellen ist eine Realisierung im A-Horizont wahrscheinlich.</li> <li>▪ Es fehlt eine Massnahme für ein Verkehrsmanagement rund um den Autobahnanschluss Dagmersellen. Der öV erleidet in dessen Umfeld bis Altishofen Verlustzeiten. Allerdings ist uns bewusst, dass kein entsprechendes Projekt im kantonalen Bauprogramm Kantonsstrassen vorhanden ist, das ins Agglomerationsprogramm aufgenommen werden könnte.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die VDS Dagmersellen wird auf der Ebene der Teilstrategien aufgenommen.</li> <li>▪ Eine Ergänzung wird auf der Ebene des Handlungsbedarfs/ Teilstrategie vorgenommen.</li> </ul>	<p>tlw. A</p> <p>tlw. A</p>
Natur- und Vogelschutzverein Oensingen	keine Antwort	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ S501.3 S502.8 S504.6 S505.5 betrifft Oensingen und wir werden versuchen, zu schauen, dass bei der Realisation zur Biodiversität Acht gegeben wird</li> <li>▪ 3. Landschaft möglichst klimaschonend angehen - Erderwärmung nimmt verehrende Ausmasse an- Schwammstadt</li> <li>▪ 4.2. Verkehrsdrehscheiben Oensingen mit möglichst auf standortgerechte und langlebende Bäume und Struktur achten</li> <li>▪ Str501 Oensingen Gesamtverkehrsprojekt möglichst Schwammstadt-Prinzip anwenden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>	z.K.

Wer	Antwort	Was fehlt / muss geändert werden	Bemerkungen	Beurteilung PL	Entscheid
Regionalverband Zofingenregio	nein	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ S503.1 Entwicklungsschwerpunkt Reiden/Wikon: Zofingenregio beantragt, dass diese Massnahme dem A-Horizont zugeordnet wird. Begründung: Die Massnahme S503.1 liefert die Grundlagen für die Massnahmen Str506 (Gesamtkonzept Erschliessung ESP) und Str510 (K46 Reiden Mehlsecken Optimierung Gesamverkehrskonzept), die beide als B-Massnahme im Entwurf enthalten sind. Die Grundlagen müssen also jetzt erarbeitet werden, so dass im AP 6G die Massnahmen Str506 und Str510 als A-Massnahme aufgenommen werden können (bzw. müssen wegen des „roten Fadens“). Zudem gilt es, die Zuständigkeiten in der Federführung zu klären. Zofingenregio betreibt seit 2024 ein Gebietsmanagement, dass sich den aufgelisteten Fragestellungen annehmen muss.</li> </ul>	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die mangelhafte Erschliessung des ESP Reiden/Wikon sowie die Dringlichkeit zur Verbesserung des Gesamtverkehrssystems ist erkannt (vgl. u.a. Resultat ESP Screening). Entsprechend wird der Horizont der Siedlungsmassnahme S503.1 auf 2028-2031 festgelegt (A-Horizont).</li> </ul>	A.
		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ S504.1: Für diese Massnahme muss die Zuständigkeit in der Federführung geklärt werden.</li> </ul>	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Analog S503.1 liegt die Federführung beim Kanton. Im</li> </ul>	z.K.

Wer	Antwort	Was fehlt / muss geändert werden	Bemerkungen	Beurteilung PL	Entscheid
		Zofingenregio betreibt seit 2024 ein Gebietsmanagement, dass sich den aufgelisteten Fragestellungen annehmen muss.		Rahmen des geplanten ESP-Programms sind die Zuständigkeiten für die geplanten Massnahmen zwischen dem Kanton und Zofingenregio abzustimmen.	
Die Mitte Kanton Luzern	ja	--	--	▪ Wird zur Kenntnis genommen.	z.K.
SP Kanton Luzern	keine Antwort	--	▪ Die geplanten Massnahmen im Kanton Luzern zielen darauf ab, die Erschliessung mit dem ÖV zu verbessern und die Vernetzung zu optimieren, den (strassengebundenen) ÖV attraktiver zu machen sowie die Aufenthaltsqualität an den Bahn- und Bushöfen zu verbessern. Dies begrüsst die SP Luzern sehr, im Sinne einer gewollten Verlagerung des Modalsplits hin zu mehr flächeneffizientem Verkehr. Massnahmen zur Wirtschaftsförderung im wichtigen Grenzgebiet der Kantone sind wichtig und sollen immer auch auf Mobilität, Siedlung und Landschaft abgestimmt werden.	▪ Wird zur Kenntnis genommen.	z.K.
SVP Kanton Luzern	nein	▪ Vom Kanton Luzern sind die drei Gemeindegebiete von Dagmersellen, Reiden und Wikon direkt betroffen. Die darin enthaltenen Massnahmen sollten den	--	▪ Die Bürger:innen haben bei der baulichen Umsetzung von Massnahmen in den dafür üblichen Verfahren eine	z.K.

Wer	Antwort	Was fehlt / muss geändert werden	Bemerkungen	Beurteilung PL	Entscheid
		direktdemokratischen Prozessen dieser Gemeinden und dem Kantonsrat des Kantons Luzern unterstellt werden.		(demokratische) Mitsprache. Im Kanton Luzern wird der Kantonsrat im Rahmen des Bauprogramms einbezogen, welches die relevante Grundlage für die kantonalen Verkehrsinfrastrukturprojekte im AP darstellt.	
Privatperson	keine Antwort	--	--	--	z.K.
Privatperson	nein	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Eine Gesamtplanung im ESP Wikon/ Reiden fehlt. Ebenso vermisse ich Zukunftsvisionen der beiden Gemeinden. Das Industriegebiet von Wikon/ Reiden ist riesig. Wertschöpfende Industrien werden praktisch keine angesiedelt, dafür aber Industrien mit wenig Wertschöpfung, aber enormen Schwerverkehr. Schwerverkehr des ESP wird über Wohngebiete geführt, was nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung unzulässig ist.</li> <li>▪ Vor kurzem lag die Gesamtrevision Ortsplanung Wikon</li> </ul>	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Der Handlungsbedarf ist erkannt. Entsprechend ist in der Siedlungsmassnahme S503.1 die Erarbeitung eines Gesamtkonzepts für den ESP vorgesehen, welches als gemeinsame Grundlage zur Konkretisierung und Ausarbeitung von weiteren, umfassenden Massnahmen in den Bereichen Siedlung, Verkehr und Landschaft dienen wird.</li> </ul>	z.K.

Wer	Antwort	Was fehlt / muss geändert werden	Bemerkungen	Beurteilung PL	Entscheid
		<p>öffentlich auf. Im neuen Zonenreglement wurde zum grössten Teil die alten Bestimmungen bezüglich Arbeitszonen III und IV unverändert übernommen. Logistik ist nach wie vor in der Arbeitszone IV erlaubt. Dies, obwohl das AP keine Logistik in Wikon vorsieht und auch zofingenregio sich dagegen ausgesprochen hat. Hinzukommt, dass die vorgeschlagenen Regelungen bezüglich Arbeitszonen dem im März 2019 vom GR Wikon genehmigten Siedungsleitbild widersprechen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Planungssicherheit für I/G können nur geschaffen werden, wenn die raumplanerischen Probleme vom GR Wikon endlich konstruktiv gelöst und nicht nur Einzelinteressen von Unternehmern berücksichtigt werden.</li> </ul>			

## Weitere Bemerkungen zu Massnahmen? Weitere Bemerkungen zum AP AL der 5. Generation

Wer	Bemerkungen zu Massnahmen	Bemerkungen zum AP AL 5	Beurteilung PL	Entscheid
Dagmersellen	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die beiden Themen Mobilitätsmanagement und Parkierung werden im Agglomerationsprogramm zu marginal behandelt. Sie sind in Zukunft zu vertiefen. Wir erwarten in der 6. Generation Aktivitäten hinsichtlich eines regional abgestimmten Parkierungskonzepts (öffentliches und privates Parkieren) mit Tarifierungsvorschlägen.</li> <li>▪ Zudem wäre für Gemeinden ein Leitfaden Mobilitätskonzepte interessant, der die Inhalte eines Mobilitätsgutachtens aufzeigt, welche die Gemeinden im Sinne eines Pflichtenheftes von den Bauherren verlangen können.</li> <li>▪ Im Allgemeinen schliesst sich der Gemeinderat Dagmersellen der Stellungnahme von zofingenregio an. Wir danken uns für die Möglichkeit zur Mitwirkung.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wird zur Kenntnis genommen. Im Hinblick auf das AP AL 6 ist zu prüfen, welche Massnahmenansätze gemeinsam angegangen werden können.</li> <li>▪ Die Trägerschaft sieht nicht vor, einen Leitfaden für Mobilitätskonzepte zu erarbeiten, da es zu diesem Thema bereits verschiedene gute Beispiele gibt.</li> <li>▪ Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>	<p>z.K. / P.</p> <p>z.K.</p> <p>z.K.</p>
Däniken	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Es gibt Seitens Däniken keine direkten Projekte oder Massnahmen, welche im Aggloprogramm aufgenommen werden könnten.</li> </ul>	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Im AP ist die Siedlungsmassnahme «S505.1 Däniken, Zentrumsentwicklung» enthalten.</li> </ul>	z.K.
Eppenberg-Wöschnau		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ S. 193: Raumtyp: bitte in 5. Generation so aufnehmen: agglomerationsgeprägt (Ortsteil Wöschnau), ländlich (Ortsteil Eppenberg). Ist bereits heute im kantonalen Richtplan so enthalten.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wird aufgenommen.</li> </ul>	A.

Wer	Bemerkungen zu Massnahmen	Bemerkungen zum AP AL 5	Beurteilung PL	Entscheid
Gretzenbach	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Es ist zwar ersichtlich, dass der Verkehr aus dem Niederamt über die beiden Zentren Olten und Aarau erfolgen soll – da dies aber direkt über die Pförtneranlagen in Olten und Aarau torpediert wird, kann das aus unserer Sicht nicht die Lösung sein.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wie können wir die Verbindung zwischen Niederamt und Kölliken auf der einen Seite für die Logistik unattraktiver (Thematik: Zubringer Autobahn) und auf der anderen Seite sicherer und attraktiver für den Veloverkehr machen (der "Langsamverkehr" mit E-Bikes nimmt stetig zu)</li> <li>▪ Warum wurde das Projekt «Tunnelverbindung Niederamt-Kölliken: Prüfung A1-Zubringer im Niederamt» nicht weiterverfolgt?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ein Gesamtverkehrskonzept Niederamt, welches auch die obenstehenden Themen behandeln wird, ist in Planung. Aufgrund des Zeitplans dieses GVK werden die entsprechenden Erkenntnisse ins AP AareLand der 6. Generation einfließen. Aus der Teilstrategie Strasse des AP AL 5 geht hervor, dass auf der Verbindung zwischen dem Niederamt und Kölliken die Güterverkehrsbelastung gemindert werden soll. Gemäss dem Korridorprozess Raum+Mobilität Niederamt sollen kurzfristig valide Datengrundlagen geschaffen und Pilotversuche getestet werden. Mittelfristig soll eine Dauerlösung ausgearbeitet werden.</li> </ul>	z.K.
Neuendorf	Die Kosten der Massnahme Str504.5 sind anzupassen (siehe Offerte).	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Das gesamte Planungspaket Agglo 5 umfasst mehr als 400 Seiten und unzählige Projekte. Eine Gesamtbetrachtung im</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Massnahme «Str504.5 Neuendorf, Aufwertung /</li> </ul>	tlw. A.

Wer	Bemerkungen zu Massnahmen	Bemerkungen zum AP AL 5	Beurteilung PL	Entscheid
		Planungsperimeter mit über 40 Gemeinden ist im Milizsystem praktisch nicht möglich. Daher bezieht sich unsere Stellungnahme einzig auf den Raum Gäu. Auch so stellt eine Stellungnahme zu den einzelnen Massnahmen immer noch einen hohen Anspruch dar.	Sicherheit: Verkehrsberuhigungsmassnahmen, Tempo 20 / 30» ist enthalten. Die Kosten werden auf CHF 95'000.- korrigiert.	
Oensingen	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mit der Gemeinde Niederbipp und dem Kanton Bern pflegen die Gemeinde Oensingen und der Kanton Solothurn einen regen Austausch. Dieser mündete unter anderem in der gemeinsamen Betrachtung und Konzeption des Industriegebietes, welches als gemeinsames ganzes Areal zu betrachten ist, und im Bericht KRV ON (Kantonsübergreifendes Konzept Raum und Verkehr Oensingen – Niederbipp) Abbildung fand. Basierend darauf findet ein regelmässiger Austausch statt. Zusätzlich besteht seit 2014 mit dem Raumentwicklungskonzept (REK) Wangen a. Aare – Oensingen ein weiteres Gefäss, in dem sich Oensingen mit dem angrenzenden Bipperamt in raumplanerischen Fragen austauscht und abstimmt. Neben den raumplanerischen Aspekten pflegen Oensingen und Niederbipp auch in diversen weiteren Sachfragen eine enge Zusammenarbeit (z. B. Wasserversorgung, Abwasserreinigung usw.). Niederbipp steht wie Oensingen vor den typischen Herausforderungen des Agglomerationsraum, weshalb eine Aufnahme von Niederbipp in den Beitragsperimeter des Agglomerationsprogramm AareLand nichts als folgerichtig wäre.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>	z.K.

Wer	Bemerkungen zu Massnahmen	Bemerkungen zum AP AL 5	Beurteilung PL	Entscheid
Rothrist	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Hauptbericht Seite 127: Schnittstellen HLS-HVS: Die Autobahnknoten und -Anschlüsse Oensingen, Egerkingen und Rothrist werden bis ca. 2025 erneuert: Diese Zeitplanung scheint zu optimistisch. Mit Schreiben vom 16. September 2024 informiert das ASTRA über die Absicht, eine Begleitgruppe für das Projekt MP-160084 Anschluss Rothrist, Erneuerung Knotensystem zu formieren. Gemäss diesem Schreiben soll die Projektierung 2025 starten. Über den Zeitpunkt der Realisierung werden noch keine Aussagen gemacht.</li> <li>▪ S501.4 Rothrist, Breiten: Stand September 2024: Rechtskräftiger Gestaltungsplan, 40 % überbaut, im Areal befinden sich seit August 2024 auch 2 Kindergarten-Abteilungen.</li> <li>▪ S503.2 Rothrist, Bahnhof Nord: keine Aktivitäten, das Areal befindet sich Stand September 2024 noch immer im Zuständigkeitsbereich des Konkursamtes Aargau. Mit Inkrafttreten der neuen BNO der Gemeinde Rothrist 2024 wurden Grundlagen für die künftige Nutzung geschaffen.</li> <li>▪ Allenfalls müsste das Benteler Areal in den ESP integriert werden (Potenzial AP 800)</li> <li>▪ Der Gemeinderat Rothrist nimmt mit Genugtuung zur Kenntnis, dass im Gemeindegebiet Rothrist im Rahmen der Agglomerationsprogramme, mit Ausnahme des bestehenden KV Terminals keine Massnahmen im Bereich Logistik vorgesehen sind. Das Industriegebiet</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wird angepasst.</li> <li>▪ Wird aktualisiert.</li> <li>▪ Wird zur Kenntnis genommen/geprüft.</li> <li>▪ Im AP sind generelle Aussagen zu den Gebieten festgehalten. Ein Schwerpunkt Logistik schliesst andere Arbeitsnutzungen nicht aus.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>A.</li> <li>A.</li> <li>z.K. /P.</li> <li>z.K.</li> </ul>

Wer	Bemerkungen zu Massnahmen	Bemerkungen zum AP AL 5	Beurteilung PL	Entscheid
		eignet sich nach Ansicht des Gemeinderats nicht für Logistik-Betriebe, da die Erschliessung über die Bernstrasse durch das ganze Dorf führt und die Erschliessung über die Alte Aarburgerstrasse durch ein Wohngebiet führt.	Zudem ist festzuhalten, dass das AP die ordentlichen Verfahren (KRIP, Nutzungsplanung, Bauwilligung) nicht ersetzt. Im AP ist es wichtig, das Thema Logistik ggü. dem Bund sichtbar zu machen und die Koordination zwischen Logistiknutzungen und Verkehr aufzuzeigen. Dies ist eine Grundvoraussetzung für die Mitfinanzierung von Verkehrsinfrastrukturmassnahmen durch den Bund.	
Stadt Aarau	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wir bedanken uns für den Einbezug im Rahmen der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms und die durch alle Beteiligten geleistete Arbeit.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>	z.K.
Stadt Zofingen	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bei der Entwicklung der Schlüsselareale soll das Verkehrsaufkommen und dessen betriebliche Abwicklung nach Erstellung der Bauten und Anlagen ressourcenschonend, wirtschaftlich und sozialverträglich erfolgen. Dabei ist dem Verkehrsaufkommen und dem Modal-Split eine grosse Bedeutung beizumessen. Dieses Kapitel ist entsprechend auszubauen (vgl. Massnahmenband S. 89 ff.).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Entsprechende Ergänzungen werden vorgenommen.</li> </ul>	A.

Wer	Bemerkungen zu Massnahmen	Bemerkungen zum AP AL 5	Beurteilung PL	Entscheid
Uerkheim	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Das Agglomerationsprogramm richtet sich nach den Bedürfnissen der grossen Gemeinden und Städte im AareLand-Gebiet. Dies ist grundsätzlich natürlich korrekt. Das im Grundsatz aber immer nur die vermeintlich „Grossen“ mit deren Projekte Aufnahme in die Planung finden und somit auch von Unterstützungszuschüssen in nicht unerheblicher Höhe profitieren können, wird als unschön erachtet.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Es wurden keine Massnahmen festgelegt – da Uerkheim nur im Betrachtungsperimeter liegt und im Massnahmenband gar nicht erwähnt wird. Uerkheim wird als ländliche Gemeinde im Betrachtungsperimeter gar nicht berücksichtigt.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wird zur Kenntnis genommen. Von den Massnahmen in der Agglomeration AareLand profitieren auch die umliegenden Gemeinden.</li> </ul>	z.K.
Unterentfelden	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Priorität gilt auch dem Individualverkehr</li> </ul>	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Das AP AL 5 hat die gesamtverkehrliche Abstimmung der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung zum Ziel. Dabei soll die künftige Mobilität mit einer zweckmässigen Kombination aller Verkehrsmittel (öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr, Fuss- und Veloverkehr) verträglich abgewickelt werden. Gemäss Zukunftsbild 2040 besteht die Zielsetzung im Agglomerationskernraum und in den</li> </ul>	z.K.

Wer	Bemerkungen zu Massnahmen	Bemerkungen zum AP AL 5	Beurteilung PL	Entscheid
			Agglomerationskorridoren eine Reduktion bzw. eine nennenswerte Reduktion des MIV-Anteils zu erreichen.	
Wangen bei Olten	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>Der Lösung der Verkehrsproblematik hinsichtlich MIV zwischen Egerkingen und Olten wird auch im AareLand der 5. Generation zu wenig Beachtung geschenkt.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die aufgeführten Themen werden im aktuell laufenden Gesamtverkehrskonzept Gäu behandelt. Aufgrund des Zeitplans dieses GVK werden die entsprechenden Erkenntnisse erst ins AP AareLand der 6. Generation einfließen.</li> </ul>	z.K.
Natur- und Vogelschutzverein Oensingen	<ul style="list-style-type: none"> <li>naturnah und biodivers und möglichst schwammstadt-prinzip</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bitte den Natur- und Vogelschutzverein Oensingen als Interessenvertreter vermerken-danke</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Auf die Themen Klima und Biodiversität wird sowohl im Hauptbericht als auch in den Massnahmenblättern eingegangen. Auf eine konkrete Auflistung sämtlicher Interessensgruppen im AareLand wird verzichtet.</li> </ul>	k.A.
OGG	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zu Organisation und Prozess / Umsetzung (Kapitel 1 und 2): Der umfassende und intensiv geführte Partizipationsprozess, welcher dem Einbezug der Gemeinde eine grosse Bedeutung beimass,</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wird zur Kenntnis genommen</li> </ul>	z.K.

Wer	Bemerkungen zu Massnahmen	Bemerkungen zum AP AL 5	Beurteilung PL	Entscheid
		<p>wird durch den Regionalverein OGG sehr begrüsst.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Im Kapitel 2 wird der Prozess betreffend Umsetzungsstand AP AareLand auch für den Kanton Solothurn beschrieben. Dabei geben verschiedene Reports jährlich über den Bearbeitungsstand Auskunft; WebGIS-Karten werden laufend aktualisiert und können gemeinde-spezifisch abgerufen werden. Diese Massnahmen werden sehr begrüsst. Der Regionalverein OGG würde sich jedoch einen intensiveren Einbezug und Austausch mit der Region im Prozess zur Umsetzung erwünschen; die Umsetzung könnte dadurch unterstützt werden. Wäre ein solcher Prozess gemeinsam mit der Region für den Kanton verstellbar bzw. welche Massnahmen des Regionalvereins könnten aus Sicht Kanton die Umsetzung fördern? Insbesondere in Kenntnis der Ausführungen im Kapitel 2.3.3 Massnahmen 3. Generation („Aus der 3. Generation sind aktuell nur gut ein Drittel der Verkehrsmassnahmen (A-Liste) realisiert.“) erscheint es zweckmässig, über den verstärkten Einbezug der Region betr. die Umsetzung der Massnahmen gemeinsam zu beraten.</li> <li>▪ Gemäss Begleitschreiben «Einladung zur Behördenvernehmlassung» ist vorgesehen, dass die Kantone gleichzeitig auch den Umsetzungsstand der noch nicht umgesetzten Massnahmen der 1. bis 4. Generation vom Gemeinde- / Stadtrat bestätigen lassen. «Die</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wir danken für das Angebot und werden auf den OGG zukommen, um eine mögliche Zusammenarbeit beim Umsetzungscontrolling der Massnahmen der Gemeinden auszuloten.</li>   <li>▪ Die Projektleitung kommt auf die Geschäftsstelle zu.</li> </ul>	<p>z.K.</p> <p>z.K.</p>

Wer	Bemerkungen zu Massnahmen	Bemerkungen zum AP AL 5	Beurteilung PL	Entscheid
		<p>Projektleitung wird auf die betroffenen Gemeinden und Städte im Herbst / Winter 2024 zukommen.». Der Regionalverein OGG würde es sehr begrüßen, wenn die Projektleitung auch den Regionalverein OGG betreffend diese Thematik begrüßen und informieren würde bzw. mit den Rückmeldungen der Gemeinde bedienen würde. Für die zukünftige Erfüllung seiner Aufgaben, insbesondere im Ressort «Regionalplanung»; wäre dies sehr dienlich. Der Regionalverein OGG geht entsprechend seiner Rückmeldung davon aus, dass die Projektleitung den Kontakt zur Geschäftsstelle suchen wird.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zur Situation- und Trendanalyse (Kapitel 3): Die im Hauptbericht aufgeführten Analysen zu den Schwachstellen und zu den Entwicklungstrends erachtet der Regionalverein OGG als zutreffend. Anpassungen / Ergänzungen sind nur gemäss den nachfolgenden Kommentaren erwünscht (falls keine Anpassung / Ergänzung erfolgt, sind die Kommentare zur Kenntnis zu nehmen):</li> <li>▪ Die Richtplananpassungen 2022 bis 2024 Kt. Solothurn, insbesondere die darin festgelegten grossen «Logistik-Vorhaben» sind im Entwicklungstrend als güterverkehrsintensive Vorhaben ggf. zu berücksichtigen. Diese finden ausschliesslich ausserhalb der Regionalen Arbeitszone RAZ statt, weisen aber vergleichbare Dimensionen aus.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wird zur Kenntnis genommen.</li> <li>▪ Ein entsprechender Kasten zu den Entwicklungstrends wird im Kapitel 3.1.4 ergänzt.</li> </ul>	<p>z.K.</p> <p>A.</p>

Wer	Bemerkungen zu Massnahmen	Bemerkungen zum AP AL 5	Beurteilung PL	Entscheid
		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Auch betreffend den Strassenverkehr sind die Entwicklungstrends richtig wiedergeben. Es wird erläuternd darauf hingewiesen, dass die hervorragende verkehrliche Erreichbarkeit, kombiniert mit grossen Industrielandreserven im Raum Gäu in den vergangenen Jahren zu einer rasanten Entwicklung geführt haben. Es haben sich auch mehrere flächenintensive Logistikbetriebe und publikumsintensive Einrichtungen angesiedelt. Diese Aussage ist wesentlich; insbesondere, weil sich die Fortsetzung dieser Entwicklung deutlich abzeichnet (vgl. dazu die laufenden Richtplananpassungen 2022 bis 2024) und die damit verbundenen Lasten / negativen Auswirkungen für die betroffenen Gemeinden / für die Region massiv sind. In Kenntnis dieser Ausgangslage / dieses Trends erarbeitet der Kanton Solothurn zurzeit, gemeinsam mit den Gemeinden und der Region, das Gesamtverkehrskonzept GVK Olten – Gäu. Die konzeptionellen Arbeiten sollen im Jahr 2025 abgeschlossen werden; die Planung und Umsetzung allfälliger Massnahmen, welche aus Sicht Gemeinden und Region zwingend sind, ist umgehend anzugehen und in zukünftigen Agglomerationsprogrammen zu berücksichtigen. Die Arbeiten zum GVK Olten – Gäu sind im Hauptbericht richtigerweise erläutert. Die Erweiterung des Gesamtverkehrskonzepts auf den Raum Olten – Niederamt erscheint für den Regionalverein OGG als zwingend.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>	z.K.

Wer	Bemerkungen zu Massnahmen	Bemerkungen zum AP AL 5	Beurteilung PL	Entscheid
		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Auf Seite 83 des Hauptberichts sind die Unfallschwerpunkte aufgezeigt. Einige dieser Schwerpunkte liegen im Perimeter des Regionalverein OGG. Gehen wir richtig in der Annahme, dass diese Schwerpunkte gesamthaft und auch ausserhalb des Agglomerationsprogramms AareLand einer Massnahme zugeführt werden?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ In allen Kantonen dient das Black Spot Management der schrittweisen Beseitigung von Unfallschwerpunkte im Strassennetz. Diese werden systematisch identifiziert und nach Sanierungspriorität im Detail analysiert. Geeignete Massnahmen zur Sanierung werden abgeleitet, projiziert und realisiert.</li> </ul>	z.K.
		<p>Zum Handlungsbedarf (Kapitel 5):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Für den ländlichen Raum ist der Handlungsbedarf „Konsequente Siedlungsbegrenzung (gem. KRIP) immer auch im Kontext einer massvollen Siedlungsentwicklung bzw. -erweiterung abzuwägen, insbesondere betr. das lokale Gewerbe).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die «Konsequente Siedlungsentwicklung nach innen, auf Verkehrsträger abgestimmte Siedlungs- und Arbeitsplatzschwerpunkte und Grünzäsuren» ist eine Kernbotschaft des Zukunftsbildes.</li> </ul>	z.K.
		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ In Kenntnis der massiven Entwicklung (laufend, zukünftig) im Logistik-Bereich erachtet der Regionalverein OGG der Handlungsbedarf betr. die Aufwertung von Zentrumsbereichen / Ortsdurchfahrten / Bahnhofgebiete und die Abstimmung von Siedlung und Verkehr als „gross“ (und nicht nur als „mittel“)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Einstufung des Handlungsbedarfs in der synoptischen Darstellung (S. 98 Hauptbericht) wird entsprechend angepasst.</li> </ul>	A.
		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ebenfalls wird der grosse Handlungsbedarf betr. die Arbeiten zu den</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>	z.K.

Wer	Bemerkungen zu Massnahmen	Bemerkungen zum AP AL 5	Beurteilung PL	Entscheid
		<p data-bbox="853 252 1429 491">Gesamtverkehrskonzepten GVK Gäu und Niederamt bestätigt. Es wird aber zwingend sein, in Kenntnis der Ergebnisse aus den GVK und in Abstimmung mit den Gemeinden und der Region, die Massnahmen aus diesen GVK umgehend in die Planung und Umsetzung zu führen.</p> <ul data-bbox="853 499 1429 635" style="list-style-type: none"> <li>▪ Betr. den motorisierten Individualverkehr und die Defizite bei Ortsdurchfahrten (S. 103) ist neben Oensingen und Egerkingen auch Hägendorf aufzuführen.</li> </ul>	<ul data-bbox="1458 499 1771 635" style="list-style-type: none"> <li>▪ Punktueller Handlungsbedarf in Hägendorf wird ergänzt.</li> </ul>	tlw. A
Regionalverband Zofingenregio	<ul data-bbox="398 651 824 1398" style="list-style-type: none"> <li>▪ Der Bahnhof Zofingen ist für die Region der zentrale öV-Knoten und wegen den Anschlüssen ans Fernverkehrsnetz von grosser Bedeutung. Die Massnahmen öV509 Verkehrsdrehscheibe und öV501_Ü (Wendegleis/Kapazitätsausbau) tragen dazu bei, dass die Abwicklung des öV auch zukünftig gut funktionieren, bzw. dass das Fernverkehrsangebot ausgebaut werden kann. Entsprechend unterstützt Zofingenregio diese Massnahmen explizit.</li> <li>▪ Die Massnahme Str504.8 (Wikon Knoten Industriestrasse-Bahnhofstrasse) ist für die Erschliessung des ESP Reiden/Wikon, einem Entwicklungsschwerpunkt von kantonaler Bedeutung, eine</li> </ul>	<ul data-bbox="853 651 1429 1398" style="list-style-type: none"> <li>▪ --</li> <li>▪ --</li> </ul>	<ul data-bbox="1458 651 1771 1398" style="list-style-type: none"> <li>▪ Wird zur Kenntnis genommen.</li> <li>▪ Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>	z.K.  z.K.

Wer	Bemerkungen zu Massnahmen	Bemerkungen zum AP AL 5	Beurteilung PL	Entscheid
	<p>Voraussetzung. Diese Massnahme ist für die Region Zofingen wichtig und wird unterstützt.</p>			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ öV506_Ü: Zofingenregio befürwortet die Massnahme neue S-Bahnhaltestelle Oftringen Zentrum. In Abstimmung zum kantonalen Richtplan soll sie im AP enthalten bleiben.</li> </ul>	▪ --	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>	z.K.
	<p>Im Rahmen der Arbeiten zum ESP Nr. 16 wurde die mangelnde öV-Erschliessung als grosse Schwäche der Entwicklung in diesem wirtschaftlichen Vorranggebiet identifiziert.</p>			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Massnahme öV511, Buser-schliessung Wiggertalstrasse stellt die infrastrukturelle Grundlage zur Behebung dieser Schwäche dar und wird darum explizit befürwortet.</li> </ul>	▪ --	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>	z.K.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Im Hinblick auf eine mögliche Aufhebung des Bahnhofs Brittnau/Wikon gewinnt die Verkehrsdrehscheibe Reiden zukünftig wohl an Bedeutung. Damit ein Umsteigen Bus-Bahn / Bahn-Bus gut funktioniert, ist der Bushub (öV508) wichtig und wird vom Regionalverband unterstützt</li> </ul>	▪ --	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>	z.K.

Wer	Bemerkungen zu Massnahmen	Bemerkungen zum AP AL 5	Beurteilung PL	Entscheid
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Die beiden Themen Mobilitätsmanagement und Parkierung werden im Agglomerationsprogramm zu marginal behandelt. Sie sind in Zukunft zu vertiefen. Wir erwarten in der 6. Generation Aktivitäten hinsichtlich eines regional abgestimmten Parkierungskonzepts (öffentliches und privates Parkieren) mit Tarifierungsvorschlägen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wird zur Kenntnis genommen. Im Hinblick auf das AP AL 6 ist zu prüfen, welche Massnahmenansätze gemeinsam angegangen werden können.</li> </ul>	z.K. / P.
Verkehrsverbund Luzern		<ul style="list-style-type: none"> <li>Bahnhalt Brittnau-Wikon: Die mögliche bzw. mit dem Angebotskonzept 2035 wahrscheinliche Aufhebung des Bahnhalts Brittnau-Wikon ist im AP AareLand nur versteckt genannt. Dieser Umstand soll etwas deutlicher festgehalten werden. In diesem Zusammenhang ist uns unklar, weshalb auf Seite 197 auf der Karte diese Bahnhaltestelle mit einem grünen Punkt eingezeichnet ist, dessen Bedeutung in der Legende nicht erklärt ist.</li> <li>Bahnhalt Oftringen Zentrum: Wir wissen um das Bedürfnis für diese Bahnhaltestelle. Wir weisen allerdings darauf hin, dass mindestens bei den über Zofingen Richtung Sursee-Luzern hinausführenden Zügen bisher kein Angebotskonzept bekannt ist, worin dieser Halt integriert werden könnte, ohne dass andere Halte aufgehoben werden müssen. Ein Aufheben eines Halts auf Luzerner Boden wegen Oftringen Zentrum ist für uns kein Thema.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Aufhebung des Bahnhalts Brittnau-Wikon ist in der Teilstrategie «ÖV und kombinierte Mobilität» in Verbindung mit dem Ausbau des Busangebots (TÖV2) bereits erwähnt.</li> <li>Die Legende in der Karte Handlungsbedarf ÖV wird präzisiert.</li> <li>Wird zur Kenntnis genommen. Im Massnahmenblatt ist ein entsprechender Hinweis enthalten.</li> </ul>	tlw. A.  z.K.
SP Kanton Luzern	Siehe oben.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Da im ländlichen Agglomerationsraum und in den Agglomerationskorridoren in über 70%</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>	z.K.

Wer	Bemerkungen zu Massnahmen	Bemerkungen zum AP AL 5	Beurteilung PL	Entscheid
SVP Kanton Luzern	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wir begrüßen zwar prinzipiell die Erarbeitung einer überregionalen Verkehrs- und Siedlungsstrategie. Die Massnahmen des Agglomerationsprogramms der 5. Generation werden jedoch durch ein breites Gremium erarbeitet, welches hierfür aber nie demokratisch legitimiert wurde. Es werden Pläne und Massnahmen beschlossen und eidgenössische und kantonale Gelder verteilt ohne direkten Einbezug des Kantonsrates oder der Luzerner Bevölkerung. Die regionale</li> </ul>	<p>der vorhandenen Bauzonen lediglich eine ÖV-Erschliessung der Güteklassen C, D oder tiefer vorliegt, ist ein besonderes Augenmerk darauf zu richten, dass bei Neu-Einzonungen und Planungen von Bauprojekten die ÖV-Erschliessung einbezogen und ggf. ein Mobilitätskonzept erstellt wird. Hier sollen auch die steigende Nachfrage in diesem Bereich und allfällige Hindernisse (z.B. Behinderung des strassengebundenen ÖV durch Stau) einbezogen werden. Je nach räumlichem Typ des Agglomerationsgebiets ist ein besonderes Augenmerk auf die kombinierte Mobilität zu legen. So sollen grössere Anstrengungen im Bereich des Park and Ride oder bei den Veloabstellanlagen unternommen werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wir begrüßen zwar prinzipiell die Erarbeitung einer überregionalen Verkehrs- und Siedlungsstrategie. Die Massnahmen des Agglomerationsprogramms der 5. Generation werden jedoch durch ein breites Gremium erarbeitet, welches hierfür aber nie demokratisch legitimiert wurde. Es werden Pläne und Massnahmen beschlossen und eidgenössische und kantonale Gelder verteilt ohne direkten Einbezug des Kantonsrates oder der Luzerner Bevölkerung. Die regionale Einflussnahme von Entwicklungsträgern und anderen zwischenstaatlichen Ebenen und ihre umfassende Einflussnahme auf Verkehr und Siedlungsentwicklung sind massiv und werden zunehmend grösser. Die</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Siehe Beurteilung weiter oben.</li> </ul>	z.K.

Wer	Bemerkungen zu Massnahmen	Bemerkungen zum AP AL 5	Beurteilung PL	Entscheid
	<p>Einflussnahme von Entwicklungsträgern und anderen zwischenstaatlichen Ebenen und ihre umfassende Einflussnahme auf Verkehr und Siedlungsentwicklung sind massiv und werden zunehmend grösser. Die Autonomie der Gemeinden wird ausgehebelt, da sie zur Umsetzung der Programme verpflichtet sind. Die kantonalen Parlamente werden verpflichtet die Bauprogramme aus dem Agglomerationsprogramm zu priorisieren, da sonst die Bundesgelder verfallen. Dies führt zu einer massiven Benachteiligung der ländlichen Gemeinden, welche nicht Teil eines Agglomerationsprogramm sind. Diese Unterwanderung der demokratischen Mitsprache ist klar abzulehnen.</p>	<p>Autonomie der Gemeinden wird ausgehebelt, da sie zur Umsetzung der Programme verpflichtet sind. Die kantonalen Parlamente werden verpflichtet die Bauprogramme aus dem Agglomerationsprogramm zu priorisieren, da sonst die Bundesgelder verfallen. Dies führt zu einer massiven Benachteiligung der ländlichen Gemeinden, welche nicht Teil eines Agglomerationsprogramm sind. Diese Unterwanderung der demokratischen Mitsprache ist klar abzulehnen. Die Entscheide im Agglomerationsprogramm müssen in die parlamentarischen und demokratischen Prozesse eingebunden werden.</p>		
SBB	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Hinweis bezüglich (Seite 19) S502.5 Aarau, Torfeld Nord <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bitte ergänzen Sie unter Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr: Die Entwicklung im Torfeld Nord ist im Rahmen der Richtplanung mit SBB Infrastruktur abzustimmen - die Gleisfeldentwicklung im</li> </ul> </li> </ul>	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wird entsprechend ergänzt.</li> </ul>	A.

Wer	Bemerkungen zu Massnahmen	Bemerkungen zum AP AL 5	Beurteilung PL	Entscheid
	Zusammenhang mit der Direktverbindung Aarau-Zürich wird erst nach Fertigstellung der Vorstudie präzisiert.			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Hinweis bezüglich (Seite 62) S504.3 Egerkingen (SO)/Neuendorf (SO), Erweiterung Migros Verteilbetrieb <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die NISV-Abstände müssen zwingend eingehalten werden, siehe dazu NISV, SR 814.710. Die Leitungsverordnung LeV 734.31 muss eingehalten werden. Die aktuellen und zukünftigen Unterhaltsarbeiten an der Übertragungsleitung (UL149, 85a – 88a) dürfen nicht beeinträchtigt werden.</li> </ul> </li> </ul>	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Hinweis wird ergänzt.</li> </ul>	A.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Hinweis bezüglich (Seite 62) S504.5 Härkingen, Regionales Paketzentrum Post <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Leitung (UL 149, 80a - 82a) ist und wird während der Bauarbeiten unter Spannung bleiben. Arbeiten in der Nähe der Leitung müssen mindestens 2 Jahre im Voraus mit SBB Energie abgestimmt werden.</li> </ul> </li> </ul>	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Hinweis wird ergänzt.</li> </ul>	A.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Hinweis bezüglich (Seite 26) S502.9 O Oftringen (AG)</li> </ul>	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>	z.K.

Wer	Bemerkungen zu Massnahmen	Bemerkungen zum AP AL 5	Beurteilung PL	Entscheid
	<p>Zentrumsentwicklung, SBB Haltestelle Küngoldingen, Rad- und Gehweg</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Für die Bahnhaltestelle "Oftingen Zentrum" gibt es aufgrund Trassenkonflikten nach wie vor kein Zugprodukt, das an dieser Haltestelle anhalten könnte.</li> </ul>			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Hinweis bezüglich (Seite 115) ÖV501_Ü, AS 2025 <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Ausgangslage hat sich insofern verändert, in dem kein IR BS-ZF mehr verkehrt sondern die S3 von Aesch-Basel-Olten-Zofingen und zurück.</li> </ul> </li> </ul>	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Aktualisierung wird vorgenommen.</li> </ul>	A.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Hinweis bezüglich (Seite 34) S502.13 Rothrist, Bahnhofsgelände + (Seite 50) S503.2 Rothrist, Bahnhof Nord <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Entwicklungen am Bahnhof Rothrist sind mit den SBB weiterhin abzustimmen. Die SBB haben am Bahnhof Rothrist Massnahmen aus dem Ausbauschritt 35 sowie BehiG umzusetzen. Dadurch verschiebt sich der Schwerpunkt des Bahnhofes leicht in Richtung Westen</li> </ul> </li> </ul>	--	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Hinweis wird ergänzt.</li> </ul>	A.



Wer	Bemerkungen zu Massnahmen	Bemerkungen zum AP AL 5	Beurteilung PL	Entscheid
	<p>eingehalten werden. Dazu muss vorgängig zu jedem Projekt die Fachstelle Denkmalpflege der SBB kontaktiert werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Oberentfelden: Im potenziellen Projektperimeter befinden sich die Objekte und Anlagen, die in folgenden Inventaren erfasst sind: Inventar der schützenswerten Bauten und Anlagen der SBB (ISBA).</li> <li>▪ Zofingen: Gemäss dem Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) ist Zofingen als Ortsbild von nationaler Bedeutung eingestuft. Das Aufnahmegebäude befindet sich in der Umgebungszone XII - Bahnhofquartier. Die U-Zo ist ein «Ortsbildteil mit Beziehungswert» und mit dem Erhaltungsziel b belegt. Dies bedeutet, dass in diesem Perimeter keine Vorhaben realisiert werden dürfen, die die angrenzenden «Ortsbildteile mit Eigenwert» beeinträchtigen könnten. Das Aufnahmegebäude ist als Einzelobjekt mit Erhaltungsziel A – Erhalt der Substanzeingestuft. Das Aufnahmegebäude ist gemäss kantonalem GIS als «Kurzinventarobjekt»</li> </ul>			

Wer	Bemerkungen zu Massnahmen	Bemerkungen zum AP AL 5	Beurteilung PL	Entscheid
	<p>verzeichnet. Inventar der schützenswerten Bauten und Anlagen der SBB (ISBA): das Objekt ist im ISBA erfasst und als Objekt von nationaler Bedeutung eingestuft. Im potenziellen Projektperimeter befinden sich weitere Objekte und Anlagen, die in folgenden Inventaren erfasst sind: Inventar der schützenswerten Bauten und Anlagen der SBB (ISBA).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Alle Bau- und Erschliessungsvorhaben, die sich in der Nähe von SBB-Anlagen (Bahntrasse und Hochspannungsleitungen) befinden, müssen uns zu gegebener Zeit zur Prüfung und Genehmigung gem. Art. 18m des Bundesgesetzes über die Eisenbahnen (EBG) vorgelegt werden. Weitere Informationen zu diesem Thema finden Sie auf unserer Website <a href="http://www.sbb.ch/18m">www.sbb.ch/18m</a>.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Hinweis bezüglich Seite 51 <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Ausführungen im Hauptbericht in Bezug auf Eisenbahnlärm, Seite 51 beziehen sich auf den Stand des letzten rechtlich genehmigten Zustands (i.d.R. ordentlichen Lärmsanierung / Emissionsplan 2015) und somit auf die zuletzt genehmigten festgelegten Emissionen bzw.</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wird zur Kenntnis genommen. Die neuesten Berechnungen mit dem Stand 2021 und basierend auf dem aktuellen Modell sonROAD 18 liegen BAFU- intern vor und</li> </ul>	z.K.

Wer	Bemerkungen zu Massnahmen	Bemerkungen zum AP AL 5	Beurteilung PL	Entscheid
		<p>zulässigen Immissionen (LSV, Art. 37a, Abs. 1). D.h. die "Grafik INFRAS. Quelle: BAFU 2015" bildet damit eine Lärmprognose aus dem Jahre 2000 ab (EPLAN2015) ab. Diese kann je nach Abschnitt massgebend von der heutigen tatsächlichen Bahlärmsituation abweichen. In der Regel sind die tatsächlichen Emissionen, dank den akustischen Verbesserungen beim Rollmaterial, je nach Abschnitt deutlich geringer als die festgelegten Emissionen (siehe geomap für Bahlärm: <a href="https://s.geo.admin.ch">https://s.geo.admin.ch</a>). Fazit: Die auf der Seite 51 beschriebene Lärmbelastung bei den Eisenbahnen mit der entsprechenden Grafik beziehen sich auf eine Prognose aus dem Jahre 2000 und bilden nicht die heutige Bahlärmsituation ab. Sie gilt jedoch in lärmrechtlicher Hinsicht als Ausgangszustand.</p>	<p>werden aktuell noch validiert und verifiziert. Die Daten und Ergebnisse werden anschliessend zur Verfügung gestellt. Ein Publikationsdatum steht jedoch noch nicht fest.</p>	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Hinweis bezüglich Seite 160 (6.10. Güterverkehr und Logistik, TGV2) <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Hier wird auf die KV-Terminals verwiesen, u.a. auch Oensing. Im Plan auf Seite 167 ist dieses KV-Terminal aber nicht aufgeführt.</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Plan wird überprüft.</li> </ul>	P.
		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Hinweis bezüglich Seite 161 (6.10. Güterverkehr und Logistik, TGV2) <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wir weisen darauf hin, dass die Annahme- und Formationsbahnhöfe zur öffentlichen Infrastruktur gehören und von den Gütertransportunternehmen (z.B.</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>	z.K.

Wer	Bemerkungen zu Massnahmen	Bemerkungen zum AP AL 5	Beurteilung PL	Entscheid
Privatperson	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Der für die Region Luzern Nord genannte Zeitrahmen von 2023 bis 2035 ist falsch. Es muss für die wirtschaftliche Entwicklung im Norden des Kantons Luzern schneller vorgehen. Dieses Gebiet ist ein Entwicklungsschwerpunkt des Kantons Luzern und es darf nicht sein, dass die Dinge sich so langsam entwickeln. Faktisch führt dies quasi zu einem Planungsmoratorium. Und dies, nachdem die bauliche Entwicklung während Jahren durch die Zonenplanungsrevisionen in den Kommunen verzögert und aufgehalten wurde. Es ist ein rascheres Fortschreiten (A-Horizont statt B-Horizont) notwendig. Man wird den Eindruck nicht los, dass zuerst die Gebiete</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ --</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Der Handlungsbedarf ist erkannt. Entsprechend wird der Horizont der Siedlungsmassnahmen S503.1 und S504.1 auf 2028-2031 festgelegt (A-Horizont).</li> </ul>	z.K./A.

Wer	Bemerkungen zu Massnahmen	Bemerkungen zum AP AL 5	Beurteilung PL	Entscheid
Privatperson	entlang der A1 entwickelt werden (Aargau - Solothurn) und erst danach das Gebiet Nord des Kantons Luzern.	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ich begrüsse das Programm. Endlich findet eine Beurteilung der räumlichen Gegebenheiten über die Kantonsgrenzen hinweg statt.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>	z.K.