

Kantone Aargau + Solothurn

Agglomerationsprogramm
AareLand 2. Generation
(Modul Siedlung/Landschaft und Mobilität)

Bericht für die
Behördenvernehmlassung

Massnahmen und Priorisierung



Dauer der Behördenvernehmlassung:
Anfangs November 2011 bis 20. Januar 2012

Am 18. Oktober 2011 zuhanden der Behördenvernehmlassung von
Regierungsrat Peter C. Beyeler
(Vorsteher Departement Bau, Verkehr und Umwelt BVU Aargau) und
Regierungsrat Walter Straumann
(Vorsteher Bau- und Justizdepartement BJD Solothurn)
verabschiedet.



KANTON AARGAU



| | |
|----------------------------|---|
| Auftrag | Agglomerationsprogramm AareLand 2. Generation |
| Auftraggeber | Departement Bau, Verkehr und Umwelt Kanton Aargau, Abteilung für Raumentwicklung Bau- und Justizdepartement Kanton Solothurn, Amt für Raumplanung |
| Fachliche Steuerung | Paul Pfister, Leiter Abteilung für Raumentwicklung Aargau Bernard Staub, Chef Amt für Raumplanung Solothurn |
| Begleitgruppe | Stefan Gantenbein (Amt für Verkehr und Tiefbau Solothurn) Andreas Peterhans (Abteilung Tiefbau AG) Peter G. Schütz (Abteilung Verkehr AG) |
| Projektleitung | Rainer Frösch, Geschäftsführer AareLand Lukas Lauper, Abteilung für Raumentwicklung und Abteilung für Verkehr Aargau Amalia Schneider, Amt für Raumplanung Solothurn (ab Anfangs August 2011) Manuela Studer, Amt für Raumplanung Solothurn (bis Ende Mai 2011) |
| Auftragnehmer | Planteam S AG; Untere Steingrubenstrasse 19a, Postfach, 4501 Solothurn Tel. 032 622 42 44, Fax. 032 623 79 43, solothurn@planteam.ch , www.planteam.ch Roger Michelon, dipl. Kult. Ing. ETH/SIA, Planer FSU/RegA Barbara Wittmer, dipl. Geografin, Raumplanerin MAS ETH/FSU |

Das Wichtigste in Kürze

Schwerpunkte der
Behördenvernehm-
lassung

Schwerpunkt der vorliegenden Behördenvernehmlassung sind die Massnahmen inkl. Priorisierung für das Agglomerationsprogramm AareLand 2. Generation gemäss Kapitel 8 und Anhang. Anregungen zu den Erläuterungskapiteln sind ebenfalls willkommen.

Die Massnahmen wurden aus dem Zukunftsbild AareLand 2030 abgeleitet, zu dem die Gemeinden des AareLands im Frühsommer 2011 Stellung nehmen konnten und das anschliessend überarbeitet wurde (Zusammenfassung Zukunftsbild AareLand 2030 siehe Kapitel 5). Das Zukunftsbild AareLand 2030 ist nicht mehr Gegenstand der Behördenvernehmlassung. Es wird Ende Jahr den Gemeinden zusammen mit den Antworten der Kantone auf die eingegangenen Stellungnahmen zugestellt.

Dauer der Behörden-
vernehmlassung

Anfangs November 2011 bis 20. Januar 2012

Das interessiert uns

Die Gemeinden sind gebeten, insbesondere folgende Fragen in ihrer Stellungnahme zu beantworten:

- Wurden die richtigen Massnahmen ausgewählt?
- Sollten zusätzliche Massnahmen ausgewählt werden?
- Sind Sie mit den Massnahmen in Ihrer Gemeinde einverstanden (Terminplan/Realisierungshorizont, Priorisierung)?
- Weitere Bemerkungen und Kommentare zu den Massnahmen und deren Priorisierung, auch ausserhalb der eigenen Gemeinde.

Informationsveranstal-
tung für Gemeinden

Am **Mittwoch, 23. November 2011, 17.30 bis 20.00 Uhr** findet im Stadthaus Olten eine AareLandsGemeinde als Informationsveranstaltung zur Behördenvernehmlassung statt. Dort stehen Vertreterinnen und Vertreter der zuständigen kantonalen Stellen für Fragen zur Verfügung. Die Gemeinden erhalten eine separate Einladung.

| | |
|--------------------------------|--|
| Weitere Informationen | <p>Für Fragen und weitere Informationen stehen folgende Personen zur Verfügung.</p> <ul style="list-style-type: none">■ Kanton Aargau: Lukas Lauper, Abteilung für Raumentwicklung und Abteilung für Verkehr, 062 / 835 33 06, lukas.lauper@ag.ch■ Kanton Solothurn: Amalia Schneider, Amt für Raumplanung, 032 / 627 23 50, amalia.schneider@bd.so.ch■ Organisation AareLand: Rainer Frösch, Geschäftsstelle AareLand, 062 / 745 91 02, rainer.froesch@zofingenregio.ch. |
| Downloads | <p>Der Bericht für die Behördenvernehmlassung zum Agglomerationsprogramm AareLand 2. Generation kann von folgenden Websites heruntergeladen werden:</p> <ul style="list-style-type: none">■ www.ag.ch/raumentwicklung → Themen → Agglomerationen → Berichte■ www.arp.so.ch → Agglomerationen → Agglomerationsprogramm. |
| Bezug weiterer Exemplare | <p>Zusätzliche Exemplare des Berichts können bei Lukas Lauper, Abteilungen für Raumentwicklung und Verkehr Kanton Aargau, 062 / 835 33 06, lukas.lauper@ag.ch, bezogen werden.</p> |
| Abgabe Stellungnahmen | <p>Die Stellungnahmen sind bitte bis am Freitag, 20. Januar 2011 einzureichen:</p> <ul style="list-style-type: none">■ Kanton Aargau: Departement Bau, Verkehr und Umwelt, Abteilung für Raumentwicklung und Abteilung für Verkehr, Lukas Lauper, Entfelderstrasse 22, 5001 Aarau, lukas.lauper@ag.ch■ Kanton Solothurn: Bau- und Justizdepartement, Amt für Raumplanung, Amalia Schneider, Werkhofstrasse 59, 4509 Solothurn, amalia.schneider@bd.so.ch. |
| Die wichtigsten Abkürzungen | <p>Der Einfachheit halber werden die häufigsten Ausdrücke im Bericht gekürzt:</p> <ul style="list-style-type: none">■ Agglomerationsprogramm AareLand 2030 2. Generation (Modul Siedlung/Landschaft und Mobilität): Agglomerationsprogramm 2. Generation■ Zukunftsbild AareLand 2030 mit Teilstrategien Siedlung/Landschaft und Mobilität: Zukunftsbild. |

Inhalt

| | |
|--|-----------|
| Das Wichtigste in Kürze | 1 |
| 1 Einleitung | 5 |
| 1.1 Abgrenzung zum Schlussbericht Agglomerationsprogramm AareLand 2. Generation | 5 |
| 1.2 Zeitlicher Ablauf | 6 |
| 1.3 Weitere Informationen und Auskünfte | 6 |
| 2 Was sind Agglomerationsprogramme? | 7 |
| 2.1 Bedeutung der Agglomerationsprogramme | 7 |
| 2.2 Verschiedene Generationen von Agglomerationsprogrammen | 8 |
| 2.3 Änderungen gegenüber der 1. Generation | 9 |
| 3 Perimeter Agglomerationsprogramm AareLand | 10 |
| 4 Das Agglomerationsprogramm AareLand im Kontext zu anderen Planungsinstrumenten | 13 |
| 5 Das Zukunftsbild AareLand 2030 mit Teilstrategien Siedlung/Landschaft und Mobilität | 15 |
| 5.1 Aufgaben des Zukunftsbilds AareLand 2030 | 15 |
| 5.2 Zusammenfassung der Inhalte des Zukunftsbilds | 15 |
| 5.2.1 Leitsatz | 15 |
| 5.2.2 Stossrichtungen | 16 |
| 5.2.3 Die (Zukunfts-)Bilder | 17 |
| 5.2.4 Die Teilstrategien Siedlung/Landschaft und Mobilität | 18 |
| 5.2.5 Anforderungen, Grundlage für die Massnahmen | 19 |
| 6 Grundsätzliches zu den Massnahmen | 20 |
| 6.1 Herleitung der Massnahmen | 20 |
| 6.2 Verschiedene Massnahmentypen | 21 |
| 6.3 Infrastrukturmassnahmen, die durch den Infrastrukturfonds mitfinanziert werden können | 22 |
| 6.4 Priorisierung der Infrastrukturmassnahmen in A-, B- und C- Massnahmen | 23 |
| 6.5 Die Kriterien der Priorisierung der Infrastrukturmassnahmen | 24 |

| | | |
|-----------|--|-----------|
| 7 | Grundvoraussetzungen für das Agglomerationsprogramm AareLand: Massnahmen Bund | 26 |
| 8 | Die Massnahmen Agglomerationsprogramm AareLand 2. Generation | 28 |
| 8.1 | Infrastrukturelle Massnahmen (Mitfinanzierung Bund möglich) | 28 |
| | 8.1.1 A-Massnahmen | 28 |
| | 8.1.2 B-Massnahmen | 31 |
| | 8.1.3 C-Massnahmen | 32 |
| 8.2 | Nicht infrastrukturelle Massnahmen | 32 |
| | 8.2.1 Betriebliche Massnahmen Verkehr | 32 |
| | 8.2.2 Massnahmen Siedlung/Landschaft | 32 |
| 9 | Ergänzende Aufgaben zur Zielerfüllung des Zukunftsbilds AareLand 2030 | 34 |
| 9.1 | Weitere Infrastrukturmassnahmen | 34 |
| 9.2 | Ausbau Angebot ÖV | 34 |
| 10 | Schlussbemerkungen | 35 |

1 Einleitung

1.1 Abgrenzung zum Schlussbericht Agglomerationsprogramm AareLand 2. Generation

Ende Juni 2012 müssen die Agglomerationsprogramme 2. Generation dem Bundesamt für Raumentwicklung ARE eingereicht werden. Das Agglomerationsprogramm AareLand 2. Generation wird unter der Federführung der Kantone Aargau und Solothurn sowie der Organisation AareLand erarbeitet.

Der vorliegende Bericht für die Behördenvernehmlassung inkl. Anhang ist ein vorgezogener Auszug aus dem Schlussbericht. Er umfasst folgende Aspekte:

- Kurze Einleitung zur Agglomerationspolitik und zum Agglomerationsprogramm AareLand (Perimeter, Einbettung in nationale, kantonale, regionale und kommunale Planungsinstrumente, Agglomerationsprogramm 1. Generation etc.)
- Zusammenfassung überarbeitetes Zukunftsbild AareLand 2030 mit Teilstrategien Siedlung/Landschaft und Mobilität
- Herleitung der Massnahmen aus dem Zukunftsbild
- Beschrieb Massnahmen inkl. Priorisierung.

Im Schlussbericht zuhanden des ARE werden folgende Aspekte zusätzlich behandelt:

- Umsetzungsbericht Agglomerationsprogramm 1. Generation: Stand Umsetzung der Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm 1. Generation (2011 bis 2014)
- Schwachstellenanalyse und Trends 2030
- Anforderungsprofil und Handlungsbedarf als Herleitung aus dem Zukunftsbild
- Qualitative Wirkungsanalyse.

2 Was sind Agglomerationsprogramme?

2.1 Bedeutung der Agglomerationsprogramme

Gründe für die
Agglomerationspolitik

Die Agglomerationen bringen der Schweiz viel Wohlstand und Lebensqualität. Sie sind Motoren der wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklung und somit ein Schlüsselfaktor für die internationale Wettbewerbsfähigkeit der Schweiz geworden.

Die Entwicklung zieht verschiedene Probleme mit sich, wie beispielsweise Umweltbelastungen (Lärm, Abgase etc.) und Mobilitätsbeschränkungen wegen der überlasteten Verkehrsnetze (öffentlicher Verkehr ÖV und motorisierter Individualverkehr MIV). Die Gemeinden und Städte können diese grossen Herausforderungen nicht alleine lösen, sondern Gemeinden, Kantone und Bund müssen sich gemeinsam den Lösungen dieser Probleme annehmen. Diese Feststellungen sind die Auslöser für die Agglomerationspolitik des Bundes. Ziel ist die Abstimmung der regionalen Entwicklung in den Bereichen Siedlung/Landschaft und Mobilität.

Problemlösungsprogramme für die Koordination von Siedlung/Landschaft und Mobilität

Das Agglomerationsprogramm ist daher ein „Problemlösungsprogramm“: Die Gesamtentwicklung Siedlung/Landschaft und Mobilität der Agglomeration AareLand wird aufeinander abgestimmt. Die Massnahmen des Agglomerationsprogramms sind dabei gestützt auf das Zukunftsbild in einen Gesamtrahmen eingebunden. Sie unterstützen die angestrebte Gesamtentwicklung wie sie auch in den übergeordneten kantonalen Richtplänen verankert ist.

Das Agglomerationsprogramm beschränkt sich auf konkrete Massnahmen zur Siedlung, Landschaft und Mobilität. Weitere wichtige Entwicklungsaspekte und Lenkungsmassnahmen für die Agglomerationen wie etwa Fragen des Finanzausgleichs sind Gegenstand von anderen Planungen.

Infrastrukturfonds

Der Bund hat für die Agglomerationspolitik einen Infrastrukturfonds eingerichtet, der aus der Mineralölsteuer gespeisen wird. Der Infrastrukturfonds stellt für den Zeitraum 2008 bis 2027 insgesamt 6 Mrd. CHF für den Agglomerationsverkehr bereit, wobei jedoch nur bauliche und keine betrieblichen Massnahmen mit unterstützt werden¹. Die Mittel werden jeweils in 4 Jahres-Tranchen durch das Parlament freigegeben. Der Beitragsatz beträgt 30 bis 50 %.

¹ Weitere Informationen: <http://www.arel.admin.ch/themen/verkehr/00250/00460/index.html?lang=de>

2.2 Verschiedene Generationen von Agglomerationsprogrammen

Dringliche
Massnahmen

Im Rahmen der „dringlichen Projekte“ finanzierte der Bund Projekte mit: Er unterstützte den Ausbau der Wynental-Surentalbahn WSB mit 40 Mio. CHF und die Entlastung Region Olten ERO im Abschnitt Olten bis Wangen b.O. mit 320 Mio. CHF.

1. Generation: Planung

Die Kantone Aargau und Solothurn reichten dem ARE, zusammen mit rund 30 anderen Agglomerationen, im Sommer 2007 die **Agglomerationsprogramme 1. Generation** ein.

Nach der Prüfung aller Agglomerationsprogramme bestimmte der Bund den Beitragssatz für das Agglomerationsprogramm AareLand 1. Generation (40 % für Projekte mit Priorität A, Baubeginn zwischen 2011 bis 2014 gemäss Infrastrukturfondsgesetz IFG vom 6. Oktober 2006). Dies entspricht gemäss Leistungsvereinbarung (vom Bund und den Kantonen Aargau und Solothurn unterzeichnet) einem Beitrag von rund 32 Mio. CHF.

1. Generation: Umsetzung, Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen

Die beitragsberechtigten Massnahmen werden vom Bund in Leistungsvereinbarungen mit den Kantonen Aargau und Solothurn für das Agglomerationsprogramm AareLand bestimmt. Die Leistungsvereinbarungen liegen vor.

Danach schliessen die Kantone für jedes Projekt mit dem Bund Finanzierungsvereinbarungen ab. Nach Vorliegen dieser Finanzierungsvereinbarung kann mit der Detail-Projektierung und Ausführung der Massnahme begonnen werden. Ein Teil dieser projektbezogenen Finanzierungsvereinbarungen im AareLand ist bereits abgeschlossen.

2. Generation: Planung

Die Agglomerationsprogramme 1. Generation können nicht sämtliche Aufgaben in den Bereichen Siedlung/Landschaft und Mobilität lösen. Die Kantone erarbeiten deshalb zurzeit die **Agglomerationsprogramme 2. Generation**, auf deren Grundlage das ARE wiederum den neuen Beitragssatz festlegt. Neben der Aktualisierung der Grundlagen und der Fortschreibung der Massnahmen der 1. Generation können auch neue Massnahmen eingereicht werden.

2. Generation:
Umsetzung

Im Anschluss an die Prüfung der Agglomerationsprogramme 2. Generation werden die Kantone wiederum mit dem ARE die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen abschliessen. Baubeginn dieser Projekte wird zwischen 2015 und 2018 sein.

3. Generation:
Ausblick

Zwischen 2019 und 2022 wird der Bund voraussichtlich wiederum Gelder für die Agglomerationsprogramme 3. Generation freigeben. Diese Agglomerationsprogramme werden ab ca. 2014/2015 erarbeitet.

2.3 Änderungen gegenüber der 1. Generation

Gestützt auf die Erfahrungen mit den Agglomerationsprogrammen 1. Generation hat das ARE die Anforderungen für die Agglomerationsprogramme 2. Generation angepasst und erhöht². Dies betrifft insbesondere folgende Punkte:

- Diverse **methodische Änderungen**, die dem ARE die Bewertung resp. den Vergleich zwischen den verschiedenen Agglomerationsprogrammen erleichtern.
- **Aktualisierung** der Grundlagen, Schwachstellenanalyse und Trends mit Referenzzustand 2030 anstatt 2020.
- Erstellen eines **Zukunftsbilds AareLand 2030**, das die räumliche Entwicklung der Agglomeration im Jahr 2030 aufzeigt und die Teilstrategien Siedlung/Landschaft und Mobilität bestimmt. Aus dem Zukunftsbild werden die Massnahmen Siedlung/Landschaft und Mobilität abgeleitet.
- **Qualitative Erläuterung der Wirksamkeitskriterien**: Das ARE verlangt keine quantitative Wirksamkeitsbeurteilung mehr. Die einzelnen Massnahmen wie auch die Gesamtwirkung des Programms sollen qualitativ (beschreibend) gewürdigt werden.
- **Behebung der Mängel aus der 1. Generation** gemäss Prüfbericht des ARE zum Agglomerationsprogramm AareLand 1. Generation.

² Bundesamt für Raumentwicklung „Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 2. Generation“, 14. Dezember 2010, siehe:
<http://www.are.admin.ch/themen/agglomeration/00626/01680/index.html?lang=de>

3 Perimeter Agglomerationsprogramm AareLand



Perimeter Agglomerationsprogramm AareLand 2. Generation.

Alle Gemeinden, die zur Organisation AareLand gehören³, sind Teil des Agglomerationsprogramms AareLand. Das Zukunftsbild zeigt die künftige räumliche Entwicklung für den Gesamttraum AareLand auf.

³ Die Organisation AareLand ist die Dachorganisation für die drei Regionalorganisationen Planungsverband Region Aarau (PRA), Regionalverein Olten-Gösgen-Gäu (OGG) und Regionalverband zofingenregio.

Bearbeitungsperimeter

Das ARE und das Bundesamt für Statistik (bfs) definieren die Agglomerationen⁴. Diese Definition („Bearbeitungsperimeter gemäss bfs“) und die Zuteilung der Gemeinden zu einer Agglomeration sind somit vorgegeben. Der Bund leistet nur im Bearbeitungsperimeter Beiträge an Infrastrukturmassnahmen. Die Gemeinden innerhalb des Bearbeitungsperimeters sind in der oben stehenden Abbildung weiss abgebildet.

Betrachtungsperimeter

Der Bearbeitungsperimeter ist zu eng gefasst, als dass sämtliche Verflechtungen des AareLands darin erfasst werden könnten. Der funktionale Raum sowie die Wirkung und der Nutzen der Massnahmen sind meistens grösser als der Bearbeitungsperimeter. Das Agglomerationsprogramm 2. Generation wird deshalb für das gesamte AareLand erarbeitet. Dieser funktionale Raum wird als Betrachtungsperimeter bezeichnet. Die Gemeinden innerhalb des Betrachtungsperimeters sind in der oben stehenden Abbildung gelblich abgebildet⁵.

⁴ Definition Agglomerationen:

- a) Agglomerationen sind zusammenhängende Gebiete mehrerer Gemeinden mit insgesamt mindestens 20 000 Einwohnern.
- b) Jede Agglomeration besitzt eine Kernzone, die aus der Kernstadt und gegebenenfalls weiteren Gemeinden besteht, die jede mindestens 2000 Arbeitsplätze und mindestens 85 Arbeitsplätze (in der Gemeinde arbeitende Personen) auf 100 wohnhafte Erwerbstätige aufweist. Diese Gemeinden müssen ferner entweder mindestens 1/6 ihrer Erwerbstätigen in die Kernstadt entsenden oder mit dieser baulich verbunden sein oder an sie angrenzen.
- c) Eine nicht der Kernzone zugehörige Gemeinde wird einer Agglomeration zugeteilt, wenn
 - mindestens 1/6 ihrer Erwerbstätigen in der Kernzone arbeitet und
 - mindestens drei der fünf folgenden Kriterien erfüllt sind:
 1. Baulicher Zusammenhang mit der Kernstadt; Baulücken durch Nichtsiedlungsgebiet (Landwirtschaftsland, Wald) dürfen 200 Meter nicht überschreiten.
 2. Die addierte Einwohner-/Arbeitsplatzdichte je Hektare Siedlungs- und Landwirtschaftsfläche (ohne Alpweiden) übersteigt 10.
 3. Das Bevölkerungswachstum im vorangegangenen Jahrzehnt liegt über 10 Prozentpunkte über dem schweizerischen Mittel. (Dieses Kriterium findet nur Anwendung für Gemeinden, die noch keiner Agglomeration angehört haben; für bestehende Agglomerationsgemeinden gilt es unabhängig vom erreichten Wert als erfüllt).
 4. Mindestens 1/3 der wohnhaften Erwerbstätigen arbeitet in der Kernzone. Schwellengemeinden, die an zwei Agglomerationen angrenzen, erfüllen dieses Kriterium auch dann, wenn mindestens 40% der Erwerbstätigen in beiden Kernzonen zusammen arbeiten und auf jede einzelne mindestens 1/6 entfällt.
 5. Der Anteil der im 1. Wirtschaftssektor Erwerbstätigen (Wohnortsprinzip) darf das Doppelte des gesamtschweizerischen Anteils nicht überschreiten.

Quelle: http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/regionen/11/geo/analyse_regionen/04.html

⁵ Die Gemeinde Hunzenschwil ist Teil der Organisation AareLand, gehört aber gemäss Definition Bund der Agglomeration Lenzburg an und wird deshalb im Agglomerationsprogramm Aargau Ost abgehandelt. Weder das Zukunftsbild noch der Schlussbericht machen deshalb Aussagen zu Hunzenschwil. Aus diesem Grund wird die Gemeinde Hunzenschwil in der oben stehenden Abbildung hellblau dargestellt.

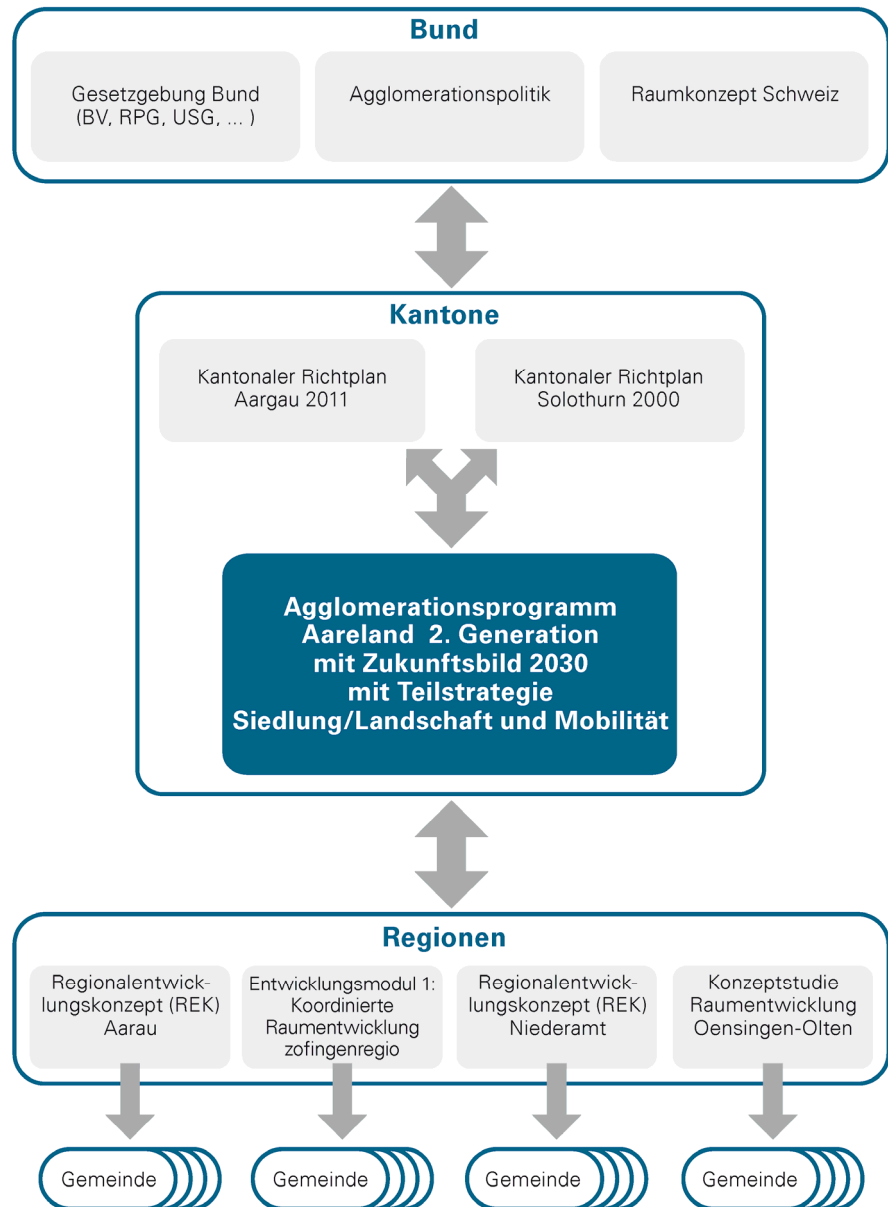
Enge Verflechtung
dieser Perimeter: Bear-
beitungs- und Betracht-
ungsperimeter profitieren
vom Agglomerati-
onsprogramm

Auch wenn sich ein Teil der Gemeinden innerhalb und ein Teil der Gemeinden ausserhalb des Agglomerationsperimeters gemäss bfs befinden, stehen diese Gemeinden in einem intensiven Austausch, sind aufeinander angewiesen und profitieren voneinander. Die grossräumige regionale Sichtweise ist aus verschiedenen Gründen wichtig, auch wenn der Bund nur Massnahmen im Bearbeitungsperimeter mitfinanziert:

- Verkehrsprojekte, beispielsweise zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Zentren, kommen auch ihnen zugute, da so der Zugang und somit auch die Attraktivität des gesamten Wirtschaftsraums AareLand gestärkt werden.
- Die Kantone sehen Massnahmen im gesamten Raum vor. Der Bund stellt nur Geld für Massnahmen innerhalb des Bearbeitungsperimeters gemäss bfs zur Verfügung. Die Gemeinden im Betrachtungsperimeter profitieren trotzdem mit: Durch die Mitfinanzierung von Massnahmen im Bearbeitungsperimeter durch den Bund werden die Kantone entlastet und können entsprechend mehr Mittel im Betrachtungsraum einsetzen.

4 Das Agglomerationsprogramm AareLand im Kontext zu anderen Planungsinstrumenten

Das Agglomerationsprogramm 2. Generation baut auf folgenden übergeordneten sowie kommunalen und regionalen Planungsinstrumenten auf:



Das Agglomerationsprogramm AareLand 2. Generation im Kontext zu anderen Planungsinstrumenten.

Übergeordnete
Planungsinstrumente

Das Agglomerationsprogramm 2. Generation fügt sich in folgende übergeordnete Planungsinstrumente von Bund und Kantonen ein:

- Bund
 - Eidgenössische Gesetzgebung (Bundesverfassung, Raumplanungsgesetz, Umweltschutzgesetz etc.)
 - Agglomerationspolitik
 - Raumkonzept Schweiz.

- Kantone
 - Kantonale Gesetzgebung
 - Richtpläne
 - Kantonale Planungsberichte
 - Investitionsprogramme für Verkehrsmassnahmen (ÖV, motorisierter Individualverkehr MIV, Velo- und Fussverkehr).

Kommunale, regionale
Planungsinstrumente

Das Agglomerationsprogramm 2. Generation baut auf folgenden kommunalen und regionalen Planungsinstrumenten auf:

- Gemeinden
 - Bestehende Nutzungsplanungen
 - Kommunale Konzepte

- Regionen
 - Planungsverband der Region Aarau: Regionalentwicklungskonzept REK Aarau
 - Regionalverband Zofingenregio: Entwicklungsmodul 1: Koordinierte Raumentwicklung Zofingenregio AargauLuzern
 - Gemeindepräsidentenkonferenz Niederamt: REK Niederamt
 - Gemeindepräsidentenkonferenz Gäu: Raumentwicklung Olten-Oensingen/
Regionale Arbeitsplatzzone Gäu.

Diese Planungen sind grösstenteils breit abgestützt im Rahmen ordentlicher Vernehmlassungen resp. wurden im Rahmen von Zukunfts- und Ergebniskonferenzen gemeinsam mit der Bevölkerung, den Vereinen und den Behörden erarbeitet.

5 Das Zukunftsbild AareLand 2030 mit Teilstrategien Siedlung/Landschaft und Mobilität

5.1 Aufgaben des Zukunftsbilds AareLand 2030

Aufgaben des
Zukunftsbilds

Das Zukunftsbild ist ein kantonsübergreifendes Konzept, das die räumliche Entwicklung des AareLands bis ins Jahr 2030 aufzeigt. Dieser Referenzzustand wird in drei Bildern dargestellt und in 17 Themen mit den Teilstrategien Siedlung/Landschaft und Mobilität konkretisiert. Das Zukunftsbild gibt Antwort auf folgende Fragen:

- Wo liegen die Schwerpunkte der angestrebten Siedlungsentwicklung?
- Welches sind die bedeutenden Natur- und Landschaftsräume? Wie sind sie vernetzt?
- Welches sind die wichtigsten Elemente des Verkehrssystems zur Umsetzung der angestrebten Siedlungs- und Landschaftsentwicklung (Abstimmung Siedlung/Landschaft und Mobilität)?

Massnahmen aus
Zukunftsbild abgeleitet

Anhand dieses Referenzzustands für das Jahr 2030 werden die Anforderungen an die Massnahmen und die Teilstrategien Siedlung/Landschaft und Mobilität erarbeitet. Die konkreten Massnahmen des Agglomerationsprogrammes setzen diese Strategien um.

5.2 Zusammenfassung der Inhalte des Zukunftsbilds

5.2.1 Leitsatz

Das AareLand ist ein Städtennetz mit drei starken Zentren und starken Agglomerationsgemeinden:

- Konsequente Stärkung des Wirtschaftsraums AareLand
- Gemeinden haben ihren Standortvoraussetzungen entsprechende Entwicklungsmöglichkeiten
- Nachhaltige Siedlungsentwicklung, jedoch den lokalen Gegebenheiten angepasst.
- Erschliessung durch ein funktionierendes Gesamtverkehrssystem.

5.2.2 Stossrichtungen

7 Stossrichtungen

In den sieben Stossrichtungen sind die Zielsetzungen und Aufgaben zum Zukunftsbild konkretisiert:

- **Stossrichtung 1:** Die Entwicklung im Raum AareLand ist innerhalb des urbanen Entwicklungsraums mit den Zentren Aarau, Olten und Zofingen konzentriert. Die Erschliessung des urbanen Entwicklungsraums wird mit einem funktionierenden Gesamtverkehrssystem sichergestellt.
- **Stossrichtung 2:** Die Nutzungen innerhalb des AareLands sind auf die heutige und künftig realisierbare Verkehrsgunst abgestimmt. Nicht alle Nutzungen sind deshalb überall möglich und sinnvoll. Sie werden an denjenigen Standorten realisiert, die sich aus regionaler und verkehrlicher Sicht am besten dafür eignen. Wo nötig und aus raumplanerischer Sicht gerechtfertigt, sind Massnahmen zum Erhalt und zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur umzusetzen.
- **Stossrichtung 3:** Der urbane Entwicklungsraum ist aus ökonomischer Sicht der leistungsfähigste Raum des AareLands. Hohe Dichten, die ein Optimum an Nutzungen erlauben, werden gefördert: Die Siedlungsentwicklung findet deshalb im urbanen Entwicklungsraum primär durch Mobilisierung von inneren Reserven, durch Umnutzungen und Umzonungen und – soweit möglich und sinnvoll – durch Nachverdichtungen statt. Massnahmen, die diese Entwicklung unterstützen, haben höchste Priorität.
- **Stossrichtung 4:** Die Siedlungsentwicklung in den angrenzenden Wohn-dörfern verläuft behutsamer als im urbanen Entwicklungsraum, wobei auf eine Entwicklung im Einklang mit der Landschaft und der Landwirtschaft besonders Rücksicht genommen wird.
- **Stossrichtung 5:** Die zukunftsgerichtete Landwirtschaft und die bestehenden Landschaftswerte sind wesentliche Elemente der Standortattraktivität des AareLands. In der jeweiligen Interessensabwägung sind sie den Aspekten der Siedlungsentwicklung gleichgestellt.
- **Stossrichtung 6:** Mit flankierenden Massnahmen in den kantonalen Richtplänen wird der Landschaftsraum vom Siedlungsdruck entlastet und die erwünschte Konzentration im urbanen Entwicklungsraum gefördert.
- **Stossrichtung 7:** Das AareLand arbeitet mit den Nachbarregionen und Nachbaragglomerationen intensiv zusammen.

5.2.3 Die (Zukunfts-)Bilder

In drei Bildern wird mittels einer erläuterten Legende sowie den verkehrlichen Anforderungen (ÖV, MIV, Velo- und Fussverkehr) der angestrebte Entwicklungszustand im Jahr 2030 dargestellt:

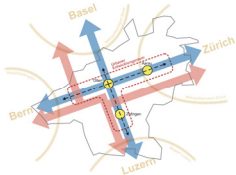


Bild I: Das AareLand im Herzen der Schweiz

Bild I: Das AareLand im Herzen der Schweiz

Das Bild I setzt das AareLand in den nationalen Kontext und lokalisiert es zwischen dem Metropolitanraum Zürich, der Metropolitanregion Basel, der Hauptstadtregion Bern sowie der Region Luzern/Zentralschweiz.

Im AareLand kreuzen sich die die Hauptverkehrsachsen Bahn und Nationalstrasse. Das AareLand profitiert einerseits von dieser sehr guten verkehrlichen Anbindung, andererseits ist es wegen dem hohen Transitverkehrsaufkommen mit den Emissionen und den daraus resultierenden Engpässen für den Regionalverkehr vor grosse Herausforderungen gestellt.

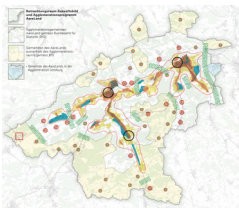


Bild II: Wohnen und Arbeiten in den Teilräumen des AareLands

Bild II: Wohnen und Arbeiten in den Teilräumen des AareLands

Das Bild II behandelt die angestrebte Siedlungsentwicklung im Jahr 2030 im AareLand. Die Siedlungsgebiete werden in Funktion ihrer Aufgaben und verkehrlicher Standortgunst unterschiedlichen Raum- und Entwicklungskategorien zugeteilt. Die daraus abgeleiteten Teilstrategien Siedlung und Mobilität zeigen jeweils auf, wie der angestrebte Zustand erreicht werden kann.

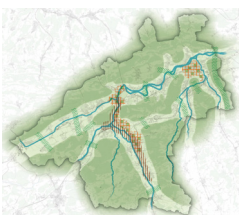


Bild III: Vielfältige Landschaft im AareLand

Bild III: Vielfältige Landschaft im AareLand

Das Bild III behandelt die vielfältige Landschaft im AareLand. Wegen der starken Entwicklung (Wirtschaft, Bevölkerungswachstum, Verkehrszunahme) ist die Landschaft im AareLand einem starken Druck ausgesetzt. Das Bild III zeigt auf, wie mit den Teilstrategien Landschaft und Mobilität diesem Entwicklungsdruck begegnet werden soll.

17 Themen mit
Teilstrategien

5.2.4 Die Teilstrategien Siedlung/Landschaft und Mobilität

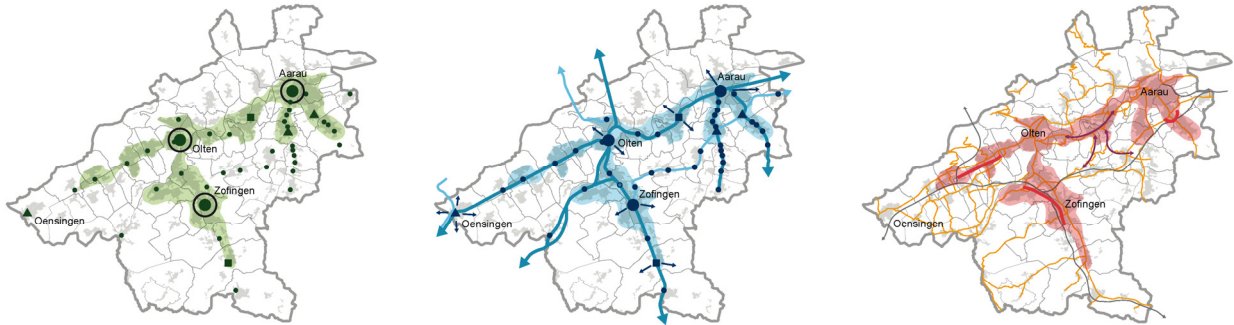
In 17 Themen wird mit den Teilstrategien Siedlung/Landschaft und Mobilität dargelegt, wie der angestrebte Entwicklungszustand im Referenzjahr 2030 erreicht werden soll:

- 1 Das AareLand als attraktive Wohn-, Arbeits- und Erholungsregion im Herzen der Schweiz positionieren
- 2 Die Erreichbarkeit von Aussen und die Vernetzung innerhalb des AareLands weiter verbessern
- 3 Die Siedlungsentwicklung im AareLand lenken
- 4 Die gute Erreichbarkeit im urbanen Entwicklungsraum nutzen
- 5 Den Kernraum der Agglomeration als Schwerpunkt für dichte Nutzungen Wohnen, Arbeiten, Dienstleistungen und Infrastruktur bereitstellen
- 6 Die Stadträume als Brennpunkte des urbanen Lebens ausgestalten
- 7 Den Kernergänzungsraum als Wohnschwerpunkt des AareLands priorisieren
- 8 Kantonale und regionale Schwerpunktgebiete Arbeiten fördern
- 9 Umnutzung reiner Arbeitsgebiete an zentralen Lagen innerhalb des Kernraums fördern
- 10 Das Regionalzentrum Oensingen weiter stärken
- 11 Wohndörfer auf ländlichen Entwicklungsachsen/ländliche Entwicklungsgemeinden (SO) moderat weiter entwickeln
- 12 Wohndörfer im Landschaftsraum behutsam entwickeln
- 13 Siedlungsnaher Landschaftsraum im urbanen Entwicklungsraum erhalten
- 14 Den Landschaftsraum im AareLand primär für die Land- und Forstwirtschaft sichern
- 15 Das Freiraumnetz in Teilen des urbanen Entwicklungsraums weiter ausbauen
- 16 Prägende Flussräume erhalten und weiter entwickeln
- 17 Mit Siedlungszäsuren das AareLand gliedern und ökologisch vernetzen.

5.2.5 Anforderungen, Grundlage für die Massnahmen

Jeweils drei Anforderungspläne pro Bild

Die Anforderungspläne ÖV, MIV und Velo- und Fussverkehr stellen pro Bild die in den Teilstrategien Mobilität formulierten Anforderungen an den ÖV, MIV und Velo- und Fussverkehr zusätzlich grafisch dar.



Beispiel: Anforderungspläne Velo- und Fussverkehr (grün), ÖV (blau) und MIV (rot) für das Bild II.

Teilstrategien Siedlung/Landschaft und Mobilität als Grundlage für die Massnahmen

Die Teilstrategien Siedlung und Landschaft sowie Mobilität zeigen auf, wie die aus dem Zukunftsbild abgeleiteten Anforderungen erfüllt werden können. Sie sind Grundlage für die Bezeichnung, Priorisierung und Etappierung der Massnahmen im Agglomerationsprogramm.

Keine konkreten Massnahmen im Zukunftsbild

Konkrete Massnahmen sind im Zukunftsbild nicht dargelegt. Diese werden im Agglomerationsprogramm 2. Generation aus dem Zukunftsbild abgeleitet.

6 Grundsätzliches zu den Massnahmen

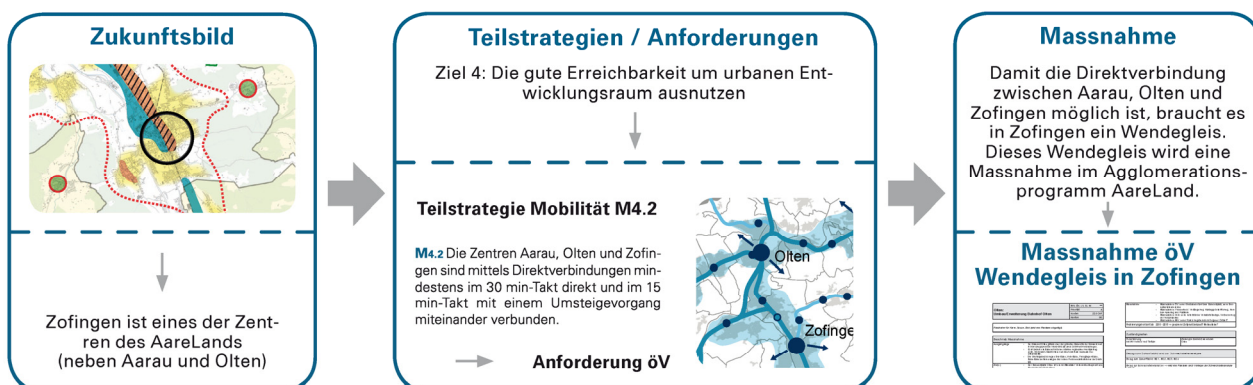
6.1 Herleitung der Massnahmen

Die Massnahmen im Agglomerationsprogramm 2. Generation werden abgeleitet aus:

- dem Zukunftsbild mit den Teilstrategien Siedlung/Landschaft und Mobilität,
- den bekannten Handlungsschwerpunkten sowie
- der Fortschreibung des Agglomerationsprogramms 1. Generation.

Zukunftsbild

Damit der Referenzzustand 2030 erreicht werden kann, sind Massnahmen notwendig, die aus den Teilstrategien (inkl. Anforderungspläne) abgeleitet werden. Mit diesem Vorgehen wird sichergestellt, dass ein direkter Bezug („roter Faden“) zwischen dem angestrebten Referenzzustand 2030 und den Massnahmen hergestellt werden kann. Die Herleitung der Massnahmen aus dem Zukunftsbild kann anhand des folgenden Beispiels erläutert werden:



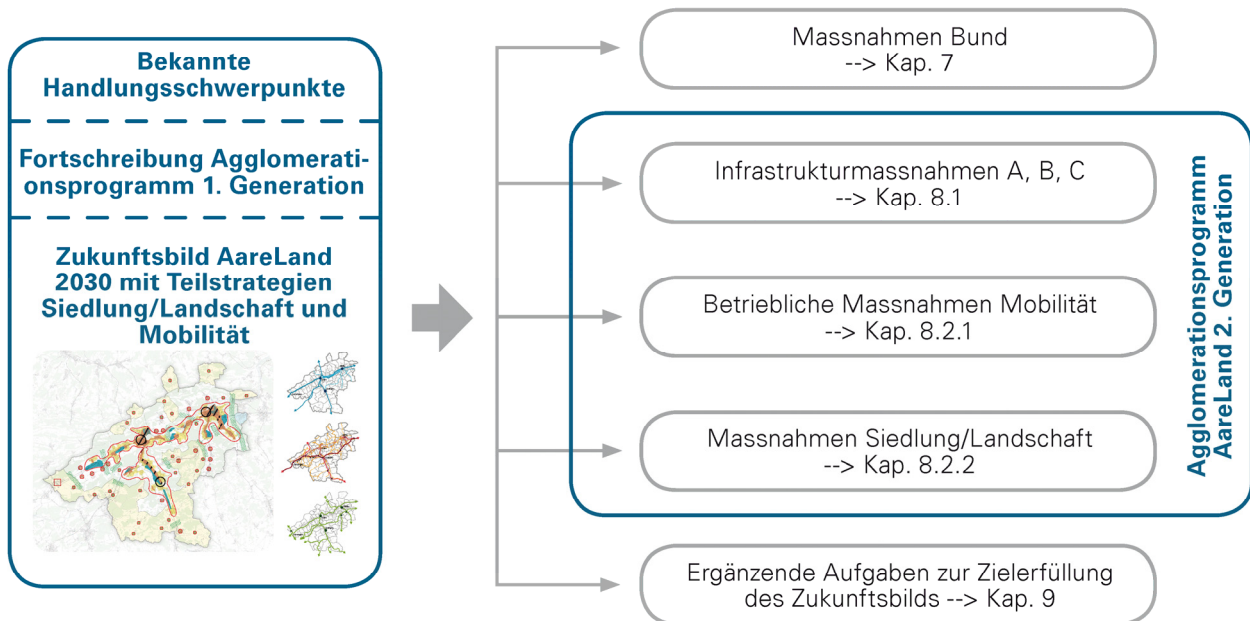
Beispiel: Herleitung der Massnahme „Wendegleis Zofingen“ aus dem Zukunftsbild.

Agglomerationsprogramm AareLand 1. Generation

Im **Agglomerationsprogramm 1. Generation** werden noch nicht alle Massnahmen umgesetzt. Weitere Massnahmen wurden dem ARE angekündigt, konnten aber aus verschiedenen Gründen noch nicht umgesetzt werden (Baureife, Abhängigkeit von zuerst umzusetzenden Massnahmen etc.). Diese B- und C-Massnahmen sind nun „Pendenzen“, die im Rahmen der 2. Generation wieder aufgenommen werden müssen: Es ist zu überprüfen, ob sie nun als A- oder B-Massnahmen eingereicht werden können.

6.2 Verschiedene Massnahmentypen

Das Agglomerationsprogramm 2. Generation unterscheidet verschiedene Massnahmentypen:



Die verschiedenen Massnahmentypen im Agglomerationsprogramm 2. Generation.

- **Infrastrukturmassnahmen**, die durch den Bund mitfinanziert werden sollen, sind gemäss Weisungen des ARE den Priorisierungs-Kategorien A, B oder C zuzuweisen.
- **Betriebliche Massnahmen Mobilität** werden durch den Bund nicht mitfinanziert, sind aber zum Erreichen des Referenzzustands 2030 wichtig. Sie werden als „Eigenleistung“ durch die Kantone und allenfalls Gemeinden finanziert und werden für die Gesamtwirkung des Programms berücksichtigt und dienen damit der Festlegung des Beitragsatzes.
- **Massnahmen Siedlung/Landschaft** sind Daueraufgaben, die durch die Kantone und die Gemeinden geleistet werden und verhältnismässig wenig Kosten verursachen. Sie werden durch den Bund nicht mitfinanziert, werden aber für die Beurteilung der Gesamtwirkung des Programms berücksichtigt und dienen damit der Festlegung des Beitragsatzes.
- **Ergänzende Aufgaben zur Zielerfüllung des Zukunftsbilds**: Aufgaben, die entweder durch ihren mittel- bis längerfristigen Realisierungshorizont oder aber durch ihre Art nicht im Agglomerationsprogramm AareLand der 2. und nachfolgenden Generation behandelt werden können, werden den ergänzenden Aufgaben zur Zielerfüllung zugewiesen. Sie sind aber nicht

Bestandteil des Agglomerationsprogramms, sondern werden anderweitig geplant, gesichert und auch finanziert. Hierbei handelt es sich z.B. um Taktverdichtungen auf den Bahn- und Buslinien.

6.3 Infrastrukturmassnahmen, die durch den Infrastrukturfonds mitfinanziert werden können

Vom Bund
mitfinanzierbare Infra-
strukturmassnahmen

Der Bund finanziert nur Infrastrukturmassnahmen mit, die den Kriterien gemäss Botschaft zum Infrastrukturfonds vom 2. Dezember 2005⁶ entsprechen. Dies sind Beiträge für Investitionen in Strassen-, Langsamverkehrs- und Schieneninfrastrukturen, die innerhalb der Agglomerationen liegen und der Verbesserung der Verkehrssysteme innerhalb dieser Räume dienen. Dazu zählen gemäss ARE unter anderem folgende Infrastrukturen („grundsätzliche Förderungswürdigkeit“):⁷

- Eisenbahnen des Ortsverkehrs (z.B. Trams) und des Regionalverkehrs (z.B. S-Bahnen), soweit die entsprechenden Infrastrukturen der Verbesserung des Verkehrs innerhalb des Agglomerationsraums dienen
- Massnahmen zugunsten des öffentlichen Strassenverkehrs (z.B. Businstallationen, Busspuren)
- Massnahmen für den Langsamverkehr (z.B. zusammenhängende und sichere Wegnetze, leicht verständliche Signalisationen)
- Massnahmen zur Verkehrstrennung in Städten und Agglomerationen (z.B. Trennung von Schiene und Strasse, Aufhebung von Niveauübergängen)
- Massnahmen im Bereich der kombinierten Mobilität und zur Verbesserung der Intermodalität zwischen den Verkehrsträgern (z.B. Park and Ride (P+R), Velostationen)
- Entlastungs- bzw. Umfahungsstrassen
- Parkierungsanlagen, sofern es sich um öffentliche Anlagen im Zusammenhang P+R und Bike and Ride (B+R) handelt.

⁶ Mehr Informationen siehe:
<http://www.aren.admin.ch/themen/verkehr/00250/00460/index.html?lang=de>

⁷ Bundesamt für Raumentwicklung „Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 2. Generation“, 14. Dezember 2010, Seite 41.

6.4 Priorisierung der Infrastrukturmassnahmen in A-, B- und C-Massnahmen

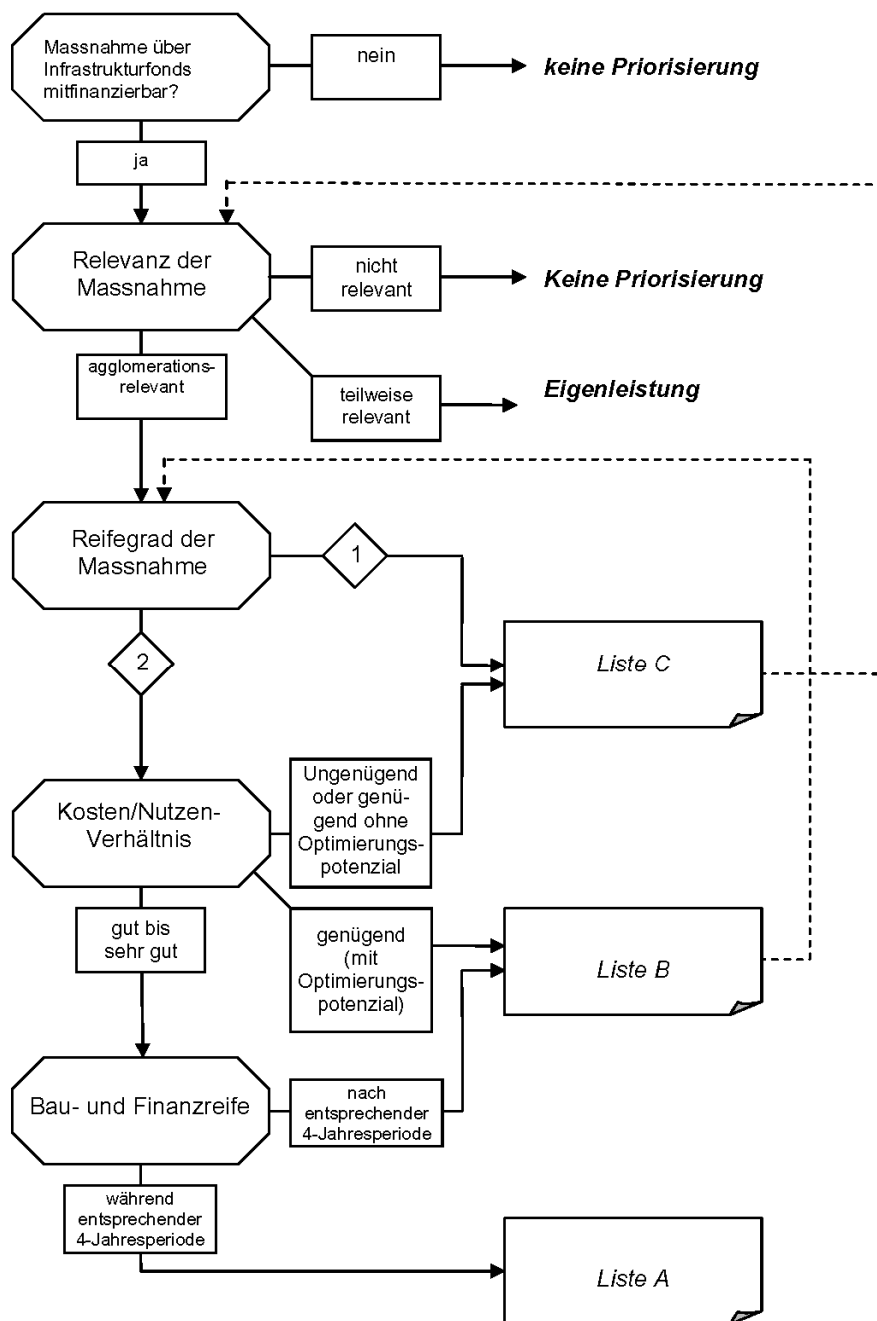
Die **Infrastrukturmassnahmen für den Zeitraum 2015 bis 2018** werden gemäss „Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 2. Generation“ des Bundesamts für Raumentwicklung in drei verschiedene **Priorisierungen** eingeteilt⁸:

- **A-Massnahmen:** Die A-Liste umfasst Massnahmen, die alle nachstehenden Bedingungen erfüllen:
 - Mitfinanzierbarkeit („Infrastrukturfonds-Relevanz“)
 - Relevanz für die Agglomeration und das Agglomerationsprogramm
 - Gutes bis sehr gutes Kosten/Nutzen-Verhältnis
 - Bau- und Finanzreife zwischen 2015 bis 2018 erreicht.
- **B-Massnahmen**
 - Massnahmen, die ein gutes bis sehr gutes Kosten/Nutzen-Verhältnis aufweisen, aber erst in der folgenden Vierjahresperiode (2019 bis 2022) bau- und finanzreif sein werden.
 - Massnahmen, die nur ein genügendes Kosten/Nutzen-Verhältnis aufweisen, aber aufgrund ihres Optimierungspotenzials bei der nächsten Beurteilung ein gutes bis sehr gutes Kosten/Nutzen-Verhältnis erreichen können.
- **C-Massnahmen:** Alle anderen Massnahmen sind gemäss Bund einer C-Liste zuzuordnen. Diese Massnahmen weisen entweder ein (noch) ungenügendes Kosten/Nutzen-Verhältnis oder einen ungenügenden Reifegrad auf, sodass eine eingehendere Überprüfung der Wirkung gar nicht erst möglich ist. Diese Massnahmen bedürfen weiterer Abklärungen und Konkretisierungen. Sie werden deshalb vorerst zurückgestellt.

⁸ Bundesamt für Raumentwicklung „Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 2. Generation“, 14. Dezember 2010, Seite 49

6.5 Die Kriterien der Priorisierung der Infrastrukturmassnahmen

Für die Priorisierung der Massnahmen dienen folgende Kriterien:



Vorgehen bei der Priorisierung der Massnahmen gemäss Bundesamt für Raumentwicklung, „Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 2. Generation“, 14. Dezember 2010, Seite 50.

- **Realisierungshorizont:** Welches ist der frühestmögliche Realisierungshorizont der Massnahme?
- **Relevanz:** Wie hoch ist die Relevanz für das Erreichen des Referenzzustands gemäss Zukunftsbild und bekannten Handlungsschwerpunkten?
- **Kosten-Nutzen-Verhältnis:** In welchem Verhältnis stehen die Kosten und der Nutzen der Massnahmen zueinander, d.h. können die Ziele des Zukunftsbilds und der bekannten Handlungsschwerpunkte mit dieser Massnahme erreicht werden?

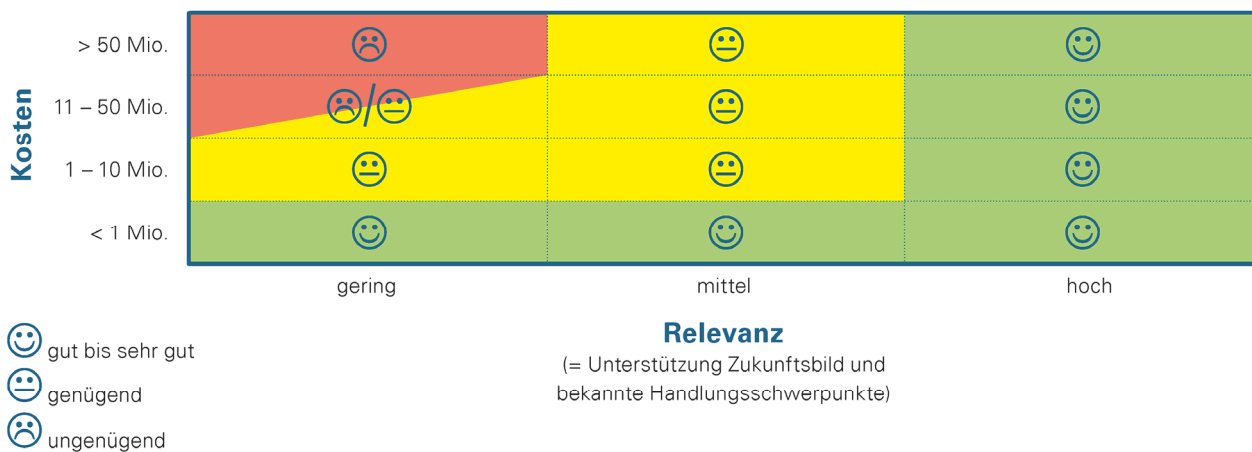
Dazu werden die voraussichtlichen Kosten mit dem voraussichtlichen Nutzen verglichen:

- Die **Kosten** der Massnahmen werden von den zuständigen kantonalen Stellen geschätzt und vier „Kostengruppen“ zugewiesen.
- Beim **Nutzen** (Relevanz) wird abgeschätzt, wie hoch die Relevanz der Massnahme bezüglich Erfüllung der Anforderungen Zukunftsbild 2030 ist.

Dabei heisst:

- ... je grösser der geografische Wirkungsbereich ist,
- ... je mehr Personen betroffen sind und
- ... je grösser die beeinflusste Verkehrsmenge ist, desto höher ist der Nutzen (Relevanz).

Dazu dient folgendes Schema:



Für folgende Massnahmen wird das Schema nicht angewendet:

- Kleinstmassnahmen: Kosten < 1 Mio. CHF
- Ortsdurchfahrten (Ziele: Erhöhung der Verkehrssicherheit, Verbesserung und Erhalt der Funktionsfähigkeit des ÖV, Förderung des Velo- und Fussverkehrs, Verbesserung des Städtebaus, Optimierung der Verkehrsorganisation, Erhöhung der Aufenthaltsqualität etc.).

Für diese beiden Massnahmentypen wurden nur Projekte gewählt, die ein gutes bis sehr gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen.

- **Politische Machbarkeit:** Ist die politische Machbarkeit einer Massnahme gesichert oder ist sie politisch umstritten? Zeitliche Verschiebungen vom Realisierungshorizont A (2015 bis 2018) zu B (2019 bis 2021) oder später sind möglich.

7 Grundvoraussetzungen für das Agglomerationsprogramm AareLand: Massnahmen Bund

Konflikte zwischen
Transitverkehr,
nationalem Verkehr und
Regionalverkehr lösen

Im Raumkonzept Schweiz überschneiden sich im Aareland verschiedene Handlungsräume. Zudem kreuzen sich die Nord-Süd- und die West-Ost-Achse in diesem Raum. Das Aareland spielt eine entscheidende Rolle für den Transitverkehr, und es ist deshalb Standort zahlreicher Unternehmen, die auf eine hohe Erreichbarkeit angewiesen sind.

Zur Lösung der Konflikte zwischen Transitverkehr, nationalem Verkehr und Regionalverkehr werden Strategien erarbeitet, welche die Verkehrsverbindungen sicherstellen und die Bedeutung des Aarelands als Transitkorridor berücksichtigen. Wichtig ist, sowohl die Funktionsfähigkeit des West-Ost-Korridors auf der Nationalstrasse (Räume Luterbach-Härkingen-Wiggertal und Aarau West-Birrfeld) als auch die Funktionsfähigkeit des Schienennetzes zu erhalten⁹.

Das AareLand liegt im Kreuzungsbereich der Hauptverkehrsachsen Bahn und Nationalstrassen. Die hohe Auslastung dieser Verkehrsträger durch den nationalen Durchgangsverkehr behindert den Regionalverkehr. Insbesondere verunmöglicht dies den weiteren Ausbaus des Regionalverkehrs auf der Schiene.

⁹ Schweizerische Eidgenossenschaft, Konferenz der Kantonsregierungen, Schweizerische Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz, Schweizerischer Städteverband, Schweizerischer Gemeindeverband, Raumkonzept Schweiz, Seite 61,
<http://www.are.admin.ch/themen/raumplanung/00228/00274/index.html?lang=de>

Damit sich die Agglomeration AareLand weiter entwickeln kann, sind die national bedingten verkehrlichen Engpässe mit hoher Priorität rasch zu lösen. Folgende ÖV- und MIV Massnahmen in der Verantwortung des Bundes sind wesentliche Voraussetzungen für die Lösung der regionalen Verkehrsprobleme und damit für die Erfüllung der angestrebten Entwicklung 2030 und werden mit Nachdruck von den Kantonen gefordert:

■ **Bundesmassnahmen ÖV**

- Vierspurausbau Däniken-Aarau mit Eppenbergtunnel inkl. Ausbauten Perronanlagen Dulliken und Schönenwerd
- Lärmschutzmassnahmen Aarau – Olten
- Wendegleis Aarau West
- Wendegleis Olten Hammer
- Überwerfung Gleise Bahnhof Olten
- Chestenbergertunnel und Wisenbergertunnel: Diese beiden Bundesmassnahmen liegen nicht im Perimeter AareLand. Sie sind für das Erreichen des Referenzzustands 2030 von grosser Bedeutung.

■ **Bundesmassnahmen MIV**

- 6-Streifen-Ausbau in den Abschnitten Härkingen bis Wiggertal, Luterbach-Härkingen, Verzweigung Wiggertal-Birrfeld
- Ausbau resp. Neukonzeption Anschlüsse Aarau West, Aarau Ost, Egerkingen, Oftringen, Wynental, Rothrist, Oensingen (in 2 Etappen)
- Neuer Voll-/Halbanschluss an A1 (Verkehrskonzept Aarau Süd)
- Zofingen: Neuer Halbanschluss an die A2 in Richtung Luzern
- Halbanschluss Neuendorf.

8 Die Massnahmen Agglomerationsprogramm AareLand 2. Generation

Die Massnahmenblätter sind im Anhang enthalten.

8.1 Infrastrukturelle Massnahmen (Mitfinanzierung Bund möglich)

Für die A-Massnahmen wird beim Bund ein Mitfinanzierungsbeitrag beantragt. Für die B- und C-Massnahmen spricht er noch keine Beiträge.

Bei der Beurteilung der Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms werden nur die A- und B-Massnahmen vom Bund berücksichtigt.

Die B-Massnahmen, die voraussichtlich in der 3. Generation zu A-Massnahmen werden, „merkt sich der Bund vor“.

8.1.1 A-Massnahmen

| Nr. | Massnahme | FF | Perimeter | Kosten (in Mio. CHF) | Kommentar |
|--|--|----|---------------|-------------------------|---|
| ÖFFENTLICHER VERKEHR | | | | | |
| ÖV-Knoten national: Gesamtverkehrsprojekt Erweiterung Bahnhof Olten | | | | | |
| ÖV1A | Olten: Gesamtverkehrsprojekt neuer Bahnhofplatz | SO | Olten | 25 | Kernelement für das AareLand |
| Ausbauten Bahninfrastruktur | | | | | |
| ÖV2A | Zofingen: Wendegleise | AG | Zofingen | 6 | Nötig für umsteigefreie Verbindung Aarau-Olten-Zofingen |
| ÖV3A | Oberentfelden Zentrum: WSB S14: Eigentrassierung mit Aufwertung Ortsdurchfahrt | AG | Oberentfelden | 14 | |
| ÖV4A | Oftringen Zentrum: Intermodale ÖV-Drehscheibe (Bushof/-terminal und Gleiszugang) | AG | Oftringen | 3 | |
| ÖV5A | Schönenwerd: Intermodale ÖV-Drehscheibe | SO | Schönenwerd | 6.5 | |
| Verkehrsmanagement | | | | | |
| ÖV6A | Umsetzung Verkehrsmanagement Gäu | SO | Gemeinden Gäu | n.n. bekannt | |

| Nr. | Massnahme | FF | Perimeter | Kosten (in Mio. CHF) | Kommentar |
|---|---|--------|---------------------|-------------------------|---------------------------------------|
| Aufwertung Ortsdurchfahrten | | | | | |
| (Ziele: Erhöhung der Verkehrssicherheit, Verbesserung und Erhalt der Funktionsfähigkeit des ÖV, Förderung des Velo- und Fussverkehrs, Verbesserung des Städtebaus, Optimierung der Verkehrsorganisation, Erhöhung der Aufenthaltsqualität etc.) | | | | | |
| ÖV7A | Gränichen: Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Suhrer-/Unterdorfstrasse (K242) | AG | Gränichen | n.n. bekannt | |
| ÖV8A | Zofingen: Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Altstadttring (K104) | AG | Zofingen | n.n. bekannt | |
| ÖV9A | Aarburg: Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Bahnhofstrasse (K310) | AG | Aarburg | 3.4 | |
| ÖV10A | Eppenberg-Wöschnau: Ortsdurchfahrt Wöschnau | SO | Eppenberg-Wöschnau | 3.4 | |
| ÖV11A | Niedergösgen: Ortsdurchfahrt | SO | Niedergösgen | 3.3 | |
| ÖV12A | Schönenwerd: Zentrumsdurchfahrt (OHNE Umfahrung) | SO | Schönenwerd | 6.5 | |
| MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR | | | | | |
| Optimierung Kantonsstrassen | | | | | |
| MIV1A | ESP-Erschliessung Torfeld Süd (Verbindungsspange Buchs Nord VSBN) | AG | Aarau, Buchs | | <i>Massnahmenblatt in Erarbeitung</i> |
| MIV2A | Aarau: Kreuzplatz | AG | Aarau | 15-50 | |
| Massnahmen im Zusammenhang mit Parkieren | | | | | |
| (Förderung Intermodalität/Umsteigevorgänge zwischen zwei verschiedenen Verkehrsträgern) | | | | | |
| MIV3A | Umsetzung kantonales P+R-Konzept Aargau | AG | Gemeinden AG | 1.7 | |
| MIV4A | Kombinierte Mobilität | AG | Gemeinden AG | n.n. bekannt | <i>Massnahmenblatt in Erarbeitung</i> |
| VELO- UND FUSSVERKEHR | | | | | |
| Einzelmassnahmen Velo- und Fussverkehr | | | | | |
| LV1A | Velostation Bahnhof Zofingen | AG | Zofingen | 0.8 | |
| LV2A | Langsamverkehrsverbindung und Aufwertung Stadtbild im Rahmen Ersatz Kettenbrücke | AG | Aarau | 12 | <i>Massnahmenblatt in Erarbeitung</i> |
| LV3A | Niederamt: Veloschnellroute Aarau - Olten inkl. Aarewehr bei Dulliken - Winznau | SO, AG | Gemeinden Niederamt | 6.5 | |

| Nr. | Massnahme | FF | Perimeter | Kosten (in Mio. CHF) | Kommentar |
|---|--|----|---------------------------------|-------------------------|-----------|
| LV4A | Aarburg - Rothrist: Kantonale Radroute R510: neue Linienführung Verbindung Aarburg – Rothrist | AG | Aarburg, Rothrist | n.n. bekannt | |
| LV5A | Olten: Attraktivierung Aareraum „andaare“ | SO | Olten | 22.5 | |
| LV6A | Erlinsbach SO: Langsamverkehrsmassnahmen im Zentrumsbereich und auf Zufahrtsachsen | SO | Erlinsbach SO | 0.85 | |
| LV7A | Däniken: Erhöhung Sicherheit LV an vier Knoten der Ortsdurchfahrt | SO | Däniken | 1.2 | |
| LV8A | Olten: Reduktion Trennwirkung Bahngleise Olten Bahnhof Hammer – Zentrum | SO | Olten | 2 | |
| LV9A | Olten: Winkelunterführung: Erhöhung Benutzerstandard für Veloverkehr | SO | Olten | 5 | |
| LV10A | Velo- und Fussverkehrsverbindung: Industriegebiet Härkingen an den Bahnhof Egerkingen | SO | Härkingen, Egerkingen | 0.25 | |
| Massnahmenbündel Velo- und Fussverkehr | | | | | |
| LV11A | Fertigstellung kantonales Radroutenkonzept Aargau | AG | Gemeinden AG | n.n. bekannt | |
| LV12A und B | Umsetzung Velokonzept Zofingen | AG | Gemeinden zofingen- regio | n.n. bekannt | |
| LV13A | Radrouten Kanton Solothurn: Um- setzung im kantonalen Richtplan | SO | Gemeinden SO | n.n. bekannt | |
| LV14A | Umsetzung kantonales B+R-Konzept Aargau | AG | Gemeinden AG | n.n. bekannt | |
| LV15A und B | Umsetzung kantonales B+R- Konzept Solothurn: kombinierte Mobilität | SO | Gemeinden SO | 0.35 (A) und 0.4 (B) | |
| LV16A | Veloland 2030: Optimierung/ Ausbau Routen von Veloland Schweiz und Wanderwege Aargau | AG | Gemeinden AG | n.n. bekannt | |
| LV17A | Veloland 2030: Optimierung/ Ausbau Routen von Veloland Schweiz und Wanderwege Solothurn | SO | Gemeinden SO | n.n. bekannt | |

8.1.2 B-Massnahmen

| Nr. | Massnahme | FF | Perimeter | Kosten (in Mio. CHF) | Kommentar |
|---|---|----|---|-------------------------|-----------|
| ÖFFENTLICHER VERKEHR | | | | | |
| Ausbauten Bahninfrastruktur | | | | | |
| ÖV1B | Oftringen Zentrum: Neue Haltestelle | AG | Oftringen | 15 | |
| Aufwertung Ortsdurchfahrten (Ziele: Erhöhung der Verkehrssicherheit, Verbesserung und Erhalt der Funktionsfähigkeit des ÖV, Förderung des Velo- und Fussverkehrs, Verbesserung des Städtebaus, Optimierung der Verkehrsorganisation, Erhöhung der Aufenthaltsqualität etc.) | | | | | |
| ÖV2B | Aarburg: Aufwertung Oltnerstrasse K103 | AG | Aarburg | n.n. bekannt | |
| ÖV3B | Rothrist: Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Bernstrasse (K235) | AG | Rothrist | n.n. bekannt | |
| ÖV4B | Dulliken: Ortsdurchfahrt | SO | Dulliken | 3.4 | |
| MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR | | | | | |
| Optimierung Kantonsstrassen | | | | | |
| MIV1B | Suhr: Ost-Umfahrung (Bernstrasse Ost bis Wynentalstrasse) | AG | Suhr | 50 | |
| MIV2B | Entlastung Region Olten ERO+ | SO | Wangen b.O., Ri- ckenbach SO, Hägen- dorf | n.n. bekannt | |
| Einzelmassnahmen Velo- und Fussverkehr | | | | | |
| LV1B | Massnahmen aus dem Projekt Trennwirkung von Bahnanlagen für den Veloverkehr | AG | Aarau, Zofingen | n.n. bekannt | |

8.1.3 C-Massnahmen

Hinweis: Für C-Massnahmen werden keine Massnahmenblätter erstellt.

| Nr. | Massnahme | FF | Perimeter | Kosten (in Mio. CHF) | Kommentar |
|---|---|------------|--------------------|-------------------------|-----------|
| MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR | | | | | |
| Optimierung Kantonsstrassen | | | | | |
| MIV1C | Neue Aarebrücke Aarburg, Rothrist als Ersatz Maillard-Brücke in Aarburg | AG | Aarburg | n.n. bekannt | |
| MIV2C | Südümfahrung Suhr | AG | Suhr | n.n. bekannt | |
| VELO- UND FUSSVERKEHR | | | | | |
| Einzelmassnahmen Velo- und Fussverkehr | | | | | |
| LV1C | Aarequerung in Aarburg Klosmatte - Olten | AG (SO) | Aarburg (Olten) | n.n. bekannt | |

8.2 Nicht infrastrukturelle Massnahmen

Die nicht infrastrukturellen Massnahmen werden durch den Bund nicht mitfinanziert. Sie sind aber Bestandteil des Agglomerationsprogramms 2. Generation und werden bei der Wirksamkeit des Programms vom ARE ebenfalls mit berücksichtigt. In der Leistungsvereinbarung werden sie voraussichtlich als „Eigenleistung“ aufgenommen.

8.2.1 Betriebliche Massnahmen Verkehr

- Mobilitätsmanagement (alle Massnahmen gemäss Agglomerationsprogramm 1. Generation):
 - Massnahmen Mobilitätsmanagement in den Gemeinden des AareLands
 - Mobilitätsberatung

8.2.2 Massnahmen Siedlung/Landschaft

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

- Entwicklung von Schlüsselarealen
 - Im urbanen Entwicklungsraum und an weiteren gut ÖV-erschlossenen Lagen werden brach liegende oder nur ungenügend genutzte Areale der erwünschten dichten Nutzungen Wohnen, Dienstleistung, Arbeiten, Infrastruktur zugeführt.
 - Die inneren Reserven werden genutzt.
- Umnutzung von Arbeitsgebieten an zentralen Lagen
 - Im urbanen Entwicklungsraum und an weiteren gut ÖV-erschlossenen Lagen werden attraktive, dichte Mischnutzungen Wohnen, Arbeiten, Dienstleistungen gefördert.
 - Die inneren Siedlungsreserven werden durch dichte Bauweisen genutzt.
- Freiraumnetz im urbanen Raum
 - Erhalten und Schaffen von genügend attraktiven Frei- und Grünräumen für die Nächsterholung in dicht besiedelten Gebieten.
 - Gliederung des Siedlungsraums durch das Freiraumnetz in Zentren und Quartieren.
 - Das Freiraumnetz ist Träger wichtiger Velo- und Fussgängerverbindungen.
- Siedlungsnaher Landschaftsraum
 - Die Entwicklung der siedlungsnahen Landschaftsräume erfolgt so, dass der Gesamtcharakter der heutigen Kulturlandschaft erhalten bleibt.
 - Die Zersiedelung in den siedlungsnahen Landschaftsraum wird durch die Siedlungsentwicklung nach innen verhindert.
- Aufwertung Flussräume
 - Die Flussräume werden - unter Beachtung des Hochwasserschutzes und der Renaturierungsprojekte - ausserhalb der Siedlungsgebiete möglichst naturnah und innerhalb der Siedlungsgebiete der lokalen städtebaulichen Tradition entsprechend gestaltet.
 - Die Koordination der unterschiedlichen Nutzungsansprüche erfolgt gemeinde- und kantonsübergreifend im Rahmen von entsprechenden Nutzungskonzepten.

9 Ergänzende Aufgaben zur Zielerfüllung des Zukunftsbilds AareLand 2030

9.1 Weitere Infrastrukturmassnahmen

In Kapitel 8 sind die Infrastrukturmassnahmen, die zur Mitfinanzierung beantragt werden, sowie Siedlungsmassnahmen und weitere nicht infrastrukturelle Massnahmen aufgeführt. Bei den Infrastrukturmassnahmen handelt es sich um die wichtigsten Projekte, die eine regionale Bedeutung haben. Darüber hinaus gibt es eine Reihe von lokalen Infrastrukturprojekten, (ÖV, MIV und Fuss- und Veloverkehr), die über die üblichen Finanzierungswege umgesetzt werden müssen. Sie sind deshalb im Agglomerationsprogramm nicht enthalten.

9.2 Ausbau Angebot ÖV

Die Weiterentwicklung des ÖV-Angebots ist eine Daueraufgabe, die sich auch aus den Anforderungen aus dem Zukunftsbild ableitet. Dazu sind insbesondere die folgenden Massnahmen vorgesehen

- Ausbau S-Bahnangebot, insbesondere:
 - Verlängerung der Regionalzüge von Olten HB bis Olten Hammer
 - 1/4-h-Takt Aarau-Olten (Bündelung mehrerer Linien)
 - Taktverdichtung S23 (Olten Langenthal)
 - Verlängerung S29 Richtung Zofingen und weiter nach Sursee (1-h-Takt ganztags, zu Spitzenzeiten 1/2-h-Takt), damit entsteht eine umsteigefreie, schnelle Verbindung Aarau - Olten - Zofingen („AareLand-Express“).
- Ausbau Bus-Angebot, insbesondere:
 - ESP Olten SBB Areal Nord: Verbesserte Buserschliessung
 - Ergänzendes Busangebot bei Trassenengpässen Olten-Aarau auf der Schiene
 - ESP Olten SüdWest: Buserschliessung Starrkirch-Wil - Olten - Olten Süd-West - Bornfeld Wangen
 - ESP Oftringen/Aarburg-Zofingen: Verbesserte ÖV-Erschliessung (Verlängerung Buslinie 2 von Olten bis Zofingen Bahnhof).

10 Schlussbemerkungen

Die Behördenvernehmlassung ist der erste grosse Meilenstein bei der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms AareLand 2. Generation. Anschliessend werden die Massnahmen auf der Grundlage der Stellungnahmen angepasst. Ende Juni 2012 wird das Agglomerationsprogramm 2. Generation dem Bund eingereicht.

Besten Dank für Ihre Stellungnahme. Sie leisten damit einen wertvollen Beitrag zum Agglomerationsprogramm AareLand 2. Generation.