

ENTWURF FÜR DIE BEHÖRDENVERNEHMLASSUNG UND MITWIRKUNG

Kanton Aargau / Kanton Solothurn

Agglomerationsprogramm AareLand, 3. Generation



Band 1: Hauptbericht

Das Agglomerationsprogramm AareLand besteht aus:

- Band 1: Hauptbericht
- Band 2: Massnahmenblätter
- Band 3: Zukunftsbild
- Band 4: Grundlagen und Analysen

Vom Regierungsrat Aargau Stefan Attiger
(Vorsteher Departement Bau, Verkehr und
Umwelt BVU) und
vom Regierungsrat Solothurn Roland Fürst
(Vorsteher Bau- und Justizdepartement BJD)
am 10. März 2016 zur Behördenvernehmlassung und Mitwirkung verabschiedet.

Impressum

Auftraggeber:

Departement Bau, Verkehr und Umwelt des
Kantons Aargau
Abteilung Raumentwicklung, Abt. Verkehr
5001 Aarau

Bau- und Justizdepartement des Kantons
Solothurn
Amt für Raumplanung
4509 Solothurn

Fachliche Steuerung:

Kolb Daniel, Leiter ARE BVU Kanton Aargau
Staub Bernard, Leiter ARP Kanton Solothurn
Rangosch Simone, Leiterin AV BVU Kanton
Aargau
Meier Rolf H., Leiter AT BVU Kanton Aargau
Degelo Carlo, AV BVU Kanton Aargau
Rothen Michael, ROP BVU Kanton Aargau
Gantenbein Stefan, AVT Kanton Solothurn

Projektleitung:

Lauper Lukas, ARE BVU Kanton Aargau
Schneider Amalia, ARP Kanton Solothurn
Frösch Rainer, zofingenregio

Projektbearbeiter:

Stierli Arthur, ecoptima ag, Bern
Stettler David, ecoptima ag, Bern
Baumgartner Fiona, ecoptima ag, Bern

ecoptima, Spitalgasse 34, Postfach, 3001 Bern
Telefon 031 310 50 80, Fax 031 310 50 81
www.ecoptima.ch, info@ecoptima.ch

Inhalt

Das Wichtigste in Kürze	7
1. Einleitung	11
1.1 Ausgangslage und Aufgabenstellung	11
1.2 Grundlagen	13
1.3 Aufbau Berichte Agglomerationsprogramm	13
1.4 Vorgehen	14
1.5 Perimeter AareLand	15
1.6 Projektorganisation	17
2. Rückblick Agglomerationsprogramme AareLand 1. und 2. Generation	20
2.1 Agglomerationsprogramm AareLand 1. Generation	20
2.2 Agglomerationsprogramm AareLand 2. Generation	22
2.3 Folgerungen aus dem Prüfbericht des Bundes zur 2. Generation	25
3. Siedlung, Landschaft, Umwelt und Verkehr: Ist-Zustand, Stärken, Schwächen, Handlungsbedarf	27
3.1 Siedlung	27
3.1.1 Ist-Zustand Siedlung	
3.1.2 Stärken, Schwächen, Trend 2030 Siedlung	
3.1.3 Handlungsbedarf Siedlung	
3.2 Landschaft/Freiräume und Umwelt	30
3.2.1 Ist-Zustand Landschaft/Freiräume, Umwelt	
3.2.2 Stärken, Schwächen, Trend 2030 Landschaft/Freiräume, Umwelt	
3.2.3 Handlungsbedarf Landschaft/Freiräume, Umwelt	
3.3 Öffentlicher Verkehr (ÖV)	31
3.3.1 Ist-Zustand ÖV	
3.3.2 Stärken, Schwächen, Trend 2030 ÖV	
3.3.3 Handlungsbedarf ÖV	
3.4 Motorisierter Individualverkehr (MIV)	33
3.4.1 Ist-Zustand MIV	
3.4.2 Stärken, Schwächen, Trend 2030 MIV	
3.4.3 Handlungsbedarf MIV	
3.5 Exkurs Güterverkehr	34
3.6 Fuss- und Veloverkehr	35
3.6.1 Ist-Zustand Fuss- und Veloverkehr	
3.6.2 Stärken, Schwächen, Trend 2030 Fuss- und Veloverkehr	
3.6.3 Handlungsbedarf Fuss- und Veloverkehr	
3.7 Modal Split	36
3.7.1 Ist-Zustand Modal Split	
3.7.2 Stärken, Schwächen, Trend Modal Split	
3.7.3 Handlungsbedarf Modal Split	
3.8 Verkehrssicherheit	36
3.8.1 Ist-Zustand Verkehrssicherheit	
3.8.2 Stärken, Schwächen, Trend Verkehrssicherheit	

3.8.3 Handlungsbedarf Verkehrssicherheit

4. Ziele und Strategien	38
4.1 Abstimmung der strategischen Planungsinstrumente	38
4.2 Zukunftsbild mit Teilstrategien	40
4.3 Kantonale und regionale Siedlungs- und Landschafts-/ Freiraumstrategien	49
4.3.1 Kanton Aargau	
4.3.2 Kanton Solothurn	
4.3.3 Regionalentwicklungskonzepte	
4.3.4 Strategien Landschaft und Freiräume	
4.4 Entwicklungsstrategien Verkehr/Mobilität	59
4.4.1 Gesamtverkehrsstrategie mobilitätAARGAU	
4.4.2 Strategische Ausrichtung des ÖV-Angebots im Raum AareLand	
4.4.3 Kommunale Gesamtpläne Verkehr im Kanton Aargau	
4.4.4 3-V Strategie Kanton Solothurn	
4.4.5 Verkehrspolitisches Leitbild Kanton Solothurn	
4.4.6 STEP 2030 Bundesamt für Verkehr	
4.4.7 Verkehrssicherheit	
4.5 Exkurs: Ziele 2030 betreffend MOCA-Indikatoren	67
4.5.1 Einleitung	
4.5.2 Zielsetzungen Modal-Split	
4.5.3 Zielsetzungen Einwohner nach ÖV-Güteklassen	
4.5.4 Zielsetzungen Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen	
4.5.5 Zielsetzungen Unfälle	
5. Massnahmen	72
5.1 Massnahmentypen	72
5.2 Herleitung der Massnahmen	73
5.2.1 Überprüfung und Konkretisierung bestehender Massnahmen	
5.2.2 Bisherige und neu erhobene Massnahmen	
5.3 Massnahmen Siedlung und Landschaft	74
5.3.1 Massnahmen Siedlung	
5.3.2 Massnahmen Landschaft	
5.4 Massnahmen Verkehr	75
5.4.1 Bundesmassnahmen ausserhalb Agglomerationsprogramm	
5.4.2 Massnahmen öffentlicher Verkehr	
5.4.3 Massnahmen motorisierter Individualverkehr	
5.4.4 Massnahmen Fuss- und Veloverkehr	
5.5 Ergänzende Massnahmen zur Zielerfüllung	81
5.5.1 Kantonale Ebene	
5.5.2 Kommunale Ebene	
6. Bewertung und Priorisierung der Massnahmen	83
6.1 Methodik zur Massnahmenbewertung	83
6.1.1 Wirkungsanalyse	
6.1.2 Relevanz	
6.2 Wirkungs- und Relevanzbeurteilung	84
6.3 Methodik zur Massnahmenpriorisierung	84

6.4	Priorisierung der Massnahmen	86
6.4.1	A-Liste (2019-2022)	
6.4.2	B-Liste (2023-2026)	
6.4.3	C-Liste (ab 2027)	
6.4.4	Kostenübersicht	
7.	Erfüllung der Grundanforderungen	88
8.	Würdigung der Wirkung	89
9.	Umsetzung	90
9.1	Verankerung in den kantonalen Richtplänen	90
9.2	Finanzierung der Massnahmen	90
10.	Schlussfolgerungen und Ausblick	90
Anhang		91
Anhang 1	Grundlagen	92
Anhang 2	Definition Agglomeration gemäss Bundesamt für Statistik	95
Anhang 3	Übersetzungstabelle Raumtypenzuordnung	96
Anhang 4	Abkürzungsverzeichnis	97
Anhang 5	Umsetzungsreporting	98
Anhang 6	Übersichtskarte Verkehrsmassnahmen	99

Das Wichtigste in Kürze

Agglomerationspolitik

Die Agglomerationen sollen ihre hohe Lebensqualität und ihre Funktionsfähigkeit aufrecht erhalten können. Dazu braucht es von Bund, Kantonen und Gemeinden ein koordiniertes und konzentriertes Vorgehen in der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung. Die Agglomerationsprogramme bilden die konzeptionelle Grundlage für die Koordination und die Finanzierung des Agglomerationsverkehrs und eine darauf abgestimmte Siedlungsentwicklung.

Drei Generationen des Agglomerationsprogramms

Das Agglomerationsprogramm AareLand der 3. Generation ist eine Fortschreibung der 2. Generation: Die grundsätzlichen Stossrichtungen wurden beibehalten. Die Anregungen des Bundes aus dem Prüfbericht zur 2. Generation wurden aufgenommen, indem die Stärken beibehalten und die festgestellten Schwächen beseitigt wurden.

Kantonale Richtpläne

Gestützt auf das revidierte Raumplanungsgesetz sind die kantonalen Richtpläne angepasst worden. Sie leisten einen wesentlichen Beitrag im Sinne der Agglomerationsprogramme und sind somit auch Teil davon. Das Agglomerationsprogramm ist eng mit den Richtplänen abgestimmt; der Fokus liegt auf der Siedlungsentwicklung nach innen.

Umsetzungsperiode

Die A-Massnahmen des Agglomerationsprogramms AareLand 3. Generation werden zwischen 2019 und 2022 umgesetzt. Die B-Massnahmen werden vom Bund vorgemerkt. Sie sollen dann in der 4. Generation zwischen 2023 bis 2026 zu A-Massnahmen weiter entwickelt werden.

Dossier Agglomerationsprogramm AareLand

Das Agglomerationsprogramm AareLand besteht aus vier Berichten:

- Der vorliegende Hauptbericht (Band 1) bietet einen Gesamtüberblick und fasst alle wesentlichen Inhalte des Programms zusammen. Die kantonalen Richtpläne und Strategien sowie die regionalen Raumentwicklungskonzepte enthalten behördenverbindlich die wesentlichen Strategien insbesondere zur Siedlungsentwicklung. Sie werden deshalb im Agglomerationsprogramm prominent abgebildet.
- Band 2 enthält die gesammelten Massnahmen des Agglomerationsprogramms. Alle Massnahmen werden ausführlich hergeleitet und beschrieben.
- Das Zukunftsbild 2030 (Band 3) ist in Übereinstimmung mit den kantonalen Strategien und bildet damit zusammen die wichtigste strategische Grundlage der Agglomeration.
- Band 4 mit der Analyse des Ist-Zustands, der Trends, der Schwachstellen und des abgeleiteten Handlungsbedarfs bildet zusammen mit dem Zukunftsbild die Grundlage für die Herleitung der Massnahmen.

Handlungsschwerpunkte

Das Agglomerationsprogramm AareLand 3. Generation behandelt die folgenden Handlungsschwerpunkte:

- Abstimmung von Siedlung und Verkehr, Siedlungsentwicklung nach innen: Die kantonalen Richtpläne legen u.a. in ihren Raumkonzepten mit differenzierten Raumtypen die Prioritäten auf die Siedlungsentwicklung nach innen, indem Schwerpunkte an den optimal erschlossenen Standorten gefördert werden.
- Sicherung der Landschaftswerte: Die Landschaftswerte tragen wesentlich zur Attraktivität der Region bei. Im ländlichen Raum ist die Bewahrung dieser Werte bereits weitgehend gesichert. Im siedlungsnahen Bereich sind in Koordination mit der Siedlungsentwicklung noch verstärkt Massnahmen zu treffen.
- Verdichtung am ÖV-gerechten Ort im urbanen Entwicklungsraum: Mit der Entwicklung von Schlüsselarealen wird im urbanen Entwicklungsraum verdichtet. Angebote mit einer hohen Wohnqualität und mit qualitativ hochwertig gestaltetem Aussenraum an attraktiv ÖV-erschlossenen Lagen sind der Schlüssel für eine attraktiv gestaltete Agglomeration.
- Räumlich differenzierte Planung des Gesamtverkehrssystems: Die Mobilitätsstrategien werden auf die verschiedenen Raumtypen abgestimmt. Mit der gezielten Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung werden der Flächenverbrauch minimiert und die Umweltbelastungen reduziert.
- Ausbau weiterer intermodaler ÖV-Drehscheiben: Die intermodalen ÖV-Drehscheiben dienen der Förderung des ÖV im urbanen Entwicklungsraum und bieten attraktive Umsteigebeziehungen für die Wohn-dörfer ausserhalb des urbanen Entwicklungsraums.
- Aufwerten von Ortsdurchfahrten: Die Ortsdurchfahrten erfüllen weit mehr Funktionen als nur die Durchleitung des Verkehrs. Sie sind oft die Lebensader einer Gemeinde, Begegnungsort, Ziel für Einkaufende und die Besucher öffentlicher Einrichtungen. Die Ortsdurchfahrten werden aufgewertet, damit sie ihre vielfältigen Aufgaben wahrnehmen können: Sichern der Funktionsfähigkeit des ÖV, verbessern der Aufenthaltsqualität für die Einwohner, erhöhen der Verkehrssicherheit für sämtliche Verkehrsteilnehmenden (insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr) und Attraktivieren des Strassenraums.
- Ergänzungen des Fuss- und Veloverkehrsnetzes: Mit Ergänzungen des Fuss- und Veloverkehrsnetzes wird der steigenden Bedeutung des Fuss- und Veloverkehrs im Alltagsverkehr Rechnung getragen. Ein besonderer Fokus wird auf die Verkehrssicherheit gelegt: Abschnitte mit Sicherheitsdefiziten werden saniert.

Massnahmen

Die Massnahmen der 3. Generation werden aus dem Zukunftsbild 2030, der Analyse der Schwachstellen und dem festgestellten Handlungsbedarf abgeleitet. Sie setzen sich zusammen aus weitergeführten Massnahmen

der 2. Generation (ehemalige B-Massnahmen) und aus neuen, dem Zielbild entsprechenden Massnahmen, die von kantonalen Stellen und Gemeinden eingebracht wurden.

Die Massnahmen in den Bereichen Siedlung und Landschaft sind Daueraufgaben, die durch die Kantone und Gemeinden umgesetzt werden:

- S1 Siedlungsentwicklung nach innen
- S2 Entwicklung von Schlüsselarealen
- S3 Umnutzung von Arbeitsgebieten an zentralen Lagen
- S4 Freiraumnetz im urbanen Raum
- L1 Siedlungsnaher Landschaftsraum
- L2 Aufwertung Flussräume

Für die 3. Generation werden insgesamt 17 Verkehrsmassnahmen für die Mitfinanzierung durch den Bund eingereicht. Die finanziell gewichtigsten Projekte sind die Aufwertung der Oltnnerstrasse und die Wiggertalstrasse Abschnitt Nord inkl. flankierender Massnahmen auf der Ortsdurchfahrt Rothrist mit einem Investitionsvolumen von je CHF 25 Mio.

Der Fokus der Massnahmen liegt generell dort, wo der Handlungsbedarf zur Verbesserung des Gesamtverkehrssystems für alle Verkehrsträger vordringlich ist. Einen räumlichen Schwerpunkt bildet dabei der Korridor Olten - Aarburg/Rothrist – Zofingen mit verschiedenen, aufeinander abgestimmten Einzelprojekten. Neben den Verbesserungen für den MIV dienen diese Projekte insbesondere auch der Verflüssigung des strassengebundenen ÖV und der Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden. Mit verschiedenen Einzelprojekten im Fuss- und Veloverkehr werden Lücken im Netz geschlossen oder lokale Schwachstellen beseitigt. Im Vordergrund steht auch hier die Verbesserung der Erschliessung der Schlüsselareale der Siedlungsentwicklung.

Insgesamt ist das Investitionsvolumen der Projekte tiefer als in den vorangehenden Generationen. So werden insbesondere im Kanton Solothurn nur wenige neue Massnahmen vorgeschlagen. Zahlreiche Schwachstellen wurden mit Massnahmen aus der 1. und 2. Generation Agglomerationsprogramm bereits behoben oder stehen kurz vor der Behebung. Neben den neuen Projekten liegt deshalb der Fokus vor allem auch in der Umsetzung der vorangehenden Programmgenerationen.

A-Massnahmen

Für die folgenden A-Massnahmen wird beim Bund für die Periode 2019 bis 2022 ein Mitfinanzierungsbeitrag beantragt:

Nr.	Massnahme	Federführung	Kosten (in Mio. CHF)
ÖV301A	Intermodale ÖV-Drehscheibe Bahnhof Rothrist	Rothrist	2.5
OD301A	Schönenwerd, Zentrumsdurchfahrt	Kt. SO	6.5
OD302A	Aarburg, Aufwertung Oltnnerstrasse K103	Kt. AG	25

ODMIV 301A	Rothrist, Wiggertalstrasse 3. Etappe	Kt. AG	25
MIV301A	Zofingen, Aufhebung Niveauübergang Aarburgerstrasse K104	Kt. AG	12
FVV301A	Buchs, Optimierung Radwegnetz	Buchs	0.75
FVV302A	Zofingen, Fuss- und Veloweg Westseite Bahnhof	Zofingen	2.5
FVV303A	Zofingen, Veloverleihsystem	Zofingen	0.75
FVV304A	Zofingen, Veloabstellplätze Bahnhof	Zofingen	1.5
FVV305A	Zofingen, Fussgängerbeziehung SBB- Durchgang Mitte	Zofingen	3
FVV306A	Oftringen, Zofingerstrasse	Oftringen	1.64
FVV307A	Aarburg, Begegnungszone Bärenplatz	Aarburg	2.5

Die Gesamtkosten der A-Massnahmen betragen 83.1 Mio. Franken.

B-Massnahmen

Die B-Massnahmen fliessen in die Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms und somit in die Festsetzung des Beitragssatzes ein, werden aber aufgrund fehlender Bau- oder Finanzreife vom Bund nicht im Rahmen des Agglomerationsprogramms 3. Generation mitfinanziert. Sie können in der 4. Generation (2023-2026) als A-Massnahmen eingegeben werden:

Nr.	Massnahme	Federführung	Kosten (in Mio. CHF)
OD303B	Aarau, BGK Entfelderstrasse	Kt. AG	10.6
FVV308B	Aarburg, Fuss- und Veloverkehrsnetz Aarburg Nord	Aarburg	1.8
FVV309B	Aarburg/Olten, Fuss- und Veloverkehrs- verbindung	Kt. SO	3
FVV310B	Niederamt, Veloschnellroute Aarau- Olten	Kt. SO	3.5

C-Massnahmen

C-Massnahmen weisen entweder ein (noch) ungenügendes Kosten-Nutzen-Verhältnis oder einen ungenügenden Reifegrad auf, sodass eine eingehendere Überprüfung der Wirkung noch nicht möglich ist. Diese Massnahmen bedürfen weiterer Abklärungen und Konkretisierungen. Sie werden deshalb vorerst zurückgestellt und im Rahmen der 4. Generation als mögliche (A-) oder B-Massnahmen geprüft.

Nr.	Massnahme	Federführung
MIV302C	Umfahrung Hägendorf/Rickenbach (ERO+)	Kt. SO

1. Einleitung

Im einleitenden Kapitel werden die Rahmenbedingungen des Agglomerationsprogrammes AareLand der 3. Generation (AP AareLand 3G) erläutert. Dazu gehört ein Überblick zu den Themen Ausgangslage und Aufgabenstellung, konzeptionelle Grundlagen, Aufbau des Agglomerationsberichts, methodisches Vorgehen bei der Erarbeitung des vorliegenden Berichts, Perimeter und Projektorganisation.

1.1 Ausgangslage und Aufgabenstellung

Hauptziele	Agglomerationspolitik des Bundes Der Bund formulierte im Jahr 2001 die Grundpfeiler der Agglomerationspolitik (Bundesrat, Agglomerationspolitik des Bundes, 2001): Im Zentrum stehen die Unterstützung von Modellvorhaben und die Erarbeitung von Agglomerationsprogrammen. Ziel ist die Finanzierung und Koordination des Agglomerationsverkehrs durch die Agglomerationsprogramme. Der Bund will damit drei Hauptziele erreichen: – Sicherung der wirtschaftlichen Attraktivität der städtischen Gebiete und Gewährleistung der Lebensqualität – Polyzentrisches Netz von Städten und Agglomerationen, damit diese ihre Stellung im internationalen Standortwettbewerb sichern können – Begrenzung der räumlichen Ausdehnung der städtischen Gebiete durch die Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen und Ordnung der urbanen Räume
Bedingungen	Der Bund knüpft sein finanzielles Engagement für den Agglomerationsverkehr an Bedingungen: – Aktive Agglomerationspolitik der Kantone und Gemeinden – Abstimmung von Siedlung und Verkehr: Langfristig ausgerichtete und nachhaltige Verkehrs- und Siedlungsplanung – Bildung einer Trägerschaft Die rechtlichen Grundlagen sowie die weiteren Bedingungen sind in der „Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme 3. Generation“ des Bundesamts für Raumentwicklung ARE festgehalten. Agglomerationsprogramme im AareLand Im AareLand wird mit den vorliegenden Unterlagen die mittlerweile 3. Generation des Agglomerationsprogramms erarbeitet.
1. Generation 2007	Im Jahr 2007 wurde das erste Agglomerationsprogramm eingereicht. Der Bund bestimmte für die Massnahmen der Agglomeration AareLand gemäss Leistungsvereinbarung vom 19.01.2011 einen Beitragssatz von 40%. Der Bund leistete damit einen Beitrag von 32.24 Mio. Franken an die A-Massnahmen mit Realisierung im Zeitraum 2011 bis 2014.

2. Generation 2012 Im Jahr 2012 wurde das zweite Agglomerationsprogramm AareLand eingereicht. Die Massnahmen für den Zeitraum 2015 bis 2019 werden vom Bund mit einem Beitragssatz von 40% unterstützt. Die Agglomeration AareLand erhält damit Bundesgelder in der Höhe von 58.52 Mio. Franken.

3. Generation 2016 Das Instrument Agglomerationsprogramm hat sich in der Vergangenheit bewährt und wird aus diesem Grund in Form einer 3. Generation weitergeführt. Der Nutzen der Agglomerationsprogramme zeigt sich in der Verbesserung der allgemeinen Verkehrssysteme und einer wirkungsvollen Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung. Mit der dritten Generation werden erkannte Lücken der vorangehenden Programme geschlossen und festgestellte Schwächen behoben.

Wichtigste Anforderungen an die 3. Generation Anforderungen an das Agglomerationsprogramm der 3. Generation Damit die vom Bund geforderte Qualität erreicht werden kann, ist es nicht möglich, das AP AareLand der 2. Generation einzig aktualisiert einzureichen. Das Agglomerationsprogramm ist ausserdem zu überprüfen, inhaltlich zu ergänzen und politisch zu konsolidieren. Die B-Massnahmen aus der 2. Generation sind zu vertiefen und zu konkretisieren, falls diese in der 3. Generation als A-Massnahme aufgenommen werden sollen. Das AP AareLand 3G ist Ende 2016 einzureichen. Der Realisierungshorizont von dessen A-Massnahmen ist auf 2019 bis 2022 festgelegt.

Die wichtigsten Anforderungen an die Agglomerationsprogramme sind:

- Koordination von Siedlungsentwicklung und Verkehr zu einem Gesamtkonzept, das die Umwelt (Landschaft, Naturschutz, Luft und Lärm) miteinbezieht
- Abstimmung mit den kantonalen Richtplänen und den Entwicklungen der nationalen Verkehrsnetze
- Führen eines Zukunftsbilds, Analyse des Ist-Zustandes und der Entwicklungstrends und Bilden von Teilstrategien
- Entwickeln eines priorisierten Massnahmenkatalog zu den einzelnen Teilbereichen aus Verkehr und Siedlungsentwicklung und Beurteilung der Wirksamkeit der Massnahmen

Änderungen gegenüber 2. Generation Die wichtigsten Änderungen von Anforderungen gegenüber der 2. Generation sind:

- Umsetzungsreporting: Das AP 3G soll auf einem Umsetzungsreporting der bisherigen Agglomerationsprogramme aufbauen und die Erfahrungen aus dem bisherigen Umsetzungsprozess inhaltlich und organisatorisch berücksichtigen. Der beschreibende Teil des Umsetzungsreportings ist neu integraler Bestandteil des Agglomerationsprogramms
- Für eine vergleichende Beurteilung verlangt der Bund, die vier MOCA Indikatoren (Modal Split, Unfälle, Einwohner nach ÖV-Güteklassen und Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen) auszuwerten und Zielsetzungen für die weitere Entwicklung zu definieren
- Flächendeckende Erfassung der Unfallschwerpunkte
- Herleitung von Massnahmen im Bereich Landschaft (empfohlen)

1.2 Grundlagen

1.3 Aufbau Berichte Agglomerationsprogramm

Das AP AareLand ist in vier Berichte (Bände) eingeteilt.

Band 1: Hauptbericht	Band 1 bildet den Hauptbericht. Er fasst die Grundlagen und die wichtigsten Erkenntnisse der Analyse zusammen, erläutert die Ziele und Strategien des Zukunftsbilds sowie der beiden Kantone und der drei Regionen des AareLands und erläutert die Massnahmen des Agglomerationsprogramms.
Band 2: Massnahmenblätter	In Band 2 werden die Massnahmen in Massnahmenblättern detailliert beschrieben und deren Wirkung aufgezeigt. Es wurden Massnahmenblätter sowohl für die mitfinanzierungsberechtigten Massnahmen als auch für Massnahmen, die in Form von Eigenleistungen durch die Kantone und Gemeinden alleine zu finanzieren sind, erstellt.
Band 3: Zukunftsbild	Im Zukunftsbild (Band 3) sind die Ziele, Strategien und Stossrichtungen der Agglomeration AareLand mit den Anforderungen an den Verkehr 2030 und den daraus abgeleiteten Teilstrategien Siedlung/Landschaft und Mobilitätabgebildet. Es wurde im Vergleich zum AP AareLand 2. Generation insbesondere an die revidierten kantonalen Planungsinstrumente angepasst. Das Zukunftsbild ist abgestimmt mit: – Raumkonzept Aargau und Siedlungsstrategie Solothurn – Revidierte Richtpläne Aargau und Solothurn (Entwurf Juni 2015) – Regionalentwicklungskonzepte Aarau, Niederamt und zofingenregio – Mobilitäts-/Verkehrsstrategien Kantone Aargau und Solothurn
Band 4: Grundlagen und Analyse	In Band 4 werden die Grundlagen und Analysen der Bereiche Siedlung, Landschaft, Umwelt und Verkehr abgebildet. Der Band umfasst Analysen des Ist-Zustands und des Trends, die festgestellten Schwachstellen und den daraus resultierenden Handlungsbedarf.
Herleitung der Massnahmen	Die Massnahmen des AP AareLand 3G werden aus den Zielen und Strategien sowie dem aus der Analyse festgestellten Handlungsbedarf hergeleitet. Dadurch ergibt sich ein «roter Faden» in der Erarbeitung, der von der übergeordneten und langfristigen Vision bis hin zu jeder einzelnen Massnahme nachvollziehbar ist.

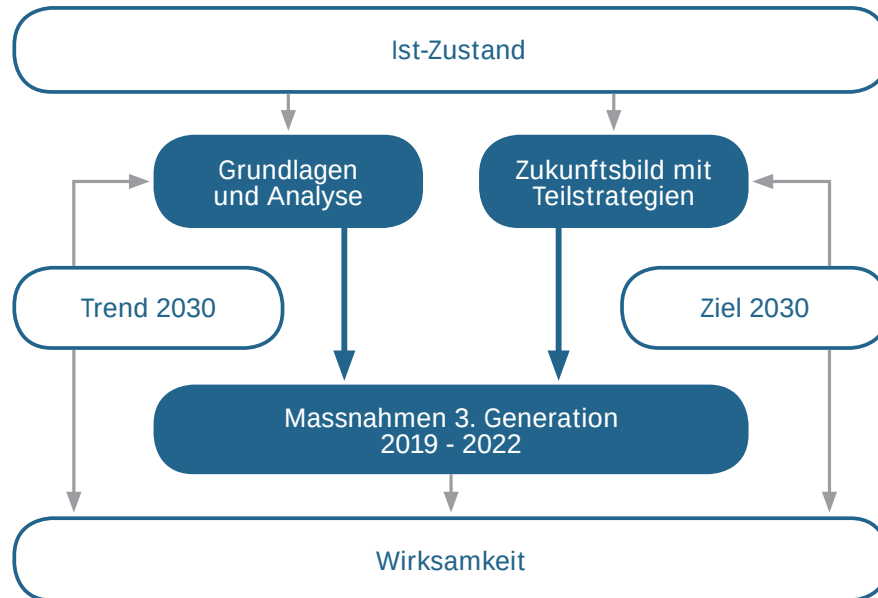


Abb. 1 Herleitung der Massnahmen aus Zukunftsbild und Analyse

Die Gesamtwirkung nach Einschätzung der Trägerschaft des Agglomerationsprogramms ist in Kap. 8 beschrieben. Die Gesamtbeurteilung der Wirksamkeit wird abschliessend durch den Bund vorgenommen.

1.4 Vorgehen

Inhalte und Ablauf der Erarbeitung, Termine

Grundsätzlich stellt das AP AareLand der 3. Generation eine Fortschreibung des Programms der 2. Generation dar. Aus diesem Grund bleibt auch die Grundstruktur der Berichte bestehen.

Berücksichtigung neuer Rahmenbedingungen	Das AP AareLand 3G berücksichtigt die neuen Rahmenbedingungen wie das revidierte Raumplanungsgesetz (RPG) und die neuen kantonalen und regionalen Grundlagen. Darunter fallen die revidierten kantonalen Richtpläne Aargau (März 2015) und Solothurn (Entwurf Juni 2015) sowie die neue Mobilitätsstrategie Aarau (Entwurf November 2015). Das AP AareLand 3G ist ausserdem auch auf die Regionalentwicklungskonzepte Aarau, Niederamt, Olten-Gäu und zofingenregio abgestimmt .
Aktualisierung der Grundlagen	Für die Definition von Zielen, Strategien und Massnahmen wurden die Aussagen und Vorgaben dieser Planungsinstrumente aufgenommen und für den Agglomerationsperimeter präzisiert. Insbesondere Entwicklungsziele für die verschiedenen Raumtypen in Bezug auf Bevölkerungszahlen, Beschäftigte, Bauzonen und Erschliessungsrichtlinien wurden in die Überlegungen eingebaut. Die detaillierten Angaben zu allen verwendeten Grundlagen sind im Anhang 1.

Vertiefung einzelner Themen	Themen, die laut Prüfbericht in der 2. Generation zu wenig umfassend thematisiert waren, werden nun vertieft bearbeitet. Dazu wurden unter anderem mit einer Umfrage bei den Agglomerationsgemeinden neue Grundlagen und Daten erhoben. Im Zentrum der Befragung standen die Themenbereiche Schlüsselareale, Siedlungsentwicklung nach Innen/Verdichtung, Freiräume und siedlungsnaher Erholungsräume, Tempo-30- und Begegnungszonen, Parkraumbewirtschaftung, Bike + Ride und Mobilitätsmanagement.
Partizipation	Das Dossier zum AP AareLand 3G wird seit Ende 2014 erarbeitet. Die Gemeinden im Agglomerationsperimeter wurden bereits im Frühling 2015 im Rahmen einer Umfrage ein erstes Mal einbezogen. Zum einen wurden dabei neue Grundlagen und Daten erhoben. Zum anderen wurden die Gemeinden bezüglich der Weiterverfolgung der B- und C-Massnahmen der 2. Generation und neuer Massnahmen für die 3. Generation angehört. Der Einbezug der Gemeinden, der Bevölkerung und von Interessenvertretungen erfolgt im Rahmen der Mitwirkung vom 24. März bis 20. Mai 2016. Spätest möglicher Termin zur Einreichung des Dossiers beim Bund ist Ende 2016.

1.5 Perimeter AareLand

Im AareLand überlagern sich verschiedene Raumkategorien und Körperschaften. Da diese Räume eng miteinander verflochten sind, wird das Agglomerationsprogramm für den gesamten Raum AareLand erarbeitet:

Das AareLand im Raumkonzept CH	Das Raumkonzept Schweiz definiert das AareLand als eigenständigen Raum, in dem sich zugleich verschiedene Handlungsräume überschneiden. Zudem kreuzen sich in diesem Raum die schweizerischen Nord-Süd- und West-Ost-Achsen des Schienen- und Strassennetzes, wodurch das AareLand eine entscheidende Rolle für den Transitverkehr spielt. Aus diesem Grund ist es auch Standort zahlreicher Unternehmen, die auf eine hohe Erreichbarkeit angewiesen sind.
2 Agglomerationen im AareLand	Innerhalb des AareLands gibt es gemäss Definition der Bundesämter für Raumentwicklung (ARE) und für Statistik (BFS) zwei Agglomerationen: Die Agglomeration Olten-Zofingen und die Agglomeration Aarau (Definition siehe Anhang 2).

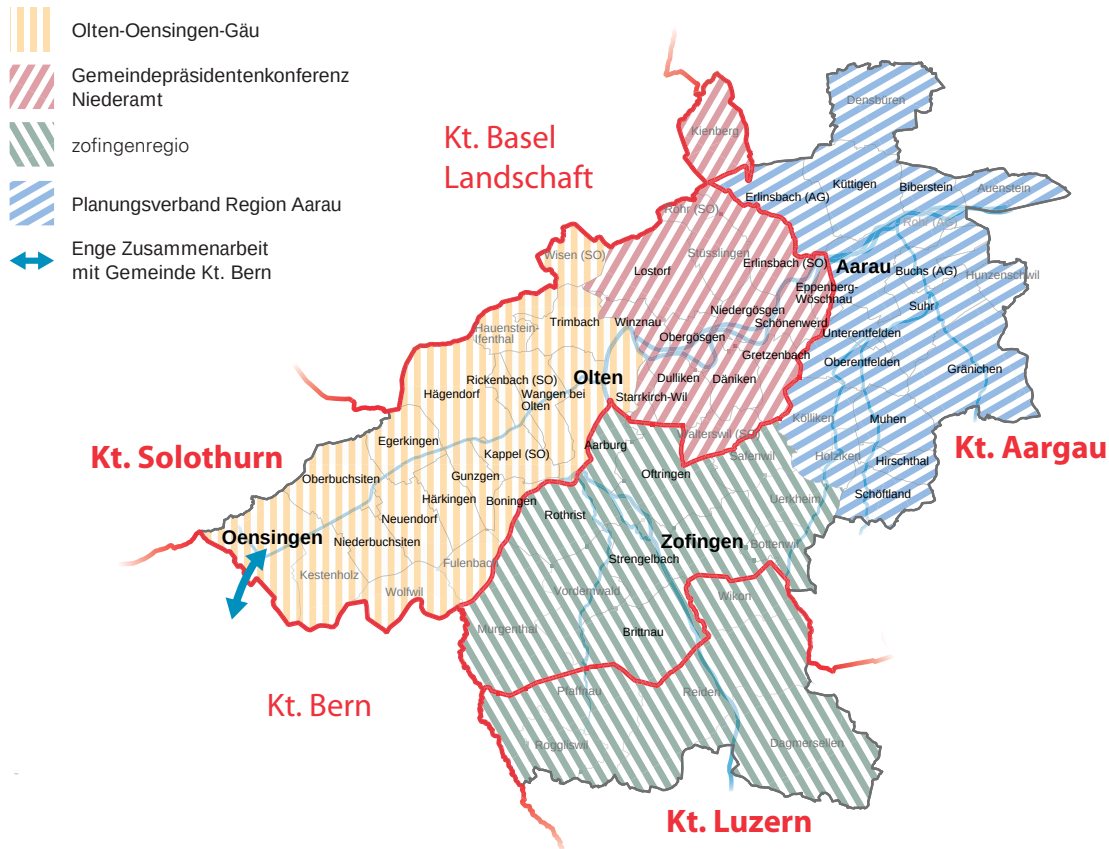


Abb. 2 Das AareLand und seine Teilräume

3 Regionalorganisationen im AareLand

Unter der Dachorganisation AareLand sind drei Regionalorganisationen der Kantone Aargau, Solothurn und Luzern vereint: der Planungsverband Region Aarau (PRA, Gemeinden Kantone Aargau und Solothurn), der Regionalverein Olten-Gösgen-Gäu (OGG, Gemeinden Kanton Solothurn) und der Regionalverband zofingenregio (Gemeinden Kantone Aargau und Luzern). Die Dachorganisation AareLand will eine führende Rolle beim Aufbau der Entwicklung im gemeinsamen Raum und bei Projekten zur Verbesserung der Funktionsfähigkeit und der Identität dieses Raumes übernehmen. Ein thematischer Schwerpunkt bildet dabei die Raumentwicklung, insbesondere die Mitarbeit am Agglomerationsprogramm.

Zusammenarbeit mit Kanton Bern

Oensingen ist nicht nur ein wichtiges Regionalzentrum für das Gäu und die Klus / Balsthal, sondern auch für die angrenzenden Berner Gemeinden. Die Gemeinde Oensingen diskutiert mit den Berner Gemeinden Oberbipp und Niederbipp auch einen gemeindeübergreifenden Entwicklungsschwerpunkt. Die Gemeinde Oensingen ist in einem Konzept zur Strategie zwischen Oensingen bis Olten eingebunden. Weiter beteiligt sie sich an der interkantonalen Gesamtstudie Siedlung, Verkehr und Wirtschaft im Raum Wangen an der Aare bis Oensingen (GWO; heute «REK Wangen an der Aare - Oensingen») zur Klärung kantonsübergreifender Fragestellungen.

Zusammenarbeit im Handlungsraum AareLand	Der Handlungsraum AareLand definiert sich über das Gebiet der drei Regionalorganisationen Planungsverband Region Aarau (PRA), Regionalverein Olten-Gösgen-Gäu (OGG) und Regionalverband zofingenregio. Die drei Organisationen pflegen seit langer Zeit eine intensive Zusammenarbeit. Seit 2013 sind diese drei Regionalorganisationen zusammen mit den Kantonen Aargau und Solothurn in einem Verein zusammengeschlossen. Der Aufbau dieser neuen Organisationsstruktur AareLand ist auch vom Bund als Modellvorhaben unterstützt worden.
Zusammenarbeit zwischen den Kan- tonen AG und SO	Aufgrund dieser engen räumlichen Verflechtung von Aarau, Olten und Zofingen erarbeiten die Kantone Aargau und Solothurn das AP AareLand gemeinsam. Die Zusammenarbeit ist in einem Trägerschaftsvertrag zwischen den beiden Kantonen geregelt.
Organisations- struktur	Die Erarbeitung des AP AareLand 3G erfolgte gemäss untenstehender Organisationsstruktur. Die Projektaufsicht über das Agglomerationsprogramm wird von der politischen Steuerung (bestehend aus den beiden zuständigen Regierungsräten der beiden Kantone Aargau und Solothurn) wahrgenommen. Der AareLandRat hat dabei die Funktion eines Begleitgremiums. Für die inhaltliche Erarbeitung sind die Fachliche Steuerung sowie eine vorbereitende Projektleitung zuständig. Die Fachliche Steuerung ist aus LeiterInnen und VertreterInnen der zuständigen kantonalen Abteilungen und Ämtern zusammengesetzt. Die Projektleitung stellt die Einbindung der kantonalen Fachstellen, der Regionalplanungsorganisationen und der Gemeinden sicher. Das Agglomerationsprogramm ist abschliessend durch die Regierungen der Trägerschaftskantone Aargau und Solothurn zu genehmigen.

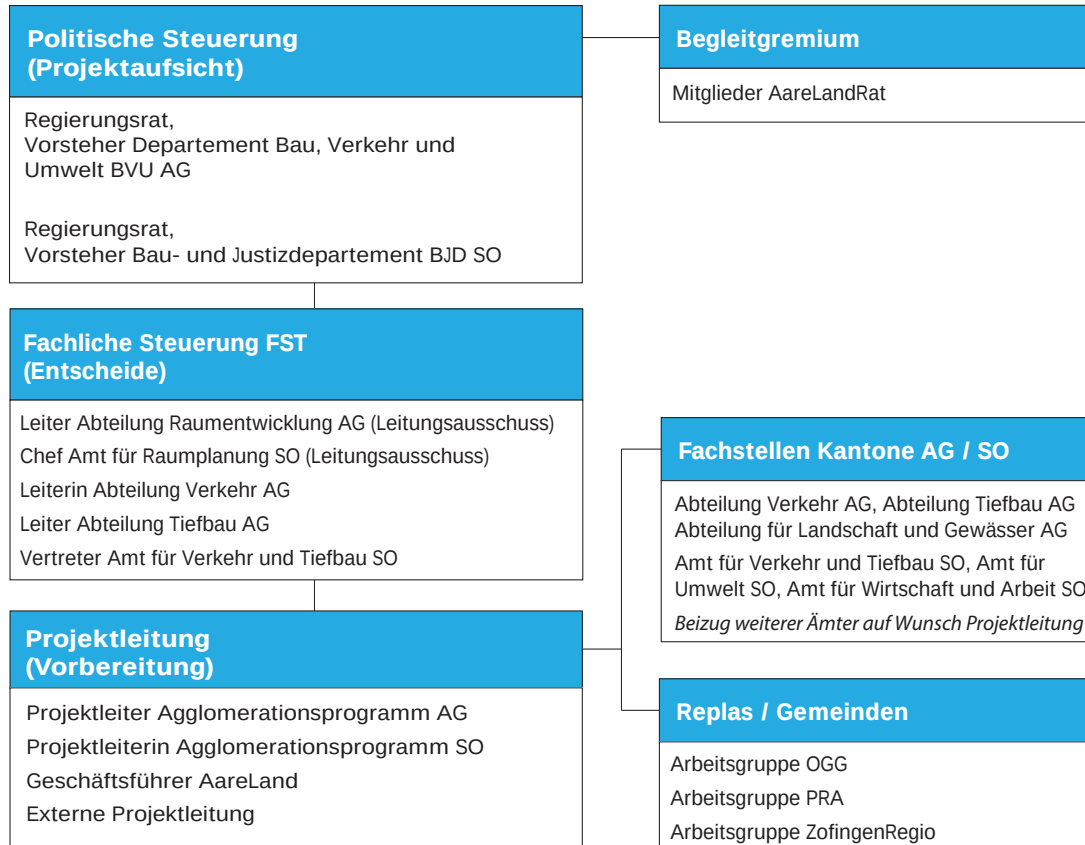


Abb. 4 Organigramm Agglomerationsprogramm AareLand 3. Generation

2. Rückblick Agglomerationsprogramme AareLand 1. und 2. Generation

Im Folgenden werden die grundsätzlichen Stossrichtungen der bisherigen beiden Agglomerationsprogramme AareLand und ihre wichtigsten Massnahmen aufgezeigt, eine Übersicht der Massnahmen und eine Einschätzung der Wirkung der Agglomerationsprogramme dargelegt. Zudem werden die zentralen Kritikpunkte aus dem Prüfbericht des Bundes zur zweiten Generation aufgenommen und erläutert, wie diese im Rahmen der dritten Generation behoben werden.

Das Umsetzungsreporting ist neu integraler Bestandteil des Programms. Das Reporting zu den ersten beiden Generationen des Agglomerationsprogramms umfasst einen textlichen Beschrieb (Kap. 2.1 und 2.2) sowie Tabellen zum Stand der Umsetzung (Anhang 5). Die Angaben in den Tabellen haben sich gemäss Weisungen des Bundes auf den Stichtag 30.09.2016 zu beziehen. Sie werden vor Einreichung des Agglomerationsprogramms beim Bund ergänzt.

2.1 Agglomerationsprogramm AareLand 1. Generation

Inhalte und
Stossrichtungen

Bereits im Agglomerationsprogramm AareLand 1. Generation wurde eine erste angestrebte räumliche Entwicklung in 6 Bildern formuliert. Es stellt eine erste generelle Zielformulierung zum nun vorliegenden Zukunftsbild dar.

Das AareLand ist ein räumlich vielfältiger und komplexer Raum mit den drei Kernstäften Aarau, Olten und Zofingen. Der urbane Entwicklungsraum ist eng mit den Kernstädten verbunden und weist eine gute Erreichbarkeit mit dem ÖV und dem MIV auf. Die Siedlungsentwicklung soll an gut erreichbaren Standorten auf den ländlichen Entwicklungsachsen gefördert werden, die angemessene wirtschaftliche Entwicklung ist sichergestellt.

Wegen der guten Erreichbarkeit muss mit nachhaltigen Strukturen die Entwicklung der regionalen Entwicklungsschwerpunkte (ESP) geklärt werden: Verkehrsintensive Einrichtungen (VE) sollen auf bestimmte Standorte gelenkt und begrenzt werden. Die Kantone definieren Strategien zur Ansiedlung von transport- und besucherintensiven Betrieben, so dass deren Auswirkungen betreffend Verkehr und Umweltbelastung möglichst gering bleiben.

Das AP AareLand 1G zeigt auf, dass die Lage des AareLands in den Kreuzungsachsen der Nationalstrassen und der Eisenbahn Vorteile (z.B. die gute Erreichbarkeit), aber auch Nachteile (z.B. die Verkehrsüberlastung, namentlich auch durch den Transitverkehr) mit sich bringt. So wird in der Schwachstellenanalyse hervorgehoben, dass die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung in den Zentren von Aarau und Olten sowie auf den Achsen

Olten-Hägendorf-Egerkingen, Olten-Aarau durch das Niederamt und Zofingen-Oftringen-Aarburg-Olten (Wiggertal) grosse Herausforderungen mit sich bringen.

Massnahmen Tabelle 1 zeigt die durch den Bund mitfinanzierten A-Massnahmen der 1. Generation (Realisierungshorizont 2011-2014):

ARE-Code	Massnahmen(-pakete)	Investitionskosten (in Mio CHF)	Bundesbeitrag (in Mio CHF)	Projektstand
2581.007	WSB-Station Torfeld Süd	3.95	1.58	Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen
2581.081	Verlegen Haltestelle Küngoldingen	1.74	0.69	umgesetzt
2581.089	Knotensanierungen K104 Zofingen bis Zentrum Oftringen	12.93	5.17	in Planung
2581.111	Konzept Langsamverkehr A-Liste	25.10	10.08	teilw. umgesetzt
2581.013	Umgestaltung K109 Bahnhof Aarau	1.72	0.69	umgesetzt
2581.116	Ortszentrum Schönenwerd	2.59	1.03	neu definiert
2581.114	Suhr Aufwertung Ortszentrum	5.17	2.07	umgesetzt
2581.113	Buchs Aufwertung Ortszentrum	3.45	1.38	in Planung
2581.008	Bushof Bahnhof Aarau	6.89	2.76	umgesetzt
2581.080	Verkehrsmanagement Region Wiggertal inkl. Busspuren	9.22	3.69	Umsetzung ab 2017
2581.060	Verkehrsmanagement Region Aarau mit Dosierungen und Busspuren (Zentrum)	5.17	2.07	Umsetzung ab 2017
2581.024	Verkehrsmanagement Region Aarau mit Dosierungen und Busspuren (Südost)	2.59	1.03	Umsetzung ab 2018
Total		80.62	32.24	

Tab. 1 A-Massnahmen 1. Generation gemäss Leistungsvereinbarung

Die Massnahmen des AP 1G werden gemäss Leistungsvereinbarung zu 40% vom Bund mitfinanziert.

Stand der Umsetzung Einzelne dieser Massnahmen sind bereits umgesetzt oder befinden sich zur Zeit in der Umsetzung, andere stehen kurz vor dem Baubeginn. Der Stand der Umsetzung einzelner Massnahme ist obenstehender Tabelle zu entnehmen.

Dringliche Massnahmen

Mit der Annahme des Infrastrukturgesetzes, der gesetzlichen Grundlage für die Agglomerationsprogramme, gab der Bund 2008 knapp 2.6 Mrd. CHF für den Bau von 23 dringlichen und baureifen Projekten frei. Im AareLand unterstützte er den Ausbau von zwei Projekten:

Wynental-Suhren-
talbahn WSB

Die Eigentrasse der WSB zwischen Suhr und Aarau und der Umbau des Bahnhofs Suhr (Gesamtkosten: 80 Mio. CHF) wurden im November 2010 in Betrieb genommen. Mit dem Vorhaben konnte Schiene und Strasse vollständig getrennt werden. Dadurch wurden die Sicherheit auf der unfallträchtigen Strecke und die Fahrplanstabilität verbessert. Im Bahnhof Suhr wurden die Umsteigebeziehungen verbessert.

Entlastung Region
Olten

Das dringliche Projekt „Entlastung Region Olten“ (Gesamtkosten: 318 Mio. CHF) wurde im April 2013 eröffnet. Die Erhebungen zeigen, dass sich die Situation für die Verkehrsteilnehmer wesentlich verbessert hat. Eine spürbare Entlastung ist insbesondere in der Gemeinde Wangen bei Olten und in der Stadt Olten zu vermerken. Nebst der Entlastungsstrasse „Wangen-Olten“ gehören zum Gesamtkonzept auch ökologische Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen entlang der Dünern und Verkehrsmanagement und Umgestaltungsmassnahmen für MIV und Fuss- und Radverkehr.

Wirkung

Das AP AareLand 1G erbringt für die Region einen hohen Nutzen und markante Verbesserungen in der Abstimmung von Verkehr und Siedlung. Es bildet – zusammen mit den kantonalen Richtplänen und den kantonalen Raumplanungsgesetzgebungen – die Voraussetzung für die verbesserte Abstimmung von Siedlung und Verkehr und die Siedlungsentwicklung nach innen. Mit dem Agglomerationsprogramm wurde ein kantonsübergreifendes Instrument geschaffen, das insbesondere die Bewältigung des hohen Verkehrsaufkommens im AareLand und die Siedlungsentwicklung an gut ÖV-erschlossenen Standorten fördert. Die Qualität und das Angebot der Verkehrssysteme konnten mit Hilfe der umgesetzten Massnahmen verbessert werden. Die Massnahmen führten zu einer Entlastung der Zentren und eine erhöhte Erreichbarkeit von Siedlungsschwerpunkten für Arbeiten und Wohnen.

2.2 Agglomerationsprogramm AareLand 2. Generation

Inhalte und
Stossrichtungen

Als wesentlichste Neuerung der 2. Generation gegenüber der 1. Generation ist die Erarbeitung eines Zukunftsbildes 2030 für das AareLand zu erwähnen. Mit dem Zukunftsbild wurde kantons- und regionsübergreifend eine Strategie zur Siedlungs-, Landschafts- und Verkehrsentwicklung für das AareLand formuliert.

Inhaltliche Schwerpunkte des AP 2G waren folgende Handlungsschwerpunkte:

- Bundesmassnahmen ÖV und MIV fordern und fördern
- Abstimmung von Siedlung und Verkehr, Siedlungsentwicklung nach innen
- Sicherung der Landschaftswerte
- Verdichtung an ÖV-gerechten Orten im urbanen Entwicklungsraum
- Angebotsorientierte Planung des Gesamtverkehrssystems
- Optimierung der ÖV-Knoten in den Zentren Aarau, Olten und Zofingen
- Ausbau der intermodalen ÖV-Drehscheiben

- Aufwerten von Ortsdurchfahrten
- Fertigstellung und Sicherung der Velo- und Fussverkehrsnetze

Massnahmen Tabelle 2 zeigt die durch den Bund mitfinanzierten A-Massnahmen der 2. Generation (Realisierungshorizont 2015-2018):

ARE-Code	Massnahmen(-pakete)	Investitionskosten (in Mio CHF)	Bundesbeitrag (in Mio CHF)
2581.2.064	Oberentfelden Zentrum: WSB S14: Eigentrassierung mit Aufwertung Ortsdurchfahrt - Teil: Eigentrassierung	9.64	3.86
2581.2.022	Kapazität Strasse: Aarburg, Oftringen, Zofingen: Wiggentalstrasse Abschnitt Mitte «ERZO bis Bernstrasse»	22.65	9.06
2581.2.067	Aufwertung Ortskern Buchs und ESP-Erschliessung Torfeld Süd Aarau mit Verbindungsspange Buchs Nord (VSNB) - Teil VSNB	9.06	3.62
2581.2.026	Olten: Attraktivierung Aareraum «andaare»	6.18	2.47
2581.2.029	Olten: Reduktion Trennwirkung Bahngleise Olten Bahnhof Hammer - Zentrum	4.94	1.98
2581.2.073	Langsamverkehr A-Liste	17.26	6.9
2581.2.009	Gränichen: Betriebs- und Gestaltungskonzept Suhrer- / Unterdorfstrasse (K242)	2.88	1.15
2581.2.010	Zofingen: Betriebs- und Gestaltungskonzept Altstadt- ring (K104)	4.12	1.65
2581.2.011	Aarburg: Betriebs- und Gestaltungskonzept Bahnhof- strasse (K310)	2.07	0.83
2581.2.012	Aarau / Buchs / Suhr: Betriebs- und Gestaltungskon- zept Buchser- und Tramstrasse	9.69	3.88
2581.2.014	Aarau: Betriebs- und Gestaltungskonzept Tellistrasse	4.2	1.68
2581.2.020	Erlinsbach SO: Betriebs- und Gestaltungskonzept für Zentrumsbereich inkl. Zufahrtsachsen	2.88	1.15
2581.2.068	Aufwertung Ortskern Buchs und ESP-Erschliessung Torfeld Süd Aarau mit Verbindungsspange Buchs Nord (VSNB) - Teil BGK Ortsdurchfahrt Buchs	3.29	1.32
2581.2.002	Zofingen: Gesamtverkehrsprojekt Bahnhof/Untere Grabenstrasse K104: Sanierung und Aufwertung	8.24	3.29
2581.2.003	Oftringen Zentrum: Intermodale ÖV-Drehscheibe (Bus- hof / -terminal)	2.47	0.99
2581.2.004	Schönenwerd: Intermodale ÖV-Drehscheibe	3.29	1.32
2581.2.005	Egerkingen: Intermodale ÖV-Drehscheibe	2.47	0.99
2581.2.055	Olten: Gesamtverkehrsprojekt Neuer Bahnhofplatz - Teil: ÖV/LV	26	10.4
2581.2.008	GÄU: Umsetzung Verkehrsmanagement	4.94	1.98
	Total	146.27	58.52

Tab. 2 A-Massnahmen 2. Generation gemäss Leistungsvereinbarung

Die Massnahmen des AP 2G werden gemäss Leistungsvereinbarung wiederum zu 40% vom Bund mitfinanziert.

Im Prüfbericht zum AP AareLand 2G wurden zudem die untenstehenden Massnahmen in ihrer Priorität durch den Bund abgeändert. Die erneute Aufnahme als A-Massnahmen wurde im Rahmen der Erarbeitung der 3. Generation geprüft.

ARE-Code	Massnahmen(-pakete)	Änderung der Priorität	Kosteninvestition (in Mio CHF)
2581.2.018	Schönenwerd: Zentrumsdurchfahrt (OHNE Umfahrung)	A > B	6.50
2581.2.024	Aarau: Aarebrücke: flankierende Massnahmen Velo- und Fussverkehr	A > B	10.00
2581.2.023	Umsetzung kantonaies P+R-Konzept Aargau	A > C	1.70
2581.2.030	Olten: Winkelunterführung: Erhöhung Benutzerstandard für den Velo- und Fussverkehr	A > C	5.00
2581.2.039	Rothrist: Betriebs- und Gestaltungskonzept Bernstrasse (K235)	B > C	8.00
2581.2.040	Umfahrung Hägendorf / Rickenbach (ERO+)	B > C	90.00

Tab. 3 Massnahmen mit Prioritätenänderung 2. Generation gemäss Prüfbericht Bund

Stand der Umsetzung	Die Leistungsvereinbarungen zwischen Bund und Kantonen zur Umsetzung der Massnahmen der 2. Generation wurden im Frühjahr 2015 unterzeichnet. Die Massnahmen werden im Zeitraum 2015-2018 realisiert.
Wirkung	Eine abschliessende Beurteilung der Wirkung der A-Massnahmen des AP 2G ist noch nicht möglich, da die Realisierung der grösseren Schlüssel-massnahmen erst jetzt anläuft.

2.3 Folgerungen aus dem Prüfbericht des Bundes zur 2. Generation

Der Bund nahm mit dem Prüfbericht vom 26.02.2014 zum AP AareLand 2G Stellung. Für die 3. Generation sollen die festgestellten Stärken beibehalten und die erkannten Schwächen möglichst behoben werden.

Die 3. Generation soll auf folgenden durch den Bund festgestellten Stärken aufbauen:

Stärken laut Prüfbericht Bund	Fokus der Trägerschaft im AP 3. Generation
WKK1: Das AP ergreift viele Massnahmen zur Realisierung oder Aufwertung von intermodalen Umsteigepunkten, wodurch das ÖV-System besser mit dem Fuss- und Veloverkehr vernetzt werden kann. Zudem kann durch einzelne Massnahmen die Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr erhöht werden. Massnahmen zur Strassenraumgestaltung sind positiv zu bewerten.	– Einbezug der Gemeinden im Rahmen einer Umfrage zu wichtigen Themen und der Eingabe von potentiellen Massnahmen – Ausbau der intermodalen ÖV-Drehscheiben Oftringen Zentrum (FABI-Projekt) und Bahnhof Rothrist – Erhöhung der Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr mit gezielten Massnahmen (Veloschnellrouten, Ausbau B+R-Anlagen, Netzlücken schliessen und Zugänge zu ÖV-Haltestellen verbessern) – Aufwertung von noch nicht verbesserten Ortsdurchfahrten
WKK 2: Das AP geht die Entwicklung und Verdichtung bedeutender Brachflächen und unernutzter Gewerbeareale an zentralen Lagen an. Massnahmen zur Strassenraumgestaltung und Aufwertung der Bahnhofsumfelder werten öffentliche Räume auf und die Verbesserung der Zugänglichkeit von Naherholungsgebieten ist positiv.	– Weiterführung der Siedlungsmassnahmen aus dem AP AareLand 2. Generation und Weiterentwicklung der Massnahme «Entwicklung von Schlüsselarealen» (inkl. Bezeichnung besonders geeigneter Schlüsselareale) – Verbesserung noch nicht aufgewerteter und umgestalteter Ortsdurchfahrten und Bahnhöfe – Weiterführung der Landschaftsmassnahmen aus dem AP AareLand 2. Generation
WKK 3: Das AP enthält eine grobe Analyse der Unfallschwerpunkte und einzelne Massnahmen zur Sanierung der Schwachstellen, insbesondere Strassenraumgestaltungen. Zudem wird im Aargauer Teil der Agglomeration die Sanierung von Fussgängerüberwegen an Kantonsstrassen angegangen.	– Sanierung von Unfallschwerpunkten auf Ortsdurchfahrten – Entlastung von stark befahrenen Knoten und Strecken
WKK 4: Strassenraumgestaltungen auf Ortsdurchfahrten verbessern lokale Lärm- und Luftbelastung. Leicht positive Verbesserung des Modal Split.	– Weitere Strassenraumgestaltungen durchführen – positive Wirkung von intermodalen ÖV-Drehscheiben und der Attraktivierung des Fuss- und Velonetzes hervorheben und ausbauen

Tab. 4 Stärken laut Prüfbericht und Weiterentwicklung im Agglomerationsprogramm 3. Generation

Folgende vom Bund genannten Schwächen sollen im Rahmen der 3. Generation möglichst behoben werden:

Kritik Prüfbericht Bund	Fokus der Trägerschaft im AP 3. Generation
WKK1: Das AP berücksichtigt, insbesondere in Bezug auf die Massnahmen, bedeutende Elemente auf lokaler Ebene zu wenig	– Verdeutlichung des bestehenden ÖV-Konzepts – Textliche Vertiefung der Thematik Verkehrsberuhigung (Tempo 30-Zonen) und Parkierung – Einbezug der Gemeinden im Rahmen einer Umfrage zu wichtigen Themen und der Eingabe von potentiellen Massnahmen – Fokus auf Schlüsselareale der Entwicklung in Gemeinden – Fokus auf Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen
WKK 2: Insgesamt ist es noch nicht gelungen, das Agglomerationsprogramm als Koordinationsinstrument für die Planungen der Kantone und Gemeinden zu nutzen.	– Aufzeigen des Zusammenwirkens und der Funktionalität von Agglomerationsprogrammen und kantonalen/regionalen Richtplänen/Konzepten – Vertiefung der Thematiken Lenkung der Siedlungsentwicklung und Siedlungsentwicklung nach innen – Weiterentwicklung der Förderung von Schlüsselarealen – Aufzeigen der kantonalen Dichtevorgaben
WKK 3: Im AP ist keine flächendeckende Sanierung der identifizierten Unfallschwerpunkte zur Verbesserung der Verkehrssicherheit ersichtlich. Auch fehlen langfristige Konzepte und Strategien zur Verbesserung der Sicherheit	– Unfallschwerpunkte lokalisieren, analysieren; bereits realisierte Sanierungen von Unfallschwerpunkte aufzeigen – Aufzeigen der Strategien zur Verbesserung der Verkehrssicherheit – Fokus auf Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen
WKK 4: Das AP kann mit seinen Massnahmen insbesondere im Bereich Siedlung kaum auf eine Begrenzung des Flächenverbrauchs hinwirken.	– Richtplaninhalte und Strategien zur Begrenzung des Flächenverbrauchs Siedlung bzw. Festlegung des Siedlungsgebiets aufzeigen – Vertiefung der Thematik Landschaft und Freiraum, insbesondere im Bereich Natur- und Erholungsräume

Tab. 5 Kritik Prüfbericht und entsprechender Fokus im Agglomerationsprogramm 3. Generation

Die Trägerschaft des AP AareLand ist überzeugt, dass mit dem vorliegenden Agglomerationsprogramm der 3. Generation die festgestellten Schwächen aus der 2. Generation behoben und Verbesserungen erreicht werden konnten.

3. Siedlung, Landschaft, Umwelt und Verkehr: Ist-Zustand, Stärken, Schwächen, Handlungsbedarf

Im folgenden Kapitel werden die Entwicklung der relevanten Analysefaktoren während der letzten zehn bis zwanzig Jahre bis hin zum Ist-Zustand zusammengefasst, eine Stärken/Schwächen-Analyse vorgenommen und die Trends bis ins Jahr 2030 beschrieben. Ausgehend von der Analyse wird der Handlungsbedarf abgeleitet und erläutert.

Die ausführliche Analyse und der Beschrieb des Handlungsbedarfs befinden sich im Band 4 des Agglomerationsprogramms AareLand.

3.1 Siedlung

3.1.1 Ist-Zustand Siedlung

Bevölkerungsentwicklung

In den Jahren 2000 bis 2015 nahm die Bevölkerungszahl (Mittlere Wohnbevölkerung) im AareLand um rund 32'000 Personen zu und beträgt nun 215'326 Personen. Eine starke Zunahme erfolgte mit rund 32% (+8'778 Personen) am Rand des urbanen Entwicklungsraums und in den Wohndörfern auf den ländlichen Entwicklungsachsen (AG) respektive in den ländlichen Entwicklungsgemeinden (SO). Eine prozentual geringere Zunahme war innerhalb des urbanen Entwicklungsraums und in den Zentren zu beobachten.

Die Bevölkerungsdichte im AareLand ist eher gering: Zwar sind die drei Zentren relativ dicht bebaut (rund 87 Einwohner/ha Bauzone), grosse Teile des AareLands sind aber wenig dicht besiedelt. Dementsprechend ist die Bevölkerungsdichte in den Raumkategorien gemäss Zukunftsbild unterschiedlich.

Die Verteilung der Einwohnerinnen und Einwohner auf die ÖV-Güteklassen zeigt, dass knapp 2/3 der Bevölkerung der Agglomeration AareLand gut bis sehr gut mit den öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen sind (Güteklassen A bis C).

Beschäftigtenentwicklung

Die Beschäftigtenzahlen im urbanen Entwicklungsraum und in den Wohndörfern auf ländlichen Entwicklungsachsen (AG) resp. ländlichen Entwicklungsgemeinden (SO) entwickelten sich zwischen 2008 und 2012 vereinzelt sehr positiv, während die Zahl in vielen Gemeinden abnahm. Die Beschäftigtenzahlen nahmen insbesondere in den Bezirken Gäu und Olten sowie in Teilen der Region Zofingen und im Süden des Niederamts zu. Die Zentren verzeichnen mit Ausnahme von Olten eine Abnahme der Beschäftigtenzahlen. Im Jahr 2012 wurden im AareLand 102'759 Beschäftigte gezählt.

Eine hohe Arbeitsplatzdichte weisen die Zentren Aarau, Olten und Zofingen (162 Arbeitsplätze/ha Bauzone) auf. Ausserhalb der Zentren nimmt die Dichte gegen die Siedlungsränder rasch ab. In der Nähe der Nationalstrassen sind viele verkehrsintensive Unternehmen (Fachmärkte und Logistikbetriebe) angesiedelt, die eine geringe Arbeitsplatzdichte aufweisen.

Die Anzahl Beschäftigte der Agglomeration AareLand nach ÖV-Güteklassen zeigt, dass rund 3/4 der Arbeitnehmenden gut bis sehr gut mit den öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen sind (Güteklassen A bis C).

Siedlungsentwicklung

Im gesamten AareLand sind 3'513 ha der Wohn- und Mischzonen überbaut und 453 ha unbebaut. Bei den Arbeitszonen sind heute 1'043 ha überbaut und 251 ha sind bis heute nicht überbaut.

Der Grossteil der Bauzonen (Wohn-, Misch- und Arbeitszonen) in den Zentren und im urbanen Entwicklungsraum ist überbaut. Ausserhalb des urbanen Entwicklungsraums bestehen an verschiedenen Stellen grössere unüberbaute Bauzonen. Der grösste Anteil nicht überbauter Wohn- und Mischzonen konzentriert sich in den Wohndörfern auf den ländlichen Entwicklungsachsen (AG) respektive auf den ländlichen Entwicklungsachsen (SO). Die unüberbauten Bauzonen der Arbeitsgebiete befinden sich vorwiegend innerhalb des urbanen Entwicklungsraums.

In Aarau, Olten und in Zofingen bestehen in Zentrumsnähe und an gut ÖV-erschlossenen Lagen grössere zusammenhängende Areale, die ausschliesslich Arbeitsnutzungen vorbehalten sind. Sie sind teilweise unternutzt. Zudem bestehen im urbanen Entwicklungsraum des AareLands an gut ÖV-erschlossenen Lagen grössere zusammenhängende Areale mit grossen Potentialen für Wohnen und Arbeiten (Schlüsselareale).

Grundsätzlich kann festgestellt werden, dass die ÖV-Erschliessung in den Zentren und im urbanen Entwicklungsraum besser ist als ausserhalb, dies oftmals aufgrund der Überlagerung von mehreren Bus- oder Bahnlinien.

Aufgrund der Revision des Raumplanungsgesetzes im Jahr 2014 und der darauffolgenden Revision der kantonalen Richtpläne entsteht eine neue Ausgangslage für die Siedlungsentwicklung. Die Kriterien für Siedlungserweiterungen wurden wesentlich verschärft und Vorgaben für Minstdichten aufgenommen. Mit den revidierten Richtplänen wird die Grösse und Verteilung des Siedlungsgebiets für die nächsten 25 Jahre gesamthaft festgesetzt. Die Innenentwicklung hat dabei klar Priorität vor der Aussenentwicklung.

3.1.2 Stärken, Schwächen, Trend 2030 Siedlung

Im AareLand ist auch künftig ein starkes Bevölkerungswachstum zu erwarten. Der Kanton Aargau rechnet mit einem durchschnittlichen Wachstum von ca. 7'000 Personen pro Jahr bis 2040 und der Kanton Solothurn mit einem durchschnittlichen jährlichen Wachstum von rund 1'600 Personen

bis ins Jahr 2030. Kurz- bis mittelfristig sind die Wachstumsraten ausserhalb des urbanen Raums weiterhin hoch, da die noch unüberbauten Bauzonen überbaut werden. Mittel- bis langfristig ist mit den lenkenden Massnahmen der kantonalen Richtpläne (z.B. durch die Festsetzung des Siedlungsgebiets oder durch Bestimmen und Fördern von Wohnschwerpunkten) eine Trendumkehr zu erwarten, da mit der Abnahme der unüberbauten Bauzonen der Druck auf die Verdichtung bereits überbauter Gebiete zunimmt. Die Siedlungsmassnahmen «Entwicklung von Schlüsselarealen für Wohnen und Arbeiten im urbanen Entwicklungsraum und an gut ÖV-erschlossenen Lagen» (S3), «Siedlungsentwicklung nach Innen» (S1) und «Umnutzung von Arbeitsgebieten an zentralen Lagen» (S4) aus dem AP AareLand 2G unterstützen diese Entwicklung zusätzlich. Langfristig ist für den urbanen Entwicklungsraum ein höheres Bevölkerungswachstum als im ländlichen Raum zu erwarten.

Es wird angenommen, dass sich die Beschäftigtenentwicklung in den kommenden Jahren ähnlich zu derjenigen der vergangenen Jahre verhält: Die Entwicklung verläuft proportional zur Entwicklung der erwerbsfähigen Bevölkerung. An gut erreichbaren Standorten werden neue Arbeitsplätze entstehen.

Gemäss den Vorgaben der revidierten Richtpläne erfolgen Neuansiedlungen in erster Priorität in den gut erschlossenen Entwicklungsschwerpunkten. Betriebe werden sich primär dort niederlassen und entwickeln, wo noch unüberbaute Arbeitszonen vorhanden sind. Für grosse und / oder wertschöpfungsintensive Betriebe kann es mit Erfüllung erhöhter raumplanerischer Anforderungen vereinzelte Siedlungserweiterungen geben. Eine solche Entwicklung ist beispielsweise in regionalen Arbeitszonen denkbar.

3.1.3 Handlungsbedarf Siedlung

Das prognostizierte hohe Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum im AareLand bringt eine hohe Nachfrage nach Wohn- und Arbeitsraum mit sich, die es aufzufangen gilt. Das Risiko der Zersiedlung und des erhöhten Verkehrsaufkommens aufgrund des Wachstums ist einzudämmen. Die Stossrichtungen der kantonalen Richtpläne und die Massnahmen des AP 2G zur Siedlungsentwicklung nach Innen sind weiterzuverfolgen und zu fördern, damit ein verbessertes Angebot an Wohnraum mit hohem Ausbaustandard an gut ÖV-erschlossenen Lagen gesichert werden kann. Die Verbesserung des Wohnumfelds, die Gestaltung der öffentlichen Räume und die gute Erreichbarkeit und Attraktivität von Naherholungsgebieten ist in diesem Zusammenhang weiterhin zu fördern. Dies schafft Alternativen zum Einfamilienhaus im Grünen und kann dazu beitragen, das Mobilitätswachstum zu begrenzen.

In den Wohndörfern auf ländlichen Entwicklungsachsen (AG) / in den ländlichen Entwicklungsgemeinden (SO) und in den Wohndörfern im Landschaftsraum sind Massnahmen zu ergreifen, um Siedlungslücken zu füllen. Die Siedlungsentwicklung nach Innen ist insbesondere auch im urbanen

Raum mit dichten und hochwertigen Überbauungen von geeigneten Arealen an gut erschlossenen Lagen weiterhin zu fördern. Beide Kantone haben in ihren Baugesetzen die Verfügbarkeit von Bauland („Baulandverflüssigung“) mit Fristen zur Überbauung und Erwerbsrechten bereits erhöht respektive sind daran, die gesetzlichen Grundlagen dazu zu schaffen. Die entsprechenden Gesetze treten voraussichtlich 2017 in Kraft¹.

3.2 Landschaft/Freiräume und Umwelt

3.2.1 Ist-Zustand Landschaft/Freiräume, Umwelt

Im AareLand befinden sich in einem verhältnismässig kleinen Raum vielfältige Natur-, Landschafts- und Freiräume. Insbesondere ausserhalb des urbanen Entwicklungsraums gibt es diverse Schutzgebiete: Jura-Schutzzone, Kantonale Natur- und Landschaftsschutzzonen, Kantonale Vorranggebiete, Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN), Schachenpark, Auen-Schutzpark im Kanton Aargau, sowie Wildtierkorridore und Siedlungstrenngürtel innerhalb des urbanen Entwicklungsraums, welche die Freiräume verbinden. Wichtige nationale Verkehrswege sowie die dichte Besiedlung verursachen einen hohen Druck auf die Landschaft und weisen eine grosse Trennwirkung auf.

Die Schadstoffbelastung der Luft konnte in den letzten 20 Jahren in der ganzen Schweiz erheblich reduziert werden. Die Immissionsüberwachung zeigt aber, dass die Schadstoffbelastung seit der Jahrtausendwende auf hohem Niveau stagniert und die Belastungsgrenzwerte teilweise überschritten werden. Als Folge des zunehmenden Verkehrsaufkommens resultieren trotz diverser Massnahmen nach wie vor hohe Luftbelastungen (Stickoxide, Ozon, Feinstaub PM10 etc.), sowie verstärkte Lärmprobleme entlang stark befahrener Schienentrassen und Strassen sowie zunehmende Beeinträchtigungen von Landschaft, Flora und Fauna, wie sie bspw. in Unterbrechungen von Wildtierkorridoren sichtbar werden.

3.2.2 Stärken, Schwächen, Trend 2030 Landschaft/Freiräume, Umwelt

Die prognostizierte Bevölkerungszunahme und die damit verbundene Ausdehnung der Siedlungen führen zu Konflikten mit dem Erhalt der Landschafts- und Naturwerte. Die nationale und regionale Verkehrsinfrastruktur und deren künftigen Ausbauten belasten den Landschaftsraum ebenfalls. Dies insbesondere durch die Emissionen, die Trennwirkung und den Flächenverbrauch. Durch die weitgehende Festsetzung des Siedlungsgebiets und die Lenkung der Siedlungsentwicklung nach Innen kann der Druck auf die Landschaft in Zukunft reduziert werden.

1 Verpflichtung für Neueinzonungen besteht im Kanton Solothurn seit 2008.

Bei den prognostizierten Einwohner- und Arbeitsplatzentwicklungen nehmen der Schienen- und der Strassenverkehr zu. Im Bereich Luftqualität werden aufgrund der Fahrleistungszunahme durch die technischen Fortschritte und andere Massnahmen teilweise kompensiert und somit nehmen auch die Schadstoffbelastungen nicht im möglichen Ausmass ab. Bei der Luftbelastung durch Feinstaub (PM10) und Stickstoffdioxid (NO₂) ist dennoch eine Entspannung zu erkennen. Im Gegensatz dazu vermögen die technischen Fortschritte im Bereich Lärmschutz die Zunahme der Lärmbelastung aufgrund des Mehrverkehrs nicht zu kompensieren.

3.2.3 Handlungsbedarf Landschaft/Freiräume, Umwelt

Die negativen Auswirkungen der starken Siedlungs- und Verkehrsentwicklung auf die Landschaft sind so weit als möglich zu reduzieren: Landschaftswerte sind gezielt aufzuwerten, die Siedlungen sind nach Innen zu entwickeln und mit attraktiven Freiräumen auszustatten. Nutzungskonflikte zwischen Natur/Landschaft und Siedlungen/Infrastrukturen sind zu minimieren. Die revidierten Richtpläne lenken die Entwicklung in diese Richtung und bringen eine Verminderung des Siedlungsdrucks auf die Landschaft mit sich.

Lärmsanierungen sind sowohl auf dem Strassen- wie auch auf dem Schienennetz weiterzuverfolgen. Auch die bereits erfolgreichen Massnahmen zur Reduzierung der Luftbelastungen (Stickoxide, Ozon, Feinstaub PM10 etc.) sind im Rahmen der kantonalen Massnahmenpläne Luft (SO) und Luftreinhaltung (AG) fortzuführen.

Eine gezielte Siedlungsentwicklung nach Innen kann zudem das Verkehrsaufkommen eindämmen und dadurch auch Lärm- und Schadstoffemissionen reduzieren. Die Förderung des öffentlichen Verkehrs sowie des Velo- und Fussverkehrs steht dabei im Vordergrund.

3.3 Öffentlicher Verkehr (ÖV)

3.3.1 Ist-Zustand ÖV

Die Zentren Aarau, Olten und Zofingen sind heute gut ans nationale Schienennetz angeschlossen. Im Regionalverkehr erschliesst die Bahn das Gäu und das Wiggertal zweimal stündlich, das Suhren- und Wynental im 15 min-Takt. Das Niederamt ist mit einer Verbindung pro Stunde mit Verdichtungen in der Hauptverkehrszeit an Olten und Aarau angeschlossen.

Im historisch gewachsenen Netz kreuzen sich in Olten die Haupttransversalen Ost-West und Nord-Süd. Systembedingt erfordert die Überlagerung der dicht befahrenen Beziehungen (Personen- und Güterverkehr) insbesondere im und um den Knoten Olten eine umfangreiche, platzintensive und aufwändige Infrastruktur. Dies muss im topographisch anspruchsvollen Gelände grosszügig trassiert werden, was häufig zu starken Trennwir-

kungen führt. Die grössten Kapazitätsengpässe auf der Schiene bestehen nach wie vor auf der Strecke zwischen Olten und Aarau, sowie auf den Strecken Olten-Oensingen, Olten-Aarburg und Olten-Rothrist.

Die Busnetzstruktur ist auf die jeweiligen Zentren und die dortigen Bahnknoten ausgelegt. Die Taktdichte ist auf das Nachfragepotenzial abgestimmt. Durch die Überlagerung von Buslinien ergibt dies in den Zentren und deren näherer Umgebung teilweise sehr hohe Taktdichten. Der grösste Teil der Siedlungsgebiete des AareLands sind mit dem ÖV erschlossen.

3.3.2 Stärken, Schwächen, Trend 2030 ÖV

Die ÖV-Nachfrage wird wegen der zunehmenden Mobilität, der Bevölkerungs- und der Arbeitsplatzentwicklung weiter zunehmen.

Ohne entsprechende Infrastrukturausbauten besteht mit der Zunahme des nationalen Schienenverkehrs die Gefahr, dass der regionale Verkehr verdrängt wird und dass die notwendigen Angebotssteigerungen nicht mehr möglich sind. Der Ausbau des Eppenbergtunnels bis ins Jahr 2020 kann bereits eine wichtige Entspannung des Engpasses auf der Strecke Aarau-Olten herbeiführen. Der Ausbau der intermodalen ÖV-Drehscheiben Bahnhof Olten und Zofingen bringt in den nächsten Jahren wichtige Verbesserungen bezüglich der Umsteigebeziehungen. Weitere Verbesserungen bringen die eingeleiteten Massnahmen im Bereich Verkehrsmanagement.

Mit der Zunahme des MIV wird der strassengebundene ÖV vermehrt behindert. Die Attraktivität des ÖV nimmt ohne geeignete Massnahmen ab, obwohl gerade im ÖV mit der Beförderung grosser Mengen Reisender auf kleinstem Raum ein wesentlicher Schlüssler zur Bewältigung der Verkehrsprobleme in den Agglomerationen liegt.

3.3.3 Handlungsbedarf ÖV

Der schienen- und strassengebundene ÖV gelangt an verschiedenen Stellen an seine Kapazitätsgrenzen. Stark überlastete Abschnitte im nationalen Schienennetz sind zu Gunsten des regionalen Verkehrs auszubauen, damit Engpässe im Hinblick auf die prognostizierte Zunahme der ÖV-Nachfrager beseitigt werden können.

Die Funktionsfähigkeit des strassengebundenen ÖV ist aufgrund der starken Zunahme MIV auf den Zulaufsachsen in den Zentren nicht mehr gewährleistet. Die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs ist auf diesen Strecken zwingend notwendig.

3.4 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

3.4.1 Ist-Zustand MIV

Das Nationalstrassennetz ist im AareLand durch den Transitverkehr auf den beiden Hauptverkehrsachsen der Schweiz A1 (Ost-West) und A2 (Nord-Süd), die sich im AareLand kreuzen, stark belastet. Aber auch das Kantonalstrassennetz ist auf diversen Abschnitten, insbesondere in den Zentren überlastet. Der Raum Egerkingen / Härkingen und die Achse Zofingen – Oftringen – Aarburg nehmen spezielle Stellungen ein. Die hervorragende Lage kombiniert mit grossen unüberbauten Arbeitszonen führte in den letzten zwanzig Jahren zu einer rasanten Entwicklung.

Aufgrund der hohen Standortgunst zur Autobahn haben sich zahlreiche – in erster Linie flächenintensive – Firmen und publikumsintensive Einrichtungen im Gäu niedergelassen, die ein hohes Verkehrsaufkommen generieren und zu Engpässen auf der Strasse führen. Die Güter werden derweil nicht nur auf der Strasse transportiert, sondern werden auch Bahnseitig zahlreich ausgeliefert und umgeladen. Die hohen LKW-Aufkommen sind insbesondere auf den Zufahrtsachsen zum Autobahnanschluss Egerkingen und auch Oensingen deutlich spürbar.

Die verschiedenen Parkierungsmöglichkeiten an Bahnhöfen (P+R) und an Autobahnanschlüssen (P+P) im AareLand sind sehr beliebt und gut bis sehr gut ausgelastet. Weitere Parkierungsmöglichkeiten in den Gemeinden werden durch die öffentliche Hand oder Private bewirtschaftet. Über ein umfassendes Parkraumkonzept verfügen allerdings nur die Zentren Aarau, Olten und Zofingen.

Im AareLand verfügen zahlreiche Gemeinden über Tempo-30 Zonen (flächendeckend oder in Teilgebieten). Tempo-30 Zonen dienen der Verkehrsberuhigung, erhöhen die Aufenthaltsqualität und Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr insbesondere in den Quartieren und können zudem die Lärmbelastung entlang der Strassen (insbesondere auch in Wohngebieten) reduzieren. Begegnungszonen (Tempo 20) sind in der Agglomeration AareLand weniger verbreitet und beschränken sich jeweils auf einzelne Strassenabschnitte in Ortszentren.

3.4.2 Stärken, Schwächen, Trend 2030 MIV

Der MIV wird auf Grund des zu erwartenden Bevölkerungswachstums sowohl auf dem National- als auch auf dem Kantonsstrassennetz voraussichtlich weiter zunehmen, wodurch neben den bereits heute überlasteten Strassen weitere Abschnitte an ihre Kapazitätsgrenzen gelangen. Es entstehen Verdrängungseffekte von den Hauptachsen auf kleinere Strassen, die auch durch Wohngebiete führen. Die Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr und die Fahrplanstabilität des ÖV sinken, die Umweltprobleme nehmen zu.

Auf verschiedenen Strassenabschnitten im AareLand sind bis ins Jahr 2030 Veränderungen im Verkehrsaufkommen absehbar. Diverse Massnahmen aus den AP 1. und 2. Generation reduzieren das Verkehrsaufkommen resp. organisieren den Verkehrsfluss besser.

Neben den bereits umgesetzten Tempo-30 und Begegnungszonen planen zahlreiche Gemeinden die Erweiterung oder Neueinführung von Tempo-30 Zonen in naher Zukunft. Die dadurch erreichbare Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Sicherheit in den Quartieren ist von zentraler Bedeutung.

3.4.3 Handlungsbedarf MIV

Der abnehmenden Funktionsfähigkeit von National- und Kantonsstrassen im AareLand ist mit Hilfe von gezielten Massnahmen entgegenzuwirken. Dabei müssen nicht nur Strassenabschnitte, sondern insbesondere auch stark belastete Knoten saniert werden. Eine siedlungsverträgliche und sichere Gestaltung von Ortsdurchfahrten und Quartierstrassen in Wohngebieten kann zudem Konflikten zwischen dem MIV und dem Fuss- und Veloverkehr entschärfen. Die Aufwertung von Ortsdurchfahrten fördert zudem die Siedlungsentwicklung nach Innen, da die Attraktivität von Wohnungen und Arbeitsplätzen in einem gestalteten Umfeld deutlich steigt.

Die stetig steigende Nachfrage an P+R- und P+P-Parkplätzen verlangt eine Erweiterung des Angebots an bestehenden oder an neuen Standorten.

Massnahmen im Bereich Verkehrsmanagement sind für den Erhalt der Funktionsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems sehr wichtig. Sie können durch die Optimierung dazu beitragen, den Verkehr zu verflüssigen.

3.5 Exkurs Güterverkehr

Der Güterverkehr ist einerseits Ausdruck einer regen wirtschaftlichen Tätigkeit, hat andererseits durch die „störenden“ Auswirkungen (Minderung Verkehrssicherheit, Luft- und Lärmbelastung) einen schlechten Ruf. Trotz dass der Güter- oder Schwerverkehr Anteile zwischen 5-10% am Gesamtverkehr auf den Kantonsstrassennetzen aufweist, sind Daten (Art und Volumen der Güter, Wunschlinien der Transportwege, zeitliche Verteilung etc.) schweizweit spärlich vorhanden. Dies führt dazu, dass der Güterverkehr in Verkehrsmodellen meist nur approximativ abgebildet werden kann und Umlegungen verkehrsrelevanter Güterverkehrsströme nicht möglich sind. Im Rahmen des Agglomerationsprogrammes AareLand wird am Beispiel des Wirtschaftsstandortes Gäu versucht, die Aspekte des Güterverkehrs sowohl Strassen- wie auch Schienenseitig zu thematisieren. Der Fokus richtet sich dabei auf den Hotspot des Güterverkehrs im AareLand.

3.6 Fuss- und Veloverkehr

3.6.1 Ist-Zustand Fuss- und Veloverkehr

Die kantonalen Radnetze (Velonetze) dienen vor allem der regionalen Mobilität im Alltagsverkehr. Berufstätige, Auszubildende, Einkaufende etc. sollen ein schnelles, sicheres und komfortables Radnetz vorfinden. Das kommunale Netz ergänzt das kantonale Radnetz für die Erschliessung von weiteren Zielen, wie z.B. Schulen, Einkaufsgelegenheiten, Freizeitanlagen.

Die Belegung der Veloabstellplätze bei öffentlichen Anlagen wie Bus- oder Bahnhaltestellen ist je nach Gemeinde unterschiedlich: Grundsätzlich besteht auch hier Ausbaubedarf.

Das Freizeitnetz besteht aus den Routen von SchweizMobil. Im AareLand verlaufen mehrere, rege genutzte Routen.

Für das Fusswegnetz gelten die gleichen Anforderungen wie für das Velonetz: Es sollen schnelle, sichere und komfortable Verbindungen angeboten werden.

3.6.2 Stärken, Schwächen, Trend 2030 Fuss- und Veloverkehr

Es ist davon auszugehen, dass sich der Fuss- und Veloverkehr eher überproportional entwickelt, insbesondere auch durch die steigende Zahl der E-Bikes. Im Weiteren wurde in der Vergangenheit viel in Infrastrukturanlagen für den Fuss- und Veloverkehr investiert. So wurden im Rahmen des Agglomerationsprogramms der 1. Generation bereits 35 Massnahmen zur Fertigstellung des kantonalen Radroutennetzes Solothurn respektive zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr umgesetzt.

Die Auslastung der Veloparkplätze an Bahnhofen und ÖV-Haltestellen nimmt in Anbetracht der prognostizierten Zunahme des Veloverkehrs ebenfalls weiter zu. Das Angebot an Veloabstellplätzen an Bahnhöfen wird seitens der Gemeinden vielerorts als mässig bis schlecht beurteilt.

Für den Fuss- und Veloverkehr wirken sich die folgenden Faktoren bzw. Rahmenbedingungen häufig negativ aus: Verstärkung der Trennwirkung durch stark belastete MIV-Achsen und Bahngleise, nicht wesensgerechte Wegführung mit Hindernissen, Druck des MIV auf Zonen und Wege, auf denen der Fuss- und Veloverkehr Priorität hat. Es besteht das Risiko, dass sich der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs am Modal Split dadurch verringert.

3.6.3 Handlungsbedarf Fuss- und Veloverkehr

Handlungsbedarf besteht bei der Aufwertung der Ortsdurchfahrten mit hohem Verkehrsaufkommen und der Förderung der Umsteigevorgänge an ÖV-Knoten. An verschiedenen Stellen – insbesondere im kommunalen Netz – im AareLand bestehen Netzlücken und Sicherheitsprobleme.

3.7 Modal Split

3.7.1 Ist-Zustand Modal Split

Die Erhebung der Kennzahl zum Modal Split im Rahmen des Mikrozensus Verkehr und Mobilität von 2010 hat gezeigt, dass knapp zwei Drittel der mittleren Tagesdistanz der Agglomeration AareLand mit dem Auto oder dem Motorrad (MIV) zurückgelegt wird. Dieser Wert liegt leicht unter den beiden kantonalen Durchschnitten von rund 71% (Kt. Aargau) resp. 69% (Kt. Solothurn). Der Anteil des öffentlichen Verkehrs (ÖV) mit rund einem Viertel und des Langsamverkehrs (LV) mit weniger als 10% entsprechen etwa dem nationalen Durchschnitt.

3.7.2 Stärken, Schwächen, Trend Modal Split

Der Trend der letzten Jahre im Kanton Aargau und in der Schweiz zeigt, dass der Anteil des ÖVs am Gesamtverkehr, bezogen auf die zurückgelegten Tagesdistanzen, zunehmen wird. Im Kanton Aargau ist der Anteil des motorisierten Individualverkehrs seit 1994 immer um 70% geblieben, während er im nationalen Durchschnitt jedoch eine leicht sinkende Tendenz aufweist. Im Kanton Solothurn kann im Herbst 2016 erstmals eine Aussage zum Trend gemacht werden, sobald der Mikrozensus vorliegt.

3.7.3 Handlungsbedarf Modal Split

Die Schwachstellen und der daraus abgeleitete Handlungsbedarf beziehen sich auf die einzelnen Verkehrsmittel und sind in den jeweiligen Kapiteln genauer erläutert. Das Erhöhen des ÖV und FVV-Anteils am Modalsplit ist ein übergeordnetes Ziel des Agglomerationsprogramms.

3.8 Verkehrssicherheit

3.8.1 Ist-Zustand Verkehrssicherheit

Die Anzahl der verunfallten Personen konnte von 941 im Jahr 2000 auf 641 im Jahr 2014, trotz einer Bevölkerungszunahme von rund 25% im selben Zeitraum, gesenkt werden. Neben den bekannten, erfassten Unfallschwerpunkten gibt es weitere Gefahrenstellen, insbesondere für den Velo- und Fussverkehr.

3.8.2 Stärken, Schwächen, Trend Verkehrssicherheit

Der Trend der letzten Jahre zeigt, dass die Anzahl der verunfallten Personen trotz zunehmendem Verkehr rückläufig ist. Dieser Trend kann nur fortgesetzt werden, wenn die Gefahrenstellen wie in den vergangenen Jahren erkannt und konsequent entschärft werden.

3.8.3 Handlungsbedarf Verkehrssicherheit

Zur Behebung der Unfallschwerpunkte sind verschiedene Massnahmen notwendig: Sanierung von Ortsdurchfahrten (Schulwegsicherheit, grösserer Anteil an Velo- und Fussverkehr), Knotensanierungen und Massnahmen auf Radstreifen und Fussgängerquerungen zur Erhöhung der Sicherheit für den Velo- und Fussverkehr. Die Nationalstrassen und Anschlüsse weisen eine verhältnismässig grosse Zahl von Unfällen auf. Massnahmen liegen hier im Kompetenzbereich des Bundes und sind daher nicht Bestandteil des Agglomerationsprogramms.

4. Ziele und Strategien

4.1 Abstimmung der strategischen Planungsinstrumente

Grundlage für das Erreichen der Entwicklungsziele im Sinne einer nachhaltigen Agglomerationspolitik im AareLand ist eine klare Strategie, welche kantonsübergreifend sowohl räumlich wie auch zwischen den verschiedenen Planungsebenen und den beiden Kantonen Aargau und Solothurn abgestimmt ist.

Zukunftsbild 2030
2. Generation AP

Die Stossrichtungen, Ziele und Strategien für das AareLand wurden bei der Erarbeitung der zweiten Generation des Agglomerationsprogramms in einem räumlichen Konzept, dem «Zukunftsbild 2030», dargestellt. Das Zukunftsbild ist mit den Planungsinstrumenten der Kantone Aargau und Solothurn, insbesondere den kantonalen Richtplänen, sowie den Regionalentwicklungskonzepten der Teilregionen Aarau, Olten-Gäu und Zofingenregion abgestimmt. Die im Zukunftsbild der 2. Generation definierten Strategien sind im Grundsatz nach wie vor gültig und sollen weiterverfolgt werden.

Richtplanrevisionen
AG und SO

Gestützt auf die RPG-Revision 2014 wurden bzw. werden die kantonalen Richtpläne revidiert. Wichtige Stossrichtungen sind insbesondere die Festlegung des zukünftigen Siedlungsgebiets und die Definition von Minstdichtewerten für Wohn- und Mischzonen. Auf diese Weise erfolgt eine wirkungsvolle Lenkung der Siedlungsentwicklung. Das zu erwartete Bevölkerungswachstum soll vorwiegend in den Kernstädten und im urbanen Entwicklungsraum konzentriert werden. Die revidierten kantonalen Richtpläne Aargau (vom Grossen Rat im März 2015 beschlossen) und Solothurn (Entwurf vom Juni 2015 für die öffentliche Auflage) entsprechen gemäss der Vorprüfung des Bundes den übergeordneten Zielen des Raumplanungsgesetzes und wirken im Sinne der Agglomerationspolitik des Bundes.

Unterschiedliche
Ansätze, gleiche
Stossrichtung,
räumliche Abstimmung

In den beiden Kantonen unterscheiden sich die Ansätze zur Umsetzung der Hauptinhalte in den Einzelheiten (siehe Kap. 5.3); die Stossrichtungen sind aber die selben. Kantonalen Unterschiede in Bezug auf konkrete Entwicklungsvorgaben wie z.B. Minstdichten im Siedlungsgebiet oder unterschiedliche Raumtypendefinitionen hindern die einheitliche Entwicklung im AareLand nicht. Vielmehr unterstützen die kantonalen Richtpläne die Strategie des Agglomerationsprogramms. Das AP AareLand berücksichtigt die Planungshoheit der beiden Kantone. Es setzt die Vorgaben adäquat um und macht konkrete räumliche Aussagen, die mit den kantonalen, regionalen und kommunalen Planungen abgestimmt sind.

Verkehrsstrategien
AG und SO

Wichtigste Strategie im Bereich Verkehr im Kanton Aargau ist die Grundlage „mobilitätAARGAU“. Sie wird, abgestimmt auf den jüngst revidierten Richtplan, derzeit überarbeitet. Die gleich benannte Grundlage «mobilitätAARGAU» aus dem Jahr 2006 wird damit abgelöst (siehe Kap. 5.4).

Gestützt auf das kantonale Raumkonzept und die Vorgaben zur Lenkung der Siedlungsentwicklung werden in der neuen Grundlage Ziele, Strategien und Lösungswege – abgestimmt auf die im Raumkonzept enthaltenen Raumtypen – definiert.

Die wichtigsten strategischen Grundlagen im Bereich Verkehr/Mobilität Kanton Solothurn sind das verkehrspolitische Leitbild und die 3V-Strategie (Verkehr vermeiden, verlagern und verträglich gestalten). Das Leitbild definiert die Handlungsschwerpunkte der kantonalen Verkehrspolitik mit Lösungsansätzen zur Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung und zur Erreichbarkeit von Zentren und Agglomerationen.

Hinzu kommen die ÖV-Angebotskonzepte und Mehrjahresprogramme der beiden Kantone, welche ebenfalls strategische Wirkungen haben sowie die jeweiligen Planungen auf regionaler und kommunaler Ebene.

Zukunftsbild,
Richtpläne und
Verkehrsstrategien
sind abgestimmt

Das Zukunftsbild AareLand, die kantonalen Richtpläne und die Strategien im Bereich Verkehr/Mobilität ergänzen einander: Das Zukunftsbild bildet die gemeinsame strategische Grundlage der Teilregionen des AareLands. Drei Bilder gliedern das AareLand in verschiedene Gebietskategorien und teilen ihnen die entsprechenden Funktionalitäten und Entwicklungsprioritäten zu.

Die Richtpläne legen behördenverbindlich den Rahmen für die mittel- bis langfristige räumliche Entwicklung fest, innerhalb derer sich das AareLand bewegen kann. Die Strategien im Bereich Verkehr/Mobilität sind mit den Vorgaben zur Siedlungsentwicklung abgestimmt. Die Stossrichtungen des Zukunftsbilds AareLand der 2. Generation decken sich mit den neuen Inhalten. Wo die Voraussetzungen, z.B. infolge der Richtplanrevisionen, wesentlich geändert haben, wurde das Zukunftsbild angepasst (z.B. Aussagen zur Möglichkeit von Siedlungserweiterungen oder unterschiedliche Priorisierung von Verkehrsträgern nach Raumtyp).

Verhältnis zu Regionalentwicklungs-
konzepten

Das Zukunftsbild und die Regionalentwicklungskonzepte sind aufeinander abgestimmt und damit inhaltlich eng miteinander verbunden. Das AP AareLand nimmt damit seine Aufgabe als Koordinationsinstrument zwischen den Kantonen, Regionen und Gemeinden bezüglich einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung wahr und sorgt für die strategische Kohärenz bei den verkehrlichen Massnahmen über alle Planungsebenen im betrachteten funktionalen Raum.

Im Folgenden werden das Zukunftsbild und die daraus abgeleiteten Teilstrategien zusammengefasst (Kap. 5.2) sowie die wesentlichen Inhalte der übergeordneten Planungsinstrumente Siedlung, Landschaft (Kap. 5.3) und Verkehr (Kap. 5.4) im Sinne von Exkursen aufgezeigt.

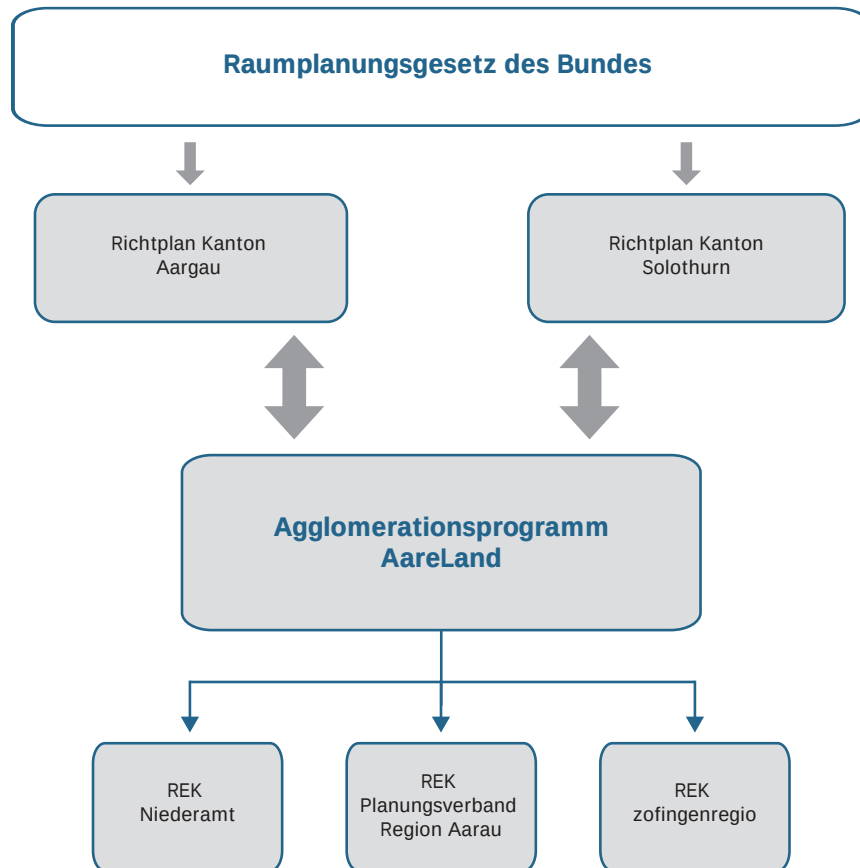


Abb. 5 Verhältnis Entwicklungskonzepte Bund - Kanton - Region

4.2 Zukunftsbild mit Teilstrategien

Das Zukunftsbild zeigt die angestrebte räumliche Entwicklung für das Referenzjahr 2030 auf. Daraus werden die Teilstrategien Siedlung / Landschaft und Verkehr / Mobilität abgeleitet. Sie zeigen die Handlungsschwerpunkte für das Agglomerationsprogramm auf.

Das ausführliche Zukunftsbild mit den Teilstrategien Siedlung / Landschaft und Verkehr / Mobilität befindet sich im Band 3 des AP AareLand.

Leitplanken für die Entwicklung der Agglomeration

Das Zukunftsbild zeigt in drei Bildern und mit 17 Zielen die räumliche und verkehrliche Entwicklung des AareLands bis ins Jahr 2030 auf. Es legt die Leitplanken für die Agglomerationsentwicklung fest und zeigt auf, wie Siedlung und Verkehr in der funktionsfähigen Agglomeration aufeinander abgestimmt werden. Es beantwortet Fragen zur Siedlungsentwicklung, zu den bedeutenden Natur- und Landschaftsräumen und deren Vernetzungen, zu den Verkehrssystemen sowie deren Abstimmung mit der angestrebten Siedlungs- und Landschaftsentwicklung.

Zukunftsbild von
der 2. zur 3. Gene-
ration

Das Zukunftsbild für das AP AareLand 3G ist eine Fortschreibung des bisherigen Zukunftsbilds aus dem Jahr 2012. Die generellen Stossrichtungen haben nach wie vor Gültigkeit und werden grundsätzlich beibehalten. Die wichtigsten Anpassungen betreffen Abgleiche mit den neuen Siedlungsstrategien und Richtplaninhalten der beiden Kantone Aargau und Solothurn sowie der neuen Verkehrsstrategie Aargau («mobilitätAARGAU»).

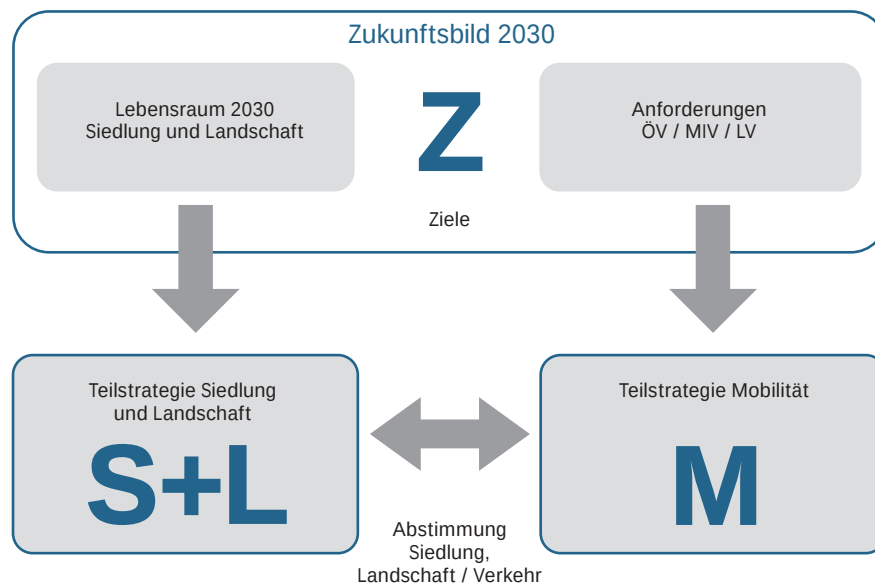


Abb. 6 Aufbau Zukunftsbild 2030 Teilstrategien Siedlung / Landschaft und Mobilität

Raumtypen des
Zukunftsbilds

Die im bisherigen Zukunftsbild bezeichneten Teilräume¹ sind nicht vollständig identisch mit den Raumtypen der kantonalen Richtpläne. Die kantonalen Raumtypen wurden jeweils so in das Zukunftsbild überführt, dass die jeweiligen Entwicklungsziele einander entsprechen und eine Synthese über die beiden Richtpläne bilden. Damit wird erreicht, dass über den gesamten AP-Perimeter eine einheitliche und nachvollziehbare Strategie aufgezeigt werden kann.

Massnahmen aus
Zukunftsbild abge-
leitet

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

¹ Im Vergleich zum bisherigen Zukunftsbild werden drei Gemeinden anderen Raumtypen zugeordnet. Die Gemeinden Biberstein und Kappel (SO) werden neu dem Typ «Wohndörfer auf ländlichen Entwicklungsachsen» (AG) bzw. «ländliche Entwicklungsgemeinden» (SO) zugeordnet. Die Gemeinde Brittnau liegt neu im «urbanen Entwicklungsraum». Mit diesen Neuzuteilungen werden Differenzen zwischen der Richtplanbezeichnung und der Raumtypzuordnung der Gemeinden in der 2. Generation des Agglomerationsprogramms bereinigt. Ein Schema zum Verhältnis Raumtypen-Zukunftsbild-Richtpläne befindet sich im Anhang 3

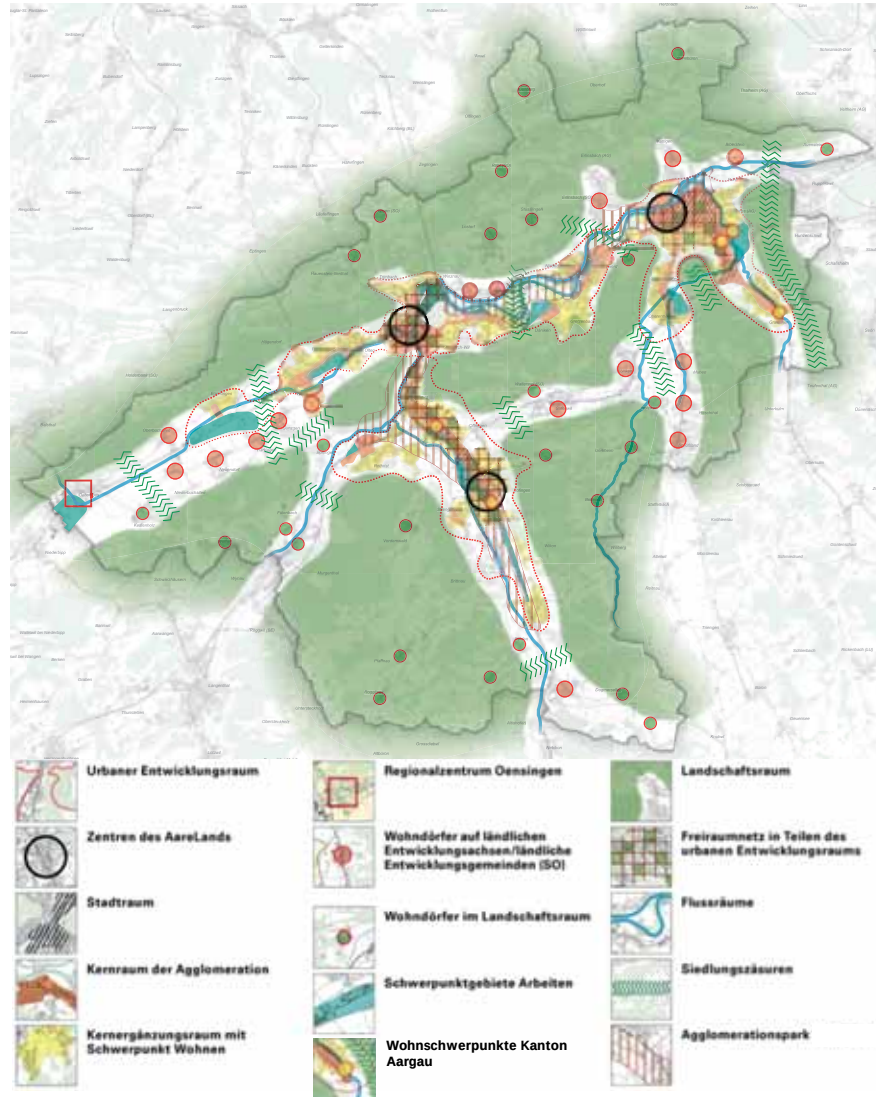


Abb. 7 Synthesebild des Zukunftsbildes AareLand.

Übergeordneter Leitsatz

Das AareLand ist ein Städtenetz 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 Verkehrssystem, wobei betrieblich-organisatorische Massnahmen im Sinne der Optimierung der bestehenden Verkehrssysteme sowie die Kombination der verschiedenen Verkehrsträger Priorität haben.

7 Stossrichtungen

In den folgenden 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 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 Wohndörfern 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. Bei Nutzungskonflikten ist eine umfassende Interessenabwägung mit den Aspekten der Siedlungsentwicklung vorzunehmen.

Stossrichtung 6: Der Landschaftsraum wird vom Siedlungsdruck entlastet. Er wird für die Land- und Forstwirtschaft sowie als attraktiver Naherholungsraum gesichert.

Stossrichtung 7: Das AareLand arbeitet mit den Nachbarregionen und Nachbaragglomerationen intensiv zusammen.

Drei (Zukunfts-)Bilder

In drei Bildern wird mittels einer erläuternden 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

Das Bild I setzt das AareLand in den nationalen Kontext des Raumkonzepts Schweiz und lokalisiert es als eigenständigen Raum zwischen den Metropolitanräumen Zürich und Basel, der Hauptstadtregion Schweiz (Bern) sowie der Region Luzern / Zentralschweiz. Im AareLand kreuzen sich die Hauptverkehrsachsen Bahn und Nationalstrasse. Das AareLand profitiert einerseits von dieser sehr guten verkehrlichen Anbindung, andererseits ist es wegen dem hohen Transitverkehrsaufkommen und den daraus resultierenden Emissionen und Engpässen für den Regionalverkehr vor grosse Herausforderungen gestellt.

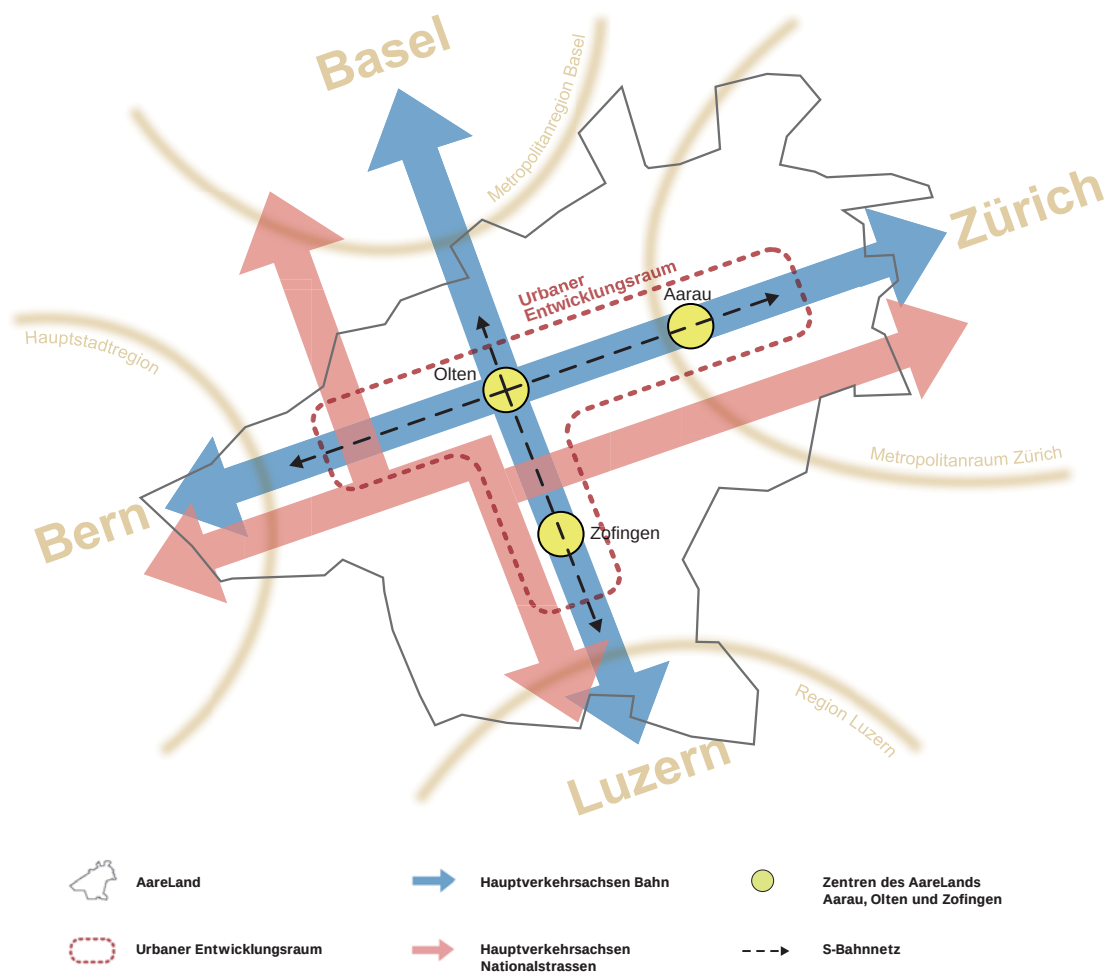


Abb. 8 Bild I: Das AareLand im Herzen der Schweiz

Bild II:
Wohnen und Ar-
beiten im Aare-
Land

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

Neu gegenüber dem AP 2G werden die im Richtplan des Kantons Aargau verankerten Wohnschwerpunkte dargestellt. Diese bezeichnen qualitativ hochwertige, dichte Wohngebiete von überregionaler Bedeutung an Standorten mit guter Erschliessung. Weitere Schlüsselareale der Entwicklung von regionaler und kommunaler Bedeutung werden nicht im Zukunftsbild lokalisiert, sondern als Massnahme der 3. Generation aufgenommen (vgl. Kap. 5).

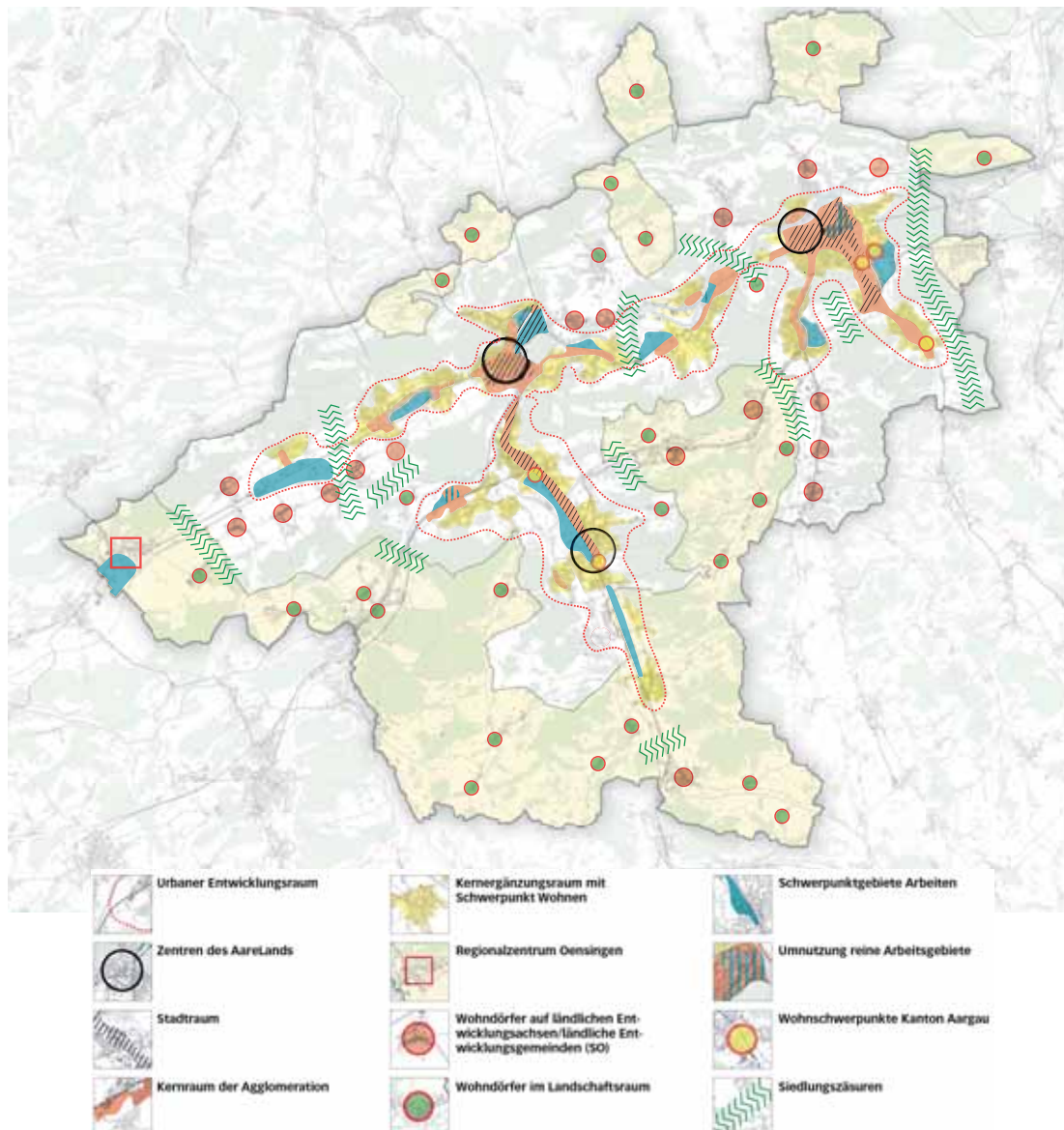


Abb. 9 Bild II: Wohnen und Arbeiten in den Teilräumen des AareLands

Bild III:
Vielfältige Land-
schaft im Aare-
Land

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

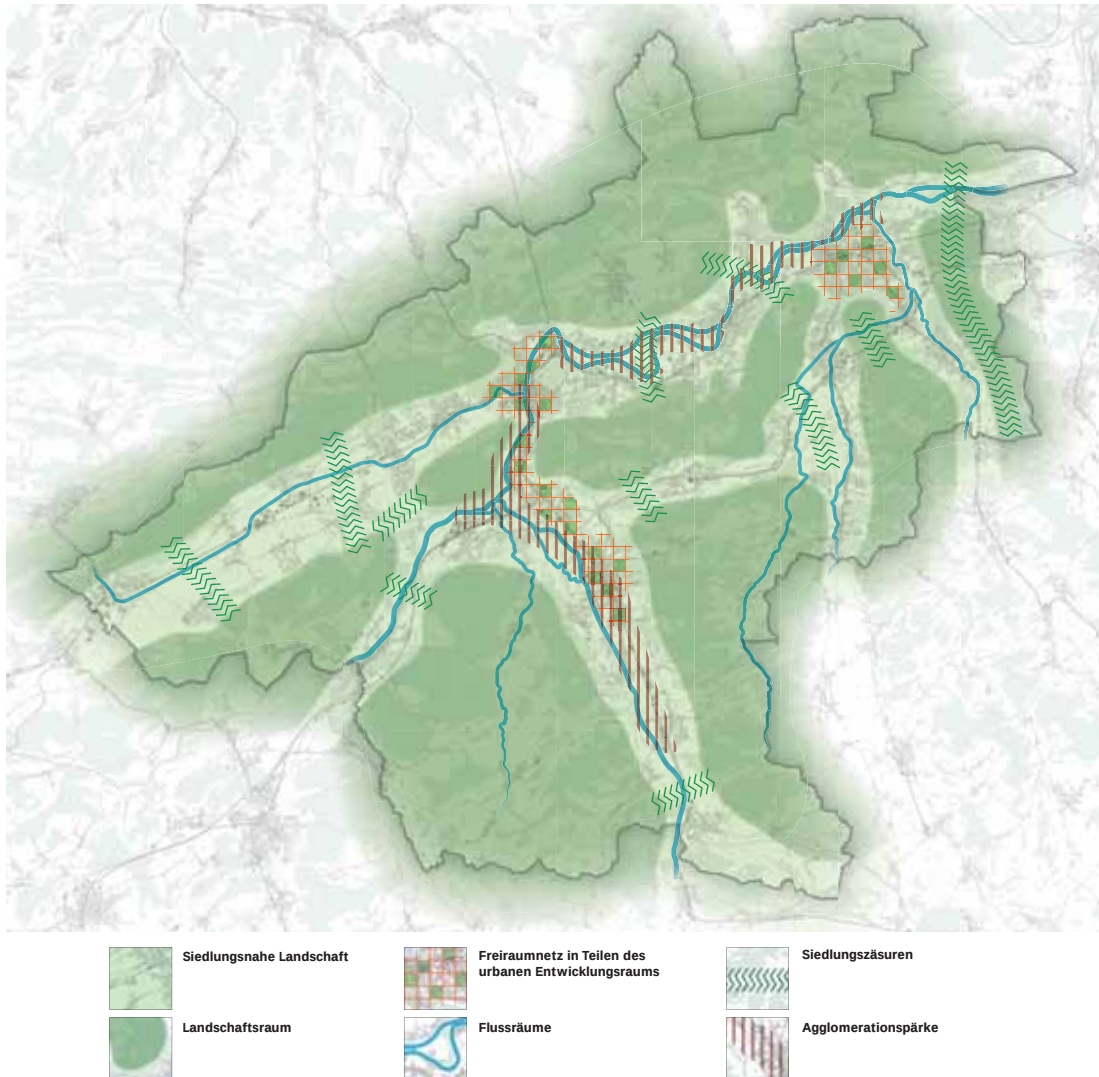


Abb. 10 Bild III: Vielfältige Landschaft im AareLand

Anforderungen 2030 als Grundlage für die Massnahmen

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.

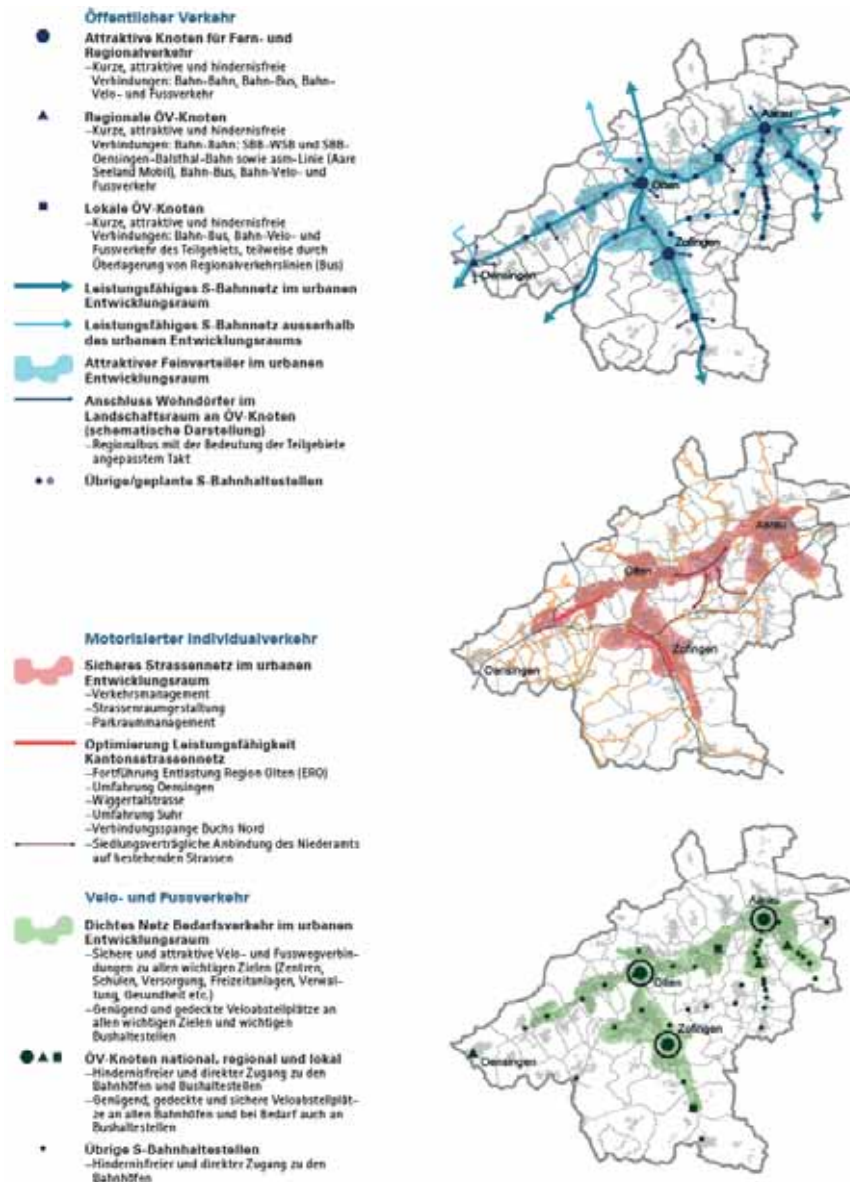


Abb. 11 Beispiel: Anforderungspläne Velo- und Fussverkehr, ÖV und MIV für das Bild II

17 Ziele mit den Teilstrategien Siedlung / Landschaft und Mobilität als Grundlage für die Massnahmen

In 17 Zielen wird mit jeweiligen Teilstrategien Siedlung/Landschaft und Mobilität dargelegt, wie die aus dem Zukunftsbild abgeleiteten Anforderungen für den angestrebten Entwicklungszustand im Referenzjahr 2030 erfüllt werden können. Sie sind Grundlage für die Bezeichnung, Priorisierung und Etappierung der Massnahmen im Agglomerationsprogramm:

1. Das AareLand als attraktive Wohn-, Arbeits- und Erholungsregion im Herzen der Schweiz positionieren
2. Das AareLand optimal erreichbar und attraktiv erhalten
3. Die Siedlungsentwicklung im AareLand lenken
4. Die gute Erreichbarkeit im urbanen Entwicklungsraum ausnutzen
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 Wohnstandort 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 (AG) / Ländliche Entwicklungsgemeinden (SO) moderat weiter entwickeln
12. Wohndörfer im Landschaftsraum behutsam entwickeln
13. Siedlungsnahen 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.

4.3 Kantonale und regionale Siedlungs- und Landschafts-/Freiraumstrategien

Die revidierten Richtpläne der Kantone Aargau und Solothurn und die Regionalentwicklungskonzepte stellen wichtige Grundlagen für die Zielerreichung des AP AareLand dar. Die Aussagen zur Entwicklung von Siedlung, Landschaft und Freiräumen sind in das aktualisierte Zukunftsbild für das AareLand eingeflossen. Sie werden im Folgenden zusammengefasst.

Zusammenfassung Strategien Siedlung und Landschaft/Freiräume

Siedlung

Die strategische Ausrichtung der Agglomeration AareLand steht in Übereinstimmung mit den Stossrichtungen der kantonalen Entwicklungsstrategien und Richtpläne. Die kantonalen Richtpläne setzen die Ziele der Agglomerationsprogramme konsequent um. Folgende Gemeinsamkeiten liegen den kantonalen Planungen und dem Zukunftsbild zu Grunde und ermöglichen eine konsistente und abgestimmte Entwicklung im AareLand:

- Räumlich konkrete Bezeichnung des Siedlungsgebiets
- Festlegung unterschiedlicher Raumtypen mit unterschiedlichen Funktionalitäten und der jeweiligen Priorisierung der Entwicklung; die kantonalen Raumtypen werden im Zukunftsbild zu AP-Raumtypen. Damit kann eine einheitliche und nachvollziehbare Strategie über das gesamte AareLand erreicht werden.
- Bestrebungen und Massnahmen zur Siedlungsentwicklung nach Innen; Konzentration des Bevölkerungswachstums auf die Kernstädte und die urbanen Entwicklungsräume
- Festlegung von Dichtezielen für Wohn- und Mischzonen, abgestimmt auf den jeweiligen Raumtyp (differenziert für unüberbaute und überbaute Gebiete, im Siedlungsgebiet)
- Verschärfte Anforderungen an Einzonungen je nach Standort (ÖV-Erschliessung)
- Verschärfte Anforderungen an Entwicklungsgebiete je nach Standort (ÖV-Erschliessung)
- Bezeichnung von Entwicklungsgebieten Arbeiten und Festlegung der künftigen Nutzungen

Die Umsetzung dieser Inhalte sind in den Einzelheiten unterschiedlich; die Stossrichtungen der beiden Kantone sind jedoch die selben. Das Zukunftsbild AareLand und die kantonalen Richtpläne ergänzen einander: Die Richtpläne legen die «Spielregeln» für die mittel- bis langfristige räumliche Entwicklung fest, innerhalb derer sich das AareLand entwickeln kann. Das Zukunftsbild bildet die gemeinsame strategische Grundlage der Teilregionen des AareLands und konkretisiert die Richtplanaussagen kantonsübergreifend auf regionaler (Agglomerations-)Ebene.

Landschaft und Freiräume

Die beiden Kantone Aargau und Solothurn verfolgen ebenfalls konsistente Ziele in Bezug auf Landschaftsqualität und Vernetzung ökologisch wertvoller Landschaftsräume. Dadurch kann die Landschaftsqualität im AareLand mit einer einheitlichen Strategie erhalten und gefördert werden. Die räumlich konkrete Festsetzung des Siedlungsgebiets und von Siedlungstrenngürteln in den kantonalen Richtplänen unterstützt den Schutz der wertvollen Landschaftsräume zusätzlich und ist im Zukunftsbild berücksichtigt. Des Weiteren gehören einzelne Gebiete zu den Landschaften von kantonomer Bedeutung (LKB, Aargau), bzw. Kantonalen Vorranggebieten Natur und Landschaft (Solothurn) oder sind im Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN) enthalten.

Die Umsetzung der Strategien erfolgt in den Planungen auf kommunaler Ebene.

4.3.1 Kanton Aargau

Kantonales Raumkonzept

Im Raumkonzept werden funktionale Räume mit unterschiedlichen, ihren Potenzialen und ihrer Lage entsprechenden Nutzungs- und Entwicklungsprioritäten bezeichnet. Diese funktionalen Räume orientieren sich zum einen an der bisherigen Siedlungs-, Verkehrs- und Landschaftsentwicklung und bilden zum anderen die gemeinsame Basis der anzustrebenden gesamträumlichen Entwicklung. Die konkreten Überlegungen zu den einzelnen funktionalen Räumen sind in das Zukunftsbild eingeflossen.

Kantonomer Richtplan

Der Richtplan des Kantons Aargau behandelt die relevanten Themen für die Teilstrategie Siedlung insbesondere in den Kapiteln S 1.1 Siedlungsqualität und innere Siedlungsentwicklung, S 1.2 Siedlungsgebiet und S 1.9 Wohnschwerpunkte (WSP). Das übergeordnete Ziel ist eine «Siedlungsgestaltung mit attraktiven, raumsparenden und energieeffizienten Wohneinheiten in klar strukturierten, verkehrsmässig gut erschlossenen Siedlungen; daran schliessen naturnahe Erholungsgebiete, landwirtschaftliche Nutzflächen und landschaftliche Freiräume an.»

Siedlungsqualität
und -entwicklung
nach Innen

Je nach Raumtyp werden den Gemeinden im Rahmen der kantonalen Richtplanung unterschiedliche Dichteziele gesetzt. Rund 75% des erwarteten Bevölkerungswachstums soll in den urbanen Räumen aufgenommen werden. Der Kanton Aargau definiert zudem folgende Mindestdichten für Wohn- und Mischzonen¹ bis 2040:

¹ Aufgrund von unterschiedlichen Berechnungsgrundlagen in den Kantonen Aargau und Solothurn ist eine Übertragung dieser Dichteziele auf die harmonisierten Raumtypen des Agglomerationsprogramms nicht möglich und wird im Zukunftsbild nicht dargestellt.

Raumtyp	Mindestdichte	Mindestdichte
	überbaut	unüberbaut
Kernstädte:	70 E/ha	90 E/ha
urbane Entwicklungsräume:	70 E/ha	90 E/ha
ländliche Zentren:	55 E/ha	75 E/ha
ländliche Entwicklungsachsen:	50 E/ha	70 E/ha
ländliche Entwicklungsräume:	40 E/ha	60 E/ha

Eine hohe Siedlungsqualität soll laut dem Richtplan des Kantons Aargau mit der Bereitstellung von Raum für vielfältige Nutzungen, mit dem Schaffen von Identität und mit einer guten Ausschöpfung des Freizeitpotentials erreicht werden. Dies beinhaltet beispielsweise auch die Sicherstellung von Grünflächen und Bäumen innerhalb des Siedlungsgebietes oder die Pflege von Naherholungsräumen. Die Strassenraumgestaltung dient zudem der Attraktivierung der Ortskerne, indem die Funktion der Strassen als Lebens-, Kommunikations- und Bezugsraum aufgewertet wird. Es wird eine qualitativ hochwertige Gestaltung und städtebauliche Einbettung von Siedlungselementen in die Landschaft angestrebt. An Wohnschwerpunkten werden qualitativ hochwertige und dichte Überbauungen realisiert, welche die Siedlungsentwicklung nach innen unterstützen.

Siedlungsgebiet und Baulandbedarf Mit dem revidierten Richtplan wird das Siedlungsgebiet (insgesamt 21'950 ha), welches den voraussichtlichen Baulandbedarf bis ins Jahr 2040 abdeckt festgesetzt und in der Richtplankarte grossmehrheitlich räumlich konkret festgelegt. 125 Hektaren der Gesamtfläche des Siedlungsgebiets sind nicht dargestellt. Sie stehen für die Arbeitszonenentwicklung (70 ha), Wohnschwerpunkte (44 ha) und öffentliche Nutzungen (11 ha) zur Verfügung. Der Kanton bezeichnet mehrere Gemeinden, deren Siedlungsgebiet innert 3 Jahren zu reduzieren ist. Dies betrifft jedoch keine Gemeinde im AareLand. Im Rahmen von Ortsplanungen ist jedoch im Einzelfall zu prüfen, ob nebst den Richtplan-Aussagen auch noch weitere Rückzonungen in anderen Gemeinden notwendig sind.

Wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte Wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte (ESP) Arbeiten sind Arbeitsplatzgebiete mit übergeordneter Funktion, die entsprechend der Vorrangnutzung verkehrsplanerisch abgestimmt und von kantonaler Bedeutung sind. Die jeweilige Nutzungseignung der ESP ist im Richtplan festgelegt:

- Produzierende und verarbeitende Nutzungen (PVN)
- Arbeitsplatzintensive Nutzungen (APN)
- Nutzungen mit hohem Güterverkehr und Flächenbedarf (GFN)
- Nutzungen mit hohem Personenverkehr (PN)

Im Gebiet des AareLands liegen die ESP Aarau/Buchs, Buchs/Suhr, Rothrist und Zofingen/Oftringen/Aarburg/Strengelbach. Sie sind im Zukunftsbild unter «Schwerpunktgebiete Arbeiten» subsummiert.

Verkehrsintensive Anlagen	Der Kanton Aargau setzt im Richtplan Standorte für Nutzungen mit hohem Personenverkehrsaufkommen ($> 1'500$ PKW-Fahrten/Tag / > 300 Parkfelder / $> 3'000\text{m}^2$ Nettoladenfläche) fest. Im Agglomerationsperimeter des AareLands sind dies die Standorte Buchs Wynecenter, Oftringen Autobahnanschluss, Rothrist Bifang Ost und Suhr Pfister. Neue Standorte für Nutzungen mit hohem Personenverkehr oder Erweiterungen bestehender Standorte mit Nutzungen von gleichem Ausmass sind in Kern- und Zentrumsgebieten der urbanen Entwicklungsräume oder der ländlichen Zentren gemäss Raumkonzept und in wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkten (ESP) mit der entsprechenden Vorrangnutzung und genügender regionaler und kommunaler Verkehrserschliessung vorgesehen. Standorte mit hohem Güterverkehrsaufkommen (> 200 LKW-/Lieferwagenfahrten/Tag) und für mittelgrosse Verkaufsnutzungen ($500\text{--}3'000\text{m}^2$ Nettoladenfläche) werden nicht konkret bezeichnet. Neue Standorte für Nutzungen mit hohem Güterverkehr bedürfen einer ausdrücklichen Bezeichnung (Nutzung, Grösse usw.) in der Nutzungsplanung. Neue Standorte für mittelgrosse Verkaufsnutzungen oder entsprechende Erweiterungen von bestehenden Verkaufsnutzungen ausserhalb von Kern- und Zentrumsgebieten der urbanen Entwicklungsräume oder der ländlichen Zentren bedürfen ebenfalls einer ausdrücklichen Bezeichnung (Nutzung, Grösse usw.) in der Nutzungsplanung und müssen Vorgaben zur Erschliessung und zur städtebaulichen Einbindung erfüllen (Lenkung).
Wohnschwerpunkte	Der Kanton Aargau strebt eine nachhaltige Wohnstandortpolitik an und treibt aus diesem Grund die Förderung von Entwicklungsschwerpunkten für das Wohnen («Wohnschwerpunkte») voran. Wohnschwerpunkte haben erhöhten Ansprüchen an die Gestaltung zu genügen. So sind verschiedene Nutzungs- und Gestaltungskriterien nachzuweisen. Abgesehen von einer guten verkehrlichen Erschliessung und nahegelegenen, zentralörtlichen Ausstattungen ist die Kombination zwischen hoher Dichte, hoher Wohnqualität und attraktiver Freiraumgestaltung sowie ein diversifiziertes Wohnraumangebot (Demographie) entscheidend. Hinzu kommen spezifische Anforderungen an die Siedlungsgestaltung. Im urbanen Entwicklungsraum des AareLands befinden sich folgende Wohnschwerpunkte: – Bahnhof-Süd, Zofingen – Bahnhof Oftringen Zentrum, Oftringen – Steinfeld, Buchs – Hunzikermatte, Buchs – Bahnhof Oberdorf, Gränichen
Siedlungstrenngürtel	Siedlungstrenngürtel dienen der grossräumigen Gliederung der Landschaft und der für den Aargau typischen Siedlungsbilder, der langfristigen Sicherung der Landwirtschaftsflächen, der Erholung und Umweltqualität in Siedlungsnähe, der ökologischen Vernetzung und der Identität der Gemeinden und Agglomerationen. Die Siedlungstrenngürtel wurden im

Richtplan festgesetzt und die Gemeinden sichern deren Freihaltung in der Nutzungsplanung. Weitere Freiräume werden als «Siedlungszäsuren» in den Regionalentwicklungskonzepten bestimmt.

Auf die Umsetzung des Richtplanauftrags zu den Siedlungsbegrenzungslinien wurde verzichtet, da mit der Festlegung des Siedlungsgebiets die wesentliche Entwicklung vorgegeben ist (Siedlungsbegrenzung). Infolgedessen wurde auch im AP auf die Bezeichnung von Begrenzungslinien verzichtet.

4.3.2 Kanton Solothurn

Kantonale Siedlungsstrategie

Als Grundlage für den revidierten kantonalen Richtplan des Kantons Solothurn wurde eine kantonale Siedlungsstrategie entwickelt. Die grundsätzlichen Ziele der kantonalen Siedlungsstrategie sind:

- Siedlungsgebiet insgesamt nicht vergrössern
- Innenentwicklung vor Aussenentwicklung fördern
- Bauzonen bedarfsgerecht festlegen (auf 15 Jahre)
- Handlungsspielräume für die Siedlungsentwicklung schaffen.

Die strategischen Grundsätze zur Siedlungsentwicklung im Kanton Solothurn sehen wie folgt aus:

- Die zukünftige **Verteilung der Bevölkerung** nach Handlungsräumen setzt sich gleich zusammen wie heute (2014):
 - 58% im urbanen Handlungsraum
 - 23% im agglomerationsgeprägten Handlungsraum
 - 19% im ländlichen Handlungsraum
- Die künftige **Beschäftigtenentwicklung** erfolgt vorwiegend im urbanen und agglomerationsgeprägten Handlungsraum, insbesondere in den Entwicklungsgebieten Arbeiten. Die Nutzungen sind möglichst flächensparend.
- Die **Dichtewerte** müssen, insbesondere in den Zonen für Wohnen, in allen Handlungsräumen höher werden. Dabei ist zumindest der kantonale Medianwert anzustreben. Die Dichteziele sind:
 - urbaner Raum: 150m²/Einwohner (und Beschäftigte)
 - agglomerationsgeprägter Raum: 212m²/Einwohner (und Beschäftigte)
 - ländlicher Raum: 255 m²/Einwohner (und Beschäftigte)
- Das **Siedlungsgebiet** (Bauzonen und Reservezonen) von 9'023 ha ist genügend gross für die nächsten 20-25 Jahre. Es ist für die kommende Richtplanperiode massgebend.
- Die **Bauzonen** sind insgesamt genügend gross für den voraussichtlichen Bedarf in den nächsten 15 Jahren.
- Die **Bauzonengrösse** ist generell zu prüfen und den raumplanerischen Gegebenheiten anzupassen. Die Gemeinden haben den Auftrag, in der Ortsplanung ihre Bauzonendimensionierung zu prüfen und gegebenenfalls rückzuzonen.

- Die bestehenden **Reservezonen** sind auf Lage und Grösse zu überprüfen und in der Regel der Landwirtschaftszone zuzuweisen. In raumplanerisch begründbaren Fällen können diese Flächen weiterhin in den Reservezonen verbleiben (z.B. Reservezonen in einem Entwicklungsgebiet Arbeiten).

Kantonaler Richtplan

Für den revidierten Richtplan Kanton Solothurn (Entwurf, Stand Juni 2015) wurden die Zielsetzungen der Siedlungsstrategie übernommen.

Siedlungsgebiet und Bauzonen Das Siedlungsgebiet wird auf 9'023 ha festgesetzt und erhöhte raumplanerische Anforderungen an Siedlungserweiterungen formuliert. Im Bereich der Bauzonen werden Grundsätze für künftige Einzonungen festgelegt, wobei insbesondere auch auf eine gute Erschliessung, eine rasche Überbauung und die Schonung von landwirtschaftlich wertvollen Flächen zu achten ist.

Siedlungsqualität Der Kanton Solothurn will Siedlungen wohnlich, vielfältig und naturnah zu gestalten. Dabei spielt insbesondere die Siedlungsentwicklung nach innen eine zentrale Rolle: die gewachsenen Strukturen, die Identität und der Charakter von Verdichtungsgebieten sollen adäquat berücksichtigt werden. In intensiv genutzten Siedlungsgebieten ist ein ökologischer Ausgleich anzustreben.

Siedlungstrenngürtel Siedlungstrenngürtel von kantonaler und regionaler Bedeutung sichern langfristig grössere zusammenhängende Landschaftsräume und verhindern ein Zusammenwachsen der Siedlungen. Siedlungstrenngürtel von kantonaler Bedeutung bestehen im AareLand in Egerkingen und zwischen Gunzgen, Härkingen und Kappel. Zusätzlich wurden in Dulliken, Egerkingen/Oberbuchsiten, Obergösgen/Dulliken, Olten und Winznau Siedlungstrenngürtel von regionaler Bedeutung festgesetzt.

Siedlungsbegrenzungslinien bestehen im Richtplan nur «indirekt», indem mit der Festlegung der Grösse des Siedlungsgebiets, strengen Kriterien für zukünftige Einzonungen und den Siedlungstrenngürteln die wesentliche Entwicklung vorgegeben ist. Entsprechend wurde im AP AareLand auf die Bezeichnung von Begrenzungslinien verzichtet.

Wirtschaftliche Entwicklungsgebiete Arbeiten In den «Wirtschaftlichen Entwicklungsgebieten Arbeiten» werden eine dichte Nutzung mit hoher städtebaulicher Qualität und eine optimale Erschliessung, die auf die übergeordneten Verkehrsträger abgestimmt ist, angestrebt. Zudem dürfen neue Arbeitszonen nur ausgeschieden werden, wenn eine Arbeitszonenbewirtschaftung vorliegt. In der Agglomeration AareLand liegen die folgenden Entwicklungsgebiete Arbeiten und Regionale Arbeitszonen (RAZ):

- Muniweid/Langacker/Aarenfeld in Däniken/Gretzenbach
- Härdli in Dulliken
- Altgraben/Lischmatten in Egerkingen, Härkingen (RAZ II)

- Widacker/Ganggeler/Dünnerenacker/Läbchuechenacker/Halmacker/Grabenacker in Egerkingen, Neuendorf, Niederbuchsiten und Oberbuchsiten (RAZ I)
- Brütschenacker/Bifang in Hägendorf
- Kambermatt/Uelismatt/Dürmmatt in Hägendorf, Rickenbach und Wangen bei Olten
- Industriequartier/Aaracker in Olten und Trimbach
- Bally-Areal in Schönenwerd

RAZ I und RAZ II Die Regionalen Arbeitszonen (RAZ I und RAZ II) sind durch eine Trägerschaft aus der Region erarbeitet worden. Es handelt sich dabei um grösse-re, gut erschlossene und – sobald als Bauzone bestätigt – rasch verfügbare Gebiete, die sich für Nutzungen mit einer hohen Wertschöpfung eignen. Sie stärken die kantonalen und regionalen Standortvorteile.

Verkehrsintensive Anlagen Der Kanton Solothurn bezeichnet im Richtplan Standorte für publikumsintensive Anlagen (>1'500 Fahrten/Tag) und güterverkehrsintensive Anlagen (>400 LKW-/Lieferwagenfahrten/Tag) sowie Einkaufs- und Dienstleistungszentren von regionaler Bedeutung (>3'000 m² Nettoladenfläche). Publikums- und güterverkehrsintensive Anlagen werden im Richtplan nicht räumlich bezeichnet. Erforderliche Standortkriterien für publikumsintensive Anlagen sind die wirtschaftliche Attraktivität des Standorts, dessen Zentralität und eine gute MIV- und ÖV-Erschliessung (mind. Güteklasse C). Standortkriterien für güterverkehrsintensive Anlagen sind ein geeigneter Anschluss an die übergeordneten Verkehrsträger, ein Industriegleisanschluss und der Kapazitätsnachweis für Strassen und Knoten. Die Gemeinden haben bei Bedarf ihre Bauzonen im Sinne der Kriterien zu überarbeiten und zu differenzieren. Im Agglomerationsperimeter sind folgende Einkaufs- und Dienstleistungszentren >5'000 m² im Richtplan bezeichnet: Egerkingen Gäupark, Olten Sälipark und Schönenwerd Fashion Fish. Neue Standorte >3'000 m² benötigen einen kommunalen Gestaltungsplan, haben sich an den gewachsenen Zentrums- und Dorfstrukturen auszurichten und bedingen eine ÖV-Erschliessung. Neue Standorte >5'000 m² bedürfen einer Festlegung im Richtplan. Sie sind möglichst im urbanen Raum zu realisieren. Die Lösung der Verkehrsfragen ist in einem Gesamtkonzept aufzuzeigen.

SEIN Kanton SO Der Kanton schafft mit der Siedlungsstrategie und dem revidierten Richtplan die Grundlagen für die Umsetzung der Siedlungsentwicklung nach Innen (SEIN) auf Stufe Ortsplanung. Er hat dazu das sog. Bauzonen-Analyse-Tool («SOBAT») eingeführt. Das Tool weist auf Gemeindeebene das Innenverdichtungspotential durch die Berücksichtigung der unbebauten Bauzonen, Nachverdichtungen und den Faktor der Ausdünnung aus. Der Kanton Aargau stellt den Gemeinden die Berechnungsergebnisse und Karten aus einem vergleichbaren Tool als Planungshilfe zur Verfügung. Beide Kantone haben eine Broschüre (SO: «Gute Beispiele der Verdichtung» (in Arbeit), AG: «Dichte illustriert») z.H. der Gemeinden als Planungshilfen ausgearbeitet.

4.3.3 Regionalentwicklungskonzepte

Regionale Raum-
entwicklungs-
strategien

Die regionalen Raumentwicklungsstrategien des AareLands (Planungsregion Aarau, Regionalverein Olten-Gösgen-Gäu und Zofingenregion) sind aufeinander abgestimmt und richten sich nach den Vorgaben der kantonalen Richtpläne Aargau und Solothurn. Die Funktion dieser Entwicklungsstrategien liegt nicht zuletzt in der Koordination der kommunalen Siedlungsplanungen. Im AP AareLand werden die Anliegen und Bestrebungen der drei Regionen gebündelt und auf die Gesamtregion übertragen. Das Prinzip der regionalen Raumentwicklungsstrategien entspricht der Idee des Zukunftsbilds und ist mit der Strategie des Aggloprogramms vergleichbar.

4.3.4 Strategien Landschaft und Freiräume

Strategie Land-
schaft

Die Teilstrategien Landschaft aus dem Zukunftsbild werden ergänzt durch diverse strategische Zielsetzungen aus den Richtplänen (z.B. Siedlungstrenngürtel, Festsetzung Siedlungsgebiet etc.) sowie die kantonalen und regionalen Strategien im Bereich Landschafts- und Freiraumqualität. Die Synergien zu anderen Instrumenten (beispielsweise im Bereich Hochwasserschutz) sind zu nutzen. Des Weiteren gehören einzelne Landschaftsgebiete in der Agglomeration AareLand zu den Landschaften von kantonomer Bedeutung (LkB; Aargau), bzw. Kantonale Vorranggebiete Natur und Landschaft (Solothurn) oder sind im Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN) enthalten.

Agrarpolitik 14-17
Bund

Mit der Agrarpolitik 2014-2017 will der Bundesrat die Innovation in der Land- und Ernährungswirtschaft stärker unterstützen, die Wettbewerbsfähigkeit weiter verbessern und die gemeinwirtschaftlichen Leistungen gezielter fördern. Mit der Direktzahlungsverordnung sieht der Bund verschiedene Instrumente zur Ausrichtung von landschaftsbezogenen Beiträgen vor. Es sind dies Landschaftsqualitätsbeiträge und Biodiversitätsbeiträge (Qualitäts- und Vernetzungsbeitrag).

Landschaftsquali-
tätsprojekte AG

Das Instrument der «Landschaftsqualitätsbeiträge» soll gezielte Leistungen von Landwirtinnen und Landwirten unterstützen und fördern, die zum Erhalt der Qualität der Kulturlandschaft beitragen. Die Landschaftsqualitätsprojekte dienen dazu, die Vielfältigkeit der Kulturlandschaft, den regionalen Charakter und die Erholungsqualität zu erhalten und zu fördern.

Im Agglomerationsperimeter AareLand liegen Teile der Landschaftsqualitätsprojekte (LQ-Projekte) Jurapark Aargau, Aarau und Zofingenregion des Kantons Aargau. Die Ziele der kantonalen LQ-Projekte sind die Folgenden:

- Für die Landwirtschaft bietet sich die Chance für einen neuen Erwerbszweig. Nebst Nahrungsmittelproduktion und Ökologie sollen neu auch Leistungen für attraktive, naturverträgliche Erholungslandschaften fair abgegolten werden können.

- Die Landschaftsqualitätsziele bestimmen die Entwicklungsrichtung einer Landschaft hinsichtlich einer hohen Qualität bezüglich Landschaftsethik, Identität, Erlebniswert, Erholung und ganzheitliche Gesundheitsförderung für die Bevölkerung.
- Für die Gemeinden tragen attraktive Landschaften viel zu Wettbewerbsvorteilen bezüglich Standortmarketing bei. Diverse Untersuchungen haben gezeigt, dass bei der Wahl einer Gemeinde als neuen Wohnort nicht allein finanzielle Aspekte (z.B. Steuerfuss) ausschlaggebend sind, sondern ebenso die Lebensqualität, Erholungsattraktivität und ein attraktives Landschaftsbild.

In den regionalen LQ-Projekten werden zusätzlich jeweils regionsspezifische Zielsetzungen, Massnahmen und Prioritäten festgelegt.

Vernetzung
Kanton AG

Die Vernetzung von ökologisch wertvollen Landschaftsräumen erfolgt im Kanton Aargau mehrheitlich über die im Richtplan festgesetzten Vorranggebiete und ergänzende kommunale Vernetzungsprojekte. Dabei werden für jeden Landschaftsraum Entwicklungsziele auf der Basis von Ziel- und Leitarten sowie entsprechenden Aufwertungsmassnahmen formuliert. Aufbauend auf den kantonalen Vorgaben werden zusätzlich regionsspezifische Ziele, Massnahmen und Prioritäten definiert. Diese Bestimmungen werden jeweils in regionalen Landschaftsentwicklungsprogrammen (LEP) zusammengefasst. Im AareLand kennen folgende Gemeinden im Bearbeitungssperimeter des AP AareLand ein kommunales Vernetzungsprojekt: Suhr, Unterentfelden, Oberentfelden, Muhen, Gränichen, Schöftland, Oftringen, Rothrist und Strengelbach.

Landschaftsqualitätsprojekte SO

Im Agglomerationsperimeter AareLand liegen Teile des Landschaftsqualitätsprojekts Olten-Gösgen-Gäu des Kantons Solothurn. Das Ziel dieses LQ-Projekts ist grundsätzlich der Erhalt und die Förderung der besonderen Eigenart der verschiedenen Landschaftsräume. Es sind dies das ebene Mittelland, das hügelige Mittelland, der Tafeljura und der Kettenjura. Die konkreten Ziele für die Landschaftsräume beziehen sich auf das Nutzungsmosaik, die Strukturvielfalt, die Erholungsfunktion oder den Artenreichtum.

Für die Erreichung dieser Ziele wurden im Landschaftsqualitätsprojekt Olten-Gösgen-Gäu 20 Massnahmen ausgearbeitet, welche je nach Landschaftsraum unterschiedlich eingesetzt bzw. gefördert werden sollen.

Vernetzung Landschaftsräume SO

Neben den Landschaftsqualitätsprojekten strebt der Kanton Solothurn zudem eine aktive Vernetzung von Landschaftsräumen an. Dabei sollen die wertvollen Landschaftsräume mit Hilfe von Vernetzungsprojekten basierend auf der Eidgenössischen Öko-Qualitätsverordnung (ÖQV) miteinander verbunden werden. Insgesamt befinden sich fünf Vernetzungsprojekte ganz oder teilweise im Agglomerationsperimeter AareLand: Gäu, Gösgen Süd, Gösgen Nord (hauptsächlich im Bearbeitungssperimeter) sowie Kienberg und Unterer Hauenstein (hauptsächlich im Betrachtungssperimeter).

Aufwertung Ge-
wässerräume SO

In Folge der grossen Hochwasser 199, 2005 und 2007 wurden für das Gebiet zwischen Olten und der Kantonsgrenze zum Kanton Aargau Gefahrenkarten erarbeitet und die Schutzziele für die betroffenen Gebiete festgelegt. Das gleichzeitig erarbeitete ökologische Leitbild Aare – Olten bis Aarau weist ergänzend die ökologischen Defizite aus. Es bezweckt einen angemessenen Hochwasserschutz zu gewährleisten und gleichzeitig Lebensräume am und im Gewässer aufzuwerten. Dazu werden insbesondere das Gerinne verbreitert und Seitengerinne geschaffen. Dammbauten und Ufermauern werden nur lokal und vor allem im Siedlungsbereich erstellt. Die Restwasserstrecken der Aare im Niederamt sind letzte Reste naturnaher Flusslebensräume (Auen). Diese sollen erhalten und aufgewertet werden. Mit den gleichzeitig erarbeiteten Projekten der Konzessionserneuerungen für die Kraftwerke Aarau und Gösgen sind ebenfalls Aufwertungsmassnahmen vorgesehen. In den Gebieten mit dem grössten Schadenpotenzial sind einzelne Massnahmen bereits vorgezogen worden. Die Umsetzung des eigentlichen Projektes hat bei Winznau begonnen und wird in den nächsten Jahren bis zur Kantonsgrenze – gleichzeitig mit den Massnahmen zur Konzessionserneuerung der Kraftwerke – fortgeführt. Der Landschaftsraum des Niederamts wird dadurch sicher vor Hochwasser und als Natur- und Erholungsraum aufgewertet.

Agglomerations-
pärke

Die Weiterentwicklung und Konkretisierung der Agglomerationspärke «Schachenpark» und «Wiggerpark» sind Richtplaninhalte in den Kantonen Aargau und Solothurn. Die Pärke dienen als siedlungsnahe, verbindende Räume der Naherholung, der Freizeit, der Kultur und der Natur. Die landwirtschaftliche und die forstliche Nutzung werden mit der Freizeit- und Erholungsnutzung verbunden. Das Freiraumnetz von agglomerationsweiter Bedeutung ist damit sowohl im Zukunftsbild als auch in den Richtplänen gesichert.

Der AareLandWeg bildet ein verbindendes Element in den beiden Pärken. Er ist im Jahr 2013 weiter verlängert worden und führt nun von Aarau über Olten und Zofingen bis in den Kanton Luzern.



Abb. 12 Wiggerpark: Wiggerrenaturierung, Hochwasserschutz Wigger, Teilprojekt Brittnau
(Quelle: Verein AareLand).

Urbane Freiraum-
netze

Auf Stufe der regionalen Entwicklungsstrategien werden Strategien zum Erhalt der Siedlungsflächen von regionaler Bedeutung und zur Entwicklung des urbanen Freiraumnetzes definiert. Das Freiraumnetz ergänzt die Agglomerationsparke von agglomerationsweiter Bedeutung. Die verbliebenen Freiräume im Siedlungsgebiet werden als solche gesichert. Sie werden vor weiteren Überbauungen bewahrt, aufgewertet und als Bestandteile eines Freiraumnetzes zu prägenden Elementen der Gemeinden. Die Umsetzung der Vernetzungs- und Aufwertungsprojekte erfolgt auf kommunaler Stufe.

4.4 Entwicklungsstrategien Verkehr/Mobilität

Die kantonalen Strategien und Angebotskonzepte im Bereich Verkehr und Mobilität (mobilitätAARGAU (2015), Mehrjahresprogramm ÖV Kanton Aargau; verkehrspolitisches Leitbild Solothurn, 3-V Strategie des Kantons Solothurn) bilden die übergeordneten Grundlagen für die Teilstrategien Verkehr/Mobilität der Agglomeration AareLand. Weitere wichtige strategische Instrumente existieren auf Stufe des Bundes (Ausbau der Eisenbahninfrastruktur STEP 2030). Auf kommunaler Stufe werden die kantonalen Grundlagen über kommunale Gesamtpläne Verkehr (AG) oder einen Mobilitätsplan (Bsp. Olten mit Umgebung) auf die Umsetzungsebene überführt. Der Abstimmung von Siedlung und Verkehr kommt eine zentrale Rolle zu.

Zusammenfassung Strategien Verkehr / Mobilität

Die Verkehrsstrategie der Agglomeration AareLand steht in Übereinstimmung mit den kantonalen Strategien respektive wichtigen Programmen von Bund und Städten/Gemeinden. Folgende Gemeinsamkeiten der relevanten Verkehrsstrategien und -planungen ermöglichen eine konsistente und abgestimmte Entwicklung im AareLand:

- Konzentration der Siedlungsentwicklung an verkehrlich günstigen und gut ÖV-erschlossenen Lagen
- Mehrjahresprogramme ÖV und Zukunftsbild sind mit der gemeinsamen Stossrichtung der Entwicklung auf den Achsen aufeinander abgestimmt
- Rückläufiger Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Gesamtverkehr in den Kernstädten und in den urbanen Entwicklungsräumen
- Ortsverträglich ausgebautes Hauptverkehrsstrassennetz; Kanalisierung des Verkehrs auf die Hauptachsen
- Minimierung der negativen Auswirkungen des MIV durch Beeinflussung der Nachfrage/Dosierung, Lenkung und attraktivere Strassenraumgestaltung
- Leistungsfähiges Kantonsstrassennetz, welches die Zentren und Schwerpunktgebiete sicher und siedlungsverträglich untereinander verbindet und die Anbindung an das Nationalstrassennetz sicherstellt.
- Förderung von flächensparenden Verkehrsträgern wie ÖV oder Fuss- und Veloverkehr, in den Zentren Steigerung des Anteils dieser Verkehrsträger am Gesamtverkehr
- Attraktivitätssteigerung der kombinierten Mobilität
- Attraktivitätssteigerung im öffentlichen Fern- und Regionalverkehr durch Angebotsverdichtungen
- Mit den kommunalen Gesamtplänen Verkehr (kGV) bzw. Mobilitätsplänen werden die Verkehrsstrategien im AareLand flächendeckend auf die Umsetzungsebene überführt. Insbesondere in den Zentren mit Reduktion des Anteils des MIV sowie einer Attraktivierung mit Ausbau des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs.

Die Stossrichtung bei den kantonalen Strategien Verkehr/Mobilität im AareLand gehen in dieselbe Richtung: Siedlung und Verkehr werden (verstärkt) aufeinander abgestimmt. Die Nutzungen im AareLand sind auf die heutige und künftig realisierbare Verkehrsgunst abgestimmt. Wo aus raumplanerischer Sicht gerechtfertigt, sind Massnahmen zum Erhalt und zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur umzusetzen.

4.4.1 Gesamtverkehrsstrategie mobilitätAARGAU

Die erste Gesamtverkehrsstrategie für den Kanton Aargau «mobilitätAARGAU» wurde im Jahr 2006 vom Grossen Rat beschlossen. Sie basiert auf dem Richtplan 1996 und über zehnjährigen Siedlungs- und Verkehrsprognosen. Die bestehende Gesamtverkehrsstrategie wird derzeit überarbeitet und auf die Vorgaben des Raumplanungsgesetzes, das kantonale Raumkonzept und den revidierten Richtplan Kanton Aargau abgestimmt. Das AP AareLand baut auf dem Entwurf der überarbeiteten Gesamtverkehrsstrategie (Stand Januar 2016) auf.

Die überarbeitete Gesamtverkehrsstrategie (Stand Januar 2016) definiert drei Stossrichtungen:

- I Verkehrsangebot mit dem Raumkonzept Aargau abstimmen
- II Effiziente, sichere und nachhaltige Nutzung des Verkehrsangebots fördern
- III Verkehrsinfrastrukturen ökologisch und ökonomisch ausgewogen bauen, betreiben und erhalten

Die Umsetzung der Gesamtverkehrsstrategie erfolgt mit den jeweiligen Mehrjahresprogrammen (ÖV und Strasse) und Umsetzungskonzepten (Mobilitätsmanagement, Fuss- und Radverkehr, kombinierte Mobilität, Güterverkehr und Verkehrssicherheit). In den Mehrjahresprogrammen wird gestützt auf die Strategie eine Gesamtsicht zum ÖV respektive zum MIV für einen Horizont von 10-15 Jahren aufgezeigt. Die Umsetzungskonzepte benennen Entwicklungen und Prioritäten des jeweiligen Bereichs für einen Horizont von 5-10 Jahren.

Der kantonale Richtplan wird im Rahmen der Gesamtrevision an die Vorgaben der Strategie angepasst.

4.4.2 Strategische Ausrichtung des ÖV-Angebots im Raum Aare-Land

Die strategische Ausrichtung des ÖV-Angebots im Raum Aarau stützt sich auf folgende Inhalte/Grundlagen:

Mehrjahresprogramm ÖV AG	Der Grosse Rat des Kantons Aargau erlässt mit den Mehrjahresprogrammen ÖV (MJP ÖV) auf rund zehn Jahre ausgelegte Gesamtplanungen für den öffentlichen Verkehr. Das aktuell gültige MJP ÖV stammt aus dem Jahr 2013. Genehmigungsinhalte sind Planungsabsichten, jedoch keine konkreten Vorhaben oder Fahrplankonzepte. Beschlüsse von einzelnen Vorlagen erfolgen in Form von Richtplaneinträgen resp. Kreditbotschaften. Gemäss MJP ÖV 2013 werden die nachfragestarken Achsen mit guter Auslastung und Infrastruktur weiter ausgebaut, wogegen in den anderen Korridoren eine Optimierung bestehender Angebote angestrebt wird. Wichtiges Ziel der Angebotsverbesserungen ist ein höherer ÖV-Anteil im Modal-Split. Kern des MJP ÖV 2013 ist das S-Bahnkonzept Aargau 2016ff.
Fernverkehr	Der Anschluss an den Fernverkehr erfolgt in den Bahnknoten Aarau, Olten und Zofingen sowie Oensingen (Betrachtungssperimeter). Die Fernverkehrsknoten bilden auch die wichtigsten Umsteigeknoten zu den Buslinien, welche die Feinerschliessung in den umliegenden Agglomerations- und ländlichen Räumen sicherstellen. Die Angebots- und Haltepolitik im Fernverkehr liegt in der Zuständigkeit der SBB, die Agglomeration hat darauf keinen direkten Einfluss. Sie setzt sich zusammen mit den Kantonen für den Erhalt und die Verbesserung der heutigen Angebotsqualität ein.
S-Bahn	Die S-Bahnlinien bilden das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs innerhalb des AareLands. Sie verbinden die drei Zentren untereinander und stellen die Verbindung der umliegenden Gemeinden zu den Zentren sowie zum

Fernverkehr her. Zuständig für die Angebotsplanung und –bestellung sind hier die Kantone gemeinsam mit dem Bund. Im Rahmen der gemeinsamen Planung der Kantone sind wesentliche Angebotsverbesserung vorgesehen, welche mit der Inbetriebnahme des Eppenbergtunnels (durchgehende 4-Spur Olten – Aarau ab Ende 2020) und der damit erzielten Kapazitätssteigerung vollständig umgesetzt werden. Kernstück ist die S-Bahnlinie S29 welche künftig eine schnelle und umsteigefreie Verbindung zwischen den drei Zentren herstellt.

Die Hauptelemente des Zielzustands ab Dezember 2020 (Fahrplan 2021) sind:

- 30-Minuten-Takt S23/S26 auf dem Abschnitt Aarau–Olten mit allen Zwischenhalten durch Verlängerung der S26 von Aarau nach Olten;
- 30-Minuten-Takt S29 Zofingen–Olten–Aarau–Turgi ohne Halt zwischen Olten und Aarau;
- durchgehender 30-Minuten-Takt S28 Zofingen–Lenzburg bis 20.00 Uhr.

Für die Erreichung des Zielzustandes sind teilweise umfangreiche Vorleistungen an der Infrastruktur notwendig, welche teilweise bereits erfolgt und teilweise in Realisierung begriffen sind. Neben dem erwähnten Eppenbergtunnel sind dies umfangreiche technische Verbesserungen an der Linie S28 und der Ausbau des Bahnhofs Zofingen mit einem neuen Wendegleis.

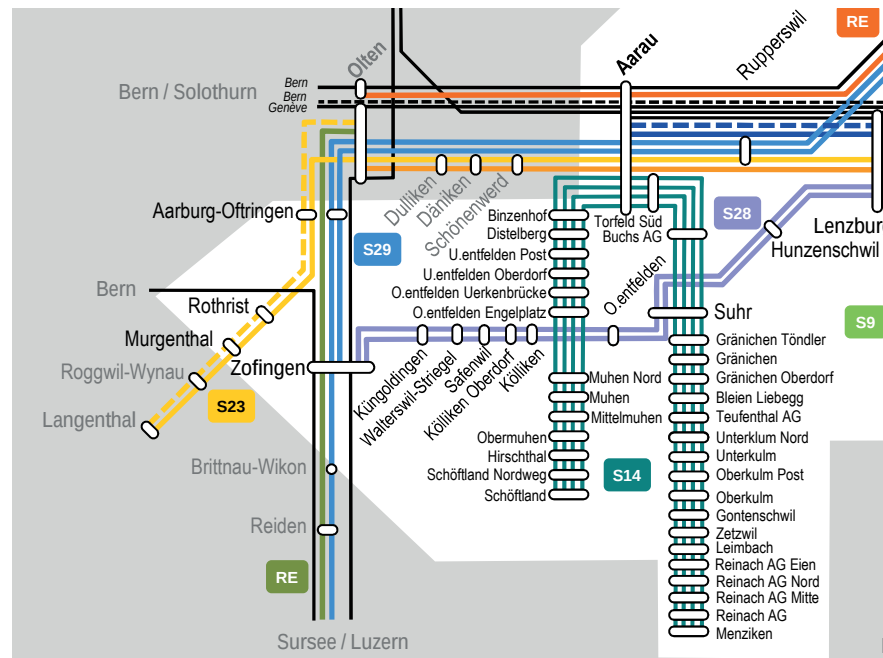


Abb. 13 Zielzustand S-Bahn 2021, Ausschnitt AareLand (Quelle: BVU AVK 2013)

Busangebot

Das Busnetz stellt primär die Verbindungen aus dem ländlichen Raum zu den Zentren und dem übergeordneten Bahnnetz sicher und dient auch der Feinerschliessung im urbanen Raum. Anders als beim Bahnverkehr können Angebotsverbesserungen im Busverkehr in der Regel mit wesentlichen kürzeren Vorlaufzeiten realisiert werden. Das Busangebot wird deshalb kontinuierlich weiterentwickelt und den veränderten lokalen Bedürfnissen

angepasst. Dazu gehören beispielsweise Taktverdichtungen bei steigender Nachfrage oder Neue Linien zur Erschliessung von wichtigen neuen Siedlungsgebieten (z.B. neue Buslinie Olten Südwest).

ÖV-Angebotskonzept Gäu

In Zusammenhang mit dem Mobilitätsplan Olten werden markante Taktverdichtungen auf dem gesamten Busnetz Olten-Gösigen-Gäu (BOGG, PostAuto) geprüft. Nebst städtischen Buslinien sollen auch zahlreiche Angebotsverbesserungen auf den Regionallinien erzielt werden. Hierzu wird zur Zeit das ÖV-Angebotskonzept Gäu ausgearbeitet.

4.4.3 Kommunale Gesamtpläne Verkehr im Kanton Aargau

Seit 2011 steht den Gemeinden das behördenverbindliche Instrument des «Kommunalen Gesamtplans Verkehr» (KGV) zur Verfügung. Die Gemeinden stimmen mit dem KGV im Sinne eines Mobilitätskonzepts die Bereiche Verkehrs- und Siedlungsentwicklung aufeinander ab und legen damit die sachlichen und zeitlichen Prioritäten für die Bewältigung der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung unter Berücksichtigung der Umweltauswirkungen fest. Der KGV ist somit eine wichtige Grundlage für die Revision der Nutzungsplanungen und ein Planungsinstrument für die verkehrs- und siedlungsorientierten Absichten einer Gemeinde für die nächsten rund 15 Jahre. Die KGV bilden somit die strategische Verkehrsplanung auf kommunaler Ebene und ergänzen damit die kantonalen und regionalen Verkehrsstrategien.

Die Gemeinden Aarau (Entwurf vom Mai 2015, Stand Mitwirkung), Rothrist und Zofingen haben KGV erarbeitet, die für den MIV eine Plafonierung und aktive Steuerung, für den ÖV einen Angebotsausbau und eine Attraktivierung sowie für den Fuss- und Veloverkehr eine aktive Förderung und Attraktivierung vorsehen.

4.4.4 3-V Strategie Kanton Solothurn

Für das AP AareLand 1G wurde die übergeordnete kantonale 3-V Strategie entwickelt. Es handelt sich um den Ansatz «Verkehr vermeiden, verlagern und verträglich gestalten»:

- Verkehr vermeiden: Durch die gegenseitige Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung soll das Wachstum des Verkehrs gedämpft werden. Dies erfordert die Konzentration der Siedlungsentwicklung an verkehrstechnisch günstig und mit dem öffentlichen Verkehr gut erschlossenen Standorten.
- Verkehr verlagern: Der öffentliche Verkehr, Fuss- und Veloverkehr sowie die kombinierte Mobilität sollen an Attraktivität gewinnen.
- Verkehr verträglich gestalten: Die negativen Auswirkungen des verbleibenden motorisierten Individualverkehrs werden durch die Dosierung und Lenkung des Verkehrs, die Senkung des Geschwindigkeitsregimes sowie durch die Strassenraumgestaltung minimiert.

4.4.5 Verkehrspolitisches Leitbild Kanton Solothurn

Das verkehrspolitische Leitbild des Kantons Solothurn (VLB, 2004) stellt ein Strategiepapier der Regierung dar und hat nach wie vor Gültigkeit. Es definiert die Handlungsschwerpunkte der kantonalen Verkehrspolitik mit folgenden Lösungsansätzen:

Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung:

- Standortkriterien für verkehrsintensive Grossprojekte festlegen (erfüllt)
- Koordination Schulstandort- und Verkehrsplanung sicherstellen (laufend)
- Interkantonale Zusammenarbeit in der Verkehrs- und Raumplanung intensivieren (laufend)
- Richtlinien für die kommunale Parkraumpolitik festlegen (AP 1+2G)
- ÖV-Tarifverbünde erweitern (erfolgt)

Erreichbarkeit von Zentren und Agglomerationen:

- Agglomerationsprogramme fördern und Umsetzung begleiten (laufend)
- Verkehrssteuerungs- und Informationssysteme konzipieren (laufend und gezielt)
- ÖV-Ausbau in Agglomerationen fördern (laufend)
- Koordination der Verkehrsträger sicherstellen (laufend)
- Velowegnetz für Alltagsverkehr vervollständigen (gezielt erfolgt)
- Ausbau der Infrastrukturen für den Fuss- und Veloverkehr an ÖV-Knoten realisieren (laufend und gezielt)

Finanzierung Gesamtverkehr

- Neue Finanzierungsformen prüfen (neues Gesetz in Arbeit)

Eine Vertiefung der kantonalen Strategien erfolgt auf kommunaler Stufe. So wurde für Olten und die Umgebung im Auftrag der Stadt und des Kantons ein «Mobilitätsplan» erstellt, der die Koordination der verschiedenen Verkehrsträger und die optimale Ausschöpfung der vorhandenen Kapazitäten zum Ziel hat. Er umfasst folgende Teilstrategien:

- Plafonierung des motorisierten Individualverkehrs
- Ausbau und Attraktivierung öffentlicher Busverkehr, Übernahme eines deutlich höheren Anteils am Gesamtverkehr
- Aktive Förderung des Fuss- und Veloverkehrs

4.4.6 STEP 2030 Bundesamt für Verkehr

Das strategische Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (STEP) des Bundesamtes für Verkehr beinhaltet, basierend auf der Nachfrageprognose 2030, den Bedarf nach neuen Angeboten und Infrastrukturen im Bahnnetz. Der verkehrspolitische Rahmen des STEP wird durch vier Leitsätze konkretisiert, welche die strategischen Vorgaben und Stossrichtungen definieren:

- Der Infrastrukturausbau richtet sich nach der zu erwartenden Nachfrage während der Hauptverkehrszeit (HVZ). Die Kapazität des Netzes wird erhöht, um einen stabilen Betrieb und die Umsetzung des Substanzerhalts sowie der Erweiterungen sicherzustellen. Der Ausbau der Publikumsanlagen ist voranzutreiben.
- Im Fernverkehr wird eine Attraktivitätssteigerung durch Angebotsverdichtung in ausgewählten Korridoren angestrebt. Fahrzeitverkürzungen sind nicht prioritär.
- Im Regionalverkehr wird eine Attraktivitätssteigerung durch Angebotsverdichtung innerhalb urbaner Zentren angestrebt. Die Erreichbarkeit der Tourismusregionen und die Grundversorgung ländlicher Räume sind sicherzustellen.
- Im Güterverkehr werden Voraussetzungen für eine attraktive, wettbewerbsfähige und wirtschaftliche Produktion geschaffen. Der Fokus liegt auf der Sicherstellung der benötigten Anlagen sowie der Trassenkapazität und -qualität im Binnen-, Import- und Export-Verkehr.

4.4.7 Verkehrssicherheit

Kanton Solothurn

Der Kanton Solothurn ermittelt mittels Kennwerten aus der Unfalldatenbank VUGIS (Bund/Kantone) periodisch nach Häufigkeit und Schwere der Unfallfolgen die Unfallschwerpunkte. Der Sanierung der Unfallschwerpunkte (Behebung oder Minderung der Gefahren) wird ein hoher Stellenwert beigemessen. So fliessen die gewonnenen Erkenntnisse direkt in die Entwicklung und Planung der Mehrjahresprogramme ein und werden bei der Priorisierung von Massnahmen, welche zur Umsetzung gelangen, übergeordnet behandelt.

Zur Bestimmung der geeigneten Massnahmen werden in der eigentlichen Planungsphase die Unfallbilder und Ursachen analysiert und Lösungsansätze entwickelt. Diese werden mit der Verkehrskommission und der Polizei stufengerecht abgestimmt.

Nebst der Behebung von Unfallschwerpunkten wird auch proaktiv an Massnahmen zur Vermeidung von Unfällen gearbeitet. So wurden beispielsweise 2013/2014 rund 950 Fussgängerquerungen im Kanton Solothurn auf deren Sicherheit überprüft. Ein daraus entstandener Massnahmenkatalog (Aktionsplan) zeigt geordnet nach Dringlichkeit (Risikopotenzial) sowie Umfang der Massnahmen den Handlungsbedarf auf, welcher ebenfalls in die Mehrjahresplanung mit einfliesst.

Wie die meisten Kantone ist der Kanton Solothurn zur Zeit dabei, die unter Federführung des ASTRA ausgearbeiteten ISSI-Instrumente (Infrastruktur-Sicherheitsinstrumente) in die eigenen kantons- und amtsinternen Prozesse sowie (Sicherheits)-Audits zu implementieren oder wo erforderlich zu entwickeln.

Die Planungsarbeiten zur Identifikation und Sanierung von Gefahrenstellen werden bereits heute nach den Prinzipien des Black Spot Management (BSM) angegangen. In der Verkehrsplanung wird versucht, das neue

ISSI Instrument Road Safty Impact Assessment (RIA) zur Bestimmung der sichersten Projektvariante anzuwenden, um damit erste Erfahrungen zu sammeln. Im Rahmen von Strassenprojektierungen wurden vereinzelt bereits erste Sicherheitsaudits nach den Vorgaben des RSA (Road Safty Audit) durchgeführt. Ziel ist es, Projekte verkehrssicher zu entwerfen. Die Instrumente wie auch die dazu erforderlichen Prozesse werden geschult und durch die Anwendungen können wiederum wertvolle Erfahrungen gewonnen werden.

Kanton Aargau

Das aktuell gültige Konzept Strassenverkehrssicherheit Infrastruktur, Kanton Aargau stammt aus dem Jahr 2007. Folgende Massnahmen werden darin definiert:

- BVU-1: Sanieren von Unfallschwerpunkten
- BVU-2: Sichern von Fussgängerquerungen
- BVU-3: Sichern von Querungen/Linksabbieger für Velo/Mofa
- BVU-4: Sanieren von Knoten mit Unfällen beim Richtungswechsel
- BVU-5: Temporegime 30/50 innerorts
- BVU-6: Strassenraumgestaltung
- BVU-7: Sichern von Autobahnbaustellen
- BVU-8: Dynamisch Verkehrsleitsysteme auf Autobahnen
- BVU-9: Überprüfen und Sanieren der Strassenbeleuchtung
- BVU-10: Sanieren unbewachter Bahnübergänge

Die Sektion Verkehrssicherheit wendet auf der Grundlage der Schweizer Norm 641 724 zum Unfallsschwerpunkt-Management das Black Spot Management (BSM) an. Es dient der Verbesserung der Strassenverkehrssicherheit von Stellen im Strassennetz, bei denen unter anderem Defizite in der Strasseninfrastruktur wiederholt zu Unfällen geführt haben. Durch die systematische Anwendung des BSM werden zukünftig Unfälle vermieden und/oder deren Folgen reduziert werden.

Als Grundlage dienen die Unfallschwerpunkte gemäss polizeilich erfassten Unfalldaten. Die BSM werden nun priorisiert. Insbesondere können sie mit den vorhandenen Strassenbauprojekten abgestimmt und mögliche Synergien genutzt werden. Die einzelnen BSM werden mit einer detaillierten Analyse des Unfallgeschehens hinsichtlich sicherheitskritischer Umstände und der Analyse der Situation aufgearbeitet. Identifiziert werden diejenigen lokalen Sicherheitsdefizite, welche massgeblich zur Entstehung und/oder den Folgen der Unfälle beigetragen haben. Anschliessend werden geeignete Massnahmen zur Sanierung abgeleitet, projektiert und schliesslich auch umgesetzt. Der Kanton Aargau hat sich zum Ziel gesetzt, pro Jahr mindestens vier Unfallschwerpunkte zu sanieren. Die Wirksamkeit der Massnahme wird überprüft und gewährleistet eine nachhaltige Verbesserung der Verkehrssicherheit. Dies dient dem objektiven, vergleich- und nachvollziehbaren Umgang mit Unfallschwerpunkten.

Als Folgeprojekt der Gesamtverkehrsstrategie mobilitätAARGAU wird in den nächsten Jahren ein Umsetzungskonzept Verkehrssicherheit erarbeitet, welches das aktuell gültige Konzept ablösen wird.

In der Verkehrsstrategie mobilitätAARGAU (Stand Januar 2016) werden folgende Strategien betreffend Verkehrssicherheit definiert:

- Verkehrssicherheit durch bauliche Massnahmen verbessern (Strategie II c 1). Dazu gehören die Strassenraumgestaltung, die nach dem Prinzip der Koexistenz die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden sowie des Strassenumfelds einbezieht. Durch eine selbsterklärende und fehlerverzeihende Strasseninfrastruktur passen die Verkehrsteilnehmenden ihr Verhalten den Gegebenheiten besser an.
- Verkehrssicherheit durch betriebliche und kommunikative Massnahmen verbessern (Strategie II c 2). Die Gemeinden werden dabei bei der Umsetzung von verkehrstechnischen Massnahmen innerorts durch den Kanton unterstützt. Er kann diese im Rahmen von Sicherheitsüberlegungen innerhalb der gesetzlichen Vorgaben auf dem Kantonsstrassennetz anordnen. Des weiteren soll die objektive Sicherheit durch Nutzung neuer Technologien gefördert werden. Der Kanton berät Verkehrsteilnehmende, relevante Akteure und Gemeinden zum Thema Verkehrssicherheit und Neuerungen in diesem Bereich.

4.5 Exkurs: Ziele 2030 betreffend MOCA-Indikatoren

4.5.1 Einleitung

Gemäss «Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation» des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) vom 16. Februar 2015 sind im Hinblick auf die Wirkungskontrolle des Bundes zu den Agglomerationsprogrammen für folgende vier Indikatoren des «Monitoring und Controlling der Agglomerationsprogramme» (MOCA-Indikatoren) Zielsetzungen zu definieren:

- Modal Split
- Einwohner nach ÖV-Güteklassen
- Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen
- Unfälle

Gemäss Weisung des ARE sind für diese Indikatoren eine qualitative Aussage zur Zielrichtung und eine quantitative Aussage über das Ausmass der angestrebten Veränderungen im Zeitverlauf zu machen. Für Letzteres soll zumindest eine Zielvorstellung für 2030 basierend auf dem Ist-Zustand formuliert werden.

Die Entwicklung der MOCA-Indikatoren soll im Zeitverlauf beobachtet und im Rahmen des Agglomerationsprogramms interpretiert werden. Die Ergebnisse der Wirkungskontrolle dienen dem Bund als Monitoring, um die Agglomerationsentwicklungen gleicher Grössenkategorien im Zeitverlauf zu vergleichen. Das Ziel besteht darin, Hinweise auf den Handlungsbedarf

in den einzelnen Agglomerationen zu gewinnen. Die Grundlegendaten der vier MOCA-Indikatoren werden unter Federführung des Bundes periodisch aktualisiert.

4.5.2 Zielsetzungen Modal-Split

Herleitung der
Zielsetzungen

Im Rahmen des AP AareLand werden im Bereich Verkehr bis 2030 einerseits verschiedene Verbesserungen auf MIV-Seite angestrebt (z.B. Aufwertung der Ortsdurchfahrten, Optimierung der Kantonsstrassen, Verbesserung Autobahnanschlüsse (Massnahmen in der Kompetenz des Bundes)). Andererseits sind verschiedene Ausbauten und Verbesserungen im Bereich ÖV geplant (Ausbau der intermodalen ÖV-Drehscheiben, Busachsen/ Busbevorzugungen, Angebotsausbauten u.a. der S-Bahn). Der Fuss- und Veloverkehr wird aktiv gefördert und attraktiviert, um ein dichtes, sicheres Netz und genügend Abstellplätze bereitstellen zu können (u.a. Umsetzung des kt. B+R-Konzepts im Kanton Solothurn, verschiedene kommunale Projekte).

Im Bereich Siedlung wird eine Siedlungsentwicklung an gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen sowie eine Entwicklung innerhalb der bestehenden Siedlungsgebiete angestrebt.

Es ist davon auszugehen, dass die Wirkung der Verbesserungen im Bereich ÖV und FVV – im Zusammenspiel mit der angestrebten Siedlungsentwicklung – im Hinblick auf die Verkehrsmittelwahl überwiegen, so dass es insgesamt zu einer Verlagerung vom MIV auf den ÖV (und FVV¹) kommt. Diese Verschiebung wird im Kanton Aargau auch in der Gesamtverkehrsstrategie «mobilitätAARGAU» (Stand Entwurf November 2015) und im Kanton Solothurn im verkehrspolitischen Leitbild als Ziel festgehalten.

Durch die Behebung von Kapazitätsengpässen auf stark befahrenen ÖV-Strecken wird das Angebot der steigenden ÖV-Nachfrage angepasst. Der Ausbau des Eppenbergtunnels bis ins Jahr 2020 bedeutet bereits eine wichtige Entspannung des Engpasses auf der Strecke Aarau-Olten und ermöglicht die Realisierung der geplanten Angebotsverbesserung im S-Bahn-Verkehr (direkte S-Bahnlinie Zofingen - Olten - Brugg - Turgi, integrierter Halbstundentakt für das Niederamt). Zudem wird die Attraktivität und Funktionsfähigkeit des ÖV und FVV durch Massnahmen an Ortsdurchfahrten auf Haupt- und Nebenstrassen gestärkt (Verminderung von Staubildung und mehr Platz für den FVV).

Für die nachfolgende Zielwertdefinition ist zu beachten, dass der Modal-Split ein relativ träger Wert ist und zu einem grossen Teil durch Faktoren bestimmt wird, die im Rahmen des Agglomerationsprogramms nicht oder

¹ Die Daten zum MOCA-Indikator «Modal-Split» beziehen sich auf den leistungsbezogenen Modal-Split und weisen den Anteil der verschiedenen Verkehrsmittelgruppen an den durchschnittlichen Tagesdistanzen aus. Eine Verschiebung zugunsten des LV wirkt sich nur geringfügig auf den Wert des Modal-Split aus, da hier die zurückgelegten Distanzen verhältnismässig klein sind.

nur beschränkt beeinflusst werden können (u.a. Treibstoffkosten, Fahrpreise). Der quantitative Zielwert kann dementsprechend nur grob abgeschätzt werden.

Qualitative und
quantitative Ziel-
setzung

In der Agglomeration AareLand wird beim Modal Split bis 2030 eine Reduktion des MIV-Anteils angestrebt.

Eine grobe quantitative Zielsetzung ist in der nachfolgenden Tabelle aufgeführt:

Perimeter	MIV-Anteil an Tagesdistanz Ist-Wert (2010)	MIV-Anteil an Tagesdistanz Zielwert 2030
Agglomeration AareLand	64%	62%

Tab. 6 Zielwert 2030 für den MIV-Anteil an der mittleren Tagesdistanz in der Agglomeration AareLand

4.5.3 Zielsetzungen Einwohner nach ÖV-Güteklassen

Herleitung der
Zielsetzung

Die Mehrheit der unüberbauten Bauzonen befindet sich ausserhalb des urbanen Raums. Daher sind die Wachstumsraten an eher schlecht ÖV-erschlossenen Standorten kurz- bis mittelfristig weiterhin hoch. Mittel- bis langfristig ist mit den lenkenden Massnahmen der kantonalen Richtpläne (z.B. durch die Festsetzung des Siedlungsgebiets, durch Auszonungen oder durch die Förderung von Wohnschwerpunkten) eine Trendumkehr zu erwarten, da mit der Abnahme der unüberbauten Bauzonen der Druck auf die Verdichtung bereits überbauter Gebiete zunimmt. Die Siedlungsmassnahmen des AP AareLand zur «Siedlungsentwicklung nach innen», zur «Entwicklung von Schlüsselarealen» und zur «Umnutzung von Arbeitsgebieten an zentralen Lagen» in Form von Daueraufgaben unterstützen diese Richtplan-induzierten Entwicklungen.

Im gesamten Gebiet des AareLands und insbesondere im urbanen Entwicklungsraum an gut ÖV-erschlossenen Lagen bestehen grössere zusammenhängende Areale («Schlüsselareale») mit grossen Potentialen für Wohnen und Arbeiten. Langfristig ist also zu erwarten, dass es ein höheres Bevölkerungswachstum an Standorten mit einer guten ÖV-Erschliessung als an weniger ÖV-erschlossenen Gebieten gibt. Verschiedene Massnahmen zur Verbesserung des ÖV-Angebots (Kapazitätsausbau S-Bahn, Busererschliessung von Entwicklungsgebieten) tragen ebenfalls zu einer Verschiebung zugunsten der besseren ÖV-Güteklassen bei.

Qualitative und
quantitative Ziel-
setzung

In der Agglomeration AareLand wird bis 2030 eine leichte Erhöhung des Anteils Einwohner insbesondere in den ÖV-Güteklassen B und C angestrebt.

Grobe quantitative Werte für die verschiedenen ÖV-Güteklassen sind in der nachfolgenden Tabelle aufgeführt:

ÖV-Güteklasse	Einwohner nach ÖV-Güteklassen in %	
	2013	2030
A	4.1%	4%
B	18.0%	20%
C	42.0%	44%
D	27.4%	25%
Keine	8.5%	7%

Tab. 7 Zielwerte 2030 für den Anteil Einwohner nach ÖV-Güteklassen in der Agglomeration AareLand

4.5.4 Zielsetzungen Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen

Herleitung der
Zielsetzung

Die noch vorhandenen Bauzonenreserven im Bereich Arbeiten befinden sich sowohl im ländlichen Raum als auch im urbanen Entwicklungsraum. Die Tendenz geht aber in Richtung einer verstärkten räumlichen Konzentration in den Schwerpunktgebieten Arbeiten. Diese sollen mit verschiedenen Massnahmen besser ÖV-erschlossen werden (z.B. Erschliessung von Schlüsselarealen). Zudem findet aufgrund der Stossrichtungen der kantonalen Richtpläne und des Agglomerationsprogramms vermehrt eine Siedlungsentwicklung nach Innen an gut erschlossenen Lagen statt, wo insbesondere arbeitsplatzintensive Nutzungen (Dienstleistungen, Büros etc.) und Nutzungen mit hohem Personeneverkehr (Einkaufszentren, Freizeitanlagen etc.) angesiedelt werden sollen.

Qualitative und
quantitative Ziel-
setzung

In der Agglomeration AareLand wird bis 2030 eine leichte Erhöhung des Anteils Beschäftigte in den ÖV-Güteklassen B und eine Verringerung der Beschäftigten ohne ÖV-Erschliessung angestrebt.

Grobe quantitative Werte für die verschiedenen ÖV-Güteklassen sind aus der nachfolgenden Tabelle ersichtlich:

ÖV-Güteklasse	Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen in %	
	2012	2030
A	21.7%	22%
B	22.3%	24%
C	30.0%	31%
D	19.5%	19%
Keine	6.5%	4%

Tab. 8 Zielwerte 2030 für den Anteil Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen in der Agglomeration AareLand

4.5.5 Zielsetzungen Unfälle

Herleitung der
Zielsetzung

Mit dem zu erwartenden Bevölkerungswachstum und einer weiter steigenden Mobilität wird die Verkehrsmenge und -dichte weiter zunehmen. Dadurch steigt das grundsätzliche Unfallrisiko. Eine der Zielsetzungen des AP AareLand ist es, die bekannten Unfallschwerpunkte (vgl. Band 4) kon-

sequent zu entschärfen und die Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr zu erhöhen. Durch die Sanierung von stark frequentierten Knoten und durch die Schaffung sicherer Querungshilfen für den FVV soll die Anzahl Unfälle reduziert werden.

Aus diesem Grund kann trotz des wachsenden Verkehrsaufkommens damit gerechnet werden, dass sich die fluktuierende, aber in der Tendenz sinkende Anzahl Unfälle, welche zwischen 2000 und 2014 festzustellen ist, in Zukunft – auch wenn stark abgeschwächt – fortsetzen wird und die Anzahl Unfälle und Verunfallte pro 1'000 EW anschliessend auf einem konstant tiefen Niveau stagniert.

Qualitative und
quantitative Ziel-
setzung

In der Agglomeration AareLand wird bis 2030 eine leichte Reduktion der Unfälle gegenüber dem Stand 2013 angestrebt.

Eine grobe quantitative Zielsetzung ist nachfolgend aufgeführt:

Perimeter	Verunfallte/1'000 EW Ist-Wert (2013)	Verunfallte/1'000 EW Ist-Wert (2014)	Verunfallte/1'000 EW Ziel-Wert (2030)
Agglo. AareLand	3.0	2.9	2.6 bis 2.8

Tab. 9 Zielwert 2030 für die Anzahl Verunfallter pro 1'000 Einwohner in der Agglomeration AareLand¹

Bei der Anzahl Unfällen, resp. Verunfallten gibt es verschiedene Faktoren, welche durch das Agglomerationsprogramm nicht beeinflussbar sind. Eine grosse Zahl von Unfällen im AareLand ereignet sich auf den Nationalstrassen und in den Anschlussbereichen, welche sich in der Zuständigkeit des Bundes befinden. Umgekehrt dürfte die technologische Entwicklung im Fahrzeugbau weiterhin in Richtung einer Reduktion der Unfallzahlen und der Verunfallten wirken (z.B. zunehmende Verbreitung von Fahr-Assistenzsystemen etc.).

¹ Damit die Vergleichbarkeit mit den anderen Agglomerationen sichergestellt werden kann, werden bei der Differenz zwischen Zielwert und Ist-Wert die Daten aus dem Jahr 2013 und nicht die aktuellsten Daten aus dem Jahr 2014 verwendet.

5. Massnahmen

Die Massnahmenblätter für sämtliche Massnahmen mit Priorität A, B und C sind im Band 2 «Massnahmenblätter» enthalten. Der Übersichtsplan mit den Massnahmen befindet sich am Schluss dieses Berichts.

5.1 Massnahmentypen

Das Agglomerationsprogramm 3. Generation unterscheidet verschiedene Massnahmentypen: Infrastrukturmassnahmen des Aggloprogramms, Bundesmassnahmen, betriebliche Massnahmen Mobilität, Massnahmen Siedlung / Landschaft und weitere Infrastrukturmassnahmen von eher lokaler Bedeutung zur Zielerfüllung des Zukunftsbilds.

- Infrastrukturmassnahmen Agglomerationsprogramm: Massnahmen, die durch den Bund über den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) mitfinanziert werden sollen, sind gemäss Weisungen des ARE den Priorisierungs-Kategorien A, B oder C zuzuweisen.
- Bundesmassnahmen: Massnahmen zur Behebung der Engpässe auf den Nord-Süd- und West-Ost-Achsen (Nationalstrasse und Schiene) und somit zum Erhalt der Funktionsfähigkeit der agglomerationsrelevanten Verkehrssysteme sind durch andere Finanzierungskanäle des Bundes umzusetzen¹. Weitere Massnahmen wie der 4-Spur-Ausbau des Eppenbergtunnels, die 6-Spur-Ausbauten Autobahn Wiggertal-Härkingen und Aarau Ost-Birrfeld, sowie der Autobahnausbau Aarau West-Aarau Ost und Birrfeld-Wettingen inklusive 4. Röhre Baregg werden ebenfalls über spezielle Finanzierungsinstrumente des Bundes finanziert. Sie sind gemäss Weisungen des ARE im Agglomerationsprogramm speziell auszuweisen, da sie nicht über das Finanzierungsinstrument für die Agglomerationsprogramme finanziert werden.
- 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. Sie dienen damit der Wirksamkeit des Gesamtprogrammes und beeinflussen die Festlegung des Beitragssatzes des Bundes. Betriebliche Massnahmen Mobilität sind beispielsweise der Ausbau des ÖV-Angebots und Massnahmen im Bereich Mobilitätsmanagement.
- Massnahmen Siedlung / Landschaft sind in der Regel Daueraufgaben, die durch die Kantone und die Gemeinden geleistet werden und verhältnismässig wenig Kosten verursachen. Sie werden durch den Bund nicht mitfinanziert. Sie dienen aber der Wirksamkeit des Gesamtprogramms und beeinflussen die Festlegung des Beitragssatzes des Bundes.

¹ Fertigstellung des Nationalstrassennetzes gemäss § 11 des Bundesgesetzes über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und der Nationalstrassenabgabe (MinVG SR 725.116.2), Bundesgesetz über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur FABI vom 21. Juni 2013

- Weitere Infrastrukturmassnahmen von eher lokaler Bedeutung: Aufgaben, die entweder durch ihren mittel- bis längerfristigen Realisierungshorizont oder aber wegen ihrer eher lokalen Ausrichtung nicht im AP AareLand der dritten und der nachfolgenden Generation behandelt werden können, werden den ergänzenden Aufgaben zur Zielerfüllung zugewiesen.

5.2 Herleitung der Massnahmen

5.2.1 Überprüfung und Konkretisierung bestehender Massnahmen

Gemäss entsprechenden Leistungsvereinbarungen wurden bzw. werden seitens Bund diverse A-Massnahmen definitiv unterstützt (siehe Kap. 2). Diversen B-Massnahmen des AP 2G (Realisierung 2019 bis 2022) wird ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis bescheinigt und deren künftige Unterstützung in Aussicht gestellt. Mehrere Massnahmen werden seitens Bund jedoch nicht oder noch nicht unterstützt, entweder aufgrund eines aus Bundessicht noch nicht optimalen Kosten-Nutzen-Verhältnisses oder aufgrund einer Einstufung als Eigenleistung (z.B. aufgrund einer nur sehr lokalen Wirkung). Alle Massnahmen, die nicht bereits mit der Leistungsvereinbarung des AP 2G als A-Massnahmen mit Realisierungsbeginn 2015 bis 2018 definiert worden sind, wurden überprüft.

5.2.2 Bisherige und neu erhobene Massnahmen

Siedlung	Gestützt auf das Zukunftsbild mit den abgeleiteten Strategien und die revidierten kantonalen Richtpläne und Strategien im Bereich Verkehr/Mobilität – welche die neuen rechtlichen Rahmenbedingungen berücksichtigen und beinhalten – wird im Bereich Siedlung der Fokus noch stärker auf die Siedlungsentwicklung nach Innen gerichtet. Dabei stellt die raumplanerische und bauliche Umsetzung von Schlüsselarealen eine zentrale Massnahme dar (Massnahme S3). Die Schlüsselareale betreffen unüberbaute Bauzonen an zentralen Lagen und Transformationsgebiete. Neu wurden die entsprechenden Areale lokalisiert. Daneben werden die bisherigen Daueraufgaben Siedlung aktualisiert und weiterverfolgt.
Landschaft und Freiraum	Im Bereich Landschaft und Freiraum werden die bisherigen Daueraufgaben L1 und L2 ebenfalls aktualisiert und weiterverfolgt. Der Fokus bleibt auf dem siedlungsnahen Landschaftsraum und der Aufwertung von Flussräumen bestehen.
Verkehr	Für den ÖV, den MIV und den Fuss- und Veloverkehr werden sowohl bisherige B- und C-Massnahmen als auch neue Massnahmen formuliert. Gegenüber den bisherigen AP 1G und 2G fehlen allerdings grosse und kostenintensive neue Massnahmen. Ein Schwerpunkt der Massnahmen 3G liegt auf dem Fuss- und Veloverkehr. Für den Solothurner Teil der Agglomeration AareLand werden im Rahmen der 3. Generation keine neuen Massnahmen eingereicht. Die 1. und 2. Generation enthielten eine Vielzahl von Massnahmen im Kanton Solothurn, so dass nun auf die Umsetzung

und Realisierung dieser Massnahmen fokussiert wird. Zudem sind in der durchgeführten Umfrage unter den Solothurner Agglomerationsgemeinden keine neuen agglomerationsrelevanten Massnahmen eingereicht worden.

5.3 Massnahmen Siedlung und Landschaft

Die Massnahmen Siedlung und Landschaft werden durch die Kantone und die Gemeinden geleistet und verursachen verhältnismässig geringe Kosten. Sie werden durch den Bund nicht mitfinanziert, da sie nicht zu den Infrastrukturmassnahmen gehören. Sie dienen aber der Wirksamkeit des Gesamtprogramms und beeinflussen die Festlegung des Beitragssatzes des Bundes.

Aus den Strategien Siedlung und Landschaft werden in der Agglomeration AareLand folgende Massnahmen abgeleitet:

Massnahmen Siedlung und Landschaft		
Nr.	Massnahmen AP 3. Generation	Kosten
	Massnahmen Siedlung	-
S301	Siedlungsentwicklung nach innen	-
S302	Entwicklung von Schlüsselarealen	
S303	Umnutzung von Arbeitsgebieten an zentralen Lagen	
S304	Freiraumnetz im urbanen Raum	
	Massnahmen Landschaft	-
L301	Siedlungsnaher Landschaftsraum	-
L302	Aufwertung Flussräume	-

Tab. 10 Massnahmen Siedlung und Landschaft

5.3.1 Massnahmen Siedlung

S301 Siedlungsentwicklung nach Innen

Die Daueraufgabe «Siedlungsentwicklung nach Innen» hat mit dem revidierten RPG und den revidierten kantonalen Richtplänen zusätzlich an Bedeutung gewonnen. Die Massnahme bleibt Teil des AP AareLand und ist neu durch ergänzte oder präzierte kantonale Planungsaufträge (vgl. Kap. 4) noch stärker gestützt.

S302 Entwicklung von Schlüsselarealen

Basierend auf den Bestimmungen und Bestrebungen der kantonalen Richtpläne in den Bereichen Siedlungsentwicklung nach innen und Entwicklungsschwerpunkte (Wohnen und Arbeiten) werden im AP AareLand neu Schlüsselareale von regionaler Bedeutung im Sinne der Teilstrategien Siedlung und Landschaft bestimmt. Sie verfügen über ein grosses Entwicklungspotential und liegen an gut erschlossenen Standorten im urbanen Entwicklungsraum.

Die Förderung dieser Areale bedingt eine optimale Abstimmung von Siedlung und Verkehr. So sollen für ungenügend erschlossene Entwicklungs-

gebiete im Rahmen des Agglomerationsprogramms verkehrliche Massnahmen getroffen werden, wie z.B. Verbesserungen der ÖV-Erschliessung oder Netzergänzungen für den Fuss- und Veloverkehr.

S303 Umnutzung von Arbeitsgebieten an zentralen Lagen

Die Daueraufgabe verbleibt, ergänzend zur Massnahme «Entwicklung von Schlüsselarealen», wichtige Massnahme des AP AareLand. Einzelne Umnutzungsgebiete sind bereits bekannt und können als Schlüsselareale bezeichnet werden. Weitere potenzielle Umnutzungsgebiete werden auf absehbare Zeit noch als Arbeitsgebiete genutzt und können noch nicht als Schlüsselareale bezeichnet werden. Mit der Massnahme werden die erforderlichen Prozesse bei sich bietender Gelegenheit zur Umnutzung definiert.

S304 Freiraumnetz im urbanen Raum

Die Daueraufgabe «Freiraumnetz im urbanen Raum» bleibt Teil des Massnahmenbands. Wichtigste Massnahme ist das Erarbeiten von Freiraumplanungen im urbanen Raum. Einzelne Städte wie Aarau haben bereits Freiraumkonzepte erarbeitet und setzen die darin definierten Massnahmen um.

5.3.2 Massnahmen Landschaft

L301 Siedlungsnaher Landschaftsraum

Die Verringerung der Zersiedlung als wichtiges Ziel der Massnahme L1 wird mit der Festsetzung des Siedlungsgebiets in den kantonalen Richtplänen unterstützt. Wichtige Daueraufgabe der Siedlungs- und Verkehrsplanung der Gemeinden ist die Abstimmung der Ansprüche der Naherholung mit der landwirtschaftlichen Nutzung und den Naturwerten sowie den Freiraumkonzepten im urbanen Raum. Die Besucherlenkung in den Naherholungsgebieten ist auf den ÖV und den Fuss- und Veloverkehr auszurichten.

L302 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.

Die Abstimmung der Erholungs- und Schutzfunktionen ist wichtige Daueraufgabe der Siedlungsplanung der Gemeinden. Die Zugänge zu den Flussräumen ist zu konzentrieren und in die Freiraumkonzepte zu integrieren.

5.4 Massnahmen Verkehr

Aus den Strategien zum Verkehr werden in der Agglomeration AareLand folgende Massnahmen abgeleitet:

Massnahmen Verkehr		
Nr.	Bezeichnung	Kosten
Bundesmassnahmen ausserhalb Agglomerationsprogramm		-
ÖV302über	Intermodale ÖV-Drehscheibe Oftringen Zentrum	-
ÖV		Öffentlicher Verkehr
ÖV301A	Intermodale ÖV-Drehscheibe Bahnhof Rothrist	2.5 Mio
OD		Aufwertung Ortsdurchfahrten
OD301A	Schönenwerd, Zentrumsdurchfahrt	6.5 Mio
OD302A	Aarburg, Aufwertung Oltnenstrasse	25 Mio
OD303B	Aarau, BGK Entfelderstrasse	10.6 Mio
MIV		Optimierung Kantonsstrassen
MIV301A	Zofingen, Aufhebung Niveauübergang Aarburgerstrasse	12 Mio
MIV302C	Umfahrung Hägendorf/Rickenbach (ERO+)	-
MIVOD		Optimierung Kantonsstrassen mit Aufwertung Ortsdurchfahrt
MIVOD301A	Rothrist, Wiggertalstrasse 3. Etappe	25 Mio
FVV		Fuss- und Veloverkehr
FVV301A	Buchs, Optimierung Fuss- und Veloverkehrsnetz	0.75 Mio
FVV302A	Zofingen, Fuss- und Veloweg Westseite Bahnhof	2.5 Mio
FVV303A	Zofingen, Veloverleihsystem	0.75 Mio
FVV304A	Zofingen, Veloabstellplätze Bahnhof	1.5 Mio
FVV305A	Zofingen, Fussgängerbeziehung SBB-Durchgang Mitte	1.5 Mio
FVV306A	Oftringen, Fuss- und Veloverkehrsverbindung Zofingerstrasse	3.0 Mio
FVV307A	Aarburg, Begegnungszone Bärenplatz	2.0 Mio
FVV308B	Aarburg, Fuss- und Veloverkehrsnetz Aarburg Nord	1.5 Mio
FVV309B	Aarburg-Olten, Fuss- und Veloverkehrsverbindung	3.0 Mio
FVV310B	Niederamt, Veloschnellroute Aarau-Olten	3.5 Mio

Tab. 11 Massnahmen Verkehr

5.4.1 Bundesmassnahmen ausserhalb Agglomerationsprogramm

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. 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 erhalten.

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 Ausbau des Regionalverkehrs auf der Schiene.

Eisenbahn

Damit sich die Agglomeration AareLand weiter entwickeln kann, sind die national bedingten verkehrlichen Engpässe mit hoher Priorität rasch zu lösen. Im Rahmen des Projekts Finanzierung und Ausbau Bahninfrastruktur (FABI) haben die Nordwestschweizer Kantone am 30. November 2014 ihre Angebotsvorstellungen zum Angebotsschritt STEP 2030 im Regionalverkehr beim Bundesamt für Verkehr (BAV) eingegeben. Bereits im Sommer 2014 haben die Kantone ihre Vorstellungen zur langfristigen Entwicklung des Fernverkehrs dem BAV mitgeteilt.

Aufgrund des überproportionalen Bevölkerungs- und Nachfragewachstums in der Region Nordwestschweiz muss das Platzangebot in den Fernverkehrs- und S-Bahnzügen bis 2030 ausgebaut werden. Alle Fernverkehrszüge sollen bis 2030 grundsätzlich im 30-Min.-Takt verkehren mit regelmässiger Haltepolitik und immer den gleichen Hauptzielen. Auf wichtigen Verbindungen (z. B. Olten - Aarau - Zürich und Olten - Aarau - Baden) soll durch die Überlagerung zweier Halbstundentakts ein viertelstündliches Angebot auf den schnellen Verbindungen angeboten werden. Die S-Bahnen fahren 2030 auf allen Strecken im AareLand durchgehend im 30-Min.-Takt. Wo die Nachfrage dies rechtfertigt, sind systematische 15-Min.-Takts anzustreben. Im AareLand betrifft dies die S-Bahnverbindungen Zofingen - Olten und Olten - Aarau - Lenzburg.

Durch eine Systematisierung des Fernverkehrs und des S-Bahnangebots soll eine bessere Nutzung der Infrastrukturkapazitäten und somit ein Gewinn für alle Verkehrsarten inkl. Güterverkehr erreicht werden. Die Angebotsziele der Kantone können jedoch nur mit zusätzlichen Infrastrukturen umgesetzt werden. Hauptelemente sind dabei eine Neubaustrecke zwischen Aarau - Zürich sowie Kapazitätserweiterungen zwischen Biel und Olten. Der Bund prüft zurzeit gemeinsam mit den SBB und den Kantonen die vorgeschlagenen Angebote und neuen Bahnhaltstellen (z. B. Oftringen Zentrum) und ermittelt die erforderlichen Infrastrukturen. Im Perimeter AareLand sind dies vor allem auch zusätzliche Überwerfungen bzw. Gleise im Raum Olten, zusätzliche Wendegleise als Ersatz bzw. als Ergänzung der Knoteninfrastrukturen in Olten und Aarau sowie Ausbauten der Publikumsanlagen. Beschlüsse zu STEP 2030 sind im Bundesparlament frühestens 2018 zu erwarten.

Zur neuen Bahnhaltstelle Oftringen Zentrum wird wegen ihrer Bedeutung mit regionalen Auswirkungen und Bezug zu weiteren Massnahmen des AP AareLand ein Massnahmenblatt (vgl. Band 2) geführt.

- Nationalstrassen
- Im Rahmen der Programme zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz sind folgende Projekte (insbesondere 6-Streifen Ausbauten) mit Bezug zum Raum AareLand aufgeführt. Die Priorisierung durch den Bund erfolgte durch eine Zuordnung der Projekte zu vier Modulen: Die Projekte der Module 1 und 2 umfassen die prioritären Erweiterungen, die mit den aus dem Infrastrukturfonds verfügbaren Mittel finanziert werden können.
- N1 / BE-SO / Luterbach – Härkingen, 6-Streifenausbau
Der 6-Streifenausbau zwischen Luterbach und Härkingen ist in der zweiten Programmbotschaft zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz im Modul 1 (Projekte zur Umsetzung) aufgeführt. Im Juni 2014 stimmte der Nationalrat dem Entwurf des Bundesrates mit 167 zu 14 Stimmen zu. Im September stimmte auch der Ständerat dem Entwurf des Bundesrates einstimmig (2 Enthaltungen) zu. Somit sind die finanziellen Mittel für dieses Projekt freigegeben.
 - A1 / AG / Aarau Ost - Birrfeld, 6-Streifenausbau
Der Ausbau auf dem Streckenabschnitt zwischen Aarau Ost und Birrfeld ist im Modul 3 (zielführende Projekte mit etwas geringerer Priorität) aufgeführt. Das ASTRA hat im Februar 2016 entschieden, für diesen Abschnitt mit der Erarbeitung des generellen Projekts für den 6-Streifenausbau zu starten.
 - A1 / AG / Aarau West – Aarau Ost
Das Ausbauvorhaben zwischen Aarau West und Aarau Ost hat der Bund im Modul 4 (weniger prioritäre Massnahme) aufgeführt.
 - A1 / AG / Birrfeld – Wettingen inkl. 4. Röhre Baregg
Ebenso sind die Ausbauten auf dem Streckenabschnitt zwischen Birrfeld und Wettingen (inkl. 4. Röhre Baregg) im Modul 4 (weniger prioritäre Massnahme) aufgeführt.

5.4.2 Massnahmen öffentlicher Verkehr

Im öffentlichen Verkehr wurden mit den AP AareLand 1G und 2G umfangreiche Massnahmenpakete im öffentlichen Verkehr eingereicht, so dass nun auf die Umsetzung und Realisierung dieser Massnahmen fokussiert wird. Weitere Massnahmen von regionaler Bedeutung werden über andere Instrumente finanziert (z.B. SBB Haltestelle Oftringen)
Für das AP AareLand 3G wird daher nur eine neue ÖV-Massnahme eingereicht:

- Intermodale
ÖV-Drehscheibe
Rothrist
- Die intermodalen ÖV-Drehscheiben dienen der Förderung des ÖV im urbanen Entwicklungsraum und bieten attraktive Umsteigebeziehungen für die Wohndörfer ausserhalb des urbanen Entwicklungsraums.
Der Bahnhof Rothrist hat sich in der Vergangenheit zu einer intermodalen ÖV-Drehscheibe mit Umsteigemöglichkeit der Buslinien Richtung Murgenthal, Oftringen und Zofingen entwickelt. Weiter besteht ein grosses Arbeitsplatzangebot, welches ein grosses Aufkommen an Personen generiert.
Der Bahnhof Rothrist soll als ÖV-Drehscheibe weiterentwickelt werden. Dazu werden das Busterminal neugestaltet, die Personenunterführung

und der Infrastruktur (z.B. Park+Ride, Bike+Ride) im Bereich des Busbahnhofs aufgewertet und die Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr um den Bahnhofplatz erhöht.

5.4.3 Massnahmen motorisierter Individualverkehr

Aufwertung Ortsdurchfahrten

Die Ortsdurchfahrten erfüllen weit mehr Funktionen als nur die Durchleitung des Verkehrs. Sie sind Lebensader einer Gemeinde, Begegnungsort, Ziel für Einkaufende, Benützer der öffentlichen Bauten und Anlagen und ÖV-Achsen. Jedoch sind sie häufig durch das hohe MIV-Verkehrsaufkommen belastet, was sich negativ auf die Sicherheit für die anderen Verkehrsteilnehmenden und die Pünktlichkeit des strassengebundenen ÖV auswirkt. Wo sinnvoll und möglich, werden die Ortsdurchfahrten durch Umfahrungsstrassen entlastet. Wo dies nicht möglich ist, sind die Ortsdurchfahrten aufzuwerten, damit sie ihre vielfältigen Aufgaben wahrnehmen können: Sicherung der Funktionsfähigkeit des ÖV, Verbesserte Aufenthaltsqualität für die Einwohner, Erhöhung der Verkehrssicherheit für sämtliche Verkehrsteilnehmer (insbesondere für den Velo- und Fussverkehr) und Verbesserung des Städtebaus.

Im AP AareLand 3G werden folgende 3 Massnahmen zur Aufwertung von Ortsdurchfahrten eingereicht:

Ortsdurchfahrt Schönenwerd	Im AP AareLand 2G wurde das Gesamtprojekt Schönenwerd Zentrum mit den 3 Teilprojekten Intermodale ÖV-Drehscheibe, Zentrumsdurchfahrt sowie die Siedlungsentwicklung Dorfkern eingereicht. Die intermodale ÖV-Drehscheibe wurde als A-Projekt anerkannt, während die Zentrumsdurchfahrt als B-Projekt beurteilt wurde und hiermit in der 3. Generation neu eingereicht wird. Für die Ortsdurchfahrt Schönenwerd wird zurzeit das Betriebs- und Gestaltungskonzept ausgearbeitet. Es wurden diverse Varianten überprüft, welche im ersten Quartal 2016 in die Vernehmlassung bei Kanton und Gemeinde gehen. Die Massnahmenliste wird nach Vorliegen der Ergebnisse im Herbst 2016 erstellt.
Oltnerstrasse K 103 in Aarburg	Grundlage für Betriebs- und Gestaltungskonzept Oltnerstrasse ist der Masterplan Aarburg Nord, der im Rahmen der Stadtaufwertung Aarburg erarbeitet wurde. Mehrere mögliche Massnahmen wie Knotenumgestaltungen, Busschleusen und Busspuren tragen zur Aufwertung der Oltnerstrasse K 103 in Aarburg bei. Mit einem abgestimmten Steuerungs- und Lenkungskonzept werden die Verkehrsmanagements Wiggertal und Olten zwischen den Kantonen Aargau und Solothurn koordiniert. Das Betriebs- und Gestaltungsprojekt ist zur Zeit in Bearbeitung. Es wird detailliert aufzeigen, welche der oben aufgeführten Massnahmen notwendig sind, um die Ziele erreichen zu können.
BGK Entfelderstrasse Aarau	Mittels einem Betriebs- und Gestaltungskonzept wurde untersucht, wie die heutige Kantonsstrasse K108 (Entfelderstrasse) gestalterisch aufgewertet und insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr attraktiver gestaltet werden kann. Dabei gilt es insbesondere, auch mehrere auf diesem

Abschnitt befindliche Fussgängerquerungen sicherer zu gestalten. Speziell im Bereich Strasse/Bahn entsprechen diese Übergänge nicht mehr den heutigen Sicherheitsanforderungen. Die heutigen Radstreifenlösungen sind für den Radverkehr nicht sehr attraktiv. Mit einem attraktiven, parallel verlaufenden kombinierten Geh-/Radweg wird eine wesentlich attraktivere Lösung erstellt. Defizite sind auch bei mehreren Knoten zu beheben.

Optimierung Kantonsstrassen

Im AP AareLand werden 3 Massnahmen zur Optimierung von Kantonsstrassen eingereicht. Eine vierte Massnahme (Umfahrung Hägendorf/Rickenbach ERO+) wird als C-Massnahme orientierend aufgeführt. Mit den Massnahmen sollen insbesondere Stausituationen verhindert, der Strassenraum aufgewertet und gestaltet und eine verbesserte Situation für den Fuss- und Veloverkehr und allenfalls des strassengebundenen ÖV herbeigeführt werden.

Aufhebung
Niveauübergang
Aarburgerstrasse
Zofingen

Die Massnahme umfasst dem Bau einer Unterführung für die Aarburgerstrasse K104 unter der Nationalbahnlinie der SBB und eine rückwärtige Erschliessung der angrenzenden Liegenschaften. Aufgrund der aktuellen Problematik mit der Behinderung des öffentlichen Busverkehrs, der sich in den kommenden Jahren tendenziell noch weiter akzentuieren wird, kann die seit Jahrzehnten diskutierte Aufhebung des Niveauübergangs nicht mehr länger hinausgeschoben werden.

Wiggertalstrasse,
Ortsdurchfahrt
Rothrist

Optimierung Kantonsstrassen mit Aufwertung Ortsdurchfahrt

Die Wiggertalstrasse führt nach ihrer Vollendung ab der Strengelbacherstrasse in Zofingen bis nach Rothrist. Sie entlastet die Durchfahrt durch Zofingen sowie die chronisch überlastete Kantonsstrasse K104, die von Zofingen nach Oftringen führt.

Die Abschnitte 1 und 2 wurden in den letzten Jahren sukzessive durch einen Ausbau bestehender Gemeindestrassen und einem Neubautück bis zur ERZO in Oftringen erstellt bzw. sind in Ausführung. Die 3. Etappe führt von der Bernstrasse in Oftringen nach Rothrist. Dieser Abschnitt ist noch nicht erstellt und befindet sich derzeit im abschliessenden Richtplanverfahren (Festsetzung). Mit dem 3. Abschnitt wird die verbleibende Lücke in der Wiggertalstrasse im Abschnitt Oftringen bis Rothrist geschlossen. Ein grosser Teil des Wohngebiets von Rothrist kann vom Durchgangsverkehr befreit werden. Flankierend zu diesem Abschnitt wird die heutige Kantonsstrasse durch Rothrist siedlungsverträglich gestaltet und aufgewertet.

5.4.4 Massnahmen Fuss- und Veloverkehr

Für den Schüler-, Pendler-, Einkaufs- und Freizeitverkehr sollen durchgehende und sichere Fuss- und Velowegverbindungen zur Verfügung stehen. Auf Kantons- aber auch Gemeindestrassen sind Massnahmen zu Gunsten der zu Fuss Gehenden und Velofahrenden zu realisieren. Zudem sind an Kreuzungs- und Verknüpfungspunkten des Fuss- und Velowegnetzes mit dem Kantonsstrassennetz Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit zu ergreifen. Mit der Fertigstellung des Velo- und Fussverkehrsnetzes wird

der steigenden Bedeutung des Velo- und Fussverkehrs im Alltagsverkehr Rechnung getragen. Abschnitte mit Sicherheitsdefiziten werden saniert. Vermehrt werden auch Massnahmen für den Freizeitverkehr umgesetzt.

Im AP AareLand 3G werden insgesamt 10 Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr eingereicht:

Verbesserungen Fuss- und Veloverkehrsnetz	Mit 7 Massnahmen in Aarburg, Buchs, Oftringen, Olten und Zofingen wird das bestehende Fuss- und Veloverkehrsnetz aufgewertet oder werden neue Verbindungen geschaffen. Im Niederamt wird zwischen Aarau und Olten eine Schnellroute für den Veloverkehr eingerichtet. Am Bahnhof Zofingen werden durch eine neue Fussgängerbeziehung beim («Durchgang Mitte») die Querungsmöglichkeiten verbessert. Die neuen Verbindungen dienen insbesondere der besseren Anbindung von wichtigen Schlüsselarealen der Entwicklung an die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs.
Verbesserung Abstellplatzsituation	In Zofingen wird das Angebot für den Fuss- und Veloverkehr durch den Aufbau eines Verleihnetzes sowie durch ein verbessertes Angebot an Veloabstellplätzen am Bahnhof SBB aufwertet.
Begegnungszone Aarburg	In Aarburg wird als Element der Stadtaufwertung eine neue Zentrumsgestaltung am Bärenplatz mit Begegnungszone und integrierter Anbindung an den ÖV umgesetzt. Die Begegnungszone Bärenplatz schliesst unmittelbar an BGK Bahnhofstrasse (Agglomerationsprogramm 2. Generation, in Realisierung) an und behebt die gleiche Schwachstelle.

5.5 Ergänzende Massnahmen zur Zielerfüllung

5.5.1 Kantonale Ebene

Mehrere Massnahmen, die ebenfalls in der Agglomeration ihre Wirkung entfalten, können aus verschiedenen Gründen nicht ins AP aufgenommen werden (siehe vorherige Kapitel). Diese Massnahmen sind aber ebenfalls von grosser Bedeutung für die Zielerreichung des Zukunftsbilds 2030. Die Kantone Aargau und Solothurn setzen diese Massnahmen im Rahmen ihrer Möglichkeiten um.

Zu diesen Massnahmen gehören die Umfahrungen in Suhr. Im Richtplan Kanton Aargau ist die Ostumfahrung Suhr als Festsetzung, die Südumfahrung als Vororientierung eingetragen. Die Netzstrategie Aargau 2013 sieht zur Entlastung des Zentrums von Suhr vom Strassenverkehr eine Ostumfahrung mit Verbindung zu einer späteren Südumfahrung vor. Die Linienführung der Ostumfahrung wird derzeit optimiert. Im Frühjahr 2016 soll der Entscheid über die Bestvariante gefällt werden, auf deren Basis anschliessend das generelle Projekt erarbeitet wird. Der Bau der Ostumfahrung könnte bestenfalls 2022 beginnen, sofern keine Weiterzüge von Einsprachen zu behandeln sind.

5.5.2 Kommunale Ebene

Die Vorgaben der kantonalen Richtpläne zum AP müssen von den Gemeinden und den Kantonen in ihren Planungen umgesetzt werden. Neben der Umsetzung auf kommunaler Stufe (Nutzungs- und Erschliessungsplanung etc.) werden die Massnahmen im Kanton Aargau in den kommunalen Gesamtplänen Verkehr und in den Gestaltungsplänen, im Kanton Solothurn in den kommunalen Erschliessungs- und Gestaltungsplänen verankert. Darüber hinaus gibt es eine Reihe von lokalen Infrastrukturprojekten (ÖV, MIV und Fuss- und Veloverkehr), die über die üblichen kantonalen und kommunalen Finanzierungswege umgesetzt werden müssen.

6. Bewertung und Priorisierung der Massnahmen

6.1 Methodik zur Massnahmenbewertung

6.1.1 Wirkungsanalyse

Die Massnahmen des AP AareLand gemäss Kapitel 5 werden einer Wirkungsanalyse unterzogen. Die Massnahmen werden anhand der folgenden, vom Bund festgelegten Wirksamkeitskriterien qualitativ beurteilt:

- Wirksamkeitskriterium 1 (WK1): Qualität des Verkehrssystems verbessert
- Wirksamkeitskriterium 2 (WK2): Siedlungsentwicklung nach innen gefördert
- Wirksamkeitskriterium 3 (WK3): Verkehrssicherheit erhöht
- Wirksamkeitskriterium 4 (WK4): Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert

Die Wirkungsanalyse ist in den jeweiligen Massnahmenblättern detailliert aufgeführt, sowohl textlich bzw. mit Stichworten wie auch mit obiger Skala. Die Wirkungen jeder Massnahme sind im folgenden Kapitel 6.2 zusammengefasst dargestellt.

6.1.2 Relevanz

Für die verschiedenen Massnahmen(-pakete) des AP AareLand wird zudem beurteilt, welche Relevanz sie in Bezug auf die Behebung der Schwachstellen haben sowie in wie weit sie das Zukunftsbild und die daraus abgeleiteten Strategien unterstützen. Dafür wird folgende qualitative Skala verwendet:

- hohe Relevanz
- mittlere Relevanz
- geringe Relevanz

Das Ergebnis dieser Relevanzbeurteilung ist im Kap. 6.2 sowie in den Massnahmenblättern festgehalten.

Priorisierungskriterien

Bei der Priorisierung der Massnahmen für das AP AareLand werden die relevanten Kriterien wie folgt angewendet:

- 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: Können die Ziele des Zukunftsbilds und der bekannten Handlungsschwerpunkte mit dieser Massnahme erreicht werden?

- 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.

Kosten-Nutzen-Verhältnis

Bei der Beurteilung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses 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).

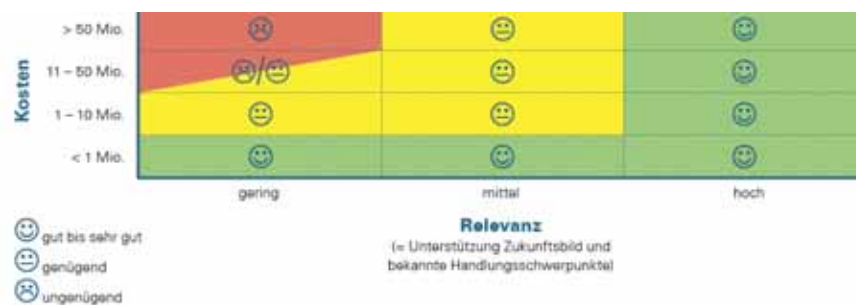


Abb. 14 Vergleich von Kosten und Relevanz als Grundlage für die Priorisierung der Massnahmen

6.2 Wirkungs- und Relevanzbeurteilung

Die Wirkungs- und Relevanzbeurteilung wird nach der Mitwirkung ergänzt.

6.3 Methodik zur Massnahmenpriorisierung

Die Infrastrukturmassnahmen für den Zeitraum 2019 bis 2023 werden gemäss „Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 3. Generation“ des Bundesamts für Raumentwicklung drei verschiedenen Priorisierungen zugewiesen:

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 2019 bis 2023 erreicht.

B-Massnahmen

Die B-Liste umfasst Massnahmen, die alle nachstehenden Bedingungen erfüllen

- Massnahmen, die ein gutes bis sehr gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen, aber erst in der folgenden Vierjahresperiode (2023 bis 2026) bau- und finanzreif sein werden.
- Massnahmen, die nur ein genügendes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen, aber aufgrund ihres Optimierungspotenzials bei der nächsten Beurteilung in der 4. Generation ein gutes bis sehr gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis erreichen können.

C-Massnahmen

Alle anderen Infrastrukturmassnahmen 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 noch nicht möglich ist. Diese Massnahmen bedürfen weiterer Abklärungen und Konkretisierungen. Sie werden deshalb vorerst zurückgestellt und im Rahmen der 4. Generation als mögliche Massnahme geprüft.

Für die Priorisierung der Infrastrukturmassnahmen dienen gemäss „Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 3. Generation“ folgende Kriterien:

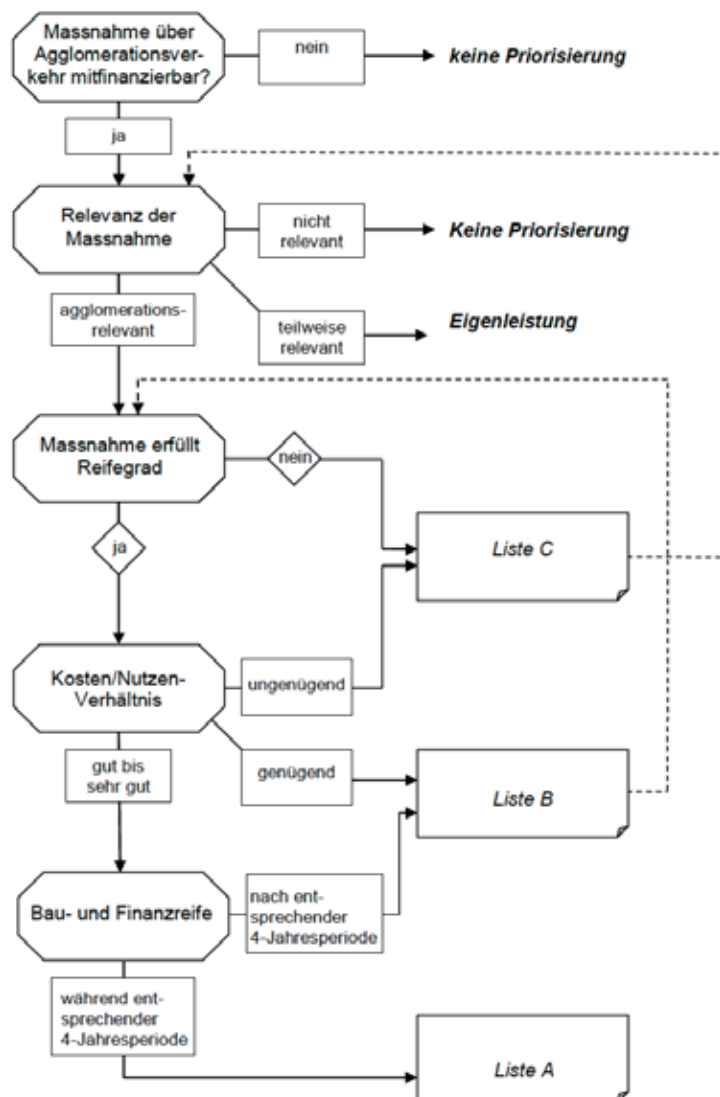


Abb. 15 Vorgehensschema zur Priorisierung der Massnahmen (Weisung Bund AP 3G)

6.4 Priorisierung der Massnahmen

Die Massnahmen des AP AareLand werden wie folgt priorisiert:

6.4.1 A-Liste (2019-2022)

Nr.	Bezeichnung	Kosten
ÖV	Öffentlicher Verkehr	
ÖV301A	Intermodale ÖV-Drehscheibe Bahnhof Rothrist	2.5 Mio
OD	Aufwertung Ortsdurchfahrten	
OD301A	Schönenwerd, Zentrumsdurchfahrt	6.5 Mio
OD302A	Aarburg, Aufwertung Oltnenstrasse	25 Mio
MIV	Optimierung Kantonsstrassen	
MIV301A	Zofingen, Aufhebung Niveauübergang Aarburgerstrasse	12 Mio

MIVOD	Optimierung Kantonsstrassen mit Aufwertung Ortsdurchfahrt	
MIVOD301A	Rothrist, Wiggertalstrasse 3. Etappe	25 Mio
	Fuss- und Veloverkehr	
FVV301A	Buchs, Optimierung Fuss- und Veloverkehrsnetz	0.75 Mio
FVV302A	Zofingen, Fuss- und Veloweg Westseite Bahnhof	2.5 Mio
FVV303A	Zofingen, Veloverleihsystem	0.75 Mio
FVV304A	Zofingen, Veloabstellplätze Bahnhof	1.5 Mio
FVV305A	Zofingen, Fussgängerbeziehung SBB-Durchgang Mitte	1.5 Mio
FVV306A	Oftringen, Fuss- und Veloverkehrsverbindung Zofinger- strasse	3.0 Mio
FVV307A	Aarburg, Begegnungszone Bärenplatz	2.0 Mio

Tab. 12 A-Liste der Massnahmen Agglomerationsprogramm AareLand 3. Generation

6.4.2 B-Liste (2023-2026)

Nr.	Bezeichnung	Kosten
	Übergeordnete Massnahme in Kompetenz Bund	-
OD	Aufwertung Ortsdurchfahrten	
OD303B	Aarau, BGK Entfelderstrasse	10.6 Mio
	Fuss- und Veloverkehr	
FVV308B	Aarburg, Fuss- und Veloverkehrsnetz Aarburg Nord	1.5 Mio
FVV309B	Aarburg-Olten, Fuss- und Veloverkehrsverbindung	3.0 Mio
FVV310B	Niederamt, Veloschnellroute Aarau-Olten	3.5 Mio

Tab. 13 B-Liste der Massnahmen Agglomerationsprogramm AareLand 3. Generation

6.4.3 C-Liste (ab 2027)

Nr.	Bezeichnung	Kosten
	Optimierung Kantonsstrassen	
MIV302C	Umfahrung Hägendorf/Rickenbach (ERO+)	-

Tab. 14 C-Liste der Massnahmen Agglomerationsprogramm AareLand 3. Generation

6.4.4 Kostenübersicht

Der Detaillierungsgrad der Kosten für die einzelnen Massnahmen ist aufgrund der verschiedenen Reifegrade unterschiedlich. Für jede Massnahmen wurden die Kosten grob abgeschätzt.

Für den Bund massgebend sind die Massnahmenkosten in der Periode 2019 bis 2026 (A- und B-Massnahmen). Die Gesamtkosten dieser Massnahmen belaufen sich auf rund Fr. 101.7 Mio. (Planungs- und Investitionskosten, ohne Betriebskosten).

Die Gesamtkosten verteilen sich wie folgt auf die Prioritäten A und B:

- A-Massnahmen: Fr. 83.14 Mio (Jahre 2019 – 2022)
- B-Massnahmen: Fr. 18.6 Mio (Jahre 2023 – 2026)

Die Kosten verteilen sich wie folgt auf die Kantone Aargau und Solothurn:

- Kanton Aargau: Fr. 88.7 Mio.
- Kanton Solothurn: Fr. 13.0 Mio.

Der erwartete Kostenteiler der einzelnen Massnahmen zwischen Bund, Kantonen und Gemeinden ist – soweit bekannt – in den Massnahmenblättern aufgeführt.

7. Erfüllung der Grundanforderungen

Formelle Vorgaben
eingehalten

Die Vorgaben des ARE werden im AP AareLand 3. Generation eingehalten:

- Vorgehen gemäss Weisungen des Bundes (roter Faden etc.): Das Agglomerationsprogramm AareLand wurde gemäss den Weisungen des Bundes erstellt: Als erstes wurde das Zukunftsbild (siehe Zusammenfassung im Kapitel 4 und Band 3), anschliessend die Schwachstellenanalyse aktualisiert (siehe Zusammenfassung im Kapitel 3 und Band 4). Auf deren Grundlage konnten die Massnahmen Siedlung / Landschaft und Mobilität hergeleitet werden (Kapitel 5). Der rote Faden ist nachvollziehbar.
- Die formellen Vorgaben sind eingehalten.
- Alle notwendigen Unterlagen liegen vor und werden fristgerecht eingereicht.

Grundanforderungen
erfüllt

Das AP AareLand 3G erfüllt alle Grundanforderungen gemäss „Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 3. Generation:

- Grundanforderung 1: Partizipation gewährleistet: Die Gemeinden konnten/können in 2 Schritten mitwirken: In einem ersten Schritt fand eine Umfrage zur Grundlagenbeschaffung und Eingabe neuer Massnahmen statt. Im zweiten Schritt findet nun eine Mitwirkung zum AP AareLand statt. Dabei können sich die Bevölkerung, Gemeinden und Organisationen äussern.
- Grundanforderung 2: Bestimmung einer Trägerschaft: Die Trägerschaft ist gesichert. Die Kantone Aargau und Solothurn bilden die Trägerschaft der Agglomeration AareLand gemäss Anhang 4 zur MinVV. Die Zusammenarbeit ist vertraglich geregelt.
- Grundanforderung 3: Analyse von Ist-Zustand und Entwicklungstrends sowie Identifikation von Stärken, Schwächen, Chancen, Risiken und Handlungsbedarf: Die Analyse befindet sich im Band 4 (Zusammenfassung der Analyse: siehe Kapitel 3).

- Grundanforderung 4: Entwicklung von Massnahmen in allen Bereichen, in Kohärenz zu Zukunftsbild, Teilstrategien und Priorisierung (erkennbarer roter Faden): Als erster Schritt im Rahmen der Erarbeitung des AP AareLand 3G wurde das Zukunftsbild aktualisiert. Im zweiten Schritt wurde die Analyse erstellt. Das Zukunftsbild und die Analyse ergeben denselben Handlungsbedarf. Sämtliche Massnahmen lassen sich aus dem Zukunftsbild und der Analyse herleiten (siehe Kapitel 5 und Band 4). Der rote Faden zwischen dem Zukunftsbild, der Analyse und den Massnahmen wird in den Massnahmenblättern (Band 2) dargestellt.
- Grundanforderung 5: Beschreibung und Begründung der prioritären Massnahmen: Die Wirkungen und die Grobkostenschätzung der einzelnen Massnahmen sowie des gesamten AP AareLand sind klar und nachvollziehbar dargestellt. Die Massnahmen wurden aufgrund der Wirksamkeit, des Kosten/Nutzen-Verhältnisses und des Reifegrades beurteilt und priorisiert. Für jede Massnahme bzw. für jedes Massnahmenpaket wird die Relevanz und die Priorität qualitativ-argumentativ erklärt (siehe Massnahmenblätter in Band 2). Das gesamte AP AareLand unterstützt, zusammen mit den Bundesmassnahmen und den Massnahmen, die durch andere kantonale Kanäle finanziert werden, zusätzlich die angestrebte Wirkung.
- Grundanforderung 6: Umsetzung und Controlling gesichert: Die richtplanrelevanten Infrastruktur- und Siedlungsmassnahmen sind in den kantonalen Richtplänen enthalten. Das AP AareLand 3G beinhaltet keine richtplanrelevante Massnahmen, die noch nicht in den Richtplänen enthalten sind. Die wesentlichen Verkehrsinfrastrukturmassnahmen sind in den kantonalen Bauprogrammen festgelegt. Die betrieblichen Massnahmen im ÖV sind in der Angebotsplanung verankert. Auf kommunaler Ebene bestehen ebenfalls geeignete Instrumente für die Verankerung und Umsetzung des AP. Bei der Einreichung kommunaler Massnahmen zu Händen des AP wurde ein Gemeinderatsbeschluss im Sinne einer Absichtserklärung zur Umsetzung und Finanzierung der Massnahmen beigelegt.

8. Würdigung der Wirkung

Nach der Mitwirkung wird an dieser Stelle die Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms beschrieben.

9. Umsetzung

9.1 Verankerung in den kantonalen Richtplänen

Während im Anschluss an das AP AareLand 2G die kantonalen Richtpläne entsprechend angepasst wurden, sind im Anschluss an das AP AareLand 3G keine Richtplananpassungen vorgesehen.

Die Richtplaninhalte zu den Raumkonzepten und zur Siedlung wurden/ werden in beiden Kantonen in den Jahren 2015/2016 im Zuge der RPG-Revision überarbeitet. Die Inhalte des AP AareLand und die Richtplaninhalte sind eng koordiniert (siehe Kap. 4), so dass keine weitere Richtplananpassung in diesen Teilbereichen vorgesehen ist.

Die AP-Massnahmen von kantonaler Bedeutung im Bereich Verkehr sind bereits in den Richtplänen enthalten. Neue, richtplanrelevante Massnahmen sind im AP AareLand nicht enthalten.

9.2 Finanzierung der Massnahmen

Die A-Massnahmen erlangen ihre Baureife zwischen 2019 und 2023, die Projektierungsarbeiten sind dementsprechend bereits weit fortgeschritten. Die Kosten sind auf der Grundlage eines Bundesbeitrags von 40% gesichert. Unter dieser Voraussetzung sind die Projekte tragbar. Bei einer Reduktion des Beitragssatzes müsste das Programm überprüft werden.

Die Betriebskosten der beantragten Massnahmen sind gewährleistet und können von den Kantonen getragen werden.

Für die Massnahmen unter kommunaler Federführung wurde von den Gemeinden ein Commitment zur Umsetzung und Finanzierung der Massnahmen in Form eines Gemeinderatsbeschlusses eingefordert. Für sämtliche im Agglomerationsprogramm enthaltene Massnahmen unter kommunaler Federführung liegt der entsprechende Gemeinderatsbeschluss vor.

Massnahmen unter kantonaler Federführung werden den Gemeinden im Rahmen der Behördenvernehmlassung zur Stellungnahme vorgelegt. Die meisten dieser Massnahmen wurden auch von Gemeinde- und regionaler Seite wiederholt gefordert. Die Tregerschaft des AP AareLand ist davon überzeugt, dass die Gemeinden auch bezüglich Mitfinanzierung hinter diesen Massnahmen stehen.

10. Schlussfolgerungen und Ausblick

Nach der Mitwirkung werden an dieser Stelle die Schlussfolgerungen und der Ausblick auf die weiteren Arbeiten ergänzt.

Anhang

Anhang 1 Grundlagen

Das Agglomerationsprogramm der 3. Generation baut zudem auf folgenden Konzepten, Grundlagen und Daten auf:

Bund

- Agglomerationspolitik:
 - Agglomerationsprogramme AareLand 1. und 2. Generation
 - Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation, 2015
 - Prüfbericht des Bundes, Agglomerationsprogramm AareLand 2. Generation vom 26. Februar 2014
 - Leistungsvereinbarung, Agglomerationsprogramm AareLand 2. Generation vom 04.03.2015
- Eidgenössische Gesetzgebung
- Raumkonzept Schweiz
- Dokumentation Planungsgrundlagen STEP Ausbauschritt 2030, Bericht vom April 2014
- Diverse Statistiken des Bundesamtes für Statistik BfS

Gemeinsame Grundlagen Kantone Aargau und Solothurn

- Agglomerationsprogramm AareLand 1. Generation, 2007 und 2. Generation, 2012
- Hochwasserschutz- und Revitalisierungsprojekt Olten-Aarau, Vorprüfungs-dossier, 28. Januar 2011
- A-Welle Tarifverbund, Regionale Netzpläne, 2014

Kanton Aargau

- Richtplan Kanton Aargau, beschlossen durch den grossen Rat am 24. März 2015
- Gesetz über Raumentwicklung und Bauwesen (Baugesetz) des Kantons Aargau vom 19. Januar 1993 (SAR 713.100)
- Bauverordnung des Kantons Aargau vom 25. Mai 2011 (SAR 713.121)
- Statistisches Amt Aargau, Bevölkerungsprognose 2013, Online Datenbank (Zugriff: September 2015)
- Dichte illustriert. Dichte in Bildern und Zahlen am Beispiel von 20 Siedlungen aus dem Kanton Aargau, BVU, 2014
- Dekret über den Bau, den Unterhalt und die Kostenverteilung bei Kantonsstrassen vom 20. Oktober 1971 des Kantons Aargau (SAR 751.120)
- Dekret über die Beteiligung von Kanton und Gemeinden an den Kosten des öffentlichen Verkehrs des Kantons Aargau vom 11. März 1997, (SAR 995.150)
- Gesamtverkehrsstrategie, mobilitätAARGAU, 2006 und Entwurf der überarbeiteten Gesamtverkehrsstrategie (Stand November 2015)
- Gesetz über den öffentlichen Verkehr des Kantons Aargau vom 2. September 1975 (SAR 995.100)
- Gesetz über die National- und Kantonsstrassen und ihre Finanzierung des Kantons Aargau vom 17. März 1969 (SAR 751.100)

- Infrastrukturplanung Verkehr Schwerpunkt Strasse (IVS-AG) Kanton Aargau, Entwurf März 2011
- Mehrjahresprogramm ÖV Kanton Aargau, Beschluss des Grossen Rats vom März 2013
- Ortsdurchfahrten: Anleitung zu attraktiven Kantonsstrassen im Siedlungsgebiet, BVU, 2009
- Siedlungs- und Verkehrskonzept Unteres Wiggertal, Schlussbericht vom Mai 2011
- MOBILITÄT Kanton Aargau, Park + Pool-Parkplätze, Erhebung Auslastung, November 2014
- Verordnung über Fuss- und Wanderwege des Kantons Aargau vom 3. April 1989 (SAR 759.111)
- Massnahmenplan Luft des Kantons Aargau, 2009
- Grundlagenbericht Wildtierkorridore, Umwelt Aargau, 2010
- Landschaftsqualitätsprojekte Aargau, Förderprogramm, Bericht Version 2 vom 29. Juli 2014

Kanton Solothurn

- Siedlungsstrategie Kanton Solothurn, Stand September 2014
- Kantonaler Richtplan: Gesamtüberprüfung (öffentliche Auflage 03.08.-30.10.2015)
- Raumkonzept Kanton Solothurn, vom Regierungsrat als Grundlage für den kantonalen Richtplan festgelegt, RRB Nr. 2012/1522 3. Juli 2012
- Regionale Arbeitsplatzzone RAZ Gäu, Stand der Arbeiten Februar 2014
- Planungs- und Baugesetz (PBG, BGS 711.1)
- Kantonale Bauverordnung (KBV, BGS 711.61)
- Verkehrspolitisches Leitbild (VLB), RRB Nr. 1789 vom 30. August 2004
- Gesetz über den öffentlichen Verkehr (ÖV-Gesetz, BGS 732.1)
- Leistungsauftrag öffentlicher Verkehr, 2011
- Verordnung zur Festsetzung der Leistungen der Einwohnergemeinden an den öffentlichen Verkehr (Kostenverteil-Verordnung, BGS 732.21)
- Strassengesetz (BGS 725.11)
- Umfahrungsstrassenpolitik Kanton Solothurn, 2009
- Verordnung über das Grundangebot im regionalen Personenverkehr (Grundangebotsverordnung, BGS 732.4)
- Verordnung über die Festsetzung der Beiträge der Einwohnergemeinden an den Bau von Kantonsstrassen (Kantonsstrassen-Beitragsverordnung, BGS 725.112)
- Kantonaler Velonetzplan: Grundlagenplan zum Alltags- und Freizeitnetz, Mobilservice 2014
- Konzept zur Renaturierung der Aare, 1992
- Luftmassnahmenplan 2008 (LMP 08)
- Mehrjahresprogramm Natur und Landschaft, Kantonsratsbeschluss Nr. SGB 099 / 2008
- Landschaftsqualitätsprojekt Olten-Gösgen-Gäu, Bericht vom 28. April 2015
- Waldreservatskonzept Solothurn, RRB Nr. 581 vom 19. März 2002 / RRB Nr. 2459 vom 9. Dezember 2002

Gemeinden

- Bestehende Nutzungsplanungen
- Kommunale Konzepte
- Mobilitätsplan Olten - Bericht Phase 1: Im Auftrag der Stadt Olten und des Kantons Solothurn am 10. August 2015 vom Stadtrat Olten genehmigt
- Auswertung Umfrage bei den Gemeinden der Agglomeration AareLand, Juni 2015
- Schachenpark, Landschaft und Industriegeschichte: Zwischenbericht 09/2007, im Auftrag vom Amt für Raumplanung Solothurn, September 2007

Regionen

- Planungsverband der Region Aarau: Regionalentwicklungskonzept REK Aarau, von der Abgeordnetenversammlung vom 10. November 2011 beschlossen
- Regionalverband zofingenregio: Entwicklungsmodul 1: Koordinierte Raumentwicklung zofingenregio Aargau Luzern, 17. September 2010
- Gemeindepräsidentenkonferenz Niederamt: REK Niederamt, Stand 1. Dezember 2011
- Gemeindepräsidentenkonferenz Konzeptstudie zur Raumentwicklung Oensingen bis Olten: Regionale Arbeitsplatzzone Gäu RAZ, von der Steuerungsgruppe als Grundlage für das Agglomerationsprogramm zweite Generation und die Gesamtüberprüfung des kantonalen Richtplans Kanton SO am 24. August 2012 verabschiedet.
- Regionalverein Olten Gösgen Gäu, Leitbild 2015, Juli 2010
- Entwicklungskonzept Olten-Oensingen, April 2011
- AareLandweg, AareLand, 2013

Anhang 2 Definition Agglomeration gemäss Bundesamt für Statistik

1. Agglomerationen sind zusammenhängende Gebiete mehrerer Gemeinden mit insgesamt mindestens 20 000 Einwohnern.
2. 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.
3. 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:
 - a) Baulicher Zusammenhang mit der Kernstadt; Baulücken durch Nichtsiedlungsgebiet (Landwirtschaftsland, Wald) dürfen 200 Meter nicht überschreiten.
 - b) Die addierte Einwohner- / Arbeitsplatzdichte je Hektare Siedlungs- und Landwirtschaftsfläche (ohne Alpweiden) übersteigt 10.
 - c) 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).
 - d) 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.
 - e) Der Anteil der im 1. Wirtschaftssektor Erwerbstätigen (Wohnortsprinzip) darf das Doppelte des gesamtschweizerischen Anteils nicht überschreiten.

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

Anhang 3 Übersetzungstabelle Raumtypenzuordnung

Gemeinde	Raumtyp Aggloprogramm 2. Generation	Raumtyp kantonaler Richtplan	Raumtyp Aggloprogramm 3. Generation
Aarau	Zentrum AareLand	Kernstadt	wie in AP 2. Generation
Aarburg	Urbaner Entwicklungsraum	Urbaner Entwicklungsraum	wie in AP 2. Generation
Biberstein	Wohndorf im Landschaftsraum	Urbaner Entwicklungsraum	Ländlicher Entwicklungsraum
Brittnau	Wohndorf auf ländlicher Entwicklungsachse / ländliche Entwicklungsgemeinde (SO)	Urbaner Entwicklungsraum	Urbaner Entwicklungsraum
Buchs (AG)	Urbaner Entwicklungsraum	Urbaner Entwicklungsraum	wie in AP 2. Generation
Erlinsbach (AG)	Landschaftsraum??	Urbaner Entwicklungsraum	wie in AP 2. Generation
Gränichen	Urbaner Entwicklungsraum	Urbaner Entwicklungsraum	wie in AP 2. Generation
Hirschthal	Wohndorf auf ländlicher Entwicklungsachse / ländliche Entwicklungsgemeinde (SO)	Ländliche Entwicklungsachse	wie in AP 2. Generation
Küttigen	Wohndorf auf ländlicher Entwicklungsachse / ländliche Entwicklungsgemeinde (SO)	Urbaner Entwicklungsraum	wie in AP 2. Generation
Muhlen	Wohndorf auf ländlicher Entwicklungsachse / ländliche Entwicklungsgemeinde (SO)	Ländliche Entwicklungsachse	wie in AP 2. Generation
Oberentfelden	Urbaner Entwicklungsraum	Urbaner Entwicklungsraum	wie in AP 2. Generation
Oftringen	Urbaner Entwicklungsraum	Urbaner Entwicklungsraum	wie in AP 2. Generation
Rothrist	Urbaner Entwicklungsraum	Urbaner Entwicklungsraum	wie in AP 2. Generation
Schöftland	Wohndorf auf ländlicher Entwicklungsachse / ländliche Entwicklungsgemeinde (SO)	Ländliches Zentrum	wie in AP 2. Generation
Stenggelbach	Urbaner Entwicklungsraum	Urbaner Entwicklungsraum	wie in AP 2. Generation
Suhr	Urbaner Entwicklungsraum	Urbaner Entwicklungsraum	wie in AP 2. Generation
Unterentfelden	Urbaner Entwicklungsraum	Urbaner Entwicklungsraum	wie in AP 2. Generation
Zofingen	Zentrum AareLand	Kernstadt	wie in AP 2. Generation
Boningen	Wohndorf im Landschaftsraum	Agglomerationsgeprägter Raum	wie in AP 2. Generation
Däniken	Urbaner Entwicklungsraum	Urbaner Raum	wie in AP 2. Generation
Dulliken	Urbaner Entwicklungsraum	Urbaner Raum	wie in AP 2. Generation
Egerkingen	Urbaner Entwicklungsraum	Urbaner Raum	wie in AP 2. Generation
Eppenberg-Wöschnau	Wohndorf im Landschaftsraum	Ländlicher Raum	wie in AP 2. Generation
Erlinsbach (SO)	Wohndorf auf ländlicher Entwicklungsachse / ländliche Entwicklungsgemeinde (SO)	Agglomerationsgeprägter Raum	wie in AP 2. Generation
Gretzenbach	Urbaner Entwicklungsraum	Urbaner Raum	wie in AP 2. Generation
Gunzgen	Wohndorf auf ländlicher Entwicklungsachse / ländliche Entwicklungsgemeinde (SO)	Agglomerationsgeprägter Raum	wie in AP 2. Generation
Hägendorf	Urbaner Entwicklungsraum	Urbaner Raum	wie in AP 2. Generation
Härkingen	Wohndorf auf ländlicher Entwicklungsachse / ländliche Entwicklungsgemeinde (SO)	Agglomerationsgeprägter Raum	wie in AP 2. Generation
Kappel (SO)	Urbaner Entwicklungsraum	Agglomerationsgeprägter Raum	Ländliche Entwicklungsgemeinde
Lostorf	Wohndorf im Landschaftsraum	Ländlicher Raum	wie in AP 2. Generation
Neuendorf	Wohndorf auf ländlicher Entwicklungsachse / ländliche Entwicklungsgemeinde (SO)	Agglomerationsgeprägter Raum	wie in AP 2. Generation
Niederbuchsiten	Wohndorf auf ländlicher Entwicklungsachse / ländliche Entwicklungsgemeinde (SO)	Ländlicher Raum	wie in AP 2. Generation
Niedergösgen	Urbaner Entwicklungsraum	Agglomerationsgeprägter Raum	wie in AP 2. Generation
Oberbuchsiten	Wohndorf auf ländlicher Entwicklungsachse / ländliche Entwicklungsgemeinde (SO)	Agglomerationsgeprägter Raum	wie in AP 2. Generation
Obergösgen	Wohndorf auf ländlicher Entwicklungsachse / ländliche Entwicklungsgemeinde (SO)	Agglomerationsgeprägter Raum	wie in AP 2. Generation
Olten	Zentrum AareLand	Urbaner Raum	wie in AP 2. Generation
Rickenbach (SO)	Urbaner Entwicklungsraum	Urbaner Raum	wie in AP 2. Generation
Schönenwerd	Urbaner Entwicklungsraum	Urbaner Raum	wie in AP 2. Generation
Starrkirch-Wil	Urbaner Entwicklungsraum	Urbaner Raum	wie in AP 2. Generation
Trimbach	Urbaner Entwicklungsraum	Urbaner Raum	wie in AP 2. Generation
Wangen bei Olten	Urbaner Entwicklungsraum	Urbaner Raum	wie in AP 2. Generation
Winznau	Wohndorf auf ländlicher Entwicklungsachse / ländliche Entwicklungsgemeinde (SO)	Agglomerationsgeprägter Raum	wie in AP 2. Generation
Oensingen	Regionalzentrum Oensingen	Urbaner Raum	wie in AP 2. Generation

Anhang 4 Abkürzungsverzeichnis

AG	Aargau
AP (1G/2G/3G)	Agglomerationsprogramm (1. / 2. 3. Generation)
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
ASTRA	Bundesamt für Strassen
B+R	Bike and Ride
BFS	Bundesamt für Statistik
BLN	Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung
E/ha / AP/ha	Einwohner / Arbeitsplätze pro Hektare
FVV	Fuss- und Veloverkehr
ha	Hektare
HLS	Hochleistungsstrasse
HVS	Hauptverkehrsstrasse
KGV	Kommunaler Gesamtplan Verkehr
KM	Kombinierte Mobilität
MinVV	Verordnung über die Verwendung der zweckgebun- denen Mineralölsteuer im Strassenverkehr (SR 725.116.21)
Mio.	Millionen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MJP ÖV	Mehrjahresprogramm ÖV
NM	Nachfrageorientierte Massnahmen
OGG	Regionalverein Olten-Gösgen-Gäu
ÖV	Öffentlicher Verkehr
ÖV-GK	ÖV-Güteklasse
P+R	Park and Ride
PRA	Planungsverband Region Aarau
RAZ	Regionale Arbeitszone
REK	Regionalentwicklungskonzept
RPG	Raumplanungsgesetz des Bundes
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
SO	Solothurn
STATENT	Unternehmensstatistik des Bundes
STATPOP	Bevölkerungsstatistik des Bundes
STEP	Strategische Entwicklungsprogramme Bahninfra- struktur
VIV	Verkehrsintensive Vorhaben
VM	Verkehrsmanagement

Anhang 5 Umsetzungsreporting

Die tabellarische Zusammenstellung zum Stand der Umsetzung Agglomerationsprogramme 1. und 2. Generation wird im Sommer 2016 an dieser Stelle ergänzt.

Anhang 6 Übersichtskarte Verkehrsmassnahmen