

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 Dauer-
 aufgaben, 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 Oltnerstrasse 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 abge-
 stimmten Einzelprojekten. Neben den Verbesserungen für den MIV dienen
 diese Projekte insbesondere auch der Verflüssigung des strassengebun-
 denen ÖV und der Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteil-
 nehmenden. 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 vor-
 angehenden Generationen. So werden insbesondere im Kanton Solothurn
 nur wenige neue Massnahmen vorgeschlagen. Zahlreiche Schwachstellen
 wurden mit Massnahmen aus der 1. und 2. Generation Agglomerationspro-
 gramm 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 Oltnerstrasse 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