



22.02.2023

---

# Agglomerationsprogramm AareLand

## 4. Generation

### Prüfbericht des Bundes

---

Referenz/Aktenzeichen: ARE-223.1-04-18/4/2



Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Raumentwicklung ARE

 Scheidegger Stephan JT6FBK  
17.02.2023  
Info: [admin.ch/esignature](https://admin.ch/esignature) | [validator.ch](https://validator.ch)

**Stephan Scheidegger**  
Stellvertretender Direktor

 Seewer Ulrich FZ4UYO  
07.02.2023  
Info: [admin.ch/esignature](https://admin.ch/esignature) | [validator.ch](https://validator.ch)

**Dr. Ulrich Seewer**  
Vizedirektor

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Gegenstand, Ziel und Zweck der Prüfung, Eingangsprüfung</b>	<b>4</b>
1.1	Gegenstand der Prüfung	4
1.2	Ziel und Zweck der Prüfung	4
1.3	Vorgehen im Prüfprozess	4
<b>2</b>	<b>Zusammenfassung der Prüfergebnisse</b>	<b>5</b>
2.1	Beitragssatz	5
2.2	Gesamtwürdigung	5
2.3	Mitfinanzierte Massnahmen	7
<b>3</b>	<b>Eingangsprüfung und Prüfung der Grundanforderungen</b>	<b>8</b>
3.1	Eingangsprüfung	8
3.2	Prüfung der Grundanforderungen	8
<b>4</b>	<b>Massnahmenbeurteilung</b>	<b>8</b>
4.1	Angepasste Massnahmen	9
4.2	Nicht mitfinanzierte Massnahmen	11
4.2.1	Nicht durch den Bund mitfinanzierbare Massnahmen	11
4.2.2	Nicht programmrelevante Massnahmen	13
4.3	Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen	13
4.4	Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C	14
4.5	B-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung	15
<b>5</b>	<b>Programmbeurteilung</b>	<b>15</b>
5.1	Gesamtnutzen	16
5.2	Gesamtkosten	16
5.3	Umsetzungsbeurteilung und Beitragssatz	17
<b>6</b>	<b>Übereinstimmung mit der Gesetzgebung und Planungsinstrumenten des Bundes sowie den kantonalen Richtplänen</b>	<b>18</b>
6.1	Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne sowie Inventare des Bundes	18
6.1.1	Allgemeines	18
6.1.2	Massnahmen der Priorität A oder B mit möglichen Konflikten im Bereich Umwelt aus Sicht des Bundesamtes für Umwelt (BAFU)	18
6.2	Nachweis der Abstimmung von Infrastrukturmassnahmen der Priorität A mit den kantonalen Richtplänen	19
<b>7</b>	<b>Empfehlungen zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms</b>	<b>20</b>
	<b>ANHANG 1</b>	<b>21</b>
	<b>ANHANG 2</b>	<b>23</b>

# 1 Gegenstand, Ziel und Zweck der Prüfung, Eingangsprüfung

## 1.1 Gegenstand der Prüfung

Gegenstand der Prüfung ist das Agglomerationsprogramm AareLand bestehend aus:

- Teil 1: Hauptbericht, 25. Mai 2021
- Teil 2: Massnahmenblätter, 25. Mai 2021
- Teil 3: Umsetzungstabellen, 25. Mai 2021
- Kartenband, 16. April 2021
- Weitere Referenzdokumente (Massnahmenlisten, Sachinformationen, GIS-Daten)

Mit dem Agglomerationsprogramm (AP) stellt die Trägerschaft ein Gesuch um Mitfinanzierung der im Agglomerationsprogramm als prioritär eingestuften Verkehrs-Infrastrukturvorhaben durch den Bund, gestützt auf das Bundesgesetz vom 30. September 2017 über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAFG)<sup>1</sup>. Die Voraussetzungen für die Mitfinanzierung von Verkehrsinfrastrukturen richten sich nach den Art. 17a – 17f des Bundesgesetzes vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel (MinVG)<sup>2</sup> und der Verordnung vom 7. November 2007 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel (MinVV)<sup>3</sup>.

## 1.2 Ziel und Zweck der Prüfung

Die Prüfung des Agglomerationsprogramms dient dazu, den Beitragssatz und die Bundesbeiträge für das Agglomerationsprogramm AareLand nachvollziehbar herzuleiten.

Auf der Grundlage des Prüfberichts erarbeitet der Bund die Botschaft des Bundesrats zum Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr ab 2024 (vierte Generation) zuhanden der eidgenössischen Räte.

Im Rahmen der Erarbeitung des Prüfberichts werden die in den Agglomerationsprogrammen enthaltenen Massnahmen nicht auf deren Übereinstimmung mit den gesetzlichen Anforderungen geprüft. Der Prüfbericht enthält daher keine Aussagen zur Bewilligungsfähigkeit der einzelnen Massnahmen.

## 1.3 Vorgehen im Prüfprozess

Die Prüfung der Agglomerationsprogramme richtet sich im Rahmen von MinVG und MinVV nach der Verordnung des UVEK vom 20. Dezember 2019 über das Programm Agglomerationsverkehr (PAVV) und den Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr vom 13. Februar 2020 (RPAV). Im Verlaufe des Prüfprozesses wurden die Vorgaben der PAVV und der RPAV in der praktischen Anwendung konkretisiert und präzisiert.

Das Prüfverfahren gliedert sich gemäss Art. 11 ff. PAVV in folgende Schritte:

1. Eingangsprüfung;
2. Prüfung der Grundanforderungen;
3. Prüfung und Priorisierung der einzelnen Massnahmen des Agglomerationsprogramms AareLand (Massnahmenbeurteilung)

---

<sup>1</sup> SR 725.13

<sup>2</sup> SR 725.116.2

<sup>3</sup> SR 725.116.21

#### 4. Beurteilung des Agglomerationsprogramms aufgrund

- des Gesamtnutzens der geprüften und priorisierten Massnahmen und dessen Relation zu den Gesamtkosten (Kosten-Nutzen-Verhältnis)
- des Stands der Umsetzung des Agglomerationsprogramms der 2. Generation.

Weitere Hinweise zum Vorgehen und zu den Ergebnissen des Prüfprozesses sind im Erläuterungsbericht vom 22.02.2023 dargelegt.

## 2 Zusammenfassung der Prüfergebnisse

### 2.1 Beitragssatz

Aufgrund der Programmbeurteilung (vgl. Kap. 2.2 und Kap. 5) wird dem eidgenössischen Parlament beantragt, folgenden Beitragssatz des Bundes an die mitfinanzierten Massnahmen des Agglomerationsprogramms AareLand der 4. Generation festzulegen:

35%
-----

### 2.2 Gesamtwürdigung

Nachfolgend werden die Beurteilung des Bundes für die Wirkungsziele des Agglomerationsprogramms erläutert und die einzelnen Stärken und Schwächen dargelegt. Im Kapitel 7 werden ausserdem wichtige Empfehlungen zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms gegeben.

Das Agglomerationsprogramm AareLand der 4. Generation (AP) baut auf den vorangehenden Generationen auf und wird kohärent weiterentwickelt. Die Zusammenarbeit im kantonsübergreifenden Perimeter ist sichergestellt. Das Programm ist gut verständlich und verfügt über einen erkennbaren roten Faden. Die Kernbotschaft sowie die differenzierte Betrachtung von drei Raumtypen tragen zum besseren Verständnis bei. Zudem wird der Handlungsbedarf klar ausgewiesen und priorisiert.

Siedlung und Verkehr werden gut aufeinander abgestimmt. Das Zukunftsbild und die Strategien sind darauf ausgerichtet, die Siedlungsentwicklung im Agglomerationskernraum und in den Agglomerationskorridoren an gut mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) erschlossenen Lagen zu konzentrieren. So findet ein relevanter Teil der Siedlungsentwicklung an zentralen Lagen in Aarau, Olten und Zofingen sowie im Korridor Olten-Zofingen statt. Für die drei Raumtypen werden spezifische Entwicklungsziele für Siedlung und Landschaft sowie Verkehr definiert, was zu einer guten Abstimmung beiträgt. In den Siedlungs- und Verkehrsmassnahmen wird jedoch teilweise noch wenig auf die Abstimmung von Siedlung und Verkehr eingegangen.

Das Agglomerationsprogramm AareLand entfaltet eine moderate Wirkung auf das Gesamtverkehrssystem. Eine Stärke des Programms ist die Gesamtverkehrsstrategie, welche schwerpunktmässig auf der Vernetzung der Verkehrsträger, Verkehrsmanagement, dem Fuss- und Veloverkehr (FVV) sowie dem ÖV aufbaut und nur vereinzelte Strassenausbauten vorsieht. Positiv ist weiter, dass der im AareLand wesentliche Güterverkehr Gegenstand einer eigenen Teilstrategie ist, welche in den kommenden Generationen mit Massnahmen umgesetzt werden soll. Die Gesamtverkehrsstrategie wird aber noch nicht in allen Bereichen mit konkreten Massnahmen verfolgt. Insbesondere Massnahmen in den Bereichen Verkehrsmanagement und Mobilitätsmanagement sind nicht oder nur vereinzelt enthalten. Konzepte und Massnahmen zu innovativen Mobilitätslösungen wie Pooling- oder Sharingangebote werden im Programm ebenfalls nicht behandelt.

Wie in früheren Generationen wird der Fokus zur Verbesserung der Intermodalität auf die Realisierung multimodaler Verkehrsdrehscheiben gelegt. Der FVV wird in diese Überlegungen miteinbezogen, indem die Zugänglichkeit verbessert und B+R-Plätzen bereitgestellt werden. In der 4. Generation enthält das Agglomerationsprogramm allerdings keine neuen Massnahmen zu multimodalen Drehscheiben. In den drei Zentren werden die öffentlichen Parkplätze bewirtschaftet, ein agglomerationsweites Konzept zur Steuerung der Mobilitätsnachfrage wie flächendeckendes Parkraummanagement fehlt aber. Auch ist

bei den Entwicklungsgebieten mit erhöhten verkehrlichen Auswirkungen nur vereinzelt ein Mobilitätskonzept integraler Bestandteil der Massnahmen.

Basierend auf einer umfassenden Schwachstellenanalyse des ÖV-Systems sind diverse Taktverdichtungen im Busverkehr in Aarau und Zofingen sowie verlängerte Buslinien im Agglomerationskernraum und den Korridoren vorgesehen. Punktuelle Aufwertungen an Bushaltestellen erhöhen die Attraktivität des ÖV-Angebots zusätzlich. Allerdings werden keine Massnahmen zur Fahrplanstabilität und Reisezeitminimierung des Busbetriebs vorgesehen, obschon die Schwachstellenanalyse einen entsprechenden Handlungsbedarf nahelegt.

Das klar hierarchisierte Strassennetz des Programms wird im Raum Suhr mit der Ostumfahrung der Strassenmassnahme «Verkehrsinfrastruktur-Entwicklung Raum Suhr» (VERAS) verbessert. Auf die durchgeführte Schwachstellen- und Auslastungsanalyse für die Knoten und Strecken des Strassennetzes wurde lediglich vereinzelt mit Massnahmen reagiert. Diverse Betriebs- und Gestaltungskonzepte (BGK) werten Ortsdurchfahrten auf. Eine Schwäche des Programms ist, dass es in dieser Generation keine Massnahmen zugunsten von Verkehrsmanagement enthält. Ferner wird in vielen Gemeinden das Potenzial für neue temporeduzierte Zonen nicht genutzt. Es sind auch keine griffigen Push-Massnahmen vorgesehen, um den Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) am Modalsplit in der Gesamtagglomeration zu senken. Ferner geht das Programm zu wenig auf mögliche Chancen und Risiken des N1-Ausbaus zwischen Luterbach und Härkingen ein.

Das Angebot für den FVV wird stark verbessert. Neben der Velovorzugsrouten im potenzialstarken Korridor Zofingen-Aarburg entfalten insbesondere die pauschalen Massnahmen zur Netzlückenschliessung, zur Erhöhung der Sicherheit und der Schaffung von Abstellplätzen eine positive Wirkung. Auffallend ist allerdings, dass diverse Velomassnahmen noch zu wenig reif sind.

Im Bereich Siedlung entfaltet das Agglomerationsprogramm eine leicht positive Wirkung. Die Teilstrategie Siedlung sowie die daraus abgeleiteten Massnahmen fördern eine Siedlungsentwicklung nach innen. Insbesondere werden zahlreiche Schlüsselareale weiterentwickelt. Die Entwicklung soll sich an - mit dem ÖV gut erschlossenen Standorten - konzentrieren, was aber nicht in allen Massnahmen konsequent umgesetzt wird. Zu begrüßen ist, dass das Agglomerationsprogramm den kantonalen Richtplan durch eine Priorisierung der Siedlungsmassnahmen zu konkretisieren versucht. Die Anstrengungen zur Innenentwicklung im überbauten Gebiet sind jedoch noch zu wenig konkret. Ausserdem ist die Entwicklung der Arbeitsplatzgebiete weiterhin besser zeitlich und mit dem Verkehr abzustimmen. Sowohl die Massnahmen zur Zentrumsentwicklung wie beispielsweise in Däniken, Muhen und Suhr als auch einzelne Verkehrsmassnahmen tragen zur Aufwertung der Siedlungsfreiräume bei, sind aber noch wenig konkret. Auch die Massnahme zur hitzeangepassten Siedlungsentwicklung leistet einen Beitrag für die Aufwertung der Freiräume.

Das Agglomerationsprogramm wirkt eher stark auf die Verkehrssicherheit. Es umfasst eine separate Teilstrategie zur Verkehrssicherheit. Darin wird explizit aufgezeigt, mit welchen Massnahmen des Agglomerationsprogramms konkret zur Verkehrssicherheit beigetragen wird. Diese wird mit verschiedenen Massnahmen verbessert, die insbesondere der Aufwertung von Strassenräumen und dem FVV dienen. Temporeduktionen werden aber nur im Rahmen von BGK aufgezeigt.

Auf die Reduktion der Luft- und Lärmbelastung hat das Agglomerationsprogramm eine moderate Wirkung. Die Massnahmen tragen nur wenig zu einer Verschiebung des Modalsplits zu Gunsten des ÖV und des FVV bei. Dies gilt auch für die Erschliessung der Schlüsselareale. Dementsprechend reduziert sich die Lärm- und Luftbelastung nur punktuell.

Für die Landschaft besteht eine Teilstrategie, welche insbesondere die Flussräume sowie die Freihaltung und die Vernetzung des siedlungsnahen Naturraums ins Zentrum stellt. Die Massnahmen stärken die Landschaft zwar punktuell, sind jedoch noch zu wenig konkret und somit weniger wirksam.

Die Umsetzung der Verkehrsmassnahmen der 2. Generation ist teilweise verzögert und damit ungenügend. Der Umsetzungsstand der Siedlungsmassnahmen befindet sich dagegen im Soll. Der Umsetzungsbericht ist vollständig und nachvollziehbar und erläutert auch die Gründe für die Verzögerungen bei Verkehrsmassnahmen. So können die in der Umsetzungsbeurteilung festgestellten Verzögerungen bei den ÖV-Drehscheiben mit der Abstimmung mit der nationalen Planung plausibel

begründet werden. Der Umsetzungsstand der Massnahmen der zweiten Generation ist damit insgesamt als genügend zu beurteilen.

### 2.3 Mitfinanzierte Massnahmen

Auf der Grundlage dieses Beitragssatzes werden den eidgenössischen Räten die in der nachfolgenden A-Liste aufgeführten Massnahmen zur Mitfinanzierung und die entsprechenden Bundesbeiträge zur Freigabe beantragt.

#### A-Liste

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) laut AP</i>	<i>Kosten (Mio. CHF)*</i>	<i>Bundes- beitrag **</i>	<i>Bundes- beitrag ***</i>
2581.4.001	ÖV407	Egerkingen, Optimierung der ÖV-Erschliessung Areal Gäupark	2.04	2.09	0.73	
2581.4.004	ÖV408.3	Neuendorf, Neue Haltestelle Kreisschule Gäu	0.28	0.28	0.10	
2581.4.007	Str402	Wangen b. O., Verkehrsraumgestaltung Entwicklungsgebiet Danzmatt / Bahnhof	7.30	7.30	2.56	
2581.4.008	Str403	Zofingen/Ottringen, Aufhebung Niveauübergang Aarburgerstrasse K104	14.50	14.75	5.16	
2581.4.022	FVV401	Velovorzugsroute Zofingen – Olten, Abschnitt Zofingen – Aarburg (östlich Bahnlinie, Korridor A)	18.50	18.91	6.62	
2581.4.103	LV-A	Paket LV A-Liste	5.24	3.14	1.10	
2581.4.104	BGK-A	Paket Aufw. Str. A-Liste	24.17	25.37		8.88
2581.4.105	Bus-A	Paket Aufw. Bushalt. A-Liste	0.50	0.54		0.19
2581.4.107	Str401	Suhr, VERAS Abschnitt Ostumfahrung	178.10	181.17	63.41	
<b>Summe</b>			<b>250.63</b>	<b>253.55</b>	<b>78.58</b>	<b>10.17</b>

Tabelle 2-1 \* Preisstand Oktober 2020, exkl. Mehrwertsteuer und Teuerung; für Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen inkl. Mehrwertsteuer und Teuerung; \*\* Preisstand Oktober 2020 exkl. Mehrwertsteuer und Teuerung; \*\*\* inkl. Mehrwertsteuer und Teuerung, vgl. Anhang 1 und Erläuterungsbericht zur Prüfung der Agglomerationsprogramme der 4. Generation

## 3 Eingangsprüfung und Prüfung der Grundanforderungen

### 3.1 Eingangsprüfung

Der Bund prüft nur Agglomerationsprogramme, welche die Anforderungen gemäss Art. 1-3 und Art. 8 PAVV erfüllen (Art. 11 PAVV und Anhang 1 RPAV)<sup>4</sup>. Im vorliegenden AP sind diese Voraussetzungen erfüllt. Die Anforderungen gemäss Art. 1 – 3 und 8 PAVV sind eingehalten, weshalb eine Prüfung des AP an die Hand genommen wurde.

### 3.2 Prüfung der Grundanforderungen

Ein Agglomerationsprogramm muss die Grundanforderungen gemäss Art. 7 PAVV erfüllen. In der Art und Weise und im Detaillierungsgrad können die Grundanforderungen den spezifischen Herausforderungen und der Grösse der jeweiligen Agglomeration angepasst werden<sup>5</sup>.

Im Agglomerationsprogramm AareLand sind die Grundanforderungen erfüllt.

## 4 Massnahmenbeurteilung

Das Ergebnis der Massnahmenbeurteilung gemäss Art. 13 PAVV und Kap. 3.3. RPAV wird nachfolgend im Sinne einer Übersicht wie folgt dargestellt.

- Angepasste Massnahmen (Kap. 4.1)
- Nicht mitfinanzierte Massnahmen (Kap. 4.2)
  - Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen (Kap. 4.2.1 )
  - nicht mitfinanzierbare Verkehrsmassnahmen (Kap. 4.2.1)
  - Eigene Leistungen der Agglomeration (Kap. 4.2.1)
  - nicht programmrelevante Massnahmen (Kap. 4.2.2)
- Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen (Kap. 4.3)
- Massnahmen mit abgeänderten Prioritäten A/B/C (Kap. 4.4)

Eine Zusammenstellung der Massnahmen mit Priorität A und B nach Überprüfung durch den Bund ist in Kap. 2 resp. Kap. 4.5 ersichtlich

- Massnahmen der A-Liste sind innerhalb der Vierjahresperiode 2024-2027 bau- und finanzreif.
- Massnahmen der B-Liste werden die Bau- und Finanzreife erst später erreichen und/oder deren Kosten-Nutzen-Verhältnis muss noch optimiert werden.

Die in den Tabellen 2-1, 4-2 und 4-6 aufgelisteten Massnahmen sind für den Beitragssatz relevant und werden in die Leistungsvereinbarung übernommen.

Die Wirkung von Massnahmen, die von der Agglomeration mit Priorität C eingereicht wurden, wird vom Bund nicht beurteilt.

---

<sup>4</sup> Vgl. RPAV S.21, Ziff.2.3

<sup>5</sup> Vgl. RPAV S. 27 Ziff. 2.6.

## 4.1 Angepasste Massnahmen

Um eine einheitliche Prüfung aller Agglomerationsprogramme durchführen zu können, mussten folgende Massnahmen in ihrer Zusammensetzung geändert werden:

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Änderung Massnahmenkonfiguration
2581.4.006	Str401	Suhr, VERAS	<p>Die Massnahme «Suhr, VERAS» wurde im Agglomerationsprogramm als Gesamtmassnahme, bestehend aus Südumfahrung und Ostumfahrung, eingereicht. Aufgrund verschiedener Vorbehalte, insbesondere des ungenügenden Kosten-Nutzen-Verhältnisses der Südumfahrung, hatte der Bund die Massnahme in den B-Horizont umpriorisiert. Im Rahmen der Vernehmlassung zum Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr hat der Kanton den Antrag gestellt, die Massnahme zu trennen und den Abschnitt Ostumfahrung im A-Horizont und den Abschnitt Südumfahrung im C-Horizont zu priorisieren. Der Bund hat diesen Antrag geprüft und die Massnahme getrennt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 2581.4.107, Suhr, VERAS Abschnitt Ostumfahrung, 178.10 Mio. AP, Priorität A-Liste Bund</li> <li>▪ 2581.4.108, Suhr, VERAS Abschnitt Südumfahrung, 28.90 Mio. AP, Priorität C-Liste Bund (vgl. Kapitel 7)</li> </ul>

Tabelle 4-1

Folgende Massnahmen wurden den Paketen mit pauschalen Bundesbeiträgen zugewiesen:

### Paket Langsamverkehr A-Liste (LV A-Liste)

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio. CHF) Okt. 2020 exkl. MWST
2581.4.025	FVV404.1	Dulliken, Schliessung FVV-Netzlücke zwischen Dulliken und Olten (Schäfer-Langfeld)	0.21
2581.4.026	FVV404.2	Buchs, Fuss- und Velobrücke Suretwald (über T5)	1.02
2581.4.027	FVV404.3	Gretzenbach, Fuss-/Radweg zwischen Hansel und Zingg	0.24
2581.4.028	FVV404.4	Oftringen, Schliessung FVV-Netzlücke Tychbodenstrasse - Tychfeldstrasse	0.10
2581.4.029	FVV404.5	Olten, Fuss- und Radweg Eggerallee (Abschnitt Ruderclub Olten)	3.05
2581.4.031	FVV404.7	Zofingen, Neuorganisation Veloabstellplätze Bahnhofplatz Süd	0.41
2581.4.032	FVV404.8	Suhr, Einmündung Schmittegasse (FlaMa VERAS)	0.01
2581.4.033	FVV404.9	Suhr / Gränichen / Oberentfelden, Veloabstellplätze (FlaMa VERAS)	0.20

Tabelle 4-1a

**Paket Aufwertung und Sicherheit des Strassenraums A-Liste (Aufw. Str. A-Liste)**

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) Okt. 2020 exkl. MWST</i>
2581.4.009	Str404.1	Dulliken, Aufwertung Zugang Bahnhof Dulliken	2.03
	Str404.2	Gretzenbach, Strassenraumgestaltung Zentrum (Köllikerstrasse, Am Stalden)	2.46
2581.4.010			
2581.4.011	Str404.3	Oftringen, BGK Baslerstrasse / K104	5.09
	Str404.4	Reiden K 46 Umbau Knoten Industriestrasse / Friedmattstrasse in Kreisel	2.03
2581.4.012			
2581.4.013	Str404.5	Walterswil, BGK Ortsdurchfahrt	3.20
2581.4.014	Str404.6	Zofingen, Luzernerstrasse K104, Kreisel Riedtal	2.14
2581.4.015	Str404.7	Zofingen, BGK Frikart-/Brittnauerstrasse	2.04
2581.4.016	Str404.8	Zofingen, Obere Mühlemattstrasse, Quartierentwicklung	0.75
2581.4.017	Str404.9	Suhr, Einengung Alte Gasse (FlaMa VERAS)	0.01
2581.4.018	Str404.10	Gränichen, BGK Nordstrasse (FlaMa VERAS)	0.15
2581.4.030	FVV404.6	Zofingen, K 104 Betriebs- und Gestaltungskonzept General- Guisanstrasse - Luzernerstrasse	4.27

Tabelle 4-1b

**Paket Aufwertung von Bus-Haltestellen A-Liste (Bus A-Liste)**

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) Okt. 2020 exkl. MWST</i>
2581.4.003	ÖV408.2	Neuendorf, Aufwertung Bushaltestellen	0.40
		Oftringen, Kreisel Wiggertalstrasse (Alte Strasse),	
2581.4.002	ÖV408.1	Aufwertung Bushaltestellen	0.10

Tabelle 4-1c

**Paket Langsamverkehr B-Liste (LV B-Liste)**

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) Okt. 2020 exkl. MWST</i>
2581.4.037	FVV408.1	Aarburg, Fuss- und Veloverkehrsnetz Aarburg Nord	1.53
2581.4.038	FVV408.2	Buchs, Fuss-/Velobrücke Lochweiher	0.41
2581.4.039	FVV408.3	Oltten, Fuss- und Radweg Ländiweg (Abschnitt Süd)	3.00
		Suhr, Veloführung Querung Helgenfeldweg / Bernstrasse (FlaMa VERAS)	1.00
2581.4.040	FVV408.4		
2581.4.041	FVV408.5	Suhr / Buchs, Veloführung Suhr Wynecenter / Wynefeld (FlaMa VERAS)	0.01
		Gränichen, Veloführung Querverbindung West (FlaMa VERAS)	0.65
2581.4.042	FVV408.6		

Tabelle 4-1d

**Paket Aufwertung und Sicherheit des Strassenraums B-Liste (Aufw. Str. B-Liste)**

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) Okt. 2020 exkl. MWST</i>
2581.4.021	Str407.1	Oberentfelden, Quartier Kirchfeld / Aussenfeld (BGK)	0.20

Tabelle 4-1e

## 4.2 Nicht mitfinanzierte Massnahmen

### 4.2.1 Nicht durch den Bund mitfinanzierbare Massnahmen

Aufgrund der gesetzlichen Vorgaben (insb. Art. 17a MinVG und Art. 21 MinVV<sup>6</sup>) und der ergänzenden Ausführungen der RPAV (Kap. 2.7) können folgende Massnahmen nicht durch Bundesbeiträge mitfinanziert werden. Sie waren jedoch für die Beurteilung der Wirkung relevant und sind daher in den ausgewiesenen Zeithorizonten umzusetzen.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>
Siedlungsmassnahmen			
2581.4.056	S401.1	Aarburg, Gishalde - Steinbille	As
2581.4.057	S401.2	Dulliken, Schäfer-Langfeld	As
2581.4.058	S401.3	Niedergösgen, Auenpark	As
2581.4.059	S401.4	Oensingen, Oensingen-West	As
2581.4.060	S401.5	Olten, ChlyHolz	As
2581.4.061	S401.6	Rothrist, Breiten	Bs
2581.4.062	S401.7	Wangen b. O., Muhrmatt	As
2581.4.064	S402.1	Aarau, Telli Ost	As
2581.4.065	S402.2	Aarau, Hangartner-Areal	As
2581.4.067	S402.4	Aarau, Torfeld Süd	As
2581.4.068	S402.5	Aarau, Torfeld Nord	Bs
2581.4.069	S402.6	Aarburg, Aarburg Nord	Bs
2581.4.070	S402.7	Egerkingen, Gäupark Süd (Hausimollstrasse)	As
2581.4.071	S402.8	Oftringen, Aufwertung Äussere Luzernerstrasse	As
2581.4.072	S402.9	Oftringen, Zentrumsentwicklung	As
2581.4.073	S402.10	Olten, Olten Südwest	As
2581.4.074	S402.11	Olten, Bahnhof Nord	As
2581.4.075	S402.12	Olten, Giroud Olma-Areal	As
2581.4.076	S402.13	Rothrist, Bahnhofgebiet	As
2581.4.077	S402.14	Schönenwerd, Wohnen an der Aare	Bs
2581.4.078	S402.15	Suhr, Henz-Areal	As
2581.4.079	S402.16	Suhr, Neumattweg Ost	As
2581.4.080	S402.17	Suhr, Bahnhof Süd	Bs
2581.4.081	S402.18	Wangen b. O., Schlüsselprojekt Danzmatt / Erweitertes Dorfzentrum	As
2581.4.082	S402.19	Zofingen, Areal Cartub, Obere Brühlstrasse	As
2581.4.083	S402.20	Zofingen, Untere Vorstadt und Untere Vorstadt Nordwest	As

<sup>6</sup> SR 725.116.21

2581.4.084	S402.21	Zofingen, Bahnhof - Swissprinters	As
2581.4.085	S403.1	Egerkingen/Härkingen/Neuendorf, RAZ	Bs
2581.4.086	S403.2	Zofingen/Oftringen/Aarburg/Strengelbach, Regionale Arbeitszonen	As
2581.4.087	S403.3	Rothrist, Bahnhof Nord	As
2581.4.088	S403.4	Rothrist, Bifang	Bs
2581.4.089	S403.5	Schönenwerd, Bally-Areal	Bs
2581.4.090	S403.6	Oensingen, ESP Oensingen/Niederbipp (Ob der Gass/Moos/Tschäppelisacker)	As
2581.4.091	S404.1	Däniken, Zentrumsentwicklung	As
2581.4.092	S404.2	Gränichen, Zentrumsentwicklung	Bs
2581.4.093	S404.3	Muhen, Zentrumsentwicklung	As
2581.4.095	S404.5	Suhr, Zentrumsentwicklung	As
2581.4.096	S404.6	Oensingen, Zentrumsentwicklung	As
2581.4.097	S404.7	Wangen b. O., Zentrumsentwicklung	Bs
2581.4.098	S405	Hitzeangepasste Siedlungsentwicklung	As
2581.4.099	L401	Siedlungsnaher Landschaftsraum	As
2581.4.100	L402	Aufwertung Flussräume	As
2581.4.101	L403	Siedlungsfreiraum vernetzt entwickeln	As
2581.4.102	L404	VERAS – FLAMA Teil Landschaftsentwicklung	Bs
Nicht zur Mitfinanzierung beantragte Eigenleistungen der Agglomeration			
2581.4.049	ÖV410_ E	Egerkingen, Klärung längerfristige Ausgestaltung Multimodale Drehscheibe Egerkingen	Av E
2581.4.051	ÖV412_ E	Neue Mobilitätsformen – Förderung und planerische Abstimmung	Av E
2581.4.052	Str408_E	Sanierung Unfallschwerpunkte	Av E
2581.4.053	FVV409_ E	Analyse kantonales Radroutennetz Kanton Aargau	Av E
2581.4.054	P401_E	Fachlicher Austausch im AareLand verstärken	Av E
2581.4.055	P402_E	Korridorprozess Gäu (Projekt «All-Gäu»)	Av E

Tabelle 4-2

#### 4.2.2 Nicht programmrelevante Massnahmen

Nachfolgend werden Massnahmen aufgelistet, die von der Agglomeration zur Mitfinanzierung oder als eigene Leistung eingereicht wurden, die aber vom Bund im Rahmen der Wirkungsbeurteilung als nicht programmrelevant eingestuft wurden. Deren Umsetzung steht der Agglomeration frei.

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Begründung
2581.4.050	ÖV411_E	St. Urban, Verlegung asm-Endhaltestelle St. Urban	Massnahme nicht relevant für Agglomerationsprogramm: Die Relevanz für die Agglomeration AareLand ist nicht gegeben. Für die Agglomeration AareLand fällt kein merklicher Nutzen an. Hinweis zu Umwelt: Schutzwürdige Ufervegetation und Gewässerraum; Fragmentierung einer noch verschonten Landschaftskammer mit schutzwürdigen natürlichen Strukturen; landschaftliche Eingriffe

Tabelle 4-3

#### 4.3 Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen

Die folgenden Strassen- und Eisenbahnmassnahmen fliessen nicht direkt in die Wirkungsbeurteilung ein, hingegen wird bei der Wirkungsbeurteilung berücksichtigt, wie gut das Agglomerationsprogramm auf diese Massnahmen abgestimmt ist:

- beschlossene nationale Infrastrukturen, deren Realisierungsbeginn in den A- und B-Horizont der Agglomerationsprogramme der 4. Generation fällt;
- noch nicht beschlossene Massnahmen, deren Baubeginn aufgrund der Einschätzung der zuständigen Bundesämter (BAV und ASTRA) voraussichtlich in den A- und B-Horizont der Agglomerationsprogramme der 4. Generation fällt.

Massnahmen im C-Horizont werden bei der Wirkungsbeurteilung nicht berücksichtigt; sie sind deshalb auch nicht Bestandteil der untenstehenden Tabelle.

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme
2581.4.043	ÖV401_Ü	Zofingen, Bahnhof Zofingen, Wendegleis und Kapazitätsausbau
2581.4.044	ÖV402_Ü	Oberentfelden, Entflechtung Kreuzung AVA – Nationalbahn
2581.4.045	ÖV403_Ü	Olten, Ausbau Bahnhof Olten, Publi-kumsanlagen
2581.4.046	ÖV404_Ü	Schönenwerd, Zwei Wendegleise im Raum Schönenwerd
2581.4.047	ÖV405_Ü	Oensingen, Haltestelle Oensingen Dorf

Tabelle 4-4

Die Tabellen haben informativen Charakter. Die Realisierung der Massnahmen richtet sich nach den Planungen und Kreditbeschlüssen der jeweiligen Programme des Bundes bzw. den Verfahren der einzelnen Projekte.

#### 4.4 Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C

Die Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen auf Planungsstand, Kosten-Nutzen-Verhältnis und Bau- und Finanzreife gemäss den RPAV (Kap. 3.3.) führt zu untenstehenden Änderungen gegenüber den Angaben im eingereichten Agglomerationsprogramm.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) laut AP</i>	<i>Begründung</i>
<b>A → C</b>				
2581.4.023	FVV402	Aarau, Fuss- und Veloverkehrsverbindung Aarenau – Telli	10.00	Handlungsbedarf anerkannt, Planungsstand ungenügend: Der Variantenentscheid ist noch nicht gefällt. Die Vorzugsvariante nutzt private Infrastruktur und liegt in Konflikt mit Naturschutz: IANB AG3 und Auengebiete Nr. 401 von nationaler Bedeutung. Die Kosten sind noch nicht ausreichend genau bestimmt.
2581.4.024	FVV403	Oberentfelden, Unterführung Suhrentalstrasse / Anschluss Industriestrasse (Velo)	5.60	Abhängigkeit von anderer Massnahme: Handlungsbedarf erst vorhanden, wenn VERAS, Teil Südumfahrung, umgesetzt.
<b>B → C</b>				
2581.4.020	Str406	Aarau – Erlinsbach, Aufwertung Ortsdurchfahrten K207 und K243	11.35	Planungsstand ungenügend: Der Variantenentscheid ist noch nicht gefällt. Das BGK wird erst ab 2026 erarbeitet.
2581.4.005	ÖV409	Oensingen, Multimodale Drehscheibe Oensingen	10.00	Handlungsbedarf anerkannt, Planungsstand ungenügend: Es sind erst Ziele formuliert und noch keine konkreten Massnahmen zu deren Erreichung. Daher kann der Nutzen kaum beurteilt werden. Oensingen liegt derzeit nicht im beitragsberechtigten Perimeter. Der Nutznachweis für die Gesamtagglomeration ist noch besser aufzuzeigen.
2581.4.034	FVV405	Velovorzugsroute Zofingen - Olten, Abschnitt Zofingen - Aarburg (westlich der Bahnlinie, Korridor B)	13.00	Handlungsbedarf anerkannt, Planungsstand ungenügend: Die Kosten sind erst auf +/- 40% geschätzt (Planungsstand 2). Amphibienwanderung in Konflikt mit dem Verkehr: Im Rahmen des Projekts zu sanieren.

2581.4.035	FVV406	Velovorzugsroute Aarau - Olten	15.00	Handlungsbedarf anerkannt, Planungsstand ungenügend: Es wird aus den vorhandenen Unterlagen nicht klar, welche Eingriffstiefe der Infrastruktur angezielt wird und wo Konflikte zu lösen sind. Die Kostengenauigkeit kann so kaum +/- 30% erreichen.
2581.4.036	FVV407	Suhr, Veloführung Unterführung Möbel Pfister	17.00	Handlungsbedarf anerkannt, Planungsstand ungenügend: Die Linienführung ist noch nicht definitiv festgelegt. Die Rampen entsprechen nicht den gängigen Normen; eine Optimierung der Längsneigung ist anzustreben. Die Kosten sind erst +/- 40% ausgewiesen.

Tabelle 4-5

#### 4.5 B-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung

Für die in der nachfolgenden B-Liste stehenden Massnahmen ist die Bau- und Finanzreife für die Vierjahresperiode 2024–2027 nicht erreichbar oder muss das Kosten-Nutzen-Verhältnis noch optimiert werden. Zum Zeitpunkt des Versands dieses Prüfberichts (22.02.2023) ist die Mitfinanzierung dieser Massnahmen durch den Bund nicht gesichert. Diese Massnahmen sollen optimiert und/oder zur Bau- und Finanzreife gebracht werden, in den Agglomerationsprogrammen der nachfolgenden Generation von der Agglomeration neu eingereicht und vom Bund nochmals geprüft werden:

##### B-Liste

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio. CHF) laut AP	Kosten (Mio. CHF) 2020*	Bundes- beitrag **
2581.4.019	Str405	Oensingen, Entlastung Oensingen inkl. flankierende Massnahmen mit Aufwertung der Ortsdurchfahrt	72.00	73.31	25.66
2581.4.106	LV-B	Paket LV B-Liste	6.60	6.60	2.31
2581.4.109	BGK-B	Paket Aufw. Str. B-Liste	0.20	0.20	0.07
<b>Summe</b>			<b>78.80</b>	<b>80.11</b>	<b>28.04</b>

Tabelle 4-6 \* Preisstand Oktober 2020; \*\* Preisstand Oktober 2020 exkl. Mehrwertsteuer und Teuerung

## 5 Programmbeurteilung

Im Rahmen der Programmbeurteilung werden in einem ersten Schritt der Gesamtnutzen und die Gesamtkosten des Agglomerationsprogramms ermittelt. Die Gesamtkosten werden ins Verhältnis gesetzt zur Grösse der Agglomeration. Die Agglomeration AareLand ist als mittlere Agglomeration einzustufen (vgl. dazu Erläuterungsbericht zur Prüfung). Im zweiten Schritt wird mittels Gegenüberstellung von Gesamtnutzen und Gesamtkosten das Kosten-Nutzen-Verhältnis ermittelt (Art. 14 Abs. 1 PAVV, Kap. 3.4 RPAV, vgl. dazu Ziff. 5.2.).

Im letzten Schritt wird der Stand der Umsetzung der verbindlich vereinbarten A-Massnahmen gemäss der Leistungsvereinbarung der vorletzten Generation beurteilt (Art. 14 Abs. 1 i.V.m. Abs. 3 PAVV, vgl. dazu Ziff. 5.3.). Aus dem Kosten-Nutzen-Verhältnis und der Berücksichtigung des Stands der

Umsetzung resultiert die Programmbeurteilung. Aus der Programmbeurteilung ergibt sich der Beitragssatz.

Der Erläuterungsbericht zur Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 4. Generation legt die einzelnen Schritte der Programmbeurteilung detaillierter dar.

## 5.1 Gesamtnutzen

Der Gesamtnutzen eines Agglomerationsprogramms bildet dessen Beitrag ab zur Verwirklichung der gemäss Artikel 17d MinVG<sup>7</sup> vorgegebenen Wirkungsziele. Diese umfassen eine bessere Qualität des Verkehrssystems, mehr Siedlungsentwicklung nach innen, mehr Verkehrssicherheit und weniger Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch.

In die Beurteilung des Gesamtnutzens des Agglomerationsprogrammes AareLand der 4. Generation fliessen folgende Massnahmen ein:

- Massnahmen der A- Liste des Agglomerationsprogramms der 4. Generation gemäss Priorisierung des Bundes (Kap.2);
- die durch den Bund nicht mitfinanzierbaren Massnahmen in den Bereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr (Kap. 4.2.1);
- Massnahmen der B-Liste des Agglomerationsprogramms der 4. Generation gemäss Priorisierung des Bundes (Kap. 4.5).

Aufgrund der durchgeführten Beurteilung ergibt sich folgender Nutzen pro Wirkungskriterium, ausgedrückt in Punkten:

<i>Wirkungskriterium</i>	<i>Nutzen</i>
WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert (0 bis 3 Punkte)	1
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen (0 bis 3 Punkte)	1
WK3: Verkehrssicherheit erhöht (0 bis 3 Punkte)	2
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch (0 bis 3 Punkte)	1
<b>Summe (Nutzen)</b>	<b>5</b>

Tabelle 5-1

Weitere durch den Bund (mit)finanzierbare Massnahmen gemäss Tabelle 4-4 (vgl. Kap. 4.3), deren Realisierungsbeginn voraussichtlich in den A- oder B-Horizont der Agglomerationsprogramme der 4. Generation fällt, sind für die Gesamtverkehrs- und Siedlungsentwicklung im Agglomerationsraum relevant und werden in der Nutzenbeurteilung des Agglomerationsprogramms durch den Bund indirekt mitberücksichtigt.

## 5.2 Gesamtkosten

Die Gesamtkosten enthalten alle durch den Bund im A- und B-Horizont priorisierten Massnahmen des Agglomerationsprogramms der 4. Generation (inkl. Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen).

Die Gesamtkosten des Agglomerationsprogramms AareLand belaufen sich auf 333.66 Mio. CHF. Für mittelgrosse Agglomeration AareLand werden diese Gesamtkosten mittel eingestuft.

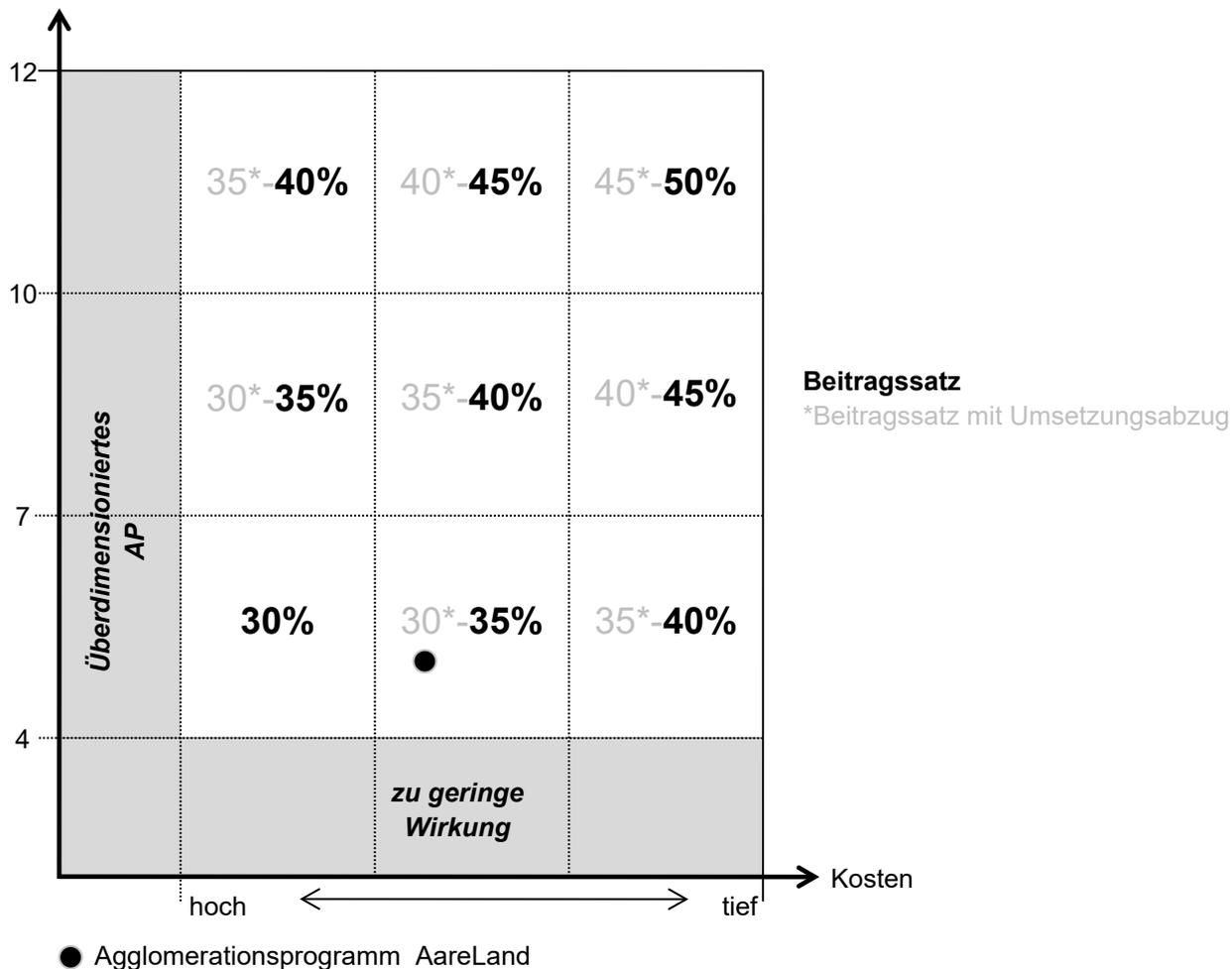
<sup>7</sup> SR 725.116.2

### 5.3 Umsetzungsbeurteilung und Beitragssatz

Im Rahmen der 4. Generation bewertet der Bund den Umsetzungsstand der Massnahmen in Verkehr und Siedlung der 2. Generation sowie den Umsetzungsbericht. Mängel in diesen Bestandteilen können einen Abzug von 5% Bundesbeitrag zur Folge haben. Die Umsetzung wurde als genügend beurteilt. Demnach ergibt sich der Beitragssatz direkt aus dem Kosten-Nutzen-Verhältnis.<sup>8</sup>

Für das vorliegende Agglomerationsprogramm resultiert damit ein Beitragssatz von 35%.

Nutzen (gemäss Tabelle 4-2)



<sup>8</sup> Art. 22 MinVV und RPAV Kap. 3.4.4.

## 6 Übereinstimmung mit der Gesetzgebung und Planungsinstrumenten des Bundes sowie den kantonalen Richtplänen

### 6.1 Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne sowie Inventare des Bundes

#### 6.1.1 Allgemeines

Das vorliegende Agglomerationsprogramm wurde auf seine Übereinstimmung mit der Raumplanungs- und Umweltgesetzgebung sowie mit den themenbezogenen Sachplänen namentlich «Mobilität und Raum 2050», Sachplan Verkehr Teil Programm sowie den Teilen Infrastruktur Schiene und Strasse wie auch mit Massnahmenplänen und Inventaren des Bundes summarisch überprüft. Dabei wurden keine Widersprüche festgestellt.

Die gesetzlichen Bestimmungen und Planvorgaben sind auch bei der Weiterentwicklung und Umsetzung des vorliegenden Agglomerationsprogramms zwingend einzuhalten. Bei der Umsetzung von A-Massnahmen müssen allfällig auftretende Konflikte bis zur Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarungen mit den zuständigen Bundesstellen geklärt sein.

#### 6.1.2 Massnahmen der Priorität A oder B mit möglichen Konflikten im Bereich Umwelt aus Sicht des Bundesamtes für Umwelt (BAFU)

Folgende für die Beurteilung der Wirkung des Agglomerationsprogramms mitberücksichtigte Massnahmen der Priorität A oder B können aufgrund einer summarischen Prüfung des BAFU Konflikte oder Schwierigkeiten in Bezug auf die Einhaltung der Umweltschutzgesetzgebung aufweisen (nicht abschliessende Aufzählung):

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Tab. Prüfbericht</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Zeit-horizont</i>	<i>Mögliche Konflikte</i>
2581.4.019	Str405	4-6	Oensingen, Entlastung Oensingen inkl. flankierende Massnahmen mit Aufwertung der Ortsdurchfahrt	B	Wildtierkorridor von überregionaler Bedeutung SO-09; Sanierung im Bereich der Wildtierkorridore notwendig (Hinweis: südlich des Projekts wird die Autobahn verbreitert und die Durchlässigkeit mit dem Bau einer Wildtierpassage wiederhergestellt)
2581.4.107	Str401	2-1	Suhr, VERAS Abschnitt Ostumfahrung	A	Fruchtfolgefleichen, Gewässerraum, schutzwürdige Hecken, zusätzliche Fragmentierung der Landschaft, Koordination mit Siedlungszäsuren und ökologischer Vernetzungsachsen L404
2581.4.026	FVV404.2	4.1a	Buchs, Fuss- und Velobrücke Suretwald (über T5)	Pausch A	Wald

2581.4.027	FVV404. 3	4.1a	Gretzenbach, Fuss-/Radweg zwischen Hansel und Zingg	Pausch A	Gewässerraum, schutzwürdige Ufergehölze und einzelne Bäume (abhängig von Projektvariante)
------------	--------------	------	--	----------	---

Tabelle 6-1

## 6.2 Nachweis der Abstimmung von Infrastrukturmassnahmen der Priorität A mit den kantonalen Richtplänen

Sämtliche richtplanrelevanten Verkehrsinfrastrukturmassnahmen, die im Rahmen des PAV mitfinanziert werden und in die A-Listen aufgenommen wurden, müssen spätestens bis zum Abschluss der Leistungsvereinbarung im entsprechenden kantonalen Richtplan mit dem Koordinationsstand «Festsetzung» verankert und vom Bund genehmigt sein. Folgende Massnahmen müssen im Richtplan enthalten sein:

### A-Liste:

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Koordinationsstand im Richtplan</i>	<i>Handlungsbedarf</i>
2581.4.107	Str401	Suhr, VERAS Abschnitt Ostumfahrung	Festsetzung	Kein Handlungsbedarf

Tabelle 6-2

Dies gilt auch für richtplanrelevante Siedlungs- und allfällige Landschaftsmassnahmen, die eng mit einer Verkehrsinfrastrukturmassnahme der A-Liste verknüpft sind (z.B. Entwicklungsschwerpunkt, der mit einer neuen Tramlinie erschlossen werden soll). Folgende Massnahmen müssen im Richtplan enthalten sein:

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Koordinationsstand im Richtplan</i>	<i>Handlungsbedarf</i>
Keine Massnahmen				

Tabelle 6-3

Es wird empfohlen, die übrigen richtplanrelevanten Siedlungs-, Landschafts-, und nicht infrastrukturellen Verkehrsmassnahmen der A-Liste spätestens vier Jahre nach Abschluss der Leistungsvereinbarung im kantonalen Richtplan mit dem Koordinationsstand «Festsetzung» einzutragen und vom Bund genehmigen zu lassen.

Der Umgang mit Fruchtfolgeflächen (FFF) ist insbesondere in der Raumplanungsverordnung (RPV)<sup>9</sup> geregelt. Die Zuständigkeit in diesem Bereich liegt grundsätzlich bei den Kantonen. Sofern es notwendig ist, werden für die FFF weitere Vorbehalte in der Leistungsvereinbarung angebracht.

<sup>9</sup> SR 700.1

## 7 Empfehlungen zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms

Der Prüfbericht weist in der Gesamtwürdigung in Kapitel 2.2 für die einzelnen Wirkungskriterien Stärken und Schwächen des Agglomerationsprogramms aus. Nachfolgend werden – ohne Anspruch auf Vollständigkeit – weitere Empfehlungen u.a. zur Verbesserung der Abstimmung mit den übergeordneten Planungen, zur Verbesserung der Programmwirkung und zu operativen Aspekten gegeben.

Die gesamtverkehrliche Wirkung des Agglomerationsprogramms sollte weiter verbessert werden, indem die bestehenden (Teil-)Strategien mit mehr lenkungsstarken Push-Massnahmen, beispielsweise agglomerationsweiten Verkehrslenkungsmassnahmen, Parkraummanagement oder Massnahmen zur Erhöhung des Besetzungsgrads unterstützt werden. In Kombination mit der Umsetzung weiterer geschwindigkeitsreduzierter Zonen könnte dies wirkungsvoll zur Verschiebung des Modalsplits beitragen. Um das ÖV-System aufzuwerten, sollten für den Busbetrieb Massnahmen zur Fahrplanstabilität und Reisezeitminimierung aus der Schwachstellenanalyse abgeleitet werden. Das Programm sollte ausserdem mehr auf die möglichen verkehrlichen Chancen und Risiken des N1-Ausbaus zwischen Luterbach und Härkingen eingehen und damit die Konzepte und Massnahmen besser auf die übergeordnete Infrastruktur abstimmen. Für die Strassenmassnahme VERAS Abschnitt Südumfahrung ist der Nutzen sowohl für die Verkehrs- als auch für die Siedlungsentwicklung zu quantifizieren und noch klarer aufzuzeigen, damit ein ausreichendes Kosten-Nutzen-Verhältnis erreicht werden kann. Weiter sind die Auswirkungen auf Umweltwerte wie Fruchtfolgeflächen, Gewässer und Hecken sowie die zusätzliche Fragmentierung der Landschaft zu minimieren.

Für die nächste Generation ist die Erweiterung des beitragsberechtigten Perimeters des AP bis Oensingen gesichert. Für die Umfahrung Oensingen sind in einem nächsten Schritt die flankierenden Massnahmen zu konkretisieren.

Diverse Velomassnahmen, welche planerisch noch zu wenig reif sind, könnten in künftigen Generationen eine grosse Wirkung erzielen, wenn sie konsequent weiterverfolgt werden.

Im Siedlungsbereich könnte für folgende Generationen klarer aufgezeigt werden, wo das Agglomerationsprogramm konkret einen über den Richtplan hinausgehenden Beitrag mittels Massnahmen für die Siedlungsentwicklung nach innen leistet. Unter anderem sollte darauf geachtet werden, dass die Siedlungsmassnahmen einen relevanten Beitrag zur Innenentwicklung leisten und einen grossen Anteil des Bevölkerungswachstums innerhalb der bestehenden Bauzonen aufnehmen. Um auch für den Siedlungsfreiraum eine gute Wirkung zu erzielen, sollte dieser auf Massnahmenebene verstärkt berücksichtigt werden. In Bezug auf die ESP Arbeiten bzw. Schlüsselareale Aufwertung/Weiterentwicklung Arbeitsgebiete könnten eine noch verbesserte Abstimmung sowie zeitliche Priorisierung und die Festlegung von Erschliessungsgütern geprüft werden.

Zukünftig sollte darauf geachtet werden, dass Widersprüche zwischen den landschaftlichen Massnahmen und den Verkehrsmassnahmen vermieden werden können. Für eine stärkere Wirkung im Wirkungskriterium vier müssten die wenig konkreter und zum Teil aus Agglomerationsprogrammen der zweiten und dritten Generation übernommenen Landschaftsmassnahmen den Stand von Konzepten überschreiten.

Weiter dienen auch die Zielwerte der MOCA-Indikatoren als Hilfsmittel für die Erarbeitung bzw. Weiterentwicklung eines Agglomerationsprogramms. Zukunftsbild, Strategien und Massnahmen müssen darauf abgestimmt sein. Das Agglomerationsprogramm der 4. Generation setzt sich zum Ziel, den MIV-Anteil von aktuell 59 Prozent bis 2040 auf 55 Prozent zu reduzieren und die Raumnutzerdichte von zurzeit knapp 62 E+VZÄ/ha bis 2040 auf 70 E+VZÄ/ha zu erhöhen. Im Hinblick auf die 5. Generation sollte ein merklicher Fortschritt in Bezug auf die Wirkungsziele erreicht werden.<sup>10</sup>

---

<sup>10</sup> Vgl. RPAV S.12, Ziff. 1.6

## ANHANG 1

### Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen

#### Paket Langsamverkehr A-Liste (LV A-Liste)

Massnahmentyp	Anzahl Leistungseinheiten	Leistungseinheit	Gemittelte Kosten pro Leistungseinheit	Beitragsatz	Konzeptkürzung	Teuerungszuschlag	Beitrag pro Leistungseinheit	Total Beitrag
Veloabstellanlagen Kat.2	440	Stück	1'469	35%	5%	8%	527	232'050
Fussgängerschutzinseln ohne Strassenaufweitung	1	Stück	10'770	35%	5%	8%	3'868	3'868
Langsamverkehrsüberführungen	500	m2	2'154	35%	5%	8%	774	386'751
Längsführung Kat.1	850	m	279	35%	5%	8%	100	85'085
Längsführung Kat.2	350	m	646	35%	5%	8%	232	81'218
Längsführung Kat.4	224	m	3'767	35%	5%	8%	1'353	302'973

	Total Beitrag Mio. CHF (gerundet)	1.10
--	-----------------------------------	------

Tabelle A1-a

#### Paket Aufwertung und Sicherheit des Strassenraums A-Liste (Aufw. Str. A-Liste)

Massnahmentyp	Anzahl Leistungseinheiten	Leistungseinheit	Gemittelte Kosten pro Leistungseinheit	Beitragsatz	Konzeptkürzung	Teuerungszuschlag	Beitrag pro Leistungseinheit	Total Beitrag
Aufw. Str.	63'750	m2	388	35%	5%	8%	139	8'873'361

	Total Beitrag Mio. CHF (gerundet)	8.88
--	-----------------------------------	------

Tabelle A1-b

**Paket Aufwertung von Bus-Haltestellen A-Liste (Aufw. Bushalt. A-Liste)**

Massnahmentyp	Anzahl Leistungseinheiten	Leistungseinheit	Gemittelte Kosten pro Leistungseinheit	Beitragsatz	Konzeptkürzung	Teuerungszuschlag	Beitrag pro Leistungseinheit	Total Beitrag
Haltestelle Bus Kat.1	12	Stück	45'000	35%	10%	8%	15'309	183'708

	Total Beitrag Mio. CHF (gerundet)	0.19
--	-----------------------------------	------

Tabelle A1-c

## ANHANG 2

### Liste der nicht mitfinanzierten Massnahmen mit aus Bundessicht kritischer Wirkung

In der folgenden Liste werden jene nicht mitfinanzierten Massnahmen aufgelistet, die Bestandteil des eingereichten Agglomerationsprogramms sind, die jedoch vom Bund kritisch beurteilt werden.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Begründung</i>
2581.4.056	S401.1	Aarburg, Gishalde - Steinbille	Möglicher Konflikt mit schutzwürdigen Einzelbäumen und Gehölzen.
2581.4.057	S401.2	Dulliken, Schäfer-Langfeld	Möglicher Konflikt mit schutzwürdigen Obstbäumen und Hecken.
2581.4.062	S401.7	Wangen b. O., Muhrmatt	Möglicher Konflikt mit schutzwürdigen Einzelbäumen und Ufervegetation, Gewässerraum.
2581.4.072	S402.9	Oftringen, Zentrumsentwicklung	Möglicher Konflikt mit schutzwürdigen Einzelbäumen und Gewässerraum.
2581.4.073	S402.10	Olten, Olten Südwest	Möglicher Konflikt mit prioritärem Gebiet zur Artenförderung in Grundlage für ökologische Infrastruktur.
2581.4.085	S403.1	Egerkingen/Härkingen/Neuendorf, RAZ	Möglicher Konflikt mit schutzwürdigen Obstbäumen und Hecken

Tabelle A2-1