KANTON AARGAU

KANTON solothurn

AareLand

Agglomerationsprogramm 2. Generation

Schlussbericht mit Anhängen

1

Vom Regierungsrat Aargau
am 23. Mai 2012 und vom
Regierungsrat Solothurn
am 22. Mai 2012 verabschiedet.

Agglomerationsprogramm AareLand 2. Generation

Herausgeber	Departement Bau, Verkehr und Umwelt Kanton Aargau, Abteilung Raumentwicklung, Entfelderstrasse 22, 5001 Aarau, Tel. 062 835 32 50, www.ag.ch/raumentwicklung Bau- und Justizdepartement Kanton Solothurn, Amt für Raumplanung, Werkhofstrasse 59, 4509 Solothurn, Tel. 032 627 25 61, www.arp.so.ch
Fachliche Steuerung	Daniel Kolb, Leiter Abteilung Raumentwicklung Aargau (ab März 2012) Paul Pfister, Leiter Abteilung Raumentwicklung Aargau (bis Februar 2012) Bernard Staub, Chef Amt für Raumplanung Solothurn
Begleitgruppe	Stefan Gantenbein, Amt für Verkehr und Tiefbau Solothurn Andreas Peterhans, Abteilung Tiefbau AG Simone Rangosch, Abteilung Verkehr AG (ab Januar 2012) Peter G. Schütz, Abteilung Verkehr AG (bis Dezember 2011)
Projektleitung	Rainer Frösch, Geschäftsführer AareLand Lukas Lauper, Abteilung Raumentwicklung und Abteilung Verkehr Aargau Amalia Schneider, Amt für Raumplanung Solothurn (ab August 2011) Manuela Studer, Amt für Raumplanung Solothurn (bis Mai 2011) Silvio Zanola, Abteilung Raumentwicklung Aargau (November 2011 – April 2012)
Auftragnehmerin	Planteam S AG; Untere Steingrubenstrasse 19a, Postfach, 4501 Solothurn Tel. 032 622 42 44, Fax. 032 623 79 43, solothurn@planteam.ch, www.planteam.ch Roger Michelon, dipl. Kult. Ing. ETH / SIA, Planer FSU / RegA Barbara Wittmer, dipl. Geografin, Raumplanerin MAS ETH / FSU

Das Wichtigste in Kürze

Für den eiligen Leser: Die wichtigsten Inhalte sind jeweils am Kapitelanfang grau hinterlegt. Die Übersichtskarte mit den Massnahmen befindet sich im Anhang 8, am Ende des Schlussberichts (Bands 1).

Umsetzungsperiode

Das Agglomerationsprogramm AareLand 2. Generation wird zwischen 2015 und 2018 umgesetzt. Die A-Massnahmen werden in dieser Zeitspanne umgesetzt.

Der Bund merkt sich die B-Massnahmen vor. Sie können in der 3. Generation zwischen 2019 bis 2022 zu A-Massnahmen werden.

Agglomerationspolitik

Damit die Agglomerationen ihre hohe Lebensqualität und ihre Funktionsfähigkeit aufrecht erhalten können, braucht es von Bund, Kantonen und Gemeinden ein koordiniertes und konzentriertes Vorgehen in der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung. Dementsprechend haben die Agglomerationsprogramme die Koordination und die Finanzierung des Agglomerationsverkehrs und die gelenkte Siedlungsentwicklung zum Ziel.

Herleitung Massnahmen

Das Zukunftsbild 2030, die Schwachstellenanalyse und die Fortschreibung des Agglomerationsprogramms 1. Generation bilden die Grundlagen für das Agglomerationsprogramm AareLand 2. Generation. Aus diesen Grundlagen ergibt ist ein „roter Faden“, der von der übergeordneten, langfristigen Vision bis zu jeder einzelnen Massnahme hin nachvollziehbar ist.

Handlungsschwerpunkte

Das Zukunftsbild und die Schwachstellenanalyse ergeben weitgehend denselben Handlungsbedarf und verlangen dieselben Massnahmen. Das Agglomerationsprogramm AareLand 2. Generation behandelt die folgenden neun Handlungsschwerpunkte.

- **Bundesmassnahmen ÖV und MIV fordern und fördern**: Zur Sicherstellung der Erreichbarkeit und der internen regionalen Erschliessung des AareLands setzen sich die Kantone mit Nachdruck für die Realisierung der ÖV- und MIV-Massnahmen, die in der Kompetenz des Bundes liegen, ein.
- **Abstimmung von Siedlung und Verkehr, Siedlungsentwicklung nach innen**: Die künftige Entwicklungspolitik der Kantone legt die Prioritäten auf die Siedlungsentwicklung nach innen.
- **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**: Durch gezielte Massnahmen im Bereich Siedlung und Mobilität wird der urbane Entwicklungsraum verdichtet. Angebote mit einer hohen Wohnqualität und mit qualitativ hochwertig gestaltetem Siedlungsraum an attraktiv ÖV-erschlossenen Lagen bieten eine „echte“ Alternative zum Einfamilienhaus im Grünen.
- **Angebotsorientierte Planung des Gesamtverkehrssystems**: Mit der gezielten Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung und einer angebotsorientierten Planung des Gesamtverkehrssystems werden der Flächenverbrauch minimiert und die Umweltbelastungen reduziert.
- **Optimierung der ÖV-Knoten in den Zentren Aarau, Olten und Zofingen**: Die drei Bahnhöfe Aarau, Olten und Zofingen haben nationale und regionale Ausstrahlung. Nach dem Ausbau des Bahnhofs Aarau werden nun die Bahnhöfe Olten und Zofingen ausgebaut und den Bedürfnissen angepasst (Verbesserung Umsteigebeziehungen, Reorganisation Busverkehr, Ausbau Veloabstellplätze etc.)
- **Ausbau der intermodalen ÖV-Drehscheiben**: Die intermodalen ÖV-Drehscheiben dienen der Förderung des ÖV im urbanen Entwicklungsraum und bieten attraktive Umsteigebeziehungen für die Wohndörfer ausserhalb des urbanen Entwicklungsraums.
- **Aufwerten von 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 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.
- **Fertigstellung und Sicherung der Velo- und Fussverkehrsnetze**: 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.

Massnahmen Siedlung und Landschaft

Die Massnahmen Siedlung / Landschaft sind Daueraufgaben, die durch die Kantone und Gemeinden geleistet werden und verhältnismässig wenig Kosten verursachen:

- S1 Siedlungsentwicklung nach innen
- S2 Siedlungsentwicklung Dorfkern Schönenwerd
- S3 Entwicklung von Schlüsselarealen
- S4 Umnutzung von Arbeitsgebieten an zentralen Lagen
- S5 Freiraumnetz im urbanen Raum
- L1 Siedlungsnaher Landschaftsraum
- L2 Aufwertung Flussräume

A-Massnahmen

Für die folgenden A-Massnahmen wird beim Bund für die Periode 2015 bis 2018 ein Mitfinanzierungsbeitrag beantragt.

Nr.	Massnahme	Feder-führung	Perimeter	Kosten (in Mio. CHF)
Gesamtverkehrsprojekte Bahnhöfe / intermodale ÖV-Drehscheiben				
ÖV1A	Olten: Gesamtverkehrsprojekt: Neuer Bahnhofplatz	SO	Olten	42
ÖV2A	Zofingen, Gesamtverkehrsprojekt Bahnhof / Untere Grabenstrasse K104: Sanierung und Aufwertung	AG	Zofingen	10
ÖV3A	Oftringen Zentrum: Intermodale ÖV-Drehscheibe (Bushof / -terminal)	AG	Oftringen	3
ÖV4A	Schönenwerd: Intermodale ÖV-Drehscheibe	SO	Schönenwerd	4
ÖV5A	Egerkingen: Intermodale ÖV-Drehscheibe	SO	Egerkingen	3
Ausbauten Bahninfrastruktur				
ÖV6A	Zofingen: Wendegleise	AG	Zofingen	6
ÖV7A	Oberentfelden Zentrum: WSB S14: Eigentrassierung mit Aufwertung Ortsdurchfahrt	AG	Oberentfelden	15
Verkehrsmanagement				
VM1A	Gäu: Umsetzung Verkehrsmanagement	SO	Gemeinden Gäu	6
Aufwertung Ortsdurchfahren				
OD1A	Gränichen: Betriebs- und Gestaltungskonzept Suhrer- / Unterdorfstrasse (K242)	AG	Gränichen	3.5
OD2A	Zofingen: Betriebs- und Gestaltungskonzept Altstadt-ring (K104)	AG	Zofingen	5
OD3A	Aarburg: Betriebs- und Gestaltungskonzept Bahn-hofstrasse (K310)	AG	Aarburg	3.4
OD4A	Aarau / Buchs / Suhr: Betriebs- und Gestaltungskon-zept Buchser- und Tramstrasse	AG	Suhr, Buchs	28.3

Nr.	Massnahme	Federführung	Perimeter	Kosten (in Mio. CHF)
OD5A	Aarau: Betriebs- und Gestaltungskonzept Rohrerstrasse	AG	Aarau	5
OD6A	Aarau: Betriebs- und Gestaltungskonzept Tellistrasse	AG	Aarau	8
OD7A	Aufwertung Ortskern Buchs und ESP-Erschliessung Torfeld Süd Aarau mit Verbindungsspange Buchs Nord (VSBN)	AG	Buchs	15
OD8A	Eppenberg-Wöschnau: Betriebs- und Gestaltungskonzept Wöschnau	SO	Eppenberg-Wöschnau	3.4
OD9A	Niedergösgen: Betriebs- und Gestaltungskonzept Ortsdurchfahrt	SO	Niedergösgen	3.3
OD10A	Schönenwerd: Zentrumsdurchfahrt (OHNE Umfahrung)	SO	Schönenwerd	6.5
OD11A	Egerkingen: Aufwertung Dorfachse St. Martinskirche bis Bahnhof	Egerkingen	Egerkingen	1.5
OD12A	Erlinsbach SO: Betriebs- und Gestaltungskonzept für Zentrumsbereich inkl. Zufahrtsachsen	SO	Erlinsbach SO	3.5
OD13A	Dulliken: Betriebs- und Gestaltungskonzept Ortsdurchfahrt	SO	Dulliken	3.4
Optimierung Kantonsstrassen				
MIV1A	Aarburg, Oftringen, Zofingen: Wiggertalstrasse Abschnitt Mitte „ERZO bis Bernstrasse“	AG	Aarburg, Oftringen, Zofingen	27.5
MIV2A	Umsetzung kantonales P+R-Konzept Aargau	AG	Gemeinden AG	1.7
Einzelmassnahmen Velo- und Fussverkehr				
LV1A	Aarau: Aarebrücke: flankierende Massnahmen Velo- und Fussverkehr	AG	Aarau	10
LV2A	Aarburg – Rothrist: Kantonale Radroute R510: Neue Linienführung Verbindung Aarburg – Rothrist	AG	Aarburg, Rothrist	6
LV3A	Olten: Attraktivierung Aareraum „andaare“	Olten	Olten	16
LV4A	Aarau: Aufwertung Aareraum für Fussgänger- und Veloverkehr sowie für Naherholung	Aarau	Aarau	3
LV5A	Däniken: Erhöhung Sicherheit LV an vier Knoten der Ortsdurchfahrt	SO	Däniken	1.2
LV6A	Olten: Reduktion Trennwirkung Bahngleise Olten Bahnhof Hammer – Zentrum	Olten	Olten	6
LV7A	Olten: Winkelunterführung: Erhöhung Benutzerstandard für den Velo- und Fussverkehr	Olten	Olten	5

Nr.	Massnahme	Feder-führung	Perimeter	Kosten (in Mio. CHF)
LV8A	Verbesserung Velo- und Fusswegverbindung Industriegebiet Härkingen zum Bahnhof Egerkingen	Härkin-gen, Egerkin-gen	SO	0.25
Massnahmenbündel Velo- und Fussverkehr				
LV9A	zofingenregio: Umsetzung Velokonzept zofingenregio	AG	Gemeinden zofingenregio	2.5
LV10A	Kanton Solothurn: Umsetzung Radwegnetz	SO	Gemeinden SO	7
LV11A	Kanton Solothurn: Umsetzung kantonales B+R-Konzept: Kombinierte Mobilität	SO	Gemeinden SO	0.45
LV12A	Kanton Solothurn: Veloland 2030: Optimie-rung / Ausbau Routen von Veloland Schweiz und von Wanderwegen	SO	Gemeinden SO	2
LV13A	Fahrbahnquerungen für Zufussgehende	AG	Gemeinden AG	5

B-Massnahmen

Für die B-Massnahmen können im Rahmen des vorliegenden Agglomerationsprogramms 2. Generation beim Bund noch keine Mitfinanzierungsbeiträge beantragt werden. Sie werden allerdings für die Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms und damit bei der Festsetzung des Beitragssatzes mit berücksichtigt. Der Bund „merkt sich diese Massnahmen vor“: Sie können in der 3. Generation (2019 bis 2022) zu A-Massnahmen werden.

Nr.	Massnahme	Feder-führung	Perimeter	Kosten (in Mio. CHF mit MwSt.)
Gesamtverkehrsprojekte Bahnhöfe / Intermodale ÖV-Drehscheiben				
ÖV1B	Oftringen Zentrum: Neue Haltestelle SBB	AG	Oftringen	15
Aufwertung Ortsdurchfahrten				
OD1B	Aarburg: Aufwertung Oltnerstrasse K103	AG	Aarburg	25
OD2B	Rothrist: Betriebs- und Gestaltungskonzept Bern-strasse (K235)	AG	Rothrist	8
Optimierung Kantonsstrassen				
MIV1B	Umfahrung Hägendorf / Rickenbach (ERO+)	SO	Wangen b.O., Rickenbach SO, Hägendorf	60 bis 90[1]

[1] Je nach Variante variieren die Kosten.

Nr.	Massnahme	Feder-führung	Perimeter	Kosten (in Mio. CHF)
Massnahmen Velo- und Fussverkehr				
LV1B	Niederamt: Veloschnellroute Aarau – Olten	SO, AG	Gemeinden Niederamt	3.5
LV2B	Aarburg – Olten: Langsamverkehrsverbindung Aarburg – Bahnhof Olten	SO	Aarburg, Olten	3.5
LV3B	Kanton Solothurn: Umsetzung kantonales B+R-Konzept: Kombinierte Mobilität	SO	Gemeinden SO	0.17

C-Massnahmen

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 3. Generation als mögliche (A-) oder B-Massnahme geprüft.

Nr.	Massnahme	Federführung	Perimeter
Ausbauten Bahninfrastruktur			
ÖV1C	Aarburg: SBB-Haltestelle Aarburg Höchi	AG	Aarau
ÖV2C	Olten: Wendeanlage Olten Hammer	SO	Olten
Optimierung Kantonsstrassen			
MIV1C	Aarau: Kreuzplatz	AG	Aarau
Massnahmen Velo- und Fussverkehr			
LV1C	Buchs: Velo- und Fussverbindung Buchs – Aarau	AG	Buchs, Aarau

Übersicht Inhalt der vier Bände

Band 1: Schlussbericht mit Anhängen

Teil 1: Ausgangslage

Kap. 1 Agglomerationsprogramm: von der 1. zur 2. Generation
Kap. 2 Grundlagen und Verfahren
Kap. 3 Mitwirkung in vier Schritten
Kap. 4 Rückblick auf das Agglomerationsprogramm 1. Generation

Teil 2: Herleitung der Massnahmen

Kap. 5 Roter Faden
Kap. 6 Übersicht Zukunftsbild mit Teilstrategien
Kap. 7 Übersicht Ist-Zustand, Trends 2030 und Schwachstellenanalyse
Kap. 8 Handlungsschwerpunkte

Teil 3: Priorisierung der Massnahmen

Kap. 9 Methode der Priorisierung der Massnahmen
Kap. 10 Massnahmen Bund
Kap. 11 Massnahmen Agglomerationsprogramm AareLand 2. Generation
Kap. 12 Ergänzende Massnahmen zur Zielerfüllung
Kap. 13 Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms
Kap. 14 Controlling
Kap. 15 Umsetzung Agglomerationsprogramm
Kap. 16 Nachweis der Bundesanforderungen
Kap. 17 Ausblick

Anhänge (inkl. Umsetzungsbericht)

Band 2: Massnahmenblätter

Band 3: Zukunftsbild

Band 4: Schwachstellenanalyse mit Grundlagenkarten

Inhalt Band 1

Vorwort **1**

TEIL 1: AUSGANGSLAGE UND MOTIVATION **3**

1 Agglomerationsprogramm: Von der 1. zur 2. Generation **5**
1.1 Agglomerationspolitik 5
1.2 Generationen von Agglomerationsprogrammen 6
1.3 Neue Anforderungen 7

2 Grundlagen und Verfahren **9**
2.1 Vielfältige Grundlagen 9
2.2 Breit abgestützte Projektorganisation 13
2.3 Politische Trägerschaft Aargau - Solothurn 14
2.4 Perimeter AareLand 15

3 Mitwirkung in vier Schritten **18**

4 Rückblick auf das Agglomerationsprogramm 1. Generation **22**
4.1 1. Generation 22
4.2 Von der 1. zur 2. Generation 24
4.3 Prüfbericht 24

TEIL 2: HERLEITUNG DER MASSNAHMEN **35**

5 Roter Faden **37**

6 Übersicht Zukunftsbild mit Teilstrategien **38**

7 Übersicht Ist-Zustand, Trends 2030 und Schwachstellenanalyse **48**
7.1 Untersuchte Themengebiete 48
7.2 Ist-Zustand 49
7.3 Trends 50
7.4 Handlungsbedarf 51

8 Handlungsschwerpunkte **53**

TEIL 3: PRIORISIERUNG DER MASSNAHMEN **57**

9 Methode der Priorisierung der Massnahmen **59**
9.1 Fünf Massnahmentypen 59
9.2 Durch den Bund mitfinanzierte Massnahmen 61
9.3 Zuteilung Priorität A, B und C anhand von fünf Kriterien 62

10 Massnahmen Bund 66

11 Massnahmen Agglomerationsprogramm AareLand 2. Generation 68

11.1 Massnahmen Siedlung und Landschaft 68

11.2 A-Massnahmen 71

11.3 B-Massnahmen 73

11.4 C-Massnahmen 74

11.5 Kostenübersicht 75

12 Ergänzende Massnahmen zur Zielerfüllung 77

12.1 Kantonale Ebene 77

12.2 Kommunale Ebene 80

13 Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms 81

14 Controlling 86

15 Umsetzung Agglomerationsprogramm 88

15.1 Verankerung in den kantonalen Richtplänen 88

15.2 Finanzierung der Massnahmen 88

16 Nachweis der Bundesanforderungen 89

17 Ausblick 91

Literaturverzeichnis 92

Abkürzungsverzeichnis 96

Anhang 1 B-Massnahmen gemäss Prüfbericht 1. Generation 101

Anhang 2 Vom Bund abgeänderte Prioritäten 1. Generation 103

Anhang 3 Zusammenarbeitsvereinbarung, Projektorganisation 106

Anhang 4 Definition Agglomeration gemäss BfS 115

Anhang 5 Tabelle Herleitung der Massnahmen aus dem Zukunftsbild und der Schwachstellenanalyse 116

Anhang 6 Tabelle Priorisierung der Massnahmen 141

Anhang 7 Umsetzungsbericht Massnahmen 1. Generation 147

Anhang 9 Übersichtskarte mit den Massnahmen 158

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1:	Das Agglomerationsprogramm AareLand im Kontext zu anderen Planungsinstrumenten	9
Abb. 2:	Organigramm Agglomerationsprogramm AareLand	13
Abb. 3:	Das AareLand und seine Teilräume	15
Abb. 4:	Perimeter Agglomerationsprogramm AareLand	17
Abb. 5:	Angestrebte räumliche Entwicklung: Ziel-Szenario 2020	23
Abb. 6:	A-Massnahmen gemäss Leistungsvereinbarung 1. Generation	25
Abb. 7:	Eigenleistungen gemäss Leistungsvereinbarung 1. Generation	26
Abb. 8:	B-Massnahmen gemäss Leistungsvereinbarung 1. Generation	27
Abb. 9:	Vom Bund geänderte Prioritäten gemäss Prüfbericht 1. Generation	27
Abb. 10:	Umgesetzte Massnahmen aus dem Prüfbericht zur 1. Generation	34
Abb. 11:	Herleitung der Massnahmen aus dem Zukunftsbild und der Schwachstellenanalyse	37
Abb. 12:	Aufbau Zukunftsbild 2030 Teilstrategien Siedlung/Landschaft und Mobilität	38
Abb. 13:	Synthesebild Zukunftsbild AareLand	40
Abb. 14:	Bild I: Das AareLand im Herzen der Schweiz	43
Abb. 15:	Bild II: Wohnen und Arbeiten in den Teilräumen des AareLands	44
Abb. 16:	Bild III: Vielfältige Landschaft im AareLand	45
Abb. 17:	Beispiel: Anforderungspläne Velo- und Fussverkehr, ÖV und MIV für das Bild II	46
Abb. 18:	Beispiel: Herleitung der Massnahme „Wendegleis Zofingen“ aus dem Zukunftsbild	55
Abb. 19:	Die verschiedenen Massnahmentypen im Agglomerationsprogramm 2. Generation	60
Abb. 20:	Vorgehen bei der Priorisierung der Massnahmen gemäss Bundesamt für Raumentwicklung	63
Abb. 21:	Vergleich von Kosten und Nutzung als Grundlage für die Priorisierung der Massnahmen	64
Abb. 22:	Die A-Massnahmen im Agglomerationsprogramm AareLand 2. Generation	71
Abb. 23:	Die B-Massnahmen im Agglomerationsprogramm AareLand 2. Generation	74
Abb. 24:	Die C-Massnahmen im Agglomerationsprogramm AareLand 2. Generation	74
Abb. 25:	Kostenüber sicht A-Massnahmen	75
Abb. 26:	Kostenübersicht B-Massnahmen	76
Abb. 27:	S-Bahnangebot 2020 im Aargauer Teil des AareLands	78

Vorwort

Das AareLand mit seinen Teilregionen Aarau, Olten und Zofingen profiliert sich im Spannungsfeld der Metropolitanräume Zürich und Basel und der Agglomerationen Bern und Luzern als funktionsfähiger, eigenständiger und selbstbewusster Raum. Das von den Kantonen Aargau und Solothurn gemeinsam erarbeitete Agglomerationsprogramm AareLand 2. Generation fördert diese Funktionsfähigkeit weiter und stimmt die Entwicklung von Siedlung und Verkehr ab.

Im Sommer 2007 wurde das Agglomerationsprogramm AareLand 1. Generation beim Bund eingereicht. Die ersten Massnahmen sind seit 2012 in der Umsetzung.

Das Agglomerationsprogramm 2. Generation ist mehr als eine Aktualisierung der 1. Generation. In der 2. Generation werden aufgrund der veränderten Vorgaben des Bundes neue Themen wie das Zukunftsbild bearbeitet.

Der Betrachtungsperimeter umfasst das gesamte Gebiet der Organisation AareLand. So wird der gesamte funktionale Raum berücksichtigt. Diese Gesamtsicht bietet eine Grundlage für die künftige Entwicklung, weitere Planungen und für die Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in diesem Kantonsgrenzen überschreitenden Raum.

Die Grundlage für das Agglomerationsprogramm ist das Zukunftsbild. Es basiert nebst den kantonalen Raumkonzepten und Richtplänen auf den regionalen Entwicklungskonzepten der Teilgebiete des AareLands, die in den letzten Jahren in breit abgestützten Partizipationsprozessen entstanden sind.

Aus dem Zukunftsbild und der Schwachstellenanalyse wurden die Herausforderungen und die neun Handlungsschwerpunkte hergeleitet und anschliessend die notwendigen Massnahmen formuliert.

Das Agglomerationsprogramm ist ein Problemlösungsprogramm: Mit den Massnahmen werden die wichtigsten Schwachstellen wirkungsvoll beseitigt und die Funktionsfähigkeit des Gesamtverkehrs verbessert. Im Verbund mit den siedlungs- und landschaftsbezogenen Massnahmen werden die Voraussetzungen für eine nachhaltige Siedlungs- und Verkehrsentwicklung verbessert.

Im AareLand kreuzen sich die schweizerischen Transitachsen auf der Strasse und der Schiene. Zwar profitiert das AareLand von dieser Verkehrs- und Standortgunst, gleichzeitig ist die wachsende Belastung durch den Transitverkehr auf Strasse und Schiene eine der grossen Herausforderungen, die es zu bewältigen gibt.

Die Bundesmassnahmen zum Ausbau der Transitachsen müssen deshalb zügig vorangetrieben werden, zumal die dortigen Kapazitätsengpässe den regionalen Verkehr stark beeinträchtigen.

Das Agglomerationsprogramm schafft die Voraussetzungen zur Mitfinanzierung von Vorhaben der Verkehrsinfrastruktur durch den Bund. Gleichzeitig werden damit die regionalen Anforderungen an die nationale Verkehrsinfrastruktur, wie sie im Sachplan Verkehr des Bundes dargestellt wird, formuliert. Für die Kantone ist das Agglomerationsprogramm ein Führungsinstrument zur Weiterentwicklung der kantonalen Verkehrs-, Siedlungs- und Landschaftspolitik. Einzelne Elemente des Agglomerationsprogramms werden in den kantonalen Richtplänen festgesetzt.

Dank der konstruktiven Zusammenarbeit aller Beteiligten konnte das vorliegende Agglomerationsprogramm zielgerichtet erarbeitet werden. Die Gemeinden und die regionalen Organisationen (Regionalplanungsverbände, Regionalvereine) tragen mit ihrem Engagement massgeblich zur Erarbeitung und Umsetzung des Agglomerationsprogramms bei. Wir erwarten von den Bundesbehörden, dass sie die Massnahmen unterstützen.

DEPARTEMENT BAU, VERKEHR UND UMWELT AARGAU Vorsteher	BAU- UND JUSTIZDEPARTEMENT SOLOTHURN Vorsteher
Peter C. Beyeler Regierungsrat	Walter Straumann Regierungsrat

TEIL 1: AUSGANGSLAGE UND MOTIVATION

Inhalt

1 Agglomerationsprogramm: Von der 1. zur 2. Generation

2 Grundlagen und Verfahren

3 Mitwirkung in vier Schritten

4 Rückblick auf das Agglomerationsprogramm 1. Generation

1 Agglomerationsprogramm: Von der 1. zur 2. Generation

1.1 Agglomerationspolitik

Damit die Agglomerationen ihre Wettbewerbsfähigkeit und die hohe Lebensqualität erhalten können, braucht es von Bund, Kantonen und Gemeinden ein koordiniertes und konzentriertes Vorgehen in der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung. Dementsprechend haben die Agglomerationsprogramme die Koordination und die Finanzierung des Agglomerationsverkehrs und die gelenkte Siedlungsentwicklung zum Ziel.

Die Agglomerationen sind die wirtschaftlichen, kulturellen und gesellschaftlichen Brennpunkte der Schweiz. Sie generieren täglich grosse Ströme an Menschen und Waren. Damit einher gehen Herausforderungen, die diese positiven Impulse der Agglomerationen verringern oder gar in Frage stellen: Hohe Verkehrsaufkommen schränken die Funktionsfähigkeit der Verkehrsnetze (öffentlicher Verkehr ÖV, motorisierter Individualverkehr MIV, Velo- und Fussverkehr) ein. Die dadurch entstehenden Umweltbelastungen und Trennwirkungen schränken die Lebensqualität ein.

Diese Herausforderungen machen nicht an den Gemeinde- oder Kantonsgrenzen halt. Es müssen daher Lösungen gefunden werden, die für die gesamte Agglomeration, unabhängig von Gemeinde-, Kantons- und teilweise auch Landesgrenzen, ihre Wirkungen entfalten können. Ein konzentriertes Vorgehen der Städte, Gemeinden, Kantone und des Bundes mit langfristigen Prioritätensetzungen ist notwendig. Die beschränkten Ressourcen erlauben nicht mehr länger nachfrageorientierte Verkehrsplanungen und die Erfüllung sämtlicher gesellschaftlicher Ansprüche an den Raum.

Grundpfeiler der Agglomerationspolitik

Der Bund formulierte deshalb im Jahr 2001 die Grundpfeiler der Agglomerationspolitik[2]: 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.

[2] Bundesrat, Agglomerationspolitik des Bundes, 2001

- 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.

Rechtliche Grundlagen

Die rechtlichen Grundlagen sowie die weiteren Bedingungen sind in der „Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme 2. Generation“ des Bundesamts für Raumentwicklung ARE festgehalten[3].

1.2 Generationen von Agglomerationsprogrammen

Die Probleme der Agglomerationen müssen etappenweise gelöst werden, sei es wegen der Abhängigkeiten der Massnahmen untereinander, finanzieller Einschränkungen, unterschiedlicher Planungsträger oder der unterschiedlichen Planungsdauer der Projekte. Es gibt deshalb mehrere Generationen.

Dringliche Projekte

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[4]. Im AareLand unterstützte er den Ausbau von zwei Projekten:

- **Wynental-Suhrentalbahn WSB**: Beitrag Bund: 40 Mio. CHF, Gesamtkosten: 80 Mio. CHF.
- **Entlastung Region Olten ERO im Abschnitt Olten bis Wangen b.O.**: Beitrag Bund: 148 Mio. CHF, Beitrag Kanton: 129 Mio. CHF, Beitrag Stadt Olten, Gemeinden Wangen bei Olten, Rickenbach, Hägendorf, Trimbach, Winznau und Starrkirch-Wil: 41 Mio. CHF, Gesamtkosten: 318 Mio. CHF.

[3] Bundesamt für Raumentwicklung, Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme 2. Generation, 2010, S. 8-9

[4] http://www.are.admin.ch/themen/verkehr/00250/00460/index.html?lang=de

Agglomerationsprogramme 1. Generation mit Massnahmen 2011 bis 2014

Im Sommer 2007 wurden die Agglomerationsprogramme 1. Generation eingereicht. Für das AareLand bestimmte der Bund einen Beitragssatz von 40 % für Projekte mit Priorität A. Gemäss anfangs 2011 unterzeichneter Leistungsvereinbarung entspricht dies einem Beitrag von rund 32 Mio. CHF für die Massnahmen in der Periode von 2011 bis 2014. Ein Teil der nachgeschalteten Finanzierungsvereinbarungen ist bereits unterzeichnet.

Agglomerationsprogramm 2. Generation mit Massnahmen 2015 bis 2018

Die Agglomerationsprogramme 1. Generation können nicht sämtliche Aufgaben in den Bereichen Siedlung / Landschaft und Mobilität lösen. Die Kantone erarbeiten deshalb die Agglomerationsprogramme 2. Generation für die Massnahmen in der Periode von 2015 bis 2018. Auf deren Grundlage wird das ARE wiederum den Beitragssatz festlegen. Die Agglomerationsprogramme 2. Generation sind dem Bund bis Ende Juni 2012 einzureichen.

1.3 Neue Anforderungen

An die Agglomerationsprogramme 2. Generation werden gemäss „Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme 2. Generation“ neue Anforderungen gestellt.

- **Zukunftsbild 2030**: In der 1. Generation wurde für die Massnahmen der Bezug zur angestrebten Siedlungs- und Landschaftsentwicklung noch zu wenig dargestellt. Zur Unterstützung des Hauptziels der Agglomerationsprogramme – die Abstimmung von Siedlung / Landschaft und Mobilität – ist deshalb ein Zukunftsbild mit Horizont 2030 zu erarbeiten. Das Zukunftsbild 2030 zeigt die langfristige Abstimmung von Siedlung / Landschaft und Mobilität anhand einer räumlichen Gesamtschau auf. Es bildet die Grundlage für die Herleitung und Priorisierung der Massnahmen in den Bereichen Siedlung / Landschaft und Mobilität für die Agglomerationsprogramme folgender Generationen.
- **Konkretisierte Grundanforderungen**: Damit die Agglomerationsprogramme 2. Generation bei der Prüfung durch den Bund besser miteinander verglichen werden können, müssen sie sechs **Grundanforderungen** GA erfüllen[5]:
  - GA 1: Partizipation gewährleistet
  - GA 2: Bestimmung einer Trägerschaft

[5] Bundesamt für Raumentwicklung, Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme 2. Generation, 2010, S. 22 - 32

- GA 3: Analyse von Ist-Zustand und Entwicklungstrends sowie Identifikation von Stärken, Schwächen, Chancen, Risiken und Handlungsbedarf
- GA 4: Entwicklung von Massnahmen in allen Bereichen, in Kohärenz zu Zukunftsbild, Teilstrategien und Priorisierung (erkennbarer roter Faden)
- GA 5: Beschreibung und Begründung der prioritären Massnahmen
- GA 6: Controlling gesichert.

- **Vereinfachte Beurteilung der Wirksamkeit**: Der Bund führt nach einheitlichen Wirksamkeitskriterien WK die Prüfung für sämtliche **Agglomerationsprogramme** selber durch. Die Kantone können sich auf eine qualitative Beurteilung der Wirksamkeit der Massnahmen und des Gesamtprogrammes beschränken. Die Wirksamkeitskriterien ändern jedoch gegenüber der 1. Generation nicht[6]:
  - WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert
  - WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert
  - WK 3: Verkehrssicherheit erhöht
  - WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert.

[6] Bundesamt für Raumentwicklung, Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramm 2. Generation, 2010, S. 34 - 40

2 Grundlagen und Verfahren

2.1 Vielfältige Grundlagen

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

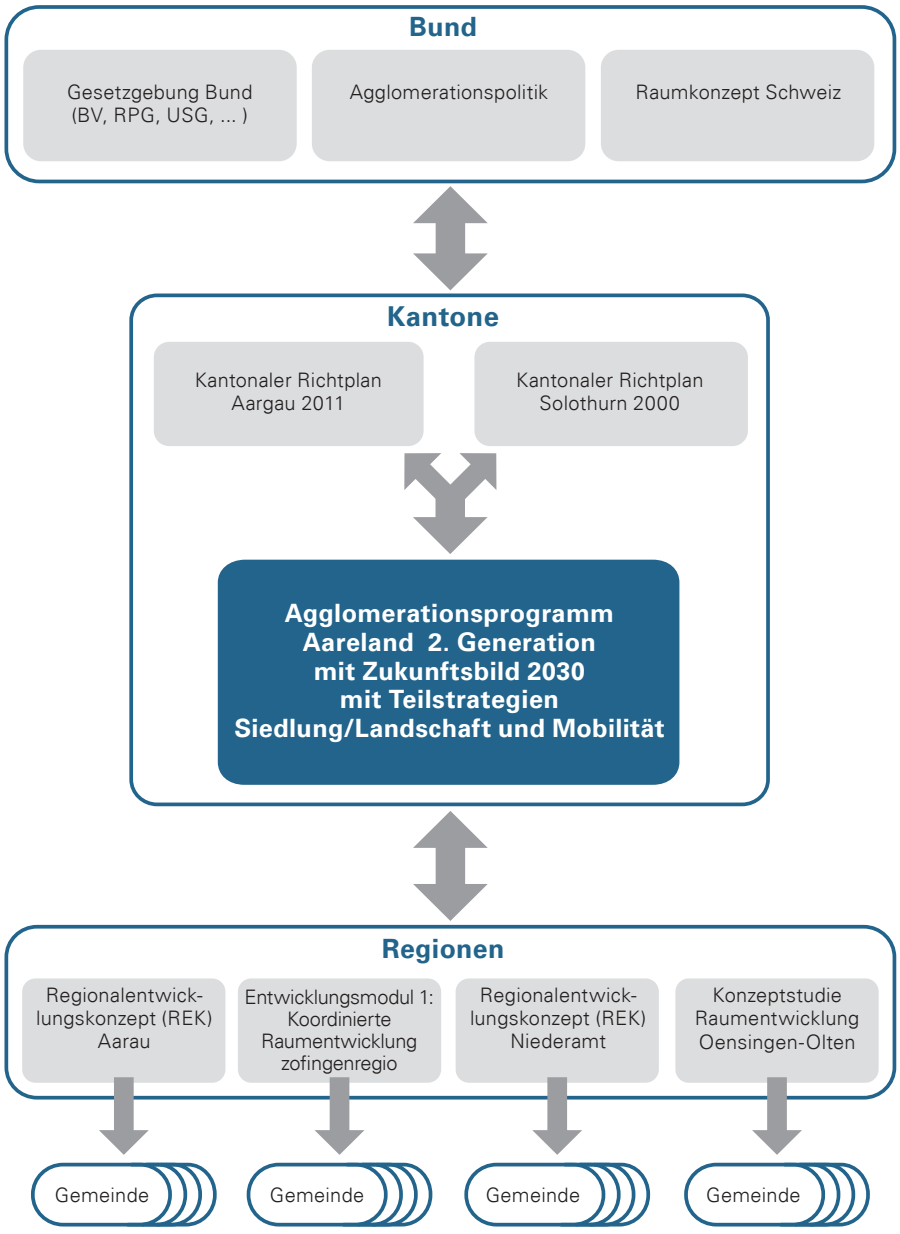


Abb. 1: Das Agglomerationsprogramm AareLand im Kontext zu anderen Planungsinstrumenten

Das Agglomerationsprogramm 2. Generation baut auf folgenden Planungsgrundlagen auf:

- **Bund**
  - Agglomerationspolitik
  - Eidgenössische Gesetzgebung
  - Raumkonzept Schweiz.
- **Gemeinsame Grundlage Kantone Aargau und Solothurn**
  - Agglomerationsprogramm AareLand 1. Generation, 2007
  - Hochwasserschutz- und Revitalisierungsprojekt Olten-Aarau, Vorprüfungsdossier, 28. Januar 2011
- **Kanton Aargau**
  - Bauverordnung des Kantons Aargau vom 25. Mai 2011 (SAR 713.12)
  - 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, (SAR995.150)
  - Gesamtstrategie Raumentwicklung, raumentwicklungAARGAU, 2006
  - Gesamtverkehrsstrategie, mobilitätAARGAU, 2006
  - 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)
  - Gesetz über Raumentwicklung und Bauwesen (Baugesetz) des Kantons Aargau vom 19. Januar 1993 (SAR 713.100)
  - Hochwasserschutz- und Revitalisierungsprojekt Olten-Aarau, Vorprüfungsdossier, 28. Januar 2011
  - Infrastrukturplanung Verkehr Schwerpunkt Strasse (IVS-AG) Kanton Aargau, Entwurf März 2011
  - Kantonaler Richtplan Aargau, beschlossen durch den grossen Rat am 20. September 2011
  - Massnahmenplan Luft des Kantons Aargau, 2009
  - Mehrjahresprogramm ÖV Kanton Aargau, 2007, Beschluss des Grossen Rats vom August 2007
  - Ortsdurchfahrten: Anleitung zu attraktiven Kantonsstrassen im Siedlungsgebiet, BVU, 2009
  - Siedlungs- und Verkehrskonzept Unteres Wiggertal, Schlussbericht vom Mai 2011
  - Stand der Erschliessung 2009, Erläuterungsbericht und gemeindeweiser Nachweis, 2009 und 2010

- Statistisches Amt Aargau, Bevölkerungsprognose 2009, Statistische Mitteilung Nr. 107, 2009
- Verordnung über Fuss- und Wanderwege des Kantons Aargau vom 3. April 1989 (SAR 59.111)
- Wildtierkorridore im Kanton Aargau, 1999

Kanton Solothurn

- Gesetz über den öffentlichen Verkehr (ÖV-Gesetz, BGS 732.1)
- Kantonale Bauverordnung (KBV, BGS 711.61)
- Kantonaler Richtplan 2000, RRB Nr. 515 vom 15. März 1999
- Konzept zur Renaturierung der Aare, 1992
- Leistungsauftrag öffentlicher Verkehr, 2011
- Luftmassnahmenplan 2008 (LMP 08)
- Mehrjahresprogramm Natur und Landschaft, Kantonsratsbeschluss Nr. SGB 099 / 2008
- Planungs- und Baugesetz (PBG, BGS 711.1)
- Raumkonzept Kanton Solothurn, Entwurf 2011 für die Gesamtüberprüfung des kantonalen Richtplans
- Strassengesetz (BGS 725.11)
- Umfahrungsstrassenpolitik Kanton Solothurn, 2009
- Verkehrspolitisches Leitbild (VLB), RRB Nr. 1789 vom 30. August 2004
- 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)
- Verordnung zur Festsetzung der Leistungen der Einwohnergemeinden an den öffentlichen Verkehr (Kostenverteil-Verordnung, BGS 732.21)
- Waldreservatskonzept Solothurn, RRB Nr. 581 vom 19. März 2002 / RRB Nr. 2459 vom 9. Dezember 2002

Gemeinden

- Bestehende Nutzungsplanungen
- Kommunale Konzepte

Regionen

- Planungsverband der Region Aarau: Regionalentwicklungskonzept REK Aarau, von der Abgeordnetenversammlung vom 10. November 2011 beschlossen
- Regionalverband zofingenregio: Entwicklungsmodul 1: Koordinierte Raumentwicklung zofingenregio AargauLuzern, 17. September 2010
- Gemeindepräsidentenkonferenz Niederamt: REK Niederamt, Stand für die Ergebniskonferenz und die Mitwirkung, 18. Januar 2012

- 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.

Sämtliche kantonalen und regionalen Planungsgrundlagen befinden sich auf der beiliegenden CD.

2.2 Breit abgestützte Projektorganisation

Für die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms wurde eine kantonsübergreifende, breit abgestützte Projektorganisation eingesetzt, in der auch die Organisation AareLand einbezogen ist.

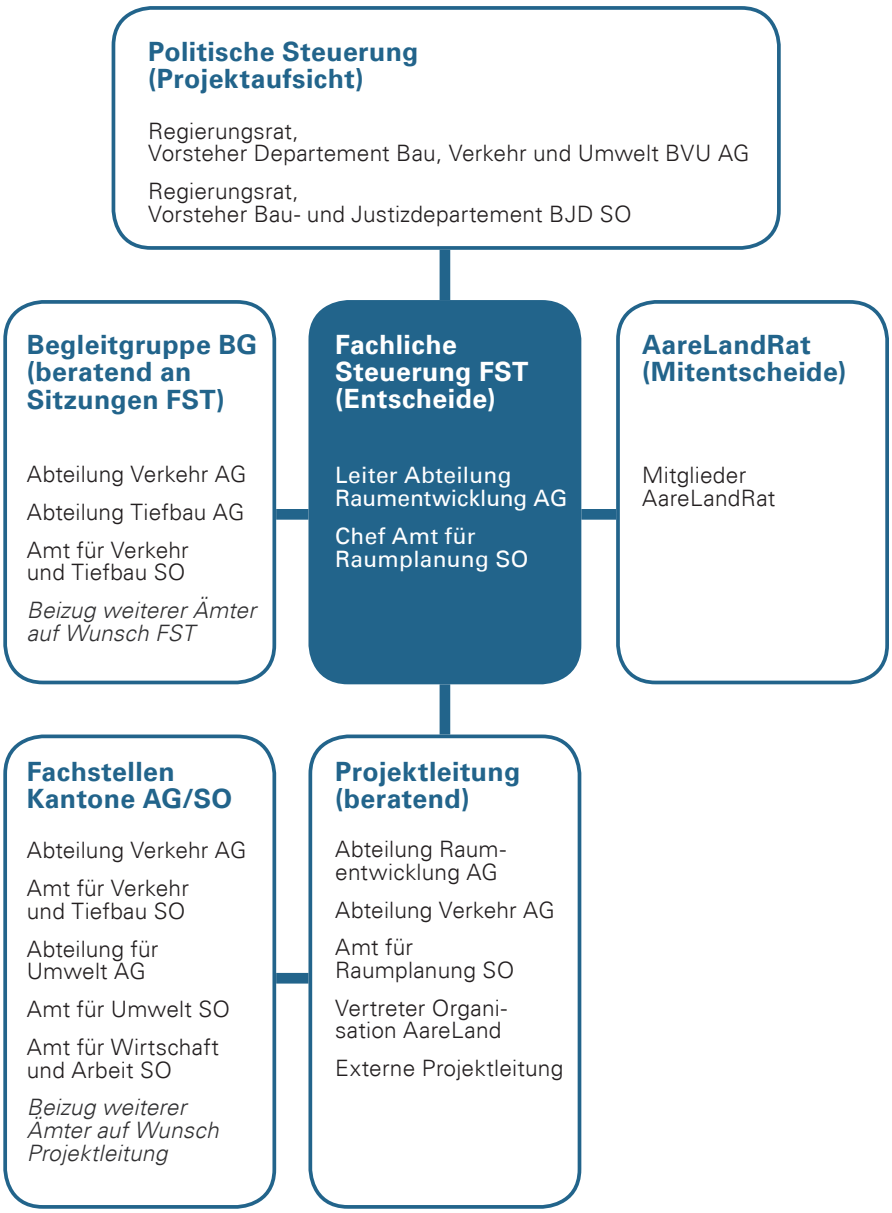


Abb. 2: Organigramm Agglomerationsprogramm AareLand

2.3 Politische Trägerschaft Aargau - Solothurn

Wegen der engen räumlichen Verflechtung von Aarau, Olten und Zofingen erarbeiten die Kantone Aargau und Solothurn das Agglomerationsprogramm AareLand gemeinsam. Die Zusammenarbeit ist im Abkommen zur Trägerschaft geregelt.

Die Kantone Aargau und Solothurn bilden die Trägerschaft der Agglomeration AareLand gemäss Anhang 4 zur MinVV. Die Zusammenarbeit ist vertraglich geregelt (siehe Anhang 3).

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, bislang gestützt auf einen Letter of Intent. Der Aufbau einer neuen Organisationsstruktur AareLand wird auch vom Bund als Modellvorhaben unterstützt.

2.4 Perimeter AareLand

Aufgrund der engen räumlichen Verflechtungen werden das Zukunftsbild und das Agglomerationsprogramm für das gesamte AareLand erarbeitet. Es wird zwischen dem Bearbeitungs- und Betrachtungsperimeter unterschieden.

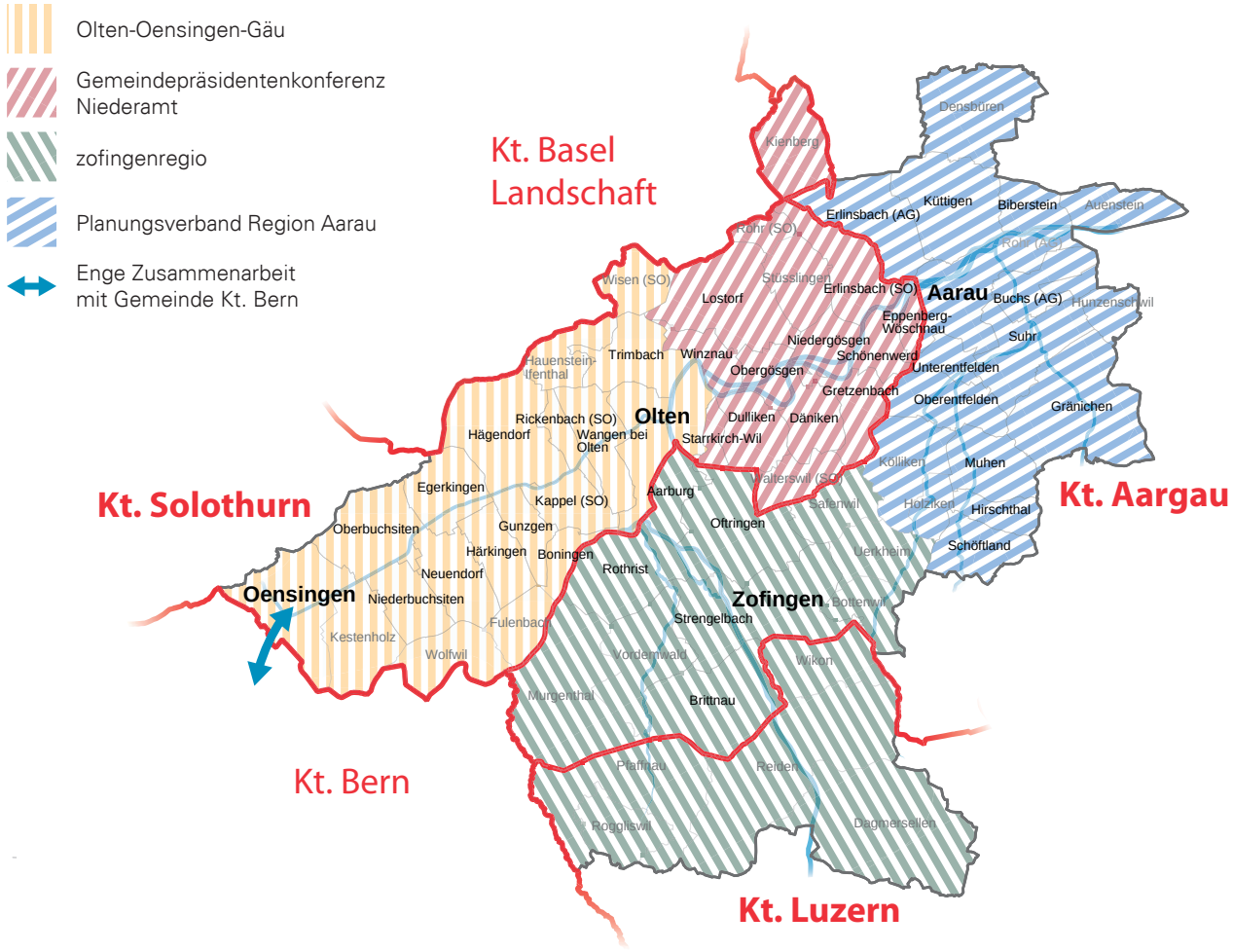


Abb. 3: Das AareLand und seine Teilräume

Mehrere Raumkategorien & Körperschaften

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

- 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 4).
- Das Raumkonzept Schweiz definiert das AareLand als eigenständigen Raum, in dem sich zugleich verschiedene Handlungsräume überschnei-

den. Zudem kreuzen sich in diesem Raum die schweizerischen Nord-Süd- und West-Ost-Achsen des Schienen- und Strassennetzes. Das AareLand spielt eine entscheidende Rolle für den Transitverkehr, und es ist deshalb Standort zahlreicher Unternehmen, die auf eine hohe Erreichbarkeit angewiesen sind [7]".

- 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.
- **Oensingen**: Oensingen ist nicht nur 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) zur Klärung kantonsübergreifender Fragestellungen.

Bearbeitungs- und Betrachtungsperimeter

Das Agglomerationsprogramm 2. Generation wird für das gesamte AareLand erarbeitet. Da der Perimeter des AareLands weiter gefasst ist als der Agglomerationsperimeter gemäss Definition BfS, wird zwischen einem Bearbeitungs- und Betrachtungsperimeter unterschieden.

- **Bearbeitungsperimeter**: Der Bearbeitungsperimeter entspricht der Definition der Agglomerationen gemäss Bund (in der Abbildung 4 weiss dargestellt). Die vom Bund für die Mitfinanzierung beantragten Massnahmen liegen gemäss den Vorgaben des Bunds ausschliesslich im Bearbeitungsperimeter.
- **Betrachtungsperimeter**: Da der funktionale Raum sowie die Wirkung und der Nutzen der Massnahmen meist über den Bearbeitungsperimeter hinausgehen, werden die Gemeinden des AareLands ausserhalb des

[7] Schweizerische Eidgenossenschaft, Konferenz der Kantonsregierungen, Schweizerische Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz, Schweizerischer Städteverband, Schweizerischer Gemeindeverband, Raumkonzept Schweiz, Entwurf für die tripartite Konsultation, 2010, S. 61

Bearbeitungsperimeters dem Betrachtungsperimeter zugeteilt (in der Abbildung 4 gelb dargestellt)[8].

Abb. 4: Perimeter Agglomerationsprogramm AareLand

[8] Die Gemeinde Hunzenschwil ist Teil der Organisation AareLand, gehört aber gemäss Definition Bund der Agglomeration Lenzburg an und wird deshalb im Agglomerationsprogramm Aargau Ost abgehandelt. Das Zukunftsbild und das Agglomerationsprogramm AareLand machen deshalb keine Aussagen zu Hunzenschwil.

3 Mitwirkung in vier Schritten

Die Partizipation zum Agglomerationsprogramm 2. Generation wird **in vier Schritten** vorgenommen:

- **Mitwirkung Schritt 1**: Breite Partizipation bei regionalen REKs als Grundlage für das Zukunftsbild
- **Mitwirkung Schritt 2**: Behördenvernehmlassung Zukunftsbild mit Teilstrategien Siedlung / Landschaft und Mobilität auf der Grundlage regionaler REKs
- **Mitwirkung Schritt 3**: Behördenvernehmlassung zu den Massnahmen Agglomerationsprogramm 2. Generation
- **Mitwirkung Schritt 4**: Öffentliche Mitwirkung bei der Umsetzung in die kantonalen Richtpläne und der konkreten Umsetzung der Massnahmen

- **Mitwirkung Schritt 1: Breit abgestützte Partizipation mit Zukunfts- und Ergebniskonferenzen für die Regionalentwicklungskonzepte**: Seit 2007 erarbeiten die Regionen ihre Regionalentwicklungskonzepte REK. Sie zeigen die gemeindeübergreifende räumliche und verkehrliche Entwicklung auf und geben den Regionen und Gemeinden die Möglichkeit, ihre Entwicklung aktiv zu steuern.
  Die REKs der Regionen Aarau, zofingenregio und Olten / Gäu sind bereits verabschiedet, in der Region Niederamt soll das REK im Herbst 2012 verabschiedet werden. Die Gemeindepräsidentenkonferenz Gäu erarbeitete die Konzeptstudie zur Raumentwicklung Oensingen bis Olten (Regionale Arbeitszone Gäu) und verabschiedete diese als Grundlage für das Agglomerationsprogramm zweite Generation und die Gesamtüberprüfung des kantonalen Richtplans Kanton im August 2011.
  Die REKs der Regionen Aarau, Niederamt und zofingenregio wurden mit Grossgruppenanlässen breit abgestützt und partizipativ erarbeitet (Zukunfts- und Ergebniskonferenzen mit Teilnehmenden aus der Bevölkerung, Politik, Verbänden, Vereinen, Organisationen). Die Teilnehmenden legten so die Grundsteine, auf denen die REKs erarbeitet wurden.
  Diese wurden jeweils von einer Begleitgruppe Raumplanung erarbeitet und regelmässig in den Gremien der Regionalplanungsverbände resp. in der Gemeindepräsidentenkonferenz Niederamt präsentiert, diskutiert und zuhanden der ersten Behördenvernehmlassung verabschiedet.
  In dieser ersten Behördenvernehmlassung äusserten sich die Regionsgemeinden zu den Entwürfen. Nach der Überarbeitung wurden sie von den regionalen Gremien zuhanden der Bevölkerungsmitwirkung (jeweils nach der Ergebniskonferenz als Input zur Mitwirkung) verabschiedet.

Die Teilnehmenden der Zukunftskonferenz wurden anschliessend zu den Ergebniskonferenzen eingeladen, die den Auftakt zu mehrmonatigen öffentliche Mitwirkungen bildeten. Der Mitwirkungskreis war nicht eingeschränkt. Zu den Entwürfen konnten sich sämtliche Einwohner, Unternehmen und Organisationen sowie nochmals die Gemeinden zur regionalen Entwicklung äussern.
Nach nochmaliger Überarbeitung wurden resp. werden die REKs von den zuständigen regionalen Gremien verabschiedet.
Da in beiden Kantonen aufgrund der Vorgaben der kantonalen Baugesetze den REKs keine „Behördenverbindlichkeit“ zukommen kann, wird deren Umsetzung mittels einer Vereinbarung („Letter of Intent“) zwischen den Gemeinden und den Regionen gesichert.

Mitwirkung Schritt 2: Behördenvernehmlassung Zukunftsbild mit Teilstrategien Siedlung / Landschaft und Mobilität: Das Zukunftsbild 2030 und die Teilstrategien Siedlung / Landschaft und Mobilität wurden auf der Grundlage der kantonalen Richtpläne und der REKs erarbeitet.
Da das Zukunftsbild mit den REKs weitgehend deckungsgleich ist, wurde auf eine abermalige Vernehmlassung des Zukunftsbilds bei der Bevölkerung verzichtet.
Das Zukunftsbild wurde von anfangs Mai bis Mitte Juli 2011 den Gemeinden des AareLands zur Behördenvernehmlassung zugestellt. Es wurde an einer Informationsveranstaltung („AareLandsGemeinde“) vorgestellt. Sämtliche Gemeinden des Regionalvereins AareLand waren an die Präsentation des Zukunftsbilds mit anschliessender Gruppendiskussion eingeladen. An der AareLandsGemeinde nahmen rund 60 Gemeindevertreter teil. Im Anschluss an die AareLandsGemeinde wurde sämtlichen Gemeinden – also auch denjenigen, die an der AareLandsGemeinde nicht vertreten waren – ein Protokoll mit den Ergebnissen der Gruppendiskussion zugestellt. Dieses dient den Gemeinden als Ausgangslage für die Diskussionen im Gemeinderat. Während der Behördenvernehmlassung konnten die Gemeinden während Fragestunden ihre Fragen zum Zukunftsbild klären.
Insgesamt äusserten sich 37 von 68 Gemeinden zum Zukunftsbild (55 %). Von den 43 Gemeinden im Bearbeitungsperimeter (= BfS-Perimeter) erstellten 29 Gemeinden eine Stellungnahme (67 %), von den 25 Gemeinden im Betrachtungsperimeter reichten acht Gemeinden eine Stellungnahme ein (32 %).

Ein Grossteil der Stellungnahmen befasste sich mit folgenden Schwerpunktthemen:

- Unsicherheit wegen eines möglichen Autonomieverlusts
- Bevorzugung der Gemeinden im Bearbeitungsperimeter resp. Benachteiligung der Gemeinden im Betrachtungsperimeter
- Verlust von Entwicklungsmöglichkeiten, insbesondere der kleineren Gemeinden.

Im Anschluss an die Behördenvernehmlassung wurden sämtliche Eingaben bearbeitet und das Zukunftsbild überarbeitet. Insbesondere wurden folgende Änderungen vorgenommen:

- Ausführlichere Erläuterung zum Verhältnis Zukunftsbild – Agglomerationsprogramm – weitere Planungsgrundlagen aller politischen Ebenen
- Anpassen der Zuteilungen in die verschiedenen Raumkategorien
- Präzisieren der Anforderungen an das Gesamtverkehrssystem
- Anpassen der Ziele, Teilstrategien Siedlung / Landschaft und Mobilität.

Die Antworten der Kantone zu den einzelnen Eingaben wurden den Gemeinden im Frühjahr 2012 zugestellt.

Die Zusammenstellung der Stellungnahmen inkl. Antworten der Kantone zur Behördenvernehmlassung des Zukunftsbilds befindet sich auf der beiliegenden CD.

Mitwirkung Schritt 3: Behördenvernehmlassung zu den Massnahmen Agglomerationsprogramm 2. Generation: Die Behördenvernehmlassung für das Agglomerationsprogramm fand von anfangs November 2011 bis Ende Januar 2012 statt.
Insgesamt äusserten sich 42 von 68 Gemeinden zum Agglomerationsprogramm (62 %). Von den 42 Gemeinden im Bearbeitungsperimeter (= BfS-Perimeter) erstellten 36 Gemeinden eine Stellungnahme (84 %), von den 25 Gemeinden im Betrachtungsperimeter reichten 10 Gemeinden eine Stellungnahme ein (40 %). Zusätzlich reichten die Regionalplanungsverbände Gäu, Region Aarau und zofingenregio sowie die Gemeindepräsidentenkonferenz Gäu Stellungnahmen ein.

Grundsätzlich wird das Agglomerationsprogramm von den Gemeinden, die eine Stellungnahme einreichten, unterstützt. Dementsprechend wurden auch wenige allgemeine Eingaben gemacht. Es wurden vornehmlich die Aufnahme neuer Massnahmen resp. die Streichung oder Präzisierung von Massnahmen beantragt. Analog zur Vernehmlassung des Zukunftsbilds monierten mehrere Gemeinden die Bevorzugung der Gemeinden im Bearbeitungsperimeter resp. die Benachteiligung der Gemeinden im Betrachtungsperimeter. Die fixen Bundesvorgaben können nicht umgestossen werden. Mit der Einführung des Betrachtungsperimeters können die Anlie-

gen der Gemeinden ausserhalb dieses „Bundesperimeters“ berücksichtigt und in die kantonalen Planungen miteinfliessen.
Die Gemeinden werden die Antworten der Kantone zu den einzelnen Eingaben wiederum erhalten.

Die Zusammenstellung der Stellungnahmen inkl. Antworten der Kantone zur Behördenvernehmlassung des Schlussberichts befindet sich auf der beiliegenden CD.

- **Mitwirkung Schritt 4: Öffentliche Mitwirkung bei der Umsetzung in die kantonalen Richtpläne und der konkreten Umsetzung der Massnahmen**: Das Zukunftsbild sowie die Ergebnisse des Agglomerationsprogramms 2. Generation werden in den kantonalen Richtplänen behördenverbindlich festgesetzt. Dazu müssen beide kantonalen Richtpläne angepasst werden. Da der kantonale Richtplan Aargau soeben einer Gesamtrevision unterzogen wurde, handelt es sich im Kanton Aargau voraussichtlich nur um wenige Anpassungen. Im Kanton Solothurn wird zurzeit der kantonale Richtplan gesamthaft überprüft. Neu wird das Thema Agglomerationsprogramme aufgenommen. Notwendige Richtplananpassungen mit Einzelmassnahmen bei Infrastrukturen erfolgen im ordentlichen Verfahren gemäss den gesetzlichen Vorgaben.

  Weitere Informationen zur Festsetzung des Agglomerationsprogramms AareLand in den kantonalen Richtplänen und den kommunalen Planungsinstrumenten befinden sich im Kapitel 15 (Verankerung Agglomerationsprogramm 2. Generation in den über- und untergeordneten Planungsinstrumenten).

4 Rückblick auf das Agglomerationsprogramm 1. Generation

4.1 1. Generation

Bereits das Agglomerationsprogramm AareLand 1. Generation zeigt die angestrebte räumliche Entwicklung auf. Es legt dar, dass das AareLand zwar von der guten Erreichbarkeit profitiert, aber auch darunter leidet. Die Umsetzung von Massnahmen auf Bundes- und Kantonsebene ist dementsprechend wichtig.

Erster Schritt zur angestrebten räumlichen Entwicklung

Bereits im Agglomerationsprogramm 1. Generation wurde eine erste angestrebte räumliche Entwicklung in „6 Bildern“ formuliert. Es stellt eine erste generelle Zielformulierung zum nun vorliegenden Zukunftsbild dar[9]. Das AareLand ist ein räumlich vielfältiger und komplexer Raum mit den drei Kernstädten 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 haben Strategien zur Ansiedlung von transport- und besucherintensiven Betrieben, sodass deren Auswirkungen betreffend Verkehr und Umweltbelastung möglichst gering bleiben.

[9] Kantone Aargau und Solothurn, Agglomerationsprogramm AareLand 1. Generation, 2007, S. 56 - 64

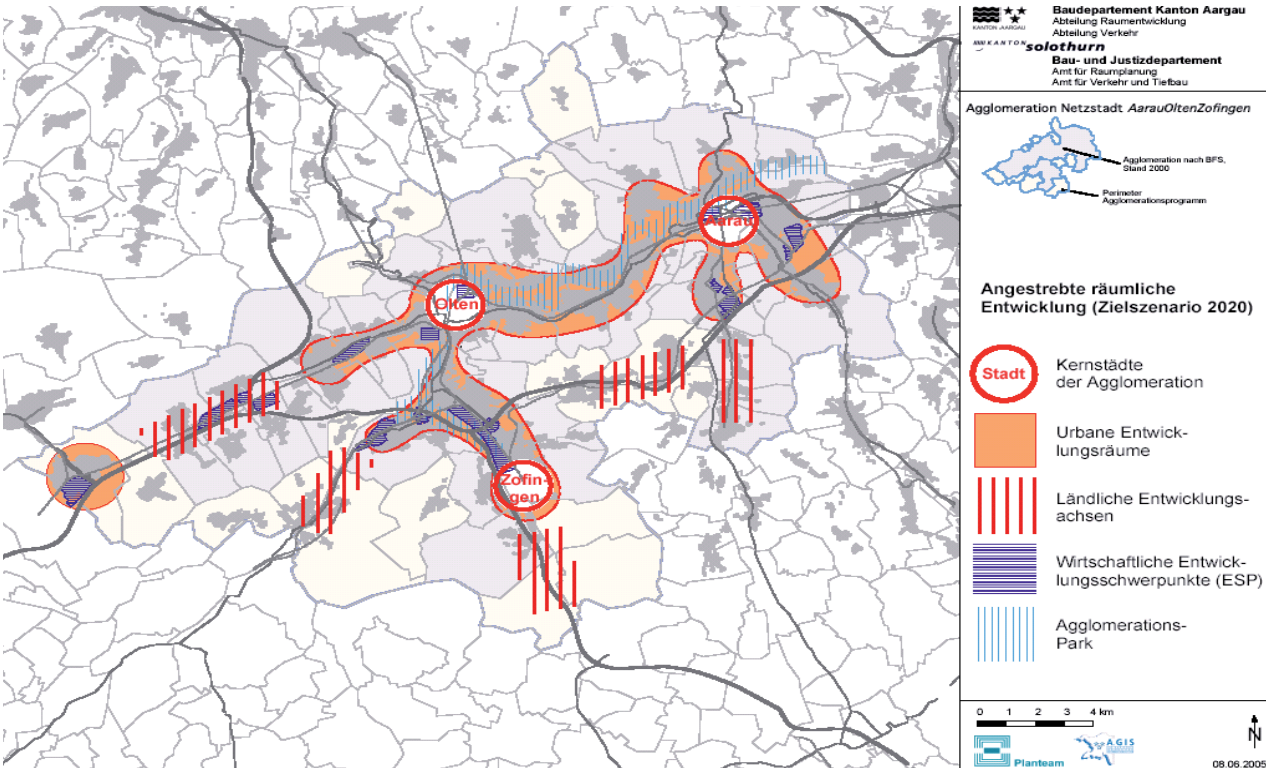


Abb. 5: Angestrebte räumliche Entwicklung: Ziel-Szenario 2020[10]

Herausforderungen und Schwachstellen

Das Agglomerationsprogramm AareLand 1. Generation 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.

Wichtige Bundesmassnahmen

Um die Erreichbarkeit für den Transit- und Regionalverkehr weiterhin erhalten zu können, sind die 6-Streifen-Ausbauten der A1 sowie der durchgehende 4-Spur-Ausbau der Eisenbahnstrecke Olten-Aarau inkl. Eppenbergtunnel und Entflechtungswerke in Raum Olten unabdingbar.

[10] Auszug aus dem Agglomerationsprogramm 1. Generation, S. 61

4.2 Von der 1. zur 2. Generation

Die Kontinuität zwischen den Agglomerationsprogrammen der 1. und der 2. Generation ist sicher gestellt, weil beide dieselbe Ausrichtung sowie dieselben Schwachstellen und Herausforderungen haben. Die Umsetzung der übergeordneten Infrastrukturaufgaben des Bundes hat für beide Generationen eine grosse Bedeutung und ist Voraussetzung für die künftige Funktionsfähigkeit des AareLands.

Gewährleistung der Kontinuität von der 1. zur 2. Generation

Die voranstehende Zusammenfassung zum Agglomerationsprogramm AareLand 1. Generation zeigt auf, dass das Programm der 2. Generation den eingeschlagenen Weg kontinuierlich fortsetzt. Neben den zusätzlichen Elementen wie das Zukunftsbild 2030 sowie den neu zu erarbeitenden Teilstrategien Siedlung / Landschaft und Mobilität baut die 2. Generation auf den Erkenntnissen und Grundlagen der 1. Generation auf.

Die Visionen und die angestrebte räumliche Entwicklung des Agglomerationsprogramms 1. Generation sowie das Zukunftsbild für die 2. Generation kommen trotz unterschiedlichen Erarbeitungsweisen zu denselben Erkenntnissen. Dies zeigt, dass die bei der 1. Generation eingeschlagene Richtung in sich stimmig ist.

Dennoch braucht es verstärkte Anstrengungen und weitere Massnahmen auf Bundes- und Kantonsebene, um die vielfältigen Herausforderungen in diesem räumlich komplexen und vielschichtigen Raum erreichen zu können.

4.3 Prüfbericht

Die vom Bund zur Mitfinanzierung ausgewählten Massnahmen werden mit einem Beitrag von rund 32 Mio. CHF unterstützt (Beitragssatz 40 %). Der Umsetzungsstand der Massnahmen wird im Umsetzungsbericht behandelt (siehe Anhang 7). Dieses Kapitel zeigt auf, wie die Kantone die B-Massnahmen und die zurückgestuften Massnahmen gemäss Prüfungsbericht 1. Generation handhabten.

A-Massnahmen aus der 1. Generation: Mitfinanzierung zu 40 %

Die Übersicht über die in der 1. Generation umgesetzten Massnahmen inkl. des jeweils aktuellen Umsetzungsstands befindet sich im Umsetzungsbericht (siehe Anhang 7).

Folgende **A-Massnahmen** wurden in die Leistungsvereinbarung 1. Generation aufgenommen[11]:

ARE-Code (gemäss Leistungsvereinbarung)	**Massnahme**	**Kosten Investition** (Mio. CHF, Preisstand Oktober. 2005, exkl. MwSt. & Teuerung)	**Bundesbeitrag** (Mio. CHF Preisstand Oktober 2005, exkl. MwSt. & Teuerung; Höchstbeiträge)
2581.007	WSB-Station Torfeld Süd	3.95	1.58
2581.081	Verlegen Haltestelle Küngoldingen	1.74	0.69
2581.089	Knotensanierungen K104 Zofingen bis Zentrum Oftringen[12]	12.93	5.17
2581.111	Konzept Langsamverkehr A-Liste	25.10	10.08
2581.013	Umgestaltung K109 Bahnhof Aarau	1.72	0.69
2581.116	Ortszentrum Schönenwerd	2.59	1.03
2581.114	Suhr Aufwertung Ortszentrum	5.17	2.07
2581.113	Buchs Aufwertung Ortszentrum	3.45	1.38
2581.008	Bushof Bahnhof Aarau	6.89	2.76
2581.080	Verkehrsmanagement Region Wiggertal inkl. Busspuren	9.22	3.69
2581.060	Verkehrsmanagement Region Aarau mit Dosierungen und Busspuren (Zentrum)	5.17	2.07
2581.024	Verkehrsmanagement Region Aarau mit Dosierungen und Busspuren (Südost)	2.59	1.03
	TOTAL	**80.62**	**32.24**

Abb. 6: A-Massnahmen gemäss Leistungsvereinbarung 1. Generation

[11] Bundesamt für Raumentwicklung, Leistungsvereinbarung Agglomerationsprogramm AareLand 1. Generation, Januar 2011, S. 5 - 6

[12] Gemäss Leistungsvereinbarung musste bis zum Zeitpunkt der Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarung für die Massnahme der Nachweiss der Kompatibilität mit der Gesamtkonzeption für den Raum Zofingen-Wiggertal erbracht sein und die Gesamtkonzeption muss politisch konsolidiert vorliegen. Das Siedlungs- und Verkehrskonzept Unteres Wiggertal, Schlussbericht vom Mai 2011, entspricht diesem Vorbehalt.

Folgende von den Kantonen beantragten A-Massnahmen wurden als **Eigenleistung** in die Leistungsvereinbarung 1. Generation aufgenommen[13]:

ARE-Code (gemäss Leistungsvereinbarung)	**Massnahme**	**Kosten** (Mio. CHF gemäss Agglomerationsprogramm)
2581.104	Park+Ride (P+R) - Angebot für Gesamtagglomeration erstellen und umsetzen, in Koordination mit Park+Rail - Konzept SBB	2.0
25.81.044	ESP Olten SüdWest: Buserschliessung Will – Olten – Olten SüdWest / Bornfeld-Wangen	1.0
2581.004	Aarau K107 / K243 Knoten Weinberg	1.1
2581.035	Gränichen K242 Sanierung Anschluss Nordstrasse	4.0
2581.055	ESP Olten SüdWest: Arealinterne Erschliessung	0.1
2581.057	ESP Areal Industriewerk SBB: Anpassung Ausbau Gösgerstrasse inkl. Verkehrssteuerung / Lichtsignalanlage / Erschliessung	2.0
2581.005	Küttigen K107, Rückbau zu Dorfstrasse	1.0
2581.023	Unterbindung Schleichverkehr Gönhardquartier	2.6
2581.058	Umgestaltung der Ortsdurchfahrt Kappel	3.5
2581.076	Obergösgen: Sanierung Ortszentrum (inkl. 2 Knoten)	2.5
	TOTAL	**19.8**

Abb. 7: Eigenleistungen gemäss Leistungsvereinbarung 1. Generation

B-Massnahmen gemäss Leistungsvereinbarung 1. Generation[14]

ARE-Code (gemäss Leistungsvereinbarung)	**Massnahme**	**Kosten** (Mio. CHF gemäss Agglomerationsprogramm)
2581.033	Eigentrassierung Oberentfelden Zentrum	10.41
2581.084	Neue Haltestelle Oftringen Zentrum	12.83

[13] Bundesamt für Raumentwicklung, Leistungsvereinbarung Agglomerationsprogramm AareLand 1. Generation, Januar 2011, S. 4 - 5

[14] Bundesamt für Raumentwicklung, Leistungsvereinbarung Agglomerationsprogramm AareLand 1. Generation, Januar 2011, S. 7 - 8

2581.015	Hintere Bahnhofsstrasse – Knoten Gais	28.85
2581.115	Oberentfelden Aufwertung Ortszentrum	3.45
2581.011	Aarau Bahnhof Velo- / Fussgängerunterführung Ost	8.62
2581.101	Parkleitsysteme Zofingen	0.86
	TOTAL	**65.05**

Abb. 8: B-Massnahmen gemäss Leistungsvereinbarung 1. Generation

Der aktuelle Bearbeitungsstand der B-Massnahmen und die Begründung über die Aufnahme / Nichtaufnahme in das Agglomerationsprogramm AareLand 2. Generation befinden sich im Anhang 1.

Vom Bund abgeänderte Prioritäten

Gemäss Prüfbericht des Bundes wurden die nachfolgenden Massnahmen einer anderen Priorität als vom AareLand vorgesehen zugeteilt.[15]

Priorität	Massnahme
A → C	Verbindungsspange Buchs-Nord / Industriestrasse
A → C	Ostumfahrung Suhr mit vollständiger Überdeckung (NK241) mit Überprüfung Anschluss K242
A → C	Verlängerung der Regionalzüge von Olten HB bis Olten Hammer
A → C	Dorfkern-Entlastung Schönenwerd
A → C	Wiggertalstrasse Oftringen (KVA – K235 Bernstrasse)
A → C	Unterführung Strengelbacherstrasse K233 Zofingen
B → C	Optimierung der Lage der Haltestelle Egerkingen
B → C	Neue Haltestelle Aarburg Höchi
B → C	MIV Sanierung Bahnübergang Aarburgerstrasse K104 / Nationalbahn Zofingen

Abb. 9: Vom Bund geänderte Prioritäten gemäss Prüfbericht 1. Generation

[15] Bundesamt für Raumentwicklung, Prüfbericht Agglomerationsprogramm AareLand, Oktober 2009, S. 14

Der aktuelle Bearbeitungsstand dieser Massnahmen und die Begründung über die Aufnahme / Nichtaufnahme in das Agglomerationsprogramm AareLand 2. Generation befinden sich im Anhang 2.

Mängel gemäss Prüfbericht behoben

Das Agglomerationsprogramm AareLand 1. Generation hat viele Umsetzungen ausgelöst. Dieses Kapitel zeigt zusätzlich zum Bearbeitungsstand der Massnahmen der 1. Generation (Umsetzungsbericht) auf, wie mit den zurückgestuften Massnahmen umgegangen wurde und welche Massnahmen getroffen werden, um die Mängel gemäss Prüfbericht zum Agglomerationsprogramm 1. Generation zu beheben (Erarbeitung verschiedener Konzepte, revidierter Richtplan und neues Baugesetz Kanton Aargau etc.).

Zwei Massnahmen mit Vorbehalten: Siedlungs- und Verkehrskonzept Unteres Wiggertal als Ergänzung

Die Massnahme 8.20 (Knotensanierungen K104 Zofingen bis Zentrum Oftringen) wird gemäss Prüfbericht des Bundes nur dann im A-Horizont mitfinanziert, wenn sie kompatibel ist mit einem politisch konsolidierten Gesamtkonzept für den Raum Zofingen-Wiggertal.

Ferner wurde für die Massnahme 8.19 (Wiggertalstrasse Oftringen (KVA – K235 Bernstrasse), welche wegen einer ungenügenden Gesamtkonzeption zurückgestuft wurde, eine Mitfinanzierung für die nächste Finanzierungsphase in Aussicht gestellt, falls die geforderten Nachweise erbracht werden.

Mit dem „Siedlungs- und Verkehrskonzept Unteres Wiggertal, Schlussbericht vom Mai 2011“ liegt inzwischen für beide Massnahmen das verlangte politisch konsolidierte Gesamtkonzept vor. Darin sind die Strategien und Massnahmen für eine schlüssige Gesamtkonzeption für diesen Raum aufgezeigt.

Kritikpunkte des Prüfberichts

In der Beurteilung der Programmwirkung weist der Prüfbericht zum Agglomerationsprogramm AareLand auf verschiedene Schwächen hin.

Seit Einreichen des Agglomerationsprogramms 1. Generation sind auf allen Stufen (Kantone, Regionen, Gemeinden) zahlreiche planerische Aktivitäten und Umsetzungen im Gang, mit denen die Kritikpunkte ausgeräumt oder relativiert werden können. Ebenso konnten diese Kritikpunkte im Zukunftsbild AareLand 2030 und dem Agglomerationsprogramm 2. Generation aufgenommen werden.

Auf kantonaler Ebene sind dazu insbesondere die Gesamtrevisionen des Baugesetzes und des Richtplans im Aargau zu erwähnen. Mit dem neuen Baugesetz werden insbesondere neue Vorgaben und Instrumente für die Abstimmung von Siedlung und Verkehr und die regionale Koordination geschaffen. Im Richtplan und dem zugehörigen Raumkonzept sind wesentli-

che neue Grundlagen für die Abstimmung von Siedlung und Verkehr enthalten.

Im Kanton Solothurn wird derzeit der kantonale Richtplan gesamthaft überprüft. Als Grundlage dazu erstellen die Regionen die REKs (regional abgestimmte Planungen), die als Grundlage für den neuen Richtplan verwendet werden (mehr Informationen zu den REKs siehe Kapitel 2.1 und 3).

Die nachstehende Auflistung und die nachstehende Zusammenstellung zeigen an einigen Beispielen auf, in welcher Weise die verschiedenen Kritikpunkte resp. Schwächen aus dem Prüfbericht in die weitere Bearbeitung aufgenommen worden sind:

Kritik Prüfbericht	Weiterentwicklung Agglomerationsprogramm 1. Generation
Allgemein: Dem Agglomerationsprogramm 1. Generation fehlt eine Gesamtkonzeption über die Teilräume hinweg; es werden somit auch keine kohärenten Massnahmen abgeleitet.	- Das Zukunftsbild AareLand zeigt in drei Bildern mit den Teilstrategien Siedlung / Landschaft und Mobilität und mit Anforderungsplänen in den Bereichen ÖV, MIV und Velo- und Fussverkehr die angestrebte Siedlungsentwicklung bis ins Referenzjahr 2030 sowie die dazu notwendigen Massnahmen auf, damit die angestrebte Siedlungsentwicklung erreicht wird. Die Siedlungsentwicklung steht im Vordergrund und nicht die Verkehrsmassnahmen (nachfrageorientierte Planung). Das Zukunftsbild AareLand wird die räumliche Strategie des Regionalvereins AareLand. Dies streicht die Absicht, die Siedlungsentwicklung in den Vordergrund zu rücken, weiter hervor. - **Gesamtrevision des Richtplans Aargau**: Der neue Richtplan wurde am 20. September 2011 vom Grossen Rat beschlossen. Er zeigt die angestrebte räumliche Entwicklung des gesamten Kantons auf. - **Regionalentwicklungskonzepte Solothurn**: Die Regionalentwicklungskonzepte (siehe Kapitel 3) streben eine regional koordinierte räumliche Entwicklung an. Diese REKs dienen als Grundlage für das Zukunftsbild und den kantonalen Richtplan. - **Raumkonzept und laufende Gesamtüberprüfung des Richtplans Solothurn:** Das Raumkonzept Kanton Solothurn zeig die angestrebte räumliche Entwicklung des ganzen Kantons auf. Es stützt sich auf die Regionalentwicklungskonzepte ab. Das Raumkonzept wird integraler Bestandteil des neuen Richtplans sein.

Kritik Prüfbericht	Weiterentwicklung Agglomerationsprogramm 1. Generation
Wirksamkeitskriterium 1 Qualität der Verkehrssysteme verbessert (Schwächen)	
Der konzeptionelle Rahmen der Einzelmassnahmen ist zu wenig ersichtlich. Die konkrete Einbettung der vorgeschlagenen neuen Bahnhaltestellen in eine Konzeption des Bussystems (optimierte Verknüpfung des Mittel- und Feinverteiler) geht aus dem Agglomerationsprogramm nicht hervor (z.B. Oftringen Zentrum / Torfeld Süd).	**Beispiel Oftringen**: Im Rahmen der Zentrumsplanung Oftringen wurden in einem städtebaulichen Testverfahren die Grundlagen für die Entwicklung und Verdichtung des heute unternutzten und städtebaulich wenig ansprechenden Ortszentrums geschaffen. Die Verbesserung der ÖV-Erschliessung ist eine wesentliche Voraussetzung für dieses Projekt. Die Massnahme ÖV3A umfasst eine intermodale ÖV-Drehscheibe in Oftringen, mit der die verschiedenen Verkehrsträger in diesem Raum verknüpft werden sollen. Die Massnahme ÖV1B sieht den Bau einer neuen Haltestelle Oftringen Zentrum vor. - **Beispiel Schönenwerd**: In Schönenwerd werden mit den drei Massnahmenblättern S2 Siedlungsentwicklung Dorfkern, ÖV4A Intermodale ÖV-Drehscheibe und OD10A Zentrumsdurchfahrt die Siedlungs- und Verkehrsentwicklungen optimal aufeinander abgestimmt: Es wird eine verdichtete Entwicklung im Dorfkern angestrebt, bei gleichzeitiger Aufwertung der Zentrumsdurchfahrt und verbesserter ÖV-Erschliessung.
Auch die vorgeschlagenen Strassennetzergänzungen erscheinen noch zu stark als isolierte Einzelmassnahmen. Synergien werden nicht aufgezeigt. Sie sind nicht in eine schlüssige Konzeption zur Aufwertung der entsprechenden Siedlungsräume und des ÖV- / LV-Systems eingebunden.	- **Region Zofingen**: Für die Region Zofingen sind mit dem Siedlungs- und Verkehrskonzept Unteres Wiggertal die konzeptionellen Grundlagen dazu aufgearbeitet worden (siehe auch Kapitel 4). Neben den Strassennetzergänzungen beinhalten die verschiedenen Verkehrsmanagementprojekte und die Umsetzung der Langsamverkehrskonzepte wesentliche flankierende Massnahmen für die Verbesserung der verschiedenen Verkehrsträger.
Bezüglich der Optimierung der ÖV-Netzstruktur wird insbesondere deren Ausrichtung auf die ESP-Planung vermisst. Zudem wird das Potenzial der Vernetzung der Bussysteme der verschiedenen Subzentren der Agglomeration aus Sicht des Bundes zu wenig ausgeschöpft. Trotz einiger ÖV-Angebotsverbesserungen, insbesondere auf der Schiene, fehlt eine stringente, auf die Siedlungsentwicklung abgestimmte ÖV-Strategie.	**ESP-Erschliessung** - Das Agglomerationsprogramm AareLand 1. Generation legte die Entwicklungsschwerpunkte (ESP) fest und formulierte die notwendigen Massnahmen zur optimalen Abstimmung von Siedlung und Verkehr. Diese ESP wurden im revidierten kantonalen Richtplan Aargau präzisiert und nach der Erschliessungsqualität differenziert. Diese Aussagen sind somit behördenverbindlich festgelegt. Die ESP werden im Kapitel S 1.3 Wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte (ESP) des Kantonalen Richtplans Aargau von kantonaler und regionaler Bedeutung sowie Bahnhofsgebiete geregelt. Dieses Richtplan-Kapitel zeigt auch die Anforderungen an deren Erschliessung auf. - Die ESPs und deren Erschliessungsanforderungen werden im Zukunftsbild AareLand aufgezeigt. Für den ESP Zofingen / Oftringen / Aarburg wird die ÖV-Drehscheibe Oftringen (ÖV3A und ÖV1B) mit neuer Bahnhaltestelle und verbesserter Umsteigesituation zu und zwischen den Buslinien vorangetrieben. Ein wichtiger Grund dafür ist die verbesserte Anbindung der ESP an den ÖV.

Kritik Prüfbericht	Weiterentwicklung Agglomerationsprogramm 1. Generation
	Vernetzung der Bussysteme der Subregionen - Mit der Schaffung des Tarifverbundes A-Welle und insbesondere der Einführung des integralen Verbundes sind die tarifarischen Voraussetzungen für die Vernetzung geschaffen worden. Die bevorstehende Verlängerung der Buslinie 2 von Olten bis zum Bahnhof Zofingen (siehe oben) bildet ein Beispiel einer solchen Vernetzung. **Fehlende ÖV-Strategie** - Im Zukunftsbild sind die Elemente für die ÖV-Strategie dargelegt. Im Weiteren bilden die kantonalen Planungsgrundlagen (mobilität-AARGAU, Mehrjahresprogramm ÖV) wesentliche Grundlagen. Die verschiedenen ÖV-Massnahmen im Agglomerationsprogramm sind Bestandteil dieser Strategie. - Im Schienenverkehr lassen Kapazitätsengpässe aktuell nur wenig Spielraum für Angebotsverbesserungen. Die Belastung des Netzes durch den nationalen Verkehr verunmöglicht wesentliche Verbesserungen im Regionalverkehr. Die Bundesmassnahmen in der Schieneninfrastruktur sind dringlich zu realisieren. Verschiedene Infrastrukturmassnahmen im Agglomerationsprogramm 2. Generation sind neben den Bundesmassnahmen (Ausbau Eppenbergtunnel etc.) Voraussetzung für die Weiterentwicklung und Verbesserung des ÖV-Angebots (ÖV3A: Oftringen Zentrum: Intermodale ÖV-Drehscheibe [Bushof / -terminal], ÖV4A: Schönenwerd: Intermodale ÖV-Drehscheibe, ÖV5A: Egerkingen: Intermodale ÖV-Drehscheibe, ÖV6A: Zofingen: Wendegleise, ÖV1B: Oftringen Zentrum: Intermodale ÖV-Drehscheibe [neue Haltestelle SBB] etc.).
Trotz Schwachstellenanalyse fehlen Massnahmen zur konsequenten Umsetzung eines guten feinmaschigen LV-Netzes. Insbesondere in den Teilräumen Wiggertal und Zofingen wird das vorhandene Potenzial im LV nicht ausgeschöpft. Im Vergleich zum Solothurner Teil sind hier trotz ausgewiesenem Handlungsbedarf nur geringe Investitionen vorgesehen.	- Für die **Region Zofingen (Wiggertal)** wurde ein Velokonzept erarbeitet (siehe Massnahmen LV9A: zofingenregio: Umsetzung Velokonzept zofingenregio und ÖV2A: Zofingen, Gesamtverkehrsprojekt Bahnhof / Untere Grabenstrasse K104: Sanierung und Aufwertung). Weitere Massnahmen sind in der Region Zofingen vorgesehen, z.B. die Massnahme LV2A: Aarburg – Rothrist: Kantonale Radroute R510: Neue Linienführung Verbindung Rothrist – Aarburg oder die Massnahme LV2B: Aarburg Olten: Langsamverkehrsverbindung Aarburg – Bahnhof Olten. - Für die **Gemeinden des Kantons Solothurn** wurden sämtliche Massnahmen zur Verbesserung des Velo- und Fussverkehrs aufgearbeitet. Diese Massnahmensammlung dient nun zur Behebung der Schwachstellen im Velo- und Fusswegnetz für die Agglomerationsprogramme 1. und 2. Generation (siehe Massnahme LV10A: Kanton Solothurn: Umsetzung Radwegnetz). - Der **Kanton Solothurn** überarbeitet zusammen mit SchweizMobil das Radroutennetz von SchweizMobil und reduziert die heutigen Gefahrenstellen resp. Lücken auf der Grundlage dieses Konzepts (siehe A-Massnahme LV12A: Veloland 2030: Optimierung / Ausbau Routen von Veloland Schweiz und Wanderwege Solothurn).

Kritik Prüfbericht	Weiterentwicklung Agglomerationsprogramm 1. Generation
	- Im Kanton Aargau wird in den kommenden Jahren das kantonale Radroutennetz fertig gestellt.
Wirksamkeitskriterium 2 Siedlungsentwicklung nach innen gefördert (Schwächen)	
Im Agglomerationsprogramm dominieren Massnahmen zur Reparatur einer bisher nicht genügend koordinierten Siedlungspolitik. Gleichzeitig zeigt das Agglomerationsprogramm nur ungenügend auf, wie in Zukunft eine über das ganze Agglomerationsgebiet koordinierte Siedlungsentwicklung nach innen sichergestellt werden soll. Ein konzeptioneller Ansatz oder auch ein gemeinsames Bild einer koordinierten Siedlungsentwicklung fehlt derzeit bzw. ist erst in Vorbereitung.	- Das **Zukunftsbild 2030** schafft die Grundlagen für die Abstimmung von Siedlung und Verkehr resp. für eine koordinierte Siedlungsentwicklung nach innen. „Bild II: Wohnen und arbeiten in den Teilräumen des AareLands“ zeigt auf, dass die Siedlungsentwicklung im Aare-Land in den urbanen Entwicklungsraum gelenkt werden soll. Die Bevölkerungs- und Arbeitsplatzverteilung ist dort am dichtesten und der urbane Entwicklungsraum ist mit dem ÖV und dem MIV am besten erschlossen.

Im Verhältnis zur Agglomerationsgrösse weist das Agglomerationsprogramm eher viele ESP aus, ohne eine klare Priorisierung der ESP vorzusehen. Damit wird auch eine Koordination mit einer zeitgerechten Verkehrserschliessung erschwert. Im Weiteren sind Lenkungsmassnahmen für Neueinzonungen und VE im Agglomerationsprogramm nicht und über die Richtpläne der Kantone jeweils nur für Teile der Agglomeration und in unterschiedlicher Qualität vorhanden. Während beispielsweise der Kanton Solothurn über Kriterien für Standorte von VE im Richtplan verfügt, fehlt derzeit noch im Kanton Aargau eine wirkungsvolle vergleichbare und politisch konsolidierte Strategie für Standortfestsetzungen.	- **Kanton Aargau**: Mit der Revision des Richtplans sind die Kriterien für das Vorgehen für die Standortfestsetzungen von VE festgelegt worden. Ferner ist im Richtplan auch eine Nutzungsdifferenzierung der der ESP vorgenommen worden.
	- **Kanton Solothurn**:
	  - **Niederamt**: Im regionalen Entwicklungskonzept Niederamt (REK) wurden Arbeitsschwerpunkte bestimmt. Diese konzentrieren sich auf die bestehende Siedlungsachse von Dulliken bis Schönenwerd (südlich der Aare), den heutigen Hauptverkehrsraum Ost-West. Beim Raum nördlich der Aare liegt das Schwergewicht auf einer attraktiven Wohnnutzung.
	  - **Gäu**: In der Konzeptstudie zur Raumentwicklung Oensingen bis Olten: Regionale Arbeitsplatzzone Gäu RAZ werden die Arbeitsschwerpunkte bestimmt.
	- Die im kantonalen Richtplan festgelegten „Arbeitsplatzgebiete von überörtlicher Bedeutung“ sollen mit der Richtplan-Gesamtüberprüfung in „Entwicklungsgebiete Arbeiten“ überführt werden. Diesen wird ein Nutzungsprofil (Produktion, Dienstleistung, Logistik+) zugewiesen. Nur in diesen Gebieten sind VE zugelassen.

Es ist keine systematische Politik ersichtlich, um die Trennwirkung von Verkehrsinfrastrukturen in den Siedlungsgebieten abzubauen.	- Im Richtplan des Kantons Aargau wurden neu Vorgaben für die Sanierung und Aufwertung von Ortsdurchfahrten aufgenommen (M2.2 Kantonsstrassen) und die Richtlinie „Ortsdurchfahrten – Anleitung zu attraktiven Kantonsstrassen im Siedlungsgebiet, BVU, 2009“ erarbeitet. - Im Rahmen des Projekts LV13A Fahrbahnquerungen für Zufussgehende werden die Stellen mit den grössten Gefahrenstellen für den Fussverkehr erhoben und anschliessend behoben

Kritik Prüfbericht	Weiterentwicklung Agglomerationsprogramm 1. Generation
	- Lokale Einzelmassnahmen werden im Rahmen der Aufwertung der Ortsdurchfahren (Betriebs- und Gestaltungskonzepte) und weiteren kommunalen Projekten bearbeitet (OD1A bis OD13A und OD1B und OD2B: Projekte zur Aufwertung der Ortsdurchfahrten auf der Grundlage von Betriebs- und Gestaltungskonzepten und z.B. LV6A Olten: Reduktion Trennwirkung Bahngleise Olten Bahnhof Hammer – Zentrum).
Wirksamkeitskriterium 3 Verkehrssicherheit erhöht (Schwächen)	
Ein systematisches Vorgehen (d.h. von der Schwachstellenanalyse von Gefahrenstellen über das Aufzeigen des Handlungsbedarfs zum Ergreifen von Massnahmen) zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bzw. zur Beseitigung von Gefahrenstellen ist aus dem Agglomerationsprogramm nicht ersichtlich.	- **Schwachstellenanalyse**: Band 4 enthält die ausführliche Schwachstellenanalyse. Kapitel 7 beschreibt die Gefahrenstellen auf dem Strassennetz des AareLands. - **Kanton Solothurn**: Der Kanton führte eine Schwachstellenanalyse durch und lokalisierte die wichtigsten Unfallschwerpunkte. Die Ergebnisse fliessen in die Massnahmenplanung ein. - **Aufwertung Ortsdurchfahrten**: Ortsdurchfahrten als eigentliche Lebensader der Gemeinden haben oftmals auch ein sehr hohes Verkehrsaufkommen. Im Kanton Aargau wird entlang von Strassen mit Wohnanteilen und einem DTV von mehr als 8‘000 Fahrten und mit künftig zunehmender Verkehrsbelastung empfohlen, Aufwertungen durchzuführen. Auf Strassen mit Wohnanteilen und einem DTV von mehr als 15‘000 Fahrten / Tag sind die Gemeinden verpflichtet, Aufwertungen im Rahmen von Gesamtverkehrsprojekten durchzuführen[16] (siehe Massnahmen OD1A bis OD13A und OD1B und OD2B: Projekte zur Aufwertung der Ortsdurchfahrten auf der Grundlage von Betriebs- und Gestaltungskonzepten).

[16] Auszug aus dem kantonalen Richtplan Aargau, Kapitel S1.1 Siedlungsqualität und innere Siedlungsentwicklung (S. 5):

„1.3 Entlang von Strassen mit Wohnanteilen und einem durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) von mehr als 8’000 Motorfahrzeugen / Tag und künftig zunehmender Verkehrsbelastung wird den Gemeinden empfohlen, für den angrenzenden Siedlungsraum Aufwertungsmassnahmen in den kommunalen Planungsinstrumenten zu verankern; bei Kantonsstrassen in Zusammenarbeit mit dem Kanton, sofern der Kantonsstrassenraum betroffen ist. Die Funktionalität der Strasse muss gewährleistet bleiben.

1.4 An Strassenabschnitten, die in Zonen mit Wohnanteilen im Siedlungsgebiet liegen und einen durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) von mehr als 15’000 Motorfahrzeugen / Tag aufweisen, sind die Gemeinden verpflichtet, das an die belastete Verkehrsachse angrenzende Siedlungsgebiet durch planerische und bauliche Massnahmen aufzuwerten; bei Kantonsstrassen in Zusammenarbeit mit dem Kanton, sofern der Kantonsstrassenraum betroffen ist. Die Funktionalität der Strasse muss gewährleistet bleiben.“

Kritik Prüfbericht	**Weiterentwicklung Agglomerationsprogramm 1. Generation**
Wirksamkeitskriterium 4 Umweltbelastung und Ressourcenverbauch vermindert (Schwächen)	
[Es] fehlt derzeit noch eine klare Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr. Die Massnahmen zur Lenkung der Siedlungsentwicklung nach innen reichen nicht aus, womit auch langfristig kaum mit einer Siedlungskonzentration zu rechnen ist (d.h. höherer Flächenbedarf, grössere Verkehrsmenge).	- Mit dem kantonalen Richtplan und dem Zukunftsbild sind Grundlagen für eine bessere Abstimmung geschaffen worden. - **Massnahmenblätter Siedlung**: Die Massnahmenblätter Siedlung und Landschaft (siehe Band 2) zeigen den Gemeinden Möglichkeiten zur Verdichtung nach innen, Erhöhung der Qualität der Ortszentren und Überbauungen, der besseren Abstimmung von Siedlung und Verkehr etc.. Sie sind als Daueraufgaben konzipiert und müssen von den Gemeinden im Rahmen der Ortsplanungsrevisionen umgesetzt werden.

Abb. 10: Umgesetzte Massnahmen aus dem Prüfbericht zur 1. Generation

TEIL 2: HERLEITUNG DER MASSNAHMEN

Inhalt

5 Roter Faden

6 Übersicht Zukunftsbild mit Teilstrategien

7 Übersicht Ist-Zustand, Trends 2030 und Schwachstellenanalyse

8 Handlungsschwerpunkte

5 Roter Faden

Die Massnahmen werden aus der Fortschreibung des Agglomerationsprogramms 1. Generation, dem Zukunftsbild 2030 und der Schwachstellenanalyse hergeleitet. So ergibt sich ein „roter Faden“, der von der übergeordneten, langfristigen Vision bis zu jeder einzelnen Massnahme hin nachvollziehbar ist.

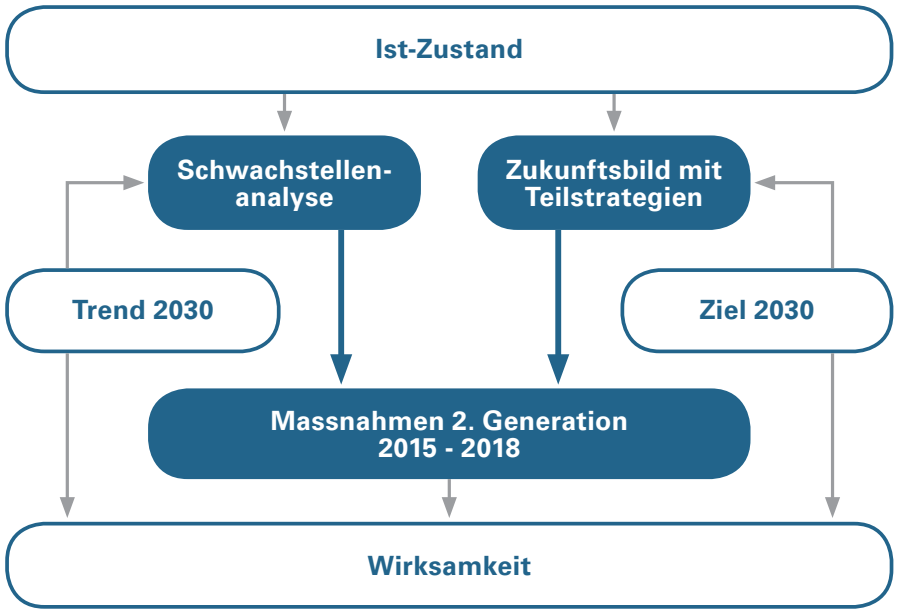


Abb. 11: Herleitung der Massnahmen aus dem Zukunftsbild und der Schwachstellenanalyse

Die A- und B-Massnahmen im Agglomerationsprogramm 2. Generation werden aus folgenden Grundlagen abgeleitet:

- der **Fortschreibung des Agglomerationsprogramms 1. Generation** (siehe Kapitel 4 und Umsetzungsbericht Anhang 7)
- dem **Zukunftsbild** mit den Anforderungen an den Verkehr 2030 und den daraus abgeleiteten Teilstrategien Siedlung / Landschaft und Mobilität (siehe Zusammenfassung im Kapitel 6 sowie das Zukunftsbild im Band 3)
- der **Situationsanalyse inkl. Schwachstellen und Handlungsbedarf** (siehe Band 4)
- Die Gesamtbeurteilung der **Wirksamkeit des Agglomerationsprogramms 2. Generation** ist Aufgabe des Bundes. Die Wirkung der einzelnen Massnahmen wird jeweils in den Massnahmenblättern qualitativ beschreibend vorgenommen (Band 2).

6 Übersicht Zukunftsbild mit Teilstrategien

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

Das Zukunftsbild mit den Teilstrategien Siedlung / Landschaft und Mobilität befindet sich im Band 3.

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 dem Verkehrssystemen sowie deren Abstimmung mit der angestrebten Siedlungs- und Landschaftsentwicklung.

Gleichzeitige Erarbeitung Zukunftsbild und Teilstrategien

Das Zukunftsbild inkl. Teilstrategien Siedlung / Landschaft und Mobilität ist in einem Dokument zusammengestellt. Das Zukunftsbild und die Teilstrategien (d.h. wie die Ziele des Zukunftsbilds erreicht werden können) wurden gleichzeitig erarbeitet, um ein realitätsnahes Zukunftsbild der räumlichen Entwicklung zu erhalten.

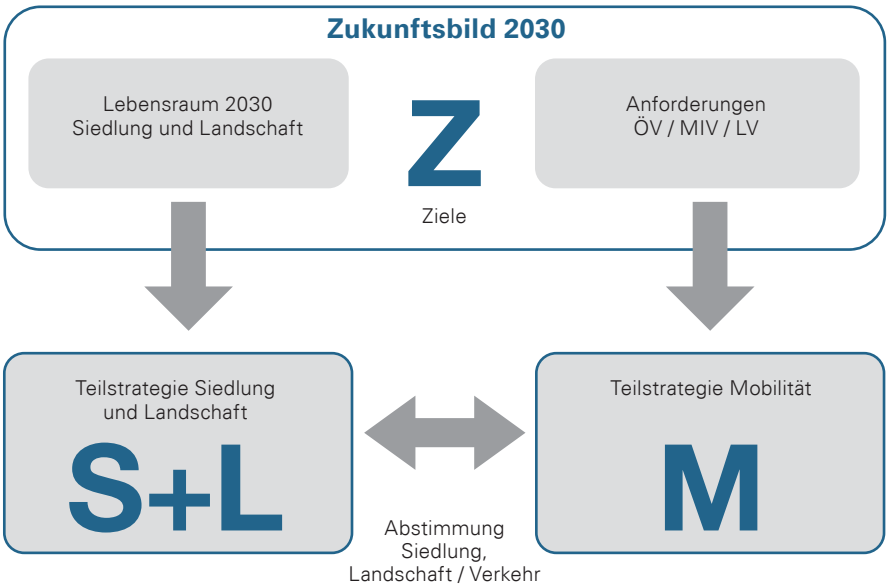


Abb. 12: Aufbau Zukunftsbild 2030 Teilstrategien Siedlung / Landschaft und Mobilität

Massnahmen aus Zukunftsbild abgeleitet

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

Breit abgestützte Vernehmlassung zum Zukunftsbild in zwei Schritten

Das Zukunftsbild mit Teilstrategien Siedlung / Landschaft und Mobilität basiert auf aktuellen Regionalentwicklungskonzepten (REKs), die zusammen mit der Bevölkerung erarbeitet wurden, sowie kantonalen und kommunalen Planungsgrundlagen.

Die Partizipation zum Agglomerationsprogramm AareLand (inkl. Zukunftsbild) wurde in vier Schritten durchgeführt (siehe Kapitel 3). Für die Erarbeitung des Zukunftsbilds sind die beiden ersten Schritte der Mitwirkung von Bedeutung. Die Partizipation der Bevölkerung wurde durch die Mitwirkung in Schritt 1 sichergestellt.

Die Zusammenstellung der Stellungnahmen inkl. Antworten der Kantone zur Behördenvernehmlassung des Zukunftsbilds befindet sich auf der beiliegenden CD.

Zusammenfassung
Zukunftsbild

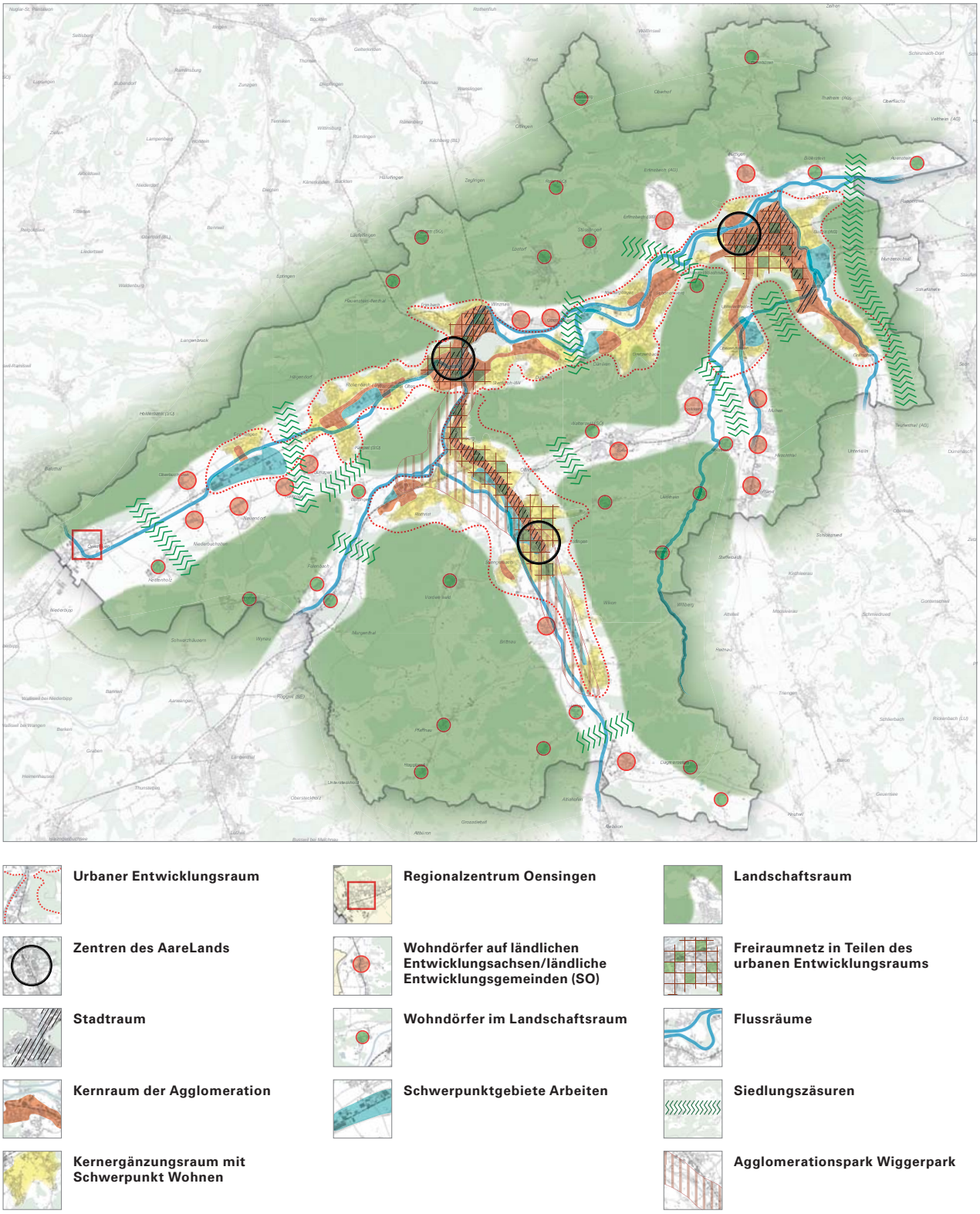


Abb. 13: Synthesebild Zukunftsbild AareLand

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 deshalb überall möglich und sinnvoll. Sie werden an denjenigen Standorten realisiert, die sich aus regionaler und verkehrlicher Sicht am besten dafür eignen. Wo nötig und aus raumplanerischer Sicht gerechtfertigt, sind Massnahmen zum Erhalt und zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur umzusetzen.
- **Stossrichtung 3**: Der urbane Entwicklungsraum ist aus ökonomischer Sicht der leistungsfähigste Raum des AareLands. Hohe Dichten, die ein Optimum an Nutzungen erlauben, werden gefördert: Die Siedlungsentwicklung findet deshalb im urbanen Entwicklungsraum primär durch Mobilisierung von inneren Reserven, durch Umnutzungen und Umzonungen und – soweit möglich und sinnvoll – durch Nachverdichtungen statt. Massnahmen, die diese Entwicklung unterstützen, haben höchste Priorität.
- **Stossrichtung 4**: Die Siedlungsentwicklung in den angrenzenden 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. In der jeweiligen Interessensabwägung sind sie den Aspekten der Siedlungsentwicklung gleichgestellt.
- **Stossrichtung 6**: Mit flankierenden Massnahmen in den kantonalen Richtplänen werden der Landschaftsraum vom Siedlungsdruck entlastet und die erwünschte Konzentration im urbanen Entwicklungsraum gefördert.
- **Stossrichtung 7:** Das AareLand arbeitet mit den Nachbarregionen und Nachbaragglomerationen intensiv zusammen.

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 und lokalisiert es zwischen dem Metropolitanraum Zürich, der Metropolitanregion Basel, der Hauptstadtregion 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.

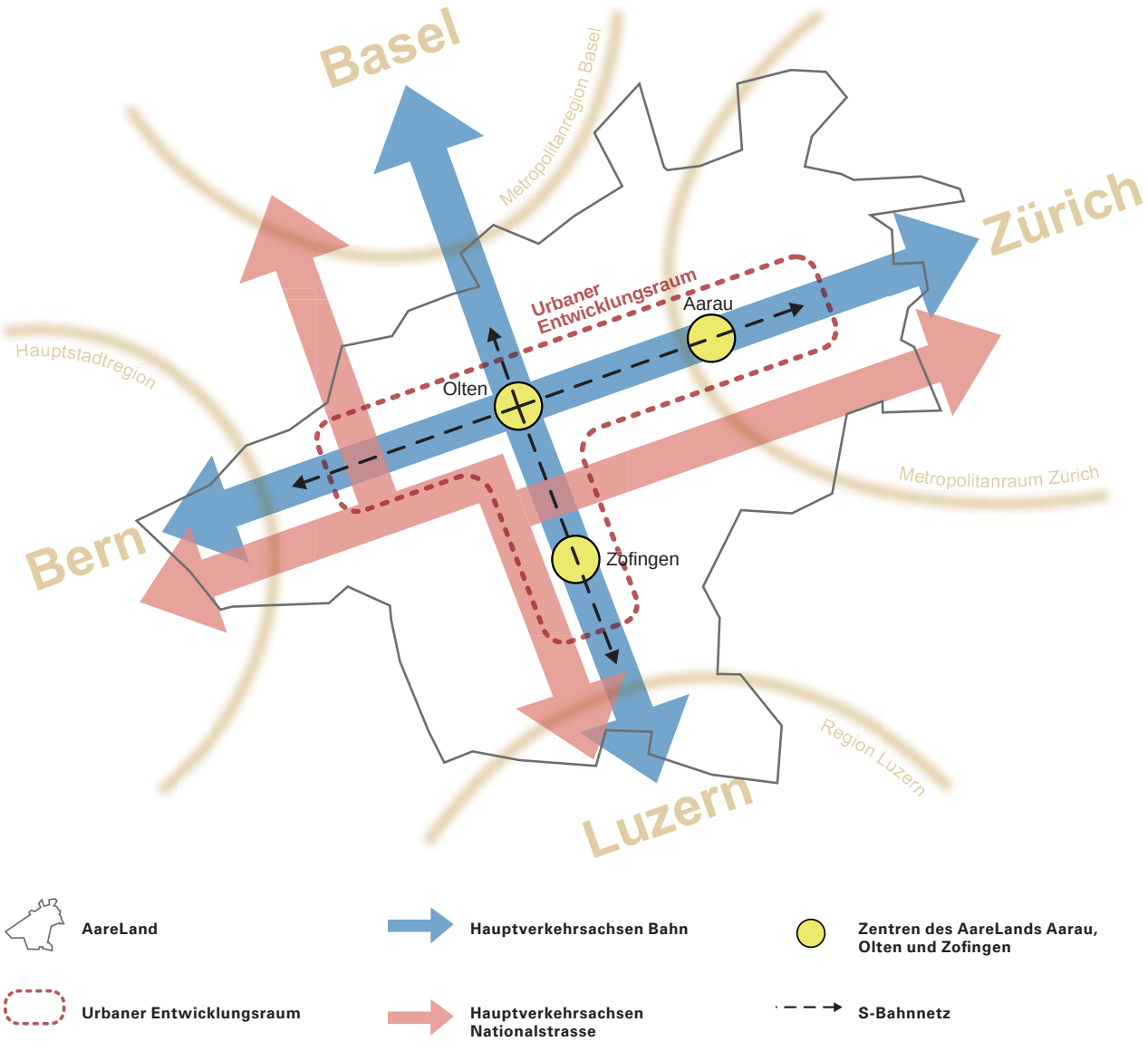


Abb. 14: Bild I: Das AareLand im Herzen der Schweiz

Bild II:
Wohnen und Arbeiten
in den Teilräumen des
AareLands

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 daraus abgeleiteten Teilstrategien Siedlung und Mobilität zeigen jeweils auf, wie der angestrebte Zustand erreicht werden kann.

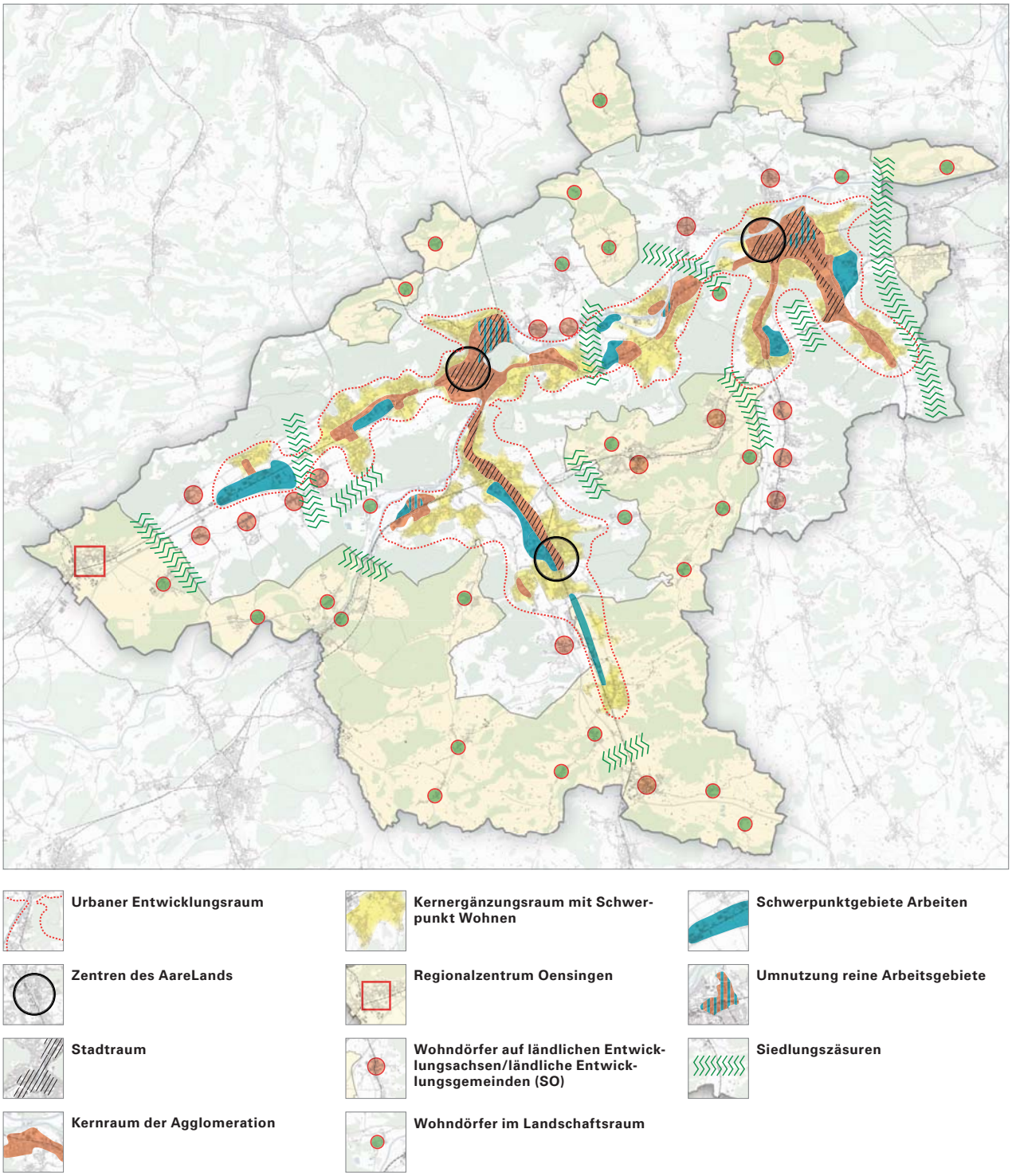


Abb. 15: Bild II: Wohnen und Arbeiten in den Teilräumen des AareLands

Bild III:
Vielfältige Landschaft
im AareLand

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

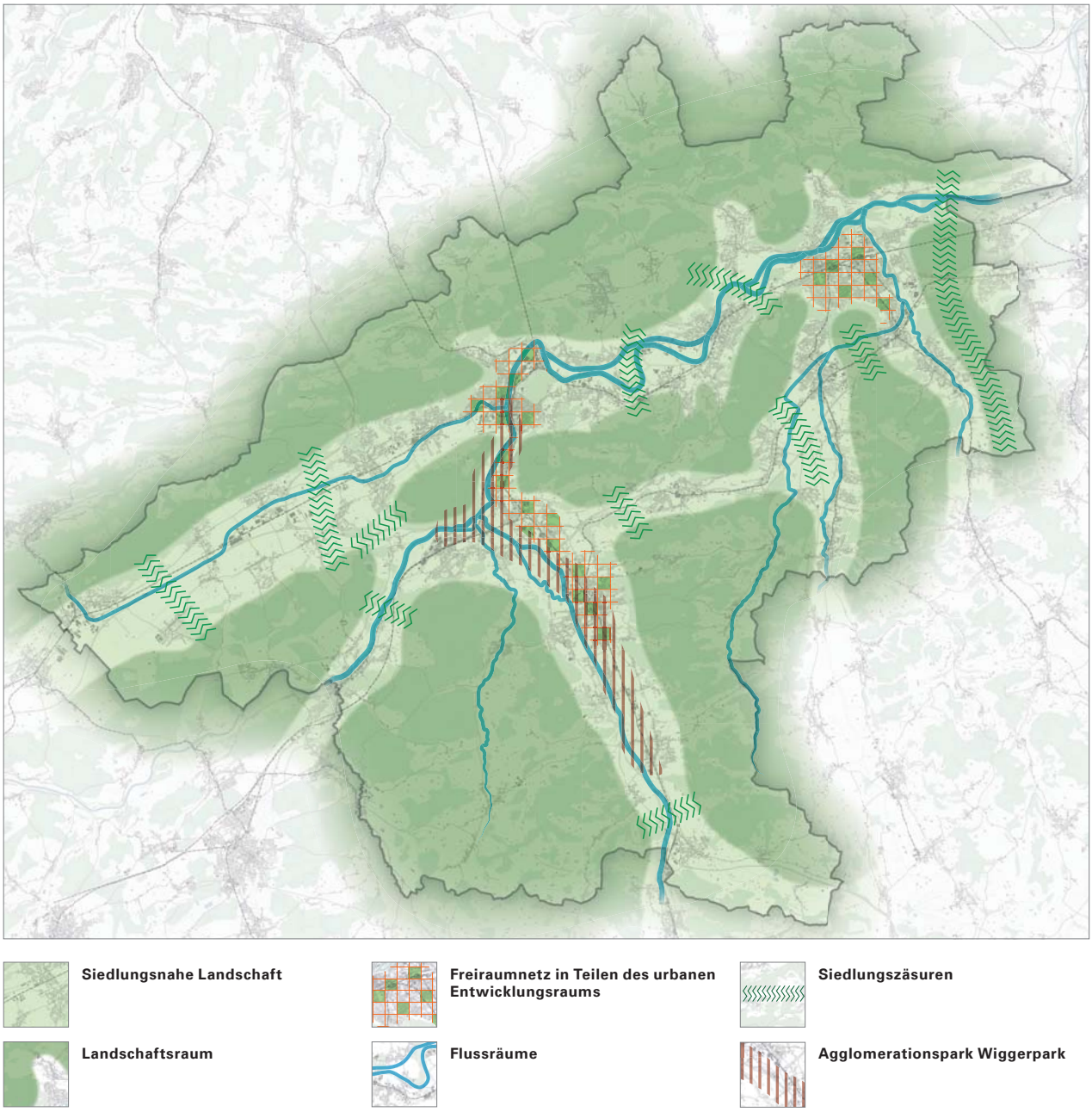


Abb. 16: Bild III: Vielfältige Landschaft im AareLand

Anforderungen 2030 als Grundlage für die Massnahmen

Jeweils drei Anforderungspläne pro Bild

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

Öffentlicher Verkehr

Attraktive Knoten für Fern- und Regionalverkehr
- Kurze, attraktive und hindernisfreie Verbindungen: Bahn-Bahn, Bahn-Bus, Bahn-Velo- und Fussverkehr

Regionale ÖV-Knoten
- Kurze, attraktive und hindernisfreie Verbindungen: Bahn-Bahn: SBB-WSB und SBB-Oensingen-Balsthal-Bahn sowie asm-Linie (Aare Seeland Mobil), Bahn-Bus, Bahn-Velo- und Fussverkehr

Lokale ÖV-Knoten
- Kurze, attraktive und hindernisfreie Verbindungen: Bahn-Bus, Bahn-Velo- und Fussverkehr des Teilgebiets, teilweise durch Überlagerung von Regionalverkehrslinien (Bus)

Leistungsfähiges S-Bahnnetz im urbanen Entwicklungsraum
- 15 min-Takt

Leistungsfähiges S-Bahnnetz ausserhalb des urbanen Entwicklungsraums
- 30 min-Takt: Strecke Lenzburg/Aarau – Zofingen und Strecke Olten-Murgenthal-Langenthal

Attraktiver Feinverteiler im urbanen Entwicklungsraum
- WSB mind. im 15 min-Takt
- Zentren und Kernraum Bus < 10 min-Takt
- Kernergänzungsraum 10 bis 30 min-Takt, je nach Lage des Teilgebiets

Anschluss Wohndörfer im Landschaftsraum an ÖV-Knoten (schematische Darstellung)
- Regionalbus mit der Bedeutung der Teilgebiete angepasstem Takt

Übrige/geplante S-Bahnhaltestellen

Motorisierter Individualverkehr

Sicheres Strassennetz im urbanen Entwicklungsraum
- Verkehrsmanagement
- Strassenraumgestaltung
- Parkraummanagement

Optimierung Leistungsfähigkeit Kantonsstrassennetz
- Fortführung Entlastung Region Olten (ERO)
- Umfahrung Oensingen
- Wiggertalstrasse
- Umfahrung Suhr
- Verbindungsspange Buchs Nord
- Siedlungsverträgliche Anbindung des Niederamts auf bestehenden Strassen

Velo- und Fussverkehr

Dichtes Netz Bedarfsverkehr im urbanen Entwicklungsraum
- Sichere und attraktive Velo- und Fusswegverbindungen zu allen wichtigen Zielen (Zentren, Schulen, Versorgung, Freizeitanlagen, Verwaltung, Gesundheit etc.)
- Genügend und gedeckte Veloabstellplätze an allen wichtigen Zielen und wichtigen Bushaltestellen

ÖV-Knoten national, regional und lokal
- Hindernisfreier und direkter Zugang zu den Bahnhöfen und Bushaltestellen
- Genügend, gedeckte und sichere Veloabstellplätze an allen Bahnhöfen und bei Bedarf auch an Bushaltestellen

Übrige S-Bahnhaltestellen
- Hindernisfreier und direkter Zugang zu den Bahnhöfen

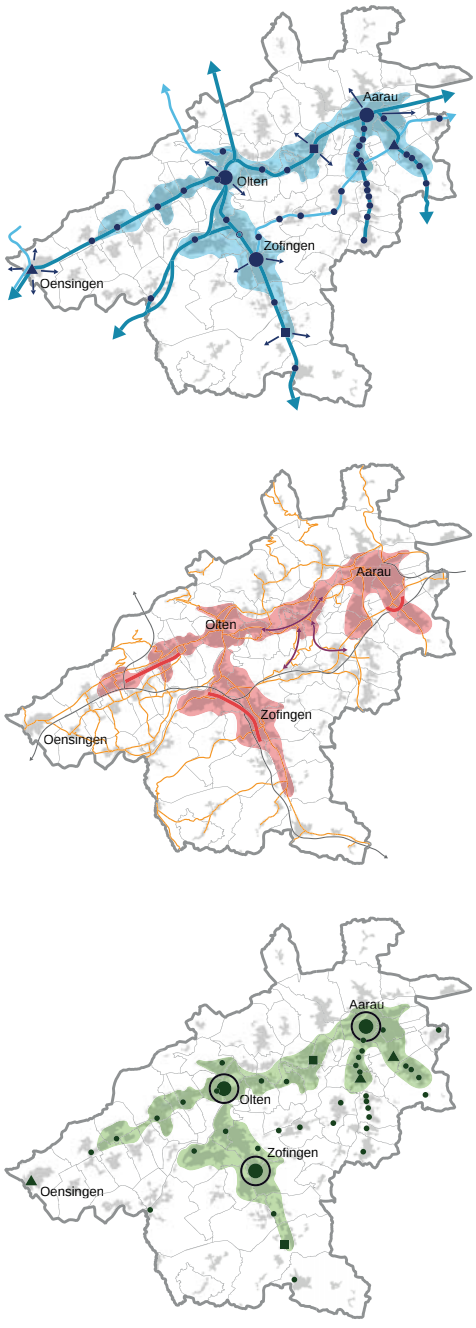


Abb. 17: Beispiel: Anforderungspläne Velo- und Fussverkehr, ÖV und MIV für das Bild II

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

In 17 Zielen wird mit den 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 Wohnschwerpunkt des AareLands priorisieren

8 Kantonale und regionale Schwerpunktgebiete Arbeiten fördern

9 Umnutzung reiner Arbeitsgebiete an zentralen Lagen innerhalb des Kernraums fördern

10 Das Regionalzentrum Oensingen weiter stärken

11 Wohndörfer auf ländlichen Entwicklungsachsen (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.

7 Übersicht Ist-Zustand, Trends 2030 und Schwachstellenanalyse

Die ausführliche Beurteilung des Ist-Zustands, der Trends und der Schwachstellenanalyse und des Handlungsbedarfs befindet sich im Band 4.

7.1 Untersuchte Themengebiete

Die in Band 4 enthaltene Schwachstellenanalyse stellt themenweise folgende Aspekte dar:

- Den **Ist-Zustand** der Agglomeration AareLand bezüglich Siedlung, Landschaft, Umwelt und Mobilität
- Die **Trends**, d.h. die Entwicklung der Agglomeration (Siedlung, Landschaft, Umwelt, Mobilität) bis ins Jahr 2030 auf der Grundlage der aktuellen Entwicklungen und ohne Massnahmen in den Bereichen Siedlung / Landschaft und Mobilität
- Die **Schwachstellen und Handlungsfelder**, die es zur Behebung der Schwachstellen braucht.

Die Schwachstellenanalyse ergibt sich aus dem Vergleich des Ist-Zustands mit dem erwarteten Trend für das Jahr 2030. Die Erhebung des Ist-Zustands beruht auf den bestehenden statistischen Grundlagen und rechtsverbindlichen Planungen. Die Aussagen für den Trend 2030 beruhen auf Prognosen, Annahmen und Erfahrungen der kantonalen Fachstellen.

Es werden folgende Bereiche untersucht:

- **Bevölkerungsentwicklung**: Einwohnerentwicklung, Bevölkerungsdichte, Pendlerströme
- **Siedlungsentwicklung**: Überbauungsstand Bauzonen, Erschliessungsgrad der Bauzonen, ÖV-Güteklassen der Bauzonen
- **Arbeitsplätze**: Entwicklung Arbeitsplätze, Verteilung Arbeitsplätze
- **Landschaft**: Verschiedene Landschaftskammern, geschützte Gebiete, Landschafts- und Freiraumstruktur
- **Umwelt**: Luft, Lärm, Ozon, Trennwirkung durch Strasse und Schiene (Wildtierkorridore)
- **ÖV**: Nationaler und regionaler Schienenverkehr, Busverkehr, Veränderung der Nachfrage, ÖV-Erschliessung im AareLand, ÖV-Güteklassen
- **MIV**: Belastungen Nationalstrassennetz und Kantonsstrassennetz, Ortsdurchfahrten, Park+Ride, Park+Pool

- **Velo- und Fussverkehr**: Schwachstellen auf kantonalen und kommunalen Radrouten, Freizeitverkehr
- **Sicherheit**: Unfallschwerpunkte und subjektive Sicherheit.

7.2 Ist-Zustand

Das AareLand ist ein funktionsfähiger Raum mit einer hohen Lebensqualität, einer guten bis sehr guten Erreichbarkeit sowie vielfältigen Landschaftskammern. Es gibt jedoch Warnzeichen, die sich bereits heute auf die Funktionsfähigkeit des AareLands auswirken:

- Die Bevölkerungsentwicklung findet vor allem an den Rändern des urbanen Entwicklungsraums und ausserhalb des urbanen Entwicklungsraums statt – dort, wo es noch freie Bauzonenreserven hat.
- Der Grossteil der Siedlungsgebiete ist mit dem ÖV erschlossen, jedoch in unterschiedlicher Qualität. An etlichen Stellen, insbesondere im urbanen Entwicklungsraum, bestehen deutliche Kapazitätsengpässe. Im Niederamt verkehrt die S-Bahn beispielsweise nur im Stundentakt, da wegen dem nationalen Transitverkehr nicht genügend Trassen zur Verfügung stehen. Bei den grossen Zulaufsachsen in die Städte ist wegen dem hohen MIV-Aufkommen die Pünktlichkeit des ÖV nicht mehr gesichert.
- Das AareLand ist kleinräumig gegliedert: Die Zentren Aarau, Olten und Zofingen mit ihren Umlandgemeinden stehen miteinander in einem intensiven Austausch. Dies generiert ein hohes Verkehrsaufkommen, insbesondere auf den Autobahnzufahrten, die häufig mehrere Dörfer queren (z.B. Niederamt, Gäu). Insbesondere innerhalb der Ortsdurchfahrten, den Lebensadern der Gemeinden, ist die Sicherheit oft nicht mehr gewährleistet.
- Die sich kreuzenden nationalen Transitachsen Schiene und Strasse belasten das AareLand mit ihren Emissionen stark, an etlichen Stellen sind die Grenzwerte von Feinstaub, Ozon, Lärm etc. überschritten.
- **MIV**: Das grosse Verkehrsaufkommen auf den Zulaufsachsen in die Zentren Aarau, Olten und Zofingen schränkt die ÖV- und MIV-Leistungsfähigkeit ein. Stausituationen sind häufig. Das hohe Verkehrsaufkommen wirkt sich auch auf die Lebensqualität von Strassendörfern aus, die vom MIV durchquert werden, um entweder auf die Autobahnen oder in die Zentren gelangen.
- **ÖV**: Der schienen- und strassengebundene ÖV gelangt an verschiedenen Stellen ebenfalls an die Kapazitätsgrenzen: Die Funktionsfähigkeit des strassengebundenen ÖV ist auf den Zulaufsachsen in die Zentren nicht mehr gewährleistet. Für den schienengebundenen ÖV reichen die zur Verfügung stehenden Trassen nicht aus, um ein Angebot anzubieten, das der

Nachfrage entspricht. Etliche Bahnhöfe und Bahnhaltestellen können das grosse Personenaufkommen inkl. Umsteigevorgänge nicht mehr optimal bewältigen.

- **Velo- und Fussverkehr**: Bei den Velo- und Fussverkehrsrouten wurden in den letzten Jahren grosse Fortschritte erreicht. Trotzdem gibt es im ganzen AareLand noch etliche Sicherheitsdefizite.
- **Die Landschaft steht unter Druck**: Wegen der guten Lage und der guten Erschliessung durch das Gesamtverkehrssystem gilt das AareLand als attraktiver Wohnort. Dies wirkt sich auch auf die Landschaft aus: Siedlungen dehnen sich immer weiter in die Landschaft aus, Erholungssuchende verbringen ihre Freizeit in sensiblen Ökosystemen.

7.3 Trends

Es ist davon auszugehen, dass die Entwicklung der vergangenen Jahre auch in Zukunft ähnlich sein wird. Dies bedeutet insbesondere:

- **Erhöhung des Drucks auf das Gesamtverkehrssystem, Reduktion der Funktionsfähigkeit aller Verkehrsträger**:
  - Das Verkehrswachstum führt an neuralgischen Knoten und auf den Zulaufsachsen zu Überlastungen. Mit dem Erreichen der Kapazitätsgrenzen nehmen die Staus zeitlich wie räumlich überproportional zu. Die ÖV-Funktionsfähigkeit sinkt (sinkende Fahrplanstabilität, steigende Reisezeiten). Die Erreichbarkeit der Agglomeration und damit der Arbeitsplätze, Einkaufs- und Freizeitangebote nimmt ab.
  - Unfälle häufen sich bei Ortsdurchfahrten, auf Zulaufsachsen in die Städte und auf Verbindungsstrassen zwischen den Ortschaften.
  - Die S-Bahn kann auf den Hauptachsen ihren Takt nur geringfügig ausbauen, da keine Trassen mehr zur Verfügung stehen.
  - Dem Velo- und Fussverkehr steht oftmals zu wenig Platz zur Verfügung, teilweise fehlen die Velo- und Fussverbindungen ganz.
- **Bevölkerungswachstum ausserhalb des urbanen Entwicklungsraums, Abstimmung von Siedlung und Verkehr verschlechtern sich**: Die zusätzliche Bevölkerung wird dorthin ziehen, wo noch freie Bauzonen bestehen, also ausserhalb den Zentren. Das Risiko der Zersiedelung besteht weiterhin, zumal die Bauzonenreserven im ländlichen Raum grösser sind als in den Zentren. Die Abstimmung von Siedlung und Verkehr sinkt.
  Der Druck auf die Landschaft steigt. Die bereits eher dicht bebauten Zentren können das Bevölkerungswachstum nicht aufnehmen, da zu wenig Wohnraum zur Verfügung steht und Mängel bei der Wohnumfeldqualität bestehen.

7.4 Handlungsbedarf

Der Handlungsbedarf zur Behebung der Schwachstellen ist gegeben:

- **Kapazitätserhöhung für den Regionalverkehr auf den nationalen Achsen**: Für den regionalen Verkehr (Schiene und Strasse) braucht es auf den Nationalstrassen und der Schiene mehr Kapazitäten. Der regionale Verkehr weicht sonst auf das Kantonsstrassennetz aus, was sich negativ auf die Sicherheit innerorts auswirkt. Ausbauten von Abschnitten der A1 und der Eppenbergtunnel inkl. Begleitbauten sind für das AareLand unentbehrlich.
- **Siedlungsentwicklung nach innen**: Um das Risiko der weiteren Zersiedelung zu reduzieren, müssen – innerhalb und ausserhalb des urbanen Entwicklungsraums – Massnahmen zur Verdichtung nach innen ergriffen werden:
  - Städtebaulich unbefriedigende Strukturen entlang verkehrsreicher Achsen führen zu eingeschränkter Lebensqualität (z.B. Ortsdurchfahrten Zofingen – Oftringen – Aarburg – Olten, Gemeinden Niederamt südlich der Aare). In den Zentren und im urbanen Entwicklungsraum ist mehr qualitativ hochwertiger Wohnraum an gut erschlossenen, attraktiven Lagen zur Verfügung zu stellen. Es sind Massnahmen zur Wohnumfeldverbesserung und Verkehrsberuhigung umzusetzen. Es braucht städtische Alternativen zum Einfamilienhaus im Grünen. Gut erschlossene, aber unternutzte Gebiete sind in Richtung dichteres Wohnen und Arbeiten zu entwickeln.
  - In den Gemeinden am Rand des urbanen Entwicklungsraums und in den Wohndörfern auf ländlichen Entwicklungsachsen (AG) / in den Entwicklungsgemeinden (SO) ist die generelle Nutzung der Bauzonen gezielt und quartiergerecht zu erhöhen. Im ländlichen Raum konzentriert sich die Entwicklung auf den Eigenbedarf.
  - Neueinzonungen im gesamten AareLand sind nur noch an Standorten vorzunehmen, die gut erschlossen sind. Es müssen durch ausreichende Siedlungsdichten genügende Nachfragepotenziale entstehen, die eine wirtschaftliche Bedienung mit dem ÖV ermöglichen.
- **Druck von der Landschaft nehmen**: Mit der besseren Abstimmung von Siedlung und Verkehr und der Verdichtung nach innen kann, zusammen mit gezielten Aufwertungen im Landschaftsbereich, der Druck von der Landschaft genommen werden

- **Leistungsfähiges Gesamtverkehrssystem erhalten**: Mit einem leistungsfähigen ÖV und attraktiven Velo- und Fusswegnetzen wird das Verkehrs- und Mobilitätsverhalten so beeinflusst, dass der MIV-Anteil dort gesenkt wird, wo die Alternativen attraktiv und wirtschaftlich sind. Um dies zu erreichen, sind betriebliche und bauliche Massnahmen notwendig:
  - Betriebliche Massnahmen: Ausbau S-Bahn- und Busangebot, Mobilitäts- und Verkehrsmanagement
  - Bauliche Massnahmen ÖV: Ausbau der bestehenden Haltestellen zu leistungsfähigen intermodalen ÖV-Drehscheiben, Ausbauten der Bahninfrastruktur zur Kapazitätserhöhung.
  - Bauliche Massnahmen MIV: Aufwertung der Ortsdurchfahrten (Erhöhung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden, Verbesserung und Erhalt der Funktionsfähigkeit des ÖV, Förderung des Velo- und Fussverkehrs und zur Verbesserung des Städtebaus), Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Kantonsstrassen (z.B. Wiggertalstrasse, Verlängerung ERO).
  - Bauliche Massnahmen Velo- und Fussverkehr: Die kantonalen Radroutennetze müssen fertig gestellt werden. Schwachstellen innerhalb der städtischen Velo- und Fusswegnetze sind zu eliminieren (z.B. Stadt Olten, Radrouten Aarburg – Olten). Vermehrt ist auch dem Freizeitverkehr mehr Gewicht beizumessen (z.B. Erhöhung der Sicherheit auf den Routen von SchweizMobil).
  - Bauliche Massnahmen Intermodalität: Die Umsteigevorgänge zwischen dem MIV und dem ÖV sowie dem Veloverkehr und dem ÖV sind zu optimieren, z.B. mittels dem Ausbau von Veloabstellplätzen an Bahnhöfen etc..

8 Handlungsschwerpunkte

Das Zukunftsbild mit den Teilstrategien Siedlung / Landschaft und Mobilität sowie die Schwachstellenanalyse ergeben weitgehend denselben Handlungsbedarf und verlangen dieselben Massnahmen. Es ergeben sich neun Handlungsschwerpunkte[17].

- **Bundesmassnahmen ÖV und MIV fordern und fördern**: Zur Sicherstellung der Erreichbarkeit und der internen regionalen Erschliessung des AareLands setzen sich die Kantone mit Nachdruck für die Realisierung der ÖV- und MIV-Massnahmen, die in der Kompetenz des Bundes liegen, ein.
- **Abstimmung von Siedlung und Verkehr, Siedlungsentwicklung nach innen**: Die künftige Entwicklungspolitik der Kantone legt die Prioritäten auf die Siedlungsentwicklung nach innen.
- **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**: Durch gezielte Massnahmen im Bereich Siedlung und Mobilität wird der urbane Entwicklungsraum verdichtet. Angebote mit einer hohen Wohnqualität und mit qualitativ hochwertig gestaltetem Siedlungsraum an attraktiv ÖV-erschlossenen Lagen bieten eine „echte“ Alternative zum Einfamilienhaus im Grünen.
- **Angebotsorientierte Planung des Gesamtverkehrssystems**: Mit der gezielten Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung und einer angebotsorientierten Planung des Gesamtverkehrssystems werden der Flächenverbrauch minimiert und die Umweltbelastungen reduziert.
- **Optimierung der ÖV-Knoten in den Zentren Aarau, Olten und Zofingen**: Die drei Bahnhöfe Aarau, Olten und Zofingen haben nationale und regionale Ausstrahlung. Nach dem Ausbau des Bahnhofs Aarau werden nun die Bahnhöfe Olten und Zofingen ausgebaut und den Bedürfnissen angepasst (Verbesserung Umsteigebeziehungen, Reorganisation Busverkehr, Ausbau Veloabstellplätze etc.)
- **Ausbau der intermodalen ÖV-Drehscheiben**: Die intermodalen ÖV-Drehscheiben dienen der Förderung des ÖV im urbanen Entwicklungsraum und bieten attraktive Umsteigebeziehungen für die Wohndörfer ausserhalb des urbanen Entwicklungsraums.

[17] Die Reihenfolge der Handlungsschwerpunkte ergibt sich aus dem Aufbau des Zukunftsbilds und der Massnahmenblätter.

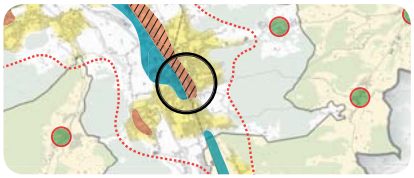
- **Aufwerten von Ortsdurchfahrten**: Die Ortsdurchfahrten erfüllen weit mehr Funktionen als nur die Durchleitung des Verkehrs. Sie sind Lebensader einer Gemeinde, Begegnungsort, Ziel für Einkaufende, Benützer der öffentlichen Bauten und Anlagen und ÖV-Achsen. Jedoch sind sie häufig durch das hohe MIV-Verkehrsaufkommen belastet, was sich negativ auf die Sicherheit für die anderen Verkehrsteilnehmenden 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 Bevölkerung, Erhöhung der Verkehrssicherheit für sämtliche Verkehrsteilnehmenden (insbesondere für den Velo- und Fussverkehr) und Verbesserung des Städtebaus. Der Handlungsschwerpunkt Aufwerten von Ortsdurchfahrten ist in die Verkehrsmanagement-Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm AareLand 1. Generation eingebettet.
- **Fertigstellung und Sicherung der Velo- und Fussverkehrsnetze**: 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.

Herleitung am Beispiel „Wendegleis Zofingen“

Anhand der Massnahme „Wendegleis Zofingen“ wird mit der nachfolgenden Abbildung die Herleitung beispielhaft erläutert. Die Herleitung sämtlicher Massnahmen aus dem Zukunftsbild und der Schwachstellenanalyse befindet sich im Anhang 5:

Ist-Zustand / Trends 2030 / Schwachstellenanalyse

Zukunftsbild



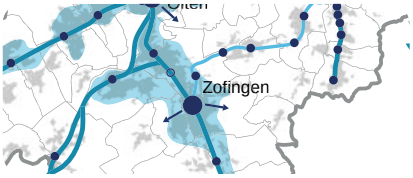
Zofingen ist eines der Zentren des AareLands (neben Aarau und Olten)

Teilstrategien / Anforderungen

Ziel 4: Die gute Erreichbarkeit um urbanen Entwicklungsraum ausnutzen

Teilstrategie Mobilität M4.2

M4.2 Die Zentren Aarau, Olten und Zofingen sind mittels Direktverbindungen mindestens im 30 min-Takt direkt und im 15 min-Takt mit einem Umsteigevorgang miteinander verbunden.



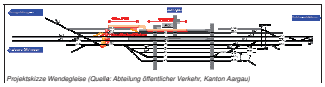
Anforderung ÖV

Massnahme

Damit die Direktverbindung zwischen Aarau, Olten und Zofingen möglich ist, braucht es in Zofingen ein Wendegleis. Dieses Wendegleis wird eine Massnahme im Agglomerationsprogramm AareLand.

Massnahme ÖV-Wendegleis in Zofingen

Zofingen: Wendegleise	Nr.	ÖV2A
	Priorität	A
	Kosten (Kostenbasis 2008, exkl. VGK, exkl. MwSt.)	6 Mio. CHF
	Kanton	AG



Projektskizze Wendegleise (Quelle: Abteilung öffentlicher Verkehr, Kanton Aargau)

Sonstiges
Machbarkeit
Bauliche Studie SBB mit Kostenschätzung liegt vor (betrieblich-bauliche Studie Zofingen - Lenzburg / Olten - Zofingen, SBB, 2010)
Quantitative Angaben
Frequenzen ÖV beim Kanton nicht verfügbar
Grundlagendokumente, Literatur
Siehe Machbarkeit

Wirksamkeitskriterien (WK)	
Wirksamkeitskriterium	**Kommentar**
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern	
1 Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr	Keine direkte Wirkung
2 Verbesserung des öffentl.	Indirekte Verbesserung (umsteigefreies, direktes und schnelles Verbindung

Abb. 18: Beispiel: Herleitung der Massnahme „Wendegleis Zofingen“ aus dem Zukunftsbild

TEIL 3: PRIORISIERUNG DER MASSNAHMEN

Inhalt

9 Methode der Priorisierung der Massnahmen
10 Massnahmen Bund
11 Massnahmen Agglomerationsprogramm AareLand 2. Generation
12 Ergänzende Massnahmen zur Zielerfüllung
13 Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms
14 Controlling
15 Umsetzung Agglomerationsprogramm
16 Nachweise der Bundesanforderungen
17 Ausblick

9 Methode der Priorisierung der Massnahmen

9.1 Fünf Massnahmentypen

Das Agglomerationsprogramm 2. Generation unterscheidet fünf verschiedene Massnahmentypen: Bundesmassnahmen, Infrastrukturmassnahmen, betriebliche Massnahmen Mobilität, Massnahmen Siedlung / Landschaft und weitere Infrastrukturmassnahmen von eher lokaler Bedeutung zur Zielerfüllung des Zukunftsbilds.

- **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 umzusetzen.[18]
- **Infrastrukturmassnahmen**, die durch den Bund (Infrastrukturfonds) mitfinanziert werden sollen, sind gemäss Weisungen des ARE den Priorisierungs-Kategorien A, B oder C zuzuweisen.
- **Betriebliche Massnahmen Mobilität** werden durch den Bund nicht mitfinanziert, sind aber zum Erreichen des Referenzzustands 2030 wichtig. Sie werden als „Eigenleistung“ durch die Kantone und allenfalls Gemeinden finanziert und werden für die Gesamtwirkung des Programms berücksichtigt. 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 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.
- **Weitere Infrastrukturmassnahmen von eher lokaler Bedeutung**: Aufgaben, die entweder durch ihren mittel- bis längerfristigen Realisierungshorizont oder aber wegen ihrer eher lokalen Ausrichtung nicht im Agglomerationsprogramm AareLand der 2. und nachfolgenden Generation behandelt werden können, werden den ergänzenden Aufgaben zur Zielerfüllung zugewiesen. Sie sind aber nicht Bestandteil des Agglomerationsprogramms, sondern werden anderweitig geplant, gesichert und auch finanziert.

[18] Fertigstellung des Nationalstrassennetzes gemäss § 11 des Bundesgesetzes über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und der Nationalstrassenabgabe (MinVG SR 725.116.2), Bundesgesetz über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur ZEB etc..

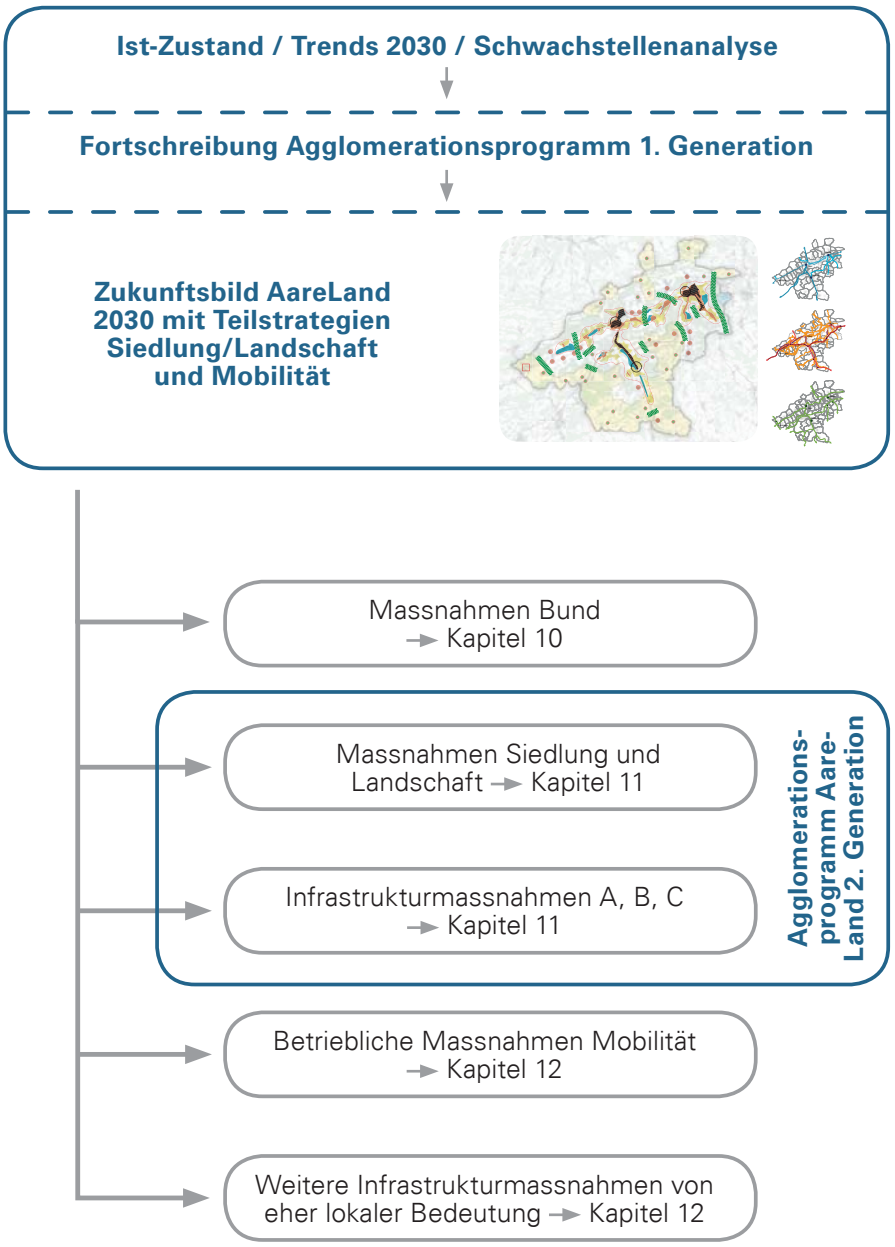


Abb. 19: Die verschiedenen Massnahmentypen im Agglomerationsprogramm 2. Generation

9.2 Durch den Bund mitfinanzierte Massnahmen

Der Bund finanziert nur ausgewählte Massnahmen, die innerhalb der Agglomerationen (Bearbeitungsperimeter gemäss Definition BfS) liegen und der Verbesserung der Verkehrssysteme innerhalb dieser Räume dienen. Weitere Massnahmen müssen anderweitig finanziert werden.

Der Bund finanziert nur Infrastrukturmassnahmen mit, die den Kriterien gemäss Botschaft zum Infrastrukturfonds vom 2. Dezember 2005[19] entsprechen. Dies sind Beiträge für Investitionen in Strassen-, Langsamverkehrs- und Schieneninfrastrukturen, die innerhalb der Agglomerationen liegen und der Verbesserung der Verkehrssysteme innerhalb dieser Räume dienen. Dazu zählen gemäss ARE unter anderem folgende Infrastrukturen („grundsätzliche Förderungswürdigkeit“):[20]

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

[19] Mehr Informationen siehe: http://www.are.admin.ch/themen/verkehr/00250/00460/index.html?lang=de.

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

9.3 Zuteilung Priorität A, B und C anhand von fünf Kriterien

Die Massnahmen im Agglomerationsprogramm können der Priorität A, B oder C zugeteilt werden. Die Zuteilung hängt von fünf Kriterien ab: Es sind dies der Realisierungshorizont, die Relevanz, das Kosten-Nutzen-Verhältnis sowie die politische Machbarkeit. Besonders wichtig sind das Kosten-Nutzen-Verhältnis und die Bau- und Finanzreife. Bei der Beurteilung der Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms werden vom Bund nur die A- und B-Massnahmen berücksichtigt.

Hinweis zum Vorgehen und zur Tabelle im Anhang 6: Bei der Herleitung und Priorisierung der Massnahmen wurden mehr Massnahmen evaluiert als nun im Agglomerationsprogramm enthalten sind. Verschiedene Massnahmen wurden nicht aufgenommen, da sie eines oder mehrere der oben beschriebenen Kriterien nicht erfüllten. Diese Massnahmen sind in der Tabelle im Anhang 6 nicht mehr dargestellt.

Die Infrastrukturmassnahmen für den Zeitraum 2015 bis 2018 werden gemäss „Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 2. Generation“ des Bundesamts für Raumentwicklung drei verschiedenen Priorisierungen zugewiesen:[21]

- **A-Massnahmen**: Die A-Liste umfasst Massnahmen, die alle nachstehenden Bedingungen erfüllen:
  - Mitfinanzierbarkeit („Infrastrukturfonds-Relevanz“)
  - Relevanz für die Agglomeration und das Agglomerationsprogramm
  - Gutes bis sehr gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis
  - Bau- und Finanzreife zwischen 2015 bis 2018 erreicht.
- **B-Massnahmen**
  - Massnahmen, die ein gutes bis sehr gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen, aber erst in der folgenden Vierjahresperiode (2019 bis 2022) bau- und finanzreif sein werden.
  - Massnahmen, die nur ein genügendes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen, aber aufgrund ihres Optimierungspotenzials bei der nächsten Beurteilung in der 3. 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) ungenügen-

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

des 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 3. Generation als mögliche Massnahme geprüft.

Für die Priorisierung der Infrastrukturmassnahmen dienen gemäss „Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 2. Generation“ folgende Kriterien:[22]

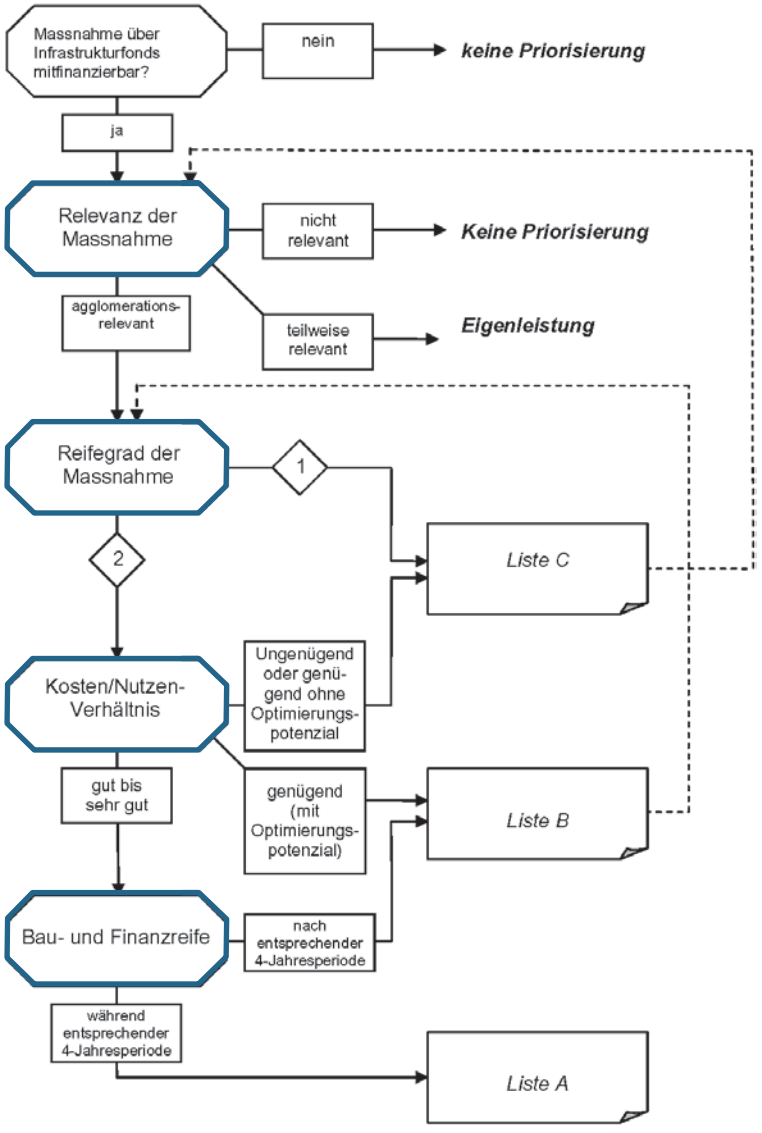


Abb. 20: Vorgehen bei der Priorisierung der Massnahmen gemäss Bundesamt für Raumentwicklung

[22] „Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 2. Generation“, 14. Dezember 2010, Seite 50.

Bei der Priorisierung der Massnahmen für das Agglomerationsprogramm 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?

  Dazu werden die voraussichtlichen Kosten mit dem voraussichtlichen Nutzen verglichen:

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

    Dabei heisst:

    … je grösser der geografische Wirkungsbereich ist,

    … je mehr Personen betroffen sind und

    … je grösser die beeinflusste Verkehrsmenge ist,

    desto höher ist der Nutzen (Relevanz).

  Dazu dient folgendes Schema:

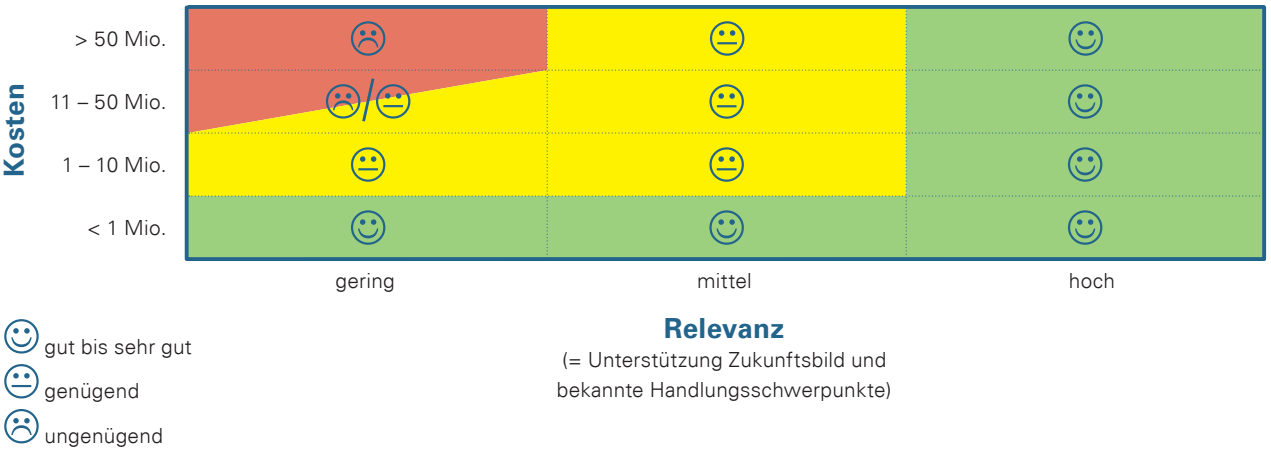


Abb. 21: Vergleich von Kosten und Nutzung als Grundlage für die Priorisierung der Massnahmen

Für folgende Massnahmen wird das Schema nicht angewendet:

- Kleinstmassnahmen: Kosten < 1 Mio. CHF
- Ortsdurchfahrten: Ortsdurchfahrten erfüllen mehrere Ziele: Erhöhung der Verkehrssicherheit, Verbesserung und Erhalt der Funktionsfähigkeit des ÖV, Förderung des Velo- und Fussverkehrs, Verbesserung des Städtebaus, Optimierung der Verkehrsorganisation, Erhöhung der Aufenthaltsqualität. Sie werden deshalb nicht nach diesem Schema priorisiert.

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

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

10 Massnahmen Bund

Das AareLand spielt eine entscheidende Rolle für den Transitverkehr für die Schweiz. Die Emissionen sind gross. Die Umsetzung der Massnahmen ÖV und MIV in Zuständigkeit Bund ist deshalb erforderlich.

Konflikte zwischen Transitverkehr, nationalem Verkehr und Regionalverkehr lösen

Im Raumkonzept Schweiz überschneiden sich im AareLand verschiedene Handlungsräume. Zudem kreuzen sich die Nord-Süd- und die West-Ost-Achse in diesem Raum. Das AareLand spielt eine entscheidende Rolle für den Transitverkehr. 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.[23]

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

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

- **Massnahmen ÖV in Zuständigkeit Bund**
  - Vierspurausbau Däniken – Aarau mit Eppenbergtunnel inkl. Ausbauten Perronanlagen Dulliken und Schönenwerd
  - Lärmsanierungen entlang Bahnlinien
  - Wendegleis Aarau West
  - Wendegleis Olten Hammer
  - Überwerfung Gleise Bahnhof Olten

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

- Chestenbergtunnel und Wisenbergtunnel: Diese beiden Bundesmassnahmen liegen nicht im Perimeter AareLand. Sie sind für das Erreichen des Referenzzustands 2030 von grosser Bedeutung.

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

11 Massnahmen Agglomerationsprogramm AareLand 2. Generation

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

11.1 Massnahmen Siedlung und Landschaft

Die Massnahmen Siedlung und Landschaft sind Daueraufgaben, die durch die Kantone und die Gemeinden geleistet werden und verhältnismässig wenig Kosten verursachen. 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.

Kantonale Richtpläne beinhalten Aussagen zu Siedlung und Landschaft

Die kantonalen Richtpläne, kantonalen und regionalen Raumentwicklungskonzepte (raumentwicklungAARGAU, Raumkonzept Kanton Solothurn, Regionalentwicklungskonzepte) zeigen die angestrebte räumliche Entwicklung auf und legen diese örtlich fest. Das Zukunftsbild nimmt diese Aussagen auf und formuliert die Entwicklungsvorstellungen zu den einzelnen Raumkategorien.

Das Agglomerationsprogramm AareLand 1. Generation legt die Entwicklungsschwerpunkte (ESP) fest und formuliert die notwendigen Massnahmen zur optimalen Abstimmung von Siedlung und Verkehr. Diese ESP wurden im revidierten kantonalen Richtplan Aargau präzisiert und nach Erschliessungsqualität differenziert. Diese Aussagen sind somit behördenverbindlich festgelegt.

Das neue Baugesetz Aargau (inkl. Verordnung) und der neue kantonale Richtplan legen die Leitplanken für die künftige Raumentwicklung fest. Grosse Teile des Agglomerationsprogramms 1. Generation wurden in den Richtplan integriert. Diese beiden Planungsinstrumente entsprechen vollumfänglich der Agglomerationspolitik. Der kantonale Richtplan Aargau macht folgende Aussagen, die für das Agglomerationsprogramm ebenfalls zutreffen (diese Aussagen resp. Massnahmen werden daher nicht mehr im Agglomerationsprogramm resp. in den Massnahmenblättern aufgeführt):

- **S Siedlung**
  - S1.1 Siedlungsqualität und innere Siedlungsentwicklung
  - S1.2 Bestimmung des Siedlungsgebiets[24]
  - S1.3 Wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte (ESP) von kantonaler und regionaler Bedeutung sowie Bahnhofsgebiete
  - S1.4 Arealentwicklung
  - S1.7 Umwelteinwirkungen
  - S3.1 Standorte für Nutzungen mit hohem Verkehrsaufkommen und für mittelgrosse Verkaufsnutzungen[25]

[24] Vorgehen bei Einzonungen: Siehe kantonaler Richtplan, S1.2, Seite 3, und kantonale Bauverordnung Aargau, § 4 Innere Siedlungsentwicklung, Siedlungsqualität und Verkehr (§ 13 BauG):

1 Die Gemeinde zeigt bei Einzonungen namentlich auf,
   a) welche Nutzungsreserven im Baugebiet bestehen,
   b) Massnahmen zur Erhöhung und Ausschöpfung der Nutzungsreserven in den überbauten und unüberbauten Bauzonen,
   c) wie die unüberbauten Bauzonen zeitgerecht und tatsächlich verfügbar gemacht werden,
   d) wie die Wohnqualität und die Qualität der Aussen- und Naherholungsräume, namentlich in Zentren und Agglomerationen, verbessert werden,
   e) mit welchen Konzepten und Massnahmen eine hohe Siedlungsqualität erreicht wird, wenn das eingezonte Gebiet zusammenhängend grösser ist als 5'000 m^2.

2 Sie stimmt bei Ein- und Umzonungen Siedlung und Verkehr aufeinander ab und legt dar,
   a) welche Verkehrserzeugung durch die neue Zonierung zu erwarten ist und wie der zusätzliche Verkehr bewältigt wird,
   b) wie eine zweckmässige Anbindung an den öffentlichen Verkehr erfolgt und die Infrastrukturanlagen für den Langsamverkehr attraktiv gemacht werden,
   c) wie sie durch eine geeignete Regelung der Nutzungsart und -dichte, namentlich durch spezifischere Zonenbestimmungen für Industrie- und Gewerbezonen, sowie durch eine optimale Standortwahl für Nutzungen mit grossem Verkehrsaufkommen auf den Verkehr Einfluss nimmt.

3 Der Umfang der Ausführungen richtet sich nach der Bedeutung der Planung.

[25] Planungsgrundsätze für Standorte mit hohem Verkehrsaufkommen (kantonaler Richtplan, S.1, Seite 5):

„A. Zur Festlegung des Planungsverfahrens werden Schwellenwerte definiert. Standorte mit hohem Verkehrsaufkommen sind:
   a) Standorte mit einem hohen Personenverkehrsaufkommen von mehr als 1'500 Personenwagenfahrten pro Tag (750 Zu- und 750 Wegfahrten) oder mehr als 300 Parkfeldern oder mehr als 3'000 m^2 Nettoladenfläche,
   b) Standorte mit einem hohen Güterverkehrsaufkommen von mehr als 200 Fahrten (100 Zu- und 100 Wegfahrten) von Lastwagen (schwere Nutzfahrzeuge) und Lieferwagen pro Tag.

B. Neue Standorte für Nutzungen mit hohem Verkehrsaufkommen werden nach folgenden Kriterien beurteilt:
   a) angemessene Erschliessung mit dem motorisierten Individualverkehr ohne Wohngebiete übermässig zu belasten; Nachweis genügender Strassen- beziehungsweise Knotenkapazität,
   b) gute, dem Zweck entsprechende Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr und dem LV,
   c) für Standorte mit hohem Personenverkehrsaufkommen: Bezug zu gewachsenen Zentren oder Bahnhofsgebieten und städtebauliche Einbindung,
   d) für Standorte mit hohem Güterverkehrsaufkommen: Verlagerungspotenzial von der Strasse auf die Schiene, Industriegleisanschluss für den Güterverkehr oder die Möglichkeit für einen neuen Gleisanschluss (abhängig vom Transportvolumen und von der Schienenkapazität)."

- **L Landschaft**
  - L2.1 Pärke
  - L2.2 Auenschutzpark
  - L2.3 Landschaften von kantonaler Bedeutung (LkB)
  - L2.4 Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN)
  - L2.5 Naturschutzgebiete von kantonaler Bedeutung (NkB)
  - L2.6 Wildtierkorridore
  - L2.7 Freizeit- und Sportanlagen ausserhalb des Siedlungsgebiets

Im Kanton Aargau gibt es einen Kleinkredit zur Umsetzung der Siedlungsstrategie. Zwei Fachstellen initiieren Projekte und unterstützen Gemeinden in Fragen der Wohnbauentwicklung und bei Arealentwicklungen.

Der Kanton Solothurn revidiert derzeit seinen Richtplan. Wichtigste Ziele dabei sind, neben der Festlegung der räumlichen Gesamtentwicklung des Kantons, die Siedlungsentwicklung nach innen und die Abstimmung von Siedlung, Verkehr sowie Natur und Landschaft.

Massnahmen Siedlung / Landschaft im Agglomerationsprogramm 2. Generation

Die Massnahmen Siedlung und Landschaft sind Daueraufgaben im Agglomerationsprogramm AareLand 2. Generation. Sie vertiefen die bereits in anderen Planungsinstrumenten gemachten Aussagen und konkretisieren das Vorgehen für diese Gebiete im AareLand:

- S1 Siedlungsentwicklung nach innen
- S2 Siedlungsentwicklung Dorfkern Schönenwerd
- S3 Entwicklung von Schlüsselarealen
- S4 Umnutzung von Arbeitsgebieten an zentralen Lagen
- S5 Freiraumnetz im urbanen Raum
- L1 Siedlungsnaher Landschaftsraum
- L2 Aufwertung Flussräume

11.2 A-Massnahmen

Für die folgenden A-Massnahmen wird beim Bund für die Periode 2015 bis 2018 ein Mitfinanzierungsbeitrag beantragt.

Nr.	Massnahme	Feder-führung	Perimeter	Kosten (in Mio. CHF)
Gesamtverkehrsprojekte Bahnhöfe / Intermodale ÖV-Drehscheiben				
ÖV1A	Olten: Gesamtverkehrsprojekt: Neuer Bahnhofplatz	SO	Olten	42
ÖV2A	Zofingen, Gesamtverkehrsprojekt Bahnhof / Untere Grabenstrasse K104: Sanierung und Aufwertung	AG	Zofingen	10
ÖV3A	Oftringen Zentrum: Intermodale ÖV-Drehscheibe (Bushof / -terminal)	AG	Oftringen	3
ÖV4A	Schönenwerd: Intermodale ÖV-Drehscheibe	SO	Schönenwerd	4
ÖV5A	Egerkingen: Intermodale ÖV-Drehscheibe	SO	Egerkingen	3
Ausbauten Bahninfrastruktur				
ÖV6A	Zofingen: Wendegleise	AG	Zofingen	6
ÖV7A	Oberentfelden Zentrum: WSB S14: Eigentrassierung mit Aufwertung Ortsdurchfahrt	AG	Oberentfelden	15
Verkehrsmanagement				
VM1A	Gäu: Umsetzung Verkehrsmanagement	SO	Gemeinden Gäu	6
Aufwertung Ortsdurchfahren				
OD1A	Gränichen: Betriebs- und Gestaltungskonzept Suhrer- / Unterdorfstrasse (K242)	AG	Gränichen	3.5
OD2A	Zofingen: Betriebs- und Gestaltungskonzept Altstadt-ring (K104)	AG	Zofingen	5
OD3A	Aarburg: Betriebs- und Gestaltungskonzept Bahn-hofstrasse (K310)	AG	Aarburg	3.4
OD4A	Aarau / Buchs / Suhr: Betriebs- und Gestaltungskon-zept Buchser- und Tramstrasse	AG	Suhr, Buchs	28.3
OD5A	Aarau: Betriebs- und Gestaltungskonzept Rohrer-strasse	AG	Aarau	5
OD6A	Aarau: Betriebs- und Gestaltungskonzept Tellistrasse	AG	Aarau	8

Nr.	Massnahme	Feder-führung	Perimeter	Kosten (in Mio. CHF)
OD7A	Aufwertung Ortskern Buchs und ESP-Erschliessung Torfeld Süd Aarau mit Verbindungsspange Buchs Nord (VSBN)	AG	Buchs	15
OD8A	Eppenberg-Wöschnau: Betriebs- und Gestaltungs-konzept Wöschnau	SO	Eppenberg-Wöschnau	3.4
OD9A	Niedergösgen: Betriebs- und Gestaltungskonzept Ortsdurchfahrt	SO	Niedergösgen	3.3
OD10A	Schönenwerd: Zentrumsdurchfahrt (OHNE Umfah-rung)	SO	Schönenwerd	6.5
OD11A	Egerkingen: Aufwertung Dorfachse St. Martinskirche bis Bahnhof	Eger-kingen	Egerkingen	1.5
OD12A	Erlinsbach SO: Betriebs- und Gestaltungskonzept für Zentrumsbereich inkl. Zufahrtsachsen	SO	Erlinsbach SO	3.5
OD13A	Dulliken: Betriebs- und Gestaltungskonzept Orts-durchfahrt	SO	Dulliken	3.4
Optimierung Kantonsstrassen				
MIV1A	Aarburg, Oftringen, Zofingen: Wiggertalstrasse Ab-schnitt Mitte „ERZO bis Bernstrasse“	AG	Aarburg, Oftrin-gen, Zofingen	27.5
MIV2A	Umsetzung kantonales P+R-Konzept Aargau	AG	Gemeinden AG	1.7
Einzelmassnahmen Velo- und Fussverkehr				
LV1A	Aarau: Aarebrücke: flankierende Massnahmen Velo- und Fussverkehr	AG	Aarau	10
LV2A	Aarburg - Rothrist: Kantonale Radroute R510: Neue Linienführung Verbindung Aarburg – Rothrist	AG	Aarburg, Rothrist	6
LV3A	Olten: Attraktivierung Aareraum „andaare“	Olten	Olten	16
LV4A	Aarau: Aufwertung Aareraum für Fussgänger- und Veloverkehr sowie für Naherholung	Aarau	Aarau	3
LV5A	Däniken: Erhöhung Sicherheit LV an vier Knoten der Ortsdurchfahrt	SO	Däniken	1.2
LV6A	Olten: Reduktion Trennwirkung Bahngleise Olten Bahnhof Hammer – Zentrum	Olten	Olten	6
LV7A	Olten: Winkelunterführung: Erhöhung Benutzerstan-dard für den Velo- und Fussverkehr	Olten	Olten	5
LV8A	Verbesserung Velo- und Fusswegverbindung Industriegebiet Härkingen zum Bahnhof Egerkingen	Härkin-gen, Egerkin-gen	SO	0.25

Nr.	Massnahme	Feder-führung	Perimeter	Kosten (in Mio. CHF)
Massnahmenbündel Velo- und Fussverkehr				
LV9A	zofingenregio: Umsetzung Velokonzept zofingenregio	AG	Gemeinden zofingenregio	2.5
LV10A	Kanton Solothurn: Umsetzung Radwegnetz	SO	Gemeinden SO	7
LV11A	Kanton Solothurn: Umsetzung kantonales B+R-Konzept: Kombinierte Mobilität	SO	Gemeinden SO	0.45
LV12A	Kanton Solothurn: Veloland 2030: Optimierung / Ausbau Routen von Veloland Schweiz und von Wanderwegen	SO	Gemeinden SO	2
LV13A	Fahrbahnquerungen für Zufussgehende	AG	Gemeinden AG	5

Abb. 22: Die A-Massnahmen im Agglomerationsprogramm AareLand 2. Generation

11.3 B-Massnahmen

Der Realisierungshorizont für die B-Massnahmen liegt nach 2018.

Für sie können im Rahmen des vorliegenden Agglomerationsprogramms 2. Generation beim Bund noch keine Mitfinanzierungsbeiträge beantragt werden. Sie werden allerdings für die Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms und damit bei der Festsetzung des Beitragssatzes mit berücksichtigt. Der Bund „merkt sich diese Massnahmen vor“: Sie können in der 3. Generation (2019 bis 2022) zu A-Massnahmen werden.

Nr.	Massnahme	Feder-führung	Perimeter	Kosten (in Mio. CHF mit MwSt.)
Gesamtverkehrsprojekte Bahnhöfe / Intermodale ÖV-Drehscheiben				
ÖV1B	Oftringen Zentrum: Neue Haltestelle SBB	AG	Oftringen	15
Aufwertung Ortsdurchfahrten				
OD1B	Aarburg: Aufwertung Oltnerstrasse K103	AG	Aarburg	25
OD2B	Rothrist: Betriebs- und Gestaltungskonzept Bernstrasse (K235)	AG	Rothrist	8
Optimierung Kantonsstrassen				
MIV1B	Umfahrung Hägendorf / Rickenbach (ERO+)	SO	Wangen b.O., Rickenbach SO, Hägendorf	60 bis 90[26]

[26] Je nach Variante variieren die Kosten.

Nr.	Massnahme	Feder-führung	Perimeter	Kosten (in Mio. CHF)
Massnahmen Velo- und Fussverkehr				
LV1B	Niederamt: Veloschnellroute Aarau – Olten	SO, AG	Gemeinden Niederamt	3.5
LV2B	Aarburg – Olten: Langsamverkehrsverbindung Aarburg – Bahnhof Olten	SO	Aarburg, Olten	3.5
LV3B	Kanton Solothurn: Umsetzung kantonales B+R-Konzept: Kombinierte Mobilität	SO	Gemeinden SO	0.17

Abb. 23: Die B-Massnahmen im Agglomerationsprogramm AareLand 2. Generation

11.4 C-Massnahmen

Der Realisierungshorizont für die C-Massnahmen liegt noch nicht fest.

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 3. Generation als mögliche (A-) oder B-Massnahme geprüft.

Hinweis: Für C-Massnahmen werden keine Massnahmenblätter erstellt.

Nr.	Massnahme	Federführung	Perimeter
Ausbauten Bahninfrastruktur			
ÖV1C	Aarburg: SBB-Haltestelle Aarburg Höchi	AG	Aarau
ÖV2C	Olten: Wendeanlage Olten Hammer	SO	Olten
Optimierung Kantonsstrassen			
MIV1C	Aarau: Kreuzplatz	AG	Aarau
Massnahmen Velo- und Fussverkehr			
LV1C	Buchs: Velo- und Fussverbindung Buchs – Aarau	AG	Buchs, Aarau

Abb. 24: Die C-Massnahmen im Agglomerationsprogramm AareLand 2. Generation

11.5 Kostenübersicht

Die nachfolgende Zusammenstellung der Kosten gibt eine Übersicht über die Investitionskosten der Massnahmen mit Priorität A und B. Die Kosten basieren auf dem heutigen Kenntnisstand und sind inkl. MwSt..

Die Massnahmen und Kosten sind auf alle Verkehrsträger verteilt, da dies für das Funktionieren des Gesamtverkehrssystems von grosser Bedeutung ist (so ist eine MIV-Massnahme, z.B. eine Umfahrungsstrasse, gleichzeitig auch eine ÖV-Massnahme, weil es auf der Ortsdurchfahrt weniger Verkehrsaufkommen hat und somit die Fahrplanstabilität des ÖV zunimmt).

A-Massnahmen

Massnahmengruppe	AG und SO		AG		SO	
	Kosten (in Mio. CHF)	Anteil Massnahmengruppe in %	Kosten (in Mio. CHF)	Anteil Massnahmengruppe in %	Kosten (in Mio. CHF)	Anteil Massnahmengruppe in %
Gesamtverkehrsprojekte Bahnhöfe / Intermodale ÖV-Drehscheiben	62	23%	13	5%	49	18%
Ausbauten Bahninfrastruktur	21.5	8%	21.5	8%	0	0%
Verkehrsmanagement	6	2%	0	0%	6	2%
Aufwertung Ortsdurchfahrten	90.5	33%	68.9	25%	21.6	8%
Optimierung Kantonsstrassen	29.2	11%	29.2	11%	0	0%
Einzelmassnahmen Velo- und Fussverkehr	47.45	17%	19	7%	28.45	10%
Massnahmenbündel Velo- und Fussverkehr	16.95	6%	7.5	3%	9.45	3%
Total	273.6	100%	159.1	58.2%	114.5	41.8%

Abb. 25: Kostenübersicht A-Massnahmen

B-Massnahmen

Massnahmengruppe	AG und SO		AG		SO	
	Kosten (in Mio. CHF)	Anteil Massnah-mengruppe in %	Kosten (in Mio. CHF)	Anteil Massnah-mengruppe in %	Kosten (in Mio. CHF)	Anteil Massnah-mengruppe in %
Gesamtverkehrsprojekte Bahnhöfe / Intermodale ÖV-Drehscheiben	15	12%	15	12%	0	0%
Aufwertung Ortsdurchfahrten	33	25%	33	25%	0	0%
Optimierung Kantonsstrassen[27]	75	58%	0	0%	75	58%
Massnahmen Velo- und Fussverkehr	7.17	6%	0	0%	8.67	7%
Total	130.17	100%	48	36.9%	83.67	64.3%

Abb. 26: Kostenübersicht B-Massnahmen

[27] Je nach ober-oder unterirdischer Linienführung variieren die Kosten der Massnahme MIV1B Umfahrung Hägendorf / Rickenbach (ERO+) zwischen 60 und 90 Mio. CHF (inkl. MwSt.). Der Einfachheit halber wurde für die Berechnung der Gesamtkosten des Agglomerationsprogramms AareLand 2. Generation 75 Mio. CHF verwendet.

12 Ergänzende Massnahmen zur Zielerfüllung

12.1 Kantonale Ebene

Eine Vielzahl von Massnahmen, die ebenfalls in der Agglomeration ihre Wirkung entfalten, können (siehe vorherige Kapitel) nicht ins Agglomerationsprogramm aufgenommen werden.

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. Es sind dies im Wesentlichen betriebliche Massnahmen Verkehr sowie Verkehrsinfrastrukturmassnahmen von eher lokaler Bedeutung.

Betriebliche Massnahmen Mobilität

Die fortschreitende Siedlungsentwicklung kann nicht alleine mit Verkehrsinfrastrukturmassnahmen bewältigt werden. Die Verkehrsnachfrage muss zunehmend mit dem bestehenden Schienennetz und dem heutigen Strassenraum bewältigt werden können. Die angestrebte und notwendige Leistungssteigerung muss auch mit betrieblichen Massnahmen erreicht werden. Vor allem die Angebotssteigerung im öffentlichen Verkehr kann sehr kostenaufwändig sein, was einen gezielten und effizienten Einsatz der nur beschränkt vorhandenen Mittel erforderlich macht.

Wichtige betriebliche Verkehrsmassnahmen sind:

- **Ausbau Bus-Angebot**, insbesondere:
  - ESP Olten SBB Areal Nord: Verbesserte Buserschliessung
  - Ergänzendes Busangebot bei Trassenengpässen Olten – Aarau auf der Schiene
  - ESP Olten SüdWest: Buserschliessung Starrkirch-Wil – Olten – Olten Süd-West – Bornfeld Wangen
  - ESP Oftringen / Aarburg-Zofingen: Verlängerung Buslinie 2 von Olten bis Zofingen Bahnhof
  - Bessere Erschliessung der Regionen Gäu, Niederamt, Olten und Wiggertal ab dem Bahnhof Olten.

- **Ausbau S-Bahnangebot**, insbesondere:
  - Verlängerung der Regionalzüge von Olten HB bis Olten Hammer
  - 15 min-Takt Aarau-Olten (Bündelung mehrerer Linien)
  - Taktverdichtung S23 (Olten-Langenthal halbstündlich)
  - Verlängerung S29 Richtung Zofingen und weiter nach Sursee (stündlich), damit entsteht eine umsteigefreie, schnelle Verbindung Aarau – Olten – Zofingen („AareLand-Express“).

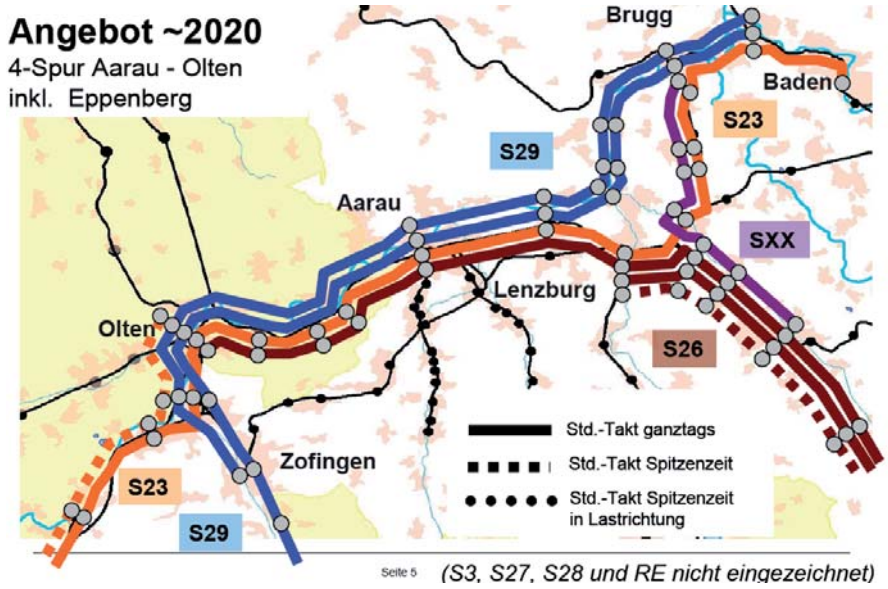


Abb. 27: S-Bahnangebot 2020 im Aargauer Teil des AareLands[28]

- **Massnahmen Verkehrsmanagement**, soweit sie nicht Infrastrukturmassnahmen betreffen.
- **Mobilitätsmanagement** in den Gemeinden sowie Angebote der Mobilitätsberatung (z.B. So-mobil[29], Konzept Mobilität Aargau[30]).
- **P+R**: Anpassung Tarife im Kanton Solothurn.

28 Departement Bau, Verkehr und Umwelt Aargau, Agglomerationsprogramme 2. Generation; Input ÖV-Infrastruktur, Juni 2011, S. 5.

29 www.so-mobil.ch.

30 Departement Bau, Verkehr und Umwelt Aargau, mobilitätAARGAU, Konzept Mobilitätsmanagement, März 2007.

Weitere Infrastrukturmassnahmen von lokaler Bedeutung

In Kapitel 11 sind die Infrastrukturmassnahmen aufgeführt, die ins Agglomerationsprogramm aufgenommen werden und somit heute oder später zur Mitfinanzierung beantragt werden. Bei diesen Infrastrukturmassnahmen handelt es sich um die wichtigsten Projekte, die eine erhebliche regionale Bedeutung haben. 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.

Finanzierung der Massnahmen über kantonale Mehrjahresprojekte

Zusätzlich werden beispielsweise folgende Massnahmen, die für die Erfüllung des Zukunftsbilds von Bedeutung sind, über kantonale Mehrjahresprojekte finanziert:

Öffentlicher Verkehr:

- Kölliken: Automatisierung, Publikumsanlangen, Verlängerung Kreuzungsgleis
- Hunzenschwil: Publikumsanlangen, Verlängerung Kreuzungsgleis
- Safenwil: Automatisierung, Publikumsanlangen
- Zofingen: Blockverdichtung, Barrierenschliessungszeiten

Motorisierter Verkehr:

- Olten: Verkehrsberuhigung Innenstadt (Verkehrskonzept)
- Oensingen: Umfahrung Oensingen inkl. Aufwertung Ortdurchfahrt
- Küttigen: K107 Rückbau zu Dorfstrasse
- Kappel: Umgestaltung Ortsdurchfahrt
- Obergösgen: Sanierung Ortszentrum inkl. 2 Knoten

Fuss- und Veloverkehr:

- Gemeinden: Ausbau kommunales Fuss- und Radwegnetz
- Gemeinden: Umsetzung Begegnungszonen & Tempo 30-Zonen
- Aarau: Gönhard Unterbindung Schleichverkehr in Quartier
- Fertigstellung kantonales Radroutenkonzept Aargau
- Veloland 2030: Optimierung / Ausbau Routen von Veloland Schweiz und Wanderwege Aargau
- Umsetzung kantonales B+R-Konzept Aargau

12.2 Kommunale Ebene

Die Vorgaben der kantonalen Richtpläne zum Agglomerationsprogramm 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.

13 Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms

Der Bund verlangt eine Beurteilung der Gesamtwirkung der Agglomerationsprogramme.

Das Agglomerationsprogramm AareLand 2. Generation weist eine positive Gesamtwirkung aus: 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 wird ein kantonsübergreifendes Instrument geschaffen, das insbesondere die Bewältigung des hohen (Transit-)Verkehrsaufkommens und die Siedlungsentwicklung an gut ÖV-erschlossenen Standorten fördert.

Zu den einzelnen Wirksamkeitskriterien[31] können folgende Aussagen gemacht werden. Für jedes Kriterium wird auf Massnahmen verwiesen, die das Kriterium speziell gut unterstützen.

Wirksamkeitskriterium 1 Qualität der Verkehrssysteme verbessert		
„Unterkriterium“ gemäss Weisung ARE	Beurteilung der Wirksamkeit Agglomerationsprogramm AareLand 2. Generation	Massnahmen-Beispiele
1 Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr	- Das Agglomerationsprogramm AareLand 2. Generation erwirkt starke Verbesserung für den Velo- und Fussverkehr in sämtlichen Teilräumen des AareLands: Die Einzelmassnahmen erhöhen die Sicherheit des Velo- und Fussverkehrs an neuralgischen Stellen. Die Massnahmenbündel Velo- und Fussverkehr dienen der Fertigstellung der Radroutennetze im AareLand (Schliessen von Lücken etc.). - Die Massnahmen sind in die kantonalen Verkehrssicherheitsprogramme eingebettet (systematische Schwachstellenanalyse, Umsetzungsprogramm Verkehrssicherheit Kanton Aargau).	- Systematische Schwachstellenanalysen, Umsetzungsprogramm Verkehrssicherheit Aargau - LV2A: Aarburg – Rothrist: Kantonale Radroute R510: Neue Linienführung Verbindung Aarburg-Rothrist - LV7A: Olten: Winkelunterführung: Erhöhung Benutzerstandard für den Velo- und Fussverkehr - LV9A: zofingenregio: Umsetzung Velokonzept zofingenregio - LV10A: Kanton Solothurn: Umsetzung Radwegnetz - LV13A: Fahrbahnquerungen für Zufussgehende - Massnahmen Aufwertungen Ortsdurchfahrten[32]

[31] Bundesamt für Raumentwicklung, Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme 2. Generation, 2010, S. 34 - 40

[32] A-Massnahmen: OD1A: Gränichen: Betriebs- und Gestaltungskonzept Suhrer- / Unterdorfstrasse (K242), OD2A: Zofingen: Betriebs- und Gestaltungskonzept Altstadtring (K104), OD3A: Aarburg: Betriebs- und Gestaltungskonzept Bahnhofstrasse (K310), OD4A: Aarau / Buchs / Suhr: Betriebs- und Gestaltungskonzept Buchser- und Tramstrasse, OD5A: Aarau: Betriebs- und Gestaltungskonzept Rohrerstrasse, OD6A: Aarau: Betriebs- und Gestaltungskonzept Tellistrasse, OD7A:

„Unterkriterium“ gemäss Weisung ARE	Beurteilung der Wirksamkeit Agglomerationsprogramm AareLand 2. Generation	Massnahmen-Beispiele
2 Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems	- Die Verbesserungen des ÖV werden mit betrieblichen Massnahmen (Ausbau Busangebot als Eigenleistung) und baulichen Massnahmen erreicht. Die baulichen Massnahmen erhöhen entweder die Kapazität der Bahnhöfe / Intermodalen ÖV-Drehscheiben oder der Kapazität auf den Streckenabschnitten. Diese Massnahmen wirken sich positiv auf das ganze AareLand aus: Mit den ÖV-Massnahmen werden die Kapazitäten und die Fahrplanstabilität des ÖV erhöht, die Reisezeiten reduziert.	- ÖV1A: Olten: Gesamtverkehrsprojekt: Neuer Bahnhofplatz - ÖV2A: Zofingen: Gesamtverkehrsprojekt Bahnhof / Untere Grabenstrasse K104: Sanierung und Aufwertung - ÖV6A: Zofingen Wendegleise
3 Verbesserung des Strassennetzes	- Die MIV-Massnahmen tragen durch ihre Verlagerungseffekte deutlich zur Verbesserung der überlasteten Kantonsstrassen (meistens auch Autobahnzubringer) bei. Stauzeiten und Unfallstellen können deutlich reduziert werden. - Die Aufwertungen der Ortsdurchfahrten verbessern den Ablauf des Gesamtverkehrssystems innerorts wesentlich.	- MIV1A: Aarburg, Oftringen, Zofingen: Wiggertalstrasse Abschnitt Mitte „ERZO bis Bernstrase“ - MIV1B: Hägendorf / Rickenbach: Umfahrung (ERO+) - Massnahmen Aufwertungen Ortsdurchfahrten
4 Erreichbarkeit	- Die Erreichbarkeit des AareLands wird für sämtliche Verkehrsträger erhöht. Insbesondere wird Wert auf den Erhalt resp. die Verbesserung der Erreichbarkeit des urbanen Entwicklungsraums als Ort der Siedlungsentwicklung nach innen gelegt.	- S3: Entwicklung von Schlüsselarealen - S4: Umnutzung von Arbeitsgebieten an zentralen Lagen - ÖV3A und ÖV1B: Oftringen Zentrum: Intermodale ÖV-Drehscheibe (Bushof / -terminal und neue Haltestelle SBB) - ÖV6A: Zofingen: Wendegleise

Aufwertung Ortskern Buchs und ESP-Erschliessung Torfeld Süd Aarau mit Verbindungsspange Buchs Nord (VSBN), OD8A: Eppenberg-Wöschnau: Betriebs- und Gestaltungskonzept Wöschnau, OD9A: Niedergösgen: Betriebs- und Gestaltungskonzept Ortsdurchfahrt, OD10A: Schönenwerd: Zentrumsdurchfahrt (OHNE Umfahrung), OD11: Egerkingen: Aufwertung Dorfachse St. Martinskirche bis Bahnhof, OD12A: Erlinsbach SO: Betriebs- und Gestaltungskonzept für Zentrumsbereich inkl. Zufahrtsachsen, OD13A: Dulliken: Betriebs- und Gestaltungskonzept Ortsdurchfahrt
B-Massnahmen: OD1B: Aarburg: Aufwertung Oltnerstrasse K103, OD2B: Rothrist: Betriebs- und Gestaltungskonzept Bernstrasse (K235)

„Unterkriterium“ gemäss Weisung ARE	Beurteilung der Wirksamkeit Agglomerationsprogramm AareLand 2. Generation	Massnahmen-Beispiele
5 Verbesserung der Intermodalität	- Die Umsetzung des Handlungsschwerpunkts „Intermodale ÖV-Drehscheiben“ bewirkt, dass der urbane Entwicklungsraum resp. die Zentren aus dem ländlichen Raum mit nur einem Umsteigevorgang erreicht werden. Die Kapazitäten der intermodalen ÖV-Drehscheiben werden deutlich erhöht. Insbesondere für die Teilregionen Gäu, Niederamt, Olten und Wiggertal wird sich die Intermodalität mit dem neuen Bahnhofplatz Olten deutlich verbessern.	- ÖV1A: Olten: Gesamtverkehrsprojekt: Neuer Bahnhofplatz - ÖV4A: Schönenwerd: Intermodale ÖV-Drehscheibe - ÖV5A: Egerkingen: Intermodale ÖV-Drehscheibe
6 Nachfrageseitige Massnahmen	- Bei Einzonungen müssen die Einzonungsgebiete eine gute, dem Standort (den Raumkategorien gemäss Zukunftsbild) und der Nutzung angemessene ÖV-Erschliessung aufweisen. Der ÖV wird mittels betrieblichen und baulichen Massnahmen verbessert. - Die intermodalen ÖV-Drehscheiben erhöhen die Qualität der Umsteigevorgänge (Bus – Bahn, Velo – Bahn). Die Nachfrage wird so gefördert.	- LV8A: Verbesserung Velo- und Fusswegverbindung Industriegebiet Härkingen zum Bahnhof Egerkingen - LV11A: Kanton Solothurn: Umsetzung kantonale B+R-Konzept: Kombinierte Mobilität - LV3B: Aarburg / Olten: Langsamverkehrsverbindung Aarburg – Bahnhof Olten.
7 Verbesserung im Güterverkehr (fakultativ)	- Die Massnahmen in Zuständigkeit Bund erhöhen die Kapazitäten für den Güterverkehr auf Strasse und Schiene.	- Massnahmen ÖV in Zuständigkeit Bund: Vierspurausbau Däniken – Aarau mit Eppenbergtunnel - Massnahmen MIV in Zuständigkeit Bund: 6-Streifen-Ausbau A1
8 Verbesserung im Freizeitverkehr (fakultativ)	- Die Naherholungsräume reichen fast im gesamten AareLand bis weit in den urbanen Entwicklungsraum und die Zentren Aarau, Olten und Zofingen hinein. Der Grossteil aller Velo- und Fussverkehrsmassnahmen dient daher auch der Verbesserung im Freizeitverkehr.	- LV3A: Olten: Attraktivierung Aareraum „andaare“ - LV4A: Aarau: Aufwertung Aareraum für Fussgänger und Veloverkehr sowie für Naherholung
Wirksamkeitskriterium 2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert		
1 Konzentration von Arbeitsplätzen und Bevölkerung an geeigneten Standorten und in Koordination mit dem Verkehrssystem	- Die Entwicklung wird mit dem Zukunftsbild und dessen Verankerung in den kantonalen Richtplänen in den urbanen Entwicklungsraum gelenkt. Dort wird der Grossteil der Massnahmen zum Erhalt der Funktionsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems umgesetzt. Die Gebietskategorien ausserhalb des urbanen Entwicklungsraums profitieren wegen der engen Verflechtungen	- S3: Entwicklung von Schlüsselarealen - S4: Umnutzung von Arbeitsgebieten an zentralen Lagen - ÖV1A: Olten: Gesamtverkehrsprojekt neuer Bahnhofplatz

	ebenso von diesen Verbesserungen.	
2 Verringerung der Zersiedlung	- Die Massnahmen Siedlung und deren Verankerung in den kantonalen Richtplänen fördern die Siedlungsentwicklung nach innen und lenken die Siedlungsentwicklung in den verschiedenen Gebietskategorien.	- S2: Siedlungsentwicklung Dorfkern Schönenwerd - S4: Umnutzung von Arbeitsgebieten an zentralen Lagen
3 Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume	- Die Qualität der öffentlichen Räume wird insbesondere im urbanen Entwicklungsraum und in den Zentren erhöht, dort, wo die grösste Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung stattfinden soll. - Die Projekte zur Aufwertung der Ortsdurchfahrten erhöhen zusätzlich die Qualität der öffentlichen Räume im Ortskern.	- S5: Freiraumnetz im urbanen Raum - LV3A: Olten: Attraktivierung Aareraum „andaare“ - LV4A: Aarau: Aufwertung Aareraum für Fussgänger und Veloverkehr sowie für Naherholung - Aufwertungen Ortsdurchfahrten
Wirksamkeitskriterium 3: Verkehrssicherheit erhöht		
1 Erhöhung der objektiven Sicherheit	- Die Erhöhung der Verkehrssicherheit wird mittels verschiedenen Massnahmen erreicht: Konkrete Massnahmen werden bei Unfallschwerpunkten umgesetzt. Die Ortsdurchfahrten mit ihrem Koexistenzprinzip werden insbesondere für den Velo- und Fussverkehr sicherer gestaltet. Die Einzel- und Massnahmenbündel Velo- und Fussverkehr schliessen die Lücken in diesem Netz. - Diese Massnahmen sind in die kantonalen Verkehrssicherheitsprogramm eingebettet (systematische Schwachstellenanalyse, Umsetzungsprogramme Verkehrssicherheit Kanton Aargau.	- Sämtliche Projekte zur Aufwertungen der Ortsdurchfahrten - LV13A: Fahrbahnquerungen für Zufussgehende - Systematische Schwachstellenanalysen, Umsetzungsprogramm Verkehrssicherheit Aargau
2 Erhöhung der subjektiven Sicherheit	- Die subjektive Sicherheit wird an ausgewählten Stellen mit konkreten Massnahmen erhöht. Die Ortsdurchfahrten mit ihrem Koexistenzprinzip werden insbesondere für den Velo- und Fussverkehr sicherer gestaltet. Das Sicherheitsgefühl der Velofahrenden und Zufussgehenden steigt.	- LV7A: Olten: Winkelunterführung: Erhöhung Benutzerstandard für den Velo- und Fussverkehr - Sämtliche Aufwertungen Ortsdurchfahrten

„Unterkriterium“ gemäss Weisung ARE	Beurteilung der Wirksamkeit Agglomerationsprogramm AareLand 2. Generation	Massnahmen-Beispiele
Wirksamkeitskriterium 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert		
1 Reduktion der Luftschaftstoff- und CO2-Emissionen	- Mit dem Ausbau des ÖV (betriebliche Massnahmen, Ausbauten intermodale ÖV-Drehscheiben, Erhöhung der Kapazitäten auf Streckabschnitten, Verbesserung der Umsteigevorgänge vom MIV oder Veloverkehr auf den ÖV) wird der ÖV deutlich attraktiver. - Arealentwicklungen an gut erschlossenen Lagen reduzieren die Abhängigkeit vom MIV. - Die MIV-Massnahmen tragen oftmals zur Verkehrsberuhigung bei und reduzieren so die Emissionen.	- MIV2A: Umsetzung kantonales P+R-Konzept Aargau - LV11A: Umsetzung kantonales B+R-Konzept: Kombinierte Mobilität
2 Reduktion der Lärmemissionen	- Die MIV-Massnahmen tragen oftmals zur Verkehrsberuhigung bei und reduzieren so die Lärmemissionen. - Die Ortsdurchfahrten weisen einen positiven Effekt zur Lärmreduktion innerhalb des Siedlungsgebiets auf, da der Verkehr beruhigt wird.	- Sämtliche Aufwertungen Ortsdurchfahrten
3 Verminderung der Flächenbeanspruchung und Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen	- Die Verminderung der Flächenbeanspruchung ist eines der Hauptziele des Agglomerationsprogramms AareLand 2. Generation. - Durch Arealentwicklungen innerhalb des Siedlungsgebiets (z.B. Entwicklung von Schlüsselarealen im urbanen Entwicklungsraum, Überbauung von eingezonten, aber nicht überbauten Bauzonen im gesamten AareLand) können die Neueinzonungen am Siedlungsrand reduziert werden. - Die Trennwirkung bestehender Infrastrukturanlagen wird mittels Wildtierkorridore reduziert. - Neue Verkehrsanlagen brauchen Platz. Es wird auf möglichst flächensparende Varianten geachtet. Die Trennwirkungen werden mit Begleitmassnahmen so gut als möglich reduziert.	- S1: Siedlungsentwicklung nach innen - S2: Siedlungsentwicklung Dorfkern Schönenwerd - S3: Entwicklung von Schlüsselarealen - S3: Umnutzung von Arbeitsgebieten an zentralen Lagen

Abb. 28: Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms

14 Controlling

Mit einem umfassenden Controlling in den Kantonen Aargau und Solothurn wird die Umsetzung des Agglomerationsprogramms bzw. der Massnahmen begleitet. Das Controlling stellt insbesondere auch die Koordination zwischen Kanton und Regionen bzw. Gemeinden sicher. Mit der prozessbegleitenden Steuerung werden die Umsetzung und damit auch die Kostenbeteiligung bestimmt.

Das Controlling für das Agglomerationsprogramm AareLand 2. Generation erfolgt auf verschiedenen Ebenen:

- **Controlling durch den Bund**: Für jedes Massnahmenpaket muss, wenn bei Erreichen der Baureife (Auflageprojekte vorhanden, Einsprachen behandelt und Kredite sichergestellt) vom zuständigen Bundesamt eine Verfügung erlassen werden, in der die Anforderungen an die Umsetzung geregelt sind. Für die mitfinanzierten Leitprojekte betreibt der Bund ein laufendes Controlling. Die Bestandteile sind ein Termincontrolling mit Realisierungstand, Finanzcontrolling mit Finanzbedarf sowie ein Kostencontrolling. Damit wird der Baufortschritt in den einzelnen Massnahmen überprüft und die Einhaltung der in der Verfügung festgelegten Beitragsgrenze überwacht.
- **Controlling durch die Kantone**: Die Kantons- und Gemeindegrenzen überschreitende Zusammenarbeit bedingt eine effiziente Koordination der Verantwortlichkeiten bei der Umsetzung.
  - **Kanton Aargau**: Das Richtplan-Kapitel G7 „Monitoring und Controlling“ des Richtplans zeigt das Controlling für den kantonalen Richtplan auf. Es ist zurzeit in Bearbeitung.
  - **Kanton Solothurn**: Mit der Überarbeitung des kantonalen Richtplans werden das Monitoring und Controlling festgelegt.
  - **Weiterentwicklung Agglomerationsprogramme, Umsetzungsberichte**: Die Kantone erarbeiten für das Agglomerationsprogramm 2. Generation den Umsetzungsbericht für die 1. Generation. Im Hinblick auf die 2. Generation werden mit dem Controlling zudem die bestehenden Planungen überprüft.
  - **Prozessbegleitende Steuerung der Agglomerationsprogramme** Diese beinhaltet ein Vollzugscontrolling / Projektcontrolling der Planung und Umsetzung der Massnahmen. Das Controlling stellt insbesondere auch die Koordination innerhalb des Kantons mit den Regionen resp. Gemeinden und kantonsübergreifend sicher. Es umfasst auch diejenigen Massnahmen, die in der Hoheit der Gemeinden liegen, aber einen Bezug zum Agglomerationsprogramm haben.

- **Ansprechpartner gegenüber dem Bund:** Mit dem Controlling wird sichergestellt, dass die notwendigen Voraussetzungen für die Kostenbeteiligung erfüllt sind. Ergänzend dazu ergeben sich folgende Aufgaben:
- **Weiterentwicklung der Agglomerationsprogramme**: Bezüglich Controlling ist ein periodischer Standbericht „Vollzug“ mit Überprüfung des Projektfortschritts vorgesehen. Die Umsetzung der konkreten Massnahmen wird kantonsintern durch bestehende Instrumente im Rahmen der ordentlichen Entscheidkompetenzen (Budget) gewährleistet.

15 Umsetzung Agglomerationsprogramm

15.1 Verankerung in den kantonalen Richtplänen

Das Agglomerationsprogramm AareLand wurde 2011 in den Richtplan Aargau überführt, im Kanton Solothurn wird es derzeit ebenfalls in den Richtplan integriert.

Die beiden Richtpläne werden jährlich nachgeführt und so nach Bedarf angepasst.

Kanton Aargau

Der kantonale Richtplan Aargau wurde im September 2011 vom Regierungsrat beschlossen. Das Agglomerationsprogramm 1. Generation wurde darin umgesetzt (Kapitel R1 Raumkonzept Aargau, R2 Agglomerationspolitik und Politik für den ländlichen Raum, S1.3 Wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte (ESP) von kantonaler und regionaler Bedeutung sowie Bahnhofgebiete, S3.1 Standorte für Nutzungen mit hohem Verkehrsaufkommen und für mittelgrosse Verkaufsnutzungen, S4.1 Halteplätze für Fahrende, L2.1 Pärke sowie der gesamte Teil Mobilität).

Nach der Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung für das Agglomerationsprogramm 2. Generation wird der Richtplan wiederum entsprechend angepasst.

Kanton Solothurn

Der kantonale Richtplan Solothurn wird derzeit gesamthaft überarbeitet. Nach der Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung für das Agglomerationsprogramm 2. Generation wird der Richtplan, analog zum Vorgehen im Kanton Aargau, angepasst.

Einzelne Massnahmen des Agglomerationsprogramms können auch mit kantonalen Nutzungsplänen umgesetzt werden.

15.2 Finanzierung der Massnahmen

Tragbarkeit Investitionskosten

Die A-Massnahmen erlangen ihre Baureife zwischen 2015 und 2018, 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.

Tragbarkeit Betriebskosten

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

16 Nachweis der Bundesanforderungen

Formelle Vorgaben eingehalten

Die Vorgaben des ARE werden im Agglomerationsprogramm AareLand 2. 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 erarbeitet (siehe Zusammenfassung im Kapitel 6 und Band 3), anschliessend die Schwachstellenanalyse (siehe Zusammenfassung im Kapitel 7 und Band 4). Auf deren Grundlage konnten die Massnahmen Siedlung / Landschaft und Mobilität hergeleitet werden (Kapitel 11). Der rote Faden ist nachvollziehbar.
- Die formellen Vorgaben sind eingehalten.
- Alle notwendigen Unterlagen liegen vor und werden fristgerecht eingereicht.

Alle Grundanforderungen erfüllt

Das Agglomerationsprogramm AareLand 2. Generation erfüllt alle Grundanforderungen gemäss „Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 2. Generation:“

- **Grundanforderung 1: Partizipation gewährleistet**: Die Mitwirkung für die Erarbeitung des Zukunftsbilds und des Agglomerationsprogramms fand in vier Schritten statt (siehe Kapitel 3). Durch die Mitwirkung in vier Schritten konnten sich die Bevölkerung, Gemeinden, Organisationen etc. zum Zukunftsbild und zum Agglomerationsprogramm AareLand äussern. Beim Rechtsetzungsverfahren (Mitwirkung, öffentliche Auflage, Umsetzung in die kantonalen Richtpläne) können sich wiederum Bevölkerung und Behörden zu den Massnahmen 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 (siehe Anhang 3).
- **Grundanforderung 3: Analyse von Ist-Zustand und Entwicklungstrends sowie Identifikation von Stärken, Schwächen, Chancen, Risiken und Handlungsbedarf**: Die Schwachstellenanalyse befindet sich im Band 4 (Zusammenfassung der Schwachstellenanalyse siehe Kapitel 7).
- **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 Agglomerationsprogramms AareLand 2. Generation wurde das Zukunftsbild erarbeitet. Im zweiten Schritt wurde die Schwachstellenanalyse erstellt. Das Zukunftsbild und die Schwachstellenanalyse ergeben denselben Handlungsbedarf. Sämtliche Massnahmen lassen sich aus dem Zu-

kunftsbild und der Schwachstellenanalyse herleiten (siehe Kapitel 8 und Band 4). Der rote Faden zwischen dem Zukunftsbild, der Schwachstellenanalyse und den Massnahmen wird in den Massnahmenblättern (Band 2) dargestellt.

Wirksamkeit der Massnahmen qualitativ beurteilt

Aus der Erfahrung mit der Beurteilung und dem Quervergleich aller Agglomerationsprogramme der 1. Generation hat der Bund erkannt, dass eine eigene detaillierte Wirksamkeitsanalyse durch die Agglomerationen nicht zielführend ist. Erwartet wird hingegen eine qualitative Beurteilung der Massnahmen.

Das Agglomerationsprogramm AareLand 2. Generation enthält in jedem Massnahmenblatt eine qualitative Beurteilung der Wirksamkeit gemäss Vorgaben aus der „Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 2. Generation“[33] (siehe Massnahmenblätter im Band 2).

Das gesamte Agglomerationsprogramm unterstützt, zusammen mit den Bundesmassnahmen und den Massnahmen, die durch andere kantonale Kanäle finanziert werden, zusätzlich die angestrebte Wirkung.

[33] Bundesamt für Raumentwicklung, Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramm 2. Generation, 2010, S. 34-40.

17 Ausblick

Das vorliegende Agglomerationsprogramm AareLand 2. Generation ist ein weiterer Schritt auf dem Weg zu einer nachhaltigeren Region AareLand. Die Herausforderungen sind vielfältig:

Die Bewältigung des hohen (Transit-)Verkehrsaufkommens, die Abstimmung von Siedlung und Verkehr sowie die Siedlungsentwicklung nach innen an gut ÖV-erschlossenen Standorten stehen an. Die Akteure im AareLand sind überzeugt, dass nur mit einer intensiven Zusammenarbeit die Funktionsfähigkeit weiterhin erhalten und gestärkt werden kann. Die Kantone Aargau und Solothurn, die Regionen und die Gemeinden arbeiten erfolgreich grenzübergreifend zusammen. Das Agglomerationsprogramm AareLand 2. Generation ist der Ausdruck dieses gemeinsamen Willens. Durch die Einbindung von Bevölkerung, Gemeinden und Regionen sind die Massnahmen breit abgestützt.

Das AareLand ist – sofern die nationalen Verkehrsprojekte fristgerecht realisiert werden – überzeugt, dass die Ziele des Agglomerationsprogramms AareLand 2. Generation erfüllt werden können.

Literaturverzeichnis

- AareLand, AareLandWeg, 2009
- Arbeitsgemeinschaft Aare: Konzept zur Renaturierung der Aare, 1992.
- Bundesamt für Raumentwicklung, Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme 2. Generation, 2010
- Bundesamt für Statistik BfS, Volkszählung 2000
- Bundesrat, Agglomerationspolitik des Bundes, 2001
- Gemeindepräsidentenkonferenz Gäu, Konzeptstudie zur Raumentwicklung Oensingen bis Olten: Regionale Arbeitsplatzzone Gäu RAZ, 2011
- Gemeindepräsidentenkonferenz Niederamt: REK Niederamt, Entwurf Stand 2012
- Kanton Aargau und Kanton Solothurn, Trägerschaft für das Agglomerationsprogramm AareLand, unterzeichnet von den Regierungsräten am 22. Oktober 2012
- Kanton Aargau, Dekret über den Bau, den Unterhalt und die Kostenverteilung bei Kantonsstrassen vom 20. Oktober 1971 (SAR 751.120)
- Kanton Aargau, Dekret über die Beteiligung von Kanton und Gemeinden an den Kosten des öffentlichen Verkehrs des Kantons Aargau vom 11. März 1997, (SAR 995.150)
- Kanton Aargau, Departement Bau, Verkehr und Umwelt Aargau, Agglomerationsprogramme 2. Generation, Input ÖV-Infrastruktur, Juni 2011
- Kanton Aargau, Departement Bau, Verkehr und Umwelt Aargau, mobilitätAARGAU Gesamtverkehrsstrategie, Beschluss des Grossen Rates vom 19. September 2006
- Kanton Aargau, Departement Bau, Verkehr und Umwelt Aargau, raumentwicklungAARGAU, Gesamtstrategie Raumentwicklung, Beschluss des Grossen Rates vom 5. September 2006
- Kanton Aargau, Infrastrukturplanung Verkehr Schwerpunkt Strasse (IVS-AG), Kurzdokumentation als Input für die Agglomerationsprogramme 2. Generation, Entwurf März 2011
- Kanton Aargau, Massnahmenplan Luft des Kantons Aargau, 2009
- Kanton Aargau, Mehrjahresprogramm ÖV, 2007, Beschluss des Grossen Rats vom August 2007
- Kanton Aargau, Ortsdurchfahrten – Anleitung zu attraktiven Kantonsstrassen im Siedlungsgebiet, BVU, 2009
- Kanton Aargau, Richtplan, beschlossen vom Grossen Rat am 26. September 2011

- Kanton Aargau, Siedlungs- und Verkehrskonzept Unteres Wiggertal, Schlussbericht 2011
- Kanton Aargau, Wildtierkorridore im Kanton Aargau, 1999
- Kanton Solothurn, Stand der Erschliessung 2009, Erläuterungsbericht und gemeindeweiser Nachweis, 2009
- Kanton Solothurn, Fachbericht Amt für Umwelt AfU 02-06
- Kanton Solothurn, Leistungsauftrag öffentlicher Verkehr, 2011
- Kanton Solothurn, Luftmassnahmenplan 2008 (LMP 08)
- Kanton Solothurn, Mehrjahresprogramm Natur und Landschaft Solothurn (Kantonsratsbeschluss Nr. SGB 099 / 2008).
- Kanton Solothurn, Mehrjahresprogramme Verkehr Kanton Solothurn
- Kanton Solothurn, Richtplan 2000, beschlossen vom Regierungsrat am 26. Januar 2012
- Kanton Solothurn, Schachenpark, Landschaft und Industriegeschichte Zwischenbericht 09 / 2007, Schneider Landschaftsarchitekten BSLA, ANL AG Natur und Landschaft, Frey & Gnehm Olten AG, im Auftrag vom Amt für Raumplanung Solothurn, September 2007
- Kanton Solothurn, Umfahrungsstrassenpolitik Kanton Solothurn, 2009
- Kanton Solothurn, Verkehrspolitisches Leitbild (VLB), RRB Nr. 1789 vom 30. August 2004
- Kanton Solothurn, Waldreservatskonzept Solothurn (RRB Nr. 581 vom 19. März 2002 / RRB Nr. 2459 vom 9. Dezember 2002)
- Kanton Solothurn, Amt für Finanzen, Statistische Mitteilungen, Bevölkerungsprognose 2030: Daten, Fakten, Analysen, 3 / 2006
- Kanton Solothurn, Amt für Umwelt, Hochwasserschutz- und Revitalisierungsprojekt Olten-Aarau, IG HWS Niederamt im Auftrag des Amtes für Umwelt, Vorprüfungsdossier, 28. Januar 2011
- Kantone Aargau und Solothurn, Agglomerationsprogramm AareLand 1. Generation, 2007
- Konzept zur Renaturierung der Aare, 1992
- Planungsverband der Region Aarau, Regionalentwicklungskonzept REK Aarau, 2011
- Raumkonzept Kanton Solothurn, Entwurf 2011 für die Gesamtüberprüfung des kantonalen Richtplans
- Regionalverband zofingenregio, Entwicklungsmodul 1: Koordinierte Raumentwicklung zofingenregio AargauLuzern, 2010

- Regionalverband zofingenregio, Velokonzept zofingenregio (Entwurf), 2012, Verfasser: planum biel ag
- Schweizerische Eidgenossenschaft, Bundesverfassung (SR 101)
- Schweizerische Eidgenossenschaft, Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer (SR 725.116.21)
- Schweizerische Eidgenossenschaft, Konferenz der Kantonsregierungen, Schweizerische Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz, Schweizerischer Städteverband, Schweizerischer Gemeindeverband, Raumkonzept Schweiz, 2012
- Statistisches Amt Aargau, Bevölkerungsprognose 2009, Statistische Mitteilung Nr. 107, 2009

Gesetze Kanton Aargau

- Gesetz über Raumentwicklung und Bauwesen Aargau (SR 713.100)
- Bauverordnung vom 25. Mai 2011 (SAR 713.12)
- Gesetz über die National- und Kantonsstrassen und ihre Finanzierung des Kantons Aargau vom 17. März 1969 (SAR 751.100)
- Gesetz über den öffentlichen Verkehr des Kantons Aargau vom 2.September 1975 (SAR 995.100)
- Verordnung über Fuss- und Wanderwege vom 3. April 1989, (SAR 759.111)

Gesetze Kanton Solothurn

- Kantonales Planungs- und Baugesetz (PBG, BGS 711.1)
- Kantonale Bauverordnung (KBV, BGS 711.61)
- Gesetz über den öffentlichen Verkehr (ÖV-Gesetz, BGS 732.1)
- Strassengesetz (BGS 725.11)
- 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)
- Verordnung zur Festsetzung der Leistungen der Einwohnergemeinden an den öffentlichen Verkehr (Kostenverteil-Verordnung, BGS 732.21)

Internet

- www.are.admin.ch/themen/verkehr/00250/00460/index.html?lang=de
- www.are.admin.ch/themen/raumplanung/00228/00274/index.html?lang=de
- www.schweizmobil.ch
- www.so.ch/departemente/bau-und-justiz/amt-fuer-umwelt/fachbereiche/luftreinhaltung/massnahmenplan/massnahmenplan-08.html
- www.ag.ch/umwelt/de/pub/themen/luft_laerm_strahlung/massnahmenplan_luft.php
- www.ag.ch/verkehr/shared/dokumente/pdf/avk_erhebung_2010_def.pdf
- www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/regionen/11/geo/analyse_regionen/04.html

Abkürzungsverzeichnis

A1	Ost-West-Achse des Nationalstrassennetzes
A2	Nord-Süd-Achse des Nationalstrassennetzes
AfU	Amt für Umwelt Solothurn
AG	Kanton Aargau
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
Art.	Artikel
BFS	Bundesamt für Statistik
BGK	Betriebs- und Gestaltungskonzept
BJD SO	Bau- und Justizdepartement des Kantons Solothurn
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr
ERO	Entlastung Region Olten
ESP	Entwicklungsschwerpunkt
FFF	Fruchtfolgeflächen
GA	Grundanforderung
HWS	Hochwasserschutz
IFG	Infrastrukturfondsgesetz
IG	Interessengemeinschaft
IVS-AG	Infrastrukturplanung Verkehr Aargau
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
LV	Langsamverkehr
K+R	Kiss+Ride
KVA	Kehrichtverbrennungsanlage
OGG	Regionalverein Olten-Gösgen-Gäu
OR	Obligationenrecht
ÖV	Öffentlicher Verkehr
MinVV	Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer
MinVG	Mineralölsteuergesetzgebung
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MPL	Massnahmenplan Luftreinhaltung
NO_2	Stickstoffdioxid
P+P	Park+Pool
P+R	Park+Ride
PE	Publikumsintensive Einrichtung
Pers./ha	Personen pro Hektare
PM	Feinstaub
PRA	Planungsverband Region Aargau

RAZ	Regionale Arbeitsplatzzone Gäu
REK	Regionalentwicklungskonzept
RRB	Regierungsratsbeschluss
SAR	Systematische Aargauische Rechtssammlung
SBB	Schweizerische Bundesbahn
SO	Kanton Solothurn
UVEK	Bundesamt für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
VE	Verkehrsintensive Einrichtungen
VOC	„volatile organic compounds“, flüchtige organische Verbindungen
b.O.	bei Olten
WK	Wirksamkeitskriterium
WSB	Wynental-Suhrentalbahn
ZEB	Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur

KANTON AARGAU

KANTON solothurn

AareLand

Agglomerationsprogramm
2. Generation

Anhänge

Übersicht Anhänge

Anhang 1	B-Massnahmen gemäss Prüfbericht 1. Generation	**101**
Anhang 2	Vom Bund abgeänderte Prioritäten 1. Generation	**103**
Anhang 3:	Zusammenarbeitsvereinbarung, Projektorganisation	**106**
Anhang 4:	Definition Agglomeration gemäss Bundesamt für Statistik	**115**
Anhang 5:	Tabelle Herleitung der Massnahmen aus dem Zukunftsbild und der Schwachstellenanalyse	**116**
Anhang 6:	Tabelle Priorisierung der Massnahmen	**141**
Anhang 7:	Umsetzungsbericht Massnahmen 1. Generation	**147**
Anhang 8:	Übersichtskarte mit den Massnahmen	**158**

Anhang 1
B-Massnahmen gemäss Prüfbericht 1. Generation

Gemäss Leistungsvereinbarung sind folgende Massnahmen der Priorität B zugeteilt.

ARE-Code gemäss Leistungs-vereinba-rung	**Massnahmen**	**Stand 2012**	**Aufnahme in 2. Generation (inkl. Massnahme Nr.)**
2581.033	Eigentrassierung Ober-entfelden Zentrum	- Das Projekt wurde weiter bearbeitet und ist in der 2. Generation als A-Mass-nahme zusammen mit der Aufwertung Ortszentrum aufgeführt.	Ja ÖV7A: Oberentfelden Zentrum: WSB S14: Eigen-trassierung mit Aufwertung Ortsdurchfahrt
2581.084	Neue Haltestelle Oftringen Zentrum	- Im Zentrum Oftringen sind in der 2. Ge-neration neu zwei Projekte vorgesehen. - Die Haltestelle ist – wie bereits in der 1. Generation – der Priorität B zugeteilt. Betriebliche Abklärungen der SBB ver-zögern den Planungsprozess.	Ja ÖV3A und ÖV1B: Oftringen Zentrum: Intermodale ÖV-Drehscheibe (Bushof / -terminal und neue Haltestelle SBB)
2581.015	Hintere Bahnhof-strasse - Knoten Gais	- Durch die Verlegung der WSB (22.11.10) hat sich die Leistungsfähig-keit des Kreisels Gais erhöht, mit Eröff-nung der neuen Staffeleggstrasse (7.12.10), den diversen Umbauten in Aa-rau (Bahnhofplatz, Aargauerplatz, Hinte-re Bahnhofstrasse) im 2011 ergaben sich Verkehrsverlagerungen, die sich vermutlich erst nach Abschluss der Ar-beiten am Knoten Suhrebrücke (2013) neu einstellen werden. Der Kanton wird einen allfälligen Handlungsbedarf bezüg-lich Knoten Gais im Auge behalten, je-doch vorerst kein Projekt planen.	Nein
2581.115	Oberentfelden Aufwer-tung Ortszentrum	- Projekt fortgeschritten, in der 2. Genera-tion A-Massnahme zusammen mit Ei-gentrassierung Oberentfelden Zentrum.	Ja, zusammen mit ÖV7A: Oberentfelden Zentrum: WSB S14: Eigentrassierung mit Aufwertung Ortsdurchfahrt
2581.011	Aarau Bahnhof Velo- / Fussgängerunterfüh-rung Ost	- Konzeptionelle Vorarbeiten sollen neu 2013 geleistet werden. Ende 2015 / Anfangs 2016 wird mit einer rechtskräftigen Baubewilligung gerech-net. Mit dem Bau soll Ende 2016 begon-nen werden. Eröffnet wird die Unterfüh-rung nach 2017.	Nein

ARE-Code gemäss Leistungs-vereinba-rung	**Massnahmen**	**Stand 2012**	**Aufnahme in 2. Generation (inkl. Massnahme Nr.)**
2581.101	Parkleitsysteme Zofin-gen	- Das Projekt wird im Moment nicht wei-terverfolgt. Im Rahmen vertiefter Abklä-rungen zur Parkraumplanung Zofingen hat sich gezeigt, dass ein sehr ungünsti-ges Kosten-Nutzen-Verhältnis besteht, zumal der Bau eines ursprünglich vorge-sehenen zweiten Parkhauses vorder-hand nicht realisiert wird.	Nein.

Anhang 2
Vom Bund abgeänderte Prioritäten 1. Generation

Massnahme	Priorität	Begründung für die Zurückstufung gemäss Prüfbericht (Zusammenfassung)	Stand 2012	In 2. Generation / Massnahme Nr.
2.16.MIV: Verbindungsspange Buchs-Nord / Industriestrasse	A → C	- Kosten-Nutzen-Verhältnis ungenügend. - Erschliessungskomponente (ESP Torfeld Süd) überwiegt, kein Kontext zur Steigerung der Lebensqualität im Siedlungsraum Aarau – Buchs – Suhr.	- Das Verkehrsaufkommen auf der Ortsdurchfahrt Buchs in Richtung Torfeld Süd schränkt die Lebensqualität und die Sicherheit deutlich ein. - Verbesserung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses; Erschliessung für das Torfeld Süd und weitere Zentrumsgebiete von Aarau hat hohe Priorität.	Ja OD7A: Aufwertung Ortskern Buchs und ESP-Erschliessung Torfeld Süd Aarau mit Verbindungsspange Buchs Nord (VSBN)
3.17 MIV Ostumfahrung Suhr mit vollständiger Überdeckung (NK241) mit Überprüfung Anschluss K242	A → C	- Kosten-Nutzen-Verhältnis ungenügend. - Entlastungswirkung zu gering. - Verkehrsbelastung (2020) im vertretbaren Rahmen, auch mit einem Anteil an Transit- resp. Schwerverkehr aus dem Suhrental. Betroffenheit jedoch wegen Siedlung. Betroffenheit im zu entlastenden Ortsteil ist aufgrund der Siedlungsdichte relativ gering. - ÖV und LV-Potenzial für kleinräumliche Verkehrsbeziehungen vorhanden.	- Die Ostumfahrung dient primär der Entlastung von Suhr. Sie erlaubt es, den Verkehrsfluss zu erhalten. Sie steht nicht in Konkurrenz zur WSB. Nur in Kombination mit der Ostumfahrung Suhr lässt sich das Konzept des Verkehrsmanagements Aarau umsetzen.	Nein.
4.17 ÖV Verlängerung der Regionalzüge von Olten HB bis Olten Hammer	A → C	- Kosten-Nutzen-Verhältnis ungenügend. - Olten Hammer ist nahe des Bahnhofs Olten und somit bereits erschlossen. Zusatznutzen der Durchbindung mit der S-Bahn Zürich ist beschränkt.	- Wichtige Massnahme, jedoch erst ab 2020 realisierbar. - Der Nutzen einer Durchbindung der Regionalzüge bis Olten Hammer muss nicht nur mit der besseren	Ja, C-Massnahme: ÖV2C: Olten: Wendeanlage Olten Hammer

Massnahme	Priorität	Begründung für die Zurückstufung gemäss Prüfbericht (Zusammenfassung)	Stand 2012	In 2. Generation / Massnahme Nr.
		- Erschliessung von Olten Hammer (15 min-Takt auf Abschnitt Olten – Olten Hammer) sondern auch im Zusammenhang mit der Behebung des Kapazitätsengpasses im Bahnhof Olten gesehen werden. Zur Minute 00 / 30 wird mit der Verlängerung der Regionalzüge bis Olten Hammer die Perronkante in Olten frei für andere Züge.		
7.13 ÖV: Dorfkernentlastung Schönenwerd	A → C	- Kosten-Nutzen-Verhältnis ungenügend. - Die Entlastungswirkung wird als mässig eingestuft: Verkehrsbelastung (2020) mässig, Betroffenheit im zu entlastenden Ortsteil ist aufgrund der Siedlungsdichte relativ gering. - ÖV und LV-Potenzial für kleinräumliche Verkehrsbeziehungen vorhanden.	- Für den Dorfkern Schönenwerd wird nun eine Planung angestrebt, die die Verkehrserschliessung optimal auf die Siedlungsentwicklung abstimmt.	Ja, aufgeteilt in 3 Massnahmen: S2: Siedlungsentwicklung Dorfkern Schönenwerd ÖV4A: Schönwerd: Intermodale ÖV-Drehscheibe OD10A: Schönenwerd: Zentrumsdurchfahrt (ohne Umfahrung)
8.19 MIV: Wiggertalstrasse Oftringen (KVA – K235 Bernstrasse)	A → C	- Kosten-Nutzen-Verhältnis genügend, Reifegrad Gesamtkonzeption ungenügend. - Entlastungswirkung mässig, obwohl Handlungsbedarf anerkannt. - Aufnahme in die A-Liste in der 2. Generation möglich, wenn sämtliche Infrastrukturelemente für den Raum Zofingen – Wiggertal Bestandteil des Gesamtkonzepts sind.	- Die Wiggertalstrasse hat für das Wiggertal eine wichtige Bedeutung (Erschliessung ESP mit ÖV und MIV, Entlastung K104) etc.. - Die konzeptionellen Zusammenhänge sind im Siedlungs- und Verkehrskonzept Unteres Wiggertal (Schlussbericht 2011) aufgezeigt.	Ja, Massnahme MIV1A: Aarburg, Oftringen, Zofingen: Wiggertalstrasse Abschnitt Mitte „ERZO bis Bernstrasse“
		- Der generelle Baubeginn für das Projekt ist 2012 (vgl. Massnahmenblatt MIV1A Band 2). Nur Abschnitt Mitte (KVA – K235 Bernstrasse) ist Teil der 2. Generation. Mit dem von den Gemeinden verabschiedeten Siedlungs- und Verkehrskonzept (siehe Kapitel 4.3) sind die Bedingungen des Bundes erfüllt, damit die Massnahme als A-Massnahme Teil des AP 2. Generation sein kann. Der Abschnitt Nord ist weder Teil der 1. Generation (vgl. Prüfbericht Bund) noch Teil der 2. Generation. - Abschnitt Nord: Gemäss Beschluss des Kantonsparlamentes vom November 2011 wird die Planung für den Abschnitt Nord aufgenommen. Dieses Vorhaben ist u.a. eine Voraussetzung für die Massnahme OD2B: Rothrist: Betriebs- und Gestal-		

Massnahme	Priorität	Begründung für die Zurückstufung gemäss Prüfbericht (Zusammenfassung)	Stand 2012	In 2. Generation / Massnahme Nr.
		tungskonzept Bernstrasse (K235)		
9.01 MIV: Unterführung Strengelbacherstrasse K233 Zofingen	A → C	- Massnahme nicht eingebettet in eine Gesamtkonzeption im Raum Wiggertal.	- Die Massnahme ist Bestandteil des Siedlungs- und Verkehrskonzeptes Unteres Wiggertal (Schlussbericht 2011). Das Projekt wird realisiert, Baubeginn voraussichtlich 2012.	Nein
4.31 ÖV: Optimierung der Lage der Haltestelle Egerkingen	B → C	- Kosten-Nutzen-Verhältnis ungenügend. - Verschiebung der Haltestelle erscheint aufgrund zu geringer Potenzialgewinne gegenüber dem bestehenden Standort nicht sinnvoll.	- Die Begründung im Prüfbericht wird geteilt. Es ist nicht sinnvoll das Projekt weiter zu verfolgen. - Die Haltstelle Egerkingen wird aber im Rahmen einer B-Massnahmen weiter zu einer intermodalen ÖV-Drehscheibe ausgebaut.	Ja, ÖV5A: Egerkingen: Intermodale ÖV-Drehscheibe
8.32 ÖV: Neue Haltestelle Aarburg Höchi	B → C	- Kosten-Nutzen-Verhältnis ungenügend. - Neue Haltestelle ist fahrplantechnisch kritisch bis unmöglich, insb. mit einer Realisierung einer neuen Haltestelle in Oftringen Zentrum.	- Die Prüfung der betrieblichen Machbarkeit ist aufwändig. Die neue Haltestelle Aarburg Höchi wird deshalb als C-Massnahme ins Agglomerationsprogramm aufgenommen.	Ja, ÖV1C: Aarburg: SBB-Haltestelle Aarburg Höchi
8.23: MIV Sanierung Bahnübergang Aarburgerstrasse K104 / Nationalbahn Zofingen	B → C	- Kosten-Nutzen-Verhältnis ungenügend. - Massnahme nicht eingebettet in eine Gesamtkonzeption im Raum Wiggertal - Schliessdauer der Bahnschranken auf der Nationalbahn-Strecke nur kurz.	- Das Projekt wird im Rahmen der Umsetzung des BGK Altstadtring zurzeit nicht weiter verfolgt. Die Option für eine spätere Realisierung wird aber weiterhin offen gelassen.	Nein

Anhang 3: Zusammenarbeitsvereinbarung, Projektorganisation

Vertrag

zwischen

Kanton Aargau, Regierungsrat, vertreten durch das Departement Bau-, Verkehr- und Umwelt

und

Kanton Solothurn, Regierungsrat, vertreten durch das Bau- und Justizdepartement

betreffend

Trägerschaft für das Agglomerationsprogramm AareLand

Ingress

Gemäss den gesetzlichen Regelungen des Infrastrukturfondsgesetzes (IFG)[1] und der Mineralölsteuergesetzgebung (MinVG)[2] inkl. der zugehörigen Mineralölsteuerverordnung (MinVV)[3] müssen von den Agglomerationen sogenannte Agglomerationsprogramme erarbeitet werden, die Voraussetzung für Bundesbeiträge an Infrastrukturen des Agglomerationsverkehrs innerhalb des Agglomerationsperimeters sind. Der Bund verlangt für die Agglomerationen, wie sie im Anhang 4 zur MinVV definiert sind, pro Agglomeration eine Ansprechpartnerin in Form einer Trägerschaft. Die Agglomeration AareLand umfasst gemäss Anhang 4 zur MinVV in der Schweiz Teile der Kantone Aargau und Solothurn. Die beiden Kantone Aargau und Solothurn kommen überein, für die Agglomeration AareLand auf Basis der vorliegenden Vereinbarung die vom Bund geforderte Trägerschaft zu etablieren.

Demzufolge vereinbaren die Parteien was folgt:

1. Zweckbestimmung

Die Vertragsparteien schliessen sich zur Trägerschaft der Agglomeration AareLand, gemäss Anhang 4 zur MinVV zusammen. Hauptzweck ist die Umsetzung der Vorhaben des Agglomerationsprogramms AareLand mit ihren jeweils territorial geltenden Instrumenten, die Weiterentwicklung dieses Agglomerationsprogramms und die Vertretung der Agglomeration gegenüber dem Bund.

2. Hauptaufgaben der Trägerschaft

Der Trägerschaft kommen folgende Hauptaufgaben zu:

a) Erarbeitung des Agglomerationsprogramms AareLand;

b) Abschluss einer Leistungsvereinbarung mit dem Bund;

c) Ansprechpartnerin des Bundes für das Agglomerationsprogramm AareLand;

d) Koordination, Kontrolle und Gewährleistung der Umsetzung des Agglomerationsprogramms im Rahmen der rechtlichen, finanziellen und organisatorischen Möglichkeiten und Anpassung dieses Programms an veränderte Rahmenbedingungen;

e) Rechenschaftsablage gegenüber dem Bund über die Umsetzung des Agglomerationsprogramms;

f) Sicherstellung des Einbezugs der Gemeinden und Regionen innerhalb des Perimeters der Agglomeration AareLand sowie von Bevölkerung, Verbänden, Organisationen etc (erfolgt situativ und entsprechend den Anforderungen des Bundes).

[1] SR 725.13
[2] SR 725.116.2
[3] SR 725.116.21

3. Organisation der Trägerschaft

Die Trägerschaft für das Agglomerationsprogramm besteht aus der politischen Steuerung, der fachlichen Steuerung und der Projektleitung.

3.1 Politische Steuerung

Die politische Steuerung besteht aus je einem Mitglied des Regierungsrats der Vertragspartner.

Die politische Steuerung hat insbesondere folgende Kernaufgaben:

a) Vertretung der Trägerschaft gegenüber dem Bund;

b) Oberaufsicht über die Trägerschaft;

c) Treffen der politischen Grundsatzentscheide;

d) Festlegung der Ziele der Zusammenarbeit;

e) Verabschiedung des Agglomerationsprogramms zu Handen des Bundes;

f) Abschluss der Leistungsvereinbarungen mit dem Bund.

Die politische Steuerung entscheidet konferenziell oder auf dem Zirkularweg. Die Entscheide werden einvernehmlich getroffen.

3.2 Fachliche Steuerung

Die fachliche Steuerung setzt sich aus mindestens einer delegierten Person jedes Vertragspartners (Stufe Amtsleitung oder Abteilungsleitung) zusammen. Die Vertragspartner sind berechtigt, eine zusätzliche Person in die Projektleitung zu delegieren.

Der fachlichen Steuerung hat insbesondere folgende Kernaufgaben:

a) Berichterstattung an die politische Steuerung;

b) Vorbereitung von grundsätzlichen Entscheiden der politischen Steuerung und Umsetzung solcher Entscheide und Zielsetzungen;

c) Festlegung des Arbeitsprogramms der Trägerschaft, Freigabe der entsprechenden Projektkredite und Erteilung der Aufträge;

d) Vorlage von Weiterentwicklungen des Agglomerationsprogramms an die politische Steuerung.

Die fachliche Steuerung trifft ihre Entschiede einvernehmlich.

3.3 Die Projektleitung

Die Projektleitung setzt sich aus mindestens einer delegierten Person jedes Vertragspartners (Verantwortliche Agglomerationsprogramm) und einer Vertretung der Geschäftsstelle AareLand zusammen.

Der Projektleitung kommen folgende Kernaufgaben zu:

a) Erarbeitung und Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms;

b) Umsetzung der Entscheide und Zielsetzungen der fachlichen Steuerung betreffend das Agglomerationsprogramm AareLand;

c) Bedarfsweise Einbezug von Fachausschüssen aus den beiden Kantonen;

d) Bedarfsweise Einbezug weiterer Interessengruppen.

Die Projektleitung erfüllt die ihr zugewiesenen Aufgaben durch eigene Angestellte oder durch den Einkauf von Leistungen Dritter.

Die Projektleitung trifft ihre Entscheide einvernehmlich.

Der Vorsitz der Projektleitung alterniert jährlich zwischen den Vertretern der beiden Kantone Der vorsitzenden Person obliegen die Einberufung der Sitzungen, die Traktandenfestsetzung und die Sitzungsleitung.

4. Zusammenarbeit mit der Organisation AareLand

Ein wichtiger Partner ist die Organisation AareLand (im Aufbau begriffen; durch den Bund unterstützt mit dem Modellvorhaben „Aufbau einer grenzüberschreitenden Organisationsstruktur im AareLand als partizipativer Prozess"). Eine Vertretung der Geschäftsstelle AareLand nimmt in der Projektleitung Einsitz. Die Organisation AareLand nimmt insbesondere die Verankerung und Partizipation des Agglomerationsprogramms in den Gemeinden, Städten und Regionen wahr.

5. Finanzierung der Trägerschaft

Die Kosten der Trägerschaft werden vollumfänglich vom jeweiligen Vertragspartner getragen. Dasselbe gilt für die von den Vertragspartnern auf fachlicher Ebene zuständigen Personen.

Externe Aufträge werden durch die beiden Kantone nach folgendem Kostenteiler finanziert:

Kanton Aargau	66%
Kanton Solothurn	34%

Für bestimmte Aufgabenbereiche oder grössere Projekte kann generell oder einzelfallweise ein nach dem Projekt und dem konkreten Interesse der Beteiligten ausgerichteter Kostenverteilschlüssel festgelegt werden.

6. Umsetzung der im Agglomerationsprogramm vorgesehenen Projekte und der Leistungsvereinbarung mit dem Bund

Die Vertragsparteien verpflichten sich, die in der Leistungsvereinbarung mit dem Bund vorgesehenen Projekte im Rahmen der rechtlichen, finanziellen und organisatorischen Möglichkeiten voranzutreiben. Insbesondere sind sie dafür besorgt, dass diese Projekte im Gebiet ihres jeweiligen Perimeters Eingang in die kantonale Richtplanung finden.

Die Umsetzung der Projekte wird von den einzelnen Vertragsparteien gemäss ihren jeweiligen Finanzierungslinien finanziert.

Die gemäss jeweiligem kantonalem Recht erforderlichen Genehmigungen und Beschlüsse bleiben vorbehalten.

7. Vertragsdauer

Der vorliegende Vertrag wird auf unbestimmte Zeit abgeschlossen.

Die Vertragsparteien sind für seine Fortdauer besorgt, solange der Perimeter des Agglomerationsprogramms AareLand Territorien der zwei Vertragsparteien umfasst und das Agglomerationsprogramm auch in weiterentwickelter Fassung Geltung beansprucht.

Der Vertrag kann von jedem Vertragspartner unter Beachtung einer zweijährigen Frist auf das Ende eines Kalenderjahres gekündigt werden.

Die Vertragsparteien verpflichten sich, bei der Kündigung des Vertrags Hand zu einer alternativen Regelung zu bieten, welche die Voraussetzungen für den Erhalt von Bundesbeiträgen an das Agglomerationsprogramm erfüllt.

7. Generelle Regelungen

Der vorliegende Vertrag tritt mit der allseitigen Unterzeichnung durch die Vertragspartner in Kraft.

Mit ihrer Unterschrift bestätigen die Vertragspartner, kantonsintern über die erforderlichen Zustimmungen zur Unterzeichnung des vorliegenden Vertrages zu verfügen.

Dieser Vertrag sowie seine Änderungen und Ergänzungen bedürfen zur Gültigkeit der Schriftform.

Der vorliegende Vertrag untersteht Schweizerischem Recht. Soweit darin nichts Abweichendes geregelt ist, gelten die Vorschriften des Schweizerischen Obligationenrechts, insbesondere die Bestimmungen über die einfache Gesellschaft (Art. 530 ff. OR).

Der vorliegende Vertrag wird in drei Originalexemplaren abgeschlossen; ein Exemplar geht zur Kenntnisnahme an das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK).

Aarau, den

KANTON AARGAU

DEPARTMENT BAU, VERKEHR UND UMWELT

Peter C. Beyeler

Landammann

Solothurn, den 22.11.2010

KANTON SOLOTHURN

BAU- UND JUSTIZDEPARTEMENT

Walter Straumann

Landammann

KANTON AARGAU

AareLand

KANTON solothurn

Departement Bau, Verkehr und Umwelt
Entfelderstrasse 22 (Buchenhof)
5001 Aarau
Telefon 062 835 32 04
Telefax 062 835 32 09

Bau- und Justizdepartement
Werkhofstrasse 59
4509 Solothurn
Telefon 032 627 25 43
Telefax 032 627 25 36

Bundesamt für Raumentwicklung ARE
Sektion Agglomerationspolitik
3003 Bern

Im November 2010

Umsetzung des Agglomerationsprogramms AareLand: Trägerschaftsorganisation für die Zusammenarbeit

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Prüfbericht für das Agglomerationsprogramm AareLand vom 30. Oktober 2009 hält fest, dass vor der Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung die Trägerschaftsfrage geklärt sein muss. In einer Vereinbarung wird die Zusammenarbeit zwischen den Kantonen Aargau und Solothurn und die Umsetzungsorganisation geregelt. Diese erhalten Sie mit den entsprechenden Regierungsratsbeschlüssen in der Beilage. Die Einbindung der Gemeinden erfolgt über die Geschäftsstelle AareLand, den AareLandRat und die AareLandGemeinde, welche als Modellvorhaben vom Bund unterstützt wird.

Falls Sie Fragen haben, stehen Ihnen im Kanton Solothurn Frau Manuela Studer (032 627 23 50, manuela.studer@bd.so.ch) und im Kanton Aargau Herr Lukas Lauper (062 835 33 06, lukas.lauper@ag.ch) zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

DEPARTEMENT BAU, VERKEHR UND UMWELT
Abteilung Raumentwicklung

Paul Pfister
Abteilungsleiter

BAU- UND JUSTIZDEPARTEMENT
Amt für Raumplanung

Bernard Staub
Chef

Kopie an:

- Departement Bau, Verkehr und Umwelt Kanton Aargau
  Abteilung Raumentwicklung, PP, Fe, LL
  Abteilung Verkehr, PGS, SR
- Bau- und Justizdepartement Kanton Solothurn, Werkhofstrasse 65, 4509 Solothurn
- Amt für Raumplanung, Bernard Staub, Manuela Studer, Werkhofstrasse 59, 4509 Solothurn (BS, Stu)
- Amt für Verkehr und Tiefbau, Stefan Gantenbein, Werkhofstrasse 65, 4509 Solothurn
- Geschäftsstelle AareLand, c/o Regionalverband zofingenregio, Niklaus-Thut-Platz 19, 4800 Zofingen

Beilagen:

- Vertrag zwischen den Kantonen Aargau und Solothurn betreffend das Agglomerationsprogramm Aareland
- Kanton Solothurn: RRB Nr. 2010/2002 vom 2. November 2010
- Kanton Aargau: RRB Nr. RRB 2010-001568 vom 3. November 2010

KANTON AARGAU

Protokoll des Regierungsrats

Sitzung: 03. November 2010 Nr. 2010-001568

Vertrag zwischen dem Kanton Aargau und dem Kanton Solothurn betreffend Trägerschaft für das Agglomerationsprogramm AareLand; Genehmigung; Ermächtigung an Vorsteher des Departements Bau, Verkehr und Umwelt

Departement Bau, Verkehr und Umwelt/Vortrag vom 25. Oktober 2010

Beschluss

1.

Der Vertrag zwischen dem Kanton Aargau und dem Kanton Solothurn betreffend Trägerschaft für das Agglomerationsprogramm AareLand wird unter Vorbehalt der Unterzeichnung des Vertrags durch den anderen Partner genehmigt.

2.

Der Vorsteher des Departements Bau, Verkehr und Umwelt wird ermächtigt, den Vertrag zu unterzeichnen.

Verteiler
- Bau- und Justizdepartement, Rötihof, Werkhofstrasse 65, 4509 Solothurn
- Departement Bau, Verkehr und Umwelt
- Abteilung Raumentwicklung BVU

Staatsschreiber:

Anhang 4:
Definition Agglomeration gemäss Bundesamt für Statistik

a Agglomerationen sind zusammenhängende Gebiete mehrerer Gemeinden mit insgesamt mindestens 20 000 Einwohnern.

b Jede Agglomeration besitzt eine Kernzone, die aus der Kernstadt und gegebenenfalls weiteren Gemeinden besteht, die jede mindestens 2000 Arbeitsplätze und mindestens 85 Arbeitsplätze (in der Gemeinde arbeitende Personen) auf 100 wohnhafte Erwerbstätige aufweist. Diese Gemeinden müssen ferner entweder mindestens 1 / 6 ihrer Erwerbstätigen in die Kernstadt entsenden oder mit dieser baulich verbunden sein oder an sie angrenzen.

c Eine nicht der Kernzone zugehörige Gemeinde wird einer Agglomeration zugeteilt, wenn

- Mindestens 1 / 6 ihrer Erwerbstätigen in der Kernzone arbeitet und
- mindestens drei der fünf folgenden Kriterien erfüllt sind:

1. Baulicher Zusammenhang mit der Kernstadt; Baulücken durch Nichtsiedlungsgebiet (Landwirtschaftsland, Wald) dürfen 200 Meter nicht überschreiten.
2. Die addierte Einwohner- / Arbeitsplatzdichte je Hektare Siedlungs- und Landwirtschaftsfläche (ohne Alpweiden) übersteigt 10.
3. Das Bevölkerungswachstum im vorangegangenen Jahrzehnt liegt über 10 Prozentpunkte über dem schweizerischen Mittel. (Dieses Kriterium findet nur Anwendung für Gemeinden, die noch keiner Agglomeration angehört haben; für bestehende Agglomerationsgemeinden gilt es unabhängig vom erreichten Wert als erfüllt).
4. Mindestens 1 / 3 der wohnhaften Erwerbstätigen arbeitet in der Kernzone. Schwellengemeinden, die an zwei Agglomerationen angrenzen, erfüllen dieses Kriterium auch dann, wenn mindestens 40 % der Erwerbstätigen in beiden Kernzonen zusammen arbeiten und auf jede einzelne mindestens 1 / 6 entfällt.
   Der Anteil der im 1. Wirtschaftssektor Erwerbstätigen (Wohnortsprinzip) darf das Doppelte des gesamtschweizerischen Anteils nicht überschreiten.

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

Anhang 5:
Tabelle Herleitung der Massnahmen aus dem Zukunftsbild und der Schwachstellenanalyse

Zukunftsbild	Schwachstellen und Handlungsbedarf (Nr. in Klammer = Verweis auf Kapitel in Band 4)	Massnahmen Agglomerationsprogramm Aare-Land 2. Generation	Weitere Massnahmen: Bundesaufgaben, Massnahme erfüllt, Massnahme aus 1. Generation, weitere Massnahmen
Bild I: Das AareLand im Herzen der Schweiz			
1. Das AareLand als eine attraktive Wohn-, Arbeits- und Erholungsregion im Herzen der Schweiz positionieren			
SL1.1 Das AareLand richtet seine Entwicklung einerseits auf das Wachstum der regionalen Potenziale aus und fördert zusätzlich an sehr gut bahnerschlossenen Lagen, beispielsweise unmittelbar bei den Bahnhöfen Aarau, Olten und Zofingen, dichte Wohn-, Arbeits- und Dienstleistungsnutzungen zur Entlastung der umliegenden Grosszentren Basel, Bern, Luzern und Zürich.	Nachfrage nach Wohnraum ausserhalb des urbanen Entwicklungsraums steigt. → Risiko der Zersiedlung nimmt weiter zu (1.3) - Reelle Verdichtung in den Zentren und im urbanen Entwicklungsraum(1.3) - Wohn- und Lebensqualität in städtischen Gebieten fördern (1.3)	- S1: Siedlungsentwicklung nach innen - S2: Siedlungsentwicklung Dorfkern Schönenwerd - S3: Entwicklung von Schlüsselarealen - S4: Umnutzung von Arbeitsgebieten an zentralen Lagen	- Massnahmen Siedlung im kantonalen Richtplan Aargau und im zu überarbeitenden Richtplan Kanton Solothurn - Konzepte zur Verdichtung nach innen - Umnutzung von Industrieareale - Neues Baugesetz Kanton Aargau
SL1.2 Die Entwicklung des AareLands wird im urbanen Entwicklungsraum konzentriert. Dieser wird weiter differenziert und je nach Erschliessungsgunst entsprechend gefördert.	- Reelle Verdichtung in den Zentren und im urbanen Entwicklungsraum (1.3) - Wohn- und Lebensqualität in städtischen Gebieten fördern (1.3) - Gemächlicheres Wachstum in den ländlichen Gemeinden (1.3) - ÖV-Erschliessung im urbanen Entwicklungsraum fördern (intermodale ÖV-Drehscheiben etc.) (6.3)	- Alle Massnahmen Siedlung	- Massnahmen Siedlung und Mobilität im kantonalen Richtplan Aargau und im zu überarbeitenden Richtplan Kanton Solothurn - Konzepte zur Verdichtung nach innen - Neues Baugesetz Kanton Aargau
2. Das AareLand optimal erreichbar und attraktiv erhalten			
M2.1 Die Leistungssteigerung des Schienennetzes zwischen Aarau und Olten (insbesondere Vierspurausbau Däniken-Aarau mit Eppenbergtunnel, Ausbau / Optimierung Bahnhof Olten sowie Wendegleise im Raum Aarau West, in Olten und Zofingen als Wendemöglichkeiten für die S-Bahnen) ist sehr wichtig für den Erhalt der Funktionsfähigkeit des schienengebundenen ÖV im Aare-Land. Die Kantone und Gemeinden achten, dass die frei werdenden Schienen- Kapazitäten für den Regionalverkehr eingesetzt werden.	- Die Nord-Süd und Ost-West-Achsen sind wegen dem nationalen Schienenverkehr überlastet (6.3)	- ÖV1A: Olten: Gesamtverkehrsprojekt: Neuer Bahnhofplatz - ÖV2A: Zofingen: Gesamtverkehrsprojekt Bahnhof / Untere Grabenstrasse K104: Sanierung und Aufwertung	- Massnahmen ÖV in Zuständigkeit Bund - Bahnhof Aarau

Zukunftsbild	Schwachstellen und Handlungsbedarf (Nr. in Klammer = Verweis auf Kapitel in Band 4)	Massnahmen Agglomerationsprogramm Aare-Land 2. Generation	Weitere Massnahmen: Bundesaufgaben, Massnahme erfüllt, Massnahme aus 1. Generation, weitere Massnahmen
M2.2 Von den drei Zentren Aarau, Olten und Zofingen aus sind alle grösseren Schweizer Städte und das Ausland mit der Bahn rasch, direkt und mit hohem Takt (mindestens im 30 min-Takt) erreichbar.	- Die Bahnhöfe in den Zentren weisen eine Vielzahl von Umsteigebeziehungen auf und haben eine regionale Bedeutung (6.3)	- ÖV1A: Olten: Gesamtverkehrsprojekt: Neuer Bahnhofplatz - ÖV2A: Zofingen: Gesamtverkehrsprojekt Bahnhof / Untere Grabenstrasse K104: Sanierung und Aufwertung - ÖV6A: Zofingen: Wendegleise	- Massnahmen ÖV in Zuständigkeit Bund - Bahnhof Aarau
M2.3 Die Bahnhöfe Aarau, Olten und Zofingen bauen ihre Bedeutung als ÖV-Drehscheiben mit grossräumiger kantonaler und regionaler Ausstrahlung weiter aus. Sie sind Anknüpfungspunkt für urbane und regional bedeutende Busverbindungen.	- Die Bahnhöfe in den Zentren weisen eine Vielzahl von Umsteigebeziehungen auf und haben eine regionale Bedeutung (6.3)	- ÖV1A: Olten: Gesamtverkehrsprojekt: Neuer Bahnhofplatz - ÖV2A: Zofingen: Gesamtverkehrsprojekt Bahnhof / Untere Grabenstrasse K104: Sanierung und Aufwertung	- Massnahmen ÖV in Zuständigkeit Bund - Bahnhof Aarau
M2.4 Die Gemeinden im urbanen Entwicklungsraum sind mit einem leistungsfähigen S-Bahn-Netz an die Zentren Aarau, Olten und Zofingen angebunden und mit den benachbarten Regionalzentren / Kernstädten vernetzt. Die Gemeinden ausserhalb der urbanen Entwicklungsachse erreichen diese Zentren mit einem gut ausgebauten S-Bahn- und Busnetz sowie mit einem direkten und sicheren Velo- und Fusswegnetz.	- Die Funktionsfähigkeit der intermodalen ÖV-Drehscheiben nimmt wegen dem hohen Personenverkehrsaufkommen ab (6.3) - Förderung Intermodalität: Attraktive Zufahrtswege und Abstellmöglichkeiten an ÖV-Haltestellen könne Umsteigeeffekte auf den ÖV bewirken (8.3)	- S2: Siedlungsentwicklung Dorfkern Schönenwerd - ÖV1A: Olten: Gesamtverkehrsprojekt: Neuer Bahnhofplatz - ÖV2A: Zofingen: Gesamtverkehrsprojekt Bahnhof / Untere Grabenstrasse K104: Sanierung und Aufwertung - ÖV3A und ÖV1B: Oftringen Zentrum: Intermodale ÖV-Drehscheibe (Bushof /-terminal und neue Haltestelle SBB) - ÖV4A: Schönenwerd: Intermodale ÖV-Drehscheibe - ÖV5A: Egerkingen: Intermodale ÖV-Drehscheibe - ÖV7A: Oberentfelden Zentrum: WSB S14: Eigentrassierung mit Aufwertung Ortsdurchfahrt - Sämtliche Massnahmen Velo- und Fussverkehr	- Massnahmen ÖV in Zuständigkeit Bund - Erweiterung Bahnhof Aarau - Bushof Bahnhof Aarau - Verkehrsmanagement Regionen Aarau Zentrum, Aarau Südost und Wiggertal mit Dosierung und Busspuren
M2.5 Das Nationalstrassennetz optimiert und erhöht seine Funktionsfähigkeit nicht nur für den Durchgangsverkehr, sondern weist auch genügend Kapazitäten für den grossräumigen regionalen Individualverkehr auf. Die Kantone setzen sich für eine	- Die Überlastung des Nationalstrassennetzes wird weiter zunehmen. Ohne die Ausbauten ist der Erhalt der Funktionsfähigkeit des Transit- und des Binnenverkehrs nicht gesichert (7.3)		- Massnahmen MIV in Zuständigkeit Bund - Massnahmen Anschluss Oensingen

Zukunftsbild	Schwachstellen und Handlungsbedarf (Nr. in Klammer = Verweis auf Kapitel in Band 4)	Massnahmen Agglomerationsprogramm Aare-Land 2. Generation	Weitere Massnahmen: Bundesaufgaben, Massnahme erfüllt, Massnahme aus 1. Generation, weitere Massnahmen
leistungsfähige Autobahn mit dem Ausbau auf sechs Spuren zwischen Härkingen und Wiggertal (ab 2012), zwischen Luterbach und Härkingen (ab 2020) und zwischen Wiggertal – Birrfeld und weiter bis in den Raum Baden ein.			
M2.6 Optimierte, leistungsfähige Anschlüsse an das Nationalstrassennetz im oder möglichst nahe am urbanen Entwicklungsraum tragen zur Leistungssteigerung des Gesamtverkehrssystems und zur Minderung der negativen Auswirkungen durch unerwünschten Durchgangsverkehr in den Wohngebieten bei.	- Auf verschiedenen Abschnitten im Kantonsstrassennetz wird die Sicherheit für das Gesamtverkehrssystem abnehmen (7.3)	- MIV1A: Aarburg, Oftringen, Zofingen: Wiggertalstrasse Abschnitt Mitte „ERZO bis Bernstrasse“ - MIV1B: Umfahrung Hägendorf / Rickenbach (ERO+)	- Massnahmen MIV in Zuständigkeit Bund - Massnahmen Anschluss Oensingen
M2.7 Die Wohndörfer auf den ländlichen Entwicklungsachsen / Die ländlichen Entwicklungsgemeinden (SO) und im Landschaftsraum sind durch ein gut unterhaltenes Kantonsstrassennetz mit angebotsorientiertem Ausbaustandard an die Zentren und ans Nationalstrassennetz angeschlossen.	- Auf verschiedenen Abschnitten im Kantonsstrassennetz wird die Sicherheit für das Gesamtverkehrssystem abnehmen (7.3)	- VM1A: Umsetzung Verkehrsmanagement Gäu - Projekte zur Aufwertung der Ortsdurchfahrten Priorität A und B - MIV1A: Aarburg, Oftringen, Zofingen: Wiggertalstrasse Abschnitt Mitte „ERZO bis Bernstrasse“ - MIV1B: Umfahrung Hägendorf / Rickenbach (ERO+)	- Massnahmen MIV in Zuständigkeit Bund - Massnahmen Anschluss Oensingen - Verkehrsmanagement - Regionen Aarau Zentrum, Aarau Südost und Wiggertal mit Dosierung und Busspuren - Wiggertalstrasse Abschnitt Süd (Brühlstrasse bis ERZO) - Zofingen: Unterführung Strengelbacherstrasse K233 - ESP Areal Industriewerk SBB: Anpassung / Ausbau Gösgerstrasse inkl. Verkehrssteuerung Lichtsignale /Erschliessung - Umfahrung Oensingen inkl. Aufwertung Ortdurchfahrt - Wiggertalstrasse Abschnitt Nord (Abschnitt K235 Seite Rothrist bis Rishalden) = Umfahrung Rothrist
M2.8 Die nationalen und regionalen Velorouten von SchweizMobil ergeben zusammen mit den kantonalen, regionalen und kommunalen Radrouten ein engmaschiges und dichtes Velonetz. Die Velorouten sind gut unterhal-	- Trennwirkung durch MIV-Achsen und Bahngleise (8.3) - Nicht wesensgerechte Wegführung (8.3) - Vermehrte Berücksichtigung des Freizeitverkehrs	- Alle Massnahmen Langsamverkehr Priorität A und B	- Aarau: Umgestaltung K109 - Aarau: Bahnhofstrasse (Bahnhof bis Kreuzplatz) - Fuss- und Veloverbindung Olten SüdWest (Hammerallee): Zugang Bahnhof

Zukunftsbild	Schwachstellen und Handlungsbedarf (Nr. in Klammer = Verweis auf Kapitel in Band 4)	Massnahmen Agglomerationsprogramm Aare-Land 2. Generation	Weitere Massnahmen: Bundesaufgaben, Massnahme erfüllt, Massnahme aus 1. Generation, weitere Massnahmen
ten, Querungen zum MIV mit einem hohen Verkehrsaufkommen speziell gesichert und somit sicher und attraktiv befahrbar.	(8.3)		Olten Hammer - Konzept LV-A-Liste Kanton Solothurn - Kommunale Massnahmen Fuss- und Veloverkehr
M2.9 Der Zugang mit dem Velo oder zu Fuss zu den Bahnhöfen Aarau, Olten und Zofingen ist sicher, direkt und hindernisfrei gewährleistet.	- Förderung Intermodalität: Attraktive Zufahrtswege und Abstellmöglichkeiten an ÖV-Haltestellen können Umsteigeeffekte auf den ÖV bewirken (8.3) - Reduktion der Trennwirkung durch MIV-Achsen und Bahngleise (8.3)	- LV1A: Aarau: Aarebrücke flankierende Massnahmen Velo- und Fussverkehr - LV2A: Aarburg – Rothrist: Kantonale Radroute R510: Neue Linienführung Verbindung Aarburg – Rothrist - LV3A: Olten: Attraktivierung Aareraum „andaare“ - LV5A: Däniken: Erhöhung Sicherheit Veloverkehr an vier Knoten der Ortsdurchfahrt - LV6A: Olten: Reduktion Trennwirkung Bahngleise Olten Bahnhof Hammer – Zentrum - LV7A: Olten: Winkelunterführung: Erhöhung Benutzerstandard für den Velo- und Fussverkehr - Umsetzung Massnahmenbündel Velo- und Fussverkehr A- und B-Priorität - LV1B: Niederamt: Veloschnellroute Aarau – Olten - LV2B: Aarburg - Olten: Langsamverkehrsverbindung Aarburg – Bahnhof Olten	- Aarau Umgestaltung K109 Bahnhofstrasse (Bahnhof bis Kreuzplatz) - Konzept LV-A-Liste Kanton Solothurn - Kommunale Massnahmen Fuss- und Veloverkehr
M2.10 Gestützt auf die kantonalen Park+Ride- und Bike+Ride-Konzepte werden an den dafür geeigneten ÖV-Haltestellen, insbesondere aber an Bahnhöfen und entlang der Einfallsachsen in die Zentren Aarau, Olten und Zofingen, genügend Parkplätze resp. gedeckte Veloabstellplätze und Ladestationen für E-Bikes zur Verfügung gestellt.	- Förderung Intermodalität: Attraktive Zufahrtswege und Abstellmöglichkeiten an ÖV-Haltestellen können Umsteigeeffekte auf den ÖV bewirken (8.3)	- ÖV1A: Olten: Gesamtverkehrsprojekt: Neuer Bahnhofplatz - ÖV2A: Zofingen: Gesamtverkehrsprojekt Bahnhof / Untere Grabenstrasse K104: Sanierung und Aufwertung) - MIV2A: Umsetzung kantonales P+R-Konzept Aargau - LV11A und LV3B: Kanton Solothurn: Umsetzung kantonales B+R-Konzept: Kombinierte Mobilität	- Umsetzung Konzept A-Liste der 1. Generation - Kantonale Radroutennetze
M2.11 An ausgewählten Autobahnanschlüssen im AareLand stehen genügend	- Die stetig steigende Nachfrage an P+P-Parkplätzen verlangt eine Erweiterung		- Ausbau bestehendes P+P-Angebot im Kanton Aargau

Zukunftsbild	Schwachstellen und Handlungsbedarf (Nr. in Klammer = Verweis auf Kapitel in Band 4)	Massnahmen Agglomerationsprogramm Aare-Land 2. Generation	Weitere Massnahmen: Bundesaufgaben, Massnahme erfüllt, Massnahme aus 1. Generation, weitere Massnahmen
grosse Park+Pool-Parkplätze zur Verfügung.	des Angebots, sei es an bestehenden oder neuen Standorten (7.3)		
M2.12 Im AareLand wird eine Mobilitätsberatung angeboten. Sie bietet für Private, Firmen und die öffentliche Hand Beratungen betreffend aller im AareLand relevanten Fragen der Mobilität an.			- Mobilitätsmanagement Aarau (aargaumobil), Olten, Solothurn (so-mobil) - Massnahmen Mobilitätsmanagement in den Gemeinden (AG: kommunalen Gesamtplan Verkehr)
Bild II - Wohnen und arbeiten in den Teilräumen des AareLands			
3. Die Siedlungsentwicklung im AareLand lenken			
SL3.1 Nicht alle Nutzungen sind überall möglich und sinnvoll. Entsprechend der heute vorhandenen und künftig realistisch möglichen Erschliessungsgunst der Teilräume entwickeln diese sich differenziert nach den Vorgaben des Zukunftsbilds.	- Die weitere Zersiedlung soll verhindert werden (3.3) - Die Entwicklung erfolgt auf Kosten der Landschaft und der Landwirtschaft (3.3) - Die Bevölkerung wird dorthin ziehen, wo noch freie Bauzonen bestehen, also ausserhalb der Zentren. Es ist ein verbessertes Angebot an Wohnraum in städtischen resp. gut ÖV-erschlossenen Gebieten zu schaffen (3.3) - Nicht überbaute Bauzonen sind der Überbauung zuzuführen (3.3) - Die Siedlungen sollen durch gezielte Massnahmen nach innen entwickelt werden und sich weniger in die Landschaft ausbreiten. Die Landschaft muss auch entsprechend geschützt werden (4.3)	- VM1A: Umsetzung Verkehrsmanagement Gäu - Projekte zur Aufwertung der Ortsdurchfahrten Priorität A und B	- SL1: Siedlungsentwicklung nach innen
SL3.2 Für die Siedlungsentwicklung des AareLands haben folgende Ansätze Priorität: a. Mobilisierung der inneren Reserven durch Schliessen der Baulücken, Aktivieren nicht verfügbarer Baulandreserven, Umnutzung von Brachen und Erhöhen der Dichte auf ein lokal verträgliches Mass. Dabei wird Wert auf eine Entwicklung gelegt, die den örtlichen Gegebenheiten (Charakter des Quartiers und der Gemeinde, historische Bauweise etc.) entspricht und die Durchgrünung (Erhalt der Freiräume für die Nächsterholung etc.) wahrt. b. Umzonung von Gebieten, die für den ursprünglichen Zweck (beispielsweise Landwirtschaftsbetriebe in Dorfkernen, zentrumsnahe Gewerbegebiete) nicht mehr benötigt werden. c. Nur bei ausgewiesenem Bedarf: Neueinzonung von Siedlungslücken und		- S1: Siedlungsentwicklung nach innen - S2: Siedlungsentwicklung Dorfkern Schönenwerd - S3: Entwicklung von Schlüsselarealen - S4: Umnutzung von Arbeitsgebieten an zentralen Lagen	- Massnahmen Siedlung im kantonalen Richtplan Aargau und im zu überarbeitenden Richtplan Kanton Solothurn - Konzepte zur Verdichtung nach innen - Umnutzung von Industriearealen - Neues Baugesetz Kanton Aargau, Planungs- und Baugesetz Solothurn - Im Kanton Aargau gibt es einen Kleinkredit zur Umsetzung der Siedlungsstrategie. Zwei Fachstellen initiieren Projekte und unterstützen Gemeinden in Fragen der Wohnbauentwicklung und bei Arealentwicklungen. - Daueraufgabe, Umsetzung gemäss kantonaler Gesetzgebung und Planungsinstrumenten

Zukunftsbild	Schwachstellen und Handlungsbedarf (Nr. in Klammer = Verweis auf Kapitel in Band 4)	Massnahmen Agglomerationsprogramm Aare-Land 2. Generation	Weitere Massnahmen: Bundesaufgaben, Massnahme erfüllt, Massnahme aus 1. Generation, weitere Massnahmen
Arrondierungen des Siedlungsgebiets auf der Grundlage qualitativ hochstehender Siedlungskonzepte.			
SL3.3 Grössere Einzonungen, die über den Eigenbedarf der Siedlungsräume hinausgehen, sind vornehmlich im urbanen Entwicklungsraum und nur dann zulässig, wenn die Entwicklung der Raumstrukturen regional abgestimmt ist.			
SL3.4 Die Kantone sichern eine Entwicklung entsprechend den angestrebten Entwicklungsvorstellungen im Rahmen der kantonalen Richtplanungen und der jeweiligen kantonalen Bewilligungspraxis.			
SL3.5 Die Gemeinden mit einem Ortsbild von nationaler Bedeutung (ISOS) berücksichtigen dieses bei Planungen in dessen Perimeter.		- S 2: Siedlungsentwicklung Dorfkern Schönenwerd	- Daueraufgabe, Umsetzung gemäss kantonaler Gesetzgebung und Planungsinstrumenten
M3.1 Grössere Einzonungen verfügen über eine ÖV-Erschliessung, die auf die Nutzungsbedürfnisse abgestimmt ist und bei der jeweils Anschluss an die massgebenden Zielorte besteht. Die Gebiete sind auch mit dem MIV erreichbar.	- Einzonungen nur an Orten, die über eine gute ÖV-Erschliessung verfügen (3.3)		- Daueraufgabe, Umsetzung gemäss kantonaler Gesetzgebung und Planungsinstrumenten
4. Die gute Erreichbarkeit im urbanen Entwicklungsraum ausnutzen			
SL4.1 Der urbane Entwicklungsraum wird – unter Berücksichtigung der lokalen städtebaulichen Gegebenheiten – nach innen verdichtet (Mobilisierung der inneren Reserven und Brachen, Umnutzungen und Umzonungen, dichtere Bauweisen, Nachverdichtungen).	- Ausgewählte Arbeitsgebiete an gut erschlossenen Lagen können sich in Richtung dichte Mischnutzungen Wohnen und Arbeiten entwickelt werden (3.3). - Insbesondere gut ÖV-erschlossene Standorte sind zu verdichten und aufzuwerten (3.3)	- S1: Siedlungsentwicklung nach innen - S 2: Siedlungsentwicklung Dorfkern Schönenwerd - S3: Entwicklung von Schlüsselarealen - S4: Umnutzung von Arbeitsgebieten an zentralen Lagen - VM1A: Umsetzung Verkehrsmanagement Gäu - Projekte zur Aufwertung der Ortsdurchfahrten Priorität A und B	- Massnahmen Siedlung im kantonalen Richtplan Aargau und im zu überarbeitenden Richtplan Kanton Solothurn - Konzepte zur Verdichtung nach innen - Umnutzung von Industriearealen - Neues Baugesetz Kanton Aargau, Planungs- und Baugesetz Solothurn - Im Kanton Aargau gibt es einen Kleinkredit zur Umsetzung der Siedlungsstrategie. Zwei Fachstellen initiieren Projekte und unterstützen Gemeinden in
SL4.2 Erweiterungen bestehender Nutzungen und neu anzusiedelnde Nutzungen sind innerhalb des urbanen Entwicklungsraums an gut ÖV-erschlossener Lage mit dichter Bauweise umzusetzen.			
SL4.3 Im urbanen Entwick-			

Zukunftsbild	Schwachstellen und Handlungsbedarf (Nr. in Klammer = Verweis auf Kapitel in Band 4)	Massnahmen Agglomerationsprogramm Aare-Land 2. Generation	Weitere Massnahmen: Bundesaufgaben, Massnahme erfüllt, Massnahme aus 1. Generation, weitere Massnahmen
lungsraum werden städtebaulich und architektonisch gute Lösungen mit Qualitätsverfahren gefördert. **SL4.4** Die Gemeinden und Kantone verhindern im Rahmen ihrer Nutzungs-, Regional- und Richtplanungen, dass die angestrebte Konzentration im urbanen Entwicklungsraum durch massgebende Entwicklungen ausserhalb unterlaufen wird.			Fragen der Wohnbauentwicklung und bei Arealentwicklungen. - Daueraufgabe, Umsetzung gemäss kantonaler Gesetzgebung und Planungsinstrumenten
M4.1 Das leistungsfähige S-Bahnnetz im 15 min-Takt bildet das Rückgrat der Verkehrserschliessung im urbanen Entwicklungsraum. Es bindet den Kernraum an die Zentren Aarau, Olten und Zofingen und ans nationale Netz an. Neue S-Bahnhaltestellen an geeigneten Standorten stärken zusätzlich das S-Bahnnetz. Das leistungsfähige Busnetz stellt die Feinerschliessung innerhalb des urbanen Entwicklungsraums sicher.	- Intermodale ÖV-Drehscheiben (Olten, Zofingen, Oftringen, Schönenwerd, Egerkingen müssen wegen der grossen regionalen Bedeutung ihre Leistungsfähigkeit erhalten (6.3) - Die Kapazitätsgrenze für Busse und den MIV ist auf gewissen Streckenabschnitten erreicht, es besteht Handlungsbedarf für den Erhalt der Funktionsfähigkeit des ÖV (6.3). - Ausbauten bei den intermodalen ÖV-Drehscheiben, von Teilstrecken des Schienennetzes und von Bussen sind wichtig (6.3).	- ÖV1A: Olten: Gesamtverkehrsprojekt: Neuer Bahnhofplatz - ÖV2A: Zofingen: Gesamtverkehrsprojekt Bahnhof / Untere Grabenstrasse K104: Sanierung und Aufwertung - ÖV3A und ÖV1B: Oftringen Zentrum: Intermodale ÖV-Drehscheibe (Bus hof / -terminal und neue Haltestelle SBB) - ÖV4A: Schönenwerd: Intermodale ÖV-Drehscheibe - ÖV5B: Egerkingen: Intermodale ÖV-Drehscheibe - ÖV6A: Zofingen: Wendegleise - ÖV7A: Oberentfelden Zentrum: WSB S14: Eigentrassierung mit Aufwertung Ortsdurchfahrt	- Vierspurausbau Niederamt mit Eppenbergtunnel inkl. Begleitbauten - Bahnhof und Bushof Aarau - Ausbau WSB-Stationen Torfeld Süd und Bahnhof Aarau - Ausbauten Infrastruktur Nationalbahn in Kölliken, Safenwil, Zofingen und Hunzenschwil
M4.2 Die Zentren Aarau, Olten und Zofingen sind mittels Direktverbindungen mindestens im 30 min-Takt direkt und im 15 min-Takt mit einem Umsteigevorgang miteinander verbunden.	- Es gibt keine direkte, umsteigefreie Verbindung zwischen Aarau und Zofingen („AareLand-Express“) (6.3)	- ÖV1A: Olten: Gesamtverkehrsprojekt: Neuer Bahnhofplatz - ÖV2A: Zofingen: Gesamtverkehrsprojekt Bahnhof/Untere Grabenstrasse K104: Sanierung und Aufwertung - ÖV6A: Zofingen: Wendegleise	- Vierspurausbau Niederamt mit Eppenbergtunnel inkl. Begleitbauten - Bahnhof Aarau - Bushof Bahnhof Aarau - Ausbau WSB-Station Torfeld Süd - Ausbau WSB-Bahnhof Aarau - Ausbauten Infrastruktur Nationalbahn in Kölliken, Safenwil, Zofingen und Hunzenschwil
M4.3 Das Kantonsstrassennetz bindet den urbanen Entwicklungsraum siedlungsverträglich, d.h. in den Orts-	- Auf verschiedenen Abschnitten wird die Funktionsfähigkeit des MIV und des ÖV sowie die Sicher-	- VM1A: Umsetzung Verkehrsmanagement Gäu - MIV1A: Aarburg, Oftringen, Zofingen: Wigger-	- Verkehrsmanagement Regionen Aarau und Wiggertal

Zukunftsbild	Schwachstellen und Handlungsbedarf (Nr. in Klammer = Verweis auf Kapitel in Band 4)	Massnahmen Agglomerationsprogramm Aare-Land 2. Generation	Weitere Massnahmen: Bundesaufgaben, Massnahme erfüllt, Massnahme aus 1. Generation, weitere Massnahmen
zentren kanalisiert, sicher und in gut gestalteten Strassenräumen an die folgenden Autobahnanschlüsse an: - Das Niederamt südlich der Aare über die Verbindungen Olten / ERO, Däniken – Walterswil, Gretzenbach – Kölliken und im Raum Aarau an die H5 oder den optionalen A1-Anschluss Suhr. - Sicherstellung von leistungsfähigen Strassenverbindungen an die A1 und die A2 für Olten und das Gäu. Olten und Teile des Niederamts via Umfahrung Aarburg an den Autobahnanschluss Rothrist mit A1 und A2 - Anbindung des Wiggertals mit Zofingen / Oftringen über die Wiggertalstrasse (Ausbau Abschnitte 1 bis 3 bis südlich der Aare inkl. Verlängerungsoption zwischen Zofingen und Wikon / Reiden) an die Autobahnanschlüsse Rothrist mit A1 und A2 sowie Reiden mit A2. - Anbindung des Raums Aarau über die Aaretalstrasse (H5), Suhrentalstrasse, Umfahrung Suhr an die A1.	heit des LV abnehmen: Achse Niederamt südlich der Aare, Ortsdurchfahrt Olten, Achse Zofingen – Oftringen – Aarburg – Olten, Zufahrten aus dem Niederamt in Richtung Aarau und Olten, Zufahrt aus dem Suhren- und Wynental in Richtung Aarau und auf der Achse Egerkingen-Hägendorf (7.3).	talstrasse Abschnitt Mitte „ERZO bis Bernstrasse“ - MIV1B: Umfahrung Hägendorf / Rickenbach (ERO+)	
M4.4 Ein innerhalb des Aare-Lands und mit den Nachbarräumen koordiniertes Verkehrsmanagement sichert und erhält die Leistungsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems, kanalisiert den Verkehr und weist orts- und situationsbedingt den einzelnen Verkehrsträgern die notwendigen Prioritäten zu.	- Massnahmen im Bereich Verkehrsmanagement sind für den Erhalt der Funktionsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems sehr wichtig (7.3).	- VM1A: Umsetzung Verkehrsmanagement Gäu - Projekte zur Aufwertung der Ortsdurchfahrten Priorität A und B	- Verkehrsmanagement Regionen Aarau und Wiggertal - Wiggertalstrasse Abschnitt Süd (Brühlstrasse bis ERZO) - Zofingen Unterführung Strengelbacherstrasse K233 - ESP Areal Industriewerk SBB: Anpassung/Ausbau Gösgerstrasse inkl. Verkehrssteuerung Lichtsignale / Erschliessung - Aarau Umgestaltung K109 Bahnhof - Aarau K107 / K243 Knoten Weinberg - Gränichen K242 IG Sanierung Anschluss Nordstrasse

Zukunftsbild	Schwachstellen und Handlungsbedarf (Nr. in Klammer = Verweis auf Kapitel in Band 4)	Massnahmen Agglomerationsprogramm Aare-Land 2. Generation	Weitere Massnahmen: Bundesaufgaben, Massnahme erfüllt, Massnahme aus 1. Generation, weitere Massnahmen
			- Umfahrung Oensingen inkl. Aufwertung Ortsdurchfahrt - Wiggertalstrasse Abschnitt Nord (Abschnitt K235 Seite Rothrist bis Rishalden) = Umfahrung Rothrist - Küttigen K107, Rückbau zu Dorfstrasse - Aarau Gönhard Unterbindung Schleichverkehr in Quartier - Kappel Umgestaltung Ortsdurchfahrt - Obergösgen Sanierung Ortszentrum inkl. 2 Knoten
M4.5 Ein angebotsorientiertes und ortsverträglich ausgestaltetes Hauptverkehrsstrassennetz stellt die MIV-Erreichbarkeit sicher. **M4.6** Die Belastung für die angrenzenden Wohngebiete wird durch die Kanalisierung des Verkehrs- unter Bereitstellung der notwendigen Leistungsfähigkeit – auf das Hauptverkehrsstrassennetz minimiert. Dieses wird mittels Betriebs- und Gestaltungskonzepten siedlungsverträglich gestaltet. Ein Ausbau des bestehenden Kantonsstrassennetzes erfolgt gezielt und in Abstimmung mit betrieblichen Massnahmen, wenn die Belastung der Wohnquartiere nicht verringert werden kann resp. eine Erhöhung der Kapazität zur Entlastung des urbanen Entwicklungsraums nötig ist.	- Auf verschiedenen Abschnitten wird die Funktionsfähigkeit des MIV und des ÖV sowie die Sicherheit des LV abnehmen: Achse Niederamt südlich der Aare, Ortsdurchfahrt Olten, Achse Zofingen – Oftringen – Aarburg - Olten, Zufahrten aus dem Niederamt in Richtung Aarau und Olten, Zufahrt aus dem Suhren- und Wynental in Richtung Aarau und auf der Achse Egerkingen – Hägendorf (7.3). - Die Belastungen an stark befahrenen Ortsdurchfahrten sollen durch bauliche und gestalterische Massnahmen auf ein erträgliches Mass reduziert und die öffentlichen Räume aufgewertet werden. Dies ermöglicht einen sicheren und attraktiven Velo- und Fussverkehr, bessere Aufenthaltsqualitäten, eine Steigerung der Lebensqualität und die Sicherung der Funktionsfähigkeit des ÖV (7.3).	- VM1A: Umsetzung Verkehrsmanagement Gäu - Projekte zur Aufwertung der Ortsdurchfahrten Priorität A und B	- Aarau Umgestaltung K109 Bahnhof - Knotensanierung K104 Zofingen bis Zentrum Oftringen inkl. Dosierung und Busspur - Aarau Umgestaltung K109 Bahnhofstrasse (Bahnhof bis Kreuzplatz) - Aarau K107 / K243 Knoten Weinberg - Gränichen K242 IG Sanierung Anschluss Nordstrasse - Küttigen K107, Rückbau zu Dorfstrasse - Aarau Gönhard Unterbindung Schleichverkehr in Quartier - Kappel Umgestaltung Ortsdurchfahrt - Obergösgen Sanierung Ortszentrum inkl. 2 Knoten

Zukunftsbild	Schwachstellen und Handlungsbedarf (Nr. in Klammer = Verweis auf Kapitel in Band 4)	Massnahmen Agglomerationsprogramm Aare-Land 2. Generation	Weitere Massnahmen: Bundesaufgaben, Massnahme erfüllt, Massnahme aus 1. Generation, weitere Massnahmen
5. Den Kernraum der Agglomeration als Schwerpunkt für dichte Nutzungen Wohnen, Arbeiten, Dienstleistungen und Infrastruktur bereitstellen			
SL5.1 Die Gemeinden schaffen nutzungsplanerisch die Voraussetzungen für eine grosse Nutzungsvielfalt im Kernraum, insbesondere auch für die Nutzungen Wohnen, Arbeiten, Dienstleistungen und Infrastruktur mit auch regionaler Ausstrahlung. Angestrebt werden ortsverträgliche optimale Nutzungsdichten.	- Ausgewählte Arbeitsgebiete an gut erschlossenen Lagen können in Richtung dichte Mischnutzungen Wohnen und Arbeiten entwickelt werden (3.3). - Insbesondere gut ÖV-erschlossene Standorte sind zu verdichten und aufzuwerten (3.3) - Die Bevölkerung wird dorthin ziehen, wo noch freie Bauzonen bestehen, also ausserhalb die Zentren. Es sind Massnahmen zu ergreifen, die die hohe Nachfrage nach Wohnraum besser lenken können, z.B. durch ein verbessertes Angebot an Wohnraum mit hohem Ausbaustandard an gut ÖV-erschlossenen Lagen als städtische Alternative zum Einfamilienhaus (3.3).	- S1: Siedlungsentwicklung nach innen - S 2: Siedlungsentwicklung Dorfkern Schönenwerd - S3: Entwicklung von Schlüsselarealen - S4: Umnutzung von Arbeitsgebieten an zentralen Lagen - Projekte zur Aufwertung der Ortsdurchfahrten Priorität A und B	- Ausbau Infrastruktur Nationalbahn in Kölliken, Safenwil, Zofingen, Hunzenschwil - Ausbau Busangebot mit fortschreitender Entwicklung inkl. Schliessen von Lücken und Taktverdichtungen
SL5.2 Mit der Gestaltung des öffentlichen Raums wird eine möglichst hohe Aufenthaltsqualität gefördert.	- Es braucht Massnahmen zur Aufwertung des öffentlichen Raums, um die dichten Gebiete für das Wohnen interessanter zu machen (3.3).	- S2: Siedlungsentwicklung Dorfkern Schönenwerd - S3: Entwicklung von Schlüsselarealen - S4: Umnutzung von Arbeitsgebieten an zentralen Lagen - S5: Freiraumnetz im urbanen Raum - VM1A: Umsetzung Verkehrsmanagement Gäu - Projekte zur Aufwertung der Ortsdurchfahrten Priorität A und B	- SL4: Freiraumnetz im urbanen Raum
SL5.3 In Gebieten des Kernraums, die eine geringe Nutzungsintensität (z.B. Lagerplätze, Brachen) haben oder stark auf MIV-orientierte Nutzungen ausgerichtet sind, werden Massnahmen zur Nachverdichtung oder zur Umnutzung geprüft. Voraussetzung dazu sind konzeptionelle Planungen, die die Entwicklungsstrategien gebietsweise festlegen.	- In Aarau, Olten und in Rothrist bestehen in Zentrumsnähe und an gut ÖV-erschlossenen Lagen grössere zusammenhängende Areale, die ausschliesslich Arbeitsnutzungen vorbehalten sind. Sie sind teilweise unternutzt (3.1).	- S1: Siedlungsentwicklung nach innen - S3: Entwicklung von Schlüsselarealen - S4: Umnutzung von Arbeitsgebieten an zentralen Lagen	
M5.1 Der Kernraum im Be-	- Das AareLand ist gröss-	- ÖV3A und ÖV1B: Oftrin-	- Erweiterung Bahnhof

Zukunftsbild	Schwachstellen und Handlungsbedarf (Nr. in Klammer = Verweis auf Kapitel in Band 4)	Massnahmen Agglomerationsprogramm Aare-Land 2. Generation	Weitere Massnahmen: Bundesaufgaben, Massnahme erfüllt, Massnahme aus 1. Generation, weitere Massnahmen
reich der Zentren Aarau, Olten und Zofingen verfügt über Busverbindungen oder Verbindungen der WSB mindestens im 15 min-Takt.	tenteils gut mit dem ÖV erschlossen. An verschiedenen Stellen bestehen Engpässe, z.B. auf der Achse Zofingen – Oftringen Aarburg - Olten, im Suhren- und Wynental etc. (6.3).	gen Zentrum: Intermodale ÖV-Drehscheibe (Bushof / -terminal und neue Haltestelle SBB) - ÖV4A: Schönenwerd: Intermodale ÖV-Drehscheibe - ÖV5A: Egerkingen: Intermodale ÖV-Drehscheibe - ÖV6A: Zofingen: Wendegleise - ÖV7A: Oberentfelden Zentrum: WSB S14: Eigentrassierung mit Aufwertung Ortsdurchfahrt - VM1A: Umsetzung Verkehrsmanagement Gäu	Aarau - Bushof Bahnhof Aarau - Ausbau WSB-Station Torfeld Süd - Ausbau WSB-Bahnhof Aarau - Ausbau Infrastruktur Nationalbahn in Kölliken, Safenwil, Zofingen, Hunzenschwil - Ausbau Busangebot mit fortschreitender Entwicklung inkl. Schliessen von Lücken und Taktverdichtungen
M5.2 Der Kernraum muss auch mit dem MIV erreichbar sein. Innerhalb des Kernraums besteht ein gemeindeübergreifendes, koordiniertes und flächendeckendes Parkraummanagement. Sammelparkierungen sind an geeigneten Standorten realisiert und je nach angestrebtem Nutzungszweck (gemeindeübergreifend) bewirtschaftet. Sie sind durch ein attraktives Fusswegnetz mit den Hauptzielen verbunden.	- Die stetig steigende Nachfrage nach P+R- und P+P-Parkplätzen verlangt eine Erweiterung des Angebots, sei es an bestehenden oder an neuen Standorten (7.3)	MIV2A: Umsetzung kantonales P+R-Konzept Aargau	- Ausbau bestehendes P+P-Angebot im Kanton Aargau - Kommunale / städtische Parkplatzbewirtschaftung
6. Die Stadträume als Brennpunkte des urbanen Lebens ausgestalten			
SL6.1 Die gute Gestaltung (städtebaulich qualitativ hochwertige Arealentwicklungen, Gestaltung des öffentlichen Raums, energieeffizient und ressourcenschonend etc.) innerhalb des Stadtraums und der Zentren Aarau, Olten und Zofingen ist durch die enge Zusammenarbeit zwischen Gemeinden, Kantonen und (privaten) Eigentümern im Rahmen geeigneter Planungsverfahren sichergestellt.	- Es braucht Massnahmen zur Aufwertung des öffentlichen Raums, um die dichten Gebiete für das Wohnen interessanter zu machen (3.3).	- S1: Siedlungsentwicklung nach innen - S2: Siedlungsentwicklung Dorfkern Schönenwerd - S3: Entwicklung von Schlüsselarealen - S4: Umnutzung von Arbeitsgebieten an zentralen Lagen - S5: Freiraumnetz im urbanen Raum	
SL6.2 Im Stadtraum werden städtebaulich und architektonisch gute Lösungen mit Qualitätsverfahren konsequent gefördert.	- Insbesondere die gut ÖV-erschlossenen Standorte sind – unter Berücksichtigung der lokalen Gegebenheiten – zu verdichten und aufzuwerten, damit sie ihre Funktionsfähigkeit	- S3: Entwicklung von Schlüsselarealen - S4: Umnutzung von Arbeitsgebieten an zentralen Lagen	

Zukunftsbild	Schwachstellen und Handlungsbedarf (Nr. in Klammer = Verweis auf Kapitel in Band 4)	Massnahmen Agglomerationsprogramm Aare-Land 2. Generation	Weitere Massnahmen: Bundesaufgaben, Massnahme erfüllt, Massnahme aus 1. Generation, weitere Massnahmen
	erhalten können (z.B. mittels Qualitätsverfahren). Je dichter ein Gebiet bebaut ist, desto mehr Aufmerksamkeit muss der Gestaltung des öffentlichen Raums und der Strassenraumgestaltung geschenkt werden (3.3).		
SL6.3 Nutzungen, die über eine hohe Qualität der ÖV-Erschliessungsqualität verfügen müssen (insbesondere publikumsorientierte Nutzungen), sind im Stadtraum angesiedelt.	- An gut erreichbaren Standorten werden arbeitsplatzintensive Nutzungen entstehen. Damit die gute Erreichbarkeit dieser Standorte und somit die Funktionsfähigkeit des Gesamtraums erhalten werden kann, sind entsprechende Massnahmen notwendig.	- S3: Entwicklung von Schlüsselarealen	- Massnahmen Siedlung im kantonalen Richtplan Aargau und im zu überarbeitenden Richtplan Kanton Solothurn - Konzepte zur Verdichtung nach innen - Neues Baugesetz Kanton Aargau, Planungs- und Baugesetz Solothurn - Daueraufgabe, Umsetzung gemäss kantonaler Gesetzgebung und Planungsinstrumenten
M6.1 Die Zentren Aarau, Olten und Zofingen sind innerhalb und mit den angrenzenden Stadträumen der Nachfrage entsprechend durch Überlagerung von Buslinien mindestens im 10 min-Takt erschlossen.	- Die gute Erschliessung der Zentren durch die Überlagerung von mehreren Buslinien ist teilweise durch die Überlastung des Strassennetzes (MIV) gefährdet (6.3).		- Ausbau Busangebot mit fortschreitender Entwicklung inkl. Schliessen von Lücken und Taktverdichtungen
M6.2 Je nach Lage und Bedürfnis werden die verschiedenen Verkehrsträger im Stadtraum und in den Zentren Aarau, Olten und Zofingen unterschiedlich priorisiert.	- Die Kapazitätsgrenze ist in verschiedenen Strassenabschnitten zu Spitzenzeiten bereits heute erreicht: Die Zahl der Stunden pro Tag mit Behinderungen resp. Stop-and-go-Verkehr wird weiter zunehmen. Dies führt zu einer Abnahme der Funktionsfähigkeit des ÖV (6.3).		- Verkehrsmanagement Regionen Aarau (Zentrum und Südost), Wiggertal - Ausbau Busangebot mit fortschreitender Entwicklung inkl. Schliessen von Lücken und Taktverdichtungen
M6.3 Sammelparkierungen an geeigneten Lagen werden unterirdisch oder in Parkhäusern angeboten. Oberiridische Parkplätze an zentralen Lagen werden so bewirtschaftet, dass sie der jeweiligen Zentrumsfunktion dienen. Abstellplätze für (Elektro-) Scooter (inkl. Ladestationen) werden vorgesehen.	- Die stetig steigende Nachfrage nach P+R- und P+P-Parkplätzen verlangt eine Erweiterung des Angebots, sei es an bestehenden oder an neuen Standorten (7.3)	MIV2A: Umsetzung kantonales P+R-Konzept Aargau	- Ausbau bestehendes P+P-Angebot im Kanton Aargau - Kommunale / städtische Parkplatzbewirtschaftung
M6.4 Die Stadträume sind velo- und fussgängerfreund-	- Es bestehen verschiedene Probleme / Gefahren-	- Alle Massnahmen Velo- und Fussverkehr	- Fuss- und Veloverbindung Olten SüdWest (Hammer-

Zukunftsbild	Schwachstellen und Handlungsbedarf (Nr. in Klammer = Verweis auf Kapitel in Band 4)	Massnahmen Agglomerationsprogramm Aare-Land 2. Generation	Weitere Massnahmen: Bundesaufgaben, Massnahme erfüllt, Massnahme aus 1. Generation, weitere Massnahmen
lich ausgestaltet: Sie werden durch kurze, direkte und sichere Verbindungen erschlossen. Sichere Veloabstellplätze (inkl. Ladestationen für E-Bikes) stehen in genügender Anzahl an allen wichtigen Stellen zur Verfügung.	stellen beim Velo- und Fussgängerverkehr: Verstärkung der Trennwirkung durch stark belastete MIV-Achsen und Bahngleise, nicht wesensgerechte Wegführung mit Hindernissen, Druck des MIV auf Zonen und Wege, wo der Fuss- und Veloverkehr Priorität haben soll, durchgehende Signalisation der Radrouten (Wegweisung) fehlt (8.3).		allee) Zugang Bahnhof Olten Hammer
7. Den Kernergänzungsraum als Wohnschwerpunkt des AareLands priorisieren			
SL7.1 Die Gemeinden im Kernergänzungsraum schaffen nutzungsplanerisch die Voraussetzungen für Quartierentwicklungen mit quartierverträglichen, hohen Dichten mit Schwergewicht beim qualitätsvollen Geschosswohnungsbau.	- Insbesondere die gut ÖV-erschlossenen Standorte sind – unter Berücksichtigung der lokalen Gegebenheiten – zu verdichten und aufzuwerten, damit sie ihre Funktionsfähigkeit erhalten können (z.B. mittels Qualitätsverfahren). Je dichter ein Gebiet bebaut ist, desto mehr Aufmerksamkeit muss der Gestaltung des öffentlichen Raums und der Strassenraumgestaltung geschenkt werden (3.3).	- S1: Siedlungsentwicklung nach innen - S3: Entwicklung von Schlüsselarealen - S4: Umnutzung von Arbeitsgebieten an zentralen Lagen - S1: Siedlungsentwicklung nach innen - S4: Umnutzung von Arbeitsgebieten an zentralen Lagen	- Massnahmen Siedlung im kantonalen Richtplan Aargau und im zu überarbeitenden Richtplan Kanton Solothurn - Konzepte zur Verdichtung nach innen - Umnutzung von Industriearealen - Neues Baugesetz Kanton Aargau, Planungs- und Baugesetz Solothurn - Im Kanton Aargau gibt es einen Kleinkredit zur Umsetzung der Siedlungsstrategie. Zwei Fachstellen initiieren Projekte und unterstützen Gemeinden in Fragen der Wohnbauentwicklung und bei Arealentwicklungen. - Daueraufgabe, Umsetzung gemäss kantonaler Gesetzgebung und Planungsinstrumenten
SL7.2 Bestehende Einfamilienhausquartiere werden hinsichtlich ihrer Bedeutung für die Siedlungsstruktur überprüft und wenn möglich behutsam nachverdichtet. Ersatzneubauten in bestehenden Einfamilienhausquartieren werden begrüsst und je nach Gemeinde entsprechend gefördert.			
SL7.3 Grössere, neue Siedlungsentwicklungen sind nur an Orten mit einem der Lage entsprechenden und finanzierbaren ÖV oder vorhandener, guter MIV-Erschliessung möglich.	- Neue Einzonungsgebiete müssen eine dem Standort entsprechende ÖV-Erschliessung aufweisen (3.3).	- S1: Siedlungsentwicklung nach innen	
M7.1 Der Kernergänzungsraum ist durch den ÖV (S-Bahn, WSB, Busse) im Bereich der Zentren mindestens im 15 min-Takt, im übrigen Raum im 30 min-Takt sowie mit gut ausgebauten und attraktiven Velo- und Fusswegverbindungen an den nächsten S-Bahnhof resp. an die ÖV-Knoten in den Zentren Aarau, Olten und Zofingen angebunden.	- Das AareLand ist grösstenteils gut mit dem ÖV erschlossen. An verschiedenen Stellen bestehen Engpässe, z.B. auf der Achse Zofingen – Oftringen – Aarburg – Olten, im Suhren- und Wynental etc. (6.3).	- S 2: Siedlungsentwicklung Dorfkern Schönenwerd - ÖV3A und ÖV1B: Oftringen Zentrum: Intermodale ÖV-Drehscheibe (Bus hof / -terminal und neue Haltestelle SBB) - ÖV4A: Schönenwerd: Intermodale ÖV-Drehscheibe - ÖV5A: Egerkingen: Intermodale ÖV-Drehscheibe - ÖV6A: Zofingen: Wende-	- Vierspurausbau Niederamt mit Eppenbergtunnel inkl. Begleitbauwerke - Ausbau WSB-Station Torfeld Süd und Bahnhof Aarau - Ausbau Infrastruktur Nationalbahn in Kölliken, Safenwil, Zofingen und Hunzenschwil - Kommunale Massnahmen Fuss- und Veloverkehr

Zukunftsbild	Schwachstellen und Handlungsbedarf (Nr. in Klammer = Verweis auf Kapitel in Band 4)	Massnahmen Agglomerationsprogramm AareLand 2. Generation	Weitere Massnahmen: Bundesaufgaben, Massnahme erfüllt, Massnahme aus 1. Generation, weitere Massnahmen
		gleise - ÖV7A: Oberentfelden Zentrum: WSB S14: Eigentrassierung mit Aufwertung Ortsdurchfahrt - VM1A: Umsetzung Verkehrsmanagement Gäu - LV9A: zofingenregio: Umsetzung Velokonzept - LV10A: Kanton Solothurn: Umsetzung Radwegnetz - LV12A: Kanton Solothurn: Veloland 2030 Optimierung / Ausbau Routen von Veloland Schweiz und Wanderwege	
8. Kantonale und regionale Schwerpunktgebiete Arbeiten fördern			
SL8.1 In den Schwerpunktgebieten Arbeiten sind grossflächige Umzonungen in andere Bauzonen ausgeschlossen. **SL8.2** Die angestrebten Nutzungen sind gestützt auf die kantonalen Vorgaben (ESP-Planungen) und die jeweilige Erschliessungsgunst ÖV und / oder MIV abgestimmt. Dies ist in den kommunalen Nutzungsplanungen gesichert.	- An gut erreichbaren Standorten werden arbeitsplatzintensive Nutzungen entstehen. Damit die gute Erreichbarkeit dieser Standorte und somit die Funktionsfähigkeit des Gesamtraums erhalten werden kann, sind entsprechende Massnahmen notwendig (2.3). - Bestehende Arbeitsgebiete mit grossflächigen Nutzungen bleiben grundsätzlich bestehen. Auf Wunsch der Eigentümer können ausgewählte Arbeitsgebiete dichtere Wohn- oder Mischnutzungen zugeteilt werden (2.3).	- ÖV3A und ÖV1B: Oftringen Zentrum: Intermodale ÖV-Drehscheibe (Bus hof / -terminal und neue Haltestelle SBB) - ÖV4A: Schönenwerd: Intermodale ÖV-Drehscheibe - ÖV5A: Egerkingen: Intermodale ÖV-Drehscheibe	- Massnahmen Arbeiten im kantonalen Richtplan Aargau und im zu überarbeitenden Richtplan Kanton Solothurn - Neues Baugesetz Kanton Aargau, Planungs- und Baugesetz Solothurn - Daueraufgabe, Umsetzung gemäss kantonaler Gesetzgebung und Planungsinstrumenten - Ausbau WSB-Station Torfeld Süd - Ausbau WSB-Bahnhof Aarau - Verschiebung Haltestelle Küngoldingen - Ausbau Infrastruktur Nationalbahn in Kölliken, Safenwil, Zofingen und Hunzenschwil
SL8.3 Die Schwerpunktgebiete Arbeiten sind von den Gemeinden erschliessungsmässig und planerisch soweit vorbereitet, dass die Erweiterung bestehender Betriebe und die Ansiedlung neuer Betriebe mit hoher Planungs- und Realisierungssicherheit rasch erfolgen kann. Brachen sind neuen Nutzungen zuzuführen.	- Nicht alle Arbeitsgebiete im AareLand sind optimal mit dem ÖV erschlossen. Es besteht die Gefahr, dass diese ein grosses MIV-Aufkommen generieren und die Lebensqualität und Verkehrssicherheit, insbesondere entlang der Ortsdurchfahrten, gefährden. Es sind Massnahmen zu ergreifen, die die Lebensqualität und Verkehrssicherheit aufrecht erhalten resp. das Verkehrsaufkommen bewälti-	- SL3: Umnutzung von Arbeitsgebieten an zentralen Lagen	- Massnahmen Arbeiten im kantonalen Richtplan Aargau und im zu überarbeitenden Richtplan Kanton Solothurn - Neues Baugesetz Kanton Aargau, Planungs- und Baugesetz Solothurn - Daueraufgabe, Umsetzung gemäss kantonaler Gesetzgebung und Planungsinstrumenten

Zukunftsbild	Schwachstellen und Handlungsbedarf (Nr. in Klammer = Verweis auf Kapitel in Band 4)	Massnahmen Agglomerationsprogramm Aare-Land 2. Generation	Weitere Massnahmen: Bundesaufgaben, Massnahme erfüllt, Massnahme aus 1. Generation, weitere Massnahmen
	gen können. Die ÖV-Erschliessung dieser Arbeitsgebiete ist zu fördern (2.3).		
M8.1 Der ÖV sichert während der Arbeitszeit die Grunderschliessung mindestens im 30 min-Takt. Während der Hauptpendlerzeiten werden nachfrageorientierte Taktverdichtungen angeboten.	- Das AareLand ist grösstenteils gut mit dem ÖV erschlossen. An verschiedenen Stellen bestehen Engpässe, z.B. auf der Achse Zofingen – Oftringen – Aarburg – Olten, im Suhren- und Wynental etc. (6.3).	- ÖV3A und ÖV1B: Oftringen Zentrum: Intermodale ÖV-Drehscheibe (Bus hof / -terminal und neue Haltestelle SBB) - ÖV4A: Schönenwerd: Intermodale ÖV-Drehscheibe - ÖV5B: Egerkingen: Intermodale ÖV-Drehscheibe - ÖV6A: Zofingen: Wendegleise - ÖV7A: Oberentfelden Zentrum: WSB S14: Eigentrassierung mit Aufwertung Ortsdurchfahrt - VM1A: Umsetzung Verkehrsmanagement Gäu	- Ausbau WSB-Station Torfeld Süd und Bahnhof Aarau - Wiggertalstrasse Abschnitt Süd (Brühlstrasse bis ERZO) - Zofingen Unterführung Strengelbacherstrasse K233 - ESP Areal Industriewerk SBB: Anpassung / Ausbau Gösgerstrasse inkl. Verkehrssteuerung Lichtsignale / Erschliessung - Ausbau Infrastruktur Nationalbahn in Kölliken, Safenwil, Zofingen und Hunzenschwil - Umfahrung Oensingen inkl. Aufwertung Ortdurchfahrt - Wiggertalstrasse Abschnitt Nord (Abschnitt N236 Seite Rothrist bis Rishalden) = Umfahrung Rothrist - Ausbau Busangebot mit fortschreitender Entwicklung inkl. Schliessen von Lücken und Taktverdichtungen
M8.2 Falls die Nutzung auf den MIV ausgerichtet ist, ist das Arbeitsgebiet über das Hauptverkehrsstrassennetz so an das Nationalstrassennetz angeschlossen, dass keine grösseren Wohngebiete beeinträchtigt werden.	- Auf verschiedenen Abschnitten wird die Funktionsfähigkeit des MIV und des ÖV sowie die Sicherheit des LV abnehmen: Achse Niederamt südlich der Aare, Ortsdurchfahrt Olten, Achse Zofingen–Oftringen–Aarburg-Olten. Zufahrten aus dem Niederamt in Richtung Aarau und Olten, Zufahrt aus dem Suhren- und Wynental in Richtung Aarau und auf der Achse Egerkingen-Hägendorf (7.3). - Die Belastungen an stark befahrenen Ortsdurchfahrten sollen durch bauliche und gestalterische Massnahmen auf ein erträgliches Mass reduziert und die öffentlichen Räume aufgewertet werden. Dies ermöglicht einen sicheren und attraktiven Velo- und Fussverkehr, bessere Aufenthaltsqualitäten, eine Steigerung der Lebensqualität und die Sicherung der Funktionsfähigkeit des ÖV (7.3).	- VM1A: Umsetzung Verkehrsmanagement Gäu - MIV1A: Aarburg, Oftringen, Zofingen: Wiggertalstrasse Abschnitt Mitte „ERZO bis Bernstrasse“ - MIV1B: Umfahrung Hägendorf / Rickenbach (ERO+)	- Ausbau WSB-Station Torfeld Süd und Bahnhof Aarau - Wiggertalstrasse Abschnitt Süd (Brühlstrasse bis ERZO) - Zofingen Unterführung Strengelbacherstrasse K233 - ESP Areal Industriewerk SBB: Anpassung / Ausbau Gösgerstrasse inkl. Verkehrssteuerung Lichtsignale / Erschliessung

Zukunftsbild	Schwachstellen und Handlungsbedarf (Nr. in Klammer = Verweis auf Kapitel in Band 4)	Massnahmen Agglomerationsprogramm Aare-Land 2. Generation	Weitere Massnahmen: Bundesaufgaben, Massnahme erfüllt, Massnahme aus 1. Generation, weitere Massnahmen
M8.3 Die Ansiedlung von publikumsintensiven Nutzungen bedingt während der Öffnungszeiten eine angemessene ÖV-Erschliessung.	- Werden künftig Arbeitsgebiete ausgeschieden, müssen diese über eine standort- und nutzungsgerechte ÖV-Erschliessung verfügen. Dies ist insbesondere bei publikumsintensiven Nutzungen von grosser Bedeutung (2.3).	- ÖV3A und ÖV1B: Oftringen Zentrum: Intermodale ÖV-Drehscheibe (Bus hof / -terminal und neue Haltestelle SBB - ÖV4A: Schönenwerd: Intermodale ÖV-Drehscheibe - ÖV5A: Egerkingen: Intermodale ÖV-Drehscheibe - ÖV6A: Zofingen: Wendegleise - VM1A: Umsetzung Verkehrsmanagement Gäu	- Ausbau WSB-Station Torfeld Süd undBahnhof Aarau - Ausbau Infrastruktur Nationalbahn in Kölliken, Safenwil, Zofingen und Hunzenschwil - Ausbau Busangebot mit fortschreitender Entwicklung inkl. Schliessen von Lücken und Taktverdichtungen
M8.4 Die Arbeitsgebiete sind mittels direkten und sicheren Fuss- und Radverkehrsverbindungen an die Zentren, die ÖV-Haltestellen und an die umliegenden Schwerpunktgebiete Wohnen angebunden.	- Es bestehen verschiedene Probleme / Gefahrenstellen beim Velo- und Fussgängerverkehr: Verstärkung der Trennwirkung durch stark belastete MIV-Achsen und Bahngleise, nicht wesensgerechte Wegführung mit Hindernissen, Druck des MIV auf Zonen und Wege, wo der Fuss- und Veloverkehr Priorität haben soll, durchgehende Signalisation der Radrouten (Wegweisung) fehlt (8.3).	- Alle Massnahmen Velo- und Fussverkehr	- Kommunale und kantonale Massnahmen Velo- und Fussverkehr
9. Umnutzung reiner Arbeitsgebiete an zentralen Lagen innerhalb des Kernraums fördern			
SL9.1 Sofern die raumplanerische Eignung gegeben ist und auf Antrag der Grundeigentümerschaft können reine Arbeitsgebiete in Bahnhofnähe der Zentren in dicht genutzte Mischgebiete Arbeiten / Dienstleistungen/ Wohnen umgenutzt werden. Dies erfolgt gestützt auf Gesamtkonzepte, die insbesondere die Aspekte der Erschliessung, der Nutzungsvielfalt, des Städtebaus sowie der Entwicklungsmöglichkeiten der verbleibenden Betriebe qualitätsvoll aufeinander abstimmen.	- Bestehende Arbeitsgebiete mit grossflächigen Nutzungen können auf Wunsch der Eigentümer dichten Wohn- oder Mischnutzungen zugeteilt werden.	- S3: Entwicklung von Schlüsselarealen - S4: Umnutzung von Arbeitsgebieten an zentralen Lagen	- Massnahmen Arbeiten im kantonalen Richtplan Aargau und im zu überarbeitenden Richtplan Kanton Solothurn - Neues Baugesetz Kanton Aargau, Planungs- und Baugesetz Solothurn - Daueraufgabe, Umsetzung gemäss kantonaler Gesetzgebung und Planungsinstrumenten
M9.1 Da die reinen Arbeitsgebiete nach ihrer Umnutzung entweder dem Kernraum oder dem Stadtraum zugeteilt werden, entsprechen die Anforderungen der	- Siehe Schwachstellen und Handlungsbedarf in den Gebietskategorien Kern- oder Stadtraum	- Siehe Massnahmen in den Gebietskategorien Kern- oder Stadtraum	- Siehe Massnahmen in den Gebietskategorien Kern- oder Stadtraum

Zukunftsbild	Schwachstellen und Handlungsbedarf (Nr. in Klammer = Verweis auf Kapitel in Band 4)	Massnahmen Agglomerationsprogramm Aare-Land 2. Generation	Weitere Massnahmen: Bundesaufgaben, Massnahme erfüllt, Massnahme aus 1. Generation, weitere Massnahmen
verschiedenen Verkehrsträger der jeweiligen Kategorie (entweder Kernraum oder Stadtraum).			
10. Regionalzentrum Oensingen weiter stärken			
SL10.1 Das Regionalzentrum Oensingen sichert und erweitert bei regionalem Bedarf die rechtlichen und planerischen Voraussetzungen für Zentrumsnutzungen. Oensingen konzentriert diese Nutzungen an gut ÖV-erschlossenen Lagen.	- Für eine reelle Verdichtung ist vermehrt Wohnraum in den Zentren, im Regionalzentrum Oensingen und an gut ÖV-erschlossenen Standorten zur Verfügung zu stellen. Das Wohnraumangebot innerhalb der Zentren sollte sich verbessern, d.h. Wohnräume in Mehrfamilienhäusern mit hohem Ausbaustandard entsprechen einer städtischen Alternative zum Einfamilienhaus (1.3).	- S1: Siedlungsentwicklung nach innen - S3: Entwicklung von Schlüsselarealen - S4: Umnutzung von Arbeitsgebieten an zentralen Lagen	- Massnahmen im zu überarbeitenden Richtplan Kanton Solothurn - Planungs- und Baugesetz Solothurn - Daueraufgabe, Umsetzung gemäss kantonaler Gesetzgebung und Planungsinstrumenten
SL10.2 Das Regionalzentrum Oensingen achtet auf eine geschlossene Siedlungsstruktur mit Innen- vor Aussenentwicklung. Der Schwerpunkt der Entwicklung liegt beim qualitätsvollen Geschosswohnungsbau. Zentrumsferne Siedlungsentwicklungen werden vermieden.			
SL10.3 Die sich in Oensingen befindenden Arbeitsgebiete sind für die Region wichtige Impulsgeber. Die Arbeitsgebiete werden zusammen mit den angrenzenden Berner Arbeitsgebieten weiter entwickelt.	- An gut erreichbaren Standorten werden arbeitsplatzintensive Nutzungen entstehen. Damit die gute Erreichbarkeit dieser Standorte und somit die Funktionsfähigkeit des Gesamtraums erhalten werden kann, sind entsprechende Massnahmen notwendig.		- Massnahmen Anschluss Oensingen - Umfahrung Oensingen inkl. Aufwertung Ortdurchfahrt
M10.1 Dank hohem Takt (30 min-Takt mit dem Interregio) und schnellen, möglichst direkten Bahnverbindungen über Olten und Solothurn ist das Regionalzentrum Oensingen attraktiv an alle grösseren Schweizer Städte angeschlossen (mindestens entsprechend heutiger Angebotskategorie Interregio).	- Abschnitt Olten – Oensingen (Jura-Süd-Fusslinie): Die Doppelspurstrecke ist für den Personen- und Güterverkehr ausgelastet.		
M10.2 Der ÖV-Knoten Oensingen ist regionale Verkehrsdrehscheibe und wird als intermodale Drehscheibe weiter attraktiviert. Bus- und Bahnverbindungen (S-Bahn, Oensingen – Balsthal-Bahn und asm-Linie) schaffen für die umliegenden Gemeinden eine gute Zugänglichkeit zum			

Zukunftsbild	Schwachstellen und Handlungsbedarf (Nr. in Klammer = Verweis auf Kapitel in Band 4)	Massnahmen Agglomerationsprogramm Aare-Land 2. Generation	Weitere Massnahmen: Bundesaufgaben, Massnahme erfüllt, Massnahme aus 1. Generation, weitere Massnahmen
Regionalzentrum mindestens im 30 min-Takt.			
M10.3 Der Autobahnanschluss Oensingen bleibt leistungsfähig, auch mit dem Ausbau der A1 im Abschnitt Härkingen – Luterbach auf sechs Spuren.	- Überlastung des Nationalstrassennetzes wird weiter zunehmen. Obwohl der 6-Streifen-Ausbau zwischen den Verzweigungen Härkingen und Wiggertal umgesetzt wird, ist der Ausbau der A1 zwischen den Verzeigungen Wiggertal und Birrfeld trotzdem unabdingbar (7.3).		- Massnahmen MIV in Zuständigkeit Bund
11. Wohndörfer auf ländlichen Entwicklungsachsen / Ländliche Entwicklungsgemeinden (SO) moderat weiter entwickeln			
SL11.1 In den Wohndörfern auf ländlichen Entwicklungsachsen / In den ländlichen Entwicklungsgemeinden (SO) werden an zentralen Lagen dichtere Mischnutzungen (Wohnen, überörtliches Dienstleistungsangebot / Gewerbe) gefördert. Die Ausdehnung in den Landschaftsraum wird zugunsten einer geschlossenen Siedlungsstruktur verhindert. Die Innen- erfolgt vor der Aussenentwicklung.	- In den Wohndörfern auf ländlichen Entwicklungsachsen (AG) / in den ländlichen Entwicklungsachsen (SO) und in den Wohndörfern im Landschaftsraum sind Massnahmen zu ergreifen, um die derzeit nicht überbauten Bauzonen einer Überbauung zuzuführen. Siedlungslücken sind zu füllen (3.3).	- S1: Siedlungsentwicklung nach innen - Projekte zur Aufwertung der Ortsdurchfahrten Priorität A und B	- SL1: Siedlungsentwicklung nach innen
SL11.2 Der Schwerpunkt der künftigen Wohnentwicklung liegt beim qualitätsvollen Geschosswohnungsbau. Grössere Entwicklungsgebiete werden auf der Grundlage von Entwicklungskonzepten erarbeitet. Die Übergänge vom Siedlungsgebiet in Landschafts- und Landwirtschaftsgebiete sind besonders sorgfältig gestaltet. **SL11.3** In den Wohndörfern auf ländlichen Entwicklungsachsen / In den ländlichen Entwicklungsgemeinden (SO) werden an zentralen Lagen dichtere Mischnutzungen (Wohnen, überörtliches Dienstleistungsangebot / Gewerbe) gefördert. Die Ausdehnung in den Landschaftsraum wird zugunsten einer geschlossenen Siedlungsstruktur verhindert. Die innen erfolgt vor der Aussenentwicklung. Neue, vom	- In den Wohndörfern auf ländlichen Entwicklungsachsen (AG) / in den ländlichen Entwicklungsachsen (SO) und in den Wohndörfern im Landschaftsraum sind Massnahmen zu ergreifen, um die derzeit nicht überbauten Bauzonen einer Überbauung zuzuführen. Siedlungslücken sind zu füllen (3.3). - Die Übergänge vom Siedlungsgebiet ins Nichtbaugebiet sind klar zu definieren, mit einheimischen Pflanzen zu bepflanzen (3.3).	- SL1: Siedlungsentwicklung nach innen	- Massnahmen Arbeiten im kantonalen Richtplan Aargau und im zu überarbeitenden Richtplan Kanton Solothurn - Neues Baugesetz Kanton Aargau, Planungs- und Baugesetz Solothurn - Daueraufgabe, Umsetzung gemäss kantonaler Gesetzgebung und Planungsinstrumenten - Im Kanton Aargau gibt es einen Kleinkredit zur Umsetzung der Siedlungsstrategie. Zwei Fachstellen initiieren Projekte und unterstützen Gemeinden in Fragen der Wohnbauentwicklung und bei Arealentwicklungen.

Zukunftsbild	Schwachstellen und Handlungsbedarf (Nr. in Klammer = Verweis auf Kapitel in Band 4)	Massnahmen Agglomerationsprogramm Aare-Land 2. Generation	Weitere Massnahmen: Bundesaufgaben, Massnahme erfüllt, Massnahme aus 1. Generation, weitere Massnahmen
heutigen Siedlungsgebiet unabhängige Siedlungsansätze sind ausgeschlossen.			
M11.1 Die Wohndörfer auf ländlichen Entwicklungsachsen / Die ländlichen Entwicklungsgemeinden (SO) verfügen über attraktive S-Bahn-Verbindungen zu den Zentren des AareLands (30 min-Takt auf der Strecke Lenzburg / Aarau – Zofingen, 15 min-Takt mit den übrigen S-Bahnlinien und der AAR bus+bahn). Für die Wohndörfer, die über keinen Bahnanschluss verfügen, besteht ein Busangebot im 30 min-Takt (mit Taktverdichtungen während den Pendlerzeiten), das auf das Angebot des nächsten ÖV-Knotens abgestimmt ist.	- Das AareLand ist grösstenteils gut mit dem ÖV erschlossen. An verschiedenen Stellen bestehen Engpässe, z.B. auf der Achse Zofingen - Oftringen – Aarburg – Olten, im Suhren- und Wynental etc. (6.3).	- ÖV7A: Oberentfelden Zentrum: WSB S14: Eigentrassierung mit Aufwertung Ortsdurchfahrt - VM1A: Umsetzung Verkehrsmanagement Gäu - Massnahmen ÖV innerhalb des urbanen Entwicklungsraums	- Weitere kantonale Massnahmen
M11.2 Sichere und direkte Velowege binden die Wohndörfer auf ländlichen Entwicklungsachsen / In den ländlichen Entwicklungsgemeinden (SO) an den jeweils nächst gelegenen Bahnhof und an die umliegenden Wohndörfer an.	- Es bestehen verschiedene Probleme / Gefahrenstellen beim Velo- und Fussgängerverkehr: Verstärkung der Trennwirkung durch stark belastete MIV-Achsen und Bahngleise, nicht wesensgerechte Wegführung mit Hindernissen, Druck des MIV auf Zonen und Wege, wo der Fuss- und Veloverkehr Priorität haben soll, durchgehende Signalisation der Radrouten (Wegweisung) fehlt (8.3).	- ÖV3A und ÖV1B: Oftringen Zentrum: Intermodale ÖV-Drehscheibe (Bus hof / -terminal und neue Haltestelle SBB) - ÖV4A: Schönenwerd: Intermodale ÖV-Drehscheibe - ÖV5A: Egerkingen: Intermodale ÖV-Drehscheibe - Alle Massnahmen Ortsdurchfahrten Priorität A und B - LV1B: Niederamt: Veloschnellroute Aarau – Olten - LV9A: zofingenregio: Umsetzung Velokonzept - LV10A: Kanton Solothurn: Umsetzung Radwegnetz - LV12A: Kanton Solothurn: Veloland 2030 Optimierung / Ausbau Routen von Veloland Schweiz und Wanderwege	- Konzept LV-A-Liste Kanton Solothurn - Ausbau Busangebot mit fortschreitender Entwicklung inkl. Schliessen von Lücken und Taktverdichtungen - Kommunale Massnahmen Fuss- und Veloverkehr
12. Wohndörfer im Landschaftsraum behutsam entwickeln			
SL12.1 Die Entwicklung der Wohndörfer im Landschaftsraum richtet sich weitgehend auf den Eigenbedarf aus. Das Siedlungsgebiet wird primär an zentral gelegenen Lagen und in Siedlungslücken ar-	- In den Wohndörfern im Landschaftsraum sind Massnahmen zu ergreifen, um die derzeit nicht überbauten Bauzonen einer Überbauung zuzuführen. Siedlungslücken sind zu	- SL5: Siedlungsnaher Landschaftsraum	- Massnahmen Arbeiten im kantonalen Richtplan Aargau und im zu überarbeitenden Richtplan Kanton Solothurn - Neues Baugesetz Kanton Aargau, Planungs- und

Zukunftsbild	Schwachstellen und Handlungsbedarf (Nr. in Klammer = Verweis auf Kapitel in Band 4)	Massnahmen Agglomerationsprogramm Aare-Land 2. Generation	Weitere Massnahmen: Bundesaufgaben, Massnahme erfüllt, Massnahme aus 1. Generation, weitere Massnahmen
rondiert. Auf den qualitätsvollen Übergang vom Siedlungsgebiet in den Landschaftsraum wird dabei besonderes Gewicht gelegt.	füllen (3.3). - Die Übergänge vom Siedlungsgebiet ins Nichtbaugebiet sind klar zu definieren, mit einheimischen Pflanzen zu bepflanzen (3.3).		Baugesetz Solothurn - Daueraufgabe, Umsetzung gemäss kantonaler Gesetzgebung und Planungsinstrumenten - Im Kanton Aargau gibt es einen Kleinkredit zur Umsetzung der Siedlungsstrategie. Zwei Fachstellen initiieren Projekte und unterstützen Gemeinden in Fragen der Wohnbauentwicklung und bei Arealentwicklungen.
SL12.2 Die Wohndörfer im Landschaftsraum organisieren – falls nötig – die dörfliche Infrastruktur gemeinsam mit ihren Nachbarn.			- Regionalentwicklungskonzepte
M12.1 Die Wohndörfer im Landschaftsraum werden mit regelmässigen Busverbindungen mindestens im 30 min-Takt (Taktverdichtungen während der Pendlerzeiten) an die S-Bahn-Haltestellen oder die ÖV-Knoten des urbanen Entwicklungsraums angeschlossen.	- Es bestehen verschiedene Probleme / Gefahrenstellen beim Velo- und Fussgängerverkehr: Verstärkung der Trennwirkung durch stark belastete MIV-Achsen und Bahngleise, nicht wesensgerechte Wegführung mit Hindernissen, Druck des MIV auf Zonen und Wege, wo der Fuss- und Veloverkehr Priorität haben soll, durchgehende Signalisation der Radrouten (Wegweisung) fehlt (8.3).	- ÖV3A und ÖV1B: Oftringen Zentrum: Intermodale ÖV-Drehscheibe (Bus hof / -terminal und neue Haltestelle SBB) - ÖV4A: Schönenwerd: Intermodale ÖV-Drehscheibe - ÖV5A: Egerkingen: Intermodale ÖV-Drehscheibe - Alle Massnahmen Ortsdurchfahrten Priorität A und B - LV9A: zofingenregio: Umsetzung Velokonzept - LV10A: Kanton Solothurn: Umsetzung Radwegnetz - LV12A: Kanton Solothurn: Veloland 2030 Optimierung / Ausbau Routen von Veloland Schweiz und Wanderwege - LV1B: Niederamt: Veloschnellroute Aarau – Olten	- Konzept LV-A-Liste Kanton Solothurn - Ausbau Busangebot mit fortschreitender Entwicklung inkl. Schliessen von Lücken und Taktverdichtungen - Kommunale Massnahmen Fuss- und Veloverkehr - Fertigstellung kantonales Radroutennetz Kanton Aargau

Zukunftsbild	Schwachstellen und Handlungsbedarf (Nr. in Klammer = Verweis auf Kapitel in Band 4)	Massnahmen Agglomerationsprogramm AareLand 2. Generation	Weitere Massnahmen: Bundesaufgaben, Massnahme erfüllt, Massnahme aus 1. Generation, weitere Massnahmen
Bild III - Vielfältige Landschaft im AareLand			
Anforderungen zur Umsetzung Bild III: kantonale und regionale Ebene			
13. Siedlungsnaher Landschaftsraum im urbanen Entwicklungsraum erhalten			
SL13.1 Landwirtschaftliche Flächen (insbesondere Fruchtfolgeflächen) sowie Natur- und Landschaftswerte sind zu erhalten. Im urbanen Entwicklungsraum wird deshalb eine möglichst geschlossene und kompakte Entwicklung des Siedlungsgebiets angestrebt. Grossflächige Siedlungserweiterungen setzen voraus, dass die Massnahmen zur Entwicklung nach innen umgesetzt und ausgeschöpft sind und sie sich nicht negativ auf den Landschaftsraum und dessen Bewirtschaftung auswirken. **SL13.2** Der siedlungsnahe Landschaftsraum dient auch der Naherholung. Kantone und Gemeinden sorgen dafür, dass die Naherholung so gelenkt wird, dass möglichst wenig Konflikte mit der Landwirtschaft und den Naturwerten entstehen.	- Landschaftswerte sollen weiter gezielt aufgewertet werden, wie dies bereits heute beim Wiggerpark der Fall ist (4.3). - Die Siedlungen sollen sich durch gezielte Massnahmen (Erhöhung der Ausnützungsziffer, Umnutzung von Brachen etc.) nach innen entwickeln und sich weniger in die Landschaft ausweiten. Damit dies nicht mehr wie im heutigen Masse geschieht, muss die Landschaft auch stärker geschützt werden, z.B. mittels Schutzzonen (4.3). - Wo Nutzungskonflikte bestehen, sind diese durch geeignete Massnahmen zu minimieren (Koordination der Bedürfnisse, Konzentration und Kanalisierung / Lenkung der Nutzungen) (4.3). - Die Siedlungsränder zwischen der Bauzone und dem Landschaftsgebiet sind sorgfältig zu gestalten (4.3).	- L1: Siedlungsnaher Landschaftsraum - L2: Aufwertung Flussräume - S5: Freiraumnetz im urbanen Raum - L1: Siedlungsnaher Landschaftsraum - L2: Aufwertung Flussräume	- Massnahmen Landschaft und Landwirtschaft im kantonalen Richtplan Aargau und im zu überarbeitenden Richtplan Kanton Solothurn - Neues Baugesetz Kanton Aargau, Planungs- und Baugesetz Solothurn - Daueraufgabe, Umsetzung gemäss kantonaler Gesetzgebung und Planungsinstrumenten - Massnahmen zur Aufwertung von Landschaftswerten
M13.1 Der siedlungsnahe Landschaftsraum ist mit einem gut ausgebauten Velo- und Fusswegnetz von den Siedlungsgebieten aus erschlossen.	- Es bestehen verschiedene Probleme / Gefahrenstellen beim Velo- und Fussgängerverkehr: Verstärkung der Trennwirkung durch stark belastete MIV-Achsen und Bahngleise, nicht wesensgerechte Wegführung mit Hindernissen, Druck des MIV auf Zonen und Wege, wo der Fuss- und Veloverkehr Priorität haben soll, durchgehende Signalisation der Radrouten (Wegweisung) fehlt (8.3).	- S5: Freiraumnetz im urbanen Raum - Alle Massnahmen Velo- und Fussverkehr Priorität A und B	- Konzept LV-A-Liste Kanton Solothurn - Kommunale Massnahmen Fuss- und Veloverkehr - Fertigstellung kantonales Radroutennetz Kanton Aargau

Zukunftsbild	Schwachstellen und Handlungsbedarf (Nr. in Klammer = Verweis auf Kapitel in Band 4)	Massnahmen Agglomerationsprogramm Aare-Land 2. Generation	Weitere Massnahmen: Bundesaufgaben, Massnahme erfüllt, Massnahme aus 1. Generation, weitere Massnahmen
14. Den Landschaftsraum im AareLand primär für die Land- und Forstwirtschaft sichern			
SL14.1 Die Siedlungsentwicklung der Wohndörfer im Landschaftsraum erfolgt behutsam primär für den Eigenbedarf im Einklang mit den Landschaft- und Naturwerten sowie der Landwirtschaft (insbesondere Fruchtfolgeflächen). Sie erfolgt konzentriert im Bereich der heutigen Wohndörfer. Auf die Gestaltung des Übergangs Siedlung – Landschaft wird besonderer Wert gelegt. **SL14.2** Die Gemeinden und die Regionen koordinieren bei Bedarf allfällige Nutzungskonflikte (Land- und Forstwirtschaft, Erholung, Freizeitaktivitäten, Erschliessung etc.) im Rahmen von regionalen Landschaftsentwicklungskonzepten.	- Landschaftswerte sollen weiter gezielt aufgewertet werden, wie dies bereits heute beim Wiggerpark der Fall ist (4.3). - Die Siedlungen sollen sich durch gezielte Massnahmen (Erhöhung der Ausnützungsziffer, Umnutzung von Brachen etc.) nach innen entwickeln und sich weniger in die Landschaft ausweiten. Damit dies nicht mehr wie im heutigen Masse geschieht, muss die Landschaft auch stärker geschützt werden, z.B. mittels Schutzzonen (4.3). - Wo Nutzungskonflikte bestehen sind diese durch geeignete Massnahmen zu minimieren (Koordination der Bedürfnisse, Konzentration und Kanalisierung / Lenkung der Nutzungen) (4.3). - Die Siedlungsränder zwischen der Bauzone und den Landschaftsgebieten sind sorgfältig zu gestalten (4.3).	- L1: Siedlungsnaher Landschaftsraum	- Massnahmen Landschaft und Landwirtschaft im kantonalen Richtplan Aargau und im zu überarbeitenden Richtplan Kanton Solothurn - Neues Baugesetz Kanton Aargau, Planungs- und Baugesetz Solothurn - Daueraufgabe, Umsetzung gemäss kantonaler Gesetzgebung und Planungsinstrumenten - Massnahmen zur Aufwertung von Landschaftswerten
M14.1 Wichtige Ziele der Freizeitnutzung sind ab den nahen ÖV-Haltestellen mit ausgeschilderten Fussverbindungen erschlossen.	- Grundsätzlich ist das AareLand mit dem ÖV erschlossen. An verschiedenen Stellen bestehen jedoch Lücken in der ÖV-Erschliessung, teilweise auch bei der Erschliessung von Naherholungsgebieten (6.3).	- Sämtliche Massnahmen Fuss- und Veloverkehr Priorität A und B	- Konzept LV-A-Liste Kanton Solothurn - Kommunale Massnahmen Fuss- und Veloverkehr - Fertigstellung kantonales Radroutennetz Kanton Aargau
M14.2 In Gebieten mit grosser Ausstrahlung für Freizeitnutzungen wird die Verkehrserschliessung mit dem MIV gelenkt und nach Möglichkeit an geeigneten Standorten konzentriert.	- Wo Nutzungskonflikte bestehen, sind diese durch geeignete Massnahmen zu minimieren (Koordination der Bedürfnisse, Konzentration und Kanalisierung / Lenkung der Nutzungen) (4.3).		- Kommunale Konzepte, falls Bedarf Landschaftsentwicklungskonzepte
M14.3 Der Landschaftsraum im Aare- Land ist dort, wo er der Naherholung dient, von den Siedlungsgebieten aus mit einem gut ausgebauten Velo- und Fusswegnetz	- Wo Nutzungskonflikte bestehen, sind diese durch geeignete Massnahmen zu minimieren (Koordination der Bedürfnisse, Konzentration und Kanalisierung / Lenkung	- Sämtliche Massnahmen Fuss- und Veloverkehr Priorität A und B	- Konzept LV-A-Liste Kanton Solothurn - Kommunale Massnahmen Fuss- und Veloverkehr - Studie Abbau Verkehrswiderstände / hindernisfreier

Zukunftsbild	Schwachstellen und Handlungsbedarf (Nr. in Klammer = Verweis auf Kapitel in Band 4)	Massnahmen Agglomerationsprogramm Aare-Land 2. Generation	Weitere Massnahmen: Bundesaufgaben, Massnahme erfüllt, Massnahme aus 1. Generation, weitere Massnahmen
erschlossen.	der Nutzungen) (4.3).		Verkehrsraum: Kommunale Massnahmen Velo Stadt Zofingen
15. Das Freiraumnetz in Teilen des urbanen Entwicklungsraums weiter ausbauen			
SL15.1 Die Städte Aarau, Olten und Zofingen erarbeiten mit ihren angrenzenden Gemeinden aufeinander abgestimmte Freiraumkonzepte, die ein dichtes Netz an Grün- und Freiräumen bezeichnen und sichern.	- Wo Nutzungskonflikte bestehen, sind diese durch geeignete Massnahmen zu minimieren (Koordination der Bedürfnisse, Konzentration und Kanalisierung / Lenkung der Nutzungen) (4.3).	- S5: Freiraumnetz im urbanen Raum - L2: Aufwertung Flussräume	- Kommunale Konzepte, falls Bedarf Landschaftsentwicklungskonzepte
M15.1 Die Grün- und Freiräume werden möglichst abseits stark befahrener Strassen durch direkte und sichere Verbindungen für den Velo- und Fussverkehr miteinander vernetzt.	- Es bestehen verschiedene Probleme / Gefahrenstellen beim Velo- und Fussgängerverkehr: Verstärkung der Trennwirkung durch stark belastete MIV-Achsen und Bahngleise, nicht wesensgerechte Wegführung mit Hindernissen, Druck des MIV auf Zonen und Wege, wo der Fuss- und Veloverkehr Priorität haben soll, durchgehende Signalisation der Radrouten (Wegweisung) fehlt (8.3).	- S5: Freiraumnetz im urbanen Raum - LV13A: Fahrbahnquerungen für Zufussgehende	- Konzept LV-A-Liste Kanton Solothurn - Kommunale Massnahmen Fuss- und Veloverkehr - Fertigstellung kantonales Radroutennetz Kanton Aargau
16. Prägende Flussräume erhalten und weiter entwickeln			
SL16.1 Die Flussräume, insbesondere diejenigen der Aare, der Wigger, der Dünnern, der Pfaffnern, der Suhre, der Uerke und der Wyna werden ausserhalb der Siedlungsgebiete möglichst naturnah und innerhalb der Siedlungsgebiete der lokalen städtebaulichen Tradition entsprechend gestaltet. Der Hochwasserschutz und Renaturierungsprojekte werden dabei berücksichtigt.	- Die eingedolten und / oder begradigten Flüsse sind weiter zu renaturieren (4.3).	- S5: Freiraumnetz im urbanen Raum - L1: Siedlungsnaher Landschaftsraum - L2: Aufwertung Flussräume	- Kantonale Massnahmen Hochwasserschutz und Renaturierungsprojekte
SL16.2 Der Wiggerpark wurde gestützt auf bestehende Konzepte mit Priorität umgesetzt. Die Erweiterung und Fortführung des Wiggerparks wird gemeinsam mit dem Kanton Luzern geprüft.	- Landschaftswerte sollen weiter gezielt aufgewertet werden, wie dies bereits heute beim Wiggerpark der Fall ist (4.3)	- S5: Freiraumnetz im urbanen Raum - L1: Siedlungsnaher Landschaftsraum - L2: Aufwertung Flussräume	- Wiggerpark - Weitere kantonale Projekte Natur und Landschaft - Kommunale Konzepte, falls Bedarf Landschaftsentwicklungskonzepte
M16.1 In den Flussabschnitten mit grosser Ausstrahlung als Naherholungsraum wird die Verkehrserschliessung	- Es bestehen verschiedene Probleme / Gefahrenstellen beim Velo- und Fussgängerverkehr: Ver-		- Kommunale Konzepte, falls Bedarf Landschaftsentwicklungskonzepte

Zukunftsbild	Schwachstellen und Handlungsbedarf (Nr. in Klammer = Verweis auf Kapitel in Band 4)	Massnahmen Agglomerationsprogramm Aare-Land 2. Generation	Weitere Massnahmen: Bundesaufgaben, Massnahme erfüllt, Massnahme aus 1. Generation, weitere Massnahmen
regional gelenkt und nach Möglichkeit an geeigneten Standorten konzentriert.	stärkung der Trennwirkung durch stark belastete MIV-Achsen und Bahngleise, nicht wesensgerechte Wegführung mit Hindernissen, Druck des MIV auf Zonen und Wege, wo der Fuss- und Veloverkehr Priorität haben soll, durchgehende Signalisation der Radrouten (Wegweisung) fehlt (8.3).		
M16.2 Wo sinnvoll und möglich werden Buslinien, insbesondere im Bereich der Aare, so geführt, dass sie auch dem Freizeitverkehr dienen.			- Ausbau Busangebot mit fortschreitender Entwicklung inkl. Schliessen von Lücken und Taktverdichtungen
M16.3 Der Zugang zu den Flussräumen ist von den Wohngebieten aus mit dem Velo- und Fussverkehr sichergestellt (Naherholung).		- Massnahme Velo- und Fussverkehr Priorität A und B	- Konzept LV-A-Liste Kanton Solothurn - Kommunale Massnahmen Fuss- und Veloverkehr - Fertigstellung kantonales Radroutennetz Kanton Aargau
M16.4 An allen Bahnhöfen und den wichtigsten Bushaltestellen im Perimeter des Agglomerationsparks Wiggerpark besteht eine umfassende Besucherlenkung und -information (Wegweiser, Informationstafeln etc.).			- Kommunale Konzepte, falls Bedarf Landschaftsentwicklungskonzepte - Wiggerpark - AareLandWeg
M16.5 Mittels Velo- und Fussgängerrouten sind der Wiggerpark und die Aare miteinander verbunden.	- Es bestehen verschiedene Probleme / Gefahrenstellen beim Velo- und Fussgängerverkehr: Verstärkung der Trennwirkung durch stark belastete MIV-Achsen und Bahngleise, nicht wesensgerechte Wegführung mit Hindernissen, Druck des MIV auf Zonen und Wege, wo der Fuss- und Veloverkehr Priorität haben soll, durchgehende Signalisation der Radrouten (Wegweisung) fehlt (8.3).	- Massnahmen Velo- und Fussverkehr Priorität A und B	- Konzept LV-A-Liste Kanton Solothurn - Kommunale Massnahmen Fuss- und Veloverkehr - Fertigstellung kantonales Radroutennetz Kanton Aargau
17. Mit Siedlungszäsuren das AareLand gliedern und Vernetzungen schaffen			
SL17.1 Die Siedlungszäsuren sind von Bebauungen frei zu halten. Grössere Siedlungsentwicklungen in deren Richtung sind ausgeschlossen. Neue landwirtschaftliche Bauten und Anlagen sind in Hofnähe konzentriert. Neusiedlungen sind ausgeschlossen.	- Die Massnahmen zu den Wildtierkorridoren werden in den kommenden Jahren weiter fortgesetzt. Wildtiere sollen so zwischen isolierten Lebensräumen zirkulieren können. Die gleichzeitige ökologische Aufwertung hat dabei hohe Priorität (5.3)		- Vernetzungskorridore inkl. Wildtierbarriere Stufe I (Autobahn, 2 bis 4 spurige Bahnlinien mit relevantem Nachtverkehr): Murgenthal – Rothrist, Oftringen – Walterswil, östliche Gränichen, Suhr, Buchs AG-Aarau – Biberstein, Gränichen – Teufenthal AG, Brittnau – Wikon – Reiden.
SL17.2 Die betroffenen Gemeinden koordinieren die angestrebte Entwicklung in den Siedlungszäsuren, vor allem betreffend ökologische		- S5: Freiraumnetz im urbanen Raum - L1: Siedlungsnaher Landschaftsraum	

Zukunftsbild	**Schwachstellen und Handlungsbedarf** (Nr. in Klammer = Verweis auf Kapitel in Band 4)	**Massnahmen Agglomerationsprogramm Aare-Land 2. Generation**	**Weitere Massnahmen: Bundesaufgaben, Massnahme erfüllt, Massnahme aus 1. Generation, weitere Massnahmen**
Vernetzungs- und Aufwertungsprojekte, Übergang zwischen Siedlungs- und Freiräumen sowie Siedlungsbegrenzung und -entwicklung, aber auch Ausbau des Velo- und Fusswegnetzes abseits der Verbindungsstrassen zwischen den Ortschaften.			
SL17.3 Die vielfältigen und teilweise konkurrenzierenden Nutzungen (Landwirtschaft, Siedlungsdruck an deren Rändern, Freizeit- und Langsamverkehr, Gewässer) in den Siedlungszäsuren Kölliken / Unterentfelden / Holziken / Muhen / Hirschtal und Suhr / Oberentfelden sind von den betroffenen Gemeinden nach gemeinsamen Entwicklungsvorstellungen zu koordinieren. Neue bauliche Nutzungen sind auf ein Minimum zu beschränken. Die angrenzenden Arbeits- und Siedlungsgebiete werden nicht mehr ausgedehnt. Betriebsbedingte Erweiterungen sind zulässig.	- Wo Nutzungskonflikte bestehen, sind diese durch geeignete Massnahmen zu minimieren (Koordination der Bedürfnisse, Konzentration und Kanalisierung / Lenkung der Nutzungen) (4.3). - Die Siedlungsränder zwischen der Bauzone und den Landschaftsgebiet sind sorgfältig zu gestalten (4.3).	- L1: Siedlungsnaher Landschaftsraum - L2: Aufwertung Flussräume	- Massnahmen Landschaft und Landwirtschaft im kantonalen Richtplan Aargau und im zu überarbeitenden Richtplan Kanton Solothurn - Neues Baugesetz Kanton Aargau, Planungs- und Baugesetz Solothurn - Daueraufgabe, Umsetzung gemäss kantonaler Gesetzgebung und Planungsinstrumenten - Massnahmen zur Aufwertung von Landschaftswerten

Anhang 6:
Tabelle Priorisierung der Massnahmen

Die Massnahmen im Agglomerationsprogramm können der Priorität A, B oder C zugeteilt werden. Die Zuteilung hängt von fünf Kriterien ab: Es sind dies der Realisierungshorizont, die Relevanz, die Kosten, der Nutzung (= Kosten-Nutzen-Verhältnis) sowie die politische Machbarkeit. Besonders wichtig sind das Kosten-Nutzen-Verhältnis und die Bau- und Finanzreife. Bei der Beurteilung der Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms werden vom Bund nur die A- und B-Massnahmen berücksichtigt.

Hinweis zum Vorgehen und zur Tabelle: Bei der Herleitung und Priorisierung der Massnahmen wurden mehr Massnahmen evaluiert als nun im Agglomerationsprogramm enthalten sind. Verschiedene Massnahmen wurden nicht aufgenommen, da sie eines oder mehrere der oben beschriebenen Kriterien nicht erfüllten. Diese Massnahmen sind in der Tabelle nicht mehr dargestellt.

Bei der Priorisierung der Massnahmen für das Agglomerationsprogramm 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?

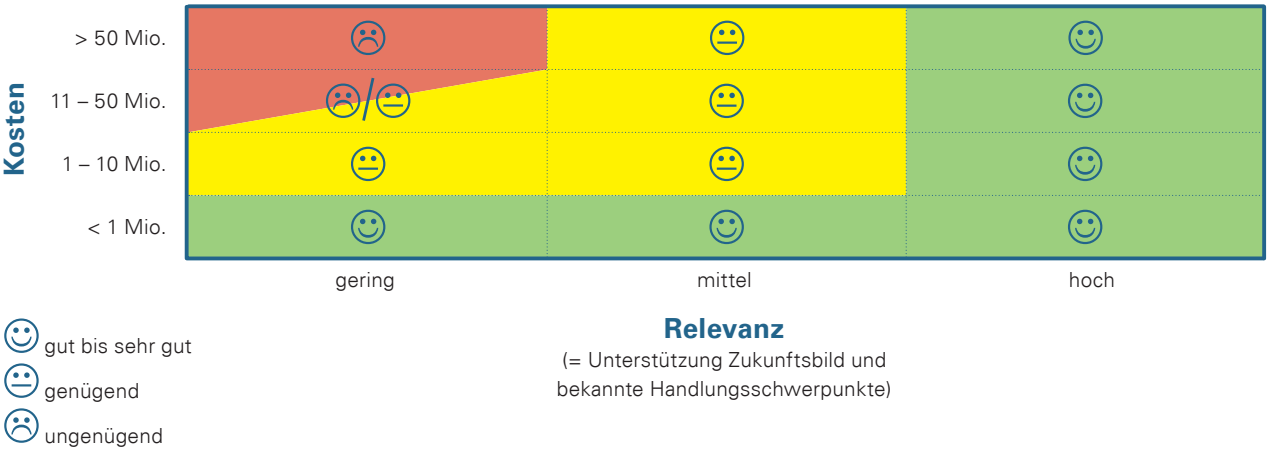
  Dazu werden die voraussichtlichen Kosten mit dem voraussichtlichen Nutzen verglichen:

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

    Dabei heisst:

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

Dazu dient folgendes Schema:



Für folgende Massnahmen wird das Schema nicht angewendet:

- Kleinstmassnahmen: Kosten < 1 Mio. CHF
- Ortsdurchfahrten: Ortsdurchfahrten erfüllen mehrere Ziele: Erhöhung der Verkehrssicherheit, Verbesserung und Erhalt der Funktionsfähigkeit des ÖV, Förderung des Velo- und Fussverkehrs, Verbesserung des Städtebaus, Optimierung der Verkehrsorganisation, Erhöhung der Aufenthaltsqualität etc.. Sie werden deshalb nicht nach diesem Schema priorisiert.

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

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

	Massnahmen	Kosten				Relevanz			Kosten-Nutzen-Verhältnis			Politische Machbarkeit		
		Kleinstmassnahmen (< 1	Gering (1 Mio. - 10 Mio.)	Mittel (11 Mio. - 50 Mio.)	Gross (> 50 Mio.)	Geringe Relevanz	Mittlere Relevanz	Hohe Relevanz	Ungenügend	Genügend	Hoch	Gering	Mittel	Hoch
A-Massnahmen														
Gesamtverkehrsprojekte Bahnhöfe / intermodale ÖV-Drehscheiben														
ÖV1A	Olten: Gesamtverkehrsprojekt: Neuer Bahnhofplatz			X				X			X			X
ÖV2A	Zofingen, Gesamtverkehrsprojekt Bahnhof / Untere Grabenstrasse K104: Sanierung und Aufwertung		X					X			X			X
ÖV3A	Oftringen Zentrum: Intermodale ÖV-Drehscheibe (Bushof / -terminal)		X					X			X			X
ÖV4A	Schönenwerd: Intermodale ÖV-Drehscheibe		X					X			X			X
ÖV5A	Egerkingen: Intermodale ÖV-Drehscheibe		X					X		X			X	
Ausbauten Bahninfrastruktur														
ÖV6A	Zofingen: Wendegleise		X					X			X			X
ÖV7A	Oberentfelden Zentrum: WSB S14: Eigentrassierung mit Aufwertung Ortsdurchfahrt			X				X		X				X
Verkehrsmanagement														
VM1A	Gäu: Umsetzung Verkehrsmanagement		X					X			X			X
Aufwertung Ortsdurchfahrten														
OD1A	Gränichen: Betriebs- und Gestaltungskonzept Suhrer- / Unterdorfstrasse (K242)		X					X			X			X
OD2A	Zofingen: Betriebs- und Gestaltungskonzept Altstadt-ring (K104)		X					X			X			X
OD3A	Aarburg: Betriebs- und Gestaltungskonzept Bahn-hofstrasse (K310)		X					X			X			X
OD4A	Aarau / Buchs / Suhr: Betriebs- und Gestaltungskon-zept Buchser- und Tramstrasse			X				X		X				X
OD5A	Aarau: Betriebs- und Gestaltungskonzept Rohrerst-rasse		X					X			X			X
OD6A	Aarau: Betriebs- und Gestaltungskonzept Tellistrasse		X					X			X			X

	Massnahmen	Kleinstmassnahmen (< 1	Gering (1 Mio. - 10 Mio.)	Mittel (11 Mio. - 50 Mio.)	Gross (> 50 Mio.)	Geringe Relevanz	Mittlere Relevanz	Hohe Relevanz	Ungenügend	Genügend	Hoch	Gering	Mittel	Hoch
OD7A	Aufwertung Ortskern Buchs und ESP-Erschliessung Torfeld Süd Aarau mit Verbindungsspange Buchs Nord (VSBN)		X					X			X			X
OD8A	Eppenberg-Wöschnau: Betriebs- und Gestaltungskonzept Wöschnau		X					X			X			X
OD9A	Niedergösgen: Betriebs- und Gestaltungskonzept Ortsdurchfahrt		X					X			X			X
OD10A	Schönenwerd: Zentrumsdurchfahrt (OHNE Umfahrung)		X					X			X		X	
OD11A	Egerkingen: Aufwertung Dorfachse St. Martinskirche bis Bahnhof		X					X			X			X
OD12A	Erlinsbach SO: Betriebs- und Gestaltungskonzept für Zentrumsbereich inkl. Zufahrtsachsen		X					X			X			X
OD13A	Dulliken: Betriebs- und Gestaltungskonzept Ortsdurchfahrt		X					X		X			X	
Optimierung Kantonsstrassen														
MIV1A	Aarburg, Oftringen, Zofingen: Wiggertalstrasse Abschnitt Mitte „ERZO bis Bernstrasse“			X				X			X			X
MIV2A	Umsetzung kantonales P+R-Konzept Aargau		X					X			X			X
Einzelmassnahmen Velo- und Fussverkehr														
LV1A	Aarau: Aarebrücke flankierende Massnahmen Velo- und Fussverkehr		X					X			X			X
LV2A	Aarburg – Rothrist: Kantonale Radroute R510: Neue Linienführung Verbindung Aarburg – Rothrist		X					X			X			X
LV3A	Olten: Attraktivierung Aareraum „andaare“			X			X				X			X
LV4A	Aarau: Aufwertung Aareraum für Fussgänger- und Veloverkehr sowie für Naherholung		X				X				X			X
LV5A	Däniken: Erhöhung Sicherheit LV an vier Knoten der Ortsdurchfahrt		X				X				X			X
LV6A	Olten: Reduktion Trennwirkung Bahngleise Olten Bahnhof Hammer – Zentrum		X				X				X			X

	Massnahmen	Kleinstmassnahmen (< 1	Gering (1 Mio. - 10 Mio.)	Mittel (11 Mio. - 50 Mio.)	Gross (> 50 Mio.)	Geringe Relevanz	Mittlere Relevanz	Hohe Relevanz	Ungenügend	Genügend	Hoch	Gering	Mittel	Hoch
LV7A	Olten: Winkelunterführung: Erhöhung Benutzerstandard für den Velo- und Fussverkehr		X				X				X			X
LV8A	Verbesserung Velo- und Fusswegverbindung Industriegebiet Härkingen zum Bahnhof Egerkingen	X					X				X			X
Massnahmenbündel Velo- und Fussverkehr														
LV9A	zofingenregio: Umsetzung Velokonzept		X					X			X			X
LV10A	Kanton Solothurn: Umsetzung Radwegnetz		X					X			X			X
LV11A	Kanton Solothurn: Umsetzung kantonales B+R-Konzept: Kombinierte Mobilität	X						X			X			X
LV12A	Kanton Solothurn: Veloland 2030 Optimierung / Ausbau Routen von Veloland Schweiz und Wanderwege		X				X				X			X
LV13A	Fahrbahnquerungen für Zufussgehende		X				X			X				X
B-Massnahmen														
Gesamtverkehrsprojekte Bahnhöfe / Intermodale ÖV-Drehscheiben														
ÖV1B	Oftringen Zentrum: Neue Haltestelle SBB			X				X			X			X
Aufwertung Ortsdurchfahrten														
OD1B	Aarburg: Aufwertung Oltnerstrasse K103				X			X		X		X		
OD2B	Rothrist: Betriebs- und Gestaltungskonzept Bernstrasse (K235)			X				X			X		X	
Optimierung Kantonsstrassen														
MIV1B	Umfahrung Hägendorf / Rickenbach (ERO+)			X				X			X		X	
Massnahmen Velo- und Fussverkehr														
LV1B	Niederamt: Veloschnellroute Aarau – Olten		X					X		X			X	
LV2B	Aarburg – Olten: Langsamverkehrsverbindung Aarburg – Bahnhof Olten							X			X		X	
LV3B	Kanton Solothurn: Umsetzung kantonales B+R-Konzept: Kombinierte Mobilität	X						X		X			X	

	Massnahmen	Kleinstmassnahmen (< 1	Gering (1 Mio. - 10 Mio.)	Mittel (11 Mio. - 50 Mio.)	Gross (> 50 Mio.)	Geringe Relevanz	Mittlere Relevanz	Hohe Relevanz	Ungenügend	Genügend	Hoch	Gering	Mittel	Hoch
C-Massnahmen (Hinweis: Die Kosten sind sehr grobe Kostenschätzungen und werden sich bei den weiteren Planungsschritten ändern)														
Ausbauten Bahninfrastruktur														
ÖV1C	Aarburg: SBB-Haltestelle Aarburg Höchi			X				X		X			X	
ÖV2C	Olten: Wendeanlage Olten Hammer			X				X		X			X	
Optimierung Kantonsstrassen														
MIV1C	Aarau: Kreuzplatz			X				X		X			X	
Massnahmen Velo- und Fussverkehr														
LV1C	Buchs: Velo- und Fussverbindung Buchs – Aarau		X					X		X			X	

Anhang 7:
Umsetzungsbericht Massnahmen 1. Generation

Umsetzungsbericht zur Gesamtkonzeption des Agglomerationsprogramms AareLand 1. Generation laut Leistungsvereinbarung Teil B

1) Erläuterungen zum Sinn und Geist der Gesamtkonzeption des Agglomerationsprogramms 1. Generation

Die Ausführungen haben zum Ziel, dem Bund ein besseres Verständnis für die Herausforderungen in der Agglomeration bei der Umsetzung des Programms der 1. Generation zu ermöglichen.
Im Wesentlichen sind

- *auf Schwierigkeiten und deren Auswirkungen auf das Agglomerationsprogramm 1. Generation hinweisen,*
- *allenfalls bereits bekannte/absehbare inhaltliche Abweichungen und Veränderungen des Sinn und Geists des Agglomerationsprogramms zu erläutern.*

Dabei müssen die Ausführungen folgende Themenbereiche mindestens umfassen:

- *Zentrale Vision/Leitbild/Ziele*
- *Strategie Siedlung und Verkehr sowie*
- *Wirkung der Schlüsselmassnahmen und evtl. besondere Zusatzleistungen [auf Sinn und Geist Agglomerationsprogramm]*

Konkrete Massnahmenänderungen sind unabhängig davon weiter gemäss Leistungsvereinbarung direkt dem ARE zu melden.

Umsetzung des Agglomerationsprogramms 1. Generation

Grundsätzlich sind bei der Umsetzung der Massnahmen im Programm der 1. Generation keine grösseren Herausforderungen aufgetreten, sodass „Sinn und Geist“ des Agglomerationsprogramms erfolgreich erreicht werden können. Mit der Revision der kantonalen Richtpläne sowie der Inkraftsetzung des teilrevidierten Baugesetzes im Kanton Aargau sind die Massnahmen Siedlung/Landschaft der 1. Generation bezüglich Behördenverbindlichkeit im Wesentlichen umgesetzt. Teilweise sind sie auch bereits grundeigentumsverbindlich in der Nutzungsplanung festgesetzt. Die Umsetzung der Massnahmen wird ausserdem unterstützt durch neue Planungsinstrumente, wie beispielsweise den kommunalen Gesamtplan Verkehr und den regionalen Sachplan.

Das Gesamtkonzept „Siedlung und Verkehr Unteres Wiggertal“ ist ausgearbeitet und liegt politisch konsolidiert vor. Die beteiligten Gemeinden und der Regionalplanungsverband zofingenregio haben dem Konzept 2011 zugestimmt. Damit ist die in der Leistungsvereinbarung festgehaltene Vorbedingung zur Finanzierung der Massnahme „Knotensanierung K104 Zofingen bis Zentrum Oftringen“ (AL 8.20) erbracht.

Politische Gründe führten bei nachfolgenden Massnahmen zu Anpassungen: Den Projektierungskredit für die Massnahme „Ortszentrum Schönenwerd“ (AL 7.17) hat die Einwohnerversammlung 2011 an einer

Konsultativabstimmung abgelehnt. Das Projekt kann nicht wie geplant umgesetzt werden und es sind neue Randbedingungen zu definieren. Im Agglomerationsprogramm 2. Generation wurde deshalb ein neues Gesamtprojekt formuliert, welches aus den drei Teilprojekten „Siedlungsentwicklung Dorfkern", „intermodale ÖV-Drehscheibe" und „Zentrumsdurchfahrt" besteht. Nachdem die Gemeindeversammlung die Aufwertung des Ortszentrums Egerkingen (AL 4.25) zweimal abgelehnt hat, konnte mit Unterstützung einer neu geschaffenen Mitwirkungsgruppe das Projekt weiterentwickelt werden. Dieses Projekt wird 2012 der Gemeindeversammlung vorgestellt. Die Kreditvorlage für den Aufbau der Mobilitätszentrale Aarau (AL 2.20) wurde vom Einwohnerrat knapp abgelehnt. Der Entscheid ist nicht als generelle Ablehnung zu einem Mobilitätsmanagement zu verstehen. Das Mobilitätsmanagement für die Stadt Aarau wird in angepasster Form ohne Mobilitätszentrale weiterentwickelt (vgl. Kommentar in der Tabelle).

Während der weiteren Ausarbeitung führten gewonnene Erkenntnisse bzw. veränderte Rahmenbedingungen bei einigen Massnahmen zu Anpassungen. So hat sich gezeigt, dass die Ziele einer Mobilitätszentrale am Standort Zofingen (AL 9.12) kostengünstiger und mit ähnlich grosser Wirkung erreicht werden können, wenn weiterführende Informationen über Mobilitätsangebote auf einer Mobilitätsseite im Internet bereitgestellt werden. Dazu wird das bestehende Regionsportal zofingenregio.ch genutzt, welches bereits heute für ausführliche Informationen zur Mobilität bekannt ist. In Zofingen konnte ein zweites Parkhaus nicht errichtet werden. Damit ist auch das vorgesehene Parkleitsystem (AL 9.31) nicht sinnvoll und wird nicht eingeführt.

Bei folgenden Massnahmen erfolgten ebenfalls Weiterentwicklungen (vgl. Tabellen im Anhang):
- AL 1.11: Aarau, Kreisel Weinberg (reduzierter Kreiseldurchmesser)
- AL 2.32: Hintere Bahnhofstrasse + Knoten Gais (Veränderung in der Verkehrsentwicklung).
- AL 3.18: Gränichen, Sanierung Anschluss (Anpassungen wegen Ortsdurchfahrt Suhr)
- AL 3.31: Doppelspur Gränichen - Bleien (Veränderung der Angebotsstrategie)
- AL 8.15: Regionale Nutzflächenanalyse (Redimensionierung Projektfinanzierung)

Auswirkungen auf „Sinn und Geist" des Agglomerationsprogramms 1. Generation
Die Vision der 1. Generation ist mit den sich in der Umsetzung befindenden sowie geplanten Massnahmen zu erreichen. Dies zeigt der für den vorliegenden Bericht erhobene Umsetzungsstand der Massnahmen. Die oben erwähnten Anpassungen gefährden die Erreichung der Vision und Ziele der 1. Generation nicht. Der „Sinn und Geist" des Agglomerationsprogramms 1. Generation bleibt erhalten. Für die eingangs geschilderten Herausforderungen bei der Umsetzung einzelner Massnahmen konnten, wie bereits dargelegt, Lösungen gefunden werden. Die Erreichung der für die 1. Generation definierten Ziele wie die Schaffung attraktiver Wohn- und Arbeitsorte, die Verbesserung der Funktionsfähigkeit des Verkehrssystems, der Siedlungsqualität sowie der Erreichbarkeit der Zentren und Entwicklungsschwerpunkte unter Erhaltung intakter Lebensräume und Reduktion der Umweltbelastung bleibt gewährleistet.

Wirkung der Massnahmen
Die Wirkung der Massnahmen kann zu diesem Zeitpunkt noch nicht abschliessend beurteilt werden. Die Massnahmen sind erst seit kurzem umgesetzt, oder befinden sich noch in der Umsetzungs- bzw. Planungsphase.

Beim Bahnhof Aarau sind Verbesserungen der LV- und ÖV-Situation zu erwarten, weil die Massnahmen „Bushof Aarau" (AL 2.13) und „Velo- und Fussgängerunterführung" (AL 2.31) demnächst umgesetzt sein werden.

Vorleistungen wie z.B. das dringliche Projekt „Eigentrassierung Wynental- und Suhrentalbahn" zeigen bereits erste Wirkungen. So beschloss der Kanton die B-Massnahme „Hintere Bahnhofstrasse und Kno-

ten Gais“ (AL 2.32) mit Kosten von 30 Millionen vorerst nicht umzusetzen, weil unter anderem die Verlegung der Wynental- und Suhrentalbahnlinie Ende 2010 die Leistungsfähigkeit des Kreisels Gais erhöhte und entlastend auf die Hintere Bahnhofstrasse wirkte.

Erste Auswirkungen der revidierten kantonalen Richtpläne und des teilrevidierten Baugesetzes auf die Planungspraxis der Gemeinden sind beispielsweise bereits mit den Erarbeitungen der kommunalen Gesamtpläne Verkehr zu erkennen. Die Wirkungen dieser Planungen sind von den Gemeinden darzulegen.

2) Ausführungen zur Nachvollziehbarkeit, Stringenz und Kohärenz zwischen 1. und 2. Generation Agglomerationsprogramm

Bei der Prüfung der 2. Generation wird verstärkt Wert auf die logische Nachvollziehbarkeit des Agglomerationsprogramms gelegt: Die vorgeschlagenen Massnahmen müssen aus der Analyse, dem Zukunftsbild und den Strategien nachvollziehbar abgeleitet werden (roter Faden) (vgl. Weisung Kapitel 1.4). Das Agglomerationsprogramm der 1. Generation ist Bestandteil dieser Grundlagen. Die Agglomeration muss klar aufzeigen, dass das Agglomerationsprogramm der 2. Generation auf dem Agglomerationsprogramm der 1. Generation schlüssig aufbaut und dass Verbesserungen vorgenommen wurden. Der Zusammenhang zwischen der 1. und 2. Generation muss im aktuellen Programm nachvollziehbar sein. Konkret ist in diesem Berichtsteil nachvollziehbar aufzuzeigen wie sich dieser Zusammenhang darstellt.

Falls dies im Bericht des Agglomerationsprogramms 2. Generation nachvollziehbar und umfassend dargestellt ist, genügen hier entsprechende Seitenverweise.

Die Kontinuität zwischen dem Agglomerationsprogramm der 1. und 2. Generation ist, wie in Kapitel 4 und 5 des Schlussberichts dargelegt, gewährleistet. Das Programm der 2. Generation lässt sich auf den zentralen Erkenntnissen und Grundlagen der 1. Generation aufbauen. Teil 2 des Schlussberichts schildert die Herleitung der Massnahmen.

Als Reaktion auf den Prüfbericht des Bundes wurde unter anderem die Vision für das Programm der 1. Generation zum Zukunftsbild mit den Teilstrategien Siedlung/Landschaft und Mobilität erweitert und konkretisiert (vgl. Band 1, Kapitel 6 und Band 3). Die Massnahmen der 1. Generation sind so kohärent in das Programm der 2. Generation eingebunden. Kapitel 4.3 des Schlussberichts adressiert den Umgang mit den im Prüfbericht geschilderten Kritikpunkten.

Das Zukunftsbild bietet eine Gesamtkonzeption über die Teilräume hinweg und ermöglicht die langfristige Abstimmung von Verkehr und Siedlung sowie die kohärente Ableitung von Massnahmen („roter Faden“). Es schafft Grundlagen für eine koordinierte Siedlungsentwicklung nach innen und zur Siedlungsbegrenzung. Unter Berücksichtigung der kantonalen Richtpläne legt das Zukunftsbild in mehreren Teilstrategien die Siedlungsräume fest. Daraus werden im Agglomerationsprogramm die entsprechenden Massnahmen abgeleitet. Es zeigt die Abhängigkeiten zwischen Siedlung, Landschaft sowie Verkehr auf und gewährleistet damit, dass die Probleme nicht isoliert betrachtet werden. Potenzielle Synergien werden dadurch besser erkannt und genutzt. Die neu erstellten LV-Konzepte im Kanton Solothurn und die erkannten Schwachstellen im kommunalen LV-Netz des Kantons Aargau (auch durch die Erhebung der Veloabstellanlagen), dienen zudem als Basis für gut aufeinander abgestimmte Massnahmen, die über die Teilräume hinweg wirken.

Die eingangs erwähnte Revision wichtiger kantonaler Planungsinstrumente in den beiden Kantonen, sowie die Ausarbeitung regionaler Entwicklungskonzepte (vgl. Band 1, Kapitel 3 und Abb. 1, S. 7) hat die Kohärenz des Agglomerationsprogramms weiter verbessert. Die Revision führte auch dazu, dass die Massnahmen zu Siedlung und Landschaft aus dem Agglomerationsprogramm der 1. Generation (Freiraumentwicklung, Wildtierkorridore etc.) bereits umgesetzt und somit in der 2. Generation nur ergänzende Massnahmen nötig sind.

3) B1-Massnahmen 1. Generation Agglomerationsprogramm
vgl. nachfolgende Excel-Tabellen (Umsetzungsbericht 2012, Teil A).

Dringliche Projekte / Projets urgents

Bundesbeschluss über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds vom 4. Oktober 2006 / Arrêté fédéral concernant le crédit global pour le fonds d'infrastructure du 4 octobre 2006

						N° mes ure-Info	Coût d'investissement				Etat des coûts Prestation de la Confédération		Echéancier				Avancement des travaux	Explications
							Examen de la Confédération et convention de financement (CF)	Etat actuel		Fin du projet selon facture finale convention de financement	Convention de financement	Fin du projet selon facture finale convention de financement	Mise en œuvre				Avancement des travaux ensemble de la mesure	**évtl.** explications de l'ensemble de la mesure
OFS-n°	Cl.	Agglomération (2000)	Code ARE	Mesure - n° (agglo)	Description de la mesure	Cat. (Intern e à l'ARE)	Coût	Estimation actuelle des coûts, renchérissement incl. (Mio.)	TVA incl.? (oui=1, non=0)	Etat de l'estimation des coûts (MM/AAAA)	Coût (Mio renchérissement et TVA incl.)	Coût (2005 sans TVA)	Coût (Mio renchérissement et TVA incl.)	Date fin convention de financement (JJ/MM/AAAA)	Début des travaux (AAAA)	Fin = facture finale (AAAA)	Mise en service (AAAA)	%	Place pour d'évtl. explications (10 lignes max. par mesure, taille de la police de caractère: 10, largeur de la colonne: 10 cm)
						M-Info	Investitionskosten					Kostenstand Bundesbeitrag		Zeitplanung				Baufort-schritt	Erläuterungen
							Prüfung Bund und Finanzierungs vereinbarung (FV)	Aktueller Stand		Abschluss Projekt lt.Schlussrechnung Finanzierungsvere.		Finanzierun gsvereinbar ung	Abschluss Projekt lt. Schlussrechnu ng Finanzierungs vere.	Umsetzung				Baufort-schritt Gesamt-mass-nahme	**evtl.** Erläuterungen zur Gesamtmassnahme
BFS-Nr	Kl.	Agglomeration (2000)	Code ARE	Mass-nahmen-nummer (Agglo)	Massnahme Bezeichnung	Kat. (ARE intern)	Kosten	Aktuelle Kosten-schätzung *inkl. Teuerung* (Mio.)	inkl. MWSt? (ja=1, nein=0)	Stand aktuelle Kosten-schätzung (MM/JJJJ)	Kosten (Mio inkl. Teuerung und MWSt.)	Kosten (2005 exkl. MWSt)	Kosten (Mio inkl. Teuerung und MWSt.)	Datum Abschluss Finanzierungsve reinbarung (TT.MM.JJJJ)	Baubeginn (JJJJ)	Abschluss = Schlussrechnu ng (JJJJ)	Inbetriebnah me (JJJJ)	%	Platz für evtl. Erläuterungen (max. 10 Zeilen pro Massnahme bei ca. 10 cm Spaltenbreite- und Schriftgrösse 10)
2581	M	2581 Aareland	2581.119	-	Eigentrassierung Wynental- und Suhrentalbahn (WSB)	1	80	98.2	1	06/2011		40					2010		In Betrieb; Kostenangaben gemäss Endkostenprognose; Fertigstellungsarbeiten im Gang
2581	M	2581 Aareland	2581.120	-	Entlastung Region Olten		256	298	1	12/2011		128					2013		Projekt auf Kurs, Eröffnung auf 2013, Umgestaltungsmassnahmen werden wie geplant bis 2018 umgesetzt

Bemerkungen/Erklärungen zur Tabelle / Remarques/explications concernant le tableau

füllt ARE vorweg aus / rempli au préalable par l'ARE
ist von Agglommeration auszufüllen / est rempli par l'agglomération
wird von IF-Administration ausgefüllt werden / sera rempli par l'administration du Fonds d'infratructure

A1- Infrastrukturelle Massnahmen - Priorität A / A1 - Mesures infrastructurelles - Priorité A

vgl. Leistungsvereinbarung Kapitel 3.3 / voir accord sur les prestations, chap. 3.3

						N° mesure-Info	Etat des coûts d'investissement						Etat des coûts prestation de la		Echéancier					Avancement des travaux	Etapes prévues jusqu'au début prévu de la mise en œuvre / début des travaux
						Catégorie des Mesures	Indications lors de la remise par l'agglomération (2007)	Examen de la Confédération 2009 et accord sur les prestations	Etat actuel			Fin du projet selon facture finale convention de financement	Accord sur les prestations	Fin du projet selon facture finale convention de financement	Mise en œuvre					Avancement des travaux ensemble de la mesure	Description des étapes prévues et de la manière de procéder nécessaires jusqu'au début prévu de la mise en oeuvre / début des travaux, délais inclus / explications **si la mesure ne sera pas réalisée**
OFS-n°	Cl.	Agglomération (2000)	Code ARE	Mesure - n° (agglo)	Description de la mesure	Type (interne à l'ARE)	Cat. (interne à l'ARE)	Coût d'investissement	Priorité abc	Coût état 2005 sans TVA	Priorité abc	Estimation actuelle des coûts	avec TVA ? (oui=1, non =0)	Etat de l'estimation des coûts (MM/AAAA)	Coût (Mio renchérissement et TVA incl.)	Coût (2005 sans TVA)	Coût (Mio renchérissement et TVA incl.)	Date fin des avant projets (MM/AAAA)	Date fin convention de financement (JJ/MM/AAAA)	Début des travaux (AAAA)	Fin = facture finale (AAAA)	Mise en service (AAAA)	%	Explications (10 lignes max. par mesure, taille de la police de caractère: 10, largeur de la colonne: 10 cm)

						Massn.-Info	Kostenstand Investitionskosten						Kostenstand Bundesbeitrag		Zeitplanung					Baufortschritt	Vorgesehene Schritte bis zum geplanten Umsetzungsbeginn/Baubeginn
						Massn.-Kategorie	Angaben Einreichung Agglomeration (2007)	Überprüfung Bund 2009 und Leistungsvereinbarung	Aktueller Stand			Abschluss Projekt lt.Schlussrechnung Finanzierungsvereinbar	Leistungsvereinbarung	Abschluss Projekt lt. Schlussrechnung Finanzierungsvereinbarung		Umsetzung				Baufortschritt Gesamtmassnahme	Beschrieb der vorgesehenen Schritte und Verfahren, welche bis zum geplanten Umsetzungsbeginn/Baubeginn noch notwendig sind inkl. Termine / Erläuterung **wenn nicht realisiert**
BFS-Nr	Kl.	Agglomeration (2000)	Code ARE	Massnahmen-nummer (Agglo)	Massnahme	Typ (ARE intern)	Kat. (ARE intern)	Kosten Investitionen	Priorität ABC	Kosten (2005 exkl. MWSt)	Priorität ABC	Aktuelle Kostenschätzung *inkl. Teuerung* (Mio.)	inkl. MWSt? (ja=1, nein=0)	Stand aktuelle Kostenschätzung (MM/JJJJ)	Kosten (Mio inkl. Teuerung und MWSt.)	Kosten (2005 exkl. MWSt)	Kosten (Mio inkl. Teuerung und MWSt.)	Datum Abschluss Vorprojekte (MM.JJJJ)	Datum Abschluss Finanzierungsvereinbarung (TT.MM.JJJJ)	Baubeginn (JJJJ)	Abschluss = Schlussabrechnung (JJJJ)	Inbetriebnahme (JJJJ)	%	Erläuterungen (max. 10 Zeilen pro Massnahme bei ca. 10 cm Spaltenbreite- und Schriftgrösse 10)
2581	M	2581 Aareland	2581.006	2.11.ÖV/MIV	Verkehrsmanagement Region Aarau mit Dosierungen und Busspuren (Zentrum)	6f	6	10.00	A	5.17	A	-	-	-		2.07				2014		2020		Planung im Gang; keine aktuelle Kostenschätzung vorhanden
2581	M	2581 Aareland	2581.007	2.12.ÖV	WSB-Station Torfeld Süd	1h	1	4.00	A	3.95	A	5	1	07/2010		1.58				2013		2015		Kreditgenehmigung, Bewilligungsverfahren, Landerwerb, Ausführungsprojekt, Submission
2581	M	2581 Aareland	2581.008	2.13.ÖV	Bushof Bahnhof Aarau	1m	5	8.00	A	6.89	A	8.3	1	12/2008		2.76				2011		2013		im Bau
2581	M	2581 Aareland	2581.013	2.17.MIV	Aarau Umgestaltung K109 Bahnhof	2s	7	2.00	A	1.72	A	4.9	1	12/2008		0.69				2011		2013		im Bau
2581	M	2581 Aareland	2581.024	3.11.ÖV/MIV	Verkehrsmanagement Region Aarau mit Dosierungen und Busspuren (Südost)	6a	6	3.00	A	2.59	A	3	1	12/2008		1.03				2014		2016		Generelles Projekt in Erarbeitung (Abschluss voraussichtlich 2013)
2581	M	2581 Aareland	2581.113	3.20.Siedlung	Buchs Aufwertung Ortszentrum	2s	7	4.00	0	3.45	A	5	1	01/2012		1.38				2018		2020		Neustart Projektbearbeitung, Kreditgenehmigung, Bewilligungsverfahren
2581	M	2581 Aareland	2581.114	3.21.Siedlung	Suhr Aufwertung Ortszentrum	2s	7	6.00	0	5.17	A	9	1	11/2011		2.07				2014		2016		Weitere Schritte:Vernehmlassung, Kreditgenehmigung Gemeinde + Kanton, Bewilligungsverfahren, Landerwerb,
2581	M	2581 Aareland	2581.116	7.17.MIV	Ortszentrum Schönenwerd	2s	7	3.00	A	2.59	A	-	-	-		1.03				-		-		Am 13. Februar 2011 lehnte die Einwohnerversammlung Schönenwerd an einer Konsultativabstimmung den Projektierungskredit für die Dorfkernentlastung ab. Dadurch kann die Massnahme Ortszentrumdurchfahrt nicht wie geplant realisiert werden und muss anhand der neuen Randbedingungen überarbeitet werden.
2581	M	2581 Aareland	2581.080	8.11.ÖV/MIV	Verkehrsmanagement Region Wiggertal inkl. Busspuren (Koordination mit Kt. SO & Autobahn)	6a	6	15.00	A	9.22	A	-	-	-		3.69				2014		2020		Planung im Gang; keine aktuelle Kostenschätzung vorhanden
2581	M	2581 Aareland	2581.081	8.12.ÖV	Verlegen Haltestelle Küngoldingen	1h	1	2.00	A	1.74	A	2.5	0	03/2009		0.69				2014		2014		Projektierung wird nach Sistierung wieder aufgenommen. Projektierung erfolgt durch BVU AVK (Sektion öV). Protokollauszug des Gemeinderats zur Wiederaufnahme liegt vor.
2581	M	2581 Aareland	2581.089	8.20.MIV	Knotensanierungen K104 Zofingen bis Zentrum Oftringen	2k	2	15.00	A	12.93	A	18	1	11/2010		5.17				2014		2017		Verschiedene Teilprojekte sind in Projektierung (BGK Oftringen, Abschnitt Kreuzplatz bis Knoten Lanz, Auflageprojekte Oftringern Knoten Lanz und Zofingen Ausbau Vorstadt), Kreditgenehmigung, Bewilligungsverfahren
2581	M	2581 Aareland	2581.111	0.0	Konzept LV_A-Liste	3be	3	37.60	0	25.20	A	-	-	-		10.08				laufend		laufend		Projektstand der einzelnen Massnahmen sehr unterschiedlich: Einzelne Massnahmen liegen erst auf Stufe Vorprojekt vor, andere wiederum sind in der Ausführungsphase (siehe Finanzierungsvereinbarungen).

Bemerkungen/Erklärungen zur Tabelle / Remarques/explications concernant le tableau

- **füllt ARE vorweg aus / rempli au préalable par l'ARE**
- **ist von Agglommeration auszufüllen / est rempli par l'agglomération**
- **wird von IF-Administration ausgefüllt werden / sera rempli par l'administration du Fonds d'infratructure**

Ae1 - Eigenleistung / Ae1 - Prestations entièrement assumées par l'agglomération, priorité A

vgl. Leistungsvereinbarung Kapitel 3.2 / voir accord sur les prestations, chap. 3.2

						N° mesure-Info		Etat des coûts d'investissement						Echéancier			Etapes prévues jusqu'au début prévu de la mise en œuvre / début des travaux
						Catégorie de mesure		Indications lors de la remise par l'agglomération (2007)		Examen de la Confédération 2009 et accord sur les prestations		Etat actuel			Mise en œuvre		Description des étapes prévues et de la manière de procéder nécessaires jusqu'au début prévu de la mise en oeuvre / début des travaux, délais inclus / explications **si la mesure ne sera pas réalisée**
OFS-n°	Cl.	Agglomération (2000)	Code ARE	Mesure - n° (agglo)	Description de la mesure	Type (interne à l'ARE)	Cat. (interne à l'ARE)	Coût d'investissement	Priorité ABC	Priorité et classement		Estimation actuelle des coûts	avec TVA ? (oui=1, non =0)	Etat de l'estimation des coûts (MM/AAAA)	Début des travaux (AAAA)	Fin (AAAA)	Mise en service (AAAA)	Explications (10 lignes max. par mesure, taille de la police de caractère: 10, largeur de la colonne: 10 cm)
						Massn.-Info		**Kostenstand Investitionskosten**						**Zeitplanung**			**Vorgesehene Schritte bis zum geplanten Umsetzungsbeginn/Baubeginn**
						Massn.-Kategorie		Angaben Einreichung Agglomeration (2007)		Überprüfung Bund 2009 und Leistungsvereinbarung		Aktueller Stand			Umsetzung			Beschrieb der vorgesehenen Schritte und Verfahren, welche bis zum geplanten Umsetzungsbeginn/Baubeginn noch notwendig sind inkl. Termine / Erläuterung **wenn nicht realisiert**
BFS-Nr	Kl.	Agglomeration (2000)	Code ARE	Mass-nahmen-nummer (Agglo)	Massnahme	Typ (ARE intern)	Kat. (ARE intern)	Kosten Investi-tionen	Priorität ABC	Priorität und Einstufung		Aktuelle Kosten-schätzung *inkl. Teuerung* (Mio.)	inkl. MWSt? (ja=1, nein=0)	Stand aktuelle Kosten-schätzung (MM/JJJJ)	Baubeginn (JJJJ)	Abschluss (JJJJ)	Inbetriebnahme (JJJJ)	Erläuterungen (max. 10 Zeilen pro Massnahme bei ca. 10 cm Spaltenbreite- und Schriftgrösse 10)
2581	M	2581 Aareland	2581.004	1.11.MIV	Aarau K107/K243 Knoten Weinberg	2k	2	1.10	A	1.10	Ae	0.2	1	01/2012	2013	2013	2013	Der Kreisel Weinberg wird in seiner ursprünglich geplanten Variante nicht realisiert. Stattdessen wird ein Versuchsbetrieb mit einem reduzierten Kreisel-Durchmesser eingerichtet.
2581	M	2581 Aareland	2581.005	1.12.Siedlung	Küttigen K107, Rückbau zu Dorfstrasse	2s	7	1.00	A	1.00	Ae	-	-	-	-	-	-	Verzögerung wegen politischen Schwierigkeiten; die Übergabe vom Kanton an die Gemeinde kann erst 2014 erfolgen und nicht wie ursprünglich vorgesehen 2012; die Pläne für den Rückbau sind bereits fertig u. können sofort umgesetzt werden falls die Gemeindeversammlung der Finanzierung zustimmt; Baubeginn frühestens ab 2015 möglich, mit einer Inbetriebnahme ist nach 2018 zu rechnen.
2581	M	2581 Aareland	2581.023	2.25.Siedlung	Unterbindung Schleichverkehr Gönhardquartier/Zelgli/Scheibenschachen Aarau	3s	7	2.60	A	2.60	Ae	-	-	-	-	2012	-	Die Umsetzung der Massnahme ist eng verknüpft mit dem Verkehrsmanagment Region Aarau (AL 3.11, 2581.024). Verkehrsberuhigende Massnahmen in den Gebieten Zelgli und nördlich der Aare sind weitgehend abgeschlossen. Im Gönhardquartier werden momentan die Massnahmen zur Vermeidung von quartierfremdem Verkehr in Zusammenarbeit mit Quartiervertretern evaluiert. Die Kosten für das Gönhardquartier können erst nach dem Vorliegen des Massnahmenkatalogs und des Gesamtkonzepts für AL 3.11 genauer ermittelt werden.
2581	M	2581 Aareland	2581.035	3.18.MIV	Gränichen K242 IO Sanierung Anschluss Nordstrasse	2k	2	4.00	A	4.00	Ae	4	1	12/2007	2020	2020	2020	Das Projekt muss im Zusammenhang mit der Ostumfahrung Suhr überprüft und angepasst werden.
2581	M	2581 Aareland	2581.044	4.16.ÖV	ESP Olten SüdWest: Buserschliessung Wil-Olten-Olten SüdWest/Bornfeld-Wangen	4	4	1.00	A	1.00	Ae	1.1	1	09/2011	-	-	2015	Angebotsstudie ist ausgearbeitet
2581	M	2581 Aareland	2581.055	4.20.MIV	ESP Olten SüdWest: Arealinterne Erschliessung	2	2	0.10	A	0.10	Ae	0.1	1	2008	2011	2012	2013	2011/12 realisiert; geht mit Eröffnung des dringlichen Projekts "Entlastung Region Olten" in Betrieb.
2581	M	2581 Aareland	2581.057	4.22.MIV	ESP Areal Industriewerk SBB: Anpassungen/Ausbau Gösgerstrasse inkl. Verkehrssteuerung/Lichtsignalanlage/Erschliess.	2	2	2.00	A	2.00	Ae	2	1	2008	2014	2015	2015	Aktuell: Vernehmlassung Gesamtbetrachtung Arealentwicklung, Gestaltungsplan
2581	M	2581 Aareland	2581.058	4.27.MIV	Umgestaltung der Ortsdurchfahrt Kappel	2s	7	3.50	A	3.50	Ae	3	1	04/2011	2012	2013	2013	Baubeginn 2012 (abhängig Entscheid Verwaltungsgericht zu 3
2581	M	2581 Aareland	2581.076	7.16.Siedlung	Obergösgen: Sanierung Ortszentrum (inkl. 2 Knoten)	2s	7	2.50	A	2.50	Ae	5	1	04/2011	2014	2015	2015	(keine Siedlungsmassnahme sondern MIV, LV)
2581	M	2581 Aareland	2581.104	10.11.ÖV	Park+Ride (P+R) - Angebot für Gesamtagglomeration erstellen und umsetzen, in Koordination mit Park+Rail Konzept SBB	2.00		2.00	A	2.00	Ae	2	1	01/2012	2011	2025	-	Kanton AG: unterschiedliche Prioritäten je nach Auslastung der bestehenden Anlage, Platzverfügbarkeit, Bahnhofsumfeldplanung etc. Kanton SO: Studie P+R für Region Olten-Gösgen-Gäu ist ausgearbeitet. Massnahmen werden in der 2. Generation eingegeben

Bemerkungen/Erklärungen zur Tabelle / Remarques/explications concernant le tableau

füllt ARE vorweg aus / rempli au préalable par l'ARE
ist von Agglommeration auszufüllen / est rempli par l'agglomération
wird von IF-Administration ausgefüllt werden / sera rempli par l'administration du Fonds d'infratructure

Av1 - Nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierte Massnahmen - Verkehr / Av1 - Mesures non imputables au fonds d'infrastucture - Transports

vgl. Leistungsvereinbarung Kapitel 3.1 / voir accord sur les prestations, chap. 3.1

						Etat des coûts d'investissement							Echéancier			Etapes prévues jusqu'au début prévu de la mise en œuvre / début des travaux
						Indications lors de la remise par l'agglomération (2007)		Examen de la Confédération 2009 et accord sur les prestations		Etat actuel (si disponible)			Mise en œuvre			Description des étapes prévues et de la manière de procéder nécessaires jusqu'au début prévu de la mise en oeuvre / début des travaux, délais inclus / explications **si la mesure ne sera pas réalisée**
OFS-n°	Cl.	Agglomération (2000)	Code ARE	Mesure - n° (agglo)	Description de la mesure	Coût d'investissement	Priorité ABC	Coût	Priorité ABC	Estimation actuelle des coûts	avec TVA ? (oui=1, non =0)	Etat de l'estimation des coûts (MM/AAAA)	Début des travaux (AAAA)	Fin (AAAA)	Mise en service (AAAA)	Explications (10 lignes max. par mesure, taille de la police de caractère: 10, largeur de la colonne: 10 cm)
						Kostenstand Investitionskosten							**Terminplanung**			**Vorgesehene Schritte bis zum geplanten Umsetzungsbeginn/Baubeginn**
						Angaben Einreichung Agglomeration (2007)		Überprüfung Bund 2009 und Leistungsvereinbarung		Aktueller Stand falls vorhanden			Umsetzung			Beschrieb der vorgesehenen Schritte und Verfahren, welche bis zum geplanten Umsetzungsbeginn/Baubeginn noch notwendig sind inkl. Termine / Erläuterung **wenn nicht realisiert**
BFS-Nr	Kl.	Agglomeration (2000)	Code ARE	Mass-nahmen-nummer (Agglo)	Massnahme	Kosten Investi-tionen	Priorität ABC	Kosten	Priorität ABC	Aktuelle Kosten-schätzung *inkl. Teuerung* (Mio.)	inkl. MWSt? (ja=1, nein=0)	Stand aktuelle Kosten-schätzung (MM/JJJJ)	Beginn (JJJJ)	Abschluss (JJJJ)	Inbetriebnahme (JJJJ)	Erläuterungen (max. 10 Zeilen pro Massnahme bei ca. 10 cm Spaltenbreite- und Schriftgrösse 10)
2581	M	2581 Aareland	2581.019	2.20.MIV	Aufbau Mobilitätsmanagement Aarau	0.50	A	k.A	Av	0	1	01/2012	2008	2009	-	Die Kreditvorlage für den Aufbau der Mobilitätszentrale wurde im Einwohnerrat am 22.6.2009 knapp abgelehnt. Der Entscheid kann jedoch nicht als generelle Ablehnung zu einem Mobilitätsmanagement in der Stadt Aarau verstanden werden. Der Stadtrat hat deshalb für die Umsetzung des Mobilitätsmanagments jährlich 100 000 Franken budgetiert. Die Umsetzung beruht auf folgenden Handlungschwerpunkten: leichter Zugang zu Informationen (Internetplatform), gezielte Aktivitäten (Mobilitätstag), effizientes Beratungsangebot (Unternehmen, Neuzuzüger etc.), Vorbildfunktion (Mobilitätsmanagement in der Verwaltung).
2581	M	2581 Aareland	2581.060	4.23.MIV	Aufbau einer Mobilitätszentrale im Zentrum Olten	0.50	A	k.A	Av							Ein bereinigtes Konzept mit der Finanzierungsfrage liegt noch nicht vor. Das Projekt ist aus Ressourcengründen zurückgestellt. Im Zusammenarbeit mit so!mobil werden Machbarkeitsabklärungen durchgeführt.
2581	M	2581 Aareland	2581.099	9.11.MIV	Flächendeckendes regional abgestimmtes Gesamtkonzept Parkierung für Zofingen und die Region	0.10	A	k.A	Av	0.06	1	09/2009	2009	2013	-	Nächste Schritte: Bereinigung Zwischenbericht durch Arbeitsgruppe, Verabschiedung des Zwischenberichts durch zofingenregio, Ausarbeitung und Beschluss regionaler Sachplan
2581	M	2581 Aareland	2581.216	4.18ÖV	ESP SBB Areal Nord: Verbesserte Buserschliessung Areal Industriewerk SBB	k.A	k.A	k.A	Av	-	-	-	-	-	-	aktuell kein Angebot, da zur Zeit kein Bedarf.
2581	M	2581 Aareland	2581.217	6.11ÖV	Ergänzendes Busangebot bei Trassenengpässen Olten – Aarau auf der Schiene	k.A	k.A	k.A	Av							Im Moment bestehen keine Trassenengpässe auf der Schiene, welche durch den Einsatz einer parallelen Busverbindung gemildert werden könnten. Daher wurde kein ergänzendes Busangebot bestellt. Die frühere Schnellbusverbindung Aarau – Däniken war eingerichtet worden, weil das Niederamt von Zürich aus temporär nur noch stündlich erreichbar war. Seit die halbstündliche Verbindung (alternierend via Olten/Aarau) wieder klappt, wurde der ergänzende Bus, der nur sehr schlecht ausgelastet war, wieder abbestellt. Falls erneut Trassenengpässe auf der Schiene auftreten sollten, was im Moment nicht erwartet wird, ist das ergänzende Busangebot auf Standby.
2581	M	2581 Aareland	2581.218	7.11ÖV	Optimierung des öffentlichen Verkehrs und Priorisierung des Fussgänger- und Veloverkehrs im Ortszentrum Schönenwerd	k.A	k.A	k.A	Av	-	-	-	-	-	-	Wird im Zusammenhang mit Projekt Ortszentrum Schönenwerd (2581.116) berücksichtigt.
2581	M	2581 Aareland	2581.219	8.13ÖV	Verbesserte öV-Erschliessung der ESPs Oftringen/Aarbaurg	k.A	k.A	k.A	Av	-	-	-	-	2012	-	Massnahme auf Fahrplanwechsel Dezember 2012 umgesetzt
2581	M	2581 Aareland	2581.220	9.12MIV	Aufbau einer Mobilitätsberatung im Zentrum Zofigen	k.A	k.A	k.A	Av	-	-	-	-	-	-	Vertiefte Abklärungen haben gezeigt, dass eine separate Mobilitätszentrale am Standort Zofingen nicht wirtschaftlich vertretbar zu betrieben ist. Stattdessen werden weiterführende Informationen über Mobilitätsangebote aufbereitet und auf einer Mobilitätsseite im Internet zur Verfügung gestellt. Dazu wird das bestehende Regionsportal zofingenregio.ch genutzt, wo bereits heute zahlreiche Informationen zur Mobilität enthalten sind.

Bemerkungen/Erklärungen zur Tabelle / Remarques/explications concernant le tableau

füllt ARE vorweg aus / rempli au préalable par l'ARE
ist von Agglommeration auszufüllen / est rempli par l'agglomération
wird von IF-Administration ausgefüllt werden / sera rempli par l'administration du Fonds d'infratructure

As1 - Nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierte Massnahmen - Siedlung / As1 - Mesures non imputables au fonds d'infrastucture - Urbanisation

vgl. Leistungsvereinbarung Kapitel 3.1 / voir accord sur les prestations, chap. 3.1

						Horizon temporel	Etapes prévues jusqu'au début prévu de la mise en œuvre / début des travaux
						voir accord sur les prestations	Description des étapes prévues et de la manière de procéder nécessaires jusqu'au début prévu de la mise en oeuvre / début des travaux, délais inclus (AAAA) / Echéances principales de la mise en oeuvre (consultations, entrée en vigueur ou étapes procédurales lors de la fixation des contenus dans les plans directeurs et plans d'utilisation, ...) / explications si **la mesure ne sera pas réalisée**
OFS-n°	Cl.	Agglomération (2000)	Code ARE	Mesure - n° (agglo)	Description de la mesure selon l'accord sur les prestations	(AAAA)	Explications (10 lignes max. par mesure, taille de la police de caractère: 10, largeur de la colonne: 10 cm)
						Zeithorizont	Vorgesehene Schritte bis zum geplanten Umsetzungsbeginn/Baubeginn
						laut Leistungsvereinbarung	Beschrieb der vorgesehenen Schritte und Verfahren, welche bis zur geplanten Umsetzung noch notwendig sind inkl. Termine (JJJJ); Meilensteine der Umsetzung (Konsultationen/Vernehmlassungen, in Kraft Setzung bzw. Prozedur-Schritte bei Festsetzungen der Inhalte über Richt- und Nutzungspläne,...) / Erläuterung **wenn nicht realisiert**
BFS-Nr	Kl.	Agglomeration (2000)	Code ARE	Massnahmen-nummer (Agglo)	Massnahmenbezeichnung gemäss Leistungsvereinbarung	(JJJJ)	Erläuterungen (max. 10 Zeilen pro Massnahme bei ca. 10 cm Spaltenbreite- und Schriftgrösse 10, alle Schritte mit Jahreszahl)
2581	M	2581 Aareland	2581.204	2.23S	ESP Aarau: Dienstleistungen, PE, Wohnen güterintensiv an der T5	2014	Planungsstudien und die BNO-Revision werden 2012 abgeschlossen. Arbeiten an Infrastruktur und Hochbauten sind im Gange bzw. konnten teilweise schon 2010 abgeschlossen werden. Es wird damit gerechnet, dass das Projekt nach 2017 umgesetzt sein wird.
2581	M	2581 Aareland	2581.205	3.19S	ESP Wynenfeld (Buchs): güterintensive Arbeitsnutzungen an der T5	2014	Ist bereits umgesetzt.
2581	M	2581 Aareland	2581.206	4.24S	Entwicklung von Arbeitsplatzschwerpunkt Egerkingen/Härkingen (PE, AI, evtl. GT)	2014	In Planung. Gegenwärtig werden die Vereinbarungen mit den Landeigentümern aufgegleist.
2581	M	2581 Aareland	2581.207	4.25S	Aufwertung Ortszentrum Egerkingen	2018	Projekt wurde von der Gemeindeversammlung 2 mal (2008 und 2009) abgelehnt. Grund dafür waren die zu wenig berücksichtigten Anliegen. Neu wurde eine Mitwirkungsgruppe gegründet, welche die Anliegen der BewohnerInnen aufnimmt. In Zusammenarbeit konnte ein neues Projekt entwickelt werden. Dieses wird 2012 der Gemeindeversammlung vorgestellt.
2581	M	2581 Aareland	2581.208	4.26S	Hägendorf: Aufwertung des Bahnhofsgebietes als ÖV-Knoten und als Ortszentrum	2018	Noch nicht umgesetzt.
2581	M	2581 Aareland	2581.209	8.15S	Regionale Nutzflächenanalyse/Nutzungskonzepte Abstimmung Nutzungspotenzial mit Kapazitäten geplanter Verkehrsmanagement	2014	Im Rahmen des Forschungsprojektes "Planung in funktionalen Räumen" der Hochschule Rapperswil sollten Grundlagen und Methoden zur Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsplanung entwickelt werden. Dafür wurde bei der Förderungsagentur für Innovation finanzielle Unterstützung beantragt. Das Beitragsgesuch wurde vom Bund abgelehnt. Das Projekt konnte deshalb nicht in der ursprünglichen Form realisiert werden. Im Rahmen einer Masterarbeit konnte aber ein vereinfachter Forschungsansatz realisiert werden. Die Schlussresultate werden Ende 2012 erwartet.
2581	M	2581 Aareland	2581.210	8.17S	Entwicklung ESP Oftringen/Aarburg (Alte Str.) (AI, Fachmärkte, PR, evtl. GT, PE, Freizeit)	2014	Die Massnahme ist abhängig vom Zeitplan für die Realisierung der 2. Etappe der Wiggertalstrasse (Abschnitt "ERZO bis Bernstrasse"). Die entsprechenden Umzonungen/Zielsetzungen für den ESP sind im Zusammenhang mit diesem Projekt zu formulieren und innerhalb einer Teilrevision der Nutzungsplanung rechtlich zu sichern. Nach der vom Bund geänderten Priorität der Massnahme "Wiggertalstrasse Oftringen" (AL 8.19) ist nun der der Abschnitt "ERZO bis Bernstrasse" Teil der Massnahme MIV1A in der 2. Generation. Der Baubeginn ist für 2012 angesetzt (vgl. Schlussbericht Band 1, S. 104 und Band 2, S. 108). Das generelle Projekt der K 204 Wiggertalstrasse wurde gemäss Regierungsratsbeschluss 2012-000216 (22.2.12) genehmigt.
2581	M	2581 Aareland	2581.211	8.18S	Konzept zu städtebaulichen Gestaltung und Aufwertung entlang der K 104	2014	Die Vorabklärungen und Analysen wurden erstellt. Das Betriebs- und Gestaltungskonzept liegt bereinigt vor. Beide Gemeiden (Zofingen und Oftirngen) haben dem Konzept zugestimmt. Nun werden das Strassenbauprojekte erstellt.
2581	M	2581 Aareland	2581.212	8.22S	Aufwertung Ortskern Aarburg (nach der Realisierung der Umfahrung) und Oftringen	2014	**Ortskern Oftringen**: Mit der Kernzonenplanung und der Erschliessung der Kernzonen wurde die Aufwertung des Ortskerns gestartet. Bereits realisiert sind die Erschliessung Kernzone Ost und West. Weiterführende konzeptionelle Arbeiten führten zur Erweiterung der Kernzone und zur Erarbeitung eines städtebaulichen Konzepts für die Entwicklung des gesamten Zentrumsgebiets. Das Testverfahren wurde 2011 abgeschlossen. Momentan sind Entwurfsarbeiten für Gestaltungspläne in Bearbeitung, die voraussichtlich 2012 dem Kanton zur Prüfung eingereicht werden können. Eine Genemigung durch den Regierungs- und Gemeinderat wird für 2013 angestrebt. Die Umsetzungsphase sollte 2014 abgeschlossen sein. Gewisse weitere Hochbauten sind vorraussichtlich 2017 fertiggestellt. **Ortskern Aarburg**: Mit der Eröffnung der Ortskernumfahrung konnte das Projekt gestartet werden. Eine rechtskräftige Baubewilligung wird Anfangs 2013 erwartet. Die Detailplanung und Submission wird anschliessend erfolgen. In der zweiten Jahreshälfte von 2013 wird mit einem Baubeginn gerechnet. Die Eröffnung wird voraussichtlich 2015 erfolgen.
2581	M	2581 Aareland	2581.213	9.13S	Aufwertung Ortszentrum Zofingen	2014	Die Genemigung durch den Stadtrat wird Mitte 2012 erwartet. Das Projekt sollte dann Ende 2012 umgesetzt sein.
2581	M	2581 Aareland	2581.214	9.14S	Entwicklung ESP Zofingen/Strengelbach Industrie (AI, PR,PE klein, ZE)	2014	Ist bereits umgesetzt.

Bemerkungen/Erklärungen zur Tabelle / Remarques/explications concernant le tableau

füllt ARE vorweg aus / rempli au préalable par l'ARE
ist von Agglommeration auszufüllen / est rempli par l'agglomération
wird von IF-Administration ausgefüllt werden / sera rempli par l'administration du Fonds d'infratructure

Nicht IF Schiene - Massnahmen im Bereich Schiene ohne Beteiligung aus dem Infrastrukturfonds / non FI rail - Mesures dans le domaine du rail sans participation du fonds d'infrastructure

Durch andere Mittel finanzierbare Massnahmen (vgl. Prüfbericht 2009 Kapitel 5.4) / Mesures pouvant être financées par d'autres sources de financemant de la Confédération (voir Rapport d'examen de la Confédération, chap. 5.4)

Liste der Massnahmen A im Bereich Schiene, welche nicht für eine finanzielle Beteiligung des Bundes aus dem Infrastrukturfonds vorgesehen sind, sondern für eine andere Finanzierung geprüft werden (Anhang 17 der Botschaft über die Freigabe der Mittel ab 2011 für das Programm Agglomerationsverkehr) Liste des mesures A dans le domaine du rail, pour lesquelles une participation de la Confédération au travers du fonds d'infrastructures n'est pas prévue, mais pour lesquelles une autre source de financement est examinée (Annexe 17 du Message relatif à l'arrêté fédéral sur la libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2011)

						Etat des coûts d'investissement							**Echéancier**			**Etapes prévues jusqu'au début prévu de la mise en œuvre / début des travaux**
						Indications lors de la remise par l'agglomération (2007)		Examen de la Confédération 2009 et accord sur les prestations		Etat actuel			Mise en œuvre étape 2011-2014/2015-2018/2019-2022/2023-2027			Description des étapes prévues et de la manière de procéder nécessaires jusqu'au début prévu de la mise en oeuvre / début des travaux, délais inclus / explications **si la mesure ne sera pas réalisée**
OFS-n°	Cl.	Agglomération (2000)	Code ARE	Mesure - n° (agglo)	Description de la mesure	Coût	Priorité ABC	Coût	Priorité ABC	Estimation actuelle des coûts	avec TVA ? (oui=1, non =0)	Etat de l'estimation des coûts (MM/AAAA)	Début des travaux (AAAA)	Fin (AAAA)	Mise en service (AAAA)	Explications (10 lignes max. par mesure, taille de la police de caractère: 10, largeur de la colonne: 10 cm)
						Kostenstand Investitionskosten							**Terminplanung**			**Vorgesehene Schritte bis zum geplanten Umsetzungsbeginn/Baubeginn**
						Angaben Einreichung Agglomeration (2007)		Überprüfung Bund 2009		Aktueller Stand			Umsetzung Etappe 2011-2014/2015-2018/2019-2022/2023-2027			Beschrieb der vorgesehenen Schritte und Verfahren, welche bis zum geplanten Umsetzungsbeginn/Baubeginn noch notwendig sind inkl. Termine / Erläuterung **wenn nicht realisiert**
BFS-Nr	Kl.	Agglomeration (2000)	Code ARE	Mass-nahmen-nummer (Aggio)	Massnahme	Kosten Investi-tionen	Priorität ABC	Kosten	Priorität ABC	Aktuelle Kosten-schätzung *inkl. Teuerung* (Mio.)	inkl. MWSt? (ja=1, nein=0)	Stand aktuelle Kosten-schätzung (MM/JJJJ)	Baubeginn (JJJJ)	Abschluss (JJJJ)	Inbetriebnahme (JJJJ)	Erläuterungen (max. 10 Zeilen pro Massnahme bei ca. 10 cm Spaltenbreite- und Schriftgrösse 10)
2581	M	2581 Aareland	2581.028	3.13.ÖV	Umbau WSB-Bahnhofanlagen in Aar	6.00	A	5.20	A	14.3	1	2009	2011	2014	2013	-
2581	M	2581 Aareland	2581.029	3.14.ÖV	Doppelspur Bleien - Teufenthal	9.00	A	7.80	A	-	-	-	-	-	-	gemäss Angebotsvision 2030 erst in 2. Priorität nötig
2581	M	2581 Aareland	2581.031	3.16.ÖV	Ausbau Bahnhof Oberentfelden	2.50	A	2.20	A	-	-	-	-	-	-	Massnahme eingeleitet; Plangenehmigungsverfahren (PGV) hängig beim BAV
2581	M	2581 Aareland	2581.03	3.15.ÖV	Doppelspur Steinfeld - Suhr	7.00	A	0.00	A	-	-	-	-	-	2010	Wird zusammen mit dem dringlichen Projekt Eigenterassierung WSB (Eigentrassierung Aarau-Buchs-Suhr, ETABS) erstellt

Bemerkungen/Erklärungen zur Tabelle / Remarques/explications concernant le tableau

füllt ARE vorweg aus / rempli au préalable par l'ARE
ist von Agglommeration auszufüllen / est rempli par l'agglomération
wird von IF-Administration ausgefüllt werden / sera rempli par l'administration du Fonds d'infratructure

B restl. - restliche Massnahmen laut Leistungsvereinbarung und Prüfbericht (wenn nicht schon vollständig und nachvollziehbar im Agglomerationsprogramm integriert) / B restantes - Mesures restantes selon l'accord sur les prestations et le rapport d'examen (si elles ne sont pas encore complètes et intégrées de manière logique dans le projet d'agglomération)

B1-, Be1, n d lFm f M B1

B1 (vgl. Leistungsvereinbarung Kapitel 3.4 / voir accord sur les prestations, chap. 3.4)
Be1 (vgl. Prüfbericht 2009 Kapitel 5.3 / voir Rapport d'examen de la Confédération, chap. 5.3)
n d lFm f M B1

Durch andere Mittel finanzierbare Massnahmen (vgl. Prüfbericht 2009 Kapitel 5.4) Liste der Massnahmen B im Bereich Schiene, welche nicht für eine finanzielle Beteiligung des Bundes aus dem Infrastrukturfonds vorgesehen sind, sondern für eine andere Finanzierung geprüft werden (Anhang 18 der Botschaft über die Freigabe der Mittel ab 2011 für das Programm Agglomerationsverkehr) / Mesures pouvant être financées par d'autres sources de financemant de la Confédération (voir Rapport d'examen de la Confédération, chap. 5.4) Liste des mesures B dans le domaine des rail pour lesquelles une participation financière de la confédération au travers du fonds d'infrastructures n'est pas prévue, mais pour lesquelles une autre source de financement est examinée (annexe 18 du Message relatif à l'arrêté fédéral sur la libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2011)

						N° mesure-Info		Etat des coûts d'investissement				Projets d'agglomeration de 2ème Generation	
						Catégorie de mesures		Indications lors de la remise par l'agglomération (2007)		Examen de la Confédération 2009 et accord sur les prestations		Partie intégrante	partie non-intégrante
OFS-n°	Cl.	Agglomération (2000)	Code ARE	Mesure - n° (agglo)	Description de la mesure	Type (interne à l'ARE)	Cat. (interne à l'ARE)	Coût d'investissement	Priorité ABC	Coût état 2005 sans TVA	Priorité ABC	avec quelle logique est-ce représenté dans le projet d'agglomération (renvoi aux pages du projet d'agglomération de 2ème génération - (10 lignes max. par mesure, taille de la police de caractère et largeur de la colonne inchangés)	(10 lignes max. par mesure, taille de la police de caractère: 10, largeur de la colonne: 10 cm)
						Massn.-Info		Kostenstand Investitionskosten				Agglomerationsprogramm 2. Generation	
						Massn.-Kategorie		Angaben Einreichung Agglomeration (2007)		Überprüfung Bund 2009 und Leistungsvereinbarung		Bestandteil	Kein Bestandteil
BFS-Nr	Kl.	Agglomeration (2000)	Code ARE	Mass-nahmen-nummer (Agglo)	Massnahme	Typ (ARE intern)	Kat. (ARE intern)	Kosten Investitionen	Priorität ABC	Kosten (2005 exkl. MWSt)	ABC	Wie nachvollziehbar im Agglomerationsprogramm dargestellt (Seitenverweis Agglomerationsprogramm 2. Gen. Gegebenenfalls Erläuterungen - max. 10 Zeilen pro Massnahme bei gleichbleibender Spalten- und Schriftgrösse)	Erläuterung (max. 10 Zeilen pro Massnahme bei ca. 10 cm Spaltenbreite- und Schriftgrösse 10)
2581	M	2581 Aareland	2581.011	2.31.LV	Aarau Bahnhof Velo-/ Fussgängerunterführung Ost	3m	5	10	B	8.62	B	-	Konzeptionelle Vorarbeiten sollen neu 2013 geleistet werden. Ende 2015/Anfangs 2016 wird mit einer rechtskräftigen Baubewilligung gerechnet. Mit dem Bau soll Ende 2016 begonnen werden. Eröffnet wird die Unterführung nach 2017.
2581	M	2581 Aareland	2581.015	2.32.MIV	Hintere Bahnhofsstrasse + Knoten Gais	2	2	30	B	25.85	B	-	Durch die Verlegung der WSB (22.11.10) hat sich die Leistungsfähigkeit des Kreisels Gais erhöht, mit Eröffnung der neuen Staffeleggstrasse (7.12.10), den diversen Umbauten in Aarau (Bahnhofplatz, Aargauerplatz, hintere Bahnhofstrasse) im 2011 ergaben sich Verkehrsverlagerungen, die sich vermutlich erst nach Abschluss der Arbeiten am Knoten Suhrebrücke (2013) neu einstellen werden. Der Kanton wird einen allfälligen Handlungsbedarf bezüglich Knoten Gais im Auge behalten, jedoch vorerst kein Projekt planen.
2581	M	2581 Aareland	2581.033	3.32.ÖV	Eigentrassierung Oberentfelden Zentrum	1	1	12	B	10.41	B	Ist zusammen mit AL 3.33 in der 2. Generation Teil der A-Massnahme ÖV6A "Oberentfelden Zentrum: WSB S14 Eigenterassierung mit Aufwertung Ortsdurchfahrt" (vgl. Schlussbericht Band 1, S. 101 und Band 2, S. 54)	-
2581	M	2581 Aareland	2581.115	3.33.Siedlun	Oberentfelden Aufwertung Ortszentrum	2s	7	4	B	3.45	B	Projekt fortgeschritten, in der 2. Generation Teil der A-Massnahme ÖV6A "Oberentfelden Zentrum: WSB S14 Eigenterassierung mit Aufwertung Ortsdurchfahrt" (vgl. Schlussbericht Band 1, S. 101 und Band 2, S. 54)	-
2581	M	2581 Aareland	2581.084	8.31.ÖV	Neue Haltestelle Oftringen Zentrum	1h	1	12	B	12.83	B	Integriert in die 2. Generation mit 2 Massnahmen (vgl. Schlussbericht Band 1, S. 101): ÖV3A "Oftringen Zentrum: Intermodale ÖV-Drehscheibe (Bushof/-terminal)" (Schlussbericht Band 2, S. 38) und ÖV1B "Oftringen Zentrum: Neue Haltestelle SBB" (Schlussbericht Band 2, S. 160)	-
2581	M	2581 Aareland	2581.101	9.31.MIV	Parkleitsysteme Zofingen	6pls	6	1	B	0.86	B	-	Wird wegen sehr ungünstigem Kosten-Nutzen-Verhältnis nicht weiterverfolgt, zumal der Bau eines ursprünglich geplanten zweiten Parkhauses nicht realisiert werden kann (vgl. Schlussbericht Band 1, S. 102)
2581	M	2581 Aareland	2581.078	7.31.Siedlun	Dulliken: Verkehrssanierung (Optimierung Verkehrsanbindung an die H5)	2	2	3	B	k.A.	B	Massnahme OB3B (Schlussbericht Band 2, S. 104): Dulliken: Betriebs- und Gestaltungskonzept Ortsdurchfahrt (B-Projekt)	-
2581	M	2581 Aareland	2581.032	3.31.ÖV	Doppelspur Gränichen - Bleien	1	1	11	B	9.50	5-B	-	Der Kanton hat gemeinsam mit der WSB die langfristige Angebotsstrategie und die erforderlichen Infrastrukturausbauten überprüft. Es hat sich gezeigt, dass für die im Vordergrund stehenden Angebotserweiterungen die Massnahme eine tiefe Priorität hat und vorerst höchstens einem stabileren Betrieb dienen würde. Die Prioritäten für die nächsten Infrastrukturausbauten liegen beim Ausbau der Kreuzungsstationen Oberkulm, Zetzwil und Leimbach. Diese Ausbauten sind in der Leistungsvereinbarung WSB 2013-16 angemeldet (Finanzierung durch Bund und Kanton gestützt auf Art. 56 EBG).

Bemerkungen/Erklärungen zur Tabelle / Remarques/explications concernant le tableau

füllt ARE vorweg aus / rempli au préalable par l'ARE
ist von Agglommeration auszufüllen / est rempli par l'agglomération
wird von IF-Administration ausgefüllt werden / sera rempli par l'administration du Fonds d'infratructure

Anhang 9:
Übersichtskarte mit den Massnahmen

A-Massnahmen

Nr.	Massnahme
Gesamtverkehrsprojekte Bahnhöfe/Intermodale ÖV-Drehscheiben	
ÖV1A	Olten: Gesamtverkehrsprojekt: Neuer Bahnhofplatz
ÖV2A	Zofingen: Gesamtverkehrsprojekt Bahnhof/Untere Grabenstrasse K104: Sanierung und Aufwertung
ÖV3A	Oftringen Zentrum: Intermodale ÖV-Drehscheibe (Bushof/-terminal)
ÖV4A	Schönenwerd: Intermodale ÖV-Drehscheibe
ÖV5A	Egerkingen: Intermodale ÖV-Drehscheibe
Ausbauten Bahninfrastruktur	
ÖV6A	Zofingen: Wendegleise
ÖV7A	Oberentfelden Zentrum: WSB S14: Eigentrassierung mit Aufwertung Ortsdurchfahrt
Verkehrsmanagement	
VM1A	*Gäu: Umsetzung Verkehrsmanagement*
Aufwertung Ortsdurchfahrten	
OD1A	Gränichen: Betriebs- und Gestaltungskonzept Suhrer-/Unterdorfstrasse (K242)
OD2A	Zofingen: Betriebs- und Gestaltungskonzept Altstadtring (K104)
OD3A	Aarburg: Betriebs- und Gestaltungskonzept Bahnhofstrasse (K310)
OD4A	Aarau/Buchs/Suhr: Betriebs- und Gestaltungskonzept Buchser- und Tramstrasse
OD5A	Aarau: Betriebs- und Gestaltungskonzept Rohrerstrasse
OD6A	Aarau: Betriebs- und Gestaltungskonzept Tellistrasse
OD7A	Buchs: ESP-Erschliessung Torfeld Süd Aarau mit Verbindungsspange Buchs Nord
OD8A	Eppenberg-Wöschnau: Eppenberg-Wöschnau: Betriebs- und Gestaltungskonzept Wöschnau
OD9A	Niedergösgen: Betriebs- und Gestaltungskonzept Ortsdurchfahrt
OD10A	Schönenwerd: Zentrumsdurchfahrt (OHNE Umfahrung)
OD11A	Egerkingen: Gesamtverkehrsprojekt Aufwertung Dorfachse St. Martinskirche bis Bahnhof
OD12A	Erlinsbach SO: Betriebs- und Gestaltungskonzept für Zentrumsbereich inkl. Zufahrtsachsen
OD13A	Dulliken: Betriebs- und Gestaltungskonzept Ortsdurchfahrt
Optimierung Kantonsstrassen	
MIV1A	Aarburg, Oftringen, Zofingen: Wiggertalstrasse Abschnitt Mitte „ERZO bis Bernstrasse"
MIV2A	*Umsetzung kantonales P+R-Konzept Aargau*
Einzelmassnahmen Velo- und Fussverkehr	
LV1A	Aarau: Aarebrücke flankierende Massnahmen Velo- und Fussverkehr
LV2A	Aarburg - Rothrist: Kantonale Radroute R510: Neue Linienführung Verbindung Aarburg – Rothrist
LV3A	Olten: Attraktivierung Aareraum „andaare"
LV4A	Aarau: Aufwertung Aareraum für Fussgänger- und Veloverkehr sowie für Naherholung
LV5A	Däniken: Erhöhung Sicherheit LV an vier Knoten der Ortsdurchfahrt
LV6A	Olten: Reduktion Trennwirkung Bahngleise Olten Bahnhof Hammer – Zentrum
LV7A	Olten: Winkelunterführung: Erhöhung Benutzerstandard für den Velo- und Fussverkehr
LV8A	Härkingen – Egerkingen: Velo- und Fussverkehrsverbindung Industriegebiet Härkingen an den Bahnhof Egerkingen
Massnahmenbündel Velo- und Fussverkehr	
LV9A	*zofingenregio: Umsetzung Velokonzept zofingenregio*
LV10A	*Kanton Solothurn: Umsetzung Radwegnetz*
LV11A	*Kanton Solothurn: Umsetzung kantonales B+R-Konzept: kombinierte Mobilität*
LV12A	*Kanton Solothurn: Veloland 2030 Optimierung/Ausbau Routen von Veloland Schweiz und Wanderwege*
LV13A	*Fahrbahnquerungen für Zufussgehende*

B-Massnahmen

Nr.	Massnahme
Gesamtverkehrsprojekte Bahnhöfe/Intermodale ÖV-Drehscheiben	
ÖV1B	Oftringen Zentrum: Neue Haltestelle SBB
Aufwertung Ortsdurchfahrten	
OD1B	Aarburg: Aufwertung Oltnerstrasse K103
OD2B	Rothrist: Betriebs- und Gestaltungskonzept Bernstrasse (K235)
Optimierung Kantonsstrassen	
MIV1B	Umfahrung Hägendorf / Rickenbach (ERO+)
Massnahmen Velo- und Fussverkehr	
LV1B	Niederamt: Veloschnellroute Aarau - Olten inkl. Aarewehr bei Dulliken - Winznau
LV2B	Aarburg - Olten Langsamverkehrsverbindung Aarburg - Bahnhof Olten
LV3B	*Kanton Solothurn: Umsetzung kantonales B+R-Konzept: kombinierte Mobilität*

C-Massnahmen

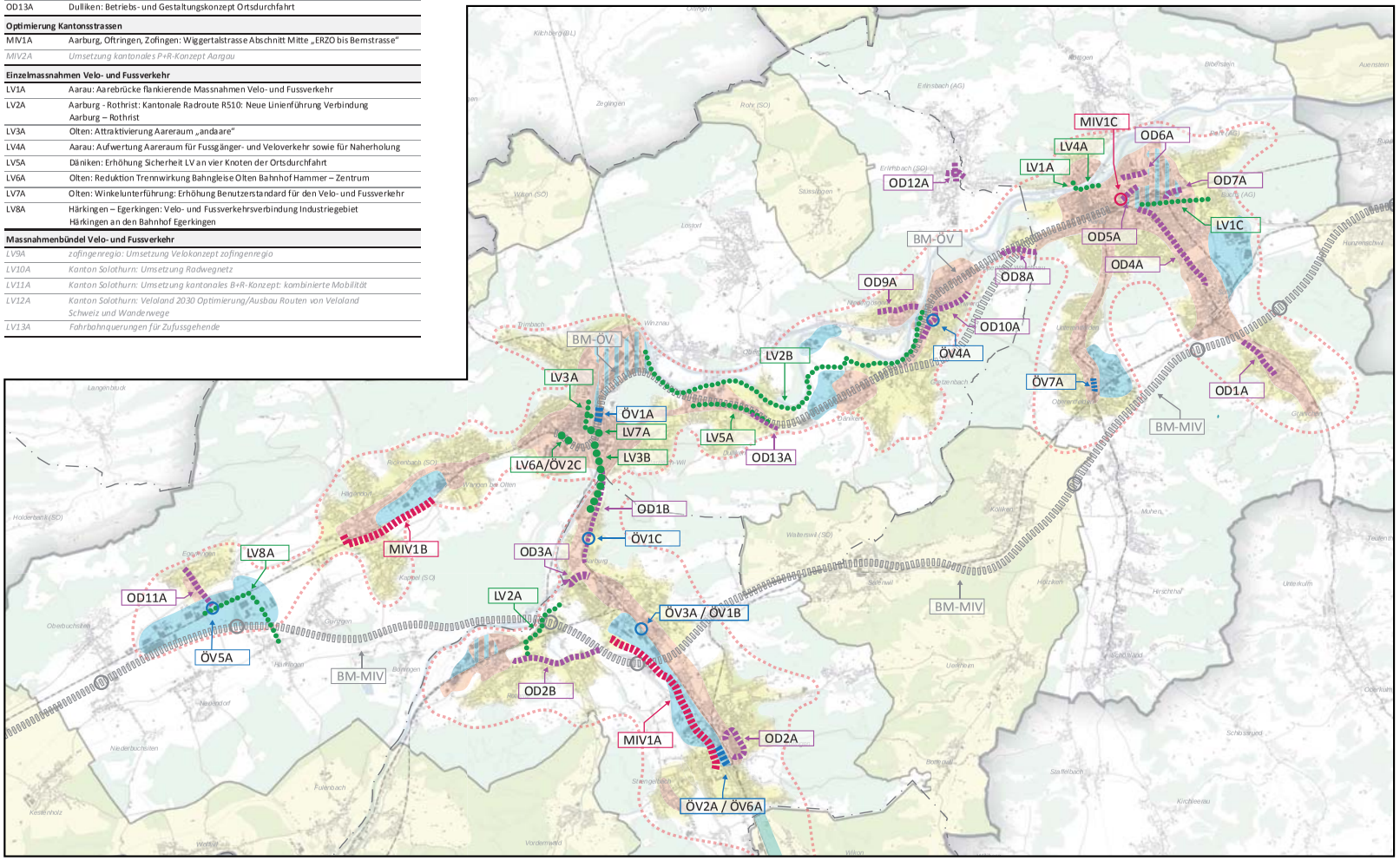
Ausbauten Bahninfrastruktur	
ÖV1C	Aarburg: SBB-Haltestelle Aarburg Höchi
ÖV2C	Olten: Wendeanlage Olten Hammer
Optimierung Kantonsstrassen	
MIV1C	Aarau: Kreuzplatz
Optimierung Kantonsstrassen	
LV1C	Aarau-Buchs: Velo- und Fussverbindung

Massnahmen in Zuständigkeit Bund

Nr.	Massnahme
Öffentlicher Verkehr	
BM-ÖV	- Vierspurausbau Niederamt mit Eppenbergtunnel inkl. Ausbauten Perronanlagen Dulliken & Schönenwerd - Lärmsanierungen Bahnlinien - Wendegleis Aarau West - Wendegleis Olten Hammer und - Überwerfung Gleise Bahnhof Olten
Motorisierter Individualverkehr	
BM-MIV	- 6-Streifen-Ausbau in den Abschnitten Härkingen bis Wiggertal, Luterbach-Härkingen, Verzweigung Wiggertal-Birrfeld - Ausbau resp. Neukonzeption Anschlüsse Aarau West, Aarau Ost, Egerkingen, Oftringen, Wynental, Rothrist, Oensingen (in 2 Etappen) - Neuer Voll-/Halbanschluss an A1 (Verkehrskonzept Aarau Süd) - Zofingen: Neuer Halbanschluss an die A2 in Richtung Luzern - Halbanschluss Neuendorf

Hinweise

- *Kursiv geschriebene Massnahmen sind nicht im Plan dargestellt.*
- Massnahmen Siedlung/Landschaft sind nicht dargestellt.



AareLand
KANTON AARGAU
KANTON solothurn

Agglomerationsprogramm AareLand

Massnahmen Mobilität

Massnahmen Mobilität

- Öffentlicher Verkehr
- Motorisierter Individualverkehr
- Ortsdurchfahrten
- Langsamverkehr (Velo- und Fussverkehr)
- Massnahmen in Zuständigkeit Bund

Zukunftsbild AareLand 2030

- Urbaner Entwicklungsraum
- Kernraum Agglomeration
- Kernergänzungsraum mit Schwerpunkt Wohnen
- Schwerpunktgebiete Arbeiten
- Umnutzung reine Arbeitsgebiete

Orientierungsinhalt

- Perimeter AareLand
- Kantonsgrenze
- Bearbeitungsperimeter Zukunftsbild und Agglomerationsprogramm AareLand (Agglomerationsgemeinden gemäss Definition Bundesamt für Statistik)
- Betrachtungsperimeter Zukunftsbild und Agglomerationsprogramm AareLand (Gemeinden ausserhalb der Agglomerationen gemäss Definition Bundesamt für Statistik)

Grundlagekarte | Vektor25 - Swisstopo (2006)
18.06.2012 | Planteam S - aareland_massnahmen_verkehr_A2_20120601.pdf

N