

Departement BVU Kanton Aargau
Departement BJD Kanton Solothurn



Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung

AareLand
Netzstadt *AarauOltenZofingen*

Schlussbericht



- Auftraggeber
- Departement Bau, Verkehr und Umwelt Kanton Aargau
 - Bau- und Justizdepartement Kanton Solothurn
- Projektteam
- Paul Pfister,
Leiter Abteilung Raumentwicklung Kanton Aargau
 - Bernard Staub,
Leiter Amt für Raumplanung Kanton Solothurn
 - Alex Schneider,
Abteilung Raumentwicklung Kanton Aargau
 - Claudio Hagen,
Abteilung Raumentwicklung Kanton Aargau
 - Stephan Felber,
Abteilungen Raumentwicklung / Verkehr Kanton Aargau
 - Marco Lombardi,
Abteilung Verkehr Kanton Aargau
 - Peter G. Schütz;
Leiter Sektion Verkehrsplanung Kanton Aargau
 - Thomas Steinbeck,
Amt für Raumplanung Kanton Solothurn
 - Manuela Studer,
Amt für Raumplanung Kanton Solothurn
 - Kurt Erni,
Amt für Verkehr und Tiefbau Kanton Solothurn
 - Dr. Ludwig Dünbier,
Amt für Verkehr und Tiefbau Kanton Solothurn
- Bearbeitung
- Planteam S
- Roger Michelin
 - Hansueli Remund
 - David Stettler
- Ernst Basler + Partner AG
- Lorenz Raymann
 - Christoph Lippuner

Reproduziert mit Bewilligung von swisstopo (BM072250).

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	VI
Zusammenfassung	VIII
1 Die Agglomerationsprogramme – Teil der Agglomerationspolitik des Bundes	1
1.1 Die Agglomerationspolitik des Bundes	1
1.2 Agglomerationsprogramme: Modul Verkehr und Siedlung	2
1.3 Vorgehen und Methodik	3
2 Agglomerationspolitik der Kantone Aargau und Solothurn	5
2.1 Grundsätze der kantonalen Agglomerationspolitik	5
2.1.1 Kanton Aargau	5
2.1.2 Kanton Solothurn	6
2.2 Abstimmung innerhalb der kantonalen Politiken	6
2.2.1 Raumstrategien Kanton Aargau	6
2.2.2 Raumstrategien Kanton Solothurn	8
2.3 Agglomerationsprogramm AareLand	10
2.3.1 Ein Gemeinschaftswerk der Kantone Aargau und Solothurn	10
2.3.2 Der Perimeter der Agglomeration AareLand	10
2.3.3 Der erweiterte Betrachtungsperimeter der Agglomeration AareLand	11
2.3.4 Gemeindeguppen als Grundlage für die Analyse des Ist-Zustandes	12
2.4 Koordination der Entscheidungsträger im Perimeter Agglomeration AareLand	13
2.4.1 Zusammenarbeit Kantone und Netzstadtrat AareLand	13
2.4.2 Innerkantonale Zusammenarbeit	13
2.5 Einbettung des Agglomerationsprogramms AareLand	15
2.5.1 Das Umfeld der Agglomeration AareLand	15
2.5.2 Einbettung in das schweizerische Städtensystem	15
2.5.3 Die Agglomeration AareLand muss gut in ein Städtesystem Schweiz eingebunden werden.	16
2.5.4 Einbettung in den Gesamttraum der Kantone Aargau und Solothurn	16
2.5.5 Abstimmung mit den Agglomerationsprogrammen der angrenzenden Kantone	17
2.6 Ziele und Grundsätze des Agglomerationsprogramms AareLand	17
3 Schwachstellenanalyse Ist/Trend	18
3.1 Vorgehen bei der Schwachstellenanalyse	18
3.2 Schwachstellen bei der Einwohner-, Beschäftigten- und Siedlungsentwicklung	19
3.2.1 Ist-Zustand Entwicklung der Einwohner/-innen	19
3.2.2 Trend Einwohnerentwicklung	24
3.2.3 Ist-Zustand Beschäftigte	25
3.2.4 Trend Beschäftigte	30
3.2.5 Ist-Zustand Siedlung	30
3.2.6 Trend Siedlung	31
3.2.7 Schwachstellen bei der Einwohner-, Beschäftigten- und Siedlungsentwicklung	32
3.3 Schwachstellenanalyse motorisierter Individualverkehr	32
3.3.1 Ist-Zustand motorisierter Individualverkehr	33
3.3.2 Trend motorisierter Individualverkehr	34

3.3.3	Schwachstellen motorisierter Individualverkehr	38
3.4	Schwachstellenanalyse öffentlicher Verkehr	40
3.4.1	Ist-Zustand öffentlicher Verkehr (ÖV)	40
3.4.2	Trend und Schwachstellen im öffentlichen Verkehr	44
3.5	Langsamverkehr	47
3.5.1	Ist-Zustand Langsamverkehr (LV)	47
3.5.2	Trend im Langsamverkehr	48
3.5.3	Schwachstellen im Langsamverkehr	49
3.6	Umwelt	50
3.6.1	Ist-Zustand Umwelt	50
3.6.2	Trend und Schwachstellen Umwelt	54
3.7	Fazit Schwachstellenanalyse insgesamt	54
3.7.1	Die Warnzeichen sind nicht zu übersehen	54
3.7.2	Handlungsbedarf ist gegeben	55
3.7.3	Diskrepanzen zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung	56
3.7.4	Zentren und Korridore mit Schwachstellen	57
4	Visionen und Ziele 2020 Agglomerationsprogramm AareLand	58
4.1	Vision der Agglomeration AareLand	58
4.2	Angestrebte räumliche Entwicklung AareLand (Ziel-Szenario 2020)	61
4.2.1	Für den Gesamttraum Agglomeration AareLand	61
4.2.2	Teilraum Aarau	64
4.2.3	Teilraum Olten	65
4.2.4	Teilraum Zofingen	66
5	Massnahmen im Agglomerationsprogramm AareLand	67
5.1	Gliederung, Aufbau	67
5.2	Übergeordnete nationale Massnahmen	68
5.2.1	Bahnprojekte	70
5.2.2	Nationalstrassen	71
5.3	Leitkonzepte	72
5.3.1	Leitkonzepte mit Schwerpunkt Siedlung	72
5.3.2	Leitkonzepte mit Schwerpunkt Verkehr	77
5.4	Leitprojekte für den Gesamttraum	91
5.4.1	Leitprojekt Radrouten	91
5.4.2	Leitprojekt Infrastruktur Park+Ride	91
5.4.3	Leitprojekt Wildtierkorridore	92
5.4.4	Leitprojekt Pärke und Freiräume	92
5.5	Lokalisierte Leitprojekte in den Teilräumen	93
5.5.1	Leitprojekte im Teilraum Aarau	93
5.5.2	Leitprojekte im Teilraum Aarau-Suhr-Wynental	95
5.5.3	Leitprojekte im Teilraum Olten	97
5.5.4	Leitprojekte im Teilraum Olten-Aarau	99
5.5.5	Leitprojekte im Teilraum Zofingen-Wiggertal-Olten	101
5.6	Übersicht der Leitprojekte	104

6	Auswirkungen: Schritt für Schritt zu Verbesserungen	105
6.1	Absicht des Agglomerationsprogramms: Wirkung erzielen	105
6.2	Methodik der Priorisierung und Wirkungsbeurteilung	106
6.3	Beurteilung der Leitprojekte für sich	107
6.4	Beurteilung der Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms AareLand nach den Wirksamkeitskriterien des Bundes	108
6.4.1	Methodik und Bewertung nach Bund	108
6.4.2	Hohe Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms AareLand	109
6.4.3	Wirksamkeitskriterium 1: Qualität der Verkehrssysteme verbessert	109
6.4.4	Wirksamkeitskriterium 2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert	111
6.4.5	Wirksamkeitskriterium 3: Verkehrssicherheit erhöht	111
6.4.6	Wirksamkeitskriterium 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert	112
6.4.7	Wirksamkeitskriterium 5: Investitions- und Betriebskosten beurteilt	113
6.5	Nachweis der Tragbarkeit der Kosten	114
6.5.1	Infrastrukturkosten in der Übersicht	114
6.5.2	Betriebskosten und Abgeltungen	116
6.5.3	Tragbarkeit der Kosten	117
7	Umsetzungsprogramm	121
7.1	Anforderungen des Bundes	121
7.2	Grundlagen gemäss Art. 6 RPG	121
7.3	Gesetzgebung sowie kantonaler Richtplan; Stand und geplante Anpassungen im Kanton Solothurn	122
7.4	Gesetzgebung sowie kantonaler Richtplan; Stand und geplante Anpassungen im Kanton Aargau	123
7.4.1	Baugesetz	124
7.4.2	Kantonaler Richtplan	126
7.5	Vernehmlassung / Mitwirkung	130
8	Organisation der Trägerschaft	131
8.1	Anforderungen des Bundes	131
8.2	Trägerschaft für das Agglomerationsprogramm AareLand	131
9	Monitoring und Controlling	135
10	Ausblick	137
	Literaturverzeichnis	138
	Abkürzungsverzeichnis	140
	Anhang	143

Vorwort

Das AareLand (Netzstadt *AarauOltenZofingen*) entwickelt sich zum dynamischen Wirtschaftsraum und attraktiven Wohngebiet und profiliert sich im Spannungsfeld der Metropolitanräume Zürich und Basel sowie den Agglomerationen Bern und Luzern als gut vernetzter und selbstbewusster Raum. Mit dem gemeinsamen Agglomerationsprogramm AareLand – Netzstadt *AarauOltenZofingen* – wollen die Kantone Solothurn und Aargau die Funktions- und Wettbewerbsfähigkeit dieses Raumes für die Wirtschaft sichern und seine Attraktivität als Wohnstandort erhalten.

Aufgrund seiner zentralen Lage und der guten Erreichbarkeit auf Strasse und Schiene verfügt das AareLand über eine hohe Verkehrs- und damit auch Standortgunst. Das Ziel des Agglomerationsprogramms ist es, diese Standortgunst zu erhalten und zu stärken. Im vorliegenden Programm sind die aktuellen und wesentlichen Problem- und Handlungsfelder der Region dargestellt: die Zunahme der Staus auf dem Strassennetz, die Kapazitätsengpässe im regionalen Schienenverkehr, die Lücken im Langsamverkehrsnetz, die fortschreitende Zersiedelung der Landschaft sowie die zunehmende Umweltbelastung in den Bereichen Lärm und Luft. Gleichzeitig sind Massnahmenpakete formuliert, wie eine zukünftige Verkehrs- und Siedlungspolitik umzusetzen ist um die aufgezeigten Probleme anzugehen. Entstanden sind diese in konstruktiver Zusammenarbeit mit allen Beteiligten – dem Kanton, den Gemeinden sowie den regionalen Organisationen.

Mit dem Agglomerationsprogramm werden die Grundlagen zur Mitfinanzierung von Vorhaben der Verkehrsinfrastruktur durch den Bund geschaffen. Gleichzeitig sind darin die regionalen Anforderungen an die nationale Verkehrsinfrastruktur, wie sie im Sachplan Verkehr des Bundes dargestellt werden, formuliert. Für die Kantone sind die Agglomerationsprogramme Führungsinstrumente zur Weiterentwicklung der kantonalen Verkehrs- und Siedlungspolitik. Die kantonalen Massnahmen der Abstimmung Siedlung/Verkehr werden in einem ersten Schritt in den kantonalen Richtplänen der beiden Kantone behördenverbindlich festgesetzt.

Damit die Agglomerationspolitik wirksam umgesetzt werden kann, muss sie sowohl von den Agglomerationsgemeinden wie auch den ländlichen Gemeinden getragen werden. Dabei gilt der Grundsatz, dass die anstehenden Herausforderungen der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung aus einer Gesamtsicht heraus anzugehen sind. Kantons- und Gemeindegren-

zen treten in den Hintergrund, funktionale Beziehungen rücken in den Vordergrund und bestimmen die Lösungssuche.

Dank der konstruktiven Zusammenarbeit aller Beteiligten konnte das vorliegende Agglomerationsprogramm zielgerichtet erarbeitet werden. Gemeinden und regionale Organisationen tragen mit Ihrem Engagement nun massgeblich dazu bei, dass weitere Schritte in Richtung einer verbindlicheren Zusammenarbeit unternommen werden können.

Alle Beteiligten erwarten, dass der Bund aufgrund der hohen Wirksamkeit das Programm Aareland unterstützt.

DEPARTEMENT
BAU, VERKEHR UND UMWELT

BAU-
UND JUSTIZDEPARTEMENT

Vorsteher
Peter C. Beyeler
Regierungsrat

Vorsteher
Walter Straumann
Regierungsrat

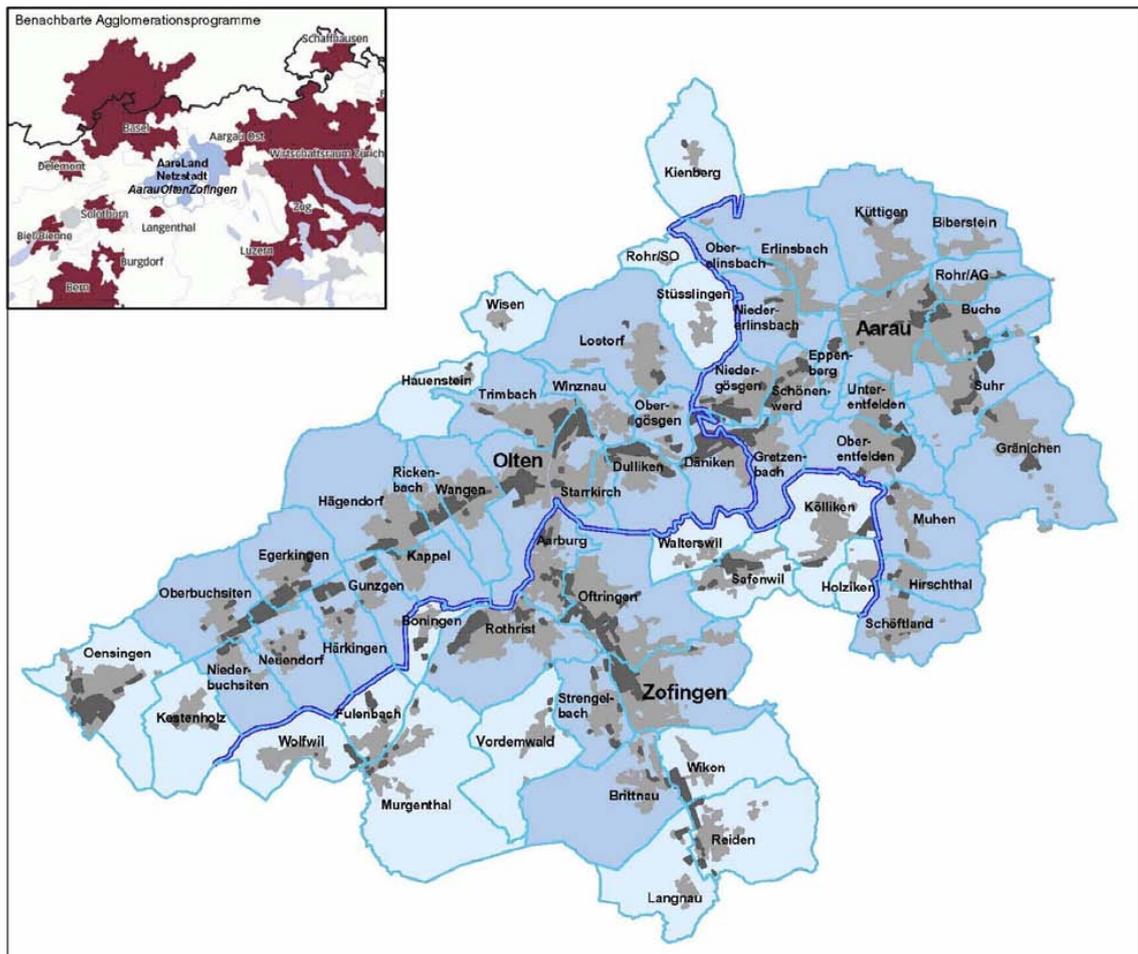
Zusammenfassung

Ein Gemeinschaftswerk der Kantone Aargau und Solothurn (Kap. 2)

Mit dem gemeinsamen Agglomerationsprogramm AareLand (Netzstadt AarauOltenZofingen) wollen die beiden Kantone Solothurn und Aargau die Funktionsfähigkeit und die Wettbewerbsfähigkeit dieses Raums als Wirtschaftsmotor sichern und die Attraktivität als Wohnstandort erhalten. Die Erkenntnis, dass die Probleme nicht an den Kantonsgrenzen Halt machen, hat schon früh dazu geführt, dass über die Kantonsgrenze hinweg eng zusammengearbeitet wurde.

Perimeter und Ziele (Kap. 2)

Die Unterstützung des Bundes erstreckt sich auf Gemeinden, die gemäss Bundesamt für Statistik Teil der Agglomerationen Aarau und Olten-Zofingen sind (dunkel-blau eingefärbte Gemeinden - Stand 2000). Die Analysen beziehen sich in der Regel auf den erweiterten Betrachtungsperimeter (inkl. hellblau eingefärbte Gemeinden - Stand 2005).



In Übereinstimmung mit dem Bund setzen sich die Kantone Aargau und Solothurn folgende Ziele für ihre Agglomerationen:

- Attraktive Lebensräume mit möglichst geringen Umweltbelastungen, attraktiven und sicheren öffentlichen Räumen, hoher Siedlungsqualität und gut erreichbaren Wohngebieten
- Attraktive Wirtschaftsstandorte durch gute Erreichbarkeit der Zentren und der Entwicklungsschwerpunkte
- Attraktive Naherholungs- und Freizeitgebiete im Agglomerationsraum

Ausgangslage: Sinkende Standortattraktivität der Agglomerationen (Kap. 3)

Die Warnzeichen für die zukünftige Entwicklung sind nicht zu übersehen:

- Das ungebrochene Verkehrswachstum führt an neuralgischen Knoten und auf dem vorgelagerten Strassennetz zu Überlastungen.
- Ist die Kapazitätsgrenze erreicht, nehmen die Staus sowohl an zeitlicher wie an räumlicher Ausdehnung mit dem weiteren Wachstum überproportional zu.
- Als Folge davon verschlechtert sich die Erreichbarkeit der Zentren mit ihren Einkaufs- und Freizeitangeboten sowie Arbeitsplätzen. Die Transportzeiten werden unberechenbar, die Standortattraktivität der Zentren sinkt.
- Unfallschwerpunkte korrelieren häufig mit städtebaulich unbefriedigenden Situationen.
- Mängel bei Aussen- und Freiräumen zeigen sich häufig auch in einer schlechten Qualität des Raums für den Langsamverkehr.
- Die Umweltsituation in den Zentrums- und Agglomerationsgemeinden und entlang der wichtigsten Verkehrsachsen ist kritisch.

Die Abstimmung der Verkehrsverhältnisse und die Raumnutzung stellt in folgenden Gebieten eine besondere Herausforderung dar:

- Zentrum Aarau inkl. Achse Richtung Küttigen
- Zentrum Olten
- Achse Olten-Hägendorf bis nach Egerkingen
- Achse Olten-Aarau (Niederamt)
- Wiggertal (Achse Olten-Zofingen)

Die Kantone Aargau und Solothurn haben die **Schwachstellen erkannt** und sind gewillt, der negativen Entwicklung entgegen zu wirken.

Nur ein **integraler Lösungsansatz** ist für die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung gewinnbringend.

Ziele und Strategien: Mit dem Agglomerationsprogramm AareLand die Zukunft gestalten (Kap. 4)

Die Teilräume im Gebiet des Agglomerationsprogramms AareLand haben spezifische Probleme, aber auch spezifische Chancen, die sich aus ihren Qualitäten ergeben. Mit Massnahmen im Siedlungs-, Verkehrs- und Umweltbereich werden Schwachstellen behoben resp. gemildert und vorhandene Potenziale entwickelt.

Teilraum Aarau:

- Die hervorragend erschlossenen Areale in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs Aarau werden als Entwicklungsschwerpunkte gefördert und städtebaulich attraktiv genutzt.
- Die Zentrumsqualitäten von Aarau als Kantonshauptort werden weiter gestärkt. Die Altstadt und das Gebiet rund um den Bahnhof werden als Lebens- und Arbeitsraum aufgewertet.
- Die Entwicklungsschwerpunkte um Aarau werden gefördert. Betriebe werden so angesiedelt, dass neu generierter Verkehr weitgehend mit den bestehenden Infrastrukturen abgewickelt werden kann.
- Auf der Achse Suhr-Buchs-Aarau wird der öffentliche Verkehr gefördert und die Ortsdurchfahrten werden attraktiv gestaltet.
- Aarau positioniert sich als attraktives Zentrum im polyzentrischen Netz des Metropolitanraums Zürich.

Teilraum Olten:

- Die hervorragend erschlossenen Areale in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs Olten werden als Entwicklungsschwerpunkte gefördert und städtebaulich attraktiv genutzt.
- Die Verkehrserschliessung im Raum Olten wird verbessert. Innerhalb der engeren Agglomeration wird der Parkplatzsuchverkehr mit geeigneten Massnahmen eingedämmt und die Verkehrsführung optimiert. Die Erschliessung der Agglomeration mit Bahnhaltstellen wird auf die Siedlungsentwicklung abgestimmt. Der ÖV-Korridor zwischen Olten und Aarau wird aufgewertet.
- Für den Raum Niederamt werden neue Entwicklungsstrategien erarbeitet. Die Ortszentren werden aufgewertet. Dazu gehört eine verträglichere Gestaltung der Ortsdurchfahrten sowie eine verbesserte Nutzung von Arealen die in Siedlungszentren liegen.
- Der Teilraum Olten mit der Kernstadt und den beiden Entwicklungsachsen Olten-Wangen-Hägendorf und Olten-Aarburg-Rothrist-Oftringen-Zofingen

wird wirtschaftlich weiterentwickelt. Es wird darauf Rücksicht genommen, dass die Attraktivität als Wohn- und Lebensraum gewahrt bleibt.

- Das Gäu/Berggäu wird als ländliche Entwicklungsachse bewahrt. Die Achse soll als Lebens- und Erholungsraum neben den intensiv genutzten Nachbarregionen moderat entwickelt werden.

Teilraum Zofingen:

- Im Raum Zofingen-Oftringen-Aarburg werden die wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkte (Nutzung) gut mit öffentlichem und privatem Verkehr koordiniert und grenzüberschreitend mit dem Kanton Luzern abgestimmt.
- Der urbane Entwicklungsraum Olten-Aarburg-Rothrist-Oftringen-Zofingen wird gezielt weiterentwickelt. Die verkehrliche Erschliessung wird optimiert und verträglicher gestaltet. Das Langsamverkehrsnetz wird attraktiver ausgestaltet und die ÖV-Erschliessung mit der Siedlungsentwicklung abgestimmt.
- Die stark vom Verkehr beanspruchten regionalen Hauptachsen mit den Ortsdurchfahrten Zofingen, Oftringen, Aarburg und Rothrist werden vom motorisierten Verkehr entlastet, aufgewertet und für den Langsamverkehr sicher und attraktiv gestaltet. In der Stadt Zofingen werden flankierende Massnahmen zur Reduktion des Parkplatzsuchverkehrs eingeführt.
- Der Flussraum der Wigger wird zum attraktiven Naherholungsraum für die Einwohner/-innen der Teilagglomeration Zofingen.

Die Massnahmen im Agglomerationsprogramm AareLand (Kap. 5)

Die Massnahmen gliedern sich in übergeordnete Massnahmen des Bundes, in Leitkonzepte und Leitprojekte. Für den Agglomerationsraum AareLand sind folgende übergeordnete Projekte des Bundes wichtig:

Schienenetz	Nationalstrassennetz
Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur ZEB: - Olten-Aarau: durchgehende Vierspur mit Eppenbergtunnel - Raum Olten: Entflechtungsbauwerke - ZEB-Erweiterungsoption Beschleunigung Olten – Biel	- Verkehrsbeeinflussungsmassnahmen auf dem Nationalstrassennetz - Sechsspurausbau A1 Härkingen-Wiggertal - Ausbau/Umbau Anschlüsse (Kapazität/Sicherheit) - Ausbau A1 auf 6 Spuren zwischen den Verzweigungen Wiggertal und Birrfeld
Nicht in ZEB (Finanzierung nicht gesichert): - Wisenbergtunnel (inkl. Zulaufstrecken im Raum Basel/Pratteln) - Zweiter Heitersbergtunnel (inkl. Einbindung im Raum Killwangen-Spreitenbach)	- A2 Halbüberdeckung Zofingen (Lärmschutz) - Weitere Lärmschutzmassnahmen auf dem Nationalstrassennetz - Wildtierkorridore auf dem Nationalstrassennetz

Leitkonzepte sind vorbereitende Planungen, die von Kanton und Gemeinden umgesetzt werden müssen. Sie bilden einerseits die Basis für Massnahmen und andererseits formulieren sie die Leitplanken für deren Umsetzung:

- Aufwertung von Ortszentren und Strassenraumgestaltung
- Verkehrsberuhigung in Wohngebieten
- Förderung der Siedlungsentwicklung an ÖV-Haltestellen
- Konzentration der Siedlungsentwicklung an Entwicklungsschwerpunkten
- Koordinierte Ansiedlung verkehrsintensiver Einrichtungen
- Konzentration der Siedlungsentwicklung auf Bahnhofsgebiete
- Aktivierung von Brachen
- Bewältigung des Verkehrswachstums durch Förderung des öffentlichen Verkehrs
- Förderung der kombinierten Mobilität
- Stärkung des Langsamverkehrs für alle Verkehrszwecke (Arbeit, Einkauf, Ausbildung, Freizeit)
- Selektiver Ausbau der Infrastruktur für den motorisierten Individualverkehr
- Überwachung und Steuerung des Verkehrs durch Verkehrsmanagement
- Regelung der Verkehrserzeugung durch Parkraummanagement
- Beeinflussung des Verkehrsverhaltens durch Mobilitätsmanagement
- Verkehrssicherheit durch infrastrukturelle, organisatorische und qualitätssichernde Massnahmen erhöhen

Leitprojekte geben die Stossrichtungen vor, die für einen Teilraum oder für den gesamten Raum des Agglomerationsprogramms AareLand prägend sind. Weil diese Stossrichtungen auf unterschiedlichen Ebenen (Siedlung, Verkehr) ansetzen, sind die wiederum in einzelne Massnahmen und thematische Handlungsfelder gegliedert. In den Leitprojekten befinden sich die Infrastrukturmassnahmen, deren Mitfinanzierung dem Bund mit der Einreichung des Agglomerationsprogramms beantragt wird. Der Baubeginn der Infrastrukturmassnahmen ist ab 2011 vorgesehen.

Leitprojekte für den Gesamtraum

Radrouten

Das kantonale Radroutennetz wird vervollständigt. Es dient der regionalen Mobilität, d.h. den alltäglichen Verkehrsbedürfnissen der Radfahrenden im Zusammenhang mit Schule, Arbeit, Einkauf und Freizeit. Für die Jahre ab 2011 bis 2015 sind folgende Abschnitte zur schrittweisen Realisierung vorgesehen:

- Radwegnetz Oensingen – Olten
- Boningen – Aarburg
- Radweg Suhr – Gränichen
- Radstreifen Rohr – Rapperswil
- Radweg Oftringen
- Radweg Vordermwald – Rothrist

Infrastruktur Park + Ride

Gestützt auf das Park+Ride-Konzept für den Kanton Aargau und die Strategien des Kantons Solothurn werden an attraktiven Haltestellen des ÖV so viele Park+Ride-Plätze realisiert, dass die angestrebte Auslastung von 80% erreicht wird. Mittels Marketingkonzept und dem Einsatz neuer Medien werden der Bekanntheitsgrad und die Benutzerfreundlichkeit der Anlagen weiter gesteigert. Im Grundsatz wird von einem dezentralen Standortkonzept ausgegangen, bei dem möglichst nahe beim Ausgangsort der Fahrt vom Auto auf den öffentlichen Verkehr umgestiegen wird. Im erwähnten Konzept werden zudem Vorschläge zur Förderung des Bike+Ride an ÖV-Haltestellen gemacht. So werden an allen Bahnstationen und an ausgewählten Bushaltestellen genügend Veloabstellplätze angeboten.

Pärke und Freiräume

Durch die Agglomerationspärke Schachenpark und Wiggertalpark wird der Aare- und Wiggerraum als verbindendes Element im AareLand aufgewertet und dadurch eine gemeinsame Identität gefördert. Unter Federführung der Kantone Solothurn und Aargau und in Zusammenarbeit mit den Regionen und Gemeinden wird mit den Konzepten Schachenpark und Wiggertalpark ein attraktives, vielfach nutzbares und zusammenhängendes System aus Freiflächen, Naturräumen, Gewässern, landwirtschaftlich genutzten Flächen und Wegen geschaffen. Durchgehende, sichere und attraktive Fuss- und Radwegverbindungen verknüpfen die Naherholungsgebiete mit den Siedlungsgebieten, machen die Flussräume als wichtige Naherholungs- und Freizeiträume erlebbar und tragen damit zur Förderung von umweltfreundlichem Freizeitverkehr in der Agglomeration bei..

Wildtierkorridore

Im Kanton Aargau sind die Vernetzungskorridore von nationaler und kantonaler Bedeutung im Richtplan festgelegt. Innerhalb des Agglomerationsraums sind ab 2011 Wildtierkorridore an Kantonsstrassen an folgenden Orten geplant: Rohr, Suhr (Suret), Gränichen und Oftringen. Im Kanton Solothurn werden zurzeit die Entscheidungsgrundlagen für eine Festsetzung im Richtplan vorbereitet.

Leitprojekte in den Teilräumen

Aufwertung Zentrum Aarau

Von grosser Bedeutung für die Siedlungsqualität in Aarau ist die Entwicklung des Bahnhofsgebiets. Wichtige verkehrliche Massnahmen, begleitend zum Bahnhofsneubau, sind eine neue Anordnung des Bushofs und ein attraktiverer Zugang zur Bahn. In Ergänzung zur bestehenden Infrastruktur erfolgt die Erschliessung durch die neue WSB-Haltestelle Torfeld Süd, eine neue Langsamverkehrsquerung der SBB-Gleise sowie die Verbindungsspanne Buchs-Nord. Diese entlastet das bestehende Verkehrsnetz, welches den zusätzlichen Verkehr nicht aufnehmen könnte. Weitere Handlungsfelder betreffen das Verkehrs-, Parkraum- und Mobilitätsmanagement, das zubringende Langsamverkehrsnetz und die Erschliessung der Siedlungsgebiete mit dem öffentlichen Verkehr.

Aufwertung Achse Staffelegg-Küttigen-Aarau

Dieses Leitprojekt ermöglicht wichtige Strassenraumaufwertungen und städtebauliche Verbesserungen entlang der Verbindung zwischen Aarau und Küttigen. Nachdem die historische Altstadt Aarau, ein Ortsbild von nationaler Bedeutung, vom starken Durchgangsverkehr befreit wurde, wird jetzt der öffentliche Raum in der Altstadt umgestaltet.

Aufwertung Achse Wynental-Suhr-Aarau

Im Wynental bildet die WSB das Rückgrat der lokalen Verkehrsverbindungen. Als dringliches Vorhaben wird zunächst das WSB-Trasse zwischen Aarau und Suhr auf das SBB Trasse verlegt. Weitere Investitionen in die WSB sind an den Bahnhöfen Aarau und Oberentfelden, mit der Sanierung der Fernsteuerungsanlagen und den Doppelspurausbauten von Bleien bis vor Teufenthal und vom Steinfeld bis Suhr vorgesehen. Ergänzende Massnahmen betreffen das regionale Verkehrsmanagement, die Ortsaufwertungen Buchs und Suhr (inkl. Umfahrung) sowie den Entwicklungsschwerpunkt Wynenfeld.

Entlastung Region Olten plus (ERO plus)

Dieses Leitprojekt wird vom dringlichen Vorhaben Entlastung Region Olten ERO mit der neuen Entlastungsstrasse Olten-Wangen geprägt. Als "plus" werden weitere Siedlungsgebiete vom Verkehr entlastet, neue ÖV-Erschliessungen und Velo- und Fussgängerverbindungen realisiert und zwei Entwicklungsschwerpunkte in Olten geschaffen und optimal erschlossen.

Aufwertung ÖV-Korridor Olten-Aarau

Bis zur Realisierung des Eppenbergtunnels im Rahmen von ZEB werden auf der Strasse die Voraussetzungen für den Busbetrieb gezielt verbessert.

Raumentwicklungskonzept (REK) Niederamt

Das Niederamt liegt günstig zwischen den Agglomerationszentren Aarau und Olten. Zur Festlegung der zukünftigen räumlichen Ausrichtung wird ein regionales Entwicklungskonzept erarbeitet. Im Zentrum der Massnahmen des Agglomerationsprogramms steht die Dorfkernentlastung Schönenwerd. Flankierende Massnahmen dazu sind die Umgestaltung der Ortsdurchfahrt, die Reduktion der Verkehrs-, Lärm- und Luftschadstoffbelastung für die Anwohner/-innen und die Verbesserung der Bedingungen für den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr.

Übergeordnete Erschliessung Niederamt

Bei der übergeordneten Erschliessung des Niederamts handelt es sich um eine verbesserte Strassenverbindung aus dem Raum Niederamt an das übergeordnete Strassennetz. Derzeit liegen für eine Bewertung noch keine detaillierten Unterlagen vor.

Aufwertung Wiggertalachse Zofingen-Oftringen-Aarburg

Der Ausbau der Wiggertalstrasse (KVA - Bernstrasse) ermöglicht die Verflüssigung des Verkehrs, die Aufwertung des Zentrums Oftringen und eine siedlungsverträgliche Anbindung des wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunktes Oftringen-Aarburg. An der Kantonsstrasse zwischen Zofingen und Oftringen werden diverse Knoten saniert. Flankierend dazu wird der Verkehr durch den schrittweisen Ausbau des Verkehrsmanagementsystems unter Einbezug der Autobahn neu geordnet. Im öffentlichen Verkehr werden mit neuen Bahnhaltstellen in Oftringen-Zentrum, Küngoldingen und Aarburg-Höchi bestehende Siedlungsgebiete feiner erschlossen. Weitere Massnahmen betreffen die Siedlungs- und Freiraumaufwertung (Wiggertalpark).

Aufwertung Zentrum Zofingen

Neben den wichtigen Massnahmen auf der Wiggertalachse (vgl. oben) und den Vorleistungen bis 2010 setzen die Massnahmen im Zentrum Zofingen beim ruhenden Verkehr, beim Verkehrsverhalten und bei der Aufenthaltsqualität an.

Ein Agglomerationsprogramm mit guter bis sehr guter Wirkung (Kap. 6)

Der Bund hat ein detailliertes Konzept zur Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme ausgearbeitet. Die Gesamtwirkung der Agglomerationsprogramme muss anhand der vom Bund vorgegebenen Wirkungskriterien beurteilt und nachgewiesen werden. Zudem müssen die in den Agglomerationsprogrammen vorgeschlagenen Massnahmen bezüglich ihrer Agglomerationsrelevanz, ihrem Reifegrad und ihrem Kosten-Nutzen-Verhältnis untersucht und in die drei Prioritätslisten A, B und C eingestuft werden.

Die Prüfung des Agglomerationsprogramms anhand der fünf Wirksamkeitskriterien des Bundes (Qualität Verkehrssysteme, Siedlungsentwicklung, Verkehrssicherheit, Umweltbelastung, Kosten) ergab eine gute bis sehr gute Gesamtwirkung des Programms.

Auf der Kostenseite ist in den Jahren 2011 – 2018 mit Investitionen im Umfang von ca. CHF 393 Mio. zu rechnen (die beschlossenen dringlichen Projekte nicht eingerechnet). Unter der Voraussetzung, dass der Bund daran die Hälfte beiträgt, muss der Kanton Aargau rund CHF 108 Mio., der Kanton Solothurn rund CHF 39 Mio., die Gemeinden des Agglomerationsprogramms im Aargau ca. CHF 34 Mio. und die Solothurnischen Gemeinden ca. CHF 21 Mio. beisteuern. Insgesamt sind diese Kosten tragbar.

Starke Mitwirkung der regionalen Organisationen und Gemeinden

Das Agglomerationsprogramm AareLand wurde 2005 und 2007 den regionalen Organisationen der Kantone Aargau und Solothurn sowie den betroffenen Gemeinden und 2007 auch den Parteien, Organisationen und Verbänden zur Stellungnahme unterbreitet.

Ausblick: Es geht weiter mit der Umsetzung (Kap. 7, 8 und 9)

Die Engagements, die mit dem Agglomerationsprogramm eingegangen werden, müssen behördenverbindlich festgeschrieben werden, sonst kommt keine Leistungsvereinbarung mit dem Bund zustande ("Sicherung der Wirksamkeit"). Den Kantonen steht für die in ihren Kompetenzbereich fallenden Massnahmen der kantonale Richtplan zur Verfügung. Auf regionaler und kommunaler Ebene wird die Verbindlichkeit durch Vereinbarungen der Exekutiven und später durch rechtlich und finanziell verbindliche Beschlüsse der Legislativen gesichert.

Die Umsetzung des Agglomerationsprogramms wird durch ein Controlling der Kantone begleitet und deren Wirksamkeit periodisch geprüft.

1 Die Agglomerationsprogramme – Teil der Agglomerationspolitik des Bundes

In diesem Kapitel wird dargestellt, wie sich der Bund in den Agglomerationen engagieren will und was die Agglomerationen in den Kantonen Aargau und Solothurn von ihm erwarten können. Die Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung müssen behördenverbindlich festgeschrieben werden. Der Bund wird nur Beiträge an Programme leisten, wenn deren Verwirklichung gesichert ist.

Die Agglomerationspolitik der beiden Kantone beruft sich auf diese Grundsätze.

1.1 Die Agglomerationspolitik des Bundes

Die Entwicklung der Agglomerationen in den letzten Jahrzehnten hat der Schweiz viel Wohlstand und Lebensqualität gebracht. Die Agglomerationen sind zu Motoren der wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklung geworden. Sie sind ein Schlüsselfaktor für die internationale Wettbewerbsfähigkeit des Landes.

Gleichzeitig hat diese Entwicklung Probleme hervorgerufen und Schwachstellen aufgezeigt, die die positiven Impulse der Agglomerationen gefährden können: Umweltbelastungen und Mobilitätsbeschränkungen durch die schwindende Funktionsfähigkeit der überlasteten Verkehrsnetze drohen die Fortschritte zunichte zu machen. Die Agglomerationen sind durch ihren eigenen Erfolg gefährdet.

Nachfrageorientierte Verkehrsplanungen und die Befriedigung sämtlicher Ansprüche aller Räume und gesellschaftlichen Kräfte scheitern an den verfügbaren Ressourcen und rufen nach einer Bündelung der Kräfte, Abstimmung der Planungen und nach langfristiger Prioritätensetzung.

Im Bericht über die Kernstädte von 1999 hat der Bundesrat anerkannt, dass die urbanen Räume die Probleme der Agglomerationen nicht alleine lösen können. Daher ist ein konzertiertes Vorgehen der Städte und Gemeinden, der Kantone und des Bundes nötig. Gestützt auf Art. 50 Abs. 3 BV hat der Bundesrat in einem Bericht vom 19. Dezember 2001 die Agglomerationspolitik aus Sicht des Bundes formuliert. Im Zentrum der Bundesstrategie stehen die Unterstützung von Modellvorhaben und die Einführung von Agglomerationsprogrammen. Damit sollen den Agglomerationen Instrumente zur Bewältigung ihrer dringendsten Probleme zur Verfügung gestellt werden.

Vorerst konzentriert sich der Bund auf die Finanzierung und Koordination des Agglomerationsverkehrs durch Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung. Agglomerationsprogramme dürfen sich jedoch nicht bloss

auf raumplanerische und verkehrstechnische Aspekte beschränken; vielmehr soll auch die so notwendige Koordination in weiteren Bereichen wie Migration, Kultur, Umwelt, medizinische Vorsorge, Sozial- und Wohnungspolitik sowie nachhaltige Quartierentwicklung verstärkt werden (UVEK/ARE: Raumentwicklungsbericht 2005).

In diesem Rahmen verfolgt die **Politik des Bundes** zugunsten des urbanen Raums drei Hauptziele:

- Die wirtschaftliche Attraktivität der städtischen Gebiete sichern und ihren Bewohnerinnen und Bewohnern eine hohe Lebensqualität gewährleisten.
- Ein polyzentrisches Netz von Städten und Agglomerationen erhalten. Damit sollen diese ihre Stellung im nationalen und internationalen wirtschaftlichen Wettbewerb behaupten können.
- Die räumliche Ausdehnung der städtischen Gebiete begrenzen, indem die Siedlungsentwicklung nach innen gefördert und die urbanen Räume geordnet werden.

1.2 Agglomerationsprogramme: Modul Verkehr und Siedlung

Das finanzielle Engagement des Bundes für den Agglomerationsverkehr (ÖV, MIV und Langsamverkehr) ist an Bedingungen geknüpft. Verlangt werden eine aktive Agglomerationspolitik von Gemeinden und Kanton, eine langfristig ausgerichtete Verkehrs- und Siedlungsplanung, die die Anforderungen der Nachhaltigkeit erfüllt sowie die Bildung einer Trägerschaft. Mit dem Agglomerationsprogramm werden die Agglomerationen die Abstimmung von Verkehr und Siedlung gewährleisten und damit die Voraussetzungen für Bundesbeiträge an den Agglomerationsverkehr erfüllen.

In Art. 17c des Bundesgesetzes über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer (MinVG) werden die Voraussetzungen des Bundes für Beiträge an Verkehrsinfrastrukturen in Städten und Agglomerationen festgehalten:

«Beiträge können ausgerichtet werden, wenn die Trägerschaften in einem Agglomerationsprogramm nachweisen, dass:

- a. die geplanten Projekte in eine Gesamtverkehrsplanung eingebunden und mit den übergeordneten Verkehrsnetzen und der Siedlungsentwicklung gemäss kantonalen Richtplänen abgestimmt sind;
- b. die geplanten Projekte mit den kantonalen Richtplänen übereinstimmen;
- c. die Restfinanzierung der Investitionen für die geplanten Projekte sichergestellt ist und die Tragbarkeit der Folgekosten aus Unterhalt und Betrieb nachgewiesen wird;
- d. die Investitionen für die geplanten Projekte eine günstige Gesamtwirkung aufweisen.»

Am 6. Oktober 2006 ist das Infrastrukturfondsgesetz (IFG) von der Bundesversammlung beschlossen worden. Der Infrastrukturfonds stellt für den Zeitraum 2008 – 2027 6 Milliarden Franken für den öffentlichen und privaten Agglomerationsverkehr bereit, davon 2,56 Milliarden für dringende Projekte und 3,44 Milliarden für die Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung.

Spätestens zwei Jahre nach Einführung des Infrastrukturfonds, also 2010, unterbreitet der Bundesrat der Bundesversammlung ein Programm für die Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme. Die Bundesversammlung gibt die weiteren Mittel aus dem Gesamtkredit im Abstand von 4 Jahren frei.

Der Infrastrukturfonds ist befristet. Er wird spätestens 20 Jahre nach Inkrafttreten des Infrastrukturfondsgesetzes aufgelöst. Der Bundesrat kann diese Frist um höchstens 5 Jahre verlängern. Anschliessend wird der Infrastrukturfonds aufgelöst.

1.3 Vorgehen und Methodik

Abbildung 1 zeigt schematisch das Vorgehen bei der Erarbeitung von Agglomerationsprogrammen aus Sicht des Bundes. Das Vorgehen im Agglomerationsprogramm AareLand lehnt sich an diese Vorgaben an. Den Kern bildet ein Vergleich der Entwicklungen, welche ohne resp. mit den Massnahmen zu erwarten wären. Basis für die Massnahmenauswahl ist eine Analyse der Schwachstellen in Bezug auf Siedlung und Verkehr.

Abbildung 1 auf der folgenden Seite

Der generelle Ansatz

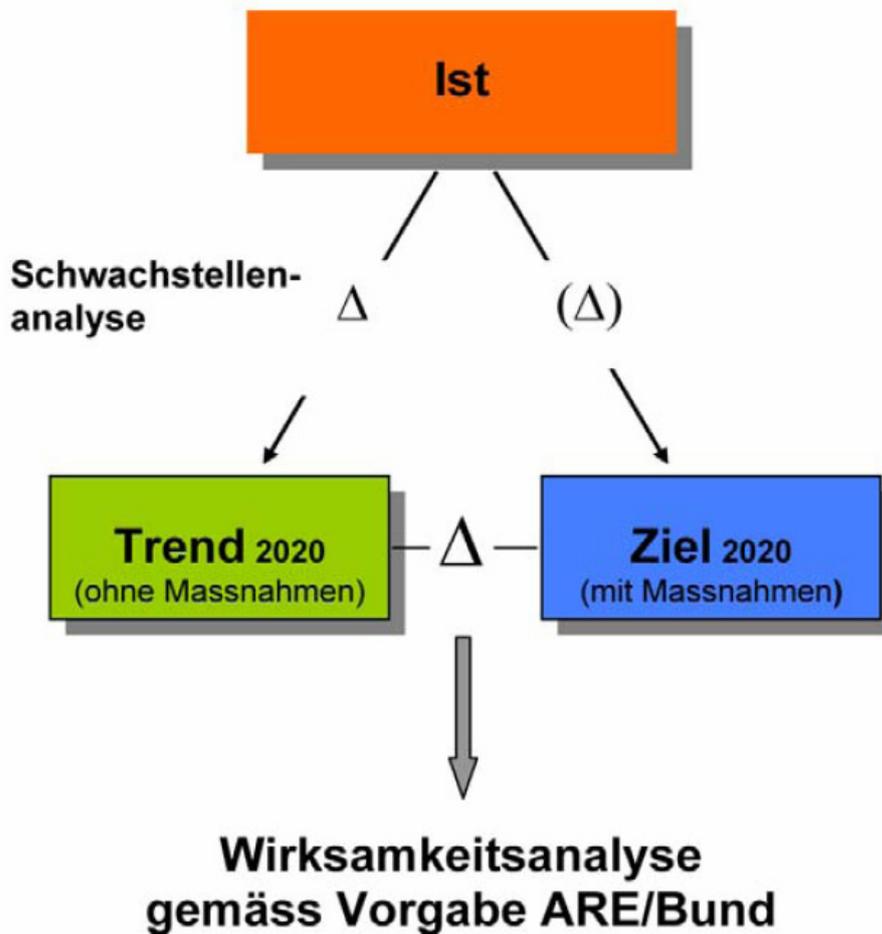


Abbildung 1: Erarbeitung des Agglomerationsprogramms AareLand Netzstadt AarauOltenZofingen

2 Agglomerationspolitik der Kantone Aargau und Solothurn

In diesem Kapitel wird aufgezeigt, wie die Kantone Aargau und Solothurn ihre Agglomerationspolitik konzipieren. Es wird ersichtlich, dass beide mit ihren Leitbildern und Konzepten entscheidende Vorarbeiten geleistet haben. Daraus können viele Massnahmen abgeleitet, konkretisiert und in ein Umsetzungsprogramm integriert werden. Den Kantonen liegt viel daran, dass ihre Agglomerationsprogramme gut eingebettet sind: in eine Politik für den Gesamttraum, in das schweizerische Städtenetz, in die benachbarten Agglomerationen – aber auch in die andern Sektoralpolitiken wie Wirtschaftspolitik etc..

Aus dieser Agglomerationspolitik müssen die Ziele abgeleitet werden, die dem Agglomerationsprogramm AareLand zugrunde gelegt werden. Sie sind die Grundlage für die Beurteilung von Ist-Zustand und Trend und für die Schwachstellenanalyse.

2.1 Grundsätze der kantonalen Agglomerationspolitik

2.1.1 Kanton Aargau

Die Ziele der Agglomerationspolitik im Kanton Aargau stimmen mit den Zielsetzungen des Bundes überein. Er will die Chancen ergreifen, die sich ihm daraus bieten. Der Regierungsrat des Kantons Aargau hat mit RRB vom 10. August 2005 (Nr. 2005-001069) **Strategien der aargauischen Agglomerationspolitik** verabschiedet, die dies zum Ausdruck bringen:

- I. Zur koordinierten grenzüberschreitenden Problemlösung werden in wichtigen politischen Bereichen Teil-Strategien entwickelt.
- II. Der Kanton Aargau erarbeitet mit den Gemeinden, Regionalplanungsverbänden und Nachbarkantonen Agglomerationsprogramme zur koordinierten Entwicklung der Agglomerationen. Er richtet die Agglomerationsprogramme auf die Erhaltung der Funktionsfähigkeit und die Verbesserung der zukünftigen Entwicklung der Agglomerationen und deren Vernetzung mit den schweizerischen Grossagglomerationen aus. In einer ersten Phase wird eine Teil-Strategie Verkehr und Siedlung in Angriff genommen.
- III. Im Rahmen der Regionalplanungsverbände werden Kernagglomerationen mit denjenigen Gemeinden gebildet, die mehrere agglomerationsrelevante Aufgaben gemeinsam lösen wollen. Gemeinden, die nur einzelne Aufgaben im Verbund mit den Gemeinden der Kernagglomeration erfüllen wollen, werden im Sinne einer "variablen Geometrie" fallweise in die Agglomeration eingebunden.

- IV. Der Kanton Aargau schafft die notwendigen rechtlichen Grundlagen, Organisationsstrukturen und Konzepte, um die vom Bund in der Agglomerationspolitik gebotenen Anreize ausschöpfen zu können.

2.1.2 Kanton Solothurn

Der Kanton Solothurn hat seine Agglomerationsstrategie im Regierungsratsbeschluss Nr. 2003/2381 vom 16. Dezember 2003 definiert.

Die Bedeutung der Arbeiten für die Stärkung der Agglomerationen im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung wird anerkannt. Ziel ist drei Agglomerationsprogramme beim Bund einzureichen: Agglomerationsprogramm AareLand (OGG), Agglomerationsprogramm Solothurn und Agglomerationsprogramm Basel (Teile der Bezirke Thierstein und Dorneck).

Der Kanton Solothurn, vertreten durch das Bau- und Justizdepartement (BJD), steuert und koordiniert die Arbeiten an den kantonalen Agglomerationsprogrammen. Die Arbeiten für das Agglomerationsprogramm AareLand werden in enger Zusammenarbeit mit dem Kanton Aargau abgewickelt.

2.2 Abstimmung innerhalb der kantonalen Politiken

2.2.1 Raumstrategien Kanton Aargau

Viele Elemente der Agglomerationsstrategie finden sich in verschiedenen wegweisenden Grundlagen und Konzepten und im kantonalen Richtplan.

- **Richtplan 1996** des Kantons Aargau, Beschluss vom 17. Dezember 1996 mit jährlichen Anpassungen: Der rechtskräftige Richtplan enthält wesentliche Bestandteile der richtplanrelevanten Umsetzung des Agglomerationsprogramms AareLand. Da er aktuell nachgeführt wird, sind insbesondere die richtplanrelevanten Vorhaben jeweils auf dem neuesten Planungsstand. So ist der Handlungsbedarf bei den verkehrlichen Infrastrukturmassnahmen klein. In den Leitsätzen, Beschlüssen und dem Siedlungskonzept des Richtplans werden wichtige Planungsgrundsätze der Agglomerationspolitik festgehalten. Die Zusammenarbeit mit den Nachbarn auf allen Ebenen ist ein zentrales Anliegen. Das Siedlungskonzept steht denn auch unter dem Titel "Das vernetzte Stadt-Land-System Aargau - Kanton der Regionen". Die Stärkung der Zentren und ihre Vernetzung, die Siedlungsentwicklung nach innen, die Erhöhung der Siedlungsqualität und gute räumliche Voraussetzungen für die Wirtschaftsentwicklung sind die bestimmenden Leitsätze zur Siedlungsentwicklung im Aargau. Der Verkehrsteil des Richtplans unterstützt mit dem Leitsatz 4 ("Verkehrsangebot auf Zentren und Siedlungsstruktur ausrichten, Verkehrsmittel wesensge-

recht und rationell einsetzen"), mit den Planungsgrundsätzen, mit den festgehaltenen grösseren Verkehrsinfrastrukturvorhaben und mit Trasseerhaltungen sowie Angebotsstufen im öffentlichen Regionalverkehr die Zielsetzungen des Agglomerationsprogramms AareLand. Da der Grosse Rat Genehmigungsinstanz des kantonalen Richtplans ist, hat der Plan eine hohe politische Legitimation. Eine Zusammenstellung der für die Agglomerationspolitik relevanten Planungsgrundsätze im bestehenden Richtplan mit den neu geplanten Ergänzungen findet sich im Kapitel 7 Umsetzungsprogramm.

- **Entwicklungsleitbild** für den Kanton Aargau, 2005: «*Der Regierungsrat will den ländlichen und städtischen Raum und insbesondere die Agglomerationen aufwerten. Die qualitative Raumentwicklung im Aargau erfolgt abgestimmt auf die Siedlungs- und Verkehrsplanung. Kommunale und kantonale Raumentwicklung zielen auf eine Vernetzung der Agglomerationen mit den Nachbarkantonen.*» (S. 16). "*Der Regierungsrat arbeitet auf eine strukturpolitische Gesamtkonzeption hin. Er gibt Impulse und schafft Anreize zur Erhaltung und Bildung starker Gemeinden. Er schafft die Voraussetzung für eine wirtschaftliche und kundenorientierte Versorgung der Bevölkerung mit dezentralen Dienstleistungen.*" (S. 20). Mit den Projekten "Gemeinderreform" und "Gebietsreform" wird diese Strategie zurzeit umgesetzt. Durch die Bildung grosser Zentrumsgemeinden, z.B. Aarau (ca. 50'000 E) und Baden (ca. 60'000 E) sollen Städte von nationaler Ausstrahlung geschaffen werden. Die weiteren Zentrumsgemeinden sollen durch Zusammenschlüsse mit benachbarten Gemeinden ebenfalls deutlich gestärkt werden.
- **Wachstumsinitiative** des Kantons Aargau, 2005: «*Wirtschaftsstarke Agglomerationen durch abgestimmte Verkehrs- und Siedlungsentwicklung: Eine bessere Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsmassnahmen in den Agglomerationen erhöht die Effizienz des gesamten Verkehrssystems und optimiert die Nutzung der Siedlungsstrukturen.*» (Massnahme 14)
- Gesamtstrategie **raumentwicklungAARGAU**, 2006: «*Der Aargau sorgt für die Funktionsfähigkeit seiner Agglomerationen, seiner Kernstädte und des ländlichen Raums. Die Räume ergänzen sich.*» (Hauptausrichtung A.2 Funktionsfähige Agglomerationen – integrierter ländlicher Raum) "*Der Aargau koordiniert die Siedlungsentwicklung mit der Verkehrsinfrastrukturentwicklung und unterstützt die Entwicklung von flächen- und verkehrseffizienten Siedlungsstrukturen. Die bestehende Infrastruktur wird effizient genutzt. Die verkehrliche Entwicklung wird grenzüberschreitend auf die benachbarten Agglomerationen und Zentren ausgerichtet.*" (Hauptausrichtung A.4 Abgestimmte Verkehrs- und Siedlungsentwicklung)
- Gesamtverkehrsstrategie **mobilitätAARGAU**, 2006: «*Die Entwicklungen im Verkehr werden mit den Entwicklungen der Siedlungen, der Umwelt*

und der Wirtschaft unter Einhaltung der Grundsätze der Nachhaltigkeit koordiniert. Strategie Koordination mit Siedlungs- und Raumentwicklung: Die Verkehrsplanung orientiert sich an den Zielen der Siedlungs- und Raumentwicklung. ... Die gute Vernetzung der Zentren untereinander und mit den angrenzenden Entwicklungsräumen ist sicherzustellen.» (Leitsatz 1)

- Planungsbericht energieAARGAU, 2006: "Der Kanton Aargau fördert eine nachhaltige, energieeffiziente Mobilität." (Leitsatz 5)
- **Metropolitanstrategie** des Kantons Aargau vom 11. Mai 2006: «*Der Kanton Aargau bringt seine Position und sein Potenzial als starker Partner der beiden Metropolitanregionen Zürich und Basel ein. Er stärkt damit die beiden Wirtschaftsregionen als Ganzes und profitiert umgekehrt von diesen gestärkten Regionen.*»

2.2.2 Raumstrategien Kanton Solothurn

- Der **Legislativplan 2005 – 2009 des Regierungsrates** des Kantons Solothurn legt fest, dass Entwicklungsschwerpunkte und Raumnutzung in Abstimmung mit der Umweltpolitik festzulegen sind. Zur besseren Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung ist die bestehende Zusammenarbeit (u.a. in den Agglomerationen AareLand AarauOltenZofingen, Solothurn und Basel) zu verstärken. Der Solothurner Kantonsrat hat am 14. Dezember 2005 explizit diesen Zielsetzungen zugestimmt (KRB Nr. SGB 118/2005 PB 29).
- **Das verkehrspolitische Leitbild** des Kantons Solothurn (RRB Nr. 2004/1789 vom 30. August 2004) legt die strategische Ausrichtung in der Verkehrspolitik fest. Es wurde vom Kantonsrat zur Kenntnis genommen. Hauptziele sind, die Erreichbarkeit der Zentrums- und Agglomerationsgemeinden als prioritäre Wirtschaftsmotoren sicherzustellen und die inner- und interkantonale Zusammenarbeit in der Raum- und Verkehrsplanung weiter zu intensivieren. Zu diesem Zweck unterstützt der Kanton die Arbeiten an den Agglomerationsprogrammen. Die notwendigen organisatorischen, personellen und finanziellen Rahmenbedingungen sind zu bestimmen. Eine gesetzliche Verankerung des neuen Planungsinstruments „Agglomerationsprogramm“ ist zu prüfen.
- Zur besseren **Koordination zwischen Raumplanung und Umweltschutz** hat der Regierungsrat des Kantons Solothurn mit Beschluss Nr. 2005/1600 vom 12. Juli 2005 den Kantonalen Richtplan 2000 angepasst. Thema war die Festlegung von Standortkriterien für verkehrsintensive Anlagen (publikumsintensive bzw. güterverkehrsintensive). Mit diesen Bestimmungen wird sichergestellt, dass verkehrsintensive Anlagen nur noch an raumplanerisch geeigneten Standorten realisiert werden können. So lassen sich in Zukunft die publikumsintensiven Anlagen nur noch in den

Zentren und in den Entwicklungsgemeinden in Zentrumsnähe sowie an sog. «integrierten» Standorten ansiedeln. Diese Standorte berücksichtigen die Siedlungs- und Strasseninfrastruktur und sind auch zu Fuss, mit dem Velo und dem öffentlichen Verkehr gut erreichbar. Sie erzeugen im Vergleich zur Anlage auf der „grünen Wiese“ gesamthaft betrachtet wesentlich weniger (Zusatz)Verkehr.

- **Der Richtplan 2000** legt im Sinne der angestrebten räumlichen Ordnung des Kantons sechs Gemeindekategorien fest (von Zentrumsgemeinde bis ländliche Gemeinde). Jede Gemeinde wurde einer Kategorie zugeordnet; diese Zuordnung berücksichtigt die unterschiedlichen kommunalen Entwicklungsvoraussetzungen. Die Gemeinden wurden angewiesen, ihre Ortsplanung anzupassen und die kommunalen räumlichen Entwicklungsabsichten mit der im Richtplan festgelegten Kategorie abzustimmen. Der Richtplan enthält ferner auch behördenverbindliche Grundsätze für spätere Erweiterungen des Siedlungsgebietes. Neueinzonungen im Umfang von mehr als 1 ha (für ländliche Gemeinden) bzw. 3 ha für die übrigen Gemeindekategorien innerhalb von 10 Jahren bedürfen einer Richtplanüberprüfung und -anpassung. Dieser Verfahrensschritt erlaubt, Neueinzonungen aus einer überörtlichen Sicht heraus zu beurteilen. Die Gemeindekategorien „Zentrumsgemeinde“ und „Entwicklungsgemeinde in Zentrumsnähe“ sind die Träger der primären wirtschaftlichen Entwicklung im Kanton Solothurn. Sie liegen vollumfänglich im Agglomerationsperimeter.
- Das Amt für Verkehr und Tiefbau ist verantwortlich für die Umsetzung der laufenden Vorhaben im Bereich Strassenbau bzw. öffentlicher Verkehr und Langsamverkehr. Im **kantonalen Strassenbauprogramm** ist die Realisierung der Entlastung West in Solothurn und die Planung der Entlastung Region Olten (dringliches Projekt im Sinne des Infrastrukturfonds des Bundes) enthalten. Beide Strassenprojekte werden inkl. der flankierenden Massnahmen die beiden Städte wesentlich vom Verkehr entlasten. Die Verbesserung des Angebotes im öffentlichen Verkehr (Mehrjahresprogramm ÖV) konnte in der Region Olten mit der Einführung der sog. A-Welle im Sinne der Agglomerationsziele bereits umgesetzt werden. In der Agglomeration Solothurn soll ab 2008 das Busangebot optimiert werden.

2.3 Agglomerationsprogramm AareLand

2.3.1 Ein Gemeinschaftswerk der Kantone Aargau und Solothurn

Für die Region *AarauOltenZofingen* definiert der Bund zwei Agglomerationen:

- die Agglomeration **Olten-Zofingen**
- die Agglomeration **Aarau**, unter Einbezug eines Teils des Solothurner Niederamtes

Die Begrenzung der Agglomerationen ist statistisch bedingt. Wirtschafts- und Verkehrsbeziehungen gehen immer über die Grenzen hinaus. Dies gilt auch für die Agglomeration *AarauOltenZofingen* und ihre Nachbaragglomerationen.

Die beiden Agglomerationen Olten/Zofingen sowie Aarau/Niederamt-Ost liegen auf solothurnischem wie auch auf aargauischem Kantonsgebiet. Viele Themen machen an der Kantonsgrenze nicht Halt. Dies trifft besonders auf die Verkehrsbeziehungen zu. Die Aufgaben müssen grenzüberschreitend angepackt und gelöst werden.

Mit dem gemeinsamen Agglomerationsprogramm AareLand wollen die beiden Kantone Solothurn und Aargau die Funktionsfähigkeit und die wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit dieses Raums sichern und die Attraktivität als Wohnstandort erhalten. Schon früh wurde über die Kantonsgrenze hinweg eng zusammengearbeitet aufgrund der Erkenntnis, dass die Aufgaben nicht an den Kantonsgrenzen Halt machen.

2.3.2 Der Perimeter der Agglomeration AareLand

Die Abbildung 2 zeigt den Perimeter der Agglomeration AareLand gemäss Agglomerationsdefinition des Bundes. Darin leben 188'000 Einwohner/-innen und arbeiten 105'000 Personen. Die Unterstützung des Bundes erstreckt sich auf Gemeinden, die gemäss Bundesamt für Statistik Teil der Agglomerationen Aarau und Olten-Zofingen (dunkelblau eingefärbte Gemeinden) sind.

Die Analysen beziehen sich in der Regel auf den erweiterten Betrachtungsperimeter (inkl. hellblau eingefärbte Gemeinden).

Abbildung 2 auf der folgenden Seite

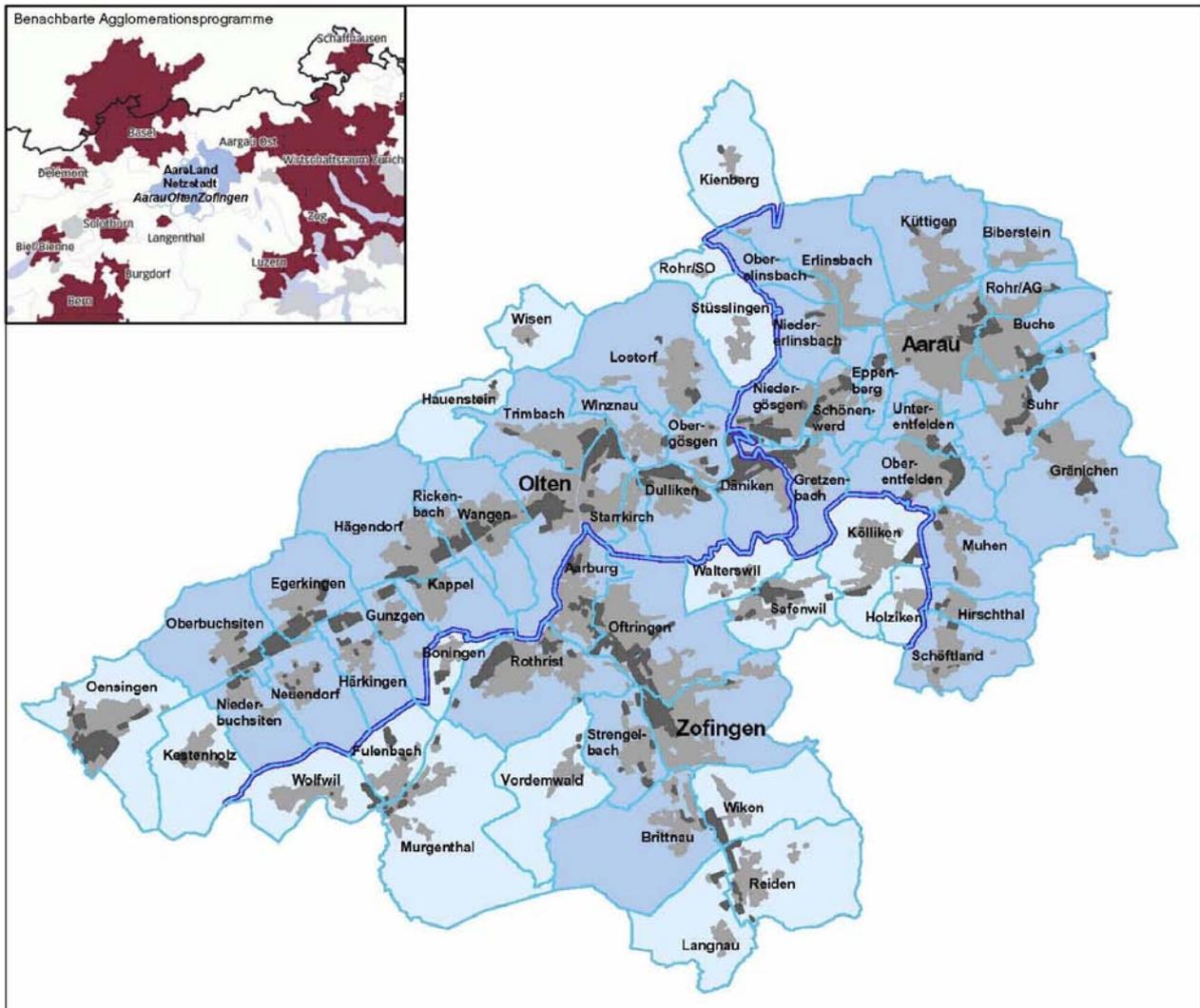


Abbildung 2: Perimeter des Agglomerationsprogramms AareLand (Stand 2005)

2.3.3 Der erweiterte Betrachtungsperimeter der Agglomeration AareLand

Zusätzlich zum statistischen Agglomerationsbereich des Bundes wurde für den Analyseteil des vorliegenden Berichtes ein «**erweiterter Betrachtungsperimeter**» einbezogen. In diesen erweiterten Betrachtungsperimeter werden jene Gemeinden einbezogen, die sich

- aufgrund ihrer Lage in naher Zukunft zur Agglomerationsgemeinde entwickeln können
- oder aufgrund ihrer Entwicklung als Subzentrum einen bedeutenden Einfluss auf die Agglomeration ausüben.

Es sind dies vor allem

- die Bahnachse Zofingen - Kölliken - Suhr/Aarau
- die Bahnachse Zofingen - Reiden
- die Achse Olten/Zofingen - Murgenthal/Fulenbach/Wolfwil
- das Subzentrum Oensingen (Teil der virtuellen Stadt Oensingen/Balsthal/Niederbipp).

Die vier Juragemeinden Hauenstein, Wisen, Rohr (SO) und Kienberg gehören zum Regionalverein Olten-Gösigen-Gäu, dessen übrige Gemeinden bereits dem Agglomerationsperimeter angehören; sie werden deshalb in die erweiterte Analyse miteinbezogen.

Das Subzentrum Balsthal-Niederbipp-Oensingen setzt in seiner Wirtschafts-, Verkehrs- und Wohnpolitik mit Erfolg auf hohe Qualität und Wertschöpfung. Dabei steht mittel- bis langfristig eine gesunde Durchmischung und Diversifikation der Angebote im Vordergrund. Diese Politik kann kurzfristig zu Lasten von Lagerhäusern, Logistikzentren oder anderer Nutzungen mit überdurchschnittlich hoher Verkehrsbelastung gehen. Oensingen dient als Koordinationsdrehscheibe (u.a. zur virtuellen Stadt¹) und wird in diesem Sinn im Betrachtungsperimeter behandelt.

Im erweiterten Betrachtungsperimeter leben 223'000 Einwohner/-innen und arbeiten 118'000 Personen.

2.3.4 Gemeindegruppen als Grundlage für die Analyse des Ist-Zustandes

Für die Beurteilung des Ist-Zustandes und der Trends werden im nachfolgenden Kapitel drei Gemeindegruppen mit jeweils ähnlichen Entwicklungsvoraussetzungen gebildet.

Die drei Gruppen um die Kernstädte Aarau (6 Gemeinden), Olten (3 Gemeinden) und Zofingen (5 Gemeinden) werden nachfolgend auch als **Gemeinden der Agglomerationszentren** bezeichnet.

Die restlichen Gemeinden gelten als **übrige Gemeinden der Agglomeration**.

Abbildung 3 Gemeindegruppen auf der übernächsten Seite

¹ Plattform der nachhaltigen Regionalentwicklung im Raum Thal-Gäu-Oberaargau (www.virtuelle-stadt.org)

2.4 Koordination der Entscheidungsträger im Perimeter Agglomeration AareLand

2.4.1 Zusammenarbeit Kantone und Netzstadtrat AareLand

Die interkantonale Zusammenarbeit im Gebiet der Agglomeration AareLand ist institutionalisiert. Seit 1999 besteht die **Plattform Aargau-Solothurn (PASO)**, auf der Informationen ausgetauscht, die grenzüberschreitende Zusammenarbeit aller Behördenebenen anhand von konkreten Projekten gepflegt und Anstösse für neue Planungen und Projekte gegeben werden.

Seit 2004 arbeiten die Stadtpräsidenten der drei **Kernstädte Aarau, Olten und Zofingen im Netzstadtrat** intensiv zusammen. Neben den drei Stadtpräsidenten, welche gleichzeitig den Regionalen Planungsorganisationen vorstehen, sind im Netzstadtrat die beiden Kantonsplaner vertreten. Eine Geschäftsstelle koordiniert die Aktivitäten des Netzstadtrats.

Handlungsfelder der interkantonalen Zusammenarbeit im AareLand sind neben dem Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung der integrale Tarifverbund Aargau/Solothurn (A-Welle), die zwei Parkprojekte (Sachsenpark zwischen Olten und Aarau sowie Wiggertalpark zwischen Olten und Zofingen) und das gemeinsame Standortmarketing mit Internetauftritt unter www.aareland.ch. Zu den weiteren Projekten gehören die regionale Berufsinfo-Messe, die 2007 erstmals unter dem Label "AareLand" stattfand und der gemeinsame Auftritt von Kultorten im AareLand.

2.4.2 Innerkantonale Zusammenarbeit

Im **Kanton Aargau** bestehen in den einzelnen Regionen Planungsverbände mit öffentlich-rechtlichen Aufgaben (Erarbeitung regionaler Grundlagen für die kantonalen Planungen gemäss § 11 BauG). Zur **Agglomeration AareLand** (Netzstadt AarauOltenZofingen) gehören:

- der **Planungsverband der Region Aarau (PRA)**
- der **Regionalverband zofingenregio** (zu dem auch die angrenzenden Luzerner Gemeinden Wikon, Reiden (seit 2006 mit Langnau und Richental fusioniert), Dagmersellen, Pfaffnau und Roggliswil gehören)

Im **Kanton Solothurn** sind die Regionalplanungsorganisationen privatrechtlich organisiert (§§ 49 ff. PBG).

Im Raum Olten existiert der **Regionalverein Olten-Gösgen-Gäu (OGG)**.

Diese Regionalplanungsorganisationen haben bei der Bearbeitung des Agglomerationsprogramms mitgewirkt und wurden in die Vernehmlassung einbezogen.

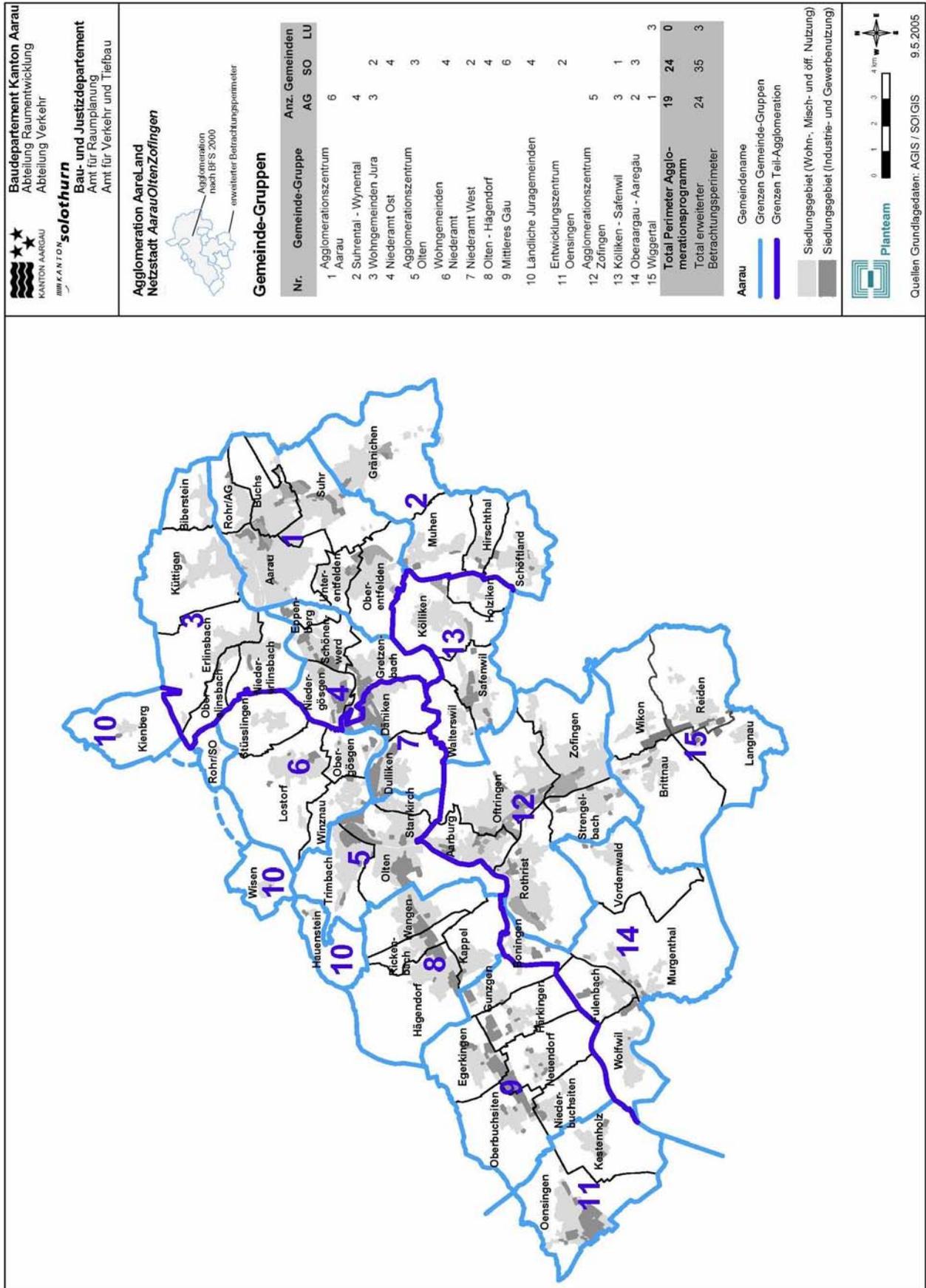


Abbildung 3: Gemeindegruppen im Perimeter des Agglomerationsprogramms AareLand (Stand 2000; Reiden, Langnau und Richental noch nicht fusioniert)

2.5 Einbettung des Agglomerationsprogramms AareLand

2.5.1 Das Umfeld der Agglomeration AareLand

Die Agglomeration AareLand ist auf vielfältige Weise mit ihrem **Umfeld** verbunden.

Abbildung 4 zeigt diese Bezüge.

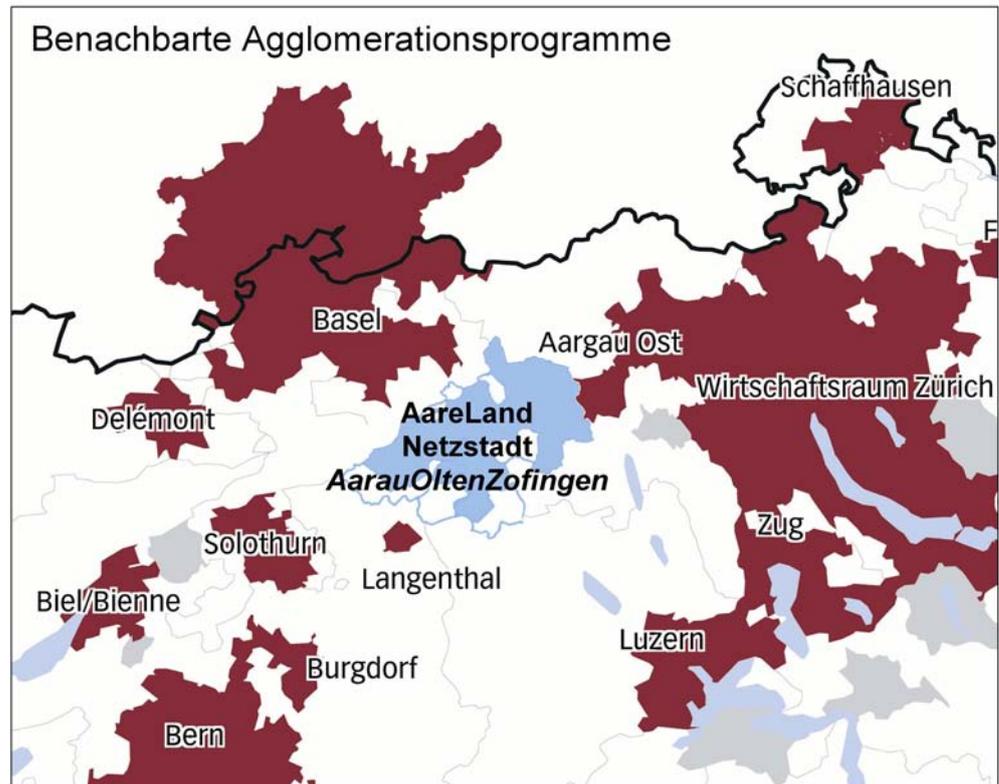


Abbildung 4: Einbettung des Agglomerationsprogramms AareLand in sein Umfeld

Vier Dimensionen der Einbettung/Abstimmung sind zu unterscheiden. Sie sind alle wichtig und beeinflussen den Erfolg der Agglomerationsprogramme wesentlich.

2.5.2 Einbettung in das schweizerische Städtenetz

Das Agglomerationsprogramm AareLand bildet einen starken Pol im polyzentrischen **schweizerischen Städtenetz**. Durch die Kantone Aargau und Solothurn führen viele nationale Verkehrsverbindungen, die einen hohen Durchgangsverkehr in Ost-West- und Nord-Süd-Richtung bewältigen. Der Agglomerationsraum AareLand ist in die nationale Verkehrs- und Raumstruktur eingebettet.

- **Fazit:** Die Entwicklung der Agglomeration AareLand soll zu einem weitgehend eigenständigen und starken Pol im schweizerischen Städtenetz weiter gefördert werden. Dies entsprechend dem im Entwurf "Raumkonzept Schweiz" (Stand 29. Oktober 2007) im Kapitel 6.7 und in der Karte dargelegten Städtenetz AareLand.

2.5.3 Die Agglomeration AareLand muss gut in ein Städtesystem Schweiz eingebunden werden.

Der Raum des Agglomerationsprogramms AareLand ist dringend auf gute Fernverkehrsverbindungen angewiesen. Gleichzeitig darf aber der regionale Verkehr auf den Hauptachsen nicht durch die übergeordneten Verkehrsströme beeinträchtigt werden. Es ist deshalb für die Agglomeration AareLand von existenzieller Bedeutung, dass die Verkehrssysteme auf allen Ebenen funktionieren. Leistungsfähige überregionale, nationale und sogar internationale Verkehrsverbindungen sind nicht von regionalen Anliegen zu trennen. Der Sachplan Verkehr des Bundes, dem die Hoheit über die nationalen Netze obliegt, und ZEB (Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur) müssen dieser Sachlage Rechnung tragen und die Ausbauten, insbesondere im Schienennetz zwischen Killwangen und Olten, entsprechend koordinieren.

- **Fazit:** Die Kantone Aargau und Solothurn treffen mit dem Bund die notwendigen **Vereinbarungen** über die Entwicklung der übergeordneten Verkehrsnetze (Schiene und Strasse) im Rahmen der schweizerischen Agglomerationspolitik und der schweizerischen Verkehrs- und Raumordnungspolitik.

2.5.4 Einbettung in den Gesamttraum der Kantone Aargau und Solothurn

Der Übergang der Agglomerationen in den umliegenden ländlichen Raum ist fliessend. Die Verzahnung von ländlichem Raum und Agglomerationen ist sachlich begründet und politisch relevant: Beide sind voneinander abhängig und ergänzen sich. Die Agglomerationspolitik der beiden Kantone muss mit der räumlichen Entwicklung abgestimmt sein.

Die Koordination mit den Gemeinden ausserhalb des Agglomerationsperimeters erfolgt auf zwei Ebenen: einerseits im Rahmen der Politik für den Gesamttraum, andererseits fallweise und im Sinne der "variablen Geometrie" gezielt mit einzelnen betroffenen Gemeinden.

Die **Agglomerationspolitik** versteht sich als **Teil der gesamten Raum- und Verkehrspolitik** der Kantone.

2.5.5 Abstimmung mit den Agglomerationsprogrammen der angrenzenden Kantone

Ebenso wie mit dem ländlichen Raum ist das Agglomerationsprogramm AareLand eng mit den benachbarten Agglomerationsräumen und deren Agglomerationsprogrammen verbunden, insbesondere mit dem Agglomerationsprogramm Aargau-Ost und dem Agglomerationsprogrammen Solothurn, Basel und Bern.

- **Fazit:** Die Kantone Aargau und Solothurn sichern die Koordination mit dem Agglomerationsprogramm Aargau-Ost und sind verlässliche Partner für die angrenzenden Agglomerationsprogramme Solothurn, Basel und Bern. Sie beanspruchen ihrerseits, ihre Planungen mit diesem koordinieren zu können.

2.6 Ziele und Grundsätze des Agglomerationsprogramms AareLand

In Übereinstimmung mit dem Bund setzen sich die Kantone Aargau und Solothurn folgende Ziele für ihre Agglomerationen:

- **Attraktive Lebensräume**
 - möglichst geringe Umweltbelastungen
 - attraktive öffentliche Räume
 - hohe Siedlungsqualität
 - gute Erreichbarkeit der zentralen Wohngebiete
 - sicherer Aufenthalt im öffentlichen Raum
- **Attraktive Wirtschaftsstandorte**
 - gute Erreichbarkeit der Zentren und der Entwicklungsschwerpunkte
 - Anbindung des ländlichen Raums bleibt gewährleistet
- **Attraktive Naherholungsgebiete**
 - intakte Natur und Landschaft

3 Schwachstellenanalyse Ist/Trend

In diesem Kapitel wird aufgezeigt, wie sich in der Agglomeration AareLand der Ist-Zustand bezüglich Siedlung, Verkehr und Umwelt präsentiert. Im Weiteren wird dargelegt, wie sich die Agglomeration AareLand bis ins Jahr 2020 entwickeln könnte, wenn keine Massnahmen ergriffen würden. Der Vergleich von Ist und Trend 2020 zeigt die Schwachstellen der ungelenkten Entwicklung auf. Als Fazit aus der Schwachstellenanalyse zeigt sich ein klarer Handlungsbedarf in allen Entwicklungsbereichen.

3.1 Vorgehen bei der Schwachstellenanalyse

Die Schwachstellenanalyse ergibt sich aus dem Vergleich des Ist-Zustandes mit dem erwarteten Trend fürs Jahr 2020. Die Erhebung des **Ist-Zustandes** beruht auf gesicherten statistischen Grundlagen und auf rechtsverbindlichen Planungen. Die Abschätzung des **Trends 2020** beruht im Wesentlichen auf **Prognosen, Annahmen und Erfahrungen** der Fachleute der zuständigen kantonalen Amtsstellen. Zur Abschätzung der Entwicklung des motorisierten Individualverkehrs werden zwischen den Kantonen abgestimmte Modellrechnungen verwendet. Pro Kapitel werden themenweise jeweils der Ist-Zustand, der Trend und daraus abgeleitet die Schwachstellen dargelegt. Am Schluss dieses Kapitels wird zusätzlich ein generelles Fazit zu allen Themen gezogen (Kap. 3.7). Die Schwachstellenanalyse beruht auf folgenden **Grundlagen und Annahmen**:

Themenbereich	Ist-Zustand	Trend 2020	Schwachstelle Kap.
Einwohnerentwicklung	Aktuelle Statistiken 1990 bis 2005	BfS-(Kt. AG)/ W&P- (Kt. SO) Szenarien 2002-20	3.2.7
Beschäftigtenentwicklung	Pendlerstatistik 2000; Betriebszählungen 1991 - 2005	BfS-Szenarien 2002-2020	3.2.7
Siedlung	Bauzonenstatistik (AG: 2006; SO: 2003)	60%-Überbauung Siedlungsreserven gemäss heutigen Zonenplänen	3.2.7
Motorisierter Individualverkehr	Verkehrsmodell Belastungen DTV 2003	Verkehrsmodell Trendentwicklung 2020	3.3.3
Öffentlicher Verkehr	Fahrplan 2006	Mehrjahresprogramme der Kantone; Planungen des Bundes	3.4.2
Langsamverkehr	Bestand aktuelles Netz	Langsamverkehrskonzepte der Kantone	3.5.3
Umwelt	Emissionsmessungen (PM10, NO _x) /-kataster 2000, Strassenlärm-messungen, Wildtierkorridore	Entwicklung gemäss Trendannahmen Verkehr (Extrapolation Ist-Zustand)	3.6.2
Fazit			3.7

Tabelle 1: Übersicht über die Grundlagen und Annahmen Schwachstellenanalyse

3.2 Schwachstellen bei der Einwohner-, Beschäftigten- und Siedlungsentwicklung

Übersicht über die Einwohnerentwicklung aller Gemeinden vgl. Abbildung 8 auf der Seite 23

3.2.1 Ist-Zustand Entwicklung der Einwohner/-innen

Als Grundlage dienen statistische Angaben aus den Jahren 1990 bis 2005.

Einwohnerentwicklung Teilagglomeration Aarau

(einschliesslich Niederamt-Ost)

- Einwohnerentwicklung **aktuell**
 - In der **Kernstadt Aarau** leben 15'500 Einwohner/-innen oder 18.5% der gesamthaft 83'200 Einwohner/-innen.
 - In den Gemeinden des **Agglomerationszentrums** (Aarau, Rohr, Suhr, Buchs, Ober- und Unterefelden) leben 45'000 Einwohner/-innen oder 54%.
 - In den **weiteren Gemeinden** der Agglomeration (12 Gemeinden) leben 38'400 Einwohner/-innen oder 46% der Gesamtbevölkerung.
 - Im **erweiterten Betrachtungsperimeter** der Teilagglomeration Aarau (Gemeinden Holziken und Kölliken) leben 5'200 Einwohner/-innen.

- Einwohnerentwicklung in den **vergangenen 15 Jahren**
 - Die Wohnentwicklung im **ersten Agglomerationsring** (Buchs, Rohr, Suhr, Ober- / Unterefelden, Schönenwerd) verlief in den letzten 15 Jahren mit einem Wachstum zwischen 10% und 20% **positiv**. Der zunehmende Wohnflächenverbrauch pro Kopf konnte im 1. Agglomerationsring durch Neubauten mehr als aufgefangen werden.
 - Die Wohnbevölkerung in der **Kernstadt Aarau sank** hingegen im gleichen Zeitraum um rund 5%. Die Nutzung noch unüberbauter Restflächen und Massnahmen wie Nachverdichtung, Wohnumfeldaufwertung und Flächenrecycling konnten bisher nur teilweise umgesetzt werden.
 - Zwischen 2000 und 2005 nahm die Einwohnerzahl wieder **moderat zu**, was auf eine **Trendumkehr** hinweist.

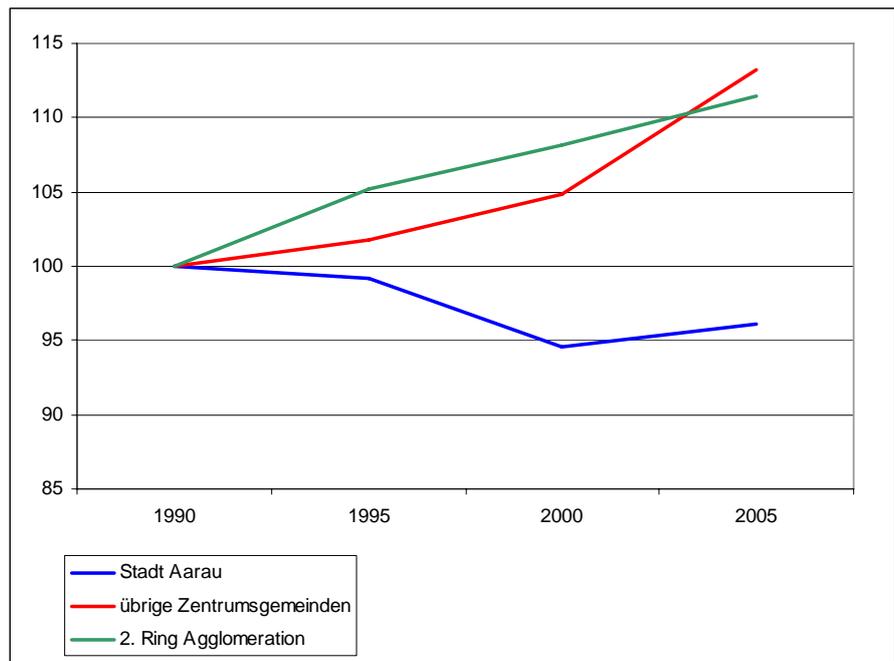


Abbildung 5: Einwohnerentwicklung im Teilraum Aarau (1990-2005); Index: 1990=100

Einwohnerentwicklung Teilagglomeration Olten

(ohne Aaregäu-Gemeinden und ohne Niederamt Ost)

■ Einwohnerentwicklung **aktuell**

- In der **Kernstadt Olten** leben 16'800 Personen oder 27% der gesamt-haft 62'100 Einwohner/-innen.
- Im Raum der 3 Gemeinden des **Agglomerationszentrums** (Olten, Trimbach, Starrkirch) leben 24'400 Einwohner/-innen oder 39%.
- In den **weiteren Gemeinden** der Agglomeration leben 37'800 Einwohner/-innen oder 60%.
- Im **erweiterten Betrachtungsperimeter** der Teilagglomeration Olten (10 Gemeinden) leben 12'900 Einwohner/-innen. Davon leben 6'300 Einwohner/-innen oder 9% im Raum Oensingen/Kestenholz (eigen-ständiges Kleinzentrum).

■ Einwohnerentwicklung in den **vergangenen 15 Jahren**

- Die drei Gemeinden im **Agglomerationszentrum verloren** seit 1990 rund 700 Einwohner/-innen.
- Die **Stadt Olten verlor** in den 1990er Jahren stetig an Einwohner/-innen. Im Verlaufe des Strukturwandels in der Wirtschaft gingen Arbeitsplätze verloren; darunter litt auch der Wohnungsbau.
- In den letzten Jahren nach der Jahrtausendwende konnte dieser **Abwärtstrend** allerdings **gestoppt** werden. Das Agglomerationszentrum verzeichnete 2000-2005 wieder leicht steigende Einwohner/-innen- und Beschäftigtenzahlen.

- Die Einwohnerentwicklung an der **Entwicklungssachse Niederamt West** ist **bescheiden** (+2.5%),
- An der **Entwicklungssachse** Richtung **Hägendorf**, im **mittleren Gäu**, im Raum Oensingen und den **Niederämter Wohngemeinden** am Jurafluss war die Entwicklung dagegen **ansehnlich**.

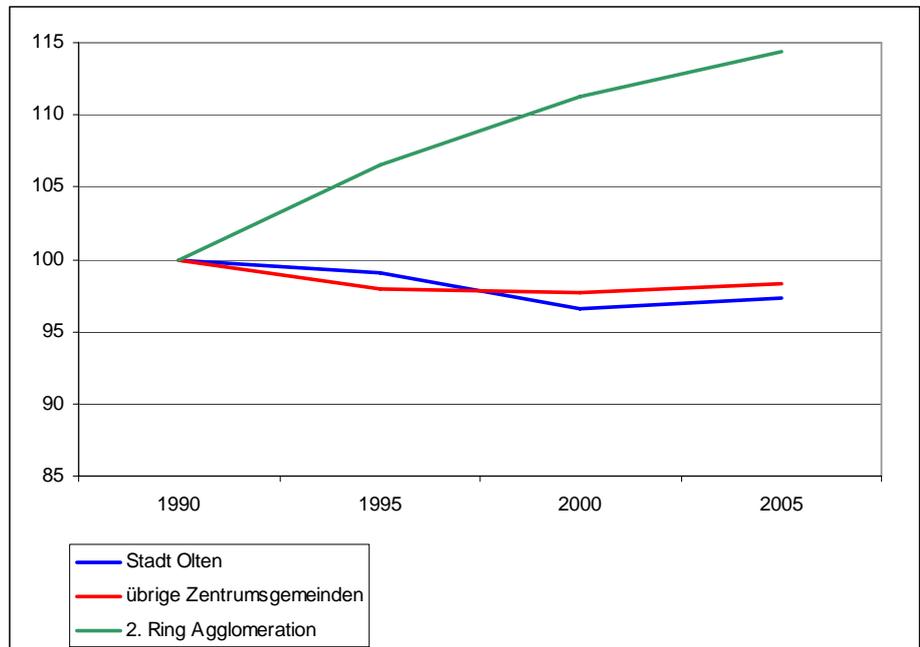


Abbildung 6: Einwohnerentwicklung im Teilraum Olten (1990-2005); Index: 1990=100

Einwohnerentwicklung Teilagglomeration Zofingen

(einschliesslich Solothurner Aaregäu- Gemeinden und angrenzende Luzerner Gemeinden)

- **Einwohnerentwicklung aktuell**
 - In der **Kernstadt Zofingen** leben rund 10'300 Einwohner/-innen oder rund 24% der gesamthaft 42'800 Einwohner/-innen.
 - In den Gemeinden des **Agglomerationszentrums** (Zofingen, Aarburg, Oftringen, Rothrist und Strengelbach) wohnen 39'100 oder 94% aller Einwohner/-innen.
 - In der **ländlichen Gemeinde** Brittnau leben 3'700 Einwohner/-innen oder 6%.
 - Im **erweiterten Betrachtungsperimeter** der Teilagglomeration Zofingen (6 Gemeinden) leben 16'900 Einwohner/-innen.
- **Einwohnerentwicklung in den vergangenen 15 Jahren**
 - Die Bevölkerungsentwicklung verlief in den letzten 15 Jahren verhältnismässig **kontinuierlich**.

- Die **Kernstadt Zofingen** verzeichnete in den letzten Jahren nach einem Rückgang in den 1980er Jahren **wieder einen Anstieg** der Einwohnerzahl (1990 bis 2005 rund 11%).
- Die grosszügig bemessenen Nutzungspläne führten zu einer heterogenen Siedlungsstruktur. Diese zeichnet sich durch ineinander «verzahnte» Wohn- und Gewerbebezonen aus.

Nachfolgende Abbildung zeigt nur die Zentrumsgemeinden mit der Stadt Zofingen.

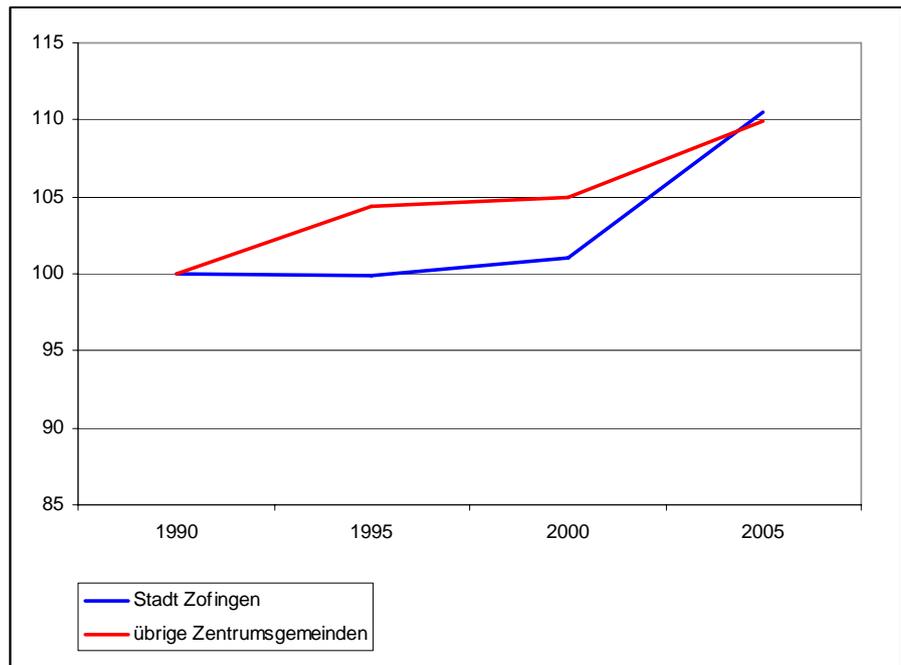


Abbildung 7: Einwohnerentwicklung im Teilraum Zofingen (1990-2005); Index: 1990=100

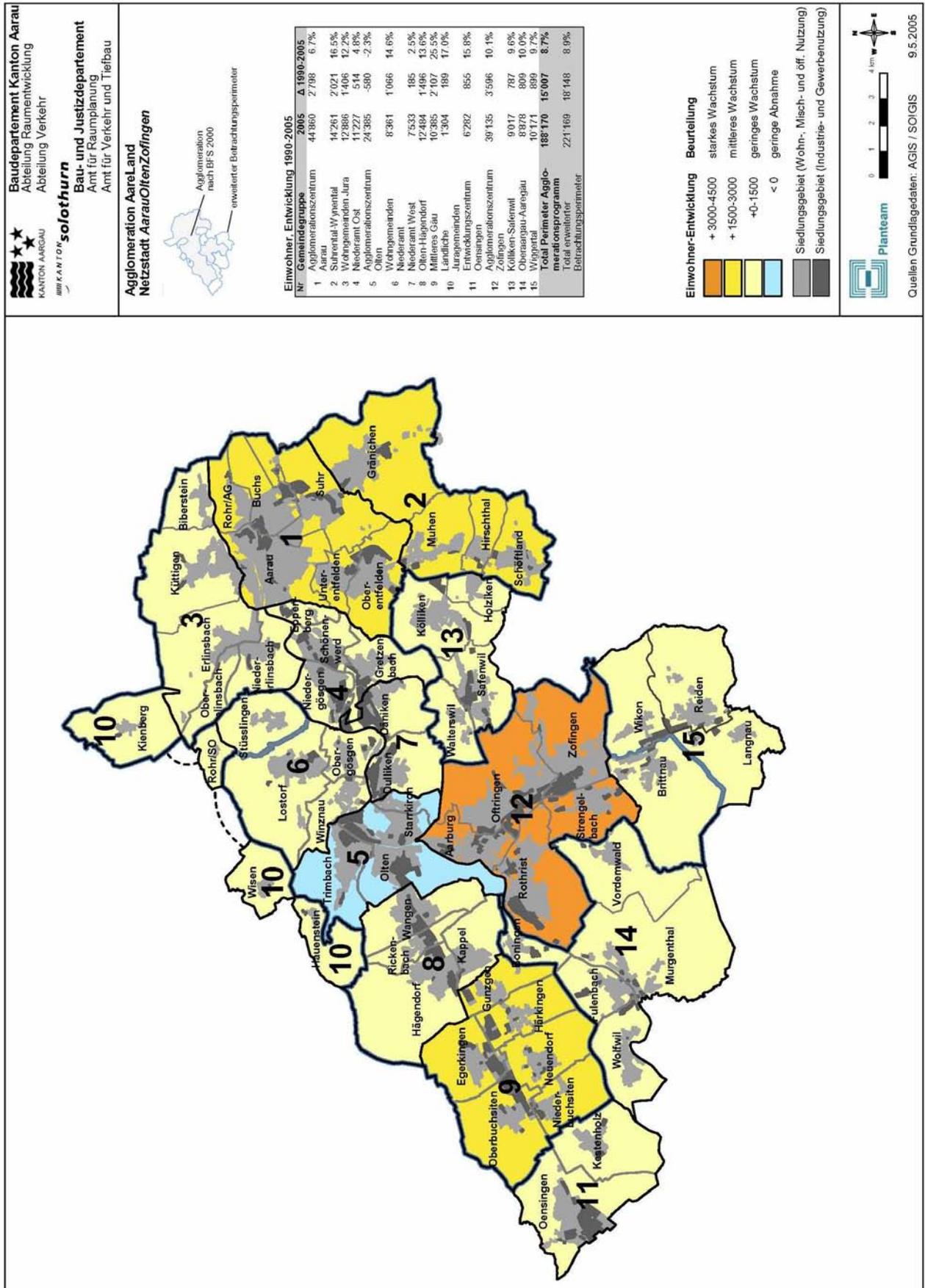


Abbildung 8: Einwohner/-innenentwicklung in den Regionen 1990-2005

3.2.2 Trend Einwohnerentwicklung

Das Bundesamt für Statistik (BFS) entwickelte für den Zeitraum 2002 – 2020 folgende **Szenarien**:

	pos. Dynamik	Trend	neg. Dynamik
CH	+8.5%	+3.8%	-0.6%
AG	+9.2%	+5.2%	+2.1%
SO	+5.9%	+0.0%	-3.7%

Für die Agglomeration Aarau lässt sich daraus schliessen, dass die **kantonale Bevölkerungsprognose 2002** (Kt. AG +14.3%, Agglomeration Aarau +13.6%) dem BFS-Szenario «positive Dynamik» am nächsten kommt, während das BFS -Szenario «Trend» knapp der Hälfte der kantonalen Prognose entspricht. Der Kanton Solothurn verfügt über eine Bevölkerungsprognose von 2005 bis 2030.

Der **Trend** für die kommenden Jahre weist in folgende Richtungen:

- Im ländlichen Raum sind die zu erwartenden Zuwachsraten bei der Bevölkerung markant höher als in den Zentren, d.h. es besteht das Risiko, dass die **Zersiedelung** – gemessen an der Einwohner/-innenentwicklung – fortschreitet.
- Die **Zunahme der Mobilität**, insbesondere beim Verkehr innerhalb der Region und bei den Autobahnzufahrten, führt zu einer immer grösser werdenden Verkehrsbelastung auf den regionalen Hauptachsen.
- Damit verbunden ist eine Zunahme der Beeinträchtigungen der anstossenden Siedlungsgebiete mit einem **Verlust an Siedlungsqualität** (Nutzungen wenden sich vermehrt vom Strassenraum ab).
- Ebenso sind die ortsansässigen Firmenstandorte auch für den Berufsverkehr immer **schwieriger erreichbar**.
- Die **Angebotsqualität der Zentrumsgemeinden** stimmt nur beschränkt mit der Marktnachfrage (Wohnform, Wohnumfeldqualität, Preisniveau) überein. Der **Handlungsbedarf** wird allerdings erkannt.
- Mit Verkehrsberuhigung, Wohnumfeldverbesserung sowie aktiver Gebietsentwicklung wurde eine Entwicklung eingeleitet, die von einem **wachsenden Interesse an innerstädtischen Wohnlagen** begleitet wird. Dementsprechend nimmt die Einwohner/-innenzahl in den Zentren wieder moderat zu.

3.2.3 Ist-Zustand Beschäftigte

Grundlage: Statistik 1990 bis 2005 sowie Pendlerstatistik 2000.

Übersicht über die Beschäftigtenentwicklung 1990 - 2005 aller Gemeinden vgl. Abbildung 12 auf der Seite 29

Beschäftigte Teilagglomeration Aarau

(einschliesslich Niederamt-Ost)

- **Stand der Beschäftigten aktuell**
 - In den sechs Gemeinden des Agglomerationszentrums (Aarau, Rohr, Buchs, Suhr, Ober- und Unterefelden) arbeiten ca. 78% aller Beschäftigten der Teilagglomeration Aarau;
 - Innerhalb dieser Gruppe haben ca. 64% aller Arbeitnehmer in der Stadt Aarau ihren Arbeitsplatz.
- **Beschäftigtenentwicklung in den vergangenen 15 Jahren**
 - Die Beschäftigtenentwicklung wurde in den 1980er Jahren geprägt durch Industrie-Auslagerungen aus dem Stadtgebiet in den 1. Agglomerationsring (Wynenfeld Suhr, Chilefeld Oberentfelden, äusserer Teil Aarau, Schachen Schönenwerd, Aarfeld Däniken etc.).
 - Diesen folgten in den 1990er Jahren relativ rasch Fusionen, Umgruppierungen und Betriebsaufgaben.
 - Die grosszügig dimensionierten Industriegebiete wurden in der Folge zunehmend mit flächenintensiven Dienstleistungsnutzungen (Logistik, Einkauf) umgenutzt.
 - Die PE und GE (publikums- bzw. güterintensiven Einrichtungen) haben sich, soweit sie nicht aus traditionellen Standorten heraus entstanden, weitgehend pragmatisch in den umgenutzten Industriegebieten angesiedelt – unter Beachtung der guten (MIV-) Erreichbarkeit.

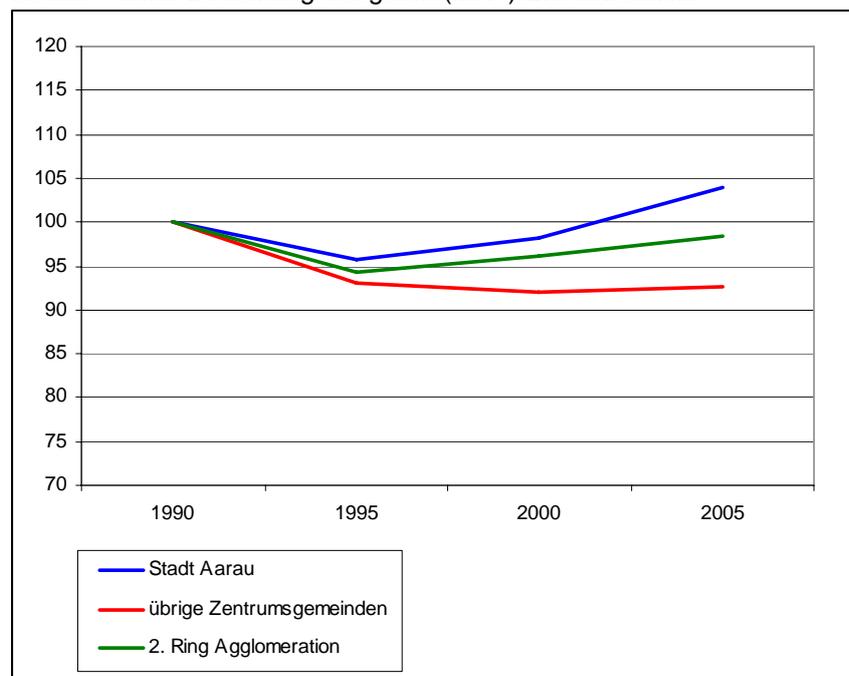


Abbildung 9: Beschäftigtenentwicklung im Teilraum Aarau (1990-2005); Index: 1990=100

Beschäftigte Teilagglomeration Olten

(ohne Aaregäu-Gemeinden und Niederamt Ost)

- **Stand der Beschäftigten aktuell**
 - Innerhalb des Agglomerationszentrums haben ca. 49% aller Beschäftigten ihren Arbeitsplatz.
 - In den Gemeinden der Teilagglomeration West (Wangen – Ober-/ Niederbuchsiten, Gruppen 8 und 9) arbeiten ca. 38% der Beschäftigten
 - in den Gemeinden der Agglomeration Ost (Niederamt, Gruppen 6 und 7) ca. 13% der Beschäftigten.
 - Im Raum Oensingen sind es ca. 14%.

- **Beschäftigtenentwicklung in den vergangenen 15 Jahren**
 - Die Gemeinden im **Agglomerationszentrum** haben infolge der wirtschaftlichen Strukturveränderungen insbesondere in den **1990er Jahren markant** an Arbeitsplätzen **eingebüsst**.
 - Zur Jahrtausendwende konnte ein **Umschwung** eingeleitet werden. Seither ist die **Tendenz steigend**.
 - Die schwierige **Erreichbarkeit des Niederamtes** mag einer der wichtigsten Gründe sein, warum das Niederamt, trotz seiner Lage zwischen den Zentren Aarau und Olten, seine Entwicklungsvorstellungen nicht umsetzen kann. Zielvorstellungen und Entwicklungschancen sind nicht kongruent.
 - Die gesamte **Arbeitsplatzentwicklung** in der Teilagglomeration Olten **konzentrierte** sich auf die **Achse West** (Olten-Hägendorf, Mittleres Gäu, Oensingen).
 - Im Vergleich zur Bauentwicklung konnte die **Verkehrerschliessung** aber **nicht mithalten** (Autobahnanschlüsse, ÖV-Netz, regionale Entlastungsstrassen, Bahn-Haltestellen).

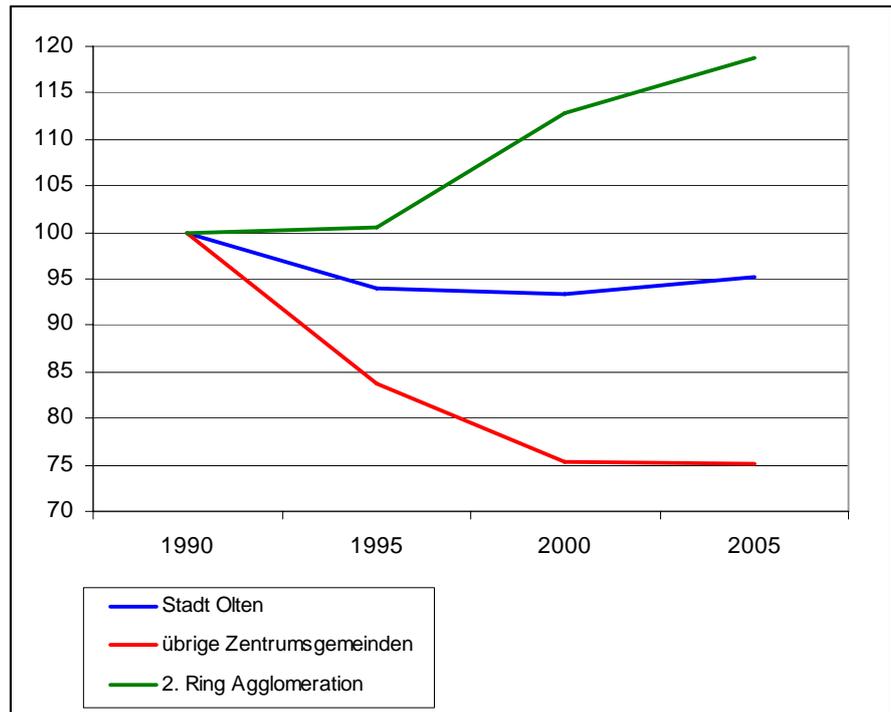


Abbildung 10: Beschäftigtenentwicklung im Teilraum Olten (1990-2005); Index: 1990=100

Beschäftigte Teilagglomeration Zofingen

(einschliesslich Solothurner Aaregäu - Gemeinden und angrenzende Luzerner Gemeinden)

- **Stand der Beschäftigten aktuell**
 - In den **fünf Gemeinden des Agglomerationszentrums** (Zofingen, Oftringen, Aarburg, Rothrist, Strengelbach) und in der sechsten Agglomerationsgemeinde Brittnau arbeiten rund 78% aller Beschäftigten des erweiterten Betrachtungsperimeters.
 - Innerhalb der Teilagglomeration Zofingen gemäss Perimeter des BFS ist beinahe die Hälfte (42%) aller Arbeitnehmer in der **Stadt Zofingen** beschäftigt.
- **Beschäftigtenentwicklung in den vergangenen 15 Jahren**
 - Die Entwicklung der Beschäftigten seit 1990 zeigt, dass der **II. Sektor** in der Agglomeration Zofingen prozentmässig deutlich höher vertreten ist als im Durchschnitt des Kantons Aargau. Dies ist nicht zuletzt darauf zurückzuführen, dass sich die ortsansässige Textilindustrie relativ lange behauptete.
 - In neuerer Zeit kann eine vermehrte Ansiedlung von **Transportunternehmen** und **Logistikbetrieben** beobachtet werden.
 - In der Agglomeration ist gesamthaft eine **Tertialisierung** festzustellen, allerdings weiterhin mit einem tieferen Prozentanteil als in anderen Regionen.

Nachfolgende Abbildung zeigt nur die Zentrumsgemeinden mit der Stadt Zofingen.

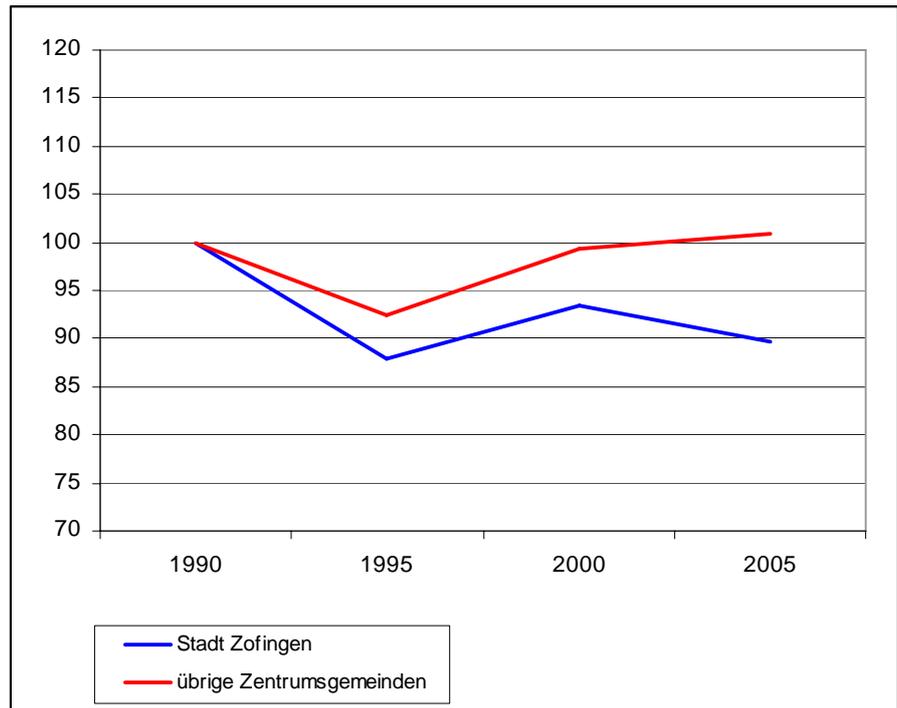


Abbildung 11: Beschäftigtenentwicklung im Teilraum Zofingen (1990-2005); Index: 1990=100

Pendlerströme

Analog zu den Beschäftigtenstatistiken unterstreichen die **Pendlerströme** die Arbeitsplatzentwicklungen.

- Die Gemeinden der Agglomerationszentren Aarau und Olten weisen eine **stark positive Pendlerbilanz** auf, ebenso das Mittlere Gäu (Zupendlergemeinden).
- Die Gemeinden des Agglomerationszentrums Zofingen, die urbanen Entwicklungsräume Niederamt West und Olten – Hägendorf sowie das Kleinzentrum Oensingen haben einen **ausgeglichenen Pendlersaldo**.
- Das östliche Niederamt sowie die ländlichen Entwicklungsachsen weisen eine **negative Pendler-Bilanz** auf (Wegpendlergemeinden)
- Gemeinden mit starken Zu- und Wegpendlerströmen müssen gute öffentliche Verkehrsverbindungen aufweisen. Dieses Bild stimmt vor allem bezüglich der ländlichen Entwicklungsachsen und in Wohngemeinden nicht immer. Aufgrund der Pendlersituation sind **verbesserte ÖV-Konzepte erforderlich**, die den neusten Entwicklungen Rechnung tragen.

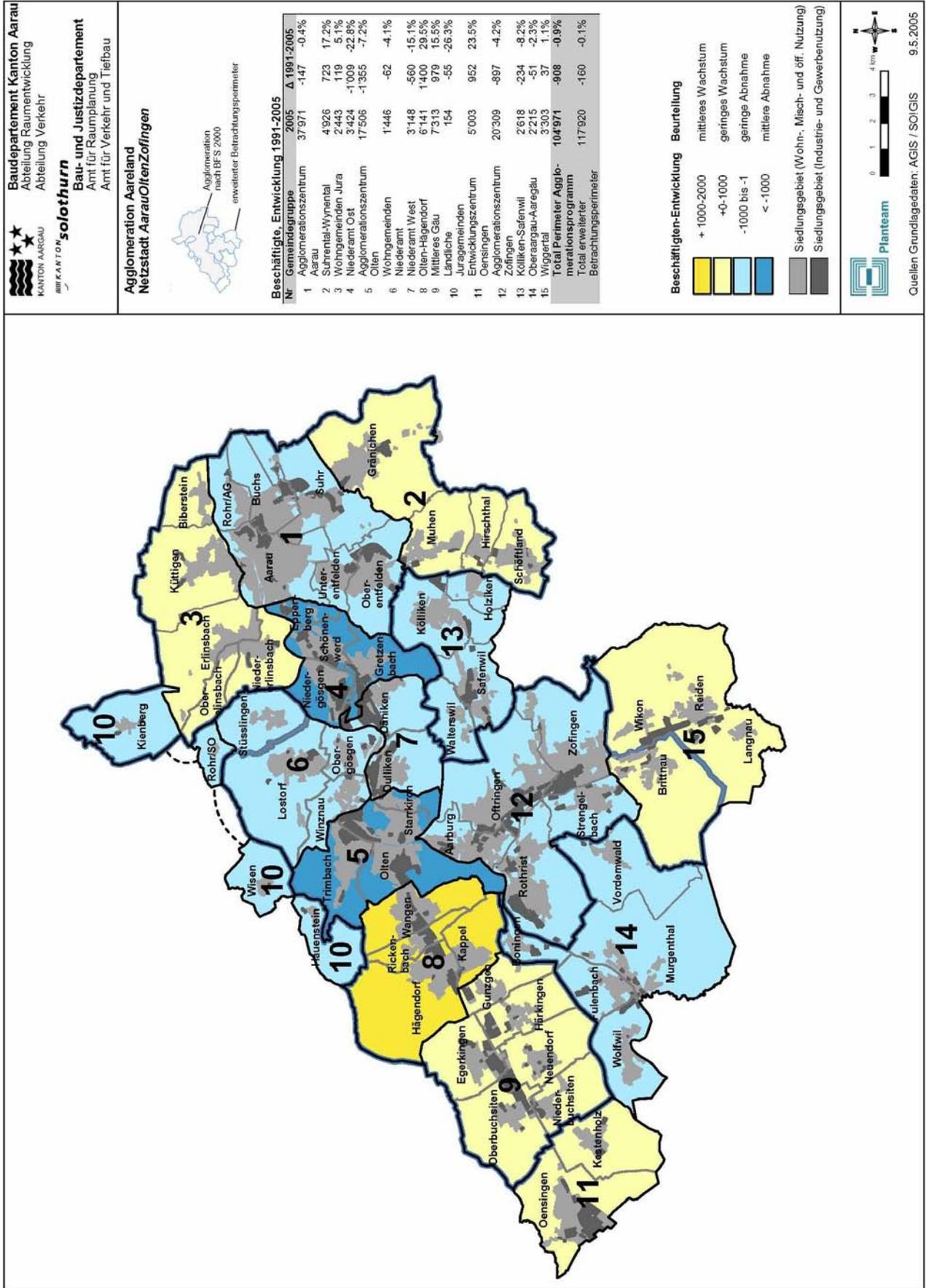


Abbildung 12: Beschäftigtenentwicklung in den Regionen 1990-2005

3.2.4 Trend Beschäftigte

- Die **zunehmende Tertialisierung** des Arbeitsmarkts äussert sich darin, dass der Zuwachs an Beschäftigten sich primär auf die Zentrumsgemeinden konzentriert. Die in Angriff genommenen Projekte (Entwicklungsplannungen Industriebranchen) können die steigende **Tendenz zum Arbeiten in den Zentren** noch verstärken.
- Zurzeit besteht in der Region ein **hoher Siedlungsdruck durch neue Fachmärkte** (z.B. Obi) und Freizeitnutzungen (z.B. Dancing / Kino) in den «Industriegebieten» an den Autobahnknoten. Diese sind hauptsächlich auf eine überregionale Nachfrage und auf den Individualverkehr ausgerichtet.
- Diese Nachfrage steht in **Konkurrenz zu den Angeboten in den Ortszentren** und zu einer massvollen inneren Siedlungsentwicklung sowie zur Aufwertung der Siedlungsqualität.

3.2.5 Ist-Zustand Siedlung

Detaillierte Analysen befinden sich im Anhang

Gesamte Agglomeration

- Absolut betrachtet bestehen in den Zentrumsgemeinden der Agglomerationszentren Olten-Zofingen (bei Zofingen v.a. umliegende Gemeinden) und Aarau die **grössten Reserven** an Wohn- und Mischzonen.
- Die Gemeindegruppen am Jurasüdfuss (inkl. Agglomerationszentrum Olten) sowie das Suhren- und Wynental verfügen insgesamt noch einmal über **beträchtliche Reserven** für eine sehr grosszügige Bevölkerungsentwicklung.
- Das Mittlere Gäu und der urbane Entwicklungsraum Olten – Hägendorf weisen – nebst den Gemeinden des Agglomerationszentrums Zofingen – die **grössten Industrie- und Gewerbeflächen** auf.
- Auffallend sind der überdurchschnittliche **Flächenverbrauch** dieser Gemeinden und der noch grössere Verbrauch im Niederamt.
- Die ausserdem noch vorhandenen **unüberbauten Industrie- und Gewerbebezonen** von Ober-/Niederbuchsiten über Olten bis ins Niederamt würden eine Entwicklung erlauben, die übermässige Verkehrsbelastungen verursachen und das Verkehrssystem stark beeinträchtigen würde.
- Im ganzen AareLand wird die Nutzung der sehr gut erschlossenen **Gebiete in Bahnhofnähe** oft behindert durch ungünstige Besitzverhältnisse, die Altlasten- und Lärmproblematik, den Ortsbildschutz, die unterschiedlichen Zuständigkeiten sowie durch komplexe Verfahrensabläufe und Vorschriften.
- Trotz guter Verkehrslage und vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten erfolgt die **Umnutzung ehemaliger Industrieareale** nur in ungenügendem Mass

und wird durch ungünstige Rahmenbedingungen erschwert (fehlende Neunutzer, Altlasten, fehlende Anschubfinanzierung). Dies ist mit bedeutenden volkswirtschaftlichen Kosten verbunden. Den Eigentümerinnen und Eigentümern entgehen Mieteinnahmen, den Standortgemeinden Steuern.

- **Kapazitätsberechnungen** für Arbeitsplätze sind höchst **unsicher**. Der Flächenbedarf variiert in Abhängigkeit von der Branche stark. Es ist aber auch bei den Arbeitsplätzen von genügend grossen Reserven auszugehen.

Siedlungszustand Teilagglomeration Aarau

- Die Teilagglomeration Aarau hat – selbst ohne Verdichtungsmassnahmen – **noch Platz** für die zu erwartende Bevölkerungsentwicklung.
- Noch nicht **überbaute Wohn- und Mischzonen** hat es vor allem am Rand der Kernagglomeration.
- **Unüberbaute Arbeitszonen** liegen schwerpunktmässig im Wynenfeld, in Oberentfelden und in Kölliken.
- Die Arbeitszonenreserven in **Umstrukturierungsgebieten** an zentralen Lagen sind aber gross.

Siedlungszustand Teilagglomeration Olten

- Die **Bauzonekapazitäten** der Teilagglomeration Olten sind durchwegs **angemessen bis hoch**. Sie lassen vielfältige Entwicklungen zu, was deren Lenkung aus kantonaler Sicht erschwert.
- Die freien Kapazitäten bieten keine Gewähr für eine konzentrierte Entwicklung.

Siedlungszustand Teilagglomeration Zofingen

- Die Teilagglomeration Zofingen verfügt über **ausserordentlich grosse Bauzonekapazitäten** sowohl für die Wohnbevölkerung als auch für die Arbeitsplätze.
- Der erwartete Zuwachs bis 2020 kann **ohne Neueinzonungen** in den ausgeschiedenen Baugebieten untergebracht werden.

3.2.6 Trend Siedlung

Eine Übersicht über die **Zonenreserven** (vgl. Anhang) zeigt, dass der Trend zur Zersiedelung ohne Gegenmassnahmen weitergeht. In den Städten ist der Raum eher knapp. In den äusseren Agglomerationsgemeinden und ländlichen Gemeinden bestehen z.T. grosse Reserven an Bauland. Die Bestände wie die Reserven an Industrie- und Gewerbezone sind räumlich stark gestreut.

Die Tendenz zur **Zersiedelung** hat Folgen: Sie erschwert einen wirtschaftlichen ÖV-Betrieb wegen zu geringer Siedlungsdichte und längeren Distanzen zwischen den Haltestellen, **verschlechtert den Modal Split** und führt zu **höheren Verkehrsleistungen**, weil Bewohner/-innen von weniger dicht besiedelten Räumen grössere Distanzen zurücklegen. Der motorisierte Individualverkehr aus dem ländlichen Raum belastet mehr und mehr die Korridore in die Zentren und die Zentren selbst.

3.2.7 Schwachstellen bei der Einwohner-, Beschäftigten- und Siedlungsentwicklung

Die Entwicklung gemäss Trend-Szenario weist folgende **Schwächen** auf:

- **Schwache Einwohnerentwicklung** in den Zentrumsgemeinden Olten und Aarau.
- **Starke Einwohnerentwicklungen** in Gebieten, die zum Teil ungenügend mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen und hauptsächlich auf den MIV ausgerichtet sind.
- Insbesondere in den **ländlichen Gebieten** besteht zum Teil ein **Überangebot** an Bauzonenreserven. Damit besteht das Risiko, dass die Zersiedelung weiter voranschreitet.
- Die Gebiete, in denen man wohnt, arbeitet, einkauft und seine Freizeit verbringt, sind aus vielfältigen Gründen **immer weiter voneinander entfernt**. Damit wachsen auch die **Verkehrsleistungen**, vor allem im MIV.
- Die **Trendentwicklungen weichen von den Strukturzielen** der kantonalen Richtpläne und den Grundsätzen der Raumplanung zur Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung **ab**. Die Auswirkungen sind in Spitzenzeiten überlastete Strassennetze mit anwachsenden Staus in den Agglomerationen und auf den Zufahrtsachsen zu den Zentren.
- Die Arbeitsplatzgebiete sind **räumlich dezentralisiert** und damit charakteristisch für die regionalisierte Struktur der Agglomeration AareLand. Dies hat jedoch gewichtige Nachteile bei der verkehrsmässigen Erschliessung und bei der gemeinsamen Nutzung von Infrastrukturen durch mehrere Betriebe. Dadurch fehlen Synergien bei der betrieblichen Zusammenarbeit.

3.3 Schwachstellenanalyse motorisierter Individualverkehr

Aufgrund der aktuellen Verkehrs- und Siedlungsdaten wurden die Modellrechnungen 2003 (Belastungspläne) des durchschnittlichen täglichen Verkehrs (DTV) und der Abendspitzenstunde (ASP, 17.00 - 18.00 Uhr) auf den massgebenden Strassenachsen errechnet. Die Modellrechnungen wurden im Hinblick auf die Überarbeitung des Agglomerationsprogramms 2007 *nicht* aktualisiert.

3.3.1 Ist-Zustand motorisierter Individualverkehr

Prägend und massgebend für die Verkehrsströme im Untersuchungsgebiet sind in erster Linie:

- die drei Zentren Aarau, Olten und Zofingen
- die Autobahn A1 als Hauptschlagader des Ost/West-Verkehrs
- die A2 mit vergleichbarer Bedeutung für den Nord/Süd-Verkehr.

Die Verknüpfung resp. Überlagerung der beiden Ströme zwischen Härkingen und Wiggertal findet ihre Entsprechung im kleineren Massstab sowohl in Olten mit der Überlagerung von T2 und T5 als auch in Aarau mit der Verknüpfung zwischen T5 und der T24.

Der Raum Egerkingen/Härkingen nimmt eine spezielle Stellung ein. Die hervorragende Lage bezüglich der Autobahn kombiniert mit grossen Industrielandreserven führte in den letzten zwanzig Jahren zu einer rasanten Entwicklung. Es haben sich in erster Linie flächenintensive Logistikbetriebe und publikumsintensive Einrichtungen (PE) – insbesondere der Gäu-Park - angesiedelt. Aufgrund der grossen Flächen ergeben sich in der Summe erhebliche Verkehrsaufkommen. Die erheblichen Verkehrsaufkommen führen zu den Engpässen.

Folgende Strassenabschnitte in den Teilagglomerationen der Netzstadt AareLand weisen zudem zum Teil **starke Trennwirkungen** auf:

- Motorisierter Individualverkehr in der **Teilagglomeration Aarau**
 - Die Talstrasse T5 sowie die fortführenden Einfalls- und Durchgangsachsen Rohrer-/ Bahnhofstrasse und Tellistrasse – Küttigerstrasse haben eine starke Trennwirkung zwischen den angrenzenden Siedlungsgebieten zur Folge.
 - Die Einfallsachsen K108 (= T24) Entfelderstrasse – Obere Vorstadt sowie K242 Ortszentrum Gränichen – Suhr (inkl. ganze Bernstrasse) – Kreuzplatz Aarau und die Autobahn A1 zwischen Suhr und Gränichen weisen ebenfalls starke Trennwirkungen auf. Auf Solothurner Gebiet ist die K281 in Schönenwerd betroffen.
 - Dazu kommen weitere Strassenabschnitte mit deutlicher Trennwirkung in Rohr, Küttigen, Erlinsbach, Schönenwerd – Gretzenbach / Niedergösgen, Gränichen, Unter- und Oberentfelden, Schöffland und Kölliken.

- **Motorisierter Individualverkehr in der Teilagglomeration Olten**
 - Starke Trennwirkungen bestehen auf der K281 auf der Strecke Dulliken - Starrkirch – Olten – Wangen – Rickenbach – Hägendorf und beim A1/A2-Anschluss Egerkingen.
 - Dazu kommen weitere Strassenabschnitte mit deutlicher Trennwirkung: K281 in Däniken, Egerkingen, Oberbuchsiten und Oensingen, K607 auf der Strecke Obergösgen – Winznau und beim Bahnhof Olten; ausserdem die K603 Ortszentrum Trimbach – Olten Altstadt und K473 Zentrum Oensingen.

- **Motorisierter Individualverkehr in der Teilagglomeration Zofingen**
 - Die Trennwirkung durch den Strassenverkehr ist auf den Achsen K104 Zofingen – Oftringen – Aarburg und K103 A1-Anschluss Rothrist – Olten stark; ausserdem die Autobahn A1 in Safenwil, auf der Strecke Anschluss Oftringen – Verzweigung Wiggertal und beim Anschluss Rothrist; A2 zwischen Zofingen und Strengelbach sowie bei Brittnau.
 - Dazu kommen weitere Strassenabschnitte mit deutlicher Trennwirkung in Zofingen, Strengelbach, Oftringen, Rothrist, Murgenthal und Safenwil.

3.3.2 Trend motorisierter Individualverkehr

Abbildung 13 Verkehrsbelastung Strasse
Trend 2020 auf Seite 37

Die **gesamtschweizerischen Trends** in der Entwicklung wirken auch im AareLand:

- Veränderungen in der Wirtschaftsstruktur (fortschreitende Arbeitsteilung und Spezialisierung von Arbeitsstätten, Konzentration im Detailhandel etc.)
- räumliche Zersiedelung
- zunehmende Motorisierung der Bevölkerung
- Ausbau der Verkehrsnetze

Die **Folge** davon im MIV:

- Die Verkehrsleistungen wachsen, im MIV überdurchschnittlich.
- Immer mehr Strassen gelangen an ihre Kapazitätsgrenzen.
- Die Umweltprobleme nehmen zu.

Der MIV beansprucht im Vergleich zum ÖV überproportional viel Raum.

Für das **Verkehrsmodell** wurde eine 60%ige Überbauung der Baulandreserven von 2003 angenommen. Verkehrsanlagen, die sich unmittelbar vor oder bereits in Realisierung befinden, werden bei der Trend-Modellrechnung 2020 **berücksichtigt**. Es sind dies insbesondere:

- Ortskernumfahrung Aarburg
- Neuer Aareübergang Aarau-Ost mit Staffeleggzubringer
- Sperrung der Altstadt Aarau für den Durchgangsverkehr

Für das Trend-Szenario ergibt sich für den Prognosezeitraum 2020 gegenüber dem Ist-Zustand eine **Zunahme der Fahrzeugfahrten von 36%**, was im Durchschnitt einer Zunahme von 1.8% pro Jahr entspricht. Die Verkehrsleistung (Fahrzeugkilometer) nimmt im Modellperimeter um 39% zu.

Trend im motorisierten Individualverkehr in der Teilagglomeration Aarau

- Der neue Aareübergang mit Staffeleggzubringer führt zu einer **spürbaren Entlastung** der Beziehung Küttigen – Kettenbrücke – Telli.
- Die Sperrung der Altstadt in Aarau entlastet diese vom motorisierten Individualverkehr zugunsten einer **Qualitätssteigerung dieses Agglomerationskerns**; sie verstärkt tendenziell die **Verlagerung** auf die neue Verbindung, gleichzeitig erfolgt aber auch eine Verlagerung zum Schachen und auf die Ostumfahrung.
- Die Zunahmen im weiteren Netz sind in erster Linie auf die Siedlungsentwicklung zurückzuführen, wobei insbesondere in Aarau in der Spitzenzeit auf einigen Abschnitten **Verdrängungseffekte** infolge des stark ausgelasteten Netzes festzustellen sind.

Trend im motorisierten Individualverkehr in der Teilagglomeration Olten

- In Olten sind für das Trend-Szenario **keine grösseren Infrastrukturprojekte** vorgesehen. Die Entlastung Region Olten ERO mit Baubeginn im Herbst 2008 ist nicht Bestandteil des Trend-Szenarios.
- Es wird lediglich davon ausgegangen, dass das **Parkraumkonzept** umgesetzt ist, was gewisse Verkehrsverlagerungen in der Innenstadt zur Folge hat.
- Die Verkehrszunahmen sind im Wesentlichen auf die **Entwicklungsprojekte** in Olten selber sowie auf Entwicklungen im Raum Egerkingen zurückzuführen.
- Aus den Modellberechnungen sind infolge des hochbelasteten Netzes in der Innenstadt Olten bereits **Verdrängungseffekte** erkennbar; dies führt zu überproportionalen Zunahmen auf der Baslerstrasse und der Trimbacherbrücke, der nördlichen Gösgerstrasse sowie der Sälistrasse.

Trend im motorisierten Individualverkehr in der Teilagglomeration Zofingen

- Die **Umfahrung Aarburg** bringt eine starke **Entlastung der Ortsdurchfahrt**, dürfte aber infolge der erheblichen Verkehrszunahmen auf eine Belastung von gegen 30'000 Fahrten pro Tag bereits an die Kapazitätsgrenze stossen.
- Die **erheblichen Zunahmen** auf der A1 im Abschnitt Rothrist - Härkingen lassen sich angesichts der heutigen Auslastung zwischen Wiggertaler und Härkinger Kreuz und den Zulaufstrecken nur mit dem 6-Spur-Ausbau in diesem Abschnitt bewältigen.
- Die Verkehrszunahmen infolge Siedlungsentwicklung hängen auch mit der speziellen **Verkehrsgunst** bezüglich Autobahnkreuz und -anschluss zusammen, welche die Ansiedlung von verkehrsintensivem Gewerbe mit regionalem bis internationalem Einzugsgebiet begünstigt.

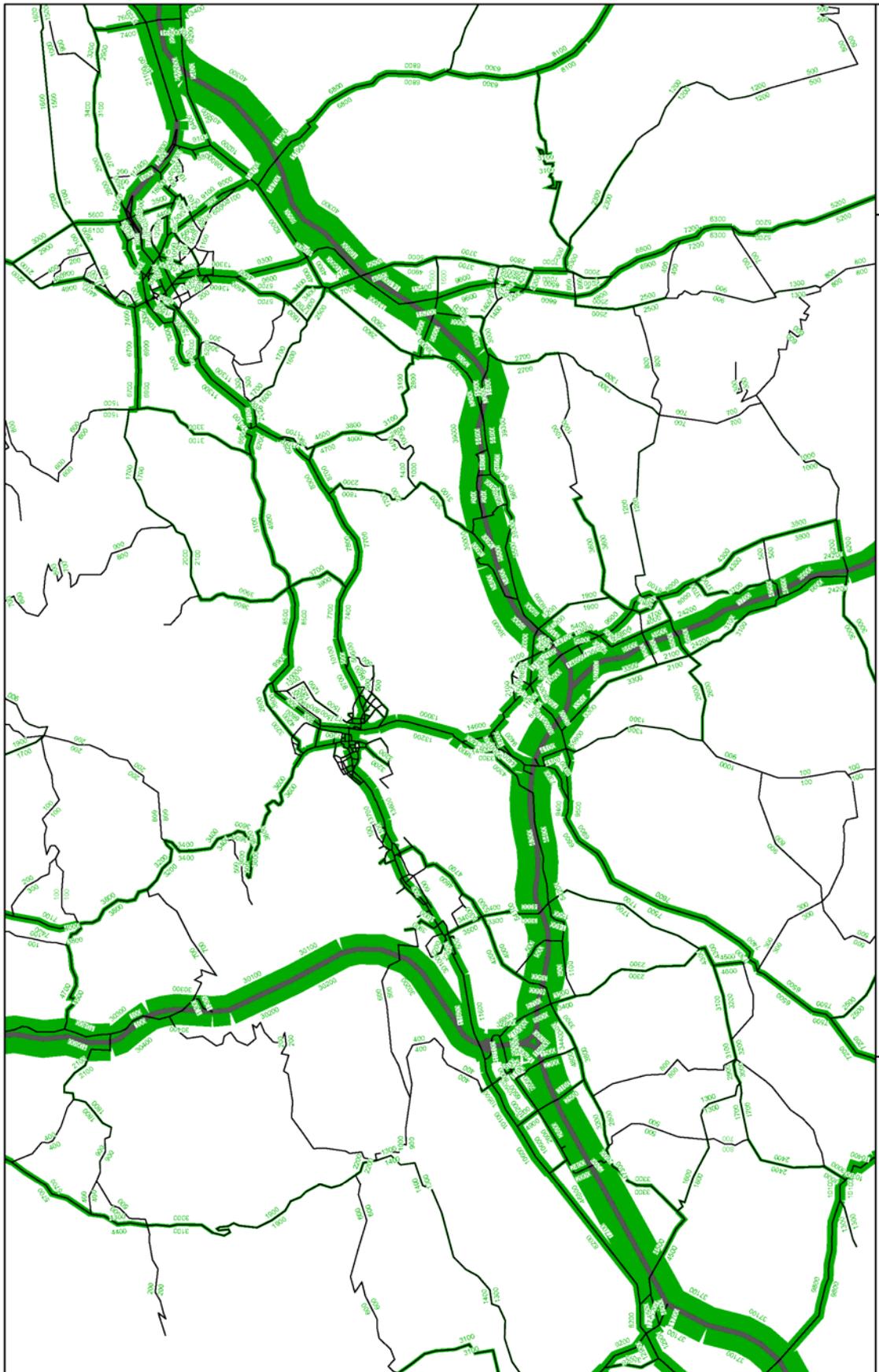


Abbildung 13: Verkehrsbelastung Strasse Trend 2020 gemäss Verkehrsmodell

3.3.3 Schwachstellen motorisierter Individualverkehr

Abbildung 14 Engpässe auf der Strasse auf der folgenden Seite

Die Karte «Engpässe auf der Strasse» bietet einen Überblick über die wesentlichen Probleme und Schwachstellen des MIV in der Agglomeration Aareland.

Die drei Zentren Aarau, Olten und Zofingen üben eine **Anziehungskraft** auf die nähere und weitere Umgebung aus. Je näher man sich auf diese Zentren zu bewegt, desto akzentuierter werden die durch den MIV verursachten Probleme. Aarau und Olten weisen darüber hinaus eine auffällige Parallelität auf, indem zumindest ein Teil der **Kapazitätsprobleme** darin begründet ist, dass

- dem MIV nur ein Hauptübergang über die Aare zur Verfügung steht,
- die Durchschneidung des Siedlungsgebiets durch die West/Ost-Achse Bahnachse Flaschenhalse bei der Querung der Bahnlinie erzeugt.

In beiden Städten sind denn auch Projekte für einen **zweiten Aareübergang** in Planung (Olten) bzw. im Bau (Aarau).

Problematisch sind weiter die **Ortsdurchfahrten** in den folgenden Gemeinden der Agglomeration:

- Teilagglomeration **Aarau**: Oberentfelden, Suhr und Schönenwerd
- Teilagglomeration **Olten**: Achse Hägendorf–Wangen – Olten
- Teilagglomeration **Zofingen**: Achse Oftringen – Aarburg – Olten

Obwohl die **Autobahn** für den Raum Egerkingen / Härkingen eine Art Initialzündung für die rasanten Entwicklungen darstellt, betreffen die Auswirkungen daraus insbesondere das regionale und lokale Netz. Im Raume Egerkingen besteht darum **Anpassungsbedarf**, wenn ein ausgewogener Verkehrsfluss zwischen Autobahnanschluss und regionalem beziehungsweise kommunalen Netz sichergestellt werden soll.

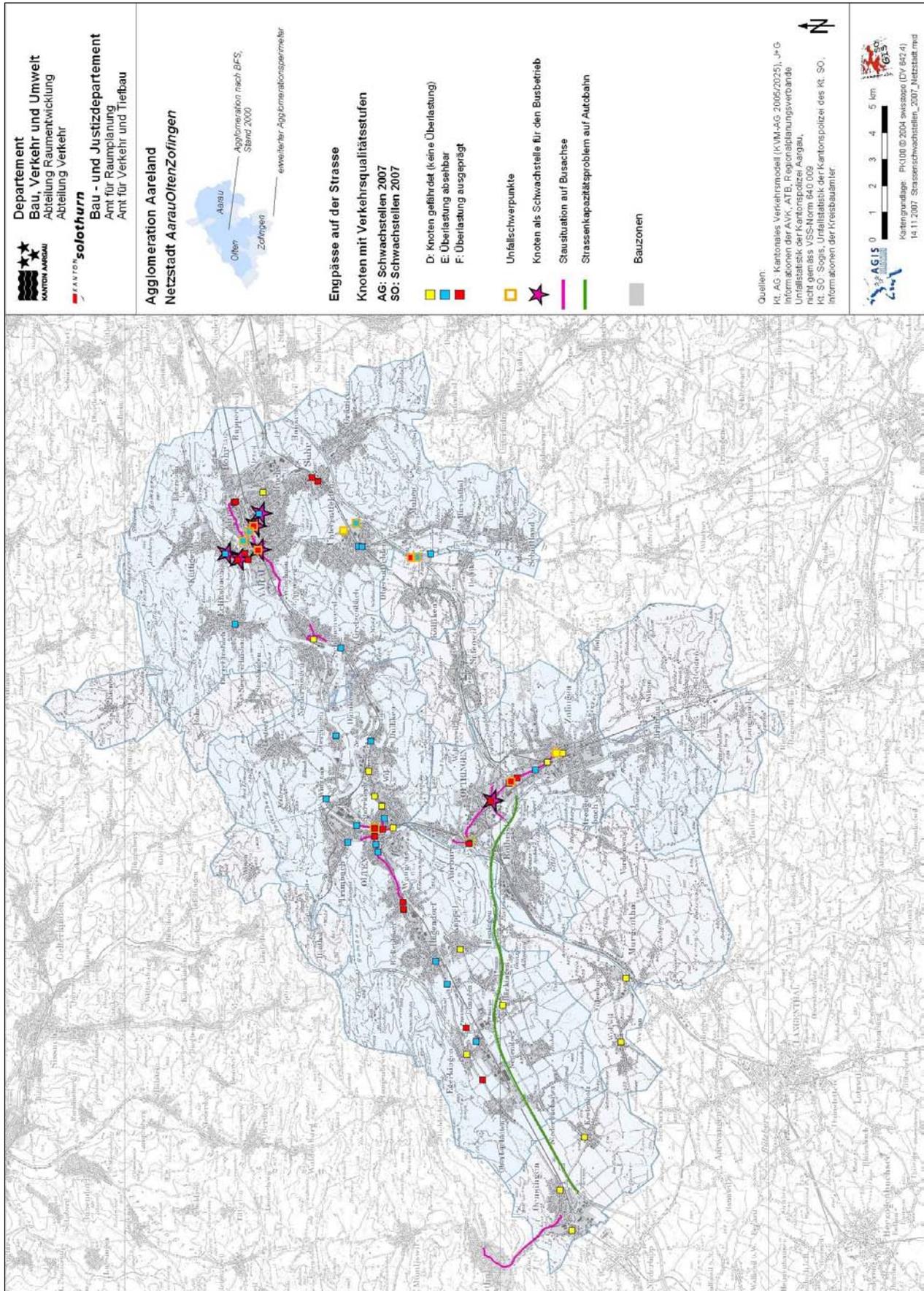


Abbildung 14: Schwachstellen im Strassenverkehrsnetz

3.4 Schwachstellenanalyse öffentlicher Verkehr

3.4.1 Ist-Zustand öffentlicher Verkehr (ÖV)

Die Situation beim Schienenverkehr weist gewisse Analogien zum MIV auf: Im historisch gewachsenen Netz kreuzen sich in Olten die Haupttransversalen Ost-West und Nord-Süd. Systembedingt erfordert die Überlagerung der dicht befahrenen Beziehungen im Knoten Olten eine umfangreiche, platzintensive und aufwändige Infrastruktur, die zudem im topographisch anspruchsvollen Gelände wesentlich grosszügiger trassiert werden muss als die Strasseninfrastruktur. Diese Schienen führen in den Teilagglomerationen der Netzstadt AareLand zu starken Trennwirkungen.

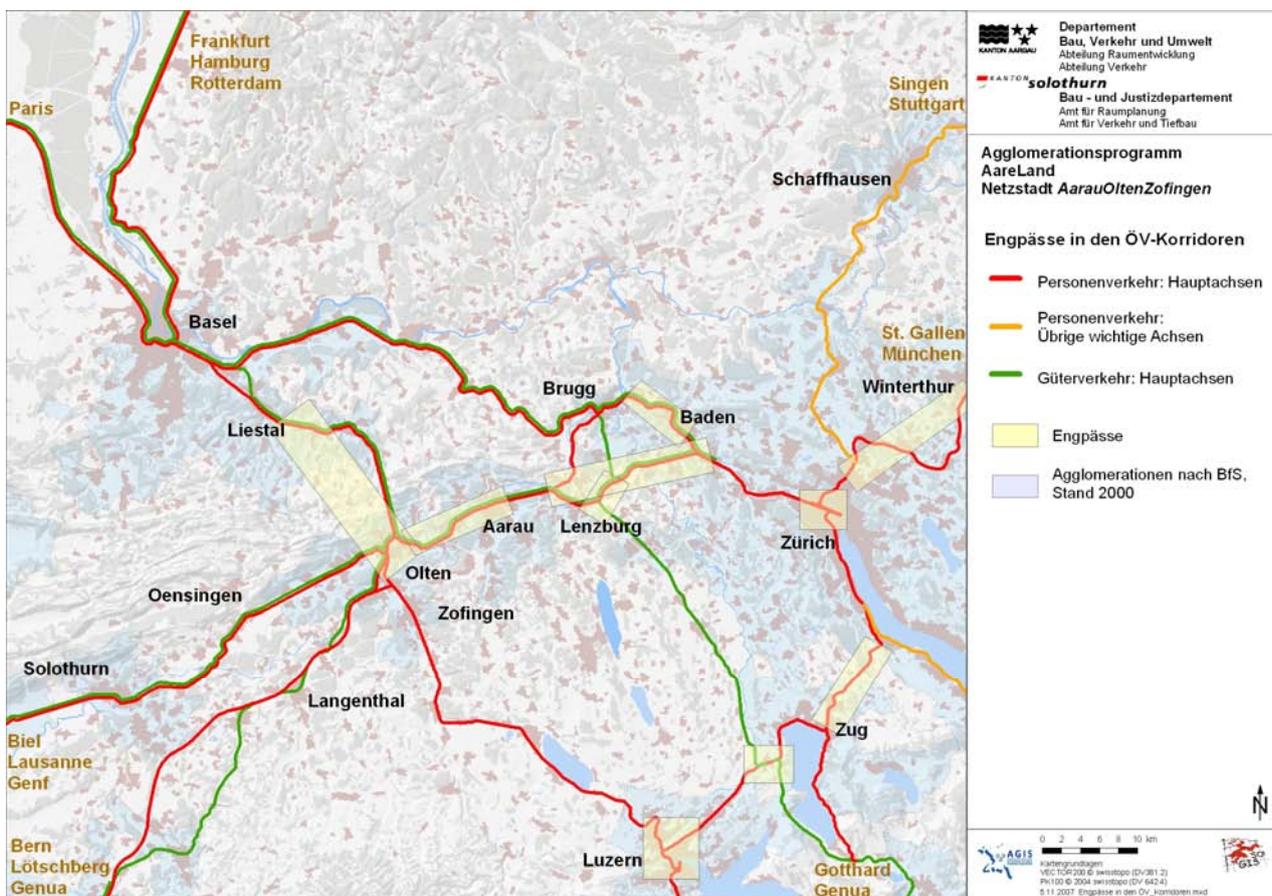


Abbildung 15: Korridore und Engpässe im öffentlichen Verkehr

Es stellt sich folgende **Ausgangslage**:

- Seit der Einführung von Bahn 2000 1. Etappe besteht in den Kantonen Aargau und Solothurn ein aufeinander abgestimmtes Netz im **Fern- und Regionalverkehr** auf der Schiene.
- Mit Bahn+Bus 2000 wurde im Dezember 2004 das **regionale Bahn- und Busangebot** im Raum der Agglomeration AareLand weitgehend vertaktet und in wichtigen Korridoren ausgebaut.

- Die **Kernstädte** sind mit den umliegenden ausserkantonalen Zentren häufig direkt und im Halbstundentakt miteinander verbunden. Auch die wichtigen Verbindungen innerhalb der Kantone Aargau und Solothurn weisen häufig mehrere Verbindungen pro Stunde auf.
- Die Bahn- und Busnetze im Gebiet der Kernstädte Aarau, Olten und Zofingen sind von den Kantonen Aargau und Solothurn in enger Zusammenarbeit und teilweise **gemeinsamer Planung** entstanden.
- Die **Busnetzstruktur** ist auf die jeweiligen Zentren ausgelegt, die Takt-dichte auf das Nachfragepotenzial abgestimmt und die Anschlüsse von den Buslinien auf die Bahn funktionieren in den Bahnknoten Aarau, Olten und Zofingen meistens optimal.
- **Direkte Buslinien** zwischen den Zentren sind heute keine vorhanden und werden auch in Zukunft die Ausnahme bleiben. Wie die Studie "Angebots-konzept OGG, 2. Stufe" zeigt, sollen die Buslinien vor allem Zubringer-funktionen zu den Zentren Aarau und Olten übernehmen.
- Die Kantone Aargau und Solothurn sind bestrebt die Bahnhaltepunkte zwi-schen Olten und Aarau, Zofingen sowie Oensingen **aufzuwerten** und die Buslinien mit guten Anschlüssen teilweise auch an die Regionalzugshalte anzubinden. So können die Kostendeckung des Regionalzugsverkehrs er-höhrt und Parallelfahrten zwischen Bahn und Bus vermieden werden.
- Seit dem **Fahrplanwechsel 2004** sind die direkten Zugverbindungen Aa-rau-Zofingen entfallen.
- Ohne den im Rahmen ZEB vorgesehenen Kapazitätsausbau (**Eppenber-g-tunnel**) ist eine über die Hauptverkehrszeiten hinausgehende bahnseitige Taktverdichtung im Korridor Aarau-Olten nicht möglich.

Das **stark vernetzte Regionalzugs- und S-Bahnangebot** sowie die Takt-angebote auf den Buslinien im Agglomerationsraum AarauOltenZofingen sind in den beiden nachfolgenden Karten für den Ist-Zustand 2007 detail-liert aufgezeichnet:

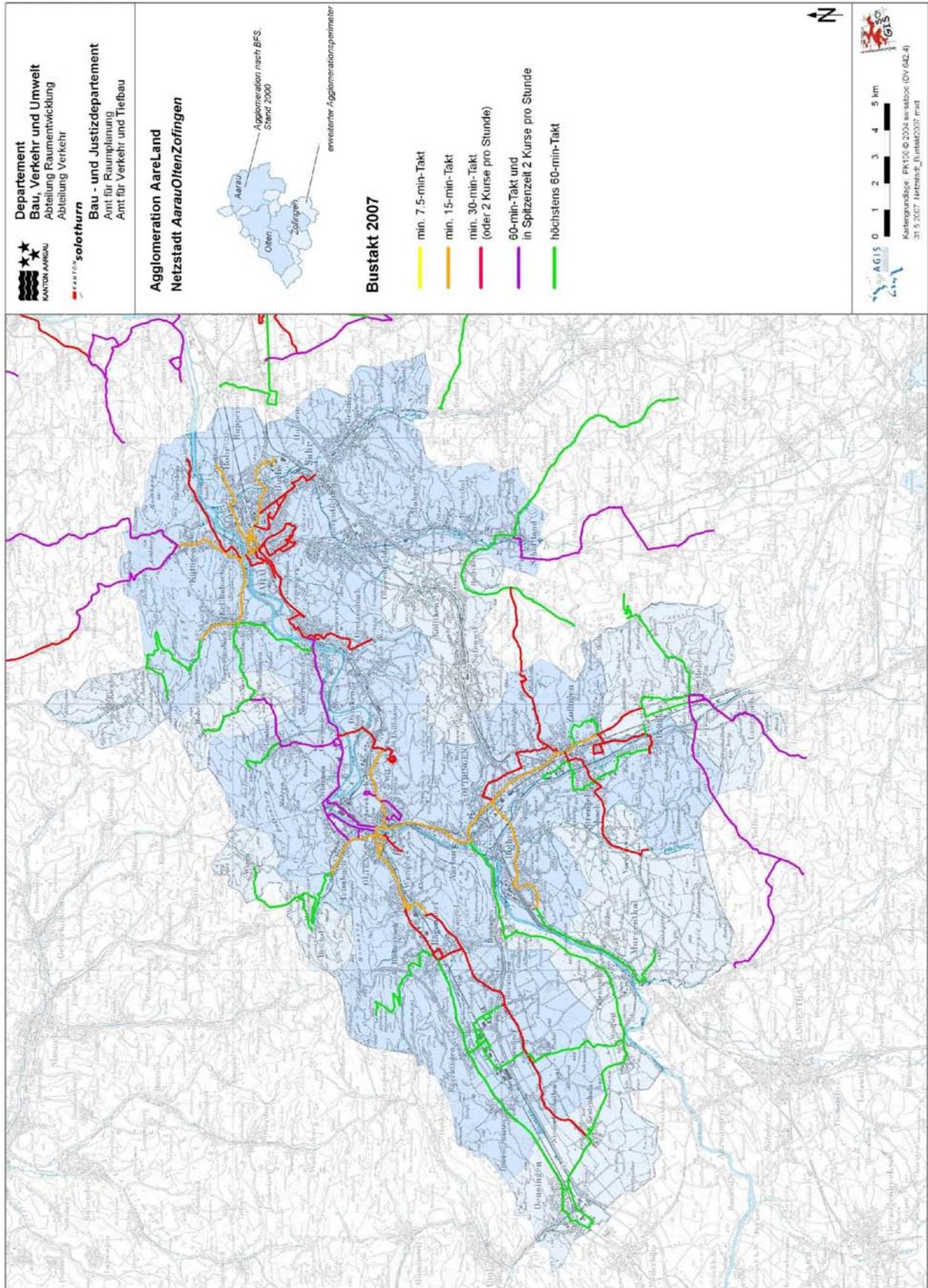


Abbildung 16: Regionalverkehr Bus 2007

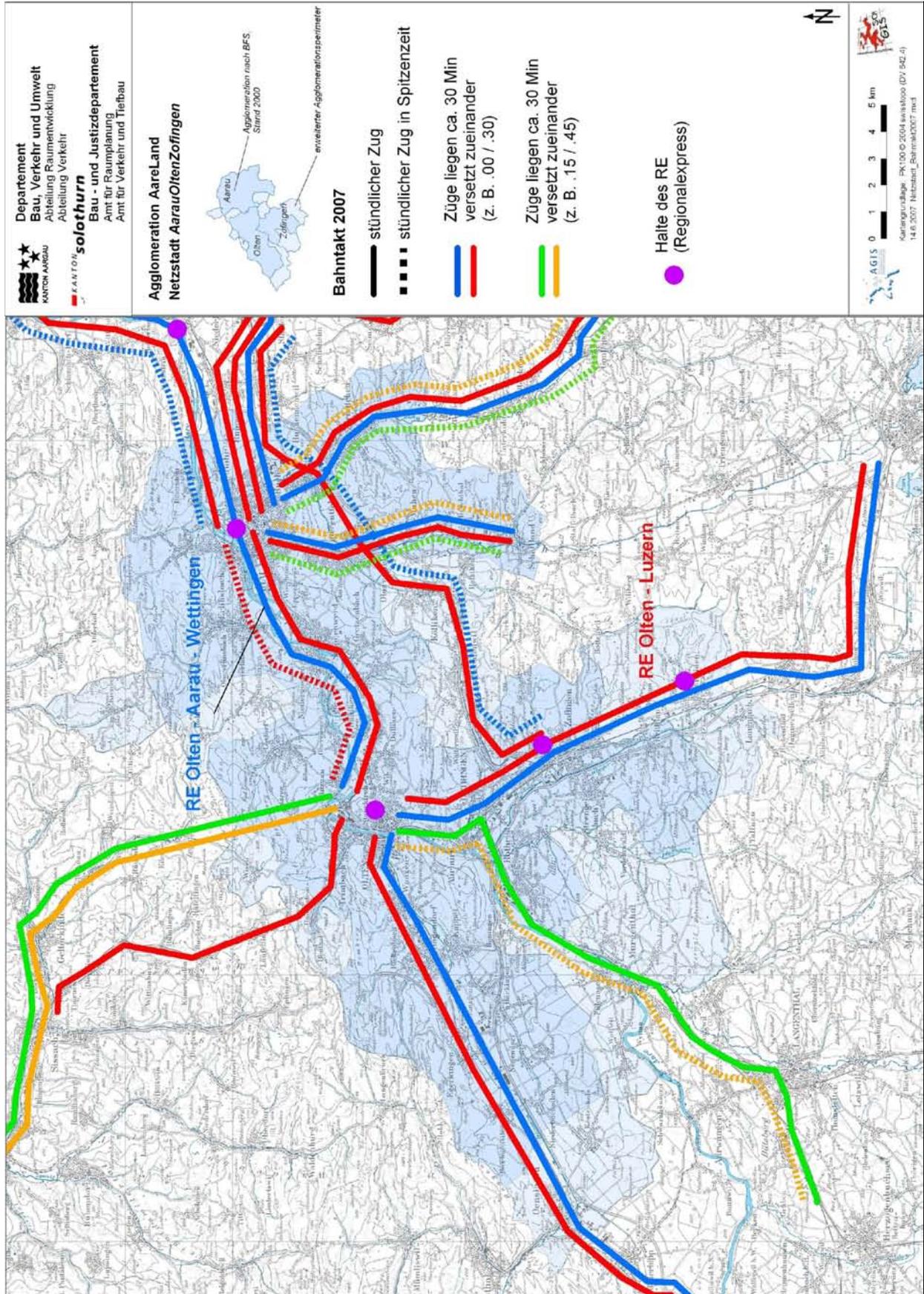


Abbildung 17: Regionalverkehr Schiene 2007

3.4.2 Trend und Schwachstellen im öffentlichen Verkehr

Die Zunahme der Verkehrsbelastung auf der Strasse führt zu Behinderungen der Buslinien. Auf der Schiene sind die Kapazitäten auf einzelnen Abschnitten bereits heute stark ausgelastet. Das bedeutet, dass sowohl der schienen- wie der strassengebundene ÖV in Zukunft an die Kapazitätsgrenzen stossen werden und die Qualität der Verbindungen abnimmt, sofern keine Massnahmen getroffen werden.

Die dem Trendszenario unterlegten Entwicklungen führen generell zu einer **Verstärkung der bereits bestehenden Probleme**.

Behinderung Bus auf stark belasteten Strassen

Da in den massgebenden Strassenabschnitten zur Spitzenzeit die Kapazitätsgrenze bereits heute erreicht ist, wird die Zahl der Stunden pro Tag mit Behinderungen resp. Stop-and-go-Verkehr erheblich zunehmen. Dies führt zu **Defiziten hinsichtlich Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit des ÖV**. Passagiere verpassen häufiger ihre Anschlüsse auf die Bahn. Zur Verbesserung entstehen Kosten für betriebliche Massnahmen wie Zusatzkurse. Bauliche Anpassungen wie separate Busspuren zur Beschleunigung und Bevorzugung des strassengebundenen ÖV wurden bisher nur vereinzelt realisiert.

Diese Schwachstellen betreffen insbesondere folgende **Hauptverkehrsachsen**:

- Die Umfahrung Aarburg führt zu einer verstärkten Belastung auf der **T2 in Richtung Olten**.
- Erhebliche **Zunahme des Verkehrs Richtung Olten resp. Aarau** aus dem **Niederamt**, falls die grossen Baulandreserven überbaut werden.
- Der **Schleichverkehr** - insbesondere von Lastwagen - infolge Staus in Olten und Aarau durch das **Niederamt** nimmt weiter zu (z.B. Däniken-Walterswil, Gretzenbach-Kölliken).
- Die **T5** weist infolge der Entwicklungen im Gäu auf der gesamten Länge **zwischen Egerkingen und Olten** eine hohe Belastung auf. Der Sechsspur-Ausbau der A1 zwischen Härkingen und Wiggertal nimmt zwar etwas Druck weg, die verbleibenden Belastungen sind aber immer noch sehr hoch.
- Die **K104 zwischen Zofingen und Oftringen** ist eine ausgesprochene Schwachstelle für den Busverkehr.

Lokalisierung	Charakterisierung, Auswirkungen
Egerkingen	Keine gemeinsame Bedienung von Bahnhof Egerkingen und GäuPark mit derselben Linie möglich
Industrie Härkingen	Umwegfahrten Richtung Egerkingen
Zufahrtsachsen Olten	Aus allen Richtungen Behinderung durch Rückstaus (Hägendorf, Trimbach, Winznau, Dulliken, Aarburg)
Knoten der Zentren Aarau und Olten	Starke Behinderungen in Spitzenzeiten infolge Überlastung MIV
Wöschnau-Aarau	Behinderung durch Rückstaus
Eppenberg	Erschliessungslücke
Däniken	Erschliessungslücke
Gäu	Bus- und Bahnnetz schlecht resp. nicht aufeinander abgestimmt
Suhren- und Wynental	Erschliessungslücke auf der Relation Wynenfeld–Suhr–Entfelden
(Rothrist-Aarburg-) Oftringen-Zofingen	Behinderungen durch Rückstaus, insbesondere an den Knoten in Oftringen. Lücken in der Erschliessung des Entwicklungskorridors Zofingen-Oftringen
Agglomerationsraum Zofingen	Fehlende Durchmesserlinien

Tabelle 2: Schwachstellen Busnetz

Schwachstellen bei der Feinerschliessung durch den Bus

- Die eigentlichen Zentren weisen an sich die notwendige Dichte für einen effizienten ÖV auf. Häufig fehlen aber Busspuren und andere Bevorzugungsmassnahmen für einen zuverlässigen, attraktiven Nahverkehr.
- Ausserhalb der Zentren ist die Siedlungsdichte generell zu tief, um in der Fläche einen vertretbaren Kostendeckungsgrad zu erreichen. In Gebieten mit ausgedehnten Hangüberbauungen wie beispielsweise im Berggäu ist dies noch akzentuiert.
- Die Feinerschliessung einiger bestehender peripherer Arbeits- und Einkaufsgebiete ist schwierig und mit einem ungünstigen Kosten-Nutzen-Verhältnis verbunden. Beispiel ist das Industriegebiet und Einkaufszentrum Entfelden in der Teilagglomeration Aarau

Schwachstellen im Bereich Schiene

Beim Schienenverkehr sind heute an einigen Stellen die Kapazitätsgrenzen des Netzes erreicht. Die **Hauptengpässe** befinden sich **im Raum Olten-Aarau**. Zusätzliche Fernverkehrs- und Regionalzüge sind auf dem Hauptstreckennetz in Ost-West- und Nord-Süd-Richtung nur noch beschränkt und in Konkurrenz zum Güterverkehr möglich. Die Regionalzüge können bereits heute teilweise nicht in den gewünschten Fahrplantrassen verkehren und werden verdrängt.

Lokalisierung	Charakterisierung, Auswirkungen	
Kriegsschlaufe Rothrist-Zofingen	1 Spur, kein regionaler Personenverkehr; Kapazitätsengpass	
Luzern-Olten	2 Spuren; nur kleine Reserven	
Solothurn-Olten	2 Spuren; Kapazitätsengpass	
Liestal-Olten	2 Spuren; Kapazitätsengpass	
Dulliken-Däniken	3 Spuren; keine Reserve	Taktverdichtung Olten-Aarau auf Halbstundentakt nur in der Hauptverkehrszeit möglich
Däniken-Aarau	2 Spuren; starker Engpass	
Aarau-Zürich	HW 2 Spuren; Heitersberglinie ist starker Engpass	
Aarau-Suhr	Mischverkehr Strasse/Schiene; gegenseitige Behinderung MIV / ÖV; wird mit WSB-Verlegung behoben	
Oberentfelden	Mischverkehr Strasse/Schiene; gegenseitige Behinderung MIV / ÖV	

Tabelle 3: Schwachstellen Schiene

Güterverkehr

Ausgangslage: Der Güterverkehr auf Schiene und Strasse hat einen hohen Stellenwert für die nationale und internationale Wirtschaftsentwicklung. Der die Schweizer Alpen querende Güterverkehr wurde 2004 zu zwei Dritteln auf der Schiene und zu einem Drittel auf der Strasse abgewickelt. Die Lage der Agglomeration Aareland im Kreuzungspunkt des internationalen Nord-Süd- und des nationalen West-Ost-Verkehrs schafft eine hervorragende Standortqualität für die gütertransportorientierte Wirtschaft.

Schwachstellen: Die Verlagerungspolitik des Bunds wird in nützlicher Frist kaum genügen, um eine wesentliche Entlastung der Strassen-Transitkorridore/-achsen zu erzielen, zumal erforderliche Ausbauten des Schienennetzes, namentlich auf den Zulaufstrecken zum Gotthard- und Lötschberg-Tunnel wegen der restriktiven Finanzpolitik des Bunds nicht rasch realisierbar sind. Dies bringt der Agglomeration Aareland Einschränkungen im schienengebundenen Regionalverkehr, weil die Trassenkapazitäten eng geworden sind. Dadurch entsteht die Gefahr der Verdrängung des Regionalverkehrs von der Schiene auf die Strasse. Staus im Strassenverkehr, zum Teil verursacht durch den Güterverkehr selbst, behindern auch den wirtschaftlich wichtigen Strassengüterverkehr (z.B. Aarau-Olten, Wynental). Hier sind entlastende Massnahmen bzw. gezielte Kapazitätsausbauten dringend.

3.5 Langsamverkehr

3.5.1 Ist-Zustand Langsamverkehr (LV)

In den letzten Jahren hat der Langsamverkehr an Bedeutung gewonnen. Planung und Projektierung von Verkehrsanlagen erfolgen heute integriert. Die Rahmenbedingungen werden sukzessive verbessert. In der Verbesserung des Langsamverkehrs steckt ein erhebliches Potenzial zur Verlagerung insbesondere kurzer Fahrten mit dem Auto.

Die kantonalen **Radrouten** sind in den Kantonen Aargau und Solothurn bezüglich Linienführung und Massnahmen bereits festgelegt (vgl. Anhang). Das kantonale Radroutennetz umfasst die Routen kantonaler und regionaler Bedeutung und dient insbesondere der regionalen Mobilität im Alltagsverkehr. Die Berufstätigen, Schülerinnen und Schüler, die Einkäufer und all jene, die möglichst rasch und sicher ein Ziel erreichen wollen, sollen schnelle, sichere, komfortable Routen vorfinden. Hierfür waren folgende Grundsätze für die Netzbildung festgelegt worden:

- **Kantonale Radrouten** verlaufen entlang der Hauptachsen des Verkehrs. Sie **verbinden kantonale und regionale Ziele** und führen vorwiegend entlang der Täler (mit den entsprechenden Flussquerungen) und – für Querverbindungen – über die wichtigsten Hügelzüge.
- Kantonale Radrouten bilden **Ergänzungen** zu den Hauptachsen des Verkehrs, soweit sie für ein durchgehendes Netz und die Zielerreichung notwendig sind
- Kantonale Radrouten **gewähren Anschlüsse** an wichtige Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und an die Radverkehrsnetze der Nachbarkantone.
- **Kommunale Radrouten** ergänzen das Netz der kantonalen Radrouten für die Erschliessung von **weiteren Zielen**, wie z.B. Schulen, Einkaufsgelegenheiten, Freizeitanlagen usw.
- Ergänzende Kriterien zur Netzbildung sind die **Netzdichte** und die **Verkehrsbelastungen**.

In der Agglomeration Aareland sind unter anderen folgende **Verbindungen** von Bedeutung:

- Auf der **Jurasüdfussstrasse** Oensingen-Olten-Schönenwerd verkehren im Untersuchungsraum am meisten Velofahrer (Pendler und Schüler) der Region. Im Raum Olten-Oensingen wurden beim Radroutennetz bereits verschiedene bauliche Massnahmen durchgeführt.
- Eine hohe Bedeutung hat das kantonale **innerstädtische Veloroutennetz in Olten** mit den Hauptachsen Wangen-Olten und Dulliken-Olten.

- Die **Strecke Boningen-Aarburg** gehört zur schweizerischen Radroute Genfersee/Bodensee (Routen Nr. 5 + 8 von Veloland Schweiz) und ist für den Freizeitverkehr von hoher Bedeutung. An Spizentagen passieren hier bis zu 1'000 Velofahrerinnen und -fahrer.

Durch das **Schliessen der Lücken** im Radroutennetz wird eine markante Verbesserung für den Veloverkehr erreicht. Bereits wenige neuralgische Stellen mit plötzlich endenden Radrouten führen zu unangenehmen oder sogar gefährlichen Situationen und die gesamte Fahrt mit dem Velo unattraktiv machen.

Aufbauend auf den kantonalen Radrouten besteht auch noch **beträchtlicher Handlungsbedarf beim kommunalen Netz**. Kommunale Radrouten dürften wohl weitgehend auf dem kommunalen Strassennetz im Mischverkehr geführt werden. Dies impliziert aber auch, dass die entsprechenden Strassenräume Standards bezüglich Gestaltung erfüllen, die ein Nebeneinander der verschiedenen Verkehrsmittel begünstigen. An spezifischen Stellen werden aber auch im kommunalen Radroutennetz bauliche Massnahmen zu prüfen sein. Solche Stellen befinden sich wohl v.a. in den Agglomerationszentren, wo auch auf Gemeindestrassen zum Teil beträchtliche Verkehrsaufkommen bestehen.

Für das **Fussverkehrsnetz** gelten grundsätzlich dieselben Bedingungen wie für die Velorouten: es sollen schnelle, sichere und komfortable Verbindungen angeboten werden, vor allem von und zu folgenden Zielen:

- ÖV-Knoten und Haltestellen
- Schulen
- Freizeitanlagen und -einrichtungen
- Einkaufsgelegenheiten

Eine einheitliche Beurteilung und **Herleitung des Ausbaubedarfs ist sehr schwierig**. Im Wesentlichen handelt es sich um kleinere, lokale Massnahmen wie fehlende Fussgängerstreifen, Haltestellenzugänge, über kurze Distanzen schmale oder fehlende Trottoirs oder Beschilderung. Diese Massnahmen fallen somit mehrheitlich in den Zuständigkeitsbereich der Gemeinden.

3.5.2 Trend im Langsamverkehr

In Olten hat die Verbesserung der Erreichbarkeit des Bahnhofs und der Sicherheit des Radwegnetzes höchste Priorität. Mit der Verbesserung der Infrastruktur für den Zweiradverkehr steigt die Attraktivität zur Benutzung dieses Verkehrsmittels zur Schule und zur Arbeit. Beim Bahnhof Olten werden die Velozufahrt verbessert und neue Bike and Ride-Anlagen geschaffen. Dank neuen direkten städtischen Verbindungen für den Lang-

samverkehr, wie beispielsweise der neue Aaresteg in Olten, wird die Erschliessung und Attraktivität für den Langsamverkehr gesteigert.

3.5.3 Schwachstellen im Langsamverkehr

Für den Langsamverkehr wirken sich die folgenden Faktoren bzw. Rahmenbedingungen häufig negativ aus:

- Stark **belastete MIV-Achsen**, welche im Siedlungsgebiet die Durchlässigkeit reduzieren und für den Langsamverkehr unattraktiv sind bzw. als gefährlich empfunden werden.
- Nicht **wesensgerechte Wegführung mit Hindernissen**, beispielsweise: Lichtsignalanlagen mit langen Wartezeiten, Umwege bei Strassenquerungen, Höhendifferenzen mit Treppen statt Rampen.
- **Druck des MIV** auf Zonen und Wege, wo der Langsamverkehr Priorität haben soll, beispielsweise widerrechtliches Parkieren auf Fussgängerflächen und Radstreifen/-wegen, Missachtung Geschwindigkeitslimiten in Tempo 30-Zonen, Missachtung Vortrittsrecht an Fussgängerstreifen.
- Durchgehende **Signalisation** der Radrouten (Wegweisung) fehlt.

Schwachstellen weisen unter anderem folgende Abschnitte auf:

- **Jurasüdfussstrasse** Oensingen-Olten-Schönenwerd: Es bestehen bei verschiedenen Ortsdurchfahrten Lücken bei den Radstreifen. Zudem fehlen auf der Route Schönenwerd-Olten zum Teil attraktive Quermöglichkeiten für Fussgänger/-innen und Radfahrende.
- **Veloroutennetz Olten**: Lücken im Wegnetz, erschwerte Querungen an Knoten
- **Olten-Trimbach-Niedergösgen**: Stark frequentierte Schwerverkehrsachse und offizielle Ausnahmetransportroute der Klasse 1. Hier sind der Bau von weiteren Radstreifen und die Verbesserung der Verkehrssicherheit an verschiedenen Knoten vordringlich.
- **Boningen-Aarburg**: Zum Teil kurvige und unübersichtliche Strecke. Mangel an Radstreifen und sicheren Strassenquerungsmöglichkeiten für Radfahrende und Fussgänger/-innen.
- Der geplante neue **Entwicklungsschwerpunkt Olten Südwest** ist via Hammerallee und Rötzmattunterführung ungenügend mit dem Langsamverkehr erschlossen.
- In Olten, Wangen, Rickenbach, Hägendorf, Trimbach, Starrkirch-Wil und Winznau ist die Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr auf den Ortsdurchfahrten noch ungenügend.

- **Aarburg-Oftringen-Zofingen:** Die Kantonsstrasse K 104 (DTV ca. 16'000 Fz/Tag) verfügt nur teilweise über Radstreifen. Alternativführungen sind beidseits vorhanden, jedoch nicht im unmittelbaren Nahbereich der K 104.
- **Oftringen-Safenwil:** Eine durchgehende und sichere Radroutenführung fehlt. Der Ausbau eines Gehwegs zu einem Rad- und Gehweg ist notwendig.
- **Schönenwerd-Aarau:** Mangel von Radstreifen auf der Kantonsstrasse K 109 (T5).
- **Aarau-Unterefelden:** Teilweise fehlen Radstreifen auf der K 108 (T24).

3.6 Umwelt

3.6.1 Ist-Zustand Umwelt

Abbildung 19 PM10-Immissionen auf der Seite 53 und weitere Erhebungen bezüglich Lärm im Anhang

Ausdruck des **zunehmenden Verkehrsaufkommens** sind:

- Luftbelastungen (Stickoxide, Ozon, Partikel etc.)
- Lärmprobleme entlang stark befahrener Schienentrassen und Strassen
- Beeinträchtigungen von Landschaft, Flora und Fauna, wie sie bspw. in Unterbrechungen von Wildtierkorridoren sichtbar werden.

Die auf Bundesebene und in den Kantonen seit Ende der 1980er Jahre eingeleiteten Massnahmen zur Reduktion der **Luftschadstoffemissionen** haben nachweisbar eine Verbesserung der Luftqualität gebracht. Das vom Bundesrat gesteckte Ziel, die Immissionsbelastung bis ins Jahr 1994 unter die Grenzwerte zu senken, konnte allerdings nicht erreicht werden. Die Umweltbehörden sind deshalb zu einer Weiterführung der Emissionsreduktion verpflichtet.

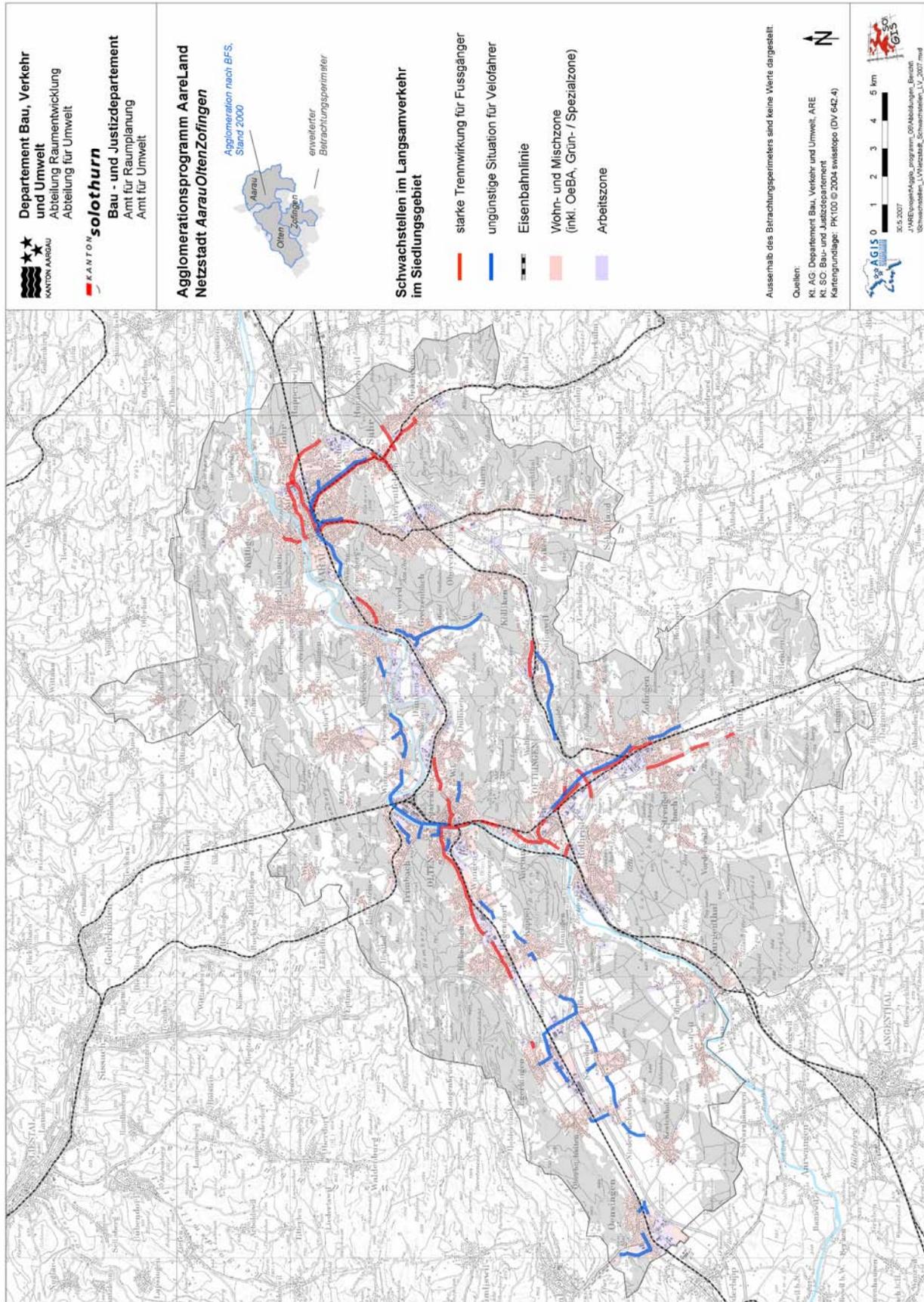


Abbildung 18: Schwachstellen im Langsamverkehr

Das **Amt für Umwelt des Kantons Solothurn** hat mit dem **Luftmassnahmenplan** vom 3. Juli 2001 geeignete Massnahmen für eine weitere Reduktion der Schadstoffemissionen festgelegt. Besondere Beachtung ist dem motorisierten Individualverkehr und dem Güterverkehr auf der Strasse geschenkt worden, denn der Strassenverkehr ist nach wie vor einer der Hauptemittenten von Luftschadstoffen.

Der **Kanton Aargau** hat im Jahr 2002 seinen **Massnahmenplan Luft** ebenfalls überarbeitet und geeignete Massnahmen für eine weitere Reduktion der Luftschadstoffe festgelegt.

Die Immissionsmessungen bei den drei Leitschadstoffen Ozon (O₃), Feinstaub (PM 10) und Stickstoffdioxid (NO₂) zeigen, dass die **Grenzwerte teilweise massiv überschritten** werden. Beim Ozon kann der Immissionsgrenzwert im gesamten Einzugsgebiet nicht eingehalten werden, ebenfalls beim Feinstaub (PM 10), mit Ausnahme der Juragemeinden. Beim Stickstoffdioxid (NO₂) werden die Grenzwerte in den städtischen Zentren und entlang der Hauptverkehrsstrassen überschritten. Das gesamte Einzugsgebiet ist deshalb der Massnahmenplanpflicht unterstellt, und es sind verschärfte Massnahmen zur Emissionsbegrenzung vorzusehen.

Es muss allerdings darauf hingewiesen werden, dass die Luftqualität im Agglomerationsperimeter durch eine grosse Hintergrundbelastung beeinträchtigt wird, verursacht durch die beiden Durchgangsachsen A1 und A2. Diese Situation kann nicht durch Massnahmen in der Region beeinflusst werden, es werden Massnahmen auf nationaler Ebene benötigt.

Noch immer sind die Siedlungen entlang der grossen Verkehrskorridore von Schiene und Strasse unzulässigen **Lärmimmissionen** ausgesetzt (vgl. Anhang). Die Lärmsanierungen sind teilweise erheblich im Verzug. Verkehrskorridore stellen für die Populationen der auf Migration angewiesenen **Wildtiere** tiefgreifende Eingriffe dar. Es sind dies vor allem die Gürtel entlang der grossen Verkehrsachsen A1/A2, die Schwierigkeiten bergen (vgl. Anhang).

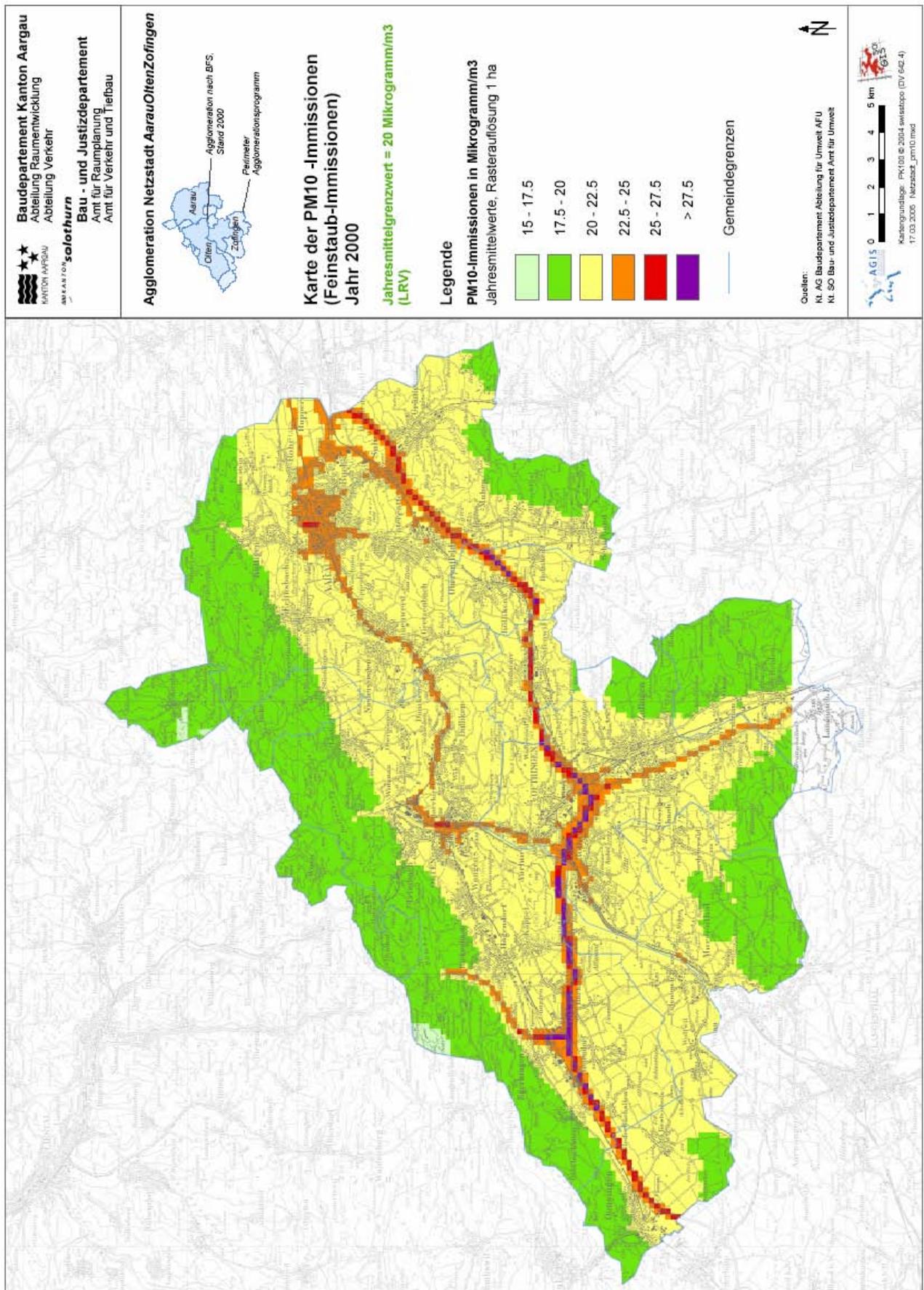


Abbildung 19: Feinstaub-Immissionen im Jahr 2000

3.6.2 Trend und Schwachstellen Umwelt

Die **Zersiedelung** und **zunehmende Mobilität** führen vor allem zu mehr Strassenverkehr. Dies führt zu **höheren Schadstoff- und Lärmbelastungen**. Zudem bleiben die Busse im Stau stecken, der ÖV verliert an Attraktivität und ein Umsteigeeffekt auf den MIV kann die Folge sein.

Insgesamt ist die Entwicklung bei den Umweltproblemen **uneinheitlich**. Bei den Stickoxiden kann wegen des technischen Fortschritts mit einer gewissen Entlastung trotz wachsender Verkehrsmengen gerechnet werden. Bei den Feinstäuben (PM10-Immissionen) ist aber noch keine Entspannung absehbar. Bei der Ozon-Belastung ist die Entwicklung noch unsicher. Die Lärmprobleme werden sich mit dem Verkehrswachstum weiter verschärfen.

Die **Schwachstellen im Bereich Umwelt** ergeben sich aus der Trendentwicklung. Sie liegen einerseits regional oder überregional in den zu hohen Luftbelastungen mit Schadstoffen, andererseits lokal in den zu hohen Lärmbelastungen entlang der stark befahrenen Verkehrsachsen.

3.7 Fazit Schwachstellenanalyse insgesamt

Die Agglomeration AareLand ist ein attraktiver und dynamischer Wirtschafts- und Lebensraum. Trotz Verkehrsproblemen, insbesondere während den Hauptverkehrszeiten, überwiegen die Qualitäten, die Verkehrssysteme funktionieren weitgehend (Probleme in den Hauptverkehrszeiten), die Menschen fühlen sich in ihrem Quartier oder in ihrer Gemeinde «zu Hause».

3.7.1 Die Warnzeichen sind nicht zu übersehen

Die **Warnzeichen** für die zukünftige Entwicklung sind nicht zu übersehen:

- Das **ungebrochene Verkehrswachstum** führt an neuralgischen Knoten und auf den Zulaufachsen zu Überlastungen.
- Ist die **Kapazitätsgrenze** erreicht, nehmen die Staus mit dem weiteren Wachstum sowohl zeitlich wie räumlich überproportional zu.
- Als Folge davon verschlechtert sich die **Erreichbarkeit** der Zentren und damit der Arbeitsplätze, Einkaufs- und Freizeitangebote. Die Transportzeiten werden unberechenbarer, die Standortattraktivität der Zentren sinkt.
- Unfallschwerpunkte korrelieren häufig mit städtebaulich unbefriedigenden Situationen.
- Bei Mängeln von Aussen- und Freiräumen bestehen oft auch Defizite für den Langsamverkehr.
- Die **Umweltsituation** in den Zentrums- und Agglomerationsgemeinden sowie entlang der wichtigsten Verkehrsachsen ist seit einiger Zeit kritisch.

3.7.2 Handlungsbedarf ist gegeben

Bereits heute sind die Städte während der Hauptverkehrszeiten massiv durch Stausituationen belastet und der **Schleichverkehr** durch die Quartiere und Dörfer nimmt zu. Gefragt sind Lösungen, die hier eine Entlastung bringen. Die Realisierung von neuen Wohnüberbauungen und Arbeitsplätzen führt erfahrungsgemäss zu neuem Verkehrsaufkommen. Besondere Risiken bestehen diesbezüglich im Zusammenhang mit der **Zersiedelung** und dem Überangebot der Bauzonen in der weiteren Agglomeration – auch an den MIV-orientierten Standorten, wodurch eine weitere Zersiedelung und MIV-Zunahme gefördert wird.

Gefragt ist die Beschränkung der Verkehrszunahme auf das Notwendigste sowie die zunehmende **Mobilitätsbewältigung mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln** (öffentlicher Verkehr, Velo, zu Fuss gehen). Gelingt dies nicht und erfolgt das Wachstum mehrheitlich beim motorisierten Individualverkehr, so nehmen die Verkehrsprobleme wie Staus, übermässiger Flächenverbrauch, Beeinträchtigung der Siedlungsräume weiter zu. Daher sind für Städte und Gemeinden geeignete, umweltverträgliche Mobilitätsformen zu suchen und die dafür notwendigen Massnahmen festzulegen.

Mit einem **leistungsfähigen öffentlichen Verkehr und attraktiven Velo- und Fusswegnetzen** wird das Verkehrs- und Mobilitätsverhalten in den Agglomerationen so beeinflusst, dass der Anteil des motorisierten Individualverkehrs dort gesenkt wird, wo Alternativen attraktiv sind und wirtschaftlich bereit gestellt werden können.

Heute werden die Arbeits- oder Freizeitwege vorwiegend mit dem Auto zurückgelegt. Dabei entstehen Probleme wie Staus in Spitzenstunden, Parkplatzsuche am Zielort, schlecht ausgelastete Buslinien, die als Zubringer zum Zugsverkehr dienen. Diese Probleme könnten teilweise mittels Kombination der Verkehrsmittel gelöst oder zumindest verringert werden.

Die **Voraussetzungen dazu sind** aufgrund des hohen Anteils der kurzen Autofahrten (34 Prozent der Autofahrten sind kürzer als 3 Kilometer) und aufgrund der im Allgemeinen flachen Topographie in vielen, wenn auch nicht in allen Gebieten **gut**. Wo aus überlasteten, übergeordneten Strassennetzen der Verkehr in das untergeordnete Netz und damit in die Siedlungsgebiete verdrängt wird (z.B. A1 zwischen Härkingen und Verzweigung Wiggertal), ist die Verkehrsqualität durch gezielte Ausbau- und umfassende **Verkehrsmanagement-Massnahmen** sicherzustellen. Als Beispiel für ein solches Vorgehen sei hier das Projekt Entlastung Region Olten erwähnt.

Bei der **Bahn** muss die **genügende Leistungsfähigkeit** des regionalen Personenverkehrs in Zukunft gewährleistet sein. Dort wo fehlende Kapa-

zitäten im übergeordneten Schienennetz den regionalen Personenverkehr benachteiligen (z.B. zwischen Aarau und Olten) sind dringend **Verbesserungen** zu schaffen (z.B. Realisierung der 2. Doppelspur Dulliken-Wöschnau). Auch der städtische Busverkehr ist durch geeignete Massnahmen (Fahrplanverdichtungen, Busspuren, Vortritt an Lichtsignalanlagen, etc.) attraktiver zu gestalten.

3.7.3 Diskrepanzen zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung

Abbildungen der ÖV-Güteklassen im Anhang

Die Siedlungsplanung und die Entwicklung des Verkehrssystems sind nicht immer koordiniert abgelaufen. Insbesondere die ÖV-Erschliessung von Baugebiet ist teilweise mangelhaft:

- Die ÖV-Erschliessung von schlecht erschlossenem Siedlungsgebiet ist zu verbessern. Bei geringer Siedlungsdichte steht diese Forderung in Konflikt mit einem wirtschaftlichen ÖV-Betrieb.
- Die Überbauung von noch nicht erschlossenen Bauzonen wird an Auflagen bezüglich ÖV-Erschliessung geknüpft oder es wird geprüft, ob durch Bauzonenumlegung ein ÖV-Anschluss erreicht werden kann. Auch kann über eine Erhöhung der Bebauungsdichte die Attraktivität für eine ÖV-Erschliessung gesteigert werden.
- Bei der **Weiterentwicklung der Siedlungen** ist darauf zu achten, dass diese an günstigen Standorten liegen und die Voraussetzungen für eine Erschliessung mit dem ÖV geschaffen werden. Das heisst, es müssen durch ausreichende Siedlungsdichten genügend Nachfragepotenziale entstehen, die eine wirtschaftliche Bedienung mit dem ÖV ermöglichen.
- Gleichzeitig ist aber auch bei der **Weiterentwicklung der Verkehrssysteme** darauf zu achten, dass diese nicht falsche Anreize für Siedlungserweiterungen in schlecht erschlossenen Räumen schaffen. Eine Verbesserung der Erreichbarkeit von peripheren Räumen führt in der Tendenz eher dazu, dass sich die Einwohner/-innen dort niederlassen und längere Pendlerwege aber auch Freizeitwege auf sich nehmen. Diese werden in überdurchschnittlicher Masse mit dem MIV zurückgelegt. Es sind somit bei solchen Verbesserungen **raumplanerische Begleitmassnahmen** (z.B. restriktive Kriterien bei Begehren für Neueinzonungen) nötig.
- Wenn innerhalb der Zentren die Lebensqualität und die Erreichbarkeit – im Besonderen auch für Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr – erhalten oder gar verbessert werden, wird der Druck für Neubauten in schlecht mit dem ÖV erschlossenen Räumen reduziert.

3.7.4 Zentren und Korridore mit Schwachstellen

Die **Schwachstellen** lassen sich in die zwei Bereiche Siedlung und Verkehr aufgliedern.

- Zum **Bereich Siedlung** gehören:
 - **Städtebaulich unbefriedigende Situationen:** Uneinheitliche Baustrukturen entlang verkehrsreichen Strassen führen zu eingeschränkter Lebensqualität in Wohnquartieren (Bsp.: Ortsdurchfahrten Zofingen-Oftringen-Aarburg).
 - **Trennwirkung von Verkehrsanlagen:** Eine verkehrsreiche Strasse aber auch Schienenabschnitte durchschneiden Ortsteile.
 - **Mängel bei Aussen- und Freiräumen:** Die Pufferzone zwischen Bebauung und Verkehr fehlt, es entstehen unwirtliche Situationen.
- Zum **Bereich Verkehr** werden gezählt:
 - **Problemstellen LV:** Dem Langsamverkehr (Fussgänger und Velofahrer) steht zu wenig Platz zur Verfügung und es entstehen gefährliche Situationen in Konflikten mit dem MIV und ÖV resp. die Gegebenheiten sind für den Langsamverkehr wenig einladend. In einigen Fällen fehlen Fuss-/Velowegverbindungen ganz.
 - **Schlechte Umsteigebeziehungen LV/ÖV und ÖV/ÖV:** Lange Wartezeiten, unattraktive Haltestellen an exponierten und/oder ungeschützten Lagen, lange Wege, mehrere verschiedene Abfahrtsorte, keine oder ungenügende Abstellanlagen für Velos (Bsp.: Bahnhof Aarau).
 - **Durchfahrten** von Altstädten und Ortskernen: Die historisch engen Raumverhältnisse in Altstädten sowie in Ortszentren sind dem heutigen Verkehrsaufkommen immer weniger gewachsen. Dennoch wird viel Verkehr abgewickelt, meist auf Kosten der Anwohner, des Langsamverkehrs und der Bauten.

Die Schwachstellen bei der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung summieren sich. Räumlich stechen einige **neuralgische Punkte** hervor:

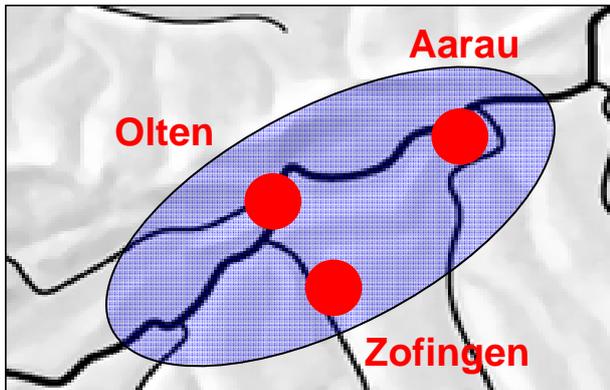
- Zentrum Aarau inkl. Achse Richtung Küttigen
- Zentrum Olten
- Achse Olten-Hägendorf bis nach Egerkingen
- Achse Olten-Aarau (Niederamt)
- Wiggertal (Achse Olten-Zofingen)

In diesen Gebieten stellt die Abstimmung des Verkehrs mit der Raumnutzung eine besondere Herausforderung dar. Die Kantone Aargau und Solothurn haben diese **Schwachstellen erkannt** und sind gewillt, dieser Entwicklung entgegen zu wirken. Nur ein **integraler Lösungsansatz** ist für die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung gewinnbringend.

4 Visionen und Ziele 2020 Agglomerationsprogramm AareLand

4.1 Vision der Agglomeration AareLand

Bild 1: «3 Städte – 1 starker Wirtschaftsraum»



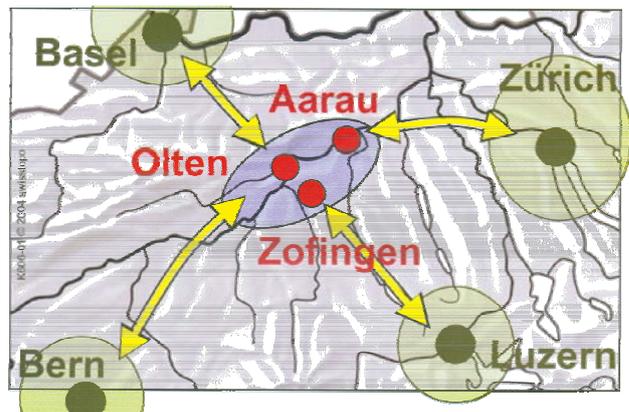
Visionen

- Die Agglomerationen Aarau und Olten-Zofingen verbinden sich zu einem Schwerpunkt im Städtenetz Schweiz.
- Die Netzstadt AareLand (*AarauOltenZofingen*) vermag sich als eigenständiger Wirtschaftsraum zwischen Zürich, Basel, Bern und Luzern zu etablieren.
- Die Netzstadt tritt nach aussen als Einheit auf und wirbt mit ihrer Vielfalt.
- Jede Teilagglomeration bringt ihre Stärken ein und trägt mit einer aktiven Mitarbeit zu ihrer Identität bei.

Aufgaben

- Die Kernstädte Aarau–Olten–Zofingen übernehmen die Führung beim Aufbau der kooperativen Netzstadt AareLand (*AarauOltenZofingen*).
- Ausbau einer politischen Plattform zur Koordination der Entscheidungen und Handlungen für die Netzstadt
- Politische Verpflichtung (Letter of intent) der Kantone, Städte und Gemeinden zur gemeinsamen Lösung der Infrastrukturaufgaben in der Agglomeration
- Koordiniertes Auftreten gegenüber dem Bund in Bezug auf Verkehrskonzepte und -projekte, insbesondere bezüglich Strasse und Schiene

Bild 2: «Im Herzen der Grossen»



Visionen

- Toplage zu den Zentren Zürich, Basel, Bern und Luzern
- Von nirgends in der Schweiz erreicht man so schnell so viele Arbeitsplätze, Wohnorte und kulturelle Angebote.
- Die Gunst der Verkehrsträger – ob Schiene oder Strasse – bietet alle Vorzüge in allen Richtungen.

Aufgaben

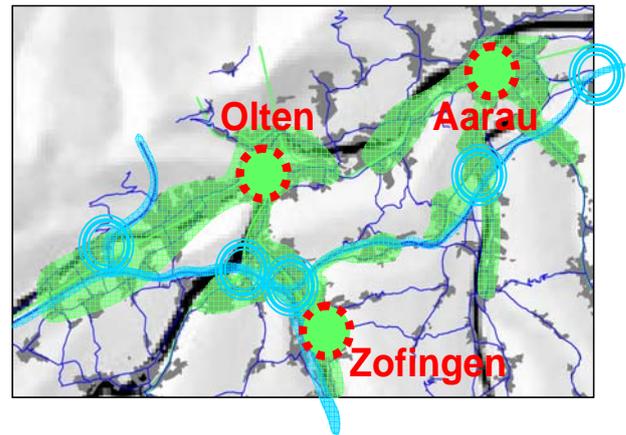
- Nach Basel, Bern, Zürich, Luzern und Solothurn-Biel besteht ein dichtes Intercity-/Interregioangebot (mind. 1/2h-Takt) von Olten, Aarau und Zofingen.
- Die S-Bahnen von Basel, Zürich und Luzern sowie die Regionalzüge von Biel-Solothurn fahren als Mittelverteiler bis Olten (Halbstunden- bis Viertelstundentakt, je nach Bedarf).
- Die Feinverteilung wird durch die Regionalzüge sowie das städtische und regionale Busnetz abgedeckt.
- Die 6 Autobahn- und Autostrassenanschlüsse an die A1/A2 müssen ihre Funktionsfähigkeit für die Agglomeration erhalten; die Erreichbarkeit der Agglomeration über die Autobahnen und Autostrassen ist sicher zu stellen.
- Das Parkierungsangebot bei den Bahnhöfen wird optimiert, die Anreize zum Umsteigen auf den ÖV werden erhöht.

Bild 3: «Klein und fein: AarauOltenZofingen»**Visionen**

- 3 Altstädte mit Charme und eigener Identität
- 3 Städte als kulturelle Zentren einer Region mit über 230'000 Bewohnerinnen und Bewohnern
- 3 Städte als Magnete eines Wirtschaftsraumes mit rund 120'000 Beschäftigten
- 3 Städte – ein Lebensraum
- Die Umwelt wird geschont, indem einerseits möglichst wenige Pendler lange Arbeitswege in die Grossstädte haben und andererseits die internen Mobilitätsbedürfnisse möglichst mit umweltschonenden Verkehrsmitteln erfüllt werden können.

Aufgaben

- Pflegen der kulturellen Güter und Werte der Altstädte; Erhalten ihrer wirtschaftlichen Basis
- Ausbau der Städte als Arbeits- und Wohnorte mit hoher Qualität («städtisches Wohnen»)
- Verbessern der Erreichbarkeit der Städte – vermeiden von unnötigen Verkehrsbelastungen
- Abbau der Umweltbelastungen

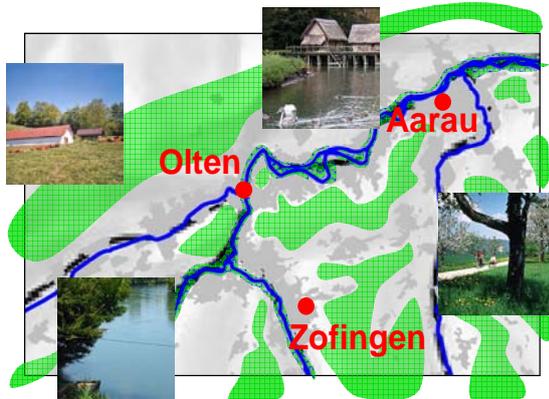
Bild 4: «Vielfältige Entwicklung»**Visionen**

- Wohnen und Wirtschaften wird gleichermassen stark entwickelt.
- Die Entwicklungsschwerpunkte werden aufgrund ihrer spezifischen Qualitäten entwickelt.
- Stärkung der Zentren durch hochwertige Zentrumsprojekte und einem Angebot höherer Ausbildungsstätten
- Attraktive Wohnlagen profitieren von der zentralen Lage für Wegpendler in die Grosszentren.
- Erneuerungsbedürftige Siedlungsräume und industrielle Brachflächen werden zur Umsetzung wegweisender städtebaulicher Konzepte mit internationaler Ausstrahlung genutzt.
- Entlang der Entwicklungsachsen entstehen dynamische Wirtschafts- und Siedlungsräume mit urbanem Charakter und vielseitigen Funktionen (Dienstleistungen, Produktion, Logistik etc.).
- Publikumsintensive Einrichtungen (PE) ergänzen in ihrer Anzahl und Lage die vielfältigen Funktionen der Zentren.

Aufgaben

- Bezeichnung der Entwicklungsschwerpunkte (ESP) und ihrer Eignungen
- Schaffung der zur erwünschten Entwicklung erforderlichen Infrastrukturen
- Konzentration der beschränkten Mittel auf Projekte und Massnahmen, die der Entwicklung der ESP dienen

Bild 5: «Erholung top»



Visionen

- Die kleinräumige Gliederung des Siedlungsgebiets schafft vielfältige Räume für Erholung und Freizeit in unmittelbarer Umgebung.
- Jede Stadt baut im Kultur-, Kunst- oder Sportbereich ihr eigenes Label auf.
- Die Kulturlandschaft wird landwirtschaftlich genutzt und gepflegt.
- Die natürlichen landschaftlichen Gegebenheiten werden als Erholungs- und Freizeitraum genutzt:
 - der Jura
 - die Flusslandschaften
 - die Hügelzüge.
- Alle Siedlungsräume zeichnen sich durch integrale Freiflächenplanung (Parks) aus, wo Kultur, Sport, Erholung und Naturerlebnis (Artenvielfalt) auf hohem Niveau gelebt wird.

Aufgaben

- Die Städte koordinieren ihre Sportstättenplanung im Sinne der Vision.
- Ausbau und Gestaltung gemeinsamer Freizeit- und Erholungsräume
- Sicherung und Pflege der Landschaftsräume als wichtige Bestandteile einer hohen Lebensqualität (Freiräume und Pärke)

Bild 6: «Vernetzt»



Visionen

- Ein enges Netz von Strassen und Wegen sorgt für eine gute Verbindung der Wohn-, Arbeits- und Erholungsräume in und zwischen den Teilagglomerationen.
- Die Netze sind angebotsorientiert auszubauen für den motorisierten Verkehr, den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr.
- Die Wohn- und Arbeitsräume sind optimal erschlossen und mit den Stadtzentren verbunden und an den Fernverkehr angeschlossen.
- Die Verkehrsnetze nehmen Rücksicht auf die Qualität der Siedlungsräume und unterstützen die Reduktion der Umweltbelastungen.

Aufgaben

- Die Erreichbarkeit der Zentren und Entwicklungsschwerpunkte (ESP) für den MIV ist sicher zu stellen (Anbindung an das Nationalstrassennetz).
- Ausbau einer ÖV-vernetzten Agglomeration AareLand
- Ausbau der Netze für Radfahrende (Radrouten)

4.2 Angestrebte räumliche Entwicklung AareLand (Ziel-Szenario 2020)

4.2.1 Für den Gesamttraum Agglomeration AareLand

Für die **angestrebte räumlichen Entwicklung im Raum AareLand** sind folgende Elemente von kantonaler und regionaler Bedeutung:

■ **Kernstädte**

Die Kernstädte sind Teil der urbanen Entwicklungsräume der Agglomeration. Sie weisen eine hohe Standortgunst in Bezug auf das Schienennetz der Schweiz auf. Aufgrund ihrer geschichtlichen und kulturhistorischen Bedeutung sind sie die Identifikationsträger der Agglomeration. In dieser Funktion sind die Kernstädte zu stärken. Die wirtschaftliche Bedeutung ist durch eine gezielte Stärkung der Arbeitsplätze im 3. Sektor zu erhöhen. Die Wohn- und Lebensqualität ist durch Verbesserung bzw. Schaffung attraktiver Siedlungs- und Infrastrukturen zu fördern. Insgesamt sollen Siedlungs- und Verkehrsmassnahmen dazu führen, dass $\frac{3}{4}$ des Einwohnerzuwachses dorthin kommen, wo die ÖV-Erschliessung in der Spitzenstunde mindestens Güteklasse C erreicht.

■ **Urbane Entwicklungsräume**

Die urbanen Entwicklungsräume sind eng mit den Kernstädten verbunden. Sie zeichnen sich durch eine hohe ÖV-Güte und eine gute Erreichbarkeit aus. In diesen Räumen sind

- die städtebaulichen Qualitäten aufzuwerten.
- Subzentren in Bahnhofnähe aufzubauen.
- Wohn- und Arbeitsplätze in hoher Qualität zu schaffen.

Im Speziellen sind neue Entwicklungsstrategien für den Raum Niederamt zu erarbeiten.

■ **Ländliche Entwicklungsachsen**

Die ländlichen Entwicklungsachsen zeichnen sich wie folgt aus:

- Viele der Bewohner/-innen arbeiten in den Kernstädten und urbanen Entwicklungsräumen und sind in der Regel gut mit dem ÖV erschlossen.
- Die Entwicklung der Arbeitsplätze in kleineren Gewerbe- und Handwerksbetrieben ist stärker ausgeprägt.
- Wo die Erreichbarkeit über die Nationalstrasse gut ist, ist der Druck auf die Ansiedlung von besucher- und transportorientierten Betrieben stark.

Aus dieser Situation ergeben sich folgende Bedürfnisse:

- Die Siedlungsentwicklung wird an gut erreichbaren Standorten, namentlich entlang von Bahnachsen, gefördert

- Verkehrsverbindungen zur Agglomeration optimieren (insb. ÖV-Verbindungen, Verbesserung Verkehrsqualität auf Strassen, kombinierter Verkehr)
- Angemessene wirtschaftliche Entwicklung sicherstellen, wobei distributive Betriebe (z.B. Logistik) zu begrenzen sind
- Die ländlichen Zentren sind Stützpunkte der Versorgung und der regionalen Wirtschaft.
- Sorgfältiger Umgang mit den landschaftlichen Qualitäten

■ **Wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte (ESP)**

- Gezielte Entwicklung der regionalen Entwicklungsschwerpunkte (ESP) mit wirtschaftlich nachhaltigen Strukturen. Dafür sind attraktive Siedlungs- und Landschaftsräume von Industrie und Gewerbe freizuhalten.
- Verkehrsintensive Einrichtungen (VE) auf bestimmte Standorte lenken und begrenzen
- Mit den Verkehrskapazitäten abgestimmte Entwicklung sicherstellen

■ **Agglomerationspärke**

Mit der Schaffung von zwei Agglomerationspärken werden entlang der Wigger (Wiggertalpark) und der Aare (Schachenpark) Potenziale für Freizeit, Natur, Naherholung, Wohnen und weitere Raumansprüche ausgeschöpft.

■ **Nutzungszuordnungen**

Die Kantone haben Strategien entwickelt, wo transport- und besucherintensive Betriebe angesiedelt werden, damit ihre Auswirkungen betreffend Verkehr und Umweltbelastung möglichst gering bleiben. Diese Strategien sind zum Teil bereits in den Richtplänen und in Gesetzesvorlagen verankert, teilweise sind weitere Anpassungen erforderlich.

Die **Teilräume** im Gebiet des Agglomerationsprogramms AareLand haben spezifische Herausforderungen, aber auch spezifische Chancen. Mit Massnahmen im Siedlungs-, Verkehrs- und Umweltbereich werden Schwachstellen behoben oder gemildert und vorhandene Potenziale und Qualitäten entwickelt.

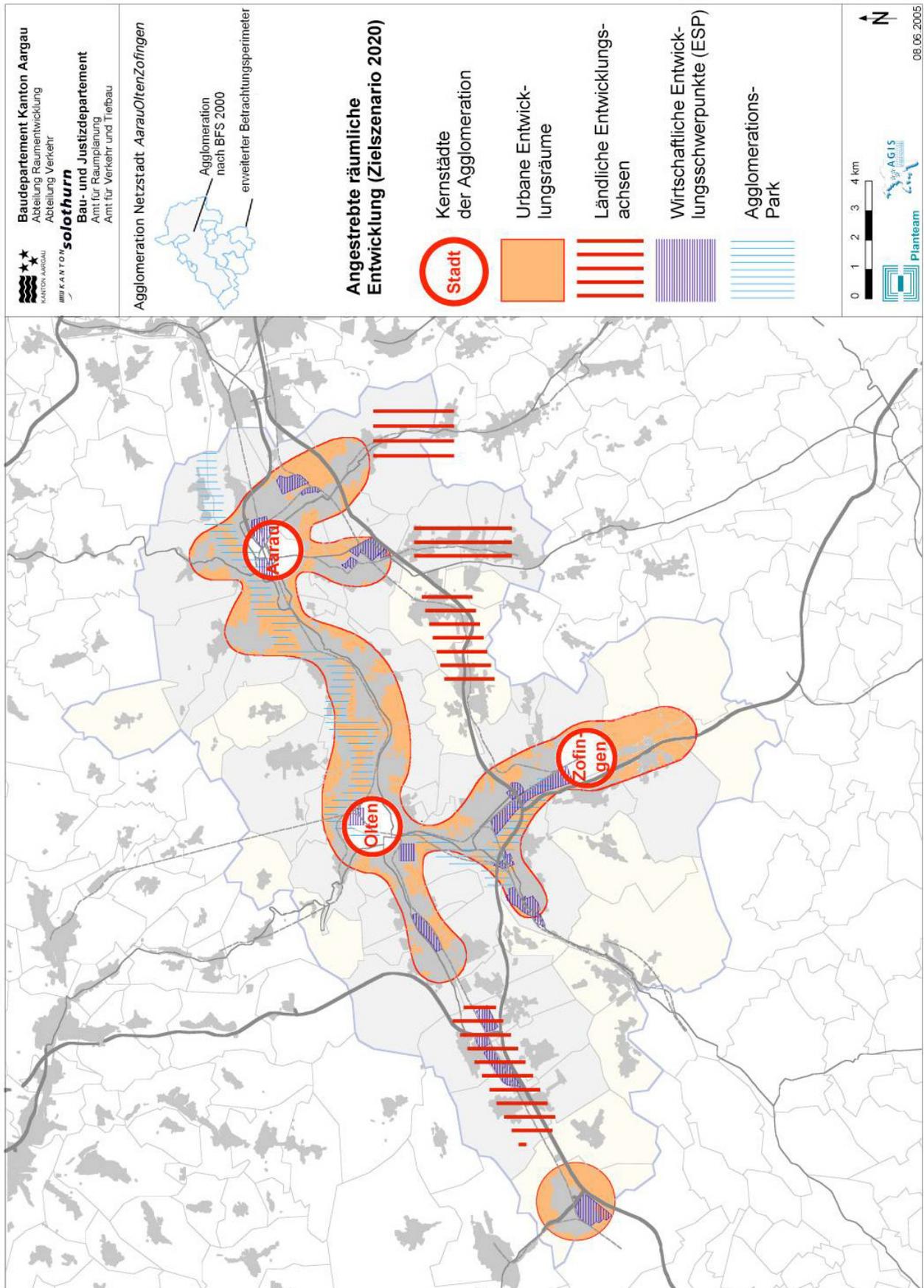


Abbildung 20: Angestrebte räumliche Entwicklung: Ziel-Szenario 2020

4.2.2 Teilraum Aarau

- Die mit dem öffentlichen Verkehr hervorragend erschlossenen Areale in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs Aarau werden als Entwicklungsschwerpunkte gefördert und städtebaulich attraktiv umgesetzt.
- Die Zentrumsqualitäten von Aarau als Kantonshauptort werden weiter gestärkt. Die Altstadt und das Gebiet rund um den Bahnhof werden als Lebens- und Arbeitsräume aufgewertet.
- Die Entwicklungsschwerpunkte um Aarau werden gefördert. Neue Betriebe werden so angesiedelt, dass der generierte Verkehr weitgehend mit den bestehenden Infrastrukturen abgewickelt werden kann.
- Auf der Achse Suhr-Buchs-Aarau wird der öffentliche Verkehr gefördert und die Ortsdurchfahrten werden attraktiver gestaltet.
- Aarau positioniert sich als attraktives Zentrum im polyzentrischen Netz des Metropolitanraums Zürich.
- Der Raum entlang der Suhre und der Uerke wird zum attraktiven Naherholungsraum für die Bevölkerung der Agglomeration Aarau.

Konkrete Umsetzung Ziel-Szenario 2020 Teilraum Aarau:

- Urbane Entwicklungsräume:
 - Aarau-Küttigen/ Erlinsbach
 - Aarau-Buchs/Rohr
 - Aarau-Suhr-Gränichen
 - Aarau-Entfelden
- Ländliche Entwicklungsachsen:
 - Muhen-Hirschtal-Schöffland
- Wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte:
 - Aarau «Bahnhof Nord / Torfeld»
 - Buchs/Suhr
 - Entfelden

4.2.3 Teilraum Olten

- Die hervorragend erschlossenen Areale in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs Olten werden als Entwicklungsschwerpunkte gefördert und städtebaulich attraktiv genutzt.
- Die Verkehrserschliessung im Raum Olten wird verbessert. Innerhalb der engeren Agglomeration wird der Parkplatzsuchverkehr mit geeigneten Massnahmen eingedämmt und die Verkehrsführung optimiert. Die Erschliessung der Agglomeration mit Bahnhaltstellen wird auf die Siedlungsentwicklung abgestimmt. Der ÖV-Korridor zwischen Olten und Aarau wird aufgewertet.
- Für den Raum Niederamt werden neue Entwicklungsstrategien erarbeitet. Die Ortszentren werden aufgewertet. Dazu gehören eine für den Langsamverkehr verträgliche Gestaltung der Ortsdurchfahrten sowie eine verbesserte Nutzung von zentral gelegenen Arealen.
- Der Teilraum Olten mit der Kernstadt und den beiden Entwicklungsachsen Olten-Wangen-Hägendorf und Olten-Aarburg-Rothrist-Oftringen-Zofingen wird wirtschaftlich weiterentwickelt. Es wird darauf Rücksicht genommen, dass die Attraktivität als Wohn- und Lebensraum gewahrt bleibt.
- Das Gäu/Berggäu wird als ländliche Entwicklungsachse bewahrt. Die Achse wird als Lebens- und Erholungsraum neben den intensiv genutzten Nachbarregionen moderat entwickelt.

Konkrete Umsetzung Ziel-Szenario 2020 Teilraum Olten

- Urbane Entwicklungsräume:
 - Aarau-Niederamt-Olten
 - Olten-Wangen-Hägendorf/ Kappel
- Wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte:
 - Olten «Areal Industrierwerk SBB»
 - Olten SüdWest
 - Hägendorf
 - Egerkingen/ Gäu

4.2.4 Teilraum Zofingen

- Im Raum Zofingen-Oftringen-Aarburg werden die wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkte (Nutzungen) gut mit öffentlichem und privatem Verkehr koordiniert.
- Der urbane Entwicklungsraum Olten-Aarburg-Rothrist-Oftringen-Zofingen wird gezielt weiterentwickelt. Die verkehrliche Erschliessung wird optimiert. Das Langsamverkehrsnetz wird attraktiver ausgestaltet und die ÖV-Erschliessung mit der Siedlungsentwicklung abgestimmt.
- Die stark vom Verkehr betroffenen regionalen Hauptachsen mit den Ortsdurchfahrten Zofingen, Oftringen, Aarburg und Rothrist werden vom motorisierten Verkehr entlastet, aufgewertet und für den Langsamverkehr sicher und attraktiv gestaltet. In der Stadt Zofingen werden flankierende Massnahmen zur Reduktion des Parkplatzsuchverkehrs eingeführt.
- Der Flussraum der Wigger wird zum attraktiven Naherholungsraum für die Einwohner/-innen der Teilagglomeration Zofingen aufgewertet.

Konkrete Umsetzung Ziel-Szenario 2020 Teilraum Zofingen

- Urbane Entwicklungsräume:
 - Olten-Aarburg-Rothrist-Oftringen-Zofingen
- Wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte:
 - Zofingen (Industriegebiet)
 - Oftringen (Alte Strasse, Wirtshüsli/ Challernhag)
 - Rothrist

5 Massnahmen im Agglomerationsprogramm AareLand

Im Kapitel «Massnahmen» werden die Elemente für das Ziel-Szenario 2020 zusammengestellt. Sie gliedern sich in übergeordnete Massnahmen des Bundes, in Leitprojekte mit thematischen Massnahmenbündeln und Leitkonzepte, mit denen Planungsmassnahmen wie etwa das kantonale Radroutenkonzept oder die wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkte (ESP) festgelegt werden. Vieles wurde bereits erstellt oder ist in Ausführung. Diese Vorleistungen wie auch die übergeordneten Projekte des Bundes sind Teil der Gesamtstrategie AareLand.

5.1 Gliederung, Aufbau

Basis für die Massnahmen sind die Ziele, die Schwachstellen und die daraus abgeleiteten Strategien für den gesamten Raum des Agglomerationsprogramms AareLand.

Die **Ableitung der Massnahmen** geht aus folgender Abbildung hervor:

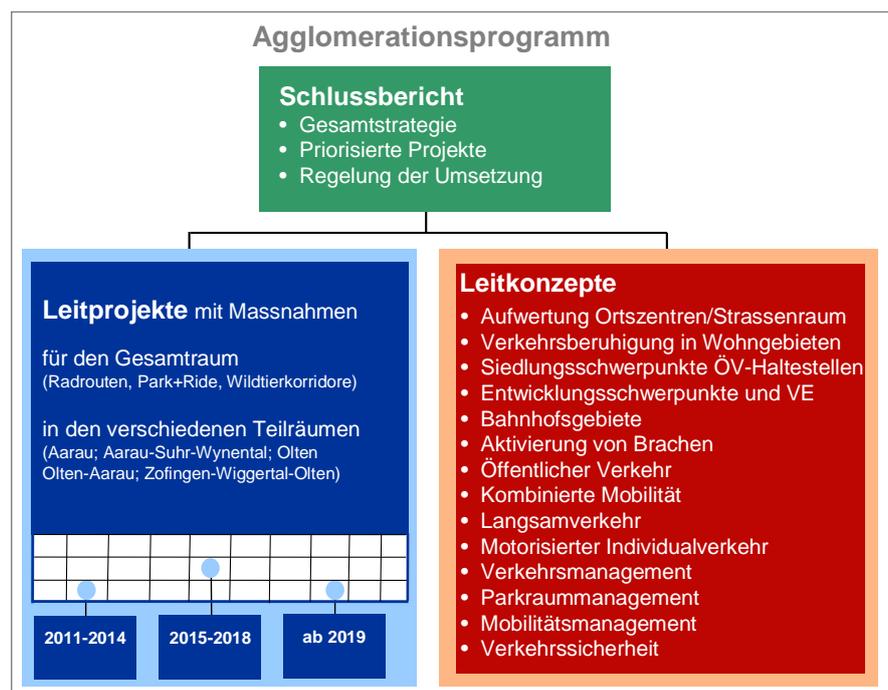


Abbildung 21: Aufbau des Agglomerationsprogramms AareLand Netzstadt

Es wird unterschieden:

- **Leitkonzepte** sind vorbereitende Planungen, die von Kanton und Gemeinden umgesetzt werden müssen. Sie bilden einerseits die Basis für Massnahmen und andererseits formulieren sie die Leitplanken für deren Umsetzung.

- **Leitprojekte** geben die Stossrichtungen vor, die für einen Teilraum oder für den gesamten Raum des Agglomerationsprogramms AareLand prägend sind. Weil diese Stossrichtungen auf unterschiedlichen Ebenen (Siedlung, Verkehr) ansetzen, sind sie wiederum in einzelne Massnahmen nach thematischen Handlungsfeldern gegliedert. In den Leitprojekten befinden sich die Infrastrukturmassnahmen, deren Mitfinanzierung dem Bund mit der Einreichung des Agglomerationsprogrammes beantragt wird. Der Baubeginn der Infrastrukturmassnahmen ist ab 2011 vorgesehen.

Das Agglomerationsprogramm AareLand ist keine Neuentwicklung, sondern nimmt verschiedene Handlungsstränge auf, die schon bisher zu kontinuierlichen Verbesserungen resp. zur Milderung von Problemen beigetragen haben. In jedem Projekt wird deshalb aufgezeigt, was bereits an Vorleistungen erbracht worden ist und welches die neuen und noch nicht realisierten Vorhaben sind.

5.2 Übergeordnete nationale Massnahmen

Da sich im Agglomerationsraum AareLand die nationalen Ost-West- und Nord-Süd-Verkehrsachsen schneiden, ist eine mit dem Bund koordinierte Entwicklung der Verkehrsträger notwendig.

Zu diesem Zweck wird nachfolgend eine **Übersicht über die wichtigsten übergeordneten Bundesvorhaben auf Strasse und Schiene** im Gebiet des Agglomerationsprogramms Netzstadt AareLand geschaffen.

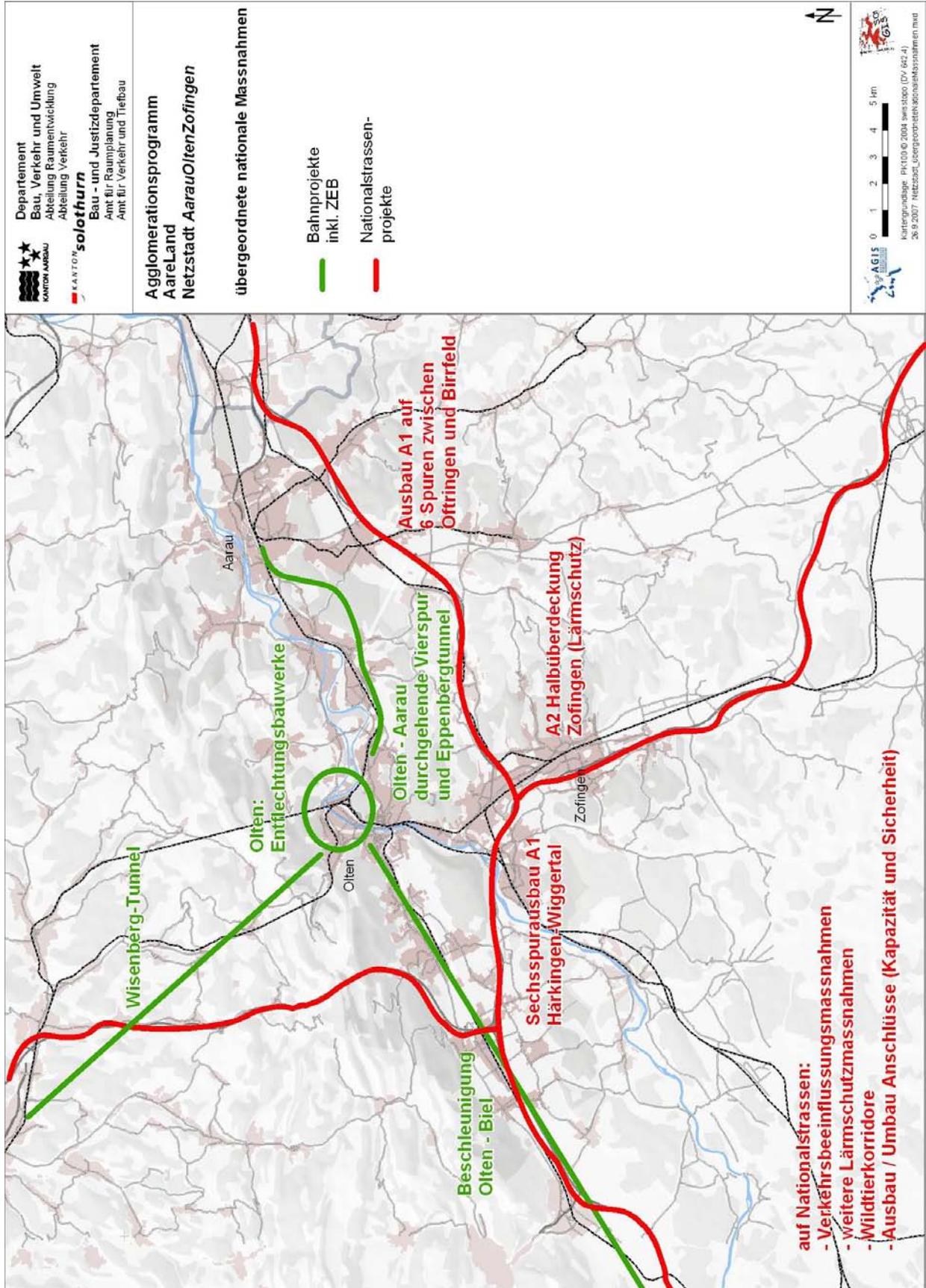


Abbildung 22: Übergeordnete Massnahmen im Agglomerationsprogramm AareLand

5.2.1 Bahnprojekte

Auf nationaler Ebene sind verschiedene übergeordnete Eisenbahnvorhaben in Planung, die den Agglomerationsraum AareLand betreffen.

Im Konzept Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur ZEB werden folgende Grossbauwerke vorgeschlagen:	
Projekt	Nutzen
Olten - Aarau: durchgehende Vierspur mit Eppenbergtunnel	Kapazitätsausbau → Ausbau FV, GV und RV möglich
Raum Olten: Entflechtungsbauwerke	Leistungssteigerung Knoten Olten
Rupperswil-Gruemet (Aarau-Limmattal) Chestenbergtunnel	Leistungssteigerung für FV und RV von Zürich nach Aarau/Olten inkl. S3 30-Min.-Takt bis Olten
ZEB-Erweiterungsoption Beschleunigung Olten - Biel	Systematisierung der 30-Min.-Takte auf den Fernverkehrslinien im Mittelland. Bessere Anschlussverhältnisse für den RV im Knoten Olten. (Finanzierung nicht gesichert)

Tabelle 4: Bauwerke im Konzept ZEB

Die Agglomeration AareLand wird von den ZEB-Vorhaben profitieren, vorab von Angebotserweiterungen im Regionalverkehr im Raum Olten – Aarau, z.B. von durchgebundenen Linien von Zofingen über Olten nach Aarau sowie zusätzlichen Fernverkehrshalten in Aarau und 30-Min.-Takt S3 von Zürich nach Aarau bis Olten.

Aufgrund der finanziellen Vorgaben hat der Bund wichtige Grossprojekte wie die dritte Juraquerung (Wisenbergertunnel) und den 2. Heitersbergtunnel vorläufig nicht aufgenommen. Der Wisenbergertunnel ist für die Nordwestschweiz eine notwendige Infrastruktur, um die erforderliche Kapazität auf den NEAT-Zulaufstrecken sicherzustellen und gleichzeitig die Entwicklung des Regionalverkehrs zu ermöglichen.

Die Realisierung der Bahnprojekte, welche dem Kapazitätsausbau dienen, ist dringlich. Wegen der ausgelasteten Streckenkapazitäten, ausgelöst durch die zunehmende Nachfrageentwicklung im Güter-, Fern- und Regionalverkehr, drohen sich Konflikte zu verstärken. Ohne übergeordnete Projekte kann auch der Regionalverkehr kaum mehr weiter ausgebaut werden. Der öffentliche Verkehr wäre dann kapazitätsmässig gar nicht in der Lage, einen höheren Anteil am Modalsplit einzunehmen und somit zur Entlastung des Strassenverkehrs beizutragen. Zwar sind die ZEB-Projekte und weitere Bahngrossprojekte nicht Gegenstand der Finanzierung über die Agglomerationsprogramme. Es bestehen aber enge inhaltliche Zusammenhänge und Abhängigkeiten mit den Massnahmen im Agglomerationsprogramm. Sie sind deshalb dringlich zu realisieren.

Weitere wichtige nationale Infrastrukturausbauten im Perimeter des Agglomerationsraums AareLand (Finanzierung nicht gesichert)	
Projekt	Nutzen
Wisenbergertunnel (inkl. Zulaufstrecken im Raum Basel/Pratteln)	Kapazitätsausbau → Entlastung der Hauenstein- und Bözberglinie und des Raums Brugg/Baden → Markanter Angebotsausbau auf der Regio-S-Bahn Basel erst mit Wisenbergertunnel möglich
Zweiter Heitersbergtunnel (inkl. Einbindung im Raum Killwangen-Spreitenbach)	Kapazitätsausbau → Markanter Ausbau im Ost-West-Verkehr und im S-Bahn Verkehr Zürich – Aarau – Olten möglich

Tabelle 5: Nationale Infrastrukturbauten ohne gesicherte Finanzierung

Über die konkreten Projekte, die im Rahmen der Planung Zukünftige Entwicklung Bahninfrastruktur (ZEB) vorgeschlagen sind, wird das eidgenössische Parlament voraussichtlich 2008 beschliessen.

5.2.2 Nationalstrassen

Mit der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung Bund/Kantone (NFA) ergeben sich neue Zuständigkeiten beim Strassenverkehr. Der Bund hat die alleinige Verantwortung für Ausbau, Unterhalt und Betrieb des Nationalstrassennetzes. Die Kantone haben die alleinige Verantwortung für das Hauptstrassennetz.

Der Bundesrat hat den Programmteil des Sachplans Verkehr im April 2006 verabschiedet. Auf der Basis des Programmteils sieht der Bund vor, den Umsetzungsteil weiter zu konkretisieren. Auf der Ebene Nationalstrassen bereitet der Bund Botschaften für einen Netzbeschluss, für Netzergänzungen und für die Engpassbeseitigung vor. Erste Kontakte mit den Kantonen haben stattgefunden. Das Parlament wird die Botschaften voraussichtlich 2008/2009 behandeln.

Für den Agglomerationsraum AareLand sind folgende übergeordnete Projekte auf dem Nationalstrassennetz wichtig:

- Verkehrsbeeinflussungsmassnahmen auf dem Nationalstrassennetz
- Sechsspurausbau A1 Härkingen-Wiggertal
- Ausbau / Umbau Anschlüsse (Kapazität und Sicherheit)
- Ausbau A1 auf 6 Spuren zwischen den Verzweigungen Wiggertal und Birrfeld
- A2 Halbüberdeckung Zofingen (Lärmschutz)
- Weitere Lärmschutzmassnahmen auf dem Nationalstrassennetz
- Wildtierkorridore auf dem Nationalstrassennetz

5.3 Leitkonzepte

5.3.1 Leitkonzepte mit Schwerpunkt Siedlung

Aufwertung Ortszentren / Strassenraumgestaltung²

Die Schwachstellen der Siedlungsräume, insbesondere der stark befahrenen Ortsdurchfahrten und Zufahrtsachsen, werden durch bauliche und gestalterische Massnahmen auf ein erträgliches Mass reduziert und die öffentlichen Räume aufgewertet. Dies ermöglicht einen sicheren und attraktiven Fuss- und Radverkehr, ohne den motorisierten Individualverkehr unverhältnismässig zu benachteiligen.

Der Strassenraum der Kantonsstrassen wird mittels Betriebs- und Gestaltungskonzepten aufgewertet. Damit werden die Lebensqualität und die vielfältigen Funktionen trotz hoher Verkehrsaufkommen in den Siedlungen verbessert. Die Qualität des Strassenraums wird für alle Verkehrsteilnehmenden steigen. Strassenräume der Kantonsstrassen sollen innerorts als attraktive Orte wahrgenommen werden.

Umfahrungen hoch frequentierter Ortsdurchfahrten zur Entlastung von Durchgangsverkehr sind einerseits schwer finanzierbar und andererseits bestehen nicht überall die dafür notwendigen Flächen und geeigneten Räume. Die vollständige Entflechtung von Siedlungs- und Strassenraum ist daher nicht möglich. Auch hoch frequentierte Ortsdurchfahrten sind so zu gestalten, dass ein benutzerfreundlicher Raum entsteht. Dieser darf nicht allein vom motorisierten Verkehr geprägt sein, sondern muss auch dem Langsam- und dem öffentlichen Verkehr sowie der Aufenthaltsqualität der Anwohner/-innen dienen.

Die Kantone engagieren sich für das Erarbeiten von siedlungsverträglichen und sicheren Ortsdurchfahrten und unterstützen die Gemeinden beim Ausgleich der Interessen.

Auch die Wildtierkorridore dienen der Reduktion der Unfallhäufigkeit auf Kantonsstrassen, dies gerade im polyzentrischen Agglomerationsraum, wo Grünräume häufig durch Verkehrsinfrastrukturen durchschnitten werden. Der Kanton Aargau engagiert sich schon lange für den Bau von Wildtierkorridoren.

² Die Aufwertungsmassnahmen von Ortszentren werden gemäss speziellen Programmen kantonal und kommunal finanziert. Daher werden derartige Massnahmen (im Gegensatz zu Massnahmen der Strassenraumgestaltung bei Ortsdurchfahrten) nicht zur Mitfinanzierung durch den Bund beantragt.

Vorleistungen (Beispiele):

Die Trägerschaft engagiert sich für das Erarbeiten von siedlungsverträglichen und sicheren Ortsdurchfahrten und unterstützt die Gemeinden bei der Suche nach einem Interessenausgleich, u.a. durch:

«Handbuch Ortsdurchfahrten Kanton Aargau» (2007) als Planungshilfe

Kantonales Konzept „Entlastung Ortsdurchfahrten“ (Leitfaden für die Prüfung von Umfahrungsbegehren in Arbeit); Kanton Solothurn.

Vordringliche Aufwertungsmassnahmen der lokalen Ortszentren sind lokalisiert (attraktive Begegnungsräume mit eigenständigem Charakter).

Zentrumsplanung Oftringen (2006)

Verkehrsberuhigung in Wohngebieten

Ein dem Siedlungsgebiet angemessenes Geschwindigkeitsregime reduziert die Lärm- und Luftbelastung, dient der Verkehrssicherheit und erhöht die Aufenthaltsqualität im gesamten Verkehrsraum.

Die Kanalisierung des motorisierten Individualverkehrs auf die Hauptachsen entlastet die untergeordneten Strassennetze in den Wohngebieten. Damit kann die Siedlungs- und Wohnqualität in den verkehrsberuhigten Zonen verbessert werden.

In Wohngebieten sollte tendenziell das Tempo reduziert und der Verkehrsfluss verstetigt werden, zum Wohle der Wohn- und Lebensqualität.

Vorleistungen (Beispiele):

Sperrung der Altstadt Aarau für den Individualverkehr (2006)

Verkehrsberuhigung Zofingen für Altstadt (realisiert) und für übriges Siedlungsgebiet (in Realisierung), Konzept 2006

Im Gebiet des Agglomerationsprogramms AareLand (Teil Aargau) hatten 2006 10 Gemeinden Tempo-30-Zonen, Wohnstrassen oder Begegnungszonen eingerichtet. Zudem wurden in Olten Tempo 30-Zonen eingeführt.

Siedlungsschwerpunkte an ÖV-Haltestellen

Die Siedlungsentwicklung wird dort konzentriert, wo die Voraussetzungen für den Fuss- und Veloverkehr sowie für den ÖV günstig sind. Dies gilt für Wohnquartiere ebenso wie für Arbeitsplatzgebiete. Sie sollen gezielt dort gefördert werden, wo sie bezüglich Lage und Erschliessungsvoraussetzungen des ÖV über optimale Standortfaktoren verfügen.

Ein Konzept soll insbesondere folgende Aspekte behandeln:

- Abschätzen der notwendigen bzw. angestrebten Wohnbauentwicklung (quantitativ/qualitativ)
- Lokalisieren von förderungswürdigen bestehenden Quartieren
- Bezeichnen der geeigneten Räume für neue Wohnbauentwicklungen
- Massnahmenkatalog zur quartierweisen Wohnwertsteigerung
- Fördern von für die Quartierentwicklung geeigneten Massnahmen wie kooperative Prozesse, Wettbewerbe usw.

Vorleistungen (Beispiele):

Projekt Wohnstandortwettbewerb im Kanton Aargau (2007/2008)

Aktion OGG (OltenGösgenGäu) "Cleverer Pendler wohnen hier" in der Region Olten

Entwicklungsschwerpunkte und verkehrsintensive Einrichtungen

Die Regionen sind heute in zunehmendem Masse dem wirtschaftlichen Standortwettbewerb ausgesetzt. Grosse, gut erreichbare, rasch verfügbare Flächen in Industrie- und Gewerbebezonen sind ein wichtiger Standortvorteil zur Ansiedlung neuer und zum Erhalt bereits ansässiger Unternehmen. Mit der Bezeichnung von wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkten (ESP) wird signalisiert, an welchen Standorten die Kantone vorausschauend gute Voraussetzungen für eine bestimmte erwünschte wirtschaftliche Entwicklung schaffen wollen.

Die Trägerschaft erarbeitet als Grundlage für den Richtplan Konzepte bzw. Richtlinien zu folgenden Zielsetzungen:

- Beschränkung der Einkaufsflächen für den täglichen Bedarf ausserhalb der Zentren
- Grosse Fachmärkte nur noch an Standorten mit folgenden Eigenschaften:
 - der Nutzung angepasste Erschliessung durch den ÖV
 - übergeordnetes Strassennetz (inkl. Autobahnanschluss) mit genügenden Kapazitäten

- Beschränkung von Freizeiteinrichtungen, die einen hohen MIV-Anteil erzeugen, auf Standorte mit folgenden Eigenschaften
 - nahe bei Autobahnanschluss mit genügender Kapazität
 - mit dem ÖV gut erschlossen bzw. erschliessbar

Der Massnahmenplan Luft des Kantons Aargau vom Juli 2002 enthält als Massnahme die Verbesserung der Rahmenbedingungen bei publikumsintensiven Einrichtungen (M7). Nutzungen mit hoher Verkehrserzeugung sollen an Standorten mit guter ÖV-Erschliessung errichtet werden. Durch Optimierung der Strassen-, Parkier- und ÖV-Infrastruktur wird eine Reduktion der Fahrten- und Fahrleistungen erzielt. Diese Zielsetzung wird im Agglomerationsprogramm AareLand durch eine entsprechende Nutzungsdifferenzierung der ESP und durch ÖV- und Parkraummanagement-Massnahmen erfüllt. Der Kanton Solothurn hat Standortkriterien für verkehrsintensive Nutzungen bereits im Richtplan festgesetzt.

Vorleistungen (Beispiele):

Grenzüberschreitende Pilotprojekte zur Standortentwicklung (z.B. ESP Wiggertal 2007; Aargau/Luzern).

Festlegung der ESPs von kantonaler und regionaler Bedeutung in raumentwicklungAARGAU (2006)

Arbeitsplatzgebiete von überregionaler Bedeutung im Kanton Solothurn
Schwerpunktprogramm Gäu

Richtlinie zur Ermittlung des Angebots an Parkfeldern für Personenwagen bei verkehrsintensiven Nutzungen im Kanton Aargau (2004)

Bestimmungen in den laufenden Revisionen des Baugesetzes und des Richtplans im Kanton Aargau

Konzept ESP Bahnhof Nord / Torfeld Süd Aarau

Konzept ESP Bahnhof Nord: Kasernenareal Aarau

Bahnhofsgebiete

Bei der Mehrzahl der Bahnhöfe besteht im Umkreis von 300 Metern ein grosses Nutzungspotenzial. Eine Untersuchung über die Flächenpotenziale von 41 ausgewählten Bahnhofsgebieten im Aargau hat 1995 nachgewiesen, dass in diesen Gebieten nach geltender Bauordnung rund 3 Mio. m² Bruttogeschossfläche realisiert werden könnte. An der intensiven Nutzung besteht ein kantonales Interesse. Die Gemeinden haben die Voraussetzungen für deren bessere Nutzung zu schaffen. Die Trägerschaft unterstützt die Gemeinden in der gesamtheitlichen Planung der Bahnhofsgebiete.

Im Agglomerationsprogramm AareLand ist die Entwicklung der Bahnhofsgelände von Olten und Aarau vorgesehen. Diese weisen grosse Potenziale auf und sind für eine Entwicklung und Stärkung geeignet.

Vorleistungen (Beispiele):

Der Kanton Aargau vermittelt Behördendelegationen, setzt Projektleitungen ein und sichert den Kontakt zu den zuständigen Bundesbehörden (Richtplan, Kapitel S 1.2, Beschluss 2, Bahnhofsgelände).

Der Kanton Solothurn hat eine Potenzialanalyse "Bahnhofstandorte Kanton Solothurn" durchgeführt. Diese bildet eine wichtige Grundlage für die Ausgestaltung des Agglomerationsprogramms.

Richtplan im Kanton Solothurn (generell); insbesondere Kap. SW 4.3 "Bahnhofgelände von kantonaler Bedeutung".

Olten IW-Planung

Aktivierung von Brachen

Die Umnutzung und Erneuerung brachliegender bzw. wenig genutzter Industrie- und Gewerbeareale bieten besondere Chancen für die Siedlungsentwicklung nach innen.

Handlungsansätze zur Aktivierung von Brachen sind:

- Mitarbeit in Expertengruppen im Rahmen kooperativer Planungsprozesse für das Erstellen von Leitbildern, Entwicklungskonzepten, Bebauungsstudien etc.
- Zulassen zweckmässiger Teilrevisionen von Nutzungsplanungen sowie Sondernutzungsplanungen und Landumlegungen.
- Zulassen massvoller Sanierungen erhaltenswerter Altbauten und in Etappen zu realisierender Neubauten
- Zügige Verfahrensabwicklung (Planungs- und Baugesuchsverfahren)
- Vorleistungen und Verbesserungen bei Infrastrukturen und bei der Siedlungsausstattung etc.

Vorleistungen (Beispiele):

Projekt Massnahmenplan Industriebrachen im Kanton Aargau (2007)

Wettbewerb Olten zum neuen Stadtteil Olten Südwest

5.3.2 Leitkonzepte mit Schwerpunkt Verkehr

Öffentlicher Verkehr

Mit dem Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr (MJP ÖV) besteht im **Kanton Aargau** eine Gesamtplanung für die ÖV-Entwicklung in den nächsten Jahren. Das MJP ÖV ist auf die Gesamtverkehrsstrategie mobilität-AARGAU sowie den Planungsbericht raumentwicklungAARGAU abgestimmt. Das Verkehrswachstum muss in den Kernstädten, in den urbanen Räumen und in den nachfragestarken ländlichen Entwicklungsachsen überproportional auf dem ÖV stattfinden.

Im **Kanton Solothurn** ist die Entwicklung des Busangebots im Angebotskonzept OltenGösgenGäu (OGG), 2. Stufe festgelegt. Das langfristige Bahnangebot ist mit dem Planungsauftrag zum Jurasüdfuss Ost zwischen SBB und den Kantonen Solothurn und Aargau definiert.

Die **Angebotsverbesserungen** auf den **Bahn- und Buslinien** sollen in den nächsten Jahren schrittweise umgesetzt werden. Die Realisierungsschritte im Perimeter des Agglomerationsgebiets AareLand werden mit der nachstehenden Tabelle verdeutlicht. Sie basieren beim Bahnangebot auf den zeitlichen Festlegungen im MJP ÖV AG und im ÖV-Mehrfjahresprogramm 2008-2009 SO sowie im Planungsauftrag Jurasüdfuss Ost. Beim Busangebot sind aktuelle Annahmen bezüglich Nachfrageentwicklung und Finanzierbarkeit zu Grunde gelegt.

Angebotsverbesserungen Bus	Bis 2015			Bemerkungen
	Vollständig realisiert	Teilweise realisiert	Nicht realisiert	
Taktverdichtung rund um die Kernstädte Aarau, Olten, Zofingen		X		Bestehendes Angebot in den Kernstädten und im urbanen Raum wird laufend angepasst, modularer Ausbau abhängig von Nachfrage und Finanzen
Taktverdichtung der Regionallinien		X		Bestehendes Angebot wird laufend angepasst, modularer Ausbau abhängig von Nachfrage und Finanzen
Neue veränderte Buslinien im Zusammenhang mit der Eröffnung der Staffeleggstrasse im Raum Küttigen - Aarau	X			
Schnelle und direkte Busangebote aus dem Raum Laufenburg/Frick nach Aarau		X		Ergänzung der bestehenden dichten Taktangebote in den Spitzenzeiten, modularer Ausbau abhängig von Nachfrage und Finanzen.
Veränderung der Buslinienführung im Zusammenhang mit der neuen Wiggertalstrasse	X			Umsetzungsvorschläge bestehen bereits.
Bessere Erschliessung der Einkaufszentren und Fachmärkte in den Regionen Oftringen und Rothrist	X			ÖV-Entwicklungsschwerpunkt; z.T. bereits umgesetzt (Tivona)
Ortsbus Däniken	X			Feinerschliessung Däniken
Taktverdichtung Aarau-Gretzenbach (Buslinie 3, BBA)	x			Taktverdichtung Linie 3 zu durchgehendem Viertelstundentakt tagsüber an Werktagen und Prüfung Verkehrsmassnahmen Anbindung Gretzenbach an Olten
Verbesserung öV-Erschliessung Gretzenbach-Schönenwerd	x			Optimierung Umsteigen Schönenwerd
Industrielinie Gäu	X			Anschluss Arbeitsplatzgebiete an Regionalzug und Wohngemeinden
Erschliessung Wil mit Bus (Linie 3)	X			
Erschliessung Olten Südwest - Bornfeld	X			

Tabelle 6: Angebot Busnetz 2015

Langfristig sehen die Festlegungen **Bus** wie folgt aus (vgl. nächste Seite):

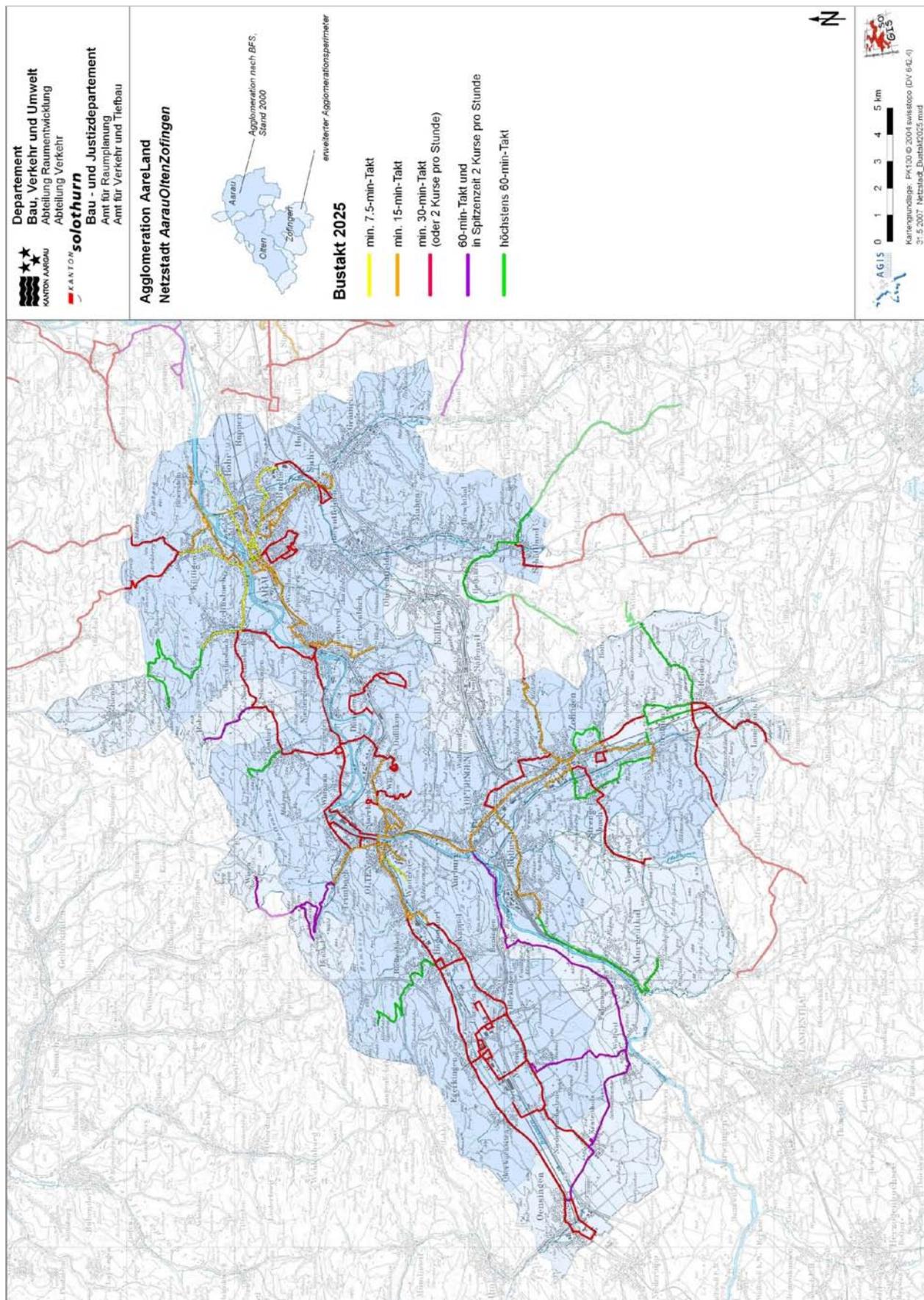


Abbildung 23: Regionalverkehr Bus 2025

Angebotsverbesserungen Bahn

Angebotsverbesserungen Bahn	Bis 2015			Bemerkungen
	Vollständig realisiert	Teilweise rea- lisiert	Nicht realisiert	
30 Min-Takt auf verschiedenen Linien: Brugg - Aarau, Freiamt - Lenzburg - Aa- rau, Olten - Langenthal		X		Durchgehender 30 Min.-Takt auf Linien Brugg - Lenzburg und Brugg - Aarau denkbar. Abhängig von Nachfrageent- wicklung und Finanzen.
durchgehender 30 Min-Takt Aarau - Olten			X	Ausbau Angebot Aarau - Olten erst nach Inbetriebnahme der durchgehenden Vierspur Aarau - Olten möglich.
Durchbindungen von Regionalzuglinien im Knoten Olten		X		Bestehendes Angebot Olten - Aarau soll bereits 2007 durchwegs nach Langenthal und Brugg durchgebunden werden. Weitere Direktverbindungen innerhalb der Netz- stadt aber erst mit Vierspur Aarau - Olten möglich.
30 Min-Takt Nationalbahn (Lenzburg - Zofingen)	X			
30 Min-Takt S-Bahnlinie S3 (Heitersberg) – bis Olten verlängert			X	Verdichtung erst mit NBS Chestenberg möglich, Verlänge- rung erst mit NBS Eppenberg möglich
15 Min.-Takt Wynental- und Suhrental- bahn	X			
Weiterentwicklung der Regionallinien zur S-Bahn Mittelland	X			
Durchbindung der Linie Aarau - Olten bis Olten Hammer		X		Anschluss Olten Südwest, 1/4-h-Takt Olten Hammer - Hauptbahnhof. (gemeinsam mit Regio Jurasüdfuss)
Neue Bahnhofstandorte Aarburg / Oftrin- gen			X	Erschliessung nachfragestarker Potenziale durch die Bahn

Tabelle 7: Veränderungen Angebot Bahn bis 2015

Für einen langfristigen Zeithorizont sieht die Umsetzung der Festlegungen **Bahn** auf den Raum wie folgt aus (vgl. nächste Seite):

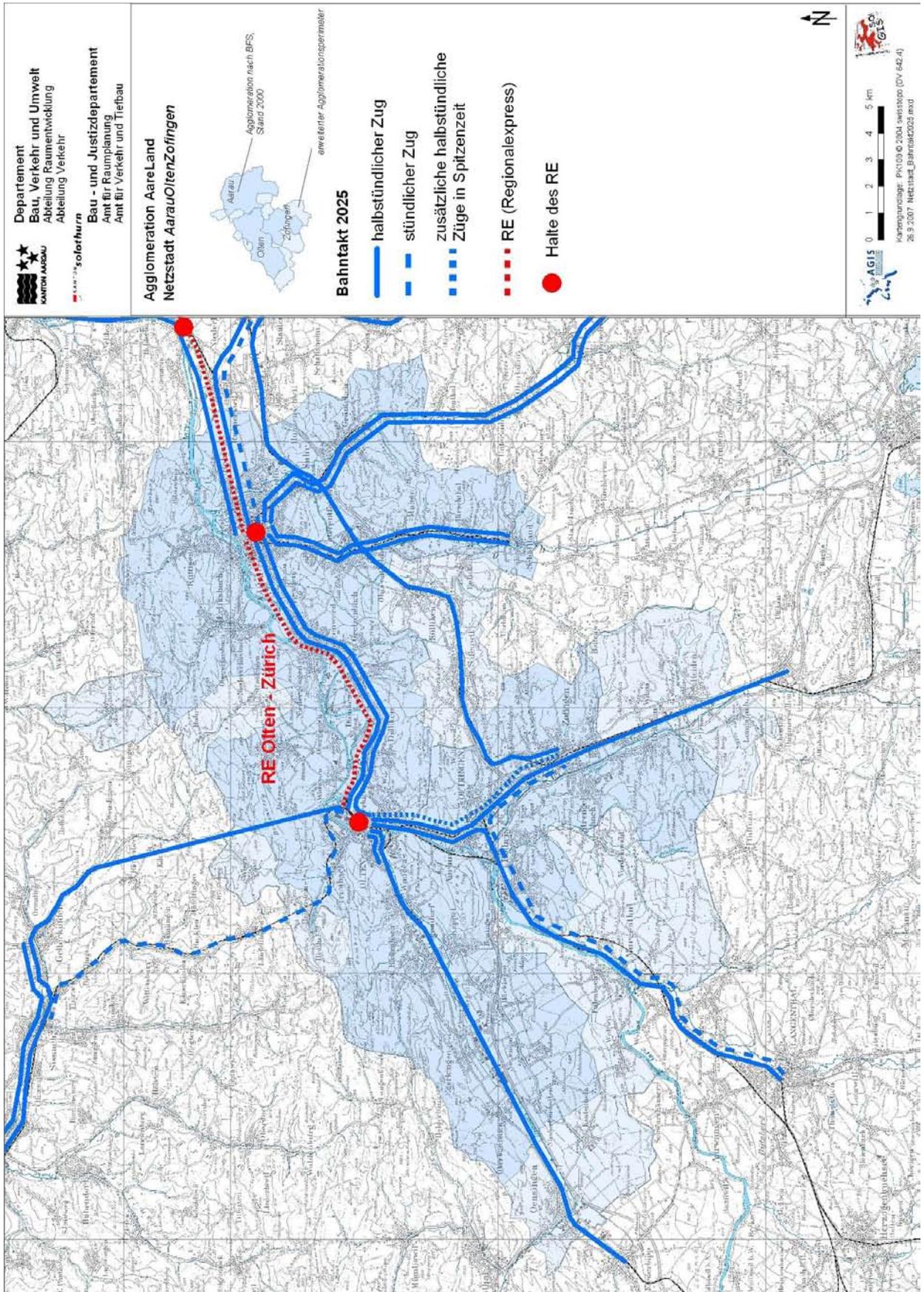


Abbildung 24: Regionalverkehr Bahn 2025

Die Angebotsverbesserungen auf den Bahn- und Buslinien sollen in den nächsten Jahren schrittweise umgesetzt werden und nicht erst in einem fernen Zeitraum. Neben der Weiterentwicklung des Tarifverbunds zu einem integralen Verbund stellt die Entwicklung des regionalen Bahnverkehrs zur **S-Bahn Aargau-Solothurn** einen wichtigen Baustein zur Attraktivierung des ÖV-Systems dar. Dabei geht es in erster Linie um eine Systematisierung der Bezeichnungen der Züge. Zudem ist ein Regelfahrplan das Ziel, welcher für den Endkunden die Benutzung vereinfacht. Die Kantone Aargau und Solothurn werden zusammen mit den SBB und der WSB diese Systematik auf Fahrplanwechsel 09 umsetzen. Die S-Bahn Aargau-Solothurn soll nicht den Tarifverbund konkurrenzieren und weder ein neues Erscheinungsbild noch ein eigenes Logo erhalten.

Bis zum Jahr 2015 werden wesentliche Angebotsausbauten im Busverkehr realisiert sein. Im Bahnverkehr sind die Angebotsausbauten zum Teil von der Realisierung der im Rahmen von ZEB vorgesehenen Infrastrukturen abhängig.

Vorleistungen (Beispiele):

Integraler Tarifverbund Aargau (A-Welle) (bis 2009)

S-Bahn Aargau-Solothurn (bis 2009)

Ausbau des Busangebots

Das Busangebot wurde in den letzten Jahren kontinuierlich ausgebaut. Dabei musste das Angebot beim Busverkehr v.a. auf die veränderten Bahnangebote im Zusammenhang mit Bahn 2000 1. Etappe abgestimmt werden. In vielen Gebieten überarbeitete die Kantone im Zusammenhang mit Bahn 2000 1. Etappe gemeinsam mit den Transportunternehmen und den Gemeinden das seit Jahren historisch gewachsene Angebot. Auf den 12. Dezember 2004 konnte vor allem in dicht besiedelten Räumen und entlang wichtiger Verbindungsachsen die Attraktivität der Buslinien durch Angebotsverdichtung und bessere Anschlüsse auf die übergeordneten Bahnverbindungen gesteigert werden.

Kombinierte Mobilität (vgl. auch Leitprojekt "Infrastruktur Park+Ride")

Die wesensgerechte Kombination von MIV, ÖV und LV nutzt die Vorteile der einzelnen Verkehrsträger und die Flexibilität der Verkehrsteilnehmenden erhöhen. Dabei steht eine durchgängige, attraktive Vernetzung im Vordergrund.

Kombinierte Mobilität ist auch gleichbedeutend mit dem Wechsel des Verkehrsmittels, z.B. vom Auto zur Bahn, vom Velo zum Bus oder vom Bus zur Bahn. Entsprechende Infrastrukturen sind somit grundsätzlich an den Schnittstellen bzw. an den Umsteigepunkten zu schaffen.

Die **Förderung der kombinierten Mobilität** umfasst bauliche und betriebliche Massnahmen.

- Besonderes wichtig sind gute Umsteigeverhältnisse (abgestimmte Fahrpläne, kurze Wege, Witterungsschutz, Sauberkeit, Beleuchtung, Überwachung, weitere Dienstleistungen).
- Das bestehende Angebot an Park+Ride-Anlagen soll durch die Bereitstellung zusätzlicher Parkplätze und Neuanlagen erweitert werden. Geeignete Standorte sind Regionalbahnhöfe, grosse Bushaltestellen sowie generell die städtischen Gebiete. Ebenso ist das Angebot für Bike+Ride sowie Kiss+Ride zu erhöhen. Priorisiert werden Standorte, die auf das Verkehrsmanagement (Zuflusssteuerungen) in den Agglomerationskernen abgestimmt sind.
- Weitere Massnahmen sind Carsharing und Park+Pool (Fahrgemeinschaften ab einem Parkplatz bei Autobahnanschlüssen).
- Seit dem 01.01.2006 sind kantonale Beiträge zur Finanzierung von Umsteigeinfrastrukturen wie B+R-, P+R-, Park&Pool- und Kiss&Ride-Anlagen möglich. Grundlagen sind das Gesetz über die National- und Kantonsstrassen und ihre Finanzierung (Strassengesetz, StrG, SAR 751.100), das Dekret über die Beteiligung von Kanton und Gemeinden an den Kosten des öffentlichen Verkehrs (ÖVD, SAR 995.150) und das Gesetz über den öffentlichen Verkehr (ÖVG, SAR 995.100).

Vorleistungen (Beispiele):

Das Angebot an P+R-Parkplätzen wurde in den letzten Jahren laufend erweitert. Bauherrin und Betreiberin dieser Anlagen sind in der Regel die Bahnen (z.B. WSB). Das bestehende Netz im Kanton Aargau umfasst 84 Anlagen mit rund 2'800 Parkplätzen (mehrheitlich an SBB-Stationen).

Die kombinierte Mobilität wird gezielt durch den Ausbau des Angebots für Park+Ride, Bike+Ride und Kiss+Ride gefördert. Aktuelles Beispiel ist der Bahnhof Aarau.

Ein P+R/B+R-Konzept im Kanton Aargau in Zusammenarbeit mit Transportunternehmen ist in Bearbeitung.

Langsamverkehr

Das Handlungsfeld Langsamverkehr umfasst den Fuss- und Radverkehr. Der Langsamverkehr wird sich neben dem öffentlichen Verkehr und dem motorisierten Individualverkehr zur dritten Säule einer nachhaltigen Verkehrspolitik entwickeln.

Der Langsamverkehr als wirtschaftlicher, ökologischer und sozialverträglicher Verkehr wird im Segment der Wege bis zu 5 km und in Verbindung mit anderen Verkehrsmitteln eine starke Stellung erhalten.

Die Stärkung des Langsamverkehrs muss in den Regionen und den Gemeinden erfolgen. Standorte mit vorwiegend lokalen Einzugsgebieten, wie z.B. Schulen, Sportanlagen, Einkaufs- und Dorfzentren, werden attraktiv für den Fuss- und Radverkehr erschlossen.

Die Kantone berücksichtigen bei Strassenunterhalts- und Erneuerungsarbeiten an Kantonsstrassen die Anliegen des Fuss- und Veloverkehrs.

Bereits in Umsetzung ist das kantonale Radroutennetz des Kantons Aargau im Umfang von rund 954 km, mit Realisierungshorizont 2015.

Die konkret im vorliegenden Agglomerationsprogramm vorgesehenen Infrastrukturmassnahmen sind:

Teilraum	Massnahme	Kosten (CHF Mio.)
Aarau	Aarau Bahnhof Velo-/Fussgängerunterführung Ost	10.0
	Querung SBB-Gleise für Velofahrende und Fussgänger/-innen zwischen Torfeld Nord und Torfeld Süd, Aarau	2.5
	Querung über Aare für Velofahrende und Fussgänger/-innen zwischen Telli und Scheibenschachen, Aarau	3.0
Aarau-Suhr-Wynental	Fuss- und Radwegunterführung K210 Lenzburgerstrasse/ Suhrenbrücke in Buchs	0.6
Olten	Erarbeitung Ausführungsprojekt Fuss- und Veloverbindung Olten Südwest (Hammerallee), Zugang Bahnhof Olten Hammer	4.0
	Verbesserung LV an ÖV-Knoten (SO)	8.0
Zofingen-Wiggertal-Olten	Fuss- und Radwegnetz für eine umweltschonende Erschliessung des Agglomerationsparks	
Gesamter Raum	Ergänzung/Umsetzung kant. Radroutennetz inkl. Signalisation: - Kanton Solothurn - Kanton Aargau	8.0
		3.5

Tabelle 8: Infrastrukturmassnahmen Langsamverkehr

Neben diesen Ausbauten zur Schliessung des Netzes für den Veloverkehr, werden im Rahmen der Umsetzung des Konzeptes "Verkehrssicherheit"

(vgl. Leitkonzept) konkrete Massnahmen an punktuellen Stellen ergriffen. So werden konsequent Unfallschwerpunkte saniert, Fussgängerquerungen gesichert und Querungen resp. Linksabbieger für Velos und Mofas verbessert. Daneben werden auch im Rahmen von Strassenraumgestaltung die Attraktivität und die Sicherheit für Fussgänger und Fussgängerinnen sowie für Fahrradfahrende verbessert (vgl. Leitkonzept Aufwertung Ortszentren / Strassenraumgestaltung).

Vorleistungen (Beispiele):

Radverkehrskonzept Zofingen (2000)

Kommunaler Verkehrsrichtplan Oftringen (2003)

Projekt Behebung Schwachstellen Tramstrasse und Gasthof Kreuz, Suhr

Projekt Ausbau Bike+Ride Bahnhof Suhr

Projekt Verbesserung Bike+Ride Südseite Bahnhof Aarau

«Leitbild Langsamverkehr» Kanton Aargau (in Bearbeitung)

Kantonales Radroutennetz Aargau im Umfang von 954 km ist im Richtplan 2001 festgesetzt. Das Radroutennetz dient v.a. dem Bedarfsverkehr, d.h. auf kurzen bis mittleren Distanzen dem täglichen Pendler- und Freizeitverkehr. Per Ende 2006 waren ca. 750 km umgesetzt. Damit verfügt der Aargau schon heute über eines der grössten Radroutennetze der Schweiz. Bis Ende 2007 wird bereits die Hälfte des gesamten Velonetzes dem Konzept entsprechend umgesetzt und ausgeschildert sein.

Katasterplan Radroutennetz Kanton Solothurn mit geplanten Infrastrukturmassnahmen

Motorisierter Individualverkehr

Die Strategien im Bereich motorisierter Individualverkehr sind darauf ausgerichtet, dass die Erreichbarkeit von diversen Zielen (Arbeitsplätze, Wohnorte) auf der Strasse verbessert, die Verkehrssicherheit sowie der Lärm- und Ortsbildschutz erhöht sowie durch Steuern und Lenken der Verkehr verflüssigt wird.

Nur punktuell ist der Ausbau der Infrastruktur ins Auge zu fassen und nur im Zusammenhang mit flankierenden Massnahmen (z.B. Strassenraumaufwertung mit Betriebs- und Gestaltungskonzepten bei Ortsdurchfahrten, Verkehrsmanagementkonzepten), damit sich die positiven Effekte (Reduktion Unfälle, Attraktivitätssteigerung zum Wohnen und Verweilen) einstellen.

Gezielte Ausbauten der Strasseninfrastruktur sind sinnvoll, wenn:

- die Folgen der Verkehrsüberlastung - wie Staus - gross sind;
- die betrieblichen Massnahmen wie Verkehrs- und Mobilitätsmanagement ausgeschöpft sind;
- die Funktionsfähigkeit des Hauptverkehrsstrassennetzes gewährleistet werden muss, um eine Verflüssigung einerseits und die Entlastung des untergeordneten Strassennetzes andererseits zu erzielen;
- bessere Voraussetzungen für den öffentlichen Verkehr, den Langsamverkehr oder die kombinierte Mobilität geschaffen werden;
- die Verkehrssicherheit, der Lärmschutz oder der Ortsbildschutz zu verbessern sind.

Strassenbauvorhaben werden immer nach Kosten und Nutzen, im Vergleich verschiedener Varianten, inkl. ÖV - Ausbauvariante, und mit dem Ziel einer bestmöglichen Ausnutzung der bestehenden Strasseninfrastrukturanlagen beurteilt. Für grosse Strassenbauprojekte werden Zweckmässigkeitsbeurteilungen (ZMB) nach den Zielen der nachhaltigen Entwicklung durchgeführt.

Vorleistungen (Beispiele):

Aktualisierte Methodik zur Prioritätensetzung im Strassenbau Kanton Aargau (2006)

Staffeleggstrasse Aarau – Staffelegg 2005 bis 2008

Ortskernumfahrung Aarburg 2004-2007

Verkehrsmanagement

Mit dem Einsatz moderner Informations- und Kommunikations-Technologien werden die Nutzung bestehender Infrastrukturanlagen effizienter und dynamisch gestaltet, der Verkehr verflüssigt und die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden verbessert.

Im öffentlichen Verkehr ermöglicht das Verkehrsmanagement eine dynamische Busbevorzugung und Fahrgastinformation (z.B. Anschlussicherungsanzeigen) in Echtzeit. Zudem werden mittels Datenauswertung Grundlagen für die Betriebsoptimierung bereitgestellt (Schwachstellenanalysen).

An kritischen Stellen wird mit automatischer Verkehrsüberwachung (AVÜ) rasch auf sich ändernde Situationen reagiert. Mit dem Erfassen von für den Strassenverkehr massgebenden Faktoren in Echtzeit werden die Verkehrsteilnehmenden frühzeitig vor Gefahren oder Staus gewarnt.

Unter dem Verkehrsmanagement werden kantonale und regionale Überwachungs- und Leitzentralen, Betriebsleitsysteme für den öffentlichen Verkehr, Fahrgastinformationen, Zuflusssteuerungen, Busbevorzugungen, Dosieranlagen auf Zufahrtsachsen, Bereitstellen von Verkehrsinformationen und die Sensibilisierung in Bezug auf die Verkehrssicherheit verstanden.

Neben der Koordination mit dem Verkehrsmanagement der Nationalstrassen und der Nachbarkantone sind im Agglomerationsraum AareLand in den Zentren Olten und Aarau sowie im Wiggertal regionale Verkehrsmanagementsysteme geplant.

Vorleistungen (Beispiele):

Schrittweiser Ausbau der Verkehrsmanagementsysteme inkl. Weiterentwicklung der Dosieranlagen und Busbevorzugung auf den Zufahrten in die Kerngebiete, z.B. auf Hauptverkehrsstrassen in die Agglomerationszentren Olten und Aarau.

Parkraummanagement

In Zentren und Gemeinden mit verkehrsintensiven Anlagen lenken die Gemeinden die Entwicklung mit einem flächendeckenden, regional abgestimmten Konzept in die gewünschte Richtung. Damit werden die geeignete Standortwahl sowie die Verkehrsverträglichkeit von Anlagen beeinflusst und die übergeordnete Netzfunktionalität sichergestellt.

Für die Verkehrslenkung im Bereich der Parkierung werden seitens des Kantons den Gemeinden die nötigen Instrumente zur Verfügung gestellt. Die Gemeinden lenken die Entwicklung mit einem kommunalen Gesamtplan Verkehr (= kommunaler Richtplan) in die gewünschte Richtung. Der Gesamtplan umfasst die Elemente Parkleitsystem, Parkfelderbegrenzung und Parkfelderbewirtschaftung. Die Begrenzung und die Bewirtschaftung werden in einem Nutzungsplan umgesetzt.

Mit Parkleitsystemen wird die Parkplatzsuche unterstützt, indem über freie Parkierungsmöglichkeiten via Anzeigen informiert wird. Dies verhindert Such- und Ausweichverkehr, die vorhandene Infrastruktur wird effizient genutzt und bei ausserordentlichen Anlässen der Verkehr gezielt gelenkt.

Vorleistungen (Beispiele):

Parkleitsystem in Aarau

Erhebung der Autoabstellplätze in allen Gemeinden des Kantons Aargau (2003)

Empfehlungen Kommunale Parkraumplanung, Abteilung Verkehr Kanton Aargau (1999)

Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement (MM) bezeichnet verkehrsmittelübergreifende Handlungskonzepte und Massnahmen, welche mittels Information, Beratung, Bewusstseinsbildung, Koordination von Angeboten, Verkauf von Produkten und Förderung von neuen Dienstleistungen ein nachhaltiges Verkehrsverhalten unterstützen. Mit nachfrageorientierten Massnahmen werden die Verkehrsteilnehmenden schon vor der Fahrt besser mit Mobilitätsinformationen versorgt. Das Unterwegssein zu Fuss, mit dem Velo, den öffentlichen Verkehrsmitteln oder kombiniert wird gefördert. Gleichzeitig wird ein Beitrag zur Effizienzsteigerung und Entlastung der Strasseninfrastruktur geleistet.

Der Kanton Aargau hat gestützt auf die Gesamtverkehrsstrategie mobilität-AARGAU im Konzept Mobilitätsmanagement den Handlungsbedarf und -spielraum ausgewiesen und mit der Umsetzung begonnen. Im Kanton Solothurn ist das Konzept Mobilitätsmanagement in Erarbeitung.

Die Dienstleistungen des MM sind auf die Zielgruppen Gemeinden, Unternehmen, kantonale Verwaltung sowie auf weitere am Mobilitätsmarkt beteiligte Institutionen ausgerichtet. In einzelnen Projekten werden auch spezielle Zielgruppen wie Senioren, Schulen, Vereine, Immobilienverwaltungen etc. angesprochen.

Mobilität ist die Basis jedes Unternehmens. MM in Unternehmen hat zum Ziel, eine qualitativ hochwertige Mobilität zu ermöglichen, indem die Kosten optimiert und die Erreichbarkeit und damit die Zufriedenheit der Mitarbeitenden, Kunden, Lieferanten etc. verbessert werden. Negative Effekte wie Zeitverluste durch Stau oder Verspätungen, Abwesenheiten aufgrund von Unfällen etc. werden minimiert. Mobilitätspläne zeigen individuell auf das Unternehmen abgestimmte Massnahmenpakete auf.

Im Agglomerationsprogramm Aareland wird der Einsatz von Mobilitätsmanagement systematisch geprüft und gefördert.

Vorleistungen (Beispiele):

aargaumobil: Für die Umsetzung des Mobilitätsmanagements hat der Kanton Aargau im 2007 die Plattform aargaumobil (www.aargaumobil.ch) ins Leben gerufen. Durch konkrete Dienstleistungen für Unternehmen und Gemeinden, durch Information und Vernetzen der an der Mobilität Beteiligten sowie durch die Initiierung von innovativen Projekten wird ein nachhaltiges Verkehrsverhalten gefördert.

Der Kanton Solothurn hat ein Umsetzungsprogramm "Mobilitätsmanagement im Kanton Solothurn" definiert und plant für die Jahre 2008-2011 ein 4-jähriges Pilotprojekt.

Verkehrssicherheit

Die Verkehrssicherheit hat einen hohen Stellenwert im Agglomerationsraum AareLand. Der Trendbruch mit einem massgeblichen Rückgang der Anzahl Toten und Schwerverletzten wird unterstützt. Das Departement Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau konzentriert seine Bestrebungen auf die baulich-technischen Aspekte und legt dar, in welchen anderen Bereichen zusätzliches Potenzial zur Erreichung einer hohen Verkehrssicherheit besteht. Das Konzept Strassenverkehrssicherheit Infrastruktur zeigt auf, mit welchen Massnahmen in den Bereichen Strasseninfrastruktur, Strassenraumgestaltung, Betrieb und Verkehrstelematik die Sicherheit auf den Strassen im Kanton Aargau erhöht werden kann. Folgende Massnahmen im Bereich Strasseninfrastruktur sind prioritär:

- Sanieren von Unfallschwerpunkten
- Strassenraumgestaltung in Ortsdurchfahrten
- Sichern von Fussgängerquerungen
- Sichern von Querungen/Linksabbiegern für Velo- und Mofaverkehr
- Sanieren von Knoten mit Unfällen beim Richtungswechsel
- Tempo-Regime 30/50 innerorts
- Sichern von Autobahnbaustellen
- Dynamische Verkehrsleitsysteme auf Autobahnen
- Optimieren der Strassenbeleuchtung
- Überprüfen und Sanieren unbewachter Bahnübergänge

Ergänzt werden die Einzelmassnahmen durch organisatorische und qualitätssichernde Massnahmen: Der Kanton Aargau führt seit rund 15 Jahren eine Unfall-Datenbank. Mit der Verkehrssicherheitsbeurteilung für Strassenprojekte wird zukünftig das Einhalten von Sicherheitsstandards und -normen gewährleistet bzw. überprüft. Eine Fachstelle Sicherheit analysiert regelmässig und systematisch die Schwachstellen und deren Ursachen. Neben der Verbesserung der Sicherheit, die allen Verkehrsteilnehmenden, dem Auto- und Radverkehr, den Fussgängerinnen und Fussgängern zugute kommt, werten baulich-technische Massnahmen den Strassenraum auf und tragen damit auch zur Wohnqualität bei (vgl. Konzept Strassenraumgestaltung).

Vorleistungen (Beispiele):

Fachstelle Strassenverkehrssicherheit in der Abt. Tiefbau im Kanton Aargau (seit 2006)

Unfall-Datenbank mit systematischer Schwachstellenanalyse im Kanton Aargau (in Betrieb)

Konzept Strassenverkehrssicherheit Infrastruktur, Kanton Aargau (2007)

5.4 Leitprojekte für den Gesamtraum

5.4.1 Leitprojekt Radrouten

Das kantonale Radroutennetz besteht aus den Radrouten von kantonaler und regionaler Bedeutung. Das Netz dient insbesondere der regionalen Mobilität, d.h. den alltäglichen Verkehrsbedürfnissen der Radfahrenden im Zusammenhang mit Schule, Arbeit, Einkauf und Freizeit.

Die kantonalen Radrouten führen über Mischverkehrsstrassen mit einer geringen Verkehrsbelastung, über Radstreifen (Markierung auf der Fahrbahn) oder über durch Grünstreifen abgetrennte Radwege. Das Signalisations- und Wegweisungskonzept besteht u.a. aus Wegweisern mit Angaben von Fern-, Regional- und Nahzielen analog den Kantonsstrassen.

Der Grosse Rat des Kantons Aargau hat mit Beschluss vom 16. Januar 2001 das kantonale Radroutennetz im Umfang von ca. 950 km im Richtplan festgesetzt. Die Linienführung ist per Ende Oktober 2003 mit den Gemeinden und Regionen festgelegt worden. Die Umsetzung des Radroutennetzes erfolgt in Etappen gemäss dem Realisierungsprogramm. Die Fertigstellung ist für das Jahr 2015 vorgesehen.

Die Kantone sind für die Erstellung, Signalisation, Wegweisung und den Unterhalt der Radrouten verantwortlich. Für die Jahre 2011 bis 2015 sind folgende Abschnitte zur schrittweisen Realisierung vorgesehen:

- Radwegnetz Oensingen – Olten (Lücken schliessen)
- Boningen – Aarburg (Entschärfung der Strecke, Realisierung von Schutzmassnahmen für Radfahrende wegen starkem LKW-Verkehr)
- Radweg Suhr – Gränichen
- Radstreifen Rohr – Rapperswil
- Radweg Oftringen
- Radweg Vorderwald – Rothrist

5.4.2 Leitprojekt Infrastruktur Park+Ride

Gestützt auf das Konzept Park+Ride und Bike+Ride für den Kanton Aargau und die Strategien des Kantons Solothurn werden an attraktiven Haltestellen des ÖV so viele Park+Ride-Plätze realisiert, damit die durchschnittliche Auslastung von 80 % nicht überschritten wird. Mittels Marketingkonzept und dem Einsatz neuer Medien werden der Bekanntheitsgrad und die Benutzerfreundlichkeit der Anlagen weiter gesteigert. Im Grundsatz wird von einem dezentralen Standortkonzept ausgegangen, bei dem möglichst nahe beim Ausgangsort der Fahrt vom Auto auf den öffentlichen Verkehr umgestiegen wird. Im erwähnten Konzept werden zudem Vorschläge zur Förderung des Bike+Ride an ÖV-Haltestellen gemacht. So werden an allen Bahnstationen und an ausgewählten Bushaltestellen

genügend Veloabstellplätze angeboten. Neben diesen Projekten, welche auf ÖV-Haltestellen ausgerichtet sind, werden auch Carsharing und Park+Pool-Angebote (Fahrgemeinschaften ab einem Parkplatz bei Autobahnanschlüssen) gefördert.

5.4.3 Leitprojekt Wildtierkorridore

Im Bereich von Strassen und Schienen werden Leiteinrichtungen und Bauten erstellt, damit für die Wildtiere Verbindungen zwischen den isolierten Lebensräumen entstehen. Damit können sich die Populationen durchmischen, was zur Erhaltung eines genetisch gesunden Bestandes wichtig ist.

Die Grundlagenarbeiten im Kanton Solothurn sind aufgenommen worden. Die Richtplanfestsetzung ist für 2008 vorgesehen.

Im Rahmen der Richtplananpassung 2005 hat der Grosse Rat im Kanton Aargau die Vernetzungskorridore von nationaler und kantonaler Bedeutung festgelegt. Im Kanton Solothurn werden zurzeit die Entscheidungsgrundlagen vorbereitet (Festsetzung Richtplan). Bei 4 Vernetzungskorridoren über Nationalstrassen und 30 an Kantonsstrassen sind bauliche Massnahmen vorgesehen (Wildtierüberführungen, Durchlässe). Innerhalb des Agglomerationsraums sind in Rohr, Suhr (Suret), Gränichen und Oftringen ab 2011 Wildtierkorridore an Kantonsstrassen geplant.

5.4.4 Leitprojekt Pärke und Freiräume

Durch die Agglomerationspärke Schachenpark und Wiggertalpark wird der Aare- und Wiggerraum als verbindendes Element im AareLand aufgewertet und dadurch eine gemeinsame Identität gefördert. Unter Federführung der Kantone Solothurn und Aargau und in Zusammenarbeit mit den Regionen und Gemeinden wird mit den Konzepten Schachenpark und Wiggertalpark ein attraktives, vielfach nutzbares und zusammenhängendes System aus Freiflächen, Naturräumen, Gewässern, landwirtschaftlich genutzten Flächen und Wegen geschaffen. Durchgehende, sichere und attraktive Fuss- und Radwegverbindungen verknüpfen die Naherholungsgebiete mit den Siedlungsgebieten, machen die Flussräume als wichtige Naherholungs- und Freizeiträume erlebbar und tragen damit zur Förderung von umweltfreundlichem Freizeitverkehr in der Agglomeration bei.

5.5 Lokalisierte Leitprojekte in den Teilräumen

5.5.1 Leitprojekte im Teilraum Aarau

■ Leitprojekt Aufwertung Zentrum Aarau

Von grosser Bedeutung für die Siedlungsqualität in Aarau ist die Entwicklung des Bahnhofsgebiets. Nachdem die historische Altstadt Aarau, ein Ortsbild von nationaler Bedeutung, vom starken Durchgangsverkehr befreit werden konnte, werden jetzt der öffentliche Raum in der Altstadt sowie die Bahnhofstrasse vom Aargauerplatz bis zum Kreuzplatz umgestaltet. Die Aufwertung des Bahnhofs Aarau durch die SBB wird durch eine neue Anordnung des Bushofs beim Bahnhof ergänzt. Der Zugang zur Bahn wird attraktiver gestaltet, wertet den wichtigen Umsteigeknoten auf und trägt den Anforderungen an eine behindertengerechten Infrastruktur Rechnung.

Mit der Realisierung des zentrumsnahen **Entwicklungsschwerpunktes** wird das Zentrum Aarau gestärkt und die Entwicklung nach innen gefördert. Mit dem Ersatzneubau und der Erweiterung des Bahnhofs Aarau entstehen rund 29'000 m² Nutzfläche. Die Lage des Bahnhofs ist prädestiniert für öffentliche Dienstleistungen. Denkbar sind etwa Schulen und andere Anbieter öffentlicher oder privater Dienstleistungen. Im ersten Untergeschoss und im Erdgeschoss stehen 5'000 m² Fläche für verkaufs- und kundenorientierte Nutzungen zur Verfügung. Im Gebiet Torfeld sind auf einer Grundstücksfläche von rund 90'000 m² gemischte Nutzungen mit einem Wohnanteil von mind. 30%, Sport- und Freizeiteinrichtungen und ein Einkaufszentrum geplant. Für die beiden Gebiete gilt die abgestimmte Entwicklung der Nutzungen unter Berücksichtigung der Erschliessungsqualität.

In Ergänzung zur bestehenden Infrastruktur erfolgt die **Erschliessung** durch die neue WSB-Haltestelle Torfeld Süd, eine neue Langsamverkehrsquerung der SBB-Gleise sowie die Verbindungsspanne Buchs-Nord. Diese entlastet das bestehende Verkehrsnetz, welches den zusätzlichen Verkehr nicht aufnehmen könnte. Das Netz von Fuss- und Velowegen in Aarau wird durch neue Infrastrukturen punktuell komplettiert. Zusätzliche Abstellkapazitäten für Velos fördern die kombinierte Mobilität.

Das Verkehrs- und Mobilitätsverhalten wird durch den Betrieb einer Mobilitätszentrale, durch ein Gesamtkonzept Parkierung und ein Parkleitsystem gelenkt. Die Umsetzung des Verkehrsmanagements mit der Zuflusssteuerung zum Regionalkern wird durch verschiedene, gezielte Massnahmen zum Erhalt der Leistungsfähigkeit von ÖV und MIV im Agglomerationskern

Aarau und auf dessen Zufahrtsachsen vorangetrieben. Dies bedeutet die Realisierung verschiedener Busspuren und Dosierungen auf den Einfallsrouten ins Zentrum.

Nebst den Massnahmen des Verkehrsmanagements sind zum Erhalt der Funktionsfähigkeit des Strassensystems Investitionen an der Hinteren Bahnhofstrasse und eine Sanierung des Knotens Gais unumgänglich.

Zur **Mitfinanzierung** werden folgende Massnahmen beantragt (2011-18):

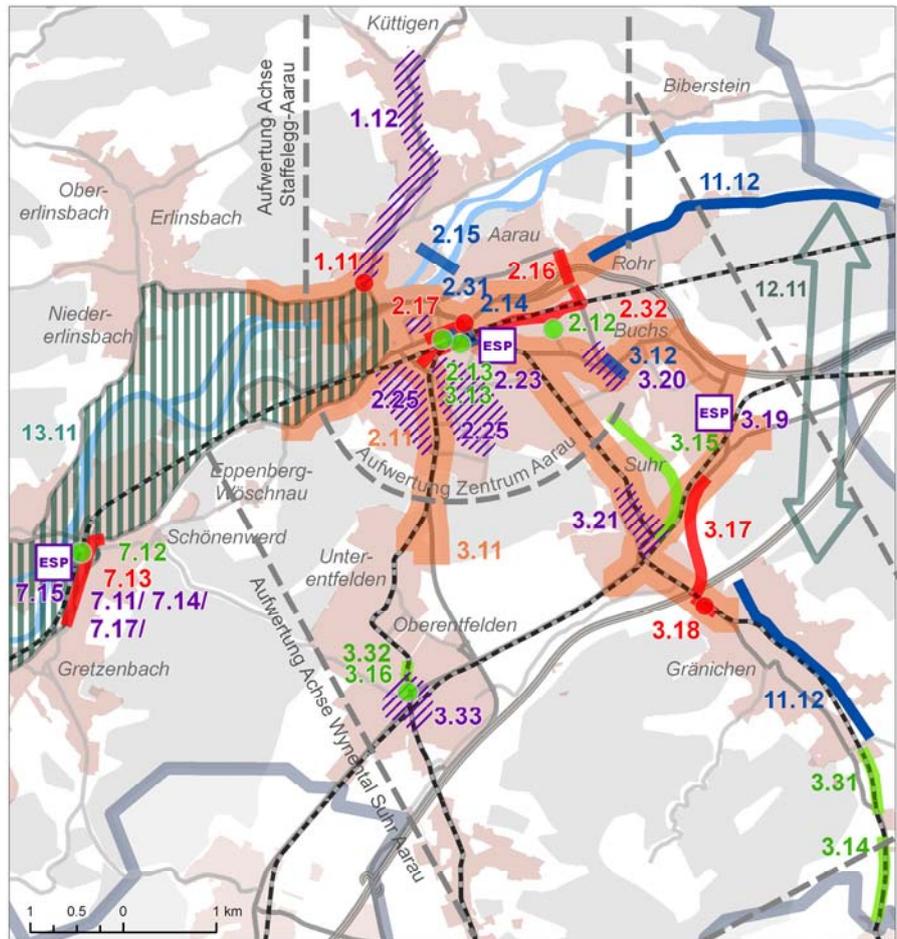
- Ausbau und Umgestaltung Bushof Bahnhof Aarau
- Neue Velo-/Fussgängerunterführung Ost beim Bahnhof Aarau
- Neue Querung SBB - Gleise für Velofahrende und Fussgänger/-innen zwischen Torfeld Nord und Torfeld Süd Aarau
- Neue Querung Aare für Velofahrende und Fussgänger/-innen zwischen Telli und Scheibenschachen Aarau
- WSB-Station Torfeld Süd
- Verkehrsmanagement Region Aarau mit Dosierungen und Busspuren
- Verbindungsspanne Buchs-Nord / Industriestrasse
- Aarau Umgestaltung K109 Bahnhofstrasse (Bahnhof bis Kreuzplatz)
- Sanierung Hintere Bahnhofsstrasse und Knoten Gais

■ **Leitprojekt Aufwertung Achse Staffelegg-Küttigen-Aarau**

Mit der Realisierung der Staffeleggstrasse ermöglicht dieses Leitprojekt wichtige Strassenraumaufwertungen und **städtebauliche Verbesserungen** entlang der Verbindung zwischen Aarau und Küttigen. Nachdem die historische Altstadt Aarau, ein Ortsbild von nationaler Bedeutung, vom starken Durchgangsverkehr befreit wurde, wird jetzt der öffentliche Raum in der Altstadt umgestaltet.

Da die **neue Staffeleggstrasse mit flankierenden Massnahmen** (wie Busbevorzugung, Knoten Suhrenbrücke u.a.) auf dieser Achse bereits vor 2010 realisiert sein wird, werden zur **Mitfinanzierung** folgende Massnahmen beantragt (2011-18):

- Aarau K107/K243, Sanierung Knoten Weinberg
- Küttigen K107, Rückbau zu Dorfstrasse



Teilräume Aarau, Aarau-Suhr-Wynental sowie Olten-Aarau (A- und B-Liste)



Abbildung 25: Leitprojekte und Massnahmen in den Teilräumen Aarau, Aarau-Suhr-Wynental sowie Olten-Aarau (A- und B-Projekte)

5.5.2 Leitprojekte im Teilraum Aarau-Suhr-Wynental

■ **Leitprojekt Aufwertung Achse Wynental-Suhr-Aarau**

Im Wynental bildet die **WSB das Rückgrat** der lokalen Verkehrsverbindungen. Zunächst wird mit der Entflechtung und Verlegung des WSB-Trassees zwischen Aarau und Suhr (dringliches Projekt inkl. neue Haltestelle Buchs) der Raum an der Buchser- und Tramstrasse frei für eine Aufwertung. Die mit dem Projekt einhergehende Verschiebung der Haltestelle zum SBB-Bahnhof in Suhr bringt eine grosse Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Raums sowie bessere Umsteigeverhältnisse im öffentlichen Verkehr.

Mit den Investitionen am WSB-Bahnhof in Aarau werden Leistungs- und Komfortsteigerung, ein behindertengerechter Ausbau der Kundenanlagen (Verbreiterung und Verlängerung Mittelperron; Rampe und Treppe zum Mittelperron und zum Hauptperron), die Erhöhung der Gleisnutzlängen sowie die Verlängerung der Doppelspurausfahrt (Verbesserung der Kreuzungsverhältnisse) verfolgt.

Für den Viertelstundentakt ausserhalb des Kernbereichs sind bei der WSB Doppelspurausbauten von Bleien bis vor Teufenthal und von Steinfeld bis Suhr notwendig. Mittelfristig folgen die Doppelspuren Bleien - Gränichen Oberdorf und in Oberentfelden die Eigentrassierung im Zentrum sowie die Optimierung der Bahnhofsanlage. Dies ermöglicht auch eine Aufwertung des Ortszentrums von Oberentfelden.

Der **Verkehrsfluss** wird im Rahmen des regionalen Verkehrsmanagements Aarau mit verschiedensten Massnahmen (Dosierungen und Busspuren, Sanierung Anschluss Nordstrasse Gränichen) sicherer und funktionstüchtiger gemacht.

Für die Entflechtung der kommunalen Radroute und der Kantonsstrasse ist in Buchs eine neue Fuss- und Radwegunterführung an der Lenzburgerstrasse/Suhrenbrücke (K210) vorgesehen. Zudem werden mit Verkehrsberuhigung das Zentrum von Buchs und dessen Strassenraum aufgewertet.

Die Verlagerung des ortsquierenden Strassenverkehrs in Suhr auf die überdeckte Ostumfahrung entlastet einerseits die Achse Aarau-Suhr und andererseits wird dadurch Raum geschaffen, um das letzte Element (nebst der Aufwertung der Tramstrasse und des Bahnhofsgiets), die Ortsaufwertung im Zentrum Suhr, umzusetzen. Im Weiteren wird der Entwicklungsschwerpunkt Wynenfeld (Güter, Transport, Fachmärkte, Produktion) nahe am Siedlungsschwerpunkt besser erschlossen und gestärkt.

Zur **Mitfinanzierung** werden folgende Massnahmen beantragt (2011-18):

- Fuss- und Radwegunterführung K210 Lenzburgerstrasse/Suhrenbrücke in Buchs
- Umbau WSB-Bahnhofanlagen Aarau
- Doppelspur Bleien - Teufenthal
- Doppelspur Steinfeld - Suhr
- Ausbau Bahnhof Oberentfelden
- Doppelspur Gränichen - Bleien
- Eigentrassierung Oberentfelden Zentrum
- Ostumfahrung Suhr mit vollständiger Überdeckung (NK241) mit Überprüfung Anschluss K242
- Gränichen K242 IO Sanierung Anschluss Nordstrasse

5.5.3 Leitprojekte im Teilraum Olten

■ **Leitprojekt Entlastung Region Olten plus (ERO plus)**

Dieses Leitprojekt bezweckt die bessere Koordination von Siedlung und Verkehr im Raum Olten. Das Projekt Entlastung Region Olten (ERO) (Dringliches Projekt) umfasst die Entlastungsstrasse H5b Olten-Wangen, eine bedarfsgerechte Verkehrsdosierung (Verkehrsmanagement) auf den heutigen Hauptverkehrsstrassen, Umgestaltungsmaßnahmen bei den Ortsdurchfahrten in Olten, Wangen, Trimbach, Starrkirch-Wil, Hägendorf, Rickenbach und Winznau mit Priorisierung des Busverkehrs, Förderung des Langsamverkehrs sowie ökologische Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen. Als «plus» sollen weitere Siedlungsgebiete vom Verkehr entlastet, neue Busspuren realisiert und in Olten zwei Entwicklungsschwerpunkte geschaffen und optimal erschlossen werden.

Neben dem Projekt Entlastung Region Olten (ERO) sind folgende weiteren Verkehrsmassnahmen geplant:

Für den Zeitraum bis 2011 (Vorleistungen):

- Umsetzung Verkehrskonzept mit neuer Verkehrsführung in der Oltner Innenstadt
- Umsetzung Gesamtkonzept Parkierung Olten

Für den Zeitraum ab 2011:

- Verbesserung der Zugänge für den Langsamverkehr zu den Bahnhöfen Olten und Olten-Hammer
- Erschliessung ESPs Olten Südwest und Industriewerk SBB für den Fuss- und Veloverkehr (Hammerallee, Rötzmattunterführung), durch ein neues arealinternes Strassennetz, durch eine neue Busverbindung Olten - Olten-Südwest/Bornfeld – Wangen, durch eine verbesserte Busverbindung zum ESP Industriewerk SBB und die Verlängerung der Regionalzüge von Olten HB bis Olten-Hammer.
- Neue Fussgänger-/Velounterführung zwischen der Aarburgerstrasse und dem Säliquartier in Olten
- Aufbau eines flächendeckenden, regional abgestimmten Gesamtkonzeptes Parkierung, eines Parkleitsystems und einer Mobilitätszentrale in Olten
- Neuordnung bzw. Optimierung der Bahnhaltstellen an Siedlungsschwerpunkten in Trimbach und in Egerkingen und generelle Verbesserung der Sicherheit für den Langsamverkehr an Verkehrsknoten
- Umgestaltung der Ortsdurchfahrt Kappel

Im Handlungsfeld Siedlungsaufwertung und –entwicklung wird einerseits durch den dringlichen Bau der Entlastungsstrasse und den diversen Verkehrsmassnahmen die Attraktivität der bestehenden Siedlungen gesteigert, andererseits werden neue, verkehrsgünstig gelegene Gebiete für

Förderung von Projekten für zentrumsnahes Wohnen, Arbeiten und Einkaufen erreicht. Parallel erfolgt die Entwicklung eines neuen Stadtquartiers ESP Areal Industriewerk SBB auf dem ehemaligen Areal der SBB Hauptwerkstätten (90'000 m²). Die Zonierung als «Kernzone» sieht hier kommerzielle Nutzungen, wie Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe mit angemessener Wertschöpfung bei einem gleichzeitig hohen Nutzen-Kosten-Verhältnis vor. Der Standortentscheid der SBB für eine neue Betriebszentrale (Rail Control Center RCC) in Olten verlangt eine erhöhte Koordination der fachlichen Arbeiten in einem interdisziplinär zusammengesetzten Planungsteam mit den Fachbereichen Städtebau, Nutzung, Verkehr und Finanzen/Wirtschaftlichkeit. Hier wird ein Ort mit gepflegtem Erscheinungsbild durch dichte Überbauung von hoher städtebaulicher Qualität mit sorgfältig ausgestalteten Aussenräumen und stadträumlichen Beziehungen gestaltet. Es wird Platz geboten für Nutzungsschwerpunkte, wertschöpfungsintensive Arbeitsplätze und aussergewöhnliche Wohnformen.

Zur **Mitfinanzierung** werden folgende Massnahmen beantragt (2011-18):

- Fuss- und Veloverbindung Olten SüdWest (Hammerallee), Zugang Bahnhof Olten Hammer
- Verbesserung Sicherheit für LV an Verkehrsknoten (SO)
- Fussgänger- / Velounterführung Aarburgerstrasse / Säliquartier
- ESP Olten SüdWest: Buserschliessung Wil – Olten – Olten SüdWest / Bornfeld – Wangen
- Verlängerung der Regionalzüge von Olten bis Olten Hammer
- Optimierung der Lage der Haltestelle Egerkingen
- Umgestaltung der Ortsdurchfahrt Kappel

Geprüft wird die Weiterführung der Entlastungsstrasse bis Hägendorf mittels Durchführung einer Zweckmässigkeitsstudie. Um das Trasse für die Umfahrung Hägendorf/Rickenbach zu sichern, wurde 2007 eine Projektierungszone gemäss § 23, 71 PBG festgelegt. Erweist sich das Projekt als zweckmässig, wird es in einem späteren Zeitpunkt beim Bund als B-Projekt eingereicht.

5.5.4 Leitprojekte im Teilraum Olten-Aarau

■ Leitprojekt Aufwertung ÖV-Korridor Olten-Aarau

Bis zur Realisierung des Eppenbergtunnels (ZEB) kann der Ausbau des öffentlichen Regionalverkehrs zwischen Olten und Aarau nicht mehr auf der Schiene erfolgen. Stattdessen werden auf der Strasse die Voraussetzungen für den Busbetrieb gezielt verbessert. Verkehrsmanagementmassnahmen inkl. Dosierungen, Busspuren und Buspriorisierungen in beide Richtungen, nach Olten wie nach Aarau, ermöglichen es, das Busangebot (auch als Bahnersatz) flüssig, zuverlässig und attraktiv zu betreiben.

■ Leitprojekt REK Niederamt

Das Niederamt liegt an sich günstig zwischen den Agglomerationszentren Aarau und Olten, ist jedoch gerade aufgrund dieser Lage über die Strasse unbefriedigend erreichbar. Dies ist wohl einer der wichtigsten Gründe, warum das Niederamt seine Entwicklungsvorstellungen nicht umsetzen kann. Das Gebiet benötigt nach den wirtschaftlich schwierigen Jahren eine qualitative Image-Aufwertung und eine qualitativ ausgerichtete Siedlungsentwicklung.

Im regionalen Entwicklungskonzept Niederamt sind die Optionen für eine Neuorientierung in den Bereichen Wohnen, Arbeiten, Verkehr etc. zu prüfen. Dazu gehören die Prüfung von Verbindungsmöglichkeiten in Richtung Autobahn A1, die Stärkung der Zusammenarbeit, die Verbesserung der MIV-Situation und die künftige Nutzung bestehender grosser Industriezonen (z.B. Bally-Areal Schönenwerd).

Die Dorfkernumfahrung Schönenwerd besteht aus einem Strassenumbau im Bereich Bahnhofstrasse und einem neuen Strassenabschnitt (ca. 350 m). Mit der Dorfkernentlastung wird die stark befahrene Oltnerstrasse durch das Dorfzentrum entlastet. Die Umgestaltung der Ortsdurchfahrt, die Reduktion der Verkehrs-, Lärm- und Luftschadstoffbelastung für die Anwohner, die Verbesserung der Bedingungen für den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr sind Bestandteil der flankierenden Massnahmen:

- Aufwertung Bahnhofsgelände Schönenwerd und Ausbau zum ÖV-Knoten
- Priorisierung Fussgänger- und Veloverkehr im Ortszentrum Schönenwerd
- Temporeduktion und Umgestaltung Oltnerstrasse im Zentrum Schönenwerd

Entlang der Aare von Olten nach Aarau bestehen Potenziale für Raumanprüche wie Freizeit, Natur, Naherholung und Wohnen. Mit der Schaffung des Schachenparks wird der Aare entlang Raum für die naturnahe Erholung und Freizeitgestaltung der ansässigen Bevölkerung geschaffen. Die Ausgangslage für einen Agglomerationspark im AareLand ist günstig. Die Region verfügt bereits heute über ein grosses Potenzial an attraktiven Städten, historisch wertvollen Bauten, Kulturobjekten, Auen, Fusswegen und Sportanlagen.

Zur **Mitfinanzierung** werden folgende Massnahmen beantragt (2011-18):

- Dorfkernentlastung Schönenwerd
- Obergösgen: Sanierung Ortszentrum (inkl. 2 Knoten)
- Aufwertung Ortsdurchfahrt Dulliken

■ **Leitprojekt Übergeordnete Erschliessung Niederamt**

Die Übergeordnete Erschliessung Niederamt wird bewusst als separates Leitprojekt geführt. Es handelt sich um eine verbesserte Strassenverbindung aus dem Raum Niederamt an das übergeordnete Strassennetz.

Derzeit liegen für eine aussagekräftige Bewertung noch keine Unterlagen vor. Es bestehen auch noch keine Grundlagen für kostengünstigere Varianten statt der bisher angedachten Tunnellösung. Dieses Vorhaben liegt zeitlich ausserhalb des Planungshorizonts des vorliegenden Programms (2011–18).

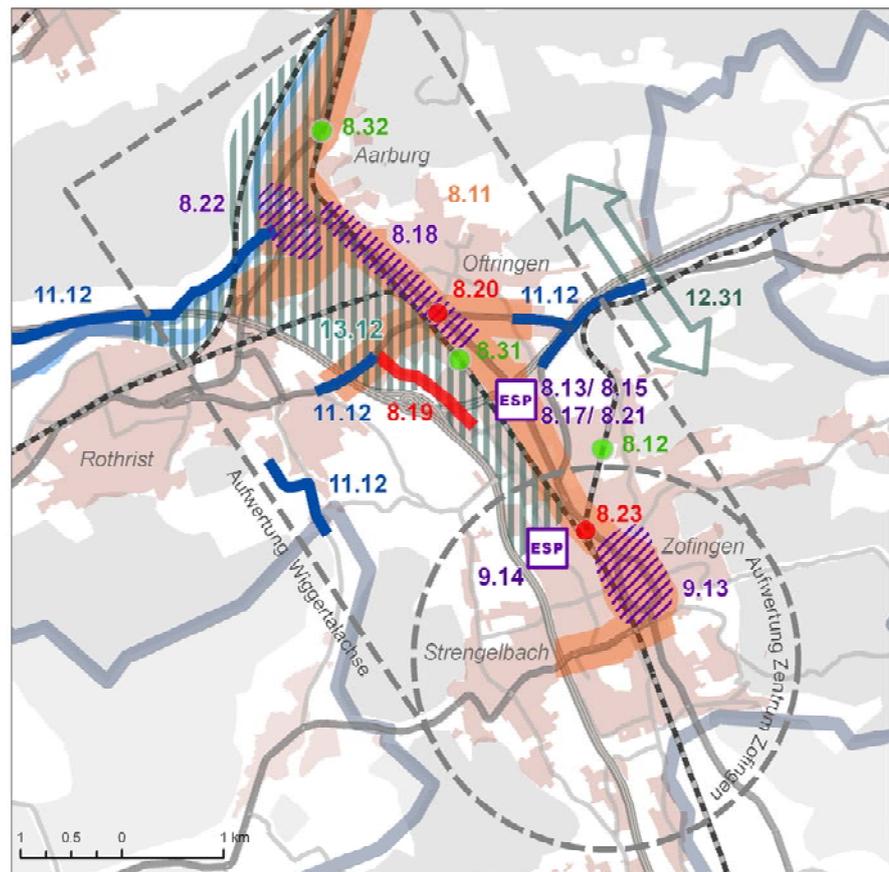
5.5.5 Leitprojekte im Teilraum Zofingen-Wiggertal-Olten

■ **Leitprojekt Aufwertung Wiggertalachse Zofingen-Oftringen-Aarburg**

Das Leitprojekt hilft, die grosse Dynamik in diesem Gebiet in geordnete Bahnen zu lenken. Der Individualverkehr wird durch ein flächendeckendes, regional abgestimmtes Gesamtkonzept Parkierung und den schrittweisen Ausbau eines Verkehrsmanagementsystems unter Einbezug der Autobahn A1 geordnet. Die Dosierungen mit separaten Busspuren, insbesondere auf der K104, die notwendigen Knotensanierungen sowie die Niveauübergangssanierung bei der Kreuzung mit der Nationalbahn unterstützen die Verflüssigung des Individualverkehrs und die Stabilität des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs.

Im öffentlichen **Verkehr** werden mit den neuen Bahnhaltstellen in Oftringen-Zentrum, Aarburg-Höchi und Küngoldingen bestehende Siedlungsgebiete besser erschlossen. Mit ca. 1.2 km Distanz zum Zentrum liegt der heutige Bahnhof Aarburg-Oftringen an peripherer Lage. Auch das nördliche Siedlungsgebiet von Aarburg ist schlecht mit der Bahn erschlossen. Die beiden Haltestellen Oftringen-Zentrum und Aarburg-Höchi sind erst realisierbar, wenn die Anschlusssituation in Olten zusätzliche Haltepunkte erlaubt. Zusammen mit durchgebundenen Regionalzügen (von Aarau über Olten nach Zofingen sowie von Rothrist-Langenthal nach Zofingen) muss zudem die Infrastruktur in Zofingen für wendende Züge ausgebaut werden (Wendegleis).

Bereits vor 2010 wurde die Wiggertalstrasse auf dem Abschnitt Industrie bis zur Kehrichtverbrennungsanlage ausgebaut. Der mittelfristige Ausbau der Wiggertalstrasse von der Kehrichtverbrennungsanlage bis zur Bernstrasse ermöglicht die Verflüssigung des Verkehrs, die Aufwertung des Zentrums Oftringen und die Entwicklung und **siedlungsverträglichere Anbindung** an die nahe liegenden Autobahnanschlüsse. Der urbane Entwicklungsraum Wiggertal kann mit dem ESP Oftringen/Aarburg (Fachmarkt, Produktion, evtl. Güter, Transport) seine Chancen wahren und sich stärken.



Teilraum Zofingen-Wiggertal-Olten (A- und B-Liste)

Siedlung		Verkehr		Landschaft	
Siedlungsaufwertung		Verkehrsmanagement		Wildtierkorridor	
Wirtschaftlicher Entwicklungsschwerpunkt ESP		Massnahme Schiene inkl. Haltestelle		(Agglomerations-) Park	
Leitprojektperimeter		Massnahme Strasse inkl. Knoten			
Ordnungsnummer: siehe Liste Einzelmassnahmen	5.0	Massnahme Langsamverkehr			

AggloPRG_20070619_21PRG/Projekt/Agglo_programm_03Massnahmen_A8_071121_1612_00em.mxd_A8

Abbildung 27: Leitprojekte im Teilraum Zofingen - Wiggertal - Olten (A- und B-Projekte)

Auch entlang der Wigger wird ein regionaler, von einem neuen Fuss- und Radwegnetz erschlossener Ausgleichsraum für den dicht besiedelten urbanen Entwicklungsraum bewusst gestaltet. Der Wiggertalpark fördert die Netzbildung der Freiräume und deren Nutzbarmachung für die Naherholung. Er ist ein wichtiges Element zur Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität in diesem stark belasteten Raum.

Zur **Mitfinanzierung** werden folgende Massnahmen beantragt (2011-18):

- Verlegen Haltestelle Küngoldingen
- Neue Haltestelle Oftringen Zentrum
- Neue Haltestelle Aarburg Höchi
- Verkehrsmanagement Region Wiggertal inkl. Busspuren (Koordination mit Kt. SO und Autobahn)

- Ausbau der Wiggertalstrasse Oftringen (KVA - K235 Bernstrasse)
- Knotensanierungen K104 Zofingen bis Zentrum Oftringen
- Sanierung Bahnübergang Aarburgerstrasse K104/Nationalbahn Zofingen
- Fuss- und Radwegnetz für eine umweltschonende Erschliessung des Agglomerationsparks

Exkurs: Die problematische Verkehrssituation auf der Achse K104 Aarburg – Oftringen – Zofingen wird mit den vorgesehenen Massnahmen in diesem Raum längerfristig möglicherweise nicht genügend entschärft. Ein neuer Anschluss der Wiggertalstrasse und/oder ein Umbau der Verzweigung A1/A2 könnte insgesamt eine Lösung sowohl für den Nationalstrassen- als auch für den Agglomerationsverkehr darstellen. Als Alternative ist auch ein Totalumbau des A1-Anschlusses Oftringen zu prüfen (nicht zu verwechseln mit dem kurzfristigem Projekt beim Kreisel Wirtshüsli mit LSA).

■ **Leitprojekt Aufwertung Zentrum Zofingen**

Die drei Zentren der Netzstadt prägen das Gesicht der Agglomeration wesentlich mit. Zusammen mit den gut gestalteten und für den Langsamverkehr attraktiven Entwicklungsachsen prägen sie das Image der Netzstadt AareLand.

Auch für Zofingen werden Aufwertungsmassnahmen umgesetzt. Als Gestaltungsmittel werden Verkehrsberuhigungsmassnahmen eingesetzt und mit den geplanten Entlastungsprojekten (vgl. Leitprojekt Zofingen-Wiggertal-Olten) koordiniert. Die kleineren Fahrzeugzahlen, der verbesserte Verkehrsfluss und die tieferen Geschwindigkeiten führen zu geringeren Lärmemissionen. Die bereits gelungenen Siedlungsaufwertungsmassnahmen in der Altstadt werden in den Aussenquartieren fortgesetzt.

In Zofingen wird der Aufbau einer Mobilitätszentrale unterstützt. Ein flächendeckendes, regional abgestimmtes Gesamtkonzept Parkierung für die Region Zofingen wird erarbeitet und umgesetzt.

Nach der Realisierung der Unterführung der Strengelbacherstrasse unter der Bahn und der ersten Etappe der Wiggertalstrasse wird der Entwicklungsschwerpunkt Zofingen-Strengelbach (arbeitsintensiv, Produktion) gestärkt. Er verhindert die zerstreute Verteilung der Entwicklung in der Region. Das Potenzial ist zu nutzen, jedoch ohne grosse verkehrsentensive Einrichtungen.

Zur **Mitfinanzierung** wird folgende Massnahme beantragt (2011-18):

- Parkleitsystem Zofingen

5.6 Übersicht der Leitprojekte

Die Übersichten über die Leitprojekte und ihren Massnahmen im Agglomerationsprogramm AareLand in einer Übersichtskarte und als Liste befinden sich im Anhang im A3-Format. Leitprojekte sind hinsichtlich ihrer erwarteten Wirkung dominierende Einzelmassnahmen oder Massnahmengruppen.

6 Auswirkungen: Schritt für Schritt zu Verbesserungen

Aus dem Vergleich Schwachstellenanalyse im Kapitel 3 mit dem Ziel-Szenario 2020 im Kapitel 4 ergibt sich der Handlungsbedarf. Die Wirksamkeit der vorgeschlagenen Massnahmen im Kapitel 5 im Hinblick auf die Erreichung der Zielsetzungen soll in 2 Schritten geprüft werden:

Die lokalisierten Leitprojekte werden einzeln hinsichtlich ihrer Auswirkungen untersucht. Gestützt auf diese Beurteilung wird die Priorisierung vorgenommen.

Anschliessend wird gestützt auf alle fünf Wirksamkeitskriterien des Bundes eine Analyse der Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms vorgenommen. Damit wird dargelegt, dass dank dem Agglomerationsprogramm AareLand unter Einbezug sämtlicher Massnahmen und deren Synergiewirkungen eine hohe Wirkung erzielt werden kann.

Diese Gesamtwirkung dient dem Bund als Grundlage für den Vergleich zwischen den Agglomerationsprogrammen.

6.1 Absicht des Agglomerationsprogramms: Wirkung erzielen

Gegenstand des Agglomerationsprogramms sind koordinierte Massnahmen zur Raumnutzung, zur Beeinflussung der Mobilität und zur Abwicklung des Verkehrs.

Das **zentrale Anliegen** ist,

- die Summe der Wirkungen des Programms zu optimieren,
- den angestrebten Nutzen möglichst hoch und
- die unerwünschten Belastungen möglichst tief zu halten.

Mit der **Wirkungsanalyse** wird dargelegt, wie die Leitprojekte wirken und welche zielorientierten Effekte realisiert werden können. Diese Beurteilung wird anhand von Kriterien und Indikatoren, welche der Bund vorgegeben hat, vorgenommen. Die folgenden Seiten fassen die Wirkungsanalyse kurz zusammen.

6.2 Methodik der Priorisierung und Wirkungsbeurteilung

Die Wirkungen der Leitprojekte ergeben sich aus dem **Vergleich des Ziel-Szenarios 2020** mit der unbeeinflussten **Trendentwicklung 2020**. Zum Trend wird dabei von einem Flächenverbrauch bis 2020 im Umfang von 60% aller in den Gemeinden heute eingezonten aber noch unbebauten Flächen ausgegangen.

Der Nachweis der verkehrlichen Wirkungen des Agglomerationsprogramms wird mit dem **Verkehrsmodells** erbracht.

Die **Wirkungsanalyse** erfolgt für das Agglomerationsprogramm AareLand **in 2 Schritten**:

Abbildung 29 "Relevanzmatrix"

1. Die **Leitprojekte** werden **einzel**n hinsichtlich ihrer Auswirkungen untersucht. Dabei werden jeweils diejenigen Indikatoren untersucht, für die Auswirkungen erwartet werden. Gestützt auf diese Beurteilung wird die Priorisierung vorgenommen.
2. Anschliessend wird gestützt auf alle fünf Wirksamkeitskriterien des Bundes eine Analyse der **Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms** vorgenommen. Anders als beim Schritt 1 werden nun alle Elemente berücksichtigt:
 - die Leitprojekte
 - die Leitkonzepte
 - die dringlichen Massnahmen (Verlegung WSB und ERO)
 - die Vorleistungen von Kanton und Gemeinden

Damit wird dargelegt, dass dank dem Agglomerationsprogramm AareLand unter Einbezug sämtlicher Massnahmen und deren Synergiewirkungen eine hohe Wirkung erzielt werden kann.

Diese Gesamtwirkung dient dem Bund als Grundlage für den Vergleich zwischen den Agglomerationsprogrammen.

Die fünf **Wirksamkeitskriterien (WK)** des Bundes sind:

- WK1: Qualität der Verkehrssysteme verbessert
- WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert
- WK3: Verkehrssicherheit erhöht
- WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert
- WK5: Investitions- und Betriebskosten beurteilt

Sie werden durch insgesamt 18 Indikatoren weiter differenziert.

6.3 Beurteilung der Leitprojekte für sich

Für die Beurteilung der **Wirkung der einzelnen Leitprojekte** haben die Agglomerationen AareLand und Aargau-Ost eine eigene Methodik entwickelt. Jedes Leitprojekt mit seinen Massnahmen wurde bezüglich der Wirksamkeitskriterien verbal beurteilt und mit Punkten bewertet. Das Kosten/Wirksamkeits-Verhältnis konnte anschliessend aufgrund der vergebenen Punkte und der Infrastrukturkosten abgeschätzt werden.

Es zeigt sich, dass das Kosten/Wirksamkeits-Verhältnis zwar für alle Leitprojekte als insgesamt positiv beurteilt wird, dass im Vergleich zueinander aber doch erhebliche Unterschiede bestehen. Das Ergebnis ist in der untenstehenden Grafik abgebildet:

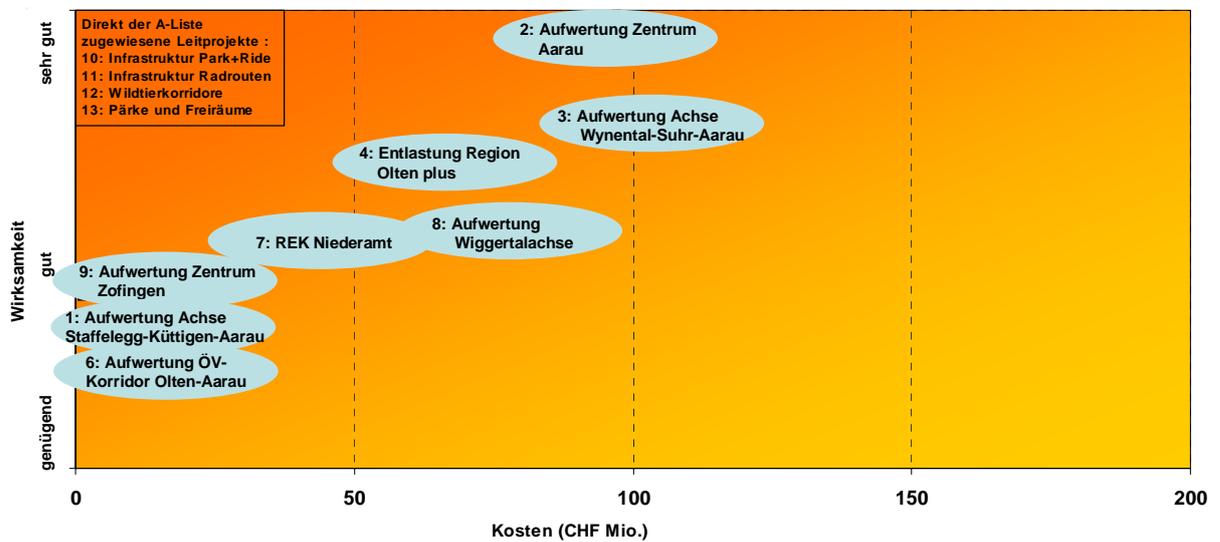


Abbildung 28: Kosten-Wirksamkeitsmatrix

Auf der nachfolgenden Tabelle wird die **Relevanz** der Wirksamkeitskriterien und ihrer Indikatoren für die Leitprojekte dargestellt.

Wirkungsanalyse Leitprojekte AareLand		WK1: Qualität der Verkehrssysteme verbessert					WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert			WK3: Verkehrssicherheit erhöht	WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert					
Tragweite/Bedeutung/Betroffenheit gross		RZ	Stau	Er-	Inter-		Konz	Städte	Trenn-					Zers.		
Tragweite/Bedeutung/Betroffenheit mittel		ÖV	Q ÖV	MIV	reich	mod	ESP	LQ	wirk	Unfälle	Lärm	Luft	Klima	Fläche	Lands	
Tragweite/Bedeutung/Betroffenheit klein						Q LV										
Gewichte		6	6	6	6	6	10	10	10	10	4	2	2	6	6	
1	Aufwertung Achse Staffelegg-Küttigen-Aarau															
2	Aufwertung Zentrum Aarau															
3	Aufwertung Achse Wynental-Suhr-Aarau															
4	Entlastung Region Olten plus (ERO plus)															
6	Aufwertung ÖV-Korridor Olten-Aarau															
7	REK Niederamt															
8	Aufwertung Wiggertalachse Zofingen-Oftringen-Aarburg															
9	Aufwertung Zentrum Zofingen															
10	Infrastruktur Park + Ride															
11	Infrastruktur Radrouten															
12	Wildtierkorridore															
13	Pärke und Freiräume															

Das Leitprojekt 5 Übergeordnete Erschliessung Niederamt (C-Liste) wurde nicht bewertet.

Wirkungsanalyse Leitprojekte AareLand		WK1: Qualität der Verkehrssysteme verbessert					WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert			WK3: Verkehrssicherheit erhöht	WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert					Investitions-kosten in Mio. CHF	Kosten-Nutzen-Verhältnis
Wirkung hoch (- : negative Wirkung)		RZ	Stau	Er-	Inter-		Konz	Städte	Trenn-					Zers.			
Wirkung mittel (- : negative Wirkung)		ÖV	Q ÖV	MIV	reich	mod	ESP	LQ	wirk	Unfälle	Lärm	Luft	Klima	Fläche	Lands		
Wirkung gering (- : negative Wirkung)						Q LV											
Gewichte		6	6	6	6	6	10	10	10	10	4	2	2	6	6		
1	Aufwertung Achse Staffelegg-Küttigen-Aarau															2	sehr gut
2	Aufwertung Zentrum Aarau															87	sehr gut
3	Aufwertung Achse Wynental-Suhr-Aarau															105	gut
4	Entlastung Region Olten plus (ERO plus)															73	sehr gut
6	Aufwertung ÖV-Korridor Olten-Aarau															0	sehr gut
7	REK Niederamt															31	sehr gut
8	Aufwertung Wiggertalachse Zofingen-Oftringen-Aarburg															73	gut
9	Aufwertung Zentrum Zofingen															1	sehr gut
10	Infrastruktur Park + Ride															2	sehr gut
11	Infrastruktur Radrouten															12	sehr gut
12	Wildtierkorridore															2	sehr gut
13	Pärke und Freiräume															5	sehr gut

Das Leitprojekt 5 Übergeordnete Erschliessung Niederamt (C-Liste) wurde nicht bewertet.

Abbildung 29: Relevanzmatrix für die Wirkungsanalyse der Leitprojekte

6.4 Beurteilung der Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms AareLand nach den Wirksamkeitskriterien des Bundes

6.4.1 Methodik und Bewertung nach Bund

Der Bund hat in seinem Prüfkonzept vom März 2007 die **Methodik** zur Beurteilung der **Gesamtwirkung der Agglomerationsprogramme** vorgegeben:

- Für jedes der 5 Wirksamkeitskriterien wird die **Gesamtwirkung aller Elemente** des Agglomerationsprogramms beurteilt.
- Je nach Wirkung wird der Bund pro Wirksamkeitskriterium bis zu 3 Punkte vergeben.
- Pro Wirksamkeitskriterium kann zusätzlich ein Punkt für die bereits getätigten **Vorleistungen** vergeben werden.

Auf die eigene Vergabe von Punkten wird im Agglomerationsprogramm AareLand verzichtet. Dies macht nur im Quervergleich aller Programme durch den Bund Sinn. Die Gesamtwirkung wird im Folgenden darum argumentativ dargestellt.

6.4.2 Hohe Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms AareLand

Untenstehende Tabelle zeigt eine Übersicht über die Gesamtwirkung der Elemente des Agglomerationsprogramms AareLand:

Wirksamkeitskriterium		Erwartete Wirkung			
		Keine/negativ	genügend	gut	sehr gut
1	Qualität Verkehrssysteme verbessert				✓
2	Siedlungsentwicklung nach innen gefördert			✓	
3	Verkehrssicherheit erhöht				✓
4	Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert				✓
5	Investitions- und Betriebskosten beurteilt (Kosten/Nutzen)				✓

Tabelle 9: Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms nach Wirksamkeitskriterien

Das Agglomerationsprogramm AareLand erbringt für die Region einen **hohen Nutzen** und **markante Verbesserungen** in den Bereichen Verkehr und Siedlung. In allen Bereichen wurden bereits Vorleistungen umgesetzt, die oft wichtige Voraussetzungen für die Umsetzung von Folgemassnahmen darstellen.

6.4.3 Wirksamkeitskriterium 1: Qualität der Verkehrssysteme verbessert

Vorleistungen:

- Der Bahnhofausbau Suhr und der Neubau der Haltestelle Ortszentrum Buchs steigern die ÖV-Qualität in diesem Teilraum.
- Das Betriebskonzept OGG 2. Stufe verbessert die ÖV-Verbindungen.
- Die Massnahmen im Verkehrsmanagement (Olten, Aarau) verbessern die Zuverlässigkeit des ÖV.
- Die neue Staffeleggstrasse kann die Staus im Strassenverkehr spürbar verringern.
- Die Sperrung der Altstadt Aarau hat die LV-Qualität im stark frequentierten Raum verbessert.

Die Verbesserung der Qualität der Verkehrssysteme ist bedeutend:

- Die **Reisezeiten im öffentlichen Verkehr** werden dank diverser neuer oder verlegter Haltestellen und Buspriorisierungen deutlich verbessert. Ei-

ne Taktverdichtung wird beispielsweise durch den Bau von Doppelspuren der WSB im Wynental ermöglicht. Gleichzeitig wird das WSB-Trasse zwischen Suhr und Aarau als dringliche Massnahme verlegt, womit u.a. die Erschliessung von Buchs durch den Bus verbessert werden kann.

- Die **Qualität im ÖV** wird durch eine deutlich gesteigerte Fahrplanstabilität z.B. durch Buspriorisierungen gesteigert. Die Aufwertung diverser Bahnhöfe führt zu einem höheren Komfort für eine Vielzahl von Fahrgästen.
- Die **Staus im Strassenverkehr** werden durch mehrere gewichtige, aber auch eine Vielzahl kleinerer Massnahmen vermindert (vgl. Ergebnisse Verkehrsmodell). Die Entlastung Region Olten ERO als dringliches Projekt hat stark entlastende Wirkung auf das Zentrum Olten und darüber hinaus. Durch diverse Pfortneranlagen an den Zufahrtsachsen zu den Zentren im gesamten Agglomerationsraum wird der Verkehr in den Siedlungsschwerpunkten verstetigt werden. Durch die Konzentration von zum Teil fahrtenintensiven Nutzungen an dafür geeigneten Entwicklungsschwerpunkten wird im Vergleich zum Trend der Verkehr verlagert oder die Fahrleistung vermindert.
- Die **Erreichbarkeit** der Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten und Wohnen wird verbessert (vgl. Ergebnisse Verkehrsmodell). Einerseits steigt die Erreichbarkeit der Zentren durch die erwähnten Dosierungs- und Pfortneranlagen sowohl für den MIV wie für den ÖV. Verkehrsberuhigungen, kombiniert mit spezifischen baulichen Massnahmen (z.B. Überführungen in Aarau) für den Langsamverkehr verbessern die Erreichbarkeit insbesondere auch für diesen Verkehrsträger deutlich. Die Entwicklungsschwerpunkte sind mit ihren jeweiligen Nutzungen und ihrer Lage auf die jeweils bestmögliche Erreichbarkeit abgestimmt.
- Die Attraktivität der **intermodalen Wege** wird mit dem Agglomerationsprogramm AareLand gesteigert. Im Hinblick auf das Agglomerationsprogramm wurde ein Park+Ride-Konzept erarbeitet. Mit diesem wurden die fehlenden Parkmöglichkeiten nachgewiesen und die nötigen Massnahmen definiert. Die Umgestaltung von diversen Bahnhöfen und der verbesserte Zugang zu den zentralen Bahnhöfen, insbesondere auch für den Langsamverkehr, verbessert die Intermodalität.
- Im **Fuss- und Veloverkehr** werden neben der Vervollständigung der kantonalen Radroutennetze auch weitere Schwachstellen, die im vorliegenden Bericht aufgezeigt werden, behoben. Zudem wird mit der Umgestaltung und Aufwertung der Ortszentren/Ortsdurchfahrten die Situation für den LV in den Siedlungsschwerpunkten deutlich verbessert.

6.4.4 Wirksamkeitskriterium 2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert

Vorleistungen:

- Verkehrsmanagement und Dosierungsanlagen (Räume Aarau und Olten) führen zu einer Aufwertung von Zentren und Siedlungsschwerpunkten.
- Die Sperrung der Altstadt Aarau für den Verkehr wertet dieses städtische Zentrum deutlich auf.
- Durch die Verlagerung des Durchgangsverkehrs im Norden Aaraus auf die neue Staffeleggstrasse wird die Lebensqualität in diesem Gebiet deutlich erhöht und die Trennwirkung reduziert.

Die Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen ist hinreichend:

- Mit der Ausscheidung von Entwicklungsschwerpunkten und der Aufwertung der Zentren wird die **Konzentration von Aktivitäten an gut erschlossenen Siedlungsschwerpunkten** erhöht. Die Verschiebung oder der Neubau von Bahnhaltstellen in Gebieten mit höherem Bevölkerung- oder Arbeitsplatzpotenzial verbessern die Erschliessung erheblich.
- Die **Lebensqualität und die städtebauliche Qualität** werden dank der Aufwertungsmassnahmen vieler Ortszentren erhöht. Beispielsweise wird im Zentrum Aarau durch die Umgestaltung der Altstadt wie auch der Bahnhofstrasse mitsamt der neuen Langsamverkehrsverbindungen der Lebens-, Arbeits- und Freizeitraum vieler Einwohner/-innen und Pendler/-innen aufgewertet.
- Mit den getroffenen Massnahmen wie Strassenraumgestaltungen, diversen Langsamverkehrsüber- und -unterführungen sowie Verlegung der WSB wird die Trennwirkung von Verkehrsinfrastrukturen reduziert. Beispielsweise wird mit der Verlegung der WSB Platz für den Langsamverkehr (Velostreifen, zusätzliche erleichterte Querungen) geschaffen, gleichzeitig aber kein neuer Raum zerschnitten (Verlegung auf Trasse SBB).

6.4.5 Wirksamkeitskriterium 3: Verkehrssicherheit erhöht

Vorleistungen:

- Mit der Staffeleggstrasse und den flankierenden Massnahmen wird die Sicherheit insbesondere für den Langsamverkehr im Norden Aaraus verbessert werden.
- In diesem Zusammenhang sind auch die Sperrung der Altstadt Aarau für den Verkehr und die Ortskernumfahrung Aarburg von Bedeutung.

Die Erhöhung der Verkehrssicherheit ist bedeutend:

- Die **Verkehrssicherheit** wird mit Radrouten, Wildtierkorridoren, Umgestaltungsmassnahmen und der Aufwertung der Ortsdurchfahrten in den Zentren für den Langsamverkehr wesentlich erhöht. Die Verlegung der WSB reduziert das Unfallrisiko auf dem betroffenen Strassenabschnitt für alle Verkehrsteilnehmenden beträchtlich. Von Dosierungen und Pfortneranlagen wird eine Reduktion der Unfallzahlen erwartet. Mit der Etablierung von ESPs an gut ÖV-erschlossenen, zentralen Lagen (z.B. Aarau Torfeld, Olten) wird der Anteil des MIV gegenüber dem Trend ab- und jener des ÖV zunehmen, womit ebenfalls die Sicherheit gesteigert wird.

6.4.6 Wirksamkeitskriterium 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert**Vorleistungen:**

- Das Verkehrsmanagement mit den Dosierungen im Rahmen der ERO im Raum Olten sowie in Aarau hat eine reduzierte Lärmbelastung zur Folge.
- Durch die Ortskernumfahrung Aarburg profitiert eine Bevölkerungsmehrheit von reduzierten Belastungen.

Die Verminderung der Umweltbelastung und des Ressourcenverbrauchs ist bedeutend:

- Durch neue bauliche Massnahmen wird die **Lärmbelastung** kaum erhöht. Gleichzeitig wird durch diverse Massnahmen (Lärmschutzmassnahmen, Aufwertung Ortsdurchfahrten etc.) die Belastung gerade an Siedlungsschwerpunkten deutlich gesenkt.
- Die **Luftbelastung** wird zwar durch Kapazitätserhöhungen in Olten-Wangen (Entlastungsstrasse) und Suhr (Ostumfahrung) erhöht, andererseits wird sie an den entlasteten Siedlungsschwerpunkten reduziert. Mit der Verstetigung des Verkehrs und dem insgesamt besseren Modalsplit wird in der Bilanz die Luftbelastung gegenüber dem Trend-Szenario reduziert.
- Auch die **CO₂-Emissionen** werden gegenüber dem Trend-Szenario dank der Konzentration an Siedlungsschwerpunkten und verbessertem Modalsplit reduziert.
- Die Zunahme der **Flächenbeanspruchung** wird in der Bilanz tendenziell reduziert. Mit der Verdichtung nach innen (Etablierung der Entwicklungsschwerpunkte) wird das ausufernde Siedlungswachstum eingedämmt. Die grossen ESP in Umstrukturierungsgebieten oder auf Brachflächen bewirken eine Verdichtung gegen innen und verhindern Flächenverbrauch andernorts. Diese Effekte überwiegen gegenüber dem Flächenverlust durch neue Infrastrukturmassnahmen.

- Mit den Massnahmen des Agglomerationsprogramms werden nur an wenigen Stellen **Landschaften** neu **zerschnitten**. Beispielsweise wird die Entlastung Olten-Wangen so am Bahndamm entlang geführt, dass keine nennenswerte Zerschneidung stattfindet. Auch die neue Wiggertalstrasse (im Siedlungsgebiet) oder die Ostumfahrung Suhr (überdacht) weisen im Vergleich mit anderen Projekten dieser Grössenordnung tragbare Zerschneidungseffekte auf.

6.4.7 Wirksamkeitskriterium 5: Investitions- und Betriebskosten beurteilt

Im nachfolgenden Kapitel 6.5 werden die erwarteten Investitions- und Betriebskosten detailliert analysiert und es wird nachgewiesen, dass die Kosten tragbar sind. Mit der Wirksamkeitsbeurteilung wurden der Nutzen der Massnahmen überprüft und Projekte mit einem ungünstigen **Kosten-/Nutzen-Verhältnis** bereits im Voraus ausgeschieden.

6.5 Nachweis der Tragbarkeit der Kosten

Eine Schätzung der Kosten ist je nach Planungsstand der einzelnen Projekte mit grossen Unsicherheiten behaftet. Auch die Kostenaufteilung nach Bund, Kantonen, Gemeinden und Dritten basiert für den mittel- bis langfristigen Zeithorizont auf groben Annahmen.

6.5.1 Infrastrukturkosten in der Übersicht

Nachfolgende Zusammenstellung gibt eine Übersicht über die Gesamtinvestitionskosten aller Leitprojekte mit deren Massnahmen aus der A- und B-Liste (Realisierungszeitraum 2011-2018). Die Kosten basieren auf dem heutigen Kenntnisstand, den gesetzlichen Grundlagen und der Annahme der Mitfinanzierung durch den Bund aus dem Infrastrukturfonds mit 50 %. Sie sind auf den Bund (Infrastrukturfonds: Teil Agglomeration), die Kantone, die Gemeinden, Dritte (z.B. Transportunternehmen) sowie Bund/SBB (andere Finanzierungsbeiträge) aufgeteilt. Die Aufteilung zwischen Kantonen und Gemeinden richtet sich nach den gesetzlichen Vorgaben oder ist Gegenstand von Verhandlungen im Einzelfall.

Für die Massnahmen im Agglomerationsprogramm sind für den Realisierungszeitraum 2011 bis 2018 folgende Aufwendungen zu erwarten:

Gesamtkosten Infrastruktur AareLand (A- und B-Projekte)	<u>A-Liste</u>	<u>B-Liste</u>	<u>Total A/B</u>
	302 Mio. CHF	91 Mio. CHF	393 Mio. CHF
Bund (Infrastrukturfonds)	142 Mio. CHF	46 Mio. CHF	188 Mio. CHF
Kanton Aargau	82 Mio. CHF	26 Mio. CHF	108 Mio. CHF
Kanton Solothurn	36 Mio. CHF	3 Mio. CHF	39 Mio. CHF
Gemeinden Kanton Aargau	20 Mio. CHF	14 Mio. CHF	34 Mio. CHF
Gemeinden Kanton Solothurn	19 Mio. CHF	2 Mio. CHF	21 Mio. CHF
Bund / SBB	3 Mio. CHF	0 Mio. CHF	3 Mio. CHF

Wie aus der Übersicht zu erkennen ist, belaufen sich die Gesamtkosten (A- und B-Projekte) aus dem Agglomerationsprogramm AareLand auf ca. 393 Mio. CHF. Aus dem Infrastrukturfonds des Bundes werden zwischen 2011 und 2018 rund 188 Mio. CHF benötigt. Dies entspricht einem Beitrag von knapp 23 Mio. CHF pro Jahr. Der Kanton Aargau hat in der gleichen Periode einen Anteil von 108 Mio. CHF, d.h. rund 14 Mio. CHF pro Jahr zu finanzieren. Der Kanton Solothurn hat 39 Mio. CHF zu übernehmen, d.h. knapp 5 Mio. CHF pro Jahr.

In der Periode 2007 bis 2010 fallen für Vorleistungen und dringliche Projekte Investitionen von rund 560 Mio. CHF an, wobei der Bund aus dem Dringlichkeitsfonds bereits 168 Mio. CHF mitfinanziert (Entlastung Region Olten: 128 Mio. CHF, Eigentrossierung Wynental-Suhrentalbahn, WSB: 40 Mio. CHF). Diese Projekte sind finanziell weitgehend gesichert. Langfristig

(ab 2019 bis 2027) sind im Agglomerationsprogramm AareLand Projekte mit Kosten von rund 82 Mio. CHF geplant (Leitprojekt Übergeordnete Erschliessung Niederamt noch nicht quantifiziert). Die Wirksamkeit dieser Vorhaben und deren Tragbarkeit wird im nächsten Agglomerationsprogramm behandelt.

Ein Blick auf die Handlungsfelder zeigt die Verteilung der Kosten u.a. auf die verschiedenen Verkehrsträger. Die Investitionen kommen prinzipiell immer allen Verkehrsträgern zugute, so dienen z.B. Investitionen in das Verkehrsmanagement nicht primär dem motorisierten Individualverkehr, sondern vor allem auch dem strassengebundenen öffentlichen Verkehr (Fahrplanstabilität) und dem Langsamverkehr (Verkehrssicherheit).

Gesamtkosten Infrastruktur AareLand (A- und B-Projekte)	<u>A-Liste</u>	<u>B-Liste</u>	<u>Total A/B</u>
	302 Mio. CHF	91 Mio. CHF	393 Mio. CHF
Verkehrsmanagement (inkl. Busbevorzugung)	28 Mio. CHF	0 Mio. CHF	28 Mio. CHF
Langsamverkehr und ÖV-Erschliessung	106 Mio. CHF	59 Mio. CHF	165 Mio. CHF
Strasseninfrastrukturen (inkl. Knotensanierungen)	152 Mio. CHF	30 Mio. CHF	182 Mio. CHF
Parkraum- und Mobilitätsmanagement	3 Mio. CHF	1 Mio. CHF	4 Mio. CHF
Siedlungsentwicklung & -aufwertung	9 Mio. CHF	1 Mio. CHF	10 Mio. CHF
Strassenraumgestaltung	4 Mio. CHF	0 Mio. CHF	4 Mio. CHF

Ein Blick auf die regionale Verteilung der Projekte zeigt, dass die höchsten Kosten auf die Teilräume Aarau-Suhr-Wynental und Aarau entfallen. In den beiden stark belasteten Teilräumen Zofingen-Wiggertal-Olten und Olten werden die grössten Infrastrukturinvestitionen bereits vor 2011 getätigt. Diese Kostenverteilung widerspiegelt den entsprechenden Problemdruck gemäss Schwachstellenanalyse. Im Teilraum zwischen Olten und Aarau wird in Ergänzung zu den Infrastrukturmassnahmen vor allem die Koordination der Planungen zwischen den beiden Kantonen intensiviert.

Gesamtkosten Infrastruktur AareLand (A- und B-Projekte)	<u>A-Liste</u>	<u>B-Liste</u>	<u>Total A/B</u>
	302 Mio. CHF	91 Mio. CHF	393 Mio. CHF
Aarau	50 Mio. CHF	40 Mio. CHF	90 Mio. CHF
Aarau-Suhr-Wynental	82 Mio. CHF	23 Mio. CHF	105 Mio. CHF
Olten-Aarau	28 Mio. CHF	3 Mio. CHF	31 Mio. CHF
Olten	66 Mio. CHF	7 Mio. CHF	73 Mio. CHF
Zofingen-Wiggertal-Olten	57 Mio. CHF	17 Mio. CHF	74 Mio. CHF
Teilraumübergreifende Infrastrukturprojekte	19 Mio. CHF	1 Mio. CHF	20 Mio. CHF

6.5.2 Betriebskosten und Abgeltungen

Kanton Aargau

Die zusätzlich anfallenden Betriebskosten bei der Strasse sind im Vergleich zu den bestehenden Ausgaben relativ bescheiden. Sie werden innerhalb des Gesamtaufwandes für Verkehrssicherheit, Betrieb, Personalaufwand sowie Werterhalt im ganzen Kanton von rund 100 Mio. CHF pro Jahr finanziert.

Beim öffentlichen Verkehr sind die Angebotsvorstellungen innerhalb der Agglomerationen kongruent mit den Angebotsausbauten gemäss Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr für den Gesamtkanton Aargau. Dort wird aufgezeigt, wie sich die Abgeltungen bisher und in Zukunft entwickeln und auf welchen Annahmen und Veränderungen sie basieren. Dabei fallen zwischen 2008 und 2017 insgesamt zwischen 120 Mio. CHF und 140 Mio. CHF an Abgeltungen für Kanton und Gemeinden an, welche im Schlüssel 60 % zu 40 % getragen werden.

Kanton Solothurn

Die Betriebskosten bei der Strasse betragen rund 12 Mio. Franken pro Jahr und sind daher im Vergleich zu den Investitionen relativ bescheiden. Die Abgeltungsbeiträge im öffentlichen Verkehr sind in den letzten Jahren kontinuierlich gestiegen. Sie betragen im Jahr 2007 rund 33 Mio. Franken. Für die kommenden Jahre sind folgende Abgeltungsbeiträge veranschlagt: 44 Mio. (2008), 45 Mio. (2009) und 48 Mio. (2010). Die relativ hohen Mehrkosten für 2008 sind einerseits auf den Angebotsausbau, andererseits auf die im Rahmen des NFA anfallenden Kosten von 8 Mio. zurückzuführen.

6.5.3 Tragbarkeit der Kosten

Kanton Aargau

Der Kanton Aargau hat sowohl für den öffentlichen als auch für den Strassenverkehr Mehrjahresplanungen erstellt, welche neben den vorgesehenen Aufgaben und Projekten auch die finanzielle Entwicklung aufzeigen. Diese beruht auf verschiedenen mittel- und langfristigen Annahmen und ist daher als Prognose zu verstehen. In beiden Planungen sind die verschiedenen Massnahmen und Projekte der Agglomerationsprogramme berücksichtigt. Verbindliche finanzielle Beschlüsse erfolgen im Rahmen des jährlichen Aufgaben- und Finanzplans (AFP), welcher einen Planungszeitraum von vier Jahren sowie die Genehmigung von Krediten für Vorhaben mit grösseren finanziellen Auswirkungen umfasst. Der AFP ist von den politischen Rahmenbedingungen und den Schwerpunkten im Regierungsprogramm abhängig.

Der Grossteil der Verkehrsinfrastrukturkosten wird im Kanton Aargau über die zweckgebundene Strassenkasse bezahlt. Die Strassenkasse wird primär mit der kantonalen Motorfahrzeugabgabe, dem kantonalen Anteil aus der Mineralölsteuer und der LSWA sowie Werkbeiträgen Dritter (Bund, Gemeinden) alimentiert. Da diese Einnahmen zweckgebunden sind, unterliegen sie nicht den jährlichen Budgetanpassungen (Fondsprinzip). Damit wird die langfristige Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturen optimal sichergestellt. Neben dem Bau, Unterhalt und Betrieb der Kantonsstrassen werden via Strassenkasse unter anderem folgende weiteren Aufgaben (vollumfänglich oder mit Beiträgen) finanziert:

- Busspuren- und Bushaltestellen auf Kantonsstrassen
- Sanierung von Niveauübergängen und Verkehrstrennungsanlagen
- Anlagen des öffentlichen Verkehrs, welche Kantonsstrassen unmittelbar entlasten
- Umsteige-Infrastrukturen, welche den Wechsel vom Individual- auf den öffentlichen Verkehr begünstigen (Anlagen der kombinierten Mobilität)
- Kantonale Radrouten und Radwege
- Lärmschutz an Kantonsstrassen
- Massnahmen des Verkehrsmanagements (inkl. Telematik)
- Wanderwege
- Wildtierkorridore
- Verkehrspolizeiliche Aufgaben (Verkehrssicherheit).

Für den ganzen Kanton Aargau liegen die Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur, welche aus der Strassenkasse finanziert werden, bei durch-

schnittlich 60 Mio. CHF pro Jahr. Die Investitionen in die Anlagen des öffentlichen Verkehrs, welche nicht über die Strassenkasse finanziert werden, betragen durchschnittlich rund 15 Mio. Franken pro Jahr. Darunter fallen insbesondere der Umbau oder Neubau von Bahnhaltstellen sowie die Sanierung und der Ausbau der Schieneninfrastruktur der Privatbahnen. Insgesamt wendet der Kanton Aargau durchschnittlich zirka 75 Mio. Franken pro Jahr für Verkehrsinfrastrukturen auf.

Die für den Kanton Aargau anfallenden Kosten liegen für Projekte aus dem Agglomerationsprogramm AareLand bei rund 14 Mio. CHF pro Jahr, für die Agglomeration Aargau-Ost bei rund 36 Mio. CHF pro Jahr (2011 bis 2018). Damit bleiben für die restlichen Projekte ausserhalb der Agglomerationen rund 25 Mio. CHF, unter der Voraussetzung, dass sich der Bund mit 50 % an den Kosten der Infrastrukturprojekte in den Agglomerationen beteiligt.

Die konkrete Finanzplanung der Strassenkasse bis ins Jahr 2014 zeigt, dass die innerhalb und ausserhalb der Agglomerationen vorgesehenen Projekte durch den Kanton tragbar sind. Damit kann die Finanzierung der A-Projekte durch den Kanton sichergestellt werden. Die längerfristige Investitionsplanung 2015 bis 2018 zeigt ebenfalls eine Entwicklung, die im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten des Kantons liegt. Da diese Planung noch mit zahlreichen Unsicherheiten behaftet ist (Ungenauigkeit von Kostenschätzungen und Terminplanung, Teuerungsentwicklung etc.) ist mit der nächsten Eingabe die Investitionsplanung für die B-Projekte zu aktualisieren. Durch die zweckgebundenen Mittel der Strassenkasse besteht im Kanton Aargau eine hohe Finanzierungssicherheit der Verkehrsinvestitionen.

Falls sich der Finanzierungsbeitrag des Bundes verringert, ist die Planung zu überarbeiten. Dabei steht eine Verschiebung der zu realisierenden Projekte auf der Zeitachse im Vordergrund. Eine weitere Möglichkeit ist die Reduktion von geplanten Vorhaben.

In den Mehrjahresplanungen für den öffentlichen und den Strassenverkehr sind auch die Entwicklungen der ÖV-Abgeltungen und der Betriebskosten der Strasse berücksichtigt. Die Angebotsmassnahmen aus den Agglomerationsprogrammen machen einen geringen Anteil an der Erhöhung der Abgeltungen in den kommenden Jahren aus. Hier lösen die NFA oder die Beschaffung von neuem Rollmaterial für die Privatbahnen markant höhere Kostensteigerungen aus. Die zusätzlich anfallenden Betriebskosten bei der Strasse fallen nicht ins Gewicht. Gemäss heutiger Entwicklung kann somit davon ausgegangen werden, dass auch die Betriebskosten im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten des Kantons liegen.

Kanton Solothurn

Die Investitionskosten im Strassenbau sind in den letzten Jahren kontinuierlich gestiegen und betragen im Jahr 2007 rund 147 Mio. Franken. Davon entfielen auf Grossprojekte (Entlastung West Solothurn, Entlastung Region Olten) 70 Mio. Franken (47%). Die Investitionskosten werden in den kommenden Jahren mit der Fertigstellung der Grossprojekte wieder abnehmen. Der Kanton wird sich im Rahmen der Investitionsprogramme 2008-11 an den Infrastrukturbauten der SBB und Privatbahnen von jährlich rund 4 Mio. beteiligen.

Generell kann Folgendes festgestellt werden:

- Die Investitionskosten sind hoch. Es handelt sich aber um Investitionen, welche sich über einen längeren Zeitraum verteilen und die für eine lange Zeit einen Beitrag zu einer funktionierenden Verkehrserschliessung leisten.
- Der Kanton Solothurn tätigt in der Agglomeration Olten bis 2010 beachtliche Vorleistungen. Da mit dem Projekt Entlastung Region Olten (ERO) bereits ein bedeutendes Strassenprojekt aus dem Dringlichkeitsfonds finanziert ist, liegen die Schwerpunkte bei den A- und B-Projekten zu einem ansehnlichen Teil bei der Realisierung von Infrastrukturvorhaben für den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr.
- Im öffentlichen Verkehr kommt der Nutzen des Infrastrukturausbaus nur gekoppelt mit einem Angebotsausbau voll zum Tragen. Dies führt zu erhöhten Betriebskosten. In Anbetracht des hohen Nutzens sind diese gerechtfertigt.
- Beim Langsamverkehr und bei der kombinierten Mobilität fallen die Infrastruktur- und Betriebskosten vergleichsweise tief aus.

Vergleicht man die Kosten für die A- und B-Projekte mit den heutigen und bis 2010 vorgesehenen Investitionen, so sind die Kosten für die Realisierung der Projekte der Agglomerationsprogramme tragbar, insbesondere da sie verteilt über den Zeitraum von 8 Jahren anfallen. Das kantonale Finanzierungskonzept geht von einem Bundesanteil von 50 Prozent aus. Sollte der Finanzierungsbeitrag des Bundes tiefer ausfallen, ergibt sich eine zeitliche Verschiebung der zu realisierenden Projekte.

Im öffentlichen Verkehr müssen die im Rahmen von ZEB vorgesehenen Projekte wie der Eppenbergtunnel rechtzeitig realisiert werden, damit die Massnahmen des Agglomerationsprogramms ihre volle Wirkung entfalten können. Die zukünftige Möglichkeit des Kantons Infrastrukturbauten der SBB mitzufinanzieren, verbessert die Realisierungschancen für neue

Bahnstandorte. Investitionen in den strassengebundenen ÖV (Bushaltestellen, Busspuren, u.a.) gehen zu Lasten der Strassenrechnung.

Gemeinden Kanton Aargau

Für die Gemeinden fallen neben den gesetzmässigen Anteilen beim öffentlichen Verkehr und beim Strassenbau vor allem Kosten in den Bereichen Langsamverkehr, kombinierte Mobilität sowie Siedlungsentwicklung an und nur vereinzelt bei den Gemeindestrassen. Insbesondere im Bereich Langsamverkehr sind die Gemeinden auf eine finanzielle Unterstützung des Bundes aus dem Infrastrukturfonds angewiesen, damit diese kostenintensiven Projekte (LV-Stege, LV-Unterführungen) überhaupt realisiert werden können.

Gemeinden Kanton Solothurn

Für die Gemeinden fallen neben dem gesetzmässigen Anteil beim öffentlichen Verkehr und beim Strassenbau vor allem in den Bereichen Langsamverkehr, kombinierte Mobilität sowie Siedlungsentwicklung zusätzliche Kosten an. Auch die Gemeinden sind auf die maximalen Beitragssätze des Bundes von 50 Prozent angewiesen, um zum Beispiel die wichtigen Infrastrukturinvestitionen beim Langsamverkehr tragen zu können.

Fazit: Tragbarkeit der Kosten

Die gesetzlichen Grundlagen bezüglich Kostenteiler bleiben bestehen. Sie erfahren keine Änderungen durch das Agglomerationsprogramm. Beiträge sind projektbezogen und reduzieren sich um den Anteil des Bundes, sofern die konkrete Massnahme im Agglomerationsprogramm durch den Bund unterstützt wird. Aus heutiger Sicht kann bezüglich Tragbarkeit festgehalten werden, dass die Kosten, welche für die Kantone Aargau und Solothurn sowie für die Gemeinden im Rahmen des Agglomerationsprogramms AareLand anfallen, im Bereich dessen liegen, was die Kantone und die betroffenen Gemeinden finanzieren können. Bei einer reduzierten Beteiligung des Bundes würde die Umsetzung verzögert oder Projekte müssten gestrichen werden. Dies würde auch die Gesamtwirkung des Programms reduzieren. Die Funktionsfähigkeit des Verkehrsnetzes und die Attraktivität der Agglomeration AareLand für Arbeit und Wohnen könnten nicht gleichermassen sichergestellt werden.

7 Umsetzungsprogramm

Für das Agglomerationsprogramm wurde eine Vernehmlassung bei den Behörden und eine Information der Parteien, Organisationen und Transportunternehmen durchgeführt. Raumrelevante Vorhaben mit regionaler bzw. kantonaler Ausstrahlung werden in den kantonalen Richtplänen verankert. Beide Kantone sind an der Vorbereitung dieser Richtplananpassungen. In diesem Verfahren erfolgt eine weitere Stufe der geforderten Mitwirkung nach Art. 4 des Raumplanungsgesetzes (RPG). Im Kanton Aargau wird zusätzlich die Baugesetzrevision vorbereitet. Im Kanton Solothurn tritt die Teilrevision des Planungs- und Baugesetzes auf den 1. Januar 2008 in Kraft. Verschiedene Bestimmungen unterstützen direkt oder indirekt die Stossrichtungen des Agglomerationsprogramms.

7.1 Anforderungen des Bundes

In Art. 17c des Bundesgesetzes über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer (MinVG) wird als Voraussetzung für Beiträge des Bundes an Verkehrsinfrastrukturen in Städten und Agglomerationen die Übereinstimmung mit dem kantonalen Richtplan verlangt. Die Abstimmung mit dem kantonalen Richtplan und die Übernahme der relevanten Inhalte des Agglomerationsprogramms sind auch Bestandteil der Grundanforderung 6 des Anwendungshandbuchs des Bundes. Die Richtpläne haben im Zusammenhang mit den Agglomerationsprogrammen **zwei Funktionen**:

- die räumliche Abstimmung der richtplanrelevanten Verkehrsinfrastrukturen, die über den Infrastrukturfonds vom Bund mitfinanziert werden.
- die Umsetzung von Massnahmen zur Lenkung der Siedlungsentwicklung und allfälliger weiterer Massnahmen, sowohl innerhalb als auch ausserhalb des Agglomerationsperimeters.

7.2 Grundlagen gemäss Art. 6 RPG

Planungsberichte raumentwicklungAARGAU und mobilitätAARGAU im Kanton Aargau

Im Jahre 2006 hat der Grosse Rat des Kantons Aargau die Hauptausrichtungen und Strategien in den Planungsberichten raumentwicklungAARGAU und mobilitätAARGAU genehmigt.

Für die Agglomerationsprogramme wesentlich sind im Planungsbericht **raumentwicklungAARGAU** die Festlegung von zukunftsorientierten Raumstrukturen in einem neuen Raumkonzept, die Aufwertung der Agglomerationen mit den zugeordneten Freiräumen, die Festlegung von wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkten (ESP) sowie die Abstimmung von Siedlung und Verkehr.

Gemäss dem Planungsbericht **mobilitätAARGAU** will sich der Kanton auf drei Hauptausrichtungen fokussieren, welche sich gegenseitig ergänzen.

Koordinieren: Die Entwicklungen im Verkehr werden mit denjenigen der Siedlung, der Umwelt und der Wirtschaft unter Einhaltung der Grundsätze der Nachhaltigkeit koordiniert.

Vernetzen: Der motorisierte Individualverkehr, die Angebote im öffentlichen und im Langsamverkehr werden entsprechend ihrer verkehrlichen Wirkung kombiniert entwickelt. Es gilt, ausgewiesene Synergien der Kombination der Verkehrsträger zu nutzen.

Steuern und Lenken: Durch lenkende und steuernde Massnahmen und Mobilitätsdienstleistungen werden die Verkehrsinfrastrukturen optimal genutzt, und die Nachfrage wird besser auf die verschiedenen Verkehrsträger verteilt.

Grundlagen im Kanton Solothurn

Die wesentlichen Planungsgrundlagen liefert der aktuell gehaltene Richtplan 2000. Speziell zu erwähnen ist das verkehrspolitisch motivierte Strategiepapier der Regierung: Verkehrspolitisches Leitbild aus dem Jahre 2004. Die Stossrichtungen stimmen mit den Zielen der Agglomerationsprogramme überein: bessere Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung, Erreichbarkeit von Zentren und Agglomerationen verbessern sowie Finanzierung Gesamtverkehr überprüfen. Weiter sind kantonale Grundlagen in Erarbeitung, wie zum Mobilitätsmanagement, zum Langsamverkehr und zur Angebotsverbesserung im öffentlichen Verkehr.

7.3 Gesetzgebung sowie kantonaler Richtplan; Stand und geplante Anpassungen im Kanton Solothurn

Der kantonale Richtplan 2000 wird laufend aktualisiert (vgl. www.arp.so.ch). Er enthält bereits heute Festlegungen, die mit den Zielen des Agglomerationsprogrammes übereinstimmen. Im Kapitel Siedlung/Wirtschaft wird aufgezeigt, welche Gemeinden bzw. Gemeindekategorien einen Beitrag zur Stärkung der Agglomerationen leisten müssen. Die Spielregeln für die Siedlungsbegrenzung sind behördenverbindlich definiert. Die Erweiterung der Bauzonen ist an strenge Auflagen geknüpft. Die Konzentration der wirtschaftlichen Entwicklung auf die Arbeitsplatzgebiete und die Bahnhofsgebiete stehen im Einklang mit den Zielsetzungen des Agglomerationsprogramms. Mit der behördenverbindlichen Verankerung der Standortkriterien im Richtplan für verkehrsintensive Anlagen (publikums- und güterverkehrsintensive) hat der Kanton Solothurn den Schritt schon vollzogen, den die Broschüre des ARE und BAFU vorschlägt.

Im Richtplan sind die Grundsätze einer angebotsorientierten Verkehrspolitik verankert und anschliessend im Verkehrspolitischen Leitbild konkretisiert worden. Im Kanton Solothurn unterstützt die Teilrevision des Planungs- und Baugesetzes (PBG) die kantonale Agglomerationsstrategie. Die Teilrevision des Bau- und Planungsgesetzes tritt auf 1.1.2008 in Kraft.

Mit der Richtplananpassung soll das Instrument Agglomerationsprogramm behördenverbindlich festgesetzt werden. Daraus ergibt sich der Auftrag für die Agglomerationsträgerschaften, die Agglomerationsthematik weiter zu vertiefen und für die stufengerechte Umsetzung der Massnahmen besorgt zu sein. Räumlich konkrete Festlegungen sind auf Grundlage der verabschiedeten Agglomerationsprogramme für Vorhaben mit regionaler bzw. kantonaler Ausstrahlung vorgesehen. Grundsätze sind in den Bereichen Entwicklungsschwerpunkte Wohnen/Arbeiten, Langsamverkehr und Mobilitätsmanagement festzulegen. Richtplananpassungen sollen nur in jenen Fällen durchgeführt werden, bei denen sicher ist, dass die Festlegungen die Wirkung des Agglomerationsprogramms insgesamt wirkungsvoll unterstützen.

7.4 Gesetzgebung sowie kantonaler Richtplan; Stand und geplante Anpassungen im Kanton Aargau

Gestützt auf die beiden Planungsberichte raumentwicklungAARGAU und mobilitätAARGAU (Grundlagen gemäss Art. 6 RPG) werden zurzeit eine Baugesetzrevision sowie die notwendigen Anpassung des Richtplans als Gesamtpaket vorbereitet. Der Baugesetzentwurf wurde von der Regierung im Dezember 2007 zuhanden des Parlaments verabschiedet. 2008 folgt die Behandlung im Grossen Rat. Damit werden die Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung soweit erforderlich auf der Gesetzesstufe umgesetzt. Der Entwurf für das Gesamtpaket Richtplananpassung liegt vor. Es ist vorgesehen, dieses nach der ersten Lesung der Baugesetzrevision im Sommer 2008 zu bereinigen und die Vernehmlassung und Mitwirkung durchzuführen.

Für die Umsetzung des Agglomerationsprogramms wichtig sind im Weiteren das 2005 revidierte Gesetz über den öffentlichen Verkehr (ÖVG) und das 2000 revidierte Gesetz über die National- und Kantonsstrassen und ihre Finanzierung (Strassengesetz, StrG).

Im ÖVG ist die Förderung des öffentlichen Verkehrs durch Kanton und Gemeinden im Interesse einer nachhaltigen Umwelt-, Energie-, Wirtschafts- und Siedlungspolitik sowie die gute Erschliessung aller Gebiete festgeschrieben. Der Kanton kann Tarif- oder Verkehrsverbunde unterstützen oder sich an solchen beteiligen. Er kann im Weiteren Beiträge an Umsteigeinfrastrukturen ausrichten, die den Wechsel vom Individual-

verkehr auf den öffentlichen Verkehr begünstigen. Er sorgt dafür, dass die Anliegen und Anträge der Gemeinden bei der Festlegung des Verkehrsangebots angemessen berücksichtigt werden. Die Regionalplanungsverbände koordinieren die Anliegen und Anträge der Gemeinden.

Zur Vermeidung von externen Kosten des Strassenverkehrs werden gemäss StrG folgende Ausgaben und Beiträge über die Strassenrechnung finanziert: Ausgaben für die Sanierung von Niveauübergängen und für Verkehrstrennungsanlagen; Beiträge an Anlagen des öffentlichen Verkehrs, die Kantonsstrassen unmittelbar entlasten; Ausgaben für den Bau der kantonalen Radrouten und Beiträge an den Bau von Radwegen; Beiträge an den Lärmschutz, Wanderwege und Wildtierkorridore; Beiträge an Umsteigeinfrastrukturen, die den Wechsel vom Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr begünstigen und die Kantonsstrassen entlasten.

Im Folgenden werden die für die Umsetzung des Agglomerationsprogramms vorgesehenen relevanten Ergänzungen/Anpassungen von Bau-gesetzvorschriften und Richtplanbeschlüssen aufgeführt.

7.4.1 Baugesetz

■ Regionale Sachpläne

Entwurf BauG

Die Gemeinden können zur Regelung überkommunaler Sachbereiche der räumlichen Entwicklung regionale Sachpläne erlassen und darin die für die Umsetzung erforderlichen Massnahmen und Zeiträume bezeichnen. Die regionalen Sachpläne werden von den betroffenen Gemeinderäten beschlossen und vom Regierungsrat genehmigt. Sind sich die Gemeinden nicht einig, stellt die Mehrheit der Gemeinden Antrag beim Regierungsrat. Dieser beschliesst die Pläne und unterbreitet sie dem Grossen Rat zur Genehmigung. Die regionalen Sachpläne sind für die Behörden verbindlich (§ 12a nBauG).

■ Abstimmung Siedlung und Verkehr

Bestehend

Die regionalen Planungsverbände sorgen dafür, dass die Gemeinden ihre Planungen innerhalb der Region aufeinander abstimmen (§ 11 BauG). Bei Bauten mit intensivem Publikums- oder Güterverkehr kann verlangt werden, dass sie mit einem öffentlichen Verkehrsmittel erreichbar sind (§ 32 Abs. 2 BauG).

Entwurf BauG

Die Gemeinden erlassen Nutzungspläne, die regional abgestimmt sind. Sie zeigen auf, wie sie die innere Siedlungsentwicklung und die Siedlungsqualität fördern und wie die Siedlungsentwicklung auf die vorhandenen oder noch zu schaffenden Kapazitäten des Verkehrsnetzes abge-

stimmt ist (§13 Abs. 1 und 2bis nBauG). Bauten und Anlagen mit intensivem Publikums- oder Kundenverkehr müssen ihrem Zweck entsprechend mit dem öffentlichen Verkehr erreichbar sein. Bei intensivem Güterverkehr kann ein Bahnanschluss verlangt werden. Belastet ein Vorhaben das Strassennetz dermassen, dass die zonenkonforme Nutzung von noch nicht überbauten Flächen nicht mehr gewährleistet ist, darf die Baubewilligung nicht erteilt werden. Sie ist hingegen zu erteilen, wenn der erforderliche Ausbau des kantonalen Verkehrsnetzes behördenverbindlich festgelegt ist und der genügende Anschluss an dieses sowie die kommunale Erschliessung grundeigentümergebunden gesichert sind (§ 32 Abs. 2-3 nBauG).

■ **Strassenraumgestaltung und Lärmschutz**

Entwurf BauG

Die Gemeinden treffen für stark belastete Verkehrsachsen und die angrenzenden Bauzonen Massnahmen zur Verbesserung der Wohnqualität und können zur Aufwertung der Strassen- und Freiräume weitere Massnahmen vorsehen. Sie können namentlich eine geeignete Anordnung der Nutzungen sowie einen zweckmässigen Baustandard von Gebäuden festlegen (§ 15 Abs. 3 nBauG).

■ **Kommunaler Gesamtplan Verkehr**

Bestehend

Freiwilliges Instrument "Gesamtkonzept Parkierung" für Gemeinden, welche die Entwicklung in die gewünschte Richtung lenken wollen. In der ABauV (Allgemeine Bauverordnung) wird das Gesamtkonzept umschrieben. Das BVU hat den Gemeinden 1997 Empfehlungen für die kommunale Parkraumplanung zur Verfügung gestellt. Die grundeigentumsverbindliche Umsetzung erfolgt in der Nutzungsplanung. Das Gesamtkonzept hat nicht die erhoffte Verbreitung bei den Gemeinden erreicht.

Entwurf BauG

Die Gemeinde kann das Verkehrsaufkommen in einem Kommunalen Gesamtplan Verkehr mit den Verkehrskapazitäten und der Siedlungsentwicklung abstimmen. Er ist namentlich erforderlich, wenn ein Parkleitsystem eingeführt, die Anzahl Parkfelder in einem Gebiet über § 56 nBauG hinaus begrenzt oder eine Bewirtschaftung der Parkfelder auf privatem Grund vorgeschrieben werden soll. Im Interesse der überkommunalen Abstimmung und zur Gewährleistung der Funktionsfähigkeit des Verkehrsnetzes kann der Regierungsrat den Gemeinderat zum Erlass eines Kommunalen Gesamtplan Verkehr verpflichten (§ 54a Abs. 1-3 nBauG).

- **Abstellplätze für Fahrzeuge**

Entwurf BauG

Parkierungsanlagen sind flächensparend anzulegen. Grössere Parkierungsanlagen, die neu gebaut oder wesentlich geändert werden, sind in mehrgeschossiger Bauweise flächensparend auszuführen (§ 56 Abs. 2 nBauG).

- **Grundeigentümerbeiträge für den öffentlichen Verkehr**

Entwurf BauG

Die Gemeinden können mit den Grundeigentümern vereinbaren, einmalige Beiträge für verursacherbedingte Infrastrukturanlagen und Sonderleistungen des öffentlichen Verkehrs zu zahlen, soweit diese für die genügende Erschliessung erforderlich sind (§ 34 Abs. 1ter nBauG).

7.4.2 Kantonaler Richtplan

- **Raumkonzept Aargau**

Bestehend

Siedlungskonzept "Das vernetzte Stadt-Land-System Aargau - Kanton der Regionen". Im Siedlungskonzept werden die Zentrenhierarchie, die Differenzierung der Bauzonen nach Lage in Gemeinden in Verkehrs- und Entwicklungsachsen mit Zentren und Agglomerationen einerseits und in Gemeinden im ländlichen Raum andererseits sowie die regionalen Industrie- und Gewerbestandorte nach Grössenordnung festgelegt.

Geplant

In Zusammenarbeit mit den Regionalplanungsverbänden und den Gemeinden unterstützt und fördert der Kanton Aargau aktiv eine Agglomerationspolitik und eine Politik des ländlichen Raums. Diese werden miteinander verbunden und stärken sich gegenseitig. Dazu sind ihre Zielsetzungen und Programme zu koordinieren. Für die räumliche Umsetzung werden funktionale Räume gemäss der konzeptionellen Karte raumentwicklung-AARGAU definiert.

- **Agglomerationen**

Bestehend

Stärkung der Zentrums- und Agglomerationsgemeinden gemäss Leitsatz 1c) und Beschlüssen S 1.1, B. 2.1 und 3.1.

Geplant

Kanton, Gemeinden und Regionalplanungsverbände schaffen die notwendigen rechtlichen Grundlagen, Organisationsstrukturen und Konzepte, um eine effektive und effiziente Agglomerationspolitik im Aargau zu ermöglichen und um Anreize, welche vom Bund in der Agglomerationspolitik gesetzt werden, ausschöpfen zu können. Die Aargauer Agglomerationen er-

arbeiten Agglomerationsprogramme zu regional wichtigen Themen. In einer ersten Phase wird die Teilstrategie Verkehr und Siedlung umgesetzt.

■ **Ländlicher Raum**

Bestehend

In allen Gemeinden im ländlichen Raum oder an Entwicklungsachsen soll entsprechend ihrer unterschiedlichen Lage und der vielfältigen Funktionen eine gesunde Entwicklung stattfinden können (Leitsatz 1b)

In Bearbeitung

Für den ländlichen Raum werden als Basis für die regionsspezifischen Entwicklungen Konzepte erarbeitet. Die Regionalplanungsverbände in den ländlichen Räumen zeigen darin auf, wie sich ihr Gebiet räumlich entwickeln und wie die Erhaltung der Standortqualität (Erreichbarkeit) der Gemeinden gewährleistet werden sollen.

■ **Wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte (ESP) von kantonaler und regionaler Bedeutung**

Bestehend

Die Gemeinden werden aufgefordert, ihre Zonenpläne und -vorschriften für die Industrie- und Gewerbestandorte von regionaler Bedeutung auf ihre standortspezifische Zweckmässigkeit zu überprüfen (S 1.2, B. 1). Der Regierungsrat unterstützt die Gemeinden bei der gesamtheitlichen Planung der Bahnhofsgebiete (S 1.2, B. 2).

In Bearbeitung

Mit der Bezeichnung von wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkten (ESP) von kantonaler und regionaler Bedeutung werden geeignete Standorte festgelegt, an deren Förderung und Promotion der Kanton ein vorrangiges wirtschaftliches Interesse hat. Er lanciert Pilotprojekte in Zusammenarbeit mit den Standortgemeinden und unterstützt diese bei der Entwicklung dieser Standorte: Wirtschaftsstandort Sisslerfeld, Modellvorhaben Eigenamt, Standortentwicklung Wiggertal (zusammen mit Gemeinden des Kantons Luzern).

■ **Festlegung Siedlungsgebiet**

Bestehend

Der Regierungsrat überprüft in Zusammenarbeit mit Gemeinden und Regionalplanungsverbänden periodisch die Grösse und Verteilung des Siedlungsgebiets. Grössere Einzonungen ins Baugebiet erfordern eine vorgängige Anpassung des Richtplans (S 2.1, B. 4).

■ **Kriterien für Neueinzonungen ins Baugebiet und Umzonungen**

Geplant

Der Regierungsrat legt in einer Richtlinie die Kriterien für Neueinzonungen ins Baugebiet und Umzonungen fest.

■ **Standorte für verkehrsintensive Nutzungen**

Bestehend

Neue Einkaufszentren haben sich mit ihrem Standort und ihrer Grösse an den gewachsenen Zentrums- und Dorfstrukturen auszurichten (S 4.3, B. 1.3). Einkaufszentren und Fachmärkte mit einer Nettoladenfläche von mehr als 3000 m² bedürfen einer besonderen Grundlage im kommunalen Nutzungsplan (S 4.3, B. 1.2) und je nach Grössenordnung und Lage auch einer Standortfestsetzung im Richtplan. Erweiterungen von bestehenden Einkaufszentren und Fachmärkten, kleinere oder andere Bauten mit vergleichbaren Auswirkungen auf Raum, Verkehr und Umwelt sind gleich zu behandeln (S 4.3, B. 1.1).

Geplant

Standorte für grössere verkehrsintensive Nutzungen werden im Richtplan festgelegt (Positivplanung).

■ **Gesamtverkehrskonzept und Planungsgrundsätze**

Bestehend

Beschlüsse zur Beeinflussung der Verkehrsentwicklung durch Verkehrsmanagement (V 1.1, B. 2.4, B. 2.5), Förderung des ÖV und des Langsamverkehrs (V1.1, B.2.5), Verkehrssicherheit (V 1.1, B. 2.5) sowie zur kombinierten Mobilität (V 1.1, B. 2.5).

Geplant

Beschluss zur Förderung des Mobilitätsmanagements.

■ **Strassen**

Bestehend

Beschlüsse zu Verkehrsbeeinflussungsmassnahmen (V 1.1, B. 2.5), Begrenzung von negativen Auswirkungen auf die Bevölkerung und Umwelt (V 2.2, B. 1.1, B. 1.3) und Optimierung des Mitteleinsatzes (V 2.2, B. 1.1).

Geplant

Beschlüsse zur Nationalstrasse: Enge Koordination mit den Kantonsstrassen (Planung und Steuerung). Zudem Aufwertung und Gestaltung von Ortsdurchfahrten, Kombination der verschiedenen Verkehrsträger und Nachhaltigkeit des Verkehrs.

■ Öffentlicher Verkehr

Bestehend

Jede Gemeinde wird mit dem ÖV erschlossen (V 3.1, B. 1.2), der Kanton setzt sich bei den SBB und beim Bund für die kantonalen Interessen ein (V3.2) und der Regionalverkehr darf nicht verdrängt werden (V 1.1, B. 2.2).

Geplant

Ausbau des Abendangebots, Verdichtung des Regelangebots im Regionalzugsverkehr: mind. 30-Min.-Takt, teilweise 15-Min.-Takt und behindertengerechte Infrastruktur.

■ Langsamverkehr

Bestehend

Das kantonale Radroutennetz (V 2.3, B. 1.1) und das kantonale Wanderwegnetz (V 2.4, B. 1.1) sind festgesetzt.

Geplant

Massnahmen zur Förderung des Langsamverkehrs: Es soll ein sicheres und zusammenhängendes Gesamtnetz entstehen. Das Umsteigen LV/ÖV wird erleichtert.

■ Kombinierte Mobilität

Bestehend

Förderung von Umsteigeinfrastrukturen wie Park+Ride (V 3.6).

Geplant

Allgemeiner Beschluss zu Park+Pool und weitere Formen der kombinierten Mobilität.

■ Güterverkehr

Bestehend

Unterstützung der Verlagerungsziele des Bundes (V 3.5, B. 1.1), Regionalverkehr darf durch den Güterverkehr nicht verdrängt werden (V 1.1, B .2.2).

■ Wildtierkorridore

Bestehend

Wildtierkorridore sind festgelegt (L 3.3).

■ Agglomerationspärke

Bestehend

Der Kanton berücksichtigt die Anliegen der Erholungs- und Tourismusplanung im Rahmen seiner Landschaftsschutz-, Landwirtschafts- und Waldpolitik. Er kann in Zusammenarbeit mit den Regionalplanungsverbänden Projekte für die Abstimmung des zunehmenden Erholungsdrucks mit dem Natur- und Landschaftsschutz erarbeiten (L 4.2, B. 1.1)

Geplant

Der Kanton unterstützt die Schaffung von Parks von nationaler Bedeutung nach Art. 23 e. ff. NHG und von Agglomerationsparks. Er berät und begleitet die entsprechenden Trägerschaften und sorgt für die räumliche Abstimmung zwischen den Regionen und insbesondere über die Kantons-grenzen hinweg. Die Parkgebiete werden im Richtplan bezeichnet.

7.5 Vernehmlassung / Mitwirkung

In den Richtplanverfahren erfolgt eine breite Vernehmlassung und Mitwirkung der Bevölkerung und Organisationen. Das Agglomerationsprogramm wurde in enger Zusammenarbeit mit den betroffenen regionalen Organisationen und Gemeinden erarbeitet. Bereits der Entwurf 2005 wurde einer Behördenvernehmlassung unterzogen. Das vorliegende Programm wurde vom August - Oktober 2007 erneut in eine Behördenvernehmlassung gegeben. Gleichzeitig wurden alle Parteien, Verbände und Transportunternehmen informiert und konnten mitwirken. Geäussert haben sich im Kanton Aargau die beiden direkt betroffenen Regionalplanungsverbände und 12 Gemeinden in den Agglomerationen sowie zwei weitere Regionalplanungsverbände ausserhalb der Agglomerationen, 5 Parteien, 9 Organisationen, 2 Transportunternehmen und 3 Nachbarkantone. Beim Kanton Solothurn haben sich der Regionalverein OGG, 23 Gemeinden, 5 Verbände und ein Nachbarkanton geäussert. Dem Programm wurde grundsätzlich - zum Teil mit entsprechenden Ergänzungsanträgen - zugestimmt. Im Spannungsfeld der unterschiedlichen Interessen wurde das vorliegende Gesamtprogramm aufgrund der Eingaben bereinigt.

8 Organisation der Trägerschaft

In diesem Kapitel wird aufgezeigt, wie die Kantone Aargau und Solothurn die Trägerschaft des Agglomerationsprogrammes AareLand zu organisieren gedenken. Die Kantone sind Ansprechpartner für den Bund.

Im Rahmen einer interdepartementalen und teilweise einer interkantonalen Arbeitsgruppe mit einem externen Experten ist ein Trägerschaftsmodell auf vertraglicher Basis für die interkantonale Agglomerationszusammenarbeit Aargau/Solothurn entworfen worden.

8.1 Anforderungen des Bundes

Die Beiträge des Bundes an Verkehrsinfrastrukturen in Städten und Agglomerationen aus dem Infrastrukturfonds werden an die Kantone zuhanden der Trägerschaften ausgerichtet. Diese bilden sich nach kantonalem Recht (Art. 17 b Abs. 1 MinVG). Der Bundesrat bezeichnet nach Anhörung der Kantone die beitragsberechtigten Städte und Agglomerationen. Er stützt sich auf die Definition des Bundesamtes für Statistik (Art. 17 b Abs. 2 MinVG).

Gemäss der Grundanforderung 2 des Bundes müssen für jedes Agglomerationsprogramm ein Ansprechpartner bestimmt, die Trägerschaft für die Umsetzung des Agglomerationsprogramms und die finanzielle Verantwortung geregelt werden.

8.2 Trägerschaft für das Agglomerationsprogramm AareLand

In der ersten Phase der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms AareLand Netzstadt *AarauOltenZofingen* wurden der Planungsverband der Region Aarau, der Regionalverband zofingenregio und der Regionalverein OltenGösigenGäu mit ihren Agglomerationsgemeinden aufgefordert, gemeinsam mit den Kantonen eine Absichtserklärung zu unterzeichnen. Darin wurde der Wille bekundet, als gleichberechtigte Partner einen Beitrag zur Stärkung der regionalen Identität und zum wirtschaftlichen Wohlergehen der Agglomeration zu leisten sowie eine längerfristig tragfähige, demokratische und kostengünstige Zusammenarbeitsstruktur in verschiedenen Aufgabenbereichen anzustreben.

Diese Absichtserklärung wurde im Frühjahr 2004 unter Federführung des Planungsverbandes der Region Aarau und des Regionalverbandes zofingenregio von allen Agglomerationsgemeinden im AareLand-Perimeter im Kanton Aargau unterzeichnet. Für die Solothurner Seite kam diese Absichtserklärung zu früh. Sie hat auf die Unterzeichnung verzichtet.

Im Frühjahr 2004 ist unter der politischen Führung des Netzstadtrates (Stadtpräsident von Olten und Stadtammänner von Aarau und Zofingen) eine Absichtserklärung zur Kooperation im Raum Aarau-Olten-Zofingen (Netzstadt Mittelland "Aarolfingen") von den drei Städten, den Regionsvertretungen und den Kantonen Aargau und Solothurn unterzeichnet worden.

Leistungsvereinbarung mit dem Bund

Das Agglomerationsprogramm AareLand ist schwergewichtig ein Programm der Kantone. Die Kantone Aargau und Solothurn, vertreten durch die Regierungsräte (BVU und BJD), sind deshalb auch Ansprechpartner des Bundes, vertreten durch das UVEK. Sie schliessen mit dem Bund 2009/2010 eine Leistungsvereinbarung ab, in der sie sich verpflichten, die in ihrer Kompetenz liegenden Massnahmen des Agglomerationsprogramms umzusetzen und dafür besorgt zu sein, dass die Agglomerationsgemeinden die in ihre Kompetenz fallenden Massnahmen realisieren. Gleichzeitig verpflichtet sich der Bund in dieser Vereinbarung, an die von ihm ausgewählten Infrastrukturprojekte Beiträge in Höhe des von ihm festgelegten Beitragssatzes (Art. 17 d MinVG) zu leisten.

Trägerschaft

Die endgültige Form der Trägerschaft der Agglomerationspolitik für die Agglomeration AareLand ist zurzeit noch offen. Die Entscheidungsstrukturen auf regionaler Ebene werden aber einfach gehalten. Im Kanton Solothurn ist die Frage der Trägerschaft noch nicht abschliessend diskutiert. Im Kanton Aargau wird die Zusammenarbeit in den Agglomerationen mit den bestehenden öffentlich-rechtlichen Regionalplanungsverbänden und ihren Agglomerationsgemeinden umgesetzt, welche von den Gemeinden entsprechend beauftragt werden. Gleichzeitig ist der "regionale Sachplan" als mögliches Umsetzungsinstrument für die in der Gemeindekompetenz liegenden Massnahmen des Agglomerationsprogramms in die Vorlage zur laufenden Baugesetzrevision des Kantons Aargau aufgenommen worden.

Die Engagements, die mit dem Agglomerationsprogramm eingegangen werden, müssen behördenverbindlich festgeschrieben werden, sonst kommt keine Leistungsvereinbarung mit dem Bund zustande ("Sicherung der Wirksamkeit"). Den Kantonen stehen für die in ihren Kompetenzbereich fallenden Massnahmen der kantonale Richtplan, die Gesetze (z.B. BauG) und die entsprechenden Kreditbeschlüsse zur Verfügung.

Die Kantone Aargau und Solothurn verpflichten sich mittels eines Staatsvertrags gegenseitig, für die verbindliche Umsetzung der Massnahmen besorgt zu sein.

Im Fragebogen zur Vernehmlassung des Agglomerationsprogramms wurde gefragt, ob die angesprochenen regionalen Organisationen und ihre

Agglomerationsgemeinden mit dem vorliegenden Agglomerationsprogramm und mit den weiteren Schritten zur Umsetzung des Programms grundsätzlich einverstanden sind und ob sie allenfalls Ergänzungsvorschläge haben. Die Auswertung der Antworten dokumentiert die politische Abstützung des Programms bei den Gemeinderäten der Agglomerationsgemeinden und den beteiligten regionalen Organisationen.

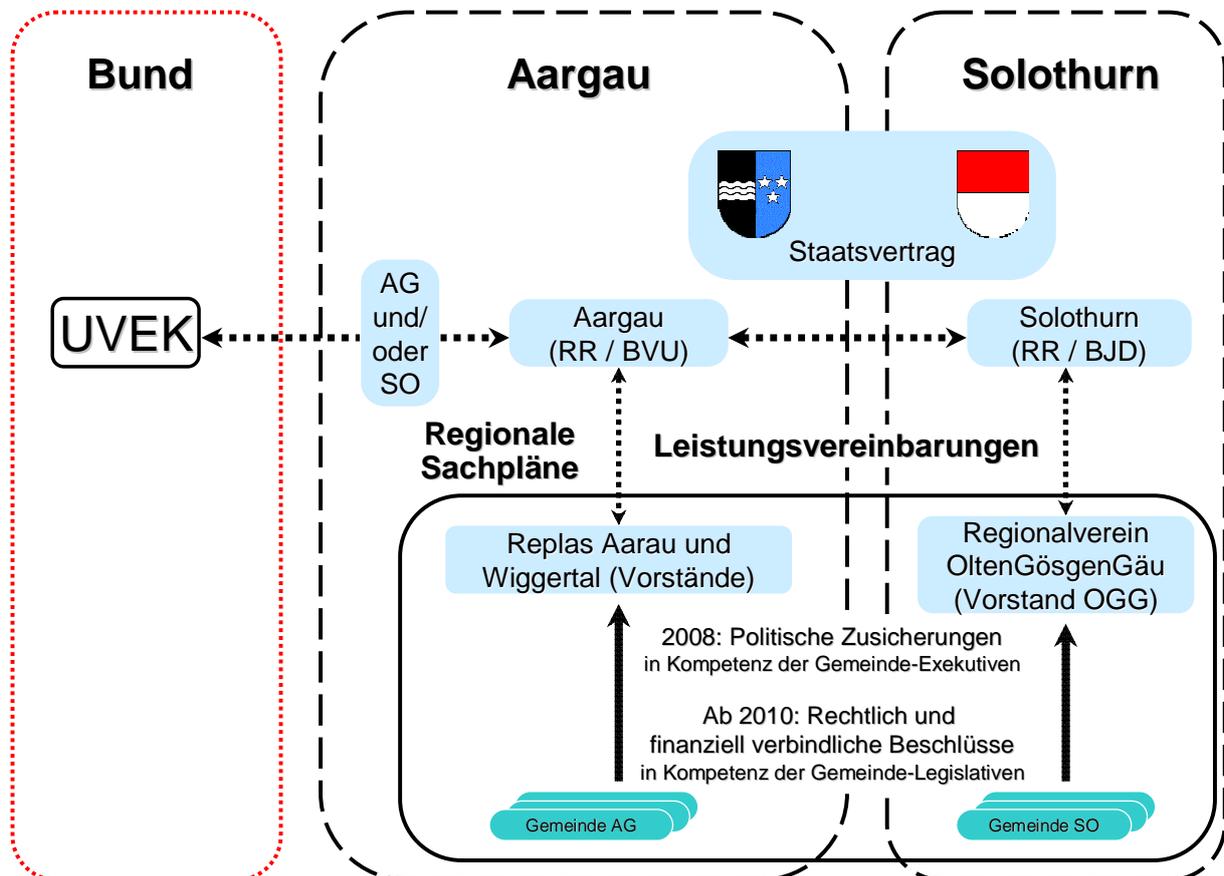


Abbildung 30: Trägerschaftsmodell Agglomeration AareLand

Sicherstellung der Verbindlichkeit

Nach der Bereinigung des Agglomerationsprogramms wird dessen Verbindlichkeit in zwei Phasen gefestigt:

In einer ersten Phase (2008) ist vorgesehen, dass die Agglomerationsgemeinden ihren Regionalplanungsorganisation beauftragen, die kommunale Umsetzung federführend zu koordinieren und mit dem jeweiligen Kanton eine Vereinbarung abzuschliessen. Die Vereinbarung erfolgt dann zwischen dem jeweiligen Kanton, vertreten durch den Regierungsrat (BVU resp. BJD) und den Vorständen der Regionalplanungsorganisation im Programmperimeter. In diesen verpflichten sich die Kantone, die in ihrer Kompetenz fallenden Massnahmen voranzutreiben und unter Vorbehalt

der Finanzierungsbeschlüsse der zuständigen kantonalen Organe umzusetzen.

Mit dem Auftrag der Agglomerationsgemeinden an den jeweiligen Regionalplanungsverband, verpflichten sich die Gemeinden, die kommunalen Massnahmen gemeinsam über einen Regionalen Sachplan behördenverbindlich festzulegen (Kanton Aargau). Dies unter dem Vorbehalt der Finanzierungsbeschlüsse der zuständigen kommunalen Organe. In einer 2. Phase (ab 2010) sollen diese behördenverbindlichen Vereinbarungen und Festlegungen durch rechtlich und finanziell verbindliche Beschlüsse der zuständigen Gemeindeorgane (Legislativen) abgelöst werden. Da im Kanton Solothurn dieses Instrument des regionalen Sachplanes fehlt, wird eine Vertragslösung in zwei Phasen angestrebt.

9 Monitoring und Controlling

In diesem Kapitel wird aufgezeigt, wie mit einem umfassenden Controlling je in den Kantonen Aargau und Solothurn die Umsetzung des Agglomerationsprogrammes AareLand begleitet wird. Mit der prozessbegleitenden Steuerung, der Beurteilung des Erfolgs und der Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms wird die Qualität gesichert. Mit einem jährlichen Standbericht "Vollzug" wird Rechenschaft über den Stand der Umsetzung des Agglomerationsprogramms AareLand abgegeben.

Der Bund knüpft seine finanzielle Beteiligung an vertragliche Abmachungen mit dem verantwortlichen Partner des Agglomerationsprogramms, in diesem Falle dem Kanton. Für jedes Massnahmenpaket soll – wenn die notwendige Baureife erreicht ist (alle 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 Finanzcontrolling. Dort wird der Baufortschritt in den einzelnen Massnahmen überprüft und die Einhaltung der in der Verfügung festgelegten Beitragsgrenze überwacht.

Die Leitprojekte im Agglomerationsprogramm AareLand umfassen ihrerseits unterschiedliche Einzelmassnahmen. Sie müssen in ihrer Gesamtheit umgesetzt werden, damit die angestrebte Wirkung erzielt werden kann. Die Herausforderung bei der Realisierung der Massnahmen besteht darin, dass diese als Gesamtpaket wie geplant realisiert werden müssen. Unterschiedliche Entscheidungsverfahren und Finanzierungsbedingungen je nach Massnahmenart sowohl auf kantonaler wie auch auf kommunaler Ebene erschweren die Umsetzung.

Die Kantons- und Gemeindegrenzen überschreitende Zusammenarbeit bedingt eine effiziente Koordination der Verantwortlichkeiten bei der Umsetzung. **Dazu wird ab 2008 ein Controlling eingerichtet.** Die wichtigsten Aufgaben sind im Folgenden dargestellt:

■ 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:

■ **Beurteilung des Erfolgs der Agglomerationsprogramme**

Mit Hilfe von Indikatoren wird festgestellt, ob die umgesetzten Massnahmen die erwünschte Wirkung entfalten. Dieses Wirkungscontrolling wird auf das Monitoring- und Controllingsystem Verkehr des Bundes abgestimmt, welches bis Mitte 2008 vorliegen soll.

■ **Weiterentwicklung der Agglomerationsprogramme**

Im Hinblick auf die Weiterentwicklung des Programms werden mit dem Controlling die bestehenden Planungen überprüft, neue Anliegen aufgenommen und flexibel auf veränderte Rahmenbedingungen reagiert. Dazu gehört auch die Sicherstellung der Information der kantonsinternen wie externen Stellen.

Bezüglich Controlling ist ein jährlicher Standbericht "Vollzug" mit Überprüfung der Leitprojektfortschritte inkl. flankierenden Massnahmen vorgesehen. Die Umsetzung der konkreten Massnahmen wird kantonsintern durch bestehende Instrumente im Rahmen der ordentlichen Entscheidkompetenzen (Budget) gewährleistet.

Neben der Verbindlichkeit bei den Kantonen ist eine verstärkte Abstimmung mit den Interessen und Aktivitäten der Regionen resp. Gemeinden notwendig, damit die angestrebten Ziele erreicht werden können. Die bestehenden Entscheidungsstrukturen in den Gemeinden und Regionen werden auch in Zukunft gewährleistet bleiben. Die Verbindlichkeit wird in zwei Phasen angestrebt (vgl. Kapitel 8 Organisation der Trägerschaft).

Zusammen mit den Verpflichtungen bezüglich der Massnahmenumsetzung werden mit den Gemeinden resp. den Regionen auch Vereinbarungen getroffen, damit sie das kantonale Controlling in seinen Aufgaben unterstützen, mit den notwendigen Daten beliefern und allenfalls notwendige Steuerungsmassnahmen ergreifen.

10 Ausblick

Gemeinden und Regionen im Gebiet des Agglomerationsprogramms Aareland sowie die Kantone Aargau und Solothurn haben die Herausforderungen der zukünftigen Entwicklung in den Bereichen Siedlung und Verkehr erkannt. Sie treffen Massnahmen, um die Standortattraktivität der Agglomeration als Chance zu nutzen.

Kantone, Gemeinden und Regionen sind überzeugt, dass diesen Herausforderungen nur mit einer räumlich koordinierten Politik begegnet werden kann – einer Politik die breit angelegt ist und die Bereiche Siedlung, Verkehr und Umwelt als Ganzes angeht. Im Laufe des Prozesses der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms haben sie deshalb den Willen bekundet, die Zukunft gemeinsam zu gestalten und aktiv bei der Umsetzung mitzuarbeiten.

Das Agglomerationsprogramm Aareland ist der Ausdruck dieses gemeinsamen Willens. Durch die breite und wiederholte Einbindung sind die Massnahmen des Agglomerationsprogramms bei den Beteiligten gut abgestützt.

Die Abschätzung der Wirksamkeit hat gezeigt, dass durch dieses gezielte und koordinierte Vorgehen Synergien erreicht werden können, die in der Summe mehr Nutzen schaffen als die bisherige Verkehrs- und Siedlungspolitik. Dazu trägt auch die Unterstützung der Kantone und des Bundes bei. Alle Beteiligten sehen das Agglomerationsprogramm Aareland als Chance für die Zukunft.

Literaturverzeichnis

Agglomerationspolitik des Bundes. Bericht des Bundesrates. Bern, Dezember 2001.

Bericht über die Kernstädte. Staatssekretariat für Wirtschaft / Bundesamt für Raumplanung. Bern, 1999.

Bewertung Bahnhofstandorte Kanton Solothurn, Resultate. Solothurn, Dezember 2007.

Buskonzept Olten-Gösgen-Gäu. Phase 2, Schlussbericht. Kanton Solothurn. Solothurn, Dezember 2005.

Einkaufszentren und Fachmärkte. Vollzugshilfe für die Richt- und Nutzungsplanung. Baudepartement des Kantons Aargau. Aarau, 2005.

Empfehlungen Kommunale Parkraumplanung. Baudepartement des Kantons Aargau. Aarau, Stand August 1999.

energieAARGAU. Gesamtenergiestrategie. Beschluss des Grossen Rates. Departement Bau, Verkehr und Umwelt. Aarau, 2006.

Entwicklungsleitbild Aargau. Regierungsrat des Kantons Aargau. Aarau, 2005.

Katasterplan Radmassnahmen Alltagsverkehr Freizeitverkehr, Radwanderrouen. Kanton Solothurn. Solothurn, Mai 2006.

Konzept Mobilitätsmanagement. Departement Bau, Verkehr und Umwelt. Aarau, 2007.

Konzept Park+Ride und Bike+Ride. Departement Bau, Verkehr und Umwelt. Aarau, Entwurf vom 20. November 2007.

Konzept Strassenverkehrssicherheit Infrastruktur. Departement Bau, Verkehr und Umwelt. Aarau, 2007.

Luftmassnahmenplan 2000 und Rechenschaftsberichte 2003/2005. Amt für Umwelt Kanton Solothurn. Solothurn 2000, 2004, 2006.

Massnahmenplan Luft des Kantons Aargau. Baudepartement des Kantons Aargau. Aarau, 2002.

Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr. Beschluss des Grossen Rates. Departement Bau, Verkehr und Umwelt. Aarau, 2007.

Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr 2008-2009. Amt für Verkehr und Tiefbau Kanton Solothurn. Solothurn.

Mehrjahresprogramm Strasse. Departement Bau, Verkehr und Umwelt. Aarau, Entwurf vom 27. Juli 2007.

Mehrjahresprogramm Tiefbau 2009-2011. Amt für Verkehr und Tiefbau Kanton Solothurn. Solothurn.

mobilitätAARGAU. Gesamtverkehrsstrategie. Beschluss des Grossen Rates. Departement Bau, Verkehr und Umwelt. Aarau, 2006.

Mobilitätsmanagement im Kanton Solothurn. Umsetzungsprogramm. Solothurn, September 2006.

Ortsdurchfahrten. Eine Anleitung zu attraktiven Kantonsstrassen im Siedlungsgebiet. Departement Bau, Verkehr und Umwelt. Aarau, Entwurf vom September 2006.

Prioritäten im Strassenbau. Departement Bau, Verkehr und Umwelt. Aarau, 2006.

raumentwicklungAARGAU. Gesamtstrategie Raumentwicklung. Beschluss des Grossen Rates. Departement Bau, Verkehr und Umwelt. Aarau, 2006.

Raumentwicklungsbericht 2005. Bundesamt für Raumentwicklung. Bern, 2005.

Richtlinie zur Ermittlung des Angebots an Parkfeldern für Personenwagen bei verkehrsintensiven Nutzungen. Regierungsrat des Kantons Aargau. Aarau, 2004.

Richtplan Kanton Aargau. Grosse Rat des Kantons Aargau. Aarau, 1996.

Richtplan 2000. Bau- und Justizdepartement Kanton Solothurn. Solothurn, 2000.

Schachenpark – Zwischenbericht. Bau- und Justizdepartement Kanton Solothurn. Departement Bau, Verkehr und Umwelt Kanton Aargau. Solothurn, 2007.

Standort in Bewegung. Lancierungsbroschüre der Wachstumsinitiative. Regierungsrat des Kantons Aargau. Aarau, 2005.

Umnutzung von Industriebrachen. Massnahmen zur Förderung. Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (ARE, BA-FU), Departement Bau, Verkehr und Umwelt Kanton Aargau (ARE) und Departement Volkswirtschaft und Inneres Kanton Aargau (AWA). Bern, 2007.

Umweltdaten Solothurn 2006. Amt für Umwelt Kanton Solothurn.

Verkehrspolitisches Leitbild. Regierungsrat des Kantons Solothurn. Solothurn, 2004.

Wiggertalpark – Konzeptbericht. Departement Bau, Verkehr und Umwelt Kanton Aargau. Bau- und Justizdepartement Kanton Solothurn. Aarau, 2007.

Abkürzungsverzeichnis

AFP	Aufgaben- und Finanzplan
B+R	Bike + Ride
BAFU	Bundesamt für Umwelt (ehemals BUWAL)
BauG	Baugesetz
BDWM	Bremgarten-Dietikon-/Wohlen-Meisterschwanden-Bahn
BFS	Bundesamt für Statistik
BJD	Bau- und Justizdepartement Kanton Solothurn
BVU	Departement Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr
ERO	Entlastung Region Olten
ESP	(Wirtschaftlicher) Entwicklungsschwerpunkt
FinÖV	Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs
FV	Fernverkehr
GA	Grundanforderung
Gde	Gemeinde
GV	Güterverkehr
IFG	Infrastrukturfondsgesetz
K	Kantonsstrasse
K+R	Kiss + Ride
LV	Langsamverkehr
MinVG	Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MJPÖV	Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr
MJPS	Mehrjahresprogramm Strasse
MM	Mobilitätsmanagement
nBauG	neues Baugesetz
NFA	Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung

NK	Neue Kantonsstrasse
OGG	Olten-Gösigen-Gäu
ÖV	öffentlicher Verkehr
ÖVD	Dekret über die Beteiligung von Kanton und Gemeinden an den Kosten des öffentlichen Verkehrs
ÖVG	Gesetz über den öffentlichen Verkehr
P+P	Park + Pool
P+R	Park + Ride
PBG	Planungs- und Baugesetz
PM10	Feinstaub (Particulate Matter < 10 µm)
RE	Regionalexpress
REK	Regionales Entwicklungskonzept
RPG	Raumplanungsgesetz
RR	Regierungsrat
RV	Regionalverkehr
StrG	Strassengesetz
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
VM	Verkehrsmanagement
WK	Wirksamkeitskriterium
WSB	Wynental- und Suhrentalbahn
ZEB	Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur