

Kanton Aargau / Kanton Solothurn

Agglomerationsprogramm AareLand, 3. Generation



Band 1: Hauptbericht

Das Agglomerationsprogramm AareLand besteht aus:

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

November 2016

Vom Regierungsrat Aargau am 9. November 2016 und vom Regierungsrat Solothurn am 15. November 2016 verabschiedet.

Impressum

Auftraggeber:

Departement Bau, Verkehr und Umwelt des
Kantons Aargau
Abteilungen Raumentwicklung und Verkehr
5001 Aarau

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

Politische Steuerung:

Attiger Stephan, Regierungsrat, Vorsteher BVU/
Landstatthalter Kanton Aargau
Fürst Roland, Regierungsrat, Vorsteher BJD/
Landammann Kanton Solothurn

Fachliche Steuerung:

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

Projektleitung / Projektbearbeitung:

Lauper Lukas, ARE BVU Kanton Aargau
Schneider Amalia, ARP Kanton Solothurn
Frösch Rainer, Verein AareLand
Liechti Simon, ARE BVU Kanton Aargau
Annette Ramp, ARP Kanton Solothurn

Externe Projektbearbeitung:

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

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

Inhalt

Das Wichtigste in Kürze	7
1. Einleitung	12
1.1 Ausgangslage und Aufgabenstellung	12
1.2 Grundlagen	14
1.3 Aufbau Berichte Agglomerationsprogramm	14
1.4 Vorgehen	15
1.5 Perimeter AareLand	16
1.6 Projektorganisation	18
2. Rückblick Agglomerationsprogramme AareLand 1. und 2. Generation	21
2.1 Umsetzungsreporting 1. Generation und dringliche Massnahmen	21
2.2 Agglomerationsprogramm AareLand 2. Generation	27
2.3 Ausblick und Handlungsbedarf	31
2.4 Folgerungen aus dem Prüfbericht des Bundes 2. Generation	32
3. Siedlung, Landschaft, Umwelt und Verkehr: Ist-Zustand, Stärken, Schwächen, Handlungsbedarf	35
3.1 Siedlung	35
3.1.1 Ist-Zustand Siedlung	35
3.1.2 Stärken, Schwächen, Trend 2030 Siedlung	36
3.1.3 Handlungsbedarf Siedlung	37
3.2 Landschaft / Freiräume und Umwelt	38
3.2.1 Ist-Zustand Landschaft / Freiräume, Umwelt	38
3.2.2 Stärken, Schwächen, Trend 2030 Landschaft / Freiräume, Umwelt	38
3.2.3 Handlungsbedarf Landschaft, Freiräume, Umwelt	39
3.3 Öffentlicher Verkehr (ÖV)	39
3.3.1 Ist-Zustand ÖV	39
3.3.2 Stärken, Schwächen, Trend 2030 ÖV	40
3.3.3 Handlungsbedarf ÖV	40
3.4 Motorisierter Individualverkehr (MIV)	41
3.4.1 Ist-Zustand MIV	41
3.4.2 Stärken, Schwächen, Trend 2030 MIV	41
3.4.3 Handlungsbedarf MIV	42
3.5 Exkurs Güterverkehr	42
3.6 Fuss- und Veloverkehr	43
3.6.1 Ist-Zustand Fuss- und Veloverkehr	43
3.6.2 Stärken, Schwächen, Trend 2030 Fuss- und Veloverkehr	43
3.6.3 Handlungsbedarf Fuss- und Veloverkehr	43
3.7 Modal Split	44
3.7.1 Ist-Zustand Modal Split	44
3.7.2 Stärken, Schwächen, Trend Modal Split	44
3.7.3 Handlungsbedarf Modal Split	44
3.8 Verkehrssicherheit	44
3.8.1 Ist-Zustand Verkehrssicherheit	44

3.8.2	Stärken, Schwächen, Trend Verkehrssicherheit	44
3.8.3	Handlungsbedarf Verkehrssicherheit	45
4.	Ziele und Strategien	46
4.1	Abstimmung der strategischen Planungsinstrumente	46
4.2	Zukunftsbild mit Teilstrategien	48
4.3	Kantonale und regionale Siedlungs- und Landschafts-/ Freiraumstrategien	57
4.3.1	Kanton Aargau	58
4.3.2	Kanton Solothurn	61
4.3.3	Regionalentwicklungskonzepte	64
4.3.4	Strategien Landschaft und Freiräume	64
4.4	Entwicklungsstrategien Verkehr / Mobilität	68
4.4.1	Gesamtverkehrsstrategie mobilitätAARGAU	69
4.4.2	3-V Strategie und verkehrspolitisches Leibild Kanton Solothurn	71
4.4.3	Strategische Ausrichtung des ÖV-Angebots im Raum AareLand	72
4.4.4	Kommunale Gesamtpläne Verkehr im Kanton Aargau	74
4.4.5	STEP 2030 Bundesamt für Verkehr	75
4.4.6	Verkehrssicherheit	75
4.5	Exkurs: Ziele 2030 betreffend MOCA-Indikatoren	77
4.5.1	Einleitung	77
4.5.2	Zielsetzungen Modal-Split	78
4.5.3	Zielsetzungen Einwohner nach ÖV-Güteklassen	79
4.5.4	Zielsetzungen Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen	81
4.5.5	Zielsetzungen Unfälle	82
5.	Massnahmen	83
5.1	Massnahmentypen	83
5.2	Herleitung der Massnahmen	84
5.2.1	Überprüfung und Konkretisierung bestehender Massnahmen	84
5.2.2	Bisherige und neu erhobene Massnahmen	84
5.3	Massnahmen Siedlung und Landschaft	85
5.3.1	Massnahmen Siedlung	85
5.3.2	Massnahmen Landschaft	86
5.4	Massnahmen Verkehr	87
5.4.1	Bundesmassnahmen ausserhalb Agglomerationsprogramm	88
5.4.2	Massnahmen öffentlicher Verkehr	89
5.4.3	Massnahmen Aufwertung Ortsdurchfahrten	90
5.4.4	Massnahmen Gesamtverkehrliche Optimierung Kantons-strassen	91
5.4.5	Massnahmen Optimierung Kantonsstrassennetz mit Aufwertung Ortsdurchfahrt	92
5.4.6	Massnahme Verkehrsmanagement	92
5.4.7	Massnahmen Fuss- und Veloverkehr	93
5.5	Ergänzende Massnahmen zur Zielerfüllung	94
5.5.1	Kantonale Ebene	94
5.5.2	Kommunale Ebene	94
6.	Bewertung und Priorisierung der Massnahmen	95
6.1	Methodik zur Massnahmenbewertung	95

6.1.1	Wirkungsanalyse	95
6.2	Bewertung der Massnahmen	95
6.2.1	Wirkungen und Relevanz der Massnahmen in den Bereichen Siedlung und Landschaft	95
6.2.2	Wirkungen und Relevanz der verkehrlichen Massnahmen	96
6.3	Methodik zur Massnahmenpriorisierung	97
6.4	Priorisierung der Massnahmen	100
6.4.1	A-Liste (2019-2022)	102
6.4.2	B-Liste (2023-2026)	103
6.4.3	C-Liste (ab 2027)	103
6.4.4	Kostenübersicht	103
7.	Erfüllung der Grundanforderungen	104
8.	Würdigung der Wirkung	105
9.	Umsetzung	106
9.1	Verankerung in den kantonalen Richtplänen	106
9.2	Finanzierung der Massnahmen	106
10.	Schlussfolgerungen und Ausblick	107
Anhang		108
Anhang 1	Grundlagen	109
Anhang 2	Definition Agglomeration gemäss Bundesamt für Statistik	112
Anhang 3	Übersetzungstabelle Raumtypenzuordnung	113
Anhang 4	Abkürzungsverzeichnis	114
Anhang 5	Übersichtskarte Verkehrsmassnahmen	115
Anhang 6	Umsetzungsreporting	116

Das Wichtigste in Kürze

Agglomerationspolitik

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

Drei Generationen des Agglomerationsprogramms

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

Kantonale Richtpläne

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

Umsetzungsperiode

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

Dossier Agglomerationsprogramm AareLand

Das Agglomerationsprogramm AareLand besteht aus vier Berichten:

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

Handlungsschwerpunkte

Das Agglomerationsprogramm AareLand 3. Generation behandelt die folgenden Handlungsschwerpunkte:

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

Massnahmen

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

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

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

- S301 Siedlungsentwicklung nach innen
- S302 Entwicklung von Schlüsselarealen
- S303 Umnutzung von Arbeitsgebieten an zentralen Lagen
- S304 Freiraumnetz im urbanen Raum
- L301 Siedlungsnaher Landschaftsraum
- L302 Aufwertung Flussräume

Für die 3. Generation werden insgesamt 22 Verkehrsmassnahmen ohne
Spezialfinanzierung und Eigenleistung für die Mitfinanzierung durch den
Bund eingereicht. Die finanziell gewichtigsten Projekte sind die Aufwer-
tung der Oltnenstrasse und die Wiggertalstrasse Abschnitt Nord inkl. flan-
kierender Massnahmen auf der Ortsdurchfahrt Rothrist mit einem Inves-
titionsvolumen von je ca. CHF 25 Mio, sowie die Umfahrung Hägendorf /
Rickenbach (ERO+) mit 45 Mio.

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

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

A-Massnahmen

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

Nr.	Massnahme	Federführung	Kosten (in Mio. CHF)
ÖV301A	Intermodale ÖV-Drehscheibe Bahnhof Rothrist	Rothrist	4.25
ÖV302A	Intermodale ÖV-Drehscheibe Schöftland	Schöftland	0.68
ÖV304A	Niederamt, ÖV-Teilkonzept (Eigenleistung)	Kt. SO	–
OD302A	Aarburg, Aufwertung Oltnenstrasse K103	Kt. AG	27.5
OD303A	Aarau BGK Entfelderstrasse	Aarau	10.6
MIV301A	Zofingen, Aufhebung Niveauübergang Aarburgerstrasse K104	Kt. AG	12
MIVO-D301A	Rothrist, Wiggertalstrasse 3. Etappe und Aufwertung Ortsdurchfahrt	Kt. AG	26
VM301A	Schönenwerd, Busbevorzugung und Stauraubewirtschaftung	Kt. SO	1.2
FW301A	Buchs, Optimierung Fuss- und Velowegnetz	Buchs	0.75
FW302A	Zofingen, Fuss- und Veloweg Westseite Bahnhof	Zofingen	2.5
FW303A	Zofingen, Veloverleihsystem	Zofingen	0.75
FW304A	Zofingen, Veloabstellplätze Bahnhof	Zofingen	1.5
FW305A	Zofingen, Fussgängerbeziehung SBB-Durchgang Mitte	Zofingen	3
FW306A	Oftringen, Fuss- und Veloverkehrsverbindung Zofingerstrasse	Oftringen	1.64
FW307A	Aarburg, Begegnungszone Bärenplatz	Aarburg	2
FW308A	Aarau Aarebrücke, flankierende Massnahmen Fuss- und Veloverkehr	Aarau	9.3
FW309A	Aarau, Veloparking «Ring am Bahnhof»	Aarau	0.92
FW310A	Egerkingen / Neuendorf: Fuss- und Veloverbindung ÖV- Scheibe - Arbeitsgebiet	Egerkingen	3.6
FW311A	Zofingen, FVV Verbindung Nationalsbahnweg - Bahnhof Gleis 40, inkl. Abstellplätze	Zofingen	0.75
FVV313A	Aarburg / Olten, Fuss- und Veloverkehrsverbindung	Kt. SO	3

Die Gesamtkosten der A-Massnahmen betragen 111.94 Mio. Franken.

B-Massnahmen

Die B-Massnahmen fliessen in die Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms und somit in die Festsetzung des Beitragssatzes ein, werden aber aufgrund fehlender Bau- oder Finanzreife vom Bund nicht im Rahmen des Agglomerationsprogramms 3. Generation mitfinanziert. Das gewichtigste

Projekt ist die Massnahme Umfahrung Hägendorf / Rickenbach (ERO+) mit einem Investitionsvolumen von 45 Mio. Die B-Massnahmen können in der 4. Generation (2023-2026) als A-Massnahmen eingegeben werden:

Nr.	Massnahme	Federführung	Kosten (in Mio. CHF)
MIV OD302B	Umfahrung Hägendorf / Rickenbach (ERO+)	Kt. AG	45
FVV312B	Aarburg, Fuss- und Veloverkehrsnetz Aarburg Nord	Aarburg	1.5
FVV314B	Niederamt, Veloschnellroute Aarau-Olten	Kt. SO	3.5

C-Massnahmen

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

Als C-Massnahme des AP 3. Generation werden Planung und Bau von (weiteren) Veloschnellrouten im Kanton Aargau ausgeschrieben.

Nr.	Massnahme	Federführung
FVV315C	Veloschnellrouten Kanton Aargau	Kt. AG

1. Einleitung

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

1.1 Ausgangslage und Aufgabenstellung

Agglomerationspolitik des Bundes

Hauptziele

Der Bund formulierte im Jahr 2001 die Grundpfeiler der Agglomerationspolitik (Bundesrat, Agglomerationspolitik des Bundes, 2001): Im Zentrum stehen die Unterstützung von Modellvorhaben und die Erarbeitung von Agglomerationsprogrammen. Ziel ist die Finanzierung und Koordination des Agglomerationsverkehrs durch die Agglomerationsprogramme. Der Bund will damit drei Hauptziele erreichen:

- Sicherung der wirtschaftlichen Attraktivität der städtischen Gebiete und Gewährleistung der Lebensqualität
- Polyzentrisches Netz von Städten und Agglomerationen, damit diese ihre Stellung im internationalen Standortwettbewerb sichern können
- Begrenzung der räumlichen Ausdehnung der städtischen Gebiete durch die Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen und Ordnung der urbanen Räume

Bedingungen

Der Bund knüpft sein finanzielles Engagement für den Agglomerationsverkehr an Bedingungen:

- Aktive Agglomerationspolitik der Kantone und Gemeinden
- Abstimmung von Siedlung und Verkehr: Langfristig ausgerichtete und nachhaltige Verkehrs- und Siedlungsplanung
- Bildung einer Trägerschaft

Die rechtlichen Grundlagen sowie die weiteren Bedingungen sind in der «Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme 3. Generation» des Bundesamts für Raumentwicklung ARE (2015) festgehalten.

Agglomerationsprogramme im AareLand

Im AareLand wird mit den vorliegenden Unterlagen die mittlerweile 3. Generation des Agglomerationsprogramms (AP) erarbeitet.

1. Generation 2007

Im Jahr 2007 wurde das erste Agglomerationsprogramm eingereicht. Der Bund bestimmte für die Massnahmen der Agglomeration AareLand gemäss Leistungsvereinbarung vom 19.01.2011 einen Beitragssatz von 40%. Der Bund leistete damit einen Beitrag von 32.24 Mio. Franken an die A-Massnahmen mit Realisierung im Zeitraum 2011 bis 2014.

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

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

Wichtigste Anforderungen an die 3. Generation

Anforderungen an das Agglomerationsprogramm der 3. Generation

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

Die wichtigsten Anforderungen an die Agglomerationsprogramme sind:

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

Änderungen gegenüber 2. Generation

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

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

1.2 Grundlagen

1.3 Aufbau Berichte Agglomerationsprogramm

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

Band 1: Hauptbericht	Band 1 bildet den Hauptbericht. Er fasst die Grundlagen und die wichtigsten Erkenntnisse der Analyse zusammen, erläutert die Ziele und Strategien des Zukunftsbilds sowie der beiden Kantone und der drei Regionen des AareLands und erläutert die Massnahmen des Agglomerationsprogramms.
Band 2: Massnahmenblätter	In Band 2 werden die Massnahmen in Massnahmenblättern detailliert beschrieben und deren Wirkung aufgezeigt. Es wurden Massnahmenblätter sowohl für die mitfinanzierungsberechtigten Massnahmen als auch für Massnahmen, die in Form von Eigenleistungen durch die Kantone und Gemeinden alleine zu finanzieren sind, erstellt.
Band 3: Zukunftsbild	Im Zukunftsbild (Band 3) sind die Ziele, Strategien und Stossrichtungen der Agglomeration AareLand mit den Anforderungen an den Verkehr 2030 und den daraus abgeleiteten Teilstrategien Siedlung / Landschaft und Mobilität abgebildet. Es wurde im Vergleich zum AP AareLand 2. Generation insbesondere an die revidierten kantonalen Planungsinstrumente angepasst. Das Zukunftsbild ist abgestimmt mit: <ul style="list-style-type: none">– Raumkonzept Aargau und Siedlungsstrategie Solothurn– Revidierte Richtpläne Aargau und Solothurn (Entwurf Juni 2015)– Regionalentwicklungskonzepte Aarau, Niederamt, Olten-Gäu und zofingenregio– Mobilitäts- / Verkehrsstrategien Kantone Aargau und Solothurn
Band 4: Grundlagen und Analyse	In Band 4 werden die Grundlagen und Analysen der Bereiche Siedlung, Landschaft, Umwelt und Verkehr abgebildet. Der Band umfasst Analysen des Ist-Zustands und des Trends, die festgestellten Schwachstellen und den daraus resultierenden Handlungsbedarf.
Herleitung der Massnahmen	Die Massnahmen des AP AareLand 3. Generation werden aus den Zielen und Strategien sowie dem aus der Analyse festgestellten Handlungsbedarf hergeleitet. Dadurch ergibt sich ein «roter Faden» in der Erarbeitung, der von der übergeordneten und langfristigen Vision bis hin zu jeder einzelnen Massnahme nachvollziehbar ist.

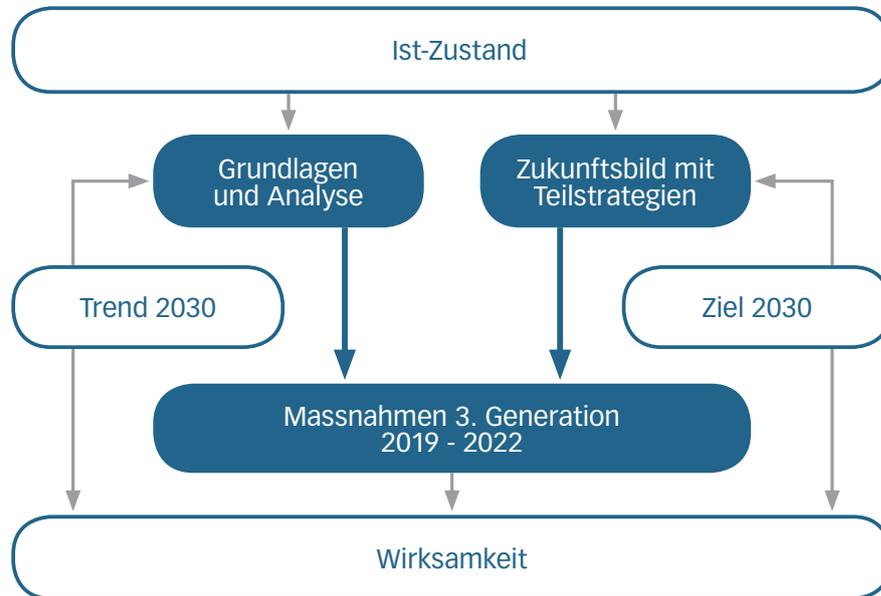


Abb. 1 Herleitung der Massnahmen aus Zukunftsbild und Analyse

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

1.4 Vorgehen

Inhalte und Ablauf der Erarbeitung, Termine

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

Berücksichtigung neuer Rahmenbedingungen

Das AP AareLand 3. Generation berücksichtigt die neuen Rahmenbedingungen wie das revidierte Raumplanungsgesetz (RPG) und die neuen kantonalen und regionalen Grundlagen. Darunter fallen die revidierten kantonalen Richtpläne Aargau (vom Grossen Rat im März 2015 genehmigt) und Solothurn (Entwurf für die öffentliche Auflage, Juni 2015) sowie die neue Mobilitätsstrategie Aargau (Planungsbericht mobilitätAARGAU, Fassung für die Anhörung, März 2016). Das AP AareLand 3. Generation ist ausserdem auch auf die Regionalentwicklungskonzepte Aarau, Niederamt und zofingenregio abgestimmt.

Aktualisierung der Grundlagen

Für die Definition von Zielen, Strategien und Massnahmen wurden die Aussagen und Vorgaben dieser Planungsinstrumente aufgenommen und für den Agglomerationsperimeter präzisiert. Insbesondere Entwicklungsziele für die verschiedenen Raumtypen in Bezug auf Bevölkerungszahlen, Beschäftigte, Bauzonen und Erschliessungsrichtlinien wurden in die Überlegungen eingebaut. Die detaillierten Angaben zu allen verwendeten Grundlagen sind im Anhang 1.

Vertiefung einzelner Themen	Themen, die laut Prüfbericht in der 2. Generation zu wenig umfassend thematisiert waren, werden nun vertieft bearbeitet. Dazu wurden unter anderem mit einer Umfrage bei den Agglomerationsgemeinden neue Grundlagen und Daten erhoben. Im Zentrum der Befragung standen die Themenbereiche Schlüsselareale, Siedlungsentwicklung nach innen / Verdichtung, Freiräume und siedlungsnaher Erholungsräume, Tempo-30- und Begegnungszonen, Parkraumbewirtschaftung, Bike+Ride und Mobilitätsmanagement.
Partizipation	Das Dossier zum AP AareLand 3. Generation wird seit Ende 2014 erarbeitet. Die Gemeinden im Agglomerationsperimeter wurden bereits im Frühling 2015 im Rahmen einer Umfrage ein erstes Mal einbezogen. Zum einen wurden dabei neue Grundlagen und Daten erhoben. Zum anderen wurden die Gemeinden bezüglich der Weiterverfolgung der B- und C-Massnahmen der 2. Generation und neuer Massnahmen für die 3. Generation angehört. Weiter erfolgte eine enge Zusammenarbeit mit den drei Regionalorganisationen Planungsverband Region Aarau (Aarau Regio), Regionalverein Olten-Gösgen-Gäu und Regionalplanung zofingenregio. Der Einbezug der Gemeinden, der Bevölkerung und von Interessenvertretungen erfolgt im Rahmen der Mitwirkung vom 24. März bis 20. Mai 2016.

1.5 Perimeter AareLand

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

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

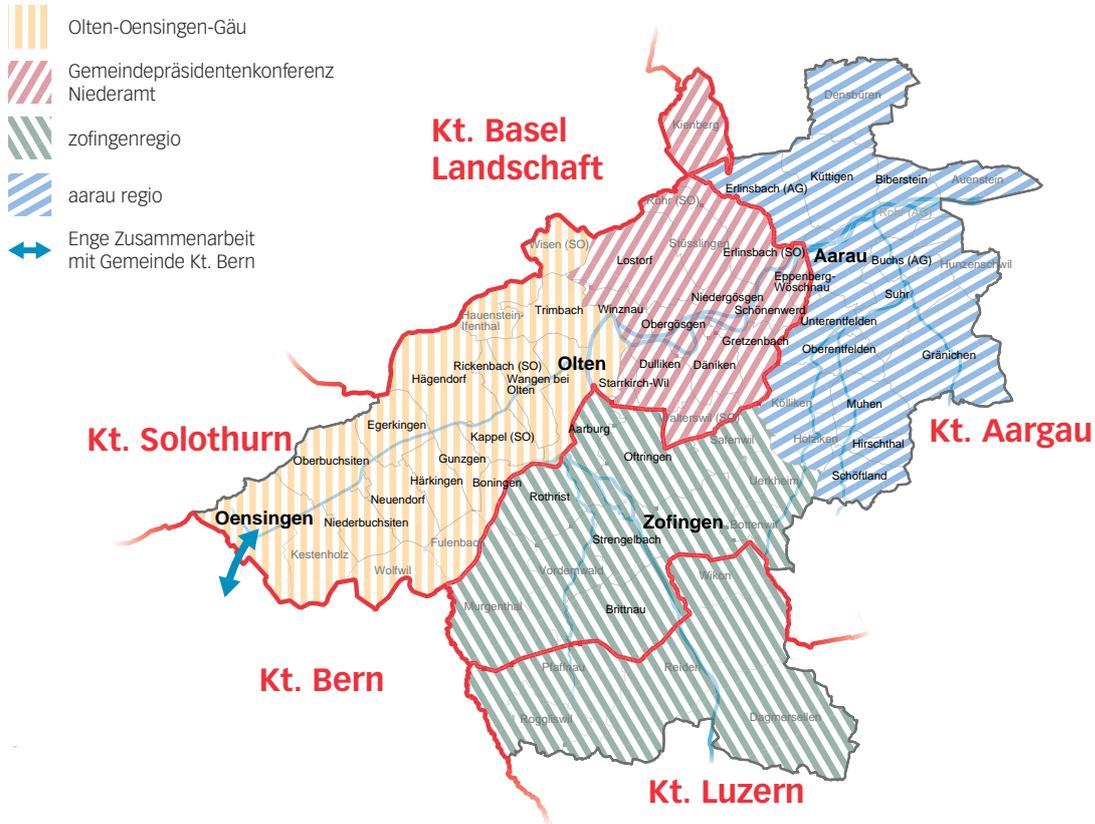


Abb. 2 Das AareLand und seine Teilräume

3 Regionalorganisations im AareLand

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

Bearbeitungs- und Betrachtungsperimeter

Das AP 3. Generation wird für das gesamte AareLand erarbeitet. Da der Perimeter des AareLands weiter gefasst ist als der Agglomerationsperimeter gemäss Definition BFS (2000), wird zwischen einem Bearbeitungs- und Betrachtungsperimeter unterschieden. Der Bearbeitungsperimeter entspricht der Definition der Agglomerationen gemäss BFS. Die vom Bund für die Mitfinanzierung beantragten Massnahmen liegen gemäss den Vorgaben des Bundes ausschliesslich im Bearbeitungsperimeter. Da der funktionale Raum sowie die Wirkung und der Nutzen der Massnahmen meist über den Bearbeitungsperimeter hinausgehen, werden die Gemeinden des AareLands ausserhalb des Bearbeitungsperimeters dem Betrachtungsperimeter zugeteilt.

2013 sind diese drei Regionalorganisationen zusammen mit den Kantonen Aargau und Solothurn in einem Verein zusammengeschlossen. Der Aufbau dieser neuen Organisationsstruktur AareLand ist auch vom Bund als Modellvorhaben unterstützt worden.

Zusammenarbeit
zwischen den Kan-
tonen AG und SO

Aufgrund dieser engen räumlichen Verflechtung von Aarau, Olten und Zofingen erarbeiten die Kantone Aargau und Solothurn das AP AareLand gemeinsam. Die Zusammenarbeit ist in einem Trägerschaftsvertrag zwischen den beiden Kantonen geregelt.

Organisations-
struktur

Die Erarbeitung des AP AareLand 3. Generation erfolgte gemäss untenstehender Organisationsstruktur.

Die Projektaufsicht über das Agglomerationsprogramm wird von der politischen Steuerung (bestehend aus den beiden zuständigen Regierungsräten der beiden Kantone Aargau und Solothurn) wahrgenommen. Der AareLandRat hat dabei die Funktion eines Begleitgremiums.

Für die inhaltliche Erarbeitung sind die Fachliche Steuerung sowie eine vorbereitende Projektleitung zuständig.

Die Fachliche Steuerung ist aus LeiterInnen und VertreterInnen der zuständigen kantonalen Abteilungen und Ämtern zusammengesetzt. Die Projektleitung stellt die Einbindung der kantonalen Fachstellen, der Regionalplanungsorganisationen und der Gemeinden sicher.

Das Agglomerationsprogramm ist abschliessend durch die Regierungen der Trägerschaftskantone Aargau und Solothurn zu genehmigen.

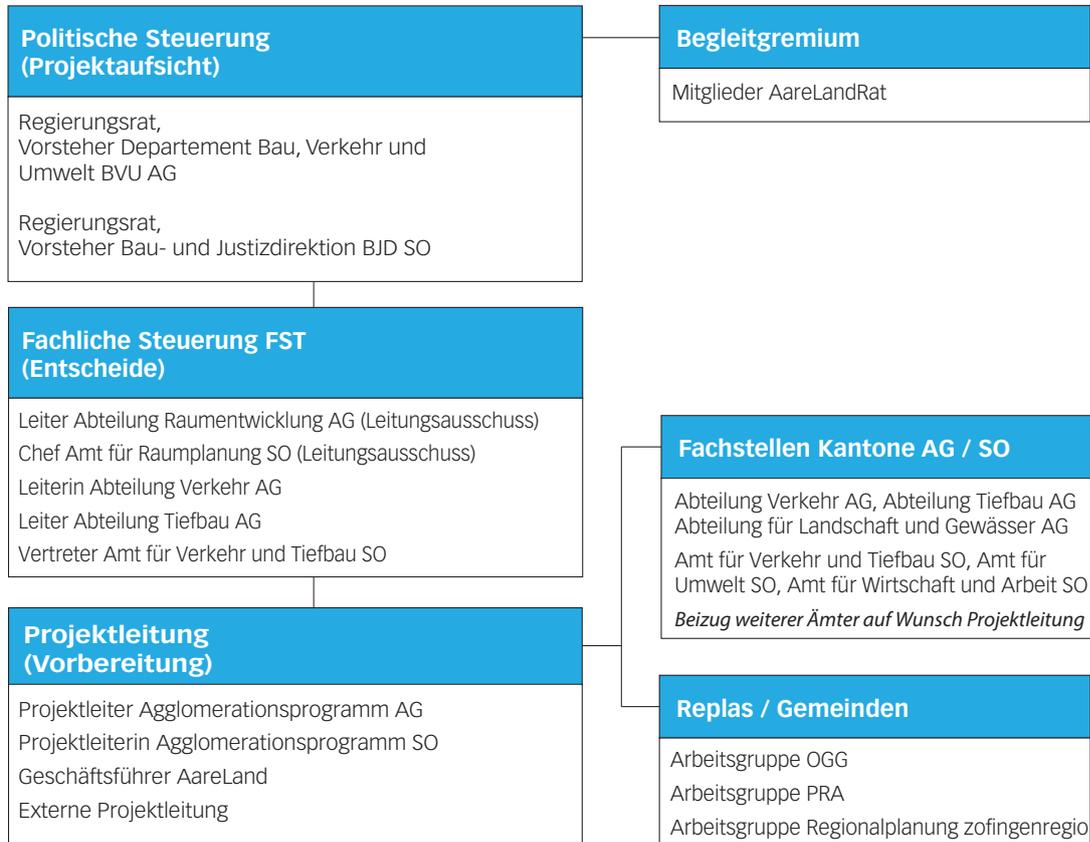


Abb. 4 Organigramm Agglomerationsprogramm AareLand 3. Generation

2. Rückblick Agglomerationsprogramme AareLand 1. und 2. Generation

Im Folgenden werden die grundsätzlichen Stossrichtungen der bisherigen beiden Agglomerationsprogramme AareLand und ihre Massnahmen aufgezeigt.

Das Umsetzungsreporting ist neu integraler Bestandteil des Programms. Das Reporting zu den ersten beiden Generationen des Agglomerationsprogramms umfasst einen textlichen Beschrieb (Kap. 2.1 und 2.2) sowie Tabellen zum Stand der Umsetzung (Anhang 6). Die Angaben in den Tabellen haben sich gemäss Weisungen des Bundes auf den Stichtag 30.09.2016 zu beziehen. Sie werden vor Einreichung des Agglomerationsprogramms beim Bund ergänzt. In Kapitel 2.3 ist der Handlungsbedarf zur Umsetzung der Massnahmen erster und zweiter Generation ausgewiesen.

Im Kapitel 2.4 werden die zentralen Kritikpunkte aus dem Prüfbericht des Bundes zur zweiten Generation aufgenommen und erläutert, wie diese im Rahmen der dritten Generation behoben werden.

2.1 Umsetzungsreporting 1. Generation und dringliche Massnahmen

Im AareLand sind zwei dringliche vorgezogene Projekte realisiert worden:

- Eigentrassierung der WSB zwischen Suhr und Aarau und der Umbau Bahnhof Suhr
Gesamtkosten: 80 Mio. CHF (Bundesbeitrag 40 Mio. CHF), Inbetriebnahme November 2010
- Entlastung Region Olten (ERO) und flankierende Massnahmen
Gesamtkosten 318 Mio CHF (Bundesbeitrag 128 Mio. CHF), Inbetriebnahme April 2013

Das AP AareLand 1. Generation zeigt auf, dass die Lage des AareLands im Kreuz der Transitachsen der Nationalstrassen und der Eisenbahn Vorteile (z.B. die gute Erreichbarkeit), aber auch Nachteile (z.B. die Verkehrsüberlastung, namentlich durch den Transitverkehr) mit sich bringt. So wird in der Schwachstellenanalyse aufgezeigt, dass die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung in den Zentren von Aarau und Olten sowie auf den Achsen und Zofingen-Oftringen-Aarburg-Olten (Wiggertal) grosse Herausforderungen mit sich bringen. Zur Behebung dieser Schwachstellen sind im Agglomerationsprogramm 1. Generation 47 Massnahmen eingegeben worden.

A- Massnahmen

In der nachfolgenden Tabelle sind die A-Massnahmen der 1. Generation mit dem aktuellen Projektstand gemäss Bundesdefinition dargestellt:

ARE-Code (AP Nr.)	Massnahmen(-pakete)	Investitionskosten (in Mio CHF)	Bundesbeitrag (in Mio CHF)	Projektstand
A-Massnahmen (mitfinanzierte Massnahmen)				
2581.007 (2.12 ÖV)	WSB-Station Torfeld Süd	3.95	1.58	Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen
2581.081 (8.12 ÖV)	Verlegen Haltestelle Küngoldingen	1.74	0.69	umgesetzt
2581.089 (8.20 ÖV)	Knotensanierungen K104 Zofingen bis Zentrum Oftringen	12.93	5.17	in Planung
2581.011 (2.31 LV)	Aarau Bahnhof Velo- / Fussgängerunterführung Ost	10	3.4	Sistierung
2581.111	Konzept Langsamverkehr A-Liste	25.10	10.08	grösstenteils umgesetzt
2581.013 (2.17 MIV)	Umgestaltung K109 Bahnhof Aarau	1.72	0.69	umgesetzt
2581.116 (7.17 MIV)	Ortszentrum Schönenwerd	2.59	1.03	neu definiert
2581.114 (3.21 S)	Suhr Aufwertung Ortszentrum	5.17	2.07	umgesetzt
2581.113 (3.20 S)	Buchs Aufwertung Ortszentrum	3.45	1.38	in Planung
2581.008 (2.13 ÖV)	Bushof Bahnhof Aarau	6.89	2.76	umgesetzt
2581.080 (8.11 ÖV/ MIV)	Verkehrsmanagement Region Wigertal inkl. Busspuren	9.22	3.69	Umsetzung ab 2017
2581.060 (2.11 ÖV/ MIV)	Verkehrsmanagement Region Aarau mit Dosierungen und Busspuren (Zentrum)	5.17	2.07	Umsetzung ab 2017
2581.024 (3.11 ÖV/ MIV)	Verkehrsmanagement Region Aarau mit Dosierungen und Busspuren (Südost)	2.59	1.03	Umsetzung ab 2018
	Total	90.52	35.64	

Tab. 1 A-Massnahmen 1. Generation gemäss Leistungsvereinbarung

Die Massnahmen aus erster Generation befinden sich mehrheitlich in der Umsetzung. Fünf Projekte konnten im Zeitplan (2011-2015) umgesetzt werden und weitere vier werden nächstens umgesetzt. Über 50% der Massnahmen im Konzept Langsamverkehr konnten umgesetzt werden. Grundsätzlich sind die zeitlichen Verzögerungen der Massnahmen auf veränderten Rahmenbedingungen der Projekte zurückzuführen, welche im Folgenden erläutert werden.

Stand der Umsetzung

Im Raum Wiggertal hat sich aus verschiedenen Gründen eine zeitliche Verzögerung der Projekte ergeben. Im Zusammenhang mit der **Massnahme M 8.20 MIV Knotensanierungen K104 Zofingen bis Zentrum Oftringen** musste gemäss Leistungsvereinbarung zuerst das «Siedlungs- und Verkehrskonzept Unteres Wiggertal» erarbeitet werden, welches im Jahr 2011 mit den Gemeinden und der Regionalplanung politisch konsolidiert wurde. Weiter haben sich seit der Eingabe des AP 1. Generation die finanziellen Rahmenbedingungen der Gemeinden teilweise stark verschlechtert, wodurch verschiedene Investitionsvorhaben zeitlich gestaffelt werden mussten. Zusätzlich wurden Teilprojekte durch den Widerstand von Grundeigentümern verzögert, damit wurden verschiedene Projektanpassungen erforderlich. In der Zwischenzeit konnten diese Probleme bereinigt und die Abfolge der Realisierung der Teilprojekte geklärt werden. Zusammen mit den Massnahmen in der 2. und 3. Generation werden die Schwachstellen in diesem Korridor systematisch beseitigt. Diese ist eine Voraussetzung, damit auch die städtebauliche Aufwertung in der innerstädtischen Hauptachse umgesetzt werden kann. Die etappenweise Realisierung der Wiggertalstrasse bildet zusammen mit dem Verkehrsmanagement ebenfalls eine Voraussetzung für eine wirkungsvolle Lenkung des Verkehrs in diesem Korridor. Damit können die bestehende Hauptachse entlastet und namentlich die Fahrplanplanstabilität der Buslinien verbessert werden.

Alle kantonalen Verkehrsmanagement-Regionen bauen konzeptionell und infrastrukturell auf der Pilotregion Baden-Wettingen auf. Auf dieser Basis kann mit der Umsetzung der weiteren Regionen im AareLand **VM-Aarau Zentrum (M 2.11 ÖV / MIV)**, **VM-Aarau Südost (M 3.11 ÖV / MIV)** und **VM Wiggertal (M 8.11 ÖV / MIV)** verzögert gestartet werden. Die Planungsarbeiten wurden aufgenommen.

Die Massnahme **Buchs Aufwertung Ortszentrum (M 3.20 Siedlung)** musste infolge vermehrter Bau- und Planungstätigkeit in der Gemeinde optimiert werden. Dies hat zu grösseren Verzögerungen geführt. Der Baubeginn ist für das Jahr 2020 geplant.

Die Massnahme **Aarau Bahnhof Velo- / Fussgängerunterführung Ost (2.31 LV)** wurde sistiert. Die Stadt Aarau plant keine Weiterführung der Massnahme.

Politische Gründe führten hingegen bei der Massnahme **Ortszentrum Schönenwerd (M 7.17 MIV)** zu Anpassungen: Den Projektierungskredit für die Massnahme hat die Einwohnerversammlung 2011 an einer Konsultativabstimmung abgelehnt. Das Projekt kann nicht wie geplant umgesetzt werden und es sind neue Randbedingungen zu definieren. Das überarbeitete Projekt umfasst neue Elemente zur Aufwertung des bestehenden Strassenzugs. Im Agglomerationsprogramm 2. Generation wurde weiter ein neues Gesamtprojekt formuliert, welches aus den drei Teilprojekten Siedlungsentwicklung Dorfkern, intermodale ÖV-Drehscheibe und Zentrumsdurchfahrt bzw. neu benannt als Verkehrsmanagement besteht. In der 3. Generation wird das Projekt Schönenwerd Busbevorzugung und Stauraum-

bewirtschaftung als Massnahme eingegeben. Diese Massnahme umfasst zusätzlich zur Massnahme der 1. Generation Ortszentrum Schönenwerd (M 7.17 MIV) Elemente des Verkehrsmanagements und Massnahmen zur Verbesserung des querenden Fuss- und Veloverkehrs.

Eigenleistungen

Bei einem grossen Teil der Eigenleistungen erfolgte bereits eine Umsetzung beziehungsweise eine Weiterentwicklung. Damit verläuft die Umsetzung planmässig. Kleine Verzögerungen ergeben sich aus planerischen Änderungen, sind aber nicht als problematisch zu betrachten. Daher besteht unmittelbar kein Handlungsbedarf zur Verbesserung der Umsetzung.

Im Gebiet Olten SüdWest, eines der definierten Schlüsselareale (S 3) aus der 3. Generation, ist die **arealinterne Erschliessung (M 4.20 MIV)** sowie auch die **Buserschliessung (M 4.16 ÖV)** realisiert worden. Beim Areal Industriewerk SBB ist die Entwicklung der **Massnahme M 4.22 MIV** noch nicht so weit fortgeschritten, da eine starke Abhängigkeit zur Entwicklung des Areals SBB Bahnhof Nord besteht. Die Entwicklung im Areal SBB Bahnhof Nord ist Teil des Gesamtprojektes Intermodale ÖV-Drehscheibe Olten, Schlüsselprojekt aus der 2. Generation.

Die **Sanierung des Ortszentrums Obergösgen (M 7.16 S)** konnte mit leichter Verzögerung begonnen werden und wird 2017 realisiert.

Die Umsetzung der Massnahme **Gränichen K242 IO Sanierung Anschluss Nord (M 3.18 MIV)** verzögert sich aufgrund der laufenden Planung der Ostumfahrung Suhr. Sobald sich die Ostumfahrung konkretisiert, wird sich der Handlungsbedarf für Gränichen klären.

Eine verzögerte Umsetzung der Massnahme **Aarau: Unterbindung Schleichverkehr Gönhardquartier / Zelgli / Scheibenschachen (M 2.25 S)** resultiert aus einer Einwendung der Gemeinde Buchs gegen ein Teilfahrverbot im Gönhardquartier.

Bei der Massnahme **Küttigen K107, Rückbau zu Dorfstrasse (M 1.12 S)** sind von Seiten Gemeinde derzeit keine konkreten Rückbaumassnahmen geplant.

Nicht durch den Bund mitfinanzierte Siedlungsmassnahmen

Diverse **Siedlungsmassnahmen** sind bereits realisiert oder sind mit kleiner Verzögerung umgesetzt worden. Im Folgenden werden einzelne Beispiele vorgestellt:

Die **Regionalen Arbeitszonen RAZ I und RAZ II (M 4.24 S)** sind in Zusammenarbeit mit den Gemeinden entwickelt worden. Sie wurden als Schlüsselareale (S 3) in die 3. Generation aufgenommen.

Die **Aufwertung des Ortszentrums Egerkingen (M 4.25 S)** kann nach mehrmaligem Anlauf realisiert werden. Nachdem die Gemeindeversammlung die Aufwertung des Ortszentrums Egerkingen zweimal abgelehnt hat, konnte mit Unterstützung einer neu geschaffenen Mitwirkungsgruppe das

Projekt weiterentwickelt werden. Dieses Projekt wurde 2012 der Gemeindeversammlung wiederum vorgestellt. Die Ausführungsplanung ist nun abgeschlossen und 2016 wird das Projekt realisiert. Darauf aufbauend wurden die Massnahmen OD 11A und ÖV 5A in der 2. Generation eingereicht. In der 3. Generation wird neu die Massnahme FVV310A eingegeben. Damit kann das überörtliche Arbeitsgebiet Egerkingen / Neuendorf besser erschlossen werden.

Bei der **Aufwertung der Ortszentren Aarburg, Oftringen und Zofingen (Massnahmen 8.22 S und 9.13 S)** handelt es um planerische Vorhaben, welche sich naturgemäss jeweils über einen längeren Zeitraum erstrecken. Das Gesamtprojekt Stadtaufwertung in Aarburg umfasst insgesamt 11 Planungsgebiete, in denen verschiedene Quartierentwicklungsprozesse durchgeführt wurden. Teilweise bestehen rechtskräftige Gestaltungspläne, teilweise sind diese noch in Arbeit, einzelne Bauvorhaben sind bereits realisiert oder im Bau. Einen Schwerpunkt bildet die Aufwertung im Städtli, dazu ist im AP 3. Generation ist eine weitere Umsetzungsmassnahme enthalten (FVV 307A, Begegnungszone Bärenplatz). In Oftringen umfasst die Zentrumsplanung ein Gebiet von rund 110 ha, welches in vier Planungsschilder unterteilt ist (Schlüsselareal SA-4). Die städtebauliche Testplanung wurde 2010 abgeschlossen. Darauf aufbauend wurden verschiedene Gestaltungspläne erarbeitet, welche teilweise bereits rechtskräftig, teilweise noch in Arbeit sind. Eine Abhängigkeit in Teilgebieten besteht zur der Massnahme Neue SBB Haltestelle Oftringen Zentrum ÖV303, welche in die Zuständigkeit des Bundes fällt (STEP 2025). Eine Antwort des BAV über die Realisierung steht noch aus. In Zofingen sind ebenfalls Planungen verschiedener Teilgebiete rund um den Altstadt kern in Bearbeitung. Der Wohnstandortwettbewerb «Untere Vorstadt» wurde 2010 abgeschlossen. Verschiedene Gestaltungspläne sind teils rechtskräftig, teils in Bearbeitung. Im Rahmen der aktuellen Teilrevision der Ortsplanung wird ein Qualitätssicherungsverfahren durchgeführt und u.a. die Ausdehnung der Gestaltungsplanpflicht für zusätzliche Gebiete geprüft. Ein neues Element bildet der Wohnschwerpunkt, insb. das Teilgebiet Bahnhof Zofingen (Schlüsselareal SA-2). Im AP 3. Generation sind verschiedene Massnahmen zur Verbesserung der Erschliessung dieses Gebietes für den Fuss- und Veloverkehr enthalten.

Die **Aufwertung des Bahnhofgebietes Hägendorf als ÖV-Knoten und als Ortszentrum (M 4.26 S)** muss in der nächsten Ortsplanungsrevision nochmals überprüft werden. Hier ist mit einer grossen zeitlichen Verzögerung in der Umsetzung zu rechnen.

Nicht durch den Bund mitfinanzierte betriebliche Massnahmen

Ein differenziertes Bild zeigt sich bei der Umsetzung der betrieblichen Massnahmen. Es gibt Massnahmen, welche umgesetzt werden konnten, aber inzwischen anders als vorgesehen realisiert und weitere, welche verworfen wurden. Weiter gibt es Massnahmen mit kleinen wie auch grossen zeitlichen Verzögerungen in der Umsetzung.

Vorgesehen war der **Aufbau einer Mobilitätszentrale Olten (M 4.23 MIV)**. Die Umsetzung erfolgte jedoch anders, da die Beratungs- und Auskunftsstelle über so!mobil organisiert werden konnte. Zudem werden regionale Flyer entwickelt. Damit ist die Wirkung der eingegebenen Massnahme erzielt und kantonal auch abgestimmt.

Die **Mobilitätszentrale am Standort Zofingen (M 9.12 MIV)** wurde auch nicht in vorgesehener Form realisiert. Dies aufgrund eines schlechten Kosten-Nutzenverhältnisses. Die mit dem Vorhaben gesteckten Ziele werden mit anderen Massnahmen erreicht. Informationen zur Mobilität sind auf dem Regionsportal von zofingenregio bereitgestellt. Weiter wurde ein gedruckter «Mobilitätsfächer» für die Bevölkerung produziert, in welchem Informationen und Adressen für alle Bereiche der Mobilität für verschiedene Anspruchsgruppen enthalten sind. Ebenfalls werden Massnahmen im Bereich Mobilitätsmanagement umgesetzt, z.B. Mobilitätskonzept Spital Zofingen.

Ein ergänzendes **Busangebot bei Trassenengpässen Olten-Aarau auf der Schiene (M 6.11 ÖV)** wurde zwar umgesetzt, doch mittlerweile ist der Bedarf durch die Angebotserweiterung bei der Bahn nicht mehr gegeben und der Betrieb wurde wieder eingestellt.

Die Verbesserung der Buserschliessung **ESP SBB Areal Nord (M 4.18 ÖV)** konnte aufgrund der Abhängigkeit zur Entwicklung Areal SBB Nord (2. Generation) noch nicht realisiert werden. Die Umsetzung dieser Massnahme wird sich um mehr als vier Jahre verzögern.

Da die Massnahme **Ortszentrum Schönenwerd (M 7.17 MIV)** aufgrund des Volksentscheids nicht umgesetzt werden konnte, wurde in der 2. Generation ein neues Gesamtprojekt mit 3 Teilprojekten erarbeitet (Siedlungsentwicklungskonzept, Intermodale ÖV-Drehscheibe und Zentrumsdurchfahrt). Dies führt dazu, dass für die Massnahme **Optimierung des öffentlichen Verkehrs und Priorisierung des Fussgänger- und Veloverkehrs im Ortszentrum Schönenwerd (M 7.11 ÖV)** eine planerische Änderung zur zeitlichen Verzögerung führt. Die Optimierung ist im Siedlungskonzept genau definiert und wird in den anderen Teilprojekten umgesetzt.

Die Kreditvorlage für den Aufbau der **Mobilitätszentrale Aarau (M 2.20 MIV)** wurde vom Einwohnerrat knapp abgelehnt. Der Entscheid ist nicht als generelle Ablehnung zu einem Mobilitätsmanagement zu verstehen. Das Mobilitätsmanagement für die Stadt Aarau wird in angepasster Form ohne Mobilitätszentrale weiterentwickelt.

Das **Parkleitsystem Zofingen (M 9.11 MIV)** wird nicht weiter verfolgt. Dieses war im Zusammenhang mit den Planungen für ein weiteres Parkhaus vorgesehen. Dieses kann aber in nächster Zukunft nicht realisiert werden. Zudem würde ein solches System im Rahmen der örtlichen Gegebenheiten ein schlechtes Kosten-Nutzenverhältnis aufweisen.

B-Massnahmen Drei der sechs B-Massnahmen werden aus verschiedenen Gründen nicht umgesetzt. Die Knotensanierung an der **Hinteren Bahnhofstrasse (M 3.32 MIV)** ist nach der Verlegung des WSB Trassees nicht mehr nötig. Das **Parkleitsystem Zofingen (M 9.31 MIV)** steht in Zusammenhang mit einem geplanten Parkhaus und wird aufgrund des noch nicht optimalen Kosten-Nutzenverhältnisses vorerst nicht umgesetzt. Die **Velo- und Fussgänge-runterführung Aarau Bahnhof Ost (M. 2.31 LV)** wird seitens der Stadt Aarau momentan nicht weitergeführt.

2.2 Agglomerationsprogramm AareLand 2. Generation

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

Im AP 2. Generation liegt der Schwerpunkt bei den Massnahmen bei der Aufwertung zentraler ÖV-Drehscheiben (Highlightprojekt Olten Bahnhof), bei der Optimierung der Kantonsstrassen (13 Massnahmen) und bei der Verbesserung der Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr (9 Massnahmen). Dies spiegelt sich in den Massnahmen wieder.

A-Massnahmen Für die A Massnahmen der 2. Generation ist der Umsetzungszeitraum 2015-2018 vorgesehen. Der untenstehenden Tabelle sind die durch den Bund mitfinanzierten A-Massnahmen und der entsprechende Projektstand gemäss Umsetzungsreporting zu entnehmen.

ARE-Code (AP Nr.)	Massnahmen(-pakete)	Investitions- kosten (in Mio CHF)	Bundes- beitrag (in Mio CHF)	Projekt- stand*
2581.2.064 (ÖV7A)	Oberentfelden Zentrum: WSB S14: Eigentrassierung mit Aufwertung Ortsdurchfahrt - Teil: Eigentrassierung	9.64	3.86	Kleine zeitliche Verzögerung
2581.2.022 (MIV1A)	Kapazität Strasse: Aarburg, Oftringen, Zofingen: Wiggertalstrasse Abschnitt Mitte «ERZO bis Bern- strasse»	22.65	9.06	Im Soll
2581.2.067 (OD7A)	Aufwertung Ortskern Buchs und ESP-Erschliessung Torfeld Süd Aarau mit Verbindungsspanne Buchs Nord (VSBN) - Teil VSBN	9.06	3.62	Im Soll
2581.2.026 (LV3A)	Olten: Attraktivierung Aareraum «andaare»	6.18	2.47	Sistierung
2581.2.029 (LV6A)	Olten: Reduktion Trennwirkung Bahngleise Olten Bahnhof Hammer - Zentrum	4.94	1.98	Kleine zeitliche Verzögerung
2581.2.073	Langsamverkehr A-Liste	17.26	6.9	Im Soll

2581.2.009 (OD1A)	Gränichen: Betriebs- und Gestaltungskonzept Suhrer- / Unterdorfstrasse (K242)	2.88	1.15	Kleine zeitliche Verzögerung
2581.2.010 (OD2A)	Zofingen: Betriebs- und Gestaltungskonzept Altstadt-ring (K104)	4.12	1.65	Kleine zeitliche Verzögerung
2581.2.011 (OD3A)	Aarburg: Betriebs- und Gestaltungskonzept Bahnhofstrasse (K310)	2.07	0.83	Im Soll
2581.2.012 (OD4A)	Aarau / Buchs / Suhr: Betriebs- und Gestaltungskonzept Buchser- und Tramstrasse	9.69	3.88	Kleine zeitliche Verzögerung
2581.2.014 (OD6A)	Aarau: Betriebs- und Gestaltungskonzept Tellstrasse	4.2	1.68	Kleine zeitliche Verzögerung
2581.2.020 (OD12A)	Erlinsbach SO: Betriebs- und Gestaltungskonzept für Zentrumsbereich inkl. Zufahrtsachsen	2.88	1.15	Im Soll
2581.2.068 (OD7A)	Aufwertung Ortskern Buchs und ESP-Erschliessung Torfeld Süd Aarau mit Verbindungsspanne Buchs Nord (VSBN) - Teil BGK Ortsdurchfahrt Buchs	3.29	1.32	Kleine zeitliche Verzögerung
2581.2.002 (ÖV2A)	Zofingen: Gesamtverkehrsprojekt Bahnhof / Untere Grabenstrasse K104: Sanierung und Aufwertung	8.24	3.29	Im Soll
2581.2.003 (ÖV3A)	Oftringen Zentrum: Intermodale ÖV-Drehscheibe (Bushof / -terminal)	2.47	0.99	Kleine zeitliche Verzögerung
2581.2.004 (ÖV4A)	Schönenwerd: Intermodale ÖV-Drehscheibe	3.29	1.32	Kleine zeitliche Verzögerung
2581.2.005 (ÖV5A)	Egerkingen: Intermodale ÖV-Drehscheibe	2.47	0.99	Kleine zeitliche Verzögerung
2581.2.055 (ÖV1A)	Olten: Gesamtverkehrsprojekt Neuer Bahnhofplatz - Teil: ÖV / LV	26	10.4	Kleine zeitliche Verzögerung
2581.2.008 (VM1A)	GÄU: Umsetzung Verkehrsmanagement	4.94	1.98	Im Soll
Total		146.27	58.52	

Tab. 2 A-Massnahmen 2. Generation gemäss Leistungsvereinbarung
* Kategorien gemäss Bund

Grundsätzlich sind die Massnahmen der 2. Generation gut aufgegleist und liegen entsprechend im Soll oder werden mit einer kleinen zeitlichen Verzögerung umgesetzt.

Ein Beispiel, welches unmittelbar umgesetzt wird, ist die Wiggertalstrasse Abschnitte Mitte ERZO bis Bernstrasse (MIV 1A). Die Aufwertung des Ortskerns Buchs und die ESP-Erschliessung Torfeld Süd Aarau mit der Verbindungsspanne Buchs Nord (OD7A) wurden bereits vorzeitig gebaut.

Probleme und Verzögerungen sind bei folgenden Massnahmen bereits jetzt zu erkennen:

Die Stadt Olten befindet sich in einer sehr angespannten finanziellen Lage. Die resultierenden Sparbemühungen betreffen die laufenden Rechnungen sowie die Investitionsrechnung und damit auch Projekte im Agglomerationsprogramm unmittelbar. Das Projekt **Andaare (LV3A)** ist zu einem Sanierungsprojekt redimensioniert worden und kann somit nicht

wie vorgesehen realisiert werden. Darauf ist entsprechend beim Erstellen der Leistungsvereinbarung 2. Generation hingewiesen worden, es ist in deren Anhang vermerkt. Die Massnahmen **Personenverbindung Hammer (LV6A)** und das **Schlüsselprojekt Aufwertung Bahnhof Olten (ÖV1A)** sind hingegen im Finanzplan 2016-2022 der Stadt Olten eingestellt. Weitere Grossprojekte können zurzeit nicht in den Finanzplan aufgenommen werden. Dies ist insbesondere bei der Aufnahme von Massnahmen für die 3. Generation zu berücksichtigen.

Eigenleistungen

Bei den Eigenleistungen werden die Massnahmen plangemäss oder mit zeitlicher Verzögerung umgesetzt. Die Betriebs- und Gestaltungskonzepte in Aarau und Eppenberg-Wöschnau zeigen eine grosse Verzögerung in der Umsetzung. Die Massnahme BGK Rohrerstrasse (OD5A) verzögert sich aufgrund unklarer raumplanerischer Rahmenbedingungen im Zusammenhang mit dem Sondernutzungsplan Torfeld Nord, als Sofortmassnahme erfolgt eine Belagssanierung. In Eppenberg-Wöschnau ist der Bau des Eppenberg-tunnels für die Verzögerung verantwortlich (OD8A).

Nicht durch den
Bund mitfinan-
zierbare Sied-
lungsmassnahmen
/ betriebliche
Massnahmen

Siedlungsmassnahmen:

Die Entwicklung der Siedlungsmassnahmen kommt sehr gut voran. Diese werden im Einzelnen kurz erläutert.

Siedlungsentwicklung nach innen (S1):

Gestützt auf die RPG-Revision 2014 wurden bzw. werden die kantonalen Richtpläne (AG und SO) revidiert. Wichtige Stossrichtungen sind insbesondere die Festlegung des zukünftigen Siedlungsgebiets und die Definition von Mindestdichtewerten für Wohn- und Mischzonen. Dies trägt wesentlich zur Siedlungsentwicklung nach innen bei. Weitere Massnahmen sind getroffen: Im Kanton Solothurn ist das Bauzone-Analysetool «SOBAT» eingeführt worden, welches bei Verdichtungsfragen im Rahmen von Ortsplanungsrevisionen helfen soll. Und es wird eine Broschüre guter Verdichtungsbeispiele erarbeitet, welche den Gemeinden Unterstützung in der Beratung geben soll. Der Kanton Aargau erarbeitet eine umfangreiche Arbeitshilfe zur Umsetzung der RPG-Revision. Darin sollen sowohl Herausforderungen als auch Möglichkeiten für die kommunale Nutzungsplanung aufgezeigt werden, was die Siedlungsqualität bei der Siedlungsentwicklung nach innen betrifft.

Siedlungsentwicklung Dorfkern Schönenwerd (S2):

Für das Areal Ortzentrum Schönenwerd ist ein Siedlungsentwicklungskonzept erarbeitet worden, welches die wichtigen Rahmenbedingungen für weitere Projekte in diesem Raum definiert. Diese sind auch Bestandteil der Massnahmen 2. und 3. Generation. Damit das Siedlungsentwicklungskonzept eine gewisse Verbindlichkeit erhält, wurde ein räumliches Teilleitbild daraus erstellt.

Entwicklung von Schlüsselarealen (S3) und Umnutzung von Arbeitsgebieten an zentralen Lagen (S4):

Mit dem AP 3. Generation konnten diese Areale mit den Gemeinden zusammen (Umfrage) bestimmt werden. Dazu wurde ein konkretes Massnahmenblatt erstellt, in dem auch der aktuelle Planungstand aufgeführt ist.

Freiraumnetz im urbanen Raum (S5):

Die Umsetzung der Freiraumnetze im urbanen Raum ist nicht einfach steuerbar, da diese vorwiegend auf lokaler Ebene zu erfolgen hat. Im Rahmen von Sondernutzungsplanungen und anderen Verfahren wie Testplanungen werden jeweils Anforderungen für eine qualitativ hochwertige Gestaltung von Freiräumen festgelegt. Zahlreiche erfolgreiche Entwicklungen sind schon zu erkennen, zu denen hier einzelne Beispiele erwähnt werden. Im Raum Aarau bestehen diverse Freiraumkonzepte (Suhr, Buchs), im Raum Olten werden insbesondere in den Gestaltungsplänen (Gestaltungsplan Olten SüdWest; Gestaltungsplan Kleinholz als autoarme Überbauung) den Freiräumen Beachtung geschenkt. Ein nennenswerter Freiraum zwischen Olten und Aarau ist der Bally-Park, welcher den Schulthess Gartenpreis 2016 erhalten hat.

Siedlungsnaher Landschaftsraum (L1):

Der siedlungsnaher Landschaftsraum wird vorwiegend landwirtschaftlich genutzt und dient häufig auch als wertvoller Naherholungsraum. Zur Aufwertung dieses Raums werden die Synergien mit den neu geschaffenen Landschaftsqualitätsprojekten genutzt, in denen jeweils ein spezieller Fokus mit den entsprechenden Massnahmen für diese Gebiete liegt.

Aufwertung Flussräume (L2):

Mit dem Projekt Hochwasserschutz und Revitalisierung Aare, Olten bis Aarau sowie den Projekten zur Konzessionserneuerung der Kraftwerke Aarau und Gösgen werden verschiedene Massnahmen zur Aufwertung der Flussräume realisiert. Im Wiggertal ist die Renaturierung des Wiggerlaufs im Gebiet Aarburg abgeschlossen. In Brittnau ist im Rahmen eines Hochwasserschutzprojektes der Flusslauf renaturiert worden. Weitere Hochwasserschutzprojekte entlang der Wigger mit ähnlichen Massnahmen sind in Vorbereitung. Insgesamt tragen diese Massnahmen auch wesentlich zu einer Verbesserung und Weiterentwicklung der dortigen Agglomerationsparks Schachenpark und Wiggerpark bei.

B-Massnahmen

Die grosse Mehrheit der B-Massnahmen sind weiterentwickelt worden und werden nun als A-Massnahmen eingereicht, diese sind:

- 2581.2.037 (ÖV1B): Oftringen Zentrum: Intermodale ÖV-Drehscheibe: Neue Haltestelle SBB
- 2581.2.024 (LV1A) Aarau: Aarebrücke: flankierende Massnahmen Velo- und Fussverkehr
- 2581.2.018 (OD10A): Schönenwerd: Zentrumsdurchfahrt (OHNE Umfahrung)
- 2581.2.038 (OD1B) Aarburg: Aufwertung Oltnenstrasse K103

Zwei Projekte aus der LV-B-Liste sind noch nicht ausgereift genug und werden daher nochmals als B-Massnahme eingereicht. Ein Projekt wurde bereits als Eigenleistung umgesetzt und wird daher nicht mehr eingegeben:

- 2581.2.041 (LV1B) Niederamt: Veloschnellroute Aarau- Olten (Neu FVV314B)
- 2581.2.042 (LV2B) Aarburg- Olten: Langsamverkehrsverbindung Aarburg – Bahnhof Olten (Neu FVV 313B)
- 2581.2.043 (LV3B) Kanton Solothurn: Umsetzung kantonales B+R-Konzept: Kombinierte Mobilität. Ist bereits umgesetzt und wird damit nicht eingegeben.

2.3 Ausblick und Handlungsbedarf

Die Umsetzung der Massnahmen der 1. und 2. Generation erfolgt generell konsequent. Der überwiegende Teil der Massnahmen ist auf Kurs. Viele wichtige Massnahmen konnten bereits umgesetzt werden. Hindernisse ergeben sich insbesondere durch veränderte Rahmenbedingungen der Projekte, welche zu zeitlichen Verzögerungen der Realisierung geführt haben.

Problematisch zeigt sich die Situation im Raum Olten, aufgrund der angespannten finanziellen Lage. Verschiedene Massnahmen können nicht zeitgerecht umgesetzt werden. Ein Projekt musste deshalb bereits sistiert werden. Mit der 2. Generation wurde auch das Schlüsselprojekt Intermodale ÖV-Drehscheibe Olten eingegeben. Hier besteht der Wille zur Umsetzung und die Finanzen sind im Finanzplan eingestellt. Für die 3. Generation bedeutet dies aber, dass in diesem Raum keine weiteren A-Massnahmen mit grossem finanziellem Aufwand aufgenommen werden können. Die Umsetzung der Massnahmen 1. und 2. Generation steht im Vordergrund.

In der Region Olten-Gösgen-Gäu zeigt sich, dass viele notwendige Massnahmen bereits in Umsetzung sind. Für die 3. Generation verbleibt die Massnahme ERO+. Das Projekt ERO+ ist in der zweiten Generation auf Grund des ungenügenden Kosten-Nutzen-Verhältnisses zurückgestellt worden. Der Bund anerkennt aber den Handlungsbedarf. Die Massnahme ist in der Zwischenzeit grundlegend überprüft und überarbeitet worden und wird nun in der optimierten Form in der 3. Generation als B-Projekt eingereicht.

Im Raum Zofingen haben verschiedene Projekte aus der ersten Generation auf Grund der komplexen örtlichen Gegebenheiten eine Verzögerung erfahren. In einer intensiven Zusammenarbeit zwischen Kanton und Gemeinden konnten die Hindernisse für die Realisierung beseitigt werden. Die verschiedenen Projekte in den drei Generationen bilden in ihrer Abfolge nun ein konsistentes Gesamtpaket, mit dem die Funktionsfähigkeit des Verkehrssystems erhalten und verbessert werden kann.

Im Raum Aarau wurden verschiedene Strassenabschnitte und Ortszentren, welche mit der 1. und 2. Generation verbessert. Handlungsbedarf besteht insbesondere noch an der Entfelderstrasse Richtung Oberentfelden und im Fuss- und Veloverkehr in Buchs. Dazu sind Massnahmen in der 3. Generation enthalten.

2.4 Folgerungen aus dem Prüfbericht des Bundes 2. Generation

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

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

Stärken laut Prüfbericht Bund	Fokus der Trägerschaft im AP 3. Generation
Wirkungskriterium 1: Das AP ergreift viele Massnahmen zur Realisierung oder Aufwertung von intermodalen Umsteigepunkten, wodurch das ÖV-System besser mit dem Fuss- und Veloverkehr vernetzt werden kann. Zudem kann durch einzelne Massnahmen die Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr erhöht werden. Massnahmen zur Strassenraumgestaltung sind positiv zu bewerten.	<ul style="list-style-type: none"> – Einbezug der Gemeinden im Rahmen einer Umfrage zu wichtigen Themen und der Eingabe von potentiellen Massnahmen – Ausbau der intermodalen ÖV-Drehscheiben Oftringen Zentrum (FABI-Projekt) und Bahnhof Rothrist – Erhöhung der Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr mit gezielten Massnahmen (Veloschnellrouten, Ausbau B+R-Anlagen, Netzlücken schliessen und Zugänge zu ÖV-Haltestellen verbessern) – Aufwertung von noch nicht verbesserten Ortsdurchfahrten
Wirkungskriterium 2: Das AP geht die Entwicklung und Verdichtung bedeutender Brachflächen und unternutzter Gewerbeareale an zentralen Lagen an. Massnahmen zur Strassenraumgestaltung und Aufwertung der Bahnhofsumfelder werten öffentliche Räume auf und die Verbesserung der Zugänglichkeit von Naherholungsgebieten ist positiv.	<ul style="list-style-type: none"> – Weiterführung der Siedlungsmassnahmen aus dem AP AareLand 2. Generation und Weiterentwicklung der Massnahme «Entwicklung von Schlüsselarealen» (inkl. Bezeichnung besonders geeigneter Schlüsselareale) – Verbesserung noch nicht aufgewerteter und umgestalteter Ortsdurchfahrten und Bahnhöfe – Weiterführung der Landschaftsmassnahmen aus dem AP AareLand 2. Generation
Wirkungskriterium 3: Das AP enthält eine grobe Analyse der Unfallschwerpunkte und einzelne Massnahmen zur Sanierung der Schwachstellen, insbesondere Strassenraumgestaltungen. Zudem wird im Aargauer Teil der Agglomeration die Sanierung von Fussgängerüberwegen an Kantonsstrassen angegangen.	<ul style="list-style-type: none"> – Sanierung von Unfallschwerpunkten auf Ortsdurchfahrten – Entlastung von stark befahrenen Knoten und Strecken

Wirkungskriterium 4: Strassenraumgestaltungen auf Ortsdurchfahrten verbessern lokale Lärm- und Luftbelastung. Leicht positive Verbesserung des Modal Split.	<ul style="list-style-type: none"> – Weitere Strassenraumgestaltungen durchführen – positive Wirkung von intermodalen ÖV-Drehscheiben und der Attraktivierung des Fuss- und Velonetzes hervorheben und ausbauen
---	---

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

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

Kritik Prüfbericht Bund	Fokus der Trägerschaft im AP 3. Generation
Wirkungskriterium 1: Das AP berücksichtigt, insbesondere in Bezug auf die Massnahmen, bedeutende Elemente auf lokaler Ebene zu wenig	<ul style="list-style-type: none"> – Verdeutlichung des bestehenden ÖV-Konzepts – Textliche Vertiefung der Thematik Verkehrsberuhigung (Tempo 30-Zonen) und Parkierung – Einbezug der Gemeinden im Rahmen einer Umfrage zu wichtigen Themen und der Eingabe von potentiellen Massnahmen – Fokus auf Schlüsselareale der Entwicklung in Gemeinden – Fokus auf Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen
Wirkungskriterium 2: Insgesamt ist es noch nicht gelungen, das Agglomerationsprogramm als Koordinationsinstrument für die Planungen der Kantone und Gemeinden zu nutzen.	<ul style="list-style-type: none"> – Aufzeigen des Zusammenwirkens und der Funktionalität von Agglomerationsprogrammen und kantonalen / regionalen Richtplänen / Konzepten – Vertiefung der Thematiken Lenkung der Siedlungsentwicklung und Siedlungsentwicklung nach innen – Weiterentwicklung der Förderung von Schlüsselarealen – Aufzeigen der kantonalen Dichtevorgaben
Wirkungskriterium 3: Im AP ist keine flächendeckende Sanierung der identifizierten Unfallschwerpunkte zur Verbesserung der Verkehrssicherheit ersichtlich. Auch fehlen langfristige Konzepte und Strategien zur Verbesserung der Sicherheit	<ul style="list-style-type: none"> – Unfallschwerpunkte lokalisieren, analysieren; bereits realisierte Sanierungen von Unfallschwerpunkte aufzeigen – Aufzeigen der Strategien zur Verbesserung der Verkehrssicherheit – Fokus auf Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen
Wirkungskriterium 4: Das AP kann mit seinen Massnahmen insbesondere im Bereich Siedlung kaum auf eine Begrenzung des Flächenverbrauchs hinwirken.	<ul style="list-style-type: none"> – Richtplaninhalte und Strategien zur Begrenzung des Flächenverbrauchs Siedlung bzw. Festlegung des Siedlungsgebiets aufzeigen – Vertiefung der Thematik Landschaft und Freiraum, insbesondere im Bereich Natur- und Erholungsräume

Tab. 4 Kritik Prüfbericht und entsprechender Fokus im Agglomerationsprogramm 3. Generation

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

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

Tab. 5 Massnahmen mit Prioritätenänderung 2. Generation gemäss Prüfbericht Bund

Die Leistungsvereinbarungen zwischen Bund und Kantonen zur Umsetzung der Massnahmen der 2. Generation wurden im Frühjahr 2015 unterzeichnet. Die Massnahmen werden im Zeitraum 2015-2018 realisiert.

Eine abschliessende Beurteilung der Wirkung der A-Massnahmen des AP 2. Generation ist noch nicht möglich, da die Realisierung der grösseren Schlüsselmassnahmen erst jetzt anläuft

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

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

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

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

3.1 Siedlung

3.1.1 Ist-Zustand Siedlung

Bevölkerungsentwicklung

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

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

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

Beschäftigtenentwicklung

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

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

Rund 3/4 der Beschäftigten in der Agglomeration AareLand sind gut bis sehr gut mit den öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen (Güteklassen A bis C).

Siedlungsentwicklung

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

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

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

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

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

3.1.2 Stärken, Schwächen, Trend 2030 Siedlung

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

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

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

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

3.1.3 Handlungsbedarf Siedlung

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

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

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

3.2 Landschaft / Freiräume und Umwelt

3.2.1 Ist-Zustand Landschaft / Freiräume, Umwelt

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

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

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

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

¹ Verpflichtung für Neueinzonungen besteht im Kanton Solothurn seit 2008.

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

3.2.3 Handlungsbedarf Landschaft, Freiräume, Umwelt

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

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

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

3.3 Öffentlicher Verkehr (ÖV)

3.3.1 Ist-Zustand ÖV

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

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

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

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

3.3.2 Stärken, Schwächen, Trend 2030 ÖV

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

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

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

3.3.3 Handlungsbedarf ÖV

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

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

3.4 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

3.4.1 Ist-Zustand MIV

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

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

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

Im AareLand verfügen zahlreiche Gemeinden über Tempo-30 Zonen (flächendeckend oder in Teilgebieten). Begegnungszonen (Tempo 20) sind in der Agglomeration AareLand weniger verbreitet und beschränken sich jeweils auf einzelne Strassenabschnitte in Ortszentren.

3.4.2 Stärken, Schwächen, Trend 2030 MIV

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

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

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

3.4.3 Handlungsbedarf MIV

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

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

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

3.5 Exkurs Güterverkehr

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

3.6 Fuss- und Veloverkehr

3.6.1 Ist-Zustand Fuss- und Veloverkehr

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

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

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

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

3.6.2 Stärken, Schwächen, Trend 2030 Fuss- und Veloverkehr

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

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

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

3.6.3 Handlungsbedarf Fuss- und Veloverkehr

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

können als wichtige Elemente zur Steigerung der Velonutzung im Alltag über grössere Distanzen beitragen, indem Netzlücken geschlossen, Widerstände beseitigt und Sicherheitsdefizite reduziert werden.

3.7 Modal Split

3.7.1 Ist-Zustand Modal Split

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

3.7.2 Stärken, Schwächen, Trend Modal Split

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

3.7.3 Handlungsbedarf Modal Split

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

3.8 Verkehrssicherheit

3.8.1 Ist-Zustand Verkehrssicherheit

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

3.8.2 Stärken, Schwächen, Trend Verkehrssicherheit

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

3.8.3 Handlungsbedarf Verkehrssicherheit

Zur Behebung der Unfallschwerpunkte sind verschiedene Massnahmen notwendig: Sanierung von Ortsdurchfahrten (Schulwegsicherheit, grösse-
rer Anteil an Fuss- und Veloverkehr), Knotensanierungen und Massnah-
men auf Velostreifen und Fussgängerquerungen zur Erhöhung der Sicher-
heit für den Fuss- und Veloverkehr. Die Nationalstrassen und Anschlüsse
weisen eine verhältnismässig grosse Zahl von Unfällen auf. Massnahmen
liegen hier im Kompetenzbereich des Bundes und sind daher nicht Be-
standteil des Agglomerationsprogramms.

4. Ziele und Strategien

4.1 Abstimmung der strategischen Planungsinstrumente

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

Zukunftsbild 2030 2. Generation AP	Die Stossrichtungen, Ziele und Strategien für das AareLand wurden bei der Erarbeitung der zweiten Generation des Agglomerationsprogramms in einem räumlichen Konzept, dem «Zukunftsbild 2030», dargestellt. Das Zukunftsbild ist mit den Planungsinstrumenten der Kantone Aargau und Solothurn, insbesondere den kantonalen Richtplänen, sowie den Regionalentwicklungskonzepten der Teilregionen Aarau, Olten-Gäu und Zofingeregion abgestimmt und aktualisiert. Die im Zukunftsbild der 2. Generation definierten Strategien sind im Grundsatz nach wie vor gültig und sollen weiterverfolgt werden. Im Rahmen der 3. Generation wurde das Zukunftsbild auf die revidierten kantonalen Richtpläne und die überarbeiteten Strategien abgestimmt und aktualisiert.
Richtplanrevisionen AG und SO	Die in der Volksabstimmung vom 3. März 2013 bestätigte Revision des RPG verlangt konkrete Massnahmen gegen Zersiedelung, einen besseren Schutz des Kulturlandes, eine klare Trennung von Bau- und Nichtbaugelände, innere Verdichtung der Bauzonen und eine gemeindeübergreifende Planung. Gestützt auf die RPG-Revision 2014 wurden bzw. werden die kantonalen Richtpläne revidiert. Wichtige Stossrichtungen sind insbesondere die Festlegung des zukünftigen Siedlungsgebiets und die Definition von Mindestdichtewerten für Wohn- und Mischzonen. Auf diese Weise erfolgt eine wirkungsvolle Lenkung der Siedlungsentwicklung. Das zu erwartete Bevölkerungswachstum soll vorwiegend in den Kernstädten und im urbanen Entwicklungsraum konzentriert werden. Die revidierten kantonalen Richtpläne Aargau (vom Grossen Rat im März 2015 beschlossen) und Solothurn (Entwurf vom Juni 2015 für die öffentliche Auflage) entsprechen gemäss der Vorprüfung des Bundes den übergeordneten Zielen des Raumplanungsgesetzes und wirken im Sinne der Agglomerationspolitik des Bundes.
Unterschiedliche Ansätze, gleiche Stossrichtung, räumliche Abstimmung	In den beiden Kantonen unterscheiden sich die Ansätze zur Umsetzung der Hauptinhalte in den Einzelheiten (siehe Kap. 5.3); die Stossrichtungen sind aber die selben. Kantonalen Unterschiede in Bezug auf konkrete Entwicklungsvorgaben wie z.B. Mindestdichten im Siedlungsgebiet oder unterschiedliche Raumtypendefinitionen hindern die einheitliche Entwicklung im AareLand nicht. Vielmehr unterstützen die kantonalen Richtpläne die Strategie des Agglomerationsprogramms. Das AP AareLand berücksichtigt die Planungshoheit der beiden Kantone. Es setzt die Vorgaben adäquat um und macht konkrete räumliche Aussagen, die mit den kantonalen, regionalen und kommunalen Planungen abgestimmt sind.

Verkehrsstrategien AG und SO	<p>Wichtigste Strategie im Bereich Verkehr im Kanton Aargau ist die Grundlage «mobilitätAARGAU». Sie wird, abgestimmt auf den jüngst revidierten Richtplan, derzeit überarbeitet. Die gleich benannte Grundlage «mobilitätAARGAU» aus dem Jahr 2006 wird damit abgelöst (siehe Kap. 5.4). Gestützt auf das kantonale Raumkonzept und die Vorgaben zur Lenkung der Siedlungsentwicklung werden in der neuen Grundlage Ziele, Strategien und Lösungswege – abgestimmt auf die im Raumkonzept enthaltenen Raumtypen – definiert.</p> <p>Die wichtigsten strategischen Grundlagen im Bereich Verkehr / Mobilität Kanton Solothurn sind das verkehrspolitische Leitbild und die 3V-Strategie (Verkehr vermeiden, verlagern und verträglich gestalten). Das Leitbild definiert die Handlungsschwerpunkte der kantonalen Verkehrspolitik mit Lösungsansätzen zur Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung und zur Erreichbarkeit von Zentren und Agglomerationen.</p> <p>Hinzu kommen die ÖV-Angebotskonzepte und Mehrjahresprogramme der beiden Kantone, welche ebenfalls strategische Wirkungen haben sowie die jeweiligen Planungen auf regionaler und kommunaler Ebene.</p>
Zukunftsbild, Richtpläne und Verkehrsstrategien sind abgestimmt	<p>Das Zukunftsbild AareLand, die kantonalen Richtpläne und die Strategien im Bereich Verkehr / Mobilität ergänzen einander: Das Zukunftsbild bildet die gemeinsame strategische Grundlage der Teilregionen des AareLands. Drei Bilder gliedern das AareLand in verschiedene Gebietskategorien und teilen ihnen die entsprechenden Funktionalitäten und Entwicklungsprioritäten zu.</p> <p>Die Richtpläne legen behördenverbindlich den Rahmen für die mittel- bis langfristige räumliche Entwicklung fest, innerhalb derer sich das AareLand bewegen kann. Die Strategien im Bereich Verkehr / Mobilität sind mit den Vorgaben zur Siedlungsentwicklung abgestimmt. Die Stossrichtungen des Zukunftsbilds AareLand der 2. Generation decken sich mit den neuen Inhalten. Wo die Voraussetzungen, z.B. infolge der Richtplanrevisionen, wesentlich geändert haben, wurde das Zukunftsbild angepasst (z.B. Aussagen zur Möglichkeit von Siedlungserweiterungen oder unterschiedliche Priorisierung von Verkehrsträgern nach Raumtyp).</p>
Verhältnis zu Regionalentwicklungs- konzepten	<p>Das Zukunftsbild und die Regionalentwicklungskonzepte sind aufeinander abgestimmt und damit inhaltlich eng miteinander verbunden. Das AP AareLand nimmt damit seine Aufgabe als Koordinationsinstrument zwischen den Kantonen, Regionen und Gemeinden bezüglich einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung wahr und sorgt für die strategische Kohärenz bei den verkehrlichen Massnahmen über alle Planungsebenen im betrachteten funktionalen Raum.</p>
	<p>Im Folgenden werden das Zukunftsbild und die daraus abgeleiteten Teilstrategien zusammengefasst (Kap. 5.2) sowie die wesentlichen Inhalte der übergeordneten Planungsinstrumente Siedlung, Landschaft (Kap. 5.3) und Verkehr (Kap. 5.4) im Sinne von Exkursen aufgezeigt.</p>

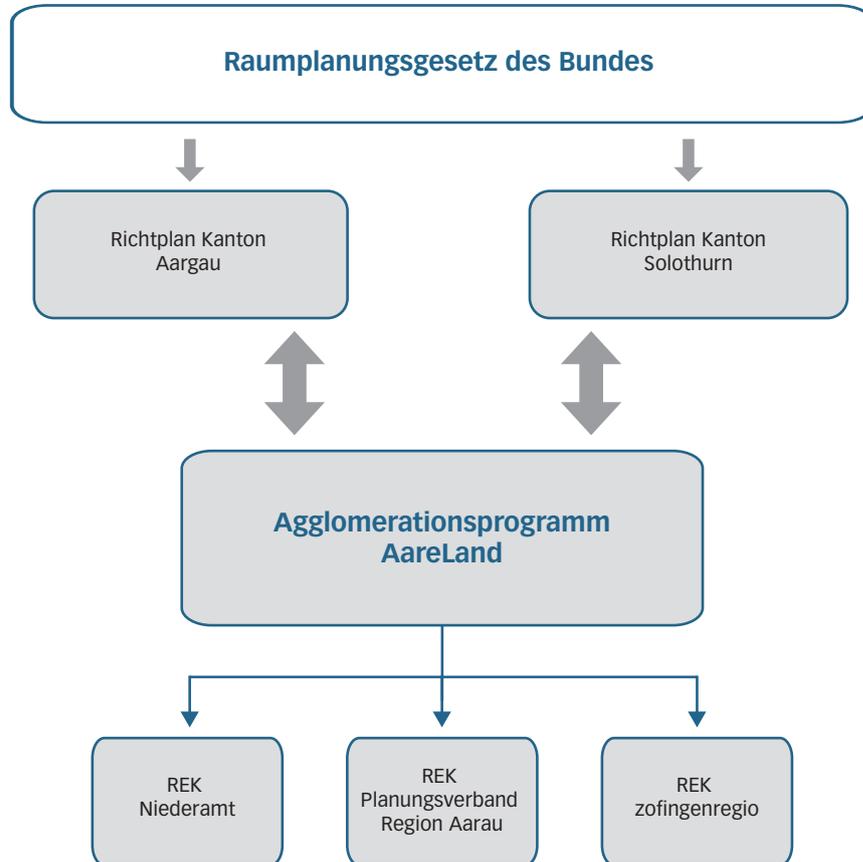


Abb. 5 Verhältnis Entwicklungskonzepte Bund - Kanton - Region

4.2 Zukunftsbild mit Teilstrategien

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

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

Leitplanken für die Entwicklung der Agglomeration

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

Zukunftsbild von der 2. zur 3. Generation

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

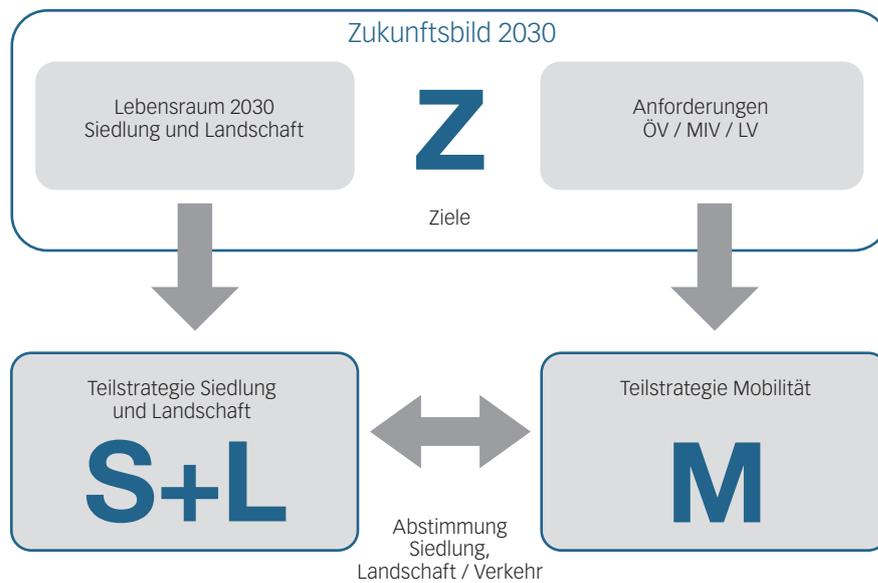


Abb. 6 Aufbau Zukunftsbild 2030 Teilstrategien Siedlung / Landschaft und Mobilität

Raumtypen des Zukunftsbilds

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

Massnahmen aus Zukunftsbild abgeleitet

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

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

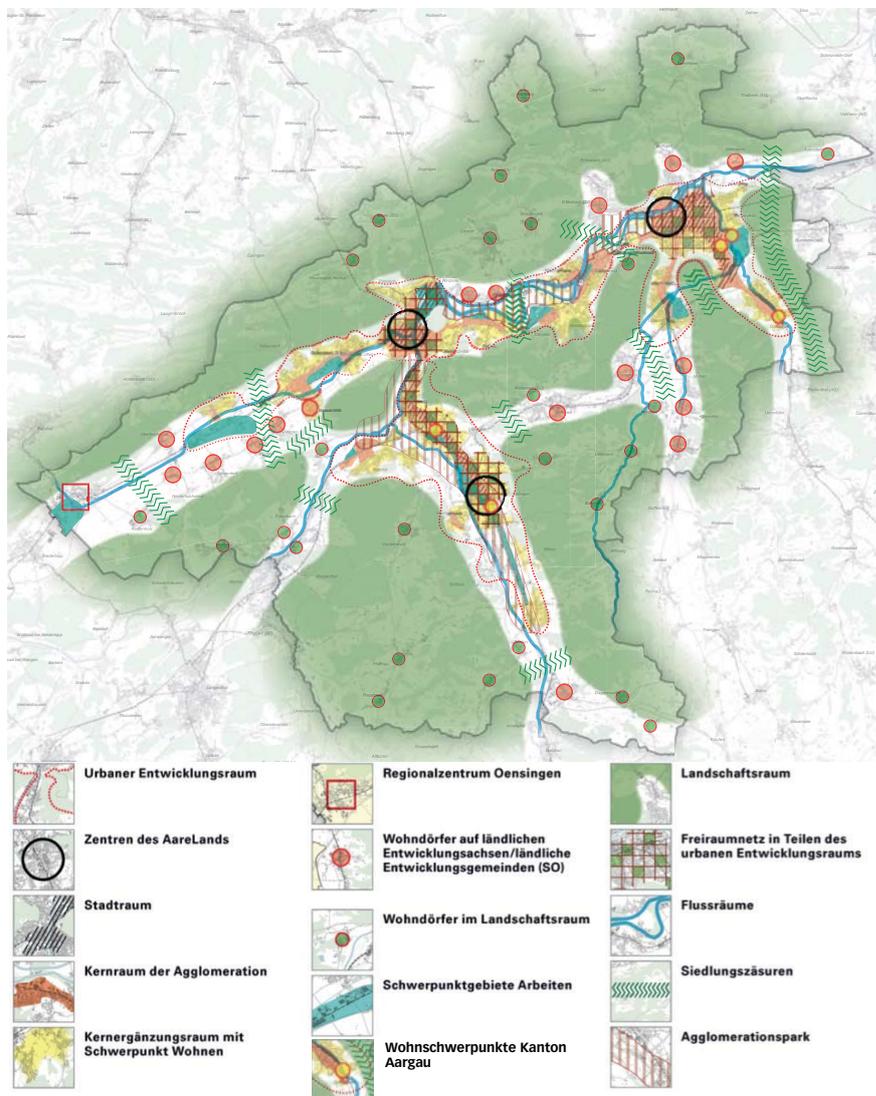


Abb. 7 Synthesebild des Zukunftsbildes AareLand.

Übergeordneter Leitsatz

Das AareLand ist ein Städtenetz mit drei starken Zentren und starken Agglomerationsgemeinden:

- Konsequente Stärkung des Wirtschaftsraums AareLand
- Gemeinden haben ihren Standortvoraussetzungen entsprechende Entwicklungsmöglichkeiten
- Nachhaltige Siedlungsentwicklung, jedoch den lokalen Gegebenheiten angepasst
- Erschliessung durch ein funktionierendes Verkehrssystem, wobei betrieblich-organisatorische Massnahmen im Sinne der Optimierung der bestehenden Verkehrssysteme sowie die Kombination der verschiedenen Verkehrsträger Priorität haben.

Sieben Stossrichtungen

In den folgenden sieben Stossrichtungen sind die Zielsetzungen und Aufgaben zum Zukunftsbild konkretisiert:

Stossrichtung 1: Die Entwicklung im Raum AareLand ist innerhalb des urbanen Entwicklungsraums mit den Zentren Aarau, Olten und Zofingen konzentriert. Die Erschliessung des urbanen Entwicklungsraums wird mit einem funktionierenden Gesamtverkehrssystem sichergestellt.

Stossrichtung 2: Die Nutzungen innerhalb des AareLands sind auf die heutige und künftig realisierbare Verkehrsgunst abgestimmt. Nicht alle Nutzungen sind überall möglich und sinnvoll. Sie werden an denjenigen Standorten realisiert, die sich aus regionaler und verkehrlicher Sicht am besten dafür eignen. Wo nötig und aus raumplanerischer Sicht gerechtfertigt, sind Massnahmen zum Erhalt und zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur umzusetzen.

Stossrichtung 3: Der urbane Entwicklungsraum ist aus ökonomischer Sicht der leistungsfähigste Raum des AareLands. Hohe Dichten, die ein Optimum an Nutzungen erlauben, werden gefördert: Die Siedlungsentwicklung findet deshalb im urbanen Entwicklungsraum primär durch Mobilisierung von inneren Reserven, durch Umnutzungen und Umzonungen und – soweit möglich und sinnvoll – durch Nachverdichtungen statt. Massnahmen, die diese Entwicklung unterstützen, haben höchste Priorität.

Stossrichtung 4: Die Siedlungsentwicklung in den angrenzenden Wohn-dörfern verläuft behutsamer als im urbanen Entwicklungsraum, wobei auf eine Entwicklung im Einklang mit der Landschaft und der Landwirtschaft besonders Rücksicht genommen wird.

Stossrichtung 5: Die zukunftsgerichtete Landwirtschaft und die bestehenden Landschaftswerte sind wesentliche Elemente der Standortattraktivität des AareLands. Bei Nutzungskonflikten ist eine umfassende Interessenabwägung mit den Aspekten der Siedlungsentwicklung vorzunehmen.

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

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

Drei (Zukunfts-)Bilder

In drei Bildern wird mittels einer erläuternden Legende sowie den verkehrlichen Anforderungen (ÖV, MIV, Velo- und Fussverkehr) der angestrebte Entwicklungszustand im Jahr 2030 dargestellt:

Bild I:
 Das AareLand
 im Herzen der
 Schweiz

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

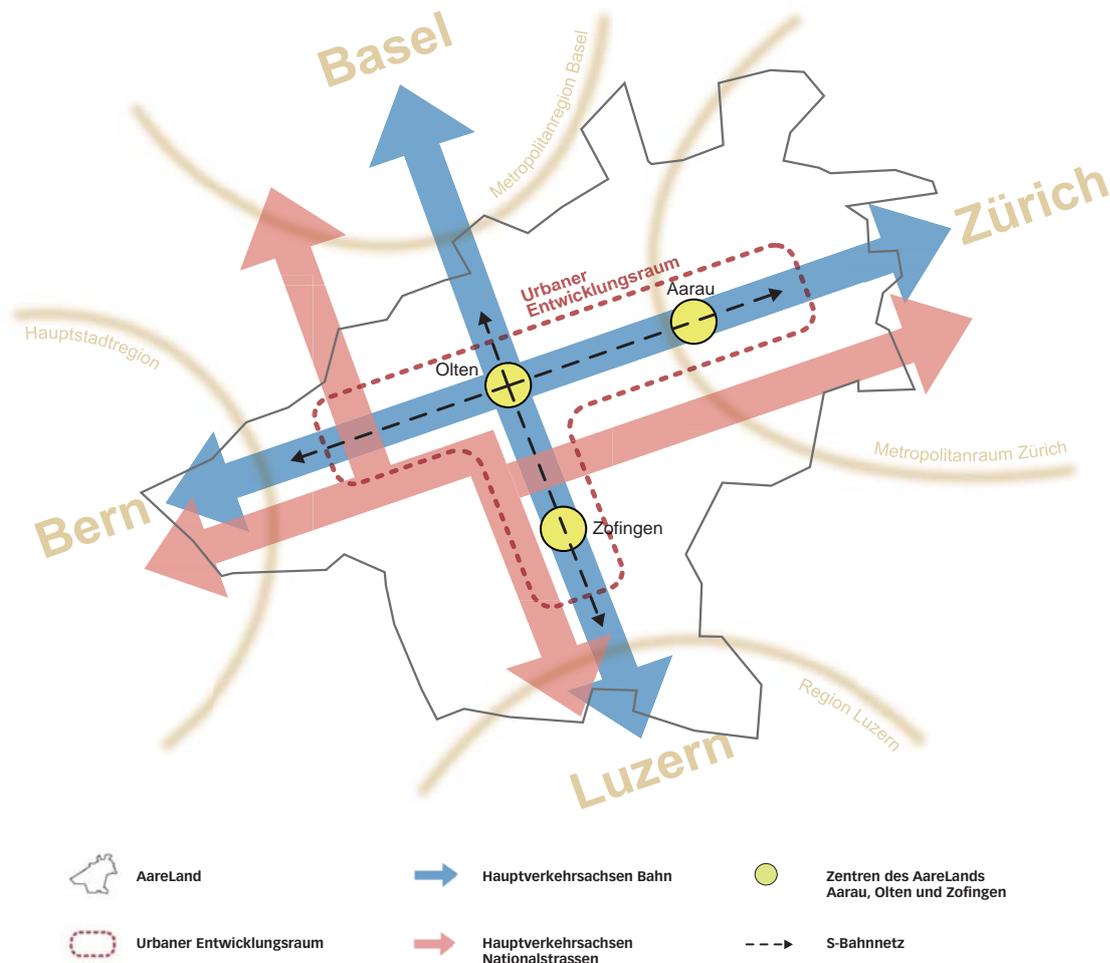


Abb. 8 Bild I: Das AareLand im Herzen der Schweiz

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

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

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

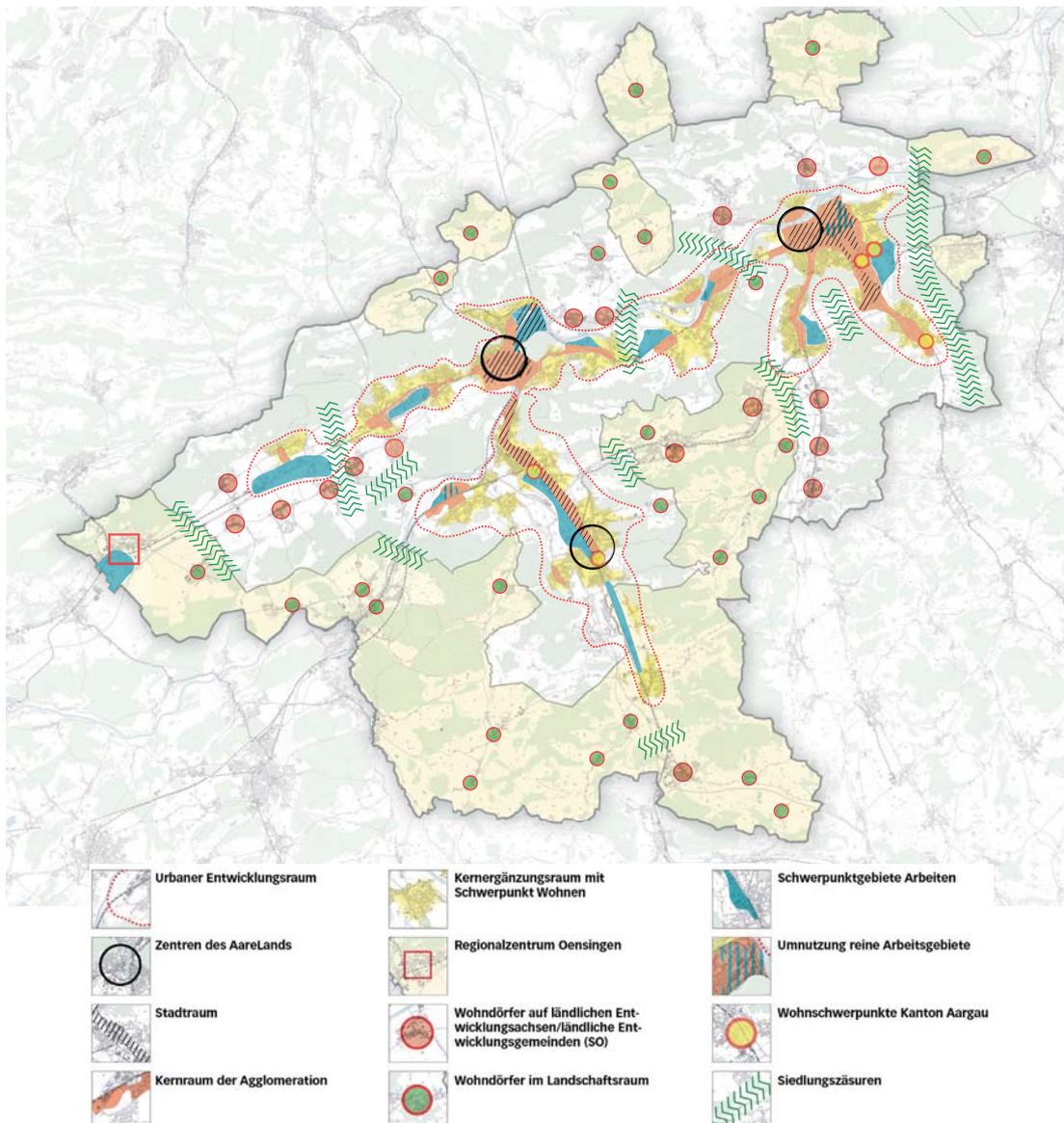


Abb. 9 Bild II: Wohnen und Arbeiten in den Teilräumen des AareLands

Bild III:
Vielfältige Land-
schaft im Aare-
Land

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

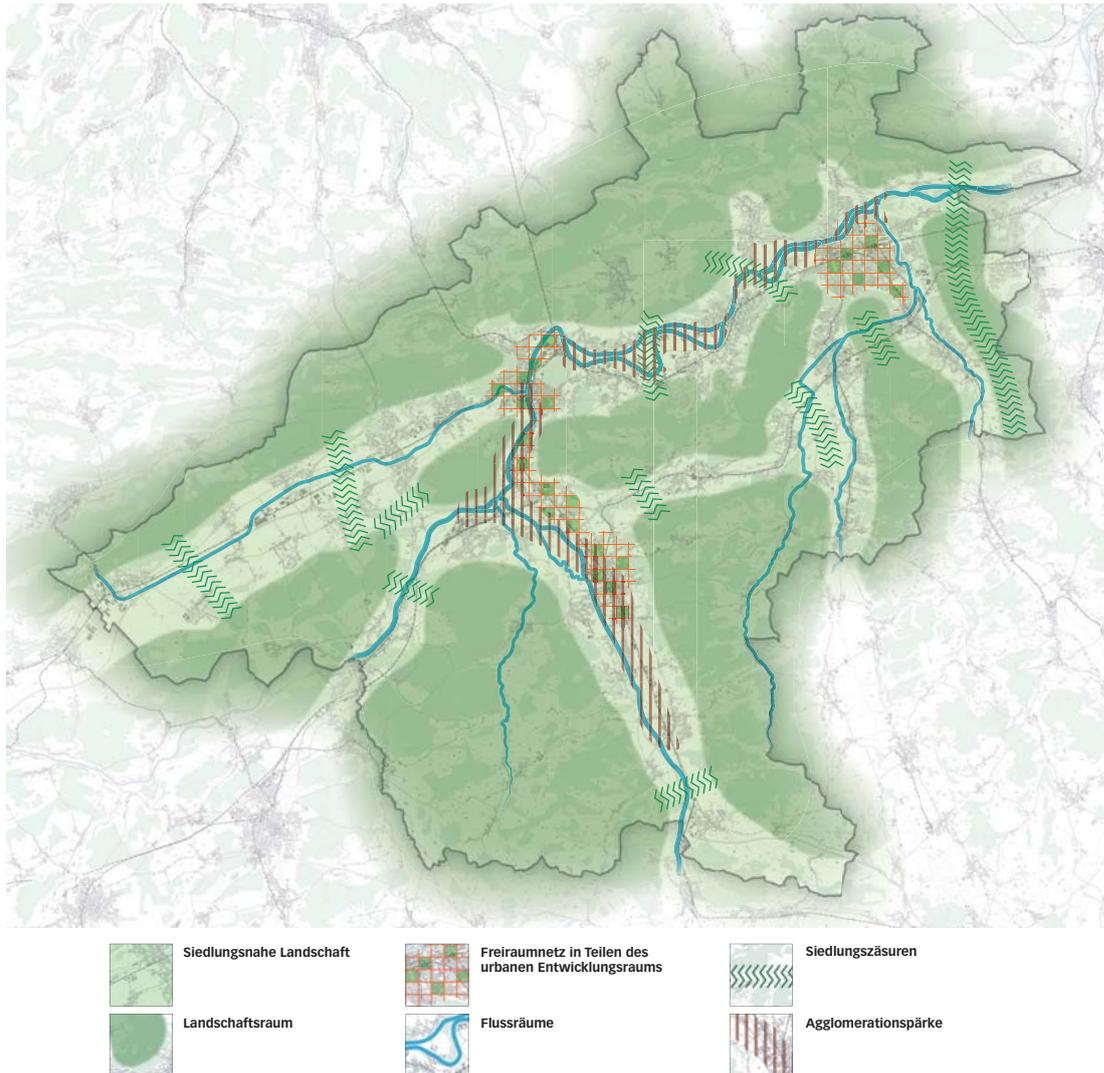


Abb. 10 Bild III: Vielfältige Landschaft im AareLand

Anforderungen 2030 als Grundlage für die Massnahmen

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

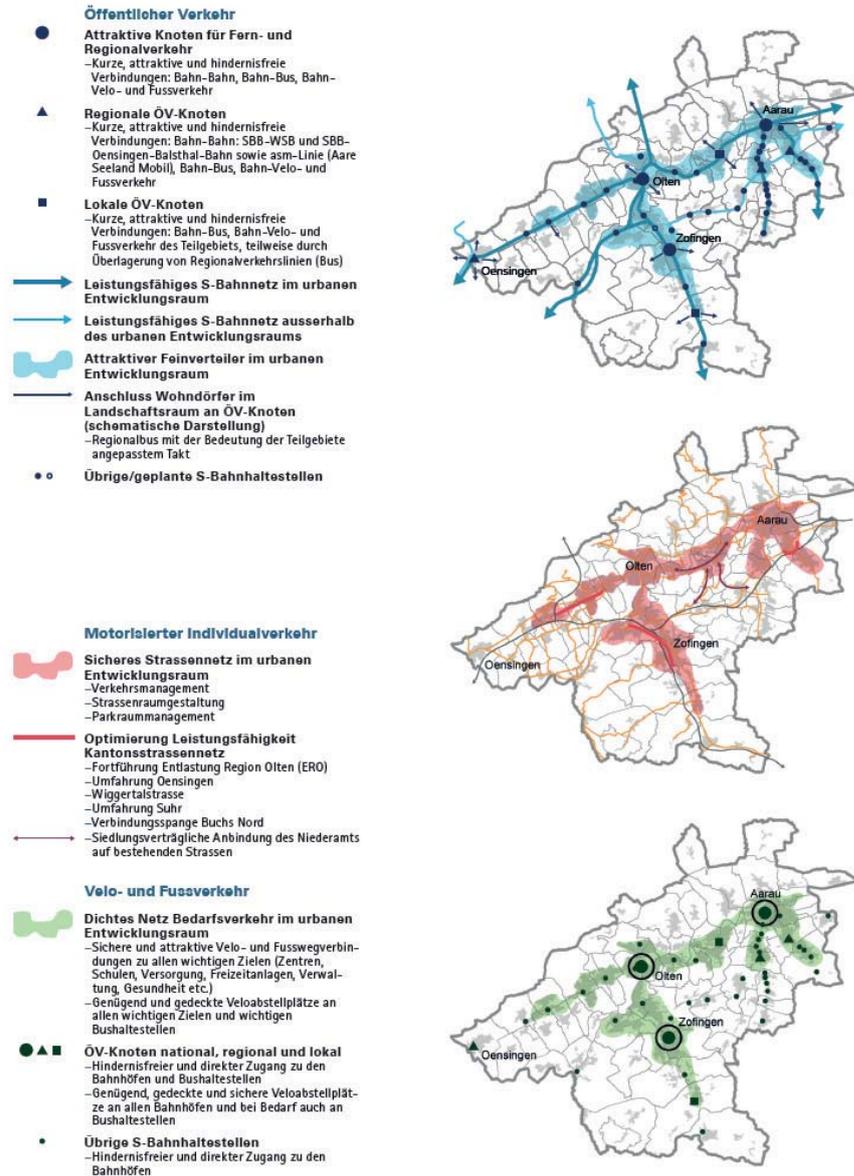


Abb. 11 Beispiel: Anforderungspläne Velo- und Fussverkehr, ÖV und MIV für das Bild II

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

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

1. Das AareLand als attraktive Wohn-, Arbeits- und Erholungsregion im Herzen der Schweiz positionieren
2. Das AareLand optimal erreichbar und attraktiv erhalten
3. Die Siedlungsentwicklung im AareLand lenken
4. Die gute Erreichbarkeit im urbanen Entwicklungsraum ausnutzen
5. Den Kernraum der Agglomeration als Schwerpunkt für dichte Nutzungen Wohnen, Arbeiten, Dienstleistungen und Infrastruktur bereitstellen
6. Die Stadträume als Brennpunkte des urbanen Lebens ausgestalten
7. Den Kernergänzungsraum als Wohnstandort des AareLands priorisieren
8. Kantonale und regionale Schwerpunktgebiete Arbeiten fördern
9. Umnutzung reiner Arbeitsgebiete an zentralen Lagen innerhalb des Kernraums fördern
10. Das Regionalzentrum Oensingen weiter stärken
11. Wohndörfer auf ländlichen Entwicklungsachsen (AG) / Ländliche Entwicklungsgemeinden (SO) moderat weiter entwickeln
12. Wohndörfer im Landschaftsraum behutsam entwickeln
13. Siedlungsnahen Landschaftsraum im urbanen Entwicklungsraum erhalten
14. Den Landschaftsraum im AareLand primär für die Land- und Forstwirtschaft sichern
15. Das Freiraumnetz in Teilen des urbanen Entwicklungsraums weiter ausbauen
16. Prägende Flussräume erhalten und weiter entwickeln
17. Mit Siedlungszäsuren das AareLand gliedern und ökologisch vernetzen.

4.3 Kantonale und regionale Siedlungs- und Landschafts-/ Freiraumstrategien

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

Zusammenfassung Strategien Siedlung und Landschaft / Freiräume

Siedlung

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

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

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

Landschaft und Freiräume

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

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

4.3.1 Kanton Aargau

Kantonales Raumkonzept

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

Kantonaler Richtplan

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

Siedlungsqualität
und -entwicklung
nach innen

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

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

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

Eine hohe Siedlungsqualität soll laut dem Richtplan des Kantons Aargau mit der Bereitstellung von Raum für vielfältige Nutzungen, mit dem Schaffen von Identität und mit einer guten Ausschöpfung des Freizeitpotentials erreicht werden. Dies beinhaltet beispielsweise auch die Sicherstellung von Grünflächen und Bäumen innerhalb des Siedlungsgebietes oder die Pflege von Naherholungsräumen. Die Strassenraumgestaltung dient zudem der Attraktivierung der Ortskerne, indem die Funktion der Strassen als Lebens-, Kommunikations- und Bezugsraum aufgewertet wird. Es wird eine qualitativ hochwertige Gestaltung und städtebauliche Einbettung von Siedlungselementen in die Landschaft angestrebt. An Wohnschwerpunkten werden qualitativ hochwertige und dichte Überbauungen realisiert, welche die Siedlungsentwicklung nach innen unterstützen. Der Kanton Aargau stellt den Gemeinden die Berechnungsergebnisse und Karten aus einem Bauzonen-Analyse-Tool als Planungshilfe zur Verfügung. Der Kanton hat die Broschüre «Dichte illustriert» z.H. der Gemeinden als Planungshilfe ausgearbeitet.

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

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

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

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

Verkehr-intensive
Anlagen

Der Kanton Aargau setzt im Richtplan Standorte für Nutzungen mit hohem Personenverkehrsaufkommen (> 1'500 PKW-Fahrten/Tag / > 300 Parkfelder / > 3'000m² Nettoladenfläche) fest. Im Agglomerationsperimeter des AareLands sind dies die Standorte Buchs Wynecenter, Oftringen Autobahnanschluss, Rothrist Bifang Ost und Suhr Pfister. Neue Standorte für Nutzungen mit hohem Personenverkehr oder Erweiterungen bestehender Standorte mit Nutzungen von gleichem Ausmass sind in Kern- und Zentrumsgebieten der urbanen Entwicklungsräume oder der ländlichen Zentren gemäss Raumkonzept und in wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkten (ESP) mit der entsprechenden Vorrangnutzung und genügender regionaler und kommunaler Verkehrserschliessung vorgesehen. Standorte mit hohem Güterverkehrsaufkommen (> 200 LKW-/Lieferwagenfahrten/Tag) und für mittelgrosse Verkaufsnutzungen (500-3'000m² Nettoladenfläche) werden nicht konkret bezeichnet. Neue Standorte für Nutzungen mit hohem Güterverkehr bedürfen einer ausdrücklichen Bezeichnung (Nutzung, Grösse usw.) in der Nutzungsplanung. Neue Standorte für mittelgrosse Verkaufsnutzungen oder entsprechende Erweiterungen von bestehenden Verkaufsnutzungen ausserhalb von Kern- und Zentrumsgebieten der urbanen Entwicklungsräume oder der ländlichen Zentren bedürfen ebenfalls einer ausdrücklichen Bezeichnung (Nutzung, Grösse usw.) in der Nutzungsplanung und müssen Vorgaben zur Erschliessung und zur städtebaulichen Einbindung erfüllen (Lenkung).

Wohnschwer-
punkte

Der Kanton Aargau strebt eine nachhaltige Wohnstandortpolitik an und treibt aus diesem Grund die Förderung von Entwicklungsschwerpunkten für das Wohnen («Wohnschwerpunkte») voran. Wohnschwerpunkte haben erhöhten Ansprüchen an die Gestaltung zu genügen. So sind verschiedene Nutzungs- und Gestaltungskriterien nachzuweisen. Abgesehen von einer guten verkehrlichen Erschliessung und nahegelegenen, zentralörtlichen Ausstattungen ist die Kombination zwischen hoher Dichte, hoher Wohnqualität und attraktiver Freiraumgestaltung sowie ein diversifiziertes Wohnraumangebot (Demographie) entscheidend. Hinzu kommen spezifische Anforderungen an die Siedlungsgestaltung. Im urbanen Entwicklungsraum des AareLands befinden sich folgende Wohnschwerpunkte:

- Bahnhof-Süd, Zofingen
- Bahnhof Oftringen Zentrum, Oftringen
- Steinfeld, Buchs
- Hunzikermatte, Buchs
- Bahnhof Oberdorf, Gränichen

Siedlungstrenn-
gürtel

Siedlungstrenngürtel dienen der grossräumigen Gliederung der Landschaft und der für den Aargau typischen Siedlungsbilder, der langfristigen Sicherung der Landwirtschaftsflächen, der Erholung und Umweltqualität

in Siedlungsnähe, der ökologischen Vernetzung und der Identität der Gemeinden und Agglomerationen. Die Siedlungstrenngürtel wurden im Richtplan festgesetzt und die Gemeinden sichern deren Freihaltung in der Nutzungsplanung. Weitere Freiräume werden als «Siedlungszäsuren» in den Regionalentwicklungskonzepten bestimmt.

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

4.3.2 Kanton Solothurn

Kantonale Siedlungsstrategie

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

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

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

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

- Die **Bauzonengrösse** ist generell zu prüfen und den raumplanerischen Gegebenheiten anzupassen. Die Gemeinden haben den Auftrag, in der Ortsplanung ihre Bauzonendimensionierung zu prüfen und gegebenenfalls rückzuzonen.
- Die bestehenden **Reservezonen** sind auf Lage und Grösse zu überprüfen und in der Regel der Landwirtschaftszone zuzuweisen. In raumplanerisch begründbaren Fällen können diese Flächen weiterhin in den Reservezonen verbleiben (z.B. Reservezonen in einem Entwicklungsgebiet Arbeiten).

Kantonaler Richtplan

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

Siedlungsgebiet und Bauzonen	Das Siedlungsgebiet wird auf 9'023 ha festgesetzt und erhöhte raumplanerische Anforderungen an Siedlungserweiterungen formuliert. Im Bereich der Bauzonen werden Grundsätze für künftige Einzonungen festgelegt, wobei insbesondere auch auf eine gute Erschliessung, eine rasche Überbauung und die Schonung von landwirtschaftlich wertvollen Flächen zu achten ist.
Siedlungsqualität	Der Kanton Solothurn will Siedlungen wohnlich, vielfältig und naturnah zu gestalten. Dabei spielt insbesondere die Siedlungsentwicklung nach innen eine zentrale Rolle: die gewachsenen Strukturen, die Identität und der Charakter von Verdichtungsgebieten sollen adäquat berücksichtigt werden. In intensiv genutzten Siedlungsgebieten ist ein ökologischer Ausgleich anzustreben.
Siedlungstrenngürtel	<p>Siedlungstrenngürtel von kantonaler und regionaler Bedeutung sichern langfristig grössere zusammenhängende Landschaftsräume und verhindern ein Zusammenwachsen der Siedlungen. Siedlungstrenngürtel von kantonaler Bedeutung bestehen im AareLand in Egerkingen und zwischen Gunzgen, Härkingen und Kappel. Zusätzlich wurden in Dulliken, Egerkingen / Oberbuchsiten, Obergösgen / Dulliken, Olten und Winznau Siedlungstrenngürtel von regionaler Bedeutung festgesetzt.</p> <p>Siedlungsbegrenzungslinien bestehen im Richtplan nur «indirekt», indem mit der Festlegung der Grösse des Siedlungsgebiets, strengen Kriterien für zukünftige Einzonungen und den Siedlungstrenngürteln die wesentliche Entwicklung vorgegeben ist. Entsprechend wurde im AP AareLand auf die Bezeichnung von Begrenzungslinien verzichtet.</p>
Wirtschaftliche Entwicklungsgebiete Arbeiten	In den «Wirtschaftlichen Entwicklungsgebieten Arbeiten» werden eine dichte Nutzung mit hoher städtebaulicher Qualität und eine optimale Erschliessung, die auf die übergeordneten Verkehrsträger abgestimmt ist, angestrebt. Zudem dürfen neue Arbeitszonen nur ausgeschieden werden, wenn eine Arbeitszonenbewirtschaftung vorliegt. In der Agglomeration AareLand liegen die folgenden Entwicklungsgebiete Arbeiten und Regionale Arbeitszonen (RAZ):

- Muniweid / Langacker / Aarenfeld in Däniken / Gretzenbach
- Hårdli in Dulliken
- Altgraben / Lischmatten in Egerkingen, Härkingen (RAZ II)
- Widacker / Ganggeler / Dünnerenacker / Lábchuechenacker / Hal-macker / Grabenacker in Egerkingen, Neuendorf, Niederbuchsiten und Oberbuchsiten (RAZ I)
- Brütschenacker / Bifang in Hägendorf
- Kambermatt / Uelismatt / Dürrmatt in Hägendorf, Rickenbach und Wangen bei Olten
- Industriequartier / Aaracker in Olten und Trimbach
- Bally-Areal in Schönenwerd

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

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

Siedlungsentwicklung nach innen Kanton SO Der Kanton schafft mit der Siedlungsstrategie und dem revidierten Richtplan die Grundlagen für die Umsetzung der Siedlungsentwicklung nach innen (SEIN) auf Stufe Ortsplanung. Er hat dazu das sog. Bauzonen-Analyse-Tool («SOBAT») eingeführt. Das Tool weist auf Gemeindeebene das Innenverdichtungspotential durch die Berücksichtigung der unbebauten Bauzonen, Nachverdichtungen und den Faktor der Ausdünnung aus. Der Kanton Solothurn erarbeitet die Broschüre «Gute Beispiele der Verdichtung» z.H. der Gemeinden als Planungshilfe.

4.3.3 Regionalentwicklungskonzepte

Regionale Raum-
entwicklungs-
strategien

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

4.3.4 Strategien Landschaft und Freiräume

Strategie Land-
schaft

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

Agrarpolitik 14-17
Bund

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

Landschaftsquali-
tätsprojekte AG

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

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

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

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

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

Vernetzung Landschaftsräume AG

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

Landschaftsqualitätsprojekte SO

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

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

Vernetzung Landschaftsräume SO

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

Aufwertung Ge-
wässerräume

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

Agglomerations-
pärke

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

Der Perimeter Schachenpark umfasst das grossräumige Gebiet des Aarelaufs zwischen Aarau und Olten. Das Amt für Raumplanung des Kantons Solothurn hat vor einigen Jahren gemeinsam mit Gemeinden des Niederamts ein Umsetzungsprogramm erarbeitet. Diverse Massnahmen des Konzepts Schachenpark konnten mit dem Projekt «Hochwasserschutz und Revitalisierung Aare, Olten bis Aarau» realisiert werden. Aktuell wird das Projekt «öisi Aare» im Abschnitt Winznau bis Eppenbergröschli realisiert: Die Ausweitung des Gewässerginnes der Aare im Rahmen der Hochwasserschutzmassnahmen hat den bereits sehr beliebten Naherholungsraum deutlich aufgewertet. Dadurch ist auch die Zahl der Besucher und Besucherinnen wiederum gestiegen. Um die sich anbahnenden Probleme mit unsachgemässer Parkierung und Abfallentsorgung korrigierend beeinflussen zu können, wurden erste lenkende Massnahmen umgesetzt. Dabei wurden die Zufahrt und Parkierung im Gebiet Winznau geregelt, eine Informationskampagne vor Ort umgesetzt und mehr Abfallbehälter zur Verfügung gestellt. Aus den Erfahrungen soll zusammen mit Sozial-Institutionen und den Gemeinden ein Unterhaltskonzept für die kommenden Jahre geplant werden. Dabei stehen im Vordergrund lenkende und weniger

rechtliche Massnahmen. Mit dem Label „öisi Aare“ soll ein Identifikationsmerkmal entstehen.

Der Wiggerpark erstreckt sich im von Olten über Zofingen bis in den Kanton Luzern. Mit der Wiggerrenaturierung im Gebiet Aarburg konnte die Qualität dieses Naherholungsgebietes deutlich verbessert werden. Weitere Aufwertungen im Rahmen von Hochwasserschutzprojekten und der Umsetzung der Landschaftsqualitätsmassnahmen sind in Vorbereitung.

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



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

Urbane Freiraumnetze

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

4.4 Entwicklungsstrategien Verkehr / Mobilität

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

Zusammenfassung Strategien Verkehr / Mobilität

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

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

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

4.4.1 Gesamtverkehrsstrategie mobilitätAARGAU

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

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

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

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

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

Vision: "Wir gestalten die Mobilität vorausschauend und verantwortungsvoll. Wir setzen gezielt Akzente beim Verkehrsangebot und fördern ein Mobilitätsverhalten, das im Einklang mit unserem Lebensraum steht."

Stossrichtung I: Verkehrsangebot mit dem Raumkonzept Aargau abstimmen				Stossrichtung II: Effiziente, sichere und nachhaltige Nutzung des Verkehrsangebots fördern				Stossrichtung III: Verkehrsinfrastrukturen ökologisch und ökonomisch ausgewogen bauen, betreiben und erhalten				
a	b	c	d	a	b	c	d	a	b	c	d	
1 In Kernstädten, ländlichen Zentren und in urbanen Entwicklungsräumen werden die Mobilitätsbedürfnisse flächereffizient abgewickelt.	Entlang der ländlichen Entwicklungsachsen ist die Zuverlässigkeit des MIV gewährleistet und es besteht ein gutes ÖV-Angebot	Eine Basisschliessung der ländlichen Entwicklungsachsen stellt die gute Anbindung an das übergeordnete Verkehrsnetz sicher	Verkehrsangebot und Infrastrukturen sind gut vernetzt	Verkehrsmiteinsatz ist effizient und nachhaltig	Nutzung des Strassen- und Schienennetzes ist effizient und nachhaltig	Verkehrssicherheit der Nutzenden ist erhöht	Infrastrukturplanung ist koordiniert	Optimale Wirtschaftlichkeit der Verkehrsinfrastruktur ist über Lebenszyklus sichergestellt	Eine hohe Verfügbarkeit der Verkehrsinfrastruktur ist gewährleistet	Beeinträchtigung der Umwelt bei Bau, Betrieb und Unterhalt wird möglichst gering gehalten		
2 Erreichbarkeit auf der Strasse sicherstellen	ÖV entlang der ländlichen Entwicklungsachsen stärker	Verkehr auf dem übergeordneten Strassennetz karalisieren	Atraktive, durchgehende Transportketten im Personenverkehr verkehrsträgerübergreifend gewährleisten	Mobilitätsmanagement verstärker	Verlässlichkeit der Reisezeit: erhöhen	Verkehrssicherheit durch bauliche Massnahmen verbessern	Partizipative Planung fördern	Erhaltungsmassnahmen auf optimale Lebenszyklus-Kosten ausrichten	Baustellplanung mit Verfügbarkeit der Verbindung abstimmen	Ökologische Ausgleichsmassnahmen bei Projekten gewährleisten		
3 Dichte Taktfolgen im ÖV anbieten	Umsteigeanlagen auf dem ÖV verbessern	Basisangebot im ÖV bereitstellen	Atraktive, durchgehende Transportketten im überverkehrsträgerübergreifend gewährleisten	Zugang vereinfachen und Durchlässigkeit verbessern	Verlässlichkeit auf dem HVS-Netz sicherstellen	Verkehrssicherheit durch betriebliche und kommunikative Massnahmen verbessern	Inhaltliche und terminliche Koordinaten von Vorhaben auf allen Ebenen sicherstellen	Einsatzung von Bau-, Betrieb und Unterhalt der Infrastrukturen langfristig sicherstellen	Flächendeckende und wirtschaftlichen Unterhalt sichern	Arbeiten möglichst umweltverträglich gestalten		
4 Attraktive Zugänge zu ÖV-Faltstellen sicherstellen	Funktionstauglichkeit des Kennstrassenetzes gewährleisten	Kombinierten Mobilität fördern	Koordinieren mit Bund, Nachbarkantonen und Gemeinden sicherstellen	Nutzerfinanzierung verstärker	Verlagerungspotenzial Strasse-Schiene nutzen und Güterverkehr auf übergeordnetes Netz lenken	Verlagerungspotenzial Strasse-Schiene nutzen und Güterverkehr auf übergeordnetes Netz lenken	Infrastruktur langfristig planen und Trassen sichern	Verlässlichkeit auf dem HVS-Netz sicherstellen	Lärmbelastung an bestehender Strasseninfrastruktur reduzieren			
5 Zugang zu Orten mit hohem Publikumsaufkommen verbessern				Bestehende Infrastruktur effizient nutzen								
Umsetzung aufgezeigt in Mehrjahresprogrammen, Umsetzungskonzepten und konkreten Projekten												

Abb. 13 Struktur mobilitätAARGAU (Entwurf für den Anhörungsprozess; Stand März 2016).

4.4.2 3-V Strategie und verkehrspolitisches Leitbild Kanton Solothurn

3-V Strategie

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

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

Verkehrspolitisches Leitbild

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

Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung:

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

Erreichbarkeit von Zentren und Agglomerationen:

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

Finanzierung Gesamtverkehr

- Neue Finanzierungsformen prüfen (neues Gesetz in Arbeit)

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

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

Der öffentliche Verkehr soll den Grossteil des erwarteten Verkehrswachstums in der Region Olten-Gösigen-Gäu abdecken. Zur Definition des zukünftigen Angebots werden regionale ÖV-Angebotskonzepte Gäu, Olten und Niederamt ausgearbeitet (siehe Kapitel 4.4.3).

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

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

Mehrjahresprogramm ÖV AG	Der Grosse Rat des Kantons Aargau erlässt mit den Mehrjahresprogrammen ÖV (MJP ÖV) auf rund zehn Jahre ausgelegte Gesamtplanungen für den öffentlichen Verkehr. Das aktuell gültige MJP ÖV stammt aus dem Jahr 2013. Genehmigungsinhalte sind Planungsabsichten, jedoch keine konkreten Vorhaben oder Fahrplankonzepte. Beschlüsse von einzelnen Vorlagen erfolgen in Form von Richtplaneinträgen resp. Kreditbotschaften. Gemäss MJP ÖV 2013 werden die nachfragestarken Achsen mit guter Auslastung und Infrastruktur weiter ausgebaut, wogegen in den anderen Korridoren eine Optimierung bestehender Angebote angestrebt wird. Wichtiges Ziel der Angebotsverbesserungen ist ein höherer ÖV-Anteil im Modal-Split. Kern des MJP ÖV 2013 ist das S-Bahnkonzept Aargau 2016ff.
Fernverkehr	Der Anschluss an den Fernverkehr erfolgt in den Bahnknoten Aarau, Olten und Zofingen sowie Oensingen (Betrachtungssperimeter). Die Fernverkehrsknoten bilden auch die wichtigsten Umsteigeknoten zu den Buslinien, welche die Feinerschliessung in den umliegenden Agglomerations- und ländlichen Räumen sicherstellen. Die Angebots- und Haltepolitik im Fernverkehr liegt in der Zuständigkeit der SBB, die Agglomeration hat darauf keinen direkten Einfluss. Sie setzt sich zusammen mit den Kantonen für den Erhalt und die Verbesserung der heutigen Angebotsqualität ein.
S-Bahn	Die S-Bahnlinien bilden das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs innerhalb des AareLands. Sie verbinden die drei Zentren untereinander und stellen die Verbindung der umliegenden Gemeinden zu den Zentren sowie zum Fernverkehr her. Zuständig für die Angebotsplanung und –bestellung sind hier die Kantone gemeinsam mit dem Bund. Im Rahmen der gemeinsamen Planung der Kantone sind wesentliche Angebotsverbesserung vorgesehen, welche mit der Inbetriebnahme des Eppenbergtunnels (durchgehende 4-Spur Olten – Aarau ab Ende 2020) und der damit erzielten Kapazitäts-

steigerung vollständig umgesetzt werden. Kernstück ist die S-Bahnlinie S29 welche künftig eine schnelle und umsteigefreie Verbindung zwischen den drei Zentren herstellt.

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

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

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

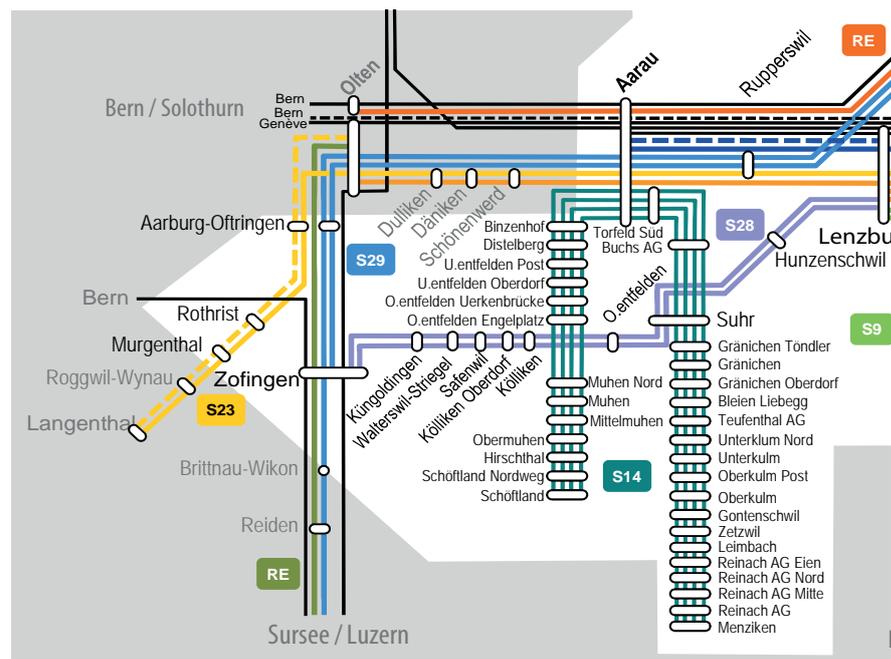


Abb. 14 Zielzustand S-Bahn 2021, Ausschnitt AareLand (Quelle: BVU AVK 2013)

Busangebot

Das Busnetz stellt primär die Verbindungen aus dem ländlichen Raum zu den Zentren und dem übergeordneten Bahnnetz sicher und dient auch der Feinerschliessung im urbanen Raum. Anders als beim Bahnverkehr können Angebotsverbesserungen im Busverkehr in der Regel mit wesentlichen kürzeren Vorlaufzeiten realisiert werden. Das Busangebot wird deshalb kontinuierlich weiterentwickelt und den veränderten lokalen Bedürfnissen angepasst. Dazu gehören beispielsweise Taktverdichtungen bei steigender Nachfrage oder Neue Linien zur Erschliessung von wichtigen neuen Siedlungsgebieten (z.B. neue Buslinie Olten Südwest).

Mobilitätsplan Olten	Gemäss Mobilitätsplan Olten (MPO) soll der öffentliche Verkehr den Grossteil des erwarteten Verkehrswachstums in der Region Olten–Gösigen–Gäu (OGG) abdecken. Das Bahnangebot soll gestärkt und das Busangebot ausgebaut und verdichtet werden. Ein wesentlicher Teil des Verkehrszuwachses soll dabei mit der Verbesserung des Busangebots aufgefangen werden. Für den Mobilitätsplan Olten werden für die jeweiligen Räume die Teilkonzepte ÖV mit Massnahmen erarbeitet. Mit dem Mobilitätsplan Olten werden markante Taktverdichtungen auf dem gesamten Busnetz Olten–Gösigen–Gäu (BOGG, PostAuto) geprüft. Nebst städtischen Buslinien sollen auch zahlreiche Angebotsverbesserungen auf den Regionallinien erzielt werden. Hierzu werden die ÖV-Angebotskonzepte Gäu, Olten und Niederamt ausgearbeitet. Zwischen den zeitlich gestaffelten Planungen (Teilraum Olten 2016 und Teilraum Gäu und Niederamt) bestehen grosse Abhängigkeiten und inhaltliche Schnittstellen.
ÖV-Angebotskonzept Gäu	Im Gäu sind wesentliche Massnahmen, wie beispielsweise die Neukonzeption der Linien 505 (Olten–Hägendorf–Gunzgen–Oensingen) oder 126 / 127 (Olten–Wolfwil–Oensingen), bereits umgesetzt worden. Weitere Massnahmen im Teilkonzept Gäu, welche noch umgesetzt werden sollen, sind abhängig von der ÖV-Drehscheibe Egerkingen (ÖV5A 2. Generation).
ÖV-Angebotskonzept Niederamt	Im Niederamt sind seit 2009 keine neuen Verbindungen realisiert worden. Im Angebotskonzept Niederamt, welches bis Ende Jahr 2016 erarbeitet wird, sind etliche Massnahmen zu erwarten. Das Angebot wird auf die Funktion der ÖV-Drehscheibe Schönenwerd (ÖV4A 2. Generation) abgestimmt. Die Realisierung dieser Massnahmen ist ab 2019 / 2020 vorgesehen.
ÖV-Angebotskonzept Region Olten	Das ÖV-Teilkonzept der Region Olten ist abgestimmt mit der Funktion der ÖV-Drehscheibe Olten (ÖV1A 2. Generation) und wird 2016 erstellt, erste Resultate und Massnahmen aus den Angebotskonzepten Gäu und Niederamt werden berücksichtigt. Zum Angebotskonzept Olten gehört unter anderem die neue Buslinie Olten Südwest, welche das Schlüsselareal Olten Südwest (S302: Entwicklung von Schlüsselarealen 3. Generation) erschliesst.
Überprüfung Busnetz Region Zofingen	Im Zusammenhang mit der Realisierung der Wiggertalstrasse wird das Busnetz in der Region Zofingen überprüft. Insbesondere soll damit die Erschliessung des Entwicklungsschwerpunktes Aarburg – Oftringen – Zofingen verbessert werden.

4.4.4 Kommunale Gesamtpläne Verkehr im Kanton Aargau

Seit 2011 steht den Gemeinden das behördenverbindliche Instrument des «Kommunalen Gesamtplans Verkehr» (KGV) zur Verfügung. Die Gemeinden stimmen mit dem KGV im Sinne eines Mobilitätskonzepts die Bereiche Verkehrs- und Siedlungsentwicklung aufeinander ab und legen damit die sachlichen und zeitlichen Prioritäten für die Bewältigung der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung unter Berücksichtigung der Umweltauswirkungen fest. Der KGV ist somit eine wichtige Grundlage für die Revision der

Nutzungsplanungen und ein Planungsinstrument für die verkehrs- und siedlungsorientierten Absichten einer Gemeinde für die nächsten rund 15 Jahre. Die KGV bilden somit die strategische Verkehrsplanung auf kommunaler Ebene und ergänzen damit die kantonalen und regionalen Verkehrsstrategien.

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

4.4.5 STEP 2030 Bundesamt für Verkehr

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

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

4.4.6 Verkehrssicherheit

Kanton Solothurn

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

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

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

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

Die Planungsarbeiten zur Identifikation und Sanierung von Gefahrenstellen werden bereits heute nach den Prinzipien des Black Spot Management (BSM) angegangen. In der Verkehrsplanung wird versucht, das neue ISSI Instrument Road Safty Impact Assessment (RIA) zur Bestimmung der sichersten Projektvariante anzuwenden, um damit erste Erfahrungen zu sammeln. Im Rahmen von Strassenprojektierungen wurden vereinzelt bereits erste Sicherheitsaudits nach den Vorgaben des RSA (Road Safty Audit) durchgeführt. Ziel ist es, Projekte verkehrssicher zu entwerfen. Die Instrumente wie auch die dazu erforderlichen Prozesse werden geschult und durch die Anwendungen können wiederum wertvolle Erfahrungen gewonnen werden.

Kanton Aargau

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

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

Die Sektion Verkehrssicherheit wendet auf der Grundlage der Schweizer Norm 641 724 zum Unfallschwerpunkt-Management das **Black Spot Management (BSM)** an. Es dient der Verbesserung der Strassenverkehrssi-

cherheit von Stellen im Strassennetz, bei denen unter anderem Defizite in der Strasseninfrastruktur wiederholt zu Unfällen geführt haben. Durch die systematische Anwendung des BSM werden zukünftig Unfälle vermieden und / oder deren Folgen reduziert werden.

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

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

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

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

4.5 Exkurs: Ziele 2030 betreffend MOCA-Indikatoren

4.5.1 Einleitung

Gemäss «Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation» des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) vom 16. Februar 2015 sind im Hinblick auf die Wirkungs-

kontrolle des Bundes zu den Agglomerationsprogrammen für folgende vier Indikatoren des «Monitoring und Controlling der Agglomerationsprogramme» (MOCA-Indikatoren) Zielsetzungen zu definieren:

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

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

Die Entwicklung der MOCA-Indikatoren soll im Zeitverlauf beobachtet und im Rahmen des Agglomerationsprogramms interpretiert werden. Die Ergebnisse der Wirkungskontrolle dienen dem Bund als Monitoring, um die Agglomerationsentwicklungen gleicher Grössenkatgorien im Zeitverlauf zu vergleichen. Das Ziel besteht darin, Hinweise auf den Handlungsbedarf in den einzelnen Agglomerationen zu gewinnen. Die Grundlagendaten der vier MOCA-Indikatoren werden unter Federführung des Bundes periodisch aktualisiert.

4.5.2 Zielsetzungen Modal-Split

Herleitung der Zielsetzungen

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

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

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

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

Für die nachfolgende Zielwertdefinition ist zu beachten, dass der Modal-Split ein relativ träger Wert ist und zu einem grossen Teil durch Faktoren bestimmt wird, die im Rahmen des Agglomerationsprogramms nicht oder nur beschränkt beeinflusst werden können (u.a. Treibstoffkosten, Fahrpreise). Der quantitative Zielwert kann dementsprechend nur grob abgeschätzt werden.

Qualitative und quantitative Zielsetzung

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

Eine grobe quantitative Zielsetzung ist in der nachfolgenden Tabelle aufgeführt:

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

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

4.5.3 Zielsetzungen Einwohner nach ÖV-Güteklassen

Herleitung der Zielsetzung

Die Mehrheit der unüberbauten Bauzonen befindet sich ausserhalb des urbanen Raums. Daher sind die Wachstumsraten an eher schlecht ÖV-erschlossenen Standorten kurz- bis mittelfristig weiterhin hoch. Mittel- bis langfristig ist mit den lenkenden Massnahmen der kantonalen Richtpläne

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

(z.B. durch die Festsetzung des Siedlungsgebiets, durch Auszonungen oder durch die Förderung von Wohnschwerpunkten) eine Trendumkehr zu erwarten, da mit der Abnahme der unüberbauten Bauzonen der Druck auf die Verdichtung bereits überbauter Gebiete zunimmt. Die Siedlungsmassnahmen des AP AareLand zur «Siedlungsentwicklung nach innen», zur «Entwicklung von Schlüsselarealen» und zur «Umnutzung von Arbeitsgebieten an zentralen Lagen» in Form von Daueraufgaben unterstützen diese Richtplan-induzierten Entwicklungen.

Im gesamten Gebiet des AareLands und insbesondere im urbanen Entwicklungsraum an gut ÖV-erschlossenen Lagen bestehen grössere zusammenhängende Areale («Schlüsselareale») mit grossen Potentialen für Wohnen und Arbeiten. Langfristig ist also zu erwarten, dass es ein höheres Bevölkerungswachstum an Standorten mit einer guten ÖV-Erschliessung als an weniger ÖV-erschlossenen Gebieten gibt. Verschiedene Massnahmen zur Verbesserung des ÖV-Angebots (Kapazitätsausbau S-Bahn, Buserschliessung von Entwicklungsgebieten, STEP 2030) tragen ebenfalls zu einer Verschiebung zugunsten der besseren ÖV-Güteklassen bei.

Qualitative und quantitative Zielsetzung

In der Agglomeration Aareland ist eine deutliche Zunahme der Bevölkerung bis 2030 zu erwarten. Die Zielsetzungen bei den Anteilen der Einwohner nach ÖV-Güteklassen ist unter Berücksichtigung dieser Entwicklung zu definieren. Die Siedlungsentwicklung (Schlüsselareale) wird primär auf die beiden ÖV-Güteklassen «B» und «C» gelenkt. Zusätzlich soll mit den vorgesehenen Verbesserungsmaßnahmen beim öffentlichen Verkehr die Umsteigequalität und somit auch die Attraktivität des ÖV weiter verbessert werden. Beides zusammen führt zu einer signifikanten Zunahme des Einwohneranteils in den Güteklassen «B» und «C».

Demgegenüber ist die Steigerung des Anteils der Einwohner in der ÖV-Güteklasse «A» deutlich geringer, da diese räumlich nicht weiter ausgedehnt werden können und das Verdichtungspotenzial deutlich geringer ist. Das Beibehalten des relativen Anteils bedeutet absolut aber dennoch eine Zunahme der Anzahl Einwohner innerhalb der ÖV-Güteklasse «A» bis 2030.

Der relative Anteil der Bevölkerung in den Bereichen der ÖV-Güteklassen «D» und «keine» verringert sich entsprechend, da die Entwicklung hauptsächlich auf die Räume mit einer ÖV-Güteklasse «B» oder «C» gelenkt werden soll.

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

ÖV-Güteklasse	Einwohner nach ÖV-Güteklassen in %	
	2013	2030
A	4.1%	4.1%
B	18.0%	19.0%
C	42.0%	45.0%
D	27.4%	25.0%
Keine	8.5%	7.0%

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

4.5.4 Zielsetzungen Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen

Herleitung der Zielsetzung

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

Qualitative und quantitative Zielsetzung

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

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

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

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

4.5.5 Zielsetzungen Unfälle

Herleitung der Zielsetzung

Mit dem zu erwartenden Bevölkerungswachstum und einer weiter steigenden Mobilität wird die Verkehrsmenge und -dichte weiter zunehmen. Dadurch steigt das grundsätzliche Unfallrisiko. Eine der Zielsetzungen des AP AareLand ist es, die bekannten Unfallschwerpunkte (vgl. Band 4) konsequent zu entschärfen und die Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr zu erhöhen. Durch die Sanierung von stark frequentierten Knoten und durch die Schaffung sicherer Querungshilfen für den FVV soll die Anzahl Unfälle reduziert werden.

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

Qualitative und quantitative Zielsetzung

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

Eine grobe quantitative Zielsetzung ist nachfolgend aufgeführt:

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

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

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

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

5. Massnahmen

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

5.1 Massnahmentypen

Das AP 3. Generation unterscheidet verschiedene Massnahmentypen: Infrastrukturmassnahmen des Agglomerationsprogramms, Bundesmassnahmen, betriebliche Massnahmen Mobilität, Massnahmen Siedlung / Landschaft sowie Infrastrukturmassnahmen von eher lokaler Bedeutung zur Zielerfüllung des Zukunftsbilds.

- **Infrastrukturmassnahmen Agglomerationsprogramm:** Agglomerationsprojekte, die durch den Bund über den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) mitfinanziert werden sollen, sind gemäss Weisungen des ARE den Priorisierungs-Kategorien A, B oder C zuzuweisen.
- **Bundesmassnahmen:** Massnahmen im Kompetenzbereich des Bundes, die der Behebung der Engpässe auf den Nord-Süd- und West-Ost-Achsen (Nationalstrasse und Schiene) und somit zum Erhalt der Funktionsfähigkeit der agglomerationsrelevanten Verkehrssysteme dienen, werden über die Fonds FABI¹ (Schiene) oder NAF (Nationalstrassen) finanziert. Beispiele sind der 4-Spur-Ausbau des Eppenbergtunnels, die 6-Spur-Ausbauten Autobahn Wiggertal-Härkingen und Aarau Ost-Birrfeld, sowie der Autobahnausbau Aarau West-Aarau Ost und Birrfeld-Wettingen inklusive 4. Röhre Baregg. Sie sind gemäss Weisungen des ARE im Agglomerationsprogramm speziell auszuweisen.
- **Betriebliche Massnahmen Mobilität** werden durch den Bund nicht mitfinanziert, sind aber zum Erreichen des Referenzzustands 2030 wichtig. Sie werden als «Eigenleistung» durch die Kantone und allenfalls Gemeinden finanziert, dienen der Wirksamkeit des Gesamtprogrammes und beeinflussen die Festlegung des Beitragssatzes des Bundes. Betriebliche Massnahmen Mobilität sind beispielsweise der Ausbau des ÖV-Angebots und Massnahmen im Bereich Mobilitätsmanagement.
- **Massnahmen Siedlung / Landschaft** sind in der Regel Daueraufgaben, die durch die Kantone und die Gemeinden geleistet werden und verhältnismässig wenig Kosten verursachen. Sie werden durch den Bund nicht mitfinanziert. Sie dienen aber der Wirksamkeit des Gesamtprogramms und beeinflussen die Festlegung des Beitragssatzes des Bundes.
- **Weitere Infrastrukturmassnahmen von eher lokaler Bedeutung:** Aufgaben, die entweder durch ihren mittel- bis längerfristigen Realisierungshorizont oder aber wegen ihrer eher lokalen Ausrichtung nicht im

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

AP AareLand der dritten und der nachfolgenden Generation behandelt werden können, werden den ergänzenden Aufgaben zur Zielerfüllung zugewiesen.

5.2 Herleitung der Massnahmen

5.2.1 Überprüfung und Konkretisierung bestehender Massnahmen

Gemäss Leistungsvereinbarungen wurden bzw. werden seitens Bund diverse A-Massnahmen aus dem AP 1. und 2. Generation definitiv unterstützt (siehe Kap. 2). Diversen B-Massnahmen des AP 2. Generation (Realisierung 2019 bis 2022) wurde ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis bescheinigt und deren künftige Unterstützung in Aussicht gestellt. Mehrere Massnahmen werden seitens Bund jedoch nicht oder noch nicht unterstützt, entweder aufgrund eines aus Bundessicht noch nicht optimalen Kosten-Nutzen-Verhältnisses oder aufgrund einer Einstufung als Eigenleistung (z.B. aufgrund einer nur sehr lokalen Wirkung). Alle Massnahmen, die nicht bereits mit der Leistungsvereinbarung des AP 2. Generation als A-Massnahmen mit Realisierungsbeginn 2015 bis 2018 definiert worden sind, wurden überprüft.

5.2.2 Bisherige und neu erhobene Massnahmen

Siedlung	Gestützt auf das Zukunftsbild mit den abgeleiteten Strategien und die revidierten kantonalen Richtpläne und Strategien im Bereich Verkehr / Mobilität – welche die neuen rechtlichen Rahmenbedingungen berücksichtigen und beinhalten – wird im Bereich Siedlung der Fokus noch stärker auf die Siedlungsentwicklung nach innen gerichtet. Dabei stellt die raumplanerische und bauliche Umsetzung von Schlüsselarealen eine zentrale Massnahme dar (bisherige Massnahme S3). Die Schlüsselareale betreffen unüberbaute Bauzonen an zentralen Lagen und Transformationsgebiete. Neu wurden die entsprechenden Areale mit der Massnahme S 303 lokalisiert. Daneben werden die bisherigen Daueraufgaben Siedlung aktualisiert und weiterverfolgt.
Landschaft und Freiraum	Im Bereich Landschaft und Freiraum werden die bisherigen Daueraufgaben L1 und L2 ebenfalls aktualisiert und als L 301 und L 302 weiterverfolgt. Der Fokus bleibt auf dem siedlungsnahen Landschaftsraum und der Aufwertung von Flussräumen bestehen.
Verkehr	Für den ÖV, den MIV und den Fuss- und Veloverkehr werden sowohl die bisherigen B- und C-Massnahmen 2581.2.018 Schönenwerd: Zentrumsdurchfahrt (ohne Umfahrung), 2581.2.024 Aarau: Aarebrücke: flankierende Massnahmen Fuss- und Veloverkehr, 2581.2.023 Umsetzung kantonales P+R Konzept Aargau, 2581.2.030 Olten: Winkelunterführung: Erhöhung Benutzerstandard für den Velo- und Fussverkehr, 2581.2.039 Rothrist: Betriebs- und Gestaltungskonzept Bernstrasse (K235) und 2581.2.040 Umfahrung Hägendorf / Rickenbach (ERO+) als auch neue Massnahmen formuliert. Ein Schwerpunkt der Massnahmen AP 3. Generation liegt mit insgesamt 14 A- und B-Massnahmen auf dem Fuss- und Veloverkehr. Ein

weiterer Schwerpunkt liegt bei Massnahmen zur Aufwertung von Ortsdurchfahrten, welche den grössten Kostenanteil der 3. Generation ausmachen.

5.3 Massnahmen Siedlung und Landschaft

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

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

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

Tab. 10 Massnahmen Siedlung und Landschaft

5.3.1 Massnahmen Siedlung

S301 Siedlungsentwicklung nach innen

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

S302 Entwicklung von Schlüsselarealen

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

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

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

S303 Umnutzung von Arbeitsgebieten an zentralen Lagen

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

S304 Freiraumnetz im urbanen Raum

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

5.3.2 Massnahmen Landschaft

L301 Siedlungsnaher Landschaftsraum

Die Verringerung der Zersiedlung als wichtiges Ziel der Massnahme L301 wird mit der Festsetzung des Siedlungsgebiets in den kantonalen Richtplänen unterstützt. Wichtige Daueraufgabe der Siedlungs- und Verkehrsplanung der Gemeinden ist die Abstimmung der Ansprüche der Naherholung mit der landwirtschaftlichen Nutzung und den Naturwerten sowie den Freiraumkonzepten im urbanen Raum. Dabei werden Synergien mit den Landschaftsqualitätsprojekten genutzt. Die Besucherlenkung in den Naherholungsgebieten ist auf den ÖV und den Fuss- und Veloverkehr auszurichten.

L302 Aufwertung Flussräume

Die Flussräume werden – unter Beachtung des Hochwasserschutzes und der Renaturierungsprojekte – ausserhalb der Siedlungsgebiete möglichst naturnah und innerhalb der Siedlungsgebiete der lokalen städtebaulichen Tradition entsprechend gestaltet. Die Koordination der unterschiedlichen Nutzungsansprüche erfolgt gemeinde- und kantonsübergreifend im Rahmen von entsprechenden Nutzungskonzepten. Die Umsetzung der verschiedenen Hochwasserschutzprojekte trägt ebenfalls zur Aufwertung der Flussräume bei.

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

5.4 Massnahmen Verkehr

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

Massnahmen Verkehr		
Nr.	Bezeichnung	Kosten
Bundesmassnahme ausserhalb Agglomerationsprogramm		-
ÖV303	Intermodale ÖV-Drehscheibe Oftringen Zentrum (SBB-Haltestelle) (andere Finanzierung)	-
ÖV Öffentlicher Verkehr		
ÖV301A	Intermodale ÖV-Drehscheibe Bahnhof Rothrist	4.25 Mio
ÖV302A	Intermodale ÖV-Drehscheibe Schöffland	0.68 Mio
ÖV304A	Niederamt, ÖV-Teilkonzept (Eigenleistung)	-
OD Aufwertung Ortsdurchfahrten		
OD302A	Aarburg, Aufwertung Oltnerstrasse	27.5 Mio
OD303A	Aarau, BGK Entfelderstrasse	10.6 Mio
MIV Gesamtverkehrliche Optimierung Kantonsstrassen		
MIV301A	Zofingen, Aufhebung Niveauübergang Aarburgerstrasse	12 Mio
MIVOD Optimierung Kantonsstrassennetz mit Aufwertung Ortsdurchfahrt		
MIVOD301A	Rothrist, Wiggertalstrasse 3. Etappe	26 Mio
MIVOD302B	Umfahrung Hägendorf / Rickenbach (ERO+)	45 Mio
VM Verkehrsmanagement		
VM301A	Schönenwerd, Busbevorzugung und Stauraumbewirtschaftung	1.2 Mio
FVV Fuss- und Veloverkehr		
FVV301A	Buchs, Optimierung Fuss- und Veloverkehrsnetz	0.75 Mio
FVV302A	Zofingen, Fuss- und Veloweg Westseite Bahnhof	2.5 Mio
FVV303A	Zofingen, Veloverleihsystem	0.75 Mio
FVV304A	Zofingen, Veloabstellplätze Bahnhof	1.5 Mio
FVV305A	Zofingen, Fussgängerbeziehung SBB-Durchgang Mitte	3.0 Mio
FVV306A	Oftringen, Fuss- und Veloverkehrsverbindung Zofingerstrasse	1.64 Mio
FVV307A	Aarburg, Begegnungszone Bärenplatz	2.0 Mio
FVV308A	Aarebrücke Aarau, flankierende Massnahmen Fuss- und Veloverkehr	9.3 Mio
FVV309A	Aarau, Veloparking «Ring am Bahnhof»	0.92 Mio
FVV310A	Egerkingen / Neuendorf: Fuss und Veloverbindung ÖV-Drehscheibe – Arbeitsgebiet	3.6 Mio
FVV311A	Zofingen, FVV Verbindung Nationalbahnweg – Bahnhof Gleis 40, inkl. Abstellplätze	0.75 Mio
FVV312B	Aarburg / Olten, Fuss- und Veloverkehrsverbindung	1.5 Mio.
FVV313A	Aarburg-Olten, Fuss- und Veloverkehrsverbindung	3.0 Mio
FVV314B	Niederamt, Veloschnellroute Aarau-Olten	3.5 Mio
FVV315C	Veloschnellrouten Kanton Aargau	k. A.

Tab. 11 Massnahmen Verkehr

5.4.1 Bundesmassnahmen ausserhalb Agglomerationsprogramm

Im Raumkonzept Schweiz überschneiden sich im AareLand verschiedene Handlungsräume. Zudem kreuzen sich die Nord-Süd- und die West-Ost-Achse in diesem Raum. Das AareLand spielt eine entscheidende Rolle für den Transitverkehr. Es ist deshalb Standort zahlreicher Unternehmen, die auf eine hohe Erreichbarkeit angewiesen sind.

Zur Lösung der Konflikte zwischen Transitverkehr, nationalem Verkehr und Regionalverkehr werden Strategien erarbeitet, welche die Verkehrsverbindungen sicherstellen und die Bedeutung des AareLands als Transitkorridor berücksichtigen. Wichtig ist, sowohl die Funktionsfähigkeit des West-Ost-Korridors auf der Nationalstrasse (Räume Luterbach – Härkingen – Wigertal und Aarau West – Birrfeld) als auch die Funktionsfähigkeit des Schienennetzes zu erhalten.

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

Eisenbahn

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

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

Durch eine Systematisierung des Fernverkehrs und des S-Bahnangebots soll eine bessere Nutzung der Infrastrukturkapazitäten und somit ein Gewinn für alle Verkehrsarten inkl. Güterverkehr erreicht werden. Die Angebotsziele der Kantone können jedoch nur mit zusätzlichen Infrastrukturen umgesetzt werden. Hauptelemente sind dabei eine Neubaustrecke

zwischen Aarau und Zürich sowie Kapazitätserweiterungen zwischen Biel und Olten. Der Bund prüft zurzeit gemeinsam mit den SBB und den Kantonen die vorgeschlagenen Angebote und neuen Bahnhaltstellen (z. B. Oftringen Zentrum) und ermittelt die erforderlichen Infrastrukturen. Im Perimeter AareLand sind dies vor allem auch zusätzliche Überwerfungen bzw. Gleise im Raum Olten, zusätzliche Wendegleise als Ersatz bzw. als Ergänzung der Knoteninfrastrukturen in Olten und Aarau sowie Ausbauten der Publikumsanlagen. Beschlüsse zu STEP 2030 sind im Bundesparlament frühestens 2018 zu erwarten.

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

Nationalstrassen

Im Rahmen der Programme zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz sind folgende Projekte (insbesondere 6-Streifen Ausbauten) mit Bezug zum Raum AareLand aufgeführt. Die Priorisierung durch den Bund erfolgte durch eine Zuordnung der Projekte zu vier Modulen: Die Projekte der Module 1 und 2 umfassen die prioritären Erweiterungen, die mit den aus dem Infrastrukturfonds bzw NAF (Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds) verfügbaren Mittel finanziert werden können.

- N1 / BE-SO / Luterbach – Härkingen, 6-Streifenausbau
Der 6-Streifenausbau zwischen Luterbach und Härkingen ist in der zweiten Programm-Botschaft zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz im Modul 1 (Projekte zur Umsetzung) aufgeführt. Im Juni 2014 stimmte der Nationalrat dem Entwurf des Bundesrates mit 167 zu 14 Stimmen zu. Im September stimmte auch der Ständerat dem Entwurf des Bundesrates einstimmig (2 Enthaltungen) zu. Somit sind die finanziellen Mittel für dieses Projekt freigegeben.
- A1 / AG / Aarau Ost – Birrfeld, 6-Streifenausbau
Der Ausbau auf dem Streckenabschnitt zwischen Aarau Ost und Birrfeld ist im Modul 3 (zielführende Projekte mit etwas geringerer Priorität) aufgeführt. Das ASTRA hat im Februar 2016 entschieden, für diesen Abschnitt mit der Erarbeitung des generellen Projekts für den 6-Streifenausbau zu starten.
- A1 / AG / Aarau West – Aarau Ost
Das Ausbauprojekt zwischen Aarau West und Aarau Ost hat der Bund im Modul 4 (weniger prioritäre Massnahme) aufgeführt.
- A1 / AG / Birrfeld – Wettingen inkl. 4. Röhre Baregg
Ebenso sind die Ausbauten auf dem Streckenabschnitt zwischen Birrfeld und Wettingen (inkl. 4. Röhre Baregg) im Modul 4 (weniger prioritäre Massnahme) aufgeführt.

5.4.2 Massnahmen öffentlicher Verkehr

Im öffentlichen Verkehr wurden mit den AP AareLand 1. und 2. Generation umfangreiche Massnahmenpakete eingereicht, so dass nun auf die Umsetzung und Realisierung dieser Massnahmen fokussiert wird. Weitere

Massnahmen von regionaler Bedeutung werden über andere Instrumente finanziert (z.B. SBB Haltestelle Oftringen).

Im AP AareLand 3. Generation werden deshalb nur wenige neue ÖV-Massnahmen eingereicht:

Intermodale ÖV-Drehscheibe Rothrist	<p>Die intermodalen ÖV-Drehscheiben dienen der Förderung des ÖV im urbanen Entwicklungsraum und bieten attraktive Umsteigebeziehungen für die Wohndörfer ausserhalb des urbanen Entwicklungsraums.</p> <p>Der Bahnhof Rothrist hat sich in der Vergangenheit zu einer intermodalen ÖV-Drehscheibe mit Umsteigemöglichkeit der Buslinien Richtung Murgenthal, Oftringen und Zofingen entwickelt. Weiter besteht ein grosses Arbeitsplatzangebot, welches ein grosses Aufkommen an Personen generiert.</p> <p>Der Bahnhof Rothrist soll als ÖV-Drehscheibe weiterentwickelt werden. Dazu werden das Busterminal neugestaltet, die Personenunterführung und der Infrastruktur (z.B. Park+Ride, Bike+Ride) im Bereich des Busbahnhofs aufgewertet und die Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr um den Bahnhofplatz erhöht.</p>
Intermodale ÖV-Drehscheibe Schöffland	<p>Der Bahnhof Schöffland soll als ÖV-Drehscheibe weiterentwickelt werden, da die zu kurze Perronanlage, die fehlende P+R Anlage und die «à Niveau-Querung» nicht mehr den Bedürfnissen der heutigen Sicherheitsanforderungen und dem hohen Personenaufkommen entsprechen. Ziel ist ein attraktiver städtebaulicher Übergang vom Bahnhofsbereich zum öffentlichen Strassenraum und ins Zentrum.</p>
Niederamt, ÖV- Teilkonzept (Eigen- leistung)	<p>Im Niederamt sind seit 2009 keine neuen Verbindungen realisiert worden. Im Angebotskonzept Niederamt, welches bis Ende Jahr 2016 erarbeitet wird, sind etliche Massnahmen zu erwarten. Das Angebot wird auf die Funktion der ÖV-Drehscheibe Schönenwerd (ÖV4A 2. Generation) abgestimmt. Die Realisierung dieser Massnahmen ist ab 2019 / 2020 vorgesehen.</p>

5.4.3 Massnahmen Aufwertung Ortsdurchfahrten

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

Im AP AareLand 3. Generation werden folgende zwei Massnahmen zur Aufwertung von Ortsdurchfahrten eingereicht:

Aarburg, Aufwertung Oltnerstrasse K 103

Grundlage für Betriebs- und Gestaltungskonzept Oltnerstrasse ist der Masterplan Aarburg Nord, der im Rahmen der Stadtaufwertung Aarburg erarbeitet wurde. Mehrere mögliche Massnahmen wie Knotenumgestaltungen, Busschleusen und Busspuren tragen zur Aufwertung der Oltnerstrasse K 103 in Aarburg bei. Mit einem abgestimmten Steuerungs- und Lenkungskonzept werden die Verkehrsmanagements Wiggertal und Olten zwischen den Kantonen Aargau und Solothurn koordiniert. Das Betriebs- und Gestaltungsprojekt ist zur Zeit in Bearbeitung. Es wird detailliert aufzeigen, welche der oben aufgeführten Massnahmen notwendig sind, um die Ziele erreichen zu können.

Aarau, BGK Entfelderstrasse

Mittels einem Betriebs- und Gestaltungskonzept wurde untersucht, wie die heutige Kantonsstrasse K108 (Entfelderstrasse) in Aarau gestalterisch aufgewertet und insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr attraktiver gestaltet werden kann. Dabei gilt es insbesondere, auch mehrere auf diesem Abschnitt befindliche Fussgängerquerungen sicherer zu gestalten. Speziell im Bereich Strasse / Bahn entsprechen diese Übergänge nicht mehr den heutigen Sicherheitsanforderungen. Die heutigen Radstreifenlösungen sind für den Veloverkehr nicht sehr attraktiv. Mit einem attraktiven, parallel verlaufenden kombinierten Fuss- und Veloweg wird eine wesentlich attraktivere Lösung erstellt. Defizite sind auch bei mehreren Knoten zu beheben.

5.4.4 Massnahmen Gesamtverkehrliche Optimierung Kantonsstrassen

Im AP AareLand wird eine Massnahme zur Optimierung von Kantonsstrassen eingereicht. Zwei weitere Massnahmen an Kantonsstrassen umfassen auch Aufwertungen von Ortsdurchfahrten und werden daher explizit in einer separaten Kategorie («Optimierung Kantonsstrassen mit Aufwertung Ortsdurchfahrt») geführt.

Mit den Massnahmen sollen insbesondere Stausituationen verhindert, der Strassenraum aufgewertet und gestaltet und eine verbesserte Situation für den Fuss- und Veloverkehr und allenfalls des strassengebundenen ÖV herbeigeführt werden.

Zofingen, Sanierung Bahnübergang Aarburgerstrasse K104 / Nationalbahn

Die Massnahme umfasst dem Bau einer Unterführung für die Aarburgerstrasse K104 unter der Nationalbahnlinie der SBB und eine rückwärtige Erschliessung der angrenzenden Liegenschaften. Die Massnahme wurde bereits im Agglomerationsprogramm AareLand 1. Generation eingereicht. Sie wurde dort als C-Massnahme zurückgestellt. In der Zwischenzeit haben sich die Randbedingungen wesentlich verändert. Namentlich ist der Fahrplan der S-Bahnlinie S28 ausgebaut worden und es verkehren auch zusätzliche Güterzüge. Gemäss Planungen der SBB sollen zur Entlastung der West-Ost Achse und insbesondere des Bahnhofs Olten zusätzliche Güterzüge aus der Relation Westschweiz nach Zofingen und weiter Richtung

Suhr-Hunzenschwil geführt werden. Damit wird die Anzahl Schliessungen nochmals weiter markant zunehmen. Damit wird sich die bereits heute unhaltbare Situation für den strassengebundenen öffentlichen Verkehr weiter verschärfen. Die seit Jahrzehnten diskutierte Aufhebung des Niveauübergangs kann nun nicht länger hinausgeschoben werden.

5.4.5 Massnahmen Optimierung Kantonsstrassennetz mit Aufwertung Ortsdurchfahrt

Rothrist, Wiggertalstrasse, Ortsdurchfahrt

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

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

Umfahrung Hägendorf / Rickenbach (ERO+)

Mit der Realisierung der Entlastungsstrasse Region Olten (dringliche Massnahme im AP 1. Generation) wurde die H5 zwischen Olten und Wangen bei Olten stark vom MIV entlastet und zu Gunsten des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs aufgewertet. Ab dem westlichen Ende der ERO von Wangen bei Olten bis Egerkingen besteht weiterhin eine sehr hohe Verkehrsbelastung der Ortsdurchfahrten. Dadurch sinkt die Wohn- und Aufenthaltsqualität durch die Emissionen in den betreffenden Gemeinden Rickenbach und Hägendorf deutlich. Zudem verringert sich aufgrund von Stausituationen die Attraktivität des strassengebundenen ÖV. Durch die hohe Verkehrsbelastung steigt die Unfallgefahr für den Fuss- und Veloverkehr. Damit der Durchgangsverkehr von den Ortszentren Hägendorf und Rickenbach ferngehalten werden kann, ist eine Umfahrungsstrasse zu realisieren. Das Projekt wurde bereits in der 2. Generation eingegeben und als C-Massnahme zurückgestuft. Der Bund anerkannte zwar die Nutzen, aber die Kosten waren noch zu hoch. Das Projekt wurde optimiert und in der 3. Generation als B-Massnahme eingereicht.

5.4.6 Massnahme Verkehrsmanagement

Schönenwerd, Busbevorzugung und Stauraumbewirtschaftung

Im AP AareLand 2. Generation wurde das Gesamtprojekt Schönenwerd Zentrum mit den drei Teilprojekten «Siedlungsentwicklung Dorfkern», «intermodale ÖV-Drehscheibe» und «Zentrumsdurchfahrt» erarbeitet und eingereicht. Die intermodale ÖV-Drehscheibe wurde als A-Projekt anerkannt. Die Zentrumsdurchfahrt wurde durch den Bund als B-Massnahme klassiert und wird nun im Rahmen der 3. Generation als Projekt Schönenwerd «Busbevorzugung und Stauraumbewirtschaftung» eingegeben. Diese Massnah-

me umfasst Elemente des Verkehrsmanagements und Massnahmen zur Verbesserung des querenden Fuss- und Veloverkehrs und ist gleichzeitig mit der überarbeiteten Massnahme «Ortszentrum Schönenwerd» aus der 1. Generation zu realisieren.

5.4.7 Massnahmen Fuss- und Veloverkehr

Für den Schüler-, Pendler-, Einkaufs- und Freizeitverkehr sollen durchgehende und sichere Fuss- und Velowegverbindungen zur Verfügung stehen. Auf Kantons- aber auch Gemeindestrassen sind Massnahmen zu Gunsten der zu Fuss Gehenden und Velofahrenden zu realisieren. Zudem sind an Kreuzungs- und Verknüpfungspunkten des Fuss- und Velowegnetzes mit dem Kantonsstrassennetz Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit zu ergreifen. Mit der Fertigstellung des Fuss- und Veloverkehrsnetzes wird der steigenden Bedeutung des Fuss- und Veloverkehrs im Alltagsverkehr Rechnung getragen. Abschnitte mit Sicherheitsdefiziten werden saniert. Vermehrt werden auch Massnahmen für den Freizeitverkehr umgesetzt.

Im AP AareLand 3. Generation werden insgesamt 14 Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr eingereicht, die im Folgenden nach Massnahmentyp zusammengefasst werden:

Verbesserungen Fuss- und Veloverkehrsnetz	Mit 12 Massnahmen in Aarau, Aarburg, Buchs, Oftringen, Olten und Zofingen wird das bestehende Fuss- und Veloverkehrsnetz aufgewertet oder werden neue Verbindungen geschaffen. Im Niederamt wird zwischen Aarau und Olten eine Schnellroute für den Veloverkehr eingerichtet. Die Veloschnellroute soll als erstes Segment des zukünftigen Veloschnellroutennetzes des AareLands bzw. des Kantons Aargau realisiert werden (zur Potenzialstudie vgl. Band 2). Am Bahnhof Zofingen werden durch eine neue Fussgängerbeziehung beim («Durchgang Mitte») die Querungsmöglichkeiten verbessert. Die neuen Verbindungen dienen insbesondere der besseren Anbindung von wichtigen Schlüsselarealen der Entwicklung an die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs.
Verbesserung Abstellplatzsituation	In Aarau, Zofingen und Rothrist wird das Angebot für den Veloverkehr durch verbesserte Angebote an Veloabstellplätzen an den Bahnhöfen aufwertet.
Veloverleihsystem	In Zofingen wird das Angebot für den Veloverkehr durch den Aufbau eines Verleihnetzes verbessert. Damit werden die bereits bestehenden Angebote von betrieblichen Mobilitätskonzepten ergänzt.
Begegnungszone Aarburg	In Aarburg wird als Element der Stadtaufwertung eine neue Zentrumsgestaltung am Bärenplatz mit Begegnungszone und integrierter Anbindung an den ÖV umgesetzt. Die Begegnungszone Bärenplatz schliesst unmittelbar an BGK Bahnhofstrasse (Agglomerationsprogramm 2. Generation, in Realisierung) an und behebt die gleiche Schwachstelle.

5.5 Ergänzende Massnahmen zur Zielerfüllung

5.5.1 Kantonale Ebene

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

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

5.5.2 Kommunale Ebene

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

6. Bewertung und Priorisierung der Massnahmen

6.1 Methodik zur Massnahmenbewertung

6.1.1 Wirkungsanalyse

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

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

Die Wirkungsanalyse ist in den jeweiligen Massnahmenblättern detailliert aufgeführt, sowohl textlich bzw. mit Stichworten wie auch mit obiger Skala.

6.2 Bewertung der Massnahmen

Die Wirkungsbeurteilung wird wie folgt farblich dargestellt:



Abb. 15 Legende Wirkungsbeurteilung der Massnahmen

6.2.1 Wirkungen und Relevanz der Massnahmen in den Bereichen Siedlung und Landschaft

Die Ergebnisse der Wirkungsanalyse der Massnahmen in den Bereichen Siedlung und Landschaft sind in folgender Matrix zusammengefasst dargestellt:

		WK1	WK2	WK3	WK4
Massnahmen Siedlung					
S301	Siedlungsentwicklung nach innen				
S302	Entwicklung von Schlüsselarealen				
S303	Umnutzung von Arbeitsgebieten an zentralen Lagen				
S304	Freiraumnetz im urbanen Raum	keine infrastrukturelle Massnahme			
Massnahmen Landschaft					
L301	Siedlungsnaher Landschaftsraum				
L302	Aufwertung Flussräume				

Abb. 16 Wirkungen der Massnahmen in den Bereichen Siedlung und Landschaft

Aus der Darstellung geht hervor, dass die Massnahmen insbesondere in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen sowie bezüglich Verringerung der Umweltbelastung und des Ressourcenverbrauchs sehr positive Wirkungen aufweisen.

6.2.2 Wirkungen und Relevanz der verkehrlichen Massnahmen

Die Ergebnisse der Wirkungsanalyse der Massnahmen im Bereich Verkehr sind in folgender Matrix-Darstellung zusammengefasst dargestellt:

		WK1	WK2	WK3	WK4
Bundesmassnahme ausserhalb Agglomerationsprogramm					
ÖV303	Intermodale ÖV-Drehscheibe Oftringen Zentrum (SBB-Haltestelle)	■	■	■	■
Massnahmen öffentlicher Verkehr					
ÖV301A	Intermodale ÖV-Drehscheibe Bahnhof Rothrist	■	■	■	■
ÖV302A	Intermodale ÖV-Drehscheibe Schöffland	■	■	■	■
ÖV304A	Niederamt, ÖV-Teilkonzept (Eigenleistung)	■	■	■	■
Massnahmen Aufwertung Ortsdurchfahrten					
OD302A	Aarburg, Aufwertung Oltnenstrasse K103	■	■	■	■
OD303A	Aarau, BGK Entfelderstrasse	■	■	■	■
Massnahmen Gesamtverkehrliche Optimierung Kantonsstrassen					
MIV301A	Zofingen, Aufhebung Niveauübergang Aarburgerstrasse K104	■	■	■	■
Massnahmen Optimierung Kantonsstrassennetz mit Aufwertung Ortsdurchfahrt					
MIVOD301A	Rothrist, Wiggertalstrasse 3. Etappe und Aufwertung Ortsdurchfahrt	■	■	■	■
MIVOD302B	Umfahrung Hägendorf/Rickenbach (ERO+)	■	■	■	■
Massnahmen Verkehrsmanagement					
VM301A	Schönenwerd, Busbevorzugung und Stauraumbewirtschaftung	■	■	■	■
Massnahmen Fuss- und Veloverkehr					
FVV301A	Buchs, Optimierung Fuss- und Veloverkehrsnetz	■	■	■	■
FVV302A	Zofingen, Fuss- und Veloweg Westseite Bahnhof	■	■	■	■
FVV303A	Zofingen, Veloverleihsystem	■	■	■	■
FVV304A	Zofingen Veloabstellplätze Bahnhof	■	■	■	■
FVV305A	Zofingen, Fussgängerbeziehung SBB-Durchgang Mitte	■	■	■	■
FVV306A	Oftringen, Fuss- und Veloverkehrsverbindung Zofingerstrasse	■	■	■	■
FVV307A	Aarburg, Begegnungszone Bärenplatz	■	■	■	■
FVV308A	Aarebrücke Aarau, Fuss- und Veloverkehr	■	■	■	■
FVV309A	Aarau, Veloparking «Ring am Bahnhof»	■	■	■	■
FVV310A	Egerkingen/Neuendorf: Fuss und Veloverbindung ÖV-Drehscheibe – Arbeitsgebiet	■	■	■	■
FVV311A	Zofingen, FVV Verbindung Nationalbahnweg – Bahnhof Gleis 40, inkl. Abstellplätze	■	■	■	■
FVV312B	Aarburg, Fuss- und Veloverkehrsnetz Aarburg Nord	■	■	■	■
FVV313B	Aarburg/Olten, Fuss- und Veloverkehrsverbindung	■	■	■	■
FVV314B	Niederamt, Veloschnellroute Aarau-Olten	■	■	■	■
FVV315C	Veloschnellrouten Kanton Aargau*	■	■	■	■

Abb. 17 Wirkungen der Massnahmen im Bereich Verkehr

Der Nachweis der Wirksamkeit der Infrastrukturmassnahmen gemäss der vom Bund vorgegebenen Wirksamkeitskriterien kann erbracht werden. Alle Massnahmen erzielen positive Wirkungen. Besonders grosse Wirkungen werden mit den Massnahmen im Öffentlichen Verkehr sowie im Fuss- und Veloverkehr erzielt.

6.3 Methodik zur Massnahmenpriorisierung

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

- A-Massnahmen Die A-Liste umfasst Massnahmen, die alle nachstehenden Bedingungen erfüllen:
- Mitfinanzierbarkeit gegeben
 - Relevanz für die Agglomeration und das Agglomerationsprogramm nachgewiesen
 - hoher Reifegrad
 - Gutes bis sehr gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis
 - Bau- und Finanzreife zwischen 2019 bis 2023 erreicht
- B-Massnahmen Die B-Liste umfasst Massnahmen, die alle nachstehenden Bedingungen erfüllen:
- Massnahmen, die ein gutes bis sehr gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen, aber erst in der folgenden Vierjahresperiode (2023 bis 2026) bau- und finanzreif sein werden.
 - Massnahmen, die nur ein genügendes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen und über ein Optimierungspotenzial verfügen, aber aufgrund ihres Optimierungspotenzials bei der nächsten Beurteilung in der 4. Generation ein gutes bis sehr gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis erreichen können.
- C-Massnahmen Alle anderen Infrastrukturmassnahmen sind der C-Liste zuzuordnen. Diese Massnahmen weisen entweder ein (noch) ungenügendes Kosten-Nutzen-Verhältnis oder einen ungenügenden Reifegrad auf, sodass eine eingehendere Überprüfung der Wirkung noch nicht möglich ist. Diese Massnahmen bedürfen weiterer Abklärungen und Konkretisierungen. Sie werden deshalb vorerst zurückgestellt und im Rahmen der 4. Generation als mögliche Massnahme geprüft.

Die Priorisierung der Infrastrukturmassnahmen lässt sich nach folgendem Schema herleiten:

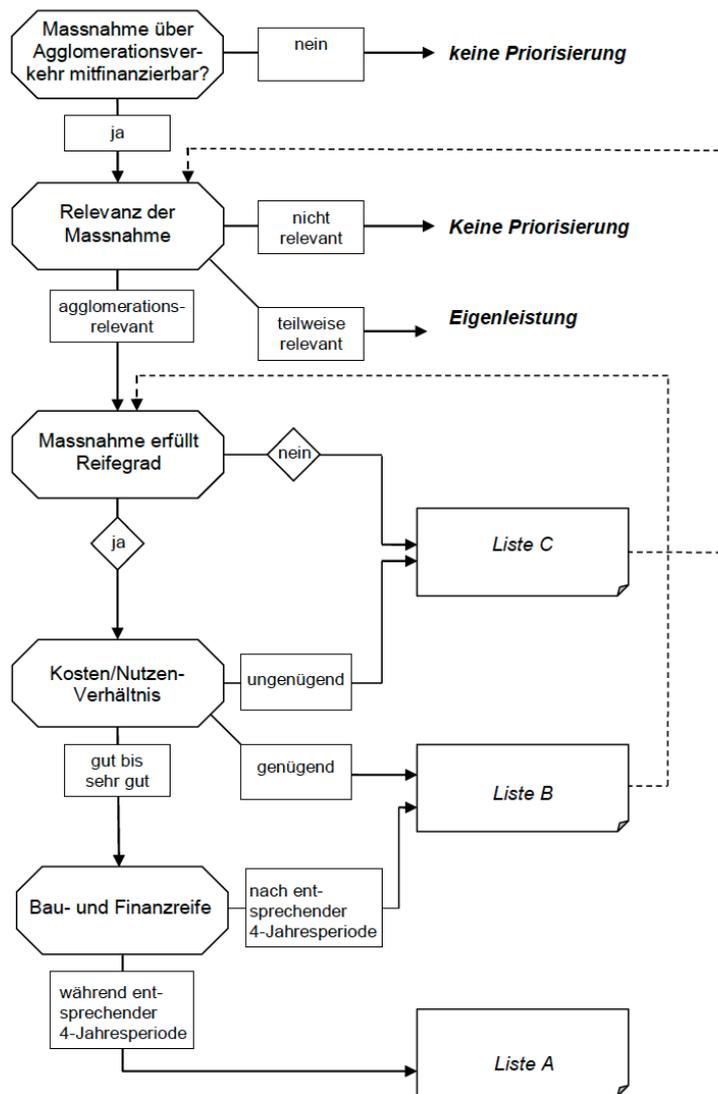


Abb. 18 Vorgehensschema zur Priorisierung der Massnahmen (Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 3. Generation)

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

- Mitfinanzierbarkeit Nur die Massnahmen, welche über das Programm Agglomerationsverkehr mitfinanzierbar sind, sind Gegenstand einer Priorisierung. Alle Massnahmen wurden im Rahmen der Massnahmenerhebung auf das Kriterium der «Mitfinanzierbarkeit» durch den Bund geprüft. Wo diese aus Sicht der Trägerschaft nicht gegeben ist, werden die Massnahmen als «Eigenleistungen» ausgewiesen oder mit «andere Finanzierung» ((Mit-) Finanzierung über andere Finanzierungsinstrumente des Bundes) gekennzeichnet.

Relevanz

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

- hohe Relevanz
- mittlere Relevanz
- geringe Relevanz

Das Ergebnis dieser Relevanzbeurteilung ist in den Kapiteln 6.2 und 6.4 sowie in den Massnahmenblättern festgehalten.

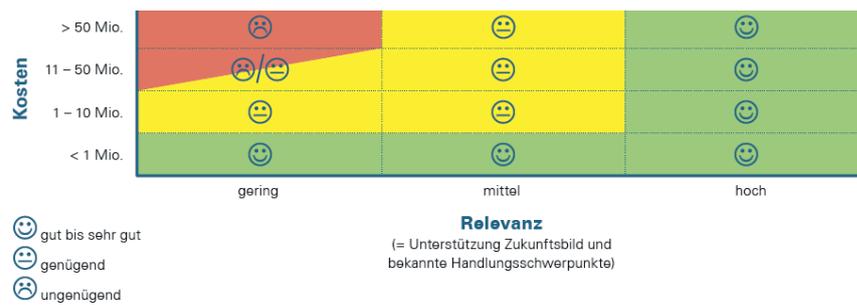


Abb. 19 Vergleich von Kosten und Relevanz als Grundlage für die Priorisierung der Massnahmen

Bau- und Finanzreife

Das Kriterium der «Bau- und Finanzreife» wurde im Rahmen der Massnahmenerhebung geprüft. Grundsätzlich wurden nur solche Massnahmen ins Agglomerationsprogramm aufgenommen, bei denen die Restfinanzierung mit hoher Sicherheit gewährleistet werden kann. Bei Massnahmen mit kommunaler Federführung wurde eine Absichtserklärung in Form eines Gemeinderatsbeschlusses verlangt. Die Massnahmen sollen aufgrund der in Aussicht gestellten Bundesbeiträge zwar fristgerecht, aber für die Gemeinden trotzdem kostenverträglich z. B in Etappen umgesetzt werden. Bei Massnahmen mit kantonaler Federführung wird die Restfinanzierung und Tragbarkeit der Folgekosten kantonsintern überprüft.

Reifegrad

Mit dem Kriterium «Reifegrad» wird eine Differenzierung des Projektstands vorgenommen. Kleinere Massnahmen müssen den Reifegrad 1 erfüllen, damit sie für die A- oder B-Liste in Frage kommen (finanzielle Auswirkungen grob abgeschätzt, Wirkungen grob beurteilt). Grössere Massnahmen (> CHF 10 Mio.) müssen dazu den höheren Reifegrad 2 erfüllen. Dazu werden mindestens Vorstudien inkl. Zweckmässigkeitsbeurteilungen und ein grober Machbarkeitsnachweis verlangt.

Kosten-Nutzen-
Verhältnis

In welchem Verhältnis stehen die Kosten und der Nutzen der Massnahmen zueinander: Können die Ziele des Zukunftsbilds und der bekannten Handlungsschwerpunkte mit dieser Massnahme erreicht werden?

Bei der Beurteilung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses werden die voraussichtlichen Kosten mit dem voraussichtlichen Nutzen verglichen:

- Die Kosten der Massnahmen werden von den zuständigen kantonalen Stellen geschätzt und vier «Kostengruppen» zugewiesen.
- Beim Nutzen (Relevanz) wird abgeschätzt, wie hoch die Relevanz der Massnahme bezüglich Erfüllung der Anforderungen Zukunftsbild 2030 ist. Dabei heisst:
 - je grösser der geografische Wirkungsbereich ist,
 - je mehr Personen betroffen sind und
 - je grösser die beeinflusste Verkehrsmenge ist,desto höher ist der Nutzen (Relevanz).

6.4 Priorisierung der Massnahmen

Die Beurteilung der Massnahmen bezüglich der relevanten Kriterien für die Massnahmenpriorisierung (Kosten, Relevanz, Reifegrad und Kosten-Nutzen-Verhältnis) wird in folgender Tabelle zusammengefasst.

Massnahmen		Kosten				Relevanz			Kosten-Nutzen-Verhältnis			Reife-grad		
		Kleinstmassnahmen (< 1 Mio.)	Gering (1 Mio. - 10 Mio.)	Mittel (11 Mio. - 50 Mio.)	Gross (> 50 Mio.)	Geringe Relevanz	Mittlere Relevanz	Hohe Relevanz	Ungenügend	Genügend	Hoch	Gering	Mittel	Hoch
Massnahmen Öffentlicher Verkehr														
ÖV301A	Intermodale ÖV-Drehscheibe Bahnhof Rothrist		X					X			X			X
ÖV302A	Intermodale ÖV-Drehscheibe Schöftland	X						X			X			X
ÖV303	Intermodale ÖV-Drehscheibe Oftringen Zentrum (SBB Haltestelle)	Bundesmassnahme ausserhalb AP												
ÖV304A	Niederamt, ÖV-Teilkonzept (Eigenleistung)	keine infrastrukturelle Massnahme												
Massnahmen Aufwertung Ortsdurchfahrten														
OD302A	Aarburg, Aufwertung Oltnenstrasse K103			X				X		X				X
OD303A	Aarau, BGK Entfelderstrasse			X				X		X				X
Massnahme Gesamtverkehrliche Optimierung Kantonsstrassen														
MIV301A	Zofingen, Aufhebung Niveauübergang Aarburgerstrasse K104			X				X		X				X
Massnahmen Optimierung Kantonsstrassennetz mit Aufwertung Ortsdurchfahrt														
MIVOD 301A	Rothrist, Wiggertalstrasse 3. Etappe und Aufwertung Ortsdurchfahrt			X				X		X				X
MIVOD 302B	Umfahrung Hägendorf / Rickenbach (ERO+)			X				X		X			X	
Massnahmen Verkehrsmanagement														
VM301A	Schönenwerd, Busbevorzugung und Stauraumbewirtschaftung		X					X		X				X
Massnahmen Fuss- und Veloverkehr														
FVV301A	Buchs, Optimierung Fuss- und Veloverkehrsnetz	X						X		X				X
FVV302A	Zofingen, Fuss- und Veloweg Westseite Bahnhof		X					X		X				X
FVV303A	Zofingen, Veloverleihsystem	X						X		X				X
FVV304A	Zofingen Veloabstellplätze Bahnhof		X					X		X				X
FVV305A	Zofingen, Fussgängerbeziehung SBB-Durchgang Mitte		X					X		X				X
FVV306A	Oftringen, Fuss- und Veloverkehrsverbindung Zofingerstrasse		X					X		X				X
FVV307A	Aarburg, Begegnungszone Bärenplatz		X					X		X				X

FVV308A	Aarau Aarebrücke, flankierende Massnahmen Fuss- und Veloverkehr		X				X		X			X
FVV309A	Aarau, Veloparking «Ring am Bahnhof»	X				X			X		X	
FVV310A	Egerkingen / Neuendorf: Fuss und Veloverbindung ÖV-Drehscheibe – Arbeitsgebiet		X				X		X			X
FVV311A	Zofingen, FVV Verbindung Nationalbahnweg – Bahnhof Gleis 40, inkl. Abstellplätze	X				X			X			X
FVV312B	Aarburg, Fuss- und Veloverkehrsnetz Aarburg Nord		X			X			X			X
FVV313A	Aarburg / Olten, Fuss- und Veloverkehrsverbindung		X				X		X			X
FVV314B	Niederamt, Veloschnellroute Aarau-Olten		X				X		X		X	
FVV315C	Veloschnellrouten Kanton Aargau*			X			X		X	X		

Tab. 12 Herleitung der Massnahmenpriorisierung

* FVV315C: Die Kosten der Massnahme sind noch nicht bekannt. Die Zuteilung basiert auf einer groben Schätzung.

Die Massnahmen des AP AareLand werden aus der Herleitung der Massnahmenpriorisierung wie folgt der A-, B- und C-Liste zugeteilt:

6.4.1 A-Liste (2019-2022)

Nr.	Bezeichnung	Kosten
ÖV Öffentlicher Verkehr		
ÖV301A	Intermodale ÖV-Drehscheibe Bahnhof Rothrist	4.25 Mio
ÖV302A	Intermodale ÖV-Drehscheibe Schöftland	0.68 Mio
ÖV304A	Niederamt, ÖV-Teilkonzept (Eigenleistung)	–
OD Aufwertung Ortsdurchfahrten		
OD302A	Aarburg, Aufwertung Oltnenstrasse	27.5 Mio
OD303A	Aarau, BGK Entfelderstrasse	10.6 Mio
MIV Gesamtverkehrliche Optimierung Kantonsstrassen		
MIV301A	Zofingen, Aufhebung Niveauübergang Aarburgerstrasse K104	12 Mio
MIVOD Optimierung Kantonsstrassennetz mit Aufwertung Ortsdurchfahrt		
MIVOD301A	Rothrist, Wiggertalstrasse 3. Etappe und Aufwertung Ortsdurchfahrt	26 Mio
Verkehrsmanagement		
VM301A	Schönenwerd, Busbevorzugung und Stauraumbewirtschaftung	1.2 Mio
Fuss- und Veloverkehr		
FVV301A	Buchs, Optimierung Fuss- und Veloverkehrsnetz	0.75 Mio
FVV302A	Zofingen, Fuss- und Veloweg Westseite Bahnhof	2.5 Mio
FVV303A	Zofingen, Veloverleihsystem	0.75 Mio
FVV304A	Zofingen, Veloabstellplätze Bahnhof	1.5 Mio
FVV305A	Zofingen, Fussgängerbeziehung SBB-Durchgang Mitte	3.0 Mio
FVV306A	Oftringen, Fuss- und Veloverkehrsverbindung Zofingerstrasse	1.64 Mio
FVV307A	Aarburg, Begegnungszone Bärenplatz	2.0 Mio

FVV308A	Aarau Aarebrücke, flankierende Massnahmen Fuss- und Veloverkehr	9.3 Mio
FVV309A	Aarau, Veloparking «Ring am Bahnhof»	0.92 Mio
FVV310A	Egerkingen / Neuendorf: Fuss und Veloverbindung ÖV-Drehscheibe – Arbeitsgebiet	3.6 Mio
FVV311A	Zofingen, FVV Verbindung Nationalbahnweg – Bahnhof Gleis 40, inkl. Abstellplätze	0.75 Mio
FVV313A	Aarburg-Olten, Fuss- und Veloverkehrsverbindung	3.0 Mio

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

6.4.2 B-Liste (2023-2026)

Nr.	Bezeichnung	Kosten
MIVOD	Optimierung Kantonsstrassennetz mit Aufwertung Ortsdurchfahrt	
MIVOD302B	Umfahrung Hägendorf / Rickenbach (ERO+)	45 Mio
	Fuss- und Veloverkehr	
FVV312B	Aarburg, Fuss- und Veloverkehrsnetz Aarburg Nord	1.5 Mio
FVV314B	Niederamt, Veloschnellroute Aarau-Olten	3.5 Mio

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

6.4.3 C-Liste (ab 2027)

Nr.	Bezeichnung	Kosten
	Fuss- und Veloverkehr	
FVV315C	Veloschnellrouten Kanton Aargau	–

Tab. 15 C-Liste der Massnahmen Agglomerationsprogramm AareLand 3. Generation

6.4.4 Kostenübersicht

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

Für den Bund massgebend sind die Massnahmenkosten in der Periode 2019 bis 2026 (A- und B-Massnahmen). Die Gesamtkosten dieser Massnahmen belaufen sich auf rund Fr. 161.94 Mio. (Planungs- und Investitionskosten, ohne Betriebskosten).

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

- A-Massnahmen: Fr. 111.94 Mio (Jahre 2019 – 2022)
- B-Massnahmen: Fr. 50 Mio (Jahre 2023 – 2026)

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

- Kanton Aargau: Fr. 105.64 Mio.
- Kanton Solothurn: Fr. 56.3 Mio.

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

7. Erfüllung der Grundanforderungen

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

- Die formellen Vorgaben sind eingehalten.
- Das Agglomerationsprogramm AareLand wurde gemäss «Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 3. Generation» des Bundesamts für Raumentwicklung ARE (2015) erstellt.
- Alle notwendigen Unterlagen liegen vor und werden fristgerecht eingereicht.

Grundanforderungen erfüllt Das AP AareLand 3. Generation erfüllt alle Grundanforderungen gemäss den Weisungen des Bundes:

- **Grundanforderung 1: Partizipation gewährleistet:** Die Gemeinden konnten / können in 2 Schritten mitwirken: In einem ersten Schritt fand eine Umfrage zur Grundlagenbeschaffung und Eingabe neuer Massnahmen statt. Im zweiten Schritt fanden nun eine Mitwirkung zum AP AareLand statt. Dabei konnten sich die Bevölkerung, Gemeinden und Organisationen äussern.
- **Grundanforderung 2: Bestimmung einer Trägerschaft:** Die Trägerschaft ist gesichert. Die Kantone Aargau und Solothurn bilden die Trägerschaft der Agglomeration AareLand gemäss Anhang 4 zur MinVV. Die Zusammenarbeit ist vertraglich geregelt.
- **Grundanforderung 3: Analyse von Ist-Zustand und Entwicklungstrends sowie Identifikation von Stärken, Schwächen, Chancen, Risiken und Handlungsbedarf:** Die Analyse befindet sich im Band 4 (Zusammenfassung der Analyse: siehe Kapitel 3).
- **Grundanforderung 4: Entwicklung von Massnahmen in allen Bereichen, in Kohärenz zu Zukunftsbild, Teilstrategien und Priorisierung (erkennbarer roter Faden):** Als erster Schritt im Rahmen der Erarbeitung des AP AareLand 3. Generation wurde das Zukunftsbild aktualisiert. Im zweiten Schritt wurde die Analyse erstellt. Das Zukunftsbild und die Analyse ergeben denselben Handlungsbedarf. Sämtliche Massnahmen lassen sich aus dem Zukunftsbild und der Analyse herleiten (siehe Kapitel 5 und Band 4). Der Zusammenhang zwischen Zukunftsbild, der Analyse und den Massnahmen wird in den Massnahmenblättern (Band 2) dargestellt.

- **Grundanforderung 5: Beschreibung und Begründung der prioritären Massnahmen:** Die Wirkungen und die Grobkostenschätzung der einzelnen Massnahmen sowie des gesamten AP AareLand sind klar und nachvollziehbar dargestellt. Die Massnahmen wurden aufgrund der Wirksamkeit, des Kosten / Nutzen-Verhältnisses und des Reifegrades beurteilt und priorisiert. Für jede Massnahme bzw. für jedes Massnahmenpaket wird die Relevanz und die Priorität qualitativ-argumentativ erklärt (siehe Massnahmenblätter in Band 2). Das gesamte AP AareLand unterstützt, zusammen mit den Bundesmassnahmen und den Massnahmen, die durch andere kantonale Kanäle finanziert werden, zusätzlich die angestrebte Wirkung.
- **Grundanforderung 6: Umsetzung und Controlling gesichert:** Die richtplanrelevanten Infrastruktur- und Siedlungsmassnahmen sind in den kantonalen Richtplänen enthalten. Das AP AareLand 3. Generation beinhaltet keine richtplanrelevante Massnahmen, die noch nicht in den Richtplänen enthalten sind. Die wesentlichen Verkehrsinfrastrukturmassnahmen sind in den kantonalen Bauprogrammen festgelegt. Die betrieblichen Massnahmen im ÖV sind in der Angebotsplanung verankert. Auf kommunaler Ebene bestehen ebenfalls geeignete Instrumente für die Verankerung und Umsetzung des AP. Bei der Einreichung kommunaler Massnahmen zu Handen des AP wurde ein Gemeinderatsbeschluss im Sinne einer Absichtserklärung zur Umsetzung und Finanzierung der Massnahmen beigelegt.

8. Würdigung der Wirkung

Das AP AareLand 3. Generation weist eine positive Gesamtwirkung aus: Es bildet – zusammen mit den revidierten kantonalen Richtplänen und den kantonalen Raumplanungsgesetzgebungen – die Voraussetzung für die Siedlungsentwicklung nach innen. Mit dem Agglomerationsprogramm der 3. Generation wird das bewährte kantonsübergreifende Instrument des Agglomerationsprogramms weiterentwickelt und an die aktuellen raumplanerischen Herausforderungen angepasst. Insbesondere durch die konsequente Abstimmung auf die kantonalen Planungsstrategien, durch Massnahmen zur Siedlungsentwicklung an gut ÖV-erschlossenen Standorten (Schlüsselareale) und den Fokus auf Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr leistet das AP einen wertvollen Beitrag zur verbesserten Abstimmung von Siedlung und Verkehr.

Die Wirkungen bezogen auf die einzelnen Wirksamkeitskriterien WK 1 - WK 4 werden in den Massnahmenblättern in Band 2 im Detail erläutert.

9. Umsetzung

9.1 Verankerung in den kantonalen Richtplänen

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

Zur Massnahme Wiggertalstrasse 3. Etappe Abschnitt Nord (MIVOD301A) wurde im Sommer 2016 das Richtplanverfahren für die Festsetzung eingeleitet (bisher Zwischenergebnis). Weitere Massnahmen, welche Anpassungen an den Richtplänen zur Folge hätten, sind im AP AareLand 3. Generation nicht enthalten.

9.2 Finanzierung der Massnahmen

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

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

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

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

10. Schlussfolgerungen und Ausblick

Das prognostizierte Bevölkerungswachstum mit der damit einhergehenden Zunahme der Mobilität stellen hohe Anforderungen für die Abstimmung der Entwicklung von Siedlung und Verkehr im AareLand. Die Leitplanken für eine wirkungsvolle Lenkung der Siedlungsentwicklung nach innen, an gut mit dem ÖV erreichbaren Standorten, sind gesetzt worden. Die Herausforderungen für den Erhalt der Funktionsfähigkeit und die Weiterentwicklung des Verkehrssystems können nur mit einer intensiven Zusammenarbeit aller beteiligten Stellen bewältigt werden. Die Kantone Aargau und Solothurn, die Regionen und die Gemeinden arbeiten dazu erfolgreich grenzübergreifend zusammen. Das Agglomerationsprogramm AareLand 3. Generation ist der Ausdruck dieses gemeinsamen Willens. Durch die Einbindung von Bevölkerung, Gemeinden und Regionen sind die Massnahmen breit abgestützt.

Die Trägerschaft ist überzeugt, dass die Ziele des Agglomerationsprogramms AareLand 3. Generation mit der erarbeiteten Strategie und den vorgeschlagenen Massnahmen erfüllt werden können. Die Mitfinanzierung der Infrastrukturprojekte durch den Bund bildet eine wichtige Unterstützung für eine zeitgerechte Realisierung der notwendigen Vorhaben.

Anhang

Anhang 1 Grundlagen

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

Bund

- Agglomerationspolitik:
 - Agglomerationsprogramme AareLand 1. und 2. Generation
 - Bundesdaten für die Erarbeitung der Agglomerationsprogramme 3. Generation, Grundlagendaten für die Festlegung von Zielwerten für die Indikatoren „Modal Split“, „Beschäftigte nach öV-Güteklassen“, „Einwohner nach öV-Güteklassen“ und „Unfälle“
 - Monitoring Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung, Grundlagen für die Festlegung von Zielwerten für die Agglomerationsprogramme der dritten Generation, Datenübersicht
 - Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation, 2015
 - Prüfbericht des Bundes, Agglomerationsprogramm AareLand 2. Generation vom 26. Februar 2014
 - Leistungsvereinbarung, Agglomerationsprogramm AareLand 2. Generation vom 04.03.2015
- Eidgenössische Gesetzgebung
- Raumkonzept Schweiz
- Dokumentation Planungsgrundlagen STEP Ausbauschnitt 2030, Bericht vom April 2014
- Diverse Statistiken des Bundesamtes für Statistik BfS

Gemeinsame Grundlagen Kantone Aargau und Solothurn

- Agglomerationsprogramm AareLand 1. Generation, 2007 und 2. Generation, 2012
- Hochwasserschutz- und Revitalisierungsprojekt Olten-Aarau, Technischer Bericht/Raumplanungsbericht, 19. November 2012
- A-Welle Tarifverbund, Regionale Netzpläne, 2014

Kanton Aargau

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

- Gesamtverkehrsstrategie, mobilitätAARGAU, Statusbericht 2013 und mobilitätAARGAU (Stand 31. August 2016)
- Gesetz über den öffentlichen Verkehr des Kantons Aargau vom 2. September 1975 (SAR 995.100)
- Gesetz über die National- und Kantonsstrassen und ihre Finanzierung des Kantons Aargau vom 17. März 1969 (SAR 751.100)
- Konzept Verkehrsmanagement Wiggertal
- Mehrjahresprogramm ÖV Kanton Aargau, Beschluss des Grossen Rats vom März 2013
- Ortsdurchfahrten: Anleitung zu attraktiven Kantonsstrassen im Siedlungsgebiet, BVU, 2009
- Siedlungs- und Verkehrskonzept Unteres Wiggertal, Schlussbericht vom Mai 2011
- MOBILITÄT Kanton Aargau, Park + Pool-Parkplätze, Erhebung Auslastung, November 2014
- Verordnung über Fuss- und Wanderwege des Kantons Aargau vom 3. April 1989 (SAR 759.111)
- Massnahmenplan Luft des Kantons Aargau, 2009
- Grundlagenbericht Wildtierkorridore, Umwelt Aargau, 2010
- Landschaftsqualitätsprojekte Aargau, Förderprogramm, Bericht Version 2 vom 29. Juli 2014

Kanton Solothurn

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

- Landschaftsqualitätsprojekt Olten-Gösgen-Gäu, Bericht vom 28. April 2015
- Waldreservatskonzept Solothurn, RRB Nr. 581 vom 19. März 2002 / RRB Nr. 2459 vom 9. Dezember 2002

Gemeinden

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

Regionen

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

Anhang 2 Definition Agglomeration gemäss Bundesamt für Statistik

1. Agglomerationen sind zusammenhängende Gebiete mehrerer Gemeinden mit insgesamt mindestens 20 000 Einwohnern.
2. Jede Agglomeration besitzt eine Kernzone, die aus der Kernstadt und gegebenenfalls weiteren Gemeinden besteht, die jede mindestens 2000 Arbeitsplätze und mindestens 85 Arbeitsplätze (in der Gemeinde arbeitende Personen) auf 100 wohnhafte Erwerbstätige aufweist. Diese Gemeinden müssen ferner entweder mindestens 1 / 6 ihrer Erwerbstätigen in die Kernstadt entsenden oder mit dieser baulich verbunden sein oder an sie angrenzen.
3. Eine nicht der Kernzone zugehörige Gemeinde wird einer Agglomeration zugeteilt, wenn
 - mindestens 1 / 6 ihrer Erwerbstätigen in der Kernzone arbeitet und
 - mindestens drei der fünf folgenden Kriterien erfüllt sind:
 - a) Baulicher Zusammenhang mit der Kernstadt; Baulücken durch Nichtsiedlungsgebiet (Landwirtschaftsland, Wald) dürfen 200 Meter nicht überschreiten.
 - b) Die addierte Einwohner- / Arbeitsplatzdichte je Hektare Siedlungs- und Landwirtschaftsfläche (ohne Alpweiden) übersteigt 10.
 - c) Das Bevölkerungswachstum im vorangegangenen Jahrzehnt liegt über 10 Prozentpunkte über dem schweizerischen Mittel. (Dieses Kriterium findet nur Anwendung für Gemeinden, die noch keiner Agglomeration angehört haben; für bestehende Agglomerationsgemeinden gilt es unabhängig vom erreichten Wert als erfüllt).
 - d) Mindestens 1 / 3 der wohnhaften Erwerbstätigen arbeitet in der Kernzone. Schwellengemeinden, die an zwei Agglomerationen angrenzen, erfüllen dieses Kriterium auch dann, wenn mindestens 40 % der Erwerbstätigen in beiden Kernzonen zusammen arbeiten und auf jede einzelne mindestens 1 / 6 entfällt.
 - e) Der Anteil der im 1. Wirtschaftssektor Erwerbstätigen (Wohnortsprinzip) darf das Doppelte des gesamtschweizerischen Anteils nicht überschreiten.

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

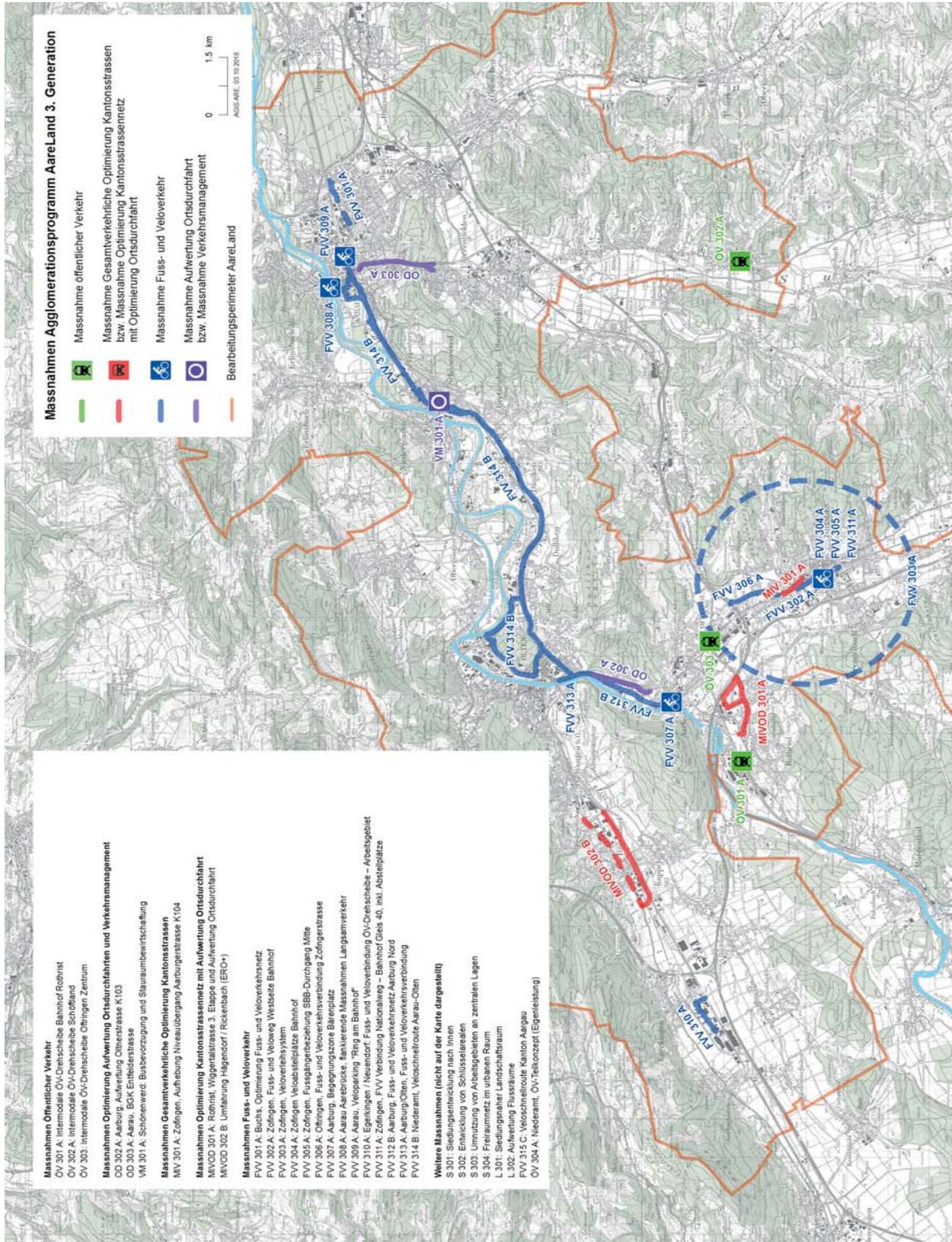
Anhang 3 Übersetzungstabelle Raumtypenzuordnung

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

Anhang 4 Abkürzungsverzeichnis

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

Anhang 5 Übersichtskarte Verkehrsmassnahmen



Anhang 6 Umsetzungsreporting

Die tabellarische Zusammenstellung zum Stand der Umsetzung Agglomerationsprogramme 1. und 2. Generation.

A1 - INFRASTRUKTURELLE A-MASSNAHMEN (A-LISTE) DER 1. GENERATION

vgl. Leistungsvereinbarung 1. Generation, Kapitel 3.3

Legende

	ist obligatorisch von Agglomeration auszufüllen
	ist von Agglomeration auszufüllen, wenn zutreffend
	vom ARE ausgefüllt

Kl.	Agglomeration (2000)	ARE-Code (1 G)	Massnahme-Nr. (Agglo) (1.G.)	Massnahme	Investitionskosten				Kosten-stand Bundesbeitrag	Umsetzungsreporting					
					Angaben Einreichung Agglomeration	Überprüfung Bund und Leistungsvereinbarung	Aktueller Stand			Leistungsvereinbarung	Baubeginn/Umsetzungsbeginn (JJJJ)	Inbetriebnahme (JJJJ)	Umsetzungsstand	Begründung	Bemerkungen (optional) (max. 5 Zeilen bei 6 cm Spaltenbreite)
							Kosten Investitionen	Priorität ABC							
M	2581 Aareland	2581.006	2.11.O/MIV	Verkehrsmanagement Region Aarau mit Dosierungen und Busspuren (Zentrum)	10.00	A	5.17	A	7.00	2016	2022	2026	grosse zeitl. Verzögerung (> 4 Jahre)	Andere Gründe: ...	Kant. VM-Regionen bauen konzeptuell & infrastrukturmassig auf Pilot-region Baden-Wettingen auf. Umsetzung weiterer Regionen kann sich verzögern. Mit Planung wurden begonnen.
M	2581 Aareland	2581.007	2.12.OV	WSB-Station Torfeld Süd	4.00	A	3.95	A	4.00	2016	2017	2017	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Andere Gründe: ...	FV 11.330235 Verzögerung im Bewilligungsverfahren durch Einwendungen (Stadion Aarau).
M	2581 Aareland	2581.008	2.13.OV	Buchhof Bahnhof Aarau	8.00	A	6.89	A	9.08	2016	2011	2013	im SOLL		FV 11.330010
M	2581 Aareland	2581.013	2.17.MV	Aarau Umgestaltung K109 Bahnhof	2.00	A	1.72	A	4.56	2016	2011	2013	im SOLL		FV 11.330001
M	2581 Aareland	2581.024	3.11.O/MIV	Verkehrsmanagement Region Aarau mit Dosierungen und Busspuren (Südost)	3.00	A	2.59	A	4.00	2016	2022	2026	grosse zeitl. Verzögerung (> 4 Jahre)	Andere Gründe: ...	Kant. VM-Regionen bauen konzeptuell & infrastrukturmassig auf Pilot-region Baden-Wettingen auf. Umsetzung weiterer Regionen kann sich verzögern. Mit Planung wurden begonnen.
M	2581 Aareland	2581.080	8.11.O/MIV	Verkehrsmanagement Region Wiggental inkl. Busspuren (Koordination mit Kl. SO & Autobahn)	15.00	A	9.22	A	10.00	2016	2018	2023	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Andere Gründe: ...	Kant. VM-Regionen bauen konzeptuell & infrastrukturmassig auf Pilot-region Baden-Wettingen auf. Umsetzung weiterer Regionen kann sich verzögern. Mit Planung wurden begonnen.
M	2581 Aareland	2581.081	8.12.OV	Verlegen Haltestelle Kungoldingen	2.00	A	1.74	A	2.65	2015	2015	2015	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Andere Gründe: ...	FV 11.330426 Nutzung von Synergien/Totalsperrungen im Zusammenhang mit Aasbaa Nationalbahn Strecke Zolingen Lenzburg
M	2581 Aareland	2581.089	6.20.MV	Kreislanierungen K104 Zofingen bis Zentrum Oftringen	15.00	A	12.93	A	15.00	2016	2019	2024	grosse zeitl. Verzögerung (> 4 Jahre)	Nicht gesicherte Finanzierung - Politik	Schwerege Finanzlage der betroffenen Gem. Oftringen. Umsetzung basierend auf detaillierter Mehrjahresplanung Gem./Kanton
M	2581 Aareland	2581.111		Konzept LV_A-Liste	37.60	0	25.20	A	45.60	2016	2011	2020	im SOLL		FV 11.330040 Kombi-Meldung Kanton Solothurn, Aargau und Gemeinden
M	2581 Aareland	2581.113	3.20.Siedlung	Buchs Aufwertung Ortszentrum	4.00	0	3.45	A	4.00	2016	2020	2023	grosse zeitl. Verzögerung (> 4 Jahre)	Leichte planerische Änderung der Massnahme	Infolge vermehrter Bau- und Planungstätigkeit in der Gemeinde musste das Projekt optimiert werden. Beiträge aus 1. und 2. Generation; Aufteilung pendelt
M	2581 Aareland	2581.114	3.21.Siedlung	Suhr Aufwertung Ortszentrum	6.00	0	5.17	A	5.00	2016	2016	2021	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Andere Gründe: ...	FV 11.330610 Verzögerung infolge längerem Genehmigungsverfahren via Parlament und Einwendungen.
M	2581 Aareland	2581.116	7.17.MV	Ortszentrum Schönenwerd	3.00	A	2.59	A	3.00	2016	2019	2021	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Andere Gründe: ...	Einwohnerversammlung lehnte Projektleistungskredit ab -> überarbeitet als neues Projekt in 2.G. (OD10A) eingeleitet. Bund stufte die Massnahme als B.einh.-> 3.G. A-Massnahme realisiert werden.

Ae1 - A-EIGENLEISTUNGEN DER 1. GENERATION
vgl. Leistungsvereinbarung 1. Generation, Kapitel 3.2

Legende	
	ist obligatorisch von Agglomeration auszufüllen
	ist von Agglomeration auszufüllen, wenn zutreffend
	vom ARE ausgefüllt

Kl.	Agglomeration (2000)	ARE-Code (1.G.)	Massnahme - Nr. (Agglo) (1.G.)	Massnahme	Kosten Investitionen	Priorität ABC	Investitionskosten			Umsetzungsreporting					Weiterentwicklung/Konkretisierung		
							Überprüfung Bund- und Leistungsvereinbarung	Aktueller Stand	Angaben Einreichung Agglomeration	Überprüfung Bund- und Leistungsvereinbarung	Aktueller Stand	Angaben Einreichung Agglomeration	Beubeginn/ Umsetzungsbeginn (JJJ)	Inbetriebnahme (JJJ)	Umsetzungsstand	Begründung	Bemerkungen (optional) (max. 5 Zeilen bei 6 cm Spaltenbreite)
M	2591 Aareland	2591.004	1.11.MIV	Aarau, K107/K243 Knoten Weinberg	1.10	A	Ae	0.1	2016	2013	2013	im SOLL					
M	2591 Aareland	2591.005	1.12.Siedlung	Küttigen K107, Rückbau zu Dorfstrasse	1.00	A	Ae	---	---	---	---	Planungsstopp / Stilllegung	Andere Gründe: ...				
M	2591 Aareland	2591.023	2.25.Siedlung	Unterbindung Schlechtverkehr Süd/West/Bornfeld-Wangen	2.60	A	Ae	2.6	2016	2019	2020	grosse zeitl. Verzögerung (> 4 Jahre)	Andere Gründe: ...				
M	2591 Aareland	2591.035	3.18.MIV	Gränichen K242, IO Sanierung Anschluss Nordstrasse	4.00	A	Ae	4.00	2016	2021	2022	grosse zeitl. Verzögerung (> 4 Jahre)	Andere Gründe: ...				
M	2591 Aareland	2591.044	4.16.OV	ESP Othen Süd/West: Busanschluss Wrt-Othen-Othen Süd/West/Bornfeld-Wangen	1.00	A	Ae	1.1	2011	2014	2014	im SOLL					
M	2591 Aareland	2591.055	4.20.MIV	ESP Othen Süd/West: Arealinterne Erschliessung Gösgerstrasse inkl.	0.10	A	Ae	0.1	2012	2011	2012	im SOLL					
M	2591 Aareland	2591.057	4.22.MIV	ESP Areal Industriewerk SBB: Anpassungen/Ausbau	2.00	A	Ae	3.5	2016	2016	2017	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Andere Gründe: Abhängigkeit zur Entwicklung Areal SBB Bahnhof Nord				
M	2591 Aareland	2591.058	4.27.MIV	Umgestaltung der Ortschaftsfahrt Kappel	3.50	A	Ae	2.3	2014	2012	2013	im SOLL					
M	2591 Aareland	2591.076	7.16.Siedlung	Obergisigen: Sanierung Ortszentrum (inkl. 2 Kloten)	2.50	A	Ae	4.8	2016	2017	2018	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Leichte planerische Änderung der Massnahme				
M	2591 Aareland	2591.104	10.11.OV	Park+Ride (P+R) - Angebot für Gesamtregion erstellen und umsetzen, in Koordination mit Park+Rail Konzept SBB	2.00	A	Ae	2.00	2011	2011	2025	im SOLL					

AV1/BV1 - NICHT DURCH DEN INFRASTRUKTURFONDS MITFINANZIERBARE MASSNAHMEN - VERKEHR DER 1. GENERATION
 vgl. Leistungsvereinbarung 1. Generation, Kapitel 3.1

Legende	
	ist obligatorisch von Agglomeration auszufüllen
	ist von Agglomeration auszufüllen, wenn zutreffend
	vom ARE ausgefüllt

Umsetzungsreporting																	
Kl.	Agglomeration (2000)	ARE-Code (1.G.)	Massnahme - Nr. (Agglo) (1.G.)	Massnahme	Kosten Investitionen	Priorität ABC	Überprüfung Bund und Leistungsvereinbarung	Investitionskosten			Umsetzung						
								Angaben Einreichung Agglomeration	Zeithorizont (Beginn der Umsetzung)	Aktueller Stand	Überprüfung Bund und Leistungsvereinbarung	Angaben Einreichung Agglomeration	Zeithorizont (Beginn der Umsetzung)	Aktueller Stand	Angaben Einreichung Agglomeration	Zeithorizont (Beginn der Umsetzung)	Aktueller Stand
M	2581 Aareland	2581.019	2.20.MIV	Aufbau Mobilitätsmanagement Aarau	0.50	A	bis 2014	0.5	2011	2011	2014	im SOLL	Wesentliche planerische Änderung der Massnahme	Bemerkungen (optional) (max. 5 Zeilen bei 6 cm Spaltenbreite)	Umsetzung erfolgte andersweitig. Verzicht auf Mobilitätszentrale Olten. Beratung- und Auskunftsstelle über so mobil organisiert. Kantone erlaubte zudem Flyer zur Mobilität in den jeweiligen Regionen	ARE-Code (2.G.) (2.G.)	Weiterentwicklung/Konkretisierung
M	2581 Aareland	2581.080	4.23.MIV	Aufbau einer Mobilitätszentrale im Zentrum Olten	0.50	A	bis 2018	k.A.	2010	2010	2010	im SOLL	Wesentliche planerische Änderung der Massnahme	so mobil und fl			
M	2581 Aareland	2581.099	9.11.MIV	Flächendeckendes regionales abgestimmtes Gesamtkonzept Parkierung für Zofingen und die Region	0.10	A	bis 2014	---	---	---	---	Planungsstopp / Stilllegung	Andere Gründe: ...	Entwurf liegt vor. Politische Konsolidierung vordringlich. Richtigungen erfolgen vorzugsweise behördenübergreifend im Rahmen der kommunalen Gesamtverkehrspläne			
M	2581 Aareland	2581.216	4.18ÖV	ESP SBB Areal Nord: Verbesserte Buserschliessung Areal Industriewerk SBB	k.A.	k.A.	bis 2014	k.A.	2020	2020	2020	grösse zeitl. Verzögerung (> 4 Jahre)	Andere Gründe: Abhängigkeit zur Entwicklung Areal SBB Nord	aktuell kein Angebot, da zur Zeit kein Bedarf.			
M	2581 Aareland	2581.217	6.11ÖV	Ergänzendes Busangebot bei Trassenengpässen Olten – Aarau auf der Schiene	k.A.	k.A.	realisiert	k.A.	2012	2012	---	im SOLL		Im Moment bestehen keine Trassenengpässe auf der Schiene, welche durch den Einsatz einer parallelen Busverbindung gemildert werden könnten. Daher wurde kein ergänzendes Busangebot bestellt.			
M	2581 Aareland	2581.218	7.11ÖV	Optimierung des öffentlichen Verkehrs und Priorisierung des Fussgänger- und Veloverkehrs im Ortszentrum Schönenwerd	k.A.	k.A.	bis 2014	k.A.	2016	2019	2019	grösse zeitl. Verzögerung (> 4 Jahre)	Andere Gründe: Abhängigkeit zum Projekt Ortszentrum Schönenwerd	Ist im Projekt Ortszentrum Schönenwerd (2581.116) berücksichtigt.	2581.2.0 49 2581.2.0 04 2581.2.0 18	S2 OYVA ODIUA	
M	2581 Aareland	2581.219	8.13ÖV	Verbesserte ÖV-Erschliessung der ESPs Oftringen/Aarburg	k.A.	k.A.	bis 2018	k.A.	2018	2018	2018	im SOLL		Erstes Konzept konnte aus finanziellen Gründen nicht realisiert werden. Neues Konzept im Zusammenhang Wiggertstrasse Mitte in Arbeit; Ziel Inbetriebnahme 2018			
M	2581 Aareland	2581.220	9.12MIV	Aufbau einer Mobilitätsberatung im Zentrum Zofingen	k.A.	k.A.	bis 2014	k.A.	---	---	---	im SOLL	Wesentliche planerische Änderung der Massnahme	Wegen schlechtem Kosten-Nutzen-Verhältnis nicht in der uspr. Form realisiert. Stattdessen weiterführende Informationen über Mobilitätsangebote im Internet zofingenregio. Regionsportal Mobilitätsfachler erstellt. Betriebliche Mobilitätskonzepte z.T. realisiert, z.T. in Arbeit			

As1/BS1 - NICHT DURCH DEN INFRASTRUKTURFONDS MITFINANZIERBARE MASSNAHMEN - SIEDLUNG DER 1. GENERATION
 vgl. Leistungsvereinbarung 1. Generation, Kapitel 3.1

Legende	
	ist obligatorisch von Agglomeration auszufüllen
	ist von Agglomeration auszufüllen, wenn zutreffend
	vom ARE ausgefüllt

Umsetzungsreporting											
Kl.	Agglomeration (2000)	ARE-Code (1.G)	Massnahme - Nr. (Agglo) (1.G.)	Massnahme	Zeithorizont (laut Leistungsvereinbarung)	Umsetzungsbeginn (JJJJ)	Umsetzungsstand	Begründung	Bemerkungen (optional) (max. 5 Zeilen bei 6 cm Spaltenbreite)	ARE-Code (2.G)	Weiterentwicklung/ Konkretisierung
M	2581 Aareland	2581.204	2.23S	ESP Aarau: Dienstleistungen, PE, Wohnen gleichermaßen an der T5	bis 2014	2014	im SOLL		Im Richtplan aufgenommen		
M	2581 Aareland	2581.205	3.19S	ESP Wynenfeld (Buchs): gütintensive Arbeitsnutzungen an der T5	bis 2014	Umgesetzt	im SOLL				
M	2581 Aareland	2581.206	4.24S	Entwicklung von Arbeitsplatzschwerpunkt Egerkingen/Härkingen (PE, AI, evtl. GT)	bis 2014	2011	im SOLL		Regionale Arbeitszonen RAZ I und RAZ II sind im Richtplan auch aufgenommen.		
M	2581 Aareland	2581.207	4.25S	Aufwertung Ortszentrum Egerkingen	bis 2018	2011	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Andere Gründe: ...	Die Umgestaltung der Mantelstrasse wurde 2012 mit Wunsch nach einer Verbesserung des Projektes und einer gesamtheitlichen Gestaltung zurückgewiesen, 2015 wurde das aktuelle Projekt genehmigt, welches in Etappen umgesetzt werden soll.	2581.2019	ÖV5A
M	2581 Aareland	2581.208	4.26S	Hägerdorf: Aufwertung des Bahnhofsgeländes als ÖV-Knoten und als Ortszentrum	bis 2018	2017	grosse zeitl. Verzögerung (> 4 Jahre)	Veränderte Bedingungen - Markt	Wird mit der Ortsplanungsrevision nochmals überprüft.		
M	2581 Aareland	2581.209	8.15S	Regionale Nutzflächenanalyse/Nutzungskonzepte Abstimmung Nutzungspotenzial mit Kapazitäten geplanter Verkehrsmanagement	bis 2014	2011	im SOLL		Das Projekt konnte im Rahmen einer Studien arbeit "Agglomerationsplanung Region Zofingen realisiert werden. Die Ergebnisse mit Anwendungstools für Modellrechnungen liegen vor		
M	2581 Aareland	2581.210	8.17S	Entwicklung ESP Oftringen/Aarburg (Alle Str.) (AI, Fachmärkte, PR, evtl. GT, PE, Freizeit)	bis 2014	2010	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Veränderte Bedingungen - Politik	Bauliche Massnahmen Strassenraum in Arbeit, Arealentwicklungen in vertigbaren Teilgebieten in Arbeit, Nutzungsdifferenzierung im Richtplan festgesetzt		
M	2581 Aareland	2581.211	8.18S	Konzept zu städtebaulichen Gestaltung und Aufwertung entlang der K 104	bis 2014	2011	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Veränderte Bedingungen - Politik	Betriebs- und Gestaltungskonzepte K 104 Oftringen und Zofingen abgeschlossen, Bauprojekte z.T. fertiggestellt, z.T. in Arbeit		
M	2581 Aareland	2581.212	8.22S	Aufwertung Ortskern Aarburg (nach der Realisierung der Umfahrung) und Oftringen	bis 2014	2009	im SOLL		Oftringen: Testplanung abgeschlossen. Gestaltungspläne z.T. rechtskräftig, z.T. in Arbeit. Aarburg: Stadtaufwertung 11 Teilgebiete. Gestaltungspläne z.T. rechtskräftig, z.T. in Arbeit.		
M	2581 Aareland	2581.213	9.13S	Aufwertung Ortszentrum Zofingen	bis 2014	2010	im SOLL		Grundkonzept verabschiedet, Wohnstandortwettbewerb Unt. Vorstad abgeschlossen, Gestaltungspläne in versch Teilgebieten, Konzept zur Qualitätssicherung		
M	2581 Aareland	2581.214	9.14S	Entwicklung ESP Zofingen/Strengelbach Industrie (AI, PR, PE Klein, ZE)	bis 2014	2011	im SOLL		Bauliche Massnahmen Strassenraum in Arbeit, Arealentwicklungen in vertigbaren Teilgebieten in Arbeit, Nutzungsdifferenzierung im Richtplan festgesetzt		

B1 - B-MASSNAHMEN DER 1. GENERATION
 vgl. Leistungsvereinbarung 1. Generation Kapitel 3.4

Legende

	ist obligatorisch von Agglomeration auszufüllen
	ist von Agglomeration auszufüllen, wenn zutreffend
	vom ARE ausgefüllt

Investitionskosten										Umsetzungsreporting									
Kl.	Agglomeration (2000)	ARE-Code (1.G.)	Massnahme - Nr. (Agglo) (1.G.)	Massnahme	Kosten Investition	Priorität ABC	Überprüfung Bund und Leistungsvereinbarung		Aktueller Stand		Baubeginn/ Umsetzungsbeginn (JJJJ)	Inbetriebnahme (JJJJ)	Umsetzungsstand	Begründung	Bemerkungen (optional) (max. 5 Zeilen bei 6 cm Spaltenbreite)	ARE-Code (2.G.)	Weiterentwicklung / Konkretisierung		
							Kosten (2005) exkl. MW/St)	Priorität ABC	Kosten inkl. Teuerung (Mio.)	Jahr aktuellste Kostenschätzung (JJJJ)									
M	2581 Aareland	2581.011	2.31.LV	Aarau Bahnhof Velo-/ Fussgängerunterführung Ost	10,00	B	8,62	B	---	---	---	---	Planungsstopp/ Sistelung	Andere Gründe: ...					
M	2581 Aareland	2581.015	2.32.MIV	Hinterer Bahnhofstrasse + Knoten Gais	30,00	B	25,85	B	---	---	---	---	Planungsstopp/ Sistelung	Andere Gründe: ...					
M	2581 Aareland	2581.033	3.32.ÖV	Eigenstrassierung Oberentfelden Zentrum	12,00	B	10,41	B	10,41	2016	2021	2023	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Andere Gründe: ...	2581.2.064				
M	2581 Aareland	2581.094	8.31.ÖV	Neue Haltestelle Offringen Zentrum	12,00	B	12,83	B	2,50	2016	2022	2023	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Andere Gründe: ...	2581.2.003				
M	2581 Aareland	2581.101	9.31.MIV	Parkleysysteme Zofingen	1,00	B	0,86	B	---	---	---	---	Planungsstopp/ Sistelung	Andere Gründe: ...					
M	2581 Aareland	2581.115	3.33.Städling	Oberentfelden Aufwertung Ortszentrum	4,00	B	3,45	B	4,00	2016	2021	2023	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Andere Gründe: ...	2581.2.065				

A2 - INFRASTRUKTURELLE A-MASSNAHMEN (A-LISTE) DER 2. GENERATION

vgl. Leistungsvereinbarung 2. Generation, Kapitel 3.3

Legende	
	ist obligatorisch von Agglomeration auszufüllen.
	ist von Agglomeration auszufüllen, wenn zutreffend
	vom ARE ausgefüllt

KI	Agglomeration (2000)	ARE-Code (2.G)	Massnahme - Nr. (Agglo) (2.G.)	Investitionskosten			Kostensituationen	Angaben Einreichung Agglomeration	Überprüfung Bund und Leistungsvereinbarung		Aktueller Stand		Leistungsvereinbarung	Kostenstand Bundesbeitrag	Umsetzungsreporting				
				Kosten Investition	Priorität ABC	Kosten (2005 exkl. MWST)			Priorität ABC	Kosten-schätzung inkl. Teuerung (Mio.)	Jahr aktuellste Kosten-schätzung (JJU)	Baubeginn/Umsetzungsbeginn (JJU)			Inbetriebnahme (JJU)	Umsetzungsstand	Begründung	Bemerkungen (optional) (max. 5 Zeilen bei 6 cm Spaltenbreite)	
M ₉	2581/Aareland	2581.2.065	OY1A	Ollen: Gesamtverkehrsprojekt: Neuer Bahnhofplatz - Teil OV1LV	31,57	A	26,00	A	75	2016	2016	10,40	2021	2022	Kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Leichte planerische Änderung der Massnahme			
M ₉	2581/Aareland	2581.2.012	OD4A	Aarau/Buchs/Suhr: Betriebs- und Gestaltungskonzept Buchser- und Trennstrasse	28,30	A	9,69	A	22,60	2016	2016	3,88	2020	2022	Kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Andere Gründe: ...		Längere Koordinationsbedarft mit parallel laufenden Lärmschermungs- und Verkehrsmanagementprojekten.	
M ₉	2581/Aareland	2581.2.022	MIV1A	Aarburg, Oftringen, Zofingen: Wiggertalstrasse Abschnitt Mite	27,50	A	22,65	A	20,00	2016	2016	9,06	2015	2017	im SOLL			FV 11340042	
M ₉	2581/Aareland	2581.2.067	OD7A	Auflerung Ostkern Buchs und ESP-Erschließung Torfeld Süd Aarau mit Verbindungsgänge Buchs Nord (VSN) - Teil VSN	11,00	A	9,08	A	8,60	2016	2016	3,62	2014	2015	im SOLL			Kein Mitebau, da vorzeitiger Baubeginn	
M ₉	2581/Aareland	2581.2.064	OV7A	Oberrindfen Zentrüm: WSB St.4: Eigenbasierung mit Auflerung Ortsdurchfahrt - Teil Eigenbasierung	10,41	A	9,64	A	10,41	2016	2016	3,86	2021	2023	Kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Andere Gründe: ...		Erweiterte Lösungsfindung infolge lokaler Platzverhältnisse und denkmalgeschützten Objekten.	
M ₉	2581/Aareland	2581.2.002	OY2A	Zofingen: Gesamtverkehrsprojekt Bahnhof/Untere Grabenstrasse K104: Sanierung und Auflerung	10,00	A	8,24	A	10	2016	2016	3,29	2016	2020	im SOLL			Gemeindeprojekte	
M ₉	2581/Aareland	2581.2.014	OD6A	Aarau: Betriebs- und Gestaltungskonzept Tellstrasse	8,00	A	4,20	A	4,2	2016	2016	1,68	2020	2022	Kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Nicht gesicherte Finanzierung - Politik		Schwere Finanzlage der Stadt Aarau, Umsetzung basierend auf detaillierter Mehrjahresplanung Stadtkanton	
M ₉	2581/Aareland	2581.2.026	LV2A	Ollen: Attraktivierung Aarenum „andare“	7,50	A	6,18	A	---	---	---	2,47	---	---	Planungsstopp / Stilllegung	Nicht gesicherte Finanzierung - Politik		Gesetz auf die Finanzlage der Stadt Ollen sind nur Sanierungsarbeiten vorgesehen. Dies ist in der Leistungsvereinbarung (Anhang 4) bereits vermerkt.	
M ₉	2581/Aareland	2581.2.008	VM1A	Säur: Umsetzung Verkehrsmanagement	6,00	A	4,84	A	6,0	2013	2013	1,98	2018	2020	im SOLL				
M ₉	2581/Aareland	2581.2.029	LV6A	Ollen: Reduktion Trennwirkung Bahngleise Ollen Bahnhof Hammer - Zentrum	6,00	A	4,94	A	6,0	2013	2013	1,98	---	---	große zeitl. Verzögerung (> 4 Jahre)	Nicht gesicherte Finanzierung - Politik			
M ₉	2581/Aareland	2581.2.010	OD2A	Zofingen: Betriebs- und Gestaltungskonzept Altsiedlung (K104)	5,00	A	4,12	A	6,00	2016	2016	1,65	2019	2021	Kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Leichte planerische Änderung der Massnahme		Abstimmung auf Sondernutzungsplan der Stadt Zofingen	
M ₉	2581/Aareland	2581.2.004	OY4A	Schönenwerd: Intermodale OV-Drehscheibe	4,00	A	3,29	A	4,0	2013	2013	1,32	2020	2022	Kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Leichte planerische Änderung der Massnahme		Auf Basis des Siedlungsentwicklungskonzept wurde das Projekt in Varianten ausgearbeitet. Dies Umsetzung findet 2019 statt.	
M ₉	2581/Aareland	2581.2.068	OD7A	Auflerung Ostkern Buchs und ESP-Erschließung Torfeld Süd Aarau mit Verbindungsgänge Buchs Nord (VSN) - Teil: BOK Ortsdurchfahrt Buchs	4,00	A	3,29	A	5,00	2016	2016	1,32	2020	2023	Kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Leichte planerische Änderung der Massnahme		Integrierte Bau- und Planungstätigkeit in der Gemeinde musste das Projekt optimieren (z.B. Baubeginn aus 1. und 2. Generation; Auflerung Buchs)	
M ₉	2581/Aareland	2581.2.009	OD1A	Grächen: Betriebs- und Gestaltungskonzept Suhrer-/Unterdorfstrasse (K242)	3,50	A	2,88	A	4,60	2016	2016	1,15	2021	2023	Kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Nicht gesicherte Finanzierung - Politik		Abstimmung der Realisierung auf die finanziellen Möglichkeiten der Gemeinde Grächen.	
M ₉	2581/Aareland	2581.2.020	OD2A	Erlach SO: Betriebs- und Gestaltungskonzept für Zentrumsbereich inkl. Zufahrtssachsen	3,50	A	2,88	A	3,5	2013	2013	1,15	2018	2020	im SOLL				
M ₉	2581/Aareland	2581.2.011	OD3A	Aarburg: Betriebs- und Gestaltungskonzept Bahnhofstrasse (K310)	3,40	A	2,07	A	2,13	2016	2016	0,83	2015	2016	im SOLL				FV 11340041
M ₉	2581/Aareland	2581.2.003	OY3A	Oftringen Zentrum: Intermodale OV-Drehscheibe (Bushof/-terminal)	3,00	A	2,47	A	2,50	2016	2016	0,99	2022	2023	Kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Nicht gesicherte Finanzierung - Politik		Schwere Finanzlage der betroffenen Gem. Oftringen, Umsetzung basierend auf detaillierter Mehrjahresplanung Gem./Kanton	
M ₉	2581/Aareland	2581.2.005	OY5A	Eggenklingen: Intermodale OV-Drehscheibe	3,00	A	2,47	A	3,0	2013	2013	0,99	2020	2019	Kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Abhängigkeiten zu nationalen Infrastrukturen			
M ₉	2581/Aareland	2581.2.073	LV/A-Liste	LV/A-Liste			17,26	A	17,26	2016	2016	6,90	2020	2021	im SOLL				Kombi-Meldung Kanton Söschigen, Aargau und Gemeinden

A62 - A-EIGENLEISTUNGEN DER 2. GENERATION

vgl. Leistungsvereinbarung 2. Generation, Kapitel 3.2

Legende

ist obligatorisch von Agglomeration auszufüllen

ist von Agglomeration auszufüllen, wenn zutreffend

vom ARE ausgefüllt

Umsetzungsreporting																	
Kl.	Agglomeration (2000)	ARE-Code (2.G)	Massnahme - Nr. (Agglo) (2.G.)	Massnahme	Investitionskosten			Umsetzung				Weiterentwicklung/ Kohärenzierung					
					Angaben Einreichung Agglomeration	Überprüfung Bund und Leistungsvereinbarung	Aktueller Stand	Angabe	Umsatz	Umsatz	Umsatz		Umsatz	Umsatz			
					Kosten Investitionen	Priorität ABC	Kosten (2005 exkl. MWSt)	Priorität ABC	Jahr aktuellste Kostenschätzung (JJJJ)	Aktuelle Kostenschätzung inkl. Teuerung (Mio.)	Jahr aktuellste Kostenschätzung (JJJJ)	Baubeginn/Umsetzungsbeginn (JJJJ)	Inbetriebnahme (JJJJ)	Umsetzungsstand	Begründung	Bemerkungen (optional) (max. 5 Zeilen bei 6 cm Spaltenbreite)	Massnahme - Nr. (Agglo) (3.G.)
M_g	2587 Azeiland	2587.2.013	OD5A	Aarau, Betriebs- und Gestaltungskonzept Rohrenstrasse	5,00	A	4,12	Ae	2016	5,00	2016	2024	2025	grosse zeitl. Verzögerung (> 4 Jahre)	Andere Gründe: ...	Umsetzung aufgrund unklarer raumplanerischer Rahmenbedingungen (Sondernutzungsplan Torfeld Nord) noch nicht möglich. Als Sofortmassnahme erfolgt eine Belagsanierung.	
M_g	2587 Azeiland	2587.2.016	OD8A	Erpenberg-Wieschauer, Betriebs- und Gestaltungskonzept Wieschauer	3,40	A	2,80	Ae	2013	3,4	2013	2020	2021	grosse zeitl. Verzögerung (> 4 Jahre)	Abhängigkeiten zu nationalen Infrastrukturen		
M_g	2587 Azeiland	2587.2.017	OD9A	Niedergögen, Betriebs- und Gestaltungskonzept Ortsdurchfahrt	3,30	A	2,72	Ae	2013	3,3	2013	2018	2020	im SOLL			
M_g	2587 Azeiland	2587.2.019	OD11A	Egerkingen, Aufwertung Dorfradse St. Martinische bis Balmof	1,50	A	1,24	Ae	2013	1,5	2013	2018	2018	im SOLL			
M_g	2587 Azeiland	2587.2.021	OD13A	Dülken, Betriebs- und Gestaltungskonzept Ortsdurchfahrt	3,40	A	2,80	Ae	2013	3,4	2013	2021	2023	keine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Andere Gründe: ...		
M_g	2587 Azeiland	2587.2.065	OV7A	Oberrieden-Zentrum, VSB S14: Eigenassessierung mit Auswertung Ortsdurchfahrt - Teil: Auswertung Ortsdurchfahrt	3,45	A	3,19	Ae	2016	3,45	2016	2021	2023	keine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Andere Gründe: ...	Erschwerter Lösungsfindung infolge lokalen Platzverhältnissen und denkmalgeschützten Objekten.	

As2/Bs2 - NICHT DURCH DEN INFRASTRUKTURFONDS MITFINANZIERBARE MASSNAHMEN - SIEDLUNG DER 2. GENERATION

vgl. Leistungsvereinbarung 2. Generation, Kapitel 3.1

Legende	
	ist obligatorisch von Agglomeration auszufüllen
	ist von Agglomeration auszufüllen, wenn zutreffend
	vom ARE ausgefüllt

Umsetzungsreporting										
Kl.	Agglomeration (2000)	ARE-Code (2.G.)	Massnahme - Nr. (Agglo) (2.G.)	Massnahme	Zielhorizont (laut Leistungsvereinbarung)	Umsetzungsbeginn (JJJJ)	Umsetzungsstand	Begründung	Bemerkungen (optional) (max. 5 Zeilen bei 6 cm Spaltenbreite)	Weiterentwicklung/ Konkretisierung
M_9	2581 Aareland	2581.2.048	S1	Siedlungsentwicklung nach innen	A	2012	im SOLL	Kl. SO. SOBAT, Richtplan		S301: Siedlungsentwicklung nach innen
M_9	2581 Aareland	2581.2.049	S2	Siedlungsentwicklung Dorkem Schönenwerd	A	2013	im SOLL		Teil des Gesamtprojektes Schönenwerd	OD301A: Schönenwerd, Zentrumsturfah
M_9	2581 Aareland	2581.2.050	S3	Entwicklung von Schlüsselarealen	A	2015	im SOLL			S302: Entwicklung von Schlüsselarealen
M_9	2581 Aareland	2581.2.051	S4	Umnutzung von Arealabschnitten an zentralen Lagen	A	2015	im SOLL			S303: Umnutzung von Arealabschnitten an zentralen Lagen
M_9	2581 Aareland	2581.2.052	S5	Freiraumnetz im urbanen Raum	A	2012	im SOLL		Diverse Freiraumkonzepte wurden bereits erstellt. Im Kanton AG gibt es keine Fachstelle.	
M_9	2581 Aareland	2581.2.053	L1	Siedlungsnaher Landschaftsraum	A	2012	im SOLL		Mit dem Richtplan können keine die Zielsetzung der Massnahme erreicht werden.	
M_9	2581 Aareland	2581.2.054	L2	Aufwertung Flussräume	A	2012	im SOLL		Verschiedene Projekte mit Hochwasserschutzprogramm realisiert. Z.B. Wiggerrenaufwertung	

B2 - B-MASSNAHMEN DER 2. GENERATION (B-Liste)
 vgl. Leistungsvereinbarung 2. Generation Kapitel 3.4

Legende	
	ist obligatorisch von Agglomeration auszufüllen
	ist von Agglomeration auszufüllen, wenn zutreffend vom ARE ausgefüllt

Kl.	Agglomeration (2000)	ARE-Code (Z.G.)	Massnahme - Nr. (Agglo) (Z.G.)	Massnahme	Investitionskosten			Umsetzungsreporting							
					Kosten Investitionen	Priorität ABC	Überprüfung Bund und Leistungsvereinbarung	Aktueller Stand	Baubeginn/Umsetzungsjahr (JJU)	Inbetriebnahme (JJU)	Umsetzungsstand	Begründung	Bemerkungen (optional) (max. 5 Zeilen bei 6 cm Spaltenbreite)	Weiterentwicklung/ Konkretisierung	
M.G	2581 Aareland	2581.2.038	ODTB	Aarburg; Aufwertung Ohnenstrasse K103	25,00	B	Kosten (2005) 7,20	Jahr aktuellste Kostenschätzung (JJU)	2016	im SOLL	2025	im SOLL	Andere Gründe: ...	Antag zur Aufnahme 3. Gen. Projekt wird neu durch F&B finanziert	Massnahme - Nr. (Agglo) (Z.G.)
M.G	2581 Aareland	2581.2.037	OVTB	Öffentlichen Zentrum: Intermodale ÖV-Drehscheibe: Neue	15,00	B	12,45	2016	---	---	---	---	---	Bau Ersatz Arendbrücke muss zeitlich vor Genehmigung 3. Gen. erfolgen. Evtl. Aufnahme 3. Generation	OD302A
M.G	2581 Aareland	2581.2.024	LV1A	Aarau: Arendbrücke: flankierende Massnahmen Velo- und Fussverkehr	10,00	A	8,24	2016	2019	im SOLL	2021	im SOLL	Andere Gründe: ...		
M.G	2581 Aareland	2581.2.018	OD10A	Schönenwerd: Zentrumsdurchfahrt (OHNE Umfahrung)	6,50	A	2,43	2013	2021	im SOLL	2022	keine zeit. Verzögerung (< 4 Jahre)		2 Projekte noch nicht ausgereift, werden in 3. Generation (sodernfalls als B-Massnahme eingegeben in LV_3b (B-KatRolle) wurde bereits als Eigenleistung umgesetzt	OD307A: Schönenwerd, Zentrumsdurchfahrt
M.G	2581 Aareland	2581.2.074		LV B-Liste			5,90	2016	2020		2021				FV3/098 FV3/108

Liste der mitfinanzierten Massnahmen der Leistungsvereinbarungen 1. und 2. Generation Agglomerationsprogramme, welche definitiv nicht bis 2027 realisierbar sind*
 vgl. auch Leistungsvereinbarung 2. Generation, Anhang 5
 *Für hier eingetragene Massnahmen entfällt der Anspruch auf die Finanzhilfe

Legende
ist von Agglomeration auszufüllen, wenn zutreffend

Kl.	Agglomeration (2000)	ARE-Code	Massnahme - Nr. (Agglo)	Massnahme	Investitionskosten			Kostenstand Bundesbeitrag	Umsetzungsreporting
					Angaben Einreichung Agglomeration	Überprüfung Bund und Leistungsvereinbarung	Leistungsvereinbarung		
M	2581 AareLand	2581.015	2.32.MIV	Hintere Bahnhofsstrasse + Knoten Gals	Kosten Investitionen	Priorität ABC	Kosten (2005 exkl. MWSt)	Leistungsvereinbarung	Bemerkungen (max. 5 Zeilen bei 6 cm Spaltenbreite)
M	2581 AareLand	2581.005	1.12.Stiedlung	Küttigen K107, Rückbau zu Dorfstrasse	30.00	B	25.85	Kosten (2005 exkl. MWSt)	
M_k	2581 AareLand	2581.2.026	LV3A	Ollen: Attraktivierung Aareraum „andaare“	1.00	A	6.18	2.47	
					7.50	A			Nach der Verlegung des WSB-Trassees zeigte sich, dass Knotensanierung und Gleisunterquerung nicht mehr nötig waren Derzeit sind keine konkrete Rückbaumassnahmen von Seiten Gemeinde vorgesehen. Gestützt auf die Finanzlage der Stadt Otten sind nur Sanierungsarbeiten vorgesehen. Dies ist in der Leistungsvereinbarung (Anhang 4) bereits vermerkt.