

Kanton Aargau / Kanton Solothurn

Agglomerationsprogramm AareLand, 3. Generation



Bericht zur Behörden- vernehmlassung

November 2016

1. EINLEITUNG	3
2. ÜBERSETZUNGSTABELLE MASSNAHMENNUMMERN VOR / NACH MITWIRKUNG / BEHÖRDENVERNEHMLASSUNG	4
3. AUSWERTUNG	5
3.1. STOSSRICHTUNG AGGLOMERATIONSPROGRAMM	5
3.2. MASSNAHMEN	7
3.3. WEITERE BEMERKUNGEN ZUM AGGLOMERATIONSPROGRAMM	16
4. VERZEICHNIS DER EINGABEN IM RAHMEN DER BEHÖRDENVERNEHMLASSUNG	21

1. Einleitung

Das Agglomerationsprogramm AareLand 3. Generation wurde im Frühjahr 2016 zur Behördenvernehmlassung und Mitwirkung aufgelegt. Die öffentliche Mitwirkung und die Behördenvernehmlassung zum Agglomerationsprogramm AareLand 3. Generation dauerten vom 24. März 2016 bis 20. Mai 2016.

Zur Behördenvernehmlassung und Mitwirkung lagen folgende Dokumente auf:

- Band 1 Hauptbericht
- Band 2 Massnahmenblätter
- Band 3 Zukunftsbild
- Band 4 Grundlagen und Analyse
- Tabellarische Massnahmenübersicht
- Fragebogen

Der vorliegende Bericht fasst, nach den Themen des Fragebogens geordnet, die Eingaben aus der Behördenvernehmlassung zusammen. Die Eingaben aus der Mitwirkung werden in einem separaten Bericht zusammengefasst.

Die Eingaben aus der Behördenvernehmlassung sind tabellarisch gegliedert:

- Die Absender werden in der linken Spalte codiert aufgeführt. Eine Übersicht der Absender befindet sich am Ende des Berichts. Der Bericht wird anonym veröffentlicht.
- Die Anträge sind der mittleren Spalte zu entnehmen. Ähnliche Anliegen wurden jeweils zusammengefasst.
- Die Stellungnahme der der Trägerschaft des Agglomerationsprogramms ist der rechten Spalte zu entnehmen.

2. Übersetzungstabelle Massnahmennummern vor / nach Mitwirkung / Behördenvernehmlassung

Nach der Mitwirkung / Behördenvernehmlassung wurden einige Massnahmen neu ins Agglomerationsprogramm aufgenommen, andere bezüglich ihrer Prioritäten verändert oder in andere Massnahmenkategorien eingeteilt. Dies hatte Anpassungen an der Nummerierung der Massnahmen zur Folge. Untenstehende Tabelle zeigt die Massnahmen und Nummern vor und nach der Mitwirkung / Behördenvernehmlassung, damit die Eingaben mit Bezug auf Massnahmennummern weiterhin nachverfolgt werden können.

Massnahmennummer		Massnahme	Massnahmennummer		Massnahme
Bisher	Neu		Bisher	Neu	
		Massnahmen Siedlung			Massnahmen Verkehrsmanagement
S 301	S 301	Siedlungsentwicklung nach Innen	OD301A	VM301A	Schönenwerd, Busbevorzugung und Staurationsbewirtschaftung
S 302	S 302	Entwicklung von Schlüsselarealen			Massnahmen Fuss- und Veloverkehr
S 303	S 303	Umnutzung von Arbeitsgebieten an zentralen Lagen	FVV301A	FVV301A	Buchs, Optimierung Fuss- und Veloverkehrsnetz
S 304	S 304	Freiraumnetz im urbanen Raum	FVV302A	FVV302A	Zofingen, Fuss- und Veloweg Westseite Bahnhof
		Massnahmen Landschaft	FVV303A	FVV303A	Zofingen, Veloverleihsystem
L301	L301	Siedlungsnaher Landschaftsraum	FVV304A	FVV304A	Zofingen Veloabstellplätze Bahnhof
L302	L302	Aufwertung Flussräume	FVV305A	FVV305A	Zofingen, Fussgängerbeziehung SBB-Durchgang Mitte
		Massnahmen Öffentlicher Verkehr	FVV306A	FVV306A	Oftringen, Fuss- und Veloverkehrsverbindung Zofingerstrasse
ÖV301A	ÖV301A	Intermodale ÖV-Drehscheibe Bahnhof Rothrist	FVV307A	FVV307A	Aarburg, Begegnungszone Bärenplatz
-	ÖV302A	Intermodale ÖV-Drehscheibe Schöftland	-	FVV308A	Aarau Aarebrücke, flankierende Massnahmen Langsamverkehr
ÖV302	ÖV303	Intermodale ÖV-Drehscheibe Oftringen Zentrum (SBB-Haltestelle)	-	FVV309A	Aarau, Veloparking "Ring am Bahnhof"
-	ÖV304A	Niederamt, ÖV-Teilkonzept (Eigenleistung)	-	FVV310A	Egerkingen/Neuendorf: Fuss und Veloverbindung ÖV-Drehscheibe – Arbeitsgebiet
		Massnahmen Aufwertung Ortsdurchfahrten	-	FVV311A	Zofingen, FVV Verbindung Nationalbahnweg – Bahnhof Gleis 40, inkl. Abstellplätze
OD301A	VM301A	Schönenwerd, Verkehrsmanagement	FVV308B	FVV312B	Aarburg, Fuss- und Veloverkehrsnetz Aarburg Nord
OD302A	OD302A	Aarburg, Aufwertung Oltnenstrasse K103	FVV309B	FVV313A	Aarburg/Olten, Fuss- und Veloverkehrsverbindung
OD303B	OD303A	Aarau, BGK Entfelderstrasse	FVV310B	FVV314B	Niederamt, Veloschnellroute Aarau-Olten
		Massnahmen Gesamtverkehrliche Optimierung Kantonsstrassen	-	FVV315C	Veloschnellrouten Kanton Aargau
MIV301A	MIV301A	Zofingen, Aufhebung Niveauübergang Aarburgerstrasse K104			
		Massnahmen Optimierung Kantonsstrassen-netz mit Aufwertung Ortsdurchfahrt			
MIVOD301A	MIVOD301A	Rothrist, Wiggertalstrasse 3. Etappe und Aufwertung Ortsdurchfahrt			
MIV302C	MIVOD302B	Umfahrung Hägendorf/Rickenbach (ERO+)			

3. Auswertung

3.1. Stossrichtung Agglomerationsprogramm

Frage 1: Sind Sie mit dem Agglomerationsprogramm AareLand der 3. Generation grundsätzlich einverstanden?

Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe	Stellungnahme
1	1; 2; 3; 4; 5; 6; 7; 8; 9; 11; 12; 13; 15; 16; 17; 19; 23; 24;25; 26; 27; 28; 30; 31; 32; 33; 35	– Ja	– Wird zur Kenntnis genommen
2	18; 22	– Nein	– Wird zur Kenntnis genommen
3	13	– Die Projekte Aareübergänge SO/AG sind nicht berücksichtigt – Die Tendenz einer schlechteren Erschliessung des ÖV für Wohndörfer im Landschaftsraum	– Die Aareübergänge sind im Zukunftsbild enthalten. Die Projektreife für eine Aufnahme als Massnahme ist noch nicht gegeben. – Der öffentliche Verkehr wird nachfrageorientiert gestaltet. Dabei sind auch die finanziellen Rahmenbedingungen der Kantone zu beachten.
4	14	– Ja, Das Agglomerationsprogramm AareLand ist eine Verbundaufgabe zwischen der Region Olten-Aarau-Zofingen sowie den Kantonen Solothurn und Aargau. Es soll die Attraktivität dieser zusammenhängenden, bikantonalen Region stärken. Die meisten Projekte dienen der Detailerschliessung im unmittelbaren Agglomerationskern.	– Wird zur Kenntnis genommen. Verschiedene grosse Projekte dienen nicht nur der Detailerschliessung, sondern stellen die Funktionsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems in einem grossräumigen Zusammenhang sicher, wie etwa die Verbindung Aarburg-Olten.
5	7	– Der Gemeinderat erachtet das Agglomerationsprogramm als ein gutes und nachhaltiges „Werkzeug“ für die Raumplanung. Die sieben im Bericht „Zukunftsbild“ zugrunde gelegten Leitsätze werden unterstützt.	– Wird zur Kenntnis genommen.
6	7	– Der Gemeinderat vermisst in den Unterlagen die Weiterführung der Agglomerationspolitik mit einer 4. Generation.	– Die Arbeiten an einem Programm der 4. Generation würden ca. 2018/19 beginnen. Derzeit sind weder die Bearbeitungssperimeter noch die inhaltlichen Vorgaben des Bundes für eine 4. Generation bekannt.
7	18	– Einseitige Investition mit erheblichen Vorteilen zugunsten Kanton Aargau (90 Mio. zu Vergleich 13 Mio.)	– Das Investitionsvolumen des AP AareLand 3. Generation liegt insgesamt tiefer als in den vorangehenden Generationen. – Im Kanton Solothurn konnten und können zahlreiche Schwachstellen mit Massnahmen aus der 1. und 2. Generation behoben werden. Somit wurden für die 3. Generation nicht mehr Massnahmen eingegeben. – Es hat sich im Prozess gezeigt, dass die Massnahme der Umfahrung Hägendorf / Rickenbach eine genügende Projektreife für die Eingabe als B-Massnahme hat. Das Verhältnis ist der Massnahmen der Kantone Aargau und Solothurn ist mit der Aufnahme der B-Massnahme ERO+ (rund 50 Mio. CHF) aus-

Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe	Stellungnahme
			gewogen und entspricht auch dem Bevölkerungsverhältnis im AareLand.
8	22	– Das "nein" ist grundsätzlicher Natur. Der gewählte Ansatz, über die Raumplanung Struktur- und Gesellschaftspolitik zu betreiben, ist problematisch und aus demokratischer Sicht wohl auch nicht genügend legitimiert.	– Einschätzung wird nicht geteilt. – Mit dem Richtplankapitel R 2 „Agglomerationspolitik und Politik für den ländlichen Raum“ besteht im Kanton Aargau die gesetzliche Grundlage für die Erarbeitung der Agglomerationsprogramme. Die Lösung der gemeinsamen (teilweise strukturellen) Probleme der städtischen Gebiete und der ländlichen Räume muss koordiniert angegangen werden. Mit der gemeinde- und regionsübergreifenden Planung im Rahmen von Agglomerationsprogrammen können zukunftsweisende Lösungen erarbeitet werden.
9	26	– Das ganze Programm bringt der Gemeinde Winznau keinen Nutzen.	– Das AP AareLand 3. Generation enthält zwar keine Massnahmen in Winznau selbst, jedoch diverse Massnahmen, die zu einer Verbesserung der Gesamtverkehrssituation führen und damit auch für die umliegenden Gemeinden einen Nutzen generieren.
10	30	– Ja – es ist zum Teil auch die Weiterführung, Ergänzung und Konsolidierung von Massnahmen der Agglomerationsprogramme der 1. und 2. Generation.	– Wird zur Kenntnis genommen.
11	31	– Die meisten Massnahmen haben keinen oder nur sehr geringen Einfluss auf die Gemeinde.	– Wird zur Kenntnis genommen.
12	32	– Unser Dorf ist in der 3. Generation nur marginal durch die Veloschnellroute Aarau-Olten betroffen. Die Umsetzung dieser Massnahme hat bei uns auch nur geringe finanzielle Konsequenzen, da der Veloweg entlang des Aarekanals bereits in einem guten Zustand ist.	– Wird zur Kenntnis genommen.

3.2. Massnahmen

Frage 2: Wurden die richtigen Massnahmen festgelegt?

Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe	Stellungnahme
13	1; 2; 3; 4; 5; 6; 8; 9; 11; 13; 14; 15; 17; 20; 21; 22; 23; 24; 27; 28; 29; 30; 31; 32; 33; 35	– Ja	– Wird zur Kenntnis genommen
14	7; 18; 25;	– Nein	– Wird zur Kenntnis genommen
15	22	– Die Wirkung der ausgewählten Projekte und Massnahmen werden sich in Zukunft zeigen. Neben den ausgewählten Massnahmen sind weitere, je nach Sichtweise der betroffenen Gemeinden auch wichtigere Massnahmen prioritärer.	– Eine Wirkungsbeurteilung wurde bereits vorgenommen. Die Trägerschaft ist der Meinung, dass alle (A-) Massnahmen ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis und eine hohe Wirkung aufweisen. – Die Priorisierung der Massnahmen wurde mit dem Fokus auf die Agglomeration AareLand und damit in Bezug auf die regionale Wirkung vorgenommen. Es ist nachvollziehbar, dass die Priorisierung aus kommunaler Betrachtung teilweise anders ausfallen würde.
16	11	– Der Fokus auf die Siedlungsentwicklung nach innen und die Verdichtung ist anzustreben.	– Wird zur Kenntnis genommen. Das AP AareLand 3. Generation fokussiert beispielsweise mit den Massnahme S 301 (Siedlungsentwicklung nach innen) und S 302 (Entwicklung von Schlüsselarealen) gezielt auf diese Themen.
17	26	– Das ganze Programm bringt der Gemeinde Winznau keinen Nutzen.	– Das AP AareLand 3. Generation enthält zwar keine Massnahmen in Winznau selbst, jedoch diverse Massnahmen, die zu einer Verbesserung der Gesamtverkehrssituation führen und damit auch für die umliegenden Gemeinden einen Nutzen generieren.
18	32	– Aus unserer Sicht können wir hier sicher zustimmen. Für Obergösgen ist auch der geplante Ausbau der Oltnerstrasse in Aarburg ziemlich wichtig, da dies der schnellste Zugang zum Schweizer Autobahnnetz ist. Die Oltnerstrasse ist sehr oft komplett überlastet und dadurch verstopft, so dass hier Abhilfe dringend nötig ist.	– Wird zur Kenntnis genommen. Die Aufwertung der Oltnerstrasse K103 ist auch aus Sicht der Trägerschaft dringlich. Sie wird als A-Massnahme ins AP AareLand 3G aufgenommen.
19	33	– Ja, Der Schwerpunkt des Agglomerationsprogramms liegt in der Region Zofingen. Die Projekte sind aus unserer Sicht nötig, um die Funktionsfähigkeit des Verkehrssystems zu erhalten und zu verbessern, insbesondere im Hinblick auf das zu erwartende Bevölkerungswachstum und die damit verbundene Zunahme der Mobilität. Sie schaffen deshalb einen Nutzen für die ganze Region. Neben den grossen kantonalen Projekten bilden die verschiedenen kommunalen Vorhaben eine	– Einschätzung wird geteilt. Das AP AareLand 3G beinhaltet sowohl grosse kantonale Projekte als auch kleinere Massnahmen von eher regionalem Charakter. Insbesondere im Fuss- und Veloverkehr leisten die verschiedenen Massnahmen einen wichtigen Beitrag an ein gut funktionierendes Gesamverkehrssystem.

Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe	Stellungnahme
		wichtige Ergänzung im Agglomerationsprogramm, mit denen namentlich Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr erreicht werden können.	
20	35	<p>– Aus unserer Sicht sind die richtigen Massnahmen ausgewählt worden. Der Schwerpunkt der Infrastrukturmassnahmen des Agglomerationsprogramms liegt im Siedlungsraum Olten - Aarburg - Rothrist - Oftringen - Zofingen. Dies entspricht unseres Erachtens dem aktuellen Handlungsbedarf und auch dem Stand der Projekte welche im Umsetzungshorizont der 3. Generation realisiert werden können.</p> <p>Neben den grossen kantonalen Projekten bilden die verschiedenen kommunalen Vorhaben eine wichtige Ergänzung im Agglomerationsprogramm, mit denen namentlich Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr erreicht werden können.</p>	
21	31	– Die meisten Massnahmen haben keinen oder nur sehr geringen Einfluss auf die Gemeinde.	– Wird zur Kenntnis genommen.
22	8	– Der Stadtrat ist mit den Massnahmen — kommunale Projekte mit A-Horizonte, Umsetzung 2019-2022 — ausserhalb des Stadtgebietes einverstanden. Er sieht in diesen Massnahmen einen regionalen Nutzen.	– Wird zur Kenntnis genommen.
23	32	– Unser Dorf ist in der 3. Generation nur marginal durch die Veloschnellroute Aarau-Olten betroffen. Die Umsetzung dieser Massnahme hat bei uns auch nur geringe finanzielle Konsequenzen, da der Veloweg entlang des Aarekanals bereits in einem guten Zustand ist.	– Wird zur Kenntnis genommen.
24	8	– Ja, von grosser Bedeutung für die Stadt Zofingen ist auch die Sanierung des SBB-Niveauüberganges an der Aarburgerstrasse KI 04.	– Die Sanierung bzw. Aufhebung des Niveauübergangs wird als A-Massnahme MIV301A ins AP AareLand 3G aufgenommen.
25	8	<p>Wir sehen folgende Reihenfolge (entspricht Prioritätenordnung) der einzelnen Massnahmen vor:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Aarburgerstrasse KI 04, Sanierung SBB-Niveauübergang (kantonale Eingabe) – Fussgängerbeziehung SBB-Durchgang Mitte – kombinierte Fussgänger- und Velobahn, Westseite SBB-Bahnlinie, Abschnitt Obere Brühlstrasse bis Industriestrasse – Ausbau bestehende und gedeckte Veloabstellplätze (Florastrasse Westseite SBB Bahnhof) – Verbindung für den Langsamverkehr vom Nationalbahnweg zum Gleis 40 – Veloverleihsystem 	– Wird zur Kenntnis genommen.

Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe	Stellungnahme
26	33; 35	<ul style="list-style-type: none"> – Aus unserer Sicht sind die Realisierungshorizonte und die Priorisierung der Projekte (A und B Horizont) in der Region Zofingen richtig festgelegt. Insbesondere ist es richtig, dass die Grossprojekte Aufwertung Oltnerstrasse, Wiggertalstrasse Abschnitt Nord und namentlich auch die Sanierung SBB-Niveauübergang K104 im A-Horizont eingestuft sind. Angesichts des dringenden Handlungsbedarfs ist es wichtig, diese Projekte dann auch zeitgerecht umzusetzen. 	<ul style="list-style-type: none"> – Wird zur Kenntnis genommen. – Die Aufwertung der Oltnerstrasse K103 (OD302A), die 3. Etappe Abschnitt Nord der Wiggertalstrasse (MIVOD301A) sowie die Sanierung bzw. Aufhebung des Niveauübergangs K104 (MIV301A) werden als A-Massnahme ins AP AareLand 3G aufgenommen.
27	22	<ul style="list-style-type: none"> – Mittelfristig ist eine Optimierung des regionalen ÖV-Angebots zwischen Zofingen und Aarau zu prüfen (ohne Umsteigevorgänge). – Die Anschlüsse in Zofingen Richtung Bern sind verbesserungswürdig (Umsteigezeiten). 	<ul style="list-style-type: none"> – Das Konzept S-Bahn Aargau 2016ff sieht eine umsteigefreie Verbindung Zofingen – Olten – Aarau – Turgi vor. Eine erste Phase soll im Jahr 2018 erfolgen, die vollständige Umsetzung kann nach der Inbetriebnahme des Eppenbergtunnels erfolgen. – Der Fahrplan der S28 ist auf die Anschlüsse in Lenzburg ausgerichtet, da hier die grössere Nachfrage besteht. Dadurch sind die Ankunfts- resp. Anfahrzeiten in Zofingen gegeben. Seit 2016 besteht immerhin ein integraler Halbstundentakt auf dieser Linie.
28	29	<ul style="list-style-type: none"> – Die Massnahme ÖV301A: Rothrist, Intermodale ÖV-Drehscheibe wurde im Masterplan weiterentwickelt. Der Busbahnhofstandort konnte neu auf einem zentralen Platz festgelegt werden. Die Planunterlagen folgen. Die Kosten mussten überarbeitet werden und betragen neu CHF 4.25 Mio. 	<ul style="list-style-type: none"> – Die Kostenangaben im Massnahmenblatt werden angepasst.
29	33	<ul style="list-style-type: none"> – Massnahme ÖV301A, Rothrist, Intermodale ÖV-Drehscheibe – Das Projekt ist in der Zwischenzeit weiterentwickelt worden, die Kosten betragen neu CHF 4.25 Mio. Wir verweisen dazu auch auf die Stellungnahme des Gemeinderates Rothrist. 	<ul style="list-style-type: none"> – Die Kostenangaben und weitere Inhalte des Massnahmenblatts werden aktualisiert.
30	30	<ul style="list-style-type: none"> – ÖV302, Oftringen Zentrum, Intermodale ÖV-Drehscheibe Die Haltestelle SBB Zentrum Oftringen ist Bestandteil der intermodalen ÖV Drehscheibe Oftringen Zentrum. Sie hat höchste Wichtigkeit für die Zentrumsentwicklung Oftringen, wie auch für die Umsetzung einer arbeitsplatzintensiven Nutzung und des bereits genehmigten Wohnschwerpunktes. – Die Haltestelle SBB Zentrum Oftringen sollte deshalb als Massnahme im kantonalen Richtplan nicht nur Vororientierungscharakter haben, sondern festgesetzt werden. Für die Gemeinde Oftringen ist es im Hinblick auf die weiteren Pla- 	<ul style="list-style-type: none"> – Wird zur Kenntnis genommen. Die intermodale ÖV-Drehscheibe (SBB-Haltestelle) Oftringen Zentrum wird wegen ihrer Bedeutung mit regionalen Auswirkungen und Bezug zu weiteren Massnahmen im AP AareLand 3G als Massnahme geführt. Sie wird jedoch über den separaten Fonds FABI finanziert und ist deshalb als A-Massnahme gelistet. Die Realisierung ist neu in der Zuständigkeit des Bundes. Eine definitive Aussage dazu liegt noch nicht vor. – Die langfristige Angebotsplanung ist noch nicht abgeschlossen. Zur Festsetzung im kantonalen Richtplan muss das Vorhaben räumlich abgestimmt sein (vgl. dazu Antwort des Regierungsrats des Kantons Aargau auf das Postulat Martin Bhend vom 1. Juli 2009).

Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe	Stellungnahme
		<p>nungen von äusserst wichtig, dass rasch Klarheit über die Realisierung der Haltestelle geschaffen werden kann. Der Kanton wird ersucht, sich dafür bei den zuständigen Stellen des Bundes und der SBB dafür einzusetzen.</p>	
31	7	<p>– Für die Gemeinde Schönenwerd muss die Voraussetzung gegeben sein, dass das Projekt OD301A, Zentrumsdurchfahrt Schönenwerd, definitiv als A-Projekt festgelegt wird. Aus heutiger Sicht kann die Verfügbarkeit der finanziellen Mittel noch nicht abschliessend beurteilt werden.</p>	<p>– Die Zentrumsdurchfahrt Schönenwerd wird als A-Massnahme ins AP AareLand 3. Generation aufgenommen. In Absprache mit der Gemeinde wird die Massnahme noch angepasst, damit keine Überschneidung mit der Massnahme 7.17 MIV aus der ersten Generation entsteht.</p>
32	11	<p>– Grundsätzlich ist die Gemeinde Pfaffnau im Rahmen des Regionalverbandes zofingenregio betroffen. Es ist wichtig, dass der ÖV auf der Landschaft auch in Zukunft kundengerecht angeboten wird.</p>	<p>– Einschätzung wird geteilt. – Pfaffnau und benachbarte Gemeinden sind Teil des Betrachtungsperimeters des Agglomerationsprogramms. Im Rahmen des AP können keine Massnahmen im Betrachtungsperimeter, sondern nur Massnahmen im Bearbeitungsperimeter definiert werden.</p>
33	7	<p>– Es wird unter OD301A Zentrumsdurchfahrt Schönenwerd die Ortsdurchfahrt Aarburg Nord erwähnt (S. 38 Mitte). Hier handelt es sich um einen Fehler.</p>	<p>– Formulierung wird ersetzt durch „Ortsdurchfahrt Schönenwerd“</p>
34	7	<p>– Bei der Schwachstellenanalyse zu OD301A Zentrumsdurchfahrt Schönenwerd ist unter dem IST-Zustand, Punkte 1 + 2, die Formulierung unverständlich.</p>	<p>– Die Formulierung wird angepasst.</p>
35	12	<p>– BGK Entfelderstrasse Aarau: Der Stadtrat ersucht den Kanton, das Projekt Entfelderstrasse in die A Liste aufzunehmen. Er erklärt sich entsprechend bereit, das Projekt in der Investitionsplanung von 2023 in das Jahr 2022 vorzuziehen.</p>	<p>– Die Planung mit Ausführung ab 2023 wurde auf Wunsch der Stadt Aarau so vorgesehen. Wenn die Stadt ihre Finanzplanung so anpasst, kann die Abteilung Tiefbau des Kantons Aargau (ATB) das Projekt ein Jahr früher umsetzen. Das Projekt wird als A-Massnahme ins AP AareLand aufgenommen.</p>
36	7	<p>– Bei der Massnahme OD303B, BGK Entfelderstrasse, erwartet der Rat, dass sowohl in der Planung wie auch in der Realisierung darauf geachtet wird, dass kein Schleichverkehr zulasten anderer Gemeinden oder auf bereits bestehenden stark frequentierten Ausweichrouten entsteht.</p>	<p>– Dies entspricht einer wichtigen Zielsetzung des Agglomerationsprogramms und des Kantons.</p>
37	34	<p>– Die A- und B-Massnahmen des Aggloprogramms 3. Generation werden sehr zurückhaltend festgelegt, was grundsätzlich nachvollziehbar ist, gilt es doch die Massnahmen der 1. und 2. Generation zuerst umzusetzen. Aarau Regio ist nun mit nur 4 Massnahmen betroffen: – A-Massnahmen: (2019 - 2022) OD301A Schönenwerd, Zentrumsdurchfahrt (6.5 Mio.) FVV301A Buchs, Optimierung Radwegnetz (0.75 Mio.)</p>	<p>– Einschätzung wird geteilt. – Zusätzlich zu den erwähnten Massnahmen wurden nach der Behördenvernehmlassung/Mitwirkung weitere Massnahmen im Perimeter von Aarau Regio ins AP AareLand aufgenommen oder die Priorität geändert. Vergleiche dazu Band 2 „Massnahmenblätter“.</p>

Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe	Stellungnahme
		<ul style="list-style-type: none"> - B-Massnahmen: (2023 -2026) OD303B Aarau, BGK Entfelderstrasse (10.6 Mio) FVV310B Niederamt, Veloschnellroute Aarau - Olten (3.5 Mio.) - Gegen diese Massnahmen und deren Priorisierung ist nichts einzuwenden. 	
38	15	<ul style="list-style-type: none"> - Die EG Egerkingen wird noch ein Massnahmenblatt "Umgestaltung und Aufwertung Bahnhofstrasse" eingeben. Zudem hat sie beim Kanton Solothurn angeregt, die Massnahmen bezüglich des Fuss- und Veloverkehrsnetzes an der Industriestrasse als A-Massnahme einzugeben. 	<ul style="list-style-type: none"> - Die vorgeschlagene Massnahme entspricht im Sinn und Perimeter der Massnahme OD 11A des AP AareLand 2. Generation: Aufwertung Dorfachse St. Martinskirche bis Bahnhof. Diese Massnahme wurde als Eigenleistung seitens Bund eingestuft. Eine erneuerte Eingabe wird nicht empfohlen. - Die Massnahme Fuss- und Veloverbindung ÖV-Drehscheibe-Arbeitsgebiet wird als A-Massnahme ins AP AareLand 3G aufgenommen.
39	3	<ul style="list-style-type: none"> - Massnahmen aus der 2. Generation (OD12A) sind noch abzuschliessen 	<ul style="list-style-type: none"> - Einschätzung wird geteilt.
40	13	<ul style="list-style-type: none"> - Massnahmen für Ortsdurchfahrten sollten nicht abhängig sein von der Anzahl der Durchfahrten! 	<ul style="list-style-type: none"> - Gemäss Erläuterung zum Prüfbericht zum Agglomerationsprogramm 2. Generation (S. 20) ist ein DTV von mind. 10'000 Fahrzeugen eine Grundanforderung zur finanziellen Unterstützung durch den Bund. - Gemäss kantonalem Richtplan (Kap. S.1.1) besteht bei einem DTV ab mind. 8'000 Fahrzeugen die Empfehlung, ab DTV 15'000 Fahrzeugen die Pflicht zu Aufwertungsmassnahmen des angrenzenden Siedlungsraums in baulicher und planerischer Hinsicht.
41	29	<ul style="list-style-type: none"> - MIVOD 301A Wiggertalstrasse 3. Etappe Abschnitt Nord und Aufwertung Ortsdurchfahrt. - Wir sind der Ansicht, dass die Gesamtkosten sehr hoch sind. Nochmals prüfen. 	<ul style="list-style-type: none"> - Die Kosten für die Massnahme wurden nochmals überprüft. Dabei wurde festgestellt, dass die Gesamtkosten entgegen der Annahme der Gemeinde sogar leicht zu tief angenommen wurden. Die Kostangaben wurden aktualisiert. Die Abteilung Tiefbau des Kantons Aargau (ATB) wird sich bezüglich der Massnahmeninhalte direkt mit der Gemeinde in Verbindung setzen.
42	33	<ul style="list-style-type: none"> - Massnahme MIVOD301A Wiggertalstrasse Abschnitt Nord und Aufwertung Ortsdurchfahrt Rothrist - Die Kosten von CHF 25 Mio erscheinen uns sehr hoch. Wir bitten die Kostenschätzung nochmals genau zu überprüfen. Für die Eingabe an den Bund ist aus unserer Sicht auch eine Detaillierung der Kosten (Wiggertalstrasse/Ortsdurchfahrt zweckmässig). 	<ul style="list-style-type: none"> - Auf dem Massnahmenblatt werden die Kostenanteile der Ortsdurchfahrt und der Neubaustrasse getrennt aufgeführt.
43	18	<ul style="list-style-type: none"> - Entlastung Rickenbach – Hägendorf muss als A-Programm aufgewertet werden 	<ul style="list-style-type: none"> - Die ERO+ wurde im Agglomerationsprogramm 2. Generation als B-Massnahme eingereicht. Der Bund anerkennt den Nutzen der Massnahme. Das Projekt wurde jedoch vom Bund aufgrund der hohen Kosten zurückgestellt. Im Prozess wurden Optimierungen an der bisherigen Projektvariante vorgenommen. Die Massnahme wird neu als B-Massnahme ins AP AareLand 3. Generation aufgenommen.
44	23	<ul style="list-style-type: none"> - Mit der ERO wurde Olten und Wangen b/Olten entlastet, dafür wurde entgegen allen Informationen das Mittelgäu Kappel, Gunzgen bis nach Oensingen mit Verkehr gesegnet. 	
45	18	<ul style="list-style-type: none"> - Entlastung Rickenbach – Hägendorf muss rasch möglichst realisiert werden. 	
46	13	<ul style="list-style-type: none"> - MIV302C (ERO+) sollte längerfristig wieder eine "B" Massnahme sein! 	

Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe	Stellungnahme
47	18, 23	– Die ERO+ muss angegangen und realisiert werden. Sie darf nicht als C Massnahme gewertet werden.	
48	33	– Massnahme MIV301, Zofingen Aufhebung Niveauübergang Aarburgerstrasse: Die Massnahme macht eine rückwärtige Erschliessung von verschiedenen Liegenschaften resp. Quartieren erforderlich. Diese Kosten sind im Gesamtprojekt für die Aufhebung Niveauübergang einzurechnen.	– Dies ist so vorgesehen. Die Kosten werden entsprechend berechnet und aufgeführt.
49	12	– Aarebrücke in Aarau, Fuss- und Veloverkehr: Infolge Verzögerung durch ein hängiges Beschwerdeverfahren aufnehmen. Stadt und Kanton sind trotzdem frei, einem früheren Baubeginn nach Abwägung von Vor- und Nachteilen unter Verzicht auf die Bundesmittel zuzustimmen.	– Dabei handelt es sich um projektbegleitende Massnahmen zur Aarebrücke. Grundsätzlich kann die Massnahme (ehemalige B-Massnahme aus dem AP AareLand 2G) ins AP AareLand 3G aufgenommen werden. Die Abteilung Tiefbau des Kantons Aargau bezweifelt allerdings, ob die aufgeführten 10 Mio. CHF erreicht werden können.
50	24	– Bemerkung zur Massnahme FVV309B Aarburg/Olten, Fuss- und Veloverkehrsverbindung: Der Beschrieb unter <i>Schwachstellen und Handlungsbedarf</i> , Band 2 Massnahmenblätter Seite 84, ist zu präzisieren (Koordination mit FVV308 B Aarburg, Fuss- und Veloverkehrsverbindung Aarburg Nord).	– Der Beschrieb wird präzisiert (gegenseitiger Hinweis auf andere Massnahmen).
51	7	– Nein: FVV310B Niederamt Veloschnellroute Aarau-Olten – Der Gemeinderat sieht die Notwendigkeit für die Ergänzungen auf der Veloschnellroute Olten-Aarau nicht. Die Priorität ist von B auf C zu verschieben, weil das Kosten-Nutzen-Verhältnis nicht realistisch erscheint.	– Die Trägerschaft ist der Auffassung, dass eine Veloschnellverbindung Olten-Aarau wegen ihrer Attraktivität ein grosses Potential für zusätzliche Velofahrten aufweist. Die Priorität B bleibt aus folgenden Gründen bestehen: Die Mobilitätsstrategie Olten setzt insbesondere auf die beiden Pfeiler ÖV und Fuss- und Veloverkehr. Von Westen (Mittelgäu) her soll die Veloroute Nr. 50 nebst dem Freizeit- auch für den Alltags- und Pendlerverkehr attraktiver geführt werden. Diese optimierte (direkt, weniger Steigungen, asphaltiert) Linieneinführung zwischen Hägendorf und Olten soll im Frühjahr 2017 umgesetzt werden. Von Süden und Osten her fehlen solche attraktive Verbindungen. Die geplanten Veloschnellrouten können diese Lücke im Velonetz füllen. Damit kann eine Umlagerung vom motorisierten Verkehr auf das Zweirad erreicht werden. Nur so ist eine Weiterentwicklung im Raum Olten noch vernünftig.
52	25	– FVV310B Niederamt Veloschnellroute Aarau-Olten – Der Gemeinderat sieht die Notwendigkeit für die Ergänzung auf der Veloschnellroute Olten-Aarau nicht. Die Priorität ist von B auf C zu verschieben.	Von Westen (Mittelgäu) her soll die Veloroute Nr. 50 nebst dem Freizeit- auch für den Alltags- und Pendlerverkehr attraktiver geführt werden. Diese optimierte (direkt, weniger Steigungen, asphaltiert) Linieneinführung zwischen Hägendorf und Olten soll im Frühjahr 2017 umgesetzt werden. Von Süden und Osten her fehlen solche attraktive Verbindungen. Die geplanten Veloschnellrouten können diese Lücke im Velonetz füllen. Damit kann eine Umlagerung vom motorisierten Verkehr auf das Zweirad erreicht werden. Nur so ist eine Weiterentwicklung im Raum Olten noch vernünftig.
53	27	– Die Notwendigkeit der Massnahme FW310B (Niederamt, Veloschnellroute Aarau-Olten) wird in Frage gestellt. – Es sollte vorgehend der Realisation noch eine Bedürfnisabklärung gemacht werden.	– Gemäss dem heutigen Strassengesetz ist eine Mitfinanzierung durch den Kanton Solothurn nicht möglich. Allerdings ist eine Strassengesetzrevision vorgesehen, aufgrund dieser dann Velorouten mit kantonalen Bedeutung finanziert werden könnten. – Das Anliegen nach einer Bedürfnisabklärung wird geteilt. Eine Potentialstudie wurde erarbeitet und hat

Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe	Stellungnahme
			den Bedarf bestätigt.
54	35	– Das vorliegende Agglomerationsprogramm ist unseres Erachtens ein stimmiges Gesamtkonzept für den Handlungsraum AareLand. Es bildet eine gute planerische Grundlage für die Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung.	– Wird zur Kenntnis genommen.
55	14	– Die Projekte basieren auf vorgängigen Analysen (Zukunftsbild 2030). Die Gemeinde Oberbuchsitzen ist, mit Ausnahme der Daueraufgaben, durch kein Projekt direkt betroffen.	– Wird zur Kenntnis genommen.

Frage 3: Sollten zusätzliche Massnahmen ausgewählt werden?

Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe	Stellungnahme
56	1; 2; 4; 6; 7; 9; 11; 13; 14; 20; 24; 25; 28; 29	Nein	– Wird zur Kenntnis genommen
57	3	– Neue Massnahmen für den Anschluss an die Massnahme OD12A: Erlinsbach SO der 2. Generation in der nächsten Generation berücksichtigen. – Hauptstrasse ab Dorfplatz (Kreisel Löwen bis Erzbachquerung im heutigen kantonalen Projekt K 243 Saalhofstrasse, Ersatz Bachdurchlass, B-7165 Erzbach)	– Die Massnahme OD12: Erlinsbach, Ortsdurchfahrt des AP AareLand 2. Generation wird realisiert. Eine Weiterentwicklung ist durchaus möglich. Zum jetzigen Zeitpunkt ist die Projektreife für eine Eingabe ins AP AareLand 3G jedoch nicht genügend.
58	8	– Die Verbindung vom Nationalbahnweg zum Gleis 40 in Zofingen sollte ebenfalls in das Agglomerationsprogramm der 3. Generation 2019-2022 aufgenommen werden. Es ist davon auszugehen, dass die Parzelle 2537 in den nächsten Jahren überbaut wird. Im Gebiet Gütli wird die strassenmässige Erschliessung zurzeit neu festgelegt und die Baureife hergestellt. Es ist eine neue Gemeindestrasse mit Anschluss an die Untere Grabenstrasse K104 vorgesehen. Die S28 (Lenzburg-Zofingen) wird bei Einführung der neuen S29 ab dem neuen Perron längs dem Gebiet Gütli verkehren. Zu diesem Zweck wurde eine neue Gleisanlage erstellt. Zwischen den Parzellen 1902 und 2537 soll eine direkte Verbindung für den Langsamverkehr zum neuen Perron geschaffen werden. Bei den Perronanlagen sind neue Abstellplätze vorgesehen. Die Massnahme beinhaltet die Erstellung eines kombinierten Rad- und Gehweges (Gemein-	– Die Fuss- und Veloverkehrsverbindung Nationalbahnweg – Bahnhof Gleis 40 wird als A-Massnahme (FVV311A) ins AP AareLand 3G aufgenommen.

Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe	Stellungnahme
		destrasse bis Perron) sowie Zweiradabstellanlagen längs dem neu erstellten Perron (Gleis 40). – Damit wird eine zweckmässige Ergänzung zu den bereits eingereichten Massnahmen geschaffen, mit denen der Zugang zum Bahnhof für den Fuss- und Veloverkehr wesentlich verbessert wird.	
59	30	– Massnahme Zofingen: Aufhebung Niveauübergang Aarburgerstrasse K104 Es ist zu beachten, dass mit der Umsetzung dieser Massnahme das angrenzende Siedlungsgebiet der Gemeinde Oftringen, welches bisher teilweise durch die Aarburgerstrasse erschlossen war, aufgrund der neuen Kunstbauten und Niveauverhältnisse, neu rückwärtig erschlossen werden muss. – Das Projekt Niveauaufhebung Nationalbahn als Verursacher dieser zusätzlichen rückwärtigen Erschliessung im Gemeindegebiet Oftringen, ist deshalb als Kostenträger für diese Auswirkungen zu belasten und als Gesamtprojekt zu betrachten.	– Dies ist so vorgesehen. Die Kosten werden entsprechend berechnet und aufgeführt.
60	33; 35	– Das vorliegende Agglomerationsprogramm enthält namentlich für die Region Zofingen mehrere gewichtige Vorhaben, insbesondere sind dies die Aufwertung der Oltnerstrasse in Aarburg, die Wiggertalstrasse sowie, die Sanierung Niveauübergang K104. Die Einstufung dieser Vorhaben im A-Horizont ist aus der Sicht der Region richtig und erwünscht. Allerdings ist dies, angesichts der Komplexität der Projekte, auch ambitioniert. Es ist deshalb nötig, dass die diesbezüglichen Planungsarbeiten unter Federführung des Kantons mit der erforderlichen Dringlichkeit weitergeführt werden. Da der Bund die Umsetzungsperformance in der Beurteilung der Programme verstärkt gewichtet, ist es wichtig, dass die Vorhaben auch zeitgerecht realisiert werden können. – Dort wo nötig, ist auch zusammen mit den betroffenen Gemeinden die gemeindeübergreifende Abstimmung der Planung und Mitfinanzierung abzustimmen.	– Die Einschätzung wird geteilt.
61	12	– Aarau, Projekt Veloparking "Ring am Bahnhof": Vor wenigen Wochen hat der Stadtrat das Stadtbauamt beauftragt, eine Machbarkeitsstudie für ein Veloparking im Bereich des ehemaligen Güterplatzes in Auftrag zu geben. Der Grund liegt bei einem massiv zu kleinen Angebot im Bereich des Aarauer Bahnhofs für die Velofah-	– Das Veloparking „Ring am Bahnhof“ wird als A-Massnahme (FVV309A) ins AP AareLand 3. Generation aufgenommen.

Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe	Stellungnahme
		renden aus östlicher Richtung, dies im Zusammenhang mit dem Wegfall der Veloparkplätze auf dem Güterplatz durch das Bauvorhaben "Erweiterung Bahnhofneubau". – Die Kosten werden sich voraussichtlich im Rahmen von rund 1 Mio. Franken bewegen. Die Realisierung könnte in der ersten Jahreshälfte 2019 erfolgen. Die Federführung liegt bei der Stadt.	
62	15	– Zukunftsbild 3. Band, Seite 11, Massnahme M2.6: Die Erreichung dieses Ziels ist bei der vom Kanton Solothurn geplanten Optimierung des Anschlusses Egerkingen, soweit nicht der ASTRA-Perimeter betroffen ist, zu überprüfen und ggf. mit einer entsprechenden Massnahme ins Agglomerationsprogramm einzugeben [siehe Beilage]	– Eine entsprechende Massnahme zur Verbesserung des Anschlusses Egerkingen ist im AP AareLand 2. Generation eingegeben worden: VM1A: Umsetzung Verkehrsmanagement Gäu. Die Realisierung ist ab 2018 vorgesehen.
63	21	– Eine zusätzliche Eingabe der Gemeinde Schöffland für die Umsetzung der geplanten Neubaumassnahmen im Bereich ÖV-Drehscheibe Bahnhof und Buswendeschleife (Überbauung Bahnhofareal).	– Die intermodale ÖV-Drehscheibe Schöffland wird als A-Massnahme (ÖV302A) ins AP AareLand 3. Generation aufgenommen.
64	22	– Verkehrsproblematik Raum Aarau/Niederamt - A1. – Verkehrsfluss-Verlagerungen in die Agglos und ländlichen Gebiete durch Steuerungsmassnahmen in den Zentren. – Erhalt der Wohnqualität der ländlichen Gegenden. – Optimierung der Bärenkreuzung in Kölliken.	– Zurzeit werden keine Verbindungen im Niederamt zur Autobahn geplant. Dies ist entsprechend auch im REK Niederamt unter S4.1 als Teilstrategie festgehalten. – Zurzeit wird im Rahmen der Mobilitätsplanung Olten ein Teilkonzept ÖV für das Niederamt bis Ende 2016 erarbeitet. Dazu sind verschiedene Massnahmen zur Verbesserung des ÖV-Angebots im Niederamt vorgesehen. Grundsätzlich werden diese erst 2020/2021 realisiert, da der Kantonsrat bis voraussichtlich 2018 eine Plafonierung des ÖV-Budgets beschlossen hat.
65	27	– Die Anbindung des Niederamts an die Autobahn bedarf einer Verbesserung, um das Wachstum (Verkehrsaufkommen aufgrund neuer Wohn- und Industriegebiete) überhaupt bewältigen zu können. Es ist deshalb ein entsprechendes Projekt als C-Massnahme im Agglomerationsprogramm aufzunehmen (analog Massnahme MIV302C, Umfahrung Hägendorf/Rickenbach).	
66	26	– Für die Veloschnellroute Aarau-Olten sollte eine einheitliche Signalisation ausgeführt werden. – Die Verkehrsanbindung vom Niederamt nach Olten sollte verbessert werden (z.B. Öffnung der Tannwaldstrasse in Olten).	– In einer späteren Phase/Etappe des Projektes ist die Signalisation des Projektes genau zu prüfen. – Die Tannwaldstrasse ist Gemeindestrasse und quert eine Tempo-30-Zone. Daher ist diese auch nicht als Durchgangsstrasse geeignet. Das Begehren ist jedoch von der Stadt Olten zu prüfen.
67	30	– Die Haltestelle SBB Zentrum Oftringen ist Bestandteil der intermodalen ÖV Drehscheibe Oftringen Zentrum. Sie hat deshalb höchste Wichtigkeit für die Zentrumsentwicklung wie auch für	– Wird zur Kenntnis genommen. Die intermodale ÖV-Drehscheibe (SBB-Haltestelle) Oftringen Zentrum wird wegen ihrer Bedeutung mit regionalen Auswirkungen und Bezug zu weiteren Massnahmen im AP

Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe	Stellungnahme
		<p>die Umsetzung einer Arbeitsplatz intensiven Nutzung und des auch bereits genehmigten Wohnschwerpunktes.</p> <ul style="list-style-type: none"> – Die Haltestelle SBB Zentrum Oftringen sollte deshalb als Massnahme im kantonalen Richtplan nicht nur Vororientierungscharakter haben, sondern festgesetzt werden und damit die SBB endlich zu einer verbindlichen Aus- oder Zusage veranlasst werden. 	<p>AareLand 3G als Massnahme geführt. Sie wird jedoch über den separaten Fonds FABI finanziert und ist deshalb als A-Massnahme gelistet. Die Realisierung ist neu in der Zuständigkeit des Bundes. Eine definitive Aussage dazu liegt noch nicht vor.</p> <ul style="list-style-type: none"> – Die langfristige Angebotsplanung ist noch nicht abgeschlossen, zur Festsetzung im kantonalen Richtplan muss das Vorhaben räumlich abgestimmt sein (vgl. dazu Antwort des Regierungsrats des Kantons Aargau auf das Postulat Martin Bhend vom 1. Juli 2009).
68	8	<ul style="list-style-type: none"> – Die Verbindung vom Nationalbahnweg zum Gleis 40 in Zofingen sollte ebenfalls in das Agglomerationsprogramm der 3. Generation 2019-2022 aufgenommen werden. Es ist davon auszugehen, dass die Parzelle 2537 in den nächsten Jahren überbaut wird. Im Gebiet Gütli wird die strassenmässige Erschliessung zurzeit neu festgelegt und die Baureife hergestellt. Es ist eine neue Gemeindestrasse mit Anschluss an die Untere Grabenstrasse K104 vorgesehen. Die S28 (Lenzburg-Zofingen) wird bei Einführung der neuen S29 ab dem neuen Perron längs dem Gebiet Gütli verkehren. Zu diesem Zweck wurde eine neue Gleisanlage erstellt. Zwischen den Parzellen 1902 und 2537 soll eine direkte Verbindung für den Langsamverkehr zum neuen Perron geschaffen werden. Bei den Perronanlagen sind neue Abstellplätze vorgesehen. Die Massnahme beinhaltet die Erstellung eines kombinierten Rad- und Gehweges (Gemeindestrasse bis Perron) sowie Zweiradabstellanlagen längs dem neu erstellten Perron (Gleis 40). – Damit wird eine zweckmässige Ergänzung zu den bereits eingereichten Massnahmen geschaffen, mit denen der Zugang zum Bahnhof für den Fuss- und Veloverkehr wesentlich verbessert wird. 	<ul style="list-style-type: none"> – Die Fuss- und Veloverkehrsverbindung Nationalbahnweg – Gleis 40 inkl. Abstellplätze wird als A-Massnahme (FVV311A) ins AP AareLand 3. Generation aufgenommen.

3.3. Weitere Bemerkungen zum Agglomerationsprogramm

Frage 4: Haben Sie weitere Bemerkungen zum Agglomerationsprogramm?

Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe	Stellungnahme
69	1; 2; 3; 4; 5; 6; 9; 11; 12; 14; 16; 17; 20; 21; 23; 24; 25; 26; 28; 31; 32;	– Nein	– Wird zur Kenntnis genommen

Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe	Stellungnahme
	34; 35		
70	8	– Für den Stadtrat ist das Agglomerationsprogramm der 3. Generation 2019-2022 ein wichtiger Bestandteil einer vernetzten Projektstruktur, die nahtlos an die Vorgängerprogramme anknüpft. Der fokussierte Einsatz der beschränkten Mittel trägt nicht nur der Entwicklung der gebietskörperschaftlichen Einheit der Stadt Zofingen mit ihren klar definierten Zuständigkeiten Rechnung, sondern erweitert den Handlungsraum in die Region resp. Agglomeration (interkommunale Handlungsräume / funktionale Räume). Die Zukunftsperspektiven begünstigen die Entwicklung von Siedlungs- und Infrastrukturen und schaffen gute Voraussetzungen für Alternativen der räumlichen Mobilität. Die Kantone und der Verein AareLand bitten den Regierungsrat, alles daran zu setzen, dass auch kleine Agglomerationen, wie diejenige des AareLandes, in den Genuss von Bundessubventionen kommen.	– Einschätzung wird geteilt.
71	7	– Band 1: Hauptbericht: „Das Wichtigste in Kürze“: Unseres Wissens sind die Richtpläne sowohl des Kantons Aargau als auch des Kantons Solothurn vom Bund noch nicht genehmigt bzw. zur Überarbeitung zurückgewiesen worden. Wir gehen davon aus, dass die Anpassungen auch das Agglomerationsprogramm betreffen. Ein entsprechender Hinweis wäre hier angebracht.	– Falls bis Herbst 2016 die Richtpläne noch nicht genehmigt sind, wird ein entsprechender Hinweis geprüft.
72	7	– Band 1: Hauptbericht: Pt. 3.2 Landschaft/Freiräume und Umwelt: Ergänzung zu 3.2.1 erster Absatz: „...Trennwirkung auf. Umso wichtiger ist die Erhaltung noch vorhandener freier Landschaftsräume.“	– Eine entsprechende Formulierung wird ergänzt.
73	7	– Band 1: Hauptbericht: Ergänzung zu 3.2.3 erster Absatz: „...zu reduzieren: Der Schutz des Kulturlandes ist zu verstärken, Landschaftswerte sind gezielt...“	– Eine entsprechende Formulierung wird ergänzt.
74	7	– Band 1: Hauptbericht, Ergänzung zu 4.1 „Richtplanrevisionen“: Die in der Volksabstimmung 3. März 2013 bestätigte Revision des RPG verlangt konkrete Massnahmen gegen die Zersiedlung, einen besseren Schutz des Kulturlandes, eine klarere Trennung von Bau- und Nichtbaugebiet, innere Verdichtung der Bauzonen und eine ge-	– Eine entsprechende Formulierung wird ergänzt.

Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe	Stellungnahme
		<p>meindeübergreifende Planung. Diese Vorgaben sind mit der Richtplanrevision umzusetzen. Die Massnahmen des Agglomerationsprogramms sind darauf abzustimmen.</p>	
75	7	<p>– Band 1: Hauptbericht, 4.2 Sieben Stossrichtungen (vgl. auch Band 3 Zukunftsbild): Die Stossrichtungen werden insgesamt begrüsst. Allerdings scheint v.a. die wichtige Stossrichtung 2 bei der Wirtschaftsförderung nicht anzukommen: Noch werden die Gemeinden nach Bauland für Logistikunternehmen angefragt (Mitte April von der Wirtschaftsförderung Region Olten). Es ist jedoch klar festzuhalten, dass bei diesen Unternehmen die Wertschöpfung in keinem Verhältnis zum Landbedarf steht. Ausserdem ist die zusätzliche Verkehrsbelastung erfahrungsgemäss hoch, was angesichts der an der Kapazitätsgrenze liegenden Strassenachsen unerwünscht ist. Solche Betriebe scheinen generell nicht kompatibel mit den neuen Vorschriften des teilrevidierten RPG zu sein.</p>	<p>– Der Kanton Solothurn ist ein wichtiger Logistikstandort und will seine Funktion wahrnehmen. Der Kanton erarbeitet derzeit eine Logistikstrategie. Als Kick-off fand im Juni 2016 ein Seminar mit verschiedensten Teilnehmern zum Thema Logistik statt.</p> <p>–</p>
76	25	<p>– Band 1: Hauptbericht: Zu 4.4.2 öV Der 30-Minuten-Takt im Niederamt wurde von den SBB für 2018 vorgesehen. Der Kanton hat sich dafür einzusetzen, dass dieses Versprechen eingehalten wird.</p>	<p>– Der Kanton setzt sich im Rahmen seiner Möglichkeiten für einen attraktiven Fahrplan ein.</p>
77	7	<p>– Band 1: Hauptbericht, 4.3.2 Kanton Solothurn: Die Erhebungen des ARP (Ampelsystem) zur Siedlungsentwicklung sollen bei der Überarbeitung des Richtplans zwingend einfließen. Reservezonen haben seit Inkrafttreten des RPG am 1.1.1980 (!) keine Rechtsgrundlage mehr. Sie sind entschädigungslos der Landwirtschaftszone zuzuweisen. Mit dem BGE zu Salenstein TG können auch zu grosse Bauzonen unter gewissen Voraussetzungen ohne Entschädigung der Landwirtschaftszone zugewiesen werden. Darauf sind die Gemeinden mit zu grossen Bauzonen aufmerksam zu machen.</p>	<p>– Das Ampelsystem ist eine Grundlage zur Bewertung der räumlichen Leitbilder und Ortsplanungen. Der Handlungsbedarf wird ausgewiesen. Im Richtplan ist wird im Planungsauftrag S1.1.13 darauf hingewiesen.</p> <p>– Nach Artikel 18 RPG kann das kantonale Recht weitere Nutzungszonen vorsehen. Nach § 27 Planungs- und Baugesetz sieht der Kanton Solothurn Reservezonen vor. Die Rechtsgrundlage besteht somit.</p>
78	7	<p>– Band 1: Hauptbericht, 4.4.2 ÖV Angebot AareLand: Der 30` Takt im Niederamt wurde von den SBB für 2018 vorgesehen. Der Kanton hat sich dafür einzusetzen, dass dieses Versprechen eingehalten wird. Gleichzeitig erwarten wir schlankere Anschlüsse aus dem Niederamt nach / von Luzern.</p>	<p>– Der Kanton setzt sich im Rahmen seiner Möglichkeiten für einen attraktiven Fahrplan ein.</p>
79	7	<p>– Band 1: Hauptbericht, 6.1.1 Wirkungsanalyse:</p>	<p>– Mit dem Wirksamkeitskriterium 4 wird beurteilt, ob</p>

Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe	Stellungnahme
		<p>Es ist verdienstvoll, die Massnahmen einer Wirkungsanalyse zu unterziehen. Bei WK 4 fragen wir uns allerdings, ob der Boden (Kulturland) als neben dem Wasser wichtigste Ressource bei der Beurteilung von raumplanerischen Massnahmen prioritär eingeflossen ist. Dies ist zu überprüfen.</p>	<p>die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch vermindert werden können. Dazu gehören die Reduktion der Luftschadstoff- und CO₂-Emissionen (1), die Reduktion der Lärmimmissionen (2) und die Verminderung der Flächenbeanspruchung und Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen (3).</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die generelle Wirkungs- und Relevanzbeurteilung wird vor der Genehmigung des AP durchgeführt. - Die Massnahmen im Einzelnen wurden von der Trägerschaft bereits grob beurteilt. Die Trägerschaft ist der Meinung, dass die Wirksamkeitskriterien bei allen vorgeschlagenen Massnahmen erfüllt sind.
80	29	<ul style="list-style-type: none"> - Band 2, Seite 22 <p>Die Beschriftung der Bildaufnahme ist falsch. Richtig ist: <i>Siedlungsnaher Landschaftsraum in Rothrist / Boningen.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> - Die Beschriftung wird korrigiert.
81	29	<ul style="list-style-type: none"> - Im Band 2 Schlüsselareale SA15 kann in der Spalte „Stand Realisierung“ <i>Masterplan, Gestaltungsplan</i> eingefügt werden. In der Rubrik „Koordinationsbedarf“ öffentliche Mitwirkung 2016, BNO Teilrevision. 	<ul style="list-style-type: none"> - Eine entsprechende Formulierung wird ergänzt.
82	30	<ul style="list-style-type: none"> - Es ist zu beachten, dass die Umsetzung sämtlicher Massnahmen gemeindeübergreifend koordiniert werden. Aufgrund der in Aussicht gestellten Bundesbeiträge (gemäss künftiger Finanzierungsvereinbarung) sollen die Massnahmen zwar fristgerecht, aber für die Gemeinden trotzdem kostenverträglich z.B. in Etappen umgesetzt werden. 	<ul style="list-style-type: none"> - Einschätzung wird geteilt. - Eine entsprechende Formulierung zu Kosten und Umsetzung wird ergänzt.
83	27	<ul style="list-style-type: none"> - Der Umfang der Planunterlagen ist kaum mehr miliztauglich. Für die Behörden sollte der Umfang der Unterlagen inskünftig in einer konzentrierteren Form bereit gestellt werden. 	<ul style="list-style-type: none"> - Eine Zusammenfassung („Das Wichtigste in Kürze“) ist Teil des Hauptberichts. - Der Umfang der Unterlagen ist hauptsächlich durch die Anforderungen des Bundes begründet.
84	10	<ul style="list-style-type: none"> - Die Gemeinde Oberentfelden hat zu den Entwürfen für die 3. Generation nichts zu bemerken und nichts beizufügen. Wir verzichten auf die Einreichung des Fragebogens im Vernehmlassungsverfahren. 	<ul style="list-style-type: none"> - Wird zur Kenntnis genommen.
85	19	<ul style="list-style-type: none"> - Der Gemeinderat hat die Unterlagen an seiner Sitzung vom 9. Mai 2016 behandelt und festgestellt, dass für die 3. Generation insgesamt 17 Verkehrsmassnahmen für die Mitfinanzierung durch den Bund eingereicht werden. Die finanziell gewichtigsten Projekte sind die Aufwertung der Oltnerstrasse und die Wiggertalstrasse Abschnitt Nord inkl. flankierender Massnahmen auf der Ortsdurchfahrt Rothrist mit einem Investitionsvolumen von je CHF 25 Mio. 	<ul style="list-style-type: none"> - Wird zur Kenntnis genommen.

Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe	Stellungnahme
		<p>Das Investitionsvolumen der Projekte ist tiefer als in den vorangehenden Generationen. Im Kanton Solothurn werden nur wenige neue Massnahmen vorgeschlagen. Oensingen liegt nicht einmal im Betrachtungsperimeter. Aus diesem Grund verzichtet die Gemeinde Oensingen, den Fragebogen auszufüllen resp. eine Stellungnahme abzugeben.</p>	
86	28	<ul style="list-style-type: none"> - Der Gemeinderat schliesst sich in seiner Haltung der eingereichten Stellungnahme des Regionalverbandes Zofingenregion an. - Die Region Zofingen resp. das Wiggertal ist mit der stetigen Entwicklung im Bereich Siedlung und Verkehr besonders stark betroffen. Wir bitten deshalb um Beachtung und Berücksichtigung der Eingabe des Regionalverbandes Zofingenregion. 	<ul style="list-style-type: none"> - Wird zur Kenntnis genommen.
87	33; 35	<ul style="list-style-type: none"> - Die Agglomerationsprogramme der 1., 2. und 3. Generation beinhalten verschiedene Massnahmen in der Region, welche einen funktionalen Zusammenhang aufweisen. Dies sind insbesondere die verschiedenen Projekte an der K 104, die Wiggertalstrasse sowie das Verkehrsmanagement Wiggertal. In diesem Sinn bilden die verschiedenen Programmgenerationen hier eine vernetzte Projektstruktur ab, welche sich zu einem Gesamtkonzept zusammenschließen. - Die Umsetzung der Projekte aus der 1. Generation ist teilweise im Verzug, dies betrifft namentlich die Knotensanierungen an der K104 sowie das Verkehrsmanagement Wiggertal. Es ist deshalb aus unserer Sicht wichtig, dass im Bericht zur 3. Generation der „Rote Faden“ dieser verschiedenen Projekte aufgezeigt und gut begründet wird. Im Umsetzungsreporting, welches Bestandteil des Berichts ist, muss deshalb ein möglichst genauer Fahrplan für die Realisierung der verschiedenen Vorhaben aufgezeigt werden. Dies erscheint uns gerade auch im Hinblick auf die Beurteilung der neu eingereichten Vorhaben durch den Bund als wichtig. 	<ul style="list-style-type: none"> - Wird zur Kenntnis genommen - Im Hauptbericht wurde ein neues Kapitel (Kap. 2) zum Umsetzungsreporting der Agglomerationsprogramme 1. und 2. Generation ergänzt. Zum Stand der Umsetzung im Detail wird in einem Anhang zum Hauptbericht in Tabellenform Bericht erstattet.

4. Verzeichnis der Eingaben im Rahmen der Behördenvernehmlassung

Nr.	Mitwirkende	Datum	Nr.	Mitwirkende	Datum
1	Gemeinde Küttigen	18.04.16	19	Gemeinde Oensingen	19.05.16
2	Gemeinde Däniken	28.04.16	20	Gemeinde Brittnau	19.05.16
3	Gemeinde Erlinsbach (Solothurn)	25.04.16	21	Gemeinde Schöffland	20.05.16
4	Gemeinde Unterentfelden	15.04.16	22	Gemeinde Kölliken	20.05.16
5	Gemeinde Wikon	28.04.16	23	Gemeinde Gunzgen	22.05.16
6	Gemeinde Gretzenbach	12.05.16	24	Stadt Olten	23.05.16
7	Gemeinde Schönenwerd	12.05.16	25	Gemeinde Niedergösgen	23.05.16
8	Gemeinde Zofingen	04.05.16	26	Gemeinde Winznau	24.05.16
9	Gemeinde Aarburg	10.05.16	27	Gemeinde Starrkirch-Wil	24.05.16
10	Gemeinde Oberentfelden	13.05.16	28	Gemeinde Strengelbach	30.05.16
11	Gemeinde Pfaffnau	13.05.16	29	Gemeinde Rothrist	30.05.16
12	Stadt Aarau	18.05.16	30	Gemeinde Oftringen	30.05.16
13	Gemeinde Boningen	17.05.16	31	Gemeinde Kestenholz	30.05.16
14	Gemeinde Oberbuchsiten	17.05.16	32	Gemeinde Obergösgen	30.05.16
15	Gemeinde Egerkingen	18.05.16	33	Regionalverband zofingenregio	13.05.16
16	Gemeinde Suhr	16.05.16	34	Aarau Regio	13.05.16
17	Gemeinde Trimbach	19.05.16	35	Verein AareLand	20.05.16
18	Gemeinde Rickenbach	19.05.16			