

Departement BVU Kanton Aargau
Departement BJD Kanton Solothurn



Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung

AareLand
Netzstadt *AarauOltenZofingen*

Zusammenfassung - Schlussbericht



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

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	4
Einleitung	6
1 Grundlagen und Ziele	7
1.1 Ein Gemeinschaftswerk der Kantone Aargau und Solothurn	7
1.2 Perimeter und Ziele	7
1.3 Ausgangslage: Sinkende Standortattraktivität der Agglomerationen	8
1.4 Ziele und Strategien: Mit dem Agglomerationsprogramm AareLand die Zukunft gestalten	9
2 Die Massnahmen im Agglomerationsprogramm AareLand	11
2.1 Leitprojekte für den Gesamtraum	12
2.2 Leitprojekte im Teilraum Aarau	14
2.2.1 Leitprojekt Aufwertung Zentrum Aarau	14
2.2.2 Leitprojekt Aufwertung Achse Staffelegg-Küttigen-Aarau	15
2.3 Leitprojekte im Teilraum Aarau-Suhr-Wynental	16
2.3.1 Leitprojekt Aufwertung Achse Wynental-Suhr-Aarau	16
2.4 Leitprojekte im Teilraum Olten	18
2.4.1 Leitprojekt Entlastung Region Olten plus (ERO plus)	18
2.5 Leitprojekte im Teilraum Olten-Aarau	20
2.5.1 Leitprojekt Aufwertung ÖV-Korridor Olten-Aarau	20
2.5.2 Leitprojekt REK Niederamt	21
2.5.3 Leitprojekt Übergeordnete Erschliessung Niederamt	22
2.6 Leitprojekte im Teilraum Zofingen-Wiggertal-Olten	22
2.6.1 Leitprojekt Aufwertung Wiggertalachse Zofingen-Oftringen-Aarburg	22
2.6.2 Leitprojekt Aufwertung Zentrum Zofingen	24
3 Ein Agglomerationsprogramm mit guter bis sehr guter Wirkung	25
3.1 Kosten	25
4 Organisation der Trägerschaft	26
4.1 Anforderungen des Bundes	26
4.2 Trägerschaft für das Agglomerationsprogramm AareLand	26
4.2.1 Leistungsvereinbarung mit dem Bund	27
4.2.2 Trägerschaft	27
4.2.3 Sicherstellung der Verbindlichkeit	28
5 Vernehmlassung / Mitwirkung	30
Ausblick	31
Anhang	33

Vorwort

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

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

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

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

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

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

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

DEPARTEMENT
BAU, VERKEHR UND UMWELT

BAU-
UND JUSTIZDEPARTEMENT

Vorsteher
Peter C. Beyeler
Regierungsrat

Vorsteher
Walter Straumann
Regierungsrat

Einleitung

Der vorliegende Bericht ist eine Zusammenfassung des Schlussberichts Agglomerationsprogramm AareLand Netzstadt *AarauOltenZofingen*, welcher Ende 2007 beim Bund zur Prüfung mit dem Antrag zur Mitfinanzierung der Verkehrsinfrastrukturen eingereicht worden ist.

In Kapitel 1 sind die wichtigsten Grundlagen und Ziele des Schlussberichts in einer Übersicht dargestellt. Die Massnahmen in den verschiedenen Teilräumen (Kapitel 2) werden detailliert abgebildet. Ebenfalls zusammengefasst sind die Wirkungen und Kosten der Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm (Kapitel 3). Ausführlicher dargestellt wird die Trägerschaft (Kapitel 4) und damit zusammenhängend die Sicherstellung der Verbindlichkeit. Im Anhang befinden sich weiter die Übersichtsliste sowie die Übersichtskarte mit allen Infrastrukturmassnahmen des Agglomerationsprogramms.

Der gesamte Schlussbericht mit den detaillierten Analysen, Zielen, Massnahmen, Auswirkungen und dem Controlling steht auf dem Internet unter www.ag.ch/raumentwicklung resp. www.so.ch/departemente/bau-justiz/amt-fuer-raumplanung/ zur Verfügung.

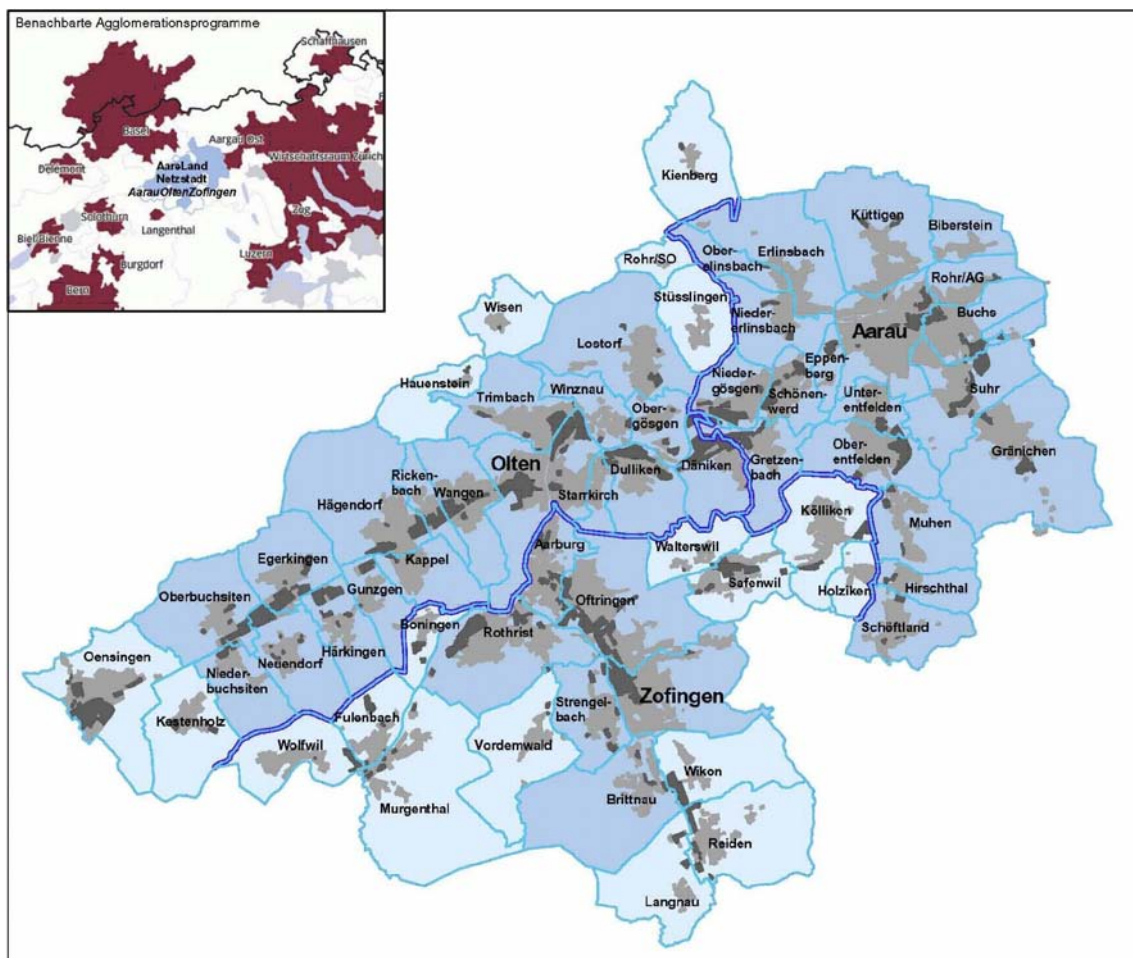
1 Grundlagen und Ziele

1.1 Ein Gemeinschaftswerk der Kantone Aargau und Solothurn

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

1.2 Perimeter und Ziele

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



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



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

1.3 Ausgangslage: Sinkende Standortattraktivität der Agglomerationen

Die Warnzeichen für die zukünftige Entwicklung sind nicht zu übersehen:



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

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

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

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

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

1.4 Ziele und Strategien: Mit dem Agglomerationsprogramm AareLand die Zukunft gestalten

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

Teilraum Aarau:

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



Teilraum Olten:

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

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

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

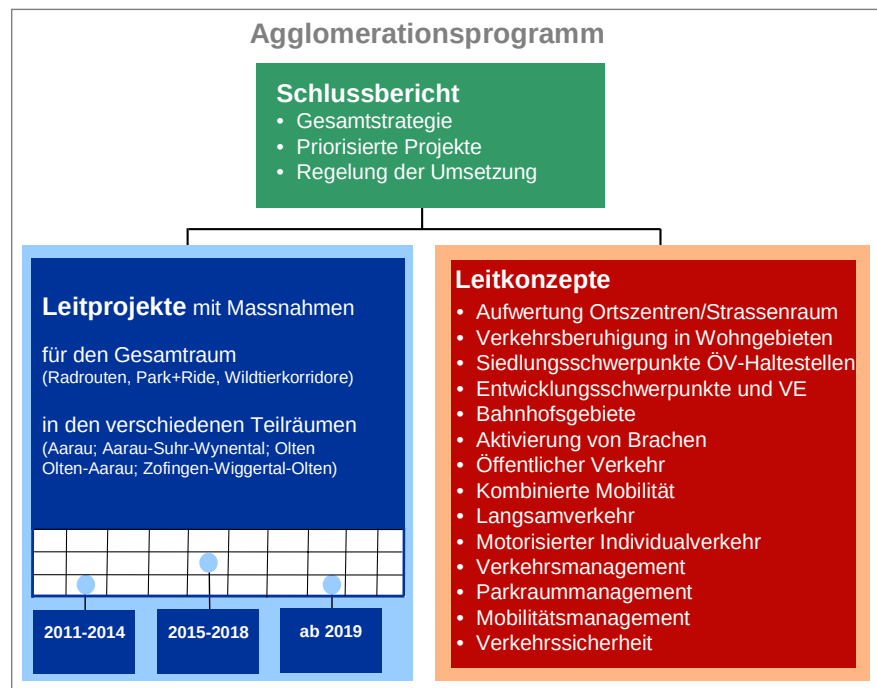
Teilraum Zofingen:

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

2 Die Massnahmen im Agglomerationsprogramm AareLand

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

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



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

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

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



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



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

2.1 Leitprojekte für den Gesamtraum

Radrouten

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



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

Infrastruktur Park + Ride

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

Pärke und Freiräume

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



Wildtierkorridore

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

2.2 Leitprojekte im Teilraum Aarau

2.2.1 Leitprojekt Aufwertung Zentrum Aarau

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

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

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

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

Realisierung verschiedener Busspuren und Dosierungen auf den Einfallsrouten ins Zentrum.

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

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

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

2.2.2 Leitprojekt Aufwertung Achse Staffelegg-Küttigen-Aarau

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

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

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

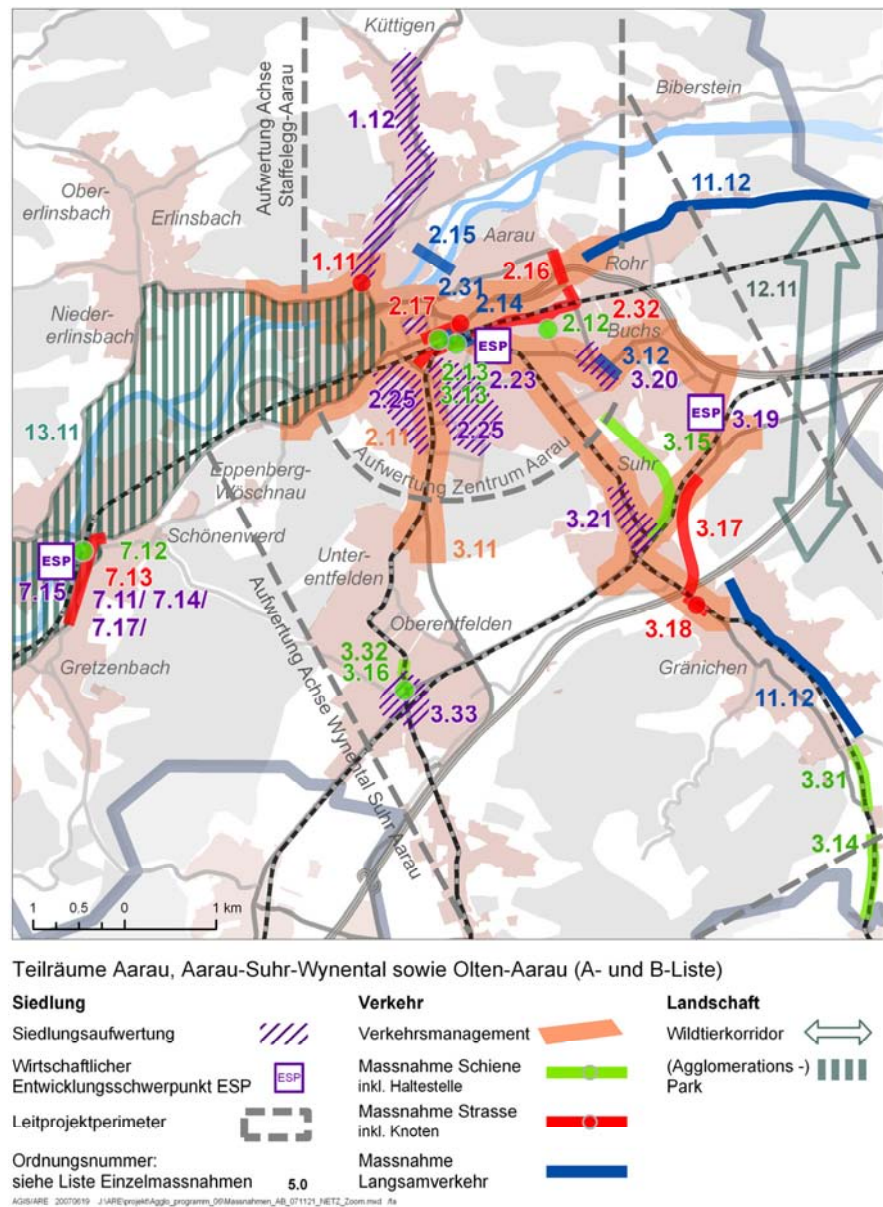


Abbildung 1: Leitprojekte und Massnahmen in den Teilräumen Aarau, Aarau-Suhr-Wynental sowie Olten-Aarau (A- und B-Projekte)

2.3 Leitprojekte im Teilraum Aarau-Suhr-Wynental

2.3.1 Leitprojekt Aufwertung Achse Wynental-Suhr-Aarau

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



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

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

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

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

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

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

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

2.4 Leitprojekte im Teilraum Olten

2.4.1 Leitprojekt Entlastung Region Olten plus (ERO plus)

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

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

Für den Zeitraum bis 2011 (Vorleistungen):

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

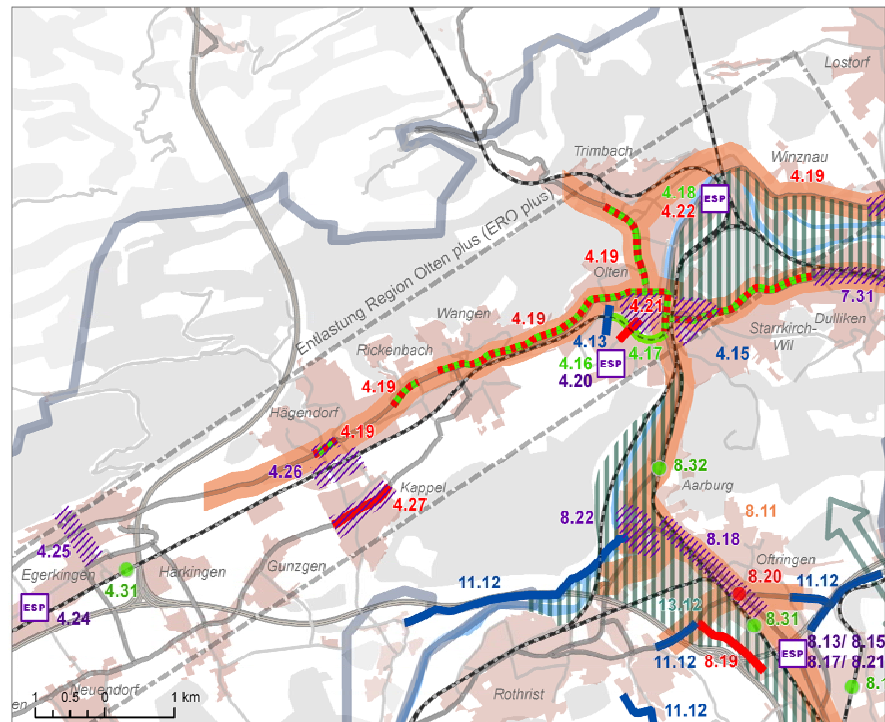
Für den Zeitraum ab 2011:

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



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

Wohn- und Arbeitsnutzungen entwickelt. Dazu gehört die Realisierung zweier Entwicklungsschwerpunkte in Olten und die Aufwertung der Ortszentren in Hägendorf (inkl. Bahnhofsgebiet) und Egerkingen (inkl. ESP). Generell werden Attraktivitätssteigerungen durch Strassenumgestaltung, Buspriorisierung, Verbesserungen für den Langsamverkehr bei diversen Ortsdurchfahrten und Lärmschutzmassnahmen gemäss Strassenlärm-Sanierungsprojekt erreicht.



Teilraum Olten (A- und B-Liste)

Siedlung

Siedlungsaufwertung



Wirtschaftlicher Entwicklungsschwerpunkt ESP



Leitprojektperimeter



Ordnungsnummer:
siehe Liste Einzelmassnahmen

5.0

ARIS/ARE: 2007/06/19 1:14 RE/emp/Agg/programm/018/Massnahmen_18_07/1711/NETZ_Zoom.mxd ita

Verkehr

Verkehrsmanagement



Massnahme Schiene und Bus inkl. Haltestelle



Massnahme Strasse inkl. Knoten



Massnahme Langsamverkehr



Landschaft

Wildtierkorridor



(Agglomerations-) Park



Abbildung 2: Leitprojekte und Massnahmen im Teilraum Olten (A- und B-Projekte);
(Legendenergänzung: rot/grüne Linie entspricht Lärmschutzmassnahme 4.19)

Im Fokus steht die Entwicklung eines neuen Stadtquartiers ESP Olten SüdWest auf dem stillgelegten Industrieareal der Zementindustrie und Betonwarenherstellung (300'000 m²). Die Zonierung als «Zentrumszone SüdWest» sieht Geschäfts- und Wohnnutzungen, Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe und öffentliche Bauten und Anlagen vor. Es entsteht eine städtebaulich bedeutsame Verbindung von der Hammerallee unter dem Bahnhof Hammer durch in das Entwicklungsgebiet Olten SüdWest. Die Einbindung des neuen Stadtteils in das Oltners Stadtleben erfolgt mit regionalen Veranstaltungen und Events auf dem Areal Olten SüdWest. Die Belegung wird mit der Ansiedlung temporärer Nutzungen und schrittweiser

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

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

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

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

2.5 Leitprojekte im Teilraum Olten-Aarau

2.5.1 Leitprojekt Aufwertung ÖV-Korridor Olten-Aarau

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

2.5.2 Leitprojekt REK Niederamt

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

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



Die Dorfkernelumfahrung Schönenwerd besteht aus einem Strassenumbau im Bereich Bahnhofstrasse und einem neuen Strassenabschnitt (ca. 350 m) mit flankierenden Massnahmen. Mit der Dorfkernelentlastung wird die stark befahrene Oltnenstrasse durch das Dorfzentrum entlastet. Die Ortszentren von Obergösgen, Dulliken und Erlinsbach SO werden durch Strassenraumgestaltungen aufgewertet.

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

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

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

2.5.3 Leitprojekt Übergeordnete Erschliessung Niederamt

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

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

2.6 Leitprojekte im Teilraum Zofingen-Wiggertal-Olten

2.6.1 Leitprojekt Aufwertung Wiggertalachse Zofingen-Oftringen-Aarburg

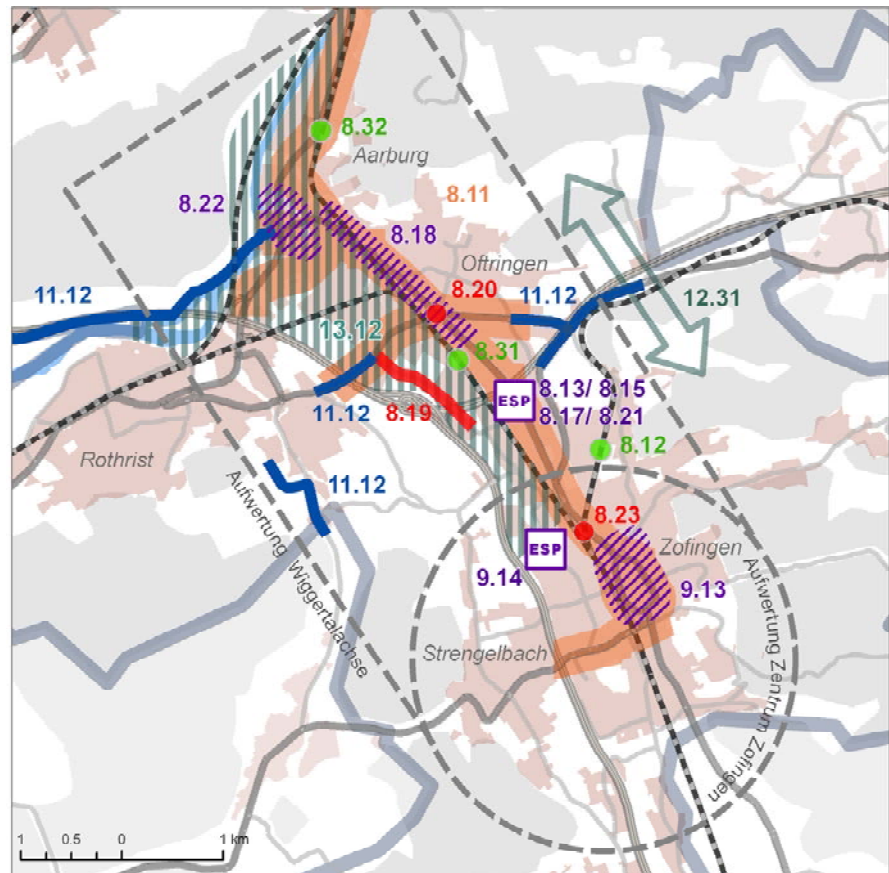
Das Leitprojekt hilft, die grosse Dynamik in diesem Gebiet in geordnete Bahnen zu lenken. Der Individualverkehr wird durch ein flächendeckendes, regional abgestimmtes Gesamtkonzept Parkierung und den schrittweisen Ausbau eines Verkehrsmanagementsystems unter Einbezug der Autobahn A1 geordnet. Die Dosierungen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

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



Bereits vor 2010 wurde die Wiggertalstrasse auf dem Abschnitt Industrie bis zur Kehrichtverbrennungsanlage ausgebaut. Der mittelfristige Ausbau der Wiggertalstrasse von der Kehrichtverbrennungsanlage bis zur Bernstrasse ermöglicht die Verflüssigung des Verkehrs, die Aufwertung des Zentrums Oftringen und die Entwicklung und **siedlungsverträglichere Anbindung** an die nahe liegenden Autobahnanschlüsse. Der urbane Entwicklungsraum Wiggertal kann mit dem ESP Oftringen/Aarburg (Fach-

markt, Produktion, evtl. Güter, Transport) seine Chancen wahren und sich stärken.



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

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

Abbildung 3: Leitprojekte im Teilraum Zofingen - Wiggertal - Olten (A- und B-Projekte)

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

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

- Verlegen Haltestelle Küngoldingen
- Neue Haltestelle Oftringen Zentrum
- Neue Haltestelle Aarburg Höchi

- Verkehrsmanagement Region Wiggertal inkl. Busspuren
(Koordination mit Kt. SO und Autobahn)
- Ausbau der Wiggertalstrasse Oftringen (KVA - K235 Bernstrasse)
- Knotensanierungen K104 Zofingen bis Zentrum Oftringen
- Sanierung Bahnübergang Aarburgerstrasse K104/Nationalbahn Zofingen
- Fuss- und Radwegnetz für eine umweltschonende Erschliessung des Agglomerationsparks

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

2.6.2 Leitprojekt Aufwertung Zentrum Zofingen

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

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

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

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

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

- Parkleitsystem Zofingen

3 Ein Agglomerationsprogramm mit guter bis sehr guter Wirkung

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

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

3.1 Kosten

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

Bei einer reduzierten Beteiligung des Bundes würde die Umsetzung verzögert oder Projekte müssten gestrichen werden. Dies würde auch die Gesamtwirkung des Programms reduzieren.

4 Organisation der Trägerschaft

4.1 Anforderungen des Bundes

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

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

4.2 Trägerschaft für das Agglomerationsprogramm AareLand

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

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

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

4.2.1 Leistungsvereinbarung mit dem Bund



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

4.2.2 Trägerschaft

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

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

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

Im Fragebogen zur Vernehmlassung des Agglomerationsprogramms wurde gefragt, ob die angesprochenen regionalen Organisationen und ihre Agglomerationsgemeinden mit dem vorliegenden Agglomerationsprogramm und mit den weiteren Schritten zur Umsetzung des Programms

grundsätzlich einverstanden sind und ob sie allenfalls Ergänzungsvorschläge haben. Die Auswertung der Antworten dokumentiert die politische Abstützung des Programms bei den Gemeinderäten der Agglomerationsgemeinden und den beteiligten regionalen Organisationen.

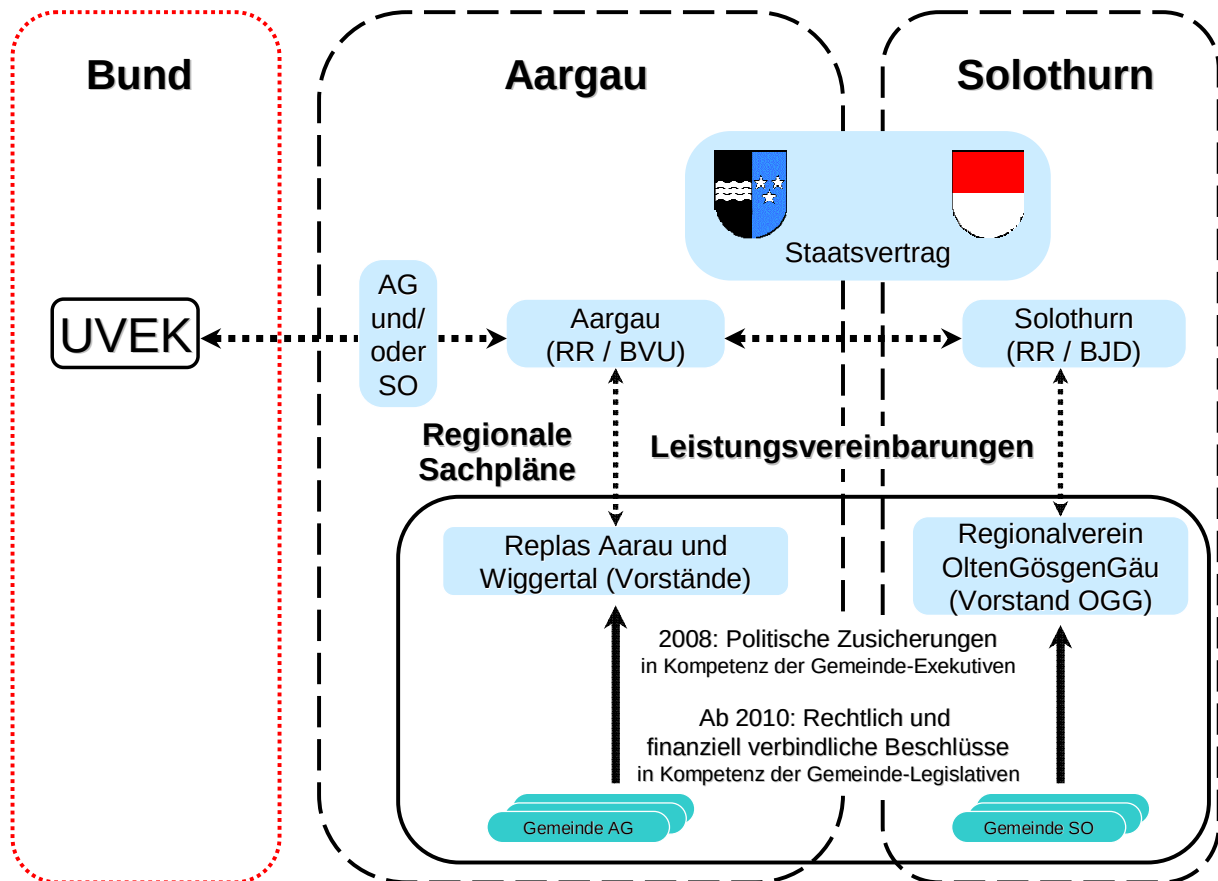


Abbildung 4: Trägerschaftsmodell Agglomeration AareLand

4.2.3 Sicherstellung der Verbindlichkeit

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

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

der Finanzierungsbeschlüsse der zuständigen kantonalen Organe umzusetzen.

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

5 Vernehmlassung / Mitwirkung

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

Ausblick

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



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

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

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

Anhang

- Leitprojekte mit Massnahmen in der Übersichtskarte
- Leitprojekte mit Auflistung der Massnahmen auf der Übersichtsliste