

Kanton Aargau / Kanton Solothurn

Agglomerationsprogramm AareLand

4. Generation

Auswertungsbericht zur Behördenvernehmlassung und öffentlichen Mitwirkung

Aarau/Solothurn, 20. Januar 2021

Inhalt

Inhalt	2
1. Eingereichte Stellungnahmen	3
2. Gesamteindruck und Schlüsselthemen	4
2.1. Gesamteindruck	4
2.2. Schlüsselthemen und Umgang damit	5
3. Rückmeldungen zum Entwurf des AP AareLand (Fragebogen)	7
3.1. Frage 1: Sind Sie mit dem Agglomerationsprogramm AareLand der 4. Generation grundsätzlich einverstanden?	7
3.2. Frage 2: Sind Sie mit dem Zukunftsbild AareLand der 4. Generation einverstanden?	10
3.3. Frage 3: Wurden die richtigen Massnahmen festgelegt?	14
3.4. Frage 4: Sollten zusätzliche Massnahmen ausgewählt werden?	17
3.5. Frage 5: Sind Sie mit den Massnahmen in Ihrer Gemeinde einverstanden (Terminplan, Realisierungshorizont, Priorisierung)?	19
3.6. Frage 6: Haben Sie weitere Bemerkungen und Kommentare zu den Massnahmen und deren Priorisierung, auch ausserhalb der eigenen Gemeinde?	24
3.7. Frage 7: Haben Sie weitere Bemerkungen zum Agglomerationsprogramm AareLand der 4. Generation?	27
4. Weitere Rückmeldungen zum Entwurf des AP AareLand	30

1. Eingereichte Stellungnahmen

Zum Agglomerationsprogramm AareLand der 4. Generation hat vom 1. September bis 1. November 2020 die Behördenvernehmlassung und öffentliche Mitwirkung stattgefunden. Die Übersicht der 35 eingereichten Stellungnahmen ist nachfolgend aufgeführt.

Gemeinden	Regionen	Weitere
▪ Aarau	▪ Oberbuchsitzen	▪ Cargo sous terrain CST
▪ Aarburg	▪ Oberentfelden	▪ zofingen regio
▪ Boningen	▪ Oensingen	
▪ Brittnau	▪ Oftringen	
▪ Buchs	▪ Olten	
▪ Dagmersellen	▪ Pfaffnau	
▪ Däniken	▪ Rothrist	
▪ Dulliken	▪ Safenwil	
▪ Egerkingen	▪ Starrkirch-Wil	
▪ Fulenbach	▪ Strengelbach	
▪ Gränichen	▪ Stüsslingen	
▪ Gretzenbach	▪ Unterentfelden	
▪ Kölliken	▪ Wangen bei Olten	
▪ Küttigen	▪ Wikon	
▪ Lostorf	▪ Wolfwil	
▪ Murgenthal	▪ Zofingen	

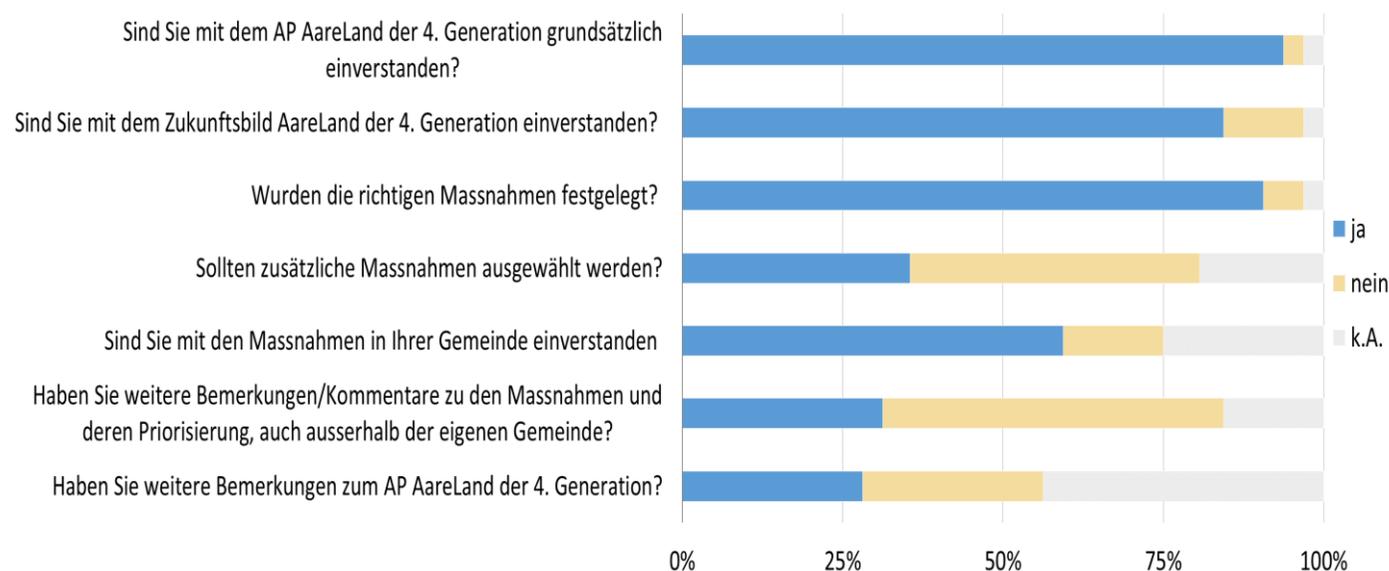
- 23 von 43 bzw. 53% der Gemeinden des Bearbeitungsperimeters und 9 von 22 bzw. 41% der Gemeinden im Betrachtungsperimeter haben sich in der Behördenvernehmlassung geäußert.
- In Bezug auf die Raumtypen sind es: 10 von 12 bzw. 83% Gemeinden des Agglomerationskernraums, 15 von 35 bzw. 43% Gemeinden des Raumtyps Agglomerationskorridor und 7 von 21 bzw. 33% Gemeinden des ländlichen Agglomerationsraums.

2. Gesamteindruck und Schlüsselthemen

2.1. Gesamteindruck

Von den 35 eingereichten Stellungnahmen sind 31 in der Form des zur Verfügung gestellten Fragebogens abgegeben worden. Die grafische Zusammenfassung der entsprechenden Antworten (ja/nein) ist aus der untenstehenden Abbildung ersichtlich:

Abbildung 1: Gesamteindruck und Einschätzung von wichtigen Bausteinen des Agglomerationsprogramms AareLand der 4. Generation



Die zu diesen Fragen eingereichten Bemerkungen sind im Kapitel 3 zu finden.

2.2. Schlüsselthemen und Umgang damit

Nachfolgend sind wichtige im Rahmen der Behördenvernehmlassung eingebrachte Themen und der entsprechende Umgang damit aufgeführt:

- **Zukunftsbild/Ziele:** Zukunftsbild / MOCA-Ziele zu wenig visionär/ambitioniert; zudem fehlen wichtige Zukunftsthemen (z.B. «Mobility as a Service (MaaS)», on-demand-Services, Sharing-Mobility sowie Urban Logistics).
=> Trends im Bereich bessere Vernetzung, Sharing und Digitalisierung im ÖV können z.B. im Zukunftsbild oder den Teilstrategien noch prominenter erwähnt werden. Das Zukunftsbild / die Vision muss auch umsetzbar sein. Die Handlungsmöglichkeiten im Agglomerationsprogramm sind in den oben erwähnten Bereichen begrenzt, d.h. viele der Trends sind von übergeordneten Rahmenbedingungen abhängig.
- **Verkehrsproblematik Raum Olten:** Es ist kein Strategieansatz für die Verkehrsproblematik in Olten vorhanden.
=> ÖV-Ausbau und Velovorzugsrouten als Verlagerungsstrategie sind im Agglomerationsprogramm verankert. Im Bereich Strasse ist dieser Eindruck nachvollziehbar. Ein grosser Ausbau (z.B. neue Umfahrungsstrassen) ist zurzeit nicht realistisch. Im Raum Olten ist bezüglich Siedlungs- und Verkehrsentwicklung sowie den konkreten Gestaltungs- und Lenkungsmaßnahmen eine Zusammenarbeit zwischen Kanton, Stadt und umliegenden Gemeinden nötig. Für die Behandlung der Fragestellungen im Niederamt könnte die Durchführung eines Korridorprozesses zielführend sein. Dieser müsste von den Gemeinden unterstützt werden.
- **Velovorzugsrouten:** Diese Massnahmen sind noch prioritärer zu behandeln/vorzuziehen.
=> Strategisch sind die Velovorzugsrouten prominent im Agglomerationsprogramm behandelt. Velovorzugsrouten stellen aber vor allem im Agglomerationskernraum aufgrund der engen Platzverhältnisse komplexere Projekte dar, welche auch Zeit für die entsprechende Planung/Projektierung benötigen. Für den Abschnitt Zofingen – Aarburg ist im AP der 4. Generation eine Massnahme im A-Horizont enthalten. Im Kanton Solothurn wurde im Jahr 2020 die Erarbeitung des Velonetzplanes von kantonaler Bedeutung gestartet. Die Ergebnisse werden 2021 vorliegen. Parallel dazu wird der Korridorprozess «All-Gäu» durchgeführt. Aus diesen abgestimmten Planungen werden sich Hinweise für die Massnahmen ergeben, welche anschliessend zu konkretisieren sind.
- **Logistik:** Fehlende Aussagen zum Thema Logistik.
=> Auf der Ebene der Teilstrategien wird ein neues Kapitel zum Thema Güterverkehr und Logistik aufgenommen, worin auf die kantonalen Richtpläne verwiesen wird und die Entwicklungen im Bereich Cargo sous terrain aufgezeigt werden.

- **Klima:** Zu geringer Einbezug von Klimaaspekten (Stadtklima, Durchlüftungskorridore usw.)
=> Ein Massnahmenblatt zur hitzeangepassten Siedlungsentwicklung wurde in der Zwischenzeit erstellt und in die definitive Fassung des Agglomerationsprogramm aufgenommen. Zudem kann bei anderen Siedlungsmassnahmen (Schlüsselareale, etc.) noch stärker auf die Zusammenhänge zwischen qualitativ hochstehender Freiraumplanung und Klima hingewiesen werden. Eine eigenständige Klimastrategie ist aber nicht Aufgabe eines Agglomerationsprogramms.

- **Einbezug / Handlungsbedarf der Gemeinden im Betrachtungsperimeter:** Einbezug der Bedürfnisse und der Auswirkungen aus dem Agglomerationsraum auf die umliegenden Gemeinden.
=> Das Agglomerationsprogramm legt den Fokus auf den Raum mit dem grössten Handlungsbedarf. Von den entsprechenden Massnahmen, profitieren auch die umliegenden Gebiete. Auf die Zusammenhänge Agglomerations- und Betrachtungsperimeter kann an einigen Stellen expliziter eingegangen werden.

3. Rückmeldungen zum Entwurf des AP AareLand (Fragebogen)

Legende zum Umgang mit den Bemerkungen

z.K. = Kenntnisnahme

A = Aufnahme

tlw. A = teilweise Aufnahme

KA = Keine Aufnahme

P = Prüfen

3.1. Frage 1: Sind Sie mit dem Agglomerationsprogramm AareLand der 4. Generation grundsätzlich einverstanden?

Gemeinde / Organisation	Antwort	Bemerkungen	Umgang	Kommentar zum Umgang
Aarburg, Boningen, Brittnau, Buchs, Däniken, Egerkingen, Gränichen, Gretzenbach, Küttigen, Lostorf, Oberbuchsiten, Oberentfelden, Oftringen, Pfaffnau, Rothrist, Safenwil, Strengelbach, Stüsslingen, Wangen bei Olten, Wikon, Wolfwil, zofingen regio	ja	--	z.K.	▪ --
Dulliken	ja	▪ siehe unten Anträge	z.K.	▪ Siehe Kommentare unten.

Gemeinde / Organisation	Antwort	Bemerkungen	Umgang	Kommentar zum Umgang
Kölliken	ja	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Grundsätzlich ja. Gleichwohl muss festgehalten werden, dass die geplanten Projekte den Städten und grösseren Gemeinden dient. Die umliegenden, kleineren Gemeinden ziehen davon nur wenig oder gar keinen Nutzen. Im Gegenteil, allfällige zusätzlichen Verkehrsbelastungen sind durch die umliegenden Gemeinden zu tragen (Mehrverkehr, Staus zu Stosszeiten, etc.). Wie bereits bei der 3. Generation mitgeteilt, erscheint der gewählte Ansatz, über die Raumplanung Struktur- und Gesellschaftspolitik zu betreiben, problematisch und aus demokratischer Sicht wohl auch nicht genügend legitimiert. 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Einschätzung wird so nicht geteilt. Massnahmen im Agglomerationskernraum (z.B. ÖV, FVV, komb. Mobilität) dienen auch den umliegenden Gemeinden inkl. deren Erwerbstätigen, welche zu einem grossen Teil im Kernraum arbeiten. ▪ Mit dem Richtplankapitel R «Agglomerationspolitik und Politik für den ländlichen Raum» besteht im Kt. AG die gesetzliche Grundlage für die Erarbeitung der Agglomerationsprogramme. Die Lösung der gemeinsamen (teilweise strukturellen) Probleme der städtischen Gebiete und der ländlichen Räume ist koordiniert anzugehen. Mit der gemeinde- und regionsübergreifenden Planung in den Agglomerationsprogrammen können zukunftsweisende Lösungen erarbeitet werden.
Oensingen	ja	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Das Agglomerationsprogramm wurde professionell ausgearbeitet und ist für uns insgesamt stimmig. Wir begrüssen insbesondere die Definition von Oensingen als Agglomerationskernraum sowie die Aufnahme von mehreren Massnahmen in unserer Gemeinde. ▪ Aufgrund der Herausforderungen von Oensingen, die sich geradezu idealtypisch mit jenen von Agglomerationsräumen decken, erachten wir die Aufnahme von Oensingen in den beitragsberechtigten Perimeter des Agglomerationsprogramm als zwingend. 	z.K. KA	<ul style="list-style-type: none"> ▪ -- ▪ Die Einschätzung wird geteilt. Die Festlegung des beitragsberechtigten Bearbeitungsperimeters im AP der 4. Generation basiert gemäss den Vorgaben des Bundes auf der Definition der beitragsberechtigten Städte und Agglomerationen (BeSA). Aufgrund der mit den Agglomerationsräumen vergleichbaren Herausforderungen wird im Hinblick auf die 5. Generation die Aufnahme von Oensingen in den Bearbeitungsperimeter beim Bund gefordert.

Gemeinde / Organisation	Antwort	Bemerkungen	Umgang	Kommentar zum Umgang
Stadt Aarau, aarau regio, Unterentfelden	ja	<ul style="list-style-type: none"> Die Tendenz des AP geht in die richtige Richtung, es ist aber wenig ambitioniert, um die Probleme bei der Abstimmung zwischen Siedlung, Landschaft und Verkehr effektiv anzupacken und zu entschärfen. 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> Trends im Bereich bessere Vernetzung, Sharing und Digitalisierung im ÖV können z.B. im Zukunftsbild oder den Teilstrategien noch prominenter erwähnt werden. Das Zukunftsbild / die Vision muss auch umsetzbar sein.
Stadt Olten	ja	<ul style="list-style-type: none"> Der Aufbau und die Gliederung des Programms in Analyse, Zukunftsbild, Handlungsbedarf, Teilstrategien und Massnahmen sind nachvollziehbar aber schwer lesbar, was durch die fehlende Zusammenfassung noch erschwert wird. Der beabsichtigte "Rote Faden" muss sich aus der Konsistenz dieser Betrachtungsebenen ergeben. Frage 2 nach dem Zukunftsbild greift insofern zu kurz, wenn nicht auch auf den Handlungsbedarf und die Teilstrategien Bezug genommen wird. 	tlw. A	<ul style="list-style-type: none"> Wie im Entwurf des Berichts vermerkt, wird die Zusammenfassung ergänzt.
Stadt Zofingen	ja	<ul style="list-style-type: none"> Mit dem AP AareLand der 4. Generation sind wir grundsätzlich einverstanden. Der Bericht hat sowohl formell (Lesbarkeit, Graphiken usw.), wie auch materiell noch Ausbaupotenzial (kommunaler Klimaschutz und Digitalisierung). 	tlw. A	<ul style="list-style-type: none"> Lesbarkeit/Grafiken werden soweit möglich noch optimiert. Ein Massnahmenblatt zur hitzeangepassten Siedlungsentwicklung wurde in der Zwischenzeit erstellt und in die definitive Fassung des AP aufgenommen. Zudem kann bei anderen Siedlungsmassnahmen (Schlüsselareale, etc.) noch stärker auf die Zusammenhänge zwischen qualitativ hochstehender Freiraumplanung und Klima hingewiesen werden. Eine eigenständige Klimastrategie ist aber nicht Aufgabe eines Agglomerationsprogramms.
Starrkirch-Wil	nein	<ul style="list-style-type: none"> Nur teilweise einverstanden (siehe Bemerkungen Frage 2) 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> Siehe Kommentar unter Frage 2.

3.2. Frage 2: Sind Sie mit dem Zukunftsbild AareLand der 4. Generation einverstanden?

Gemeinde / Organisation	Antwort	Bemerkungen	Umgang	Kommentar zum Umgang
Aarburg, Boningen, Brittnau, Buchs, Däniken, Gretzenbach, Kölliken, Küttigen, Lostorf, Oberbuchsiten, Oberentfelden, Oftringen, Pfaffnau, Rothrist, Safenwil, Strengelbach, Stüsslingen, Wangen bei Olten, Wikon, Wolfwil, zofingen regio	ja	--	z.K.	▪ --
Dulliken	ja	▪ siehe unten Anträge	z.K.	▪ Siehe Kommentare unten.
Egerkingen	ja	▪ Der Raum Egerkingen hat sich in den letzten Jahren dynamisch entwickelt. Es ist deshalb wichtig, dass dieser Raum in den verschiedenen Themenbereichen möglichst gut in das AP eingebunden wird.	z.K.	▪ Alle Teilräume des AareLands werden in den verschiedenen Themenbereichen ins Agglomerationsprogramm eingebunden. Für den Raum Gäu wird als Eigenleistung im AP 4G den Korridorprozess «All-Gäu», welcher alle Themenbereiche (Siedlung, Landschaft, Verkehr) einbezieht durchgeführt. Die entsprechenden Erkenntnisse dienen als Grundlage für das AP 5G.
Gränichen	ja	▪ Die interkantonale Zusammenarbeit (AG/SO) als Region mit Einbezug der Gemeinden ist ein wesentliches Merkmal des Zukunftsraums mit dem Ziel die "Aare-Zentren", die Siedlungskorridore und die Aare-Landschaft zu erhalten und zu stärken. Teil davon ist auch die Aare-Mobilität, welche mit dem steten Bevölkerungswachstum noch grössere Bedeutung erlangt.	z.K.	▪ Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
Oensingen	ja	▪ Die Definition von Oensingen als Agglomerationskernraum erachten wir als korrekt, weshalb wir auch weiterhin an der Einschätzung festhalten, dass Oensingen als beitragsberechtigter Gemeinde im AP definiert werden sollte.	z.K. / KA	▪ Siehe Kommentar zu Frage 1.

Gemeinde / Organisation	Antwort	Bemerkungen	Umgang	Kommentar zum Umgang
Stadt Olten	ja	<ul style="list-style-type: none"> Entsprechend der Bemerkung zu Frage 1 nehmen wir hier ganzheitlich Bezug zu Kap. 3. Analyse, 4. Zukunftsbild, 5. Handlungsbedarf bis und mit 6. Teilstrategien. 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> --
		<ul style="list-style-type: none"> Die Analyse zeigt ein fortdauernd starkes Wachstum im Strassen- und Bahnverkehr. Schlüsselthemen im Raum Olten sind der Logistikschwerpunkt im Gäu und die weiter zunehmende Verkehrsüberlastung auf den HVS in Olten. Für die Lösung oder den Umgang mit der zunehmenden Verkehrsproblematik in Olten ist kein Strategieansatz erkennbar. Das Programm wirkt in diesem wichtigen Punkt nicht konsistent. 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> ÖV-Ausbau und Velovorzugsrouten als Verlagerungsstrategie sind im AP verankert. Im Bereich Strasse ist dieser Eindruck nachvollziehbar. Ein grosser Ausbau (z.B. neue Umfahrungsstrassen) ist zurzeit nicht realistisch. Im Raum Olten ist bezüglich Siedlungs- und Verkehrsentwicklung sowie den konkreten Gestaltungs- und Lenkungsmaßnahmen eine Zusammenarbeit zwischen Kanton, Stadt und umliegenden Gemeinden nötig. Für die Behandlung der Fragestellungen im Niederamt könnte die Durchführung eines Korridorprozesses zielführend sein. Dieser müsste von den Gemeinden unterstützt werden.
		<ul style="list-style-type: none"> Kap. 4.5 Zielsetzungen 2040 zu den MOCA-Indikatoren: Die Zielwerte für 2040 werden im Einzelnen nicht hergeleitet/begründet und sind insofern nicht beurteilbar. Sie erscheinen teilweise defensiv, namentlich im Bereich ÖV-Entwicklung. 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> Anteilmässig werden die Einwohner und Arbeitsplätze in den ÖV-Güteklassen A und B nicht sehr stark zunehmen.

Gemeinde / Organisation	Antwort	Bemerkungen	Umgang	Kommentar zum Umgang
Stadt Olten		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zu den Teilstrategien haben wir folgende Ergänzungsvorschläge: <ul style="list-style-type: none"> ▪ TÖV1: Ergänzung der im AS 2035 nicht enthaltenen Ausbauschnitte der Publikumsanlagen im Bahnhof Olten (Grössenordnung 300 Mio. CHF). ▪ TÖV2: Die Anteile der Wohn- und Arbeitsplatzgebiete mit guter bis sehr guter Erschliessungsgüte im Stadtgebiet sind deutlich auszubauen, die Ziele entsprechend anzupassend. Für Olten ist bis 2030 ein Nachfolgeprogramm (nach laufender Umsetzung des Buskonzeptes OGG) zu lancieren und umzusetzen, namentlich durch Taktverdichtungen und Zusatzlinien oder -schlaufen im Schöngrund und Kleinholz. ▪ TÖV4: Bahnhöfe Olten und Olten Hammer ergänzen. ▪ TFVV2 „Velovorzugsrouten umsetzen“ wird ausdrücklich begrüsst. Die Routenführung in Olten ist weiterzuentwickeln. Die Reiserstrasse ist sanierungsbedürftig, diese Planung müsste entsprechend vorgezogen werden, andernfalls wird sie ohne Vorzugsroute realisiert. Die Planung muss generell stärker vorangetrieben werden. Die Stadt Winterthur ist zurzeit Vorreiterin. ▪ Kap. 6.7: Im Bericht wird betont, dass dem Mobilitätsmanagement angesichts der prognostizierten Verkehrszunahmen und verneinten Möglichkeit zum weiteren Strassenausbau ein zentraler Stellenwert zuteil kommt. Dem entsprechend sind die Mobilitätsmanagementsysteme beidseits der Grenze ausdrücklich zu koordinieren. In TMM2 ist der Titel "weiterführen" in "weiterentwickeln" zu ändern, wünschbar wäre auch zu erfahren, wie dies geschehen kann, und der Schutz der Wohnquartiere soll als Oberziel und Gradmesser angeführt werden. ▪ Entwicklungen und Chancen im Bereich "Zukunft Mobilität" sollten in der Strategie angesprochen werden, bspw. eine Positionierung oder Handlungsansätze in den Bereichen Elektromobilität, Sharing Mobility und City-Logistik. Letzteres wäre einzubinden in ein regionales Logistikkonzept Gäu, welches aus dem Korridorprozess Gäu heraus entwickelt werden könnte. 	<p>tlw. A</p> <p>z.K.</p> <p>A</p> <p>tlw. A</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bestehende Angaben in den Teilstrategien werden überprüft und teilweise ergänzt. ▪ Im Kanton Solothurn wurde im Jahr 2020 die Erarbeitung des Velonetzplanes von kantonaler Bedeutung gestartet. Die Ergebnisse werden 2021 vorliegen. Daraus werden sich Hinweise für die Massnahmen ergeben, welche anschliessend zu konkretisieren sind. ▪ Wird angepasst. ▪ Trends im Bereich bessere Vernetzung, Sharing und Digitalisierung im ÖV können z.B. im Zukunftsbild oder den Teilstrategien noch prominenter erwähnt werden. Das Zukunftsbild / die Vision muss auch umsetzbar sein. Die Handlungsmöglichkeiten im AP sind in den erwähnten Bereichen begrenzt, d.h. viele der Trends sind von übergeordneten Rahmenbedingungen abhängig.

Gemeinde / Organisation	Antwort	Bemerkungen	Umgang	Kommentar zum Umgang
Stadt Zofingen	ja	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Auch das Zukunftsbild ist zweckmässig. Es hätte durchaus noch etwas mutiger abgefasst werden können. Die gegenwärtige Krise bietet auch die Möglichkeit, Dinge neu zu bewerten und anders anzugehen. Diese Chance gilt es zu nutzen, um den Stadtverkehr durch stringentes Handeln gleichzeitig krisenfest und klimagerecht zu gestalten. Die Gestaltung des Stadtverkehrs ist dafür ein zentraler Hebel, denn sie entscheidet darüber, wie Flächen verteilt werden und wie Menschen sich fortbewegen können. 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Das Zukunftsbild hat einen langfristigen Zeithorizont. Es besteht jedoch nicht die Meinung, dass alles im AP 4G umgesetzt wird. Das Zukunftsbild muss auch nicht eine komplett andere Situation als die heutige aufzeigen. Wichtig ist, dass an den bedeutenden Stellen Verbesserungen /Anpassungen vorgenommen werden.
Starrkirch-Wil	nein	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Es fehlt eine Allgemeinbetrachtung (Zusammenfassung) des gesamten Zukunftsbildes der AareLand-Region. Das Zukunftsbild ist zu sehr in einzelne Teile aufgeteilt. 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Kernbotschaften des Zukunftsbildes sind sowohl grafisch als auch textlich am Anfang des Kapitels zusammengefasst. Das Zusammenspiel zwischen den verschiedenen Bereichen ist zudem im Zukunftsbild kartografisch dargestellt.
		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vor allem in der Region Olten fehlen auch Aussagen zur Entwicklung im ganzen Bereich Verkehr. Die vorgeschlagenen Entwicklungsgebiete werden eine zusätzliche Verkehrsbelastung mit sich bringen. 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ÖV-Ausbau und Velovorzugsrouten als Verlagerungsstrategie sind im AP verankert. Im Bereich Strasse ist dieser Eindruck nachvollziehbar. Ein grosser Ausbau (z.B. neue Umfahrungsstrassen) ist zurzeit nicht realistisch. Im Raum Olten ist bezüglich Siedlungs- und Verkehrsentwicklung sowie den konkreten Gestaltungs- und Lenkungsmaßnahmen eine Zusammenarbeit zwischen Kanton, Stadt und umliegenden Gemeinden nötig. Für die Behandlung der Fragestellungen im Niederamt könnte die Durchführung eines Korridorprozesses zielführend sein. Dieser müsste von den Gemeinden unterstützt werden.

Gemeinde / Organisation	Antwort	Bemerkungen	Umgang	Kommentar zum Umgang
Stadt Aarau, aarau regio, Unterentfelden	nein	<ul style="list-style-type: none"> Das Zukunftsbild AareLand der 4. Generation hat einen Zeithorizont 2040, also 20 Jahre. Für ein Zukunftsbild mit diesem Zeithorizont ist es wenig visionär, sondern verkörpert eher den Ansatz "weiter wie bisher, nur ein bisschen besser". Dies zeigt sich deutlich in den für die MOCA-Indikatoren festgesetzten Zielwerten. Diese sind zukunftsgerichteter zu definieren. Zudem fehlen wichtige Zukunftsthemen oder sie werden nur "gestreift", dies betrifft insbesondere Themen wie "multimodale Mobilität" und "Mobility as a Service (MaaS)", on-demand-Services, Sharing-Mobility sowie Urban Logistics. 	twl. A	<ul style="list-style-type: none"> Trends im Bereich bessere Vernetzung, Sharing und Digitalisierung im ÖV können z.B. im Zukunftsbild oder den Teilstrategien noch prominenter erwähnt werden. Das Zukunftsbild / die Vision muss auch umsetzbar sein. Die Handlungsmöglichkeiten im AP sind in den erwähnten Bereichen begrenzt, d.h. viele der Trends sind von übergeordneten Rahmenbedingungen abhängig.

3.3. Frage 3: Wurden die richtigen Massnahmen festgelegt?

Gemeinde / Organisation	Antwort	Bemerkungen	Umgang	Kommentar zum Umgang
Boningen, Brittnau, Buchs, Däniken, Dulliken, Egerkingen, Gretzenbach, Küttigen, Lostorf, Oberbuchsiten, Oberentfelden, Oftringen, Olten, Pfaffnau, Safenwil, Stüsslingen, Unterentfelden, Wangen bei Olten, Wikon, Wolfwil, aarau regio, zofingen regio	ja	--	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> --
Aarburg	ja	<ul style="list-style-type: none"> Jedoch: Siehe Zusätze unter Frage 4. 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> Siehe Kommentare unter Frage 4.
Gränichen	ja	<ul style="list-style-type: none"> Der erarbeitete Handlungsbedarf der B-Massnahmen des AP AareLand der 3. Generation und die A-Massnahmen und die Erkenntnisse aus dem Zukunftsbild sind erkannt und im Aggloprogramm AareLand der 4. Generation eingeflossen. 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> --
Kölliken	ja	<ul style="list-style-type: none"> Die Wirkung der ausgewählten Projekte und Massnahmen werden in Zukunft zeigen. Neben den ausgewählten Massnahmen sind weitere, je nach Sichtweise der betroffenen Gemeinden auch wichtigere Massnahmen prioritärer. 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> --

Gemeinde / Organisation	Antwort	Bemerkungen	Umgang	Kommentar zum Umgang
Oensingen	ja	<ul style="list-style-type: none"> Die aufgenommenen Massnahmen in Oensingen sind zukunftsweisend und entsprechen den Herausforderungen unseres Agglomerationskernraum. 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> --
Rothrist	ja	<ul style="list-style-type: none"> Teilstrategie Seite 91, Tabelle 18, Rothrist Breiten mit AP 50 -100 ergänzen. Massnahmenblatt "Schlüsselareal S403.4 Rothrist, Bifang" wie folgt ergänzen: Nächste Schritte <ul style="list-style-type: none"> Öffentliche Auflage Genehmigung der Gesamtrevision Nutzungsplanung durch die Gemeindeversammlung 2021 Teilrevision BNO 2022-2023 Beginn Realisierung: > 2028 	A A	<ul style="list-style-type: none"> Wird ergänzt. Wird ergänzt. Gemäss Angaben der Gemeinde zum Zeithorizont wird die Massnahme der B-Liste zugeteilt.
Stadt Zofingen	ja	<ul style="list-style-type: none"> Es wurden grundsätzlich die richtigen Massnahmen festgelegt. Die Zusammenstellung ist nicht vollständig (vgl. Antworten zur Frage 5). Allein durch die Förderung umweltfreundlicher Mobilitätsangebote wird die Verkehrswende nicht gelingen. Die Verkehrsflächen sind begrenzt. Deshalb müssen die Gemeinden auch Massnahmen ergreifen, die den MIV stärker beeinflussen, z.B. durch Umwidmung von Parkraum und Autospuren für Fuss-, Rad- und öffentlichen Verkehr, durch Parkraummanagement sowie durch erhöhte Parkgebühren. Dies steigert die Attraktivität des öffentlichen Raums und kommt Wirtschaft und Handel zugute. 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> Betr. Massnahmenliste vgl. auch Kommentar zur Frage 5. Massnahmen seitens der Gemeinden im Bereich Parkierung, Förderung des FVV usw. werden begrüsst.
Strengelbach	ja	<ul style="list-style-type: none"> Man bedenke aber, dass wegen der Coronazeit die Bedürfnisse mit dem Velo vermehrt unterwegs zu sein, schneller gestiegen ist als wahrscheinlich angenommen. Velo Vorzugsrouten vorziehen als Entlastung des MIV Verkehr und ausfallenden ÖV Verkehr. P+R Plätze generell immer voll ausgelastet, dringend erweitern als Entlastung des Verkehrs. 	z.K. z.K.	<ul style="list-style-type: none"> Strategisch sind die Velovorzugsrouten prominent im AP behandelt. Velovorzugsrouten stellen aber vor allem im Agglomerationskernraum aufgrund der engen Platzverhältnisse komplexere Projekte dar, welche auch Zeit für die entsprechende Planung/Projektierung benötigen. Für den Abschnitt Zofingen – Aarburg ist im AP der 4. Generation eine Massnahme im A-Horizont enthalten. P+R Aarau / Zofingen: Auslastung 2015 über 80%. Es ist kein Ziel des AP P+R in den Zentren stark zu fördern.

Gemeinde / Organisation	Antwort	Bemerkungen	Umgang	Kommentar zum Umgang
Stadt Aarau	nein	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die vorhandenen Massnahmen werden grundsätzlich begrüsst, es fehlen aber weitere Massnahmen: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Der Veloverkehr wird sehr stark unter dem Aspekt "Vernetzung" betrachtet. Eine bessere Vernetzung wird zwar sehr begrüsst, sie ist wichtig, um den Pendelverkehr zu verlagern. Der lokale Veloverkehr geht dabei aber unter. Auch im Innerortsverkehr bestehen zahlreiche Schwach-/Gefahrenstellen. Für eine effektive Veloförderung müssen diese ebenfalls und möglichst kurzfristig angepackt werden. ▪ Der Fussverkehr hat auf kurzen Strecken sehr grosses Potenzial. Eigentliche Massnahmen zur Attraktivierung und Forderung des Fussverkehrs sind allerdings nicht enthalten. Zwar wird der Fussverkehr im Rahmen der BGKs mitadressiert, leider genügt dies unseres Erachtens oftmals nicht für eine kongruente Fussverkehrsplanung und eine gezielte Fussverkehrsforderung. 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Gemeinden hatten im Rahmen der entsprechenden Umfrage die Möglichkeit, Massnahmen vorzuschlagen. Auf dem kommunalen Netz liegt die Zuständigkeit bei den Gemeinden.
Starrkirch-Wil	nein	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die zusätzlichen Entwicklungsgebiete rund um Olten haben ein Potential von + 6'000 bis + 7'000 Einwohner. Es wurden jedoch keine Massnahmen aufgezeigt, wie dieses Entwicklungspotential im Bereich ÖV und Verkehr bewältigt werden soll. 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ÖV-Ausbau und Velovorzugsrouten als Verlagerungsstrategie sind im AP verankert. Im Bereich Strasse ist dieser Eindruck nachvollziehbar. Ein grosser Ausbau (z.B. neue Umfahrungsstrassen) ist zurzeit nicht realistisch. Im Raum Olten ist bezüglich Siedlungs- und Verkehrsentwicklung sowie den konkreten Gestaltungs- und Lenkungsmassnahmen eine Zusammenarbeit zwischen Kanton, Stadt und umliegenden Gemeinden nötig. Für die Behandlung der Fragestellungen im Niederamt könnte die Durchführung eines Korridorprozesses zielführend sein. Dieser müsste von den Gemeinden unterstützt werden.

3.4. Frage 4: Sollten zusätzliche Massnahmen ausgewählt werden?

Gemeinde / Organisation	Antwort	Bemerkungen	Umgang	Kommentar zum Umgang
Boningen, Brittnau, Buchs, Däniken, Gretzenbach, Oberentfelden, Oensingen, Oftringen, Olten, Safenwil, Wangen bei Olten, Wikon	nein	--	z.K.	▪ --
Dulliken	nein	▪ Ich sehe im Moment keine konkreten Massnahmen, die zusätzlich getroffen werden müssten.	z.K.	▪ --
Gränichen	nein	▪ Die "Schlüsselareale" sind erkannt und umschrieben worden.	z.K.	▪ --
Aarburg	ja	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wohnbebauung "Gärbiareal" in Verbindung mit Uferaufwertung inkl. Aareübergang Born Gebiet Aarburg Nord (Hinweis Langsamverkehrsnetz Aarburg Nord und Teilprojekt Renaturierung Uferlauf Wigger) ▪ Renaturierung Uferlauf Wigger 	KA	▪ Aufgrund des geringen Potenzials (EW/AP) wird das Gärbiareal nichts als Schlüsselareal aufgenommen.
			z.K.	▪ Entlang der Wigger läuft seitens des Kantons ein Wasserbauprojekt.
Egerkingen	ja	▪ Die Velovorzugsroute Olten-Egerkingen-Oensingen wird zwar im Bericht erwähnt, aber es fehlt eine konkrete Massnahme dazu. Hier ist eine zusätzliche Massnahme aufzunehmen.	KA	▪ Für die Strecke Olten-Egerkingen-Oensingen besteht noch kein Projekt, welches genügend reif für eine Aufnahme ist. Im Kanton Solothurn wurde im Jahr 2020 die Erarbeitung des Velonetzplanes von kantonaler Bedeutung gestartet. Die Ergebnisse werden 2021 vorliegen. Parallel dazu wird der Korridorprozess «All-Gäu» durchgeführt. Aus diesen abgestimmten Planungen werden sich Hinweise für die Massnahmen ergeben, welche anschliessend zu konkretisieren sind.
Kölliken	ja	<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 und Zürich sind weiterhin verbesserungswürdig (Umsteigezeiten). ▪ Die Radwegweiterung und Neuausgestaltung Gretzenbach in Richtung Köllikerberg sollte auf die Gemeinde Kölliken ausgedehnt werden (sichere und überwindbare Streckenführung). 	z.K.	▪ Ab 2021 fahren die S29 Züge im 30'-Takt zwischen Turgi, Aarau, Olten und Zofingen.
			z.K.	▪ Dies liegt in der Zuständigkeit der Gemeinde.

Gemeinde / Organisation	Antwort	Bemerkungen	Umgang	Kommentar zum Umgang
Oberbuchsiten	ja	<ul style="list-style-type: none"> Wir hätten es begrüsst, wenn in der Gemeinde Oberbuchsiten das Entwicklungsgebiet Rainacker, die Umfahrung West sowie die Entflechtung der Knotens Volg Aufnahme in das Agglomerationsprogramm gefunden hätten. 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> Die Zweckmässigkeit dieser Massnahmen sind in einem überkommunalen Kontext zu beurteilen. Für den Raum Gäu ist ein Korridorprozess gestartet worden (Projekt «All-Gäu»), welcher abgestimmte Lösungsansätze in den Bereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr aufzeigen soll. Entsprechende Erkenntnisse dienen als Grundlage für das AP 5G.
Rothrist	ja	<ul style="list-style-type: none"> Der neu Aareübergang zwischen Rothrist und Aarburg nach Boningen/Kappel ist als B-Massnahme aufzunehmen (Variante 9 im Schlussbericht "Überprüfung Aareübergänge Aargau-Solothurn, 20.04.2016"). Somit bleibt genügend Planungszeit, um den neuen Aareübergang als A-Massnahme in das Agglo-Programm 5. Generation aufzunehmen. 	KA	<ul style="list-style-type: none"> In den nächsten Jahren sind die Richtplan-Festsetzung für einen Aareübergang südlich des A1-Anschlusses Rothrist durchzuführen (koordiniert AG und SO) und die Richtplan-Festsetzung für einen Aareübergang in Murgenthal anzustreben. Ins AP AareLand werden entsprechende Massnahmen frühestens in der 5. Generation aufgenommen.
Stadt Aarau	ja	<ul style="list-style-type: none"> siehe Frage 3 Um die Klimaziele des Bundes ("Netto Null") zu erreichen und einen sehr grossen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur auf Kosten von Aufenthaltsqualität, Natur und Landschaft zu vermeiden, reichen die aufgeführten Massnahmen nicht aus. Hier sollte der Verein AareLand in die Bresche springen und entsprechende Massnahmen initiieren und unterstützen. 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> Siehe Kommentar zu Frage 3. Das ist ein denkbare Thema für die geplante Austauschplattform des AareLand (Prozessmassnahme P401_E).
Stadt Zofingen	ja	<ul style="list-style-type: none"> Die Umgestaltung der Oberen Mühlemattstrasse ist zusätzlich als Massnahme der 4. Generation aufzunehmen. Beim Strassenverkehr fehlt die Massnahme "Umbau des unregelmässigen vierarmigen Knotens Riedtal in einen Kreis". Unklar ist auch, ob der Ausbau der Unterführung Brühlgasse im Rahmen der Umsetzung der Velovorzugsroute erfolgt. Auch diese Massnahme ist aufzunehmen. Die Massnahme "Ausbau der Waaggasse West – Gleis-Unterführung" ist zusätzlich aufzuführen. 	A A P	<ul style="list-style-type: none"> Wird aufgenommen. Wird aufgenommen Zur Unterführung Brühlgasse und zum Ausbau der Waaggasse West laufen zurzeit entsprechende Klärungsgespräche.
Starrkirch-Wil		<ul style="list-style-type: none"> siehe Bemerkungen Frage 3 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> Siehe Kommentar zu Frage 3.

Gemeinde / Organisation	Antwort	Bemerkungen	Umgang	Kommentar zum Umgang
aarau regio, Unterentfelden	ja	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Der Veloverkehr wird sehr stark unter dem Aspekt "Vernetzung" betrachtet. Eine bessere Vernetzung wird zwar sehr begrüsst, sie ist wichtig, um den Pendelverkehr zu verlagern. Der lokale Veloverkehr geht dabei aber unter. Auch im Innerortsverkehr bestehen zahlreiche Schwach-/Gefahrenstellen. Für eine effektive Veloförderung müssen diese ebenfalls und möglichst kurzfristig angepackt werden. Der Fussverkehr hat auf kurzen Strecken sehr grosses Potenzial. Eigentliche Massnahmen zur Attraktivierung und Förderung des Fussverkehrs sind allerdings nicht enthalten. Zwar wird der Fussverkehr im Rahmen der BGKs mitadressiert, leider genügt dies unseres Erachtens oftmals nicht für eine kongruente Fussverkehrsplanung und eine gezielte Fussverkehrsförderung. 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Gemeinden hatten im Rahmen der entsprechenden Umfrage die Möglichkeit, Massnahmen vorzuschlagen. Auf dem kommunalen Netz liegt die Zuständigkeit bei den Gemeinden.
zofingen regio	ja	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Massnahmen, die die Stadt Zofingen zusätzlich einbringt (Kreisel Riedtal sowie Aufwertung obere Mühlemattstrasse) werden von zofingenregio unterstützt. 	A	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Massnahmen werden aufgenommen.

3.5. Frage 5: Sind Sie mit den Massnahmen in Ihrer Gemeinde einverstanden (Terminplan, Realisierungshorizont, Priorisierung)?

Gemeinde / Organisation	Antwort	Bemerkungen	Umgang	Kommentar zum Umgang
Aarburg, Boningen, Brittnau, Gretzenbach, Oberentfelden, Rothrist, Safenwil, Stadt Aarau, Wikon	ja	<ul style="list-style-type: none"> ▪ -- 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ --
Buchs	ja	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Im Bericht Massnahmenblätter ist auf Seite 127 die Grafik zu korrigieren: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Brücke über die Strasse T5 (Neu A1) ist in der Grafik über die Suhre eingezeichnet anstatt über die Strasse T5. ▪ Der Wald östlich der Strasse T5 (neu A1) heisst nicht "Ewald" sondern "Suretwald". 	A	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anpassungen werden vorgenommen.

Gemeinde / Organisation	Antwort	Bemerkungen	Umgang	Kommentar zum Umgang
Däniken	ja	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nächste Schritte: Aktuell laufen Verhandlungen mit den Grundeigentümern zur Sicherung der Zentrumsentwicklung. Dabei sollen Liegenschaften erworben oder ein entsprechendes Kaufrecht für die Gemeinde eingeräumt werden. Dadurch soll sichergestellt werden, dass eine entsprechende Entwicklung des Zentrums langfristig ermöglicht wird und nicht durch einzelne Private blockiert werden. Weiter sind Verhandlungen mit der Post und dem Dorfladen geplant, damit diese bei der Zentrumsentwicklung und zur Belebung des Dorflebens gesichert werden können. 	A	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Entsprechende Präzisierungen werden aufgenommen.
Dulliken	ja	<ul style="list-style-type: none"> ▪ siehe unten Anträge 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Siehe Kommentar unten.
Gränichen	ja	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bezogen auf Gränichen ist die Massnahme S404.2 "Zentrumsentwicklung" richtig erkannt und wird im Zusammenhang mit der aktuellen Zonenplanungsrevision angegangen und umgesetzt. 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ --
Oensingen	ja	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die aufgenommenen Massnahmen in Oensingen sind zukunftsweisend und entsprechen den Herausforderungen unseres Agglomerationskernraum. Zwingend ist für uns die Aufnahme von Oensingen in den beitragsberechtigten Perimeter des Agglomerationsprogramms AareLand. 	z.K. / KA	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Siehe Kommentar zu Frage 1.

Gemeinde / Organisation	Antwort	Bemerkungen	Umgang	Kommentar zum Umgang
Oensingen		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Damit das volle Potenzial der Entlastung Oensingen insbesondere hinsichtlich der ebenfalls als Massnahme aufgenommenen optimierten Umgestaltung des Bahnhofs Oensingen entfaltet werden kann, ist die Entlastung der A-Priorität zuzuweisen. Wir können uns einverstanden erklären auf die Massnahme ÖV Erschliessung Industriegebiet zum jetzigen Zeitpunkt zu verzichten, aber kommen gerne darauf zurück. 	KA	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sowohl die Drehscheibe als auch die Entlastung werden im AP 4G als B-Massnahmen aufgenommen. Für die Entlastung liegt zwar ein Vorprojekt vor, aber noch kein Projektierungskredit, daher ist die Bau- und Finanzreife noch nicht gegeben. Zudem ist die Abstimmung mit dem 6-Streifen-Ausbau und der multimodalen Drehscheibe Oensingen zeitlich abzustimmen. Weiter zeigt sich, dass die Projektierung entsprechende Zeit braucht und erst ab 2028 ein Baubeginn realistisch ist. Für die Mitfinanzierung des Projektes durch das Agglomerationsprogramm stehen die Chancen für eine Mitfinanzierung im B-Horizont viel höher. Zudem ist es im Hinblick auf die 5. Generation eine Chance ein stimmiges Gesamtprojekt mit verschiedenen Elementen – Siedlungsentwicklung, multimodale Drehscheibe Oensingen und Verkehrsentslastung – einzugeben und damit auch eine gute Wirkungsbeurteilung durch den Bund zu erhalten.
Starrkirch-Wil	ja	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Starrkirch-Wil ist nur im Bereich der Velovorzugsroute Aarau-Olten (FVV406) direkt betroffen. 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ --
Wangen bei Olten	ja	<ul style="list-style-type: none"> ▪ siehe Mitbericht vom 21.10.2020 	A	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Inputs zu den Massnahmen werden aufgenommen.
aarau regio, Unterentfelden	ja	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Allfällige Inputs zu Massnahmen in den Mitgliedsgemeinden werden direkt von den Gemeinden eingegeben. 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ --
zofingenregio	ja	<ul style="list-style-type: none"> ▪ zofingenregio ist für die Massnahme S403.2 regionale Arbeitszonen zuständig. Die Priorisierung und der Zeitplan entsprechen den regionalen Absichten. Die Einstellung der nötigen Mittel erfolgt im Rahmen der Budgetierung 2022. 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ --

Gemeinde / Organisation	Antwort	Bemerkungen	Umgang	Kommentar zum Umgang
Egerkingen	nein	<ul style="list-style-type: none"> ▪ SO402.7 Planungsstand: Nächste Schritte <ul style="list-style-type: none"> ▪ Testplanung (2021/22) ▪ Gestaltungsplanverfahren (2023/24) ▪ Beginn Realisierung: ab 2026 	A	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wird ergänzt/angepasst.
Kölliken	nein	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Massnahmen in Kölliken sind nicht vorgesehen. 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ --
Oftringen	nein	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die beiden Vorhaben <ul style="list-style-type: none"> ▪ FVV404_PA, Massnahmenpaket mit pauschalen Bundesbeiträgen, Langsamverkehr; Oftringen Fuss-/Veloweg Sonnmatt-Bahnhaltestelle Küngoldingen sowie ▪ Str405_PA, Massnahmenpaket mit pauschalen Bundesbeiträgen; Sicherheit im Strassenraum: Oftringen Kreisel Striegel-/Walterswilerstrasse wurden vom Gemeinderat aus dem Investitionsplan 2021-2030 gestrichen. Der vorgesehene Realisierungshorizont A (2024 bis 2028) trifft somit nicht mehr zu. 	A	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Massnahmen werden aus dem AP der 4. Generation gestrichen.
Stadt Olten	nein	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Vorschläge der Stadt Olten sind aufgenommen worden. Durch abweichenden Beschluss des Gemeindeparlamentes zum Projekt Attraktivierung Ländiweg (die Umsetzung des Hauptprojektes erfolgt vorzeitig als Eigenleistung, die Weiterführung Süd ist später möglich) ergeben sich folgende Änderungen: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Olten, Attraktivierung Ländiweg: Streichen (Realisation als Eigenleistung im Jahr 2022) ▪ Neu: <ul style="list-style-type: none"> ▪ FVV404.8 / Olten, Fuss- und Radweg Eggerallee (Abschnitt Ruderclub Olten) / 3.00 Mio. / A ▪ FVV404.9 / Olten, Fuss- und Radweg Ländiweg (Abschnitt Ländiweg Süd) / 2.50 Mio. / B 	A	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wird gemäss den Angaben der Stadt Olten (siehe auch entsprechende Massnahmenblätter) angepasst.
Oberbuchsiten	--	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mit Ausnahme des Korridorprozesses Gäu (P402_E) sind für die Gemeinde Oberbuchsiten keine Massnahmen festgelegt worden. 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Siehe Kommentar zu Frage 4.

Gemeinde / Organisation	Antwort	Bemerkungen	Umgang	Kommentar zum Umgang
Stadt Zofingen	nein	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die beiden Areale S402.19, Areal Cartub, Obere Brühlstrasse, und S402.21 Zofingen, Bahnhof-Swiss-printers, sind Bestandteil des Wohnschwerpunktes Nr. 16, Zofingen Bahnhof-Süd. Die entsprechenden Massnahmenblätter (A-Horizonte) sind mit diesen Hinweisen zu ergänzen. 	A	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Hinweis wird aufgenommen.
		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mit dem Ausbauschnitt AS2035 sollen beträchtliche Leistungssteigerungen auf der Nationalbahnlinie (Zofingen-Lenzburg), u. a. auch des Güterverkehrs erfolgen, welche auch Investitionen im Bahnhof Zofingen erfordern. Diese Massnahmen erhöhen den Druck auf die Realisation der SBB-Niveauübergangssanierung Aarburgerstrasse K104. Das Entflechtungsbauwerk ist dringend und als A-Massnahme zu klassieren. Daher sind die Abhängigkeiten zwischen den Massnahmen ÖV401_Ü (Ausbauten Bahnhof Zofingen) und Str404 Aufhebung Niveauübergang Aarburgerstrasse K104 in den Massnahmenblättern entsprechend zu vermerken. 	A	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Abhängigkeiten werden ergänzt.
		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Velovorzugsroute ist für die Region Zofingen von grosser Bedeutung. Ihre Aufnahme als A-Massnahme (FVV407.3) wird begrüsst. 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ --
Küttigen	--	<ul style="list-style-type: none"> ▪ nicht betroffen / beteiligt 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ --
Wolfwil	--	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Es gibt keine Massnahmen für unsere Gemeinde. 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ --

3.6. Frage 6: Haben Sie weitere Bemerkungen und Kommentare zu den Massnahmen und deren Priorisierung, auch ausserhalb der eigenen Gemeinde?

Gemeinde / Organisation	Antwort	Bemerkungen	Umgang	Kommentar zum Umgang
Boningen, Brittnau, Buchs, Däniken, Egerkingen, Gretzenbach, Oberbuchsiten, Oberentfelden, Oensingen, Safenwil, Stadt Aarau, Unterentfelden, Wangen b. O., Wikon, Wolfwil, aarau regio	nein	--	z.K.	▪ --
Kölliken	nein	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Allgemein. Wie werden Gemeinden an der Schnittstelle zu allen Agglomerationsprogramm (z. Bsp. Kölliken). resp. deren Bedürfnisse und die Auswirkungen, betrachtet, bzw. gewürdigt? Kölliken hat mit allen städtischen Konsequenzen aus der Agglomerationsplanung 4. Generation v.a. in den Bereichen ÖV und Verkehrsbelastung zu kämpfen. 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Das Agglomerationsprogramm legt den Fokus auf den Raum mit dem grössten Handlungsbedarf. Von den entsprechenden Massnahmen, profitieren auch die umliegenden Gebiete. Auf die Zusammenhänge Agglomerations- und Betrachtungsperimeter kann an einigen Stellen expliziter eingegangen werden.
Dulliken	ja	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Besten Dank für die fundierten, aussagekräftigen, interessanten und übersichtlichen Unterlagen! 	z.K.	▪ --
Aarburg	ja	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Darstellung/Graphik "Agglomerationskernraum Aarburg im Bereich Festung/Woog" anpassen (reicht punktuell bis zur Aare). 	A	▪ Wird angepasst.
Gränichen	ja	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Der intensive Erarbeitungsprozess, aus welchem das Aggloprogramm AareLand 4. Generation resultierte, zeigt eine gelungene Zusammenarbeit über die Region hinaus. 	z.K.	▪ --
Küttigen	ja	<ul style="list-style-type: none"> ▪ erscheinen plausibel 	z.K.	▪ --
Oftringen	ja	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Massnahme 401_Ü, Teilbereich Ausbau Güterverkehrsangebot auf der Nationalbahnlinie hat direkten Einfluss auf Massnahme Str404, Aufhebung Niveauübergang Aarburgerstrasse K104. Sie verursacht erheblichen Bahn-Mehrverkehr, die SBB haben sich deshalb als (Teil-)Verursacher an den Kosten der Unterführung zu beteiligen und sind unter 'beteiligte Stellen' aufzuführen. Übrigens: die nordöstliche Strassenhälfte der Unterführung liegt auf Gemeindegebiet von Oftringen, bitte im Titel Str404 ergänzen. 	A	▪ Wird ergänzt.

Gemeinde / Organisation	Antwort	Bemerkungen	Umgang	Kommentar zum Umgang
Rothrist	ja	<ul style="list-style-type: none"> Logistik / Güterverkehr: Im Aareland hat es verschiedene Containerterminals und Anschlussgleise für die Industrie, die zur Reduktion des MIV und zur Entlastung der Hauptverkehrswege beitragen. Diese Vorteile gegenüber anderen Agglomerationen werden nicht erwähnt und würden sicher zu einer besseren Bewertung der Massnahmen beim Bund beitragen. 	tlw. A	<ul style="list-style-type: none"> Auf der Ebene der Teilstrategien wird ein neues Kapitel zum Thema Güterverkehr und Logistik aufgenommen, worin auf die kantonalen Richtpläne verwiesen wird und die Entwicklungen im Bereich Cargo sous terrain aufgezeigt werden.
Stadt Olten	ja	<ul style="list-style-type: none"> Unseren Bemerkungen zur Frage 2, mit Vorschlägen zur Ergänzung der Teilstrategien, sollte durch Planungsaufträge entsprochen werden. Diese können fallweise in die Zuständigkeit AareLand resp. des Kantons Solothurn adressiert werden. Mögliche daraus abzuleitende Massnahmen können in spätere Generationen einfließen. 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> --
Stadt Zofingen	ja	<ul style="list-style-type: none"> Es ist vermehrt Wert auf Querschnitts- und gemeindeübergreifende Massnahmen (in funktionalen Räumen) zu legen (z. B. Höhere Bauten, Frei- und Grünräume, Klimaaspekte, Digitalisierung usw.) 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> Gerade das AP fördert eine gemeindeübergreifende Sichtweise (Korridorprozesse, überkommunale ESP-Planung u.a.).
Starrkirch-Wil	ja	<ul style="list-style-type: none"> Die Realisierung von Entwicklungsgebieten in der Agglomeration Olten ist direkt mit Lösungen zur Frequenzbewältigung im Bereich ÖV/Individualverkehr zu verbinden. Der Ausbau des Bahnhofes Olten sowie die flankierenden Massnahmen für Zubringer ist dringend voranzutreiben. Die Entwicklung des Gebietes Bahnhof Nord ist erst vorzusehen, wenn der Gesamtausbau des Bahnhofs geklärt ist. 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> ÖV-Ausbau und Velovorzugsrouten als Verlagerungsstrategie sind im AP verankert. Im Bereich Strasse ist dieser Eindruck nachvollziehbar. Ein grosser Ausbau (z.B. neue Umfahrungsstrassen) ist zurzeit nicht realistisch. Im Raum Olten ist bezüglich Siedlungs- und Verkehrsentwicklung sowie den konkreten Gestaltungs- und Lenkungsmassnahmen eine Zusammenarbeit zwischen Kanton, Stadt und umliegenden Gemeinden nötig. Für die Behandlung der Fragestellungen im Niederamt könnte die Durchführung eines Korridorprozesses zielführend sein. Dieser müsste von den Gemeinden unterstützt werden.

Gemeinde / Organisation	Antwort	Bemerkungen	Umgang	Kommentar zum Umgang
zofingen regio	ja	<ul style="list-style-type: none"> Die Kantonsstrassen K101, K103 und K104 stellen im Verbandsgebiet die Hauptachsen für den strassengebundenen Verkehr (MIV aber auch Busse und Velos) dar. Gleichzeitig prägen sie die anliegenden Ortschaften und deren Zentren. Aus regionaler Sicht leisten die geplanten Massnahmen entlang der Hauptachsen sowohl einen Beitrag zur effizienten Abwicklung des Verkehrs als auch zur qualitativen Aufwertung der Ortsdurchfahren und Zentren an gut erschlossenen Lagen. Alle geplanten Massnahmen entlang der Hauptachsen (Schlüsselgebiete und Strasseninfrastrukturmassnahmen) sind entsprechend von regionaler Bedeutung und werden von zofingenregio unterstützt. 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> --
		<ul style="list-style-type: none"> Dem Bahnhof Zofingen kommt als Anschluss an das öV-Fernverkehrsnetz und als intermodale öV-Drehscheibe grosse Bedeutung zu. Alle Massnahmen am Bahnhof selbst und in seinem näheren Umfeld, die sich positiv auf die Zugänglichkeit des Bahnhofs auswirken (öV401_Ü) oder einen Beitrag zur Innenentwicklung an gut erschlossener Lage leisten (Schlüsselgebiete S402.19/21), sind für die Region wichtig und werden unterstützt. 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> --
		<ul style="list-style-type: none"> In der Wiggertalebene und entlang der Hauptverkehrsachsen eignet sich das Verbandsgebiet aufgrund der Topographie hervorragend, um kürzere, aber auch mittlere Distanzen mit dem Velo und/oder E-Bike zurückzulegen. Das prognostizierte Bevölkerungswachstum bis 2040 in diesen Räumen ist enorm. Entsprechend besteht beträchtliches Potenzial die Strasseninfrastruktur durch Förderung des Veloverkehrs zu entlasten. Um die vom Kanton AG eruierten Potenziale auszuschöpfen und um einen Beitrag ans Zielbild der kantonalen Mobilitätsstrategie (Verschiebung modalsplit zu Gunsten des Velos in urbanen Entwicklungsräumen und Kernstädten) zu leisten, ist ein Effort bezüglich der Veloinfrastruktur nötig. Entsprechend unterstützt und befürwortet zofingenregio insbesondere die Massnahme FVV401 Velovorzugsroute Zofingen – Olten, und die Priorisierung des Abschnitts Zofingen – Aarburg als A-Massnahme. Auch die weiteren Massnahmen im Bereich Fuss- und Veloverkehr FVV404_PA werden von zofingenregio unterstützt. 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> --

3.7. Frage 7: Haben Sie weitere Bemerkungen zum Agglomerationsprogramm AareLand der 4. Generation?

Gemeinde / Organisation	Antwort	Bemerkungen	Umgang	Kommentar zum Umgang
Boningen, Küttigen, Lostorf, Oberbuchsiten, Oberentfelden, Oensingen, Pfaffnau, Starrkirch-Wil, Strengelbach	nein	--	z.K.	▪ --
Gränichen	ja	▪ Die sehr gute Zusammenarbeit und Kommunikation in den Regionen und die Öffentlichkeitsarbeit im selben Stil weiterführen. Nur so kann eine künftige regionale Entwicklung ziel orientiert stattfinden.	z.K.	▪ Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
Kölliken	ja	▪ S. 1.4 - Perimeter: Kölliken sollte nicht "Betrachtungspereimeter" sein: Grund: Zufahrt A1 ab Niederamt.	KA	▪ Die Festlegung des beitragsberechtigten Bearbeitungsperimeter basiert auf die Definition des Bundes zu den beitragsberechtigten Städten und Agglomerationen (BeSA).
		▪ S. 49 - Schwachstellen: Traversierung ÖV mit Individualverkehr in Kölliken führt zu Überlastung: Fazit: Das Zentrum Kölliken ist die Karten-Abbildung (Abb. 29) mit aufzunehmen.	KA	▪ Der Fokus dieser Karte liegt auf dem Bearbeitungsperimeter.
		▪ S. 99, Abb. 49 - ÖV: Auf Linie Kölliken unverändert = nein: Ausbau 30'-Takt ist integral anzustreben.	KA	▪ Die Abbildung stellt die Entwicklungen bis 2030 dar. Erst mit STEP 2035 kann die S28 auch nach 20 Uhr im 30'-Takt verkehren.
Stadt Aarau, aarau regio, Unterentfelden	ja	▪ Prozess / Organisation:		
		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Der partizipative Erarbeitungsprozess war gut aufgegleist. Hierfür möchten wir uns herzlich bedanken! ▪ Wir möchten anregen, Mittel und Grösse der Geschäftsstelle AareLand zu überprüfen. Als aus unserer Sicht positives Beispiel mochten wir den Verein AggloBasel anführen. Nur mit einer starken Geschäftsstelle kann ein ambitioniertes Zielbild auch umgesetzt werden. Die Qualität künftiger Agglomerationsprogramme würde davon stark profitieren und die Bundesbeiträge erhöht. 	z.K.	▪ --
		▪ weitere Bemerkungen siehe unten Anträge	z.K.	▪ aarau regio als Mitglied des AareLand hat jederzeit die Möglichkeit einen entsprechenden Antrag dem AareLandRad zu stellen.

Gemeinde / Organisation	Antwort	Bemerkungen	Umgang	Kommentar zum Umgang
Stadt Aarau		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Inhalt: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Multimodale Drehscheiben: Multimodale Drehscheiben werden im Bericht sehr stark auf den Aspekt "Verknüpfung Bus-Bahn" reduziert. Aus unserer Sicht greift dies zu kurz. Multimodale Drehscheiben sollten eigentliche Umsteigepunkte zwischen den unterschiedlichsten Verkehrsträgern darstellen, so z.B. auch zu den verschiedensten Sharing-Angeboten oder z.B. vom Auto oder Velo auf den ÖV. Je zentraler die Drehscheibe, desto wichtiger ist dabei die Verknüpfung ÖV - Sharing-Angebote, je dezentraler die Drehscheibe, desto wichtiger die Verknüpfung privater Fahrzeuge (Auto/Velo) zur Bewältigung der ersten Meile zum ÖV. Multimodale Drehscheiben müssen aber mehr sein als blosser Umsteigepunkte. Um den durch das Umsteigen verursachten "Komfortverlust" zumindest teilweise auszugleichen, müssen Drehscheiben eine hohe Aufenthaltsqualität / gute Gestaltung sowie attraktive Dienstleistungsangebote aufweisen. 	twl. A	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Entsprechende Hinweise können ergänzt werden.
Stadt Zofingen	ja	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Zusammenarbeit empfand die Stadt Zofingen als schwierig und wenig kooperativ. So ist nicht ersichtlich und wurde der Stadt auch nicht mitgeteilt, weshalb einzelne Massnahmen nicht oder nur teilweise aufgenommen wurden. 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Das Thema Massnahmen konnte leider aufgrund von Corona nicht wie geplant im Rahmen einer Veranstaltung präsentiert und diskutiert werden. Die Gemeinden haben deshalb im Rahmen der Videobotschaft eine tabellarische Übersicht mit einer kurzen Begründung erhalten. Die Gemeinden hatten im Nachgang die Möglichkeit, diesbezüglich Fragen zu stellen.
Stüsslingen	ja	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Im Agglomerationsprogramm Seite 45 und Seite 99, sollte Stüsslingen auch im Betrachtungsperimeter aufgeführt werden. Gerade die ÖV Grafiken schliessen uns im Moment aus, was aber nicht korrekt ist. Die Gemeinde Rohr SO wird durch die Fusion per 1.1.2021 ebenfalls der Gemeinde Stüsslingen angehören. 	KA	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Festlegung des beitragsberechtigten Bearbeitungsperimeter basiert auf der Definition des Bundes zu den beitragsberechtigten Städten und Agglomerationen (BeSA).
Wolfwil	ja	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 1. Siedlung -> 1.1 Schlüsselareale Wohnen <ul style="list-style-type: none"> ▪ Braucht es diese Wohnpotentiale beim jetzigen Stand Leerwohnungen (Leitbild der Gemeinden) 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gemäss Zukunftsbild geht man von einer längerfristigen Nachfrage aus. Wichtig ist, dass das künftige Potenzial möglichst an gut erschlossenen Lagen (ÖV, FVV, Versorgung) umgesetzt wird (siehe Schlüsselareale). Das Potenzial wird zudem etappiert umgesetzt.

Gemeinde / Organisation	Antwort	Bemerkungen	Umgang	Kommentar zum Umgang
CST AG		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Das Thema "Güterverkehr/Logistik" wird im AP4 nicht speziell behandelt. In Kap. 5.1 (Seite 77) unter Handlungsbedarf wird denn auch darauf hingewiesen, dass diese Fragen auf Stufe Kanton und Bund angegangen werden müssen. ▪ Das Projekt Cargo sous terrain sieht den Aufbau einer neuen, dedizierten Infrastruktur für den unterirdischen Güterverkehr vor. Die laufenden Arbeiten zur ersten Etappe (Gäu - Zürich) nehmen konkrete Formen an. Die Planungsarbeiten (Klärung Tunnellage und Hub-Standorte, Deponien) laufen allerdings auf der Zeitachse exakt zwischen dem vorliegenden AP4 und dem nächsten AP5, was eine konkrete Einbettung in das AP4 erschwert. Es ist aber nötig, das Thema des unterirdischen Güterverkehrs im AP4 zu erwähnen, mindestens mit dem Hinweis, dass für das AP5 entsprechende Strategien und Massnahmen vorzusehen sind. Wir schlagen daher vor, das AP4 mit folgenden Hinweisen zu ergänzen: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Hinweis auf die aktuell laufenden Arbeiten zur ersten Etappe von Cargo sous terrain: Gespräche mit Bund und Kantonen, Erarbeitung Gesetzesgrundlage durch Bund, Aufbau Gesamtkoordinationsprozess zwischen Bund und Kantonen, Vorbereitung Sachplan Bund und kantonale Richtplanverfahren. ▪ Hinweis, dass das Thema Güterverkehr im Allgemeinen, aber der unterirdische Güterverkehr (Projekt Cargo sous terrain) im Speziellen im AP5 behandelt wird (insb. die Tunnellage und die Hub-Standorte). ▪ Hinweis, dass im Entwicklungsgebiet ESP Nr. 5 (Buchs/Suhr) Arbeiten laufen zur Prüfung eines Cargo sous terrain Hub-Standorts bzw. einer multimodalen Güterverkehrsdrehscheibe. ▪ Der Bericht sollte auf aktuelle Veränderungen in der Güterversorgung eingehen. Nicht zuletzt die Corona-Situation hat gezeigt, dass sich die Versorgung mit Konsumgütern in den kommenden Jahren weiter verändern wird. Der Trend hin zu Online-Supermärkten und Online-Handel wird ungebremst voranschreiten und die Versorgung der Bevölkerung massgeblich umgestalten (letzte Meile, Citylogistik). 	tlw. A	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Auf der Ebene der Teilstrategien wird ein neues Kapitel zum Thema Güterverkehr und Logistik aufgenommen, worin auf die kantonalen Richtpläne verwiesen wird und die Entwicklungen im Bereich Cargo sous terrain aufgezeigt werden.

4. Weitere Rückmeldungen zum Entwurf des AP AareLand

Allg. = Allgemein ; HB = Hauptbericht ; MB = Massnahmenblätter

Gemeinde / Organisation	HB/ Kap. S. MB	Bemerkungen	Umgang	Kommentar zum Umgang
Dagmersellen	Allg.	<ul style="list-style-type: none"> Die Zielsetzung für eine verstärkte Zusammenarbeit im Verein AareLand wird grundsätzlich unterstützt. Mangels relevanter Projekte bzw. Infrastrukturmassnahmen für die Gemeinde Dagmersellen wird auf eine inhaltliche Stellungnahme zum Agglomerationsprogramm (inkl. Ausfüllen des Fragebogens) verzichtet. 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> --
Fuhlenbach	Allg.	<ul style="list-style-type: none"> Der Rat beschliesst auf eine aktuelle Eingabe zur Behördenvernehmlassung AareLand zu verzichten. Das Geschäft soll auf eine langfristige Pendenzenliste gesetzt werden. 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> --
Oberbuchsiten		<ul style="list-style-type: none"> Das Agglomerationsprogramm AareLand 4.Generation sieht keine Massnahmen auf dem Gemeindegebiet von Oberbuchsiten vor. Wir verlangen, dass das Entwicklungsgebiet Rainkacker, die Umfahrung West sowie die Entflechtung der Knotens Volg Aufnahme in ein nachfolgendes Agglomerationsprogramm finden. 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> Die Zweckmässigkeit dieser Massnahmen sind in einem überkommunalen Kontext zu beurteilen. Für den Raum Gäu ist ein Korridorprozess gestartet worden (Projekt «All-Gäu»), welcher abgestimmte Lösungsansätze in den Bereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr aufzeigen soll. Entsprechende Erkenntnisse dienen als Grundlage für das AP 5G.
Oberbuchsiten	HB	<ul style="list-style-type: none"> Wir stellen fest, dass in den Gemeinden Egerkingen und Oensingen einige Entwicklungsprojekte aufgenommen wurden. Diese können möglicherweise Auswirkungen auf die Verkehrsbelastung in Oberbuchsiten (v. a. auf der H5) haben. Wir betonen aus diesem Grund die Notwendigkeit einer Umfahrungsstrasse in Oberbuchsiten, um das Dorfzentrum vom individuellen Durchgangsverkehr auf der H5 zu entlasten und dem LV eine vorrangige Stellung zukommen zu lassen. 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> Siehe oben.
Oberbuchsiten	MB	<ul style="list-style-type: none"> In der Massnahme S403.1 werden die regionalen Arbeitsplätzonen im Gäu (RAZ 1 und RAZ II) aufgeführt. Unter Zuständigkeiten werden die Gemeinden Egerkingen, Härkingen und Neuendorf als federführend erwähnt. Wir halten fest, dass die Gemeinden Oberbuchsiten und Niederbuchsiten bisher gleichberechtigt im Projekt mitgearbeitet und gleichwertige Beiträge bezahlt haben. Es ist nicht ersichtlich weshalb diese beiden Gemeinden nicht aufgeführt werden. Wir verlangen eine diesbezügliche Korrektur. 	A	<ul style="list-style-type: none"> Oberbuchsiten und Niederbuchsiten werden unter «Weitere Beteiligte» aufgeführt.

Gemeinde / Organisation	HB/ MB	Kap. S.	Bemerkungen	Umgang	Kommentar zum Umgang
Oberbuchsitzen	MB		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Als Massnahme P402_E wird der Korridorprozess Gäu (Projekt «All-Gäu») aufgeführt. Die Gemeinde Oberbuchsitzen beteiligt sich an diesem Projekt und begrüsst dessen Aufnahme ins Agglomerationsprogramm ausdrücklich. 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ --
Wangen bei Olten	MB	13	<ul style="list-style-type: none"> ▪ S401.7, Änderungen: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Planungsstand: Teilzonen-, Erschliessungs- und Gestaltungsplan (2021) ▪ Beginn Realisierung: ab 2022 Ergänzungen: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Koordination und Abstimmung Siedlung/Landschaft/Verkehr ▪ Verkehrliche Kapazitäten: Bushaltestelle «Am Chrüzbach» (ca. 50 m) 	A	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wird angepasst.
Wangen bei Olten	MB	33	<ul style="list-style-type: none"> ▪ S402.18, Änderungen: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Statt B-Horizont in A-Horizont ▪ Schwerpunkt Realisierung: 2024-2027 Ergänzungen: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Nächste Schritte: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Teilzonenrevision, vorgezogen zur Ortsplanungsrevision ▪ Verkehrliche Kapazitäten: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bushaltestelle Danzmatt in unmittelbarer Nähe ▪ Weitere Koordination und Abstimmung: <ul style="list-style-type: none"> ▪ FVV-Verbindung Kleinwangen-Grosswangen, ist korrekt ▪ Abhängigkeiten: <ul style="list-style-type: none"> ▪ S404.6 Wangen bei Olten, Zentrumsentwicklung, Seite 50 ▪ Str403 Wangen bei Olten, Verkehrsraumgestaltung Entwicklungsgebiet Danzmatt / Bahnhof, Seite 95 	A	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wird angepasst.

Gemeinde / Organisation	HB/ MB	Kap. S.	Bemerkungen	Umgang	Kommentar zum Umgang
Wangen bei Olten	MB	50	<ul style="list-style-type: none"> ▪ S404.6 <ul style="list-style-type: none"> ▪ Im Bild ist der Bearbeitungsbereich farbig visuell darzustellen. Die Bauabteilung kann hierzu Hilfestellung bieten. Änderungen: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Statt A-Horizont in B-Horizont ▪ Schwerpunkt Realisierung: 2028-2031 ▪ Planungsstand: Städtebauliches Entwicklungskonzept (2020) Ergänzungen: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Heutige Nutzung: Gemisch (Wohnen, Gewerbe, Dienstleistungen, Gastronomie) ▪ Vorgesehene Nutzung/Aussengestaltung: Wohnen, Gewerbe, Dienstleistungen, Gastronomie; Strassenraumgestaltung ▪ Nächste Schritte: Überarbeitung bestehender Gestaltungsplan oder neuer Gestaltungsplan ▪ Beginn Realisierung: ab 2024, Schwerpunkt 2028-2031 ▪ Weitere Beteiligte: Grundeigentümer, Kanton (AVT) ▪ Verkehrliche Kapazitäten: Bahnhof Wangen bei Olten in unmittelbarer Nähe, Bushaltestelle Wangen-Dorf ▪ Weitere Koordination / Abstimmung: Strassenraumgestaltung (Kantonsstrasse) ▪ Grundlagen: Gestaltungsplan «Zentrum» mit RRB Nr. 425 vom 28. Februar 2012 zur Überprüfung bzw. Überarbeitung 	A	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wird angepasst mit Beginn Realisierung 2028.

Gemeinde / Organisation	HB/ MB	Kap. S.	Bemerkungen	Umgang	Kommentar zum Umgang
Wangen bei Olten	MB	95	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Str403 <ul style="list-style-type: none"> ▪ Neues, aktualisiertes Vorprojekt BSB+Partner (Bestvariante 6+) integrieren zusammen mit aktualisiertem Vorprojekt Bushaltestelle Kreisel ERO und Umgestaltung Bahnhofplatz Nord. Die Unterlagen wird die Bauabteilung rechtzeitig zur Verfügung stellen. ▪ Die Kosten sind bis Ende Nov/Anfang Dez nochmals zu aktualisieren/verifizieren. Die Bauabteilung wird die aktualisierten Kosten rechtzeitig melden. Änderungen: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Beschrieb der Massnahme ▪ [...] (BSB+Partner 2020) [...] Ergänzungen: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ausgangslage/Zielsetzung: Aufwertung/Umgestaltung der Personenunterführung unter der Bahnlinie und ERO als wichtigste Langsamverkehrsverbindung zwischen Klein- und Grosswangen mit Berücksichtigung sämtlicher Anforderungen des BehiG. ▪ Beschrieb der Massnahme: [...] Die Sichtbarkeitsverhältnisse sind sehr gut. Procap Schweiz, Herr Burnell, hat das Projekt bereits auf die Vorgaben des BehiG geprüft. Sämtliche Vorgaben des BehiG werden eingehalten; für Procap Schweiz ist es ein Vorzeigeprojekt. ▪ Zweckmässigkeit: Bezug zum Handlungsbedarf: Defizite ÖV (Bus), Bezug zu den Teilstrategien: [...] Optimierung Fusswegnetz, Optimierung Radwegnetz; Busangebot [...], Bezug zu anderen Massnahmen: S404.6 Wangen bei Olten, Zentrumsentwicklung ▪ Nutzen: WK3: [...] unter Erfüllung der Vorgaben des BehiG, WK4: [...] keine Flächenverluste ▪ Realisierung: Weitere Planungsschritte: Vorprojekte (Ende 2020) 	A	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Massnahmenblatt wird ergänzt/aktualisiert.
Murgenthal			<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Bauverwaltung hat die Unterlagen bearbeitet. Für die Gemeinde Murgenthal gibt es keinen Grund, z.K. das Agglomerationsprogramm zu bekämpfen. Es sind keine Massnahmen in der Gemeinde geplant. Welche indirekten Auswirkungen die Massnahmen in der Agglomeration haben werden, lässt sich schwer abschätzen. Die Bauverwaltung hofft auf eine überregional positive Ausstrahlung. Mit dem Agglomerationsprogramm wird ausschliesslich der "Speckgürtel" bedient. Die Gemeinde Murgenthal liegt nicht im Perimeter und ist somit nicht direkt betroffen. Eine Vernehmlassung erübrigt sich. 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ --

Gemeinde / Organisation	HB/ MB	Kap. S.	Bemerkungen	Umgang	Kommentar zum Umgang
Olten	HB	77	<ul style="list-style-type: none"> Anzumerken bleibt, dass neue Herausforderungen und Chancen einer „Mobilität der Zukunft“, bspw. Elektromobilität oder Sharing Mobility, im Agglomerationsprogramm kaum erwähnt werden. Die Logistik bildet ein Kernthema der Analyse, wird aber auf der Handlungsebene nur kommentiert mit: „Eine eigenständige Güterverkehrsstrategie müsste vor allem bei der Verteilung von Logistikstandorten und güterverkehrsintensiven Einrichtungen ansetzen (Umschlagplätze, Lagerhäuser, etc.). Diese Fragen müssen primär auf Kantonsebene (Richtplanung) oder sogar Bundesebene (Sachpläne) und im interkantonalen Diskurs abgestimmt werden“ (Hauptbericht S. 77). Ein regionales Logistikkonzept sollte aus dem Korridorprozess Gäu heraus entwickelt werden. Ideal wäre ein Netz aus regionalen Logistik-Hubs und City-Hubs für „die letzte Meile“, mit dem Ziel einer effizienten und schonenden Belieferung der Stadt. 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> Siehe Kommentare zu vorherigen Fragen.
Olten	MB		<ul style="list-style-type: none"> S401.5 Olten, ChlyHolz: div. Änderungen siehe Word S402.10 Olten, Olten Südwest: div. Änderungen siehe Word S402.11 Olten, Bahnhof Nord: div. Änderungen siehe Word S402.12 Olten, Giroud Olma: div. Änderungen siehe Word 	A	<ul style="list-style-type: none"> Wird aufgenommen.
Olten	MB		<ul style="list-style-type: none"> ÖV403_Ü: div. Änderungen siehe Word 	A	<ul style="list-style-type: none"> Wird aufgenommen.
Olten	MB		<ul style="list-style-type: none"> FVV404_PA: neu siehe Word FVV XXY: neu siehe Word 	A	<ul style="list-style-type: none"> Wird aufgenommen.
Dulliken	HB	43	<ul style="list-style-type: none"> Seite 43, ÖV-Angebot: die S23 muss raschmöglichst im 30'-Takt angeboten werden können!! Problem wegen Rollmaterial der SBB? 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> Gemäss Planungen der SBB und der Kantone Aargau und Solothurn werden ab 2024/2025 bei der S23 Flirt-Kompositionen eingesetzt. Damit kann die Verbindung Aarau – Olten – Langenthal im 30'-Takt angeboten werden. Durch die Überlagerung der S26 und der S23 wird die Haltestelle Dulliken Richtung Olten und Aarau im 30'-Takt bedient.
Dulliken	HB	51	<ul style="list-style-type: none"> Seite 51, Strassennetz: Engpass zwischen Däniken und Gretzenbach (Richtung AB-Anschluss Kölliken): Die Idee einer Erschliessung des AB-Anschlusses mittels eines Tunnels ist für einige Leute im Niederamt immer noch ein Thema. Ich gehe davon aus, dass dies eine Utopie bleiben wird?!? 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> Für die Behandlung der Fragestellungen im Niederamt könnte die Durchführung eines Korridorprozesses zielführend sein. Dieser müsste von den Gemeinden unterstützt werden.

Gemeinde / Organisation	HB/ MB	Kap. S.	Bemerkungen	Umgang	Kommentar zum Umgang
Dulliken	HB	66/6 7	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kernbotschaften bzw. definierte Raumtypen sind gut nachvollziehbar. 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ --
Dulliken	HB	91	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Seite 91, Tabelle 18, Schlüsselareale Wohnen: interessante Projekte! 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ --
Dulliken	MB		<ul style="list-style-type: none"> ▪ S401.2 - Dulliken, Schäfer-Langfeld ▪ Str.405.1 - Dulliken, Aufwertung Zugang Bahnhof ▪ FVV404.1 - Dulliken, Schliessung FVV-Netzlücke zwischen Dulliken und Olten (Schäfer-Langfeld) 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Diese Massnahmen sind im AP enthalten.
Stadt Aarau, aarau regio, Unterentfelden	HB	53	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Entwicklungstrends (S. 53): Als Bezugsrahmen der Aussagen wird das kantonale Verkehrsmodell aufgeführt. Im Rahmen des rGVK Aarau wurde für die Region Aarau ein Zielbild 2040 definiert, welches vom kantonalen Verkehrsmodell abweicht. Dieses Zielbild wurde im Verkehrsmodell abgebildet, um die Massnahmen des rGVK zu prüfen. Für die Analyse der Entwicklungstrends im Raum Aarau ist nicht das "Standardverkehrsmodell" des Kantons zu verwenden, sondern das gemäss Zielbild angepasste Verkehrsmodell. 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Im Analyseteil werden die Referenzentwicklungen und nicht Zielbilder beschrieben. Letzteres erfolgt im Zukunftsbild und der Soll-Ist-Vergleich im Handlungsbedarf.
Stadt Aarau	HB	50	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Punkt Aarau und Wynen-/Suhrental: Das rGVK Aarau fokussiert wie beschrieben darauf, die Effizienz der bestehenden Infrastruktur zu steigern und damit deren Potenzial auszuschöpfen, bevor in einer allfälligen nachfolgenden Etappe neue Netzelemente geprüft werden. Allfällige neue Netzelemente dienen aber nur der Kapazitätsverlagerung nicht dem Kapazitätsausbau. Dies trifft anders als im Bericht zum AP beschrieben nicht nur auf den stadtquerenden Verkehr, sondern auf alle Verkehrsarten zu. Die Formulierung ist entsprechend anzupassen. 	A	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wird aufgenommen.
Stadt Aarau	HB		<p><i>Handlungsbedarf im Agglomerationskernraum (Abb. 40 und Tab. 13):</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Insbesondere am Abend und am Wochenende sowie auf einzelnen Linien auch während der HVZ sind die ÖV-Takte zu wenig attraktiv, um eine echte Alternative zum MIV darstellen zu können. Sowohl die Stadt als auch der Kanton setzen sich deshalb für Taktverdichtungen ein, sie sind entsprechend ebenfalls als Handlungsmassnahme aufzunehmen. ▪ Die Veloparkierung ist ein Schlüsselement zur Erreichung der angestrebten Verlagerung. Entsprechend ist das Thema in Tab. 13 beinhaltet, es fehlt aber in der Abbildung 40 --> bitte ergänzen ▪ Die Attraktivität der Fussverkehrsinfrastruktur ist entscheidend für die Förderung des Fussverkehrs. Heute ist diese Attraktivität vielerorts nicht / zu wenig gegeben. Bauliche Gestaltungsmassnahmen zu Gunsten des Fussverkehrs sind deshalb zwingend als Handlungsbedarf aufzunehmen. 	A A	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wird aufgenommen. ▪ Wird aufgenommen.
Stadt Aarau	HB		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Handlungsbedarf im Agglomerationskernraum (Tab. 13): Defizite im Velohaupttroutennetz bzgl. Sicherheit und Netzlücken bestehen auch in Aarau. Aarau ist entsprechen ebenfalls explizit aufzuführen. 	tlw. A A	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ergänzung zum Fussverkehr wird vorgenommen. ▪ Wird aufgenommen.

Gemeinde / Organisation	HB/ MB	Kap. S.	Bemerkungen	Umgang	Kommentar zum Umgang
Stadt Aarau, aarau regio, Unterentfelden	HB	6.4	<ul style="list-style-type: none"> Die Teilstrategien im ÖV sind nicht kongruent mit dem im Rahmen des rGVK definierten ÖV Erschliessungsplan. Diese sind zwingend abzustimmen. Zudem ist bei den aufgeführten Buslinien die Bezeichnung verwirrend, denn das Triesch liegt in Buchs. Bitte entsprechend ändern. 	z.K. / A	<ul style="list-style-type: none"> Bezeichnung der Buslinien wird angepasst.
Stadt Aarau	HB	6.5	<ul style="list-style-type: none"> TStr1: Als strategischer Grundsatz wird definiert, dass ein Kapazitätsausbau nur in den "dringendsten" Fällen erfolgen soll. Was dringend ist oder nicht, kann sehr unterschiedlich beurteilt werden. Die Formulierung ist zu konkretisieren. Im Rahmen des rGVK Aarau wurde zudem definiert, dass im Raum Aarau reine Kapazitätsausbauten nicht weiterverfolgt werden. Geprüft werden können bei Nichtzielerreichung kapazitätsverlagernde (!) Netzausbauten, falls die Ziele des rGVK nicht anderweitig erreicht werden können. Bitte entsprechend aufnehmen. TStr1: Das rGVK Aarau sieht eine regional koordinierte Parkplatzbewirtschaftung ebenfalls als zentrale Massnahme vor. 	A	<ul style="list-style-type: none"> Die Querverweise zum rGVK können ergänzt werden. Die strategischen Kernaussagen sind jedoch deckungsgleich.
Stadt Aarau	HB	6.5	<ul style="list-style-type: none"> TFVV1: Auch in Aarau bestehen auf dem kantonalen Radroutennetz diverse Schwachstellen. Bitte ergänzen. 	A	<ul style="list-style-type: none"> Wird aufgenommen.
Oensingen	Allg.		<ul style="list-style-type: none"> Wir sind einverstanden mit den aufgenommenen Massnahmen, insbesondere natürlich mit jenen, die Oensingen betreffen. Dies sind namentlich das Siedlungsgebiet Oensingen-West, die Zentrumsentwicklung, die Entlastung Oensingen (inkl. Ortsdurchfahrt "Lebensader"), die Entwicklung einer multimodalen Drehscheibe am Bahnhof Oensingen sowie der Gestaltung der zukünftigen Haltestelle Oensingen Dorf. Auf den Punkt der besseren ÖV-Erschliessung im Industriegebiet kommen wir gerne bei der kommenden Generation zurück, können uns aber mit der jetzigen Einschätzung (und der Nicht-Aufnahme) einverstanden erklären. Um das Zusammenwirken von öffentlichem und individuellem Verkehr deutlich zu verbessern und damit einhergehend die Umgestaltung des Bahnhofs und die multimodale Drehscheibe realisieren zu können, ist die vorherige Erstellung der Entlastung Oensingen zwingend. Daher beantragen wir die A-Priorität für diese Massnahme. Die aufgenommenen Massnahmen zeigen auf, dass Oensingen vor geradezu idealtypischen Herausforderungen des Agglomerationsraum steht und diesen in geeigneter Weise begegnen will. Deshalb überrascht es nicht, dass wir erneut beliebt machen, Oensingen in den beitragsberechtigten Perimeter des AP AareLand aufzunehmen. Wir danken den Kantonen, dem Bundesamt für Raumentwicklung und den Vertretern des AareLand für die Unterstützung dieses Anliegens. 	z.K.	<ul style="list-style-type: none"> Siehe Kommentare zu den vorherigen Fragen.