

Agglomerationsprogramm AareLand 3. Generation

Das Wichtigste in Kürze

Agglomerationspolitik

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

Drei Generationen des Agglomerationsprogramms

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

Kantonale Richtpläne

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

Umsetzungsperiode

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

Dossier Agglomerationsprogramm AareLand

Das Agglomerationsprogramm AareLand besteht aus vier Berichten:

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

- Band 4 (Grundlagen und Analyse) umfasst den Ist-Zustand, Trends und die Schwachstellenanalyse. Er bildet zusammen mit dem Zukunftsbild die Grundlage für die Herleitung der Massnahmen.

Handlungsschwerpunkte

Das Agglomerationsprogramm AareLand 3. Generation behandelt die folgenden Handlungsschwerpunkte:

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

Massnahmen

Die Massnahmen der 3. Generation werden aus dem Zukunftsbild 2030, der Analyse der Schwachstellen und dem festgestellten Handlungsbedarf abgeleitet. Sie setzen sich zusammen aus weitergeführten Massnahmen der 2. Generation (ehemalige B-Massnahmen) und aus neuen, dem Zielbild entsprechenden Massnahmen, die von kantonalen Stellen und Gemeinden eingebracht wurden.

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

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

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

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

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

A-Massnahmen

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

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

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

B-Massnahmen

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

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

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

C-Massnahmen

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

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

Nr.	Massnahme	Federführung
FVV315C	Veloschnellrouten Kanton Aargau	Kt. AG