

Departement BVU Kanton Aargau  
Departement BJD Kanton Solothurn



## Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung

**AareLand**  
Netzstadt *AarauOltenZofingen*

Kurzfassung



|              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|--------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Auftraggeber | <ul style="list-style-type: none"><li>• Departement Bau, Verkehr und Umwelt Kanton Aargau</li><li>• Bau- und Justizdepartement Kanton Solothurn</li></ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| Projektteam  | <ul style="list-style-type: none"><li>• Paul Pfister,<br/>Leiter Abteilung Raumentwicklung Kanton Aargau</li><li>• Bernard Staub,<br/>Leiter Amt für Raumplanung Kanton Solothurn</li><li>• Alex Schneider,<br/>Abteilung Raumentwicklung Kanton Aargau</li><li>• Claudio Hagen,<br/>Abteilung Raumentwicklung Kanton Aargau</li><li>• Stephan Felber,<br/>Abteilungen Raumentwicklung / Verkehr Kanton Aargau</li><li>• Thomas Steinbeck,<br/>Amt für Raumplanung Kanton Solothurn</li><li>• Manuela Studer,<br/>Amt für Raumplanung Kanton Solothurn</li><li>• Andreas Fuchs,<br/>Abteilung Verkehr Kanton Aargau</li><li>• Kurt Erni,<br/>Amt für Verkehr und Tiefbau Kanton Solothurn</li><li>• Dr. Ludwig Dünbier,<br/>Amt für Verkehr und Tiefbau Kanton Solothurn</li></ul> |
| Bearbeitung  | <p>Planteam S</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Roger Michelin</li><li>• Hansueli Remund</li><li>• David Stettler</li></ul> <p>Ernst Basler + Partner AG</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Lorenz Raymann</li><li>• Christoph Lippuner</li></ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |

# Inhaltsverzeichnis

|          |                                                                                                     |           |
|----------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1</b> | <b>Die Agglomerationsprogramme – Teil der Agglomerationspolitik des Bundes</b>                      | <b>1</b>  |
| 1.1      | Agglomerationspolitik des Bundes                                                                    | 1         |
| 1.2      | Modul Verkehr und Siedlung                                                                          | 1         |
| 1.3      | Vorgehen und Methodik                                                                               | 1         |
| <b>2</b> | <b>Das Agglomerationsprogramm AareLand</b>                                                          | <b>2</b>  |
| 2.1      | Ein Gemeinschaftswerk der Kantone Aargau und Solothurn                                              | 2         |
| 2.2      | Perimeter der Agglomeration AareLand                                                                | 3         |
| 2.3      | Einbettung in den Gesamtraum der Kantone Aargau und Solothurn                                       | 4         |
| 2.4      | Ziele und Grundsätze des Agglomerationsprogramms AareLand                                           | 4         |
| <b>3</b> | <b>Die Schwachstellenanalyse</b>                                                                    | <b>5</b>  |
| 3.1      | Vorgehen bei der Schwachstellenanalyse                                                              | 5         |
| 3.2      | Schwachstellen bei der Einwohner-, Beschäftigten- und Siedlungsentwicklung                          | 5         |
| 3.3      | Schwachstellen motorisierter Individualverkehr                                                      | 6         |
| 3.4      | Schwachstellen Bus                                                                                  | 6         |
| 3.5      | Schwachstellen Schiene                                                                              | 8         |
| 3.6      | Schwachstellen Langsamverkehr                                                                       | 9         |
| 3.7      | Schwachstelle Umwelt                                                                                | 10        |
| 3.8      | Die Warnzeichen sind nicht zu übersehen                                                             | 11        |
| <b>4</b> | <b>Mit dem Agglomerationsprogramm AareLand die Zukunft gestalten: Die Ziele und Strategien 2020</b> | <b>12</b> |
| <b>5</b> | <b>Die Massnahmen im Agglomerationsprogramm AareLand</b>                                            | <b>17</b> |
| 5.1      | Die übergeordneten nationalen Massnahmen                                                            | 17        |
| 5.2      | Leitkonzepte und Leitprojekte                                                                       | 19        |
| 5.3      | Leitkonzepte                                                                                        | 20        |
| 5.4      | Leitprojekte für den Gesamtraum                                                                     | 22        |
| 5.5      | Leitprojekte im Teilraum Aarau                                                                      | 23        |
| 5.6      | Leitprojekte im Teilraum Aarau-Suhr-Wynental                                                        | 26        |
| 5.7      | Leitprojekte im Teilraum Olten                                                                      | 27        |
| 5.8      | Leitprojekte im Teilraum Olten-Aarau                                                                | 30        |
| 5.9      | Leitprojekte im Teilraum Zofingen-Wiggertal-Olten                                                   | 31        |
| 5.10     | Übersicht über die Leitprojekte                                                                     | 34        |

|               |                                                                    |           |
|---------------|--------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>6</b>      | <b>Ein Agglomerationsprogramm mit guter bis sehr guter Wirkung</b> | <b>35</b> |
| <b>7</b>      | <b>Das Umsetzungsprogramm</b>                                      | <b>36</b> |
| 7.1           | Geplante Richtplananpassungen im Kanton Aargau                     | 36        |
| 7.2           | Geplante Richtplananpassungen im Kanton Solothurn                  | 36        |
| <b>8</b>      | <b>Organisation der Trägerschaft</b>                               | <b>37</b> |
| <b>9</b>      | <b>Monitoring und Controlling</b>                                  | <b>39</b> |
| <b>10</b>     | <b>Schlussbemerkungen</b>                                          | <b>40</b> |
| <b>Anhang</b> |                                                                    | <b>41</b> |

# **1 Die Agglomerationsprogramme – Teil der Agglomerationspolitik des Bundes**

## **1.1 Agglomerationspolitik des Bundes**

Die Agglomerationspolitik des Bundes verfolgt drei Hauptziele:

- Die wirtschaftliche Attraktivität der städtischen Gebiete sichern und ihren Bewohnerinnen und Bewohnern eine hohe Lebensqualität gewährleisten.
- Ein polyzentrisches Netz von Städten und Agglomerationen erhalten. Damit sollen diese ihre Stellung im nationalen und internationalen wirtschaftlichen Wettbewerb behaupten können.
- Die räumliche Ausdehnung der städtischen Gebiete begrenzen, indem die Siedlungsentwicklung nach innen gefördert und die urbanen Räume geordnet werden.

## **1.2 Modul Verkehr und Siedlung**

Verlangt werden eine aktive Agglomerationspolitik von Gemeinden und Kantonen, eine langfristig ausgerichtete Verkehrs- und Siedlungsplanung, die die Anforderungen der Nachhaltigkeit erfüllt. Zu diesem Zweck ist als Ansprechpartnerin eine Trägerschaft zu bilden. Zu einem späteren Zeitpunkt können die Agglomerationsprogramme auch mit weiteren Themen ergänzt werden, die einer agglomerationsweiten Koordination bedürfen (z.B. Kultur).

## **1.3 Vorgehen und Methodik**

Abbildung 1 zeigt schematisch das Vorgehen bei der Erarbeitung von Agglomerationsprogrammen, so wie es der Bund vorsieht. Das Vorgehen im Agglomerationsprogramm AareLand lehnt sich an diese Vorgaben an. Der Fokus liegt auf einem Vergleich der Entwicklungen, wie sie ohne resp. mit den Massnahmen zu erwarten wären. Basis für die Massnahmenauswahl ist eine Analyse der Schwachstellen in Bezug auf Siedlung und Verkehr.

Abbildung 1 auf der  
folgenden Seite

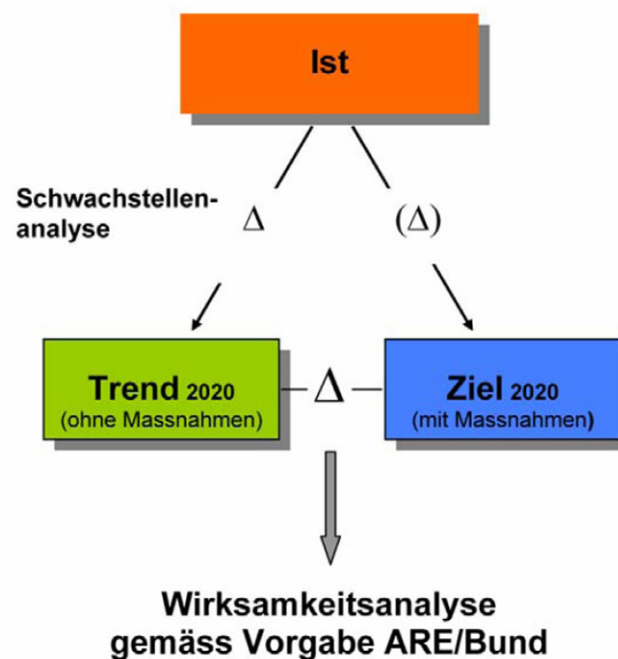


Abbildung 1: Erarbeitung des Agglomerationsprogramms AareLand - der generelle Ansatz

## 2 Das Agglomerationsprogramm AareLand

### 2.1 Ein Gemeinschaftswerk der Kantone Aargau und Solothurn

Für die Region *AarauOltenZofingen* definiert der Bund zwei Agglomerationen:

- die Agglomeration **Olten-Zofingen**
- die Agglomeration **Aarau**, unter Einbezug eines Teils des Solothurner Niederamtes

Die Begrenzung der Agglomerationen ist methodisch bedingt. Wirtschafts- und Verkehrsbeziehungen gehen immer über die Grenzen hinaus. Dies gilt auch für die Agglomeration *AarauOltenZofingen* und ihre Nachbaragglomerationen.

Die beiden Agglomerationen Olten/Zofingen sowie Aarau/Niederamt-Ost liegen auf solothurnischem wie auch auf aargauischem Kantonsgebiet. Viele Themen machen an der Kantonsgrenze nicht Halt. Dies trifft besonders auf die Verkehrsbeziehungen zu. Die Aufgaben müssen grenzüberschreitend angepackt und gelöst werden.

Mit dem gemeinsamen Agglomerationsprogramm AareLand wollen die beiden Kantone Solothurn und Aargau die Funktionsfähigkeit und die wirt-

schaftliche Wettbewerbsfähigkeit dieses Raums sichern und die Attraktivität als Wohnstandort erhalten. Schon früh wurde über die Kantonsgrenze hinweg eng zusammengearbeitet aufgrund der Erkenntnis, dass die Aufgaben nicht an den Kantons Grenzen Halt machen.

## 2.2 Perimeter der Agglomeration AareLand

Abbildung 2 zeigt den Perimeter der Agglomeration AareLand gemäss Agglomerationsdefinition des Bundes. Darin leben 188'000 Einwohner/-innen und arbeiten 105'000 Personen. Die Unterstützung des Bundes erstreckt sich auf Gemeinden, die gemäss Bundesamt für Statistik Teil der Agglomerationen Aarau und Olten-Zofingen (43 dunkelblau eingefärbte Gemeinden) sind. Die Analysen beziehen sich in der Regel auf den erweiterten Betrachtungsperimeter (inkl. 19 hellblau eingefärbte Gemeinden).

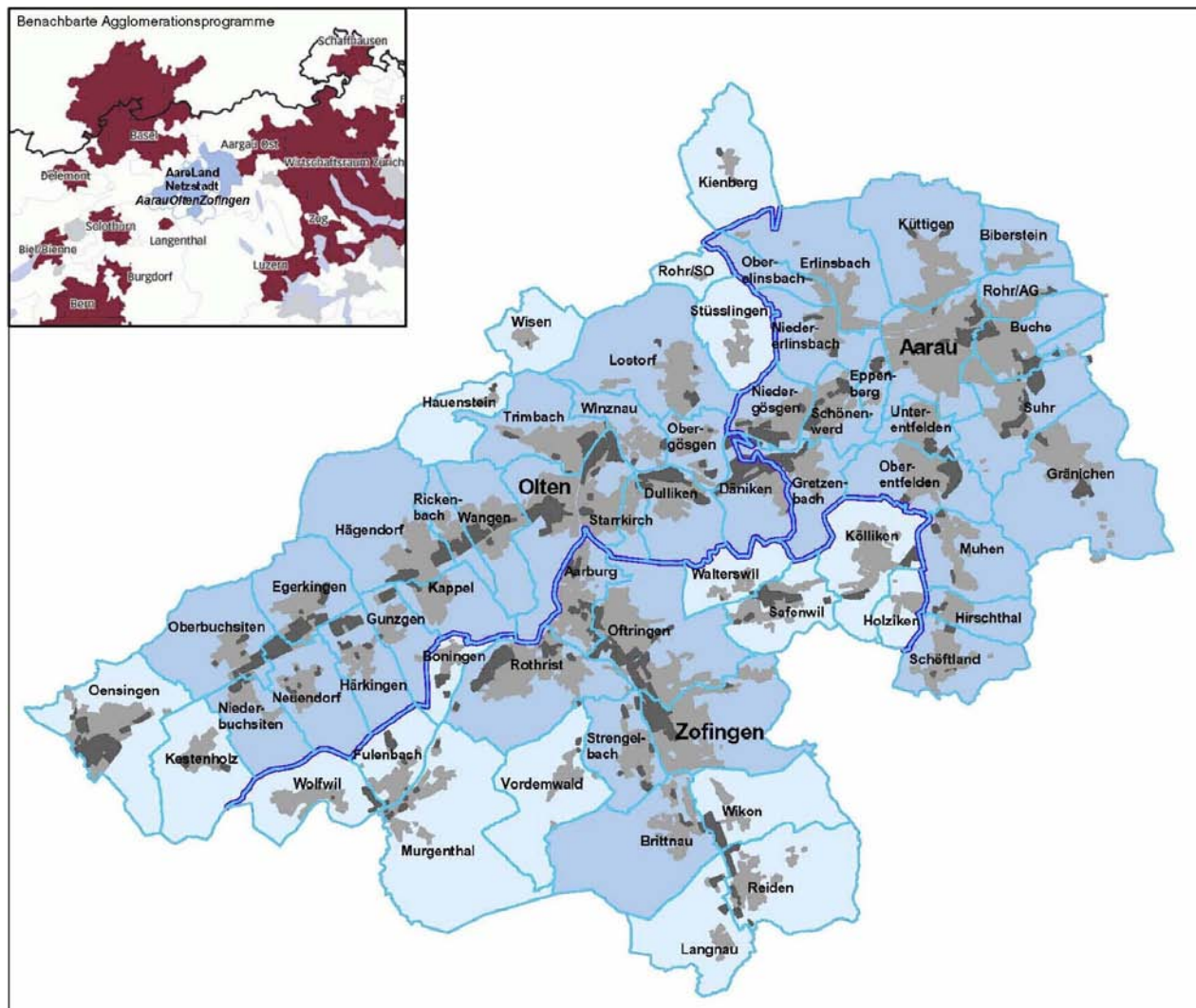


Abbildung 2: Perimeter und Einbettung des Agglomerationsprogramms AareLand (Stand 2005)

## 2.3 Einbettung in den Gesamtraum der Kantone Aargau und Solothurn

Der Übergang Agglomeration in den umliegenden ländlichen Raum ist fliegend. Die Verzahnung von ländlichem und urbanem Raum ist sachlich begründet und politisch relevant: Beide sind voneinander abhängig und beide ergänzen sich. Die kantonale Agglomerationspolitik muss mit der gesamträumlichen Entwicklung des jeweiligen Kantons abgestimmt sein.

Konkret erfolgt die Koordination mit den Gemeinden ausserhalb des Agglomerationsperimeters auf zwei Ebenen: einerseits im Rahmen der kantonalen Raumordnungspolitik, andererseits fallweise und im Sinne der "variablen Geometrie" gezielt mit einzelnen betroffenen Gemeinden.

## 2.4 Ziele und Grundsätze des Agglomerationsprogramms AareLand

Die Kantone Aargau und Solothurn setzen sich folgende Ziele für ihre Agglomerationen:



### Attraktive Lebensräume

- möglichst geringe Umweltbelastungen
- attraktive öffentliche Räume
- hohe Siedlungsqualität
- gute Erreichbarkeit der zentralen Wohngebiete
- sicherer Aufenthalt im öffentlichen Raum



### Attraktive Wirtschaftsstandorte

- gute Erreichbarkeit der Zentren und der Entwicklungsschwerpunkte



### Attraktive Naherholungsgebiete

- intakte Natur und Landschaft

### 3 Die Schwachstellenanalyse

#### 3.1 Vorgehen bei der Schwachstellenanalyse

Die Schwachstellenanalyse ist das Resultat aus dem Vergleich Ist und Trend 2020. Der Ist-Zustand beruht auf gesicherten statistischen Grundlagen und auf rechtsverbindlichen Planungen. Der Trend 2020 ist schwieriger abzuschätzen. Er beruht im Wesentlichen auf Prognosen und fachlich abgestützten Annahmen. Zur Abschätzung der Entwicklung des motorisierten Individualverkehrs werden zwischen den Kantonen abgestimmte Modellrechnungen verwendet.

#### 3.2 Schwachstellen bei der Einwohner-, Beschäftigten- und Siedlungsentwicklung

Die Entwicklung im Trend-Szenario weist folgende **Schwächen** auf:

- **Geringe Einwohnerentwicklung** in den Zentrumsgemeinden Olten und Aarau.
- **Starke Einwohnerentwicklungen** in Gebieten, die zum Teil ungenügend mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen und einseitig auf den MIV ausgerichtet sind.
- Insbesondere in den **ländlichen Gebieten** besteht zum Teil ein **Überangebot** an Bauzonenreserven. Damit besteht das Risiko, dass die Zersiedelung weiter voranschreitet.
- Die Gebiete, in denen man wohnt, arbeitet, einkauft und seine Freizeit verbringt, sind aus vielfältigen Gründen **immer weiter voneinander entfernt**. Damit wachsen auch die **Verkehrsleistungen**, vor allem im MIV.
- Die **Trendentwicklungen weichen teilweise von den Strukturzielen** der kantonalen Richtpläne und den Grundsätzen der Raumplanung zur Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung **ab**. Die Auswirkungen sind in Spitzenzeiten punktuell überlastete Strassennetze mit anwachsenden Staus in den Agglomerationen und auf den Zufahrtsachsen zu den Zentren.
- Die Arbeitsplatzgebiete sind **räumlich dezentralisiert** und damit charakteristisch für die regionalisierte Struktur der Agglomeration AareLand. Dies hat jedoch gewichtige Nachteile bei der verkehrsmässigen Erschliessung und bei der gemeinsamen Nutzung von Infrastrukturen durch mehrere Betriebe. Dadurch fehlen Synergien bei der betrieblichen Zusammenarbeit.

Abbildung 3 "Schwachstellen im Strassenverkehrsnetz" auf der Seite 7

### 3.3 Schwachstellen motorisierter Individualverkehr

Die Karte "Engpässe auf der Strasse" bietet einen Überblick über die wesentlichen Probleme und Schwachstellen des MIV in der Agglomeration AareLand.

Die drei Zentren Aarau, Olten und Zofingen üben eine Anziehungskraft auf die nähere und weitere Umgebung aus. Je näher man sich auf diese Zentren zu bewegt, desto augenfälliger werden die durch den MIV verursachten Probleme. Aarau und Olten weisen darüber hinaus eine Parallelität auf, indem ein Teil der **Kapazitätsprobleme** darin begründet ist, dass

- dem MIV nur ein Hauptübergang über die Aare zur Verfügung steht,
- die Durchschneidung des Siedlungsgebiets durch die West/Ost-Bahnachse Flaschenhalse bei der Querung der Bahnlinie erzeugt.

In beiden Städten sind Projekte für einen **zweiten Aareübergang** in Planung (Olten) bzw. im Bau (Aarau).

Problematisch sind weiter die **Ortsdurchfahrten** in den folgenden Gemeinden der Agglomeration:

- Teilagglomeration **Aarau**: Oberentfelden, Suhr und Schönenwerd
- Teilagglomeration **Olten**: Achse Wangen – Hägendorf – Olten
- Teilagglomeration **Zofingen**: Achse Oftringen – Aarburg – Olten

### 3.4 Schwachstellen Bus

Die zunehmende Verkehrsbelastung auf der Strasse führt zu Behinderungen der Buslinien. Das bedeutet, dass der strassengebundene ÖV in Zukunft an die Kapazitätsgrenzen stossen wird und die Qualität der Verbindungen abnimmt, sofern keine Massnahmen getroffen werden.

Die dem Trendszenario unterlegten Entwicklungen führen generell zu einer Verstärkung der bereits bestehenden Probleme:

- **Behinderung Bus auf stark belasteten Strassen**  
Da in den massgebenden Strassenabschnitten zur Spitzenzeit die Kapazitätsgrenze bereits heute erreicht ist, wird die Zahl der Stunden pro Tag mit Behinderungen resp. Stop-and-go-Verkehr erheblich zunehmen. Dies führt zu **Defiziten hinsichtlich Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit des ÖV**. Passagiere verpassen häufiger ihre Anschlüsse auf die Bahn. Eine Verbesserung verursacht Kosten für betriebliche Massnahmen wie Zusatzkurse.

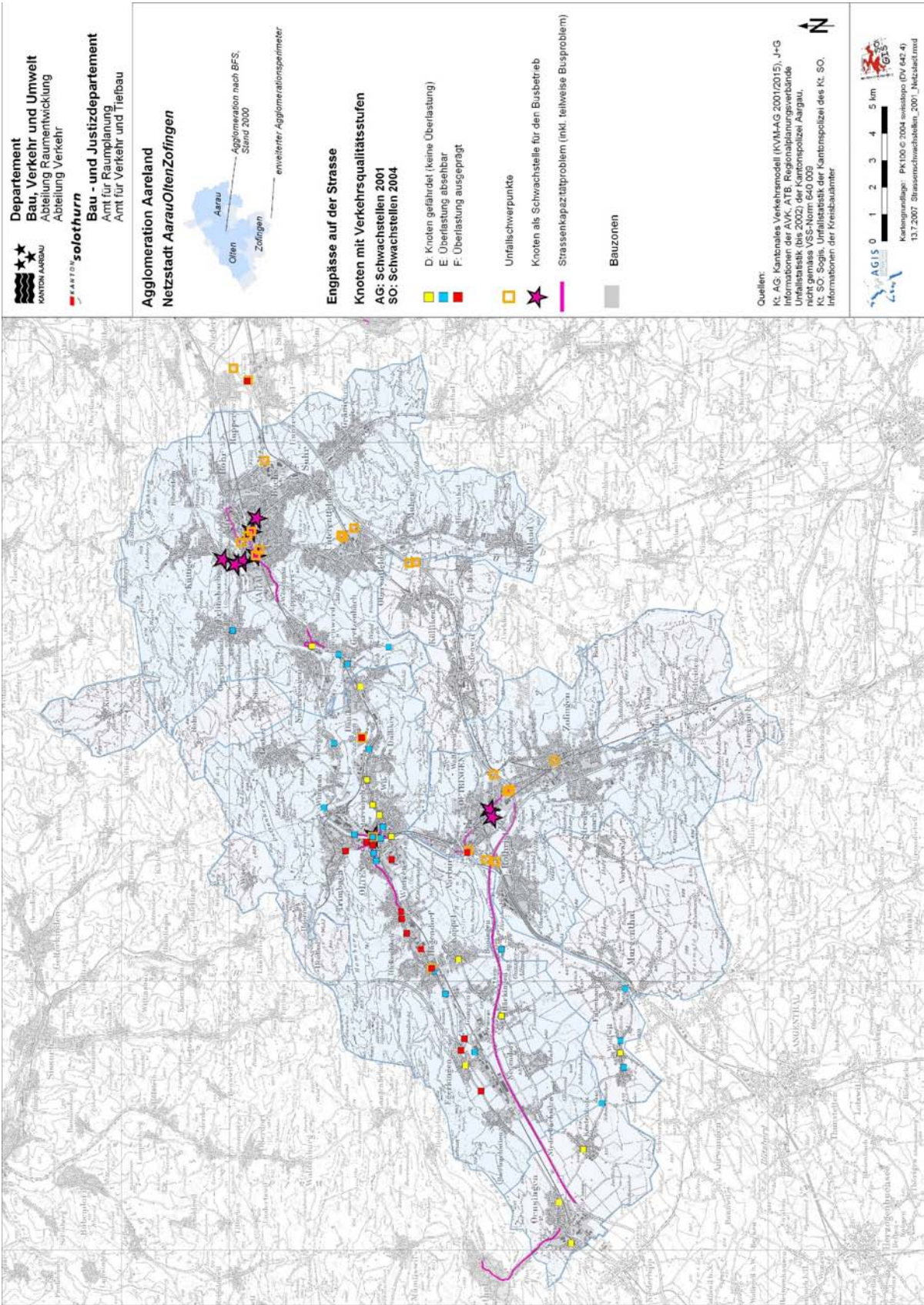


Abbildung 3: Schwachstellen im Strassenverkehrsnetz

Bauliche Anpassungen wie separate Busspuren zur Beschleunigung und Bevorzugung des strassengebundenen ÖV wurden bisher nur vereinzelt realisiert.

Diese Schwachstellen betreffen insbesondere folgende **Hauptverkehrsachsen**:

- Die Umfahrung Aarburg führt zu einer verstärkten Belastung auf der **T2 in Richtung Olten**.
- **Zunahme des Verkehrs Richtung Olten resp. Aarau** aus dem **Niederamt**, falls die (zu) grossen Baulandreserven überbaut werden.
- Der **Schleichverkehr** - insbesondere von Lastwagen - infolge Staus in Olten und Aarau durch das **Niederamt** nimmt weiter zu (z.B. Däniken-Walterswil, Gretzenbach-Köllikon).
- Die **T5** weist infolge der Entwicklungen im Gäu auf der gesamten Länge **zwischen Egerkingen und Olten** eine hohe Belastung auf. Der Sechsspur-Ausbau der A1 zwischen Härkingen und Wiggertal nimmt zwar etwas Druck weg, die verbleibenden Belastungen sind aber immer noch sehr hoch.

#### ■ **Schwachstellen bei der Feinerschliessung durch den Bus**

- Die eigentlichen Zentren weisen an sich die notwendige Dichte für einen effizienten ÖV auf. Häufig fehlen aber Busspuren und andere Bevorzugungsmassnahmen für einen zuverlässigen, attraktiven Nahverkehr.
- Ausserhalb der Zentren ist die Siedlungsdichte generell zu tief, um in der Fläche einen vertretbaren Kostendeckungsgrad zu erreichen. In Gebieten mit ausgedehnten Hangüberbauungen wie beispielsweise im Berggäu ist dies noch akzentuiert.
- Die Feinerschliessung einiger bestehender peripherer Arbeits- und Einkaufsgebiete ist schwierig und mit einem ungünstigen Kosten-Nutzen-Verhältnis verbunden. Beispiel ist das Industriegebiet und Einkaufszentrum Entfelden in der Teilagglomeration Aarau.

### **3.5 Schwachstellen Schiene**

Beim Schienenverkehr sind heute an einigen Stellen die Kapazitätsgrenzen des Netzes erreicht. Die **Hauptengpässe** befinden sich **im Raum Olten-Aarau**. Zusätzliche Fernverkehrs- und Regionalzüge sind auf dem Hauptstreckennetz in Ost-West- und Nord-Süd-Richtung nur noch beschränkt und in Konkurrenz zum Güterverkehr möglich. Die Regionalzüge können bereits heute teilweise nicht in den gewünschten Fahrplantrassen verkehren und werden verdrängt.

| Lokalisierung                    | Charakterisierung, Auswirkungen                                                                 |                                                                                      |
|----------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|
| Kriegsschlaufe Rothrist-Zofingen | 1 Spur, kein regionaler Personenverkehr; Kapazitätsengpass                                      |                                                                                      |
| Bern-Rothrist-Olten              | 2 Spuren; keine Reserven, Kapazitätsengpass                                                     |                                                                                      |
| Luzern-Olten                     | 2 Spuren; nur kleine Reserven                                                                   |                                                                                      |
| Solothurn-Olten                  | 2 Spuren; Kapazitätsengpass                                                                     |                                                                                      |
| Liestal-Olten                    | 2 Spuren; Kapazitätsengpass                                                                     |                                                                                      |
| Dulliken-Däniken                 | 3 Spuren; keine Reserve                                                                         | Taktverdichtung Olten-Aarau auf Halbstundentakt nur in der Hauptverkehrszeit möglich |
| Däniken-Aarau                    | 2 Spuren; starker Engpass                                                                       |                                                                                      |
| Aarau-Suhr                       | Mischverkehr Strasse/Schiene; gegenseitige Behinderung MIV / ÖV; wird mit WSB-Verlegung behoben |                                                                                      |

Tabelle 1: Schwachstellen Schiene

### 3.6 Schwachstellen Langsamverkehr

Für den Langsamverkehr wirken sich die folgenden Faktoren bzw. Rahmenbedingungen häufig negativ aus:

- Stark **belastete MIV-Achsen**, welche im Siedlungsgebiet die Durchlässigkeit reduzieren und für den Langsamverkehr unattraktiv sind bzw. als gefährlich empfunden werden.
- Nicht **wesensgerechte Wegführung mit Hindernissen**, beispielsweise: Lichtsignalanlagen mit langen Wartezeiten, Umwege bei Strassenquerungen, Höhendifferenzen mit Treppen statt Rampen.
- **Druck des MIV** auf Zonen und Wege, wo der Langsamverkehr Priorität haben soll, beispielsweise widerrechtliches Parkieren auf Fussgängerflächen und Radstreifen/-wegen, Missachtung Geschwindigkeitslimiten in Tempo 30-Zonen, Missachtung Vortrittsrecht an Fussgängerstreifen.

Schwachstellen weisen unter anderem folgende Abschnitte auf:

- **Jurasüdfussstrasse** Oensingen-Olten-Schönenwerd: Es bestehen bei verschiedenen Ortsdurchfahrten Lücken bei den Radstreifen. Zudem fehlen auf der Route Schönenwerd-Olten zum Teil attraktive Quermöglichkeiten für Fussgänger/-innen und Radfahrende.
- **Veloroutennetz Olten**: Lücken im Wegnetz, erschwerte Querungen an Knoten
- **Olten-Trimbach-Niedergösgen**: Stark frequentierte Schwerverkehrsachse und offizielle Ausnahmetransportroute der Klasse 1. Hier sind der Bau von weiteren Radstreifen und die Verbesserung der Verkehrssicherheit an verschiedenen Knoten vordringlich.

- **Boningen-Aarburg:** Zum Teil kurvige und unübersichtliche Strecke. Mangel an Radstreifen und sicheren Strassenquerungsmöglichkeiten für Radfahrende und Fussgänger/-innen.
- Der geplante neue **Entwicklungsschwerpunkt Olten Südwest** ist via Hammerallee und Rötzmattunterführung ungenügend mit dem Langsamverkehr erschlossen.
- In Olten, Wangen, Rickenbach, Hägendorf, Trimbach, Starrkirch-Wil und Winznau ist die Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr auf den Ortsdurchfahrten noch ungenügend.

### 3.7 Schwachstelle Umwelt

Die **Zersiedelung** und **zunehmende Mobilität** führen vor allem zu mehr Strassenverkehr. Dies führt zu **höheren Schadstoff- und Lärmbelastungen**. Zudem bleiben die Busse im Stau stecken, der ÖV verliert an Attraktivität und ein Umsteigeeffekt auf den MIV kann die Folge sein.

Insgesamt ist die Entwicklung bei den Umweltproblemen **uneinheitlich**. Bei den Stickoxiden kann wegen des technischen Fortschritts mit einer gewissen Entlastung trotz wachsender Verkehrsmengen gerechnet werden. Bei den Feinstäuben (PM10-Immissionen) ist aber noch keine Entspannung absehbar. Bei der Ozon-Belastung ist die Entwicklung noch unsicher. Die Lärmprobleme werden sich mit dem Verkehrswachstum weiter verschärfen.

Die **Schwachstellen im Bereich Umwelt** ergeben sich aus der Trendentwicklung. Sie liegen einerseits regional oder überregional in den zu hohen Luftbelastungen mit Schadstoffen, andererseits lokal in den zu hohen Lärmbelastungen entlang der stark befahrenen Verkehrsachsen.

### 3.8 Die Warnzeichen sind nicht zu übersehen

Die **Warnzeichen** für die zukünftige Entwicklung sind nicht zu übersehen:

- Das **ungebrochene Verkehrswachstum** führt an neuralgischen Knoten und auf den Zulaufachsen zu Überlastungen.
- Ist die **Kapazitätsgrenze** erreicht, nehmen die Staus mit dem weiteren Wachstum sowohl zeitlich wie räumlich überproportional zu.
- Als Folge davon verschlechtert sich die **Erreichbarkeit** der Zentren und damit der Arbeitsplätze, Einkaufs- und Freizeitangebote. Die Transportzeiten werden unberechenbarer, die Standortattraktivität der Zentren sinkt.
- Unfallschwerpunkte korrelieren häufig mit städtebaulich unbefriedigenden Situationen.
- Bei Mängeln von Aussen- und Freiräumen bestehen oft auch Defizite für den Langsamverkehr.
- Die **Umweltsituation** in den Zentrums- und Agglomerationsgemeinden sowie entlang der wichtigsten Verkehrsachsen ist seit einiger Zeit kritisch.



Die Schwachstellen bei der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung summieren sich. Räumlich stechen einige **neuralgische Punkte** hervor:

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

In diesen Gebieten stellt die Abstimmung des Verkehrs mit der Raumnutzung eine besondere Herausforderung dar.

Die Kantone Aargau und Solothurn haben diese **Schwachstellen erkannt** und sind gewillt, dieser Entwicklung entgegen zu wirken.

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

## 4 Mit dem Agglomerationsprogramm AareLand die Zukunft gestalten: Die Ziele und Strategien 2020

Abbildung 4 "Angestrebte räumliche Entwicklung: Ziel-Szenario 2020" auf Seite 14



Für die **angestrebte räumlichen Entwicklung im Raum AareLand** sind folgende Elemente von kantonaler und regionaler Bedeutung:

### ■ Kernstädte

Die Kernstädte sind Teil der urbanen Entwicklungsräume der Agglomeration. Sie weisen eine hohe Standortgunst in Bezug auf das Schienennetz der Schweiz auf. Aufgrund ihrer geschichtlichen und kulturhistorischen Bedeutung sind sie die Identifikationsträger der Agglomeration. In dieser Funktion sind die Kernstädte zu stärken. Die wirtschaftliche Bedeutung ist durch eine gezielte Stärkung der Arbeitsplätze im 3. Sektor zu erhöhen. Die Wohn- und Lebensqualität ist durch Verbesserung bzw. Schaffung attraktiver Siedlungs- und Infrastrukturen zu fördern. Insgesamt sollen Siedlungs- und Verkehrsmassnahmen dazu führen, dass  $\frac{3}{4}$  des Einwohnerzuwachses dorthin kommen, wo die ÖV-Erschliessung in der Spitzenstunde mindestens Güteklasse C erreicht.

### ■ Urbane Entwicklungsräume

Die urbanen Entwicklungsräume sind eng mit den Kernstädten verbunden. Sie zeichnen sich durch eine hohe ÖV-Güte und eine gute Erreichbarkeit aus. In diesen Räumen

- sind die städtebaulichen Qualitäten aufzuwerten.
- sind Subzentren in Bahnhofnähe aufzubauen.
- sind Wohn- und Arbeitsplätze in hoher Qualität zu schaffen.

Im Speziellen sind neue Entwicklungsstrategien für den Raum Niederamt zu erarbeiten.

### ■ Ländliche Entwicklungsachsen

Die ländlichen Entwicklungsachsen zeichnen sich wie folgt aus:

- Viele der Bewohner/-innen arbeiten in den Kernstädten und urbanen Entwicklungsräumen und sind unterschiedlich gut mit dem ÖV erschlossen.
- Die Entwicklung der Arbeitsplätze in kleineren Gewerbe- und Handwerksbetrieben ist stärker ausgeprägt.
- Wo die Erreichbarkeit über die Nationalstrasse gut ist, ist der Druck auf die Ansiedlung von besucher- und transportorientierten Betrieben stark.

Aus dieser Situation ergeben sich folgende Bedürfnisse:

- Verkehrsverbindungen zur Agglomeration optimieren (insb. ÖV-Verbindungen)

- Angemessene wirtschaftliche Entwicklung sicherstellen, wobei distributive Betriebe (z.B. Logistik) zu begrenzen sind
- Sorgfältiger Umgang mit den landschaftlichen Qualitäten



#### ■ **Wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte (ESP)**

- Gezielte Entwicklung der regionalen Entwicklungsschwerpunkte (ESP) mit wirtschaftlich nachhaltigen Strukturen. Dafür sind attraktive Siedlungs- und Landschaftsräume von Industrie und Gewerbe freizuhalten.
- Verkehrsintensive Einrichtungen (VE) auf bestimmte Standorte lenken und begrenzen
- Mit den Verkehrskapazitäten abgestimmte Entwicklung sicherstellen

#### ■ **Agglomerationspärke**

Mit der Schaffung von zwei Agglomerationspärken sollen entlang der Wigger (Wiggertalpark) und der Aare (Schachenpark) Potenziale für Freizeit, Natur, Naherholung, Wohnen und weitere Raumansprüche ausgeschöpft werden.

#### ■ **Nutzungszuordnungen**

Die Kantone haben Strategien entwickelt, wo transport- und besucherintensive Betriebe angesiedelt werden sollen, damit ihre Auswirkungen betreffend Verkehr und Umweltbelastung möglichst gering bleiben. Diese Strategien sind zum Teil bereits in den Richtplänen und in Gesetzesvorlagen verankert, teilweise sind weitere Anpassungen erforderlich.

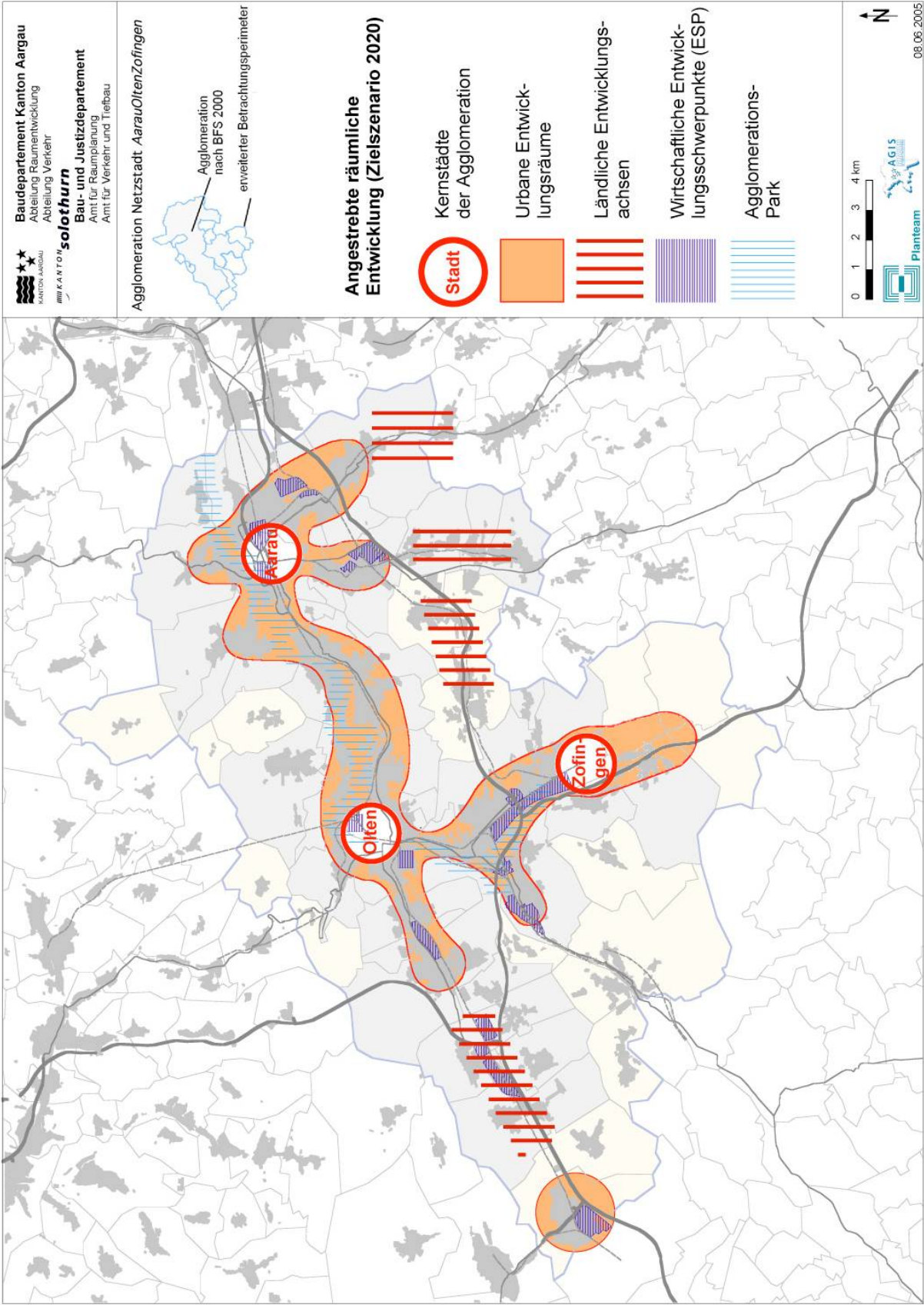


Abbildung 4: Angestrebte räumliche Entwicklung: Ziel-Szenario 2020

Die **Teilräume** im Gebiet des Agglomerationsprogramms AareLand haben spezifische Herausforderungen, aber auch spezifische Chancen. Mit Massnahmen im Siedlungs-, Verkehrs- und Umweltbereich werden Schwachstellen behoben oder abgemildert und die vorhandenen Potenziale und Qualitäten 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 sollen weiter gestärkt werden. Die Altstadt und das Gebiet rund um den Bahnhof werden als Lebens- und Arbeitsraum aufgewertet.
- Die Entwicklungsschwerpunkte um Aarau werden gefördert. Neue Betriebe sollen so angesiedelt werden, 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 attraktiver 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 werden der Parkplatzsuchverkehr mit geeigneten Massnahmen eingedämmt und die Verkehrsführung optimiert. Die Erschliessung der Agglomeration mit Bahnhaltestellen wird auf die Siedlungsentwicklung abgestimmt. Der ÖV-Korridor zwischen Olten und Aarau wird aufgewertet.
- Für den Raum Niederamt werden neue Entwicklungsstrategien erarbeitet. Die Ortszentren sollen aufgewertet werden. Dazu gehören eine für den Langsamverkehr verträgliche Gestaltung der Ortsdurchfahrten sowie eine verbesserte Nutzung von zentral gelegenen Arealen.
- 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 (Nutzungen) gut mit öffentlichem und privatem Verkehr koordiniert.
- Der urbane Entwicklungsraum Olten-Aarburg-Rothrist-Oftringen-Zofingen soll gezielt weiterentwickelt werden. Die verkehrliche Erschliessung soll optimiert werden. Das Langsamverkehrsnetz soll attraktiver ausgestaltet und die ÖV-Erschliessung mit der Siedlungsentwicklung abgestimmt werden.
- Die stark vom Verkehr betroffenen regionalen Hauptachsen mit den Ortsdurchfahrten Zofingen, Oftringen, Aarburg und Rothrist sollen vom motorisierten Verkehr entlastet, aufgewertet und für den Langsamverkehr sicherer und attraktiver gestaltet werden. In der Stadt Zofingen sollen flankierende Massnahmen zur Reduktion des Parkplatzsuchverkehrs eingeführt werden.
- Der Flussraum der Wigger wird zum attraktiven Naherholungsraum für die Einwohner/-innen der Teilagglomeration Zofingen aufgewertet.

## 5 Die Massnahmen im Agglomerationsprogramm AareLand

### 5.1 Die übergeordneten nationalen Massnahmen

Abbildung 5  
"Übergeordnete Massnahmen im Agglomerationsprogramm AareLand" auf der Seite 18

Da sich im Agglomerationsraum AareLand die nationalen Ost-West- und Nord-Süd-Verkehrsachsen schneiden, ist eine mit dem Bund koordinierte Entwicklung der Verkehrsträger notwendig.

Zu diesem Zweck wird nachfolgend eine **Übersicht über die wichtigsten übergeordneten Bundesvorhaben auf Strasse und Schiene** im Gebiet des Agglomerationsprogramms AareLand geschaffen.

#### ■ Bahnprojekte

Auf nationaler Ebene sind verschiedene übergeordnete Eisenbahnvorhaben in Planung, die den Agglomerationsraum AareLand betreffen.

Im Konzept Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) werden folgende Grossbauwerke vorgeschlagen:

- Olten - Aarau: durchgehende Vierspur mit Eppenbergtunnel
- Raum Olten: Entflechtungsbauwerke
- ZEB-Erweiterungsoption Beschleunigung Olten – Biel

Über die konkreten Projekte, die im Rahmen der Planung Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur ZEB vorgeschlagen sind, wird das eidgenössische Parlament voraussichtlich 2008 beschliessen.

Aufgrund der finanziellen Vorgaben hat der Bund Grossprojekte wie die dritte Juraquerung (Wisenberg) nicht aufgenommen. Der Wisenberg ist für die Nordwestschweiz eine notwendige Infrastruktur, um die erforderliche Kapazität auf den NEAT-Zulaufstrecken sicherzustellen und gleichzeitig die Entwicklung des Regionalverkehrs zu ermöglichen

Die Agglomeration AareLand wird von den ZEB-Vorhaben profitieren, vorab von Angebotserweiterungen im Regionalverkehr im Raum Olten – Aarau, z.B. von durchgebundenen Linien von Zofingen über Olten nach Aarau sowie zusätzlichen Fernverkehrshalten in Aarau.

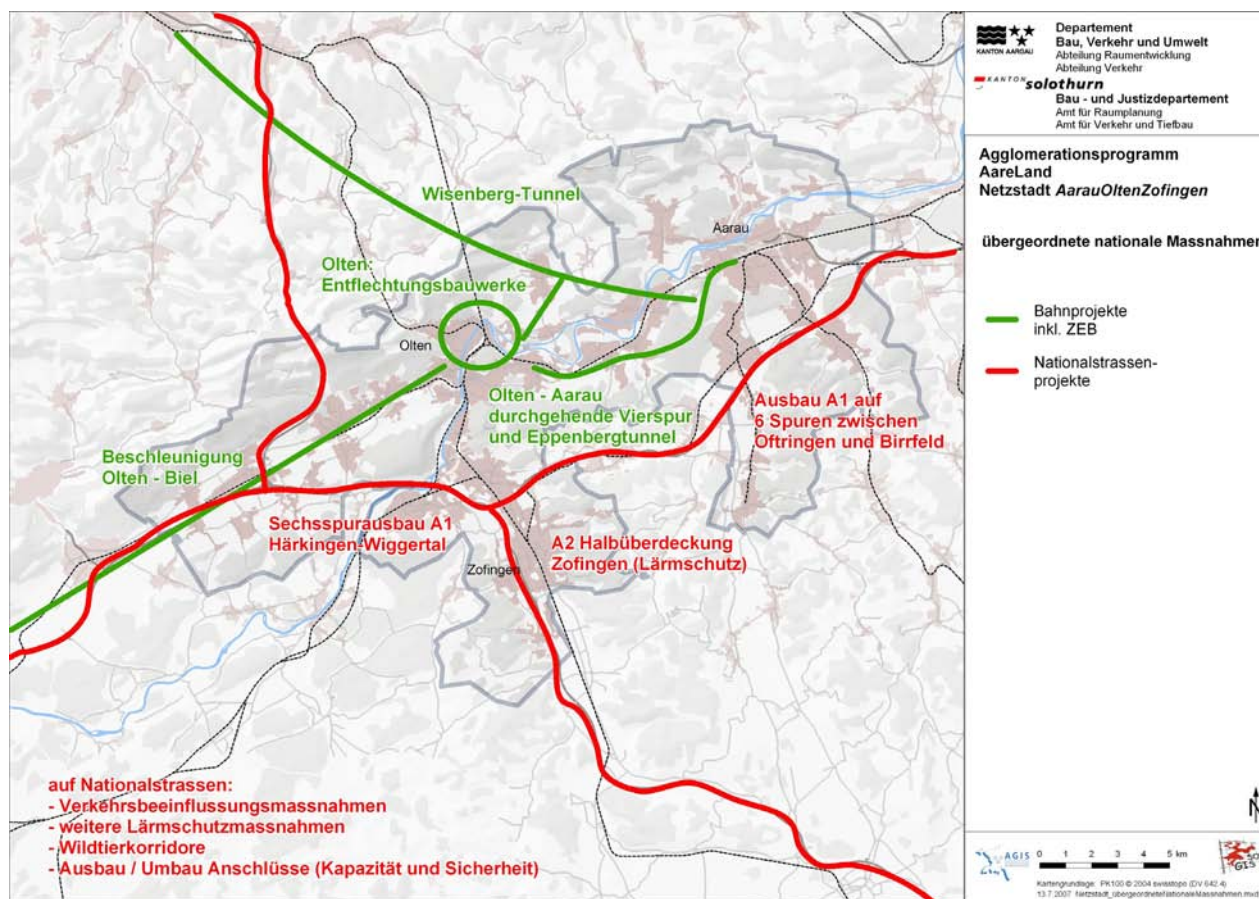


Abbildung 5: Übergeordnete Massnahmen im Agglomerationsprogramm AareLand

### ■ Nationalstrassen

Für den Agglomerationsraum Aareland sind folgende **übergeordnete Projekte auf dem Nationalstrassennetz** wichtig:

- Verkehrsbeeinflussungsmassnahmen auf dem Nationalstrassennetz
- Sechsspurausbau A1 Härkingen-Wiggertal
- Ausbau/Umbau Anschlüsse (Kapazität und 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

## 5.2 Leitkonzepte und Leitprojekte

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:

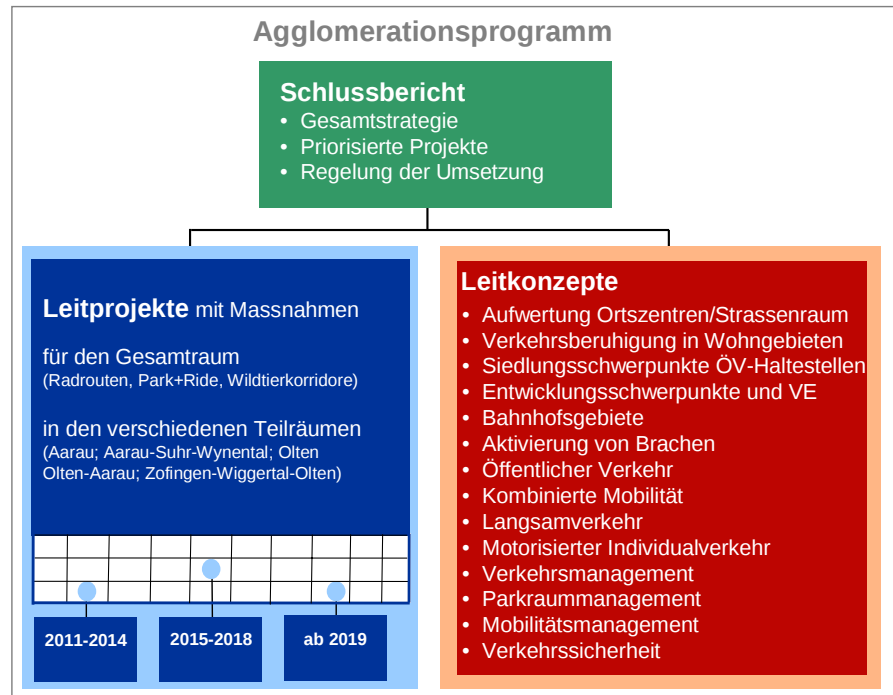


Abbildung 6: Aufbau des Agglomerationsprogramms AareLand

Es wird unterschieden:

- **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.
- **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 sie wiederum in einzelne Massnahmen und thematische Handlungsfehler gegliedert. Leitprojekte sind hinsichtlich ihrer erwarteten Wirkung dominierende Einzelmassnahmen oder Massnahmengruppen. In den Leitprojekten befinden sich die Infrastrukturmassnahmen, deren Mitfinanzierung dem Bund mit der Einreichung des Agglomerationsprogrammes beantragt wird. Der Baubeginn der Infrastrukturmassnahmen ist ab 2011 vorgesehen.

Der Inhalt des Agglomerationsprogramms AareLand ist **keine Neuentwicklung**, sondern nimmt verschiedene Handlungsstränge auf, die schon

bisher zu kontinuierlichen Verbesserungen resp. Milderung von Problemen beigetragen haben. In jedem Projekt wird deshalb aufgezeigt, was bereits an Vorleistungen erbracht worden ist und welches die neuen und noch nicht realisierten Vorhaben sind.

### 5.3 Leitkonzepte

#### ■ **Aufwertung von Ortszentren und Strassenraumgestaltung**

Die Schwachstellen der Siedlungsräume, insbesondere der stark befahrenen Ortsdurchfahrten und Zufahrtsachsen, werden durch bauliche und gestalterische Massnahmen auf ein erträgliches Mass reduziert und die öffentlichen Räume aufgewertet.

#### ■ **Verkehrsberuhigung in Wohngebieten**

Ein dem Siedlungsgebiet angemessenes Geschwindigkeitsregime reduziert die Lärm- und Luftbelastung, dient der Verkehrssicherheit und erhöht die Aufenthaltsqualität im gesamten Verkehrsraum.



#### ■ **Förderung der Siedlungsentwicklung an ÖV-Haltestellen**

Die Siedlungsentwicklung wird dort konzentriert, wo die Voraussetzungen für den Fuss- und Veloverkehr sowie für den ÖV günstig sind. Dies gilt für Wohnquartiere ebenso wie für Arbeitsplatzgebiete. Sie sollen gezielt dort gefördert werden, wo sie bezüglich Lage und Erschliessungsvoraussetzungen des ÖV über optimale Standortfaktoren verfügen.

#### ■ **Konzentration der Siedlungsentwicklung an Entwicklungsschwerpunkten**

Grosse, gut erreichbare sowie rasch verfügbare Flächen in Industrie- und Gewerbebezonen sind ein wichtiger Standortvorteil zur Ansiedlung neuer und zum Erhalt bereits ansässiger Unternehmen.

#### ■ **Koordinierte Ansiedlung verkehrsintensiver Einrichtungen**

Verkehrsintensive Einrichtungen sind nur an geeigneten Standorten anzusiedeln. Dies bedingt eine Abstimmung mit den Kapazitäten des übergeordneten Strassennetzes. Die verkehrlichen Auswirkungen sind mit den heutigen und geplanten künftigen Infrastrukturen zu bewältigen.



#### ■ **Konzentration der Siedlungsentwicklung auf Bahnhofsgebiete**

Bei der Mehrzahl der Bahnhöfe besteht im Umkreis von 300 Metern ein grosses Nutzungspotenzial. An der intensiven Nutzung der Bahnhofsgebiete besteht ein kantonales Interesse. Die Gemeinden haben die Voraussetzungen für deren bessere Nutzung zu schaffen.

### ■ **Aktivierung von Brachen**

Die Umnutzung und Erneuerung brachliegender bzw. wenig genutzter Industrie- und Gewerbeareale bieten besondere Chancen für die Siedlungsentwicklung nach innen.

### ■ **Bewältigung des Verkehrswachstums durch Förderung des öffentlichen Verkehrs**

Mit dem Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr (MJPÖV) besteht im **Kanton Aargau** eine Gesamtplanung für die ÖV-Entwicklung in den nächsten Jahren. Im **Kanton Solothurn** ist die Entwicklung des Busangebots im Angebotskonzept OltenGösgenGäu (OGG), 2. Stufe festgelegt. Das langfristige Bahnangebot ist mit dem Planungsauftrag zum Jurasüdfuss Ost zwischen SBB und den Kantonen Solothurn und Aargau definiert.

### ■ **Förderung der kombinierten Mobilität**

Die wesensgerechte Kombination von MIV, ÖV und LV soll die Vorteile der einzelnen Verkehrsträger nutzen und die Flexibilität der Verkehrsteilnehmenden erhöhen. Dabei sind gute Umsteigeverhältnisse wie z.B. abgestimmte Fahrpläne und Witterungsschutz sowie attraktive Park+Ride- und Bike+Ride-Anlagen besonders wichtig.



### ■ **Stärkung des Langsamverkehrs** für alle Verkehrszwecke (Arbeit, Einkauf, Ausbildung, Freizeit)

Der Langsamverkehr soll sich neben dem öffentlichen Verkehr und dem motorisierten Individualverkehr zur dritten Säule einer nachhaltigen Verkehrspolitik entwickeln.

### ■ **Selektiver Ausbau der Infrastruktur für den motorisierten Individualverkehr**

In erster Linie werden andere Leitkonzepte eingesetzt, um eine Reduktion der überbelasteten Strassen zu erreichen. Nur punktuell ist der Ausbau der Infrastruktur ins Auge zu fassen und nur im Zusammenhang mit flankierenden Massnahmen, damit sich die positiven Effekte einstellen.

### ■ **Überwachung und Steuerung des Verkehrs durch Verkehrsmanagement**

Mit dem Einsatz moderner Informations- und Kommunikations-Technologien können die Nutzung bestehender Infrastrukturanlagen effizienter und dynamisch gestaltet, der Verkehr verflüssigt und die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden verbessert werden.

### ■ **Regelung der Verkehrserzeugung durch Parkraummanagement**

In Zentren und Gemeinden mit verkehrsintensiven Anlagen soll auf der Grundlage eines flächendeckenden, regional abgestimmten Gesamtkonzepts Parkierung ein Parkraummanagement eingeführt werden. Damit können die geeignete Standortwahl sowie die Verkehrsverträglichkeit von

Anlagen beeinflusst und die übergeordnete Netzfunktionalität sichergestellt werden.

- **Beeinflussung des Verkehrsverhaltens durch **Mobilitätsmanagement****  
Mobilitätsmanagement bezeichnet verkehrsmittelübergreifende Handlungskonzepte und Massnahmen, welche mittels Information, Beratung, Bewusstseinsbildung, Koordination von Angeboten, Verkauf von Produkten und Förderung von neuen Dienstleistungen ein nachhaltiges Verkehrsverhalten unterstützen. Mit nachfrageorientierten Massnahmen werden die Verkehrsteilnehmenden schon vor der Fahrt besser mit Mobilitätsinformationen versorgt.
- **Verkehrssicherheit** durch infrastrukturelle, organisatorische und qualitätssichernde Massnahmen erreichen  
Das Konzept Strassenverkehrssicherheit Infrastruktur des Kantons Aargau zeigt auf, mit welchen Massnahmen in den Bereichen Strasseninfrastruktur, Strassenraumgestaltung, Betrieb und Verkehrstelematik die Sicherheit auf der Strasse im Kanton Aargau erhöht werden kann.

## 5.4 Leitprojekte für den Gesamtraum



- **Leitprojekt Radrouten**  
Das kantonale Radroutennetz besteht aus den Radrouten von kantonaler und regionaler Bedeutung. Das Netz dient insbesondere der regionalen Mobilität, d.h. den alltäglichen Verkehrsbedürfnissen der Radfahrenden im Zusammenhang mit Schule, Arbeit, Einkauf und Freizeit.  
  
Die kantonalen Radrouten führen über Mischverkehrsstrassen mit einer geringen Verkehrsbelastung, über Radstreifen (Markierung auf der Fahrbahn) oder über durch Grünstreifen abgetrennte Radwege.  
  
Die Kantone sind für die Erstellung, Signalisation, Wegweisung und den Unterhalt der Radrouten verantwortlich. Für die Jahre 2011 bis 2015 sind folgende Abschnitte zur schrittweisen Realisierung vorgesehen:
  - Radwegnetz Oensingen – Olten (Lücken schliessen)
  - Boningen – Aarburg (Entschärfung der Strecke, Realisierung von Schutzmassnahmen für Radfahrer wegen starkem LKW-Verkehr)
  - Radweg Suhr – Gränichen
  - Radstreifen Rohr – Rapperswil
  - Radweg Oftringen
  - Radweg Strengelbach – Brittnau

### ■ **Leitprojekt 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 durchschnittliche Auslastung von 80% nicht überschritten wird. Mittels Marketingkonzept und dem Einsatz neuer Medien soll der Bekanntheitsgrad und die Benutzerfreundlichkeit der Anlagen weiter gesteigert werden. 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 sollen an allen Bahnstationen und an ausgewählten Bushaltestellen genügend Veloabstellplätze angeboten werden.

### ■ **Leitprojekt Wildtierkorridore**

Im Bereich von Strassen sollen Leiteinrichtungen und Bauten erstellt werden, damit für die Wildtiere Verbindungen zwischen den isolierten Lebensräumen entstehen. Damit können sich die Populationen durchmischen, was zur Erhaltung eines genetisch gesunden Bestandes wichtig ist.

Die Grundlagenarbeiten im Kanton Solothurn sind aufgenommen worden. Die Richtplanfestsetzung ist für 2008 vorgesehen.



Im Rahmen der Richtplananpassung 2005 hat der Grosse Rat im Kanton Aargau die Vernetzungskorridore von nationaler und kantonaler Bedeutung festgelegt. Im Kanton Solothurn werden zurzeit die Entscheidungsgrundlagen vorbereitet (Festsetzung Richtplan). Bei 4 Vernetzungskorridoren über Nationalstrassen und 30 an Kantonsstrassen sind bauliche Massnahmen vorgesehen (Wildtierüberführungen, Durchlässe). Innerhalb des Agglomerationsraums sind in Rohr, Suhr (Suret), Gränichen und Oftringen ab 2011 Wildtierkorridore an Kantonsstrassen geplant.

## **5.5 Leitprojekte im Teilraum Aarau**

### ■ **Leitprojekt Aufwertung Zentrum Aarau**

Von grosser Bedeutung für die Siedlungsqualität in Aarau ist die Entwicklung des Bahnhofsgiets. Nachdem die Altstadt Aarau, ein Ortsbild von nationaler Bedeutung, vom starken Durchgangsverkehr befreit werden konnte, sollen jetzt der öffentliche Raum in der Altstadt sowie die Bahnhofstrasse vom Aargauerplatz bis zum Kreuzplatz umgestaltet werden. 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 behindertengerechte Infrastruktur Rechnung.

Mit der Realisierung der beiden zentrumsnahen Entwicklungsgebiete Bahnhof Nord und Torfeld Süd wird das Zentrum Aarau gestärkt und die Entwicklung nach innen gefördert. Im ESP Bahnhof Nord entstehen durch den Ersatzneubau und die Erweiterung des Bahnhofs Aarau rund 29'000 m<sup>2</sup> Nutzfläche. Die Lage des Bahnhofs ist prädestiniert für öffentliche Dienstleistungen. Denkbar sind etwa Schulen und andere Anbieter öffentlicher oder privater Dienstleistungen. Im ESP Torfeld Süd sind auf einer Grundstücksfläche von rund 90'000 m<sup>2</sup> gemischte Nutzungen mit einem Wohnanteil von mind. 30%, Sport- und Freizeiteinrichtungen und ein Einkaufszentrum geplant.

In Ergänzung zur bestehenden Infrastruktur erfolgt die Erschliessung durch die neue WSB-Haltestelle Torfeld Süd, eine neue Langsamverkehrsquerung der SBB-Gleise sowie die Verbindungsspanne 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 soll durch den Betrieb einer Mobilitätszentrale, durch ein Gesamtkonzept Parkierung und ein Parkleitsystem gelenkt werden. 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 Hinteren 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 (Aargauer- bis Kreuzplatz)

- Sanierung Hintere Bahnhofsstrasse und Knoten Gais
- Parkleitsystem Aarau

### ■ 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, soll jetzt der öffentliche Raum in der Altstadt umgestaltet werden.

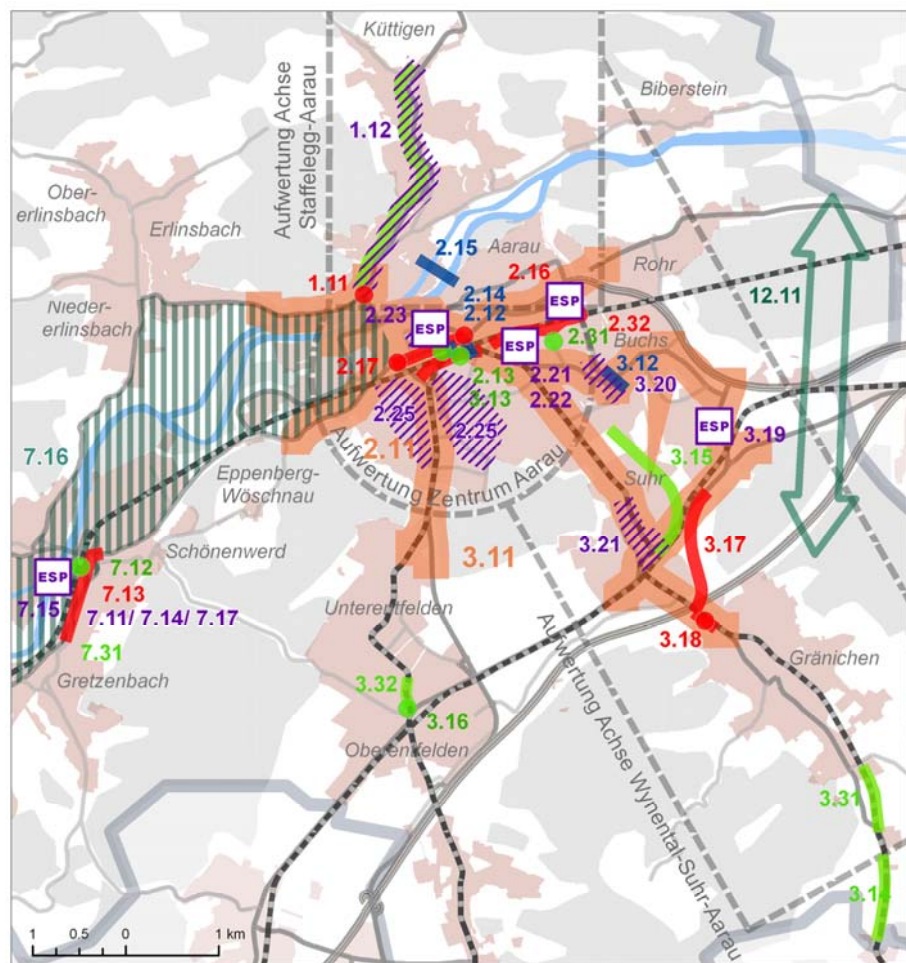


Abbildung 7: Leitprojekte und Massnahmen in den Teilräumen Aarau, Aarau-Suhr-Wynental sowie Olten-Aarau (A- und B-Projekte)

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

## 5.6 Leitprojekte im Teilraum Aarau-Suhr-Wynental

Abbildung 7 "Leitprojekte und Massnahmen im Teilraum Aarau und im Teilraum Aarau-Suhr-Wynental sowie Olten-Aarau " auf der Seite 25



### ■ 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) 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 Komfortsteigerungen, 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 vom Steinfeld bis Suhr notwendig. Mittelfristig sollen die Doppelspuren Bleien - Gränichen Oberdorf und in Oberentfelden die Eigentrassierung im Zentrum sowie die Optimierung der Bahnhofsanlage folgen.

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

aufwertung 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:

- Fuss- und Radwegunterführung K210 Lenzburgerstrasse / Suhrenbrücke in Buchs
- Bahnhof WSB Aarau: Umbau Mittelperron und Sanierung Fernsteuerungsanlagen
- WSB: Doppelspur Bleien bis vor Teufenthal
- WSB: Doppelspur Steinfeld - Suhr
- Bahnhof Oberentfelden: Optimierung Bahnhofanlage
- WSB: Doppelspur Bleien - Gränichen Oberdorf
- WSB: Eigentrassierung Oberentfelden Zentrum
- Ostumfahrung Suhr mit vollständiger Überdeckung (NK241) mit Überprüfung Anschluss K242
- Gränichen K242 IO Sanierung Anschluss Nordstrasse

## 5.7 Leitprojekte im Teilraum Olten

### ■ Leitprojekt Entlastung Region Olten plus (ERO plus)

Dieses Leitprojekt führt zu einer besseren 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 Egerkingen und generelle Verbesserung der Sicherheit für den Langsamverkehr an Verkehrsknoten

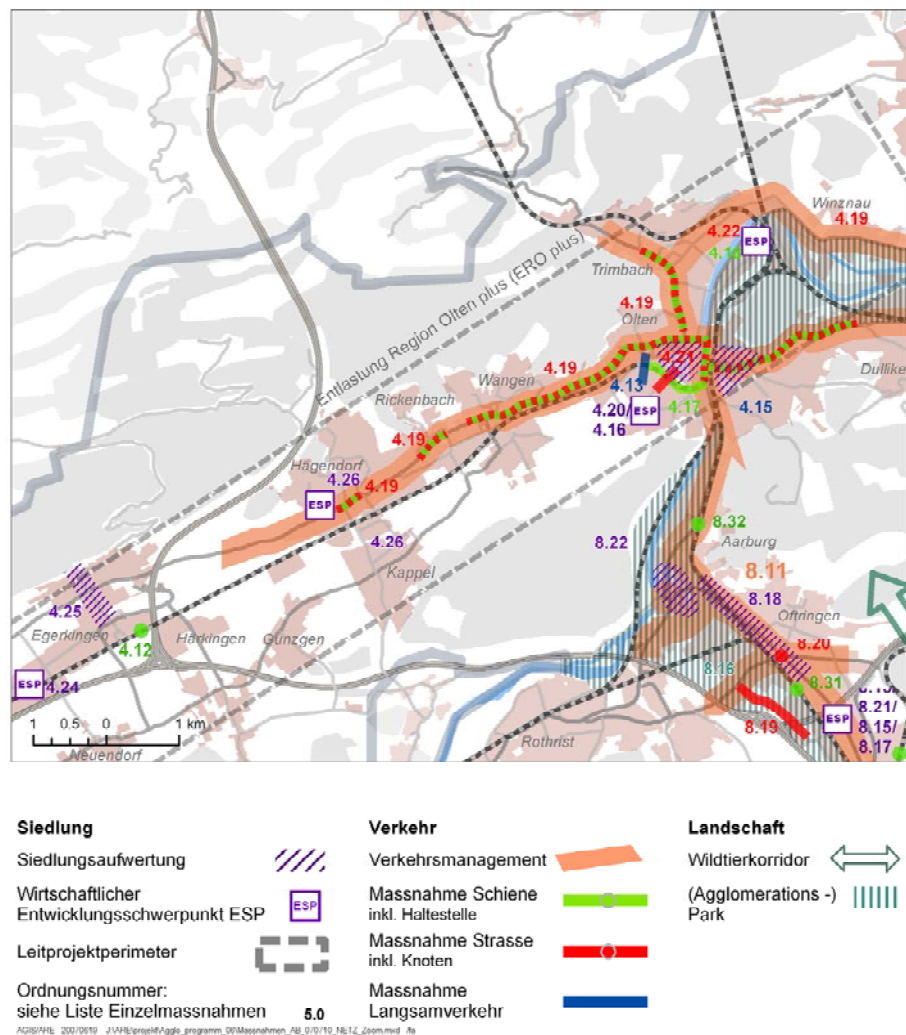


Abbildung 8: Leitprojekte und Massnahmen im Teilraum Olten (A- und B-Projekte)

Im Handlungsfeld Siedlungsaufwertung und -entwicklung kann einerseits durch den Bau der Entlastungsstrasse und den diversen Verkehrsmassnahmen die Attraktivität der bestehenden Siedlungen gesteigert werden, andererseits können neue, verkehrsgünstig gelegene Gebiete für Wohn- und Arbeitsnutzungen entwickelt werden. Dazu gehört die Realisierung zweier Entwicklungsschwerpunkte in Olten und die Aufwertung der Ortszentren in Hägendorf (inkl. Bahnhofsgelände) und Egerkingen (inkl. ESP). Generell werden Attraktivitätssteigerungen durch Strassenumgestaltung, Buspriorisierung, Verbesserungen für den Langsamverkehr bei diversen Ortsdurchfahrten und Lärmschutzmassnahmen gemäss Strassenlärmsanierungsprojekt erreicht.

Im Fokus steht die Entwicklung eines neuen Stadtquartiers ESP Olten SüdWest auf dem stillgelegten Industrieareal der Zementindustrie und Betonwarenherstellung (300'000 m<sup>2</sup>). 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 gesucht.

Parallel dazu ist die Entwicklung eines neuen Stadtquartiers ESP Areal Industriewerk SBB auf dem ehemaligen Areal der SBB Hauptwerkstätten (90'000 m<sup>2</sup>) in Vorbereitung. 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. Ein interdisziplinär zusammengesetztes Planungsteam aus den Fachbereichen Städtebau, Nutzung, Verkehr und Finanzen/Wirtschaftlichkeit ist an der Arbeit. Hier soll ein Ort mit gepflegtem Erscheinungsbild durch dichte Überbauung von hoher städtebaulicher Qualität mit attraktiven Aussenräumen und stadträumlichen Beziehungen gestaltet. Es wird Platz geboten für Nutzungsschwerpunkte, wertschöpfungsintensive Arbeitsplätze und aussergewöhnliche Wohnformen.

Zur **Mitfinanzierung** werden folgende Massnahmen beantragt (2011-2010):

- Optimierung der Lage der Haltestelle Egerkingen
- 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 Olten – Olten SüdWest / Bornfeld – Wangen
- Verlängerung der Regionalzüge von Olten HZB bis Olten Hammer

## 5.8 Leitprojekte im Teilraum Olten-Aarau

### ■ 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 attraktiver zu betreiben.

### ■ 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 Verkehrs- und Entwicklungskonzept Niederamt sind die Optionen für eine Neuorientierung in den Bereichen Wohnen, Arbeiten, Verkehr etc. zu prüfen. Dazu gehören die Prüfung einer besseren Anbindung des Niederamts aufs übergeordnete Strassennetz, die Optimierung des ÖV-Angebots, die Stärkung der Zusammenarbeit und die künftige Nutzung bestehender grosser Industriezonen (z.B. Bally-Areal Schönenwerd).

Die Dorfkernumfahrung Schönenwerd ist im kantonalen Richtplan festgesetzt. Sie besteht aus einem Strassenumbau im Bereich Bahnhofstrasse und einem neuen Strassenabschnitt (ca. 350m). Mit der Dorfkernentlastung kann die stark befahrene Oltnenstrasse durch das Dorfzentrum ent-

lastet werden. Die Umgestaltung der Ortsdurchfahrt, die Reduktion der Verkehrs-, Lärm- und Luftschadstoffbelastung für die Anwohner/-innen, die Verbesserung der Bedingungen für den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr sind Bestandteile der flankierenden Massnahmen:

- Aufwertung Bahnhofsgelände Schönenwerd und Ausbau zum ÖV-Knoten
- Priorisierung Fussgänger- und Veloverkehr im Ortszentrum Schönenwerd
- Temporeduktion und Umgestaltung Oltnenstrasse im Zentrum Schönenwerd

Entlang der Aare von Olten nach Aarau bestehen Potenziale für Raumanprüche wie Freizeit, Natur, Naherholung und Wohnen. Mit der Schaffung des Schachenparks soll der Aare entlang Raum geschaffen werden für die naturnahe Erholung und Freizeitgestaltung der ansässigen Bevölkerung. 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:

- Bahnhofstandort Gretzenbach
- Bahnhofstandort Schönenwerd Ost
- Dorfkernentlastung Schönenwerd

#### ■ **Leitprojekt Anschluss Niederamt an A1**

Der Anschluss Niederamt an die A1 wird bewusst als separates Leitprojekt geführt. Es handelt sich um eine neue Strassenverbindung aus dem Raum Schönenwerd/Niederamt zur Autobahn A1 im Raum Kolliken.

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).

## **5.9 Leitprojekte im Teilraum Zofingen-Wiggertal-Olten**

#### ■ **Leitprojekt Aufwertung Wiggertalachse Zofingen-Oftringen-Aarburg**

Das Leitprojekt soll helfen, die grosse Dynamik in diesem Gebiet in geordnete Bahnen zu lenken. Der Individualverkehr soll durch ein flächendeckendes, regional abgestimmtes Gesamtkonzept Parkierung und den schrittweisen Ausbau eines Verkehrsmanagementsystems unter Einbezug



der Autobahn A1 geordnet werden. Die Dosierungen mit separaten Bus-spuren, 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.

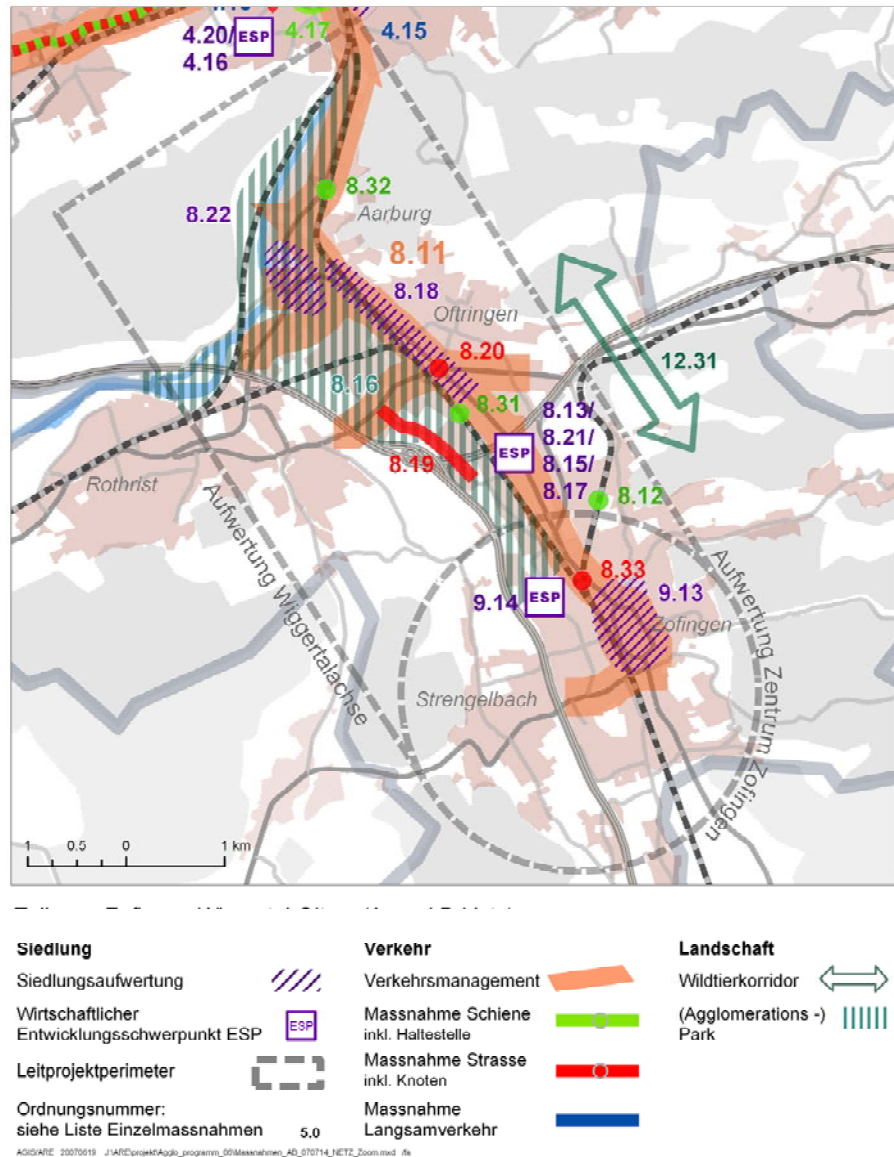


Abbildung 9: Leitprojekte im Teilraum Zofingen - Wiggertal - Olten (A- und B-Projekte)

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 Rothrist-Langenthal nach Zofingen) muss zudem die Infrastruktur Zofingen für wendende Züge ausgebaut werden (Wendegleis).

Bereits vor 2010 wurde die Wiggertalstrasse auf dem Abschnitt Industrie bis zur Kehrriechverbrennungsanlage ausgebaut. Der mittelfristige Ausbau der Wiggertalstrasse von der Kehrriechverbrennungsanlage 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 (Fachmarkt, Produktion, evtl. Güter, Transport) seine Chancen wahren und sich stärken.

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

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

- Verlegung der Haltestelle Küngoldingen
- Oftringen: neue Haltestelle SBB Oftringen Zentrum
- Neue Haltestelle Aarburg Höchi
- Verkehrsmanagement Region Wiggertal inkl. Busspuren (Koordination mit Kt. SO & 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 kann mit den vorgesehenen Massnahmen in diesem Raum längerfristig möglicherweise nicht genügend entschärft werden. Ein neuer Anschluss der Wiggertalstrasse oder/und ein Umbau der Verzweigung A1/A2 könnte insgesamt eine Lösung sowohl für den Nationalstrassen- als auch für den Agglomerationsverkehr darstellen. Als Alternati-

ve ist auch ein Totalumbau des A1-Anschlusses Oftringen (Grosskreisel) zu prüfen.

#### ■ **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 des Agglomerationsraums 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 sollen in den Aussenquartieren fortgesetzt werden.

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 – 2018):

- Parkleitsystem Zofingen

### **5.10 Übersicht über die Leitprojekte**

Eine Übersicht über die Leitprojekte im Agglomerationsprogramm AareLand als Liste sowie in einer Übersichtskarte befinden sich im Anhang im A3-Format.

## 6 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.

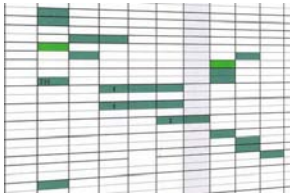
Die Prüfung des Agglomerationsprogramms anhand der fünf Wirksamkeitskriterien des Bundes (Qualität Verkehrssysteme, Siedlungsentwicklung, Verkehrssicherheit, Umweltbelastung, Kosten) ergab **eine gute bis sehr gute Gesamtwirkung** des Programms (Abbildung 10).

Auf der **Kostenseite** ist in den Jahren 2011-18 mit Investitionen im Umfang von rund CHF 410 Mio. zu rechnen (die beschlossenen dringlichen Projekte nicht eingerechnet). Unter der Voraussetzung, dass der Bund daran die Hälfte beiträgt, müssen der Kanton Aargau ca. CHF 105 Mio., der Kanton Solothurn rund CHF 40 Mio., die Gemeinden des Agglomerationsprogramms im Aargau ca. CHF 35 Mio. und die Solothurnischen Gemeinden ca. CHF 25 Mio. beisteuern. Insgesamt sind diese Kosten tragbar.

| Relevanzmatrix |                                                      | Wirksamkeitskriterium 1:<br>Qualität der Verkehrssysteme<br>verbessert |              |             |          |                | Wirksamkeits-<br>kriterium 2:<br>Siedlungsent-<br>wicklung nach<br>innen gefördert |             |                                        | WK 3:<br>Verkehrs-<br>sicherheit<br>erhöht |              | Wirksamkeits-<br>kriterium 4:<br>Umweltbelastung und<br>Ressourcenverbrauch<br>vermindert |      |      |       |                      |                             |
|----------------|------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|--------------|-------------|----------|----------------|------------------------------------------------------------------------------------|-------------|----------------------------------------|--------------------------------------------|--------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|------|------|-------|----------------------|-----------------------------|
|                |                                                      |                                                                        |              |             |          |                |                                                                                    |             |                                        |                                            |              |                                                                                           |      |      |       |                      |                             |
|                |                                                      |                                                                        |              |             |          |                |                                                                                    |             |                                        |                                            |              |                                                                                           |      |      |       |                      |                             |
|                |                                                      | Wirkung in erwünschter Richtung                                        |              |             |          |                |                                                                                    |             |                                        |                                            |              |                                                                                           |      |      |       |                      |                             |
|                |                                                      | Keine Auswirkung                                                       |              |             |          |                |                                                                                    |             |                                        |                                            |              |                                                                                           |      |      |       |                      |                             |
|                |                                                      | Wirkung in unerwünschter Richtung                                      |              |             |          |                |                                                                                    |             |                                        |                                            |              |                                                                                           |      |      |       |                      |                             |
|                |                                                      |                                                                        | Reisezeit ÖV | Qualität ÖV | Stau MIV | Erreichbarkeit | Intermodalität                                                                     | Qualität LV | Konzentration<br>Siedlungsschwerpunkte | Städte-,<br>Lebensqualität                 | Trennwirkung | Unfälle                                                                                   | Lärm | Luft | Klima | Flächenbeanspruchung | Zerschneidung<br>Landschaft |
|                | Leitprojekt                                          |                                                                        |              |             |          |                |                                                                                    |             |                                        |                                            |              |                                                                                           |      |      |       |                      |                             |
| 1              | Aufwertung Achse Staffelegg-Küttigen-Aarau           |                                                                        |              |             |          |                |                                                                                    |             |                                        |                                            |              |                                                                                           |      |      |       |                      |                             |
| 2              | Aufwertung Zentrum Aarau                             |                                                                        |              |             |          |                |                                                                                    |             |                                        |                                            |              |                                                                                           |      |      |       |                      |                             |
| 3              | Aufwertung Achse Wynental-Suhr-Aarau                 |                                                                        |              |             |          |                |                                                                                    |             |                                        |                                            |              |                                                                                           |      |      |       |                      |                             |
| 4              | Entlastung Region Olten plus (ERO plus)              |                                                                        |              |             |          |                |                                                                                    |             |                                        |                                            |              |                                                                                           |      |      |       |                      |                             |
| 5              | Anschluss Niederamt an A1                            | keine Beurteilung                                                      |              |             |          |                |                                                                                    |             |                                        |                                            |              |                                                                                           |      |      |       |                      |                             |
| 6              | Aufwertung ÖV-Korridor Olten-Aarau                   |                                                                        |              |             |          |                |                                                                                    |             |                                        |                                            |              |                                                                                           |      |      |       |                      |                             |
| 7              | REK Niederamt                                        |                                                                        |              |             |          |                |                                                                                    |             |                                        |                                            |              |                                                                                           |      |      |       |                      |                             |
| 8              | Aufwertung Wiggertalachse Zofingen-Oltringen-Aarburg |                                                                        |              |             |          |                |                                                                                    |             |                                        |                                            |              |                                                                                           |      |      |       |                      |                             |
| 9              | Aufwertung Zentrum Zofingen                          |                                                                        |              |             |          |                |                                                                                    |             |                                        |                                            |              |                                                                                           |      |      |       |                      |                             |
| 10             | Infrastruktur Park+Ride                              |                                                                        |              |             |          |                |                                                                                    |             |                                        |                                            |              |                                                                                           |      |      |       |                      |                             |
| 11             | Infrastruktur Radrouten                              |                                                                        |              |             |          |                |                                                                                    |             |                                        |                                            |              |                                                                                           |      |      |       |                      |                             |
| 12             | Wildtierkorridore                                    |                                                                        |              |             |          |                |                                                                                    |             |                                        |                                            |              |                                                                                           |      |      |       |                      |                             |

Abbildung 10: Relevanzmatrix

## 7 Das Umsetzungsprogramm



Für das Agglomerationsprogramm wird vorerst eine **Vernehmlassung** und eine Information bei den Behörden, den Parteien, Organisationen und Transportunternehmen durchgeführt. Raumrelevante Vorhaben mit regionaler bzw. kantonaler Ausstrahlung werden in den kantonalen Richtplänen verankert. Beide Kantone sind an der Vorbereitung dieser Richtplananpassungen. In diesem Verfahren erfolgt eine weitere Stufe der geforderten Mitwirkung nach Art. 4 des Raumplanungsgesetzes (RPG).

### 7.1 Geplante Richtplananpassungen im Kanton Aargau

Im Aargau werden zurzeit eine **Baugesetzrevision** sowie die Anpassung des Richtplans vorbereitet. Mit der **Richtplanrevision** werden auch die Anpassungen aufgrund der Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung vorgenommen. Voraussichtlich im Frühjahr 2008 soll die Vernehmlassung und Mitwirkung zu den Richtplananpassungen mit Relevanz für die Agglomerationsprogramme durchgeführt werden.

### 7.2 Geplante Richtplananpassungen im Kanton Solothurn

Im Kanton Solothurn unterstützt die **Teilrevision des Planungs- und Baugesetzes (PBG)** die kantonale Agglomerationsstrategie. Die Beratungen im Kantonsrat sind abgeschlossen. Das Parlament hat der Teilrevision am 26. Juni 2007 grossmehrheitlich zugestimmt.

Mit der **Richtplananpassung** soll das Instrument Agglomerationsprogramm behördenverbindlich festgesetzt werden. Daraus ergibt sich der Auftrag für die Agglomerationsträgerschaften, die Agglomerationsthematik weiter zu vertiefen und für die stufengerechte Umsetzung der Massnahmen besorgt zu sein. Räumlich konkrete Festlegungen sind auf Grundlage der verabschiedeten Agglomerationsprogramme für Vorhaben mit regionaler bzw. kantonaler Ausstrahlung vorgesehen. Grundsätze sind in den Bereichen Entwicklungsschwerpunkte Wohnen/Arbeiten, Langsamverkehr und Mobilitätsmanagement festzulegen. Richtplananpassungen sollen nur in jenen Fällen durchgeführt werden, bei denen sicher ist, dass die Festlegungen die Wirkung des Agglomerationsprogramms insgesamt wirkungsvoll unterstützen.

## 8 Organisation der Trägerschaft

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.

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.



Das Agglomerationsprogramm AareLand ist schwergewichtig ein Programm der Kantone. Die Kantone Aargau und Solothurn sind deshalb auch Ansprechpartner des Bundes. Sie schliessen mit dem Bund 2009-2010 eine **Vereinbarung** 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 zu leisten.

Die endgültige Form der Trägerschaft der Agglomerationspolitik für die Agglomeration 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. Im Kanton Aargau wird die Zusammenarbeit in den Agglomerationen mit den bestehenden öffentlich-rechtlichen Regionalplanungsverbänden und ihren Agglomerationsgemeinden umgesetzt.

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 steht für die in ihren Kompetenzbereich fallenden Massnahmen der kantonale Richtplan 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 wird 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 Ergänzungsvor-

schläge haben. Mit der Auswertung der Antworten zu dieser Frage soll die politische Abstützung des Programms bei den Exekutiven der Agglomerationsgemeinden und der beteiligten regionalen Organisationen dokumentiert werden.

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

In einer **ersten Phase** (2008) schliessen die Kantone mit den regionalen Organisationen bzw. Trägerschaften im Programmpereimeter Vereinbarungen ab. In diesen verpflichten sich die Organisationen, darum besorgt zu sein, dass die zugeordneten Agglomerationsgemeinden die in ihre Kompetenz fallenden Massnahmen umsetzen. **Exekutivvertretungen** der Agglomerationsgemeinden unterzeichnen dazu eine politische Verpflichtung zusammen mit den regionalen Organisationen. Diese soll in einer **zweiten Phase** (ab 2011) durch rechtlich und finanziell verbindliche Beschlüsse der **Legislativen** der Gemeinden abgelöst werden.

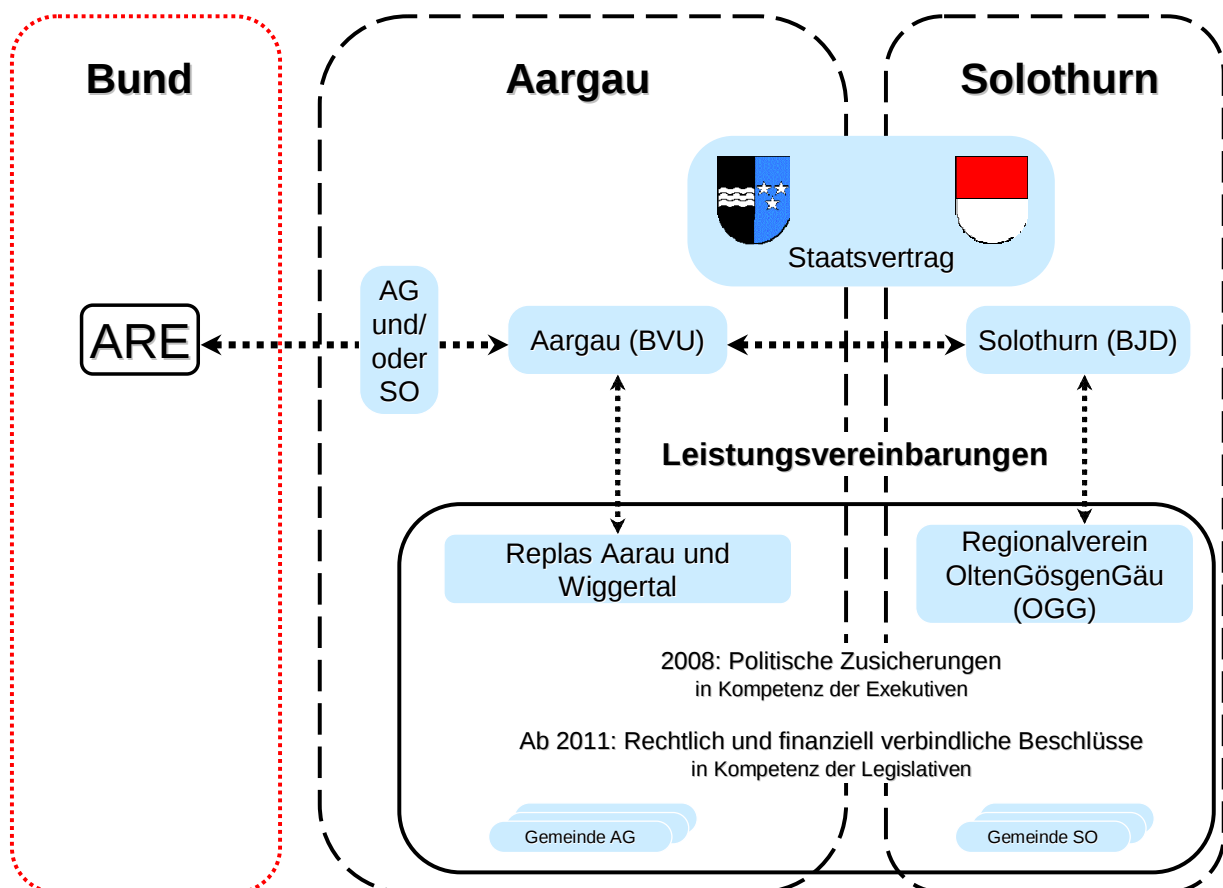


Abbildung 11: Trägerschaftsmodell Agglomeration AareLand

## 9 Monitoring und Controlling

Die Kantons- und Gemeindegrenzen überschreitende Zusammenarbeit bedingt eine effiziente Koordination der Verantwortlichkeiten bei der Umsetzung der Massnahmen. Dazu **wird ab 2008 ein Controlling eingerichtet**. Die wichtigsten Aufgaben des Controllings werden im Folgenden dargestellt:

### ■ **Prozessbegleitende Steuerung der Agglomerationsprogramme**

Diese beinhaltet ein Vollzugscontrolling/Projektcontrolling der Planung und Umsetzung der Massnahmen. Das Controlling stellt insbesondere auch die Koordination innerhalb des Kantons und kantonsübergreifend und mit den Regionen resp. Gemeinden sicher. Es umfasst auch diejenigen Massnahmen, die in der Hoheit der Gemeinden liegen, aber einen Bezug zum Agglomerationsprogramm haben.

### ■ **Ansprechpartner gegenüber dem Bund**

Mit dem Controlling wird sichergestellt, dass die notwendigen Voraussetzungen für die Kostenbeteiligung erfüllt sind.

Ergänzend dazu ergeben sich folgende Aufgaben:

### ■ **Beurteilung des Erfolgs der Agglomerationsprogramme**

Mit Hilfe von Indikatoren wird festgestellt, ob die umgesetzten Massnahmen die erwünschte Wirkung entfalten. Dieses Wirkungscontrolling wird auf das Monitoring- und Controllingsystem Verkehr des Bundes abgestimmt, welches bis Mitte 2008 vorliegen soll.

### ■ **Weiterentwicklung der Agglomerationsprogramme**

Im Hinblick auf die Weiterentwicklung des Programms werden mit dem Controlling die bestehenden Planungen überprüft, neue Anliegen aufgenommen und flexibel auf veränderte Rahmenbedingungen reagiert. Dazu gehört auch die Sicherstellung der Information der kantonsinternen wie externen Stellen.

## 10 Schlussbemerkungen

Die Kostenwirksamkeit des gesamten Agglomerationsprogramms AareLand wird geprägt durch die Kostenwirksamkeit der lokalisierten Leitprojekte in den Teilräumen.

Eine sehr hohe Wirksamkeit bei relativ tiefen Kosten haben die Aufwertung der beiden kantonalen Hauptzentren Aarau und Olten, wobei hier die grossen Infrastrukturinvestitionen Staffeleggzubringer (Vorleistung) und Entlastungsstrasse Olten-Wangen (dringliches Projekt) nicht mehr enthalten sind. Die Erhaltung der Funktionsfähigkeit der beiden Agglomerationszentren und ihre siedlungsmässige Aufwertung liegen im prioritären Interesse der beiden Kantone.

Mit der Aufwertung der Wiggertalachse, insbesondere durch den etappenweisen Ausbau der neuen Wiggertalstrasse, können nicht nur die bestehenden wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkte (ESP) im Schnittpunkt der schweizerischen Nord-Süd und West-Ost Hauptverkehrsachsen besser erschlossen werden, es kann auch die Erreichbarkeit des Regionalzentrums Zofingen verbessert werden.

Das Niederamt ist sowohl über die Strasse wie auch über den ÖV nicht optimal erschlossen. Eine bevölkerungsmässige und wirtschaftliche Entwicklung bedingen eine verkehrsmässige Aufwertung dieser Region.

Die Aufwertung der Achse Staffelegg-Küttigen-Aarau ist eine nötige flankierende Massnahme zum neuen Staffeleggzubringer.

Das Doppelzentrum Reinach-Menziken im Wynental erreichte im Jahr 2000 den Status einer Agglomeration knapp nicht. Die gute Bahnerschliessung des Wynentals erlaubt eine weitere Zunahme der Wohnbevölkerung. Die Industriestandorte im Tal sollen als nahegelegene Arbeitsplatzstandorte erhalten werden. Dazu braucht es auch eine zweckmässige Strassenerschliessung. Mit der Ostumfahrung Suhr wird nicht nur der Anschluss des Wynentals ans Autobahnnetz verbessert, er trägt auch wesentlich zur Entlastung des Ortskerns Suhr bei.

Das Agglomerationsprogramm AareLand unterstützt die im Raumentwicklungsbericht 2005 des Bundes formulierte Strategie, für diesen Raum ein strategisches Städtetz zu bilden, welches offen ist zu seinen Nachbarräumen.

## Anhang

- 1) Übersichtsliste mit den Leitprojekten und Massnahmen (inkl. Kosten)
- 2) Übersichtskarte mit den Leitprojekten und Massnahmen