

Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr; Vernehmlassungsantwort Agglomerationsprogramm AareLand

Verabschiedet von der fachlichen Steuerung des Agglomerationsprogramms AareLand am 25. September 2013

Die Kantonsregierungen wurden am 26. Juni 2013 zur Vernehmlassung zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr eingeladen. Wir danken Ihnen für diese Möglichkeit und nehmen die Gelegenheit gerne wahr, uns zum Prüfprozess und zu den vorliegenden Dokumenten zu äussern.

Dem Bundesamt für Raumentwicklung danken wir für die offene Zusammenarbeit. Wir werten den Dialog zwischen Bund und Agglomerationen als positiv und begrüssen den Einbezug der Agglomerationen bei der Weiterentwicklung der Programme.

Unsere Stellungnahme gliedern wir wie folgt:

- A. Vorbemerkungen
- B. Anträge zu grundsätzlichen Themen
- C. Stellungnahme Agglomerationsprogramm AareLand
- D. Mitfinanzierung des Agglomerationsverkehrs – Künftiger Finanzbedarf

Die Kantone Aargau und Solothurn haben die Regionalplanungsverbände und deren Mitgliedsgemeinden um eine Stellungnahme zum Vernehmlassungsbericht des Bundes vom Juni 2013 und zum Vernehmlassungsentwurf der Kantone Aargau und Solothurn gebeten. Die Vernehmlassung ist damit breit abgestützt. Die entsprechenden Rückmeldungen sind in den vorliegenden Bericht eingeflossen.

A. Vorbemerkungen

Die Agglomerationsprogramme sind in einem umfassenden und fundierten Prüfprozess beurteilt worden. Die Grundsätze der Prüfungsmethodik und die Bewertungen der Wirkungskriterien wurden im Erläuterungsbericht verständlich und transparent dargestellt. Die Prüfberichte und der Erläuterungsbericht sind nachvollziehbar verfasst. Die Prüfberichte zeigen detailliert die Stärken und Schwächen der Agglomerationsprogramme auf und liefern so wertvolle Hinweise zur Weiterentwicklung der Agglomerationspolitik im AareLand und für die nächste Generation der Agglomerationsprogramme.

B. Anträge zu grundsätzlichen Themen

Definition Agglomeration

Bis zur Eingabe der Agglomerationsprogramme der 3. Generation sind die bestimmenden Zahlen zur Definition der Agglomerationsgemeinden mittlerweile 16 Jahre alt. Es ist davon auszugehen, dass bis dahin, auch in den Kantonen Aargau und Solothurn, viel mehr Gemeinden zu Agglomerationen gehören.

Antrag: Die Liste der einer Agglomeration angehörigen Gemeinden ist mit Blick auf die Agglomerationsprogramme 3. Generation zu aktualisieren.

Funktion des Agglomerationsprogramms als Planungsinstrument

Im Prüfbericht wird immer wieder auf die fehlende Verbindlichkeit des Agglomerationsprogramms hingewiesen. In den Kantonen Aargau und Solothurn ist das Agglomerationsprogramm nicht als zusätzliche Planungsebene vorgesehen. Das Agglomerationsprogramm ist in diesem Sinne auch kein eigentliches Planungsinstrument.

Antrag: In der Weisung für die Agglomerationsprogramme der 3. Generation ist die Beurteilung einer Massnahme nicht an die Verbindlichkeit des Agglomerationsprogramms als Planungsinstrument zu koppeln.

Bedeutung des Langsamverkehrs (LV) für das Agglomerationsprogramm

Zwischen der Bedeutung, die dem Langsamverkehr in der Weisung zukommt, und der Bewertung der LV-Massnahmen besteht eine Diskrepanz: Einerseits werden LV-Massnahmen häufig zu den Eigenleistungen verschoben mit der Begründung, diese hätten nur eine lokale Wirkung und geringe Kosten. Andererseits sind die LV-Massnahmen wichtige Einzelmassnahmen für das Funktionieren des Ganzen: Mit verhältnismässig geringen Kosten können hier erhebliche Wirkungen erzielt werden. Damit bilden sie einen wesentlichen Bestandteil für die Gesamtbewertung des Programms.

Antrag: Es ist eine Lösung für diese Problematik zu erarbeiten, die die Bemühungen der Agglomerationen im Bereich Langsamverkehr und deren Wirkung angemessen berücksichtigt.

Beurteilung des Entwicklungspotentials

Es fällt auf, dass bei der Beurteilung neuer Verkehrsmassnahmen das Entwicklungspotential eher schlecht beurteilt wird. Meist ermöglicht jedoch erst die Verkehrsmassnahme die Ent-

wicklung am gewünschten Ort und somit auch eine optimale Abstimmung von Siedlung und Verkehr.

Antrag: Den Entwicklungspotentialen ist in der Weisung zu den Agglomerationsprogrammen der dritten Generation eine höhere Bedeutung beizumessen.

Flexible Handhabung bezüglich Realisierungstermin 2015 bis 2018

Es zeigt sich immer wieder, dass bei einzelnen Agglomerationsmassnahmen die bei der Anmeldung vorgesehenen Realisierungstermine nicht eingehalten werden können. Oft kommt es wegen nicht vorhersehbaren Einwendungen und Beschwerden zu Verzögerungen. Es kommt aber auch vor, dass für einzelne Projekte gewisse Vorarbeiten bereits vor 2015 sinnvoll sind, um Synergien mit andern Projekten und Kosteneinsparungen zu erzielen. In begründeten Fällen sollten deshalb auch Baukosten anrechenbar sein, die vor dem für Agglomerationsmassnahmen 2. Generation vorgegebenen Realisierungstermin anfallen.

Antrag: Auf eine Vorgabe eines fixen Termins für den Baubeginn der Agglomerationsmassnahmen 2. Generation ist zu verzichten. In begründeten Fällen sollen auch vor 2015 ausgeführte Bauarbeiten anrechenbar sein.

D. Anträge zu Einzelprojekten

2581.2.001_ÖV1A: Gesamtverkehrsprojekt Olten in vollem Umfang mitfinanzieren

Das Agglomerationsprogramm AareLand 2. Generation wurde geprüft und uns der Entwurf des Prüfberichts des Bundes am 23. Mai 2013 zugesandt. Dabei wurde die Massnahme ÖV1A Olten: Gesamtverkehrsprojekt: Neuer Bahnhofplatz in ihrer Zusammensetzung geändert resp. wie folgt getrennt berücksichtigt:

2581.2.055: Teil: ÖV/LV, CHF 35.84 Mio., Priorität A

2581.2.058: Teil: MIV, CHF 8.73 Mio., nicht mitfinanziert

2581.2.059: Teil: Bauliche Begleitmassnahmen, CHF 1.59 Mio., nicht mitfinanziert

Die Massnahmen Teil: MIV und Teil: Bauliche Begleitmassnahmen wurden vom Bund als für die Programmwirkung als nicht relevante Massnahmen eingestuft. Deren Umsetzung stünde der Agglomeration frei.

Dass im Allgemeinen verkehrlich nicht relevante bauliche Anpassungen und MIV-Parkieranlagen durch den Infrastrukturfonds nicht mitfinanziert werden können, ist unbestritten. Wir sind aber der Meinung, dass es sich im vorliegenden Projekt um Massnahmen handelt, welche als integraler Bestandteil und damit als Grundvoraussetzung für die Erreichung der Ziele ÖV, Fussverkehr und Velo zu beurteilen sind.

Antrag: Zuweisen aller drei Teilprojekte in die A-Liste

2581.2.004_ÖV4A Schönenwerd: Intermodale ÖV-Drehscheibe

2581.2.018_OD10A Schönenwerd: Ortsdurchfahrt (ohne Umfahrung)

Der Zeitplan und die Realisierung des Gesamtverkehrsprojektes Schönenwerd, welches die Teilprojekte bzw. Massnahmen ÖV4A und OD10A beinhaltet, ist koordiniert auf die Einführung des 30-Min-Taktes des Regionalzugverkehrs im Jahr 2018. Der Gemeinderat von

Schönenwerd will die Realisierung der Intermodalen ÖV-Drehscheibe bis 2018 realisieren und so im Hinblick auf die Taktverdichtung agieren statt nur zu reagieren.

Für die Projektierungsphasen Vorprojekt bis und mit Plangenehmigungsverfahren ist mit max. 2 Jahren zu rechnen. Damit besteht genügend Zeit für eine Realisierung bis 2018. Alle notwendigen Schritte wurden eingeleitet. Die Finanzierungsreife ist für die Zentrumsdurchfahrt ebenfalls gegeben.

Antrag: Belassen in der A-Liste

2581.2.20_OD12A Erlinsbach SO: Betriebs- und Gestaltungskonzept für Zentrumsbereich inkl. Zufahrtsachsen

Bei der Beantwortung der Bundesfragen wurde die Angabe zum DTV für das Jahr 2010 (9'300) anstatt für das Jahr 2025 (10'800) angegeben. Mit der neuen Ausgangslage und dem Vergleich des Erläuterungsberichts zeigt sich, dass die Massnahme somit die Anforderungen eines A-Projektes erfüllt.

Antrag: Belassen in der A-Liste

2581.2.024_LV1A Aarau, Aarebrücke flankierende Massnahmen Velo- und Fussverkehr

Die flankierenden Massnahmen für den Velo- und Fussverkehr im Bereich der Aarebrücke sind sehr wichtig und bringen für den Langsamverkehr des ganzen Agglomerationsgebiets nördlich der Aare einen sehr hohen Nutzen. Um das beliebte Naherholungsgebiet am Aareufer aufzuwerten und attraktiver zu gestalten, werden auf beiden Flussseiten die Uferwege und der Raum unter der Brücke verbreitert. Der mit Bäumen durchsetzte Grünraum zwischen den Brückenzu- und -wegfahrtsrampen und dem Uferweg wird neu gestaltet. Bei beiden Brückenköpfen werden beidseits der Brücke rollstuhlgängige Verbindungen von den Uferwegen auf die Brücke hinauf erstellt. Die vorliegende Massnahme LV1A umfasst somit auch eine Aufwertung des Aareraums im Brückenbereich und bildet die logische Fortsetzung der östlich anschliessenden Massnahme "LV4A: Aarau: Aufwertung Aareraum für Fussgänger- und Veloverkehr sowie für Naherholung", welche ebenfalls im Agglomerationsprogramm enthalten ist. Im Antragsdossier ist der Nutzen der Massnahmen ausführlich umschrieben.

Die flankierenden Massnahmen Velo- und Fussverkehr müssen aus bautechnischen Gründen gleichzeitig mit dem Ersatz der bestehenden Aarebrücke erfolgen. Da der Ersatz der Aarebrücke dringend ist, muss das Gesamtprojekt im Zeithorizont der Agglomerationsprogramme 2. Generation realisiert werden. Es kann aus Sicherheitsgründen nicht zugewartet werden, bis ein Agglomerationsprogramm 3. Generation erarbeitet und beschlossen ist.

Die Kosten für das Gesamtprojekt liegen in der Grössenordnung von 30 Mio. Franken. Eine exakte Aufteilung der Gesamtkosten auf Ersatz der alten Brücke und auf die flankierenden Massnahmen für den Velo- und Fussverkehr ist nicht möglich. Die beantragte Aufteilung von 2/3 zu 1/3 ist unseres Erachtens angemessen und zweckmässig.

Antrag: Belassen in der A-Liste

2581.2.25_LV2A Aarburg-Rothrist: kantonale Radroute R510: Neue Linienführung

Der Bund stellt fest, dass die Massnahme durch weitere Bundesmittel (mit)zu finanzieren ist.

Der A1/A2-Anschluss Rothrist liegt in einem verkehrlich hochbelasteten Raum. Aus Norden führt die K103 via die Ortskernumfahrung Aarburg zum Anschluss. Diese überlastete Verkehrsbeziehung dient dem Raum Olten als Autobahnzubringer. Im Süden führt die K101, welche künftig auch den Verkehr der Wiggertalstrasse Abschnitt Nord aufnimmt, zum Autobahnanschluss. Die A1/A2 wird im Abschnitt Härkingen – Wiggertal derzeit auf sechs Spuren ausgebaut. Der A1-/A2-Anschluss Rothrist liegt innerhalb des Verkehrsmanagementraums Unteres Wiggertal und kann als eigentlicher "Hot Spot" bezeichnet werden.

Fazit: Am A1-/A2-Anschluss Rothrist sind umfangreiche Massnahmen zur Leistungserhöhung der Anschlussknoten (Ausbau Kreisverkehre auf zweistreifige Anlagen), Massnahmen für den Überlastungsschutz der Autobahnzufahrten (Dosierung der Zufahrten zur A1) mit entsprechenden flankierenden Massnahmen wie Stauräumen und optimierten Vorsortierungen sowie weitere Massnahmen im Bereich Verkehrsmanagement erforderlich. Erste Studien der Abteilung Verkehr (September 2011) haben gezeigt, dass eine attraktive und sichere Radverkehrsführung nicht mehr angeboten werden kann.

Der A1-/A2-Anschluss liegt im sogenannten UH-Perimeter bzw. im Eigentum des Bundes (ASTRA/ Nationalstrasse). Verantwortlich für den Ausbau des A1-/A2-Anschlusses ist folglich das ASTRA. Kann aufgrund des Ausbaus die kantonale Radroute nicht mehr unmittelbar über den Anschluss geführt werden, so ist das Verursacherprinzip anzuwenden, d.h. eine Ersatzanlage (wie im Agglomerationsprogramm vorgeschlagen) ist durch das ASTRA zu finanzieren.

Die Strecke ist ein wichtiger Teil des regionalen Velonetzes, insbesondere dient sie auch als Zubringer zu den Naherholungsgebieten im Agglomerationspark.

Antrag: Die Finanzierung der Massnahme durch das ASTRA ist im Prüfbericht festzuhalten.

2581.2.026_LV3A Olten: Attraktivierung Aareraum „andaare“

Die Massnahme „andaare“ bringt einen sehr hohen Nutzen. Die aktuelle Situation ist sehr unbefriedigend: Es besteht eine begrenzte Leistungsfähigkeit der Fussgängerüberquerungen und die Bedingungen für die Aufenthaltsnutzung des öffentlichen Raumes zwischen Bahnhof Olten und der Aare sind nicht attraktiv. Des Weiteren ist zu beachten, dass mit der Massnahme „Gesamtverkehrsprojekt: Bahnhof Olten“ das Fussverkehrsaufkommen zunehmen wird und somit ein grosser Druck auf diesem Raum lastet. Des Weiteren besteht mit der Realisierung dieses Projektes ein grosses Kostenoptimierungspotential.

Antrag: Belassen in der A-Liste

2581.2.040_MIV1B Umfahrung Hägendorf/ Rickenbach (ERO+)

Das Gäu gehört zu den dynamischsten Wachstumsregionen des Kantons Solothurn und weist ein hohes Verkehrsaufkommen auf. Die kürzlich eröffnete Entlastungsstrasse Region Olten (ERO) bringt eine Entlastung für Olten und Wangen b. O. Die Entlastung der westlich angrenzenden Gemeinden kann nur mit der Realisierung der ERO+ erreicht werden. Damit

werden die Dörfer Hägendorf und Rickenbach vom Schwer- und Durchgangsverkehr entlastet. Gleichzeitig ist eine positive Wirkung auf alle Dörfer entlang der H5 zwischen Olten und Egerkingen zu erwarten. Entlang der Umfahrungsstrasse sollen keine weiteren Gewerbezo-
nen ausgeschieden werden. Damit besteht keine Gefahr der weiteren Zersiedelung. Zudem erfolgt die Erschliessung abseits des Wohngebietes.

In der Bewertung im Prüfbericht bzw. Erläuterungsbericht wird der hohe Nutzen der Mass-
nahme anerkannt (8 von 12 Punkten wurden vergeben). Bemängelt werden die hohen Kos-
ten. Das Projekt wird optimiert, damit die Kosten gesenkt werden. Aufgrund des hohen Nut-
zens für die Agglomeration AareLand und den Kanton Solothurn und der gesenkten Kosten
erfüllt die Massnahme die Anforderungen an ein B-Projekt.

Antrag: Belassen in der B-Liste

D Mitfinanzierung des Agglomerationsverkehrs – künftiger Finanzbedarf

Das Instrument Agglomerationsprogramm hat eine sehr positive Dynamik ausgelöst. Eine langfristige und politische Sicherung der Finanzierung der künftigen Agglomerationspro-
gramme ist für alle Beteiligten wichtig.

Der Kanton Aargau nimmt zur Kenntnis, dass Reserven von CHF 0.37 Milliarden bestehen-
den B-Massnahmen aus der 2. Generation von CHF 1.4 Milliarden gegenüberstehen. Wir
begrüssen es sehr, dass der Bund bestrebt ist, die Finanzierung zu entflechten und auf ver-
schiedene Instrumente abzustützen. Die Finanzierung von Massnahmen, welche die Eisen-
bahn und S-Bahn betreffen (dazu gehören auch Um- und Neubauten von Haltestel-
len/Bahnhöfen), sollen ab der 3. Generation über den „Bahninfrastrukturfonds“ (BIF) finan-
ziert werden.

Massnahmen der Eisenbahninfrastruktur sind dabei weiterhin im Agglomerationsprogramm
auszuweisen, sind aber nicht mehr Bestandteil des im Rahmen des Agglomerationspro-
gramms gestellten Antrags zur Mitfinanzierung. Damit unterliegt die Finanzierung den ge-
mäss BIF geltenden Regeln. Die Frage stellt sich, ob diese eingehalten werden können und
welche Vorgaben dazu gemacht werden. Weiter muss in der Weisung zur 3. Generation klar
aufgezeigt werden, ob diese Kosten dennoch in der Wirkungsbeurteilung mitberücksichtigt
werden.

Die Agglomeration AareLand ist sich der knappen Ressourcen bewusst und nimmt zur
Kenntnis, dass unabhängig von der zukünftigen Finanzierung für die 3. Generation die Prio-
risierung der Massnahmen nochmals spürbar restriktiver erfolgen wird.