

**DEPARTEMENT
BAU, VERKEHR UND UMWELT**

Abteilung Raumentwicklung

Entfelderstrasse 22, 5001 Aarau
062 835 32 90
raumentwicklung@ag.ch
www.ag.ch/bvu

**BAU- UND JUSTIZDEPARTE-
MENT**

Amt für Raumplanung

Werkhofstrasse 59, 4509 Solothurn
032 627 25 61
arp@bd.so.ch
www.bd.so.ch

27. März 2018

Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2019 für das Programm Agglomerationsverkehr; Stellungnahme der Agglomeration AareLand

Das Agglomerationsprogramm AareLand der 3. Generation ist Ende Dezember 2016 beim Bund zur Prüfung eingereicht worden. Die technische Prüfung der 37 eingereichten Programme durch das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) ist abgeschlossen. Der Bund hat am 17. Januar 2018 das Vernehmlassungsverfahren betreffend den Bundesbeschluss über die Mittelfreigabe ab 2019 für die Agglomerationsprogramme eröffnet. Er hat die Kantonsregierungen eingeladen, zum Entwurf des Bundesbeschlusses bis 30. April 2018 Stellung zu nehmen.

Die Kantone Aargau und Solothurn nehmen gemeinsam dazu Stellung. Dabei wird insbesondere die Bewertung des Agglomerationsprogramms AareLand mitberücksichtigt. Beide Kantone haben die betroffenen Regionalplanungsverbände sowie deren Mitgliedsgemeinden – die im beitragsberechtigten Perimeter liegen – eingeladen, zum Vernehmlassungsentwurf Stellung zu nehmen. Damit ist die Stellungnahme breit abgestützt. Die entsprechenden Rückmeldungen konnten in den vorliegenden Bericht einfließen.

Die Stellungnahme orientiert sich am Fragenkatalog zur Vorlage und ist wie folgt gegliedert:

- A Vorbemerkungen
- B Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage (Fragen 1 bis 3)
- C Stellungnahme zum Agglomerationsprogramm AareLand (Fragen 4 bis 6)

A Vorbemerkungen

Das Instrument des Agglomerationsprogramms hat sich in der Vergangenheit bewährt und ist in der Region AareLand stark verankert. Die Zusammenarbeit zwischen den Kantonen Aargau und Solothurn sowie mit den Regionalplanungsorganisationen und den Gemeinden ist konstruktiv und ermöglicht eine grenzüberschreitende Abstimmung von Siedlung und Verkehr.

Die Agglomeration AareLand ist mit dem vorliegenden Bericht des Bundesrats für die Vernehmlassung und der Grundlage hierfür, dem Prüfbericht AareLand des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE) grundsätzlich einverstanden.

Es freut uns, dass der Bund die Bedeutung eines grossen Teils der eingereichten A-Massnahmen anerkennt und mitfinanziert. Wir sind jedoch mit der Umpriorisierung von wichtigen Massnahmen

nicht einverstanden. Einige Kritikpunkte im Prüfbericht werfen zudem grundsätzliche Fragen auf, die im Hinblick auf die 4. Generation der Agglomerationsprogramme zu diskutieren sind.

Wir danken dem Bundesamt für Raumentwicklung (ARE), dass es gelungen ist, trotz der grossen Zahl von Programmen und dem aufwändigen Prüfprozess die Termine einzuhalten. Wir werten den Dialog zwischen Bund und Agglomerationen als positiv und begrüßen den Einbezug der Agglomerationen bei der Weiterentwicklung der Programme.

B Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

Frage 1 - Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Die Agglomeration AareLand ist mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden und schätzt den grossen Stellenwert des Instruments Agglomerationsprogramm beim Bund. Die nun in der Vorlage zur 3. Generation gesamthaft vorgesehenen 1.12 Milliarden Franken Bundesbeitrag an die Agglomerationsprogramme begrüßen wir. Damit bewegt sich das finanzielle Engagement des Bundes auch nach der Schaffung des Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds (NAF) in einer vergleichbaren Grössenordnung, wie bei den vorangehenden Agglomerationsprogrammen der 2. Generation.

Frage 2 – Gibt es Aspekte, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Nein.

Frage 3 – Haben Sie Bemerkungen zur dargelegten Ausgangslage?

Zur dargelegten Ausgangslage haben wir keine Bemerkungen.

C Stellungnahme zum Agglomerationsprogramm AareLand

Frage 4 – Sind mit dem Vorgehen der Prüfung der Agglomerationsprogramme des Programms Agglomerationsverkehr der dritten Generation einverstanden? Falls nein, wo sehen Sie Anpassungsbedarf?

Wir sind mit dem Vorgehen der Prüfung der Agglomerationsprogramme des Programms Agglomerationsverkehr der 3. Generation grundsätzlich einverstanden. Die Agglomerationsprogramme sind in einem sehr umfassenden und fundierten Prüfprozess beurteilt worden. Die Grundsätze der Prüfungsmethodik und die Bewertungen der Wirksamkeitskriterien sind im Erläuterungsbericht ausführlich beschrieben, weitgehend verständlich und grösstenteils nachvollziehbar dargestellt. Im Bereich des Umsetzungsreportings ist die Bewertung nur mit grossem Aufwand zwar weitgehend, aber leider nicht vollständig nachvollziehbar. Die Agglomeration AareLand wünscht sich hier eine transparente Darstellung der Bewertung der Umsetzung.

Zudem sind im Hinblick auf die künftigen Generationen aus unserer Sicht folgende Punkte zu überdenken und zu beachten:

Herausforderung steigende Erwartungen seitens Bund

Die unterschiedliche Ausgangslage in jeder Agglomeration wird im Prüfverfahren in der unterschiedlichen Bewertung nach Grösse der Agglomerationen und im Benchmark-Vergleich berücksichtigt. So werden die Massnahmen einer kleinen und mittleren Agglomeration, wie beispielsweise die der Agglomeration AareLand, grundsätzlich adäquat und relativ zu ihrer Grösse objektiv beurteilt. Wir begrüßen diese differenzierte Beurteilung seitens Bund.

Der Bund erwartet aber gleichzeitig eine stetige inhaltliche Weiterentwicklung der Agglomerationsprogramme. Diese zunehmenden Anforderungen binden immer mehr Ressourcen, die in kleineren und mittleren Agglomerationen mit den zur Verfügung stehenden Mitteln kaum mehr zu bewältigen sind.

Im Vergleich zu grossen Agglomerationen sind in der Organisationsstruktur und den damit einhergehenden personellen und finanziellen Möglichkeiten wesentliche Unterschiede feststellbar. Für die Prüfung der zukünftigen Generationen ist dies zu berücksichtigen.

Funktion des Agglomerationsprogramms als Planungsinstrument

Das Agglomerationsprogramm ist ein Planungs- und Koordinationsinstrument und dient der Abstimmung von Siedlung und Verkehr in einem funktionalen Raum. Zahlreiche und wichtige Verkehrs- und Siedlungsmassnahmen werden gemäss den Leistungsvereinbarungen umgesetzt. Das Agglomerationsprogramm ist mit den kantonalen Richtplänen abgestimmt und koordiniert. Der kantonale Richtplan ist das zentrale behördenverbindliche Steuerungsinstrument für die Raumentwicklung. Er macht umfassende Aussagen (Planungsgrundsätze und -aufträge) zu den Bereichen Siedlung, Verkehr, Landschaft und Umwelt.

Mit den revidierten Richtplänen der Kantone Aargau und Solothurn werden wesentliche Grundlagen und Planungsaufträge zur Siedlungsentwicklung nach innen geschaffen. Die Grundsätze und Aufträge sind unmittelbar auf die Agglomerationen beziehungsweise auf die Gemeinden anwendbar. Das Zusammenspiel zwischen den verschiedenen Planungsinstrumenten wird seitens ARE unserer Ansicht nach nicht richtig und deshalb ungenügend gewürdigt. Einige der gemäss ARE fehlenden Inhalte werden in den Richtplänen abgehandelt, welche direkt bis auf Stufe Nutzungsplanung wirken. Sie sind daher nicht auf Stufe Agglomerationsprogramm zusätzlich zu regeln. Die kohärente Umsetzung dazu erfolgt dann in der Nutzungsplanung auf kommunaler Stufe.

Frage 5 – Sind Sie mit den Ergebnissen der Bundesprüfung einverstanden? Falls nein, wo sehen Sie Anpassungsbedarf?

Frage 6 – Haben Sie Bemerkungen zu einzelnen Agglomerationsprogrammen?

Der Beitragssatz an Massnahmen für die Agglomeration AareLand beträgt 35 %. Dieser basiert auf 4 Wirkungspunkten und Investitionskosten, die insgesamt als "mittel" eingestuft werden. Für das Agglomerationsprogramm AareLand stellt der Bund Beiträge in der Höhe von 27,41 Millionen Franken (Kostenstand 2005 ohne MwSt.) für A-Massnahmen (Baubeginn 2019–2022) und von 9,16 Millionen Franken (Kostenstand 2005 ohne MwSt.) für B-Massnahmen (Baubeginn 2023–2026) in Aussicht.

Entscheidend für die Beurteilung des Agglomerationsprogramms sind die Wirkungen der A- und B-Massnahmen hinsichtlich der Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems, der Siedlungsentwicklung nach innen, der erhöhten Verkehrssicherheit sowie der Reduktion von Umweltbelastung und des Ressourcenverbrauchs.

Grundsätzlich sind wir mit der Prüfung des Agglomerationsprogramms AareLand 3. Generation einverstanden. Wir sind jedoch mit der Umpriorisierung von wichtigen Massnahmen nicht einverstanden. Dies ist in den Anträgen zu den Einzelprojekten detailliert aufgeführt.

Massnahme 2581.3.003_FVV303A Zofingen Veloverleihsystem

Es handelt sich nicht um ein Veloverleihsystem nach dem Prinzip "freefloating". Deshalb geht es hauptsächlich um die Finanzierung der Infrastrukturen wie zum Beispiel dem Bau der Stationen, Signalisation, Schlösser, Software usw. und nicht um die des Rollmaterials.

Für das Rollmaterial sind 150'000 Franken vorgesehen (100 Velos für die 1. und 2. Etappe sowie Veloanhänger für den Ausgleich zwischen den Stationen), die irrtümlicherweise nicht aus der Gesamtsumme rausgerechnet wurden. Dieser Betrag kann von den ursprünglich eingereichten 750'000 Franken abgezogen werden.

In der Kostenzusammenstellung sind keine Betriebs- oder Unterhaltskosten enthalten.

► Antrag der Agglomeration AareLand:

Die Massnahme Zofingen Veloverleihsystem ist als programmrelevante A-Massnahme; mit Investitionskosten von 600'000 Franken für Infrastrukturmassnahmen mitzufinanzieren.

Massnahme 2581.3.019_OD303A Aarau, BGK Entfelderstrasse

Aufgrund der geänderten Finanzplanung der Stadt Aarau, soll diese Massnahme später umgesetzt werden.

► Antrag der Agglomeration AareLand:

Die Massnahme BGK Entfelderstrasse ist in den B-Horizont zurückzustufen.

Massnahme 2581.3.008_FVV308A Aarebrücke Aarau, flankierende Massnahmen Fuss- und Veloverkehr

Beim Projekt "Ersatz Aarebrücke B-023" in Aarau verfolgten die beiden Bauherren Kanton Aargau und Stadt Aarau von Beginn an das Ziel, mit Massnahmen im Langsamverkehr die Verknüpfung der beiden Stadtseiten von Aarau zu stärken, den Langsamverkehr sicherer zu machen, die Zugänglichkeit zum wertvollen, zentrumsnahen Naherholungsraum zu verbessern und mit einer hohen Qualität in der Gestaltung des Gesamtbauwerks seine gelungene Integration in den Ufer- und Gewässerraum wie auch ins Stadtbild sicherzustellen. So haben die sensible Lage vor den Toren der Altstadt, die Verbindung der beiden Aareuferwege, die als Naherholungsgebiet dienen und die Anforderungen an die bestmögliche Verkehrsführung die Bauherrschaft dazu bewogen, einen öffentlichen Wettbewerb für die Ermittlung der geeignetsten Lösung durchzuführen. Im Vorfeld wurden hierfür weitreichende Grundlagen sauber aufbereitet. Unter anderem wurden zwei unabhängige Gutachten für die Verkehrsführung erstellt, sogar über den eigentlichen Brückenperimeter hinaus vom Knoten Weinberg bis zur Altstadt. Eines dieser Gutachten fokussierte dabei ausschliesslich auf den Langsamverkehr.

Wenn bei der Beurteilung der Massnahme im Aggloprogramm 3. Generation das Kosten-/Nutzen-Verhältnis als genügend bezeichnet wird, so werden aus Sicht Kanton und Stadt in der Betrachtung die erschwerten Randbedingungen und vielfältigen Anforderungen an die Zielerreichung unzureichend berücksichtigt. Um ausreichenden Platz für den Langsamverkehr zu schaffen, sind aufwändige und damit leider auch kostenintensive Stützkonstruktionen erforderlich. Dies ist bedingt durch die engen Platzverhältnisse unter der Brücke und die Respektierung des Gewässerraums sowie die Anbindung an die bestehende, historische Strassenachse vom Knoten Weinberg auf der Nordseite zum Zollrain mit der Zufahrt in die Altstadt auf der Südseite der Aare. In diesem Sinne müssen die Kosten für das Zurückversetzen der Widerlager nicht als Kosten der Brücke sondern als Aufwendungen für den Bau von Stützmauern für eine Wegverbreiterung gesehen werden. Nur angenommen, hier wären keine Brückenwiderlager zu versetzen, sondern es wäre eine Böschung auf der einen

Seite und auf der anderen Seite das Gewässer – auch in diesem Fall müsste für eine ausreichende Breite des Fuss- und Radwegs eine Stützkonstruktion errichtet werden. Wenn ausschliesslich in Betracht gezogen wird, dass dieser Abschnitt der beiden Aareuferwege vergleichsweise kurz ist und deshalb, und durch die bauliche Komplexität, das Kosten-/Nutzen-Verhältnis nur als genügend erachtet wird, wird ausser Acht gelassen, dass es sich um einen kritischen Flaschenhals im lokalen Radwegnetz handelt, welches zusätzlich auf der Nordseite Teil der überregionalen Velorouten Mittel-land-Route 5 und Aare-Route 8 ist. Mit der abgewinkelten, engen Linienführung auf der Nordseite (teilweise nur 2 m breit) und den Pfeilerreihen der bestehenden Brücke innerhalb des Weges auf beiden Seiten ist die heutige Situation aus Sicht der Verkehrssicherheit, wie auch der sozialen Sicherheit völlig unzureichend und ruft nach einer Verbesserung.

Die Gehwege auf der Brücke werden bewusst überbreit gestaltet, so dass der Langsamverkehr auf dem kombinierten Rad- und Gehweg getrennt von den 23'000 Fahrzeugen/Tag der Brücke geführt werden kann. Damit wird gezielt auf die aus den verkehrstechnischen Erhebungen resultierenden Erkenntnisse reagiert, wonach eine Gehwegseite bereits heute sehr stark von Radfahrenden genützt wird. Heute sind jedoch die Platzverhältnisse für den Mischverkehr mit den Zufussgehenden nicht ausreichend und die bei der Verkehrserhebung im 2011 erfassten 45 Radfahrenden in der Morgenspitze verstossen mit jeder Fahrt gegen das Strassenverkehrsgesetz und könnten hierfür gebüsst werden. Von der Umsetzung dieser Massnahme profitieren aber nicht nur diese Radfahrenden, sondern auch diejenigen, die heute strassengesetzkonform das Queren der Küttigerstrasse bei der Ausfahrt aus der Aarestrasse in Kauf nehmen.

Durch die grosszügigen Verkehrsflächen und den neu geschaffenen Beziehungen für den Langsamverkehr können zusätzliche Entflechtungen auf der stark befahrenen K 108 angeboten werden. Die Sicherheit für Zufussgehende und Radfahrende wird dadurch erhöht. Zudem wird auf der Nordseite erst mit den im Projekt "Ersatz Aarebrücke B-023" vorgesehenen Massnahmen die Verbindung zwischen Aareuferweg und Brücke und damit von einer Aare-Seite zur anderen sinnvoll, barrierefrei und radfahrerfreundlich ausgebildet.

In der Beurteilung des eingereichten Projekts wird die Fahrbeziehung von Velofahrenden von der Brücke Richtung Altstadt als Schwachstelle betrachtet. Bei einer grundsätzlichen Betrachtungsweise mag man auf den ersten Blick zu dieser Einschätzung kommen. Wie aber aus dem als Planungsgrundlage erstellten Verkehrsgutachten hervorgeht, hat sich diese Lösung mittlerweile über mehrere Jahre hinweg für diese Situation bewährt. Die Tauglichkeit dieser Lösung wird durch die geringe Zahl an Verkehrsunfällen bestätigt. Die Akzeptanz der unkonventionellen Lösung unter den einzelnen Verkehrsteilnehmenden ist hoch und darf nicht als Schwachstelle beurteilt werden. Im Gegenteil, durch die Übersichtlichkeit auf der geraden Brücke und die Länge der Wechselphase der Velofahrenden vom rechten Fahrbahnrand in die Strassenmitte haben alle Verkehrsteilnehmenden Zeit, die Situation einzuschätzen und entsprechend richtig zu reagieren. Wer die Situation vor Ort beobachtet, stellt fest, dass hier ein gutes Beispiel für ein respektvolles Miteinander von Velofahrenden und Automobilisten gelebt wird.

Die sensible städtebauliche Lage der Brücke wurde durch die Erarbeitung von Wettbewerbsprojekten sowie der Beurteilung durch eine fachkompetente Jury bestmöglich im Projekt aufgenommen. Dies wird auch durch das Gutachten der ENHK vom 3. Februar 2017 bestätigt.

Ein Zurückstellen des Projekts bis ins Jahr 2024 ist aus verschiedenen Gründen keine weiter verfolgbare Option. Das Projekt ist rechtskräftig und hat alle Bewilligungshürden genommen, so dass die gegenwärtig in die Zustandsklasse 4 (schlechter Zustand) klassierte bestehende Brücke möglichst rasch ersetzt werden muss. Ein Zuwarten bis ins Jahr 2024 würde weitere Investitionen in eine schadhafte Brücke bedingen, was volkswirtschaftlich völlig unsinnig ist und ausserdem mit Unsicherheiten und Risiken bezüglich der vorhandenen Tragstruktur verbunden ist.

► Antrag der Agglomeration AareLand:

Die Massnahme Aarau Aarebrücke ist in der A-Liste zu belassen.

Massnahme 2581.3.15_MIV301A Zofingen Aufhebung Niveauübergang Aarburgerstrasse K104

Strategische Einbettung des Vorhabens: Der Bund hat im Zusammenhang mit dem Agglomerationsprogramm Aareland (1. Generation) verlangt, dass eine Gesamtbetrachtung von Siedlung, Verkehr und Umwelt im Unteren Wiggertal erfolgt. Der Kanton hat daraufhin den Bericht "Siedlungs- und Verkehrskonzept Unteres Wiggertal" erarbeiten lassen (Bericht vom Mai 2011) und 10 Schlüsselvorhaben definiert. Mit dem Agglomerationsprogramm AareLand der 1. Generation hat der Bund aufgrund der nachgewiesenen Dringlichkeit verschiedenen Knotensanierungen zur Verstetigung des Verkehrsflusses auf der K 104 mitfinanziert. Eine zentrale Massnahme ist dabei der Aufbau eines Verkehrsmanagements, das insbesondere die Sicherstellung der Zuverlässigkeit des öffentlichen Verkehrs auf der K 104 vorsieht und damit die gute Verknüpfung der Zentren von Oftringen und Zofingen mit Bus beziehungsweise mit der Bahn (geplante Haltestelle Oftringen Zentrum) gewährleistet. Die westliche Verkehrsachse K 204 (Wiggertalstrasse) erschliesst primär die Arbeitszonen in Zofingen und Oftringen und soll eine Teilentlastung der K 104 ermöglichen (vgl. Abbildung 1).

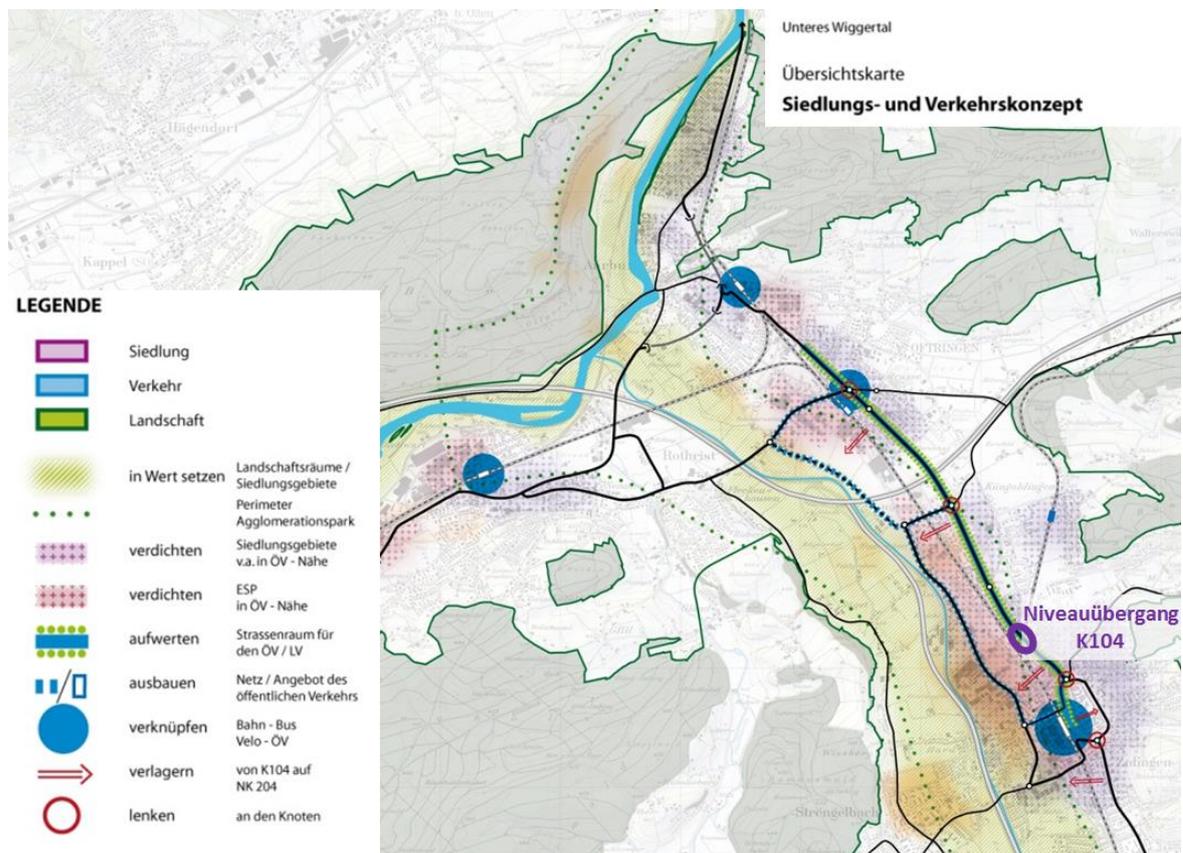


Abbildung1: Übersichtskarte aus Siedlungs- und Verkehrskonzept Unteres Wiggertal (metron, Mai 2011)

Im Dezember 2013 wurde das Konzept "Verkehrsmanagement Unteres Wiggertal" abgeschlossen. Die übergeordnete Strategie (vgl. Abbildung 2) sieht eine stärkere Bündelung des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf die K 204 Wiggertalstrasse zugunsten einer wirksamen Entlastung der K 104 zugunsten eines zuverlässigen Busbetriebs auf der K 104.

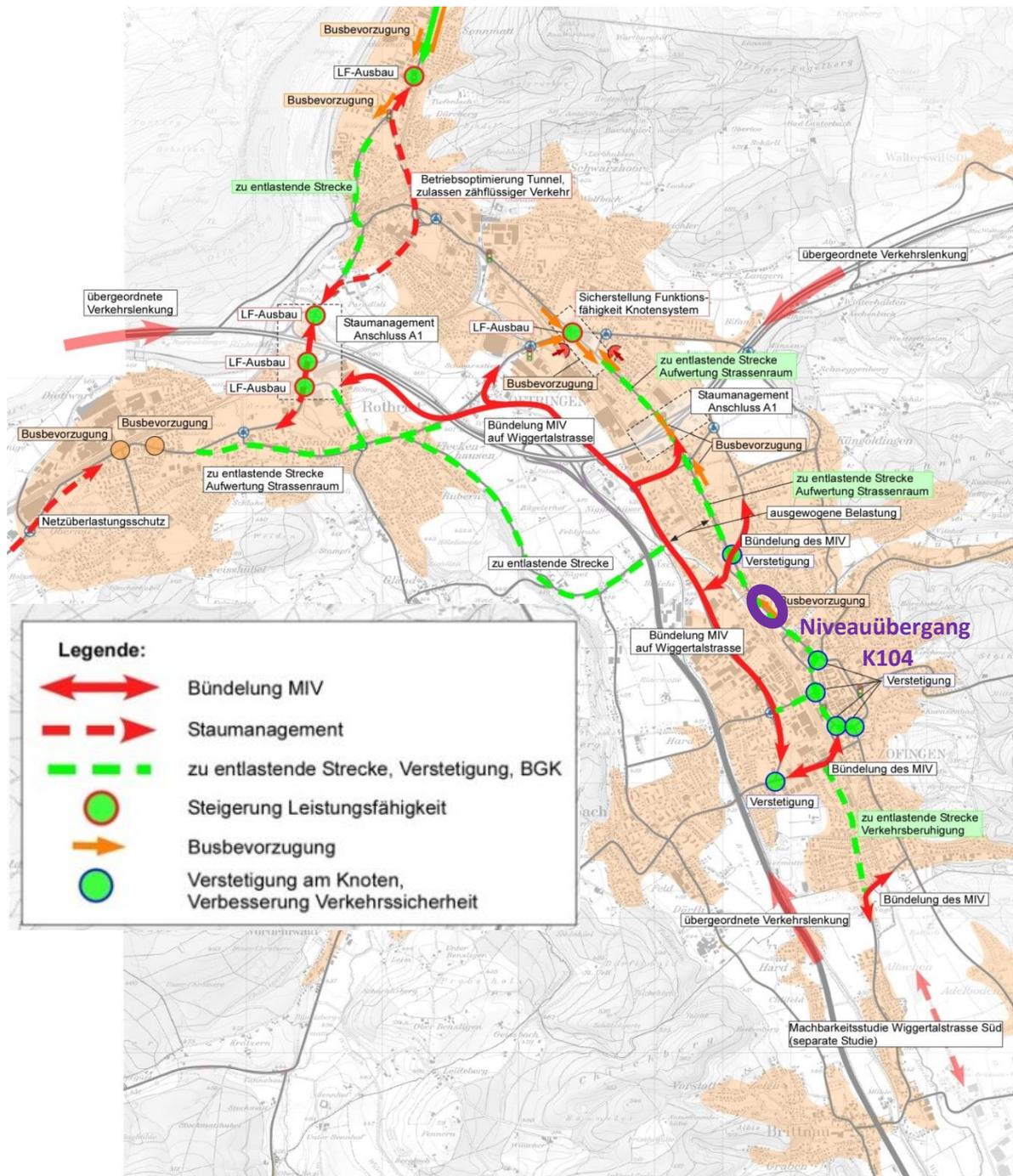


Abbildung 2: Verkehrsmanagement Unteres Wiggertal

Zur Sicherstellung der Fahrplanstabilität des Busbetriebs zwischen Aarburg-Oftringen und Zofingen sieht das Konzept Verkehrsmanagement (VM) Unteres Wiggertal die Erstellung von Busspuren auf der K 104 vor (vgl. Abbildung 2: orange Pfeile/Busbevorzugung). Die Konkretisierung erfolgte mit der Ausarbeitung von Betriebs- und Gestaltungskonzepten (BGK; Aggloprogramm 2. Generation) entlang der K 104. Mit Ausnahme des Niveauübergangs der Nationalbahn sind die notwendigen Busspuren – wie im VM-Konzept vorgesehen – im BGK enthalten und werden so umgesetzt. Die Aufhebung des Niveauübergangs der Nationalbahn ist das letzte Element zur Sicherstellung der Fahrplanstabilität des öffentlichen Verkehrs auf der K 104.

Begründung: Die Aarburgerstrasse K 104 ist eine stark belastete Hauptverkehrsstrasse (durchschnittlicher täglicher Verkehr [DTV] ca. 17'000 Fahrzeuge, Stand 2015), welche unter anderem die Stadt Zofingen an die Nationalstrasse anbindet. Grundsätzlich ist eine Verkehrsverlagerung von der

K 104 auf die Wiggertalstrasse K 204 anzustreben, welche die daran angrenzenden Arbeitszonen erschliesst. Die Aarburgerstrasse K 104 soll vermehrt den Ziel- und Quellverkehr und weniger den Durchgangsverkehr aufnehmen und somit auch für den öffentlichen Verkehr wie auch den Radverkehr attraktiv sein. Die flankierenden Massnahmen sind Teil der Gesamtperspektive für einen funktionalen Verkehrsablauf auf der Aarburgerstrasse K 104 auf Zofinger Stadtgebiet. Dennoch wird bis ins Jahr 2025 mit einer Verkehrszunahme auf 21'300 DTV (+20 %) gerechnet. Dies liegt mitunter der starken Siedlungsentwicklung in Zofingen zugrunde.

Die K 104 nimmt für den öV jetzt schon eine sehr wichtige Stellung ein. Durch die langen Schliesszeiten vor dem SBB-Niveauübergang kann die Fahrplanstabilität des öffentlichen Verkehrs auf dieser Achse nicht gewährleistet werden. Die Buslinie 3 verkehrt in den Spitzenstunden im Viertelstundentakt und bleibt oft im Stau vor dem Bahnübergang stecken, so dass die Anschlüsse nicht gewährleistet werden können. Dadurch verliert der öffentliche Verkehr an Bedeutung und Einfluss.

Der grosse Siedlungsdruck wird unter anderem im Wohnschwerpunkt (WSP) Zofingen aufgefangen. Die Erreichbarkeit dieses WSPs, der Siedlungsräume entlang der K 104, der Altstadt, des Bahnhofs, sowie der Sport- und Freizeitanlagen soll proaktiv angegangen werden. Auf der betroffenen Achse werden jetzt schon diverse Massnahmen ergriffen (BGK+), um die positive Entwicklung zuzulassen und stärker auf den öV auszurichten. Dies soll mit der Aufhebung des Niveauübergangs fortgeführt werden. Im Zusammenhang sind flankierende Massnahmen auf der Aarburgerstrasse K 104 im Abschnitt Vorstadt vorzunehmen. Sie haben zum Ziel, die Verkehrszunahme zu reduzieren respektive zu stabilisieren. Die Barrieren sollen nicht als Verkehrslenkungsmassnahme dienen.

Insgesamt können mit der aktuellen Infrastruktur zwischen Zofingen und Suhr pro Stunde maximal vier Personenzüge (2 hin / 2 zurück) und ein Güterzug (in die eine oder andere Richtung) gefahren werden. Mit dem Ausbau STEP 2030/35 sollen künftig pro Stunde vier Personenzüge (je 2 pro Richtung) und vier Güterzüge (je 2 pro Richtung) verkehren können. Das entspricht einer Erhöhung von heute 5 um 3 Trassen für lange Güterzüge auf 8 Trassen. Dies wird zu einer erheblich grösseren Gesamtschliesszeit, das heisst zu häufigeren und längeren Barrierschliessungen führen. Der Kanton hat deshalb in der Stellungnahme zu STEP 2030/35 unter anderem verlangt, dass mit dem Ausbau der Nationalbahn die Aufhebung der Bahnübergänge an stark belasteten Bahnübergängen einhergeht.

Die Notwendigkeit und Dringlichkeit der Sanierung des SBB-Niveauübergangs hat für die Region und insbesondere für die Stadt Zofingen eine grosse Bedeutung. Die K 104 hat verschiedene verkehrliche Funktionen zu erfüllen, wie durchleiten, verbinden und auch erschliessen. Daher braucht es grundsätzlich beide Nord-Süd-Achsen (K 104 und K 204). Sie beide tragen zu einem leistungsfähigen Gesamtnetz bei. Die Massnahme ist in der übergeordneten Strategie eingebettet und aus Sicht Siedlung und Verkehr abgestimmt. Erst mit der Aufhebung des Niveauübergangs ist eine durchgehende Busbevorzugung auf der K 104 zwischen Zofingen und Oftringen entlang der für die Siedlungsentwicklung zentralen Verkehrsachse sichergestellt.

Das Vorhaben der SBB-Niveauübergangssanierung ist mit dem kantonalen Richtplan abgestimmt.

- Antrag der Agglomeration AareLand:
Zofingen Aufhebung Niveauübergang Aarburgerstrasse K 104 in der A-Liste belassen.

Massnahme 2581.3.0.17_MIV1B Umfahrung Hägendorf/Rickenbach (ERO+)

Das Projekt hat überregionale Bedeutung und ist eine logische Weiterführung der bereits realisierten Entlastung Region Olten (ERO) von Olten nach Rickenbach. Die Umfahrung leistet einen sehr hohen Beitrag an die Verkehrsberuhigung, indem sie die Dörfer Hägendorf und Rickenbach vom Schwer- und Durchgangsverkehr entlastet. Gleichzeitig ist aber eine positive Entlastungswirkung auf alle Dörfer entlang der H5 zwischen Olten und Egerkingen zu erwarten. Entlang der Umfahrungsstrasse sollen keine weiteren Gewerbebezonen gegen Süden entstehen dürfen. Damit besteht keine Gefahr einer weiteren Zersiedelung. Die Erschliessung erfolgt abseits der Wohngebiete.

In der Bewertung im Prüfbericht der 2. Generation beziehungsweise im Erläuterungsbericht wurde der hohe Nutzen der Massnahme anerkannt (8 von 12 Punkten wurden vergeben). Bemängelt wurden damals die hohen Kosten.

Für die 3. Generation wurden die Varianten "ERO+ ohne Spange Q2" und "ERO+ mit Spange Q2" auf Basis des Prüfberichts der 2. Generation ausgearbeitet. Beide Varianten zeigten ein genügendes Kosten-/Nutzen-Verhältnis (≥ 30 Punkte). Es wurde entschieden, das kostengünstigere Projekt "ERO+ ohne Spange Q2" (Verbindung zum Gewerbegebiet Rickenbach) einzureichen.

In der Prüfung der 3. Generation wurden der kostenoptimierten Variante 6 Nutzenpunkte vergeben, während für die Kostenkategorie 5 (mittlere Kosten von 45 Millionen Franken) erreicht werden konnten. Es resultiert somit ein Kosten-/Nutzen-Verhältnis von 30 Punkten, welches unseren Erwartungen entspricht. Gemäss Erläuterungsbericht sind 30 Punkte dem Kosten-/Nutzen-Verhältnis "genügend" zuzuweisen. Seitens ARE wird hier ein ungenügendes Kosten-/Nutzen-Verhältnis gegeben aufgrund des zusätzlichen Kritikpunktes "hoher Anteil Quell-/Zielverkehr – keine ausreichende Entlastungswirkung".

Nebst dieser kostenoptimierten Variante wurde auch die Variante "ERO+ mit Spange Q2" diskutiert. Durch den zusätzlichen Anschluss und der Spange zum kantonalen Entwicklungsgebiet Arbeiten (Gewerbe und Industrie) Hägendorf/Rickenbach erhöht sich die Wirkung der Entlastungsstrasse (vgl. Tabelle 1), was den Kritikpunkt "hoher Anteil Quell-/Zielverkehr – keine ausreichende Entlastungswirkung" mindert. Diese Variante könnte voraussichtlich aufgrund der zusätzlichen Entlastungswirkung DTV 2025/2030 mit 1–2 Nutzenpunkten besser beurteilt werden. Mit der direkten Anbindung des Entwicklungsgebiets Hägendorf/Rickenbach könnte bezüglich Erreichbarkeit auch ein Zusatzpunkt gesichert werden.

Folglich dürfte die Variante "ERO+ mit Spange Q2" insgesamt mit 2–3 Nutzenpunkten besser abschneiden. Diese Variante hätte allerdings höhere Kosten zur Folge. Mit 59 Millionen Franken Investitionskosten würde die Massnahme in die Kategorie 4 (mittel–hoch) eingestuft. Dennoch ist ein besseres Kosten-/Nutzen-Verhältnis von 32 respektive 36 Punkten zu erwarten. Fazit: Die Massnahme hat durchaus B-Priorität.

ERO+ (ohne Spange Q2) einge-
reiches Projekt 3. Generation

ERO+ (mit Spange Q2)

45	Mio. Fr.	Investitionskosten	59	Mio. Fr.
9'000	Fahrten/Tag	DTV 2030	13'000	Fahrten/Tag
-7'400	Fahrten/Tag	Entlastung Hägendorf	-7'100	Fahrten/Tag
-7'200	Fahrten/Tag	Entlastung Rickenbach	-11'000	Fahrten/Tag
-1'000	Fahrten/Tag	Entlastung Kappel	-1'000	Fahrten/Tag
5		Punkte gem. Kostenkategorie	4	
6		Nutzenpunkte	8–9	
30		Kosten-/Nutzen-Verhältnis	32–36	

Tabelle 1: Entlastungswirkung Variantenvergleich

Die vom ARE zusätzlich erwähnte Trennwirkung ist im Variantenvergleich sorgfältig geprüft worden. Aus jeder neuen Entlastungsstrasse können raumtrennende Wirkungen resultieren. Dies wurde beim Variantenstudium betreffend Linienführung Umfahrung Hägendorf/Rickenbach (ERO+) auch erkannt. Die vorgesehene Linienführung entlang der Schiene schnitt betreffend dem Kriterium "Trennwirkung" im Vergleich zu anderen Varianten am besten ab.

Wir sind überzeugt, dass mit der Umfahrung Hägendorf/Rickenbach (ERO+) die Ortsdurchfahrten in Hägendorf/Rickenbach wie auch in Kappel markant vom Durchgangsverkehr entlastet werden können. Davon profitieren nicht nur die Anwohnerinnen und Anwohner, sondern auch der strassengebundene öffentliche Verkehr wie auch der Fuss- und Radverkehr. Es ist ein regional bedeutsames Projekt, da mehrere Ortskerne gleichzeitig entlastet werden können. Mit den geplanten flankierenden Massnahmen kann die Attraktivität der Ortskerne gegenüber heute deutlich verbessert werden. Die Option "ERO+ mit Spange Q2" bietet die Chance, das Entwicklungsgebiet Hägendorf/Rickenbach (Gerwerbe/Industrie) direkt an die Entlastungsstrasse anzubinden. Das führt zu einer gesamthaft positiven Entlastungswirkung: Der Schwerverkehr ist direkt an die übergeordnete Verkehrsachse angebunden und tangiert das Siedlungsgebiet nicht. Letzteres ist mit Blick auf die heute schweizweit bedeutende Logistikbranche in der Region Gäu ein wichtiges Kriterium aus der Bevölkerung.

► Antrag der Agglomeration AareLand:

Das Projekt ERO+ ist als B-Massnahme zu bewerten. In der weiteren Bearbeitung wird die Variante "ERO+ mit Spange Q2" aufgrund der besseren Entlastungswirkung weiterverfolgt.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und die angemessene Berücksichtigung unserer Anträge.

Freundliche Grüsse



Dr. Daniel Kolb
Leiter Abteilung Raumentwicklung



Bernard Staub
Chef Amt für Raumplanung

Verteiler

- Bundesamt für Raumentwicklung ARE, 3003 Bern

Kopie an (per E-Mail)

- AareLand Geschäftsstelle c/o zofingenregio
- Planungsverband aarau regio
- Regionalverband zofingenregio
- Regionalverein Olten-Gösgen-Gäu
- alle Gemeinden im beitragsberechtigten Perimeter des Agglomerationsprogramms AareLand