

Regierungsratsbeschluss

vom 25. Mai 2021

Nr. 2021/723

Agglomerationsprogramm AareLand 4. Generation

1. Ausgangslage

1.1 Agglomerationspolitik des Bundes

Den Städten, Agglomerationen und Metropolitanräumen kommt als Motoren der wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und kulturellen Entwicklung eine steigende Bedeutung zu. Sie erbringen Leistungen, die nicht nur ihnen, sondern auch ihrem Umland und dem ländlichen Raum zu Gute kommen. Gleichzeitig konzentrieren sich viele räumliche Herausforderungen im urbanen Raum. Insbesondere haben Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung eine zunehmende Mobilität mit entsprechender Überlastung der Verkehrssysteme zur Folge.

Der Bundesrat initiierte im Jahr 2001 die Agglomerationspolitik. Ein wesentlicher Anstoss war die Erkenntnis, dass das hohe Verkehrsaufkommen in den Agglomerationen nur bewältigt werden kann, wenn der Bund die Verkehrsvorhaben der Kantone und Gemeinden mitfinanziert. Die entsprechende Verfassungsgrundlage wurde im Rahmen der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenverteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) geschaffen. Mit dem Infrastrukturfonds wurde vorerst eine bis 2027 zeitlich befristete Finanzierung von Infrastrukturen des Agglomerationsverkehrs geschaffen. Er wurde im Jahr 2018 durch den unbefristeten Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) abgelöst.

Mit den richtungsweisenden Entscheidungen auf Bundesebene zur unbefristeten Finanzierung gewannen die Agglomerationsprogramme nochmals an Bedeutung. Der Programmgedanke hin zu einer langfristig angelegten, fundierten Entwicklung trat damit noch stärker in den Vordergrund und erhielt eine langfristig planbare finanzielle Basis.

1.2 Agglomerationsstrategie des Kantons Solothurn

Der Kanton Solothurn hat seine Agglomerationsstrategie im Regierungsratsbeschluss (RRB) Nr. 2003/2381 vom 16. Dezember 2003 definiert. Die Agglomerationsstrategie wurde auf dieser Grundlage konkretisiert und ist im kantonalen Richtplan verankert.

Seit 2007 hat der Kanton Solothurn drei Generationen der Agglomerationsprogramme Solothurn, AareLand und Basel erarbeitet. In der ersten Generation beteiligte sich der Bund mit 40% an bestimmten Projekten, in der zweiten und dritten Generation betrug der Bundesanteil jeweils 35-40%.

Seit 2017 erarbeitet der Kanton Solothurn die Agglomerationsprogramme 4. Generation Solothurn, AareLand, Basel und zum ersten Mal Grenchen (zusammen mit dem Kanton Bern). Die Massnahmen aus den Agglomerationsprogrammen der früheren Generationen werden zurzeit umgesetzt.

1.3 Anforderungen des Bundes an die Agglomerationsprogramme

Die Vorgehensweise bei der Erarbeitung der Agglomerationsprogramme des Kantons Solothurn stützt sich auf die Verordnung des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) über das Programm Agglomerationsverkehr (PAVV) vom 20. Dezember 2019 (SR 725.116.214) sowie die Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr (RPAV) des UVEK über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 4. Generation vom 30. Januar 2020.

Damit ein Agglomerationsprogramm vom Bund beurteilt wird, sind verschiedene formale Anforderungen zu erfüllen, die im Rahmen einer Eingangsprüfung begutachtet werden:

- Das Agglomerationsprogramm besteht aus mindestens drei Teilen: Hauptteil, Massnahmenteil und, falls in einer Vorgängergeneration bereits Massnahmen vereinbart wurden, Umsetzungstabellen.
- Der Hauptteil besteht mindestens aus den sechs Bausteinen «Situations- und Trendanalyse», «Umsetzungsbericht», «Zukunftsbild», «Handlungsbedarf», «Teilstrategien» und «Massnahmen». Jeder Baustein mit Ausnahme des Handlungsbedarfs ist mit kartografischen Darstellungen zu illustrieren.
- Die zuständige kantonale Behörde (in der Regel der Regierungsrat) hat das Agglomerationsprogramm für die Einreichung beim Bund freigegeben.

Darüber hinaus sind vier Grundanforderungen zu erfüllen. In der Art und Weise sowie im Detaillierungsgrad sind sie den spezifischen Herausforderungen und der Grösse der jeweiligen Agglomeration entsprechend anzupassen.

- GA1: Trägerschaft und Partizipation
- GA2: Vollständigkeit und roter Faden
- GA3: Herleitung priorisierter Massnahmen
- GA4: Umsetzung und Controlling.

Bei der eigentlichen Beurteilung des Agglomerationsprogramms nimmt der Bund in einem ersten Schritt eine Massnahmenbeurteilung vor. Die Bestimmung der Programmwirkung stützt sich auf die Massnahmenbeurteilung sowie die weiteren Inhalte eines Agglomerationsprogramms. Sie umfasst auch die Umsetzungsbeurteilung. Die Ergebnisse der Beurteilung werden in einem Prüfbericht festgehalten.

1.4 Umsetzung der Agglomerationsprogramme

Bei der Einreichung der Agglomerationsprogramme beurteilt der Bund neben dem aktuellen Programm auch den Umsetzungsstand der Massnahmen vorheriger Generationen. Fällt diese Beurteilung für die vorletzte Generation (zurzeit die 2. Generation) ungenügend aus, kann der Bundesbeitrag der aktuellen Generation um 5 Prozentpunkte gekürzt werden. Dank gemeinsamen Bemühungen der beteiligten Kantone und Gemeinden ist die Umsetzung der Massnahmen grundsätzlich mit Verzögerungen auf Kurs. Bei einigen Solothurner Massnahmen ergeben sich diese aufgrund der komplexen Abstimmungen mit verschiedenen Projekten und Partnerinnen, wie beispielsweise bei den Massnahmen intermodale ÖV-Drehscheiben Olten und Schönenwerd.

2. Erwägungen

2.1 Das Agglomerationsprogramm AareLand 4. Generation

2.1.1 Ausgangslage

Das AareLand ist der siebtgrösste Lebens- und Wirtschaftsraum der Schweiz und verkehrlich geprägt durch seine Lage als Verkehrsknotenpunkt zwischen West-Ost- und Nord-Süd-Achse. Hier überlagern sich sowohl bahn- als auch strassenseitig der regionale und der nationale Verkehr. Vor diesem Hintergrund sowie aufgrund der steigenden individuellen Mobilitätsbedürfnisse kann in diesem Raum die künftige Mobilität nur mit einer zweckmässigen Kombination aller Verkehrsmittel (öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr, Fuss- und Veloverkehr) und einer optimalen Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung verträglich abgewickelt werden. Damit ist eine überkommunale, integrierte Planung in den Bereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr nötig. Im AareLand wird dafür das Instrument des Agglomerationsprogramms verwendet.

Um die Ziele zu erreichen, beantragen die Kantone Aargau, Solothurn und Luzern mit dem Agglomerationsprogramm AareLand 4. Generation (AP AareLand 4G) eine Mitfinanzierung zentraler Verkehrsinfrastrukturmassnahmen durch den Bund für den Umsetzungszeitraum 2024 bis 2027.

2.1.2 Perimeter

Das AP AareLand 4G wurde seit der 1. Generation für den gesamten funktionalen Handlungsraum AareLand mit seinen Teilregionen Aarau, Olten und Zofingen erarbeitet und umfasst seit dem 1. Januar 2021 64 Gemeinden. Dieser Perimeter ist weiter gefasst als der Agglomerationsperimeter nach der Definition des Bundesamts für Statistik (BFS). Deshalb wird zwischen einem beitragsberechtigten Bearbeitungsperimeter und einem weiter gefassten Betrachtungsperimeter unterschieden. Es befinden sich 43 Gemeinden im Bearbeitungs- und weitere 21 Gemeinden im Betrachtungsperimeter. Die Bearbeitungsperimeter wurden auf Basis der neuen "Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel" (MinVV) im Jahr 2020 angepasst. Neu wurde der Perimeter um die Gemeinde Wikon (LU) erweitert.

2.1.3 Trägerschaft

Die Trägerschaft für das Agglomerationsprogramm AareLand liegt bei den Kantonen Aargau und Solothurn. Der Trägerschaftsvertrag vom 22. November 2010 zwischen den beiden Kantonen behält im Rahmen der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms der 4. Generation weiterhin seine Gültigkeit.

Seit der 4. Generation befindet sich die Luzerner Gemeinde Wikon neu im Perimeter der beitragsberechtigten Städte und Agglomerationen des AareLand. Die Zusammenarbeit mit dem Kanton Luzern wurde durch die Trägerschaft sichergestellt. In der 4. Generation wird auch eine Massnahme im Kanton Luzern zur Mitfinanzierung eingereicht. Damit wird der Kanton Luzern aufgrund der entsprechenden Bestimmungen in der Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer im Strassenverkehr (MinVV) die Leistungsvereinbarung AareLand mit dem Bund - voraussichtlich im Jahr 2023 auch unterzeichnen müssen.

Im Hinblick auf die Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung wird der bestehende Trägerschaftsvertrag zwischen den Kantonen Aargau und Solothurn überarbeitet bzw. auf den Kanton Luzern ausgedehnt.

2.1.4 Erarbeitungsprozess

Die Arbeiten zum AP AareLand 4G starteten anfangs 2019. Klares Ziel der 4. Generation ist es, das AareLand als «Raum ohne Grenzen» zu denken. Dies hat sowohl einen inhaltlichen als auch einen prozessualen Aspekt. Im Erarbeitungsprozess kam deshalb dem Einbezug der Gemeinden und Regionen eine grosse Bedeutung zu. Dabei zeigte sich, dass auch Gemeinden, die heute ausserhalb des beitragsberechtigten Perimeters liegen, die Diskussionen mit grossem Interesse verfolgen und substanzielle Beiträge liefern können. Dies betrifft insbesondere die Gemeinde Oensingen, welche sobald wie möglich auch formell zu den beitragsberechtigten Gemeinden gezählt werden soll.

Das Agglomerationsprogramm wurde kantonsübergreifend, mit einer breit abgestützten Projektorganisation, in der auch der Verein AareLand einbezogen ist, entwickelt. Mitglieder dieses Vereins sind die drei Regionalorganisationen (aarau regio, Olten-Gösgen-Gäu (OGG) und zofingenregio) sowie die beiden Kantone Aargau und Solothurn. Für die inhaltliche Erarbeitung sind die Projektleitung und die «Fachliche Steuerung» zuständig. Letztere ist aus LeiterInnen und VertreterInnen der zuständigen kantonalen Abteilungen und Ämter sowie aus den GeschäftsführerInnen bzw. RegionalplanerInnen der Regionalorganisationen zusammengesetzt. Die Projektleitung stellt die Zusammenarbeit mit den Regionen und Gemeinden sicher.

Der Prozess mit den Gemeinden wurde wie folgt aufgebaut und fand in verschiedenen Formen statt:

- Schriftliche Umfrage: Zwischen Mai und Juni 2019 wurde eine Umfrage bei den Gemeinden mit Fokus auf den Handlungsbedarf in den Bereichen Siedlung, Landschaft sowie Fuss- und Veloverkehr durchgeführt.
- «Ankerpunkte» in Form von Workshops / Veranstaltungen: Ende Juni und Ende November 2019 fanden zwei Workshops zu den Themen «Zukunftsbild und Handlungsbedarf» sowie zu den «Teilstrategien» statt. Alle Gemeinden im Betrachtungsperimeter waren eingeladen. Da die für Ende April 2020 geplante Veranstaltung zum Thema «Massnahmen» aufgrund der Corona-Situation abgesagt werden musste, wurden die AareLand-Gemeinden per Videobotschaft anfangs Juni 2020 über die Massnahmen informiert und hatten im Nachgang die Möglichkeit, Fragen zu stellen.
- Vernehmlassung zum Entwurf des AP AareLand 4G: Eine Behördenvernehmlassung und öffentliche Mitwirkung wurde im September 2020 - Oktober 2020 durchgeführt. Während dieser Phase konnten sich die Gemeinden und Bevölkerung zum Entwurf des Agglomerationsprogramms äussern. Ende November 2020 wurden die Gemeinden an der virtuellen AareLandsgemeinde über die Schwerpunktthemen der Behördenvernehmlassung informiert. Der Auswertungsbericht zur Vernehmlassung wurde Anfang Februar 2021 zusammen mit einer entsprechenden Medienmitteilung auf der Homepage des AareLand veröffentlicht.

2.1.5 Schwerpunktarbeiten

Im Sinne «Raum ohne Grenzen» wurden die Inhalte der früheren Generationen überprüft und noch stärker zwischen Kantonen, Regionen und Gemeinden abgestimmt bzw. raumübergreifend betrachtet. Dadurch liessen sich folgende Schwerpunktarbeiten der 4. Generation ableiten:

Zukunftsbild AareLand 2040: Als Leitlinien für das Zukunftsbild 2040 des AareLand wurden in der 4. Generation zusammen mit den Regionen und Gemeinden die folgenden fünf Kernbotschaften definiert:

- «Aare-Region» als Raum ohne Grenzen
- Starke und vernetzte «Aare-Zentren»
- Weiterentwickelte «Aare-Korridore»
- Aufgewertete «Aare-Landschaft»
- Vernetzte «Aare-Mobilität».

Das Zukunftsbild des AareLand wurde auf dieser Basis umfassend überarbeitet. Die drei Bilder aus der 3. Generation wurden zu einem einzigen Synthesebild zusammengefasst. Die Siedlungstypologien wurden auf die drei Raumtypen «Agglomerationskernraum», «Agglomerationskorridore» und «ländlicher Agglomerationsraum» gestrafft und die bedeutenden Verkehrselemente im Raum AareLand aufgenommen. Das Zusammenspiel zwischen Siedlung, Verkehr und Landschaft ist somit deutlich besser ersichtlich. Das Zukunftsbild hat mit diesen Anpassungen und Optimierungen wesentlich an Klarheit und Aussagekraft gewonnen.

Weiterentwicklung Teilstrategien: Die Teilstrategien werden für die Themenbereiche Siedlung, Landschaft und Freiraum sowie Verkehr formuliert. Sie sind aufeinander abgestimmt und orientieren sich am themenübergreifenden Zukunftsbild. Die 17 Ziele aus der 3. Generation wurden auf der Basis des gestrafften Zukunftsbildes und des Handlungsbedarfs komplett neu strukturiert, zu Teilstrategien weiterentwickelt und raumübergreifend in einer homogenen Form dargestellt. Sämtliche Teilstrategien wurden somit gegenüber dem Agglomerationsprogramm der 3. Generation überarbeitet. Gänzlich neu sind die Teilstrategien zum Mobilitätsmanagement, Verkehrssicherheit sowie Güterverkehr / Logistik. Auch die gesamtverkehrlichen Zusammenhänge werden neu dargestellt.

Breit abgestützte Grundlagen für Grossprojekte schaffen: Mit dem AP AareLand 4G wurde mit dem Zukunftsbild und den Teilstrategien sowie Vertiefungsarbeiten eine Grundlage für Grossprojekte, wie das Projekt Verkehrsinfrastruktur-Entwicklung Raum Suhr «VERAS», geschaffen. Gleichzeitig konnte für das Grossprojekt «VERAS» ein breit abgestütztes Paket an flankierenden Massnahmen erarbeitet werden. Für die Agglomeration AareLand sollen bereits jetzt in formulierten Prozessmassnahmen wie beispielsweise die Massnahme «Korridorprozess - All-Gäu» Grundlagen für Massnahmen der 5. Generation entwickelt werden.

2.1.6 Mitwirkung

Die Behördenvernehmlassung und öffentliche Mitwirkung wurde im September 2020 - Oktober 2020 durchgeführt. Das AP AareLand 4G und die festgelegten Massnahmen fanden viel Zuspruch. Dies gilt insbesondere auch für das neue, gemeinsam mit den Gemeinden erarbeitete Zukunftsbild. Über den ganzen Raum betrachtet, betrafen die Rückmeldungen thematisch drei Hauptanliegen: Das Vorantreiben der Velovorzugsrouten, die Forderung von expliziten Aussagen zum Thema Logistik und der Einbezug von hitzeangepasster Klimaentwicklung. Diese Anliegen konnten in der Überarbeitung des Berichts berücksichtigt werden. Die Massnahme «VERAS», eines der Schlüsselprojekte des AP AareLand 4G, stösst auf breite Akzeptanz.

2.1.7 Übersicht über Massnahmen und Kosten

Die Grundlage für die Massnahmen bilden zunächst die noch nicht finanzierten Projekte aus den Vorgängergenerationen. Ergänzende Massnahmen ergeben sich aus dem verbleibenden Handlungsbedarf und dessen Vergleich mit dem Zukunftsbild und den Teilstrategien. Gemeinden und Kantone konnten in zwei Mitwirkungsrunden neue Massnahmen beantragen. Diese wurden auf Agglomerationsrelevanz, Wirkungspotenziale und Kohärenz zu Zukunftsbild und Teilstrategien durch die Begleitgremien in mehreren Schritten geprüft und priorisiert.

Mit dem AP AareLand 4G werden Massnahmen im A-Horizont (Realisierung 2024 bis 2027) für insgesamt rund 294,6 Mio. Franken und Massnahmen im B-Horizont (Realisierung 2028-2031) für insgesamt rund 145,1 Mio. Franken zur Mitfinanzierung eingereicht.

Kostenmässige Schwerpunkte sind neben «VERAS» im A-Horizont die Massnahmen im Bereich Fuss- und Veloverkehr sowie die Massnahmen zur Aufwertung und Verbesserung der Sicherheit im Strassenbereich mit je über 40 Mio. Franken. Aufgeschlüsselt nach Verkehrsträgern ergibt sich folgendes zur Mitfinanzierung beantragtes Investitionsvolumen:

Kategorie	Horizont	Kosten in Mio. Franken
Öffentlicher Verkehr	A	2,8
	B	10,0
Strassenverkehr	A (VERAS)	207,0
	A	41,4
	B	83,6
Fuss- und Veloverkehr	A	43,4
	B	51,6
Total A-Horizont		294,6
Total B-Horizont		145,1
Gesamttotal A+B		439,8

Für den Kanton Solothurn ergibt sich folgender Kostenanteil:

Kategorie	Horizont	Kosten in Mio. Franken
Öffentlicher Verkehr	A	2,7
	B	10,0
Strassenverkehr	A	15,0
	B	72,0
Fuss- und Veloverkehr	A	3,4
	B	18,0
Total A-Horizont		21,1
Total B-Horizont		100,0
Gesamttotal A+B		121,1

Zentrale Massnahme im Siedlungsbereich ist die Umsetzung von Schlüsselarealen mit den Schwerpunkten Wohnen, Umstrukturierung und Arbeiten. Die definierten Schlüsselareale weisen für die Siedlungsentwicklung im AareLand eine grosse Bedeutung auf, da sie einen wichtigen Beitrag zur qualitativollen Siedlungsentwicklung nach innen leisten können. Die Schlüsselareale stellen insbesondere Chancen für den Agglomerationskernraum und für die Agglomerationskorridore dar: Neben zusätzlichen Einwohnern und Arbeitsplätzen kann damit in vielen Fällen auch eine Aufwertung des Freiraums erreicht werden. Ein weiterer Schwerpunkt in der 4. Generation ist die Aufwertung von Zentrumsbereichen.

Im **Bereich Landschaft** stellen die verbesserten Zugänge der Naherholungsgebiete im Fuss- und Veloverkehr einen wichtigen Schwerpunkt dar. Dies wird auch als wichtiges Element bei den Schlüsselarealen verstanden.

Beim **öffentlichen Verkehr** war der Ausbau von Drehscheiben bereits in den letzten Generationen ein Schwerpunkt (u.a. Olten, Rothrist, Schönenwerd, Zofingen). In der 4. Generation wird das Thema weitergeführt: Die Ausgestaltung und Weiterentwicklung der Bahnhöfe Oensingen und Egerkingen als multimodale Drehscheiben stehen dabei im Fokus. Als eigene Leistung wird in der 4. Generation neu die Massnahme «Neue Mobilitätsformen - Förderung und planerische Abstimmung» mit dem Fokus auf E-Mobilität sowie auf Sharing und Pooling aufgenommen.

Die Massnahmen im Strassenverkehr umfassen zwei grössere Ausbauprojekte - Verkehrsinfrastruktur-Entwicklung Raum Suhr «VERAS» und Entlastung Oensingen - sowie diverse Aufwertungsprojekte in stark belasteten Ortsdurchfahrten. Ausbauschwerpunkt im A-Horizont ist das Projekt «VERAS» mit einem umfangreichen Paket flankierender Massnahmen. Eine bedeutende Netzergänzung im B-Horizont ist die Entlastungsstrasse Oensingen, gekoppelt mit einer umfassenden Neugestaltung der bestehenden Ortsdurchfahrt. Die Strassenaufwertungsprojekte befinden sich schwerpunktmässig im Raum Zofingen / Oftringen, im Niederamt (inkl. Achse Aarau-Erlinsbach) sowie im Raum Suhr im Zusammenhang mit den flankierenden Massnahmen zu VERAS.

Im Bereich Veloverkehr stellen die Velovorzugsrouten ein zentrales Element dar. In dieser Generation wird die Route zwischen Zofingen und Olten im Abschnitt zwischen Zofingen und Aarburg (östlich der Bahnlinie) prioritär vorangetrieben (A-Liste). Mehrere Massnahmen zur Behebung von Schwachstellen im Fuss- und Velonetz sind in der 4. Generation schwerpunktmässig im Wiggertal sowie im Niederamt vorgesehen. Im Zusammenspiel mit dem Thema Landschaft und Naherholung stellt die Verbesserung der Zugänglichkeit der Naherholungsgebiete mit dem Fuss- und Veloverkehr ein wichtiges Element dar. Solche Massnahmen sind sowohl im Agglomerationskernraum (diverse in Olten und Buchs) als auch in den Agglomerationskorridoren vorgesehen (z.B. Gretzenbach).

Mit der Zielsetzung «Raum ohne Grenzen» sowie der Kernbotschaft «Aare-Region» spielen die gesamtregionale Zusammenarbeit sowie der Einbezug und die Sensibilisierung der Gemeinden eine wichtige Rolle. Neben den Massnahmen im Bereich Verkehr, Siedlung und Landschaft werden daher drei **Prozessmassnahmen zur Verstärkung des Agglomerationsprozesses formuliert**: Die Verstärkung des fachlichen Austausches im AareLand, die Durchführung des Korridorprozesses Gäu (Projekt «All-Gäu») und die Förderung und planerische Abstimmung von neuen Mobilitätsformen.

2.1.8 Übersicht der Unterlagen

Das AP AareLand 4G ist nach den Anforderungen des Bundes strukturiert und umfasst folgende Bestandteile:

- Teil 1: Hauptbericht: Der Bericht bildet das Kernstück des AP AareLand 4G. Darin beschrieben sind die zentralen Inhalte des Agglomerationsprogramms AareLand.
- Teil 2: Massnahmenblätter: Dieser Berichtsteil beinhaltet alle Massnahmenblätter der Projekte in den Bereichen Verkehr, Siedlung und Landschaft.
- Teil 3: Umsetzungstabellen: Die Tabellen beinhalten die Massnahmen der vorangehenden Generationen mit dem Umsetzungsstand per Ende Dezember 2020.

2.1.9 Weiteres Vorgehen

2.1.9.1 Prüfung durch den Bund

Der Bund prüft alle eingereichten Agglomerationsprogramme der 4. Generation nach den gleichen Kriterien, die in der Richtlinie zum Programm Agglomerationsverkehr (RPAV) festgehalten sind. Sie werden in Grundanforderungen und Wirksamkeitskriterien eingeteilt. Sofern die Grundanforderungen erfüllt sind, wird das gesamte Agglomerationsprogramm auf seine Wirkung hin geprüft. Je höher die zu erwartende Wirkung des gesamten Programms ausfällt, desto höher fällt der Beitragssatz des Bundes aus. Dieser liegt zwischen 30% und 50%.

Das zuständige Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) wird im Rahmen dieses Prüfprozesses gegebenenfalls weitere Informationen z.B. zum Nutzen-Kostenverhältnis von Verkehrsinfrastrukturprojekten einfordern. Das Ergebnis der Prüfung wird für jedes Agglomerationsprogramm voraussichtlich bis zum Herbst 2022 in einem Prüfbericht dokumentiert. Hierbei sind Änderungen an den eingereichten Projekten möglich, insbesondere die Verschiebung in einen anderen Realisierungshorizont oder die Bewertung als nicht oder nur teilweise durch den Bund zu finanzieren. Eine Bewertung nimmt das ARE hierbei nur für A- (Realisierung ab 2024) und B-Projekte (Realisierung ab 2028) vor.

Im Vergleich zu den früheren Generationen der Agglomerationsprogramme sind noch höhere Anforderungen zu erfüllen. Über die Massnahmen aller Agglomerationsprogramme der 4. Generation wird der Bundesrat dem Parlament voraussichtlich im Jahr 2023 eine Botschaft unterbreiten. Auf der Grundlage des entsprechenden Beschlusses werden dann Leistungsvereinbarungen mit den Trägerschaften der Agglomerationen abgeschlossen und die Freigabe der Mittel beim Bundesparlament periodisch beantragt.

2.1.9.2 Umsetzung des Agglomerationsprogramms AareLand 4. Generation

Kantonale Infrastrukturprojekte der A-Liste sind in den Planungen des Bau- und Justizdepartementes bereits enthalten. Sie werden vorangetrieben, so dass die Realisierung wie geplant im Zeitraum 2024-2027 erfolgen kann. Für kantonale Infrastrukturprojekte der B-Liste gilt das Gleiche für den Zeitraum 2028-2031.

Sämtliche richtplanrelevanten Verkehrsinfrastrukturmassnahmen, die im Rahmen des Agglomerationsprogramms mitfinanziert werden und in die A-Liste aufgenommen wurden, müssen spätestens bis zum Abschluss der Leistungsvereinbarung im Richtplan mit dem Koordinationsstand «Festsetzung» verankert und vom Bund genehmigt sein, d.h. voraussichtlich im Sommer/Herbst 2023.

3. **Beschluss**

- 3.1 Das Agglomerationsprogramm AareLand 4. Generation wird genehmigt und zur Eingabe an den Bund verabschiedet.
- 3.2 Das Bau- und Justizdepartement wird beauftragt, das Programm koordiniert mit den Kantonen Aargau und Luzern bis Mitte Juni 2021 beim Bund einzureichen.
- 3.3 Der Vorsteher des Bau- und Justizdepartements wird ermächtigt, die Leistungsvereinbarung zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft, dem Kanton Solothurn, dem Kanton Aargau und dem Kanton Luzern betreffend das Agglomerationsprogramm AareLand, 4. Generation und die darauf basierenden Finanzierungsvereinbarungen abzuschliessen.
- 3.4 Projekte der A-Liste werden jeweils von den zuständigen bzw. federführenden Stellen vorangetrieben, so dass sie wie im Agglomerationsprogramm verankert die Finanz- und Baureife im Zeitraum 2024 bis 2027 erreichen.



Andreas Eng
Staatsschreiber

Verteiler

Bau- und Justizdepartement
Amt für Raumplanung (as, SP) (2)
Amt für Verkehr und Tiefbau
Amt für Umwelt
Volkswirtschaftsdepartement
Fachstelle Standortförderung und Aussenkontakte (FAST)
Amt für Gemeinden
Geschäftsstelle AareLand, Untere Grabenstrasse 26, Postfach, 4800 Zofingen
Bundesamt für Raumentwicklung, 3003 Bern
Departement Bau, Verkehr und Umwelt Kanton Aargau, Abteilung Verkehr, Entfelderstrasse 22,
5001 Aarau
Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement Kanton Luzern, Abteilung Raumentwicklung, Murbacherstrasse 21, 6002 Luzern