



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

**Bundesamt für Raumentwicklung ARE**  
Programm Agglomerationsverkehr

14.09.2018

---

# **Agglomerationsprogramm Aareland**

## **3. Generation**

### **Prüfbericht des Bundes**

---

Referenz/Aktenzeichen: 223.0-4/3/18/10/7

Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Stephan Scheidegger  
Stellvertretender Direktor

Dr. Ulrich Seewer  
Vizedirektor

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Gegenstand, Ziel und Zweck der Prüfung; Vorgehen</b> .....	<b>4</b>
1.1	Gegenstand der Prüfung .....	4
1.2	Ziel und Zweck der Prüfung .....	4
1.3	Vorgehen im Prüfprozess.....	4
<b>2</b>	<b>Gesamtwürdigung und Bundesbeitrag</b> .....	<b>6</b>
<b>3</b>	<b>Prüfung der Grundanforderungen</b> .....	<b>9</b>
<b>4</b>	<b>Beurteilung der Programmwirkung</b> .....	<b>11</b>
4.1.1	Nutzen – Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien.....	12
4.2	Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis) .....	15
<b>5</b>	<b>Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen</b> .....	<b>17</b>
5.1	Anpassung der Massnahmen.....	17
5.2	Nicht mitfinanzierte Massnahmen .....	19
5.2.1	Nicht durch den Bund mitfinanzierbare Massnahmen .....	19
5.2.2	Nicht programmrelevante Massnahmen.....	20
5.3	Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen .....	20
5.4	Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C .....	22
5.5	A-, B- und C*-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung .....	23
<b>6</b>	<b>Übereinstimmung mit der Gesetzgebung und Planungsinstrumenten des Bundes sowie den kantonalen Richtplänen</b> .....	<b>24</b>
6.1	Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne sowie Inventare des Bundes.....	24
6.1.1	Allgemeines .....	24
6.1.2	Massnahmen der Priorität A oder B mit möglichen Konflikten im Bereich Umwelt aus Sicht des Bundesamtes für Umwelt (BAFU) .....	24
6.2	Nachweis der Abstimmung von Massnahmen der Priorität A oder B mit den kantonalen Richtplänen.....	24
6.3	Vorbehalt wegen noch nicht definitiv feststehender Richtplaninhalte .....	25
<b>7</b>	<b>Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms</b> .....	<b>27</b>
	<b>ANHANG 1</b> .....	<b>28</b>

# 1 Gegenstand, Ziel und Zweck der Prüfung; Vorgehen

## 1.1 Gegenstand der Prüfung

Gegenstand der Prüfung ist das Agglomerationsprogramm **Aareland** bestehend aus:

- Band 1: Hauptbericht (inkl. Tabellen zum Umsetzungsreporting über die Massnahmen des Agglomerationsprogramms der 1. und 2. Generation), November 2016
- Band 2: Massnahmenblätter, November 2016
- Band 3: Zukunftsbild, November 2016
- Band 4: Grundlagen und Analysen, November 2016

Das Agglomerationsprogramm (AP) wurde am 15. Dezember 2016 beim Bund zur Prüfung eingereicht. Damit bewirbt sich die Agglomeration für die Mitfinanzierung der im Agglomerationsprogramm als prioritär eingestuften Verkehrs-Infrastrukturvorhaben durch den Bund gestützt auf das Bundesgesetz vom 30. September 2017 über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAFG)<sup>1</sup>.

## 1.2 Ziel und Zweck der Prüfung

Die Prüfung hat drei Ziele:

1. die Erfüllung der Grundanforderungen prüfen;
2. die Höhe der Bundesbeiträge festlegen, auf der Grundlage
  - a) der Wirkung des vorliegenden Agglomerationsprogramms;
  - b) des Stands der Umsetzung der Agglomerationsprogramme der 1. und 2. Generation. Dieser Stand der Umsetzung basiert auf dem Umsetzungsreporting, das integraler Teil des Agglomerationsprogrammes der 3. Generation bildet<sup>2</sup>;
3. die Priorisierung der Massnahmen aller Agglomerationsprogramme mit Blick auf die verfügbaren Bundesmittel prüfen (Kosten/Nutzen-Betrachtung, gestützt auf die gesetzlich definierten Wirksamkeitskriterien);

Auf dieser Grundlage werden die Botschaft des Bundesrats zum Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr ab 2019 (dritte Generation; nachfolgend: Botschaft des Bundesrates) zuhanden der eidgenössischen Räte sowie die Leistungsvereinbarungen für die Agglomerationsprogramme der 3. Generation erarbeitet.

Im Rahmen der Erarbeitung des Prüfberichts werden die in den Agglomerationsprogrammen enthaltenen Siedlungs- und Verkehrsmassnahmen nicht auf deren Übereinstimmung mit den gesetzlichen Anforderungen geprüft; der Prüfbericht enthält daher keine Aussagen zur Bewilligungsfähigkeit der einzelnen Massnahmen.

## 1.3 Vorgehen im Prüfprozess

Das Verfahren der Prüfung ist in der Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 3. Generation des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK vom 16.02.2015 (nachfolgend: UVEK-Weisung) festgelegt. Im Verlaufe des Prüfprozesses wurden diese Vorgaben in der praktischen Anwendung konkretisiert und

---

<sup>1</sup> SR 725.13

<sup>2</sup> Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation vom 16.02.2015, S. 23 Ziff. 3.3.

präzisiert. Die pauschalen Kosten wurden gestützt auf Artikel 3 der Verordnung des UVEK vom 20.12.2017 über Fristen und Beitragsberechnung für Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr (PAvV) berechnet. Weitere Hinweise zum Vorgehen und zu den Ergebnissen des Prüfprozesses sind im Erläuterungsbericht vom 14.09.2018 dargelegt.

## 2 Gesamtwürdigung und Bundesbeitrag

Das Agglomerationsprogramm Aareland führt die vorangehenden Generationen kohärent weiter und ergänzt diese mit neuen Massnahmen. Es gelingt aber auch in der dritten Generation noch nicht ganz, mit einer gemeinsamen, kantonsübergreifenden Gesamtplanung zu überzeugen. Die Chance, das Agglomerationsprogramm als lenkendes und kantonsübergreifendes Planungsinstrument einzusetzen, wird zu wenig genutzt. Die Abstimmung zwischen Verkehr und Siedlungsentwicklung wird an einigen positiven Beispielen sichtbar, ist aber über den gesamten Perimeter optimierungsfähig. Beispielsweise wird im Zukunftsbild der Bereich Verkehr nicht mit Siedlung und Landschaft synthetisiert. Der rote Faden von der Analyse über die Teilstrategien bis zu den Massnahmen ist grösstenteils vorhanden. Die Teilstrategien sind untereinander und mit dem Zukunftsbild kohärent.

Die Stärke des Agglomerationsprogramms liegt in einigen gut abgestimmten Gebietsentwicklungen: Den Planungen bei den Bahnhöfen in Zofingen, Rothrist und in Aarburg Nord liegt ein guter gesamtverkehrlicher, mit der Siedlungsentwicklung abgestimmter Ansatz zugrunde. Das Verkehrsmanagementkonzept Wiggertal aus der Vorgängergeneration wird mit einzelnen Massnahmen ergänzt, womit das Gesamtverkehrssystem in diesem für die Agglomeration zentralen Ballungsraum verbessert wird. Siedlungsseitig wird in diesem Raum die Ortsdurchfahrt in Rothrist entlastet, was ein Potential zur Aufwertung und Verdichtung eröffnet. In Aarburg Nord kann mit der Umsetzung des Betriebs- und Gestaltungskonzepts eine wirksame städtebauliche Aufwertung erreicht werden.

Die Schwächen des Programms liegen bei der wenig sichtbaren kantonsübergreifenden Abstimmung von Siedlung und Verkehr. Ausserhalb des Wiggertals wird der funktionale Raum noch kaum aus gesamtverkehrlicher Perspektive betrachtet. Das Agglomerationsprogramm geht auf die übergeordneten Angebotsentwicklungen bei der S-Bahn unzureichend ein. Beispielsweise ist kein Buskonzept für den gesamten Raum vorhanden. Für die Zentren Olten und Aarau werden keine aussagekräftigen Verkehrslenkungs- und -managementkonzepte aufgezeigt. Auch ein agglomerationsweites Velonetzkonzept ist nicht ersichtlich. Es wird lediglich auf ein kantonales Radroutenkonzept verwiesen. Das Agglomerationsprogramm verweist für die Steuerung der Siedlungsentwicklung im Wesentlichen auf die kantonalen Richtpläne. Die Siedlungsstrategie im Agglomerationsprogramm wird nicht konkreter. Die zahlreichen Entwicklungsgebiete und «Schlüsselareale» werden weder für den gesamten Perimeter noch für die jeweiligen Kantonsgebiete durch das Agglomerationsprogramm priorisiert und etappiert. Die Lenkungswirkung des Agglomerationsprogramms für die Siedlungsentwicklung nach innen über die bestehenden Instrumente hinaus bleibt damit gering.

Die Massnahmen des Agglomerationsprogramms sind noch nicht aus einer flächendeckenden Strategie zur Verbesserung der Verkehrssicherheit im Agglomerationsperimeter hergeleitet. Eine lokale Verbesserung der Sicherheit wird insbesondere in Aarburg Nord und Rothrist erreicht.

Die weiteren Schritte zum Ausbau des öffentlichen Verkehrs (ÖV) und des Langsamverkehrs (LV) lassen eine leichte positive Entwicklung des Modal Split erwarten. Dank den Betriebs- und Gestaltungskonzepten und dem Verkehrsmanagementkonzept Wiggertal wird lokal eine Verbesserung der Luft- und Lärmbelastung erreicht. Das Thema Landschaft mit der Aare als identitätsstiftendes verbindendes Element wird nicht prominent behandelt. Für eine konsequente Umsetzung der Teilstrategien Landschaft sind in der dritten Generation keine konkreten Massnahmen vorhanden.

Der Bund bewertet in der dritten Generation die Umsetzung der Massnahmen vorangehender Generationen und das Reporting darüber mit. Bei mangelhafter Umsetzung und Reporting kann die Programmwirkung um einen oder zwei Punkte reduziert werden. Im vorliegenden Agglomerationsprogramm Aareland ist dies nicht der Fall. Dank einer kohärenten Umsetzung und Weiterführung der Konzeption der Schlüsselmassnahme bleibt die Programmwirkung vorangehender Generationen erhalten.

Nach der Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen belaufen sich die Investitionskosten des Agglomerationsprogramms **Aareland** auf CHF 358.02 Mio.. Dieser Betrag umfasst CHF 160.57<sup>3</sup> Mio.

<sup>3</sup> Diese Investitionskosten A2 wurden aus den Kosten mit Preisstand 2005 gemäss der Leistungsvereinbarung 2. Generation auf den aktuellen Preisstand umgerechnet und um die Beträge reduziert, von denen die Trägerschaften definitiv Abstand genommen haben.

für die A- Massnahmen der 2. Generation sowie CHF 92.38<sup>4</sup> Mio. für die Massnahmen der A-Liste aus dem Agglomerationsprogramm der 1. Generation<sup>5</sup>. Die Investitionskosten werden für die betroffene mittlere Agglomeration als mittel eingestuft.

Aufgrund der Programmwirkung (Kosten/Nutzen-Verhältnis) wird dem eidgenössischen Parlament beantragt, folgenden Beitragssatz des Bundes an die mitfinanzierten Massnahmen der 3. Generation festzulegen<sup>6</sup>:

35 %
------

Aus diesem Beitragssatz werden für die Mitfinanzierung der in der nachfolgenden A-Liste enthaltenen Massnahmen die aufgeführten Beiträge des Bundes bei den eidgenössischen Räten zur Freigabe beantragt.

**A-Liste**

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) laut AP</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) 2016*</i>	<i>Bundes- beitrag **</i>	<i>Bundes- beitrag ***</i>
2581.3.004	FVV304A	Zofingen Veloabstellplätze Bahnhof	1.50	1.50	0.53	
2581.3.005	FVV305A	Zofingen, Fussgängerbeziehung SBB-Durchgang Mitte	3.00	3.00	1.05	
2581.3.008	FVV308A	Aarau Aarebrücke, flankierende Massnahmen Fuss- und Veloverkehr	9.30	9.30	3.26	
2581.3.016	MIVOD 301A	Rothrist, Wiggertalstrasse 3. Etappe und Aufwertung Ortsdurchfahrt	26.00	25.73	9.01	
2581.3.018	OD302A	Aarburg, Aufwertung Oltnerstrasse K103	27.50	21.33****	7.47	
2581.3.020	ÖV301A	Intermodale ÖV-Drehscheibe Bahnhof Rothrist	4.25	4.25	1.49	
2581.3.021	ÖV302A	Intermodale ÖV-Drehscheibe Schöffland	0.68	0.68	0.24	
2581.3.059	-	Paket LV A-Liste	14.81	11.66		4.08
2581.3.061	-	Paket VM A-Liste	1.30	1.26		0.44
2581.3.063	-	Paket Aufw. Str. A-Liste	2.16	2.09		0.73
<b>Summe</b>			<b>90.50</b>	<b>80.80</b>	<b>23.04</b>	<b>5.25</b>

Tabelle 2-1 \* Preisstand April 2016; \*\* Preisstand April 2016 exklusive Mehrwertsteuer und Teuerung; \*\*\* Preisstand April 2016 inkl. Mehrwertsteuer und Teuerung, vgl. Anhang 1; \*\*\*\* Kosten im Benchmark gekürzt

<sup>4</sup> Diese Investitionskosten A1 wurden aus den Kosten mit Preisstand 2005 gemäss der Leistungsvereinbarung 1. Generation auf den aktuellen Preisstand umgerechnet und um die Beträge reduziert, von denen die Trägerschaften definitiv Abstand genommen haben.

<sup>5</sup> Vgl. UVEK-Weisung S. 67 Ziff. 4.5.2.

<sup>6</sup> Die Beitragssätze an die A-Massnahmen, die in den Leistungsvereinbarungen der 1. und 2. Generation festgehalten sind, bleiben unverändert.

## Übrige für die Programmwirkung relevante Massnahmen

Die folgenden Massnahmen sind für die Beurteilung der Programmwirkung und damit für die Festlegung der Höhe des Beitragssatzes relevant. Sie werden in die Leistungsvereinbarung übernommen.

- Nicht durch den Bund mitfinanzierte Massnahmen im Bereich Siedlung und Verkehr gemäss Tabelle 5.2 (vgl. Kapitel 5.2.1)
- Massnahmen der B-Liste gemäss Tabelle 5-6 (vgl. Kapitel 5.5).

Weitere durch den Bund (mit)finanzierbare Massnahmen gemäss Tabelle 5-4 (vgl. Kap. 5.3.), deren Realisierungsbeginn (voraussichtlich) in den A- oder B-Horizont der Agglomerationsprogramme der 3. Generation fällt, sind für die Gesamtverkehrs- und Siedlungsentwicklung im Agglomerationsraum relevant und werden in der Wirkungsbeurteilung des Agglomerationsprogramms durch den Bund indirekt mitberücksichtigt.

Kosten und Nutzen der überarbeiteten Agglomerationsprogramme der 3. Generation wurden unter Einbezug der Massnahmen der Agglomerationsprogramme der 1. und 2. Generation (ohne Massnahmen der Priorität B, vgl. Kap. 3.4 der Leistungsvereinbarung/en) bewertet, jedoch ohne Berücksichtigung der dringenden Projekte<sup>7</sup>. Auch der Umsetzungsstand dieser (bereits verbindlich vereinbarten) Massnahmen ist daher für die Programmwirkung des vorliegenden Agglomerationsprogramms der 3. Generation und damit für die Festlegung des Beitragssatzes relevant.

---

<sup>7</sup> Für dringende Projekte des Agglomerationsverkehrs wurden im Oktober 2006 die Mittel aus dem Infrastrukturfonds gesprochen (vgl. Bundesbeschluss über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds vom 4. Oktober 2006). Mit Inkrafttreten des Infrastrukturfondsgesetzes 2008 konnte mit dem Bau dieser dringenden Projekte begonnen werden.

### 3 Prüfung der Grundanforderungen

Die Mitfinanzierungswürdigkeit des Agglomerationsprogramms durch den Bund ist entsprechend der UVEK-Weisung zusammengefasst an sechs Grundanforderungen geknüpft.

Ein Agglomerationsprogramm muss alle Grundanforderungen erfüllen. In der Art und Weise und im Detaillierungsgrad kann es jedoch den spezifischen Herausforderungen und der Grösse der jeweiligen Agglomeration angepasst werden<sup>8</sup>.

In Kenntnis des eingereichten Agglomerationsprogramms stellt der Bund fest, dass die Grundanforderungen erfüllt sind.

#### Zusammenfassung

Mit dem ausführlichen Zukunftsbild zu Siedlung und Landschaft, welches einen guten Konkretisierungsgrad aufweist, verfügt das Agglomerationsprogramm der dritten Generation über einen guten strategischen Überbau in diesem Bereich. Eine bessere Integration des Verkehrs in das Zukunftsbild würde aber das Verständnis für die übergeordnete Koordination von Siedlung und Verkehr deutlich verbessern. Der Aufbau des Agglomerationsprogramms erschwert die Nachvollziehbarkeit. Die Systematik, wie die Informationen zwischen Hauptbericht und Analyse / Grundlagenteil aufgeteilt sind, ist nicht nachvollziehbar. Der Bereich Siedlung ist sowohl auf Ebene der Teilstrategie als auch auf der Ebene der Massnahmen zu wenig konkret, um einen wesentlichen Mehrwert gegenüber den kantonalen Richtplänen zu leisten.

#### Grundanforderungen 1 und 2

- GA 1: Partizipation gewährleistet
- GA 2: Bestimmung einer Trägerschaft

Die Grundanforderungen 1 und 2 betreffend die Gewährleistung von Partizipation und die Einsetzung einer Trägerschaft sind erfüllt.

#### Stärken:

- Die drei Regionalorganisationen (Regionalverbände aarau regio und zofingengregio, Regionalverein Olten-Gösgen-Gäu) bilden zusammen mit den Kantonen Aarau und Solothurn den Verein Aareland. Die beiden Kantone haben die Zusammenarbeit zudem in einem Trägerschaftsvertrag geregelt.
- Es fand eine rund zweimonatige Behördenvernehmlassung sowie eine öffentliche Mitwirkung statt. Sämtliche Städte/Gemeinden, Regio-Verbände/Vereine sowie die Bevölkerung, Parteien und weitere Verbände/Vereine konnten zum Agglomerationsprogramm der dritten Generation Stellung beziehen. Die Ergebnisse werden in einem separaten Bericht dargelegt.

#### Grundanforderungen 3, 4 und 5

- GA 3: Analyse von Ist-Zustand und Entwicklungstrends sowie Identifikation von Stärken, Schwächen, Chancen, Risiken und Handlungsbedarf
- GA 4: Entwicklung von Massnahmen in allen Bereichen, in Kohärenz zu Zukunftsbild, Teilstrategien und Priorisierung (erkennbarer roter Faden)
- GA 5: Beschreibung und Begründung der prioritären Massnahmen

Ebenfalls sind die Grundanforderungen 3 bis 5 betreffend Analyse, Zukunftsbild, Teilstrategien und Entwicklung von Massnahmen sowie die Angaben zu den MOCA-Indikatoren (Zielwerte) erfüllt.

#### Stärken:

- Aus einem eingängigen Leitsatz werden sieben allgemeine Stossrichtungen abgeleitet.
- Es wird gut dargelegt, wie die Inhalte und Stossrichtungen der beiden Kantone aufgenommen wurden, auch wenn die beiden Kantone unterschiedliche Begrifflichkeiten verwenden.
- Die Massnahmen werden im Hauptbericht zusammenfassend erläutert. Der Bezug der einzelnen Massnahmen zum Handlungsbedarf und dem Zukunftsbild ist in die

<sup>8</sup> Vgl. UVEK-Weisung S. 25 Ziff. 3.4.

Massnahmenblätter integriert. Hingegen ist der Bezug zu den übergeordneten Massnahmen nicht dargestellt.

Schwächen:

- Der Aufbau des Agglomerationsprogramms erschwert die Nachvollziehbarkeit. Die Systematik, wie die Informationen zwischen Hauptbericht und Analyse / Grundlagenteil aufgeteilt sind, ist nicht nachvollziehbar. Zudem ist der Hauptbericht textlastig. Beispielsweise gibt es in der Analyse keine Karten zur Veranschaulichung und Verortung der Informationen, z.B. zu den Schwachstellen.
- Das Zukunftsbild stellt die Bereiche Siedlung und Landschaft dar. Der Verkehr wird nur in groben Schemen auf nationaler, kantonaler und regionaler Ebene sowie im Text zu den Teilstrategien abgehandelt. Eine Integration der wichtigsten Informationen sowie eine konkretere Karte zum Verkehr würde das Verständnis für die übergeordnete Koordination von Siedlung und Verkehr deutlich verbessern.
- Aus den sieben allgemeinen Stossrichtungen des Zukunftsbildes werden sehr viele Teilstrategien und Hauptzielsetzungen abgeleitet. Eine klare Übersicht über die Kernziele ist dabei schwierig herzustellen. So können Lesende die innere Logik der Teilstrategie Verkehr (bspw. Strassenverkehrskonzept rund um die drei Zentren Olten, Aarau und Zofingen) bzw. Siedlung nur mit Aufwand nachvollziehen. Die lediglich sehr summarische Darstellung der Teilstrategien im Hauptbericht bietet diesbezüglich keine Hilfe. Je eine zusammenfassende Plangrafik zu den Bereichen Siedlung, Verkehr und Landschaft mit kurzen erläuternden Texten wären deshalb wünschenswert.
- Die Teilstrategie Siedlung ist wenig konkret und entwickelt die Inhalte der kantonalen Richtpläne nicht weiter. Dieser Umstand macht sich auch bei den Massnahmenblättern Siedlung bemerkbar. Bei den Schlüsselarealen werden allfällige Abhängigkeiten zu Verkehrsmassnahmen nicht ersichtlich.

**Grundanforderung 6**

- GA 6: Umsetzung und Controlling gesichert

Über die Umsetzung der Massnahmen der Agglomerationsprogramme der 1. und 2. Generation wurde im Umsetzungsreporting Bericht erstattet und auch die formellen Aspekte (Kap. 6 der UVEK-Weisung) wurden eingehalten, womit auch die Grundanforderung 6 erfüllt ist.

Stärken:

- Die Inhalte des Agglomerationsprogramms sind auf die beiden kantonalen Richtpläne abgestimmt.

Schwächen:

- Der Kostenteiler wird in den Massnahmenblättern nicht ausgewiesen. In den Gemeinderatsbeschlüssen zu den kommunalen Massnahmen ist ausgewiesen, dass die Kosten auf Grundlage eines Bundesbeitrages von 40 % für die Kantone und Gemeinden tragbar sind. Damit bleibt offen, ob und wie die Umsetzung der Massnahmen bei einem geringeren Bundesbeitrag gesichert wird.

## 4 Beurteilung der Programmwirkung

Das Verfahren für die Ermittlung der Programmwirkung ist in der UVEK-Weisung (insb. Kap. 2, 3.5 und 4.5) festgelegt<sup>9</sup>. Es stellt den Nutzen des Agglomerationsprogramms dessen Kosten gegenüber. Sowohl Nutzen als auch Kosten werden jeweils relativ im Verhältnis zur Grösse der Agglomeration (Summe von Bevölkerungszahl und der mit 0.5 gewichteten Beschäftigtenzahl) und unter Berücksichtigung ihrer Eigenheiten ermittelt<sup>10</sup>.

Für die Beurteilung des Nutzens ist die Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms, gemessen an dessen Beitrag zur Verwirklichung der gemäss Artikel 17d des Bundesgesetzes vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und der Nationalstrassenabgabe (MinVG)<sup>11</sup> vorgegebenen Wirkungsziele (bessere Qualität des Verkehrssystems, mehr Siedlungsentwicklung nach innen, weniger Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch, mehr Verkehrssicherheit) massgebend.

In die Beurteilung des Nutzens des Agglomerationsprogrammes der 3. Generation fliessen folgende Massnahmen ein:

- Massnahmen der A- Liste des Agglomerationsprogramms der 3. Generation gemäss Priorisierung des Bundes (Kap. 2);
- die durch den Bund nicht mitfinanzierbaren Massnahmen in den Bereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr (Kap. 5.2.1);
- Massnahmen der B-Liste des Agglomerationsprogramms der 3. Generation gemäss Priorisierung des Bundes (Kap. 5.5);
- Massnahmen der A-Liste der Agglomerationsprogramme der 1. und 2. Generation, die Teil der jeweiligen Leistungsvereinbarung sind (mitfinanzierbare und nicht mitfinanzierbare Massnahmen sowie Eigenleistungen; Kap. 3.1–3.3 der Leistungsvereinbarung);
- allfällige zusätzliche relevante Massnahmen, welche während diesen Perioden (2011–2014 resp. 2015–2018) umgesetzt oder begonnen wurden<sup>12</sup>.

Weitere durch den Bund (mit)finanzierbare Massnahmen gemäss Tabelle 5-4 (vgl. Kap. 5.3), deren Realisierungsbeginn (voraussichtlich) in den A- oder B-Horizont der Agglomerationsprogramme der 3. Generation fällt, sind für die Gesamtverkehrs- und Siedlungsentwicklung im Agglomerationsraum relevant und werden in der Wirkungsbeurteilung des Agglomerationsprogramms durch den Bund indirekt mitberücksichtigt.

Auch das Umsetzungsreporting (Stand der Umsetzung der Massnahmen aus den Leistungsvereinbarungen früherer Generationen, Herleitung der Massnahmen der 3. Generation auf der Grundlage von Agglomerationsprogrammen früherer Generationen) fliesst in die Beurteilung des Nutzens ein.

Die Kosten ergeben sich aus den Gesamtkosten aller durch den Bund als A- und B-Massnahmen priorisierten Massnahmen des Agglomerationsprogramms der 3. Generation zuzüglich der Kosten der in den Leistungsvereinbarungen der 1. und 2. Generation vorgesehenen mitfinanzierten Massnahmen der jeweiligen A-Liste<sup>13</sup>.

<sup>9</sup> Vgl. UVEK-Weisung S. 14 ff. Ziff. 2, S. 40 Ziff. 3.5 und S. 65 ff. Ziff. 4.5).

<sup>10</sup> Vgl. UVEK-Weisung S. 65 Ziff. 4.5 und S. 67 Ziff. 4.5.2.

<sup>11</sup> SR 725.116.2

<sup>12</sup> Vgl. UVEK-Weisung S. 65 Ziff. 4.5.1.

<sup>13</sup> Vgl. UVEK-Weisung S. 66 Ziff. 4.5.2.

#### 4.1.1 Nutzen – Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien

**Wirksamkeits-  
kriterium**

**Beurteilung mit Begründung**

WK1: Qualität  
des Verkehrs-  
systems  
verbessert

**Stärken**

- In der dritten Generation wird das Verkehrsmanagementkonzept im Raum Wiggertal weiter optimiert. Dazu gehören die Aufhebung des Niveauübergangs in Zofingen und das Betriebs- und Gestaltungskonzept auf der Oltenerstrasse in Aarburg. Damit wird einerseits der Busverkehr im Raum Zofingen-Olten-Rothrist massgebend beschleunigt und stabilisiert. Andererseits wird der MIV effizient und siedlungsschonend über die neue Groberschliessungsstrasse abgewickelt. Dies schafft wiederum zusätzliche Kapazitäten für den LV auf den Ortsdurchfahrten.
- Der Abschnitt Nord der Wiggertalstrasse erschliesst das Entwicklungsgebiet Bifang über die leistungsfähige Verbindungsstrasse Zofingen-Oftringen-Rothrist. Dadurch wird der östliche Teil der bestehenden Ortsdurchfahrt und der Rössliweg in Rothrist erheblich vom Durchgangsverkehr entlastet und ein grosses Potenzial für Strassenraumaufwertung und Innenverdichtung geschaffen.
- Eine massgebliche Aufwertung des Strassenraums ist auch auf der Hauptachse in Aarburg Nord und in Aarau (Entfelderstrasse) geplant.
- In Rothrist, Zofingen, Aarau und Schöffland werden die mulitmodalen Drehscheiben aufgewertet. Damit wird die Attraktivität der Bahnhöfe sowie die Erreichbarkeit der Schlüsselareale Swissprinters in Zofingen, Rothrist Bahnhof und Torfeld in Aarau gesteigert.
- Einzelne kleinere Massnahmen tragen zur Verbesserung der lokalen Velonetze in den verschiedenen Agglomerationsgemeinden bei. Grössere Ausbauten sind auf den südlichen Einfallsachsen von Olten und Aarau vorgesehen. Die Aarebrücke in Aarau schafft grosszügigere Platzverhältnisse für den LV und verbessert so dessen Attraktivität und die Anbindung der nördlichen Stadtseite. Die Veloschnellroute zwischen Olten und Aarau ist planerisch noch nicht ausgereift, ist aber konzeptionell positiv zu werten.
- Das Mobilitätsmanagement wurde in beiden Kantonen weiterentwickelt.

**Schwächen**

- Es gelingt dem Agglomerationsprogramm nur annähernd mit einer kantonsübergreifenden Verkehrsstrategie eine Klammer über die kantonalen und lokalen Konzepte zu legen. Die Planungen erfolgen mehrheitlich aus isolierten kantonalen oder kommunalen Logiken heraus.
- Die regionale Gesamtverkehrsstrategie beschränkt sich weitgehend auf das Wiggertal. So wird z.B. auf Solothurner Seite die Weiterführung der Buspriorisierung auf der Achse Zofingen-Olten nicht aufgezeigt.
- Für die Zentren Olten und Aarau sind die Aussagen des Agglomerationsprogramms zu Verkehrslenkungs- und -managementkonzepten wenig aussagekräftig.
- Das Agglomerationsprogramm geht auf die erforderlichen Abstimmungen mit den übergeordneten Bahnausbauten (Eppenbergtunnel und Vierspurausbau) zu wenig ein und zeigt nicht auf, wie auf die Taktverdichtung zwischen Aarau und Olten reagiert wird.
- Die Wirkungen der geplanten Angebotsverbesserungen im Bussystem bleiben aufgrund des noch nicht vorhandenen Buskonzepts unklar. Rothrist und das Gäu sind von Zofingen her mit dem ÖV viel schwerer erreichbar als mit dem MIV. S-Bahn-Direktverbindungen oder entsprechende leistungsfähige Regionalbuslinien sind nicht vorgesehen. Auch eine ÖV-seitige Erschliessung des Bifangareals und der bestehenden Fachmärkte über den Abschnitt Nord der Wiggertalstrasse ist erst in Erarbeitung.
- Im Langsamverkehr weist das Agglomerationsprogramm keine einheitliche und systematische Schwachstellenerhebung auf. Es ist zudem kein gesamtregionales

---

Velonetzkonzept vorhanden, welches kantons- und gemeindeübergreifend die Verbesserungsmöglichkeiten im bestehenden Netz aufzeigt.

- Es ist keine regionale Strategie zur Parkplatzbewirtschaftung mit einheitlichen und verbindlichen Massnahmen ersichtlich, um die Verkehrsnachfrage nachhaltig auf den ÖV und den LV zu verlagern

---

WK2: Siedlungs-  
entwicklung  
nach innen

**Stärken**

- Das Agglomerationsprogramm fasst die Vorgaben der kantonalen Richtpläne beider Kantone im Zukunftsbild Siedlung und Landschaft zusammen und definiert Schlüsselareale der Entwicklung.
- An einigen Standorten wird eine gute Abstimmung von Siedlung und Verkehr erreicht. In Zofingen wird mit dem Gebiet Swissprinters am Bahnhof ein zentrales Gebiet entwickelt. In Rothrist wird ein Teil des Dorfkerns mit der dritten Etappe der Wiggertalstrasse und einem Betriebs- und Gestaltungskonzept entlastet und aufgewertet. Die Verlagerung von Bauzonen in das Bifang- Areal unterstützt diesen Ansatz. Allerdings ist das Betriebs- und Gestaltungskonzept für die Ortsdurchfahrt in Rothrist städtebaulich noch zu konkretisieren. In Aarburg Nord ist mit der konsequenten Ausführung der Stadtaufwertung inklusive dem Betriebs- und Gestaltungskonzept eine massgebliche Aufwertung des öffentlichen Raumes absehbar.
- Die Leitsätze der Siedlungsstrategie des Agglomerationsprogramms nehmen die Rahmenbedingungen zur Siedlungsbegrenzung und Erhöhung von Dichten aus den neuen kantonalen Richtplänen der Kantone Aargau und Solothurn auf.

**Schwächen**

- Die Teilstrategie Siedlung bleibt allgemein. Die Vorgaben aus den kantonalen Richtplänen werden im Agglomerationsprogramm für den Agglomerationsperimeter synthetisiert, aber nicht weiter konkretisiert. Das Agglomerationsprogramm gibt so keinen weiteren, Rahmen für die den Gemeinden obliegende Umsetzung vor. Die Siedlungsentwicklung nach innen wird im Raum Aareland über bestehende Instrumente gelenkt, aus dem Agglomerationsprogramm selbst ist noch keine zusätzliche Lenkungswirkung ersichtlich.
- Der im Zukunftsbild ausgewiesene „urbane Entwicklungsraum“ umfasst grosse Teile der Agglomeration. Es bleibt offen, wie die Differenzierung der Nutzung in diesem Raum durch das Agglomerationsprogramm vorangetrieben werden soll. Da dichte Nutzungen auch an anderen gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten gefördert werden, wird der Stellenwert des urbanen Entwicklungsraums insgesamt nicht deutlich.
- Das Agglomerationsprogramm definiert zahlreiche Schlüsselareale und Schwerpunktgebiete Arbeiten bzw. Wohnen. Der Stellenwert der Schlüsselareale für die Entwicklung der Agglomeration wird zu wenig erläutert. Zudem weisen viele Standorte eine schlechte ÖV-Erschliessung auf. Die Schwerpunktgebiete Arbeiten sind teilweise grossflächig. Das Agglomerationsprogramm nimmt selbst keine explizite Priorisierung oder Etappierung der festgelegten Standorte als Konkretisierung bestehender Instrumente vor. Der Stand und die weitere Entwicklung der Arbeitsgebiete bei den Bahnhöfen in den drei Zentren Aarau, Olten und Zofingen wird wenig erläutert.
- Eine abgestimmte Politik zum Umgang mit Verkehrsintensiven Einrichtungen in Konkretisierung der Vorgaben aus den kantonalen Richtplänen liegt nicht vor.

---

WK3: Verkehrs-  
sicherheit erhöht

**Stärken**

- Einige punktuelle Massnahmen tragen zu einer gewissen Verbesserung der Sicherheit bei. Dazu gehören insbesondere die Entlastung und Aufwertung entlang der Ortsdurchfahrt in Rothrist, die Langsamverkehrsverbindung Aarburg–Olten sowie die umfassenden Betriebs- und Gestaltungskonzepte in Aarburg Nord und auf der Entfelderstrasse in Aarau.
-

- 
- Im Agglomerationsprogramm werden die Unfallschwerpunkte über den gesamten Perimeter erhoben. Der Kanton Aargau betreibt ein systematisches flächendeckendes Black Spot Management.

**Schwächen**

- Das Agglomerationsprogramm zeigt keinen strategischen (kantonsübergreifenden) Ansatz zur systematischen Beseitigung der Unfallschwerpunkte auf. So bleibt insbesondere im Kanton Solothurn offen, bis wann alle Unfallschwerpunkte im Perimeter behoben werden.
  - Es wird noch keine Einbettung der Massnahmen in eine Strategie zur flächendeckenden Verbesserung der subjektiven Sicherheit aufgezeigt.
- 

WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch

**Stärken**

- Der ÖV wird weiter schrittweise ausgebaut, was zusammen mit punktuellen Massnahmen im Langsamverkehr eine leicht positive Beeinflussung des Modal Split erwarten lässt.
- Lokal bringt die Verstetigung des Verkehrs über Betriebs- und Gestaltungskonzepte inklusive lärmreduzierenden Belagssanierungen eine gewisse Entlastung der Luft- und Lärmbelastung.

**Schwächen**

- Eine gesamtheitliche Strategie zur konsequenten Verlagerung auf ÖV und LV liegt nicht vor.
  - Der Landschaftsstrategie wird in der dritten Generation trotz der Aare als identitätsstiftendem Element über den gesamten Agglomerationsraum kein grösserer Stellenwert beigemessen. Die Teilstrategien zur Landschaft werden nicht konsequent mit neueren Massnahmen angegangen. Die beiden bestehenden Landschaftsmassnahmen wurden seit dem Agglomerationsprogramm der zweiten Generation nicht weiterentwickelt. Die Massnahme "Freiraumnetz im urbanen Raum" zeigt zwar ein positives Potential, unter anderem auch mit ökologischen Zielen wie der ökologischen Vernetzung. Sie ist aber noch nicht konkret. Das Agglomerationsprogramm bringt deshalb keine konkrete Wirkung über die Vorgaben der kantonalen Richtpläne und über die laufenden Aktivitäten der Kantone hinaus.
  - Der Bau der dritten Etappe der Wiggertalstrasse führt zu Flächenverbrauch und zu einer zusätzlichen Zerschneidung der Landschaft. Die flankierenden Massnahmen sind zudem zu wenig konsequent, um die Gefahr von Mehrverkehr im MIV zu reduzieren.
- 

UR: Umsetzungsreporting

**Stärken**

- Die Kohärenz der Umsetzung über die Generationen hinweg (roter Faden) ist vorhanden. Der Umsetzungsstand der Massnahmen vorangehender Generationen wird bei der Analyse des Handlungsbedarfs, bei der Erarbeitung von Teilstrategien und bei der Entwicklung neuer Massnahmen teilweise mitberücksichtigt. Der Stand der Umsetzung wird für die Teilräume gesondert betrachtet und mit Überlegungen zum Handlungsbedarf der dritten Generation verbunden. Aufgrund der schlechten Finanzlage der Stadt Olten verzichtet die Agglomeration sinnvollerweise auf die Eingabe neuer, kostenintensiver Massnahmen in der dritten Generation und legt die Priorität auf die Umsetzung der Schlüsselmassnahme aus der zweiten Generation. Es ist aber nicht überall ersichtlich, wie bestehende Massnahmen aus den Vorgängergenerationen inhaltlich weiterentwickelt wurden.
  - Das Umsetzungsreporting ist von guter Qualität. Es ist vollständig und gut nachvollziehbar in den Hauptbericht integriert. Die Karte mit dem Umsetzungsstand der Massnahmen im Kanton Solothurn ist sehr informativ.
  - Die zwei involvierten Kantone halten trotz der Herausforderung einer kantonsübergreifenden Planung an der Konzeption der bisherigen Generationen fest. Die Wiggertalstrasse als eine der Schlüsselmassnahmen ist in Umsetzung und wird in der dritten Generation kohärent mit einer für Verkehr und Siedlung abgestimmten Planung ergänzt. Allerdings werden Abweichungen von der geplanten Umsetzung nur teilweise
-

begründet. So wurden der Rückbau zur Dorfstrasse in Küttigen und die Bahnhof Velo-/Fussgängerunterführung Aarau Ost ohne Begründung sistiert.

**Schwächen**

- Der Umsetzungsstand der Siedlungsmassnahmen aus der 1. und 2. Generation weist insgesamt Schwächen auf. Der Umsetzungsstand der Verkehrsmassnahmen ist ungenügend. Die A-Liste und die B-Liste der 1. Generation sind verzögert. In der zweiten Generation sind sowohl die mitfinanzierten Massnahmen wie auch die Eigenleistungen verzögert.

Tabelle 4-1

Aufgrund der durchgeführten Beurteilung ergibt sich folgender Nutzen, ausgedrückt in Punkten:

<i>Wirksamkeitskriterium</i>	<i>Nutzen</i>
WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert (-1 bis 3 Punkte)	1
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen (-1 bis 3 Punkte)	1
WK3: Verkehrssicherheit erhöht (-1 bis 3 Punkte)	1
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch (-1 bis 3 Punkte)	1
UR: Umsetzungsreporting (-2 bis 0 Punkte)	0
<b>Summe (Nutzen)</b>	<b>4</b>

Tabelle 4-2

**4.2 Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis)**

Die Kosten der Massnahmen der Priorität A und B (vgl. A-Liste in Kap. 2 und B-Liste in Kap. 5.5) liegen bei CHF 105.07 Mio. einschliesslich CHF 20.01 Mio. für Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen und zuzüglich von CHF 252.95 Mio. für die A-Massnahmen der Agglomerationsprogramme der 1. und 2. Generation. Für eine mittlere Agglomeration werden diese Kosten als mittel eingestuft.

Die Wirkung des Agglomerationsprogramms hängt davon ab, in welchem Verhältnis der in 4.1 ermittelte Nutzen zu den Gesamtkosten steht.

Nutzen (gemäss  
Tabelle 4-2)

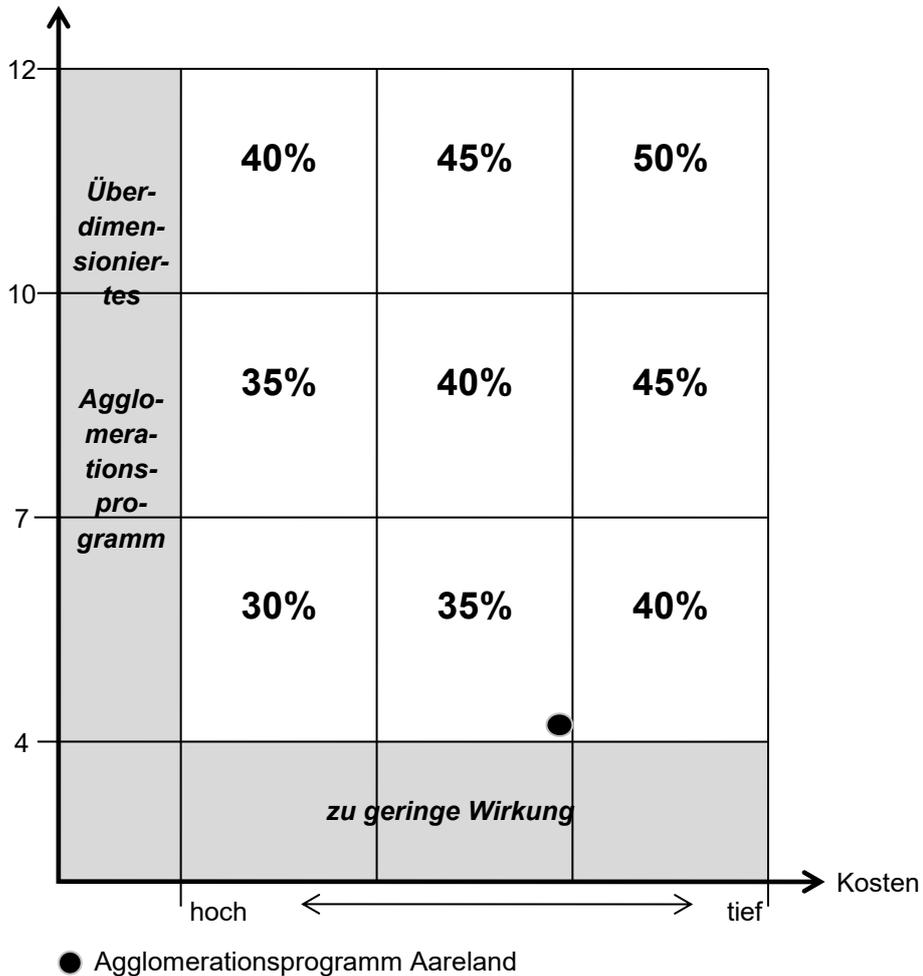


Abbildung 4-1

## 5 Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen

Unter Berücksichtigung aller eingereichten Agglomerationsprogramme und mit Blick auf die verfügbaren Mittel überprüft der Bund die von der Trägerschaft vorgenommene Priorisierung der Massnahmen aufgrund des in der UVEK-Weisung erläuterten Verfahrens<sup>14</sup>. Dazu gehören die folgenden Schritte:

- Anpassung der Massnahmen (Kap. 5.1)
- Ermittlung der nicht mitfinanzierten Massnahmen (Kap. 5.2)
  - Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen (Kap. 5.2.1)
  - nicht mitfinanzierbare Verkehrsmassnahmen (Kap. 5.2.1)
  - Eigenleistungen der Agglomeration (Kap. 5.2.1)
  - nicht programmrelevante Massnahmen (Kap. 5.2.2)
- Ermittlung der durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbaren Massnahmen (Kap. 5.3)
- Ermittlung der Massnahmen mit abgeänderten Prioritäten A/B/C (Kap. 5.4)
- Ermittlung der Massnahmen mit Priorität A und B nach Überprüfung durch den Bund (Kap. 2 sowie Kap. 5.5)
  - Massnahmen der A-Liste sind innerhalb der Vierjahresperiode 2019-2022 bau- und finanzreif.
  - Massnahmen der B-Liste werden die Bau- und Finanzreife erst später erreichen oder deren Kosten/Nutzen-Verhältnis muss noch optimiert werden.
- Ermittlung der Massnahmen mit Priorität C mit Handlungsbedarf nach Überprüfung durch den Bund (sog. C\*-Massnahmen, Kap. 5.5)

Kapitel 2 und 5 enthalten nur Massnahmen mit einer positiven oder neutralen Wirkung auf das Agglomerationsprogramm.

Die in den Tabellen 2-1, 5-2 und 5-6 aufgelisteten Massnahmen sind für den Beitragssatz relevant und werden in die Leistungsvereinbarung übernommen.

Massnahmen, die von der Agglomeration mit Priorität C eingereicht wurden, werden vom Bund nicht beurteilt.

### 5.1 Anpassung der Massnahmen

Um eine einheitliche Prüfung aller Agglomerationsprogramme durchführen zu können, mussten folgende Massnahmen in ihrer Zusammensetzung geändert werden:

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Änderung Massnahmenkonfiguration
Keine Massnahmen vorhanden			

Tabelle 5-1

Folgende Massnahmen wurden den Paketen mit pauschalen Bundesbeiträgen zugewiesen:

#### Paket LV A-Liste (Langsamverkehr)

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio. CHF) April 2016 exkl. MWST
2581.3.001	FVV301A	Buchs, Optimierung Fuss- und Veloverkehrsnetz	0.74
2581.3.002	FVV302A	Zofingen, Fuss- und Veloweg Westseite Bahnhof	2.47

<sup>14</sup> Vgl. UVEK-Weisung S. 14 ff. Ziff. 2, S. 40 Ziff. 3.5 und S. 65 ff. Ziff. 4.5.

2581.3.003	FVV303A	Zofingen, Veloverleihsystem	0.60
2581.3.006	FVV306A	Oftringen, Fuss- und Veloverkehrsverbindung Zofingerstrasse	1.64
2581.3.009	FVV309A	Aarau, Veloparking "Ring am Bahnhof"	0.92
2581.3.010	FVV310A	Egerkingen/Neuendorf: Fuss und Veloverbindung ÖV- Drehscheibe – Arbeitsgebiet	3.60
2581.3.011	FVV311A	Zofingen, FVV Verbindung Nationalbahnweg – Bahnhof Gleis 40, inkl. Abstellplätze	0.75
2581.3.013	FVV313A	Aarburg/Olten, Fuss- und Veloverkehrsverbindung	3.00

Tabelle 5-1a

**Paket Aufw. Str. A-Liste (Aufwertung Strassenraum)**

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) April 2016 exkl. MWST</i>
2581.3.007	FVV307A	Aarburg, Begegnungszone Bärenplatz	2.00

Tabelle 5-1b

**Paket VM A-Liste (Verkehrsmanagement)**

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) April 2016 exkl. MWST</i>
2581.3.024	VM301A	Schönenwerd, Busbevorzugung und Stauraumbewirtschaftung	1.20

Tabelle 5-1c

**Paket LV B-Liste (Langsamverkehr)**

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) April 2016 exkl. MWST</i>
2581.3.012	FVV312B	Aarburg, Fuss- und Veloverkehrsnetz Aarburg Nord	1.50
2581.3.014	FVV314B	Niederamt, Veloschnellroute Aarau-Olten	3.50

Tabelle 5-1d

## 5.2 Nicht mitfinanzierte Massnahmen

### 5.2.1 Nicht durch den Bund mitfinanzierbare Massnahmen

Aufgrund der gesetzlichen Vorgaben (insb. Art. 17a MinVG und Art. 21 der Verordnung vom 7. November 2007 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer im Strassenverkehr (MinVV)<sup>15</sup>) und der ergänzenden Ausführungen der UVEK-Weisung<sup>16</sup> können folgende programmrelevante Massnahmen nicht durch Bundesbeiträge mitfinanziert werden. Sie sind in den ausgewiesenen Zeithorizonten umzusetzen.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>
Siedlungsmassnahmen			
2581.3.025	L 301	Siedlungsnaher Landschaftsraum	As
2581.3.026	L 302	Aufwertung Flussräume	As
2581.3.027	S 301	Siedlungsentwicklung nach innen	As
2581.3.028	S 302	Entwicklung von Schlüsselarealen	As
2581.3.029	S 303	Umnutzung von Arbeitsgebieten an zentralen Lagen	As
2581.3.030	S 304	Freiraumnetz im urbanen Raum	As
2581.3.031	SA-1	Buchs, Hunzikermatte	As
2581.3.032	SA-10	Aarau, Torfeld Süd	As
2581.3.033	SA-11	Aarau, Hinterfeld	As
2581.3.034	SA-12	Aarburg, Gishalde-Steinbille	As
2581.3.035	SA-13	Aarau, Torfeld Nord	As
2581.3.036	SA-14	Aarau, Hangartner-Areal	As
2581.3.037	SA-15	Rothrist, Bahnhofgebiet	As
2581.3.038	SA-16	Zofingen, Untere Vorstadt	As
2581.3.039	SA-17	Olten, Olten Südwest	As
2581.3.040	SA-18	Olten, Chlyholz	As
2581.3.041	SA-19	Olten, Giroud Olma (Sälipark)	As
2581.3.042	SA-2	Zofingen, Bahnhof	As
2581.3.043	SA-20	Olten, Bahnhof Nord	As
2581.3.044	SA-21	Dulliken, Bahnhof Nord	As
2581.3.045	SA-22	Dulliken, Hugli	As
2581.3.046	SA-23	Schönenwerd, Dorfkern, Bally	As
2581.3.047	SA-24	Dulliken, Schäfer Langfeld	As
2581.3.048	SA-25	Olten, Stationsstrasse/Hammer	As
2581.3.049	SA-26	Obergösgen, Steinensrasse	As

<sup>15</sup> SR 725.116.21

<sup>16</sup> Vgl. UVEK-Weisung, S. 48 ff. Ziff. 3.6 und S. 57 ff. Ziff. 4.4.1.

2581.3.050	SA-27	Egerkingen/Neuendorf, RAZ I: Altgraben/Widenfeld	As
2581.3.051	SA-28	Egerkingen/Härkingen, RAZ II: Pfannenstiel/Welschmatt/Fuchsmatten	As
2581.3.052	SA-3	Rothrist, Breiten	As
2581.3.053	SA-4	Oftringen, Zentrumsplanung	As
2581.3.054	SA-5	Aarburg, Aarburg Nord	As
2581.3.055	SA-6	Aarburg, Webi-Areal Ost	As
2581.3.056	SA-7	Suhr, Bahnhof Süd	As
2581.3.057	SA-8	Rothrist, Bifang	As
2581.3.058	SA-9	Aarau, Scheibenschachen	As
Verkehrsmassnahmen			
Nicht zur Mitfinanzierung beantragte Eigenleistungen der Agglomeration			
2581.3.023	ÖV304A	Niederamt, ÖV-Teilkonzept (Eigenleistung)	Av E

Tabelle 5-2

### 5.2.2 Nicht programmrelevante Massnahmen

Nachfolgend werden Massnahmen aufgelistet, die von der Agglomeration zur Mitfinanzierung oder als Eigenleistung eingereicht wurden, die aber vom Bund als für die Programmwirkung als nicht relevante Massnahmen eingestuft werden. Deren Umsetzung steht der Agglomeration frei.

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Begründung
Keine Massnahmen vorhanden			

Tabelle 5-3

### 5.3 Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen

Die folgenden Strassen- und Eisenbahnmassnahmen sind für die Gesamtverkehrs- und Siedlungsentwicklung im Agglomerationsraum relevant und werden in der Wirkungsbeurteilung des Agglomerationsprogramms durch den Bund indirekt mitberücksichtigt:

- beschlossene nationale Infrastrukturen, deren Realisierungsbeginn in den A- und B-Horizont der Agglomerationsprogramme der 3. Generation fällt;
- noch nicht beschlossene Massnahmen, die der Bundesrat in seiner Botschaft zum STEP Schiene Ausbauschnitt 2030/35 zur Finanzierung vorschlägt oder im Programm Engpassbeseitigung Nationalstrassen in den Modulen 2 und 3 enthalten sind und deren Baubeginn aufgrund der Einschätzung der zuständigen Bundesämter (BAV und ASTRA) voraussichtlich in den A- und B-Horizont der Agglomerationsprogramme der 3. Generation fällt

Massnahmen im C-Horizont werden bei der Wirkungsbeurteilung nicht berücksichtigt und sind deshalb auch nicht Bestandteil der untenstehenden Tabelle.

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme
2581.3.064	ÜM1	4-Spur-Ausbau Olten-Aarau: Umbau Bahnhöfe Dulliken und Däniken; Eppenbergtunnel; Einfahrt Olten Ost
2581.3.065	ÜM2	Olten Gleis 10/11

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>
2581.3.066	ÜM3	Aarau, schnelle Weichenverbindung
2581.3.067	ÜM4	Rothrist: Anpassung Gleisanlage (ISP 1132508)
2581.3.068	ÜM5	Zugfolgezeitverkürzung Zofingen Richtung NBS
2581.3.069	ÜM6	Wendegleis Zofingen
2581.3.070	ÜM7	Schöffland, Erneuerung Gleis- und Publikumsanlagen
2581.3.071	ÜM8	PUN N1 Aarau-Ost-Lenzburg-Verzweigung Birrfeld

Tabelle 5-4

Die Tabellen haben informativen Charakter. Die Realisierung der Massnahmen richtet sich nach den Planungen und Kreditbeschlüssen der jeweiligen Programme des Bundes bzw. den Verfahren der einzelnen Projekte.

### 5.4 Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C

Die Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen auf ihre Plausibilität, ihr Kosten/Nutzen-Verhältnis sowie ihren Reifegrad gemäss der UVEK-Weisung<sup>17</sup> führt zu folgenden Änderungen gegenüber den Angaben im eingereichten Agglomerationsprogramm:

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) laut AP</i>	<i>Begründung</i>
<b>A → B</b>				
2581.3.015	MIV301A	Zofingen, Aufhebung Niveauübergang Aarburgerstrasse K104	12.00	Kosten/Nutzen-Verhältnis nur genügend: Der Handlungsbedarf ist nicht dringend und die Busachse Zofingen-Aarburg- Olten wird bereits mit der Inbetriebnahme des Abschnitts Mitte der Wiggertalstrasse bedeutend entlastet und beschleunigt. Es ist mit dessen Inbetriebnahme nochmals abzuklären, ob die Unterführung wirklich nötig ist.
2581.3.019	OD303A	Aarau, BGK Entfelderstrasse	10.60	Bau- und Finanzreife unzureichend: Das BGK ist betreffend konkreter Strassenraumgestaltung noch zu konkretisieren. Zudem ist die Finanzierung auf Seiten der Gemeinde noch zu wenig gesichert.
<b>B → C*</b>				
2581.3.017	MIVOD 302B	Umfahrung Hägendorf/Rickenbach (ERO+)	45.00	Kosten/Nutzen-Verhältnis ungenügend: Aufgrund des hohen Anteils an Ziel- /Quellverkehr wird die Entlastungswirkung in Anbetracht der Beeinträchtigung von Natur und Landschaft als zu gering eingeschätzt. Eine Variante mit BGK auf der Ortsdurchfahrt ohne Umfahrungsstrasse sollte geprüft werden. Zudem sind die Abhängigkeiten mit der geplanten Siedlungsentwicklung besser darzulegen. Der Handlungsbedarf einer Aufwertung der Ortsdurchfahrt von Hägendorf/Rickenbach wird anerkannt.

Tabelle 5-5

<sup>17</sup>Vgl. UVEK-Weisung, S. 57 ff. Ziff. 4.4.

## 5.5 A-, B- und C\*-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung

Die **A-Liste** ist im Kapitel 2 ersichtlich.

Für die in der nachfolgenden **B-Liste** stehenden Massnahmen ist die Bau- und Finanzreife für die Vierjahresperiode 2019–2022 nicht erreichbar oder muss das Kosten/Nutzen-Verhältnis noch optimiert werden. Zum Zeitpunkt des Versands dieses Prüfberichts (14.09.2018) ist die Mitfinanzierung dieser Massnahmen durch den Bund nicht gesichert. Diese Massnahmen sollen optimiert und/oder zur Bau- und Finanzreife gebracht werden, in den Agglomerationsprogrammen der nachfolgenden Generation von der Agglomeration neu eingereicht und vom Bund nochmals geprüft werden<sup>18</sup>:

### B-Liste

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) laut AP</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) 2016*</i>	<i>Bundes- beitrag **</i>
2581.3.015	MIV301A	Zofingen, Aufhebung Niveauübergang Aarburgerstrasse K104	12.00	11.87	4.15
2581.3.019	OD303A	Aarau, BGK Entfelderstrasse	10.60	7.40***	2.59
2581.3.060	-	Paket LV B-Liste	5.00	5.00	1.75
<b>Summe</b>			<b>27.60</b>	<b>24.27</b>	<b>8.49</b>

Tabelle 5-6 \*Preisstand April 2016; \*\*Preisstand April 2016 exkl. Mehrwertsteuer und Teuerung; \*\*\*Kosten im Benchmark gekürzt

In der folgenden **C\*-Liste** werden jene durch den Bund in die Priorität C gesetzten Massnahmen aufgelistet, bei denen der Bund den Handlungsbedarf grundsätzlich anerkennt, aber das Kosten/Nutzen-Verhältnis oder der Reifegrad der vorgeschlagenen Massnahme deren Aufnahme in die A- oder B-Liste nicht rechtfertigt (sog. C\*-Massnahmen).

### C\*-Liste

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) laut AP</i>
2581.3.017	MIVOD 302B	Umfahrung Hägendorf/Rickenbach (ERO+)	45.00

Tabelle 5-7

<sup>18</sup> Vgl. UVEK-Weisung S. 73 Ziff. 5.3.

## 6 Übereinstimmung mit der Gesetzgebung und Planungsinstrumenten des Bundes sowie den kantonalen Richtplänen

### 6.1 Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne sowie Inventare des Bundes

#### 6.1.1 Allgemeines

Das vorliegende Agglomerationsprogramm wurde auf seine Übereinstimmung mit der Raumplanungs- und Umweltgesetzgebung sowie mit den themenbezogenen Sachplänen, namentlich den Teilen Infrastruktur Schiene bzw. Strasse des Sachplans Verkehr, mit Massnahmenplänen und Inventaren des Bundes überprüft. Dabei wurden keine Widersprüche festgestellt.

Die gesetzlichen Bestimmungen und Planvorgaben sind auch bei der Weiterentwicklung und Umsetzung des vorliegenden Agglomerationsprogramms zwingend einzuhalten. Bei der Umsetzung von A-Massnahmen müssen allfällig auftretende Konflikte bis zur Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarungen mit den zuständigen Bundesstellen geklärt sein.

#### 6.1.2 Massnahmen der Priorität A oder B mit möglichen Konflikten im Bereich Umwelt aus Sicht des Bundesamtes für Umwelt (BAFU)

Folgende für die Wirkung des Agglomerationsprogramms mitberücksichtigte Massnahmen der Priorität A oder B können aufgrund einer Grobprüfung des BAFU Konflikte oder Schwierigkeiten in Bezug auf die Einhaltung der Umweltschutzgesetzgebung aufweisen (nicht abschliessende Aufzählung).

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Tab. Prüfbericht</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Zeit-horizont</i>	<i>Mögliche Konflikte</i>
2581.3.001	FVV301A	5-1a	Buchs, Optimierung Fuss- und Veloverkehrsnetz	A	Gewässerraum und Ufervegetation der Suhre
2581.3.016	MIVOD3 01A	2-1	Rothrist, Wiggertalstrasse 3. Etappe und Aufwertung Ortsdurchfahrt	A	Grosser Bodenverbrauch und zusätzliche Zerschneidung der Agrarlandschaft.
2581.3.054	SA-5	5-2	Aarburg, Aarburg Nord	A	BLN-Objekt Nr 1016 Aarewaage Aarburg
2581.3.008	FVV308A	2-1	Aarau Aarebrücke, flankierende Massnahmen Fuss- und Veloverkehr	A	Gewässerraum und Ufervegetation, Landschaft.

Tabelle 6-1

### 6.2 Nachweis der Abstimmung von Massnahmen der Priorität A oder B mit den kantonalen Richtplänen

Sämtliche richtplanrelevanten Infrastrukturmassnahmen, die im Rahmen eines Agglomerationsprogramms vom Bund mitfinanziert werden, müssen spätestens bis zum Abschluss der Leistungsvereinbarung im entsprechenden kantonalen Richtplan (RP) verankert und vom Bundesrat genehmigt sein. Massnahmen der A-Liste müssen dabei den Koordinationsstand „Festsetzung“ (FS), Massnahmen der B-Liste sollen mindestens den Koordinationsstand „Zwischenergebnis“ (ZE) aufweisen. Folgende Massnahmen müssen im Richtplan enthalten sein:

**A-Liste:**

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Koordinationsstand im Richtplan</i>	<i>Handlungsbedarf / Konsequenz</i>
2581.3.016	MIVOD 301A	Rothrist, Wiggertalstrasse 3. Etappe und Aufwertung Ortsdurchfahrt	Zur Genehmigung beim Bund, voraussichtliche Genehmigung Ende 2018	Kein Handlungsbedarf

Tabelle 6-2

**B-Liste:**

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Koordinationsstand im Richtplan</i>	<i>Handlungsbedarf / Konsequenz</i>
-----------------	---------------	------------------	--	-------------------------------------

Keine Massnahmen vorhanden

Tabelle 6-3

Richtplanrelevante Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen, die eng mit einer Infrastrukturmassnahme der A-Liste verknüpft sind, müssen vor Abschluss der Leistungsvereinbarung vom Bund als „Festsetzung“ (FS) genehmigt sein.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Koordinationsstand im Richtplan</i>	<i>Handlungsbedarf / Konsequenz</i>	<i>Zeit-horizont</i>
-----------------	---------------	------------------	--	-------------------------------------	----------------------

Keine Massnahmen vorhanden

Tabelle 6-4

Die restlichen richtplanrelevanten Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen müssen grundsätzlich bis zum Ablauf der mit der Leistungsvereinbarung erfassten Zeitspanne von vier Jahren im Richtplan verankert und genehmigt sein.

Der Umgang mit Fruchtfolgeflächen (FFF) ist insbesondere in der Raumplanungsverordnung (RPV)<sup>19</sup> geregelt. Die Zuständigkeit in diesem Bereich liegt grundsätzlich bei den Kantonen. Für die FFF und sofern dies notwendig ist, werden weitere entsprechende Vorbehalte in der Leistungsvereinbarung angebracht.

**6.3 Vorbehalt wegen noch nicht definitiv feststehender Richtplaninhalte**

Der Bund macht die Leistung von Beiträgen an die Massnahmen des Agglomerationsprogramms davon abhängig, dass diese dem/n genehmigten Richtplan/Richtplänen entsprechen (Art. 30 RPG). Bei geänderten Verhältnissen mit weitreichenden Auswirkungen auf die Nutzungsordnung – wie mit dem revidierten RPG gegeben – ist mit der definitiven Beitragszusicherung im Rahmen der Leistungsvereinbarung zum Agglomerationsprogramm zuzuwarten, bis der Richtplan angepasst ist. Die Anpassung des/der Richtplans/Richtpläne an das revidierte RPG ist bis 30. April 2019 vorzunehmen, ansonsten die Ausscheidung neuer Bauzonen unzulässig ist, bis der betreffende Kanton/die betreffenden Kantone über eine vom Bundesrat genehmigte Richtplananpassung verfügt/verfügen (Art. 38a Abs. 1 und 3 RPG).

Der nach Massgabe des revidierten RPG überarbeitete Richtplan des Kantons Solothurn ist vom Bundesrat noch nicht genehmigt worden. Der Bund muss sich bei der Prüfung des Agglomerationsprogramms somit auf eine planerische Grundlage abstützen, deren Inhalt noch nicht definitiv feststeht und sich folglich noch ändern kann. Deshalb gilt für das vorliegende Prüfergebnis des Bundes ein Vorbehalt.

Der nach Massgabe des revidierten RPG überarbeitete Richtplan des Kantons Solothurn wurde vom Bund bereits vorgeprüft. Das vorliegende Prüfergebnis steht daher unter dem Vorbehalt, dass der Kanton den Richtplan bundesrechtskonform (insbesondere nach Massgabe der Vorprüfungsvorlage

<sup>19</sup> SR 700.1

und des Vorprüfungsberichts des Bundes) sowie nach Massgabe des besagten Prüfergebnisses beschliesst.

Die Leistungsvereinbarung zum Agglomerationsprogramm kann erst abgeschlossen werden, wenn der Richtplan nach Massgabe des vorliegenden Prüfergebnisses (vgl. Kap. 6.2) vom Bundesrat genehmigt ist.

## 7 Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms

Die am 30. September 2016 / 31. Dezember 2016 eingereichten Agglomerationsprogramme der 3. Generation bilden die Basis für die dritte Phase der Mittelfreigabe aus dem Infrastrukturfonds bzw. der Bewilligung eines Verpflichtungskredits zur Entnahme von Mitteln aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) ab 2019. Die eidgenössischen Räte werden nach Inkraftsetzung des NAFG in der Regel alle vier Jahre einen Verpflichtungskredit bewilligen.

Der Prüfbericht weist betreffend die Grundanforderungen und die Wirksamkeitskriterien jeweils Stärken und Schwächen des vorliegenden Agglomerationsprogramms aus (Kapitel 3 und 4). Für die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms **Aareland** der nächsten Generation wird empfohlen, die erläuterten Schwächen zu beseitigen und die Stärken beizubehalten oder auszubauen.

Massnahmen im Bereich Siedlung und Verkehr ausserhalb des Agglomerationsprogramms, die sich nach Einreichung des Agglomerationsprogramms als unumgänglich erweisen, sind im Sinn einer möglichst hohen Gesamtwirkung des Programms zu planen und im Rahmen einer nachfolgenden Generation von Agglomerationsprogrammen aufzunehmen bzw. in der Berichterstattung an den Bund aufzuführen und zu erläutern.

## ANHANG 1

### Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen

Im Anhang 1 werden vergleichsweise kostengünstige Langsamverkehrsmassnahmen, Verkehrsmanagementmassnahmen und Aufwertungs-/Sicherheitsmassnahmen im Strassenraum aufgeführt. Diese Massnahmen wurden einem Benchmark unterzogen bzw. es wurden hierfür standardisierte Kosten berechnet, um eine vergleichbare und angemessene Basis für die Beurteilung und Ausrichtung von pauschalen Bundesbeiträgen zu erhalten.

#### Paket LV A-Liste (Langsamverkehr)

Massnahmentyp	Anzahl Leistungseinheiten	Leistungseinheit	Gemittelte Kosten pro Leistungseinheit	Beitragssatz	Konzeptkürzung	Beitrag pro Leistungseinheit (gerundet)	Total Beitrag
Veloabstellanlagen Kat.3	482	Stück	3'955	35%	5%	1'310	613'420
Fussgängerstreifenmarkierung	15	Stück	4'680	35%	5%	1'560	23'400
Fussgängerschutzinseln ohne Strassenaufweitung	1	Stück	25'000	35%	5%	8'310	8'310
Fussgängerschutzinseln mit Strassenaufweitung	7	Stück	88'800	35%	5%	29'530	206'710
Langsamverkehrsüberführungen	61	m2	4'413	35%	5%	1'470	89'670
Längsführung Kat.2	550	m	982	35%	5%	330	181'500
Längsführung Kat.3	2'000	m	1'658	35%	5%	550	1'100'000
Längsführung Kat.4	1'678	m	3'266	35%	5%	1'090	1'829'020

Total Beitrag Mio. CHF (gerundet)	4.08
--------------------------------------	------

Tabelle A1-a

**Paket Aufw. Str. A-Liste (Aufwertung Strassenraum)**

Massnahmentyp	Anzahl Leistungseinheiten	Leistungseinheit	Gemittelte Kosten pro Leistungseinheit	Beitragssatz	Konzeptkürzung	Beitrag pro Leistungseinheit (gerundet)	Total Beitrag
Aufw. Str.	5'185	m2	417	35%	5%	140	725'900

Total Beitrag Mio. CHF (gerundet)	0.73
-----------------------------------	------

Tabelle A1-b

**Paket VM A-Liste (Verkehrsmanagement)**

Massnahmentyp	Anzahl Leistungseinheiten	Leistungseinheit	Gemittelte Kosten pro Leistungseinheit	Beitragssatz	Konzeptkürzung	Beitrag pro Leistungseinheit (gerundet)	Total Beitrag
VM Kat.1	5	Knoten	260'000	35%	5%	86'450	432'250

Total Beitrag Mio. CHF (gerundet)	0.44
-----------------------------------	------

Tabelle A1-c