

ORIGINAL-VERSION
Inhalte gemäss rechtskräftigem Stand

M 1.1

Gesamtverkehr

Ausgangslage / Gesetzliche Grundlage / Auftrag

Die Verkehrspolitik ist eine gemeinsame Aufgabe von Bund, Kanton und Gemeinden. Der Bund legt Investitionsprogramme für Infrastrukturbauten von nationaler Bedeutung vor und definiert im Sachplan Verkehr die nationale Gesamtverkehrspolitik. In den Agglomerationsprogrammen Verkehr und Siedlung legt der Kanton dem Bund ein Investitionsprogramm für Verkehrsinfrastrukturen von regionaler Bedeutung vor, das mit der Siedlungsentwicklung abgestimmt ist.

Der Kanton und die Gemeinden ordnen das Verkehrs- und das Strassenwesen. Sie sorgen für eine volkswirtschaftlich möglichst günstige und umweltgerechte Verkehrsordnung. Der Kanton fördert zusammen mit den Gemeinden den öffentlichen Verkehr.

§ 49 KV

Der Kanton baut, unterhält und betreibt die Kantonsstrassen. Er kann insbesondere bei Innerortsstrecken Teilaufgaben an Gemeinden übertragen.

§ 2 Abs. 1 StrG

Der Kanton fördert zusammen mit den Gemeinden den öffentlichen Verkehr im Interesse einer nachhaltigen Umwelt-, Energie-, Wirtschafts- und Siedlungspolitik sowie einer guten Erschliessung aller Gebiete. Er soll ein ausreichendes Angebot gewährleisten.

§ 1 Abs. 2 ÖVG

In den Agglomerationen werden der motorisierte Individualverkehr, der öffentliche Verkehr sowie der Langsamverkehr entsprechend ihrem Potenzial gleichwertig und raumverträglich entwickelt. Die Verkehrsträger ergänzen sich. Im ländlichen Raum wird ein Basisangebot des öffentlichen Verkehrs gesichert, und die kombinierte Mobilität wird mit guten Verbindungen zu den Agglomerationen gefördert.

RP, H 2.3

Güter- und Personenverkehr sowie der regionale und überregionale Verkehr auf der Strasse und auf der Schiene müssen aufeinander abgestimmt werden. Dies erfordert eine gute Koordination der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in den Agglomerationen, neue innovative Massnahmen des Verkehrsmanagements sowie den Erhalt und Ausbau der Infrastruktur und des Verkehrsangebots. Eine gute Vernetzung mit den benachbarten Kantonen und dem süddeutschen Raum ist dabei zentral. Der Regierungsrat will eine hohe Qualität der Erreichbarkeit sicherstellen, gleichzeitig aber die negativen Auswirkungen des Verkehrs auf Mensch und Natur minimieren.

Entwicklungsleitbild 2009, S. 18

Die Entwicklungen im Verkehr werden mit der Entwicklung der Siedlungen, der Umwelt und der Wirtschaft unter Einhaltung der Grundsätze der Nachhaltigkeit koordiniert.

mobilitätAARGAU, 2006
Leitsatz I

Der motorisierte Individualverkehr, die Angebote im öffentlichen Verkehr und im Langsamverkehr werden entsprechend ihrer verkehrlichen Wirkung kombiniert entwickelt.

Leitsatz II

GEÄNDERTE VERSION
Entwurf vom 25.10.2021

Die Kapitel des Sachbereichs M wurden umfassend überarbeitet. Auf die Markierung der geänderten Stellen wurde daher verzichtet. Der Status der aufgeführten Massnahmen (bzgl. Festsetzung, Zwischenergebnis etc.) entspricht dem für den 1. Januar 2022 erwarteten Stand.

M 1.1

Gesamtverkehr

Ausgangslage / Gesetzliche Grundlage / Auftrag

Die Verkehrspolitik ist eine gemeinsame Aufgabe von Bund, Kanton und Gemeinden. Basis der aargauischen Verkehrspolitik bilden die Vorgaben des Bundes, die Strategie mobilitätAARGAU 2016 sowie die Festlegungen zu Verkehr und Siedlung im kantonalen Richtplan.

Der Bund legt Investitionsprogramme für Infrastrukturbauten von nationaler Bedeutung vor und definiert im Sachplan Verkehr die nationale Gesamtverkehrspolitik. Der Richtplan zeigt die geplante kantonale Verkehrsinfrastruktur für alle Verkehrsträger, abgestimmt auf die Raumentwicklung. Der Bund unterstützt die Agglomerationen und den Kanton bei der Umsetzung von kantonalen Vorhaben und der Abstimmung von Siedlung und Verkehr.

Der Sachplan Verkehr legt Ziele, Grundsätze und Prioritäten des Bundes für die Verkehrsinfrastrukturen behördenverbindlich fest und sichert die Koordination der verkehrsträgerbezogenen Massnahmen untereinander und mit der Raumentwicklung.

Sachplan Verkehr

Der Kanton und die Gemeinden ordnen das Verkehrs- und das Strassenwesen. Sie sorgen für eine volkswirtschaftlich möglichst günstige und umweltgerechte Verkehrsordnung. Der Kanton fördert zusammen mit den Gemeinden den öffentlichen Verkehr.

§ 49 KV

Der Kanton fördert die Abstimmung von Siedlung und Verkehr durch Massnahmen zur Gestaltung des Verkehrsablaufs in Strassennetzen und durch gute Angebote des öffentlichen Verkehrs.

§ 13 Abs. 4 BauG

Der Regierungsrat verpflichtet sich im Entwicklungsleitbild 2021–2030 zu sieben Strategien. Gesamtverkehrlich relevant sind die Strategie "Wohnen und Arbeiten stärker verknüpfen" sowie die Strategien "Wertschöpfung ermöglichen" und "Klimaschutz und Klimaanpassung für Innovationen nutzen". Mit der Förderung von attraktiven Siedlungsräumen sollen Potenziale zur Mobilitätsreduktion gefördert und damit ein weiterer Beitrag zur Nachhaltigkeit geleistet werden.

Entwicklungsleitbild
2021–2030

Die Strategie mobilitätAARGAU (moAG) wurde überarbeitet und 2016 vom Grossen Rat genehmigt. Sie bildet die Basis für eine räumlich abgestimmte Verkehrsplanung, indem sie die Verkehrsplanung explizit mit dem Raumkonzept Aargau verknüpft. Ausgehend vom Raumkonzept gemäss Richtplan werden differenzierte Ziele für die einzelnen Verkehrsmittel pro Raumtyp im Siedlungsraum verfolgt.

mobilitätAARGAU 2016

Durch lenkende und steuernde Massnahmen und Mobilitätsdienstleistungen werden die Verkehrsinfrastrukturen optimal genutzt, und die Nachfrage wird besser auf die verschiedenen Verkehrsträger verteilt.

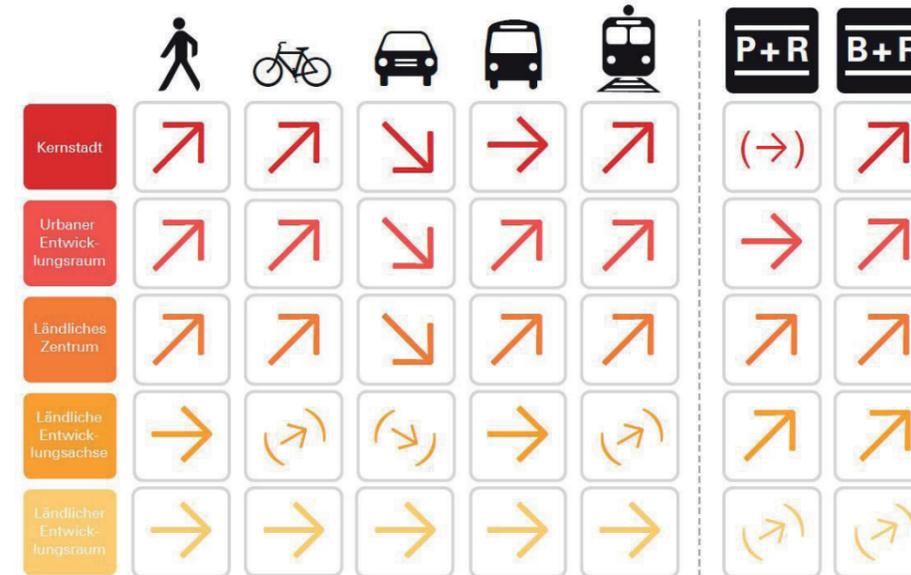
Leitsatz III

Die Strategie mobilitätAARGAU definiert drei strategische Stossrichtungen:

mobilitätAARGAU 2016

- **Stossrichtung I:** Verkehrsangebot mit dem Raumkonzept abstimmen
- **Stossrichtung II:** Effiziente, sichere und nachhaltige Nutzung des Verkehrsangebots fördern
- **Stossrichtung III:** Verkehrsinfrastrukturen ökologisch und ökonomisch ausgewogen bauen, betreiben und erhalten

Die Stossrichtungen im Verbund mit den Raumtypen führen zum massgebenden Zielbild mit den relativen Veränderungen der Anteile am Gesamtverkehr bis 2040:



In den Kernstädten, den urbanen Entwicklungsräumen und ländlichen Zentren soll eine Verlagerung der Gesamtverkehrsanteile hin zum Fuss- und Veloverkehr (FVV) und zum öffentlichen Verkehr (öV) erreicht werden, während der relative Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) am Gesamtverkehr sinken soll.

In den ländlichen Gebieten, wo kein dichtes öV-Angebot effizient betrieben werden kann und die Distanzen relativ gross sind, wird der MIV auch in Zukunft eine zentrale Rolle einnehmen. Den ländlichen Orten mit Bahnanschluss (ländliche Zentren und ländliche Entwicklungsachsen) kommt dabei eine wichtige Rolle als Umsteigepunkt zwischen MIV und öV zu. Mit Park+Ride und Bike+Ride wird die kombinierte Mobilität gefördert.

Die Planung von neuen Verkehrsinfrastrukturen erfolgt immer aus gesamtverkehrlicher Perspektive. Dem Eintrag neuer Vorhaben im kantonalen Richtplan geht entsprechend eine gesamtverkehrliche Betrachtung voraus. Das Zielbild der Strategie mobilitätAARGAU ist zu berücksichtigen.

Herausforderung

Die Mobilitätsbedürfnisse nehmen laufend zu. Gründe sind die fortschreitende räumliche Trennung von Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Freizeitaktivitäten, aber auch die zunehmende Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzahl und der zunehmende Wohlstand. Auf den Hauptverkehrsachsen sowie in den Agglomerationen stösst die Kapazität der einzelnen Verkehrsträger an Grenzen. Die nationalen Ost-West- und Nord-Süd-Hauptverbindungen des Personen- sowie des Güterverkehrs führen durch den Kanton Aargau. Dabei sind die Kapazitäten für den Regionalverkehr auf Strasse und Schiene zu erhalten und die Belastungen für Bevölkerung und Umwelt einzudämmen.

In den dicht besiedelten Gebieten wird der Bau neuer Infrastrukturen aufwändig und teuer. Gleichzeitig ist der Raum knapp und die finanziellen Mittel sind beschränkt. Daher gewinnen neben baulichen Massnahmen Lösungen zur Lenkung und Steuerung des Verkehrs an Bedeutung (Verkehrsmanagement), zum Beispiel mittels Telematik. Das Mobilitätsmanagement unterstützt durch gezielte Beratung von Gemeinden und Unternehmen einen wesensgerechten Einsatz der Verkehrsmittel und ein nachhaltiges Verkehrsverhalten.

Stand / Übersicht

Basis der aargauischen Verkehrspolitik bilden die Gesamtverkehrsstrategie mobilitätAARGAU, die Gesamtstrategie raumentwicklungAARGAU sowie die Vorgaben des Bundes. Die Umsetzung erfolgt als rollende Planung.

Das Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr ist eine Gesamtplanung für den öffentlichen Verkehr im Kanton Aargau. Es gibt einen Überblick über die anstehenden Vorhaben in den Bereichen Angebot, Infrastruktur und Rollmaterial sowie die voraussichtliche finanzielle Entwicklung in einem Zeithorizont von zehn Jahren. Der Grosse Rat genehmigt periodisch das Mehrjahresprogramm zum öffentlichen Verkehr.

mobilitätAARGAU, 2006
raumentwicklungAARGAU,
2006

Mehrjahresprogramm
öffentlicher Verkehr, 2007

§ 12 Abs. 1 lit. b ÖVG

Herausforderung

Die Mobilitätsnachfrage in der Gesellschaft bewegt sich weiterhin auf hohem Niveau (Mikrozensus 2015). Insbesondere in den Hauptverkehrszeiten ist die Infrastruktur für den MIV und öV an neuralgischen Knoten und Strecken überlastet. Der stark wachsende Freizeitverkehr mit seinem weit disperseren Charakter als der Arbeitsverkehr stellt zunehmend grössere Herausforderungen an das Verkehrssystem.

Die im Raumplanungsgesetz geforderte hochwertige Siedlungsentwicklung nach innen stellt erhöhte Anforderungen an die ohnehin schon stark genutzten Strassenräume und die Kapazitäten des öffentlichen Verkehrs in den Zentren. Um deren Erreichbarkeit sicherzustellen, sind die Mobilitätsbedürfnisse in diesen Räumen möglichst flächeneffizient abzuwickeln. Die Verlagerung auf flächeneffiziente Verkehrsmittel wird mittels Mobilitätsmanagement unterstützt.

Um die in der Klimastrategie geforderte Dekarbonisierung des Verkehrs zu erreichen, gilt es den Wandel zu flächeneffizienten, emissionsarmen, umwelt- und ressourcenschonenden Mobilitätslösungen zu beschleunigen. Zur Reduktion des Verkehrsaufkommens gilt es Synergien mit der Siedlungsentwicklung nach innen (Siedlung der kurzen Wege) und Potenziale der Digitalisierung zu nutzen.

Die Erreichbarkeit der Wohnschwerpunkte (WSP) und vor allem der zum Teil schlecht mit dem öV erschlossenen wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkte (ESP) ist je nach Vorrangnutzung zu prüfen. In den Schwerpunkten soll eine angemessene Nutzungsdichte erreicht werden, um eine flächeneffiziente Verkehrserschliessung unter Einbezug des öffentlichen Verkehrs, der ergänzenden Fussverkehrsnetze und des Veloverkehrs zu erreichen.

Der Kanton Aargau mit seiner Lage zwischen den grossen Ballungsräumen der Schweiz wird von den nationalen Ost-West- und Nord-Süd-Hauptverbindungen des Personen- sowie des Güterverkehrs durchquert. Es ist dafür zu sorgen, dass die nötigen Kapazitäten für den Regionalverkehr auf Strasse und Schiene gewährleistet und die grenzüberschreitende Anbindung des Kantons sichergestellt und bei Bedarf ausgebaut werden kann. Dazu ist eine gute grenzüberschreitende Zusammenarbeit zwischen dem Kanton Aargau, den Nachbarkantonen, dem Bund und dem angrenzenden Ausland nötig.

Die Auswirkungen und Chancen neuer Mobilitätsformen auf die Verkehrsplanung des Kantons sind zum jetzigen Zeitpunkt noch schwer abschätzbar, werden aber wesentliche Veränderungen bringen. Hier gilt es, die Entwicklungen im Auge zu behalten und soweit möglich planerisch zu antizipieren sowie den Anpassungsbedarf bezüglich gesetzlicher Rahmenbedingungen frühzeitig aufzuzeigen.

Stand / Übersicht

Die Strategie mobilitätAARGAU zeigt die kantonalen Stossrichtungen für den Gesamtverkehr auf. Die Massnahmen in den Bereichen motorisierter Individualverkehr, Veloverkehr und Fussverkehr mit der dazugehörigen Infrastruktur, im öffentlichen Verkehr mit Infrastruktur und Angebot sowie der Güterverkehr werden mit nachgelagerten Planungsinstrumenten umgesetzt.

Das Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr enthält einen Überblick über die Vorhaben in der Infrastrukturentwicklung Schiene und im strassengebundenen öV sowie zusätzlich über das Angebot und Rollmaterial für den öffentlichen Verkehr. Basierend auf

mobilitätAARGAU 2016

Mehrjahresprogramm
öffentlicher Verkehr

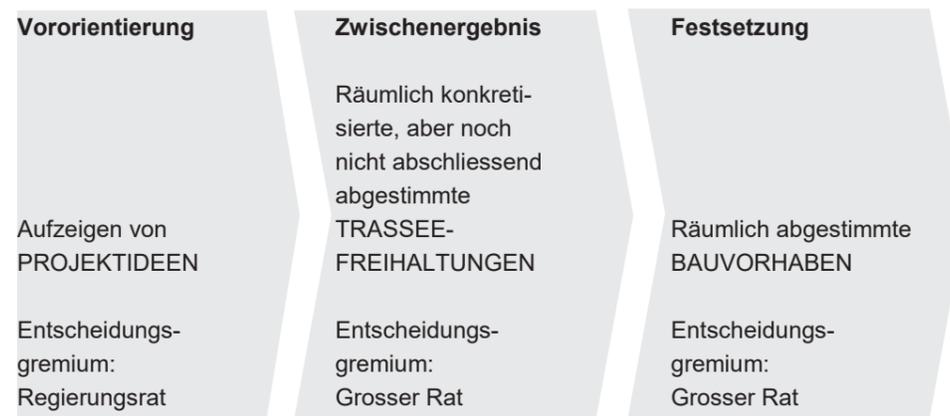
Neben dem Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr besteht ein verwaltungsinternes Mehrjahresprogramm Strassen.

Die Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung enthalten unter anderem Verkehrsmassnahmen, die aus Sicht des Kantons vom Bund mitfinanziert werden sollen.

Abstimmungskategorien bei Verkehrsvorhaben:

Art. 5 RPV

- Der Kategorie Festsetzung sind Bauvorhaben zugeordnet, die räumlich abgestimmt sind. Bei diesen Vorhaben ist ein Realisierungsauftrag des Grossen Rats vorhanden, oder er wird mit der Festsetzung im Richtplan beschlossen.
- Der Kategorie Zwischenergebnis sind Trasseefreihaltungen zugewiesen, welche räumlich noch nicht abschliessend abgestimmt sind. Trasseefreihaltungen sind Optionen für mögliche Bauvorhaben. Sie können im Konfliktfall aufgrund einer Interessenabwägung mit einem Planungsmittel (Planungszone, kantonaler oder kommunaler Nutzungsplan) auch für die Grundeigentümer verbindlich freigehalten werden.
- Projektideen, welche in ihrer räumlichen Auswirkung noch weitgehend unbestimmt sind, werden vom Regierungsrat in die Kategorie Vororientierung aufgenommen. Bei einem allfälligen Konflikt mit anderen Nutzungsabsichten entscheidet der Regierungsrat, ob er die Projektidee – bei Bedarf mit dem Planungsmittel der Planungszone – zu einer Freihaltung der Kategorie Zwischenergebnis weiterentwickeln und damit dem Grossen Rat zum Beschluss vorlegen will, oder ob die Idee nicht mehr im Richtplan geführt werden soll und die Vororientierung gestrichen wird.



Abstimmungskategorien bei Verkehrsvorhaben

Die Einträge in der Richtplan-Gesamtkarte sind je nach Planungsstand unterschiedlich zu interpretieren. Während Festsetzungen der Linienführung einer gut bearbeiteten Projektstudie oder sogar einem generellen Projekt entsprechen, symbolisiert die Darstellung bei den Zwischenergebnissen in der Regel erst eine Projektierungszone beziehungsweise eine grobe Linienführung und bei den Vororientierungen einen noch weitgehend unbestimmten Planungskorridor.

Zur besseren Rückverfolgung und eindeutigen Identifizierung führt der Richtplantext im Sachbereich "Mobilität" auch die Nummern der Vorhaben gemäss Richtplan 1996.

den Vorgaben aus der Strategie mobilitätAARGAU und dem Richtplan bietet dieses Instrument die Grundlage für die Priorisierung dieser Vorhaben und die Weiterentwicklung des öV im Aargau.

Neben dem motorisierten Individualverkehr und dem öffentlichen Verkehr stützt sich die Strategie mobilitätAARGAU auf die Bereiche Fuss- und Veloverkehr, Mobilitätsmanagement, Güterverkehr und kombinierte Mobilität ab. Die Konkretisierung dieser Bereiche wird durch Umsetzungskonzepte erreicht, die Lösungsansätze und Massnahmen zur Erreichung der Ziele aus der Mobilitätsstrategie enthalten. Gestützt auf die Umsetzungskonzepte werden Projekte entwickelt und dann den zuständigen Gremien zur Genehmigung unterbreitet.

Umsetzungskonzepte

Für die kommunale und überkommunale Verkehrsplanung stehen den Gemeinden Kommunale Gesamtpläne Verkehr (KGV, §54a BauG) und regionale Sachpläne (rSP, §12a BauG) zur Verfügung. Darin erarbeiten sie basierend auf einer Analyse die Zielsetzungen und Massnahmen zur Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr und koordinieren diese mit den Nachbargemeinden.

Regionale Sachpläne und Kommunale Gesamtpläne Verkehr

Bei der Verkehrsplanung des Kantons handelt es sich um gesamtverkehrliche Betrachtungen, die die Bedürfnisse aller Verkehrsmittel berücksichtigen. Dies gilt für übergeordnete Planungsstrategien, Verkehrskonzepte in einzelnen funktionalen Räumen wie auch für Einzelprojekte.

Gesamtverkehrliche Betrachtung

Der Kanton Aargau ist an der Erarbeitung mehrerer Agglomerationsprogramme beteiligt. Agglomerationsprogramme enthalten unter anderem ein Zukunftsbild und strategische Aussagen zur Abstimmung der Themen im Bereich von Siedlung, Landschaft und Verkehr im Perimeter des jeweiligen Programms. Mit den Agglomerationsprogrammen können Massnahmen aus allen drei Bereichen beim Bund eingereicht werden. Für die Agglomerationsprogramme sind der Richtplan wie auch die nachgelagerten Umsetzungsinstrumente die Grundlage.

Agglomerationsprogramme

Die Verkehrsvorhaben werden – wie in Kapitel G 2 beschrieben – mit den Koordinationsständen Vororientierung, Zwischenergebnis und Festsetzung im Richtplan verankert. Die Einträge in der Richtplan-Gesamtkarte sind je nach Koordinationsstand unterschiedlich.

Koordinationsstände der Richtplaneinträge

Koordinationsstand	Inhalt	Entscheidungsträger
Vororientierung	Aufzeigen von Projektideen	Regierungsrat
Zwischenergebnis	Räumlich konkretisierte, aber noch nicht abschliessend abgestimmte Trasseefreihaltungen	Grosser Rat
Festsetzung	Räumlich abgestimmte Infrastrukturen	Grosser Rat

BESCHLÜSSE

Planungsgrundsätze

- A. (...*)
- B. (...*)
- C. Kanton und Bund setzen die vorhandenen finanziellen Mittel effizient ein. Bei Entscheidungen über Verkehrsinvestitionen wird eine gesamtverkehrliche Interessenabwägung vorgenommen. Betrieblich-organisatorische Massnahmen im Sinne der Optimierung der bestehenden Verkehrssysteme sowie die Kombination der verschiedenen Verkehrsträger haben Priorität.
- D. Der Ausbau der Verkehrsanlagen erfolgt koordiniert und mit der Siedlungsentwicklung abgestimmt.
Grundsätzlich werden:
- der Verkehrsfluss beim Individualverkehr durch organisatorisch-betriebliche Massnahmen unterstützt (Verkehrsmanagement),
 - Infrastrukturausbauten gezielt ausgebaut, um den Verkehrsfluss zu unterstützen, wie auch um die Funktionsfähigkeit des strassengebundenen öV sicherzustellen,
 - bei Infrastrukturbauten die Belastungen für Bevölkerung und Umwelt beschränkt sowie eine geringe Beeinträchtigung des Landschaftsbilds, der Bodenfruchtbarkeit und der Fruchtfolgeflächen angestrebt,
 - die Verkehrssicherheit durch betriebliche und bauliche Massnahmen erhöht,
 - der öffentliche Bahn- und Busverkehr nachfrageorientiert und nach betriebswirtschaftlichen Kriterien ausgebaut,
 - der Langsamverkehr konsequent weiter entwickelt,
 - die Umsteigeanlagen (Park+Ride, Bike+Ride, Kiss+Ride, Park+Pool) inklusive Zufahrten schnell ausgebaut,
 - Strassenräume siedlungsverträglich nach dem Koexistenzprinzip gestaltet,
 - in Gemeinden mit hohem Verkehrsaufkommen kommunale Gesamtpläne Verkehr nach § 54a BauG erstellt,
 - der wesensgerechte Einsatz der verschiedenen Verkehrsmittel durch Beratung gefördert (Mobilitätsmanagement).

* Stand gemäss Beschluss des Bundesrats vom 23. August 2017

BESCHLÜSSE

Planungsgrundsätze

- A. Die Verkehrsplanung erfolgt koordiniert mit der Siedlungsentwicklung. Sie erfolgt grenzüberschreitend, langfristig sowie unter der Prämisse der Effizienz und den Anforderungen der Nachhaltigkeit.
- B. Der Eintrag eines Vorhabens in den Richtplan setzt die gesamtheitliche Betrachtung über alle Verkehrsmittel voraus und muss mit der Strategie mobilitätAARGAU übereinstimmen.
- C. Der Kanton richtet die Entwicklung von kantonalen Verkehrsvorhaben zeitgerecht und vorrangig auf die nationale Infrastrukturentwicklung des Bundes aus.
- D. Die Entwicklung des Verkehrsangebots erfolgt abgestimmt mit den übergeordneten Bundesvorgaben und dem Raumkonzept Aargau.
- In Kernstädten, ländlichen Zentren und urbanen Entwicklungsräumen werden die Mobilitätsbedürfnisse flächeneffizient abgewickelt.
 - Entlang der ländlichen Entwicklungsachsen wird die Erreichbarkeit mit MIV und öV gewährleistet. Zudem bestehen attraktive Möglichkeiten, zwischen den Verkehrsmitteln umzusteigen.
 - Die ländlichen Entwicklungsräume werden mittels einer Basiserschliessung an das übergeordnete Netz des MIV und öV angebunden.
- E. Infrastrukturvorhaben werden vorrangig in Räumen mit hoher Mobilitätsnachfrage umgesetzt.
- F. Verkehrsinfrastrukturen werden abgestimmt auf das natürliche und gebaute Umfeld realisiert und unterhalten. Im Siedlungsgebiet werden Strassenräume unter Berücksichtigung der verkehrlichen Funktion der Strassen im Sinne einer hochwertigen Siedlungsentwicklung aufgewertet.
- G. Zur Unterstützung einer nachhaltigen und effizienten Verkehrsmittelwahl und zur Ausnutzung von verkehrlichen Verlagerungspotenzialen in Kernstädten, urbanen Entwicklungsräumen und ländlichen Zentren sowie für Vorhaben von übergeordnetem Interesse und erhöhtem Abstimmungsbedarf kommen Massnahmen des Mobilitätsmanagements zur Anwendung.
- H. Wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte (ESP) sind zweckmässig und effizient mit den dazu am besten geeigneten Verkehrsmitteln koordiniert zu erschliessen und an das übergeordnete Strassennetz anzubinden.
- I. Wohnschwerpunkte (WSP) sind auf die bestehenden und zukünftigen Verkehrskapazitäten abgestimmt. Sie weisen beim Zeitpunkt der Realisierung in Kernstädten und urbanen Entwicklungsräumen mindestens eine öV-Gütekategorie "B" (vgl. Kapitel M 3.1), in ländlichen Zentren und ländlichen Entwicklungsachsen mindestens eine öV-Gütekategorie "C" beziehungsweise eine bestmögliche Fuss- und Veloverkehr-Erreichbarkeit der entsprechenden Haltestelle auf.

- J. Betrieblich-organisatorische Massnahmen im Sinne der Optimierung der Verkehrssysteme (Verkehrsmanagement und Mobilitätsmanagement) sind integrale Bestandteile der Verkehrsinfrastruktur und deren Nutzung. Ziel ist die Optimierung des Bestands und die bessere Wirkung von Ausbaumassnahmen.
- K. Attraktive und durchgängige Verkehrsketten für den Personen- und Güterverkehr sind zu fördern. Dafür sind die nötigen Infrastrukturen koordiniert bereitzustellen.
- L. Die Bedürfnisse der verschiedenen Verkehrsarten werden im Strassenraum aufeinander abgestimmt.
- M. Kanton und Gemeinden nutzen das Potenzial der neuen Mobilitätstechnologien und setzen sich aktiv dafür ein, gute Voraussetzungen für flexible und multifunktionale Mobilitätsangebote zu schaffen.

Planungsanweisungen und örtliche Festlegungen

1. Der Kanton kann für Vorhaben von übergeordnetem Interesse und erhöhtem Abstimmungsbedarf, insbesondere für wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte (ESP) und Wohnschwerpunkte (WSP), in Zusammenarbeit mit den Regionalplanungsverbänden und den Gemeinden übergeordnete, verbindliche Planungsstrategien erarbeiten mit dem Ziel einer effizienten, nachhaltigen und funktionsfähigen Verkehrerschliessung.
2. Die Gemeinden konkretisieren die übergeordnete Planung des Kantons im Rahmen von regionalen Sachplänen und Kommunalen Gesamtplänen Verkehr.
3. Der Kanton setzt sich für eine optimale Anbindung des Kantons Aargau an die übergeordneten und angrenzenden Strassen- und Schienennetze ein. Er arbeitet dafür neben dem Bund mit den Nachbarkantonen und dem grenznahen Ausland zusammen.

ORIGINAL-VERSION
Inhalte gemäss rechtskräftigem Stand

Nationalstrassen

M 2.1

Ausgangslage / Gesetzliche Grundlage / Auftrag

Der Bund stellt die Errichtung eines Netzes von Nationalstrassen und deren Benutzbarkeit sicher; er baut, betreibt und unterhält die Nationalstrassen und trägt die Kosten dafür. Er kann diese Aufgabe ganz oder teilweise öffentlichen, privaten oder gemischten Trägerschaften übertragen.

Art. 83 BV

Die wichtigsten Strassenverbindungen von gesamtschweizerischer Bedeutung werden von der Bundesversammlung zu Nationalstrassen erklärt. Es sind Nationalstrassen erster, zweiter und dritter Klasse zu unterscheiden. Die Nationalstrassen sollen insbesondere eine sichere und wirtschaftliche Abwicklung des Verkehrs gewährleisten.

Art. 1 und 5 Abs. 1 NSG

Sie dienen im Kanton Aargau dem Transitverkehr auf der Nord-Süd-Achse (A2) und der Ost-West-Achse (A1 und A3). Als Hochleistungsstrassen nehmen sie aber auch die Funktion von innerkantonalen Verbindungen und regionalen Umfahrungen wahr. Personen- und Güterverkehr teilen sich die Fahrbahnen.

Über die Ausführung des betrieblichen und des projektfreien baulichen Unterhalts schliesst der Bund mit den Kantonen oder von diesen gebildeten Trägerschaften Leistungsvereinbarungen ab. Der Kanton Aargau beteiligt sich dazu zusammen mit den Kantonen Basel-Landschaft und Solothurn an der öffentlich-rechtlichen Aktiengesellschaft Nationalstrassen Nordwestschweiz (NSNW).

Art. 49a Abs. 2 NSG

Im Sachplan Verkehr wird das Bundesstrassennetz in das Grundnetz (entspricht etwa den bisherigen Nationalstrassen) und ein Ergänzungsnetz (entspricht etwa den bisherigen schweizerischen Hauptstrassen) eingeteilt. Die Nationalstrassen A1, A2, A3, A14 im Kanton Aargau sowie die frühere kantonale T5 zwischen Aarau und dem A1-Anschluss Aarau-Ost sind dem Grundnetz zugeordnet. Der Netzbeschluss des Bundes, welcher im Herbst 2008 in der Vernehmlassung war, sieht eine Übertragung der T5 als A32 ins Eigentum des Bundes vor

Sachplan Verkehr, Teil Programm, 2006, S. 20 ff.

GEÄNDERTE VERSION
Entwurf vom 25.10.2021

Die Kapitel des Sachbereichs M wurden umfassend überarbeitet. Auf die Markierung der geänderten Stellen wurde daher verzichtet. Der Status der aufgeführten Massnahmen (bzgl. Festsetzung, Zwischenergebnis etc.) entspricht dem für den 1. Januar 2022 erwarteten Stand.

Nationalstrassen

M 2.1

Ausgangslage / Gesetzliche Grundlage / Auftrag

Der Bund stellt die Errichtung eines Netzes von Nationalstrassen und deren Benutzbarkeit sicher; er baut, betreibt und unterhält die Nationalstrassen und trägt die Kosten dafür. Er kann diese Aufgabe ganz oder teilweise öffentlichen, privaten oder gemischten Trägerschaften übertragen.

Art. 83 BV

Die wichtigsten Strassenverbindungen von gesamtschweizerischer Bedeutung werden von der Bundesversammlung zu Nationalstrassen erklärt. Es sind Nationalstrassen erster, zweiter und dritter Klasse zu unterscheiden. Die Nationalstrassen sollen insbesondere eine sichere und wirtschaftliche Abwicklung des Verkehrs gewährleisten.

Art. 1 und 5 Abs. 1 NSG

Im Kanton Aargau dienen die Nationalstrassen dem Transitverkehr auf der Nord-Süd-Achse (N2) und der Ost-West-Achse (N1 und N3). Als Hochleistungsstrassen nehmen sie aber auch die Funktion von innerkantonalen Verbindungen und regionalen Umfahrungen wahr.

Im Sachplan Verkehr, Teil Programm stellt der Bund grundsätzlich die Koordination der verschiedenen Verkehrsträger (Strasse, Schiene, Luft, Wasser) sicher. Das Strassennetz gemäss Sachplan definiert Verbindungen von gesamtschweizerischer Bedeutung und deren Infrastrukturen. Dazu gehören im Bereich Strasse die Nationalstrassen und das vom Bund mitfinanzierte Netz der schweizerischen Hauptstrassen.

Sachplan Verkehr

Mit der Annahme des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds-Gesetzes durch Volk und Stände am 12. Februar 2017 erfolgte die Übertragung der T5 Aarau – Aarau Ost (neu als N1R bezeichnet) an den Bund per 1. Januar 2020 (Netzbeschluss).

NAFG

Die Durchgangsstrassenverordnung definiert jene Strassen, die ständig für den Fahrverkehr geöffnet sein müssen und mehrheitlich in der Zuständigkeit der Kantone liegen. Für das Netz der schweizerischen Hauptstrassen gemäss der Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel erhält der Kanton vom Bund Globalbeiträge.

DGSV

MinVV, Anhang 2

Ausgangslage Strassenvorhaben: Festlegungen Sachplan Verkehr

Die Festlegungen des Bundes im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse (SIN) werden im Richtplan als Ausgangslage übernommen. Änderungen und Anpassungen im SIN werden in der Fortschreibung des Richtplans berücksichtigt. SIN

Vorhaben	Objektblatt SIN
PUN ¹ N2/N3 Pratteln – Liestal – Verzweigung Rheinfelden	OB 2.1
Wildtierquerung N3 Möhlin-Wallbach (AG1)	OB 2.2 Rheinfelden – Stein
Erweiterung N14 Buchrain – Verzweigung Rütihof	OB 5.2 Rotkreuz
Erweiterung N1 Wettingen – Dietikon	OB 8.1 Aargau Ost
PUN N1 Wettingen Ost – Dietikon	OB 8.1 Aargau Ost
Abstellplatz N1 Würenlos	OB 8.1 Aargau Ost
Erweiterung N1 Aarau Ost – Verzweigung Birrfeld	OB 8.2 Lenzburg
Abstellplatz N1 Birrhard	OB 8.2 Lenzburg
Wildtierquerung N1 Oftringen (AG17/SO31)	OB 8.3 Oftringen

Mit der Übernahme der N1R durch den Bund, ist dieser auch mitverantwortlich für die Umsetzung des Wildtierkorridors AG6.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrasse

Mit dem ersten Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrasse (STEP NS) im Jahr 2018 wurde für den Aargau das zentrale Vorhaben "6-Spur-Ausbau Aarau Ost – Birrfeld" neu dem Realisierungshorizont 2030 zugewiesen. Damit verbunden ist auch die verbesserte Anbindung der N1R Aarau – Aarau Ost an die N1. STEP NS (Stand 2018)

Dem Realisierungshorizont 2040 wurden mit dem STEP NS folgende Vorhaben zugewiesen:

- N1 / 8-Spur-Ausbau Wettingen – Dietikon,
- N3 / 6-Spur-Ausbau Augst – Rheinfelden.

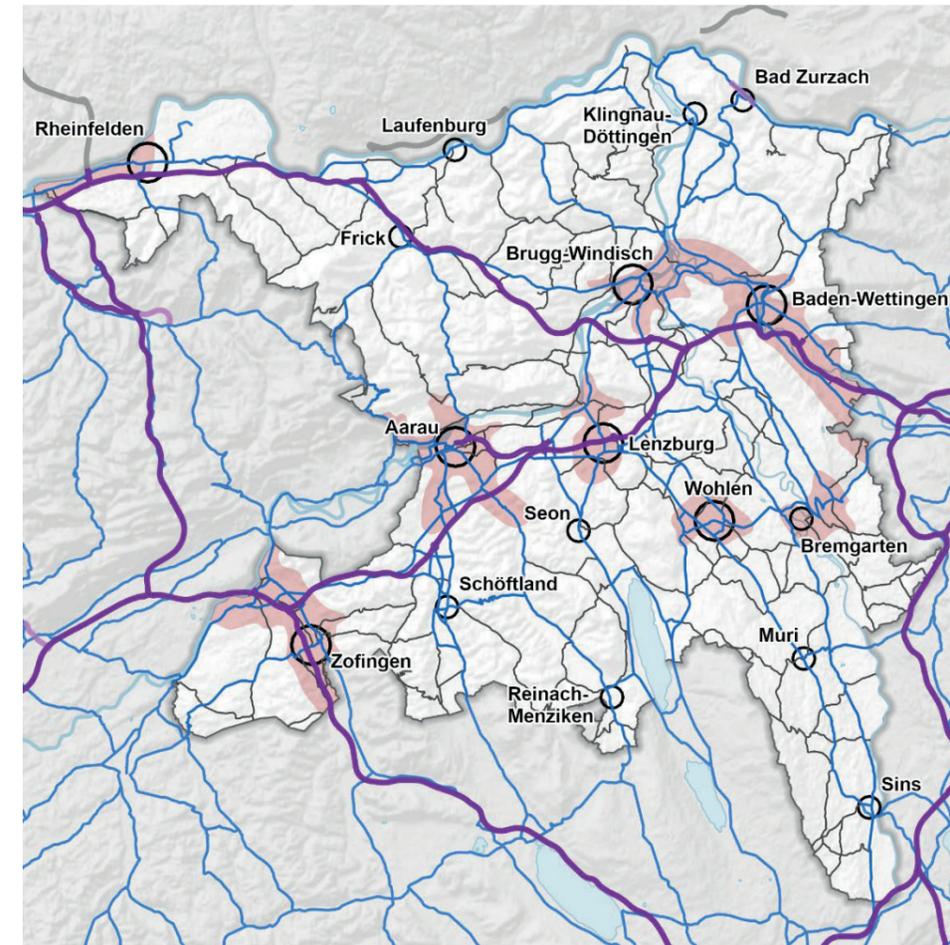
Den weiteren Realisierungshorizonten (nach 2040) sind folgende Vorhaben zugeordnet:

- N1 / 6-Spur-Ausbau Wiggertal – Oftringen,
- N1 / 6-Spur-Ausbau Oftringen – Aarau West,
- N1 / 6-Spur-Ausbau Aarau West – Aarau Ost,
- N1 / Ausbau Birrfeld – Wettingen inkl. 4. Baregggröhre.

Der Kanton wird sich weiterhin dafür einsetzen, dass Engpassbeseitigungen gemäss STEP NS möglichst frühzeitig umgesetzt werden. Insbesondere sind Ausbauvorhaben gegenüber Projekten mit Pannestreifenumnutzung (PUN) zu priorisieren.

¹ PUN = Pannestreifenumnutzung

Nationalstrassen und schweizerische Hauptstrassen



Nationalstrassen und Hauptstrassen	
	Nationalstrasse (Nationale Autobahn und Autostrasse)
	Kantonale Autobahn und Autostrasse
	Hauptstrasse (nach Durchgangsstrassenverordnung)
	Kantonsstrassennetz
	Hochrhein Autobahn (D)
	Kernstadt / Ländliches Zentrum
	Urbaner Entwicklungsraum

Herausforderung

Verschiedene Streckenabschnitte der Nationalstrassen erreichten im Jahr 2009 während mehrerer Tagesstunden ihre Kapazitätsgrenzen. Dies betrifft Abschnitte auf der Ost-West-Achse (A1), der Nord-Süd-Achse (A2 im Wiggertal), beim Rheinübergang westlich von Rheinfelden und in der Nähe von grossen Agglomerationen. Die Überlastung ist insbesondere an den Anschlüssen des Nationalstrassennetzes ausgeprägt. Sie führt zu unerwünschten Auswirkungen auf das Kantonsstrassennetz und hat vermehrt Staubildungen und Unfälle zur Folge. Damit werden die Hochleistungsstrassen auch als regionale Umfahrungen unattraktiv; der Verkehr weicht vermehrt über die Kantons- und Gemeindestrassen aus und belastet die Ortszentren, was zu weiteren Staulagen führt.

Stand / Übersicht

Das Nationalstrassennetz des Kantons Aargau ist grundsätzlich fertig gestellt. Auf Abschnitten oder bei Anschlüssen, welche die Kapazitätsgrenze erreicht haben, sind Ausbauten entweder in Planung oder als Option bis 2025 vorgesehen. Im November 2008 wurde der A1-Halbinschluss Spreitenbach in Betrieb genommen. Ab 2010 wird der Abschnitt zwischen den Verzweigungen A1/A2 Härkingen und Wiggertal auf sechs Fahrstreifen ausgebaut. Der Grosse Rat hat im Januar 2009 die Richtplan-Festsetzung des Ausbaus der A1 vom Wiggertal bis ins Birrfeld auf sechs Fahrspuren und der Anschlüsse beschlossen; die Genehmigung durch den Bund steht noch aus.

Das Verkehrsmanagement ermöglicht eine effizientere Nutzung der bestehenden Infrastruktur. Mit dynamischen Geschwindigkeitsanzeigen und Zuflusssteuerungen bei Autobahneinfahrten wird der Verkehrsfluss auf der Nationalstrasse verbessert, Staubildungen können verhindert werden.

Das Eröffnen von Autobahnen in den Nachbarregionen wirkt sich auf den Aargau aus. Rechtzeitig auf die Eröffnung der zürcherischen Nationalstrasse A3 (Üetlibergtunnel) und A4 (Knonaueramt) im Jahr 2009 wurden auch die Folgemassnahmen realisiert, um die tangierten Dörfer im Aargau zu entlasten und die Umweltbelastung auf den Zufahrtstrecken gering zu halten. Im Oberen Freiamt werden die Auswirkungen auf den Verkehr beobachtet und wo nötig Massnahmen – vor allem zu Gunsten der Verkehrssicherheit und des Verkehrsflusses – ergriffen. Eine äussere Nordumfahrung Zürich, wie sie der Zürcher Kantonsrat 2007 in den Richtplan aufgenommen hat, lehnt der Kanton Aargau ab. Die grenznahe Hochrheinautobahn A98 soll Waldshut bis 2020 nördlich umfahren. Das Kantonsstrassennetz ist auf die Auswirkungen der A98 abzustimmen. Die Weiterführung der A98 Richtung Osten mit Anbindung an das schweizerische Bundesstrassennetz ist noch offen.

Kantonaler Richtplan Zürich, Verkehr, 2007, S. 11

Herausforderung

Verschiedene Streckenabschnitte der Nationalstrassen erreichen während mehrerer Tagesstunden ihre Kapazitätsgrenzen. Dies betrifft Abschnitte auf der Ost-West-Achse (N1), der Nord-Süd-Achse (N2/N3 im Fricktal, N1/N2 im Wiggertal), beim Rheinübergang (N3-A861-A98) westlich von Rheinfelden und im Umfeld grosser Agglomerationen. Die Überlastung ist insbesondere an den Anschlüssen des Nationalstrassennetzes ausgeprägt. Sie führt zu unerwünschten Auswirkungen auf das nachgelagerte Kantonsstrassennetz und hat vermehrt Staubildungen und Unfälle zur Folge. Damit werden die Nationalstrassen auch als regionale Umfahrungen unattraktiv; der Verkehr verbleibt länger und eher auf den Kantons- und Gemeindestrassen und belastet die Ortszentren, was dort zu weiteren Verkehrsüberlastungen führt.

Stand / Übersicht

Zur Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit des Nationalstrassennetzes betreibt der Bund ein nationales Verkehrsmanagement für den täglichen Betrieb und für die Ereignisbewältigung. Das Verkehrsmanagement bezweckt den zuverlässigeren Betrieb der Infrastruktur durch den Einsatz von verkehrsbeeinflussenden oder -steuernden Massnahmen und ermöglicht damit eine effizientere Nutzung der bestehenden Infrastruktur. Mit dynamischen Geschwindigkeitsanzeigen und Zuflusssteuerungen bei Autobahneinfahrten wird der Verkehrsfluss auf der Nationalstrasse verbessert, Staubildungen können reduziert werden.

Die grenznahe Hochrheinautobahn A98 im Bundesland Baden-Württemberg weist zwischen Rheinfelden (D) und Waldshut (D) zwei Netzlücken auf. Der deutsche Bundesverkehrswegeplan sieht die Schliessung der Netzlücken im vordringlichen Bedarf bis 2030 vor. Die durchgehende A98 nördlich des Rheins wird Auswirkungen auf die Rheinübergänge und das angrenzende Kantonsstrassennetz haben. Die verkehrliche Überprüfung der Auswirkungen der durchgehenden A98 bildet die Grundlage für die Planung neuer Rheinübergänge bzw. den Ersatz bestehender Rheinübergänge.

BESCHLÜSSE

Planungsgrundsätze

- A. Der überregionale Durchgangsverkehr ist auf die Nationalstrassen zu lenken. Der Kanton Aargau setzt sich beim Bund dafür ein, dass die Funktions- und Leistungsfähigkeit des Nationalstrassennetzes durch verkehrsbeeinflussende Massnahmen und gezielte Ausbauten erhalten bleibt.
- B. Ein Ausweichen des Verkehrs von Nationalstrassen auf Kantonsstrassen ist vorwiegend mit Massnahmen auf der Nationalstrasse selbst abzuwenden.
(...*)
Die Verkehrsbeeinflussung auf Nationalstrassen ist eng mit den regionalen Verkehrlenkungsmassnahmen abzustimmen, unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf das untergeordnete Netz.
- C. (...*)
- D. Das Kantonsstrassennetz ist auf die Auswirkungen der grenznahen Hochrheinautobahn A98 in Deutschland abzustimmen.
- E. Der Kanton Aargau setzt sich dafür ein, dass die A98 in Deutschland bis zur A50 bei Glattfelden, Kanton Zürich, verlängert wird.
- F. (...*)

* Stand gemäss Beschluss des Bundesrats vom 23. August 2017

BESCHLÜSSE

Planungsgrundsätze

- A. Der überregionale Durchgangsverkehr ist auf die Nationalstrassen zu lenken. Der Kanton Aargau setzt sich beim Bund dafür ein, dass die Funktions- und Leistungsfähigkeit des Nationalstrassennetzes durch verkehrsbeeinflussende Massnahmen und gezielte Ausbauten erhalten bleibt.
- B. Ein Ausweichen des Verkehrs von Nationalstrassen auf Kantonsstrassen ist vorwiegend mit Massnahmen auf der Nationalstrasse selbst abzuwenden. Die Verkehrsbeeinflussung auf Nationalstrassen ist unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf das nachgelagerte Strassennetz eng mit den regionalen Verkehrlenkungsmassnahmen abzustimmen.
- C. Der Kanton Aargau setzt sich dafür ein, dass künftige Nationalstrassenausbauten eine hohe Siedlungs- und Landschaftsverträglichkeit aufweisen und übermässige Beeinträchtigungen im Bestand weiter reduziert werden.

Planungsanweisungen und örtliche Festlegungen

1. Nationalstrassen: Festsetzung

1.1 An der Realisierung der nachfolgenden Ausbau- oder Ergänzungsvorhaben für das Nationalstrassennetz besteht ein hohes kantonales Interesse. Sie sind räumlich abgestimmt und werden festgesetzt:

Richtplan-Gesamtkarte

Nationalstrasse	Vorhaben	Nr.	Planquadrat
A1	6-Streifen-Ausbau ab Verzweigung Wiggertal bis Birrfeld*	20	D8 – I4
A1	Ausbau respektive Neukonzeption der Anschlüsse ab Verzweigung Wiggertal bis Baden-West, d. h. Aarau-West, Aarau-Ost, Lenzburg, Mägenwil und Baden-West sowie Dietikon/Kanton Zürich*	21	D8 – I4

* Die Festsetzung steht unter dem Vorbehalt, dass folgende Rahmenbedingungen eingehalten werden:

- (1) Die Neuanlagen und Ausbauten werden so realisiert, dass sie Siedlungen, Landschaft und Umwelt schonen, die Wohnqualität verbessern und die wirtschaftliche Weiterentwicklung des Kantons unterstützen. Dies erfolgt insbesondere durch:
 - das Vernetzen zerschnittener Siedlungen und Landschaften (unter anderem durch Errichten von Wildtierkorridoren),
 - Lärmschutzmassnahmen, auch bei einem ungünstigen Kosten-Nutzen-Index (KNI). Die Überdeckung der A1 bei Safenwil ist geprüft,
- (2) Die optimale Auslastung der Verkehrskapazitäten mit einem Verkehrsmanagementsystem, abgestimmt mit dem Kanton, ist sichergestellt.
- (3) Die Planung ist mit den Kapazitäten und Folgemassnahmen auf dem untergeordneten Strassennetz sowie dem Ausbau der Nationalstrasse im Limmattal (Kanton Zürich) abgestimmt.
- (4) Eine Etappierung unter abschnittsweiser Verwendung der Abstellstreifen – bei gewährleisteter Verkehrssicherheit – zur raschen Beseitigung der dringlichen Engpässe wird aufgenommen.

2. Nationalstrassen: Zwischenergebnis

2.1 Die folgenden Ausbau- oder Ergänzungsvorhaben für das Nationalstrassennetz werden als Zwischenergebnis in den Richtplan aufgenommen:

Richtplan-Gesamtkarte

Nationalstrasse	Vorhaben	Nr.	Planquadrat
	keine		

3. Nationalstrassen: Vororientierung

3.1 Die nachstehenden Projektideen werden für allfällige spätere Ergänzungen des Nationalstrassennetzes als Vororientierung aufgenommen:

Richtplan-Gesamtkarte

Nationalstrasse	Vorhaben	Nr.	Planquadrat
A1	Anschluss Wynental	22	F6
K110, T5	Aarau, Knoten Suhrenbrücke, Totalumbau	24	F6
A1	Autobahn-Halbanschluss Spreitenbach Richtung Zürich	25	K5
A1	Autobahn-Anschluss Aarau Ost, Aufteilung in zwei Halbanschlüsse	26	G6

Planungsanweisungen und örtliche Festlegungen

1. Vorhaben mit Zubringerfunktion zu den Nationalstrassenanschlüssen auf dem Kantonsstrassennetz haben Priorität bei der Umsetzung.
2. Das Kantonsstrassennetz ist auf die Auswirkungen der grenznahen Hochrheinautobahn A98 in Deutschland abzustimmen.

ORIGINAL-VERSION
 Inhalte gemäss rechtskräftigem Stand

GEÄNDERTE VERSION
 Entwurf vom 25.10.2021

Die Kapitel des Sachbereichs M wurden umfassend überarbeitet. Auf die Markierung der geänderten Stellen wurde daher verzichtet. Der Status der aufgeführten Massnahmen (bzgl. Festsetzung, Zwischenergebnis etc.) entspricht dem für den 1. Januar 2022 erwarteten Stand.

Kantonsstrassen

M 2.2

Ausgangslage / Gesetzliche Grundlage / Auftrag

Das Kantonsstrassennetz und seine Einteilung werden vom Grossen Rat festgelegt. § 83 Abs. 2 BauG

Der Kanton baut, unterhält und betreibt die Kantonsstrassen. Er kann insbesondere bei Innerortsstrecken Teilaufgaben an Gemeinden übertragen. Über Neuanlagen von Kantonsstrassen innerorts oder ausserorts beschliesst der Grosse Rat. § 2 Abs. 1 – 2 StrG

Der Sachplan Verkehr des Bundes definiert das Grund- und Ergänzungsnetz der Strasse. Das Grundnetz entspricht etwa den bisherigen Nationalstrassen. Das Ergänzungsnetz umfasst Strassen ausserhalb des Grundnetzes, welche einen hohen Anteil Fernverkehr bei gleichzeitig mittlerer oder hoher Verkehrsbelastung aufweisen. Es entspricht weitgehend dem bisherigen Netz der schweizerischen Hauptstrassen. Der Bund leistet für die Kantonsstrassen im Ergänzungsnetz pauschale, nicht objektgebundene Beiträge in die kantonale Strassenrechnung. Sachplan Verkehr, Teil Programm, 2006

Der Strassenraum an Kantonsstrassen wird aufgewertet mit dem Ziel, die Siedlungen trotz Verkehrsbelastung als attraktive Orte bei optimierter Funktionalität für alle Benutzenden erlebbar zu machen. Dazu dienen Betriebs- und Gestaltungskonzepte. mobilitätAARGAU, 2006, Strategien

Durch Kosten-Nutzen-Kriterien werden Massnahmen optimiert, welche eine Verflüssigung des Strassenverkehrs anstreben. Die bestmögliche Ausnutzung der bestehenden Strasseninfrastrukturanlagen mittels Verkehrsmanagement (zum Beispiel Telematik) wird durch gezielte bauliche Massnahmen ergänzt.

Der Kanton Aargau erhöht die integrale Sicherheit des Strassenraums.

Gezielte Ausbauten der Strasseninfrastruktur sind sinnvoll (nicht kumulativ), wenn:
 – die Folgen der Verkehrsüberlastung gross sind,
 – die betrieblichen Massnahmen wie Verkehrs- und Mobilitätsmanagement ausgeschöpft sind,
 – die Funktionsfähigkeit des Hauptverkehrsstrassennetzes gewährleistet werden muss, um eine Verflüssigung einerseits und die Entlastung des untergeordneten Strassennetzes andererseits zu erzielen,
 – bessere Voraussetzungen für den öffentlichen Verkehr, den Langsamverkehr oder die kombinierte Mobilität geschaffen werden,
 – die Verkehrssicherheit, der Lärmschutz oder der Ortsbildschutz zu verbessern sind. mobilitätAARGAU, 2006, Strategie Motorisierter Individualverkehr

Kantonsstrassen

M 2.2

Ausgangslage / Gesetzliche Grundlage / Auftrag

Der Grosse Rat legt das Kantonsstrassennetz und seine Einteilung fest. Die Planung von Neuanlagen von Kantonsstrassen erfolgt im Rahmen der Richtplanung. § 3 Abs. 1 StrG

Der Kanton ist für die Planung, Projektierung und den Bau der Kantonsstrassen verantwortlich. Er kann insbesondere bei der Ausführung von Innerortsstrecken Teilaufgaben an Gemeinden oder Private übertragen. § 5 StrG

Das Kantonsstrassennetz im heutigen Umfang ist historisch gewachsen und wurde punktuell aufgrund neuer Vorhaben angepasst. Die Überprüfung des Kantonsstrassennetzes auf Funktionalität und Bedeutung hat gezeigt, dass aufgrund fehlender Netzfunktion rund 15% der Kantonsstrassen von den Gemeinden übernommen werden können. Kantonsstrassen Neuklassierung 2021

Das Kantonsstrassennetz differenziert zwischen einem über- und einem untergeordneten Strassennetz. Diese Einteilung stützt sich auf die Funktion und Bedeutung der Kantonsstrassen ab. Das übergeordnete Strassennetz besteht aus den "Hauptverkehrsstrassen" und den "Regionalverbindungsstrassen". "Lokalverbindungsstrassen" und "Lokalverbindungsstrassen reduziert" bilden das untergeordnete Strassennetz. Die Einteilung orientiert sich an den VSS-Richtlinien SN 640 042 und SN 640 043 (§ 41 BauV):

Übergeordnete Kantonsstrassen	Untergeordnete Kantonsstrassen
HVS: Hauptverkehrsstrassen	RVS: Regionalverbindungsstrassen
LVS: Lokalverbindungsstrassen	LVS red.: Lokalverbindungsstrassen reduziert

Der Strassenraum an kantonalen Ortsdurchfahrten wird aufgewertet mit dem Ziel, die Siedlungen trotz Verkehrsbelastung als attraktive Orte bei optimierter Funktionalität für alle Benutzenden erlebbar zu machen. Dazu dienen Betriebs- und Gestaltungskonzepte. mobilitätAARGAU, 2016

Die bestmögliche Ausnutzung der bestehenden Strasseninfrastrukturanlagen mittels Verkehrsmanagement wird durch gezielte bauliche Massnahmen ergänzt.

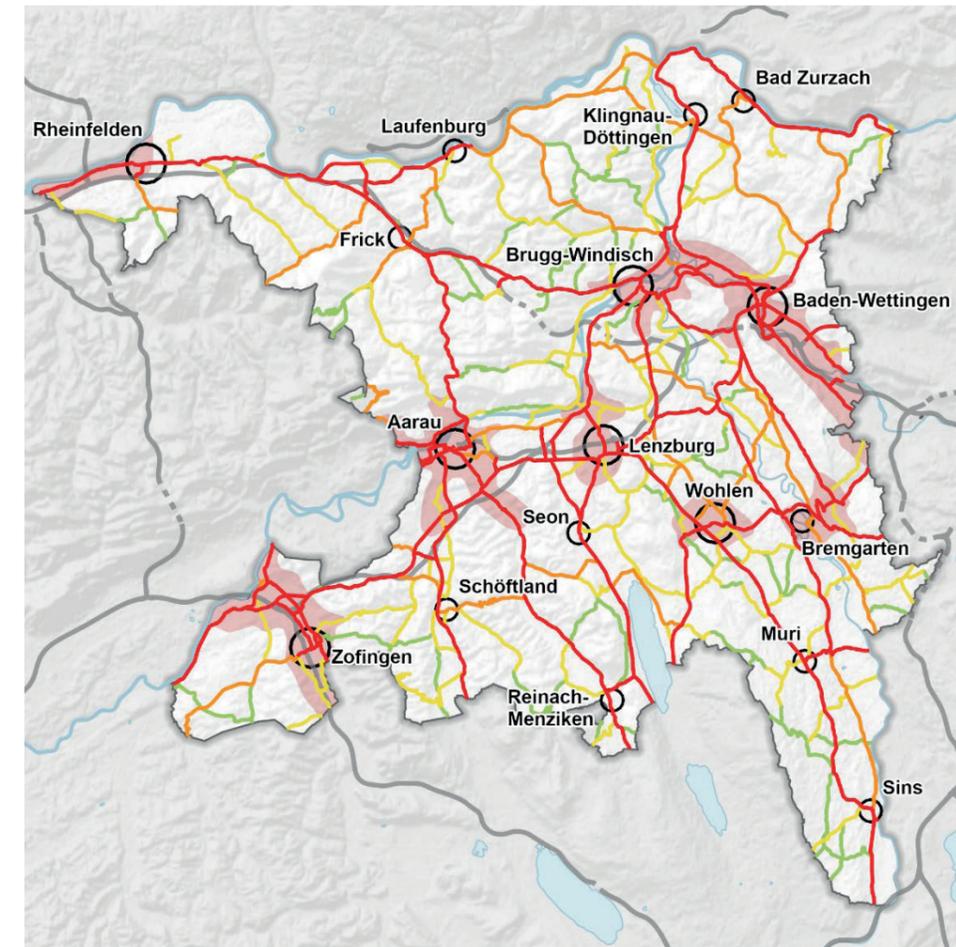
Gezielte Ausbauten der Kantonsstrassen sind sinnvoll, wenn:
 – die Folgen der Verkehrsbelastung gross sind,
 – die betrieblichen Massnahmen wie Verkehrs- und Mobilitätsmanagement ausgeschöpft sind,
 – die Funktionsfähigkeit des Strassennetzes gewährleistet werden muss, um den Verkehrsfluss auf dem übergeordneten Kantonsstrassennetz (HVS und RVS) zu sichern,
 – bessere Voraussetzungen für den öffentlichen Verkehr, den Fuss- und Veloverkehr oder die kombinierte Mobilität geschaffen werden.

Ausgangslage Strassenvorhaben: Festlegungen Kantonsstrassennetz

Das Kantonsstrassennetz¹ wird vom Grossen Rat beschlossen und im Richtplan als Ausgangslage übernommen. Anpassungen des Kantonsstrassennetzes durch den Grossen Rat werden im Richtplan fortgeschrieben.

Kantonsstrassennetz

Kantonsstrassennetz



Kantonsstrassennetz	
	Hauptverkehrsstrasse (HVS)
	Regionalverbindungsstrasse (RVS)
	Lokalverbindungsstrasse (LVS)
	Lokalverbindungsstrasse reduziert (LVSred)
	Nationalstrassennetz / Hochrheinautobahn (D)
	Kernstadt / Ländliches Zentrum
	Urbaner Entwicklungsraum

¹ Das Kantonsstrassennetz ist als Onlinekarte im Geoportal des Kantons Aargau verfügbar.

Herausforderung

Die Verkehrszunahme auf weiten Teilen des übergeordneten Kantonsstrassennetzes führt zunehmend zu einer Verschärfung der Kapazitätsengpässe auf verschiedenen Streckenabschnitten und an Knoten. Als Konsequenz können die Hauptverkehrsstrassen ihre Funktionen des Durchleitens und Verbindens nicht mehr uneingeschränkt erfüllen. Dabei entstehen Behinderungen bis hin zu längeren Staus und infolge davon unerwünschter Ausweichverkehr in das untergeordnete Netz. Aufgrund der knappen räumlichen Verhältnisse sowie der beschränkten finanziellen Mittel sind dem Netzausbau Grenzen gesetzt.

Das heutige Kantonsstrassennetz ist historisch gewachsen. Es wurde punktuell aufgrund neuer Vorhaben angepasst. Das heutige Netz entspricht nicht mehr einheitlichen Kriterien. So bestehen unter anderem zahlreiche Parallelführungen. Daher ist eine gesamtheitliche Überprüfung des Kantonsstrassennetzes im Verlaufe der nächsten Richtplanperiode angezeigt.

Stand / Übersicht

Aufgrund seiner dezentralen Siedlungsstruktur ist der Aargau auf ein angemessenes Kantonsstrassennetz angewiesen. Alle Aargauer Gemeinden sind – teilweise mehrfach – an das Kantonsstrassennetz angebunden. Die Hauptaufgaben im Kantonsstrassenbau sind neben der Werterhaltung der Strassenanlagen eigentliche Verkehrssanierungen. Dabei stehen die Verbesserung der Siedlungsqualität und der Verkehrssicherheit im Vordergrund. Zu sanierende Ortsdurchfahrten werden auf der Basis von Betriebs- und Gestaltungskonzepten erneuert.

Da die Verkehrskapazitäten aus ökonomischen und ökologischen Überlegungen nicht beliebig erweiterbar sind, strebt der Kanton die optimale Ausnutzung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur an. Dazu dienen insbesondere regional abgestimmte Verkehrsmanagementkonzepte. Zudem beeinflusst der Kanton die Nachfrage nach weiterer Verkehrskapazität durch die raumplanerische Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung.

Das Kantonsstrassennetz wird nach der Definition der VSS-Richtlinien in die Klassen Hauptverkehrsstrassen und Verbindungsstrassen eingeteilt. Die Kompetenz dazu liegt beim Grossen Rat.

Für die folgenden in Diskussion stehenden Vorhaben sind noch weitere Abklärungen erforderlich. Ein Entscheid über die Aufnahme in den Richtplan erfolgt zu einem späteren Zeitpunkt.

Gemeinde(n)	Vorhaben
Aarau	Westtangente Aarau Wöschnau–Distelberg (mit Tunnel)
Aarau	Nordtangente
Mägenwil, Wohlenschwil	Nord-Umfahrung
Mellingen	Süd-Umfahrung (Tunnel)
Muri, Aristau	Verlängerung Birri – Muri
Oberkulm, Schöftland	Verbindung Oberes Wynental – Suhrental (Tunnel)
Villigen	Ost-Umfahrung

Richtplan-Teilkarte M 2.2

BVU (2009): Ortsdurchfahrten – Anleitung zu attraktiven Kantonsstrassen im Siedlungsgebiet

VSS-Richtlinien: SN 640 040b bis SN 640 043

Herausforderung

Die Verkehrszunahme auf weiten Teilen des übergeordneten Kantonsstrassennetzes führt zunehmend zu einer Verschärfung der Kapazitätsengpässe in den Hauptverkehrszeiten auf verschiedenen Streckenabschnitten und an Knoten. Als Konsequenz können die Strassen des übergeordneten Kantonsstrassennetzes ihre Funktionen des Durchleitens und Verbindens nicht mehr uneingeschränkt erfüllen. Dabei entstehen Behinderungen bis hin zu längeren Staus und infolge davon unerwünschter Ausweichverkehr auf das untergeordnete Strassennetz. Aufgrund der knappen räumlichen Verhältnisse sowie der beschränkten finanziellen Mittel sind dem Netzausbau Grenzen gesetzt.

Stand / Übersicht

Alle Aargauer Gemeinden sind an das Kantonsstrassennetz angebunden. Die Hauptaufgaben im Kantonsstrassenbau sind die Funktionserhaltung des übergeordneten Strassennetzes und die Werterhaltung der Infrastruktur per se. Dabei stehen die Verbesserung der Siedlungsqualität und der Verkehrssicherheit im Vordergrund.

Da die Verkehrskapazitäten aus ökonomischen und ökologischen Überlegungen nicht beliebig erweiterbar sind, strebt der Kanton die optimale Ausnutzung der bestehenden Infrastruktur an. Dazu dienen insbesondere regional abgestimmte Verkehrsmanagementkonzepte. Zudem kann der Kanton die Nachfrage nach weiterer Verkehrskapazität durch die raumplanerische Abstimmung von Siedlung und Verkehr beeinflussen.

BESCHLÜSSE

Planungsgrundsätze

- A. Der Kanton richtet den Bau und Unterhalt der Kantonsstrassen auf folgende Ziele aus:
- Erhalten der Funktionsfähigkeit der Hauptverkehrs- und Verbindungsstrassen,
 - Aufwertung und Gestaltung von Ortsdurchfahrten nach dem Koexistenzprinzip,
 - Entlasten der historischen Ortskerne,
 - Werterhalt und Betriebssicherheit,
 - optimales Ausnützen der Verkehrsinfrastruktur durch Massnahmen des Verkehrsmanagements,
 - Abstimmen MIV/öV/LV und Förderung der Kombination der verschiedenen Verkehrsträger,
 - Förderung des öV und des LV, insbesondere in den Agglomerationen und in den ländlichen Entwicklungsachsen,
 - Gewährleistung der Fahrplanstabilität des strassengebundenen öV,
 - Erhöhen der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden,
 - Beschränken der Belastungen für Bevölkerung und Umwelt sowie möglichst geringe Beeinträchtigung des Landschaftsbilds, der Lebensraumvernetzung und der Fruchtfolgefleichen,
 - Optimieren des Mitteleinsatzes.
- B. Festsetzungen und Einstufungen von Vorhaben als Zwischenergebnis erfordern eine gesamtheitliche, alle relevanten Wirkungen umfassende Beurteilung im Sinne der Nachhaltigkeit.
- C. Der Kanton reduziert beziehungsweise kompensiert Auswirkungen von Strassenbauten mit flankierenden Massnahmen. Eine Abwägung nach den Kriterien der Nachhaltigkeit hat zu erfolgen.
- D. Der Kanton verbessert in den Agglomerationen mittels betrieblichen Massnahmen den Verkehrsablauf für MIV, öV und LV (Verkehrsmanagement).
- E. Der Kanton fördert im Rahmen von Bau, Betrieb und Unterhalt der Kantonsstrassen die Information der Verkehrsteilnehmenden, auch in Zusammenarbeit mit den Gemeinden (Mobilitätsmanagement).
- F. Die Massnahmen im Bereich der Kantonsstrassen werden mit den Agglomerationsprogrammen Verkehr und Siedlung abgestimmt.
- G. Der Kanton Aargau überprüft periodisch die Übergänge über den Rhein hinsichtlich ihrer Netzfunktion und löst entsprechende Anpassungen aus, sofern dies die Funktionalität erfordert.
- H. Ausbau- und Sanierungsprojekte innerhalb eines engeren Projektperimeters von bestehenden Strassen werden nicht im Richtplan aufgeführt.

BESCHLÜSSE

Planungsgrundsätze

- A. Der Kanton richtet die Planung, den Bau und Unterhalt der Kantonsstrassen auf folgende Ziele aus:
- Die Funktionalität des Kantonsstrassennetzes ist zu gewährleisten.
 - Vorhaben auf dem übergeordneten Strassennetz sind gegenüber dem untergeordneten Strassennetz zu priorisieren.
 - Der Verkehr ist auf dem übergeordneten Strassennetz zu bündeln.
 - Der Verkehrsfluss auf dem übergeordneten Strassennetz ist sicherzustellen.
 - Auf dem übergeordneten Strassennetz sind verlässliche Reisezeiten für den MIV und den öV zu gewährleisten.
 - Der Ausbaustandard der Kantonsstrassen erfolgt differenziert nach Einteilung bzw. Funktion und Bedeutung der Strassen.
 - Im untergeordneten Strassennetz steht der Substanzerhalt vor dem Ausbau im Vordergrund.
- B. Der Kanton reduziert beziehungsweise kompensiert nachteilige Auswirkungen von Strassenbauten mit flankierenden Massnahmen.

Planungsanweisungen und örtliche Festlegungen**1. Kantonsstrassennetz: Festsetzung**

1.1 Das Kantonsstrassennetz ist eingeteilt in Hauptverkehrs- und Verbindungsstrassen. Der Kanton überprüft periodisch die Einteilung sowie die Funktionalität des Kantonsstrassennetzes.

Richtplan-Teilkarte M 2.2

2. Kantonsstrassen: Festsetzung

2.1 An der Realisierung der Vorhaben für die Entwicklung des Kantonsstrassennetzes besteht ein kantonales Interesse. Folgende Vorhaben werden festgesetzt:

Richtplan-Gesamtkarte

Gemeinde(n)	Vorhaben	Nr.	Planquadrat
Bad Zurzach	Ost-Umfahrung	47	I1
Brugg, Windisch	Südwestumfahrung Brugg	61	H4
Brugg, Windisch	Zentrumsentlastung Brugg-Windisch, inklusive Massnahmen der Weiterentwicklung / Optimierung des benachbarten Kantonsstrassennetzes	105	H3 – H4
Lenzburg	Verbindungsspange Hornerfeld	76	H6
Mellingen	neuer Reussübergang	21	I5
Mellingen	Umfahrung, Birrfeldstrasse bis Lenzburgerstrasse	37	I5
Rothrist	Wiggertalstrasse Abschnitt Nord	50	C7 – D8
Sins	Südwest-Umfahrung	40	K10
Suhr, Oberentfelden, Gränichen	Verkehrsinfrastruktur-Entwicklung Raum Suhr VERAS (Bernstrasse Ost K235 bis Suhrentalstrasse K108 mit Anschluss Gränicherstrasse K242) ¹	111	F6

¹ Mit der Realisierung des Vorhabens Verkehrsinfrastruktur-Entwicklung Raum Suhr VERAS reduziert sich die festgesetzte Fruchtfolgefläche (L 3.1) im Projektperimeter um maximal 3,5 ha. Die definitive, räumliche Umsetzung erfolgt im Rahmen der Realisierung als Fortschreibung.

Planungsanweisungen und örtliche Festlegungen

1. Der Kanton Aargau überprüft periodisch die Übergänge über den Rhein hinsichtlich ihrer Netzfunktion und löst entsprechende Anpassungen aus, sofern dies die Funktionalität erfordert.

2. Kantonsstrassen: Festsetzung

2.1 An der Realisierung der Vorhaben für die Entwicklung des Kantonsstrassennetzes besteht ein kantonales Interesse. Folgende Vorhaben sind festgesetzt:

Richtplan-Gesamtkarte

Gemeinde(n)	Vorhaben	Nr.	Planquadrat
Bad Zurzach	Ost-Umfahrung	47	I1
Brugg, Windisch	Zentrumsentlastung Brugg/Windisch, inklusive Massnahmen der Weiterentwicklung/Optimierung des benachbarten Kantonsstrassennetzes	105	H3-H4
Brugg, Windisch	Südwestumfahrung Brugg	61	H4
Lenzburg	Verbindungsspange Hornerfeld	76	H6
Mellingen	Neuer Reussübergang	21	I5
Mellingen	Umfahrung, Birrfeldstrasse bis Lenzburgerstrasse	37	I5
Rothrist	Wiggertalstrasse (Abschnitt Nord)	50	C7-D8
Sins	Südwestumfahrung	40	K10
Suhr, Oberentfelden, Gränichen	Verkehrsinfrastruktur-Entwicklung Raum Suhr VERAS (Bernstrasse Ost K235 bis Suhrentalstrasse K108 mit Anschluss Gränicherstrasse K242) ¹	111	F6

¹ Mit der Realisierung des Vorhabens Verkehrsinfrastruktur-Entwicklung Raum Suhr VERAS reduziert sich die festgesetzte Fruchtfolgefläche (L 3.1) im Projektperimeter um maximal 3,5 ha. Die definitive, räumliche Umsetzung erfolgt im Rahmen der Realisierung als Fortschreibung.

3. Kantonsstrassen: Zwischenergebnis

3.1 An der Trasseefreihaltung für allfällige spätere Ergänzungen des Kantonsstrassennetzes besteht ein kantonales Interesse. Folgende Vorhaben werden als Zwischenergebnis aufgenommen:

Richtplan-Gesamtkarte

Gemeinde(n)	Vorhaben	Nr.	Planquadrat
Aarburg, Rothrist	neue Aarebrücke	30	C7
Baden	Brückenkopf Ost – Niveaufreie Entflechtung	85	J4
Baden, Wettingen	Zentrumsentlastung Baden, Variante West mit Anschluss Mellingerstrasse mit Ergänzungsstrategie FRV ¹ (inklusive neue Limmatbrücke Baden-Wettingen) oder Zentrumsentlastung Baden, Variante West ohne Anschluss Mellingerstrasse mit Ergänzungsstrategie FRV (inklusive neue Limmatbrücke Baden-Wettingen)	107	I4 – J4
Baden, Wettingen	Zentrumsentlastung Baden, Variante Martinsbergtunnel mit Ergänzungsstrategie FRV (inklusive neue Limmatbrücke Baden-Wettingen)	108	I4 – J4
Lenzburg – Wohlen	Vierspurausbau Bünztalstrasse	35	H6 – I7
Möriken-Wildegg	Umfahrung Wildegg	49	G5
Untersiggenthal, Obersiggenthal, Baden	Baldeggtunnel mit Umfahrung Untersiggenthal	48	I3 – I4
Wohlen	Süd-Umfahrung	46	I7 – J7
Zofingen	K104 Niveauübergangssanierung Nationalbahn	83	D8

¹ FRV = Fuss- und Radverkehr

4. Kantonsstrassen: Vororientierung

4.1 Die nachstehenden Projektideen werden für allfällige spätere Ergänzungen des Kantonsstrassennetzes als Vororientierung aufgenommen:

Richtplan-Gesamtkarte

Gemeinde(n)	Vorhaben	Nr.	Planquadrat
Aarburg	Wiggertalstrasse Abschnitt Nord	99	C7 – D8
Aristau	Nord-Umfahrung Birri	86	K8
Dottikon	West-Umfahrung	75	H6
Fislisbach	West-Umfahrung	72	I4 – I5
Hendschiken	K388 / 389, Sanierung Niveauübergang (Variante "Schwarester")	63	H6
Kaiseraugst, Augst	Umfahrung	84	A3
Koblenz, Waldshut	neuer Rheinübergang Koblenz Ost	97	I1
Schafisheim	Ost-Umfahrung	102	G6 – H7
Seon	Nordspange	103	G6
Seon	Ost-Umfahrung	104	G6
Sins	Nordwest-Umfahrung	87	K10
Sisseln	neuer Rheinübergang	66	E2
Untersiggenthal, Würenlingen	West-Umfahrung Siggenthal-Station	69	I3
Würenlingen	Verlegung K113	100	I2 – I3

3. Kantonsstrassen: Zwischenergebnis

3.1 An der Trasseefreihaltung für allfällige spätere Ergänzungen des Kantonsstrassennetzes besteht ein kantonales Interesse. Folgende Vorhaben sind als Zwischenergebnis aufgenommen:

Richtplan-Gesamtkarte

Gemeinde(n)	Vorhaben	Nr.	Planquadrat
Aarburg, Rothrist	Neue Aarebrücke	30	C7
Baden	Brückenkopf Ost – Niveaufreie Entflechtung	85	J4
Baden, Wettingen	Zentrumsentlastung Baden, Variante West mit Anschluss Mellingerstrasse mit Ergänzungsstrategie FVV (inklusive neue Limmatbrücke Baden-Wettingen) oder Zentrumsentlastung Baden, Variante West ohne Anschluss Mellingerstrasse mit Ergänzungsstrategie FVV (inklusive neue Limmatbrücke Baden-Wettingen)	107	J4
Baden, Wettingen	Zentrumsentlastung Baden, Variante Martinsbergtunnel mit Ergänzungsstrategie FVV (inklusive neue Limmatbrücke Baden-Wettingen)	108	I4, J4
Lenzburg-Wohlen	Vierspurausbau Bünztalstrasse	35	H6-I7
Möriken-Wildegg	Umfahrung Wildegg	49	G5
Untersiggenthal, Obersiggenthal, Baden	Baldeggtunnel mit Umfahrung Untersiggenthal	48	I3-I4
Wohlen	Süd-Umfahrung	46	I7-J7
Zofingen	K104 Niveauübergangssanierung Nationalbahn	83	D8

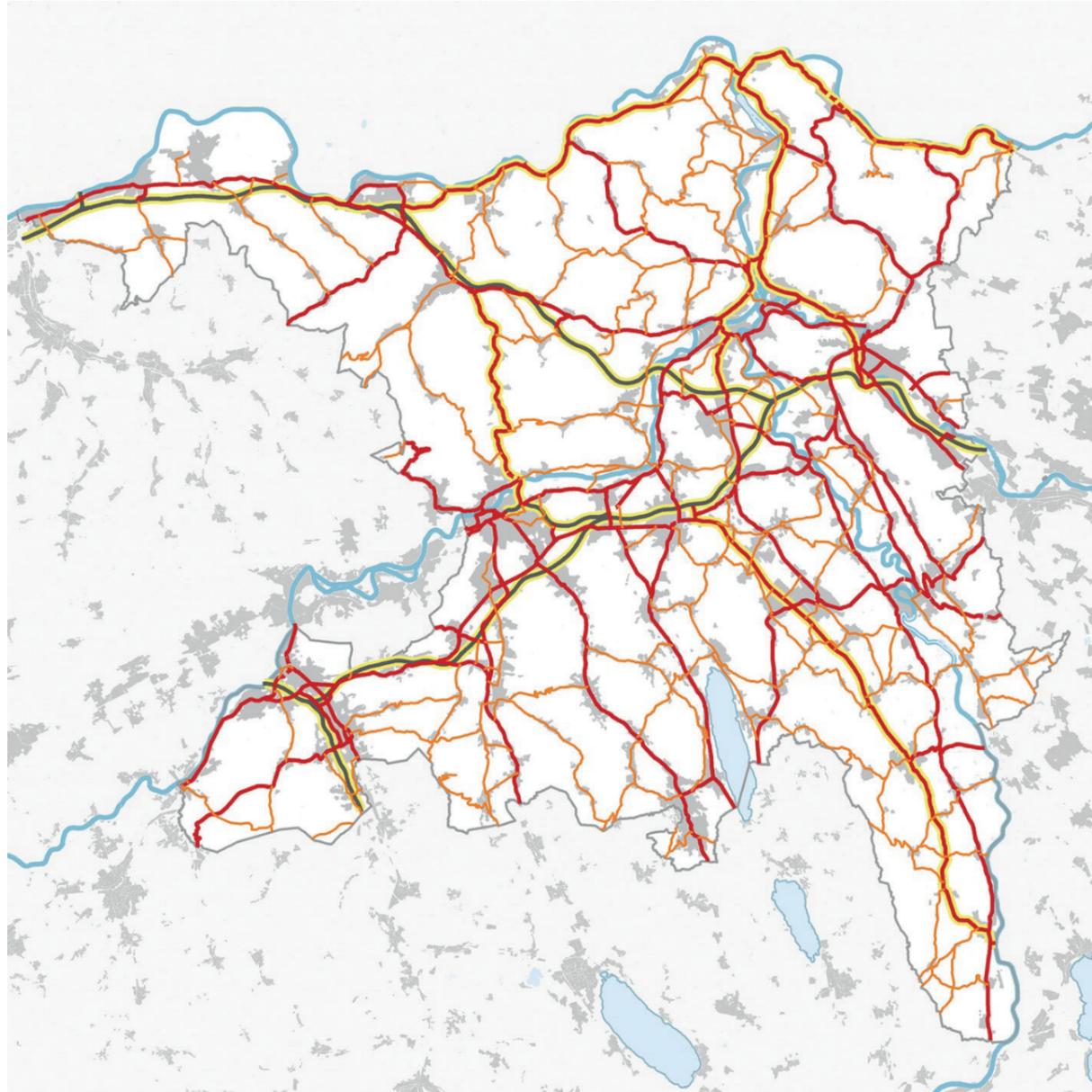
4. Kantonsstrassen: Vororientierung

4.1 Die nachstehenden Projektideen sind für allfällige spätere Ergänzungen des Kantonsstrassennetzes als Vororientierung aufgenommen:

Richtplan-Gesamtkarte

Gemeinde(n)	Vorhaben	Nr.	Planquadrat
Aarburg	Wiggertalstrasse Abschnitt Nord	99	C7-D8
Aristau	Nord-Umfahrung Birri	86	K8
Dottikon	West-Umfahrung	75	H6
Fislisbach	West-Umfahrung	72	I4-I5
Hendschiken	K388/399, Sanierung Niveauübergang (Variante «Schwarester»)	63	H6
Kaiseraugst, Augst	Umfahrung	84	A3
Koblenz, Waldshut	Neuer Rheinübergang Koblenz Ost	97	I1
Schafisheim	Ost-Umfahrung	102	G6-H7
Seon	Nordspange	103	G6
Seon	Ost-Umfahrung	104	G6
Sisseln	Neuer Rheinübergang	66	E2
Untersiggenthal, Würenlingen	West-Umfahrung Siggenthal Station	69	I3
Würenlingen	Verlegung K113	100	I2-I3

Richtplan-Teilkarte M 2.2 Kantonsstrassennetz



Ausgangslage	Richtplanaussage	
		Kantonsstrassennetz
		Hauptverkehrsstrasse (HVS)
		Hauptverkehrsstrasse (HVS) Tunnel
		Verbindungsstrasse (VS)
		Sachplan Verkehr Bund¹
		Grundnetz innerhalb des Kantons
		Ergänzungnetz innerhalb des Kantons
		Siedlungsgebiet

¹ Stand Bericht Vernehmlassung zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz (SR 725.113.11) vom 09. 05. 2008

ORIGINAL-VERSION
Inhalte gemäss rechtskräftigem Stand

Angebotsqualität des öffentlichen Verkehrs

M 3.1

Ausgangslage / Gesetzliche Grundlage / Auftrag

Der Kanton fördert zusammen mit den Gemeinden den öffentlichen Verkehr im Interesse einer nachhaltigen Umwelt-, Energie-, Wirtschafts- und Siedlungspolitik sowie einer guten Erschliessung aller Gebiete. Er soll ein ausreichendes Angebot gewährleisten.

§ 1 Abs. 2 ÖVG

Planungen im öffentlichen Verkehr erfolgen immer im Zusammenspiel von Angebot, Rollmaterial und Infrastruktur. Die vorhandene Infrastruktur und das eingesetzte Rollmaterial ermöglichen ein bestimmtes Angebot. Um Angebotsverbesserungen umzusetzen, kann das Anpassen der Infrastruktur (zum Beispiel eine zusätzliche Doppelspurinsel) und/oder anderes Rollmaterial (zum Beispiel mit schnellerer Beschleunigung) notwendig sein. Nur aus dieser sorgfältigen Abstimmung entsteht ein bedürfnisgerechtes, wirtschaftliches und damit auch finanzierbares öV-System. Ziel ist es, die Investitionen dort zu tätigen, wo das investierte Geld einen ausgewogenen und nachhaltigen Nutzen bringt.

Mehrjahresprogramm öV,
2007, S. 33

Infrastrukturseitige Anpassungen haben meist langfristigen Charakter und binden grössere Mittel. Durch Investitionen in Infrastrukturen und Rollmaterial können optimierte, kostengünstige Angebotskonzepte umgesetzt und die jährlichen Abgeltungen minimiert werden. Die Abgeltungen für Angebote im öffentlichen Verkehr sind dabei stark von den Personalkosten geprägt, die den Hauptanteil an den Gesamtkosten ausmachen.

Neben den Angeboten im öffentlichen Verkehr übernimmt auch die Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger eine wichtige Funktion. Durch Vernetzen können die ländlichen Räume an die gut mit dem öV erschlossenen Entwicklungsachsen angebunden werden. Die erwünschten Angebote zur Verbesserung der kombinierten Mobilität lösen Infrastrukturprojekte wie Anlagen für Park+Ride, Bike+Ride oder Kiss+Ride (Bringen und Abholen an der öV-Haltestelle) aus.

Die Gestaltung des Angebots und die Umsetzung von Infrastrukturvorhaben im öffentlichen Verkehr basierten in den letzten Jahren massgeblich auf der kantonalen Richtplanung vom 17. Dezember 1996. Zahlreiche in der Richtplanung 1996 aufgezeigte Massnahmen wurden umgesetzt. Wichtigster Meilenstein war die Einführung von Bahn 2000, 1. Etappe im Dezember 2004.

Die Richtplanung ist Teil eines umfassenden Regelwerks zum öffentlichen Verkehr. Folgende Tabelle zeigt eine Übersicht der wichtigsten Instrumente auf der Ebene des Bundes und des Kantons Aargau.

GEÄNDERTE VERSION
Entwurf vom 25.10.2021

Die Kapitel des Sachbereichs M wurden umfassend überarbeitet. Auf die Markierung der geänderten Stellen wurde daher verzichtet. Der Status der aufgeführten Massnahmen (bzgl. Festsetzung, Zwischenergebnis etc.) entspricht dem für den 1. Januar 2022 erwarteten Stand.

Öffentlicher Verkehr – Angebot

M 3.1

Ausgangslage / Gesetzliche Grundlage / Auftrag

Der Kanton fördert zusammen mit den Gemeinden den öffentlichen Verkehr im Interesse einer nachhaltigen Umwelt-, Energie-, Wirtschafts- und Siedlungspolitik sowie einer guten Erschliessung aller Gebiete. Er soll ein ausreichendes Angebot gewährleisten.

§1 Abs. 1 ÖVG

Der Richtplan ist Teil eines umfassenden Regelwerks zum öffentlichen Verkehr des Bundes und des Kantons. Die Beschlüsse zum öV-Angebot sind abgestimmt auf die Strategie mobilitätAARGAU sowie auf das Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr.

mobilitätAARGAU 2016
und MJP öV 2020

Die Ausgestaltung des Fernverkehrsangebots inkl. Haltepolitik ist Sache des Transportunternehmens. Der Bund gibt im Rahmen der Konzessionserteilung, die in der Regel über 10 Jahre läuft, die Minimalerschliessung vor. Der Fernverkehr wird nach marktwirtschaftlichen Kriterien geführt, das heisst die Angebote sind kostendeckend zu betreiben.

Angebot Fernverkehr

Im Regionalverkehr (S-Bahn, Tram und Bus) ist der Kanton Aargau gemeinsam mit dem Bund und den Nachbarkantonen in der Rolle des Bestellers. Der Kanton kann seine Vorgaben durchsetzen, da er gemeinsam mit dem Bund und den Nachbarkantonen die Angebote bestellt und finanziert. Grenzen der Realisierung werden jedoch vor allem im Schienenverkehr durch die knappen Knoten- und Streckenkapazitäten gesetzt.

Angebot Regionalverkehr

Die Entwicklung des Bahnangebots im Kanton Aargau wird geprägt durch die Strategischen Entwicklungsprogramme STEP 2025 und STEP 2035, die beide auf der gesetzlichen Grundlage der Finanzierung des Ausbaus der Bahninfrastruktur (FABI) erarbeitet wurden. Den Entwicklungsschritten STEP 2025 und STEP 2035 werden in den Jahren 2040 ff. weitere Ausbauschritte mit Infrastruktur- und Angebotselementen im Aargau folgen.

FABI und STEP

Instrumente Bund Inhalt

Verschiedene Spezialgesetze regeln den öffentlichen Verkehr auf Schiene und Strasse:

Eisenbahngesetz, EBG	Infrastrukturkonzession; Konzession und Netzzugang; Aufsicht; Planung, Bau und Betrieb; Zusammenarbeit zwischen den Bahnen; Finanzierung der Infrastruktur; Trennung von Verkehr und Infrastruktur
Bundesgesetz über die Schweizerischen Bundesbahnen, SBBG	Zweck und Unternehmungsgrundsätze; Leistungsvereinbarung und Zahlungsrahmen; Organe und Verantwortlichkeit
Transportgesetz, TG	Transportpflicht; Fahrpläne; Bedienung der Stationen; Tarife
Personenbeförderungsgesetz, PBG	Personenbeförderungsregal; Grundpflichten der Unternehmen; Personentransportvertrag; bestelltes Verkehrsangebot
Bundesgesetz über die Lärmsanierung der Eisenbahnen	Massnahmen mit Prioritäten
Sachplan Verkehr	Ziele der Infrastrukturpolitik, Rahmenbedingungen für Angebotskonzepte im öV, Anforderungen für Netze und Anlagen

Instrumente

Kanton Aargau Inhalt

Gesetz über den öffentlichen Verkehr (ÖVG)	Grundlagen und Ziele; Verkehrsbereiche und -massnahmen; Finanzierung und Organisation
Dekret über die Beteiligung von Kanton und Gemeinden an den Kosten des öffentlichen Verkehrs (ÖVD)	Beteiligung der Gemeinden an den Abgeltungen des Kantons; Beteiligung des Kantons an den Sonderleistungen
RP, H 2.3	Förderung des öffentlichen Verkehrs in den Agglomerationen; Basisangebot öV und kombinierte Mobilität im ländlichen Raum
mobilitätAARGAU, 2006	Gesamtverkehrsstrategie; Hauptausrichtungen; Strategien öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität
Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung, 2007	Ziele und Massnahmen zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr in den Agglomerationen; Grundlage für die Geltendmachung von Bundesbeiträgen aus dem Infrastrukturfonds
Mehrjahresprogramm öV, 2007	Mittelfristige Gesamtplanung für den öV; Ziele und Entwicklungen; Kosten und Finanzierung

Herausforderung

Das SBB-Netz hat an einigen Stellen die Kapazitätsgrenzen erreicht. Hauptengpässe sind die Heitersberglinie, die Juraquerung (Bözberglinie) und der Streckenabschnitt Aarau–Däniken. In Einzelfällen hat dies bereits zur Verdrängung des Regionalverkehrs geführt. Zusätzliche Fernverkehrs- und Regionalzüge sind auf dem Hauptstreckennetz in Ost-West- und Nord-Süd-Richtung nur noch beschränkt und in Konkurrenz zum Güterverkehr möglich. Überdies besteht in folgenden Bereichen des öffentlichen Verkehrs Handlungsbedarf:

- wegen starker Fahrplanvernetzung können nicht sämtliche Anschlüsse sichergestellt werden,
- eingeschränkte Fahrplangestaltungsmöglichkeiten, insbesondere auf Einspurstrecken,
- Gefahr der Umlagerung des Regionalverkehrs von der Schiene auf die Strasse wegen fehlender Schienenkapazitäten (hohe Belastung durch nationalen und internationalen Personen- und Güterverkehr),
- Behinderung des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs durch Überlastung der Strassen und Stau,
- Fahrgastinformation und Anschlussicherung entsprechen nicht den aktuellen Bedürfnissen der Kunden (erfordert den Einsatz von neuen Informations- und Kommunikationstechnologien),
- hoher Finanzbedarf für Angebotsbestellungen (Abgeltung ungedeckter Betriebskosten) und für Infrastrukturausbauten,
- Lärmprobleme wegen Einsatz von nicht lärmsaniertem Rollmaterial.

Stand / Übersicht

Die Entwicklung der Schieneninfrastruktur und des Bahnangebots im Kanton Aargau wird massgebend von übergeordneten Vorhaben des Bundes und der SBB geprägt:

- NEAT: Ende 2007 wurde der Lötschberg-Basistunnel in Betrieb genommen. Die Fahrzeiten aus dem Kanton Aargau ins Wallis wurden dadurch massiv verkürzt. Die Eröffnung des Gotthard-Basistunnels ist für 2016/2017 geplant.
- Anschluss der Schweiz an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz: Für den Aargau ist insbesondere der Anschluss an den TGV Rhin-Rhône via Basel von Interesse.
- Güterverkehr: Der internationale Güterverkehr soll auf Grundlage eines neuen Güterverkehrsverlagerungsgesetzes (GVVG) vermehrt auf die Schiene verlegt werden. Das Erreichen dieses Ziels darf aber nicht zur Verdrängung des Personenverkehrs und zu vermehrter Lärmbelastung führen.
- ZEB: Der Bundesrat legte dem Parlament mit der Botschaft zur Gesamtschau FinöV (vom 17. Oktober 2007) das Konzept "Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB)" vor. Darin ist ein Kernangebot definiert, welches Investitionen von 5,4 Mia. Franken erfordert. Folgende für den Kanton Aargau wichtigen Infrastrukturvorhaben sind im Kernangebot enthalten: Neubaustrecke Chestenberg zwischen Rapperswil und dem Portal des Heitersbergtunnels bei Mellingen (Verzweigungsbauwerk Grue-met), Eppenbergtunnel zwischen Däniken und Schönenwerd sowie Zufahrten und Überwerfungsbauwerke im Raum Olten. Die für den Aargau ebenfalls sehr wichtigen Grossprojekte neuer Juradurchstich (Wisenberg) und zweiter Heitersbergtunnel hat der Bundesrat aufgrund von finanziellen Vorgaben nicht in ZEB aufgenommen. Ende März 2010 hat das Bundesamt für Verkehr über den Stand des Projekts Bahn 2030 orientiert. In der teureren Variante (21 Mia. Franken) ist nun auch der zweite Heitersbergtunnel enthalten, der seit der Abstimmung über Bahn 2000 geforderte dritte Juradurchstich fehlt nach wie vor.

GVVG

Art. 4 – 6 ZEBG

Art. 1 Bundesbeschluss über den Gesamtkredit für die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur

Herausforderung

Die nationalen Bahn-Hauptachsen, die durch den Kanton Aargau führen, sind sehr stark ausgelastet. Ein weiterer Angebotsausbau kann, ohne Neubaustrecke Aarau–Zürich, nur umgesetzt werden, wenn das gesamte Angebot im Güter-, Personenfern- und Regionalzugsverkehr systematisiert wird.

Kapazitätsengpässe

Der Kanton Aargau muss darauf hinwirken, dass das heute gut vernetzte Angebot mit den nächsten Ausbausritten STEP 2035 ff. weiterhin funktioniert und weiter verbessert wird. Mit frühzeitiger Einflussnahme auf die langfristigen Bahnplanungen des Bundes können positive Entwicklungen für die Aargauer Städte und Regionen erwirkt werden. Durch eine bestmögliche Fahrplanlage des Fernverkehrs sollen gute Voraussetzungen für die Anschlüsse des Regionalverkehrs geschaffen werden.

Einflussnahme auf Bahnplanungen

Die Bahnangebote haben einen langen planerischen Vorlauf und sind mit dem Bund und den Nachbarkantonen abzustimmen. Anpassungen im Busnetz werden meistens den aktuellen Bedürfnissen entsprechend und relativ kurzfristig vorgenommen.

Im Regionalverkehr bestehen folgende Herausforderungen:

- starke Nachfragesteigerungen zu den ausserkantonalen Zentren Zürich, Basel, Bern, Luzern und Zug, in Kernstädten und urbanen Räumen,
- hoher Finanzbedarf für Angebotsbestellungen,
- wegen starker Fahrplanvernetzung können nicht sämtliche Anschlüsse sichergestellt werden,
- eingeschränkte Fahrplangestaltungsmöglichkeiten auf Einspurstrecken der Bahn,
- Behinderung des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs durch Überlastung der Strassen und Stau.

Die beschränkten Mittel sind dort zu konzentrieren, wo die Potenziale und Verkehrsströme hoch sind und das Strassennetz überlastet ist. In diesen Gebieten erhöht ein gut ausgebauter S-Bahn- und Busverkehr den öV-Anteil am Gesamtverkehr und entlastet die Strassen.

Priorisierung

Das Busnetz in den Kernstädten, urbanen Räumen, entlang der ländlichen Entwicklungsachsen und im ländlichen Entwicklungsgebiet muss laufend den Nachfragebedürfnissen und den Konzepten im Schienenverkehr angepasst werden. Wo die Nachfrage im ländlichen Entwicklungsgebiet ungenügend ist, kann das öV-Angebot durch alternative Betriebsformen ersetzt oder ergänzt werden.

In Gebieten mit markanter Siedlungsentwicklung können Trams langfristig eine attraktive Ergänzung bzw. Alternative zu den bestehenden Busangeboten bieten.

Stand / Übersicht

Die Entwicklung des Bahnangebots im Kanton Aargau wird massgebend von übergeordneten Planungen des Bundes geprägt. Die Bahnplanungen für den Zustand 2025 sind weit fortgeschritten und der Bundesrat hat mit dem Netznutzungsplan 2025 die Basis für das Angebot 2025 gelegt. Die Folgeplanungen zum STEP 2035 wurden vom Bundesparlament 2019 beschlossen.

Der Grosse Rat beschliesst mit dem Mehrjahresprogramm öV eine wichtige Planungsgrundlage zu den öV-Entwicklungen auf kantonaler Ebene. Im Richtplan werden die raumrelevanten Elemente des Mehrjahresprogramms festgelegt.

– Durchmesserlinie (DML) Zürich: Die Kapazität des Bahnhofs Zürich ist mitbestimmend für das Angebot im Kanton Aargau. Der Kanton Aargau hat grosses Interesse an der raschen Realisierung der DML. Sie soll 2016 in Betrieb gehen.

Der Grosse Rat hat mit dem Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr eine wichtige Planungsgrundlage auf kantonaler Ebene geschaffen. Im Richtplan werden die raumrelevanten Elemente dieses Programms festgelegt.

Mehrjahresprogramm öV, 2007

Die öV-Güteklasse zur Beurteilung eines Standorts wird weiterhin nach der für die Parkierung nicht mehr gültigen VSS-Richtlinie SN 640 290 wie folgt ermittelt¹:

Planungsgrundsatz F

Haltestellenkategorie

Kursintervall	Art des Verkehrsmittels			
	Verkehrsgruppe A		Verkehrsgruppe B	
	Bahnknoten	Bahnlinie	Regionalbus	Kleiner Ortsbus
≤ 05 Min.	I	I	II	III
> 05 – 10 Min.	I	II	III	IV
> 10 – 20 Min.	II	III	IV	V
> 20 – 40 Min.	III	IV	V	V
> 40 – 60 Min.	IV	V	V	–

Die Verkehrsmittelarten werden für die Ermittlung des durchschnittlichen Kursintervalls zu den zwei Gruppen A und B zusammengefasst. Innerhalb der gleichen Gruppen müssen für die Intervallberechnung alle Verkehrsmittel zusammen berücksichtigt werden. Als Kursintervall gilt der durchschnittliche Abstand zwischen den Ankünften beziehungsweise Abfahrten (pro Linie jeweils in der Hauptlastrichtung) aller Verkehrsmittel der gleichen Gruppe zwischen 06.00 und 20.00 Uhr (Montag bis Freitag). Verdichtungen in den Hauptverkehrszeiten werden anteilmässig berücksichtigt, analog ist bei Linienüberlagerungen vorzugehen. In reinen Arbeitsplatzgebieten mit stark verdichtetem Angebot während den "Pendlerzeiten" ist das durchschnittliche Kursintervall von 06.00 bis 8.30 und 16.00 bis 18.30 Uhr anzuwenden (Montag bis Freitag).

Haltestellenkategorie	Erreichbarkeit der Haltestellen			
	≤ 300 m	> 300 – 500 m	> 500 – 750 m	> 750 – 1000 m
I	Klasse A	Klasse A	Klasse B	Klasse C
II	Klasse A	Klasse B	Klasse C	Klasse D
III	Klasse B	Klasse C	Klasse D	
IV	Klasse C	Klasse D		
V	Klasse D			

Ausgehend von den Haltestellenkategorien I bis V kann das Baugebiet abhängig von der Erreichbarkeit der Haltestellen für Fussgänger in Erschliessungsgüteklassen eingeteilt werden. Die in der Tabelle aufgeführten Distanzen (Luftlinie) berücksichtigen mittlere Umwegfaktoren von 20 bis 30 %. Bei besonderen Umständen (zum Beispiel schwierige Topografie, grössere Höhendifferenzen) wird die nächsttiefere Klasse gewählt oder die Fusswegdistanz entsprechend vergrössert.

¹ Die Anzahl Pflichtparkfelder errechnet sich auf Basis der VSS-Richtlinie SN 640 281. Diese hat die VSS-Richtlinie SN 640 290 ersetzt.

Mit der Fertigstellung der S-Bahn Aargau 2016 ff., nach Abschluss des Vierspurausbaus Olten–Aarau mit Eppenbergtunnel, wird ein wichtiger Meilenstein beim öV-Angebot erreicht. Bis spätestens im Jahr 2024 sollen die S-Bahnlinien auf allen wichtigen Bahnachsen im Halbstundentakt verkehren.

Der Kanton Aargau baute in den letzten Jahren das Busangebot kontinuierlich aus. Dabei wurde das Angebot beim Busverkehr vor allem auf die veränderten Bahnangebote abgestimmt, damit ein attraktives öV-Gesamtangebot besteht. In vielen Gebieten überarbeitete der Kanton gemeinsam mit den Transportunternehmen und den Gemeinden das seit Jahren historisch gewachsene Angebot. Vor allem in dicht besiedelten Räumen und entlang wichtiger Verbindungsachsen konnte die Attraktivität der Buslinien durch Angebotsverdichtungen und bessere Anschlüsse auf die Bahn gesteigert werden. In den ländlichen Entwicklungsräumen konnten die Busangebote gehalten werden.

Die Qualität der öV-Erschliessung an einem Standort wird als öV-Güteklasse bezeichnet. Sie ergibt sich aus der Art des Verkehrsmittels, dem Kursintervall und der Distanz zur Haltestelle.

öV-Güteklassen

Unterschieden werden Bushaltestellen, Bahnhöfe und Bahnknoten. Bahnknoten stellen Haltestellen mit mehr als 8 Zugsabfahrten pro Stunde und Halten des Fernverkehrs dar. Als Kursintervall gilt der durchschnittliche Abstand zwischen den Abfahrten des jeweiligen Verkehrsmittels zwischen 6 und 20 Uhr (Montag bis Freitag). Gezählt werden die Abfahrten in der Hauptrichtung ohne Rücksicht auf den Abstand zwischen den Fahrten.

Haltestellenkategorie

Kursintervall (Mo–Fr, 06–20 Uhr)	Art des Verkehrsmittels		
	Bahnknoten	Bahnlinie	Tram/Bus
< 5 Min.	I	I	II
5 bis < 10 Min.	I	II	III
10 bis < 20 Min.	II	III	IV
20 bis < 40 Min.	III	IV	V
40 bis ≤ 60 Min.	IV	V	VI
> 60 Min.	–	–	VII

Zuteilung der Güteklassen A–F zu den Haltekategorien

Haltestellenkategorie	Erreichbarkeit der Haltestelle (Distanz)			
	≤ 300 m	301–500 m	501–750 m	751–1000 m
I	Klasse A	Klasse A	Klasse B	Klasse C
II	Klasse A	Klasse B	Klasse C	Klasse D
III	Klasse B	Klasse C	Klasse D	Klasse E
IV	Klasse C	Klasse D	Klasse E	Klasse E
V	Klasse D	Klasse E	Klasse E	Klasse F
VI	Klasse E	Klasse E	Klasse F	–
VII	Klasse F	Klasse F	–	–

Ausgehend von den Haltestellenkategorien I bis VII kann das Baugebiet abhängig von der Erreichbarkeit der Haltestellen für Fussgänger in Erschliessungsgüteklassen eingeteilt werden. Die in der Tabelle aufgeführten Distanzen in Luftlinie berücksichtigen mittlere Umwegfaktoren von 20 bis 30 %. Bei besonderen Umständen (zum Beispiel schwierige Topografie, grössere Höhendifferenzen) wird die nächsttiefere Klasse gewählt oder die Fusswegdistanz entsprechend vergrössert.

BESCHLÜSSE

Planungsgrundsätze

- A. Für das Bahn- und Busnetz des Kantons werden unterschiedliche Angebotsstufen festgesetzt:
- Angebotsstufe B Basisangebot,
 - Angebotsstufe S Stundentakt als Regelfall,
 - Angebotsstufe H ½-Stunden-Takt als Regelfall,
 - Angebotsstufe V ¼-Stunden-Takt oder 20-Minuten-Takt als Regelfall.
- B. Der Kanton stellt im Regelfall in jeder Ortschaft mit der Angebotsstufe B eine Erschliessung mit 8 bis 12 Kurspaaren auf einer Linie bereit. Sind Nachfrage und Kostendeckung ungenügend, kann der Kanton das Angebot durch unkonventionelle Betriebsformen ersetzen. Die Fahrpläne sind bedarfsbezogen auszugestalten.
- C. Der Kanton kann in den Angebotsstufen S, H und V Fahrplanverdichtungen aus Gründen der Nachfrage, des betrieblichen Ablaufs oder der Gewährung von Anschlüssen an übergeordnete Verkehrsmittel anbieten. Bei mangelnder Nachfrage kann er das Angebot auf allen vier Angebotsstufen reduzieren.
- D. Der Kanton bietet Abendangebote an, soweit diese eine genügende Nachfrage aufweisen. Er bestellt auch ein nachfrageorientiertes Nachtangebot, welches primär an den Wochenenden angeboten wird.
- E. Gemeinden und andere öffentliche und private Institutionen können weitere Angebote wie zusätzliche Spätkurse, Einschaltkurse ausserhalb des Taktsystems und spezielle Angebote für die Bedürfnisse von Schulen bestellen. Diese Angebote gelten als Sonderleistungen gemäss Gesetz über den öffentlichen Verkehr.
- F. Die Qualität der öV-Erschliessung an einem bestimmten Standort wird als öV-Güteklasse bezeichnet. Sie ergibt sich aus der Art des Verkehrsmittels, dem Kursintervall und dem Abstand des Standorts zur Haltestelle.
- G. Der Kanton überprüft im Rahmen des Bestellverfahrens die bestehenden Angebote im Regionalzugs- und Busnetz linienbezogen auf die Kriterien Nachfrage und Kostendeckung und passt das Angebot an.
- H. Der Kanton überprüft die Nachfrage für zusätzliche Buslinien, welche die Querverbindungen der Täler sicherstellen.

BESCHLÜSSE

Planungsgrundsätze

- A. Der Kanton Aargau entwickelt das Bahn- und Busangebot abgestimmt auf die Raumtypen des Raumkonzepts Aargau, auf die Festlegungen in der Strategie mobilität-AARGAU, auf die Bevölkerungs- und Nachfragezahlen und koordiniert mit der Siedlungsentwicklung.
- B. Der Kanton Aargau richtet sein Bahnangebot auf die grossen Verkehrsströme in die aargauischen Kernstädte und in Richtung der Agglomerationen Zürich, Basel, Luzern und Zug sowie der Hauptstadtregion Bern aus. Dabei strebt er gute Verbindungen zwischen den Hochschulstandorten der Nordwestschweiz untereinander und den übrigen Hochschulen der Schweiz an.
- C. Mit attraktiven Bahnangeboten zwischen Kernstädten, ländlichen Zentren und urbanen Entwicklungsräumen soll ein höherer Anteil Personenfahrten mit dem öV abgewickelt werden. Die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs ist durch eine optimale örtliche und zeitliche Verknüpfung des Personenfern-, S-Bahn- und Busverkehrs weiterzuentwickeln.
- D. Der Kanton Aargau koordiniert die Angebotskonzepte der Transportunternehmen und setzt sich für optimale Transportketten Bahn–Bus, MIV–öV sowie zwischen dem Fuss-/Veloverkehr und dem öV ein. Der Kanton Aargau bietet Abendangebote an, soweit diese eine genügende Nachfrage aufweisen. Er bestellt auch ein nachfrageorientiertes Nachtangebot, welches primär an den Wochenenden angeboten wird.
- E. Der Kanton Aargau überprüft im Rahmen des Bestellverfahrens die bestehenden S-Bahn- und Busangebote linienbezogen auf die Kriterien Nachfrage und Kostendeckung und passt das Angebot an. Er kann aus Gründen der Nachfrage, des betrieblichen Ablaufs oder der Gewährung von Anschlüssen an übergeordnete Verkehrsmittel Angebotsreduktionen bzw. -verdichtungen vorsehen.
- F. Die Qualität der öV-Erschliessung an einem bestimmten Standort wird als öV-Güteklasse bezeichnet. Sie ergibt sich aus der Art des Verkehrsmittels, dem Kursintervall und der Distanz des Standorts zur Haltestelle.

Planungsanweisungen und örtliche Festlegungen

1. Planungsanweisungen zum Personenfernverkehr

- 1.1 Der Kanton Aargau setzt sich beim Bund dafür ein, dass sein Gebiet optimal und marktgerecht mit dem nationalen und internationalen Bahnverkehr erschlossen wird. Sofern die optimale Anbindung der Aargauer Kernstädte an den Hochgeschwindigkeitsverkehr (HGV) in Bern, Basel und Zürich nicht gelingt, ist ein eigener HGV-Halt zu verlangen.
- 1.2 Der Kanton Aargau setzt sich beim Bund dafür ein, dass Aarau als Haupthalteort im Aargau auf der Ost-West-Transversale von hochwertigen Verbindungen Zürich–Bern (– Westschweiz / Berner Oberland) und Zürich–Biel (– Westschweiz) bedient wird.

1.3 Der Kanton Aargau setzt sich beim Bund dafür ein, dass die Fernverkehrsverbindungen systematisiert werden und grundsätzlich im 30-Min.-Takt verkehren. Auf den Hauptachsen Aarau – Lenzburg – Zürich, Aarau – Brugg – Baden und Brugg – Baden – Zürich sollen durch die Überlagerung von zwei Halbstundentakten schnelle Verbindungen im ungefähren 15-Min.-Takt angeboten werden.

1.4 Der Kanton Aargau setzt sich beim Bund dafür ein, dass für die Aargauer Bevölkerung möglichst viele Direktverbindungen angeboten werden und die Aargauer Kernstädte höchstens mit einmaligem Umsteigen mit allen wichtigen Schweizer Zentren verbunden sind. Die Räume Aarau / Lenzburg und Brugg / Baden sollen direkt an den Flughafen Zürich angebunden werden.

1.5 Der Kanton Aargau setzt sich beim Bund dafür ein, dass im Freiamt der Haltepunkt Wohlen von schnellen und direkten Verbindungen zwischen der Nordwestschweiz und dem Tessin profitiert.

2. Planungsanweisungen für das S-Bahnangebot

2.1 Das S-Bahnangebot wird abgestimmt auf die Veränderungen im Fernverkehrsangebot und auf die Inbetriebnahme von Infrastrukturausbauten weiterentwickelt.

2.2 Die Bahnplanungen im Aargau werden auf grenzüberschreitenden Linien mit den Nachbarkantonen und mit den deutschen und französischen Partnern abgestimmt.

2.3 Als strategische Stossrichtungen für die bereits realisierten oder zukünftigen Angebotskonzepte im S-Bahnverkehr sind die Planungsvorgaben Entwicklung und Optimierung mit der entsprechenden Angebotsdichte festgesetzt.

Richtplan-Teilkarte M 3.1 I

Vorgaben Entwicklung

- Verbindungen in die Metropolzentren Zürich und Basel herstellen,
- Kernstädte und urbane Entwicklungsräume durch S-Bahn attraktiv verbinden, in Ergänzung zum Personenfernverkehr,
- Einbindung der nachfragestarken ländlichen Entwicklungsachsen in Kernstädte stärken,
- durch dichtes S-Bahnangebot optimale Anschlüsse an das Fernverkehrsnetz gewährleisten.

Angebotsdichte:

- in der Regel Halbstundentakt, teilweise Verdichtung zum Viertelstundentakt in Spitzenzeiten,
- auf nachfragestarken Linien durchgehender Viertelstundentakt (> 8'000 Fahrgäste pro Tag im Querschnitt mit der höchsten Nachfrage).

Vorgaben Optimierung

- Bahnangebot entlang der übrigen ländlichen Entwicklungsachsen und der Bahnlinien im ländlichen Raum nachfragebezogen entwickeln,
- Einbindung der übrigen ländlichen Entwicklungsachsen in Kernstädte gewährleisten,
- gezielter Ausbau der kombinierten Mobilität.

Angebotsdichte:

- in der Regel Halbstundentakt,
- auf nachfrageschwachen Linien oder Linienästen in der Regel Stundentakt (< 2'000 Fahrgäste pro Tag im Querschnitt mit der höchsten Nachfrage).

3. Planungsanweisungen für das Tram- und Busangebot

3.1 Das Tram- und Busangebot wird abgestimmt auf die Veränderungen beim Personenfernverkehr und bei den S-Bahnen Aargau weiterentwickelt.

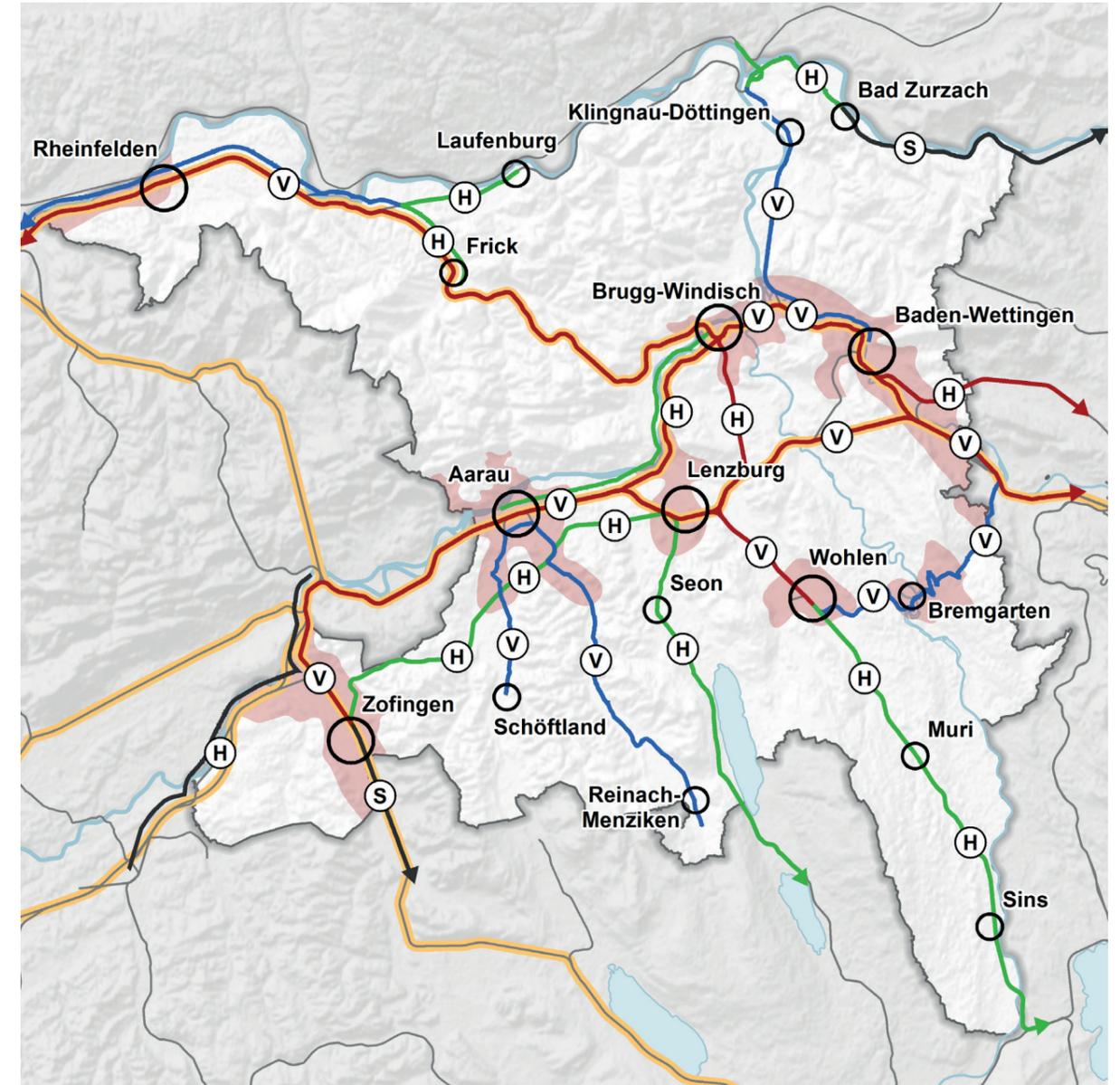
- In den Kernstädten und urbanen Entwicklungsräumen werden dicht besiedelte Gebiete mit einer guten Angebotsdichte erschlossen.
- Gemeinden im engeren Einzugsbereich von ländlichen Entwicklungsachsen profitieren mit Anschlussbuslinien indirekt auch vom guten S-Bahnangebot.
- Gemeinden im Einzugsbereich der Metropolitanräume Zürich und Basel sind mit den Zentren entweder durch direkte Buslinien oder mit guten Zubringerlinien auf die S-Bahn Zürich bzw. die trinationale S-Bahn Basel (trireno) zu erschliessen.
- Die Angebote auf grenzüberschreitenden Linien sind mit den Nachbarkantonen und den benachbarten Landkreisen in Deutschland abzustimmen.
- Der Kanton Aargau stellt in ländlichen Entwicklungsräumen eine Basiserschliessung sicher. Dabei stehen das Optimieren des bestehenden Angebots und alternative Erschliessungslösungen im Vordergrund.

3.2 Die Buslinien im Aargau werden in drei Funktionskategorien unterteilt:

- Buslinien mit regionaler Erschliessungsfunktion,
- Buslinien im Einzugsbereich aargauischer Kernstädte und urbaner Entwicklungsräume,
- Buslinien mit überregionaler Verbindungsfunktion.

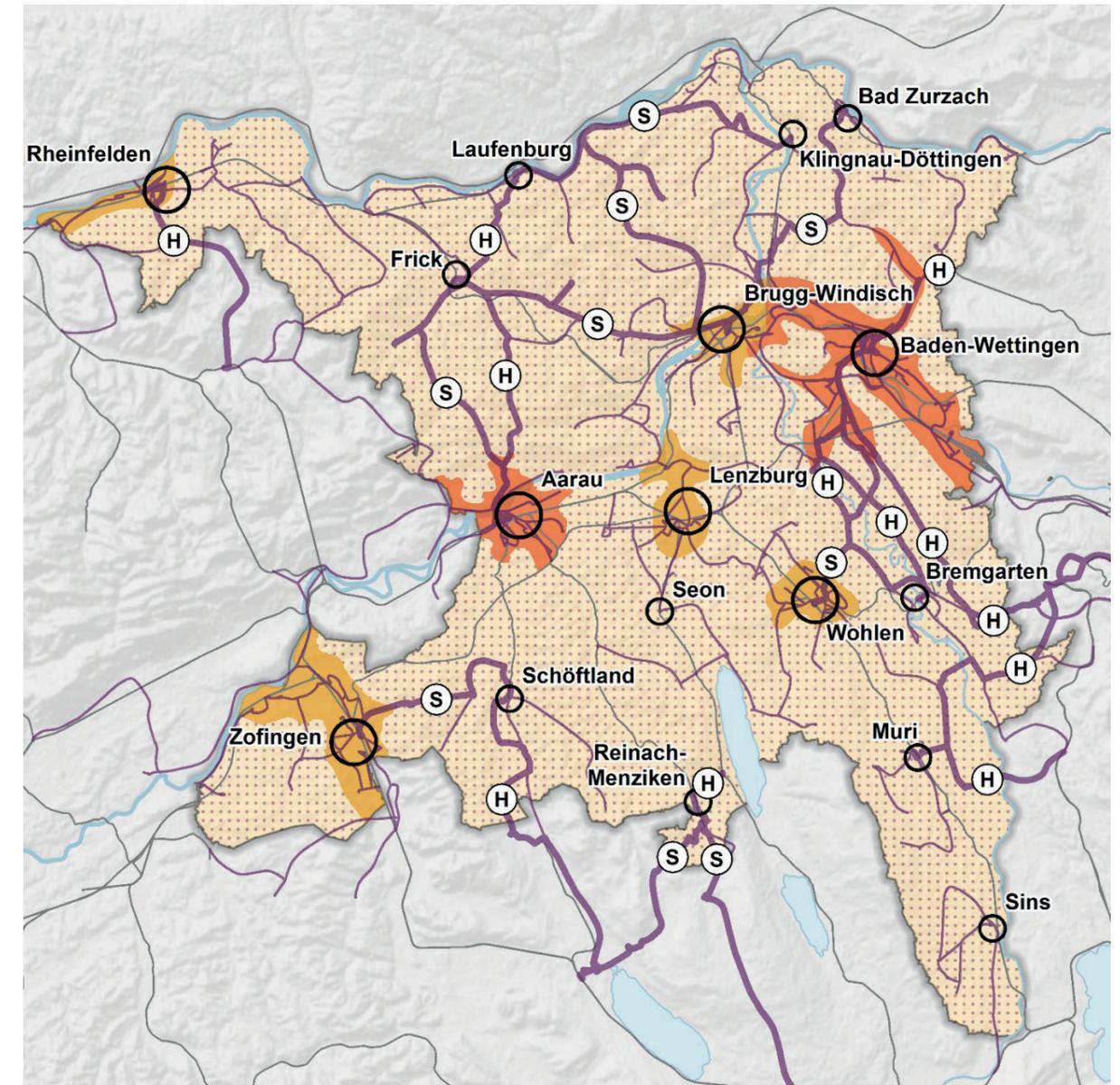
Richtplan-Teilkarte M 3.1 II

Richtplan-Teilkarte M 3.1 | S-Bahnangebot



Ausgangslage	Richtplanaussage	Planungsvorgaben im Regionalzugsverkehr in Verkehrskorridoren
		Bahnlinie für Verbindungen von urbanen Entwicklungsräumen und Kernstädten
		Bahnlinie entlang nachfragestarken ländlichen Entwicklungsachsen
		Bahnlinie entlang übrigen ländlichen Entwicklungsachsen
		Bahnlinie im ländlichen Entwicklungsraum
		Stundentakt als Regelfall
		Halbstundentakt als Regelfall
		Viertelstundentakt bzw. 4 Züge pro Stunde als Regelfall
		Schiennetz / Übergeordnetes Fernverkehrsnetz
		Kernstadt / Ländliches Zentrum
		Urbaner Entwicklungsraum

Richtplan-Teilkarte M 3.1 II Busangebot



Ausgangslage	Richtplanaussage
	 Buslinie mit regionaler Erschliessungsfunktion mindestens Basisangebot je nach örtlicher Situation Stunden- (S), Halbstunden- (H) oder Viertelstundentakt (V)
	 Buslinie im Einzugsbereich aargauischer Kernstädte und urbanen Entwicklungsräumen mindestens Halbstundentakt als Regelfall (H)  mindestens Viertelstundentakt als Regelfall (V)
	 Buslinie mit überregionaler Verbindungsfunktion  Stundentakt als Regelfall  Halbstundentakt als Regelfall
	Buslinie
	Schiennetz
	Kernstadt / Ländliches Zentrum

ORIGINAL-VERSION
Inhalte gemäss rechtskräftigem Stand

Personenfernverkehr

M 3.2

Ausgangslage / Gesetzliche Grundlage / Auftrag

Der Betrieb von Fern- und Güterverkehr gehört in den marktwirtschaftlichen Bereich und ist von den Unternehmen kostendeckend zu führen.

mobilitätAARGAU, 2006,
S. 55

Der Aargau hält die Einbindung seiner Zentren in das nationale Schienennetz mit Anbindung an die europäischen Netze und internationalen Flughäfen auf einem hohen Stand.

RP, H 4.4

GEÄNDERTE VERSION
Entwurf vom 25.10.2021

Die Kapitel des Sachbereichs M wurden umfassend überarbeitet. Auf die Markierung der geänderten Stellen wurde daher verzichtet. Der Status der aufgeführten Massnahmen (bzgl. Festsetzung, Zwischenergebnis etc.) entspricht dem für den 1. Januar 2022 erwarteten Stand.

Öffentlicher Verkehr – Infrastruktur

M 3.2

Ausgangslage / Gesetzliche Grundlage / Auftrag

Die Infrastrukturen des öffentlichen Verkehrs sind mit Hilfe des Bundes, der Transportunternehmen, der Gemeinden und des Kantons bedürfnisgerecht auszubauen und in gutem technischen Zustand zu erhalten.

§ 2 Abs. 1 ÖVG

Mit dem Inkrafttreten des Bundesgesetzes über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (FABI) per 1. Januar 2016 ist die Zuständigkeit für die gesamte Bahninfrastruktur zum Bund übergegangen. Im Gegenzug leisten die Kantone eine jährliche Einlage in den Bahninfrastrukturfonds (BIF).

FABI, BIF

Der Ausbau der Bahninfrastruktur erfolgt in sogenannten Ausbausritten. Der strategische Entwicklungsplan des Bundes enthält die Infrastrukturausbauten der nächsten Jahrzehnte. Die räumliche Sicherung der Bahnvorhaben des Bundes erfolgt im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene (SIS). Im Sinne eines Leuchtturms wird im Rahmenplan Mittelland (SBB-internes Planungsinstrument) aufgezeigt, welcher Maximalbedarf an Infrastruktur nach heutigem Kenntnisstand dereinst bestehen könnte.

STEP

SIS

Rahmenplan Mittelland

Die Infrastrukturen für den strassengebundenen öV sind Sache des Kantons und der Standortgemeinden und werden gemäss Strassengesetz (StrG) und Gesetz über den öffentlichen Verkehr (ÖVG) finanziert. Infrastrukturen an Gemeindestrassen sind grundsätzlich durch die Gemeinden zu finanzieren. An Businfrastrukturen von regionaler Bedeutung kann der Kanton Beiträge leisten, z.B. an öV-Drehscheiben, an denen ein hohes kantonales Interesse besteht.

StrG, ÖVG

Die Ausprägung der Infrastrukturen des öffentlichen Verkehrs ist analog zum öV-Angebot nach Raumtypen differenziert. Grundanforderungen wie das Behindertengleichstellungsgesetz gelten jedoch gleichermassen für alle Raumtypen.

mobilitätAARGAU, 2016
BehiG

Herausforderung

Gemäss heutiger Kompetenzregelung sind die SBB alleinige Verantwortliche für den IC- und Schnellzugsverkehr. Wenn frühzeitig auf neue Konzeptideen der SBB Einfluss genommen wird, können positive Entwicklungen für die Aargauer Städte und Regionen erwirkt werden. Durch eine bestmögliche Fahrplanlage des Fernverkehrs können gute Voraussetzungen für die Anschlüsse des Regionalverkehrs angeboten werden.

Mehrjahresprogramm öV, 2007, S. 35 – 36

Der Kanton Aargau muss darauf hinwirken, dass das heute gut vernetzte Angebot mit den nächsten grossen Angebotsschritten im Mittelland (ZEB und Bahn 2030) weiterhin funktioniert und weiter verbessert wird. Die geplanten Ausbauten bis 2030 mit dem Vier-spurausbau Aarau–Olten, der Neubaustrecke Chestenberg sowie dem 2. Heitersberg-tunnel sollen für den Aargau einen grösstmöglichen Nutzen bringen.

Ausgangslage Eisenbahnvorhaben: Festlegungen Sachplan Verkehr

Die Festlegungen des Bundes im SIS werden im Richtplan als Ausgangslage übernommen. Änderungen und Anpassungen im SIS werden in der Fortschreibung des Richtplans berücksichtigt. SIS

Vorhaben	Objektblatt SIS
Überholgleis Wettingen	OB 1.4 Limmattal
Güterumfahrungslinie Limmattal – Furttal (Variante West)	OB 1.4 Limmattal
Doppelspurausbau Döttingen – Siggenthal	OB 1.5 Baden – Koblenz
Ausbau Kreuzungsgleis Döttingen	OB 1.5 Baden – Koblenz
Vierspurausbau Pratteln – Rheinfelden	OB 2.1 Raum Basel
3. Juradurchstich	OB 2.2 Basel – Olten
Direktverbindung Aarau – Zürich	OB 8.2 Limmattal – Rapperswil
Kapazitätsausbauten Lenzburg – Zofingen	OB 8.3 Lenzburg – Zofingen

Herausforderung

Aufgrund der alleinigen Zuständigkeit des Bundes bei der Bahninfrastruktur ist der Einfluss des Kantons stark eingeschränkt. Zusätzlich von den Kantonen verlangte Massnahmen bei der Bahninfrastruktur, die vom Bund nicht vorgesehen sind, müssen die Kantone finanzieren. Es besteht die Herausforderung, die Interessen des Kantons in der Planungsregion Nordwestschweiz einzubringen.

Das Verkehrswachstum in den vergangenen Jahren hat dazu geführt, dass die Kapazität der meisten öV-Drehscheiben die Nachfrage nicht mehr zu bewältigen vermag. Oftmals reicht der vorhandene Platz nicht aus, um die zunehmend im Einsatz stehenden Gelenkbusse auf dem Bahnhofplatz aufnehmen zu können. öV-Drehscheiben

Zwischen den Ausbaubedürfnissen an der Schnittstelle zur Bahn und der Absicht einer besseren Nutzung der Bahnhofareale entstehen oft kaum lösbare Konflikte, welche die Standortgemeinden ohne die Unterstützung des Kantons nicht alleine bewältigen können.

Die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes erfordert von Kanton und Gemeinden besondere Anstrengungen. Die normativen Grundlagen liegen erst seit kurzem vor, so dass nun das gesamte Netz in kürzester Zeit behindertengerecht angepasst werden muss. BehiG

Das Busangebot leidet auf vielen Zufahrtsstrecken in die Zentren unter dem wachsenden motorisierten Individualverkehr und den damit verbundenen Staus. Folge davon sind Verspätungen mit Anschlussbrüchen zwischen Bus und Bahn. Die ungenügende Pünktlichkeit führt zu einer eingeschränkten Attraktivität des Busangebots. Hauptachsen Bus / Trams

Ohne neue, leistungsfähige öV-Verkehrsträger wie Trams besteht die Gefahr, dass das grosse Entwicklungspotenzial nicht genügend ausgeschöpft werden kann und die Erreichbarkeit schlechter wird.

Eine zunehmende Bedeutung haben die grenzüberschreitenden Angebote im öffentlichen Verkehr erlangt. Damit verbunden sind grenzüberschreitende Infrastrukturprojekte wie die Elektrifizierung der Hochrheinstrecke oder die Trinationale S-Bahn Basel, die nicht nur mit den Nachbarkantonen, sondern auch mit dem benachbarten Ausland abgestimmt werden müssen. Grenzüberschreitender öV

Stand / Übersicht

Seit der Einführung von Bahn 2000 1. Etappe besteht im Aargau ein aufeinander abgestimmtes Netz im Fern- und Regionalverkehr auf der Schiene. Die Kernstädte sind mit den umliegenden ausserkantonalen Zentren häufig direkt und im Halbstundentakt miteinander verbunden. Auch die wichtigen Verbindungen innerhalb des Kantons weisen häufig mehrere, stabile Verbindungen pro Stunde auf.

Stand / Übersicht

Der Bund entwickelt die Normalspur- und Meterspurbahnen kontinuierlich weiter.

Bei der Infrastruktur für den strassengebundenen öV konnten wichtige Fortschritte erzielt und erste öV-Drehscheiben für die künftigen Anforderungen ausgebaut werden.

In der Region Limmattal wird die Limmattalbahn als schneller und leistungsfähiger Feinverteiler von Altstetten via Killwangen-Spreitenbach bis Baden schrittweise geplant und realisiert.

BESCHLÜSSE**Planungsgrundsätze allgemein**

- A. (...*)
- B. (...*)
- C. Die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs ist durch eine optimale örtliche und zeitliche Verknüpfung des Schnellzugs-, Regionalzugs- und Busverkehrs weiter zu entwickeln.
- Die Abstimmung zwischen den Fernverkehrszügen und den Regionalzügen hat in zwei Bereichen zu erfolgen:
- optimale Verknüpfung des Zubringerverkehrs mit den Fernverkehrszügen, die auf den Hauptachsen im Mittelland verkehren,
 - optimale Verbindungen zwischen den Kernstädten mit ergänzenden Regionalzugsläufen parallel zum nationalen Schnellzugsangebot.
- D. (...*)
- E. Der Kanton Aargau verlangt vom Bund bis 2030 die Realisierung der folgenden übergeordneten Infrastrukturvorhaben:
- Eppenbergtunnel,
 - Neubaustrecke Chestenberg (Rupperswil bis Mellingen-Gruemet),
 - Entflechtungsbauwerke in den Knoten Olten und Basel,
 - Verbindungslinie Brunegg – Mägenwil,
 - Heitersbergtunnel II,
 - 2. Juradurchstich (Wisenbergertunnel).
- F. Sofern die optimale Anbindung der aargauischen Kernstädte an den Hochgeschwindigkeitsverkehr in Basel, Bern und Zürich mittels Fernverkehrsverbindungen nicht gelingt, ist ein eigener HGV-Halt zu verlangen.

* Stand gemäss Beschluss des Bundesrats vom 23. August 2017

Planungsgrundsätze gegenüber dem nationalen Verkehr

- G. Die Aargauer Kernstädte sollen von Direktverbindungen in folgende Landesteile profitieren können:
- direkte Züge via neuem Durchgangsbahnhof Zürich nach Zürich-Flughafen und in die Ostschweiz,
 - direkte Züge in die Westschweiz (via Bern beziehungsweise via Biel) und ins Berner Oberland,
 - direkte Züge ins Bündnerland,
 - direkte Züge zwischen dem Aargau und den IR-Haltepunkten in den Kantonen Basel-Landschaft (Liestal, Sissach), Bern (Langenthal, Burgdorf), Luzern (Sursee) und Solothurn (Oensingen, Solothurn, Grenchen),
 - direkte Züge nach Basel und Bern.
- H. (...*)
- I. (...*)
- J. (...*)

* Stand gemäss Beschluss des Bundesrats vom 23. August 2017

BESCHLÜSSE**Planungsgrundsätze für die Businfrastruktur**

- A. Das Haltestellennetz ist entsprechend der Siedlungsentwicklung zu erweitern und wo zweckmässig im Rahmen der Sondernutzungsplanung zu sichern. Neue Haltestellen sind insbesondere bei neuen Wohnüberbauungen, Arbeitsplatzschwerpunkten und publikumsintensiven Einrichtungen zu erstellen.
- B. Auf kritischen Strassenabschnitten ist die Freihaltung ausreichender Flächen für Ausbaumassnahmen vorzusehen. Als Beurteilungsgrundlage bezeichnet die Richtplan-Teilkarte M 3.2 Hauptachsen Bus mit (hohem) Handlungsbedarf die entsprechenden Räume.
- C. Die öV-Drehscheiben werden entsprechend den Kriterien Angebotsqualität, Bahnhofsfrequenz, Grösse der öV-Drehscheiben sowie Bedeutung für die Erschliessung von wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkten und Wohnschwerpunkten in drei Funktionskategorien unterteilt:
- öV-Drehscheibe von kantonaler Bedeutung,
 - öV-Drehscheibe von regionaler Bedeutung,
 - Umsteigepunkt von lokaler Bedeutung.
- D. Die Zuteilung der einzelnen öV-Drehscheiben zu einer Funktionskategorie wird gemäss Richtplan-Teilkarte M 3.2 vorgenommen und dient als Beurteilungsgrundlage für die Festlegung des Ausbaustandards und die Freihaltung ausreichender Flächen für die Ausbauinteressen.
- E. Die Infrastruktur von öV-Drehscheiben ist zukunftsgerichtet zu planen und für attraktive, durchgehende Transportketten im Personenverkehr verkehrsträgerübergreifend auszubauen. Dazu sind folgende Massnahmen zu prüfen und in Abstimmung mit der Funktionskategorie umzusetzen:
- leistungsfähige Busterminals mit Kapazitätsreserven für die Bewältigung der wachsenden Mobilität,
 - Erleichtern des Umsteigens mit baulichen Massnahmen und durch Kommunikationsmassnahmen,
 - weitere Massnahmen gemäss M 5.1 kombinierte Mobilität.

Richtplan-Teilkarte M 3.2

Planungsanweisungen und örtliche Festlegungen

1. Eisenbahnvorhaben: Festsetzung

1.1 An der Weiterbearbeitung der nationalen Ausbau- und Ergänzungsprojekte besteht ein kantonales Interesse. Folgende Vorhaben werden festgesetzt: Richtplan-Gesamtkarte

Gemeinde(n)	Vorhaben	Nr.
keine		

2. Eisenbahnvorhaben: Zwischenergebnis

2.1 An der Trasseefreihaltung für allfällige spätere Ergänzungen des Schienennetzes besteht ein kantonales Interesse. Folgende Vorhaben werden als Zwischenergebnis aufgenommen: Richtplan-Gesamtkarte

Gemeinde(n)	Vorhaben	Nr.
	Heitersbergtunnel II ¹	14
	Juradurchstich Wisenberg	12
	Neubaustrecke Chestenberg (2 Varianten) ¹	13
	Vierspurausbau Däniken – Aarau (Eppenbergtunnel, Kantonsgebiet Solothurn) mit zusätzlichem Wendegleis westlich von Aarau	20

¹ (...*)

* Stand gemäss Beschluss des Bundesrats vom 23. August 2017

3. Eisenbahnvorhaben: Vororientierung

3.1 Die nachstehenden Projektideen werden für allfällige spätere Ergänzungen des Schienennetzes als Vororientierung aufgenommen: Richtplan-Gesamtkarte

Gemeinde(n)	Vorhaben	Nr.	Planquadrat
keine			

Planungsanweisungen und örtliche Festlegungen

1. Planungsanweisungen für die Eisenbahninfrastruktur

1.1 Der Kanton setzt sich beim Bund dafür ein, dass der künftige Trassebedarf von Fern-, Regional- und Güterverkehr mit einem gut ausgebauten Bahnnetz sichergestellt wird. Mit der Planungsregion Nordwestschweiz setzt sich der Kanton für die notwendigen Ausbauten des Bahnnetzes ein.

1.2 Der Kanton setzt sich beim Bund dafür ein, dass bei sich abzeichnenden Trassenkonflikten zwischen Güter- und Personenverkehr die erforderlichen Kapazitäten auf dem Schienennetz geschaffen werden.

1.3 Auf eingleisigen Nebenbahnlinien setzt sich der Kanton für die Trasseefreihaltung von künftigen Doppelspurausbauten oder zusätzlichen Kreuzungsstellen ein.

1.4 In Korridoren, die sich für ein Tramsystem eignen, sind die notwendigen Trassen freizuhalten.

1.5 Für die Anpassung der Publikumsanlagen an gesteigerte Erfordernisse des Verkehrs wie Frequenzentwicklung, Anpassungen BehiG oder mehr Personen sind für die künftigen Ausbauten wie Perronverlängerungen für längere Züge die notwendigen Flächen freizuhalten.

2. Eisenbahnvorhaben: Festsetzung

2.1 An der Realisierung der Ausbau- und Ergänzungsprojekte der Bahninfrastruktur besteht ein hohes kantonales Interesse. Die folgenden Vorhaben sind festgesetzt: Richtplan-Gesamtkarte

Gemeinde(n)	Vorhaben	Nr.	Planquadrat
Killwangen, Spreitenbach	Limmattalbahn	67	J5 – K5
Oberkulm	Stationsausbau Oberkulm inklusive Doppelspurabschnitt	84	G8
Reinach	Neue Haltestelle Reinach Eien	68	H8
Seon	Neue Haltestelle Seon Nord	59	G7
Turgi – Koblenz	Doppelspurausbauten Turgi – Siggenthal und Döttingen – Koblenz	20a	H1 – I3
Spreitenbach, Dietikon ZH	Zufahrt zu Depot- und Werkstattstandort Limmattalbahn (Müsli); Abstimmung mit Kanton Zürich	201	K5

3. Eisenbahnvorhaben: Zwischenergebnis

3.1 An der Trasseefreihaltung für allfällige spätere Ergänzungen des Schienennetzes besteht ein kantonales Interesse. Die folgenden Vorhaben sind als Zwischenergebnis aufgenommen: Richtplan-Gesamtkarte

Gemeinde(n)	Vorhaben	Nr.	Planquadrat
Aarau	Entflechtung AVA / Hintere Bahnhofstrasse	80	F6
Koblenz – Bad Zurzach	Doppelspurausbauten Koblenz – Bad Zurzach	20b	I1
Lenzburg, Othmarsingen, Henschiken	Verknüpfungsbauwerke im Raum Gexi	26	H5 – H6
Unterkulm	Eigentrossierung Unterkulm Mitte	22	G8
Killwangen – Baden	Weiterführung Limmattalbahn bis Baden	83	J4/5
Spreitenbach	Neue Haltestelle Asp	110	K5
Wettingen	Neue Haltestelle Tägerhard	64	J4

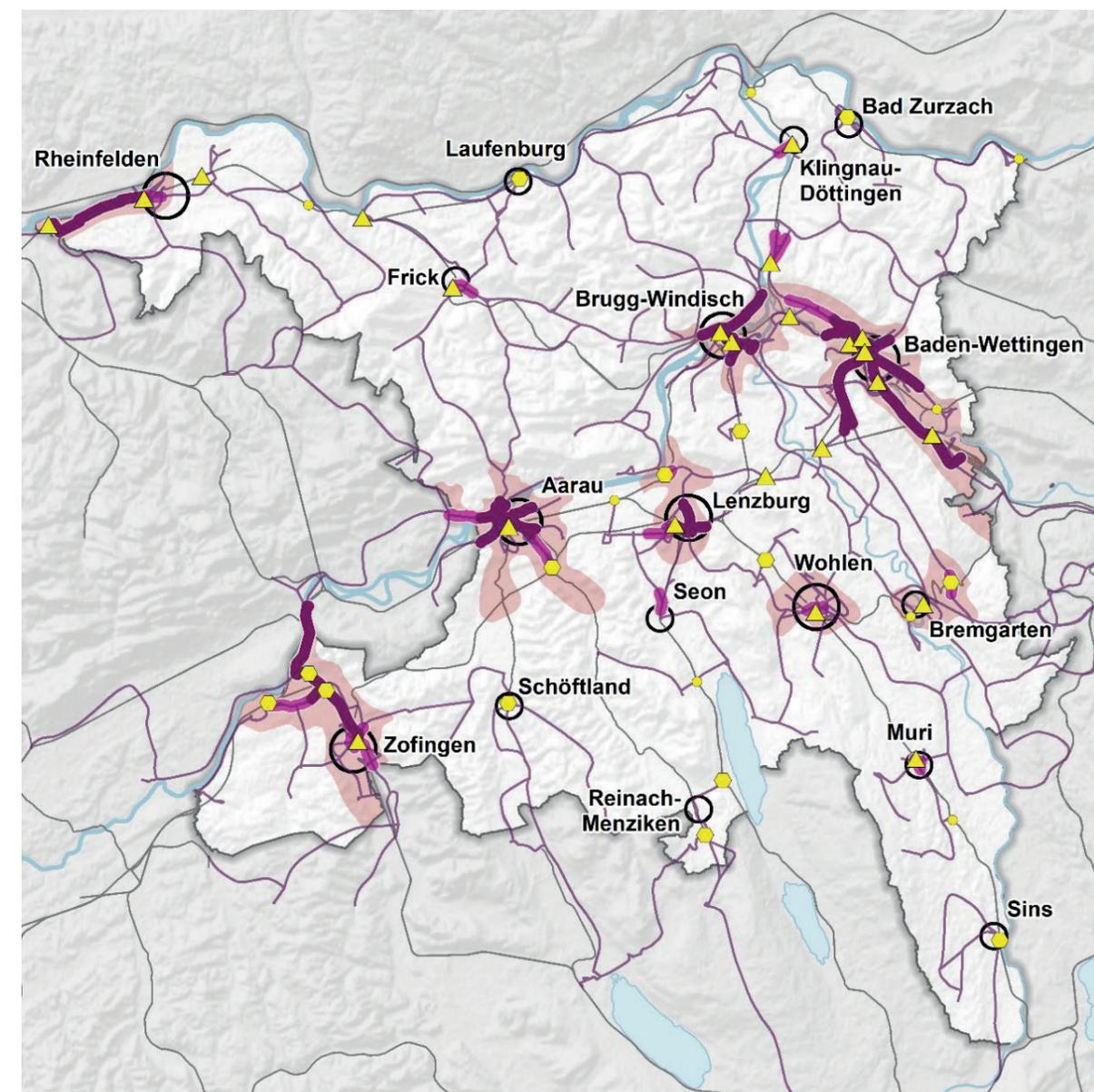
4. Eisenbahnvorhaben: Vororientierung

4.1 Die nachstehenden Projektideen sind für allfällige spätere Ergänzungen des Schienennetzes als Vororientierung aufgenommen:

Richtplan-Gesamtkarte

Gemeinde(n)	Vorhaben	Nr.	Planquadrat
Aarau – Menziken	Doppelspurabschnitte im Wynental	72	F6 – H9
Aarau – Schöftland	Doppelspurabschnitte im Suhrental	71	F6 – F8
Bremgarten – Dietikon	Doppelspurabschnitte Bremgarten – Dietikon	74	J7 – K5
Henschiken – Muri	Mehrspurausbau im Freiamt (3. Gleis)	82	H6 – K11
Schafisheim	Neue Haltestelle Schoren	77	G6
Oftringen	Neue Haltestelle Oftringen Zentrum	78	D7
Seon	Neue Haltestelle Seon Birren	69	G6
Rheinfelden – Stein	Mehrspurausbau Rheinfelden – Stein-Säckingen	50	A2 – D2
Turgi, Baden	3. Gleis Turgi – Baden (partiell), inkl. Entflechtung	81	I3 – J4
Unterkulm	Eigentrossierung Unterkulm Süd	55	G8
Wettingen – Würenlos	Ausbau der Linie Wettingen – Würenlos – Regensdorf	63	J4 – L4
Wohlen	Neue Haltestelle Wohlen Bifang	75	I7
Wohlen – Bremgarten	Doppelspurabschnitte Wohlen – Bremgarten	73	I7 – J7
Rupperswil, Lenzburg	Streckenausbau Rupperswil – Lenzburg	1	G5 – H6
Brugg, Windisch	Leistungssteigerung Knoten Brugg	202	H4
Killwangen, Neuenhof	Entflechtungsbauwerk Killwangen-Spreitenbach	203	J5
Holderbank, Brugg	Überholgleise im Raum Holderbank – Schinznach Bad	204	G4, G5
Muri	4. Perronkante und Wendegleis Bahnhof Muri	205	J8
Buchs, Rupperswil	Verzweigungsbauwerk Rupperswil West	206	G5
Aarau, Buchs, Eppenberg	Unterfahrung Aarau inkl. Entflechtungsbauwerke	207	E6 – F5
Aarau, Eppenberg, Schönenwerd	Verzweigungsbauwerk Wöschnau inkl. Wendegleis im Raum Schönenwerd (teilweise Kantonsgebiet Solothurn)	208	E6
Eiken, Kaisten, Laufenburg	Leistungssteigerung Stein-Säckingen – Laufenburg und 2. Perronkante Bahnhof Laufenburg	210	D2 – F2
Eiken	Neue Haltestelle Sisslerfeld	211	E2
Bremgarten	Neuer Depot- und Werkstattstandort Bremgarten West	212	J7

Richtplan-Teilkarte M 3.2 Hauptachsen Bus



Ausgangslage	Richtplanaussage
	Hauptachse Bus mit hohem Handlungsbedarf
	Hauptachse Bus mit Handlungsbedarf
	ÖV-Drehscheibe von kantonaler Bedeutung
	ÖV-Drehscheibe von regionaler Bedeutung
	Umsteigepunkt von lokaler Bedeutung
	Buslinie
	Schienennetz
	Kernstadt / Ländliches Zentrum
	Urbaner Entwicklungsraum

ORIGINAL-VERSION
Inhalte gemäss rechtskräftigem Stand

Die Kapitel des Sachbereichs M wurden umfassend überarbeitet. Die Inhalte der bisherigen Kapitel M 3.3 und M 3.4 sind neu in den Kapiteln M 3.1 und M 3.2 integriert.

Regionalzugsverkehr

M 3.3

Ausgangslage / Gesetzliche Grundlage / Auftrag

Der regionale Personenverkehr gehört zu den gemeinwirtschaftlichen Leistungen. Bund und Kantone gelten den Transportunternehmungen die gemäss Planrechnung ungedeckten Kosten des gemeinsam bestellten Verkehrsangebots ab. Art. 8 TG

Die Infrastrukturen des öffentlichen Verkehrs sind mit Hilfe des Bundes, der Transportunternehmen und des Kantons bedürfnisgerecht auszubauen und in gutem technischen Zustand zu erhalten. § 2 Abs. 1 ÖVG

Der Kanton leistet an konzessionierte Transportunternehmen Abgeltungen im Ausmass der anerkannten ungedeckten Kosten für:

- a) das vom Kanton und vom Bund gemeinsam bestellte Verkehrsangebot,
- b) die eigenen, zusätzlichen Bestellungen von Verkehrsangeboten,
- c) von ihm bestellte wiederkehrende Infrastrukturleistungen wie Unterhalt, Instandhaltung, Abschreibungen und Kapitalverzinsung,
- d) Rollmaterial, Fahrzeuge und Betriebseinrichtungen.

§ 5 Abs. 1 ÖVG

Die Abgeltungen des Kantons werden zu 60 % vom Kanton und zu 40 % von den Gemeinden getragen. Die Aufteilung des Gemeindeanteils auf die einzelnen Gemeinden bemisst sich nach der Verkehrsbedienung und der Einwohnerzahl. § 6 Abs. 1 – 2 ÖVG

Ein attraktives Bahnangebot fördert die konzentrierte Siedlungsstruktur entlang der Bahnlinien und um die Haltestellen. So kann die Besiedlung mit dem Ausbau des öV gezielt und wirkungsvoll gesteuert werden. RP, R 1

Herausforderung

Der Regionalverkehr auf der Schiene hat hohe Priorität und darf nicht verdrängt werden. mobilitätAARGAU, 2006, Strategie 3.8

Das Abstimmen zwischen dem Schnell- und dem Regionalzugsangebot ist im Aargau von zentraler Bedeutung. Die Regionalzüge können auf den Hauptachsen über kurze Distanzen fehlende Schnellzüge ersetzen. Dadurch lassen sich aargauische Zentren an den nationalen Verkehr anschliessen (Beispiele: Zofingen – Olten, Wohlen – Lenzburg – Aarau usw.). Mehrjahresprogramm öV, 2007, S. 36 – 39

Die beschränkten Mittel sind dort zu konzentrieren, wo die Potenziale und Verkehrsströme hoch sind und/oder das Strassennetz vergleichsweise unattraktiv oder überlastet ist. In diesen Gebieten sind die Konkurrenzchancen des Regional- beziehungsweise S-Bahnverkehrs gross.

Stand / Übersicht

Die Entwicklungs- und Optimierungsziele im Regionalverkehr wurden 1996 im Richtplan Aargau definiert. Seit der Einführung von Bahn 2000 im Dezember 2004 sind die damals angestrebten Zielzustände weitgehend umgesetzt. Im Rahmen der Mehrjahresplanung wurden vom Grossen Rat neue Vorgaben beschlossen, welche die neusten Entwicklungen aufnehmen. Sie werden in den kantonalen Richtplan übernommen und bilden die Grundlagen für künftige Angebotskonzepte.

BESCHLÜSSE

Planungsgrundsätze für das Angebot

A. Der Regionalzugsverkehr im Aargau ist das Rückgrat der öV-Erschliessungen in den Verkehrskorridoren. Das Angebot ist auf die grossen Verkehrsströme in die aargauischen Kernstädte und in Richtung der Agglomerationen Zürich, Basel, Luzern und Zug auszurichten.

B. Als strategische Stossrichtungen für die bereits realisierten oder zukünftigen Angebotskonzepte im Regionalzugsverkehr werden Planungsvorgaben festgesetzt:

Vorgaben Entwicklung:

- Urbane Entwicklungsräume und Kernstädte durch S-Bahn- beziehungsweise Regionalzugslinien verbinden, in Ergänzung zum Fernverkehr.
- Einbindung der nachfragestarken ländlichen Entwicklungsachsen in Kernstädte durch häufige Bahnverbindungen stärken.
- Durch gutes S-Bahn- und Regionalzugsangebot optimale Anschlüsse an das Fernverkehrsnetz gewährleisten.
- Gute Verbindungen zwischen den Hochschulstandorten der Nordwestschweiz, Aarau, Brugg-Windisch, Muttenz, Olten und Basel sowie zu den Universitätsstandorten Bern, Basel und Zürich schaffen.
- Angebotsdichte: In der Regel Halbstundentakt, teilweise mit Verdichtungen zum Viertelstundentakt in Spitzenzeiten. Auf nachfragestarken Linien durchgehender Viertelstundentakt.
- Abendangebote sind vertaktet, ergänzt mit nachfrageorientierten Nachtangeboten.

Vorgaben Optimierung:

- Das Bahnangebot entlang der übrigen ländlichen Entwicklungsachsen nachfragebezogen entwickeln und Anbindung an urbane Entwicklungsräume gewährleisten.
- Verdichten des Angebots bis zum durchgehenden Halbstundentakt. Teilweise Stundentakt in Randzeiten wie an Wochenenden oder am Abend.
- Gute Voraussetzungen für den gezielten Ausbau der kombinierten Mobilität schaffen.
- Regionalzugsangebot im ländlichen Entwicklungsraum beibehalten beziehungsweise nachfragebezogen entwickeln.

C. Die Zuteilung der Planungsvorgaben im Regionalzugsverkehr auf die Verkehrskorridore dient als Beurteilungsgrundlage für das Bestellverfahren.

Richtplan-Teilkarte M 3.3

Vorgaben Entwicklung für Verbindung von urbanen Entwicklungsräumen und Kernstädten:

- Zofingen–Olten (Fernverkehr [FV], RegioExpress-Züge [RE] und Regionalverkehr)
- Olten–Aarau–Brugg–Baden–Killwangen (teils FV/RE)
- Brugg–Baden–Zürich
- Baden–Würenlos–Regensdorf–Zürich
- Olten–Aarau–Lenzburg–(Limmattal–) Zürich
- Lenzburg–Brugg–Baden
- Wohlen–Lenzburg–Aarau
- Muri–Wohlen–Zürich
- Basel–Rheinfelden–Brugg (Abschnitt Frick–Brugg: FV)

Vorgaben Entwicklung für Bahnlinien entlang nachfragestarken ländlichen Entwicklungsachsen:

- Frick / Laufenburg–Stein–Rheinfelden–Basel
- Bad Zurzach / Waldshut–Koblenz–Baden
- Schöftland–Aarau
- Menziken–Aarau
- Wohlen–Bremgarten–Dietikon

Vorgaben Optimierung für Bahnlinien entlang übrigen ländlichen Entwicklungsachsen:

- Lenzburg–Beinwil a. S.–Hochdorf–Luzern
- Zofingen–Kölliken–Suhr–Lenzburg
- Wohlen–Muri–Rotkreuz (–Zug)
- Aarau–Wildeggen–Brugg

Vorgaben Optimierung für Bahnlinien im ländlichen Entwicklungsraum:

- Bad Zurzach–Eglisau–Bülach
- Sursee–Zofingen (–Olten)
- Langenthal–Rothrist–Olten

Vorgaben Nachtangebot:

- Die SN1 der Zürcher S-Bahn und die SN1 der Regio-S-Bahn Basel werden als Rückgrat für die Nachtangebote weiter entwickelt.

D. Der Kanton bezieht die Regionalplanungsverbände beziehungsweise ihre Gemeinden in die Erarbeitung von Angebotskonzepten im Regionalzugsverkehr und in das Bestellverfahren ein.

Planungsgrundsätze für die Infrastruktur

E. Infrastrukturmassnahmen für den Regionalzugsverkehr werden mit den Ausbauten für den Personenfern- und Güterverkehr koordiniert.

F. (...*)

G. (...*)

H. Die Bahnhaltstellen sind behindertengerecht auszubauen und auf das moderne Rollmaterial anzupassen.

- I. Bei Siedlungsentwicklungen und bei Verschiebungen von Siedlungs- beziehungsweise Arbeitsplatzschwerpunkten sind neue Haltepunkte zu prüfen. Dabei ist der Aspekt der Reisezeitverlängerung für bestehende Fahrten zu berücksichtigen.

* Stand gemäss Beschluss des Bundesrats vom 23. August 2017

Planungsanweisungen und örtliche Festlegungen

1. Eisenbahnvorhaben: Festsetzung

- 1.1 An der Realisierung der Ausbau- und Ergänzungsprojekte der Bahninfrastruktur besteht ein hohes kantonales Interesse. Die folgenden Vorhaben werden festgesetzt:

Richtplan-Gesamtkarte

Gemeinde(n)	Vorhaben	Nr.	Planquadrat
Killwangen, Spreitenbach	Limmattalbahn	67	J5 – K5
Kölliken	Neue Haltestelle Kölliken Mitte	65	E7
Oberkulm	Stationsausbau Oberkulm inklusive Doppelspurabschnitt	84	G8
Reinach	Neue Haltestelle Reinach Eien	68	H8
Seon	Neue Haltestelle Seon Nord	59	G7
Turgi – Koblenz	Doppelspurausbauten Turgi – Koblenz	20a	H1 – I3

2. Eisenbahnvorhaben: Zwischenergebnis

- 2.1 An der Trasseerhaltung für allfällige spätere Ergänzungen des Schienennetzes besteht ein kantonales Interesse. Die folgenden Vorhaben werden als Zwischenergebnis aufgenommen:

Richtplan-Gesamtkarte

Gemeinde(n)	Vorhaben	Nr.	Planquadrat
Aarau	Entflechtung WSB / Hintere Bahnhofstrasse	80	F6
Boniswil	Neue Haltestelle Alliswil (Boniswil)	60	H7
Döttingen, Untersiggenthal	Zusätzliche neue Haltestellen in Döttingen Süd, ABB-Ennetturgi / Untersiggenthal	21	I2, I3
Killwangen – Baden	Weiterführung Limmattalbahn bis Baden	83	J4 – J5
Koblenz – Bad Zurzach	Doppelspurausbauten Koblenz – Bad Zurzach	20b	I1
Lenzburg, Othmarsingen, Henschiken	Verknüpfungsbauwerke im Raum Gexi	26	H5 – H6
Oberentfelden	Eigentrossierung Oberentfelden Mitte	54	F6
Spreitenbach	Neue Haltestelle Asp	110	K5
Unterkulm	Eigentrossierung Unterkulm Mitte	22	G8
Wettingen	Neue Haltestelle Tägerhard	64	J4

3. Eisenbahnvorhaben: Vororientierung

3.1 Die nachstehenden Projektideen werden für allfällige spätere Ergänzungen des Schienennetzes als Vororientierung aufgenommen:

Richtplan-Gesamtkarte

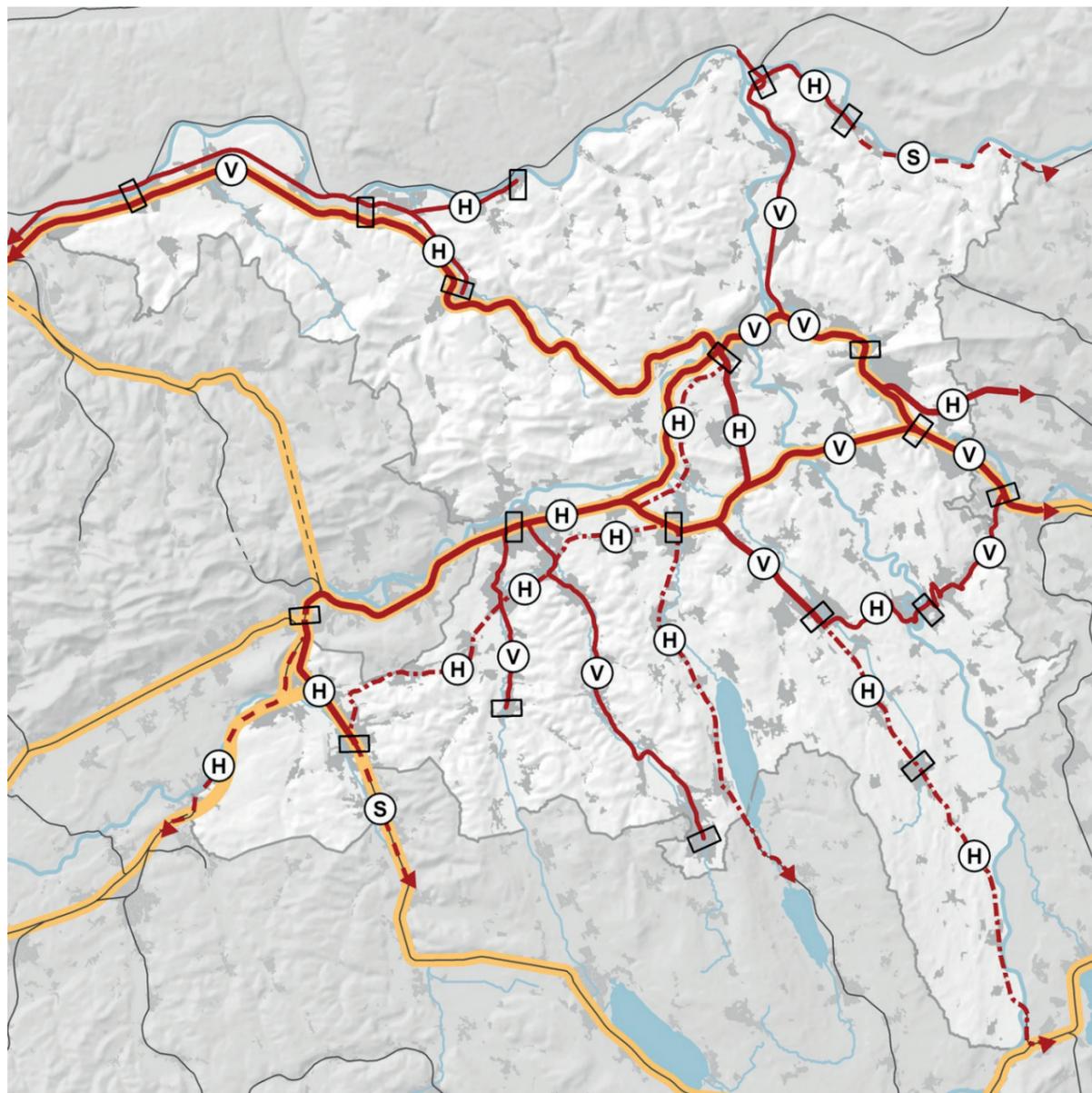
Gemeinde(n)	Vorhaben	Nr.	Planquadrat
Aarau–Menziken	Doppelspurabschnitte im Wynental	72	F6 – H9
Aarau–Schöffland	Doppelspurabschnitte im Suhrental	71	F6 – F8
Aarburg	Neue Haltestelle Aarburg Nord	79	D7
Bremgarten	Neue Haltestelle Bremgarten Obere Ebene	76	J7
Bremgarten– Dietikon	Doppelspurabschnitte Bremgarten–Dietikon	74	J7 – K5
Henschiken– Oberrüti	Mehrsपुरausbau im Freiamt (3. Gleis)	82	H6 – K11
Hunzenschwil	Neue Haltestelle Hunzenschwil Schoren	77	G6
Oftringen	Neue Haltestelle Oftringen Zentrum	78	D7
Pratteln–Stein*	Dreispurausbau	50	A2–D2
Seon	Neue Haltestelle Seon Birren	69	G6
Staufen	Neue Haltestelle Staufen	70	H6
Turgi, Baden	3. Gleis Turgi–Baden (partiell)	81	I3 – J4
Unterkulm	Eigentrassierung Unterkulm Süd	55	G8
Wettingen– Würenlos	Ausbau der Linie Wettingen–Würenlos–Regensdorf	63	J4 – L4
Wohlen	Neue Haltestelle Wohlen Bifang	75	I7
Wohlen– Bremgarten	Doppelspurabschnitte Wohlen–Bremgarten	73	I7 – J7

* Stand gemäss Beschluss des Bundesrats vom 23. August 2017

4. Stilllegung oder Überprüfung von Eisenbahnlinien

4.1 Das für den Personenverkehr stillgelegte Trasse Mellingen – Dättwil – Wettingen ist für den öV oder eine kombinierte Nutzung öV und Langsamverkehr freizuhalten.

Richtplan-Teilkarte M 3.3 Regionalzugsverkehr



Ausgangslage	Richtplanaussage	Planungsvorgaben im Regionalzugsverkehr in Verkehrskorridoren
		Bahnlinien für Verbindungen von urbanen Entwicklungsräumen und Kernstädten
		Bahnlinien entlang nachfragestarken ländlichen Entwicklungsachsen
		Bahnlinien entlang übrigen ländlichen Entwicklungsachsen
		übrige Bahnlinien im ländlichen Entwicklungsraum
	(S)	Stundentakt als Regelfall
	(H)	1/2-Stunden-Takt als Regelfall
	(V)	1/4-Stunden-Takt als Regelfall
		Ausgewählte Bahnstation
		Übergeordnetes Schnellzugsnetz

ORIGINAL-VERSION
Inhalte gemäss rechtskräftigem Stand

Die Kapitel des Sachbereichs M wurden umfassend überarbeitet. Die Inhalte der bisherigen Kapitel M 3.3 und M 3.4 sind neu in den Kapiteln M 3.1 und M 3.2 integriert.

Busverkehr

M 3.4

Ausgangslage / Gesetzliche Grundlage / Auftrag

Der Bund regelt den Betrieb und die Finanzierung von Buslinien. Der Kanton leistet an konzessionierte Transportunternehmen (Regional- und Ortsverkehr) Abgeltungen im Ausmass der anerkannten ungedeckten Kosten. Die Abgeltungen des Kantons werden zu 60 % vom Kanton und zu 40 % von den Gemeinden getragen.

RP, M 3.1 Ausgangslage
§ 5 Abs. 1 und § 6 Abs. 1
ÖVG

Herausforderung

Der strassengebundene öffentliche Verkehr wird durch Staus behindert. Die Zuverlässigkeit ist durch Busspuren, Bevorzugung an Lichtsignalanlagen oder Zuflusssteuerungen zu erhöhen.

Der Busverkehr wird auf die Angebotsentwicklung der Bahn abgestimmt.

Auf nachfragestarken Buslinien wird das Angebot am Abend, in der Nacht und am Wochenende weiter verbessert.

In den ländlichen Entwicklungsräumen stehen die Mobilitätsvorsorge und das Weiterentwickeln von alternativen Erschliessungslösungen im Vordergrund.

RP, H 2.3

Das Busnetz in den Kernstädten, urbanen Räumen, entlang der ländlichen Entwicklungskorridore und im ländlichen Entwicklungsgebiet muss trotz des gegenwärtig guten Ausbaustandards laufend den Nachfragebedürfnissen und den Konzepten im Schienenverkehr angepasst werden. Aufgrund der Siedlungsentwicklung und der wachsenden Mobilität steigen die Ansprüche an einen leistungsfähigen und zuverlässigen Zubringerverkehr in die aargauischen Zentren und auf die wichtigen Bahnachsen in den Entwicklungskorridoren.

Mehrjahresprogramm öV,
2007, S. 41 – 42

Anpassungen im Busnetz werden meistens den aktuellen Bedürfnissen entsprechend und relativ kurzfristig vorgenommen.

Stand / Übersicht

Das Busangebot wurde in den letzten Jahren kontinuierlich ausgebaut. Dabei musste das Angebot beim Busverkehr vor allem auf die veränderten Bahnangebote im Zusammenhang mit Bahn 2000 1. Etappe abgestimmt werden, damit ein attraktives öV-Gesamtangebot auch benutzt wird. In vielen Gebieten überarbeitete der Kanton gemeinsam mit den Transportunternehmen und den Gemeinden das seit Jahren historisch gewachsene Angebot. Auf den 12. Dezember 2004 konnte vor allem in dicht besiedelten Räumen und entlang wichtiger Verbindungsachsen die Attraktivität der Buslinien durch Angebotsverdichtung und bessere Anschlüsse auf die übergeordneten Bahnverbindungen gesteigert werden.

BESCHLÜSSE

Planungsgrundsätze für das Angebot

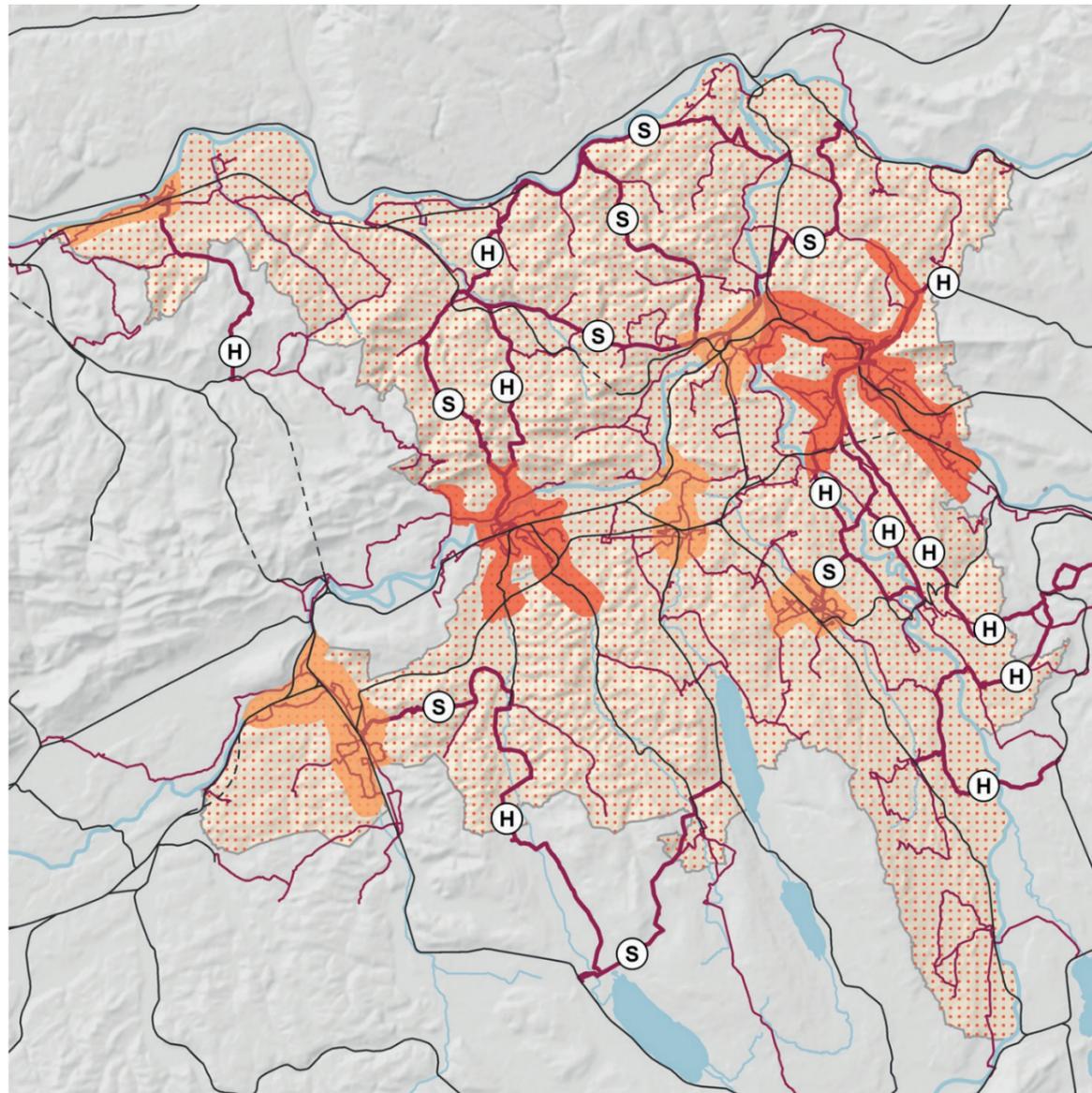
- A. Das Busnetz nimmt die Entwicklungen im Siedlungsgebiet auf und wird auf die Schwerpunkte Wohnen, Arbeiten / Schule und Freizeit / Tourismus sowie auf Einrichtungen mit hohem Publikumsverkehr wie Einkaufszentren ausgerichtet.
- B. Die Anschlüsse vom Busnetz auf das übergeordnete Schienennetz sind sicherzustellen.
- C. Das Busangebot wird gezielt und nachfragebezogen verdichtet.
- D. Die Abendangebote nach 20.00 Uhr und die Nachtangebote in den Nächten Freitag / Samstag und Samstag / Sonntag werden schrittweise weiter entwickelt.
- E. Die Buslinien im Aargau werden in drei Funktionskategorien unterteilt:
 - Buslinien mit regionaler Erschliessungsfunktion,
 - Buslinien in aargauischen Kernstädten und urbanen Entwicklungsräumen,
 - Buslinien mit überregionaler Verbindungsfunktion.
- F. Die Zuteilung der einzelnen Buslinien zu einer Funktionskategorie wird gemäss Richtplan-Teilkarte M 3.4 vorgenommen und dient als Beurteilungsgrundlage für das Bestellverfahren.
- G. Die Zuordnung der Angebotsstufen S, H und V zu den überregionalen Buslinien und zu den Kernstädten sowie urbanen Räumen dient als Beurteilungsgrundlage für das Bestellverfahren.
- H. Die Angebotsstufen für die regionalen Buslinien werden je nach Potenzial, Nachfrage und Beziehungen zu den übergeordneten Entwicklungs- und Optimierungskorridoren im Regionalzugsverkehr im Rahmen der Bestellverfahren festgelegt.
- I. Der Kanton bezieht die Regionalplanungsverbände beziehungsweise ihre Gemeinden in die weitere Bearbeitung von Bus-Angebotskonzepten und in das Bestellverfahren ein.

Richtplan-Teilkarte M 3.4

Planungsgrundsätze für die Infrastruktur

- J. Das Haltestellennetz ist entsprechend der Siedlungsentwicklung zu erweitern. Neue Haltestellen sind insbesondere bei neuen Wohnüberbauungen, Arbeitsplatzschwerpunkten und publikumsintensiven Einrichtungen zu erstellen. Wo sinnvoll und möglich, sind auch P+P- und P+R-Plätze zu erschliessen.
- K. Die öV-Erschliessung ist im Rahmen der Nutzungsplanung sicherzustellen.
- L. Die Zuverlässigkeit des Busverkehrs und die Beförderungsgeschwindigkeit zur Sicherung der Anschlüsse beziehungsweise zur Optimierung der Busumläufe sind durch geeignete Massnahmen zu steigern, wie Bevorzugung an Lichtsignalanlagen, Busspuren oder Busschleusen.
- M. Die Infrastruktur zur Verknüpfung von Bus-Bahn, wie Zugänge und Umsteigeanlagen, ist zu einer durchgängigen Transportkette auszubauen.
- N. Das Haltestellennetz ist behindertengerecht zu gestalten, mittels:
- Massnahmen im Rahmen von Unterhaltsarbeiten, Neu- oder Ausbauprojekten,
 - zusätzlichen Massnahmen im Rahmen des Umsetzungsprogramms zum Behindertengleichstellungsgesetz.

Richtplan-Teilkarte M 3.4 Busverkehr



Ausgangslage	Richtplanaussage
	 Busverkehr mit regionaler Erschliessungsfunktion mindestens Basisangebot je nach örtlicher Situation Stunden- (S), 1/2-Stunden- (H) oder 1/4-Stunden-Takt (V)
	 Busverkehr in aargauischen Kernstädten und urbanen Entwicklungsräumen mit mindestens 15-Minuten-Takt als Regelfall (V)
	 mindestens 30-Minuten-Takt als Regelfall (H)
	 Busverkehr mit überregionaler Verbindungsfunktion
	 Stundenakt als Regelfall
	 1/2-Stunden-Takt als Regelfall
	 1/4-Stunden-Takt als Regelfall
	Buslinien
	Schienennetz

ORIGINAL-VERSION
Inhalte gemäss rechtskräftigem Stand

Rad- und Fussverkehr

M 4.1

Ausgangslage / Gesetzliche Grundlage / Auftrag

Der Bund legt Grundsätze über Fuss- und Wanderwegnetze fest. Er kann Massnahmen der Kantone zur Anlage und Erhaltung solcher Netze unterstützen und koordinieren.

Art. 88 Abs. 1 – 2 BV

Es sollen Rad- und Fusswege erhalten und geschaffen werden.

Art. 3 Abs. 3 lit. c RPG

Die Kantone sorgen dafür, dass bestehende und vorgesehene Fuss- und Wanderwegnetze in Plänen festgehalten werden und die Pläne periodisch überprüft und nötigenfalls angepasst werden. Sie legen die Rechtswirkungen der Pläne fest und ordnen das Verfahren für deren Erlass und Änderung. Die Betroffenen sowie die interessierten Organisationen und Bundesstellen sind an der Planung zu beteiligen.

Art. 4 FWG

Die Kantone sorgen dafür, dass die Fuss- und Wanderwege, die sie in die Pläne aufgenommen haben, angelegt, unterhalten und gekennzeichnet werden. In Städten und grösseren Ortschaften sind Fussgängerverbindungen, die Teile eines Fusswegnetzes nach Artikel 2 FWG sind, einheitlich zu signalisieren.

Art. 4 Abs. 1 und 3 FWV

Kanton und Gemeinden nehmen bei der Erfüllung ihrer Aufgaben Rücksicht auf die Anliegen der Fuss- und Wanderweggesetzgebung. Die Fuss- und Wanderwege sind frei begehbar; soweit notwendig sind für die Benutzung von Wegen, die über privaten Grund führen, entsprechende Rechte zu erwerben. Das Fusswegnetz hat die Verbindungen zwischen Wohngebiet, Schulen, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und zentralen öffentlichen und privaten Einrichtungen mit Publikumsverkehr aufzunehmen.

§ 2, 4 Verordnung über Fuss- und Wanderwege

Den Gemeinden obliegen Planung, Anlage und Kennzeichnung der Fusswege. Sie können das Fusswegnetz in einem kommunalen Richtplan festlegen. Trassees der Fusswege können mit den kommunalen Nutzungsplänen freigehalten und in diesem Verfahren genehmigt werden.

Bestandteil der öffentlichen Strassen sind auch die für den Schutz der Fussgänger und Radfahrer notwendigen Anlagen. Fuss- und Radwege gelten als Gemeindestrassen, wenn sie nicht Bestandteile von Kantonsstrassen oder von dem Gemeingebrauch zugänglichen Privatstrassen sind. Die Zuständigkeit für den Bau liegt beim Kanton für kantonale Radrouten und bei den Gemeinden für Radwege, soweit diese nicht Bestandteil des kantonalen Radroutennetzes sind, und für Fusswege. Die Finanzierung von Geh- und Radwegen, die Bestandteil von Kantonsstrassen sind oder zur Entlastung des Kantonsstrassennetzes dienen, erfolgt nach dem Kantonsstrassendekret.

§ 80 Abs. 2 lit. a, § 84 Abs. 2, § 86 Abs. 1 BauG

§§ 17 und 18 Kantonsstrassendekret

GEÄNDERTE VERSION
Entwurf vom 25.10.2021

Die Kapitel des Sachbereichs M wurden umfassend überarbeitet. Auf die Markierung der geänderten Stellen wurde daher verzichtet. Der Status der aufgeführten Massnahmen (bzgl. Festsetzung, Zwischenergebnis etc.) entspricht dem für den 1. Januar 2022 erwarteten Stand.

Veloverkehr

M 4.1

Ausgangslage / Gesetzliche Grundlage / Auftrag

Der Bund legt Grundsätze über Fuss-, Wander- und Velowegnetze fest. Er kann Massnahmen der Kantone und Dritter zur Anlage und Erhaltung solcher Netze sowie zur Information über diese unterstützen und koordinieren. Dabei wahrt er die Zuständigkeiten der Kantone.

Art. 88 BV

Es sollen Rad- und Fusswege erhalten und geschaffen werden.

Art. 3 Abs. 3 lit. c RPG

Die Schweizer Bevölkerung hat 2018 dem Bundesbeschluss über die Velowege zugestimmt. Damit hat sie sich für eine Aufwertung der Velowege entschieden. Die Umsetzung der neuen Bundesverfassungsbestimmung erfolgt mit dem neuen Bundesgesetz über Velowege. Der Bau von Velowegen bleibt Aufgabe der Kantone. Sie haben die Pflicht, Velowege verbindlich zu planen und für ein zusammenhängendes und sicheres Velowegnetz zu sorgen.

Bundesgesetz über Velowege

Das Netz der kantonalen Velorouten und der Wanderwege wird im Richtplan festgelegt.

§ 3 StrG

Der Fuss- und Veloverkehr soll vor allem in den Kernstädten, ländlichen Zentren und urbanen Entwicklungsräumen gefördert werden. Dafür werden die nötigen Flächen zur Verfügung gestellt sowie die Netze aufeinander abgestimmt.

mobilitätAARGAU 2016

Der Langsamverkehr wird kantonsweit weiterentwickelt. Die Vorteile des Langsamverkehrs auf kurze Distanzen und in Verbindung mit anderen Verkehrsmitteln werden genutzt.

mobilitätAARGAU, 2006, S. 56

Die Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung definieren Massnahmenbündel für die Förderung des Langsamverkehrs: Steigerung des Langsamverkehrsanteils in Kerngebieten und auf Entwicklungsachsen, Verbesserung der Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern und Optimierung des Mobilitätsverhaltens.

Agglomerationsprogramm e Verkehr und Siedlung, 2007

Herausforderung

Ein attraktives Angebot für den Langsamverkehr definiert sich durch zusammenhängende, direkte und sichere Verbindungen. Diese sind in erster Linie auf den Alltagsverkehr (Berufspendler, Schüler, Einkauf usw.) auszurichten, ohne die Bedürfnisse des Freizeit- und Erholungsverkehrs zu vernachlässigen. Dazu sind aufeinander abgestimmte planerische, organisatorische, gestalterische und bauliche Massnahmen erforderlich.

Oft fehlt dem Langsamverkehr, insbesondere dem Radverkehr, der nötige Raum auf der Strasse. Ein nicht zusammenhängendes Netz beeinträchtigt die Attraktivität und zum Teil die Sicherheit. Umwegrouten werden vom Rad- und Fussverkehr nicht akzeptiert. Zudem fehlen teils gute Infrastrukturen wie zum Beispiel Veloabstellanlagen, um das Umsteigen vom Fahrrad auf den öffentlichen Verkehr zu begünstigen.

Die Förderung des Langsamverkehrs soll mit kommunikativen Massnahmen unterstützt werden. Der Kanton prüft, ob er zusätzliche Anreize für die Gemeinden zur Förderung der Langsamverkehrsnetze schaffen kann. Dabei sollen die Massnahmen und Zuständigkeiten aufgezeigt werden. Die Fuss- und Radwege sollen möglichst direkt geführt, sicher und attraktiv gestaltet werden sowie mit den Nachbargemeinden abgestimmt sein.

Stand / Übersicht

Gesamtschweizerisch sind gemäss Mikrozensus 2005 rund 30 % der mit dem Auto zurückgelegten Fahrten und Wege weniger als 3 km lang, 45 % aller Fahrten sind kürzer als 5 km. Das Potenzial des Langsamverkehrs ist gross.

Mikrozensus Verkehr, 2005, S. 7

Die Umsetzung des kantonalen Radroutennetzes im Umfang von 950 km ist bis 2015 vorgesehen. Schon seit 2010 sind alle kantonalen Radrouten signalisiert. Im Zentrum stehen die Verbesserung der Sicherheit und der Attraktivität für die Benutzenden. Per Ende 2009 waren rund 810 km fertig erstellt, rund 140 km sind im Bau oder geplant.

Herausforderung

Je höher die Einwohnerdichte im Siedlungsgebiet ist, desto grösser ist das Potenzial für den Veloverkehr. Um dieses Potenzial auszunutzen, braucht es direkte, sichere, attraktive und zusammenhängende Verbindungen zwischen Zentren, Gemeinden und grösseren Arbeitgebern oder Ausbildungsstätten. Ein zusammenhängendes Velonetz fördert die Attraktivität und die Sicherheit. Daher ist eine grenzüberschreitende, zwischen Kanton und Gemeinden abgestimmte Netzplanung für den Veloverkehr von grosser Bedeutung.

Oft fehlt dem Veloverkehr der nötige Raum, gerade in urbanen Siedlungsräumen. Zudem fehlen teilweise ergänzende Infrastrukturen wie zum Beispiel Veloabstellanlagen, um das Umsteigen vom Velo auf den öffentlichen Verkehr zu begünstigen. Es braucht vermehrt Verkehrsflächen im Strassenraum für den Veloverkehr und zusätzliche Unterstützung beim Ausbau von Veloabstellanlagen an Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, damit der Veloverkehr gefördert wird.

Stand / Übersicht

Für die Umsetzung der Strategie mobilitätAARGAU 2016 hat der Kanton das Umsetzungskonzept Fuss- und Veloverkehr erarbeitet. Darin werden Massnahmen zur Förderung des Veloverkehrs aufgezeigt. Eine Zusammenarbeit zwischen Kanton, Regionen und Gemeinden ist dabei unverzichtbar.

Umsetzungskonzept Fuss- und Veloverkehr

Das 2004 festgesetzte kantonale Veloroutennetz ist weitgehend fertiggestellt.¹ Die Weiterentwicklung des kantonalen Veloroutennetzes ist von kantonalem Interesse und dient der Umsetzung der Strategie mobilitätAARGAU. Der Regierungsrat erarbeitet mit den Regionen und betroffenen Gemeinden Vorschläge zur qualitativen und quantitativen Verbesserung des kantonalen Veloroutennetzes in geeigneten Räumen, insbesondere in Kernstädten, ländlichen Zentren und urbanen Entwicklungsräumen. Er legt das weiterentwickelte Veloroutennetz dem Grossen Rat zur Festsetzung vor.

Kantonales Veloroutennetz

In den ländlichen Entwicklungsachsen und ländlichen Entwicklungsräumen soll das bestehende Veloroutennetz in vergleichbarer Länge und Linienführung erhalten bleiben. Eine Optimierung der Linienführung ist möglich. Noch nicht angeschlossene Gemeinden werden an das Velonetz angebunden.

¹ Das kantonale Veloroutennetz ist als Onlinekarte im Geoportal des Kantons Aargau verfügbar.

Velovorzugsrouten sind Netzelemente von höherem Qualitätsstandard, die in und zwischen urbanen Siedlungsräumen wie auch in den Agglomerationen ein unterbrucharmer, flüssiges Velofahren über längere Distanzen ermöglichen. Dadurch kann der Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr gesteigert werden. Sie sind Bestandteil des kantonalen Veloroutennetzes. Velovorzugsrouten werden im Zuge der Weiterentwicklung des kantonalen Veloroutennetzes konkretisiert.

Velovorzugsrouten

Im neuen Bundesgesetz über Velowege wird zwischen Veloroutennetzen für den Alltag und für die Freizeit unterschieden. Der Kanton Aargau führt diese Unterscheidung ebenfalls und definiert die nationalen und regionalen Routen von SchweizMobil als das Freizeitvelonetz von kantonaler Bedeutung.² Es wird vom Kanton klar und einheitlich signalisiert.

Freizeitvelonetz

Die Gemeinden fördern mit planerischen, organisatorischen und gestalterischen Massnahmen den kommunalen und regionalen Veloverkehr. Insbesondere sorgen sie für sichere, dichte und attraktive kommunale Velonetze und halten diese in einem Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV) fest. Sie koordinieren ihre kommunalen Velonetze mit dem kantonalen Veloroutennetz und dem Freizeitvelonetz von kantonaler Bedeutung.

Kommunaler Gesamtplan
Verkehr

² Die nationalen und regionalen Velorouten sind im Geoportale von SchweizMobil verfügbar.

BESCHLÜSSE**Planungsgrundsätze**

- A. Für die Fussgängerinnen und Fussgänger sowie die Radfahrenden werden sichere, attraktive, möglichst direkte und zusammenhängende Wegnetze bereitgestellt.
- B. An der Verbesserung der Sicherheit und Attraktivität des Radverkehrs besteht ein kantonales Interesse. Daher setzt der Kanton das kantonale Radroutennetz bis 2015 um.
- C. Das kantonale Radroutennetz und die nationalen und regionalen Radwanderwege werden durch den Kanton klar und einheitlich signalisiert. Der Kanton setzt, in Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen, die gegenseitigen Verbindungen und Anschlüsse an ihre jeweiligen Radrouten zusammenhängend sicher.
- D. In den Kernstädten, urbanen Entwicklungsräumen und ländlichen Zentren wird das kantonale Radroutennetz verdichtet, um den Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr zu steigern.
- E. Die Gemeinden sorgen für sichere, attraktive und möglichst direkte kommunale Fuss- und Radverkehrsverbindungen und stimmen diese mit den Nachbargemeinden ab. Sie setzen Massnahmen zur Sicherheit auf Schulwegen und auf Wegen zu öffentlichen Institutionen in erster Priorität um.
- F. Die Gemeinden fördern mit weiteren planerischen, organisatorischen und gestalterischen Massnahmen den lokalen und regionalen Fuss- und Radverkehr. Insbesondere werten sie die Strassenräume auf.

BESCHLÜSSE**Planungsgrundsätze**

- A. Kanton und Gemeinden stellen für die Velofahrenden sichere, attraktive, direkte und zusammenhängende Veloroutennetze bereit.
- B. Die Qualität des bestehenden kantonalen Veloroutennetzes ist kontinuierlich zu verbessern. Die Weiterentwicklung des Netzes ist von kantonalem Interesse und dient der Umsetzung der Strategie mobilitätAARGAU 2016.
- C. In den Kernstädten, urbanen Entwicklungsräumen und ländlichen Zentren wird das kantonale Veloroutennetz verdichtet, um den Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr zu steigern.
- D. Dem überkommunalen Charakter des Veloverkehrs ist durch die grenzüberschreitende Abstimmung von kommunalen, regionalen und kantonalen Veloroutennetzen Rechnung zu tragen.

Planungsanweisungen und örtliche Festlegungen

1. Das kantonale Veloroutennetz ist gemäss Richtplan-Teilkarte M 4.1 festgesetzt. Die konkrete Linienführung der Velorouten aus dem kantonalen Veloroutennetz kann in Absprache mit den Gemeinden und den Regionen angepasst werden.
2. Der Regierungsrat erarbeitet mit den Regionen und betroffenen Gemeinden Vorschläge zur qualitativen und quantitativen Weiterentwicklung des kantonalen Veloroutennetzes. Er legt die Anpassungen zum weiterentwickelten Veloroutennetz dem Grossen Rat zur Festsetzung vor.
3. Velovorzugsrouten sind Bestandteil des kantonalen Veloroutennetzes. Sie werden im Zuge der Weiterentwicklung des kantonalen Veloroutennetzes konkretisiert.
4. Der Kanton stellt in Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen und dem benachbarten Ausland die gegenseitigen Verbindungen und Anschlüsse an ihre jeweiligen Veloverbindungen zusammenhängend sicher.
5. Das kantonale Veloroutennetz und das Freizeitvelonetz von kantonaler Bedeutung werden durch den Kanton einheitlich signalisiert.
6. Der Kanton unterstützt die Zusammenarbeit mit den Projektträgern des Freizeitvelonetzes.
7. Die Gemeinden fördern mit planerischen, organisatorischen und gestalterischen Massnahmen den kommunalen und regionalen Veloverkehr. Insbesondere sorgen sie für sichere, dichte, attraktive und zusammenhängende kommunale Veloroutennetze und halten diese in einem Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV) fest.
8. Der Kanton unterstützt die Regionen und Gemeinden beratend in der Netzplanung von Velorouten.

Richtplan-Teilkarte M 4.1

Planungsanweisungen und örtliche Festlegung

1. Radroutennetz: Festsetzung

1.1 Das kantonale Radroutennetz ist gemäss Richtplan-Teilkarte M 4.1 festgesetzt.

Richtplan-Teilkarte M 4.1

2. Radrouten: Festsetzung

2.1 An der Realisierung der Velovorzugsrouten besteht im Hinblick auf die Weiterentwicklung des kantonalen Radroutennetzes ein kantonales Interesse. Folgende Vorhaben werden festgesetzt:

Richtplan-Gesamtkarte

Gemeinde(n)	Vorhaben	Nr.	Planquadrat
Gebenstorf, Windisch, Brugg	Velovorzugsroute: Gemeindegrenze Gebenstorf / Turgi bis Brugg	11	I3, H3, H4

3. Radrouten: Zwischenergebnis

3.1 An der Realisierung der Velovorzugsrouten besteht im Hinblick auf die Weiterentwicklung des kantonalen Radroutennetzes ein kantonales Interesse. Folgende Vorhaben werden als Zwischenergebnis aufgenommen:

Richtplan-Gesamtkarte

Gemeinde(n)	Vorhaben	Nr.	Planquadrat
Neuenhof, Wettingen, Baden	Velovorzugsroute: Neuenhof bis Baden	10	J5 – J4
Baden, Obersigenthal, Untersigenthal, Turgi, Gebenstorf	Velovorzugsroute: Baden bis Gemeindegrenze Gebenstorf / Turgi	11	J4, I4, I3
Baden	Velovorzugsroute: Baden Zentrum bis Dättwil	12	J4 – I4

9. Velovorzugsrouten: Festsetzung

9.1 An der Realisierung der Velovorzugsrouten besteht im Hinblick auf die Weiterentwicklung des kantonalen Veloroutennetzes ein kantonales Interesse. Folgende Vorhaben sind festgesetzt:

Richtplan-Gesamtkarte

Gemeinde(n)	Vorhaben	Nr.	Planquadrat
Gebenstorf, Windisch, Brugg	Velovorzugsroute Gemeindegrenze Gebenstorf / Turgi bis Brugg	11	I3, H3, H4, I4 – J4
Killwangen, Spreitenbach	Velovorzugsroute Killwangen bis Kantonsgrenze Zürich	13	J5, K5
Zofingen, Oftringen, Aarburg	Velovorzugsroute Zofingen bis Kantonsgrenze Solothurn	14	D7, D8

10. Velovorzugsrouten: Zwischenergebnis

10.1 An der Trasseefreihaltung für allfällige spätere Ergänzungen der Velovorzugsrouten besteht ein kantonales Interesse. Folgende Vorhaben sind als Zwischenergebnis aufgenommen:

Richtplan-Gesamtkarte

Gemeinden	Vorhaben	Nr.	Planquadrat
Neuenhof, Wettingen, Baden	Velovorzugsroute Neuenhof bis Baden	10	J4 – J5
Baden, Obersigenthal, Untersigenthal, Turgi, Gebenstorf	Velovorzugsroute Baden bis Gemeindegrenze Gebenstorf / Turgi	11	J4, I4, I3
Baden	Velovorzugsroute Baden Zentrum bis Dättwil	12	I4 – J4

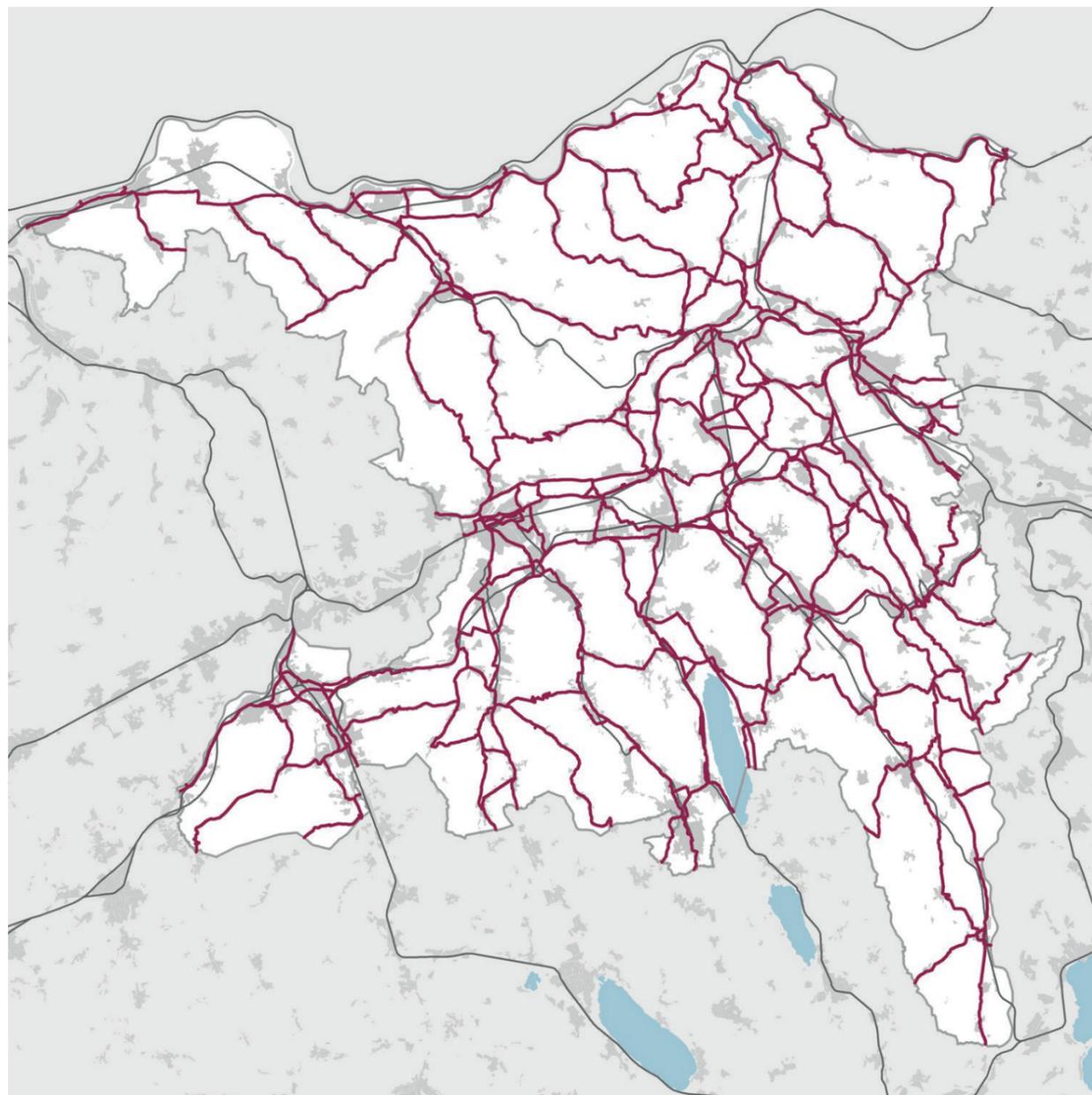
11. Velovorzugsrouten: Vororientierung

11.1 Die nachstehenden Projektideen sind für allfällige spätere Ergänzungen der Velovorzugsrouten als Vororientierung aufgenommen:

Richtplan-Gesamtkarte

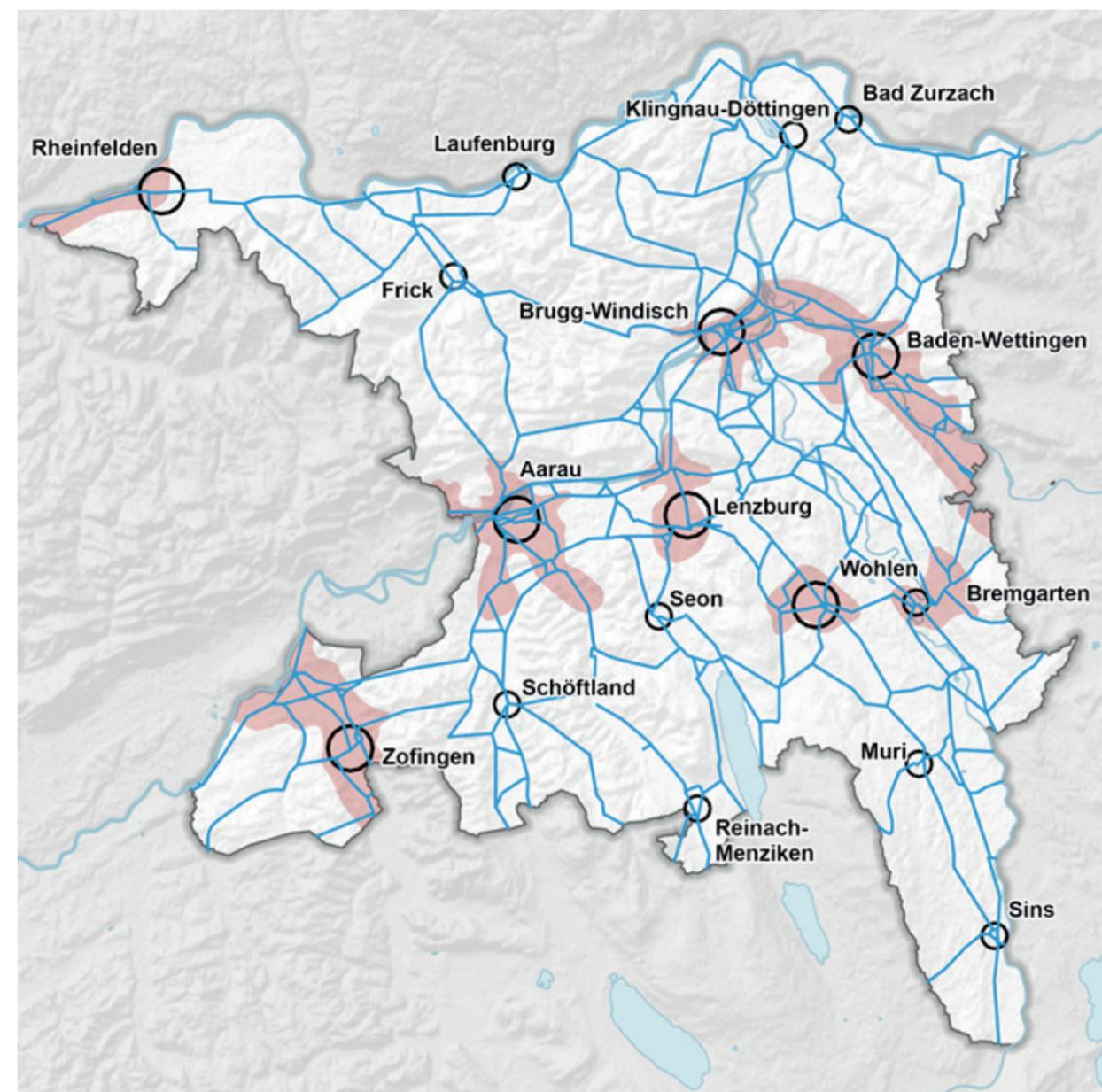
Gemeinden	Vorhaben	Nr.	Planquadrat
Lenzburg – Aarau	Velovorzugsroute Lenzburg bis Kantonsgrenze Solothurn	15	E6 – H6
Rheinfelden, Kaiseraugst	Velovorzugsroute Rheinfelden bis Kantonsgrenze Basel-Landschaft	16	A2, B2

Richtplan-Teilkarte M 4.1 Kantonales Radroutennetz



Ausgangslage	Richtplanaussage	
		Kantonales Radroutennetz
		Schienennetz
		Siedlungsgebiet

Richtplan-Teilkarte M 4.1 Kantonales Veloroutennetz



Ausgangslage	Richtplanaussage	
		Kantonales Veloroutennetz
		Schienennetz
		Siedlungsgebiet

ORIGINAL-VERSION
Inhalte gemäss rechtskräftigem Stand

Wanderwegnetz

M 4.2

Ausgangslage / Gesetzliche Grundlage / Auftrag

Der Bund stellt die Grundsätze für Fuss- und Wanderwegnetze fest. Er kann Massnahmen der Kantone zur Anlage und Erhaltung solcher Netze unterstützen und koordinieren.

Art. 88 Abs. 1 – 2 BV

Die Kantone sorgen dafür, dass bestehende und vorgesehene Fuss- und Wanderwegnetze in Plänen festgehalten werden, die Pläne periodisch überprüft und nötigenfalls angepasst werden. Sie koordinieren ihre Fuss- und Wanderwegnetze mit denjenigen der Nachbarkantone sowie mit den raumwirksamen Tätigkeiten der Kantone und des Bundes. Sie sorgen dafür, dass Fuss- und Wanderwege angelegt, unterhalten und gekennzeichnet werden, diese Wege frei und möglichst gefahrlos begangen werden können, der öffentliche Zugang rechtlich gesichert ist. Bei der Erfüllung ihrer übrigen Aufgaben nehmen sie auf die Fuss- und Wanderwege Rücksicht.

Art. 4 – 7 FWG

Müssen die in den Plänen enthaltenen Fuss- und Wanderwegnetze oder Teile davon aufgehoben werden, so ist, unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse, für angemessenen Ersatz durch vorhandene oder neu zu schaffende Wege zu sorgen.

Das Wanderwegnetz dient der Erholung im Freien. Es führt unter Einbezug von naturkundlichen und historischen Sehenswürdigkeiten durch die Landschaft des ganzen Kantonsgebiets. Beim Vollzug der Fuss- und Wanderweggesetzgebung ist auf die Bedürfnisse von Natur und Landschaft sowie Land- und Forstwirtschaft Rücksicht zu nehmen.

§§ 2 Abs. 4 – 5, 3 Abs. 1, 5
Verordnung über Fuss- und Wanderwege

Die Wanderwege sind ausserhalb des Baugebiets auf Naturwegen anzulegen.

Dem Departement Bau, Verkehr und Umwelt (BVU) obliegen Planung, Anlage und Kennzeichnung der Wanderwege.

Der Grosse Rat legt das kantonale Wanderwegnetz fest.

§ 85 BauG

GEÄNDERTE VERSION
Entwurf vom 25.10.2021

Die Kapitel des Sachbereichs M wurden umfassend überarbeitet. Auf die Markierung der geänderten Stellen wurde daher verzichtet. Der Status der aufgeführten Massnahmen (bzgl. Festsetzung, Zwischenergebnis etc.) entspricht dem für den 1. Januar 2022 erwarteten Stand.

Fussverkehr

M 4.2

Ausgangslage / Gesetzliche Grundlage / Auftrag

Der Bund legt Grundsätze über Fuss- und Wander- und Velowegnetze fest. Er kann Massnahmen der Kantone und Dritter zur Anlage und Erhaltung solcher Netze sowie zur Information über diese unterstützen und koordinieren. Dabei wahrt er die Zuständigkeiten der Kantone.

Art. 88 BV

Es sollen Rad- und Fusswege erhalten und geschaffen werden.

Art. 3 Abs. 3 lit. c RPG

Die Kantone sorgen dafür, dass bestehende und vorgesehene Fuss- und Wanderwegnetze in Plänen festgehalten werden und dass diese angelegt, unterhalten und gekennzeichnet werden.

Art. 4 FWG
Art. 4 Abs. 1 und 3 FWV

Das Netz der kantonalen Velorouten und der Wanderwege wird im Richtplan festgelegt.

§ 3 StrG

Kanton und Gemeinden nehmen bei der Erfüllung ihrer Aufgaben Rücksicht auf die Anliegen der Fuss- und Wanderweggesetzgebung.

§§ 2, 4, 6, 9, 10 VFW-AG

Den Gemeinden obliegen Planung, Anlage und Kennzeichnung der Fusswege. Sie können das Fusswegnetz in einem kommunalen Richtplan festlegen.

Dem Kanton obliegen Planung, Anlage und Kennzeichnung der Wanderwege. Er arbeitet beim Vollzug der Gesetzgebung über Fuss- und Wanderwege mit dem Verein Aargauer Wanderwege zusammen. Das Wanderwegnetz wird in seiner grundsätzlichen Lage in der kantonalen Richtplanung vom Grossen Rat festgesetzt und periodisch nachgeführt.¹

Der Fuss- und Veloverkehr soll vor allem in den Kernstädten, ländlichen Zentren und urbanen Entwicklungsräumen gefördert werden. Dafür werden die nötigen Flächen zur Verfügung gestellt sowie die Netze aufeinander abgestimmt.

mobilitätAARGAU 2016

¹ Das Wanderwegnetz ist als Onlinekarte im Geoportal des Kantons Aargau verfügbar.

Herausforderung

Attraktive, sichere, zusammenhängende und einheitlich signalisierte Wanderwege sind ein wichtiger Faktor des sanften Tourismus beziehungsweise einer naturnahen Erholung. Die gleichzeitige Nutzung von Strassen und Wegen durch Wanderer, Reiter und Fahrzeuge aller Art kann zu Konflikten führen. Fuss- und Wanderwege sind insbesondere zu ersetzen, wenn sie auf einer grösseren Wegstrecke stark befahren oder für den allgemeinen Fahrverkehr geöffnet werden oder auf einer grösseren Wegstrecke mit Belägen versehen werden, die für die Fussgänger ungeeignet sind.

Art. 7 Abs. 2 lit. c und d
FWG

Die historischen Verkehrswege werden soweit möglich ins Wanderwegnetz integriert.

Stand / Übersicht

Das BVU arbeitet beim Vollzug der Gesetzgebung über Fuss- und Wanderwege mit dem Verein Aargauer Wanderwege (AWW) zusammen. Es kann die Durchführung bestimmter Aufgaben, so namentlich die Planung des Wanderwegnetzes und der Wegführung, die Kennzeichnung der Wanderwege und die Information der Bevölkerung über Wanderwege durch Vertrag dem AWW übertragen. Bei Meinungsverschiedenheiten des AWW mit Gemeinden oder Grundeigentümern über Wegführung, Ersatzmassnahmen oder Kennzeichnung entscheidet das BVU.

§§ 6 Abs. 1 – 2, 8 Abs. 2, 10
Verordnung über Fuss- und
Wanderwege

Das Wanderwegnetz wird in seiner grundsätzlichen Lage in der kantonalen Richtplanung vom Grossen Rat festgesetzt und periodisch nachgeführt. Die detaillierte Wegführung wird in einer Übersichtskarte festgehalten. Änderungen in der Wegführung bedürfen der Zustimmung des BVU und werden dem zuständigen Bundesamt zur Kenntnis gebracht.

Der AWW kartiert das Wanderwegnetz seit Ende der 30er-Jahre des letzten Jahrhunderts. Die erfassten Wanderwege weisen 2020 eine Gesamtlänge von 1662 km auf. Davon sind 548 km oder 33 % mit einem Festbelag und 1114 km oder 67 % mit einem Naturbelag versehen.

In den Zonenplänen der Gemeinden sind die Wanderwege als Orientierungsinhalt eingezeichnet. Die Wegführung im Einzelnen muss laufend angepasst werden. Mit dem Richtplan wird daher das Wegnetz nur grob festgesetzt. Die Festlegung der detaillierten Wegführung erfolgt im Auftrag des BVU in Zusammenarbeit mit dem AWW unter Einbezug der Gemeinden. Die Abstimmung des Wanderwegnetzes mit den Nachbarkantonen erfolgt laufend durch den AWW und die kantonale Fachstelle.

Herausforderung

Fussgängerinnen und Fussgänger werden oft nicht als Teil des Verkehrs wahrgenommen. Betrachtet man jedoch den Anteil des Fussverkehrs an den Tagesetappen, so nimmt das Zufussgehen einen wichtigen und grossen Anteil am Verkehrsgeschehen ein. Je höher die Einwohnerdichte im Siedlungsgebiet ist, desto grösser ist das Potenzial für den Fussverkehr. Um dieses Potenzial auszunutzen braucht es direkte, sichere, attraktive und zusammenhängende Verbindungen in den Zentren und Gemeinden. Fussverkehrsmassnahmen sind in der Regel preiswert und unkompliziert zu realisieren. Sie helfen dabei, dass Alltags- und Freizeitwege vermehrt zu Fuss zurückgelegt werden.

Stand / Übersicht

Für die Umsetzung der Strategie mobilitätAARGAU 2016 hat der Kanton das Umsetzungskonzept Fuss- und Veloverkehr erstellt. Darin sind Massnahmen zur Förderung des Fussverkehrs vorgesehen.

Umsetzungskonzept
Fuss- und Veloverkehr

Der Verein Aargauer Wanderwege sorgt im Auftrag des Kantons für die Planung, die Wegführung und die Kennzeichnung der Wanderwege des Aargauer Wanderwegnetzes.

Aargauer Wanderwege

Die Gemeinden fördern mit planerischen, organisatorischen und gestalterischen Massnahmen den lokalen Fussverkehr, insbesondere für Alltagswege. Sie sorgen für sichere, dichte, attraktive und zusammenhängende kommunale Fussverkehrsnetze und können diese in einem Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV) festhalten.

Kommunaler Gesamtplan
Verkehr

BESCHLÜSSE**Planungsanweisungen und örtliche Festlegungen****1. Wanderwegnetz: Festsetzung**

1.1 An der langfristigen Sicherung und Erhaltung der Attraktivität des Wanderwegnetzes besteht ein kantonales Interesse. Das kantonale Wanderwegnetz wird festgesetzt.

Richtplan-Teilkarte M 4.2

1.2 Die in Zusammenarbeit mit den Gemeinden erfolgten Anpassungen am Wanderwegnetz werden durch den Regierungsrat fortgeschrieben.

BESCHLÜSSE**Planungsgrundsätze**

A. Für die Fussgängerinnen und Fussgänger werden sichere, attraktive, direkte und zusammenhängende Wegnetze bereitgestellt.

B. Insbesondere in den Kernstädten, urbanen Entwicklungsräumen und ländlichen Zentren soll der Anteil des Fussverkehrs am Gesamtverkehr steigen. Dafür werden die nötigen Flächen zur Verfügung gestellt.

C. An der langfristigen Sicherung und Erhaltung der Attraktivität des kantonalen Wanderwegnetzes besteht ein kantonales Interesse.

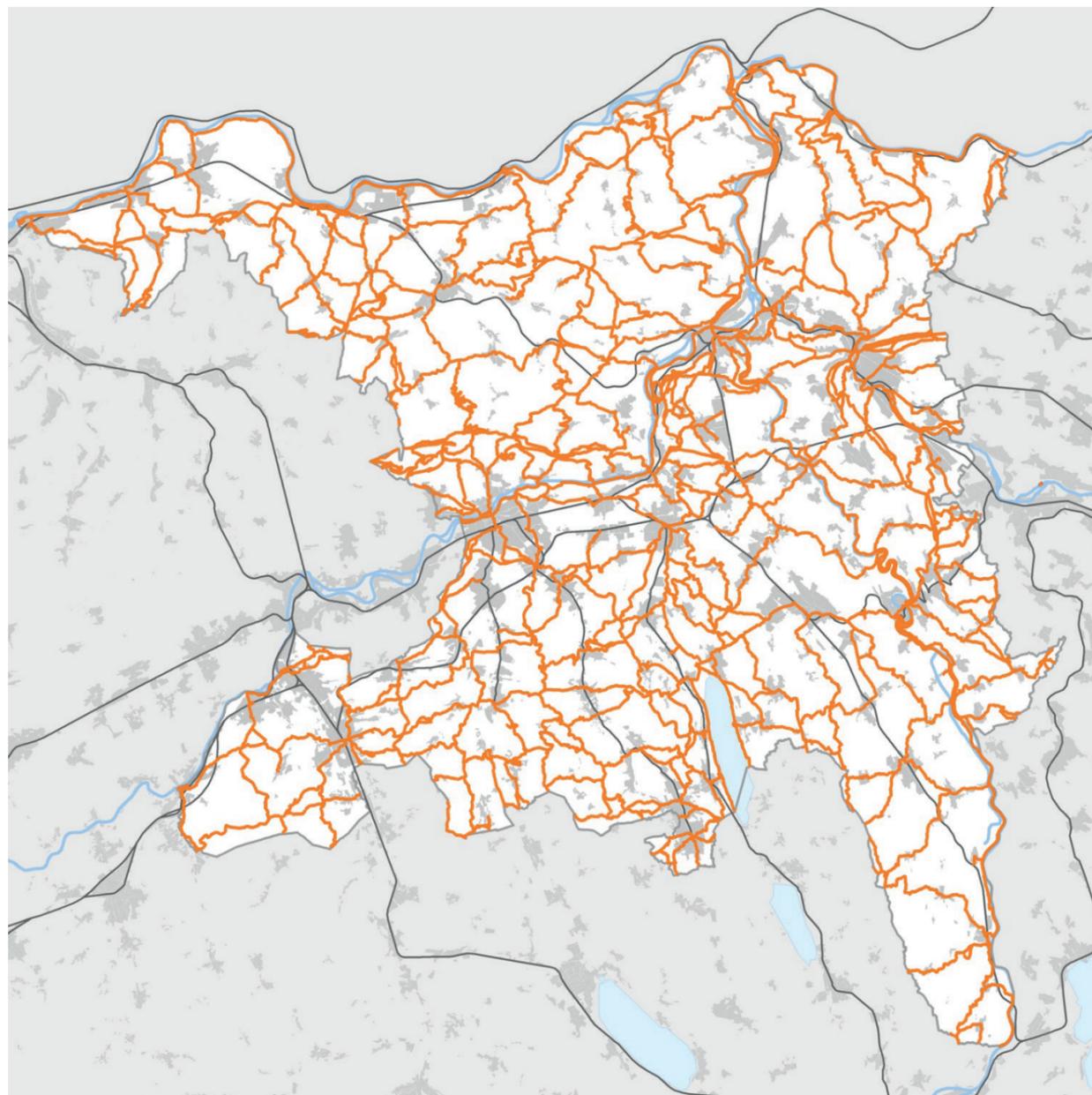
Planungsanweisungen und örtliche Festlegungen

1. Das kantonale Wanderwegnetz ist gemäss Richtplan-Teilkarte M 4.2 festgesetzt. Es wird in Absprache mit den Gemeinden mittels Fortschreibung laufend den aktuellen Gegebenheiten angepasst.

Richtplan-Teilkarte M 4.2

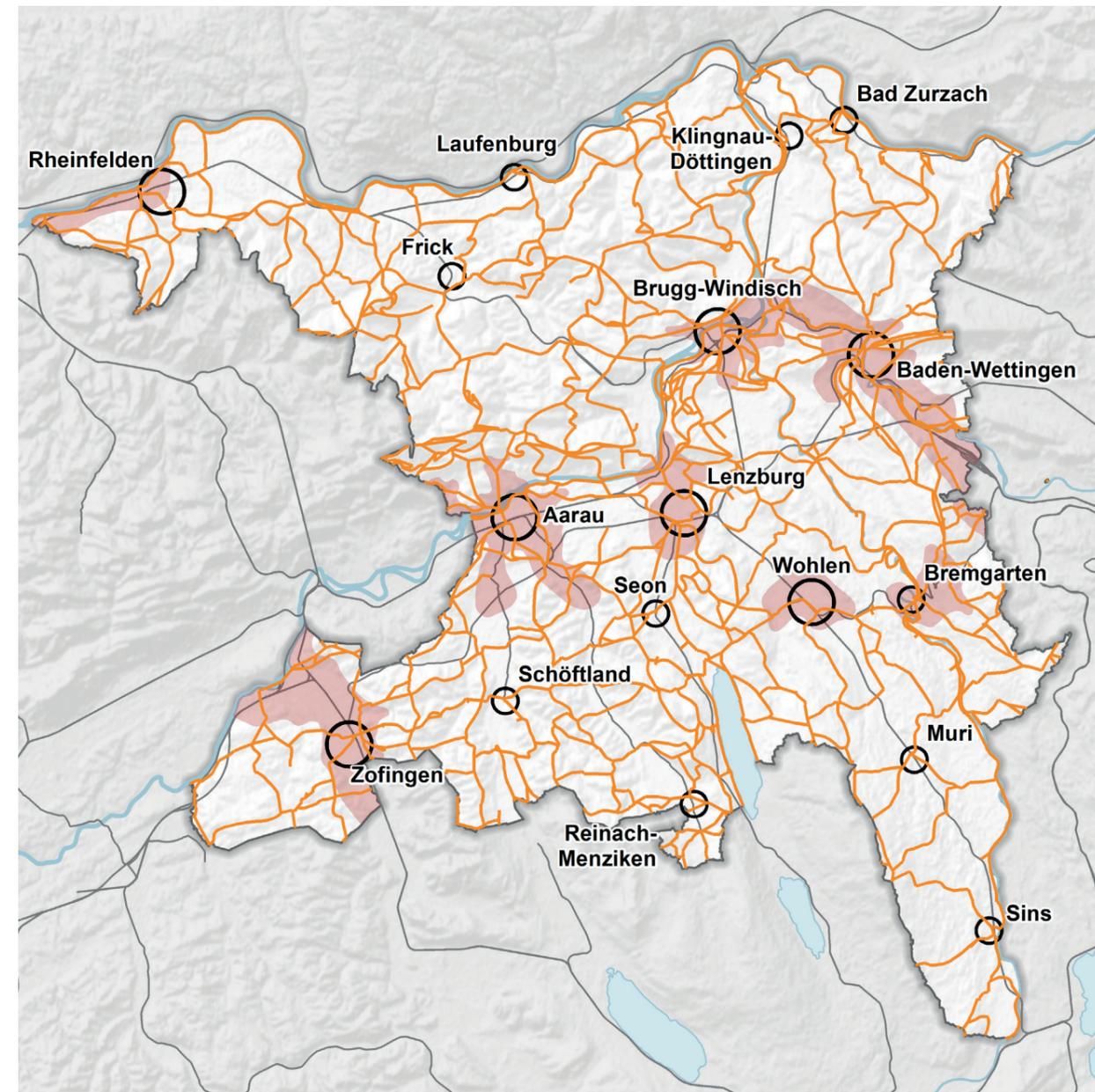
2. Die Gemeinden fördern mit planerischen, organisatorischen und gestalterischen Massnahmen den kommunalen Fussverkehr. Insbesondere sorgen sie für sichere, dichte, attraktive und zusammenhängende kommunale Fussverkehrsnetze und halten diese in einem Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV) fest. Der Kanton unterstützt die Gemeinden bei dieser Aufgabe.

Richtplan-Teilkarte M 4.2 Kantonales Wanderwegnetz



Ausgangslage	Richtplanaussage	
		Wanderwegnetz
		Schienennetz
		Siedlungsgebiet

Richtplan-Teilkarte M 4.2 Kantonales Wanderwegnetz



Ausgangslage	Richtplanaussage	
		Wanderwegnetz
		Schienennetz
		Kernstadt / Ländliches Zentrum
		Urbaner Entwicklungsraum

ORIGINAL-VERSION
Inhalte gemäss rechtskräftigem Stand

M 5.1

Kombinierte Mobilität

Ausgangslage / Gesetzliche Grundlage / Auftrag

Der Bund sorgt bei der Erfüllung seiner Aufgaben im Bereich Schiene und Strasse mit geeigneten Massnahmen dafür, dass der Langsamverkehr optimal in die Transportketten eingegliedert wird, Trennwirkungen beim Langsamverkehr beseitigt werden sowie die Verkehrssicherheit, insbesondere an den Schnittstellen zum lokalen Netz, erhöht wird.

Sachplan Verkehr, Teil Programm, 2006, Entwicklungsstrategie S 5.2

Kanton und Gemeinden sorgen für eine volkswirtschaftlich möglichst günstige und umweltgerechte Verkehrsordnung.

§ 49 Abs. 2 KV

Zu Lasten der Strassenrechnung gehen Beiträge an Umsteigeinfrastrukturen, die den Wechsel vom Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr begünstigen. Sie bemessen sich nach dem Nutzen zur Entlastung der Kantonsstrassen.

§ 7 lit. b 3. StrG

Der Kanton kann Beiträge an Umsteigeinfrastrukturen ausrichten, die den Wechsel vom Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr begünstigen. Die Beiträge bemessen sich nach dem Nutzen, den die Anlagen für den öffentlichen Verkehr darstellen.

§ 2 Abs. 3 ÖVG

Im ländlichen Raum wird ein Basisangebot des öffentlichen Verkehrs gesichert und die kombinierte Mobilität mit guten Verbindungen zu den Agglomerationen gefördert.

RP, H 2.3

Der motorisierte Individualverkehr, die Angebote im öffentlichen und im Langsamverkehr werden entsprechend ihrer verkehrlichen Wirkung kombiniert entwickelt.

mobilitätAARGAU, Hauptausrichtung II und S. 58 f.

Die einzelnen Verkehrsträger werden zur optimalen Nutzung ihrer Vorteile kantonsweit vernetzt. Das Angebot der kombinierten Mobilität wird durch bauliche und betriebliche Massnahmen ausgeweitet.

Die wesensgerechte Kombination der Verkehrsmittel nutzt die Vorteile der einzelnen Verkehrsträger und erhöht die Flexibilität der Verkehrsteilnehmenden. Das Vernetzen der Verkehrsmittel ist ein wichtiges Element zur Optimierung des Gesamtverkehrsangebots. Durch das Verlagern und Zusammenlegen von Fahrten wird die Strasseninfrastruktur entlastet. Infrastrukturen wie Park+Ride (P+R) und Bike+Ride (B+R) sollen das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr attraktiv machen. Park+Pool-Anlagen (P+P) ermöglichen das "Zusammenlegen" von Fahrten mit dem Auto. Sie helfen mit, die Agglomerationsräume in Hauptverkehrszeiten vom Individualverkehr zu entlasten.

Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung

GEÄNDERTE VERSION
Entwurf vom 25.10.2021

Die Kapitel des Sachbereichs M wurden umfassend überarbeitet. Auf die Markierung der geänderten Stellen wurde daher verzichtet. Der Status der aufgeführten Massnahmen (bzgl. Festsetzung, Zwischenergebnis etc.) entspricht dem für den 1. Januar 2022 erwarteten Stand.

M 5.1

Kombinierte Mobilität

Ausgangslage / Gesetzliche Grundlage / Auftrag

Die optimale Kombination der Verkehrsmittel nutzt die Vorteile der einzelnen Verkehrsträger und erhöht die Flexibilität der Verkehrsteilnehmenden. Das Vernetzen der Verkehrsmittel ist ein wichtiges Element zur Optimierung des Gesamtverkehrsangebots. Durch das Verlagern und Zusammenlegen von Fahrten wird die Strasseninfrastruktur entlastet. Infrastrukturen wie Park+Ride (P+R) und Bike+Ride (B+R) sollen das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr attraktiv machen.

Die kombinierte Mobilität ist zu fördern, Umsteigeanlagen auf den öV zu verbessern und attraktive und durchgehende Transportketten im Personenverkehr verkehrsträgerübergreifend zu gewährleisten. In allen Räumen kommt der Vernetzung der Verkehrsangebote und der Infrastrukturen eine grosse Bedeutung zu. Die Verkehrsteilnehmenden verlangen nach einfach verständlichen und komfortablen Möglichkeiten, um vom Start- zum Zielort zu gelangen. An den Schnittstellen beziehungsweise Übergängen zwischen den Verkehrsmitteln muss das Umsteigen reibungslos funktionieren. P+R-Anlagen vereinfachen entlang der ländlichen Entwicklungsachsen das Umsteigen auf den öV. Zudem sollen B+R-Anlagen flächendeckend gefördert werden. An geeigneten Haltestellen sollen Sharing-Angebote das öV-Angebot und den Individualverkehr ergänzen.

mobilitätAARGAU, 2016

Der Bund sorgt bei der Erfüllung seiner Aufgaben im Bereich Schiene und Strasse mit geeigneten Massnahmen dafür, dass der Langsamverkehr optimal in die Transportketten eingegliedert wird, Trennwirkungen beim Langsamverkehr beseitigt werden sowie die Verkehrssicherheit, insbesondere an den Schnittstellen zum lokalen Netz, erhöht wird.

Sachplan Verkehr, Teil Programm, 2006, Entwicklungsstrategie, S 5.2

Der Kanton leistet zu Lasten der Strassenrechnung Baubeiträge für Umsteigeinfrastrukturen, die den Wechsel vom Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr begünstigen.

§ 21 Abs. 1 lit. a und Abs. 2 StrG

Der Kanton kann Beiträge an Umsteigeinfrastrukturen ausrichten, die den Wechsel vom Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr begünstigen. Die Beiträge bemessen sich nach dem Nutzen, den die Anlagen für den öffentlichen Verkehr darstellen.

§ 2 Abs. 3 ÖVG

Mit einer optimalen Kombination von flächen- und kosteneffizienten Massnahmen für den individuellen, den öffentlichen und kombinierten Verkehr wird sichergestellt, dass der Verkehr auch in Zukunft funktioniert. Dies kann mit Beiträgen vom Bund an Infrastrukturmassnahmen unterstützt werden.

Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung, RPAV

Herausforderung

Verschiedene Anlagen im Kanton für Park+Ride, Bike+Ride sowie Park+Pool sind zeitweise überlastet. Bei einigen Anlagen sind Signalisation, Auffindbarkeit, Sicherheit oder Unterhalt noch zu verbessern. An einigen Standorten fehlt eine Umsteige-Anlage, obwohl ein Bedarf vorhanden ist.

Stand / Übersicht

Die Transportunternehmen und Gemeinden haben in den letzten Jahren an den meisten Aargauer Bahnstationen Park+Ride-Anlagen (79 bis 2010) erstellt. Die Grösse und die Auslastung variieren stark. Diese Anlagen sind sowohl mit Auto- wie auch Veloparkplätzen ausgestattet. Kurzzeitparkplätze (Kiss+Ride) bestehen in den grösseren Orten. Einige P+R-Anlagen an Bushaltestellen sind in Planung.

Der Kanton Aargau hat ein Umsetzungskonzept für P+R-Anlagen erstellt. Eine Prioritätenliste zum weiteren Ausbau ist in Erarbeitung.

An Autobahnanschlüssen bestehen heute im Aargau acht Park+Pool-Anlagen. Es besteht eine Nachfrage nach Vergrösserung bestehender Anlagen sowie nach zusätzlichen Standorten.

Herausforderung

Für die kombinierte Mobilität sind Umsteigeorte mit Parkierungsmöglichkeiten für Autos, Motorräder und Velos notwendig. Das Angebot an Abstellplätzen für P+R und B+R ist zielgerichtet und auf die verschiedenen Raumtypen abgestimmt auszubauen respektive zu realisieren.

In Kernstädten und im urbanen Entwicklungsraum ist vermehrt auf flächeneffiziente Verkehrsmittel sowie deren Kombination (öV, Velo, zu Fuss, Sharing) zu setzen. Das Umsteigen vom MIV auf den öV hat möglichst ausserhalb dieser Raumtypen zu erfolgen. P+R-Anlagen entlang der ländlichen Entwicklungsachsen sowie in den ländlichen Zentren erfüllen diesen Zweck. Grössere Parkieranlagen sollen dabei in mehrgeschossiger oder unterirdischer Bauweise realisiert werden. P+R-Anlagen sind zu bewirtschaften.

Eine grosse Herausforderung besteht in der Raumsicherung für Umsteigeanlagen der kombinierten Mobilität, insbesondere im Bereich von öV-Drehscheiben an Bahnhöfen, wo verschiedenste Bedürfnisse auf begrenztem Raum zusammenkommen.

Die Strategie mobilitätAARGAU sieht eine Stärkung des Veloverkehrs vor. Kanton und Gemeinden sorgen für das nötige Angebot an Veloabstellplätzen an den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs.

Für neue Entwicklungen im Bereich der kombinierten Mobilität sind die nötigen Flächen zu sichern.

Stand / Übersicht

An den meisten Aargauer SBB-Bahnstationen sowie an einigen Stationen der Privatbahnen bestehen Park+Ride- wie auch Bike+Ride-Anlagen. Die Grösse und die Auslastung sowie der Ausbaustandard variieren jedoch.

Im gesamten Kantonsgebiet existiert zurzeit eine Park+Ride-Anlage an einer Bushaltestelle. Dies betrifft die Schnellbuslinie durch den Uetliberg nach Zürich und stellt damit einen Spezialfall dar. Weitere solche Anlagen werden nur in speziellen Situationen weiterverfolgt.

An einigen Autobahnanschlüssen bestehen heute im Aargau Park+Pool-Anlagen. Die Anlagen variieren in der Anzahl der Parkplätze und weisen auch sehr unterschiedliche Auslastungszahlen auf. Park+Pool-Anlagen haben eine nur sehr geringe Entlastungswirkung auf die Autobahnen. Die Flächen sind für künftige Mobilitätsbedürfnisse zu sichern.

Im kantonalen Umsetzungskonzept zur kombinierten Mobilität werden weitergehende Schritte sowie die räumliche Abstimmung in Bezug auf Neu- oder Ausbauten der Park+Ride- und Bike+Ride-Anlagen an Bahn- und Bushaltestellen behandelt. Zudem wird das weitere Vorgehen im Zusammenhang mit der steigenden Zahl an Fernbussen sowie mit Park+Pool, Sharing- und anderen Mobilitäts-Angeboten und der Datenbereitstellung für die Öffentlichkeit erläutert.

BESCHLÜSSE**Planungsgrundsätze**

- A. Der Kanton fördert die Erstellung von Umsteigeinfrastrukturen zwischen den Verkehrsträgern.
- B. Der Kanton sorgt zusammen mit Gemeinden und Transportunternehmungen dafür, dass an geeigneten Bahn- und Bushaltestellen Park+Ride- (Langzeit) sowie Kiss+Ride-Plätze (Kurzzeit) zur Verfügung stehen. Die Anzahl Parkfelder ist aufgrund der Nachfrage und der Platzverhältnisse festzulegen. Anlagen ab 80 Parkfeldern sind in mehrgeschossiger Bauweise auszuführen. Die P+R-Anlagen sind vor allem dezentral an Haltestellen mit guten öV-Verbindungen in die Agglomerationen im Kanton anzulegen.
- C. Der Kanton fördert die Erstellung von Park+Pool-Plätzen an den Nationalstrassenanschlüssen und bei Bedarf an stark genutzten Kantonsstrassen. Die Anzahl Parkfelder ist aufgrund der Nachfrage und der Platzverhältnisse festzulegen.
- D. Zur Förderung des Umsteigens zwischen Radverkehr und öV werden die Veloabstellanlagen (Bike+Ride) bedarfsgerecht ausgebaut und deren Zugänge direkt, sicher und hindernisfrei gestaltet.
- E. Gemeinden und Unternehmen sollen an geeigneten Standorten Parkplätze für Car-Sharing zur Verfügung stellen.
- F. Für Elektrofahrzeuge sind Ladestationen vorzusehen.

Richtplan-Teilkarte
M 5.1 IRichtplan-Teilkarte
M 5.1 II**BESCHLÜSSE****Planungsgrundsätze**

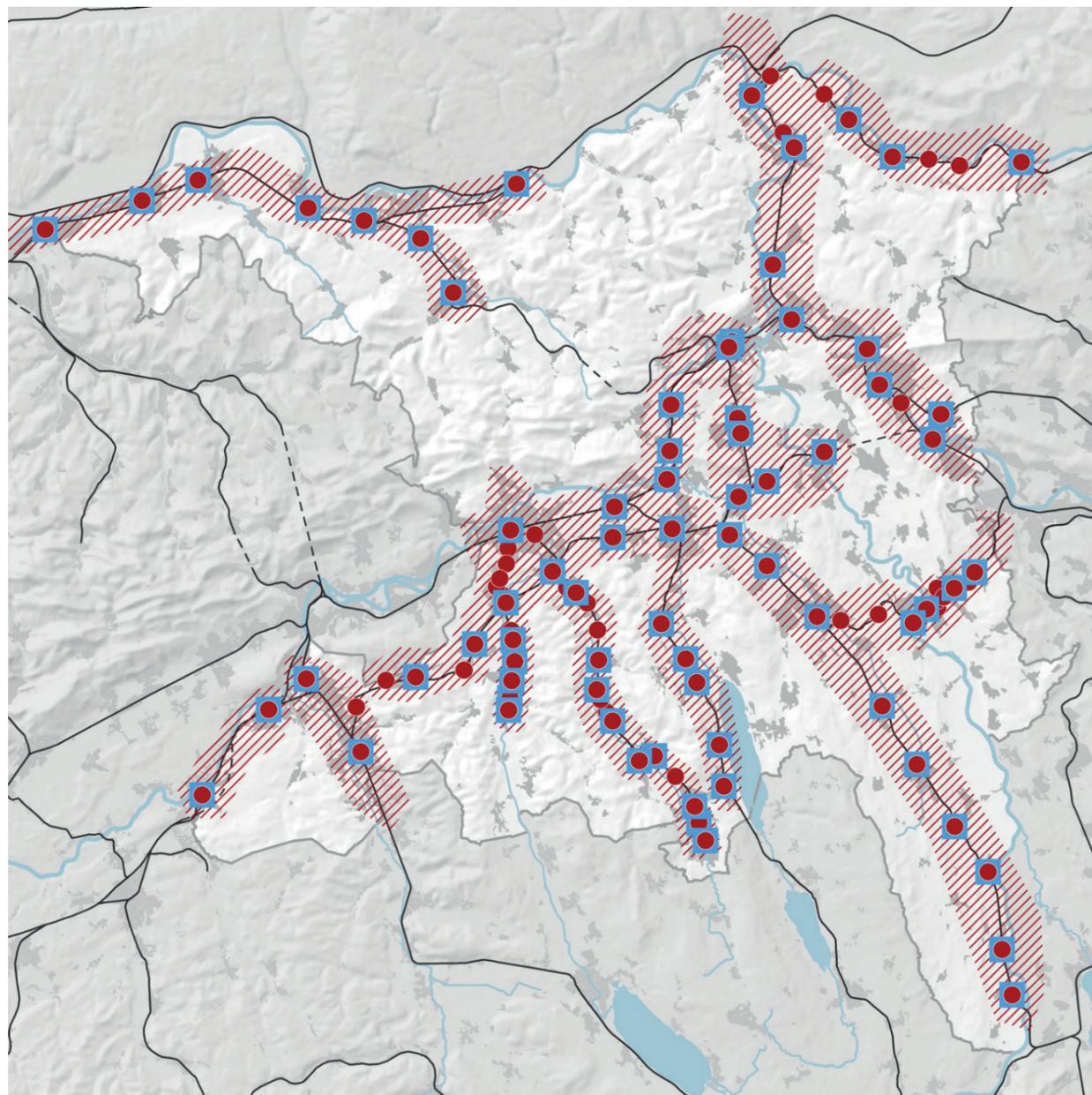
- A. Der Kanton fördert die Erstellung von Umsteigeinfrastrukturen zwischen den Verkehrsträgern und sichert die Bereitstellung des Raumbedarfs.
- B. Der Kanton sorgt zusammen mit Gemeinden und Transportunternehmungen dafür, dass an geeigneten Bahnhaltstellen Park+Ride-Plätze zur Verfügung stehen. Die Anzahl Parkfelder ist aufgrund der Nachfrage und der Platzverhältnisse festzulegen. Die P+R-Anlagen sind vor allem entlang den ländlichen Entwicklungsachsen und in den ländlichen Zentren anzulegen. Standorte in Kernstädten und im urbanen Entwicklungsraum sind nur in Ausnahmefällen zu fördern.
- C. Die bestehenden Park+Pool-Plätze sollen sich an die neu entstehenden Mobilitätsbedürfnisse anpassen können.
- D. Bike+Ride-Anlagen sind in sämtlichen Raumtypen an Bahnstationen und geeigneten Bushaltestellen bedarfsgerecht zu erstellen und auszubauen. Deren Zugänge sind direkt, sicher und hindernisfrei zu gestalten. Es ist eine entsprechende Anzahl an Ladestationen für E-Bikes vorzusehen.
- E. Gemeinden und Unternehmen sollen in dichter besiedelten Gebieten an geeigneten Standorten Parkplätze für Bike-Sharing und Car-Sharing zur Verfügung stellen.
- F. Der Kanton kann sich für die Interessen von Fernbussen (national und international) einsetzen. Entsprechende Haltepunkte müssen ein hohes Fahrgastpotenzial aufweisen und befinden sich bei Anschlüssen ans Nationalstrassennetz oder in der Nähe einer öV-Drehscheibe von kantonaler Bedeutung.
- G. Der Kanton fördert innovative Mobilitätsformen und setzt sich insbesondere in den Kernstädten und den urbanen Entwicklungsräumen für eine flächeneffiziente Mobilitätsabwicklung ein.

Planungsanweisungen und örtliche Festlegungen

1. Der Kanton sichert an den öV-Drehscheiben den Raumbedarf für Umsteigeinfrastrukturen und fördert kombinierte Mobilitätsformen gemäss den Richtplan-Teilkarten M 3.2 und M 5.1 in den jeweiligen Raumtypen bedarfsgerecht.
2. Der Kanton fördert in Zusammenarbeit mit den Gemeinden und den Transportunternehmen entlang den ländlichen Entwicklungsachsen sowie in den ländlichen Zentren Park+Ride Anlagen.
3. Der Kanton fördert in Zusammenarbeit mit den Gemeinden und den Transportunternehmen in sämtlichen Raumtypen bedarfsgerecht Bike+Ride Anlagen.
4. Der Kanton unterstützt Gemeinden und Unternehmen in der Schaffung von guten Voraussetzungen für flächeneffiziente und nachhaltige Mobilität in den Kernstädten und in den urbanen Entwicklungsräumen. An geeigneten Standorten sind Parkplätze für Bike-Sharing und Car-Sharing zur Verfügung zu stellen.

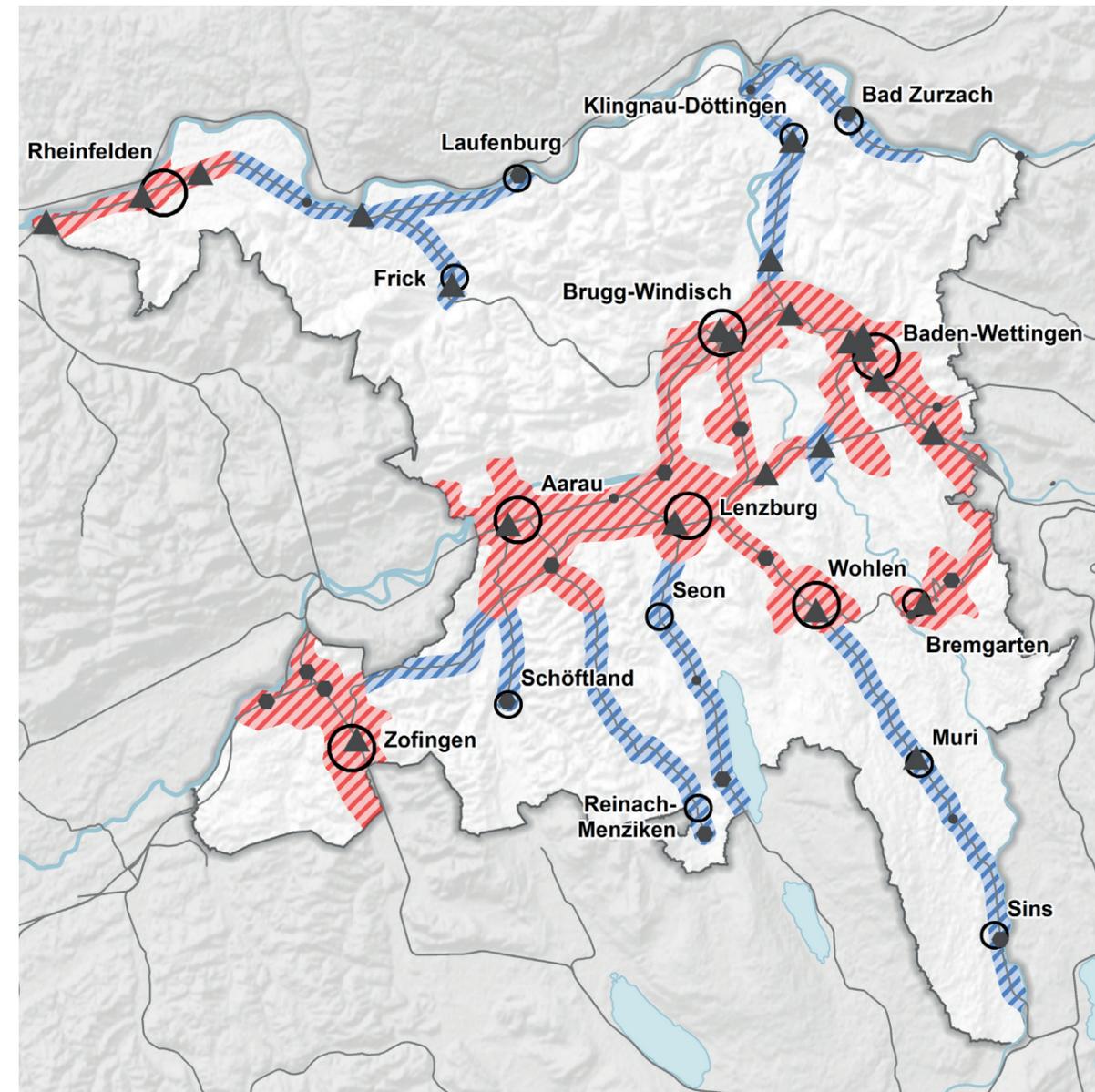
Richtplan-Teilkarte M 3.2
Richtplan-Teilkarte M 5.1

Richtplan-Teilkarte M 5.1 Kombinierte Mobilität I: Park+Ride (P+R)



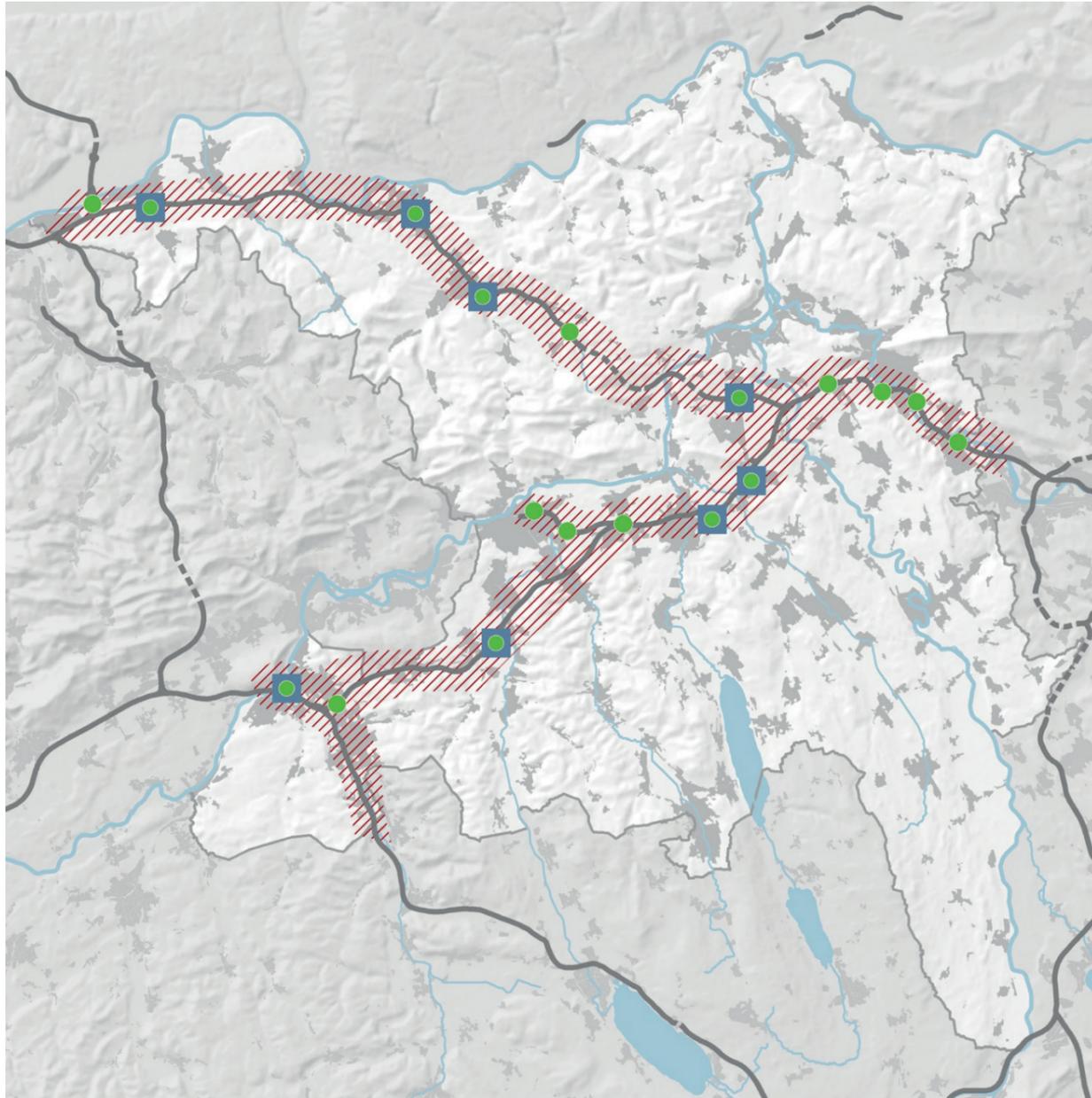
Ausgangslage	Richtplanaussage	Kombinierte Mobilität: Park+Ride (P+R)
		Achsen mit P+R-Anlagen
		bestehende P+R-Anlage
		Bahnstation
		Schienennetz
		Siedlungsgebiet

Richtplan-Teilkarte M 5.1 Kombinierte Mobilität



Ausgangslage	Richtplanaussage	Kombinierte Mobilität
		Achse mit P+R Anlagen
		Förderung "flächeneffizienter Mobilitätsformen"
		ÖV-Drehscheibe von kantonaler Bedeutung / regionaler Bedeutung / Umsteigepunkt von lokaler Bedeutung
		Schienennetz
		Kernstadt / Ländliches Zentrum

Richtplan-Teilkarte M 5.1 Kombinierte Mobilität II: Park+Pool (P+P)



Ausgangslage	Richtplanaussage	
		Kombinierte Mobilität: Park+Pool (P+P)
		Achsen mit P+P-Anlagen
		bestehende P+P-Anlage
		Nationalstrassenanschlüsse Kanton Aargau
		Nationalstrasse
		Siedlungsgebiet

ORIGINAL-VERSION
Inhalte gemäss rechtskräftigem Stand

Güterverkehr auf Schiene und Strasse

M 6.1

Ausgangslage / Gesetzliche Grundlage / Auftrag

Der Alpenschutzartikel der Schweizerischen Bundesverfassung verlangt, dass der Güterverkehr von Grenze zu Grenze auf den Schienen durch die Schweiz geführt wird. Dies soll mit Hilfe von Trasseverbilligungen, der LSVA und der NEAT erreicht werden.

Art. 84 – 85 BV
GVVG
AtraG

Im Sachplan Verkehr sieht der Bund als Transportmittel für den internationalen Transitgüterverkehr, den alpenquerenden Güterschwerverkehr und den Gütertransport über längere Strecken die Bahn und den kombinierten Verkehr vor. Die Strasse soll die Funktionen des Gütertransports auf kurze und mittlere Distanzen sowie der Anlieferung erfüllen.

Sachplan Verkehr, Teil
Programm, 2006, Entwicklungsstrategien S 1.2 und S 1.5, S. 16

Um die Synergien zwischen den Verkehrsmitteln auszuschöpfen, koordiniert der Bund seine Planungen untereinander und mit denjenigen der Kantone. Er:

- legt seine Absichten in Bezug auf die Förderung des kombinierten Güterverkehrs konzeptionell dar,
- sucht in Korridoren und Knotenpunkten mit starken Interaktionen zwischen den Verkehrsträgern nach verkehrsträgerübergreifenden Lösungen,
- vermeidet den gleichzeitigen Ausbau von parallel verlaufenden Verkehrsträgern mit gleichen Funktionen und den Ausbau der Netze ohne ausgewiesene Nachfrage.

Mit dem bilateralen Landverkehrsabkommen Schweiz-EU von 1999 wurden einige Punkte im Güterverkehr geregelt. So wurde die 28-t-Limite im Strassengüterverkehr aufgehoben. Seither dürfen auch 40 Tonnen schwere Lastwagen durch die Schweiz fahren. Gleichzeitig (ab 2001) wurde die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) auf den Schweizer Strassen eingeführt.

Bilaterales Landverkehrsabkommen Schweiz-EU, 1999

Die Kantone sorgen, soweit dies möglich und verhältnismässig ist, durch Massnahmen der Raumplanung dafür, dass die Industrie- und Gewerbebezonen mit Anschlussgleisen erschlossen werden.

Art. 5 Abs. 1 AnG

Bei intensivem Güterverkehr kann ein Bahnanschluss verlangt werden.

§ 32 Abs. 2 BauG

Der Kanton hat nur sehr beschränkte Möglichkeiten zur Steuerung und Beeinflussung des Güterverkehrs.

GEÄNDERTE VERSION
Entwurf vom 25.10.2021

Die Kapitel des Sachbereichs M wurden umfassend überarbeitet. Auf die Markierung der geänderten Stellen wurde daher verzichtet. Der Status der aufgeführten Massnahmen (bzgl. Festsetzung, Zwischenergebnis etc.) entspricht dem für den 1. Januar 2022 erwarteten Stand.

Güterverkehr

M 6.1

Ausgangslage / Gesetzliche Grundlage / Auftrag

Der Bund engagiert sich für einen leistungsfähigen, umweltfreundlichen, energieeffizienten, sicheren und attraktiven Güterverkehr. Um wirtschaftliche Alternativen im Güterverkehr auf der Schiene zu ermöglichen, soll die Infrastruktur gezielt ausgebaut werden. Dabei verfolgt der Bund beim Schienengüterverkehr eine integrale Planung, bei der die Bedürfnisse aller Verkehrsarten aufeinander abgestimmt werden.

Sachplan Verkehr

Die Verlagerungspolitik des Bundes sieht basierend auf dem Alpenschutzartikel die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene vor.

Art. 84 und 85 BV
GVVG

Das Gütertransportgesetz gibt die Rahmenbedingungen für eine nachhaltige Entwicklung des Gütertransports und ein effizientes Zusammenwirken von Strasse und Schiene vor. Im Gegensatz zum alpenquerenden Güterverkehr ist für den Binnen-, Import- und Export-Schienengüterverkehr in der Fläche kein Verlagerungsziel festgeschrieben. Mit den Planungsinstrumenten Netznutzungskonzept (NNK) und Netznutzungspläne (NNP) sollen für den Schienengüterverkehr langfristig qualitativ hochwertige Trassen gesichert werden.

GüTG

Das Konzept Güterverkehr auf der Schiene beinhaltet die Anforderungen an die Anlagelandschaft der Güterverkehrsanlagen.

Konzept Güterverkehr auf der Schiene

Der Bund zeigt anhand des prognostizierten Wachstums im kombinierten Verkehr den langfristigen Bedarf an Umschlagkapazitäten auf und skizziert in einem Zielbild die künftige Terminallandschaft.

Bei den Freiverladen sorgt der Bund für eine bedarfsgerechte Weiterentwicklung unter Berücksichtigung der Interessen der verladenden Wirtschaft, der Eisenbahnverkehrsunternehmen, des Bundes, der Kantone und der Gemeinden. Der Kanton kann regionale Güterverkehrskonzepte oder Zielbilder der Anlagelandschaften erstellen, die der Bund bei der Weiterentwicklung einbezieht.

Kantone und Gemeinden sorgen mit Massnahmen der Raumplanung dafür, dass die Industrie- und Gewerbebezonen soweit möglich und wirtschaftlich vertretbar mit Anschlussgleisen erschlossen werden.

Art. 12 GüTG

Bei intensivem Güterverkehr kann ein Bahnanschluss verlangt werden.

§ 32 Abs. 2 BauG

Der Strassengüterverkehr soll auf die National- und Hauptverkehrsstrassen gelenkt werden. Auf stark belasteten Autobahnen, Zubringern und Kantonsstrassenverbindungen zu Gebieten mit Vorrangnutzung durch die Logistik soll die Leistungsfähigkeit gesteigert

mobilitätAARGAU 2016

Verschiedene aargauische Kantons- und Gemeindestrassen sind Bestandteile des Netzes der Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte. Der Kanton überprüft die Versorgungsrouten periodisch. Der Kanton hat ein hohes Interesse an der Versorgung, der Produktion und der Verteilung von hochwertigen Gütern im Aargau wie auch an deren Importen beziehungsweise Exporten. Für die Transporte von unteilbaren Lasten, das heisst für seltene Transporte mit Übermassen und Übergewichten, ist die Bereitstellung von Versorgungsrouten unerlässlich. Diese Routen weisen teilweise noch Hindernisse auf (lichte Höhe, Breite, Gewichtsbeschränkungen).

werden. Logistikaktivitäten sollen an den dafür geeigneten Standorten möglichst gebündelt werden. Logistikstandorte von überkantonaler Bedeutung sollen mit den Nachbarkantonen abgestimmt werden.

Im Einklang mit dem Gütertransportgesetz sollen die Anlagen des kombinierten Verkehrs (Terminals) die Vorteile von Schienen- und Strassenverkehr verknüpfen. Mit Anschlussgleisen und dem Freiverladenetz wird der Zugang zum Bahngütertransport gewährleistet.

Verschiedene aargauische Kantons- und Gemeindestrassen sind Bestandteile des Netzes der Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte.¹ Der Kanton überprüft die Versorgungsrouten periodisch. ATRV

Ausgangslage Güterverkehr: Festlegungen Sachplan Verkehr des Bundes

Die Festlegungen des Bundes im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene (SIS) werden im Richtplan als Ausgangslage übernommen. Änderungen und Anpassungen im SIS werden in der Fortschreibung des Richtplans berücksichtigt. SIS

Vorhaben	Sachplan / Objektblatt
Mögliche Materialbewirtschaftung: Steinbrüche Oberegg und evtl. Jakobsberg	SIS / OB 8.2 Limmattal – Rapperswil

Ausgangslage Güterverkehr: Festlegungen Konzept Gütertransport auf der Schiene

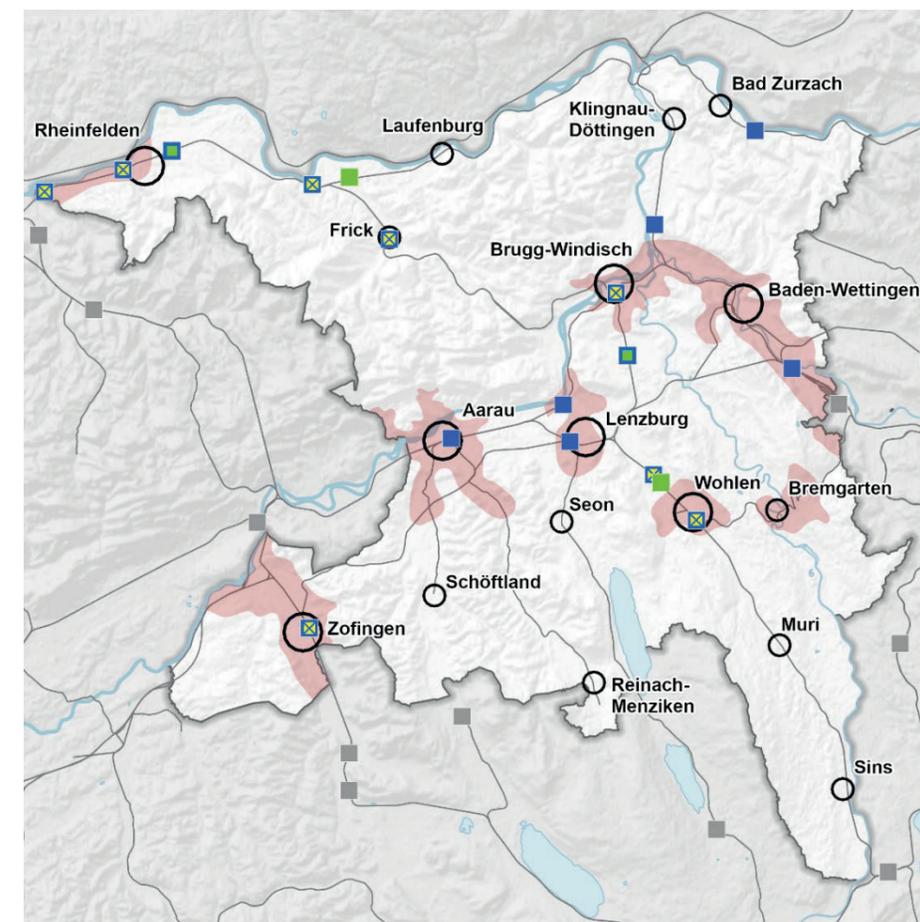
Die Festlegungen im Konzept des Bundes für den Gütertransport auf der Schiene (inkl. Anlagenverzeichnissen im Anhang) gelten als Ausgangslage im Richtplan. Änderungen und Anpassungen im Konzept oder im Anhang werden in der Fortschreibung des Richtplans berücksichtigt.

Der Bund, die Kantone und die Gemeinden beachten die bestehenden Freiverlade gemäss Anhang zum Konzept für den Gütertransport auf der Schiene (Verzeichnis 1) in ihrer Raumplanung. Freiverladeanlagen

Der Bund, die Kantone und die Gemeinden beachten die bestehenden Bahnhöfe des Güterverkehrs (Annahme-, Formations- und Rangierbahnhöfe) gemäss Anhang zum Konzept für den Gütertransport auf der Schiene (Verzeichnisse 2 bis 5) in ihrer Raumplanung. Bahnhöfe des Güterverkehrs

¹ Das Netz der Ausnahmetransportrouten ist als Onlinekarte im Geoportal des Kantons Aargau verfügbar.

Freiverladeanlagen



Freiverladeanlagen	
■ / ■	Bestand (innerhalb / ausserhalb Kanton AG)
■	Ausbau geplant
■	Neubau geplant
■	Aufhebung möglich, falls Ersatzstandort vorhanden
—	Schiennetz
○ / ○	Kernstadt / Ländliches Zentrum
■	Urbaner Entwicklungsraum

Herausforderung

Der Schienen-Güterverkehr beansprucht in der Schweiz dasselbe Infrastrukturnetz wie der Personenfern- und der Regionalverkehr. Aufgrund der in allen drei Bereichen wachsenden Nachfrage sind die Schienenkapazitäten im Kanton Aargau auf einzelnen Streckenteilen vollständig ausgelastet. Die aargauischen Bahnstrecken der SBB werden sowohl durch den Nord-Süd- als auch den Ost-West-Güterverkehr und den Zulauf zum Rangierbahnhof Limmattal stark belastet. In Kombination mit dem nationalen Personenfernverkehr erreichen die Jurastrecken, die Strecken im Freiamt sowie Strecken im Dreieck Olten / Aarau–Brugg / Baden–Lenzburg die Kapazitätsgrenze. Es besteht die Gefahr, dass der Regionalzugsverkehr von den Schienen verdrängt wird.

Aufgrund der fehlenden Finanzmittel sind die Ausbauten auf den nördlichen NEAT-Zulaufstrecken, so beispielsweise der dritte Juradurchstich (Wisenbergertunnel) zwischen Liestal und Olten, in Verzug. Seine Finanzierung ist auch im Rahmen der Ausbauplanungen Bahn 2030 noch nicht in Aussicht.

Beim Bahnlärm ist der Güterverkehr der Hauptverursacher. Die Lärmsanierung des Schweizer Rollmaterials wird durch den Bund mitfinanziert. Das Terminprogramm des BAV sieht eine Sanierung der Güterwagen bis Ende 2015 vor. Die Möglichkeiten zur Einflussnahme auf die Sanierung ausländischen Rollmaterials, das etwa 75 % der in den Transitgüterzügen eingestellten Wagen ausmacht, sind gering. Um eine deutlich spürbare Entlastung (im Bereich von 10 dB[A]) zu erreichen, müssten beinahe alle Fahrzeuge lärmsaniert sein. Die Lärmsanierung ausländischer Güterwagen ist auf dem Gesetzesweg jedoch nicht durchsetzbar. Als möglicher Weg bietet sich eine stärkere Differenzierung der Trasseepreise für "lautes" respektive "leises" Rollmaterial an. Damit wird ein finanzieller Anreiz zur Lärmsanierung geschaffen. Der Kanton Aargau fordert eine solche im Rahmen der Revision der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung. Der Spielraum für zusätzliche kantonale Massnahmen, die über die vom Bund bereits umgesetzten oder geplanten Massnahmen hinausgehen, ist gering.

Art. 10 – 15 VLE

Auch auf dem Strassennetz im Aargau verkehrt während der Tageszeiten, in denen der Schwerverkehr zugelassen ist (05.00 bis 22.00 Uhr) ein hoher Anteil an Güterverkehr. Mit der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) wurde eine distanzabhängige Abgabe für den Schwerverkehr eingeführt. Diese führt unter anderem dazu, dass oft der kürzeste und nicht mehr der schnellste beziehungsweise der am besten geeignete Weg zum Zielort gewählt wird. Die Konsequenz ist, dass einige Ortschaften vom Schwerverkehr zusätzlich belastet werden. Die Auswertung der kantonalen Verkehrszählungen (Zeitreihen ab 2000) lässt allerdings keine Schwerverkehrszunahmen erkennen, die auf die LSVA zurückzuführen wären. Die Zulassung der 40-Töner und der damit einhergehende Produktivitätsgewinn (grössere Transportmenge pro Fahrzeug) kompensiert die Verkehrsentwicklung (grössere Transportmenge insgesamt) teilweise.

Die zunehmende Dichte des Güterverkehrs auf den Nationalstrassen führt zu gewissen Tageszeiten faktisch zu einer Lastwagenspur auf dem rechten Fahrstreifen. Dem zahlenmässig überwiegenden Personenverkehr steht dann kaum mehr als die Hälfte der Strassenkapazität zur Verfügung. Der Güterverkehr auf der Strasse trägt wesentlich zum Erreichen der Kapazitätsgrenzen bei, vor allem auf den Autobahnen, den Autobahnzubringern und den wichtigen Kantonsstrassen in Gebieten, wo transport- und logistikorientierte Nutzungen stark verbreitet sind.

Herausforderung

Die Schweiz hat eines der meistbefahrenen Eisenbahnnetze der Welt. Der Güterverkehr beansprucht dasselbe Infrastrukturnetz wie der Personenfern- und der Regionalverkehr. Sowohl auf der Ost-West- als auch auf der Nord-Süd-Achse überlagern sich die Verkehrsarten und führen zu Kapazitätsengpässen auf mehreren aargauischen Bahnstrecken. Die wachsende Nachfrage beim Güter- und Personenverkehr verschärft die Trassenkonkurrenz.

Der Güterverkehr auf der Strasse trägt wesentlich zum Erreichen der Kapazitätsgrenzen bei, vor allem auf den Autobahnen, den Autobahnzubringern und den wichtigen Kantonsstrassen in Gebieten, wo transport- und logistikorientierte Nutzungen stark verbreitet sind. Weiter sind die Abfertigungsanlagen für den Strassengüterverkehr bei den Grenzübergängen überlastet.

Private Initianten haben die Vision «Cargo sous Terrain» lanciert. Das unterirdische Gütertransportsystem soll in einem ersten Schritt das Logistikcluster Härkingen mit dem Metropolitanraum Zürich verbinden. Die erste Etappe soll in weiteren Schritten dereinst bis Genf und St. Gallen sowie Basel und Luzern erweitert werden. Im Kanton Aargau sind drei Hubstandorte (Zugangspunkte) in Suhr/Buchs, Hunzenschwil/Schafisheim und Spreitenbach vorgesehen.

Beim kombinierten Verkehr besteht gemäss dem Konzept Gütertransport auf der Schiene Handlungsbedarf bei der Terminallandschaft. Das Konzept sieht einen Grossterminal mit Gatewayfunktion im Raum Basel vor. Die Regionalterminals stellen die Erschliessung in der Fläche, bzw. der Region sicher. Hier besteht Handlungsbedarf mit Umschlagkapazitäten im Grossraum Zürich.

Der zunehmende Umnutzungsdruck auf die Bahnhofsareale und der Ausbau der immer stärker belasteten öV-Drehscheiben setzen die historisch bei Bahnhöfen angesiedelten Freiverladeanlagen unter Druck.

Eine ähnliche Situation besteht bei den Logistikbetrieben an urbanen Lagen mit dem sogenannten "logistics sprawl". Die steigenden Bodenpreise in den urbanen Räumen erhöhen den Druck auf die Umnutzung der Areale zugunsten von Nutzungen mit höherer Wertschöpfung. Die Logistikanbieter weichen deshalb auf verkehrlich gut erschlossene Standorte ausserhalb der Grossagglomerationen aus. Im Fokus stehen neue Standorte entlang der A1 im Mittelland.

Eine weitere Herausforderung sind die Massentransporte grosser Infrastrukturvorhaben, vor allem bei Tunnelprojekten, bei denen grosse Mengen an Tunnelausbruch und Baustoffen transportiert werden müssen. Diese Massentransporte sollen soweit möglich und wirtschaftlich vertretbar mit der Bahn abgewickelt werden.

Stand / Übersicht

Der einspurige NEAT-Basistunnel am Lötschberg wurde auf den Fahrplanwechsel 2007 / 2008 eröffnet. Es wird dabei eine (vorübergehende) Verlagerung des Güterverkehrs vom Gotthard in Richtung Berner Oberland / Wallis erwartet. Der zweispurige NEAT-Basistunnel am Gotthard wird voraussichtlich zwischen 2016 und 2020 eröffnet. Zu diesem Zeitpunkt wird der Güterverkehr auf der Strasse noch stärker zugenommen haben.

Drei der vier grössten schweizerischen Terminals für den kombinierten Verkehr stehen im Kanton Aargau und werden auf privatrechtlicher Basis betrieben (Aarau, Birrfeld und Rothrist).

Der bisher beim Bahnhof Zürich gelegene Containerterminal, der dem Durchmesserbahnhof Löwenstrasse weichen muss, soll neu neben den bestehenden Rangierbahnhof Limmattal verlegt werden. Dieses Projekt ist unter dem Namen "Gateway Limmattal" in Planung. Der Bund hat diese geplante Anlage in den Sachplan Verkehr aufgenommen. Der Kanton Zürich hat den Standort im kantonalen Richtplan festgesetzt. Das Vorhaben wird in der Richtplan-Gesamtkarte des Kantons Aargau als Ausgangslage auf Zürcher Boden dargestellt.

Die Gebühren der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe werden periodisch angepasst, letztmals auf den 1. Januar 2009. Dies führt zu Effizienzsteigerungen im Strassengüterverkehr. Der daraus ableitbare Rückgang der Fahrleistung auf der Strasse wird aber durch das Wachstum kompensiert. Was beim alpenquerenden Verkehr statistisch belegt ist, trifft auch beim Schwerverkehr auf dem kantonalen Strassennetz zu. Der Schwerverkehr nimmt weiter überproportional zum Gesamtverkehr zu. Auf den Autobahnen werden Überholverbote für Lastwagen auf besonders leistungskritischen Abschnitten dafür sorgen, dass der Verkehrsfluss verbessert werden kann. Auf stark belasteten Kantonsstrassen kann ein überdurchschnittlicher Schwerverkehrsanteil einen gezielten Ausbau früher als vorgesehen auslösen.

Sachplan Verkehr, Teil Programm, 2006, S. 29

Stand / Übersicht

Mit der Inbetriebnahme der NEAT-Basistunnels am Lötschberg und am Gotthard beginnt die Verlagerungspolitik zu greifen.

Mit dem Ausbauschnitt 2035 der Eisenbahninfrastruktur werden für den Güterverkehr auf verschiedenen Strecken im Mittelland wesentliche Verbesserungen hinsichtlich der Kapazität und der Qualität der Gütertrassen umgesetzt, wie kürzere Fahrzeiten oder Expressstrassen. Die Trassenkonkurrenz von Güter- und Personenverkehr in den Hauptverkehrszeiten wird zum Nutzen beider Verkehrsarten entschärft.

Das Konzept Gütertransport auf der Schiene zeigt auf, wie die Anlagenlandschaft des Schienengüterverkehrs weiterentwickelt wird und enthält Festlegungen, die auch für den Kanton und die Gemeinden behördenverbindlich sind. Relevant für den Kanton Aargau sind die Festlegungen zum Bedarf an Umschlagkapazitäten bei den KV-Terminals, der Entwicklung der Freiverladelandschaft und weiteren Anlagen des Güterverkehrs wie zum Beispiel die Bestandessicherung des Rangierbahnhofs Limmattal. Aufgrund der Probleme bei verschiedenen Freiverladestandorten haben die SBB und der Kanton ein Zielbild für die Regionalisierung des Freiverladenetzes skizziert (siehe Abbildung 1 Freiverladeanlagen).

Für die Logistikstandorte von überkantonaler Bedeutung liegt eine Gesamtsicht vor, die kantonsübergreifend abgestimmt und in adäquater Form im Richtplan gesichert werden soll.

Auf Bundesebene soll ein Gesetz für unterirdische Gütertransportanlagen dem Parlament unterbreitet werden und ein entsprechender Sachplan ausgearbeitet werden.

BESCHLÜSSE

Planungsgrundsätze zum Güterverkehr auf der Schiene

- A. Der Kanton unterstützt die Verlagerungsziele des Bundes im Güterverkehr von der Strasse auf die Schiene für den Verkehr über lange Distanzen. Der Regionalzugsverkehr darf durch den Güterverkehr nicht verdrängt und seine Entwicklung nicht behindert werden.
- B. Der Kanton erwirkt für die anliegende Bevölkerung beim Bund eine möglichst siedlungs- und umweltverträgliche Umsetzung der kantonalen Ziele.
- C. Die Gleiserschliessung grosser güterintensiver Nutzungen in der Nähe des Bahnnetzes ist durch geeignete Mittel zu unterstützen und planerisch frühzeitig sicherzustellen.

Planungsgrundsätze zu den NEAT-Zufahrtsstrecken

D. (...*)

E. (...*)

* Stand gemäss Beschluss des Bundesrats vom 23. August 2017

Planungsgrundsätze zum Güterverkehr auf der Strasse

- F. Um unnötige Siedlungsdurchfahrten zu verhindern, setzt sich der Kanton beim Bund für eine differenzierte Ausgestaltung der LSVA ein.
- G. Der Bund sichert die Funktionsfähigkeit von kritischen Autobahnabschnitten durch temporäre, dynamisch gesteuerte Überholverbote für Lastwagen.
- H. Der Kanton gewährleistet die Offenhaltung von Versorgungsrouten für die Ausnahmetransporte von unteilbaren Lasten, beseitigt Hindernisse im Rahmen der ordentlichen Infrastrukturentwicklung und überprüft das Routennetz periodisch unter Miteinbezug der Nachbarkantone und des Landes Baden-Württemberg.

Richtplan-Teilkarte M 6.1

BESCHLÜSSE

Planungsgrundsätze zum Güterverkehr auf der Schiene

- A. Der Kanton unterstützt die Verlagerungsziele des Bundes im Güterverkehr.
- B. Der Kanton unterstützt den Bund bei der Weiterentwicklung der Anlagen des kombinierten Verkehrs (KV-Terminals) und der Schaffung der notwendigen Umschlagkapazitäten für den künftigen Bedarf.
- C. Der Kanton sichert den Zugang zur Bahn für die Wirtschaft mit einem zweckmässigen Freiverladenetz. Die Aufhebung eines Freiverlads ist nur möglich, wenn ein Regionaler Freiverlad im entsprechenden Wirtschaftsraum besteht oder dessen Realisierung gesichert ist.
- D. Der Kanton und die Gemeinden sorgen mit Massnahmen der Raumplanung dafür, dass die Industrie- und Gewerbezone soweit möglich und wirtschaftlich vertretbar mit Anschlussgleisen erschlossen werden.
- E. Die Massentransporte bei grossen Infrastrukturvorhaben sind mit der Bahn abzuwickeln.

Planungsgrundsätze zum Güterverkehr auf der Strasse

- F. Der Strassengüterverkehr ist auf die Nationalstrassen und das übergeordnete Kantonsstrassennetz zu lenken.
- G. Der Kanton gewährleistet die Offenhaltung von Versorgungsrouten für die Ausnahmetransporte von unteilbaren Lasten, beseitigt Hindernisse im Rahmen der ordentlichen Infrastrukturentwicklung und überprüft das Routennetz periodisch unter Miteinbezug der Nachbarkantone und des benachbarten Auslands.
- H. Verkehrsintensive Logistikaktivitäten sind in wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkten anzusiedeln, denen die Vorrangnutzung Güterverkehrs- und flächenintensive Nutzungen (GFN) zugewiesen ist (vgl. Richtplankapitel S 1.3).
- I. Der Kanton unterstützt den Bund bei bestehenden und neu geplanten Abfertigungsanlagen entlang des Rheins, um die Leistungsfähigkeit in der Zollabwicklung für den Schwerverkehr zu optimieren.

Planungsgrundsätze zu unterirdischen Gütertransportsystemen²

- J. Bei der Festlegung der Linienführung von unterirdischen Gütertransportanlagen setzt sich der Kanton für eine angemessene Anbindung der vorrangigen Logistikstandorte, insbesondere der geeigneten wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkte für Nutzungen mit hohem Güterverkehr und Flächenbedarf (GFN) ein.
- K. Die Hub-Standorte werden gestützt auf eine detaillierte Evaluation der Infrastrukturbetreiber der unterirdischen Gütertransportanlagen festgelegt. Diese sind in den zugewiesenen Planungserimetern innerhalb von eingezonten Industrie- und Gewerbezone festzulegen. Die Hub-Standorte der unterirdischen Gütertransportsysteme sind auf das übergeordnete Kantonsstrassennetz abgestimmt und mit den kommunalen Gesamtplänen Verkehr koordiniert.

² Erwarteter Stand Anfang 2022 (abgestimmt auf das Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport und den Sachplan Verkehr, Teil unterirdischer Gütertransport)

Planungsanweisungen und örtliche Festlegungen

1. Kombiniertes Verkehr: Festsetzung

1.1 Der Kanton Aargau setzt sich beim Kanton Zürich und der Betreiberin dafür ein, dass der Gateway-Terminal im Limmattal:

- umweltschonend gebaut und betrieben wird,
- leise Shuttlefahrzeuge eingesetzt werden und
- mit den vorhandenen Kapazitäten auf Strasse und Schiene abgestimmt ist.

1.2 (...*)

* Stand gemäss Beschluss des Bundesrats vom 23. August 2017

2. Güterverkehr: Festsetzung

2.1 Die bestehenden Anlagen des kombinierten Verkehrs Aarau, Birrfeld, Rothrist und Mellikon / Rekingen sind festgesetzt. Die Optionen angemessener Erweiterungen oder weiterer Anlagen sind offenzuhalten.

Richtplan-Gesamtkarte

2.2 An der Weiterbearbeitung der Ausbau- und Ergänzungsprojekte der Bahninfrastruktur besteht ein kantonales Interesse. Folgende Vorhaben werden festgesetzt:

Gemeinde(n)	Vorhaben	Nr.
Brunegg – Mägenwil	Ausbau der Verbindungslinie Brunegg – Mägenwil ¹	3

¹ Nebst Einhaltung aller gesetzlichen Vorgaben steht die Festsetzung unter dem Vorbehalt, dass folgende Bedingung eingehalten wird:

1. Der Ausbau der Verbindungslinie Brunegg – Mägenwil erfolgt mit einem wirksamen Schutz vor Lärm und Erschütterungen entlang der Zulaufstrecke Brugg – Mellingen sowie an der Eisenbahnbrücke Mellingen.

3. Güterverkehr: Zwischenergebnis

3.1 An der Trasseefreihaltung für allfällige spätere Ergänzungen des Schienennetzes besteht ein kantonales Interesse. Die folgenden Vorhaben werden als Zwischenergebnis aufgenommen:

Gemeinde(n)	Vorhaben	Nr.
	keine	

4. Beschluss Thema Vororientierung

4.1 Die nachstehenden Projektideen werden für allfällige spätere Ergänzungen des Schienennetzes als Vororientierung aufgenommen:

Richtplan-Teilkarte M 6.1

Gemeinde(n)	Vorhaben	Nr.	Planquadrat
	Lindenbergtunnel und 6-Spursystem Ost-West	6	

Planungsanweisungen und örtliche Festlegungen

1. Kombiniertes Verkehr: Festsetzung

1.1 Der Kanton Aargau setzt sich beim Kanton Zürich und dem Betreiber dafür ein, dass der Regionalterminal Dietikon:

- umweltschonend gebaut und betrieben wird,
- mit den vorhandenen Kapazitäten auf Strasse und Schiene abgestimmt ist.

1.2 An den bestehenden Anlagen des kombinierten Verkehrs (KV-Terminal, Freiverladeanlagen) oder deren Weiterentwicklung besteht ein kantonales Interesse. Folgende Vorhaben sind festgesetzt oder es sind Optionen für angemessene Erweiterungen offenzuhalten.

Richtplan-Gesamtkarte

Gemeinde(n)	Vorhaben	Nr.	Planquadrat
Aarau	Weiterentwicklung KV-Terminal Aarau	225	F6
Lupfig, Birr	Weiterentwicklung KV-Terminal Birrfeld	226	H5
Rothrist	Weiterentwicklung KV-Terminal Rothrist	227	C8
Rekingen, Mellikon	Weiterentwicklung KV-Terminal Mellikon / Rekingen	228	J2

1.3 Weitere nicht bezeichnete Anlagen des kombinierten Verkehrs (KV-Terminals) sind bei ausgewiesenem Bedarf und einer Abstimmung von Siedlung und Verkehr möglich. Deren Standorte sind in enger Zusammenarbeit zwischen Bund, Kantonen, Regionalplanungsverbänden, Standortgemeinden und privaten Betreibern zu bezeichnen sowie auf die wirtschaftlichen Bedürfnisse und die Siedlungsentwicklung abzustimmen.

2. Kombiniertes Verkehr: Zwischenergebnis

2.1 An der Freihaltung der Anlagen des kombinierten Verkehrs besteht ein kantonales Interesse. Folgende Vorhaben sind als Zwischenergebnis aufgenommen:

Richtplan-Gesamtkarte

Gemeinde(n)	Vorhaben	Nr.	Planquadrat
	keine		

3. Kombiniertes Verkehr: Vororientierung

3.1 Die nachstehenden Projektideen sind für allfällige spätere Ergänzungen der Anlagen des kombinierten Verkehrs als Vororientierung aufgenommen:

Richtplan-Gesamtkarte

Gemeinden	Vorhaben	Nr.	Planquadrat
Spreitenbach, Dietikon (ZH)	Zusätzliches Annahmegleis Regionalterminal Dietikon (Kantonsgebiet Aargau und Zürich)	229	K5

Richtplan-Teilkarte M 6.1 NEAT-Zufahrtsstrecken

(...*)

* Stand gemäss Beschluss des Bundesrats vom 23. August 2017

ORIGINAL-VERSION
Inhalte gemäss rechtskräftigem Stand

Luftverkehr / Flugplätze

M 7.1

Ausgangslage / Gesetzliche Grundlage / Auftrag

Die Gesetzgebung über die Luftfahrt ist Sache des Bundes. Der Bundesrat hat im Rahmen der Zuständigkeit des Bundes die Aufsicht über die Luftfahrt im gesamten Gebiet der Schweizerischen Eidgenossenschaft. Er übt sie durch das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) aus. Für Aussenlandungen von Luftfahrzeugen mit motorischem Antrieb ist eine im Einzelfall oder auf eine bestimmte Zeit zu erteilende Bewilligung erforderlich.

Art. 87 BV
Art. 3 Abs. 1, 8 Abs. 2 LFG

Der Bundesrat erlässt Vorschriften über Bau und Betrieb von Flugplätzen. Für den Betrieb von Flugplätzen, die dem öffentlichen Verkehr dienen (Flughäfen), ist eine Betriebskonzession erforderlich. Diese wird vom UVEK erteilt. Für den Betrieb aller anderen Flugplätze (Flugfelder) ist eine Betriebsbewilligung erforderlich. Diese wird vom Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) erteilt.

Art. 36 Abs. 1, 36a Abs. 1,
36b Abs. 1 LFG

Der Flugplatzhalter muss ein Betriebsreglement erlassen. Zu Gesuchen für Änderungen des Betriebsreglements, die wesentliche Auswirkungen auf die Fluglärmbelastung haben, können die betroffenen Kantone Stellung nehmen.

Art. 36c Abs. 1, 36d Abs. 1
LFG

Der Bund regelt den Bau von Infrastrukturanlagen der Luftfahrt (Flugplätze und Flugsicherungsanlagen) und den Betrieb von Flugplätzen. Er bestimmt über die Aussenlandungen und die Luftfahrthindernisse. Der Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) legt die Ziele und Vorgaben für die Infrastruktur der Zivilluftfahrt der Schweiz für die Behörden verbindlich fest. Er bestimmt für die einzelnen dem zivilen Betrieb von Luftfahrzeugen dienenden Infrastrukturanlagen insbesondere den Zweck, das beanspruchte Areal, die Grundzüge der Nutzung, die Erschliessung sowie die Rahmenbedingungen zum Betrieb. Er stellt zudem die Auswirkungen auf Raum und Umwelt dar.

Art. 1, 3a VIL

Sowohl im Konzessions- als auch im Bewilligungsverfahren sind keine kantonalen Bewilligungen notwendig. Der Kanton artikuliert seine Interessen im Rahmen von Richtplanverfahren sowie bei der Erarbeitung beziehungsweise Überarbeitung der Objektblätter im Sachplanverfahren.

Bund, Kantone und Gemeinden unterstützen mit Mitteln der Raumplanung insbesondere die Bestrebungen, wohnliche Siedlungen und die Voraussetzungen für die Wirtschaft zu schaffen und zu erhalten. Wohngebiete sollen vor schädlichen oder lästigen Einwirkungen wie Lärm möglichst verschont werden. Für die öffentlichen oder im öffentlichen Interesse liegenden Bauten und Anlagen sind sachgerechte Standorte zu bestimmen. Nachteilige Auswirkungen auf die Bevölkerung und die Wirtschaft sollen vermieden oder gesamthaft gering gehalten werden.

Art. 1 Abs. 2 lit. b,
3 Abs. 3 lit. b und
Abs. 4 lit. c RPG

GEÄNDERTE VERSION
Entwurf vom 25.10.2021

Die Kapitel des Sachbereichs M wurden umfassend überarbeitet. Auf die Markierung der geänderten Stellen wurde daher verzichtet. Der Status der aufgeführten Massnahmen (bzgl. Festsetzung, Zwischenergebnis etc.) entspricht dem für den 1. Januar 2022 erwarteten Stand.

Luftverkehr

M 7.1

Ausgangslage / Gesetzliche Grundlage / Auftrag

Die Gesetzgebung über die Luftfahrt ist Sache des Bundes. Der Bundesrat hat die Aufsicht über die Luftfahrt im gesamten Gebiet der Schweizerischen Eidgenossenschaft. Er übt sie durch das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) aus. Für die unmittelbare Aufsicht wurde beim UVEK das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) gebildet.

Art. 87 BV
Art. 3 Abs. 1 und 2 LFG

Der Bund regelt den Bau von Infrastrukturanlagen der Luftfahrt (Flugplätze und Flugsicherungsanlagen) und den Betrieb von Flugplätzen. Er bestimmt zudem über die Aussenlandungen und die Luftfahrthindernisse.

Art. 1 VIL

Der Sachplan Verkehr Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL) ist das Planungs- und Koordinationsinstrument des Bundes für die zivile Luftfahrt. Für den SIL ist das BAZL zuständig. Der SIL legt die Ziele und Vorgaben für die Infrastruktur der Zivilluftfahrt der Schweiz für die Behörden verbindlich fest. In den einzelnen Objektblättern bestimmt der SIL für jede Infrastrukturanlage den Zweck, das beanspruchte Areal, die Grundzüge der Nutzung, die Erschliessung sowie die Rahmenbedingungen zum Betrieb. Er stellt zudem die Auswirkungen auf Raum und Umwelt dar. Das SIL-Objektblatt ist Grundlage und Voraussetzung für die Genehmigung des Betriebsreglements und die Bewilligung von Flugplatzanlagen (Plangenehmigung).

SIL
Art. 3a VIL

Der Flugplatzhalter muss ein Betriebsreglement erlassen. Im Betriebsreglement sind die An- und Abflugverfahren des Flugplatzes festzuhalten. Genehmigungsbehörde ist das BAZL. Zu Gesuchen für Änderungen des Betriebsreglements, die wesentliche Auswirkungen auf die Fluglärmbelastung haben, können die betroffenen Kantone Stellung nehmen.

Art. 36c LFG
Art. 36d LFG

In den dem SIL nachgelagerten Konzessions-, Genehmigungs- und Bewilligungsverfahren sind keine kantonalen Bewilligungen notwendig. Das kantonale Recht ist zu berücksichtigen, soweit es den Bau und Betrieb des Flugplatzes nicht unverhältnismässig einschränkt. Der Kanton artikuliert seine Interessen im Rahmen von Richtplanverfahren, bei Änderungen des Betriebsreglements sowie bei der Er- oder Überarbeitung der Objektblätter im Sachplanverfahren.

Art. 37 Abs. 4 LFG

Der Bund arbeitet mit den Kantonen zusammen und gibt ihnen seine Konzepte, Sachpläne und Bauvorhaben rechtzeitig bekannt.

Art. 13 Abs. 2 RPG

Das Umweltschutzgesetz verlangt im Rahmen der Vorsorge eine Begrenzung der Emissionen – unabhängig von der bestehenden Umweltbelastung. Für die Beurteilung der schädlichen oder lästigen Einwirkungen legt der Bundesrat Immissionsgrenzwerte fest. Alle massgeblichen Grenzwerte sind in der Lärmschutzverordnung (LSV) geregelt. Von militärischem Fluglärm im gesetzlichen Sinne ist der Kanton Aargau nicht betroffen.

Art. 11 und 13 USG
LSV Anhänge 5 und 8

Im Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) bestimmt der Bund,
– wie der Bestand und die Entwicklung der schweizerischen Flugplatzinfrastruktur sichergestellt wird,
– wie die Planung und Abstimmung der Flugplätze im Rahmen der Richt- und Nutzungsplanung erfolgt,
– welche Zweckbestimmung jedem einzelnen Flugplatz zukommt.

SIL I – 1

Dabei werden die Entwicklungspotenziale der einzelnen Flugplätze und die Gebiete mit den räumlichen Auswirkungen des Flugbetriebs inklusive Lärmbelastung festgelegt. Das Betriebsreglement für den jeweiligen Flugplatz hat die Festlegungen im dazugehörigen Objektblatt zu berücksichtigen.

Für den Sachplan Infrastruktur ist das Bundesamt für Zivilluftfahrt zuständig.

Anpassungen von SIL-Objektblättern, welche in Widerspruch zu den Festlegungen im Richtplan geraten, erfordern ein koordiniertes Verfahren zur Anpassung des Richtplans.

Helikopter-Landestellen, wie zum Beispiel in Spitalarealen, sind keine Flugplätze, sondern Aussenlandestellen und werden nicht in den Richtplan aufgenommen. Die Nutzung regelmässig benutzter Aussenlandestellen soll im Rahmen einer neuen Verordnung geregelt werden. Flugfelderähnliche Zustände sind auf den Aussenlandestellen nicht zulässig.

Bund, Kantone und Gemeinden unterstützen mit Massnahmen der Raumplanung die Bestrebungen, die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen, eine angemessene Wohnqualität zu gewährleisten und die räumlichen Voraussetzungen für die Wirtschaft zu schaffen und zu erhalten.

Art. 1 Abs. 2 RPG

Wohngebiete sollen vor schädlichen oder lästigen Einwirkungen wie Lärm möglichst verschont werden. Für die öffentlichen oder im öffentlichen Interesse liegenden Bauten und Anlagen sind sachgerechte Standorte zu bestimmen. Nachteilige Auswirkungen auf die Bevölkerung und die Wirtschaft sollen vermieden oder gesamthaft gering gehalten werden.

Art. 3 Abs. 3 lit. b und
Abs. 4 lit. c RPG

Das Umweltschutzgesetz verlangt im Rahmen der Vorsorge eine Begrenzung der Emissionen – unabhängig von der bestehenden Umweltbelastung. Für die Beurteilung der schädlichen oder lästigen Einwirkungen legt der Bundesrat Immissionsgrenzwerte fest. Alle massgeblichen Belastungsgrenzwerte sind in der Lärmschutzverordnung (LSV) geregelt.

Art. 11 USG
Art. 13 USG

LSV Anhang 5

In lärmbelasteten Gebieten gelten für Planung und Bau grundsätzlich die Anforderungen der LSV: Einzonungen und die Erschliessung bestehender Bauzonen sind nur möglich, wenn die Planungswerte nicht überschritten werden. Baubewilligungen dürfen nur erteilt werden, wenn die Immissionsgrenzwerte eingehalten werden.

Art. 29 – 31 LSV

Besondere Bestimmungen sieht die LSV bei Flughäfen mit Verkehr von Grossflugzeugen vor. In den Nachtstunden (22–06 Uhr) gelten dort die massgeblichen Belastungsgrenzwerte als eingehalten, wenn:

Art. 31a LSV

- zwischen 24 und 6 Uhr kein Flugbetrieb vorgesehen ist,
- die lärmempfindlichen Räume gemäss den erhöhten Anforderungen nach SIA-Norm 181 gegen Lärm geschützt sind und
- die Schlafräume über ein automatisch öffnendes und schliessendes Fenster verfügen.

Ausgangslage Flugverkehr: Festlegungen Sachplan Verkehr

Die Festlegungen des Bundes im SIL werden im Richtplan als Ausgangslage übernommen. Änderungen und Anpassungen im SIL werden in der Fortschreibung des Richtplans berücksichtigt.

SIL

Bezeichnung, Objektblatt	Funktionale Einordnung	Überwiegende Nutzung	Planquadrat
Birrfeld OB AG-1	Regionalflyghafen (ohne Infrastruktur für Linienverkehr)	Flugsport, fliegerische Aus- und Weiterbildung; Helikopterbasis für Rettungs- und Einsatzflüge	H4 – I5
Buttwil	Flugfeld	SIL-Objektblatt ausstehend	J8
Fricktal-Schupfart OB AG-3	Flugfeld	Flugsport und fliegerische Ausbildung	D 3
Holziken OB AG-4	Heliport	Gewerbsmässige und private Sport-, Freizeit- und Arbeitsflüge	E7
Würenlingen	Heliport	SIL-Objektblatt ausstehend	I3

Herausforderung

Die Luftfahrt als Teil des schweizerischen Verkehrssystems trägt einerseits dazu bei, wichtige Mobilitätsbedürfnisse von Gesellschaft und Wirtschaft zu befriedigen; andererseits verursacht sie Umweltbelastungen in den Bereichen Lärm und Luft. Die An- und Abflugrouten sowie Betriebsumfang und Betriebszeit sind massgebend für die Belastung der Bevölkerung und der Umwelt und dadurch von Bedeutung für siedlungsplanerische Festlegungen im betroffenen Einzugsgebiet. Die Hauptherausforderung besteht darin, wie die Luftfahrt den bestmöglichen Beitrag zur Lebensqualität und zum qualitativen Wachstum leisten kann.

Bei anhaltendem Bevölkerungswachstum im Kanton können in Zukunft je nach Entwicklung des Flugverkehrs, der Belegung und der Lage der Flugrouten mehr Leute durch Fluglärm betroffen werden. Es gilt, im Kanton Aargau die Siedlungsgebiete mit Überschreitungen des Planungswertes durch Fluglärm möglichst klein zu halten und Siedlungsgebiete mit überschrittenem Immissionsgrenzwert gänzlich zu vermeiden.

Fluglärm wird als besondere Lärmart empfunden, weil die Beeinträchtigung raumumfassend von oben kommt und es praktisch unmöglich ist, den Fluglärm durch Massnahmen auf dem Ausbreitungsweg zu mindern. Für die Lärmreduktion stehen deshalb Massnahmen an der Quelle (leisere Flugzeuge) und betriebliche Massnahmen im Vordergrund, für welche jedoch der Bund zuständig ist.

Wenn kantonale Beiträge an Massnahmen geleistet werden, welche geeignet sind, Fluglärmbelastung im Innern von Gebäuden zu reduzieren (zum Beispiel Minergie-Standard mit Komfortlüftung), so ist bei der Ausgestaltung der Ansätze die spezielle Berücksichtigung der Gebiete mit Fluglärmbelastung zu prüfen.

Für die Flugplätze legt das Bundesamt für Zivilluftfahrt die den internationalen Vorschriften entsprechenden Hindernisbegrenzungsflächen in Katastern fest. Kantone und Gemeinden haben diese in ihren Nutzungsplanungen zu berücksichtigen. Dies kann zu Konflikten mit den Absichten der Siedlungsentwicklung führen.

Von besonderer Bedeutung für den Kanton Aargau ist die Sicherheit der Kernanlagen bezüglich eines Flugzeugabsturzes. Gemäss der Weisung des BAZL vom 24.02.2005 müssen Flugzeuge im Instrumentenflug im Umkreis von 1,5 km um Kernanlagen eine Flughöhe von mindestens 1'000 m einhalten. Damit kann die vom ENSI spezifizierte Sicherheit der Kernkraftwerke gegen einen Flugzeugabsturz eingehalten werden. Da die Wahrscheinlichkeit eines Flugzeugabsturzes mit der Anzahl der Überflüge zunimmt, wird die Bedingung aufgenommen, dass intensiv benutzte Flugrouten, die im Betriebsreglement festgelegt sind, nicht direkt über die Kernkraftwerke Beznau I und II geführt werden dürfen. Diese Auflage gilt bis zur Entlassung der bestehenden Kraftwerke Beznau I und II aus der nuklearen Überwachung.

Stand / Übersicht

Im Kanton Aargau bestehen folgende 5 Infrastrukturen gemäss SIL:

- der Regionalflugplatz Birrfeld,
- die Flugfelder Buttwil und Fricktal-Schupfart sowie
- die Heliports Holziken und Würenlingen.

Für den Heliport Würenlingen besteht zwar eine Betriebsbewilligung des BAZL; der Heliport ist jedoch nicht mehr in Betrieb.

Herausforderung

Die Luftfahrt als Teil des schweizerischen Verkehrssystems trägt einerseits dazu bei, wichtige Mobilitätsbedürfnisse von Gesellschaft und Wirtschaft zu befriedigen, andererseits verursacht sie Umweltbelastungen in den Bereichen Lärm und Luft. Die An- und Abflugrouten sowie Betriebsumfang und Betriebszeiten sind massgebend für die Belastung der Bevölkerung und der Umwelt und dadurch von Bedeutung für siedlungsplanerische Festlegungen im betroffenen Einzugsgebiet.

Bei anhaltendem Bevölkerungswachstum im Kanton können in Zukunft je nach Entwicklung des Flugverkehrs, der Belegung und der Lage der Flugrouten mehr Leute durch Fluglärm betroffen werden. Es gilt, im Kanton Aargau die Siedlungsgebiete mit Überschreitungen des Planungswertes durch Fluglärm möglichst klein zu halten und Siedlungsgebiete mit überschrittenen Immissionsgrenzwerten gänzlich zu vermeiden.

Fluglärm wird als besondere Lärmart empfunden, weil die Beeinträchtigung raumumfassend von oben kommt und es praktisch unmöglich ist, den Fluglärm durch Massnahmen auf dem Ausbreitungsweg zu mindern. Für die Lärmreduktion stehen deshalb Massnahmen an der Quelle (leisere Flugzeuge) und betriebliche Massnahmen im Vordergrund, für die jedoch der Bund zuständig ist.

Für die Flugplätze legt das BAZL die den internationalen Vorschriften entsprechenden Hindernisbegrenzungsflächen in Katastern fest. Kantone und Gemeinden haben diese in ihren Nutzungsplanungen zu berücksichtigen. Dies kann zu Konflikten mit den Absichten der Siedlungsentwicklung führen.

Von besonderer Bedeutung für den Kanton Aargau ist die Sicherheit der Kernanlagen bezüglich eines Flugzeugabsturzes. Gemäss der Weisung des BAZL vom 24.02.2005 müssen Flugzeuge im Instrumentenflug im Umkreis von 1,5 km um Kernanlagen eine Flughöhe von mindestens 1000 m einhalten. Da die Wahrscheinlichkeit eines Flugzeugabsturzes mit der Anzahl der Überflüge zunimmt, wird die Bedingung aufgenommen, dass intensiv benutzte Flugrouten, die im Betriebsreglement festgelegt sind, nicht direkt über die Kernkraftwerke Beznau I und II geführt werden dürfen.

Stand / Übersicht

Die Lärmbelastungskataster der Flugplätze mit Objektblatt sind erstellt. Der Kataster macht Aussagen zu Lärmimmissionen und bezeichnet die lärmbelasteten Gebiete.

Die beiden Landesflughäfen Zürich und Basel-Mulhouse sind für den Aargau von grosser Bedeutung. Neben dem positiven Einfluss auf den Wirtschaftsstandort Aargau beeinflussen die Flughäfen mit ihren Auswirkungen (Fluglärm, Siedlungsdruck, Zubringerverkehr) die Verkehrs- und Siedlungspolitik.

Die Flugplätze im Kanton Aargau werden in der Richtplan-Teilkarte M 7.1 mit dem Piktogramm "Anlagen der Luftfahrt" dargestellt. Für die genaue Abgrenzung der Gebiete mit räumlichen Auswirkungen des Flugbetriebs sind die SIL-Objektblätter beizuziehen.

Für das Flugfeld Buttwil steht das SIL-Objektblatt noch aus. Dies gilt ebenfalls für die Heliports Holziken und Würenlingen, wobei basierend auf dem Richtplanbeschluss 3.3 kein Objektblatt angestrebt wird.

Die Lärmbelastungskataster der Flugplätze mit Objektblatt sind erstellt. Der Kataster macht Aussagen zu Lärmimmissionen und bezeichnet die lärmbelasteten Gebiete. Die Gemeinden haben die entsprechenden Empfindlichkeitsstufen ausgeschrieben.

Neben den aargauischen Flugplätzen besitzen die beiden Landesflughäfen Zürich und EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg für den Aargau eine grosse Bedeutung. Neben dem positiven Einfluss auf den Wirtschaftsstandort Aargau beeinflussen die Flughäfen mit ihren Auswirkungen (Fluglärm, Siedungsdruck, Zubringerverkehr) die Verkehrs- und Siedlungspolitik. Das SIL-Objektblatt für den Flughafen Zürich sowie das SIL-Objektblatt für den Flughafen EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg sind in Erarbeitung.

Die Prognosen für den gewerbsmässigen Flugverkehr (insbesondere am Flughafen Zürich) gehen von jährlichen Wachstumsraten im Bereich von 2 bis 3 % aus, während für die übrigen Flugbewegungen der "General Aviation", welche für die Flugplätze im Aargau relevant sind, von einer stabilen bis leicht rückläufigen Anzahl ausgegangen wird.

Für den Flughafen Zürich liegt im Rahmen des SIL-Prozesses Flughafen Zürich der Schlussbericht vor. Im Kanton Aargau sind im zukünftigen Betrieb voraussichtlich 4 Gemeinden in den Bezirken Baden und Zurzach von Planungswertüberschreitungen im Siedlungsgebiet betroffen, allerdings nur durch den Nachtbetrieb von 22.00 bis 23.30 Uhr. Überschreitungen des Immissionsgrenzwertes in Bauzonen kommen gemäss SIL-Schlussbericht im Kanton Aargau nicht vor.

Der Regierungsrat setzt sich bei der Bestimmung des Flugbetriebs auf dem Flughafen Zürich insbesondere für folgende spezifische Anliegen ein:

- Auf das Anflugverfahren "gekröpfter Nordanflug" ist zu verzichten, jedenfalls in Kombination mit einer Startroute über das Surbtal darf es nicht eingeführt werden.
- Eine Lockerung der 220. Deutschen Durchführungsverordnung (DVO) ist mit der Auflage zu verknüpfen, dass alle umsetzbaren Entlastungsmassnahmen für Kaiserstuhl und Fisibach (zum Beispiel Continuous Descent Approach, alternierende Benutzung der Pisten 14 und 16 zwischen 06.00 Uhr und 07.00 Uhr) eingeführt und im Betriebsreglement vorgeschrieben werden.
- Die Weststartpiste 28 bleibt zur regulären Benutzung von 07.00 bis 21.00 Uhr geöffnet.
- Von den Standardinstrumentenabflugwegen darf während des Tages bei Erreichen einer Flughöhe von 5'000 ft. abgewichen werden, nachts erst bei Erreichen einer Flughöhe von 8'000 ft. (Flugfläche 80). Die 8'000-Fuss-Regel soll auf die Tagesrandstunden (06.00 – 07.00 und 21.00 – 22.00 Uhr) ausgedehnt werden.
- Bei den Starts ist auf möglichst grosse Steiggradienten zu achten.

Für die Überwachung des Flugbetriebs, der vom Flughafen Zürich ausgeht, hat der Regierungsrat die Einführung des Routenindex beschlossen. Der Routenindex zählt alle Überflüge an einem bestimmten Ort – gewichtet nach Lautstärke und Tageszeit; detaillierte Ausführungen zu diesem Controllinginstrument sind dem Erläuterungsbericht zu entnehmen.

Die Prognosen für den Linien- und Charterverkehr (insbesondere am Flughafen Zürich) gehen von jährlichen Wachstumsraten im niedrigen einstelligen Prozentbereich aus. Für die übrigen Flugbewegungen der General Aviation, die für die Flugplätze im Aargau relevant sind, wird von einer stabilen Anzahl ausgegangen.

Die Anpassung des SIL-Objektblatts zum Flughafen Zürich (SIL 2) wurde am 23.08.2017 genehmigt. Aufgrund der Festsetzung des Gebiets mit Lärmauswirkungen sind auf dem Aargauer Kantonsgebiet folgende Auswirkungen zu erwarten:

- Am Tag (6 bis 22 Uhr) wird der Planungswert der Empfindlichkeitsstufe II (ES II) im gesamten Kantonsgebiet eingehalten.
- In der Nacht (22 bis 6 Uhr) wird der Immissionsgrenzwert der ES II im Siedlungsgebiet eingehalten. Der Planungswert der ES II wird in 40 Gemeinden überschritten.

Mit der Genehmigung des SIL-Objektblatts wird der Kanton Aargau verpflichtet, die Abgrenzungslinie (AGL, umhüllende Lärmbelastungskurve für die Immissionsgrenzwerte der ES II am Tag und in der Nacht) in den Richtplan aufzunehmen. Die AGL wird zusammen mit den Gebieten mit Lärmbelastung und Hindernisbegrenzung in der Richtplan-Gesamtkarte als Ausgangslage dargestellt.

Richtplan-Gesamtkarte

Der Regierungsrat setzt sich bei der Bestimmung des Flugbetriebs auf dem Flughafen Zürich insbesondere für folgende spezifische Anliegen ein:

- Auf das Anflugverfahren "gekröpfter Nordanflug" ist zu verzichten, jedenfalls in Kombination mit einer Startroute über das Surbtal darf es nicht eingeführt werden.
- Bei einer allfälligen Lockerung der 220. Deutschen Durchführungsverordnung (DVO) sind alle umsetzbaren Entlastungsmassnahmen für Kaiserstuhl und Fisibach (zum Beispiel Continuous Descent Approach, alternierende Benutzung der Pisten 14 und 16 zwischen 6 und 7 Uhr) einzuführen und im Betriebsreglement vorzuschreiben.
- Von den Standardinstrumentenabflugwegen darf während des Tages bei Erreichen einer Flughöhe von 5000 Fuss (ft) abgewichen werden, nachts erst bei Erreichen einer Flughöhe von 8000 ft (Flugfläche 80).
- Bei den Starts ist auf möglichst grosse Steiggradienten zu achten.
- Im Nachtbetrieb sind bei Starts nach Norden nur Flüge mit Destinationen im Süden oder Westen des Flughafens über Aargauer Kantonsgebiet zu führen.

Für die Überwachung des Flugbetriebs, der vom Flughafen Zürich ausgeht, hat der Regierungsrat die Einführung des Routenindex beschlossen. Der Routenindex zählt alle Überflüge an einem bestimmten Ort, gewichtet nach Lautstärke und Tageszeit. Detaillierte Ausführungen zu diesem Monitoring sind dem Erläuterungsbericht zu entnehmen.

BESCHLÜSSE

Planungsgrundsätze

- A. An der guten internationalen Erreichbarkeit des Kantons Aargau via die Landesflughäfen Zürich und EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg besteht ein grosses kantonales Interesse.
- B. Die Sicherheit des Flugbetriebs hat höchste Priorität ("safety first").
- C. Der Regierungsrat setzt sich dafür ein, dass der Flugverkehr im Rahmen der technischen Möglichkeiten so gestaltet wird, dass die Planungswerte der Lärmschutzverordnung (LSV) in den Siedlungsgebieten des Kantons eingehalten werden und die An- und Abflugrouten derart festgelegt werden, dass möglichst wenig Siedlungsgebiet tangiert wird und sensible Räume geschont werden.
- D. Der Regierungsrat setzt sich dafür ein, dass die vom Kanton im Rahmen von SIL-Koordinationsprozessen verlangten Rahmenbedingungen und Massnahmen berücksichtigt werden: Insbesondere ist auf ein Anflugverfahren "gekröpfter Nordanflug" zu verzichten, gerade weil nach der geplanten Einführung einer Startroute über das Surbtal dann eine inakzeptable Doppelbelastung eines bisher kaum überflogenen Gebiets auftreten würde. Im Weiteren sind auf dem ganzen Kantonsgebiet die Immissionsgrenzwerte durch Fluglärm in der Nacht einzuhalten. Bei zukünftigen Überarbeitungen des SIL-Objektblatts zum Flughafen Zürich sind im Kanton Aargau die Gebiete mit Überschreitung der Planungswerte gemäss LSV zu reduzieren.
- E. Der Regierungsrat setzt sich dafür ein, dass standardisierte Anflugverfahren und Abflugrouten nicht über Kernanlagen geführt werden.
- F. In den durch Fluglärm belasteten Gebieten – auch in solchen, in denen die Planungswerte nicht überschritten sind – sind Massnahmen in der Nutzungsplanung zu prüfen, welche die Wohnqualität steigern und vielfältige Nutzungsmöglichkeiten erhalten. Insbesondere besteht in Anbetracht hoher Einzelpegel vor allem bei Nacht ein grosses Interesse an einer angepassten Bauweise (zum Beispiel Bauten mit kontrollierter Lüftung) – auch bei lärmempfindlichen öffentlichen Bauten.
- G. Der Kanton ist bei Änderungen des Sachplans Infrastruktur Luftfahrt (SIL) von Anbeginn des Änderungsverfahrens mit einzubeziehen. Der Kanton und die betroffenen Gemeinden sind vor einer Erhöhung der Lärmbelastung, der bewilligten Flugbewegungen oder Änderungen von Flugrouten über dem Aargau im Rahmen der gesetzlich vorgegebenen Verfahren anzuhören.*
- H. Der Regierungsrat setzt sich dafür ein, dass mit Kunstflügen die allgemein geltenden Ruhezeiten eingehalten und dicht besiedelte Zonen von Ortschaften und Ruhezeiten wie Kurzonen, Gebiete mit Empfindlichkeitsstufe I sowie Dekretsgebiete nicht überflogen werden.

* Stand gemäss Beschluss des Bundesrats vom 23. August 2017

BESCHLÜSSE

Planungsgrundsätze

- A. Die Sicherheit des Flugbetriebs hat höchste Priorität.
- B. An der guten internationalen Erreichbarkeit des Kantons Aargau via die Landesflughäfen Zürich und Basel-Mulhouse besteht ein grosses kantonales Interesse.
- C. Der Regierungsrat setzt sich dafür ein, dass der Flugverkehr im Rahmen der technischen Möglichkeiten so gestaltet wird, dass:
 - die Immissionsgrenzwerte der LSV in den Siedlungsgebieten des Kantons eingehalten werden,
 - die Überschreitung des Planungswerts der LSV in den Siedlungsgebieten des Kantons möglichst gering gehalten wird,
 - standardisierte An- und Abflugrouten derart festgelegt werden, dass möglichst wenig Siedlungsgebiet tangiert wird und sensible Räume geschont werden, und
 - standardisierte An- und Abflugrouten nicht über Kernanlagen geführt werden.
- D. Der Regierungsrat setzt sich dafür ein, dass die vom Kanton bei der Er- und Überarbeitung des SIL-Objektblatts zum Flughafen Zürich verlangten Rahmenbedingungen und Massnahmen berücksichtigt werden. Insbesondere sind dies:
 - Auf ein Anflugverfahren "gekröpfter Nordanflug" ist zu verzichten.
 - Auf dem ganzen Kantonsgebiet ist der Immissionsgrenzwert der LSV in der Nacht einzuhalten.
 - Bei zukünftigen Überarbeitungen des SIL-Objektblatts zum Flughafen Zürich sind die Gebiete mit Überschreitung des Planungswerts der LSV zu reduzieren.
- E. In den durch Fluglärm belasteten Gebieten gelten für Planung, Erschliessung und Bau die Vorschriften der Bundesgesetzgebung. Im Rahmen der Nutzungsplanung sind eine hohe Wohnqualität und vielfältige Nutzungsmöglichkeiten zu gewährleisten. Insbesondere in Anbetracht hoher Einzelpegel besteht vor allem bei Nacht ein grosses Interesse an einer angepassten Bauweise – auch bei lärmempfindlichen öffentlichen Bauten.
- F. Der Kanton ist bei Änderungen des SIL, die den Kanton Aargau betreffen, von Anbeginn des Verfahrens mit einzubeziehen. Der Kanton und die betroffenen Gemeinden sind vor einer Erhöhung der Lärmbelastung, der bewilligten Flugbewegungen oder Änderungen von Flugrouten über dem Aargau im Rahmen der gesetzlich vorgegebenen Verfahren anzuhören.
- G. Der Regierungsrat setzt sich dafür ein, dass mit Kunstflügen die allgemein geltenden Ruhezeiten eingehalten und dicht besiedelte Zonen von Ortschaften, Ruhezeiten wie Kurzonen und Dekretsgebiete nicht überflogen werden.

Planungsanweisungen und örtliche Festlegungen

1. Flughäfen Zürich und EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg

1.1 Der Regierungsrat setzt sich beim Bund (insbesondere im Rahmen des Sachplans Infrastruktur für Luftfahrt) für den umweltverträglichen Flugbetrieb auf dem EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg und dem Flughafen Zürich ein. Er sorgt für einen angemessenen Schutz des Kantons vor den Lärmimmissionen der beiden Landesflughäfen und nimmt auf die den Kanton betreffenden Lärmbelastungen Einfluss.

Die Anbindung des Aargaus an die beiden Flughäfen mit den öffentlichen Verkehrsmitteln ist weiter zu verbessern. Direkte Schnellzugsverbindungen aus dem Aargau zum Flughafen Zürich, aber auch auf dem geplanten Flughafenzubringerast zum Flughafen EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg sind Bestandteile dieser Anbindung.

2. Überwachung Flugbetrieb Flughafen Zürich

2.1 Die Flugbewegungen über dem Kanton und die davon ausgehenden Lärmeinwirkungen werden überwacht. Der Regierungsrat betreibt ein entsprechendes Monitoring.

2.2 (...**)

2.3 Um die Belegung der bezeichneten Flugrouten gemäss definitivem Betriebsreglement zu überwachen, setzt der Regierungsrat an ausgewählten Orten an der Kantonsgrenze einen Wert des Routenindex (Rx) als Obergrenze fest. Die durch den Flugbetrieb verursachten Rx-Werte werden ab Einführung des definitiven Betriebsreglements jährlich ermittelt.

Wenn die im rechtskräftigen Betriebsreglement festgelegten Flugrouten und/oder die Rx-Obergrenzen nicht eingehalten werden, verlangt der Regierungsrat von den zuständigen Behörden Massnahmen, sofern nicht äussere Gründe (Wetter, internationale Verpflichtungen usw.) die Abweichungen rechtfertigen. Der Regierungsrat legt fest, bei welchen Abweichungen beim Bund interveniert wird.

Als Rx-Obergrenzen werden festgesetzt:

Gemeinde(n)	Rx-Obergrenze Tag (06.00 – 22.00 Uhr)	Rx-Obergrenze Nacht (22.00 – 06.00 Uhr)
Kaiserstuhl	191'000	9'000
Siglistorf	9'000	19'000*
Schneisingen	13'000	24'000*
Würenlos	33'000	9'000
Spreitenbach	55'000	7'000
Oberwil-Lieli	21'000	3'000
Islisberg	32'000	4'000

* Die Obergrenzen für den Nachtbetrieb sind nach Möglichkeit zu reduzieren, vgl. auch Planungsgrundsatz D.

Solange die jährlichen Flugbewegungen unter 300'000 liegen, gelten tagsüber 85 % der angegebenen Werte als Obergrenze.

2.4 Bis zur Einführung des definitiven Betriebsreglements wird der Flugbetrieb an den Bestimmungen des vorläufigen Betriebsreglements gemessen und die Einhaltung des festgelegten Lärmkorsetts und der festgelegten Flugrouten überwacht.

** Stand gemäss Beschluss des Bundesrats vom 23. August 2017

Richtplan-Teilkarte M 7.1

Planungsanweisungen und örtliche Festlegungen

1. Landesflughäfen Zürich und Basel-Mulhouse

1.1 Der Regierungsrat setzt sich beim Bund für einen angemessenen Schutz des Kantons vor den durch den Flugbetrieb der beiden Flughäfen verursachten Lärmimmissionen ein und nimmt auf die den Kanton betreffenden Lärmbelastungen Einfluss.

1.2 Der Regierungsrat setzt sich für die verbesserte Anbindung des Aargaus an die beiden Flughäfen mit den öffentlichen Verkehrsmitteln ein. Direkte Schnellzugverbindungen aus dem Aargau zum Flughafen Zürich, aber auch auf dem geplanten Flughafenzubringerast zum Flughafen Basel-Mulhouse, sind Bestandteile dieser Anbindung.

2. Flughafen Zürich

2.1 Die standardisierten An- und Abflugrouten, die den Festsetzungen im SIL-Objektblatt zum Flughafen Zürich zugrunde liegen, sind mit dem Richtplan abgestimmt. Änderungen an bestehenden und die Erarbeitung neuer Flugrouten sind vorgängig im Koordinationsverfahren mit dem Kanton abzustimmen.

2.2 Die Flugbewegungen vom und zum Flughafen Zürich über dem Kanton Aargau und die davon ausgehenden Lärmeinwirkungen werden überwacht. Der Regierungsrat betreibt ein entsprechendes Monitoring – bestehend aus Lärmberechnungen, die auf per Radar erfassten Flugbewegungen basieren, und einer Fluglärm-Messstation.

2.3 Wenn im Monitoring Abweichungen zum im rechtskräftigen Betriebsreglement festgelegten Flugbetrieb ermittelt werden, verlangt der Regierungsrat von den zuständigen Behörden Massnahmen, sofern nicht äussere Gründe (Wetter, internationale Verpflichtungen usw.) die Abweichungen rechtfertigen. Der Regierungsrat legt fest, bei welchen Abweichungen beim Bund interveniert wird.

3. Anlagen der Luftfahrt im Kanton Aargau

3.1 Standort und Betrieb (Zweckbestimmung und Verkehrsleistung) der Anlagen der Luftfahrt im Kanton Aargau sind entsprechend dem SIL-Objektblatt gewährleistet. Neue Anlagen und die Erweiterung bestehender Anlagen erfordern eine vorgängige Koordination auf Stufe Richtplan.

3.2 Anlagen der Luftfahrt im Aargau sind:

Bezeichnung	funktionale Einordnung gemäss SIL	Planquadrat
Birrfeld	Regionalflugplatz	H/I 4/5
Buttwil	Flugfeld	J8
Fricktal-Schupfart	Flugfeld	D3
Holziken	Heliport	E7
Würenlingen	Heliport	I3

3.3 Die zulässigen Lärmimmissionen aus diesen Anlagen gemäss den gültigen Lärmbelastungskatastern verstehen sich als obere Belastungsgrenze und sind nach Möglichkeit zu verringern. Der Kanton und die betroffenen Gemeinden sind vor einer allfälligen Erhöhung der Lärmbelastung oder der bewilligten Flugbewegungen anzuhören.

Richtplan-Teilkarte M 7.1

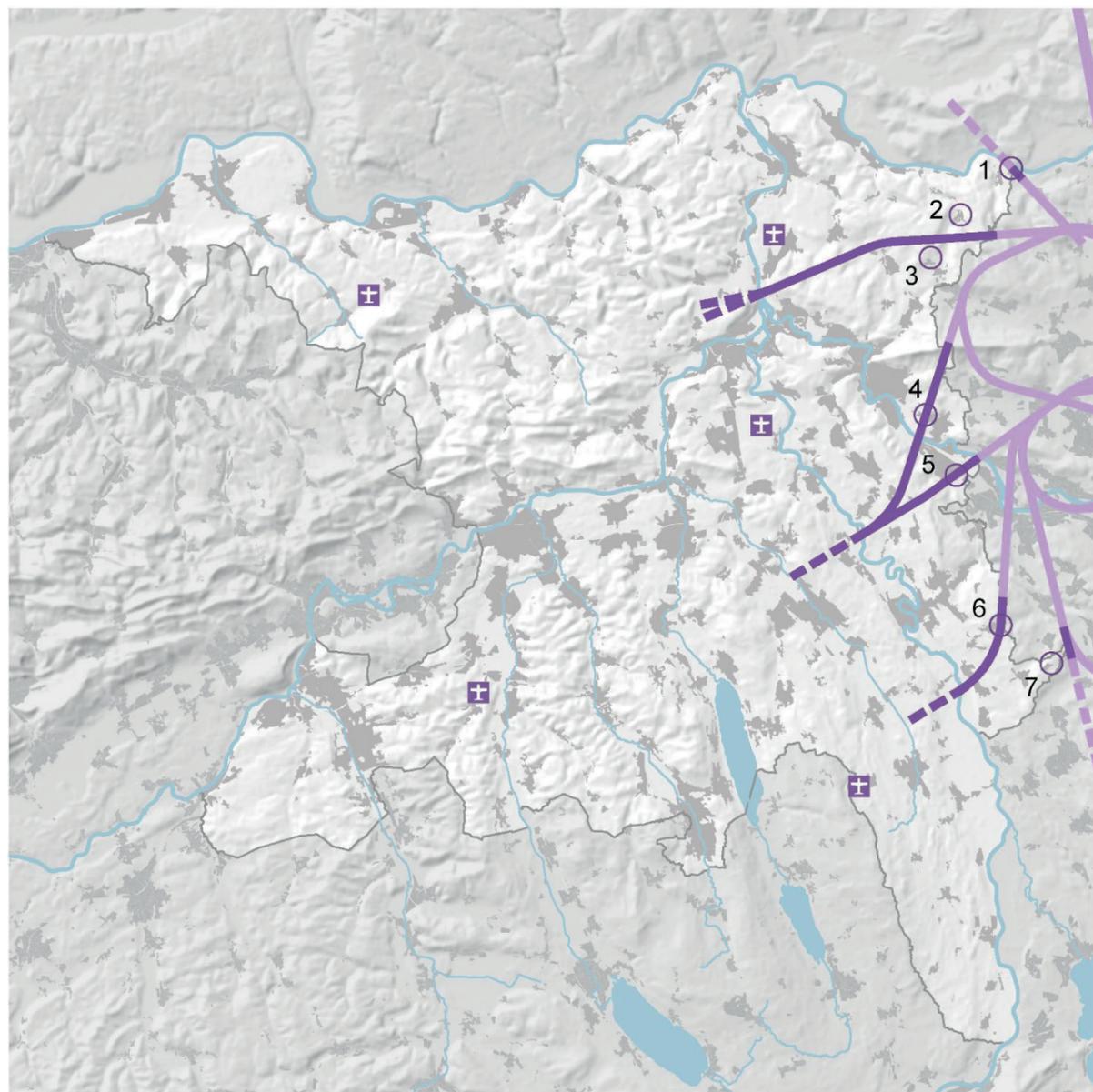
3. Anlagen der Luftfahrt im Kanton Aargau

3.1 Standort und Betrieb (Zweckbestimmung und Verkehrsleistung) der Anlagen der Luftfahrt im Kanton Aargau sind entsprechend den Festlegungen im SIL gewährleistet. Neue Anlagen und die Erweiterung bestehender Anlagen erfordern eine vorgängige Koordination auf Stufe Richtplan.

3.2 Die zulässigen Lärmimmissionen aus diesen Anlagen gemäss den gültigen Lärmbelastungskatastern verstehen sich als obere Belastungsgrenze und sind nach Möglichkeit zu verringern. Der Kanton und die betroffenen Gemeinden sind vor einer allfälligen Erhöhung der Lärmbelastung oder der bewilligten Flugbewegungen anzuhören.

3.3 Der Regierungsrat setzt sich dafür ein, dass der Flugplatz Birrfeld – entsprechend seiner Zweckbestimmung gemäss SIL-Objektblatt – weiterhin keine Entlastungsfunktion für andere Flugplätze übernimmt. Insbesondere ist der Flugplatz Birrfeld nicht geeignet, um Teile der am Flughafen Zürich operierenden General Aviation aufzunehmen.

Richtplan-Teilkarte M 7.1 Luftverkehr / Flugplätze, Flugrouten



Ausgangslage	Richtplanaussage	
*	(...*)	Hauptlinien der Flugrouten zu/ab Flughafen Zürich (östlich von Reuss und Aare) gemäss Schlussbericht vom 3. Februar 2010 im Rahmen des Sachplans Infrastruktur Luftfahrt (SIL)
		Festgesetzte Orte mit Obergrenze für den Routenindex im Gemeindegebiet von: 1. Kaiserstuhl 2. Siglistorf 3. Schneisingen 4. Würenlos 5. Spreitenbach 6. Oberwil-Lieli 7. Isisberg
		Anlagen der Luftfahrt im Kanton Aargau gemäss Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL)
		Siedlungsgebiet

* Stand gemäss Beschluss des Bundesrats vom 23. August 2017

ORIGINAL-VERSION
Inhalte gemäss rechtskräftigem Stand

Freihaltegebiete für Wasserstrassen

M 8.1

Ausgangslage / Gesetzliche Grundlage / Auftrag

Der Bund hat das Recht, die Gewässer für seine Verkehrsbetriebe zu nutzen. Er kann im Interesse des ganzen oder eines grossen Teils des Landes öffentliche Werke errichten und betreiben oder ihre Errichtung unterstützen.

Art. 76 Abs. 4, 81 BV

Schiffbar im Sinne des Bundesgesetzes über die Nutzbarmachung der Wasserkräfte (WRG) ist der Rhein unterhalb von Rheinfeldern. Die Schiffbarmachung des Rheins vom Raum Aaremündung bis Rheinfeldern einschliesslich der wesentlichen Hafestandorte ist vorbehalten. Über dessen Schiffbarmachung ist durch einen Bundesbeschluss zu entscheiden, der dem fakultativen Referendum unterliegt. Ein entsprechender Staatsvertrag kann nicht vor Inkrafttreten des Bundesbeschlusses genehmigt werden.

Art. 24, 27 WRG

Projekte für Wasserbauten und andere Werke, welche die Gewässerstrecken Rhein (Basel bis Weiach) und Aare (Mündung bis Klingnauer Stausee) berühren, bedürfen der Zustimmung des Bundesamtes für Verkehr (BAV). Grundlage der Projektbeurteilung ist der Sachplan Wasserstrassen. Bis zum Erlass des Sachplans gelten die vom Bundesamt festgelegten Normalien.

Art. 1, 2, 5 Verordnung
über die Freihaltung von
Wasserstrassen

Herausforderung

Die Schiffbarmachung des Rheins oberhalb von Rheinfeldern und des Unterlaufs der Aare hätte schwerwiegende Auswirkungen auf die Natur und die Flusslandschaften. Ökologische, raumplanerische und verkehrspolitische Gründe sprechen gegen einen Ausbau, insbesondere auch gegen einen Hafen in der Aaremündung.

Stand / Übersicht

Der Bund hat bis heute auf die Ausarbeitung des Sachplans Wasserstrassen verzichtet. Bei den zurzeit im Bau oder in einem Konzessionsverfahren liegenden Kraftwerken am Rhein wurden die Freihalteräume für zukünftige Schleusen nachgewiesen.

GEÄNDERTE VERSION
Entwurf vom 25.10.2021

Die Kapitel des Sachbereichs M wurden umfassend überarbeitet. Auf die Markierung der geänderten Stellen wurde daher verzichtet. Der Status der aufgeführten Massnahmen (bzgl. Festsetzung, Zwischenergebnis etc.) entspricht dem für den 1. Januar 2022 erwarteten Stand.

Wasserstrassen

M 8.1

Ausgangslage / Gesetzliche Grundlage / Auftrag

Der Bund hat das Recht, die Gewässer für seine Verkehrsbetriebe zu nutzen. Er kann im Interesse des ganzen oder eines grossen Teils des Landes öffentliche Werke errichten und betreiben oder ihre Errichtung unterstützen.

Art. 76 Abs. 4, 81 BV

Schiffbar im Sinne des Bundesgesetzes über die Nutzbarmachung der Wasserkräfte (WRG) ist der Rhein unterhalb von Rheinfeldern. Die Schiffbarmachung des Rheins von Rheinfeldern aufwärts bis zur Aaremündung einschliesslich der wesentlichen Hafestandorte ist vorbehalten und im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schifffahrt (SIF) festgehalten und erläutert. Über die Schiffbarmachung dieses Rheinabschnitts ist durch einen Bundesbeschluss zu entscheiden, der dem fakultativen Referendum unterliegt. Ein entsprechender Staatsvertrag kann nicht vor Inkrafttreten des Bundesbeschlusses genehmigt werden.

Art. 24, 27 WRG

SIF

Projekte für Wasserbauten und andere Werke, welche die Gewässerstrecken Rhein (Basel bis Weiach) und Aare (Mündung bis Klingnauer Stausee) berühren, bedürfen der Zustimmung des Bundesamtes für Verkehr (BAV). Grundlage der Projektbeurteilung ist der SIF.

Art. 1, 2, 5 Verordnung
über die Freihaltung von
Wasserstrassen

Die Kleinschifffahrt wird auf allen Aargauer Flüssen und auf dem Hallwilersee gewährleistet.

§ 2 ff. V Schifffahrt

Herausforderung

Die Schiffbarmachung des Rheins oberhalb von Rheinfeldern und des Unterlaufs der Aare hätte schwerwiegende Auswirkungen auf die Natur und die Flusslandschaften. Ökologische, raumplanerische und verkehrs- und wirtschaftspolitische Gründe sprechen gegen einen Ausbau, insbesondere auch gegen einen Hafen in der Aaremündung.

Stand / Übersicht

Der Bund hat den SIF am 4. Dezember 2015 in Kraft gesetzt. Bei den zurzeit in Betrieb befindlichen oder in einem Konzessionsverfahren liegenden Kraftwerken am Rhein wurden die Freihalteräume für zukünftige Schleusen nachgewiesen.

BESCHLÜSSE

Planungsgrundsatz

A. (...*)

* Stand gemäss Beschluss des Bundesrats vom 23. August 2017

BESCHLUSS

Planungsgrundsatz

A. Bei der Planung von neuen Infrastrukturanlagen am Rhein von Kaiseraugst bis zur Aaremündung sind Freihalteräume für allfällige Wasserstrassenprojekte nachzuweisen, ohne dass eine aktive Planung zur Schiffbarmachung zu erfolgen hat.