



**REGIERUNGSRAT**

31. August 2016

**BOTSCHAFT AN DEN GROSSEN RAT**

**16.187**

---

Planungsbericht Mobilitätsstrategie (mobilitätAARGAU)

---

## Inhaltsverzeichnis

<b>1. Ausgangslage</b> .....	<b>4</b>
<b>2. Handlungsbedarf</b> .....	<b>4</b>
<b>3. Ziele und Umsetzung</b> .....	<b>5</b>
<b>4. Rechtsgrundlagen</b> .....	<b>7</b>
<b>5. Verhältnis zur mittel- und langfristigen Planung</b> .....	<b>8</b>
<b>6. Ergebnis der Anhörung und Überarbeitung des Planungsberichts</b> .....	<b>8</b>
6.1 Ergebnisse zu Stossrichtung I der Strategie: "Verkehrsangebot mit dem Raumkonzept Aargau abstimmen".....	8
6.1.1 Siedlungsqualität.....	9
6.1.2 Fuss- und Radverkehr (FRV).....	9
6.1.3 Öffentlicher Verkehr (ÖV) .....	9
6.1.4 Motorisierter Individualverkehr (MIV) .....	10
6.1.5 Wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte (ESP).....	12
6.1.6 Kombinierte Mobilität.....	12
6.1.7 Verkehrsvermeidung .....	12
6.1.8 Weitere Themen.....	12
6.2 Ergebnisse zu Stossrichtung II der Strategie: "Effiziente, sichere und nachhaltige Nutzung des Verkehrsangebots fördern" .....	13
6.2.1 Nutzerfinanzierung .....	13
6.2.2 Parkierung.....	13
6.2.3 Verkehrsmanagement .....	13
6.2.4 Verkehrssicherheit.....	14
6.3 Ergebnisse zu Stossrichtung III der Strategie: "Verkehrsinfrastrukturen ökologisch und ökonomisch ausgewogen bauen, betreiben und erhalten" .....	14
6.3.1 Koordination.....	14
6.3.2 Ökologische Ausgleichsmassnahmen.....	14
6.3.3 Finanzierung .....	15
6.3.4 Weitere Themen.....	15
6.4 Kommentare zur Umsetzung .....	15
6.4.1 Gesamtverkehrsplanung.....	15
6.4.2 Weitere Kommentare zur Umsetzung .....	15
6.5 Allgemeine Kommentare .....	16
6.6 Schlussfolgerungen aus der Anhörung .....	16
<b>7. Auswirkungen</b> .....	<b>16</b>
7.1 Personelle und finanzielle Auswirkungen auf den Kanton.....	17
7.2 Nachhaltigkeitsanalyse.....	19
7.2.1 Auswirkungen auf die Wirtschaft.....	19
7.2.2 Auswirkungen auf die Gesellschaft .....	20
7.2.3 Auswirkungen auf die Umwelt.....	20
7.3 Auswirkungen auf die Gemeinden .....	20
7.4 Auswirkungen auf die Beziehungen zum Bund und zu anderen Kantonen .....	20
<b>8. Weiteres Vorgehen</b> .....	<b>21</b>
<b>Antrag</b> .....	<b>21</b>

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen die Botschaft zum Planungsbericht Mobilitätsstrategie (mobilitätAARGAU) zur Beschlussfassung und erstatten Ihnen dazu folgenden Bericht.

---

## **Zusammenfassung**

Der Planungsbericht Mobilitätsstrategie (mobilitätAARGAU) zeigt die Stossrichtung der kantonalen Verkehrspolitik für die nächsten zehn Jahre mit einem Planungshorizont bis 2040 auf und ersetzt die Strategie aus dem Jahr 2006, die in vielen Punkten weniger konkret war. Für die Überarbeitung gaben das revidierte Bundesgesetz über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz, RPG) mit der entsprechenden Anpassung des Aargauer Richtplans sowie aktuelle Bevölkerungs- und Verkehrsprognosen den Ausschlag. Durch die neue Festlegung des Siedlungsgebiets und dessen Innenentwicklung braucht es eine Abstimmung zwischen Raumentwicklung und Verkehrsangebot. Die vorliegende Strategie setzt gezielt räumliche Akzente und differenzierte Ziele für einzelne Verkehrsmittel in den verschiedenen Raumtypen. Damit unterscheidet sie sich deutlich von der Strategie 2006, steht im Einklang mit dem Entwicklungsleitbild (ELB 2013–2022) des Regierungsrats und folgt dem Nachhaltigkeitsprinzip der Aargauer Politik.

Die vom 4. April 2016 bis zum 27. Juni 2016 durchgeführte Anhörung stiess auf reges Interesse. Insgesamt gingen 111 Stellungnahmen von politischen Parteien, Gemeinden, Regionalplanungsverbänden (Replas), betroffenen Organisationen und weiteren Interessierten ein.

Die neue Mobilitätsstrategie wurde in der Anhörung vorwiegend positiv aufgenommen. Alle drei Stossrichtungen erfuhren hohe Akzeptanzraten. Es müssen aufgrund der Anhörung keine Änderungen an den Stossrichtungen, Zielen und dazugehörigen Strategien vorgenommen werden. Viele hilfreiche Hinweise führten zu Präzisierungen beziehungsweise Ergänzungen im Planungsbericht.

Bei Stossrichtung I (Verkehrsangebot mit dem Raumkonzept Aargau abstimmen) wurden am häufigsten thematisiert die Siedlungsqualität, Tempo 30 auf Kantonsstrassen und die zu grosse respektive zu geringe Berücksichtigung von Fuss- und Radverkehr (FRV), motorisierten Individualverkehr (MIV) oder Öffentlichem Verkehr (ÖV) in den einzelnen funktionalen Räumen. Ausserdem wurden die wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte (ESP), Parkierung, Park+Ride (P+R) und Verkehrsvermeidung mehrmals angesprochen.

Bei Stossrichtung II (effiziente, sichere und nachhaltige Nutzung des Verkehrsangebots fördern) gab das Thema Nutzerfinanzierung am meisten Anlass zu Bemerkungen. Verkehrsmanagement und Themen rund um den MIV wurden zudem häufig kommentiert.

Die meisten Rückmeldungen bei Stossrichtung III (Verkehrsinfrastrukturen ökologisch und ökonomisch ausgewogen bauen, betreiben und erhalten) betrafen die Koordination auf und zwischen den verschiedenen Ebenen, ökologische Ausgleichsmassnahmen bei Strassenbauprojekten sowie die Finanzierung des Verkehrsangebots.

Das geplante Vorgehen bei der Umsetzung mit der Präzisierung von Massnahmen in Mehrjahresprogrammen und Umsetzungskonzepten wurde begrüsst.

Die Beurteilung der neuen Mobilitätsstrategie im Hinblick auf ihren Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung zeigt im Bereich Wirtschaft, dass sie sich positiv auf die Standortattraktivität und die Erreichbarkeit der Arbeitsplätze auswirkt, was die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit verbessert. Auf der anderen Seite belasten Ausgaben für Bau, Betrieb und Unterhalt der Verkehrsinfrastrukturen und die Bereitstellung des ÖV-Angebots den öffentlichen Haushalt. Durch Effizienzsteigerungen und einem nach Raumtypen differenzierten Verkehrsangebot kann ein überdurchschnittlicher Mittelbedarf gedämpft werden. Im Bereich Gesellschaft trägt die Strategie bei den Aspekten Wohnqualität und Lärm sowie

Sicherheit zu Verbesserungen bei. Dank der besseren Abstimmung von Verkehrs- und Raumentwicklung sind die negativen Auswirkungen auf die Umwelt durch den Bau und Betrieb von Verkehrsinfrastrukturen mit der neuen Mobilitätsstrategie geringer als im Referenzzustand 2040.

---

## **1. Ausgangslage**

Die erste Mobilitätsstrategie für den Kanton Aargau hat der Grosse Rat 2006 beschlossen. Sie basiert auf dem Richtplan 1996 sowie auf Siedlungs- und Verkehrsprognosen, die mehr als zehn Jahre zurückliegen. Den Ausschlag zur Überarbeitung der bestehenden Mobilitätsstrategie gab die neue Festlegung des Siedlungsgebiets, die der Grosse Rat mit der Richtplananpassung 2015 beschlossen hat (GRB Nr. 2015-0821). Darin sind das Siedlungsgebiet mit dessen Innenentwicklung sowie die wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkte und die Wohnschwerpunkte definiert. Gestützt auf die aktuellen Siedlungs- und Verkehrsprognosen für die nächsten zwei Jahrzehnte stimmt der Kanton nun das Vorgehen im Bereich Mobilität auf das Raumkonzept Aargau im Aargauer Richtplan ab.

Die neue Mobilitätsstrategie berücksichtigt die strategischen Planungen des Bundes und des Kantons in den Bereichen Raum und Verkehr sowie die Vorgaben des 2013 revidierten Bundesgesetzes über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz, RPG). Sie zeigt die Stossrichtung der kantonalen Verkehrspolitik angesichts aktueller Herausforderungen durch gesellschaftliche und technische Innovationen sowie der erwarteten Siedlungsentwicklung auf.

Die neue Mobilitätsstrategie basiert klar auf der Abstimmung zwischen Raumentwicklung und Verkehrsangebot. Je besser diese Abstimmung gelingt, desto besser werden die raumplanerischen Ziele der inneren Siedlungsentwicklung unterstützt und umso nachhaltiger ist die Verkehrsentwicklung.

Der Kanton Aargau aktualisiert mit dem vorliegenden Planungsbericht gemäss § 8 des Gesetzes über die wirkungsorientierte Steuerung von Aufgaben und Finanzen (GAF) die strategische Ausrichtung des Kantons im Bereich Mobilität mit einem Planungshorizont bis 2040. Er sichert damit eine zukunftsgerichtete und nachhaltige Planung der Mobilität.

## **2. Handlungsbedarf**

Die aktuelle Bevölkerungsprognose für den Kanton Aargau zeigt, dass die Gesamtbevölkerung von 2015–2040 um rund 25 % ansteigen könnte. Neben diesem Zuwachs wird sich auch der Altersaufbau in den nächsten Jahrzehnten deutlich verändern: Der Anteil der über 64-Jährigen an der Wohnbevölkerung wird bis 2040 überproportional wachsen. Die Bevölkerungsstruktur verändert sich und damit verbunden auch das Mobilitätsverhalten.

Gleichzeitig werden der motorisierte Individualverkehr (MIV) schweizweit um ca. 20 % (gemessen in Personenkilometern) und der öffentliche Verkehr (ÖV) um rund 50 % zunehmen (bis 2030). Da das prognostizierte Aargauer Bevölkerungswachstum leicht über dem gesamtschweizerischen Durchschnitt liegt, wird auch eine höhere Verkehrszunahme erwartet.

In der Mobilität verändert sich künftig nicht nur die Nachfrage aufgrund der demografischen Entwicklung, sondern auch die Art der Nutzung des Verkehrsangebots steht vor einem Umbruch. Die Grenze zwischen öffentlichem und Individualverkehr wird zunehmend verwischt. Für den Entscheid, ob der Individualverkehr, der ÖV beziehungsweise eine Kombination der beiden Systeme genutzt wird, werden Aspekte wie Bequemlichkeit, Zuverlässigkeit und Planbarkeit massgebend sein. Sharing-Systeme reduzieren die Bedeutung von individuellen Verkehrsmitteln und werden jetzt schon für Velos und Autos, vor allem in urbanen Gebieten, eingesetzt (wie Publiride Baden, Veloverleihsysteme). Schlüssel dazu sind neue Technologien, welche die Sharing-Angebote überhaupt ermöglichen.

Auch technische Innovationen werden die Mobilität der Zukunft stark verändern – sei es durch technische Entwicklungen in den Fahrzeugen (neue Antriebstechnik, autonome Steuerung etc.), Kommunikation zwischen Fahrzeugen oder zwischen Fahrbahn, Verkehrssteuerung und Fahrzeug (Vehicle-to-Infrastructure-Kommunikation). Auch im ÖV erleichtern neue Technologien Ticketing und Nutzung (zum Beispiel Be-in-Be-out-Technologie). Intelligente Anwendungen bei Nutzung und Infrastruktur bieten Chancen, Prozesse zu optimieren oder physische Aktivitäten (wie Reisen) durch virtuelle Aktivitäten zu ersetzen.

Der Kanton Aargau hat bereits zukunftsgerichtete Pilotprojekte und Plattformen im Bereich energieeffizienter Antriebssysteme gefördert (zum Beispiel Brennstoffzellenbus im ÖV, Informationen zu energieeffizienten Fahrzeugen für Gemeinden, Firmen und Private im Rahmen von Mobilitätsmanagement). Die nächsten Entwicklungen im Bereich Mobilität verlangen weiterhin die aktive Auseinandersetzung mit deren Chancen und Risiken: Adaption intelligenter Technologien in der Verkehrstechnik und im ÖV, Verwendung neuer (mobiler) Datenquellen zur Modellierung, Steuerung und Plausibilisierung sowie Vorbereitung auf autonome Fahrzeugtechnologie und Koordination mit anderen Akteuren (wie Bund, SBB, Initiatoren Cargo sous terrain etc.) bezüglich Möglichkeiten im Güterverkehr respektive die Distribution auf der letzten Meile.

Der Kanton steht in engem Kontakt mit den unterschiedlichen Mobilitätsanbietern, Kantonen sowie dem Bund und beobachtet die Chancen und Risiken der Innovationen im Mobilitätsbereich. Wichtige Neuerungen wie autonome Fahrzeuge oder unterirdische Transportsysteme für den Güterverkehr werden aus heutiger Sicht nicht von Beginn an flächendeckend eingeführt werden, sondern vorerst auf den Hauptverbindungen wie dem Nationalstrassennetz respektive den Standorten grosser Verkehrserzeuger. Daraus lassen sich frühzeitig Schlüsse ziehen über die Auswirkungen der technischen Neuerungen. Wie und in welchem Tempo sich die Mobilität auch immer verändert – die Mobilitätsbedürfnisse werden zunehmen und es werden mehr Fahrzeuge Verkehrsinfrastrukturen nutzen. Es ist die Aufgabe des Kantons, die dafür notwendigen Kapazitäten beziehungsweise Flächen zu sichern.

Mit Blick auf die begrenzten Flächen sowie die knappen finanziellen und natürlichen Ressourcen muss die kantonale Mobilitätsstrategie den Ausbau des Verkehrsangebots räumlich differenziert angehen und für eine möglichst effiziente Nutzung und nachhaltige Finanzierung sorgen. Die Mobilitätsstrategie aus dem Jahr 2006 erfüllt diese Anforderungen nicht mehr und muss diesbezüglich angepasst werden. Ziel ist ein funktionierendes Gesamtverkehrssystem, das die künftigen Mobilitätsbedürfnisse von Bevölkerung und Wirtschaft abdeckt sowie die Erreichbarkeit als wichtigen Standortfaktor sicherstellt. Mit der integralen Betrachtung des Bereichs Mobilität nimmt der Kanton die Trends zu innovativen, modularen Mobilitätslösungen auf, bei denen die Grenze zwischen dem öffentlichem und dem Individualverkehr zusehends verwischt wird. Die differenzierten Ziele für die einzelnen Verkehrsmittel in den verschiedenen Raumtypen ermöglichen es, flexibel auf sich abzeichnende Veränderungen einzugehen. Damit ist der Kanton für die Herausforderungen der Zukunft gewappnet.

### **3. Ziele und Umsetzung**

Die neue Mobilitätsstrategie verfolgt drei Stossrichtungen:

- Verkehrsangebot mit dem Raumkonzept Aargau abstimmen
- effiziente, sichere und nachhaltige Nutzung des Verkehrsangebots fördern
- Verkehrsinfrastrukturen ökologisch und ökonomisch ausgewogen bauen, betreiben und erhalten

Die neue Strategie setzt im Vergleich zur Version 2006 im Wesentlichen dieselben strategischen Ziele, ist aber in vielen Punkten konkreter (zum Beispiel Güterverkehr, ökologische Aspekte, Orte mit hohem Publikumsaufkommen). Der wichtigste Unterschied besteht darin, dass die neue Strategie

gezielt räumliche Akzente setzt und differenzierte Ziele für die einzelnen Verkehrsmittel in den verschiedenen Raumtypen verfolgt.

Der Fuss- und Radverkehr (FRV) soll in den Kernstädten, ländlichen Zentren und urbanen Entwicklungsräumen gefördert werden, um Kapazitätsengpässen im ÖV und MIV zu begegnen und die Ortskerne zu entlasten. Diese Entlastung trägt zu höherer Wohnqualität und geringerer Lärmbelastung bei. Dem FRV werden die benötigten Flächen zur Verfügung gestellt. Das kantonale und das kommunale Netz werden aufeinander abgestimmt und die Schnittstellen zu anderen Verkehrsmitteln optimiert.

Der ÖV wird insbesondere auf den Achsen in die Kernstädte sowie zwischen den Kernstädten und urbanen Entwicklungsräumen gefördert. Dank attraktiver Bahnangebote zwischen Kernstädten und urbanen Entwicklungsräumen soll gegenüber heute ein höherer ÖV-Anteil an den Personenfahrten erreicht werden. Gute Busangebote im städtischen Raum leisten einen wichtigen Beitrag zur Lösung der Verkehrsprobleme. Park+Ride (P+R)-Plätze am Siedlungsrand erleichtern das Umsteigen auf den ÖV, um ins Zentrum zu gelangen. Mit dem Ausbau der S-Bahnen entlang der ländlichen Entwicklungsachsen – abhängig von Auslastung, Nachfrage und Kostendeckung – werden Strassen entlastet. Die Gemeinden im engeren Einzugsbereich dieser ländlichen Entwicklungsachsen profitieren mit Anschlussbuslinien auch vom guten S-Bahnangebot. In den ländlichen Entwicklungsräumen wird eine ÖV-Basiserschliessung gewährleistet.

Beim MIV liegt der Schwerpunkt auf der Erreichbarkeit, der Funktionsfähigkeit des Strassennetzes und der Zuverlässigkeit der Verbindungen. Leistungsfähige Hauptverkehrsstrassen gewährleisten die Erreichbarkeit. Sie verbinden Kernstädte, ländliche Zentren und Entwicklungsschwerpunkte miteinander und stellen deren Anbindung an die Nationalstrassen sicher. Die Orte entlang der ländlichen Entwicklungsachsen sind über Kantonsstrassen an die Zentren angebunden. Von ländlichen Entwicklungsräumen wird der Verkehr auf dem übergeordneten Strassennetz gebündelt.

Die neue Mobilitätsstrategie beschränkt sich zudem auf Bereiche, die tatsächlich in der Zuständigkeit des Kantons liegen. Nicht mehr enthalten sind Aussagen zur Standorteignung für wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte, Aussagen im Bereich Energie oder zu Themen in der Zuständigkeit der Transportunternehmungen (Fahrgastraum, Tarife und Distribution) sowie Strategien in der Zuständigkeit von Bund oder Gemeinden (Treibstoffzölle, Parkierung in den Gemeinden). Im letzteren Bereich wird auf die Koordinations-, Lobbying- und Unterstützungsaufgabe des Kantons sowie die Bedeutung partizipativer Planung verwiesen.

Neu enthalten sind Aussagen zur Sicherung der langfristigen Finanzierung von Bau, Betrieb und Unterhalt von Verkehrsinfrastrukturen, zur bestmöglichen Ausnutzung bestehender Infrastrukturen, die langfristige Planung und Trassensicherung für neue Verkehrsinfrastrukturen. Für die optimale Wirtschaftlichkeit, ökologische Nachhaltigkeit sowie die Verfügbarkeit dieser Infrastrukturen wurden erstmals strategische Ziele definiert. Dabei soll die Beeinträchtigung der Umwelt durch den Bau, Betrieb und Unterhalt von Verkehrsinfrastrukturen möglichst gering gehalten werden. Die Förderung von innovativen Ansätzen zur Lösung kommender Herausforderungen gilt als Handlungsmaxime für alle Strategiebereiche.

Der Kanton Aargau unterstützt mit innovativen Lösungen eine Weiterentwicklung. Das gilt für technische Innovationen und auch für gesellschaftliche Fortschritte in anderen Politikbereichen (wie Bildung, Arbeit, Familie). Die Auswirkungen dieser Entwicklungen können beträchtlich sein. Die Geschwindigkeit der Entwicklung sowie die Verbreitung technischer und gesellschaftlicher Innovationen sind jedoch oft schwer abschätzbar. Viele Trends setzen sich dank privater Initiativen durch und die Aufgabe des Staats beschränkt sich auf Regulierungsaufgaben. Da Innovation im Mobilitätsbereich aber auch tiefgreifende Auswirkungen auf die Gesellschaft einerseits und die Staatstätigkeit andererseits haben kann, muss der Kanton die Entwicklungen beobachten, sich aktiv damit beschäftigen und zu gegebener Zeit die strategischen Aussagen ergänzen. Die gesetzten Ziele und Strategien für

den Umgang mit den Herausforderungen der Mobilität in der Zukunft sind in Kapitel 2 des beiliegenden Planungsberichts erläutert.

Die Umsetzung der Mobilitätsstrategie ist in Kapitel 3 skizziert. Sie erfolgt durch Massnahmen, die in Mehrjahresprogrammen und Umsetzungskonzepten beschrieben sind. Diese werden periodisch überprüft und angepasst. Für die Umsetzung stehen dem Kanton Aargau verschiedene Instrumente zur Verfügung: Mehrjahresprogramme und Umsetzungskonzepte, aufgrund derer konkrete Vorhaben, Bauprojekte und die Bestellung des ÖV-Angebots ausgelöst werden können.

Die Mehrjahresprogramme ÖV und Strasse zeigen eine auf die Strategie abgestützte Gesamtsicht des ÖV respektive MIV mit den Entwicklungen, Prioritäten und erwartetem Finanzbedarf für einen Horizont von 10–15 Jahren. Die Umsetzungskonzepte benennen gestützt auf die Strategie Entwicklungen und Prioritäten des jeweiligen Bereichs für einen Horizont von 5–10 Jahren. Mehrjahresprogramme werden vom Grossen Rat verabschiedet, Umsetzungskonzepte vom Departement. Die zur Umsetzung der Massnahmen benötigten Mittel werden über den laufenden Aufgaben- und Finanzplan (AFP) beschlossen.

Die neuen Umsetzungsinstrumente Mehrjahresprogramm Strasse, Umsetzungskonzept Güterverkehr und Umsetzungskonzept Verkehrssicherheit liegen Ende 2017 im Entwurf vor. Die bestehenden Umsetzungskonzepte (Mobilitätsmanagement, FRV, kombinierte Mobilität) werden bis 2018 aktualisiert. Eine Neuauflage des Mehrjahresprogramms ÖV ist 2019 vorgesehen.

#### **4. Rechtsgrundlagen**

Die Grundlagen zur Planung und Koordination der Mobilität sind auf Verfassungs- und Gesetzesstufe geregelt: auf Bundesebene über die Bundesverfassung und das Raumplanungsgesetz, auf kantonaler Ebene über die Kantonsverfassung und das Gesetz über Raumentwicklung und Bauwesen (Baugesetz, BauG). Daneben werden die verschiedenen Sachbereiche in föderalen und kantonalen Gesetzestexten funktional definiert. Die Sachpläne des Bundes und die kantonalen Richtpläne dienen der Planung und Abstimmung gemäss Raumplanungsgesetz und sind wichtig für die räumliche Sicherung der Infrastrukturen.

Die strategische Ausrichtung des Bundes im Bereich Raum und Mobilität wird im Raumkonzept Schweiz festgelegt, diejenige des Kantons im Richtplan und im Planungsbericht mobilitätAARGAU nach § 8 GAF.

Die langfristige Finanzierung der nationalen Bahninfrastruktur ist auf Bundesebene durch einen Bahninfrastrukturfonds (BIF) gesichert. Für den Agglomerationsverkehr und die Nationalstrassen ist ein ähnliches Finanzierungsinstrument vorgesehen. Die Finanzierung des kantonalen Verkehrsangebots und die Beteiligung der Gemeinden im ÖV sind per Gesetz (Gesetz über den öffentlichen Verkehr [ÖVG]), die Kostenbeteiligung von Kanton und Gemeinden ist durch Dekret (Dekret über die Beteiligung von Kanton und Gemeinden an den Kosten des öffentlichen Verkehrs [ÖVD]) geregelt. Zuständiges Organ ist in beiden Fällen der Grosse Rat. Der Regierungsrat bereitet aktuell zuhanden des Grossen Rats einen Vorschlag für eine Spezialfinanzierung ÖV-Infrastruktur vor, der die Investitionsspitzen bei den ÖV-Infrastrukturinvestitionen glätten soll (vgl. [13.175] Postulat Thierry Burkart).

Strassenseitig regeln das Gesetz über die National- und Kantonsstrassen und ihre Finanzierung (Strassengesetz, StrG) und das Dekret über den Bau, den Unterhalt und die Kostenverteilung bei Kantonsstrassen (Kantonsstrassendekret) die Finanzierung und Kostenverteilung bei Kantonsstrassen. Die Finanzierung von Bau, Betrieb sowie Unterhalt des Verkehrsangebots für Schiene und Strasse langfristig zu sichern, ist ein zentrales kantonales Anliegen.

## **5. Verhältnis zur mittel- und langfristigen Planung**

Die Überarbeitung der Mobilitätsstrategie bezieht sich auf das Entwicklungsleitbild (ELB) der Aargauer Regierung. Das ELB 2013–2022 sieht eine nachhaltige Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in funktionalen Räumen vor. Die Regierung nimmt dabei Bezug auf das Raumkonzept, die angepasste Bevölkerungsprognose 2013 sowie das Prinzip einer wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und ökologischen Nachhaltigkeit der Aargauer Politik.

Die Massnahmen zur Umsetzung der Strategie werden in Mehrjahresprogrammen oder Umsetzungskonzepten definiert und über die ordentliche Rechnung (AFP) oder die Spezialfinanzierung Strasse finanziert.

## **6. Ergebnis der Anhörung und Überarbeitung des Planungsberichts**

Die Anhörung zum Planungsbericht "Mobilitätsstrategie mobilitätAARGAU" dauerte vom 4. April 2016 bis zum 27. Juni 2016. Es wurden Gemeinden, Regionalplanungsverbände (Replas), politische Parteien, betroffene Verbände und Organisationen sowie Transportunternehmungen zur Stellungnahme eingeladen. Die Stellungnahme zum Berichtsentwurf erfolgte mittels eines strukturierten Fragebogens zu den Stossrichtungen, Zielen und Strategien des Planungsberichts mobilitätAARGAU.

Insgesamt gingen bei der Abteilung Verkehr 111 Stellungnahmen ein. 68 Rückmeldungen stammten von Behörden (Aargauer Gemeinden sowie das Amt für Raumplanung Zug), 14 von Verbänden und Organisationen, 11 von Parteien und 11 von Replas. Vier Transportunternehmungen und drei Privatpersonen haben sich ausserdem beteiligt.

Alle drei Stossrichtungen wurden vorwiegend positiv aufgenommen. Es müssen aufgrund der Anhörung keine Änderungen an den Stossrichtungen, Zielen und dazugehörigen Strategien vorgenommen werden. Einige der vorgebrachten Kritikpunkte und Anregungen führten zu Änderungen im erläuternden Teil des Planungsberichts. Konkrete Anträge wurden entweder durch eine Änderung im Planungsbericht aufgenommen oder können mit der vorliegenden Botschaft beantwortet werden. Die Resultate der Anhörung sind nachfolgend beschrieben, nach Stossrichtung und Thema geordnet. Themen, die zu mehreren Stossrichtungen eingebracht wurden, sind zusammengefasst behandelt. Generell wird nicht auf spezifische laufende oder geplante Projekte auf Umsetzungsebene (Beispiel 6-Spur-Ausbau A1) respektive Kommentare dazu eingegangen.

### **6.1 Ergebnisse zu Stossrichtung I der Strategie: "Verkehrsangebot mit dem Raumkonzept Aargau abstimmen"**

84 % der Stellungnahmen waren völlig oder eher mit der Stossrichtung I der Strategie einverstanden. 8 % waren eher oder völlig dagegen und 8 % machten keine Angaben zu Stossrichtung I. Mit Ausnahme der JSVP (eher dagegen) waren alle Parteien völlig oder eher für die Stossrichtung I. Auch bei den Gemeinden und Replas lag die Zustimmungsrate für Stossrichtung I bei 90 %.

Häufigste Themen bei Stossrichtung I waren die Siedlungsqualität, Tempo 30 auf Kantonsstrassen und die zu grosse beziehungsweise zu geringe Berücksichtigung von FRV, MIV oder ÖV.

Auch die Ziele der Stossrichtung I und die zugehörigen Strategien wurden mehrheitlich gut aufgenommen, mit Zustimmungsraten zwischen 80 % (Ziel I c) und 90 % (Ziel I d). Beim Ziel I c (Basisschliessung der ländlichen Entwicklungsräume stellt die gute Anbindung an das übergeordnete Verkehrsnetz sicher) kamen Befürchtungen auf, dass der ÖV im ländlichen Entwicklungsraum abgebaut werden könnte (siehe Kapitel 6.1.3).

### 6.1.1 Siedlungsqualität

Am häufigsten und im Zusammenhang mit allen drei Stossrichtungen wurden Rückmeldungen zur Siedlungsqualität gegeben. Sowohl Gemeinden als auch Replas, Parteien und Verbände bemängelten, dass dem Thema Siedlungsqualität in der Strategie zu wenig Gewicht beigemessen werde.<sup>1</sup> Der Einfluss des Verkehrs auf die Siedlungsqualität (zum Beispiel Trennwirkung, Aufenthaltsqualität, Sicherheit, Lärm) solle in der Strategie aufgezeigt werden. Eine Anpassung des Textes zu Ziel I b 3 von "Differenzierung in Betrieb und Ausgestaltung sind für HVS [...] möglich" zu "zwingend" verlangte Othmarsingen, und die SP wollte "möglich" durch "anzustreben" ersetzen. Da jede Ortsdurchfahrt als Ganzes zu betrachten ist und sich der Kanton nicht die Differenzierung von Betrieb und Ausgestaltung selbst als Ziel setzen kann, wurde auf eine Änderung verzichtet. Berikon forderte die Ergänzung der Fussnote 29 (bei Strategie I b 3) mit "Tunnels und Umfahrungen". Dies ist nicht zweckmässig, da es sich um Kunstbauten, also bauliche Massnahmen, nicht betriebliche oder gestalterische Elemente handelt. Dieser Antrag wurde im Planungsbericht nicht aufgenommen.

Aufgrund der eingegangenen Stellungnahmen wurde der Planungsbericht mit erläuternden Aussagen zur Siedlungsqualität im Zusammenhang mit Ortsdurchfahrten erweitert (Einführung Kapitel 2.3, Einführung Kapitel 2.5, Kapitel 3.1). Auf die Aufnahme des Begriffs "interdisziplinäre städtebauliche Ansätze" wurde verzichtet, aber das Anliegen wird inhaltlich aufgenommen. Stossrichtungen, Ziele und Strategien mussten nicht abgeändert werden. Das Thema Siedlungsqualität bei Ortsdurchfahrten wird im Mehrjahresprogramm Strasse vertieft.

### 6.1.2 Fuss- und Radverkehr (FRV)

Unter Stossrichtung I bemängelten mehrere Stellungnahmen, dass der FRV allgemein beziehungsweise entlang ländlichen Entwicklungsachsen und im ländlichen Entwicklungsraum zu wenig gefördert würde.<sup>2</sup>

Das Fuss- und Radwegnetz wird in allen Räumen überprüft. Durch die Förderung der kombinierten Mobilität (Bike+Ride [B+R]) wird auch der Radverkehr gefördert (siehe Zielbild, Abbildung 5 im Planungsbericht). Es wird eine Zunahme des FRV auch entlang der ländlichen Entwicklungsachsen respektive im ländlichen Entwicklungsraum erwartet, allerdings kaum eine Steigerung des Anteils am Gesamtverkehr. Die Schwerpunkte des Verkehrsangebots werden räumlich differenziert gestaltet.

Das Fehlen des Themas Veloschnellrouten im Planungsbericht wurde von mehreren Gemeinden und Verbänden kritisiert.<sup>3</sup> Das Potenzial für Veloschnellrouten im Kanton Aargau wird zurzeit geprüft. Konkrete Projekte werden im Rahmen von regionalen Verkehrsplanungen (zum Beispiel Ostaargauer Strassenentwicklung [OASE]) und Agglomerationsprogrammen einfließen. Das Umsetzungskonzept FRV nimmt Veloschnellrouten im Kanton Aargau explizit auf. Der Planungsbericht wurde in der Strategie I a 1 und im Kapitel 3.1 entsprechend erweitert.

### 6.1.3 Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Die Stellungnahmen standen einer differenzierten Förderung des ÖV in den verschiedenen Räumen mehrheitlich positiv gegenüber. Mehrere Kommentare wurden zum Thema ÖV-Angebot in ländlichen Zentren abgegeben (Strategie I a 3).<sup>4</sup> Unter anderem wurde verlangt, dass schnelle und direkte Ver-

---

<sup>1</sup> Explizit zum Thema Siedlungsqualität haben sich folgende Stellungnehmenden geäußert: Böttstein, Leibstadt, Mellikon, Rümikon, Lengnau, Schmiedrued, Bad Zurzach, Tegerfelden, Othmarsingen und Berikon, Zurzibiet Regio, Baden Regio, Obersiggenthal, Baden, SP, Aargauischer Bauverwalterverband (ABV), Aargauische Verkehrskonferenz, VCS Aargau.

<sup>2</sup> Eine stärkere Förderung des Radverkehrs fordern: Schafisheim, Holderbank, Zofingen, Oberrohrdorf, Baden, Niederlenz, Lenzburg, Lebensraum Lenzburg Seetal, Regionalverband zofingenregio, Verein AareLand, Pro Velo Kanton Aargau, Grüne, VCS Aargau, Grüne Möhlin, SP, Regionalbus Lenzburg AG.

<sup>3</sup> Baden, Leibstadt, Mellikon, Rümikon, Lengnau, Schmiedrued, Bad Zurzach, Obersiggenthal, und Tegerfelden, Baden Regio, Pro Velo Aargau

<sup>4</sup> ÖV ländliche Zentren: Laufenburg, Böttstein, Leibstadt, Mellikon, Rümikon, Lengnau, Schmiedrued, Bad Zurzach, Tegerfelden, Fricktal Regio Planungsverband, Zurzibiet Regio

bindungen, wie sie in der Strategie I a 3 für Kernstädte vorgesehen sind, auch auf ländliche Zentren auszudehnen seien.

Dieses Anliegen wurde nicht aufgenommen, da ländliche Zentren nicht dasselbe ÖV-Nachfragepotenzial aufweisen wie die Kernstädte. Sie liegen jedoch in der Regel entlang ländlicher Entwicklungsachsen, auf denen der ÖV weiterhin gestärkt werden soll. Die Formulierung in Strategie I a 3 lässt je nach Potenzial auch einen Ausbau des Angebots darüber hinaus zu.

Auch das ÖV-Angebot im ländlichen Entwicklungsraum, das Basisangebot sowie der Begriff "andere Betriebsformen" im ÖV gaben Anlass zu Kommentaren.<sup>5</sup> Einigen ging das Angebot im ländlichen Entwicklungsraum zu wenig weit beziehungsweise sie verlangten, dass der ÖV in allen Raumtypen ausgebaut werden solle. Flächendeckender angebotsorientierter Ausbau ist jedoch weder sinnvoll noch finanziell tragbar. Die ÖV-Nachfrage im ländlichen Entwicklungsraum ist vielerorts nicht gross genug, um einen ÖV-Ausbau zu rechtfertigen. Durch die Förderung der kombinierten Mobilität entlang ländlicher Entwicklungsachsen profitieren auch die ländlichen Entwicklungsräume vom ÖV entlang der Talachsen.

Einige Gemeinden befürchteten, dass ihr bestehendes ÖV-Angebot nun reduziert würde. Strategie I c 2 stellt jedoch ein differenziertes Angebot auch im ländlichen Raum sicher: Je nach Gemeinde und Nachfrage kann das Angebot angepasst werden. Die Unterteilung in funktionale Räume stellt auch ein angemessenes Verkehrsangebot über Talachsen und in Zentren sicher. Die Perspektive "Gesamtverkehr" ist im Zielbild (Abbildung 5) abgebildet, das heisst die Berücksichtigung aller Verkehrsmittel in den verschiedenen Raumkategorien. Mit "anderen Betriebsformen" sind Alternativen zum beziehungsweise Mischmodelle mit dem ÖV gemeint. Konkret können das bereits existierende Systeme wie Rufbusse oder Sammeltaxis sein oder auch neue Mobilitätsformen wie autonome (Sammel-)Fahrzeuge.

Einige Stellungnahmen äusserten sich zum Versuchsbetrieb im ÖV (Niederlenz, Lebensraum Lenzburg Seetal, SP, Regionalbus Lenzburg AG). Einerseits sei diese Regelung in der Strategie festzuhalten, andererseits wurden Erleichterungen für Agglomerationsgemeinden und ESP verlangt. Versuchsbetriebe sind bereits nach § 5 ÖVG geregelt, weshalb eine Aufnahme in die Strategie nicht zweckmässig ist. Bei ESP arbeiten Kanton, Standortgemeinden und Standortbetreiber fallweise gemeinsam ein Mobilitätskonzept aus. Die jeweilige Aufteilung der Beiträge von Gemeinde und Standortbetreiber ist Verhandlungssache und hängt vom gewünschten Angebot und der erwarteten Auslastung ab.

Einzelne Parteien und Verbände sprachen sich generell gegen eine Taktverdichtung beziehungsweise das System des Taktfahrplans aus.<sup>6</sup> Alternativen zum Taktfahrplan sind im ÖV jedoch kaum kostengünstiger. Allenfalls können Mischformen (siehe Strategie I c 2 für den ländlichen Entwicklungsraum) diese Problematik bei schwacher Auslastung in Nebenverkehrszeiten beheben.

Schliesslich beantragten die SBB die Berücksichtigung der Planungshoheit für den Fernverkehr (Strategie I a 3). Dies ist bereits berücksichtigt und bedarf keiner Änderung der Strategie.

Für ÖV-Themen in der Stossrichtung I wurden keine Änderungen im Planungsbericht vorgenommen.

#### **6.1.4 Motorisierter Individualverkehr (MIV)**

Die meisten Stellungnahmen begrüsst ein räumlich differenziertes Angebot für den MIV. Der Fokus auf die MIV-Erreichbarkeit von Kernstädten, urbanen Entwicklungsräumen und ländlichen Zentren beim Ziel I a löste zum Teil gemischte Reaktionen aus. Während einigen der Fokus auf Erreich-

---

<sup>5</sup> ÖV ländlicher Entwicklungsraum: Schafisheim, Othmarsingen, Niederlenz, Oberrüti, Reitnau, Oberlunkhofen, Arni, Stetten, Lebensraum Lenzburg Seetal, Repla Mutschellen-Reusstal-Kelleramt, Repla Unteres Bünztal, JSVP, Grüne, VCS Aargau, Verband Aargauer Gemeindefreiberinnen und Gemeindefreiber, Naturfreunde Aargau, Regionalverband zofingenregio, Verein AareLand

<sup>6</sup> Staufen, SVP und JSVP Aargau, Aargauische Verkehrskonferenz (AVK), ACS Mitte, ASTAG Sektion Aargau, ASTAG Aargau, Fachgruppe Car

barkeit in diesen Räumen zu weit ging und ein Infrastrukturausbau befürchtet wurde, befürchteten andere Stellungnehmende eine Verdrängung des MIV durch die Förderung anderer Verkehrsmittel.

Die Sicherstellung der Erreichbarkeit bedeutet, dass die Infrastruktur vorhanden, deren Funktionieren gewährleistet und die Reisezeit kalkulierbar ist. Das Fördern einer effizienten Nutzung und eine hohe Verfügbarkeit der Infrastruktur tragen dazu bei. Der Verkehr wird zum Beispiel mit Hilfe von Verkehrsmanagement-Massnahmen und punktuellen Ausbauten möglichst flüssig gehalten. Ein Ausbau des Verkehrsangebots soll räumlich abgestimmt werden und richtet sich nach Kriterien der Nachhaltigkeit für Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt. Nicht in allen Räumen werden deshalb dieselben Prioritäten gesetzt.

Das Ziel I b erfuhr Ablehnung durch die Grüne Partei und den VCS Aargau aufgrund der Befürchtung, dass damit der Ausbau der Strasseninfrastruktur für den MIV priorisiert und Verkehrsfluss vor Verkehrssicherheit, Gesundheit und Ökologie gestellt würde. Die Strategie I b 3 enthält jedoch weder einen Ausbau des MIV, noch eine Priorisierung des Verkehrsflusses gegenüber der Verkehrssicherheit.

Eine Gemeinde (Rothrist) war gänzlich gegen die Strategie I c 1, da eine Bündelung des Verkehrs auf dem übergeordneten Strassennetz dort zu Kapazitätsengpässen führe und sich ländliche Gemeinden finanziell nicht an den Kosten zur Behebung dieser Engpässe beteiligten. Die Bündelung des Verkehrs macht jedoch Sinn, um Ausweichverkehr auf Gemeinde- und Quartierstrassen zu verhindern. Der Kostenteiler bei Kantonsstrassenprojekten innerorts ist mit § 15 des Kantonsstrassendekrets geregelt. Inwiefern der Kostenteiler für Umfahrungsstrassen oder Verkehrsmanagement-Projekte angepasst werden soll, muss im Rahmen der geplanten Revision des Strassengesetzes diskutiert werden und ist nicht Gegenstand der Strategie.

Auch im Zusammenhang mit der Strategie I c 1 wurden Bedenken bezüglich Ausweichrouten über den ländlichen Raum geäussert.<sup>7</sup> Von der SP, den Gemeinden Schafisheim und Othmarsingen wurde eine Ergänzung der Strategie mit "Unterbindung von Ausweichrouten" gefordert. Einerseits führen viele Ausweichrouten über Gemeindestrassen und liegen somit in der Kompetenz der Gemeinden. Andererseits sind im Kantonsstrassennetz Hauptachsen und untergeordnete Achsen bezeichnet mit der Absicht, den Verkehr auf den Hauptachsen zu bündeln. Deshalb besteht auf der Ebene des Planungsberichts kein Handlungsbedarf.

Die Möglichkeit von Tempo 30 auf Kantonsstrassen respektive die Möglichkeit von dynamischen Geschwindigkeitsanpassungen wurde von mehreren Gemeinden, Replas und Interessengruppen vorgebracht.<sup>8</sup> Sie sehen Tempo 30 auf Kantonsstrassen als Möglichkeit, um die Attraktivität des Strassenraums für den FRV zu steigern und die Siedlungsqualität sowie die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Tempo 30 ist jedoch nur eine von vielen betrieblichen und gestalterischen Massnahmen. Der Kanton legt grossen Wert auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit und des Lärmschutzes. Er muss jedoch auch im Sinne eines leistungsfähigen übergeordneten Strassennetzes den Verkehrsfluss sicherstellen. Das Funktionieren des Kantonsstrassennetzes bedingt ein funktions- und leistungsfähiges Nationalstrassennetz als oberste Stufe in der Netzhierarchie. Kantonsstrassen bilden die nächste Hierarchiestufe und haben gemäss Baugesetz die Aufgabe, Kantonsteile untereinander, mit anderen Kantonen und mit dem Ausland zu verbinden. Die Kantonsstrassen dienen zudem dem strassengebundenen ÖV, der dank möglichst kurzer Reisezeiten attraktiv sein soll. Das untergeordnete Strassennetz bilden die Gemeindestrassen. Damit der Verkehr auf dem übergeordneten Strassennetz kanalisiert werden kann, muss dort der Verkehrsfluss gewährleistet sein. Dann lassen sich

---

<sup>7</sup> Ausweichverkehr: Dottikon und Schafisheim, SP, ABV, Lebensraum Lenzburg Seetal

<sup>8</sup> Tempo 30: Schafisheim, Othmarsingen Zofingen, Wettingen, Baden, Lenzburg, Böttstein, Leibstadt, Mellikon, Rümikon, Lengnau, Bad Zurzach, Tegerfelden und Obersiggenthal, Regionalverband zofingenregio, Baden Regio, Verein AareLand, Repla Unteres Bünztal, Zurzibiet Regio, CVP, SP, Grüne, Grünliberale Partei, VCS Aargau, ABV. Schmiedruef hat sich gänzlich gegen die Möglichkeit von Tempo 30 ausgesprochen.

Umwege beziehungsweise ein Ausweichen über Gemeindestrassen verhindern und die Betriebsstabilität des strassengebundenen ÖV sichern.

Im Planungsbericht wurde die Strategie II b 2 entsprechend ergänzt und auf einzelne Beispiele von betrieblichen und gestalterischen Massnahmen verzichtet (Streichung Fussnoten bei Strategie I a 2, I b 3 und II c 2).

### **6.1.5 Wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte (ESP)**

Mehrere Stellungnehmende vermissten die Erschliessung der ESP mit dem ÖV in der Strategie.<sup>9</sup> Bei ESP arbeiten Kanton, Standortgemeinden und Standortbetreiber fallweise gemeinsam ein Mobilitätskonzept aus, weshalb sich keine allgemein gültigen Erschliessungsregeln festlegen lassen. Der Planungsbericht wurde mit diesem Hinweis ergänzt (Strategie I a 3, Strategie I b 1). Eine verkehrliche Erschliessung "auf Vorrat" ist wenig sinnvoll. Ein laufendes Projekt des Kantons prüft jedoch Rahmenbedingungen und Potenzial kantonaler ESP-Cluster.

### **6.1.6 Kombinierte Mobilität**

Die kombinierte Mobilität beziehungsweise der modulare Aufbau der zukünftigen Mobilität wurden ausnahmslos als wichtig und richtig erachtet. Über die geplante Strategie hinaus gab es vereinzelte Stimmen, die auch in Kernstädten beziehungsweise urbanen Entwicklungsräumen P+R Anlagen forderten (JSVP) oder aber solche, die die Umsteigepunkte gerne als eigentliche Mobilitätshubs sähen – sowohl für öffentliche als auch für private Anbieter.<sup>10</sup> Der Kanton steht einer Beteiligung von Privaten an Mobilitätshubs offen gegenüber, setzt dabei aber auf private Initiative. Es entsteht daraus kein Änderungsbedarf an der Strategie.

Auch bei der Finanzierungsfrage, die vereinzelt aufgeworfen wurde, besteht kein Handlungsbedarf auf strategischer Ebene: Zurzeit werden reine P+R Anlagen durch Standortgemeinden und Transportunternehmungen finanziert. Dahin fliessen auch die Einnahmen. Der Kanton leistet Investitionsbeiträge für Anlagen der kombinierten Mobilität. Die Finanzierung der Kantonsanteile von B+R und P+R-Anlagen läuft über das ordentliche Budget. Sowohl die Erhöhung des kantonalen Anteils als auch die Wiedereinführung der kantonalen Beiträge an die Planung der Anlagen können vom Grossen Rat beschlossen werden. Die Ausgestaltung des Angebots der kombinierten Mobilität ist Sache der Betreiber. Haltestellen für privaten regionalen/lokalen Verkehr sind in der Zuständigkeit der Gemeinden.

### **6.1.7 Verkehrsvermeidung**

Einige Stellungnahmen kritisierten, dass das Thema Verkehrsvermeidung beziehungsweise Vermeidung von MIV und ÖV für kurze Strecken in der Strategie nicht abgebildet sei.<sup>11</sup> Dem ist zu entgegenen, dass die Verdichtung der Zentren und urbanen Räume Teil der Raumplanung ist. Mit der Richtplananpassung Siedlungsgebiet wurde im Kanton Aargau 2015 der Grundstein dafür gelegt. Dichter bebaute Siedlungsgebiete führen zu kürzeren Wegen und potenziell zu mehr FRV als MIV und ÖV. Es besteht aus kantonaler Sicht kein Anpassungsbedarf für die Strategie.

### **6.1.8 Weitere Themen**

Eine explizite Erwähnung verschiedener Freizeitziele im Kanton, wie von einigen Stellungnahmen verlangt (Künten, Othmarsingen, SP), schliesst der Kanton aus. Verkehrskonzepte bei Freizeitzielen können fallweise mit Gemeinden erstellt werden.

---

<sup>9</sup> ESP: Laufenburg, Regionalverband zofingenregio, Verein AareLand, Fricktal Regio Planungsverband, PostAuto Schweiz AG

<sup>10</sup> Aargauische Verkehrskonferenz (AVK), ACS Mitte, ASTAG Sektion Aargau, ASTAG Aargau, Fachgruppe Car

<sup>11</sup> Verkehrsvermeidung: Othmarsingen, Niederlenz, Suhr und Gebenstorf, Lebensraum Lenzburg Seetal, Grüne, VCS Aargau, Grünliberale Partei, SP, Regionalbus Lenzburg AG

Auch das Anliegen der Strassenverbände, dass der Zugang für private Reisebusse und Taxis in der Infrastrukturplanung zwingend einzubeziehen sei, wurde in der Strategie nicht aufgenommen. Im Rahmen der eidgenössischen Bewilligungsverfahren für private Reisetransporte werden die Kantone für Bewilligung und Haltestellenfragen angehört, betroffene Gemeinden ebenso. Haltestellen für privaten regionalen/lokalen Verkehr sind Sache der Gemeinde.

## **6.2 Ergebnisse zu Stossrichtung II der Strategie: "Effiziente, sichere und nachhaltige Nutzung des Verkehrsangebots fördern"**

Alle Stellungnahmen, mit Ausnahme einer Gemeinde (Villigen), waren völlig oder eher mit der Stossrichtung II einverstanden (11 % keine Angabe). Bei Stossrichtung II gab das Thema Nutzerfinanzierung am meisten zu Bemerkungen Anlass. Verkehrsmanagement und Themen rund um den MIV wurden zudem häufig kommentiert.

### **6.2.1 Nutzerfinanzierung**

Das Ziel II a wurde von fünf Stellungnehmenden völlig abgelehnt<sup>12</sup> – dies mehrheitlich aufgrund einer ablehnenden Haltung gegenüber einer verstärkten Nutzerfinanzierung. Einige nur leicht ablehnende Haltungen gegenüber Mobility Pricing wollten entweder weniger beziehungsweise kein Mobility Pricing für den MIV oder mehr Nutzerfinanzierung beziehungsweise die Internalisierung der externen Kosten für den MIV. Wenn Mobility Pricing eine Wirkung entfalten soll, muss es jedoch für ÖV und MIV angewendet werden. Auch beim ÖV bestehen Kapazitätsengpässe in Spitzenstunden. Der Bund ist im Begriff, Pilotprojekte für Mobility Pricing aufzugleisen. Deren Wirksamkeit im Verkehrsraum Schweiz ist erst danach abzuschätzen.

In diesem Zusammenhang bemerkten mehrere Stellungnahmen, dass das Ziel der Stossrichtung II vor allem das Abbauen von Spitzen sein sollte.<sup>13</sup> Dieses Ziel ist in Strategie II a 3 enthalten. Daneben soll durch eine stärkere Nutzerfinanzierung auch der Kostendeckungsgrad im ÖV erhöht und eine langfristige Finanzierung des Verkehrsangebots sichergestellt werden.

### **6.2.2 Parkierung**

Der Satz zur Parkierung entlang Hauptverkehrsstrassen bei der Strategie II b 2 sorgte für Unmut bei einigen Stellungnehmenden.<sup>14</sup> Diese Regelung sei zu strikt und schade dem Gewerbe. Für den Verkehrsfluss ist es jedoch wichtig, die Kantonsstrassen vor Direkterschliessung von Grundstücken und Parkierung zu schützen. Die Formulierung "konsequent" wurde im Planungsbericht durch "weitgehend" ersetzt.

Auch die autofreie Nutzung und Parkplatzbewirtschaftung wurden als Massnahmen in der Anhörung erwähnt. Diese Massnahmen wie auch die von der GLP geforderte Abschaffung der Parkplatzerstellungspflicht liegen in der Kompetenz der Gemeinden und sind bereits gesetzlich geregelt, letztere durch § 55 BauG.

### **6.2.3 Verkehrsmanagement**

Strassenverbände (ACS, ASTAG, Aargauische Verkehrskonferenz, FDP.Die Liberalen) befürchteten eine Benachteiligung des MIV durch Verkehrsmanagement-Massnahmen, die dem strassengebundenen ÖV zu Gute kommen. Die FDP.Die Liberalen wünscht sich auch die Benutzung der ÖV-Eigenstrassen durch private Transportunternehmungen, sprich Carunternehmer. Der strassengebundene ÖV hat zu Spitzenzeiten (also zu Zeiten, in denen Verkehrsmanagement eingesetzt wird) jedoch eine bedeutend höhere Auslastung und nimmt weniger Platz pro Passagier ein. Insofern ist eine prioritäre

---

<sup>12</sup> Oberrüti, Widen, Künten und Stetten, Repla Mutschellen-Reusstal-Kelleramt

<sup>13</sup> Spitzen brechen: Böttstein, Leibstadt, Mellikon, Rümikon, Lengnau, Bad Zurzach, Tegerfelden, Schafisheim, Obersiggenthal, Zurzibiet Regio, Baden Regio

<sup>14</sup> Parkierung Hauptverkehrsstrasse: Fislisbach, Othmarsingen, Niederlenz, Stetten, Buchs, Lebensraum Lenzburg Seetal, Brugg Regio, Aarau Regio, Repla Mutschellen-Reusstal-Kelleramt, SP

Behandlung im Sinne der Gesamtleistungsfähigkeit des Verkehrssystems angemessen und die Förderung des ÖV auch im Interesse des MIV. Busspuren sind gemäss Signalisationsverordnung für Busse im öffentlichen Linienverkehr bestimmt. Ausnahmen dazu können durch die Strassenbetreiber signalisiert werden. Die Busspuren für "kollektive Personentransporte" zu öffnen beziehungsweise zu signalisieren, ist wegen des grossen Interpretationsspielraums nicht praktikabel. Die Einhaltung einer solchen Vorschrift würde mit hohem bürokratischen Aufwand und Kosten verbunden sein. Es besteht kein Änderungsbedarf auf Strategieebene.

#### **6.2.4 Verkehrssicherheit**

Fast ausnahmslos unterstützten die Stellungnehmenden eine Aufwertung des Themas Verkehrssicherheit. Tempo 30 auf Kantonsstrassen wurde auch im Zusammenhang mit Verkehrssicherheit häufig genannt. Die Erläuterungen dazu sind unter Punkt 6.1.4 zu finden. Die SVP äusserte sich negativ zum Programm Via Sicura und war darum völlig gegen das Ziel II c. Die JSVP war gänzlich gegen verkehrsberuhigende Massnahmen. Der Kanton setzt sich für die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden ein und wendet dazu die aktuell massgebenden sowie wirksamen Instrumente an.

### **6.3 Ergebnisse zu Stossrichtung III der Strategie: "Verkehrsinfrastrukturen ökologisch und ökonomisch ausgewogen bauen, betreiben und erhalten"**

Alle Stellungnahmen, mit Ausnahme von zwei Gemeinden (Schmiedrued und Kölliken), waren völlig oder eher für die Stossrichtung III (9 % keine Angabe). Die häufigsten Themen waren die Koordination auf und zwischen den verschiedenen Ebenen, ökologische Ausgleichsmassnahmen bei Strassenbauprojekten sowie die Finanzierung des Verkehrsangebots.

Eine Anzahl Gemeinden<sup>15</sup> sprach sich völlig gegen das Ziel III b aus mit der Begründung, dass der "Status Quo" beibehalten werden solle. Dies bezog sich gemäss Begleitbrief auf die langfristige Sicherstellung der Finanzierung von Bau, Betrieb und Unterhalt der Strasseninfrastrukturen (Strategie III b 2) durch die Spezialfinanzierung Strasse. Es liegt dabei offenbar ein Missverständnis vor: Die Spezialfinanzierung Strasse ("Strassenkasse") finanziert jetzt schon Bau, Betrieb und Unterhalt der kantonalen Strasseninfrastrukturen.

#### **6.3.1 Koordination**

Einige Grenzgemeinden machten darauf aufmerksam, dass Planungen so weit möglich auch mit dem benachbarten Ausland abgestimmt werden sollen. Dazu wurde der Planungsbericht bei Strategie II a 2 ergänzt.

Andere Gemeinden<sup>16</sup> vermissten den Einbezug der Gemeinden bei Strategie III a oder verlangten denselben Status wie die Replas bei regionalen Planungen. Gemeinden sind sowohl in Strategie III a 1 als "lokale Behörden" als auch in III a 2 als "Gemeinden" explizit erwähnt. Bei regionalen Planungen sind nach § 11 BauG die Replas als Koordinationspartner vorgesehen. Es besteht deshalb kein Änderungsbedarf im Planungsbericht.

#### **6.3.2 Ökologische Ausgleichsmassnahmen**

Ökologische Ausgleichsmassnahmen wurden entweder gelobt oder es wurde ihnen mit Skepsis begegnet. Der Vorschlag der FDP, die Liberalen, einen "projektunabhängigen Fonds" einzuführen, damit allenfalls Ausgleichsprojekte mit "höherer ökologischer Wertigkeit" an einem anderen Standort gefördert werden könnten, ist bereits umgesetzt. Für diesen Zweck wurde in der Vergangenheit ein Sammelprojekt "Ökologischer Ausgleich Strassenbauprojekte" eingerichtet.

---

<sup>15</sup> Finanzierung: Leibstadt, Böttstein, Mellikon, Rümikon, Lengnau, Bad Zurzach und Tegerfelden

<sup>16</sup> Koordination: Oberlunkhofen, Arni, Stetten und Baden, ABV, Repla Mutschellen-Reusstal-Kelleramt, Repla Unteres Bünztal

### **6.3.3 Finanzierung**

Bei der Finanzierung gab es zwei Themen: Der finanzielle Beitrag der Gemeinden und Spezialfinanzierungen. Zu letzteren äusserten sich die Grüne Partei, der VCS Aargau und die Naturfreunde Aargau, die sich gegen jegliche Spezialfinanzierung aussprachen. Zur Beteiligung von Gemeinden wurde die Sorge geäussert, dass sich mit der neuen Strategie etwas am Finanzausgleichsgesetz ändern würde, was nicht der Fall ist. Zudem müsse der Beitragssatz der Gemeinden angepasst werden (Lenzburg), damit keine Projekte mangels Finanzen nicht realisiert würden. Nach § 17 des Kantonsstrassendekrets wird die finanzielle Leistungsfähigkeit der Gemeinden bei der Beitragshöhe berücksichtigt. Eine Änderung auf strategischer Ebene ist deshalb nicht notwendig, sondern müsste mit der geplanten Revision des Strassengesetzes erfolgen.

### **6.3.4 Weitere Themen**

Auch bei der Stossrichtung III wurde die Siedlungsqualität mehrfach thematisiert.<sup>17</sup> Zu viel Gewicht werde auf den ökologischen Aspekt der Umwelt und nicht auf die gebaute Umwelt und die Landschaft gelegt. Die Ergänzungen zum Thema Siedlungsqualität werden im Kapitel 6.1.1 erläutert. Dem Planungsbericht wurden Aussagen zum Schutz der Landschaft bei den Erläuterungen zum Ziel III d angefügt.

Mehrere Stellungnahmen<sup>18</sup> bemängelten, dass das Instrument des Kommunalen Gesamtplans Verkehr (KGV) als wichtiges Instrument zur Verkehrsplanung in den Gemeinden in der Strategie kaum erwähnt sei. Entsprechende Hinweise wurden dem Planungsbericht in Strategie I a 5 und im Kapitel 3.2 hinzugefügt.

Die Grünen und der VCS Aargau wollten bei Verkehrsprojekten auch jeweils die Nullvariante geprüft haben. Dies ist üblich bei Verkehrsplanungen (Basisszenario) und bedarf keiner Änderung auf strategischer Ebene.

Schliesslich beantragten die SBB, dass auch Umschlaganlagen unter III a 3 genannt werden sollen. Dies wurde entsprechend angefügt.

## **6.4 Kommentare zur Umsetzung**

### **6.4.1 Gesamtverkehrsplanung**

Die Repla Unteres Bünztal und die Gemeinden Oberlunkhofen und Arni beantragten, dass der Kanton alle regionalen Raumkategorien in "regionale Gesamtverkehrskonzepte" einbinde und diese in der Mobilitätsstrategie auch explizit als Instrument aufnehme. Weitere Gemeinden<sup>19</sup> wollten künftige Infrastrukturprojekte als Gesamtpakete mit flankierenden Massnahmen umgesetzt sehen.

Regionale Verkehrskonzepte eignen sich jedoch nicht für jede Fragestellung als zielführendes Instrument. Die Perspektive "Gesamtverkehr" ist im Zielbild (Abbildung 5) abgebildet. Die Berücksichtigung aller Verkehrsmittel in den verschiedenen Raumkategorien im Rahmen einer Gesamtbetrachtung bei Planung und Umsetzung ist somit gegeben.

### **6.4.2 Weitere Kommentare zur Umsetzung**

Bezüglich Umsetzung war es den Stellungnehmenden wichtig, dass sie auch bei der Umsetzung einbezogen würden. Dieser Einbezug ist im Kapitel III a 2 sichergestellt. Auch ein Monitoring der Strategieumsetzung, wie es verschiedentlich gewünscht wurde, ist geplant.

---

<sup>17</sup> Siedlungsqualität: Obersiggenthal, Böttstein, Leibstadt, Mellikon, Rümikon, Lengnau, Schmiedrued, Bad Zurzach, Tegerfelden, Baden Regio, Zurzibiet Regio

<sup>18</sup> KGV: Oberlunkhofen, Arni und Stetten, Repla Mutschellen-Reusstal-Kelleramt, Repla Unteres Bünztal

<sup>19</sup> Obersiggenthal, Böttstein, Leibstadt, Mellikon, Rümikon, Lengnau, Schmiedrued, Bad Zurzach und Tegerfelden, Replas Baden Regio und Zurzibiet Regio

Die Grünen und der VCS Aargau kritisierten, dass das Mehrjahresprogramm (MJP) Strasse vor allem dazu diene Kapazitätserhöhungen umzusetzen. Das MJP Strasse betrachtet das Kantonsstrassennetz (KS-Netz) jedoch als Ganzes: Funktion, Ziele und notwendige Weiterentwicklungen, um diese Ziele zu erreichen. Das KS-Netz wird vom MIV, FRV, dem strassengebunden ÖV sowie dem strassengebunden Güterverkehr benutzt. Alle diese Interessen müssen unter einen Hut gebracht und dabei die Ziele der Strategie verfolgt werden. Auch die effiziente Nutzung des KS-Netzes, zum Beispiel Verkehrsmanagement-Massnahmen und die Strassenraumgestaltung, ist Teil des MJP Strasse.

Pro Velo Aargau stellte fest, dass das Carsharing beim Umsetzungskonzept kombinierte Mobilität nicht erwähnt sei. Carsharing wie auch weitere Formen der kombinierten Mobilität sind im bestehenden Konzept des Kantons enthalten und werden auch Teil des neuen Umsetzungskonzepts sein.

## **6.5 Allgemeine Kommentare**

Unter "Allgemeine Bemerkungen" wurden meist bereits erwähnte Punkte nochmals aufgegriffen.

Ausnahmen davon sind Umweltziele, die einige Male als Teil der Strategie gefordert wurden (Zofingen, ABV, CVP). Der geplante Ausbau des Verkehrsangebots ist räumlich abgestimmt und richtet sich gleichermassen nach den Kriterien der Nachhaltigkeit für Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt. Messbare Reduktionsziele (CO<sub>2</sub>-Ausstoss, Anteil der MIV-Nutzung etc.) sind aufgrund fehlender Daten und dem mit der erforderlichen Datenerfassung und Datenverarbeitung verbundenen Aufwand kaum umsetzbar.

Auch technische und gesellschaftliche Veränderungen sind für einige Stellungnehmende zu wenig berücksichtigt (Gemeinde Rothrist, PostAuto Schweiz AG, Naturfreunde Aargau). Die alternde Bevölkerung ist im Raumkonzept selbst sowie in der Einleitung und Zielsetzung der Strategie berücksichtigt, neue Technologien soweit absehbar auch. Für konkrete Zielsetzungen dazu ist es noch zu früh, da die Geschwindigkeit der Entwicklungen und deren Verbreitung unklar sind, und der Bund für einige Neuerungen rechtliche Vorgaben machen muss.

Schliesslich vermissten einige Stellungnehmenden eine Priorisierung in der Strategie. Die Priorisierung ist im Zielbild (Abbildung 5) abgebildet.

## **6.6 Schlussfolgerungen aus der Anhörung**

Es mussten aufgrund der Anhörung keine Änderungen an den Stossrichtungen, Zielen und dazugehörigen Strategien vorgenommen werden. Viele hilfreiche Hinweise führten zu Präzisierungen beziehungsweise Ergänzungen im Erläuterungsteil des Planungsberichts.

## **7. Auswirkungen**

Konkrete und quantifizierbare Auswirkungen der Strategie sind jeweils in den einzelnen Mehrjahresprogrammen und Umsetzungskonzepten ersichtlich. Die Strategie zeigt die Richtung der gewünschten Entwicklungen und den Weg dahin auf.

Durch die neue Mobilitätsstrategie sind aus heutiger Sicht keine Änderungen an den bestehenden gesetzlichen Grundlagen erforderlich. Sollte sich Anpassungsbedarf ergeben, beispielsweise durch technologische Entwicklungen wie autonome Fahrzeuge, Verkehrssteuerung durch Car-to-Infrastructure-Kommunikation oder ähnliches, betrifft dies primär die Bundesebene. Allfällige künftig notwendige Anpassungen an gesetzlichen Grundlagen werden dem Grossen Rat vorgelegt.

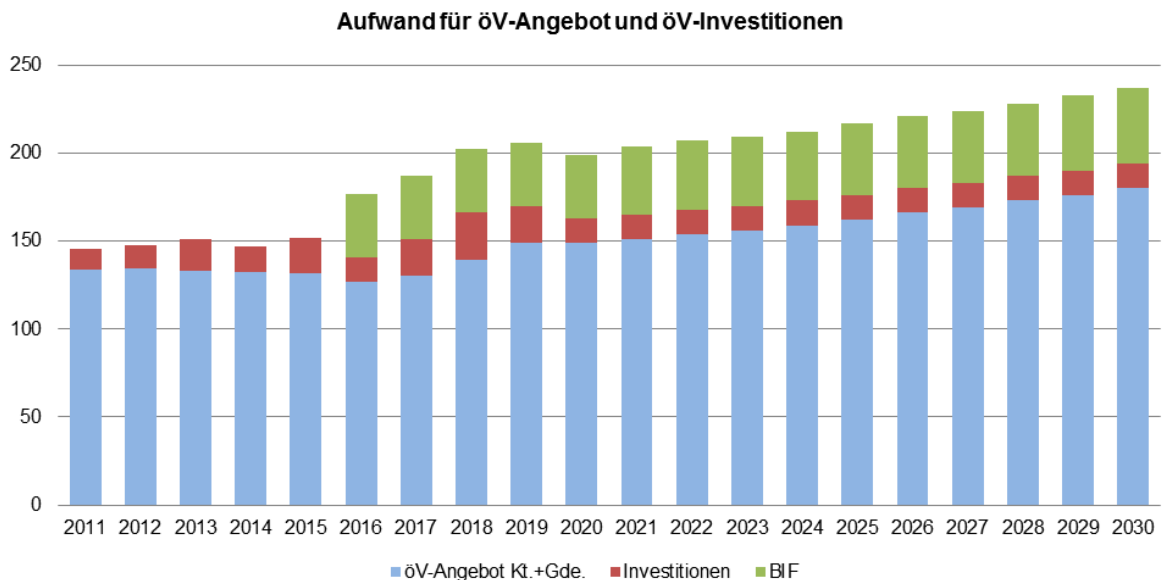
Die neue Mobilitätsstrategie setzt Akzente bewusst Richtung Nachhaltigkeit in den drei Dimensionen Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt. Zielkonflikte wie zwischen Wirtschafts- und Umweltinteressen werden durch die räumliche Abstimmung relativiert.

## 7.1 Personelle und finanzielle Auswirkungen auf den Kanton

Die in der Mobilitätsstrategie aufgezeigten Lösungswege werden grundsätzlich über den laufenden AFP, die Verpflichtungskredite sowie die Spezialfinanzierung Strasse finanziert. Die im aktuellen AFP 2017–2020 ausgewiesene Aufwandsteigerung berücksichtigt die Teuerung und bereits geplante Ausbauten des Verkehrsangebots.

Der Grosse Rat beschliesst jährlich mit dem AFP das Budget für das kantonale Verkehrsangebot. Die Basisfinanzierung der Spezialfinanzierung Strassenrechnung besteht aus den Motorfahrzeugabgaben sowie Anteilen aus der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) und den Mineralölsteuern. Da sie mittels Einlagen beziehungsweise Entnahmen aus der Spezialfinanzierung ausgeglichen wird, ist sie für die ordentliche Rechnung saldoneutral.

Für das kantonale Verkehrsangebot auf Schiene und Strasse wird auch künftig eine Basisfinanzierung im Rahmen der derzeit im AFP und in der Strassenrechnung geplanten Mittel erforderlich sein. Aus heutiger Sicht sieht eine Abschätzung des mittel- und langfristigen Finanzbedarfs für das ÖV-Angebot und die Investitionen in Bau und Unterhalt der ÖV-Infrastruktur wie folgt aus:

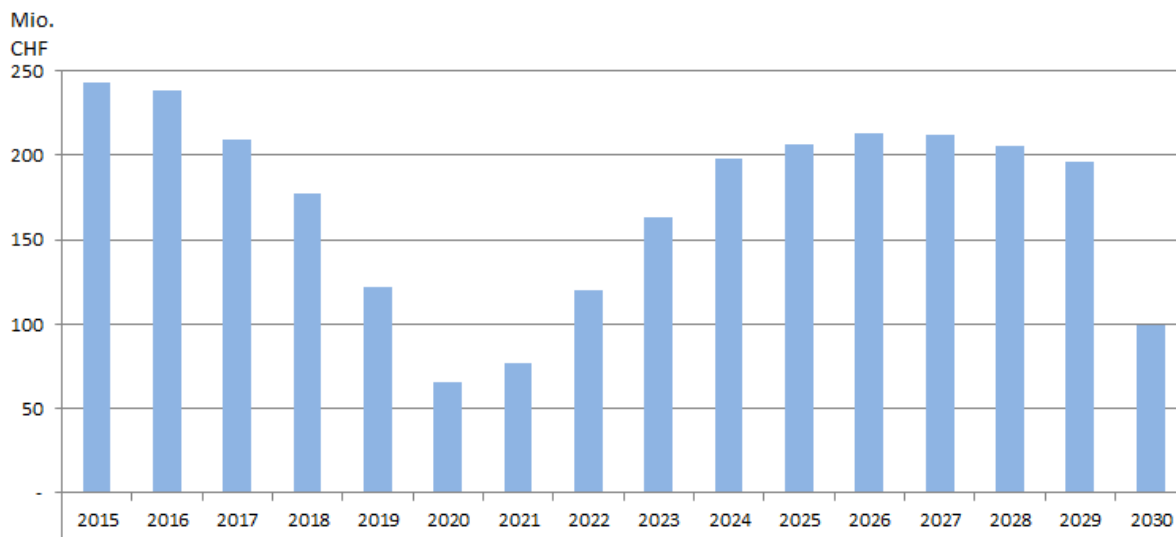


Ab 2016 fallen jährlich ca. 36 Millionen Franken für die kantonalen BIF-Beiträge an.<sup>20</sup> Die Steigerungen ab 2020 in der Saldoentwicklung sind auf Angebotsausbauten im ÖV, Teuerung, Preisentwicklung für Treibstoffe/Energie<sup>21</sup> sowie Einnahmeerwartungen durch Tarifmassnahmen zurückzuführen. Bis zur Einführung einer Spezialfinanzierung ÖV-Infrastruktur, die mit dem AFP 2017–2020 erstmals ab 2018 dargestellt werden soll, führt die Realisierung von ÖV-Infrastrukturprojekten zu grösseren Schwankungen beim Mittelbedarf.

<sup>20</sup> Die BIF-Einlage soll analog zur Bundeseinlage indexiert werden. Dabei kommen der Bahnbau-Teuerungsindex sowie die reale Wirtschaftsentwicklung (reale BIP-Entwicklung) zur Anwendung. Aktuell ist der zu wählende Preisstand für die BIF-Einlage noch in Diskussion.

<sup>21</sup> Eine Erhöhung des Dieselpreises um 10 Rappen führt zu einer Kostensteigerung im ÖV-Angebot von rund 1 Million Franken.

## Fondsentwicklung Spezialfinanzierung Strasse



Der Kanton Aargau wendet derzeit jährlich rund 240 Millionen Franken für Bau, Betrieb und Unterhalt seiner Strasseninfrastruktur auf. Die Entwicklung der Spezialfinanzierung Strasse hängt im Wesentlichen von der Realisierung von Grossprojekten ab.

Die Basisfinanzierung für das kantonale Verkehrsangebot auf Schiene und Strasse wird sich in etwa parallel zum Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum entwickeln. Allerdings dürften die Kosten für die Verkehrsinfrastruktur und deren Betrieb und Unterhalt unabhängig von der Mobilitätsstrategie überproportional zunehmen. Durch die knapper werdenden Flächenressourcen und die Anforderungen an eine nachhaltige Entwicklung werden neue Verkehrsinfrastrukturen immer mehr mit Kunstbauten (Tunnels und Brücken) erstellt. Bau, Betrieb und Unterhalt derselben ist jedoch wesentlich aufwendiger. Die komplexer werdende Verkehrssteuerung ist ebenfalls mit höheren Kosten verbunden.

Durch Effizienzsteigerungen und einem nach Raumtypen differenzierten Verkehrsangebot, wie sie im neuen Planungsbericht vorgesehen sind, sowie mit neuen Finanzierungsmodellen (wie Mobility Pricing) kann ein überdurchschnittlicher Mittelbedarf gedämpft werden. Die neue Mobilitätsstrategie führt deshalb aus heutiger Sicht nicht zu wesentlichen Veränderungen am Mittelbedarf.

Der gesamte Aufwand für Bau, Betrieb und Unterhalt der Verkehrsinfrastrukturen sowie für das Angebot im ÖV ist vielmehr abhängig von der Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung. Um eine gute Erreichbarkeit und damit eine hohe Standortqualität zu sichern, hat der Kanton sein Verkehrsangebot entsprechend des Wirtschafts- und Bevölkerungswachstums ausgebaut. Die steigende Nachfrage im MIV und ÖV bei gleichzeitiger Verbesserung der Auslastung von Bussen und Bahnen und steigendem Kostendeckungsgrad zeigen, dass diese Angebotsentwicklung gerechtfertigt ist.

Im wirtschaftlichen Wettbewerb wird die Standortattraktivität und insbesondere der Standortfaktor Erreichbarkeit an Bedeutung gewinnen. Um die guten Bedingungen für Bevölkerung und Wirtschaft auch für die Zukunft zu erhalten, werden weitere Ausbauten beim Verkehrsangebot im MIV, ÖV, FRV unabdingbar sein.

Im ÖV sind wesentliche Ausbauschritte von den Beschlüssen des Bundesparlaments zum Strategischen Entwicklungsprogramm Bahn (STEP) 2030 abhängig. Entsprechend der in den nächsten Jahren beschlossenen Infrastrukturelemente können Angebote im Fern-, Regional- und auch im Güterverkehr ausgebaut oder müssen um Jahre verschoben werden. Für den MIV sind analog die Beschlüsse zum STEP Nationalstrassen wichtig, da die Wechselwirkungen zwischen National- und Kantonsstrassen gross sind. Die Umsetzung kantonaler Ausbauprojekte (Knoten, Umfahrungsstrassen, Velorouten) hängt zeitlich stark von der Verfahrensdauer ab.

Langfristig die grössten Einflüsse auf den kantonalen Finanzbedarf im Bereich Mobilität haben neben dem Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum die technologische Entwicklung und allfällige Veränderungen in der künftigen nationalen Verkehrsfinanzierung. Wenn beispielsweise dank der Verbreitung von Sharing-Modellen oder der Einführung von autonomen Fahrzeugen die Feinerschliessung mit dem ÖV hinfällig würde, hätte dies Entlastungen für die öffentliche Hand zur Folge. Ebenso könnte ein national eingeführtes Mobility Pricing zu einer höheren Kostenbeteiligung der Nutzenden von Verkehrsleistungen führen und die Ausgaben des Kantons senken.

Die Prioritäten für Infrastruktur- und Angebotsausbauten werden auf Basis der strategischen Ausrichtung und der verfügbaren Ressourcen so gesetzt, dass die Zukunftstauglichkeit des kantonalen Verkehrsnetzes sichergestellt ist.

## **7.2 Nachhaltigkeitsanalyse**

Eine nachhaltige Entwicklung berücksichtigt wirtschaftliche, gesellschaftliche und ökologische Ansprüche gleichwertig, langfristig und ganzheitlich. In diesem Abschnitt wird erläutert, welchen Beitrag die neue Mobilitätsstrategie zu einer nachhaltigen Entwicklung im Kanton Aargau leistet. Die Abschätzung der Wirkungen des Vorhabens auf Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt basiert auf der Anwendung der Checkliste Nachhaltigkeit.

Beurteilt werden die voraussichtlichen Auswirkungen der Strategie im Vergleich zum Referenzzustand im Jahr 2040. Dieser berücksichtigt die prognostizierte Siedlungsentwicklung (Basis revidierter Richtplan 2015) und die damit verbundene steigende Verkehrsnachfrage. Das Ausmass der Auswirkungen hängt stark vom Erfolg der Umsetzung ab. Die Erhöhung des Anteils ressourcenschonender Verkehrsmittel am Gesamtverkehr wird sich zum Beispiel positiv auf die Entwicklung aller drei Nachhaltigkeitsdimensionen auswirken. Das Ausmass der Erhöhung ist direkt mit der Anzahl und Wirkung der einzelnen baulichen, betrieblichen oder kommunikativen Massnahmen mit diesem Ziel verbunden.

Die Beurteilung basiert auf den Kriterien der Dimensionen Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt, entsprechend den Themenbereichen einer nachhaltigen Entwicklung gemäss drittem Nachhaltigkeitsbericht des Regierungsrats vom Dezember 2012.

### **7.2.1 Auswirkungen auf die Wirtschaft**

Die Erreichbarkeit von Zentren beziehungsweise die Anbindung dezentraler Standorte an überregionale Verkehrsnetze sowie generell eine tragfähige Verkehrsinfrastruktur sind wichtige Grundlagen für die wirtschaftliche Entwicklung. Effizienzsteigerungen in Nutzung, Betrieb und Unterhalt verbessern die Leistungsfähigkeit des Verkehrsangebots und erhöhen die Standortattraktivität für die Wirtschaft. Die gesamtverkehrliche Abstimmung bei der Nutzung von wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkten, verbesserte Bedingungen für den Güterverkehr sowie eine höhere Planbarkeit von Reisen auf dem Strassen- und Schienennetz schaffen gute Bedingungen für Dienstleistungs- sowie auch Produktionsbetriebe.

In den Zentren führen die Entlastung vom MIV sowie die Massnahmen zur Förderung des FRV zusätzlich zu einer generellen Verbesserung der Standort- und Wohnqualität. Unternehmen profitieren bei der Ansiedlung von der verkehrlich günstigen Lage (Standortqualität).

Die Umsetzung der Strategie belastet die Strassenkasse sowie die ordentliche Rechnung mit Investitionskosten und Investitionsbeiträgen an Verkehrsinfrastrukturen. Hinzu kommen die jährlichen Abgeltungen an die Transportunternehmen für das ÖV-Angebot. Im Vergleich zum Referenzzustand liegen diese Aufwendungen mit der neuen Strategie jedoch etwas tiefer.

### **7.2.2 Auswirkungen auf die Gesellschaft**

Die Strategie will einen sicheren und einfachen Zugang zur Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen gewährleisten. Dies fördert insbesondere Arbeits- und Bildungschancen für Menschen mit eingeschränkter Mobilität oder eingeschränkten Ressourcen.

Vor allem die Förderung des FRV sowie die Reduktion des MIV-Anteils in den Zentren und urbanen Entwicklungsräumen haben über attraktive Aufenthalts- und Begegnungsräume einen positiven Einfluss auf die Wohnqualität, Gesundheit sowie den sozialen Austausch. Dank der Bündelung des Verkehrs auf den Hauptachsen, an denen Lärmschutzmassnahmen umgesetzt sind, wird die Lärmbelastung an den Nebenachsen und Quartierstrassen reduziert und die Lebensqualität erhöht.

Durch Radwege und die geringere Anzahl Autos in den Zentren wird die Verkehrssicherheit erhöht. Die allgemeine Sicherheit im öffentlichen Raum wird durch belebte Plätze und Wege ebenfalls gesteigert.

### **7.2.3 Auswirkungen auf die Umwelt**

Die Strategie sieht eine Abstimmung von Verkehrsplanung und Raumplanung vor. Das Verkehrsangebot wird in den verschiedenen Raumtypen differenziert ausgestaltet und in den urbanen Gebieten, in denen das grösste Bevölkerungswachstum erwartet wird, werden flächeneffiziente sowie umweltschonendere Verkehrsmittel gefördert. Die Zersiedelung wird durch die raumplanerischen Massnahmen eingedämmt; natürliche Ressourcen und Lebensqualität werden so verbessert. Der Flächenverbrauch für Verkehrsanlagen wird bei schlüssiger Umsetzung der Strategie gegenüber dem Referenzzustand reduziert. Zudem werden die lokalen Beeinträchtigungen der Landschaft sowie der Lebensräume von Tieren und Pflanzen etwas geringer ausfallen.

Auswirkungen des Vorhabens auf die Luftqualität können lokal (zum Beispiel durch die verkehrliche Entlastung der Zentren) oder überregional (durch eine effiziente Nutzung des Verkehrsangebots) auftreten. Der Bau und der Unterhalt der Infrastrukturen verbraucht graue und direkte Energie.

### **7.3 Auswirkungen auf die Gemeinden**

Die Gemeinden und Replas spielen eine tragende Rolle bei der Planung sowie Gestaltung der Mobilität der Zukunft. Die Zusammenarbeit und der frühzeitige Einbezug derselben sind deshalb sehr wichtig.

Der Kanton Aargau informiert und berät die Gemeinden und Replas und er stellt die notwendigen Instrumente zur Mobilitätsplanung in den Gemeinden zur Verfügung. Die Umsetzung und Finanzierung baulicher Massnahmen findet in enger Absprache mit den betroffenen Gemeinden statt.

### **7.4 Auswirkungen auf die Beziehungen zum Bund und zu anderen Kantonen**

Die Ziele der kantonalen Mobilitätsstrategie sind mit denjenigen des Bundes (insbesondere Raumkonzept Schweiz) abgestimmt. Die laufenden Planungen für Schiene und Strasse sind berücksichtigt worden.

## 8. Weiteres Vorgehen

Behandlung im Grossen Rat	4. Quartal 2016
Veröffentlichung Mobilitätsstrategie	Frühjahr 2017

### Antrag

Die Neuauflage von mobilitätAARGAU als Planungsbericht gemäss § 8 des Gesetzes über die wirkungsorientierte Steuerung von Aufgaben und Finanzen (GAF) wird genehmigt.

### Regierungsrat Aargau

#### Anhang

- Liste Anhörungsteilnehmende

#### Beilage

- Strategie Kanton Aargau; mobilitätAARGAU (August 2016)