

DEPARTEMENT
BAU, VERKEHR UND UMWELT
Abteilung Verkehr

Verkehrsplanung

4. Juni 2026

AUSWERTUNGSBERICHT

Anpassung des Richtplans: "Gesamtverkehrskonzept Raum Baden und Umgebung" (Kapitel M 1.2; Kapitel M 2.2, Beschlüsse 2.1, 3.1; Kapitel M 3.2, Beschlüsse 3.1; Kapitel M 4.1, Beschlüsse 1, 9.1)

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung	3
1. Verfahren und Stellungnahmen.....	4
2. Ergebnisse der öffentlichen Anhörung.....	4
2.1 Übersicht.....	4
2.2 Beantwortung.....	6
2.2.1 Frage 1, Handlungsbedarf	6
2.2.2 Frage 2, GVK-Massnahmenfächer 2040 und erste Umsetzungsetappe.....	2
2.2.3 Frage 3, Langfristige Optionen.....	16
2.2.4 Frage 4, Umsetzung	22
2.2.5 Frage 5, Weitere Bemerkungen	27

Zusammenfassung

Die öffentliche Anhörung / Mitwirkung zur Richtplananpassung «Gesamtverkehrskonzept Raum Baden und Umgebung» fand vom 16. Dezember 2025 bis 31. März 2026 statt. Insgesamt sind 179 Eingaben von Bund, Kantonalparteien, lokalen und regionalen Parteien, Regionalplanungsverbänden, Gemeinden, Verbänden und Organisationen, einem Nachbarkanton, Transportunternehmen sowie Privaten eingegangen. Die Eingaben wurden ausgewertet, thematisch geordnet und im vorliegenden Bericht behandelt. Der Bericht bildet eine Grundlage für das Dossier zur Richtplananpassung, das dem Grossen Rat im 3. Quartal 2026 unterbreitet werden soll.

Die Rückmeldungen zeigen insgesamt eine breite Zustimmung zum dargestellten Handlungsbedarf und zum verkehrsmittelübergreifenden Ansatz des GVK. Besonders unterstützt werden die Stärkung des öffentlichen Verkehrs, die Verbesserung des Fuss- und Veloverkehrs, die Aufwertung von Ortsdurchfahrten sowie die koordinierte Umsetzung der Massnahmen in den fünf Handlungsfeldern. Gleichzeitig wurden verschiedene Anträge, Bemerkungen und Hinweise eingebracht, insbesondere zur Priorisierung der ersten Umsetzungsetappe, zur Verbindlichkeit der Umsetzung, zur Finanzierung, zum Monitoring, zur Rolle der Gemeinden sowie zum Umgang mit langfristigen Optionen wie den öV-Hauptkorridoren und der Zentrumsentlastung "ZEL lang".

Die Eingaben der wesentlichen Anhörungsteilnehmenden werden geordnet nach Fragen wiedergegeben. Die Beantwortung erfolgt nach den Kategorien Zustimmung, Kenntnisnahme und Ablehnung. Dabei wird aufgezeigt, welche Anträge und Hinweise in die Anpassung der Botschaft beziehungsweise des Richtplandossiers einfließen, welche Anliegen in späteren Planungs- und Projektierungsphasen weiterbearbeitet werden und welche Anträge aus fachlichen oder verfahrensrechtlichen Gründen nicht berücksichtigt werden können.

Inhaltlich zeigen sich die stärksten Diskussionen bei der Frage nach den langfristigen Optionen. Während ein Teil der Eingaben eine raschere oder verbindlichere Planung der ZEL lang beziehungsweise der ZEL lang+ fordert, stellen andere Eingaben den Nutzen bzw. die Festsetzung der ZEL lang infrage oder lehnen sie ab. Auch bei den öV-Hauptkorridoren bestehen unterschiedliche Einschätzungen: Teilweise wird deren Sicherung ausdrücklich unterstützt, teilweise werden einzelne Korridore oder Linienführungen zur Überprüfung vorgeschlagen.

Aus der Anhörung resultieren wichtige Hinweise zur weiteren Umsetzung. Grundsätzliche Änderungen an der Stossrichtung des GVK und der vorgesehenen Richtplananpassung ergeben sich daraus nicht, es sind punktuelle Anpassungen notwendig. Die eingegangenen Anliegen werden in der Botschaft sowie in den nachfolgenden Planungs- und Umsetzungsphasen stufengerecht berücksichtigt.

1. Verfahren und Stellungnahmen

Gestützt auf Art. 4 Abs. 2 RPG und § 66 der Kantonsverfassung erfolgte das Mitwirkungsverfahren (öffentliche Anhörung / Mitwirkung) zur Richtplananpassung GVK Raum Baden und Umgebung vom 16. Dezember 2025 bis 31. März 2026. Zum Start der Mitwirkung und öffentlichen Anhörung wurde eine Medienkonferenz durchgeführt. Im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens konnte sich gem. § 3 Abs. 1 BauG die Bevölkerung zur Vorlage äussern, im Rahmen der Anhörung konnten sich politische Parteien und interessierte Organisationen äussern. Im vorliegenden Bericht werden die Eingaben der öffentlichen Anhörung und Mitwirkung gemeinsam detailliert aufgeführt und behandelt. Der Bericht dient als Grundlage für das Dossier Richtplananpassung (Botschaftsentwurf), welches dem Grossen Rat im 3. Quartal 2026 unterbreitet werden soll.

2. Ergebnisse der öffentlichen Anhörung

2.1 Übersicht

Die öffentliche Anhörung / Mitwirkung fand vom 16. Dezember 2025 bis zum 31. März 2026 statt. Dabei wurden folgende fünf Fragen gestellt:

- Frage 1, Handlungsbedarf: Ist die im GVK dargelegte Beurteilung des Handlungsbedarfs im Raum Baden und Umgebung nachvollziehbar?
- Frage 2, GVK-Massnahmenfächer 2040: Ist das GVK mit seinen fünf Handlungsfeldern und der ersten Umsetzungsetappe mit prioritär umzusetzenden Massnahmen nachvollziehbar ausgelegt?
- Frage 3, Langfristige Optionen: Ist es nachvollziehbar, dass Raum für mögliche langfristige Verkehrslösungen (öV-Hauptkorridore und eine Strassennetzergänzung ZEL lang) im Richtplan gesichert wird?
- Frage 4, Umsetzung: Welche Herausforderungen oder Hindernisse sehen Sie bei der Umsetzung des GVK-Massnahmenfächers 2040?
- Frage 5, weitere Bemerkungen.

Im Rahmen der öffentlichen Anhörung / Mitwirkung sind insgesamt 179 Eingaben eingegangen. Die Eingaben verteilen sich auf folgende Akteursgruppen:

1	Bundesamt	Bundesamt für Strassen ASTRA c/o NSNW AG
8	Kantonalparteien Aargau	SVP, SP, FDP, Die Liberalen, Die Mitte, GLP, GRÜNE, EVP, Jungfreisinnige
11	Lokale / regionale Parteien	Die Mitte Baden, Die Mitte Obersiggenthal, Die Mitte Würenlingen, FDP Obersiggenthal, GLP Bezirk Baden, Grüne Windisch, SP Bezirk Baden, SP Obersiggenthal, SP Wettingen, SVP Bezirk Baden, Team Baden
7	Regionalplanungsverbände	aargauSüd regio, Baden Regio, Brugg Regio, Hochrhein-Bodensee, Mutschellen-Reusstal Kelleramt, Zürcher Planungsgruppe Limmattal (ZPL), ZurzibietRegio
27	Gemeinden	Baden, Böttstein, Brugg, Döttingen, Ehrendingen, Fisibach, Fislisbach, Freienwil, Full-Reuenthal, Gebenstorf, Koblenz, Künten, Leibstadt, Mandach, Mellikon, Neuenhof, Schneisingen, Siglistorf, Spreitenbach, Stetten AG, Tägerig, Tegerfelden, Untersiggenthal, Villigen, Wettingen, Windisch, Zurzach

18	Verbände, Organisationen	Aargauische Industrie- und Handelskammer (AIHK), Aargauische Verkehrskonferenz (AVK), Aargauischer Gewerbeverband, Bauernverband Aargau, bauenaargau, city com baden (Handels- und Gewerbeverband Baden), IG LimmatMobil, IG OASAR, IG OSN, IG Ostumfahrung Suhr, pro ehrendingen, Pro Velo Region Baden, Quartiersverein Klosterzelg-Reutenen, Quartiersverein Langenstein-Altenburg (Wettingen), Startup Regiobahn Aargau Ost (RBAO), Touring Club Schweiz Sektion Aargau, VCS Aargau, Wirtschaftsforum Zurzibiet
3	Transportunternehmen	PostAuto AG, Regionale Verkehrsbetriebe Baden-Wettingen (RVBW) AG, SBB Immobilien (Grundstücksmanagement)
1	Nachbarkanton	Kanton Zürich (Amt für Raumentwicklung und Amt für Mobilität)
103	Private	

Begriffsklärung zur Beantwortung der Anträge im nachfolgenden Kapitel:

- Zustimmung: Antrag wird berücksichtigt und Botschaft (Anpassung des Richtplans) entsprechend angepasst (in Tabellen in nachfolgenden Kapiteln hellgrün markiert).
- Kenntnisnahme: Eingabe kann projektrelevant sein, wird aber erst in einer späteren Planungsphase behandelt.
- Ablehnung: Antrag widerspricht den angestrebten Richtplananpassungen und wird nicht berücksichtigt. Die Ablehnung wird begründet und die Botschaft nicht angepasst (in Tabellen in nachfolgenden Kapiteln hellrot markiert).

2.2 Beantwortung

2.2.1 Frage 1, Handlungsbedarf

Ist die im GVK dargelegte Beurteilung des Handlungsbedarfs im Raum Baden und Umgebung nachvollziehbar?

Der dargestellte Handlungsbedarf wird von einer deutlichen Mehrheit der Eingaben als nachvollziehbar beurteilt. Als «völlig einverstanden / völlig nachvollziehbar» beurteilen ihn das ASTRA, die meisten Kantonalparteien (*SP, FDP, Die Liberalen, Die Mitte, GRÜNE, EVP*), 12 Gemeinden (*Baden, Brugg, Ehrendingen, Fislisbach, Freienwil, Künten, Spreitenbach, Stetten, Tägerig, Untersiggenthal, Wettingen, Windisch*), 5 Regionalplanungsverbände (*aargauSüd regio, Baden Regio, Brugg Regio, Mutschellen-Reusstal Kelleramt, Zürcher Planungsgruppe Limmattal*), verschiedene lokale und regionale Parteien (*GLP Bezirk Baden, SP Obersiggenthal, Team Baden*), mehrere Verbände und Organisationen (*bauenaargau, IG Ostumfahrung Suhr, TCS Sektion Aargau*), mehrere Privatunternehmen (*PostAuto AG, RVBW AG*) sowie 49 Private.

Als «eher einverstanden / eher nachvollziehbar» beurteilen den dargestellten Handlungsbedarf 14 Gemeinden (*Böttstein, Döttingen, Fislisbach, Full-Reuenthal, Gebenstorf, Koblenz, Leibstadt, Mandach, Mellikon, Schneisingen, Siglistorf, Tegerfelden, Villigen, Zurzach*), der Regionalplanungsverband *ZurzibietRegio*, mehrere lokale und regionale Parteien (*Die Mitte Baden, FDP Obersiggenthal, Grüne Windisch, SP Wettingen, SVP Bezirk Baden*), 12 Verbände und Organisationen (*Aargauische Industrie- und Handelskammer, Aargauische Verkehrskonferenz, Bauernverband Aargau, city com baden, IG LimmatMobil, IG OSN, pro ehrendingen, Pro Velo Region Baden, Quartiervereine Klosterzelg-Reutenen und Langenstein-Altenburg, VCS Aargau, Wirtschaftsforum Zurzibiet*) sowie 29 Private.

Als «eher dagegen / eher nicht nachvollziehbar» beurteilen den dargestellten Handlungsbedarf die *GLP Aargau*, die *SP Bezirk Brugg* sowie die *IG OASAR* und 7 Private.

Als «völlig dagegen / nicht nachvollziehbar» beurteilen den dargestellten Handlungsbedarf zwei kantonale Parteien (*SVP Aargau, Jungfreisinnige Aargau*), die *Gemeinde Neuenhof*, zwei Verbände und Organisationen (*Aargauischer Gewerbeverband, Startup Regiobahn Aargau Ost*) sowie 12 Private.

Stimmungsbild zum Handlungsbedarf (ohne Privatpersonen)



Abbildung 1 Relative Verteilung der Eingaben zum Handlungsbedarf

Die nachfolgende Tabelle fasst die wesentlichen Anträge und Hinweise zum Handlungsbedarf zusammen und zeigt deren Art der Berücksichtigung im GVK-Dossier für die Richtplananpassung auf.

Anträge und Hinweise	Beantwortung / Art der Berücksichtigung
Die <i>SVP Aargau</i> fordert eine aktualisierte und realitätsnahe Betrachtung des grenzüberschreitenden Pendler- und Schwerverkehrs aus Deutschland. Das	Kenntnisnahme. Die Verkehrsbelastung für den Ist-Zustand wurde anhand eines Verkehrsmodellzustan-

GVK stütze sich auf Verkehrszahlen von 2019, seither habe das Aufkommen deutlich zugenommen. Zudem rechne Baden-Württemberg bis 2040 / 45 mit weiterem Bevölkerungswachstum, was zu Mehrverkehr in die Schweiz führe.	des für 2019 ermittelt und anhand der Nummernschilderhebung von 2022 validiert. Das Aufkommen ist seither an den meisten Querschnitten nicht substantiell gewachsen. Beispielsweise lag der durchschnittliche Werktagsverkehr (DWV) an der Zählstelle 906 (Station Siggenthal) bei der letzten Jahresmessung 2025 analog zum im GVK zugrunde gelegten Belastungsplan 2019 bei 28'000 Fz/d und ca. 7% LKW-Anteil. Die Bevölkerung im Landkreis Waldshut wächst bis 2045 gemäss Prognosen des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) nur um 2.2%, die Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter nimmt um 2.8% ab¹. Die aktuellen Wachstumsprognosen der Schweiz und von Deutschland sind in den Verkehrsmodellprognosen eingerechnet.
Die <i>GLP Aargau</i> teilt die Einschätzung des Handlungsbedarfs grundsätzlich, fordert aber einen klaren Fokus auf die Verkehrsverlagerung, eine aktive Steuerung des Modal Split und eine klare Priorisierung von Fussverkehr, Veloverkehr und öffentlichem Verkehr gegenüber zusätzlichen Strassenkapazitäten.	Kenntnisnahme. Mit dem Ziel «Flächensparende Mobilität» und der darin beschriebenen Plafonierung des motorisierten Individualverkehrs auf dem heutigen Niveau soll der MIV-Anteil am Gesamtverkehr um 14 Prozentpunkte sinken. Damit wird der Modal Split aktiv gesteuert und es wird ein klarer Fokus auf die Verkehrsverlagerung gesetzt. Ein Kapazitätsausbau des Strassennetzes (ZEL lang bzw. ZEL lang+) soll als mögliche Option und Ergänzung dann projiziert werden, wenn die vorgesehene Wirkungskontrolle zum Massnahmenfächer einen Bedarf dafür aufzeigt.
Die <i>Jungfreisinnige Aargau</i>, die <i>FDP Obersiggenthal</i> sowie <i>mehrere Private</i> bezweifeln die Prognosen zur Entwicklung der Verkehrsströme sowie die zugrunde gelegten Annahmen zum Verkehrsverhalten, zur Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung sowie zur angestrebten Verlagerung zum öffentlichen Verkehr (öV) und Veloverkehr.	Kenntnisnahme. Als Basis für das GVK Raum Baden und Umgebung und alle anderen Gesamtverkehrsplanungen des Kantons dient das kantonale Gesamtverkehrsmodell. Daraus stammen der Belastungsplan 2019 sowie die Mobilitätsentwicklung gemäss Trendprognose 2040. Diese basiert wiederum auf den kantonalen Bevölkerungsprognosen (2013) und dem vom Grossen Rat im Richtplan 2015 festgesetzten Siedlungsgebiet. Die Planungen zeigen, dass mit den vorgeschlagenen Ausbauten des regionalen Busnetzes eine deutliche Attraktivitätssteigerung und damit ein höherer Anteil des öffentlichen Verkehrs möglich ist. Die Entwicklung der Verkehrsnachfrage sowie die Zielerreichung sollen im Rahmen der Wirkungskontrolle regelmässig überprüft werden.
Die <i>GLP Bezirk Baden</i>, die <i>IG LimmatMobil</i> sowie <i>mehrere Private</i> regen an, die Einflüsse des A1-Ausbaus und des mutmasslich zunehmenden Verkehrstroms aus dem unteren Aaretal (auch im Zusammenhang mit dem Lückenschluss A98	Kenntnisnahme. Die verkehrlichen Wirkungen für den Prognosezustand 2040 wurden mit dem kantonalen Gesamtverkehrsmodell beurteilt. Der Modellperimeter umfasst den Kanton Aargau, die Nachbarkantone und den südlichen Teil des Bundeslandes

¹Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung Deutschland (BBSR); Bevölkerungsprognose 2045/ROP, online abrufbar unter: <https://tableau.bbsr.bund.de/t/bbr/views/Raumordnungsprognose2045/Kreise-berblick?%3Aembed=y&%3AisGuestRedirectFromVizportal=y>; zuletzt geprüft am 21. Mai 2026

Hochrheinautobahn) stärker sichtbar zu machen. Sie hätten sich einen grösseren Planungssperimeter gewünscht. <i>Mehrere Private</i> sind der Meinung, dass der Schwerverkehr aus dem süddeutschen Raum zu wenig berücksichtigt wurde.	Baden-Württemberg. Dabei wurde von einer Realisierung des Lückenschlusses A98 ausgegangen, wobei dieser das Verkehrsaufkommen im Unteren Aaretal und im Raum Baden gemäss Modellrechnung reduzieren dürfte. Die Verkehrsmodellprognose gemäss Belastungsplan 2040 beinhaltet auch den Schwerverkehr inkl. süddeutschem Raum, so gut dieser zum heutigen Zeitpunkt abgeschätzt werden kann.
<i>Die Mitte Baden</i> und die <i>IG LimmatMobil</i> fordern eine vertiefte Betrachtung des Spitzenstundenverkehrs, insbesondere im Umfeld der Siggenthalerbrücke.	Kenntnisnahme. Im Hinblick auf die Ziele des GVK spielen Knotenoptimierungen eine zentrale Rolle. Der Spitzenstundenverkehr wurde im Umfeld der kritischen Knoten stufengerecht betrachtet, vgl. Kapitel 2.3.4 Gesamtbericht GVK sowie Kapitel 2.2.4 Fachbericht Handlungsfeld Strassennetz und Betrieb.
Der <i>VCS Aargau</i> und die <i>IG LimmatMobil</i> wünschen sich noch ambitioniertere Ziele zur Steuerung des Verkehrsaufkommens, insbesondere durch raumplanerische Massnahmen. <i>Pro Velo Region Baden</i> bemängelt, dass der angestrebte Quantensprung im Veloverkehr (Erhöhung Veloanteil an allen Wegen auf 21%) aus der Vorphase nicht mehr angestrebt wird.	Kenntnisnahme. Mit dem Ziel «Flächensparende Mobilität» soll das gesamte Verkehrswachstum aus der regionalen Entwicklung bis 2040 auf öV, Fuss- und Veloverkehr entfallen. Das bedeutet, dass der Anteil des motorisierten Individualverkehrs an allen Wegen von heute 58% auf 44% sinken muss, also um 14 Prozentpunkte. ÖV, Fuss- und Veloverkehr müssen demnach summiert einen um 14 Prozentpunkte höheren Anteil erreichen (künftig 56% statt 42%). Auf differenzierte Ziele für die drei Verkehrsmittel wurde im Sinne der Robustheit verzichtet. Das Verlagerungsziel wird als ambitioniert, aber realistisch beurteilt. Die raumplanerischen Massnahmen zu Quartieren der kurzen Wege bzw. zur Siedlungsentwicklung nach Innen (SF01-04) sowie die Massnahmen aus dem Handlungsfeld Mobilitätsmanagement sind dabei wichtig, um das Ziel zu erreichen.
<i>Mehrere Private</i> kritisieren die Differenzierung nach Quell-/Ziel- und Durchgangsverkehr generell oder fordern die Angabe der Anteile während der Spitzenstunden.	Kenntnisnahme. Der Ostaargau ist eine dynamische und wirtschaftlich starke Region, die überdurchschnittlich wächst – und mit ihr der Verkehr. Die Verkehrsanalysen zeigen, dass viele Menschen in die oder aus der Region Baden verkehren. Der regionale Durchgangsverkehr macht einen geringen Anteil aus, hingegen kann der Zielverkehr v.a. Richtung Stadt Baden z.B. in den Siggenthaler Gemeinden sehr wohl als Durchgangsverkehr wahrgenommen werden. Die differenzierte Analyse der Verkehrsströme ist deshalb wichtig, um wirkungsvolle Massnahmen entwickeln zu können. Auf der Flughöhe eines GVK reichen dazu durchschnittliche Tageswerte.
Der <i>Aargauische Gewerbeverband</i> kritisiert, dass der Handlungsbedarf aus Sicht von KMU und Gewerbe zu wenig analysiert wurde, insbesondere die nötige	Kenntnisnahme. Die verkehrlichen Wirkungen für den Prognosezustand 2040 wurden mit dem kantonalen Gesamtverkehrsmodell beurteilt. Demnach führt das prognostizierte Wachstum des Verkehrs bis 2040

Erreichbarkeit der Gewerbe- und Industriestandorte mit dem motorisierten Individualverkehr.

zu mehr Engpässen. Die massgebenden Knoten können während der Hauptverkehrszeiten nicht noch mehr (Auto-)Verkehr verarbeiten. Ohne das GVK mit seinen Massnahmen und ohne das damit verbundene geänderte Mobilitätsverhalten würde sich der Verkehr bis 2040 täglich über längere Zeit stauen. Damit würde die nötige Erreichbarkeit der Gewerbe- und Industriestandorte mit dem motorisierten Individualverkehr deutlich eingeschränkt. Mit dem GVK wird deshalb angestrebt, die Erreichbarkeit zu erhalten und die Reisezeiten planbarer zu machen. Ein wichtiger Aspekt ist dabei die angestrebte Plafonierung des motorisierten Individualverkehrs gemäss Ziel «Flächensparende Mobilität». Diese trägt dazu bei, die Erreichbarkeit der Gewerbe- und Industriestandorte langfristig zu sichern, die Reisezeiten verlässlicher zu machen und die vorhandenen Strassenkapazitäten gezielt für den notwendigen Wirtschafts-, Gewerbe- und Güterverkehr zu erhalten.

2.2.2 Frage 2, GVK-Massnahmenfächer 2040 und erste Umsetzungsetappe

Ist das GVK mit seinen fünf Handlungsfeldern und der ersten Umsetzungsetappe mit prioritär umzusetzenden Massnahmen nachvollziehbar ausgelegt?

Der GVK-Massnahmenfächer 2040 und die erste Umsetzungsetappe werden von einer Mehrheit der Eingaben als nachvollziehbar beurteilt. Als «völlig einverstanden / völlig nachvollziehbar» beurteilen ihn das ASTRA, mehrere kantonale Parteien (SP, GRÜNE, EVP), sieben Gemeinden (Baden, Fislisbach, Freienwil, Ehrendingen, Spreitenbach, Stetten AG, Tägerig), vier Regionalplanungsverbände (aargauSüd regio, Baden Regio, Mutschellen-Reusstal Kelleramt, Zürcher Planungsgruppe Limmattal), verschiedene lokale und regionale Parteien (GLP Bezirk Baden, SP Obersiggenthal, Team Baden), drei Verbände und Organisationen (Aargauische Verkehrskonferenz, IG Ostumfahrung Suhr, VCS Aargau), die Transportunternehmen (PostAuto AG, RVBW AG) sowie 9 Private.

Als «eher einverstanden / eher nachvollziehbar» beurteilen den GVK-Massnahmenfächer mehrere Kantonalparteien (FDP.Die Liberalen, Die Mitte, GLP), 18 Gemeinden (Brugg, Böttstein, Döttingen, Fislisbach, Full-Reuenthal, Gebenstorf, Koblenz, Künten, Leibstadt, Mandach, Mellikon, Schneisingen, Siglistorf, Tegerfelden, Untersiggenthal, Wettingen, Windisch, Zurzach), die beiden angrenzenden Regionalplanungsverbände Brugg Regio und ZurzibietRegio, verschiedene lokale und regionale Parteien (Die Mitte Baden, FDP Obersiggenthal, Grüne Windisch, SP Wettingen), neun Verbände und Organisationen (Aargauische Industrie- und Handelskammer, Bauernverband Aargau, bauenaargau, city com baden, die Quartiervereine Klosterzelg-Reutenen und Langenstein-Altenburg, Pro Velo Region Baden, Touring Club Schweiz Sektion Aargau, Wirtschaftsforum Zurzibiet) sowie 28 Private.

Als «eher dagegen / eher nicht nachvollziehbar» beurteilen den GVK-Massnahmenfächer die Jungfreisinnige Aargau, die Gemeinde Villigen, die SVP Bezirk Baden, die beiden Verbände IG LimmattMobil und pro ehrendingen sowie 17 Private.

Als «völlig dagegen / nicht nachvollziehbar» beurteilen den GVK-Massnahmenfächer die SVP Aargau, die Gemeinde Neuenhof, die SP Bezirk Brugg, vier Verbände und Organisationen (Aargauischer Gewerbeverband, IG OASAR, IG OSN, STARTUP Regiobahn Aargau Ost) sowie 39 Private.

Stimmungsbild zum GVK-Massnahmenfächer 2040 und erste Umsetzungsetappe (ohne Privatpersonen)



Abbildung 2 Relative Verteilung der Eingaben zum GVK-Massnahmenfächer 2040 und der ersten Umsetzungsetappe

Die nachfolgende Tabelle fasst die wesentlichen Anträge und Hinweise zum Handlungsbedarf zusammen und zeigt deren Art der Berücksichtigung im GVK-Dossier für die Richtplananpassung auf.

Anträge und Hinweise	Beantwortung / Art der Berücksichtigung
Motorisierter Individualverkehr (MIV), Wirtschaftsverkehr und Strassenkapazitäten, Gewichtung der Handlungsfelder	
Die SVP Aargau, die Gemeinde Neuenhof, die Aargauische Industrie- und Handelskammer, der Aargauische Gewerbeverband, city.com Baden, bauenaargau, Die Mitte Aargau, TCS Sektion Aargau, Aargauische Verkehrskonferenz und mehrere Private weisen darauf hin, dass aus ihrer Sicht in den Handlungsfeldern «Bahn und Bus», «Fuss- und Veloverkehr» sowie «Stadt- und Freiraum» deutlich mehr Massnahmen bzw. Investitionen vorgesehen sind als im Handlungsfeld «Strassennetz und Betrieb». Sie regen an, mehr wirksame Massnahmen im Hinblick auf ausreichende Strassenkapazitäten und eine verlässliche Erreichbarkeit der Wirtschafts- und Gewerbestandorte zu schaffen.	Kenntnisnahme. Im Rahmen der ersten Umsetzungsetappe sollen unter anderem mehrere Massnahmen für den motorisierten Individualverkehr umgesetzt werden, damit die Reisezeiten mit dem Auto planbarer werden und die heutige Erreichbarkeit erhalten bleibt bzw. verbessert wird. Dazu zählen insbesondere die Vertiefung des Verkehrsmanagement-Konzepts sowie die Umsetzung von kurzfristigen Massnahmen am Brückenkopf Ost, die Optimierung der Bruggerstrasse und die Vertiefung von mittel- und langfristigen Massnahmen am Brückenkopf Ost. Mit der Plafonierung und – auf einzelnen Abschnitten – leichten Reduktion der MIV-Belastung gegenüber heute verkehren auch Autos zuverlässiger, was insbesondere dem Gewerbe- und Wirtschaftsverkehr zugutekommt. Die Stärkung von öV sowie Fuss- und Veloverkehr trägt dazu bei, das künftige Verkehrswachstum aufzunehmen und damit die bestehenden Strassenkapazitäten für den notwendigen motorisierten Individualverkehr – insbesondere den Wirtschafts- und Gewerbeverkehr – verlässlicher zu machen.
Die FDP, Die Liberalen Aargau, die Aargauische Verkehrskonferenz und der TCS Sektion Aargau betonen die Bedeutung einer leistungsfähigen Strasseninfrastruktur und weisen darauf hin, dass die angestrebte Steigerung des öV-Anteils aus ihrer Sicht anspruchsvoll ist. Strassenplanungen sollen deshalb bereits in der ersten Umsetzungsetappe angegangen werden.	Kenntnisnahme. Der Vergleich mit anderen städtischen Räumen in der Schweiz, deren heutige Grösse und Dichte denjenigen des Raums Baden gemäss Prognose 2040 entspricht, zeigt, dass der angestrebte öV-Anteil von 30% mit den vorgesehenen Massnahmen realistisch ist. Der Massnahmenfächer GVK 2040 ist volkswirtschaftlich sinnvoll. Den jährlichen Gesamtkosten von 30 Mio. CHF (Investitions-

Die *Jungfreisinnige Aargau* sowie *mehrere Private* kritisieren die vorgeschlagenen Massnahmen als Kosmetik. Sie bezweifeln, ob Nutzen und Kosten in einem vernünftigen Verhältnis stehen und fordern stattdessen einen leistungsfähigen Ausbau der gesamten Verkehrsinfrastruktur.

und Betriebskosten) stehen jährliche Nutzen von 35 Mio. CHF gegenüber. Zur "ZEL lang" sollen nach Festsetzung im Richtplan bereits in der ersten Umsetzungsetappe erste Vertiefungen zum Thermal- und Grundwasser an die Hand genommen werden.

Die *SVP Aargau* kritisiert die aus ihrer Sicht einseitige Ausrichtung des GVK. Sie kritisiert, dass in den Handlungsfeldern «Strassennetz und Betrieb» sowie «Mobilitätsmanagement» nur Investitionen von 102 Mio. CHF vorgesehen sind. Sie befürchtet, dass die Massnahmen in den anderen Handlungsfeldern zu einer Verdrängung des Autoverkehrs aus dem städtischen Raum führen. Sie fordert «echte Massnahmen zur Sicherstellung der Strassenkapazitäten für den motorisierten Individualverkehr», dazu soll mindestens die Hälfte der geplanten Investitionen von ca. 450 Mio. CHF in den Ausbau und die Optimierung des Verkehrsträgers Strasse fliessen. Die *SVP Aargau* fordert zudem eine Überprüfung des GVK-Massnahmenfächers auf Notwendigkeit und Kosten sowie eine stärkere Ausrichtung der finanziellen Mittel auf den Ausbau und die Optimierung des Verkehrsträgers Strasse.

Ablehnung. Das GVK Raum Baden und Umgebung wurde mit den Menschen der Region entwickelt. In einem für eine kantonale Mobilitätsplanung bisher einzigartigen Prozess wurden in verschiedenen Gremien und Gefässen – Begleitgruppe, Mobilitätskonferenz, Online-Partizipation – die Interessengruppen, Institutionen, das Gewerbe, die Politik und die Bevölkerung eng eingebunden. Die Erkenntnisse aus der Partizipation flossen laufend in die Fachplanungen ein. Der Massnahmenfächer GVK 2040 ist darauf ausgerichtet, das heutige MIV-Aufkommen auch künftig zu bewältigen (Plafonierung). Der Autoverkehr wird mit dem GVK nicht verdrängt, sondern soll verlässlicher werden. Dagegen würde sich der Autoverkehr ohne GVK bis 2040 täglich deutlich länger stauen als heute. Die prozentuale Verteilung der Mittel ergibt sich aus den Massnahmen, die zur Erreichung der sieben Ziele des GVK als zweckmässig beurteilt wurden. Eine fixe Zuteilung von Investitionstranchen zu einzelnen Handlungsfeldern wäre nicht sachgerecht und würde sowohl dem gesamtverkehrlichen Ansatz wie auch den Ergebnissen der Partizipation widersprechen.

Die *SVP Aargau*, die *Jungfreisinnige Aargau*, die *Gemeinde Neuenhof*, die *Aargauische Industrie- und Handelskammer*, der *Aargauische Gewerbeverband*, *city.com Baden*, *baunaargau*, *Die Mitte Aargau*, *TCS Sektion Aargau*, *Aargauische Verkehrskonferenz* und *mehrere Private* kritisieren Massnahmen wie Tempo 30 auf Hauptverkehrsstrassen, Reduktion von Parkplätzen oder die Verpflichtung von Unternehmen zu betrieblichem Mobilitätsmanagement als Eingriffe in die Wirtschaftsfreiheit und Pflasterlipolitik sowie als Einschränkung für den motorisierten Individualverkehr und den Wirtschaftsverkehr. Anstelle solcher Massnahmen solle der notwendige Ausbau der Infrastruktur angepackt werden.

Kenntnisnahme. Mit dem GVK-Massnahmenfächer 2040 wird ein ausgewogenes, machbares Mobilitätsangebot in fünf Handlungsfeldern skizziert, das sich eignet, um die angestrebten Zielsetzungen in möglichst hohem Masse zu erreichen. Die verschiedenen Massnahmen werden nach dem Beschluss des Grossen Rates weiter konkretisiert. Dabei wird der rechtliche Rahmen eingehalten. Die möglichen Auswirkungen einzelner Massnahmen auf den Wirtschafts-, Gewerbe- und Lieferverkehr werden in den nachgelagerten Planungs- und Projektierungsschritten stufengerecht geprüft. Dies betrifft insbesondere Fragen zu Parkplatzangebot, Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen, Fahrbahnhaltstellen sowie Dosieranlagen. Dabei werden die Anforderungen an Erreichbarkeit, Verkehrssicherheit, Betriebsstabilität und Siedlungsverträglichkeit sorgfältig abgewogen. Zur "ZEL lang" werden nach Festsetzung im Richtplan bereits in der ersten Umsetzungsetappe Vertiefungen zum Thermal- und Grundwasser an die Hand genommen.

Mobilitätsmanagement (MM), Flächenstrategie und Priorisierung

GRÜNE Aargau fordert mehr Mittel für die Massnahmen im Handlungsfeld «Mobilitätsmanagement».

Kenntnisnahme. Die Finanzierung der einzelnen Massnahmen richtet sich in allen Handlungsfeldern nach den gültigen rechtlichen Bestimmungen und nach den verfügbaren finanziellen Mitteln von Kanton und Gemeinden.

Die *GLP Aargau* fordert eine verbindliche Flächenstrategie, einen klaren Zeitplan für die Umverteilung von Kapazitäten sowie eine Priorisierung im Budget zugunsten von Velomassnahmen sowie eine konsequente Bevorzugung des Umweltverbunds, um die gesteckten Ziele im Veloverkehr zu erreichen. Die *GLP Bezirk Baden* und der *VCS Aargau* begrüssen den Massnahmenfächer 2040. Das Handlungsfeld «Mobilitätsmanagement» soll mutig vorangetrieben werden, das Parkplatzangebot gerade in der Stadt Baden soll kontinuierlich reduziert werden.

Kenntnisnahme. Die weitere Priorisierung der Massnahmen erfolgt nach dem Beschluss des Grossen Rates durch die Umsetzungsorganisation, welche Kanton, Gemeinden und die Region gemeinsam entwickeln und welche sich voraussichtlich Ende 2026 konstituiert. Die Priorisierung sowie die Abstimmung mit den übrigen Verkehrsträgern sind in den nachgelagerten Planungsphasen stufengerecht zu konkretisieren. Bei Massnahmen in der Verantwortung von Stadt bzw. Gemeinden bleiben deren Entscheidungsprozesse und -kompetenzen gewahrt.

Die *SVP Bezirk Baden, pro ehrendingen* sowie *mehrere Private* fordern eine Dringlichkeitsplanung beziehungsweise zeitliche Priorisierung des Massnahmenfächers unter Einbezug der Grossprojekte beziehungsweise der optionalen Massnahmen.

Kenntnisnahme. Die prioritären Massnahmen sind als «Erste Umsetzungsetappe» in Kapitel 7.2.4 der Botschaft aufgeführt. Die weitere Priorisierung nach dem Beschluss des Grossen Rates wird durch die Umsetzungsorganisation wahrgenommen, die Kanton, Gemeinden und Regionalplanungsverbände aktuell entwickeln und welche sich voraussichtlich Ende 2026 konstituiert. Die Schnittstellen zu Grossprojekten beziehungsweise optionalen Massnahmen werden mitberücksichtigt.

Brückenkopf Ost, Verkehrsmanagement und Knotenoptimierung

Die Gemeinden *Ehrendingen, Wettingen* und *Freienwil*, die *SVP Bezirk Baden, pro ehrendingen*, die *Aargauische Industrie und Handelskammer*, *bauenaargau*, *city.com baden*, der *Aargauische Gewerbeverband*, die *Aargauische Verkehrskonferenz*, der *TCS Sektion Aargau*, der *Quartierverein Langenstein-Altenburg*, die *PostAuto AG*, sowie *mehrere Private* fordern, dass für den Brückenkopf Ost möglichst umgehend weitergehende Massnahmen entwickelt und danach zeitnah umgesetzt werden. Genannt werden kurzfristige Massnahmen, Verkehrsmanagement, Busbevorzugung sowie langfristige Massnahmen wie Tunnel- oder kreuzungsfreie Lösungen.

Kenntnisnahme. Das GVK definiert eine erste Umsetzungsetappe, welche umgehend nach der Zustimmung des Grossen Rates umgesetzt werden soll. Dazu zählen unter anderem die Umsetzung von kurzfristigen Massnahmen am Brückenkopf Ost (SB04). Die vertiefte Umsetzungsplanung ist die zentrale Aufgabe der Umsetzungsorganisation ab 2027, welche zurzeit aufgebaut wird. Die zweckmässigen mittel- bis langfristigen Optimierungen am Brückenkopf Ost (SB05) werden basierend auf den bisher gewonnenen Erkenntnissen nach dem Beschluss des Grossen Rates ab 2027 in einer Testplanung konkretisiert und nach Abschluss in den Massnahmenfächer GVK 2040 überführt werden. Die kurzfristigen Massnahmen (SB04) können aufgrund der Erkenntnisse im Erarbeitungsprozess unabhängig umgesetzt werden und sind kompatibel mit späteren mittel- bis langfristigen Optimierungen.

<i>Mehrere Private</i> fordern, auf kurzfristige Massnahmen am Brückenkopf Ost zu verzichten und an deren Stelle direkt eine grosse Massnahme (v.a. MIV-Unterführung in Nord-Süd-Richtung) zu realisieren. Die <i>Gemeinde Neuenhof</i> und <i>mehrere Private</i> lehnen eine Untertunnelung des Brückenkopfs Ost in Nord-Süd-Richtung ab, weil sie dadurch eine Überlastung des Autobahnanschlusses Neuenhof befürchten.	Kenntnisnahme. Die Situation am Brückenkopf Ost ist räumlich und verkehrlich sehr anspruchsvoll, weshalb die Optimierung in Etappen erfolgen soll. Mit den Massnahmen im kurzfristigen Zeithorizont (SB04) soll bereits vor 2040 mehr Kapazität für den öV sowie den Veloverkehr im bestehenden Strassenraum geschaffen werden. Mittel- bis langfristig bestehen verschiedene Optionen für Massnahmen, unter anderem eine MIV-Unterführung des Brückenkopfs in Nord-Süd-Richtung. Die Vor- und Nachteile dieser und weiterer Optionen konnte im Rahmen des GVK nicht abschliessend geklärt werden. Dazu soll nach Beschluss des Grossen Rats zum GVK eine Testplanung gestartet werden.
Die <i>Gemeinde Tägerig</i> begrüsst die Priorisierung der Massnahme Verkehrsmanagement (SB01), insbesondere zur Stabilisierung des Verkehrsflusses in den Zentren und zur Verhinderung von Schleichverkehr durch die Dörfer. Es sei sicherzustellen, dass diese angestrebte Wirkung auch wirklich erreicht wird.	Kenntnisnahme. Mit dem geplanten Wirkungscontrolling GVK soll für die Erweiterung Verkehrsmanagement (SB01) wie für alle Massnahmen anhand Kriterien beziehungsweise Messgrössen überprüft werden, wie gut die sieben Ziele des GVK erreicht werden. Dazu gehört die siedlungsverträgliche Abwicklung des Verkehrs, unter anderem indem Schleichverkehr vermieden wird.
Die <i>SP Wettingen</i> und der <i>Quartierverein Langenstein-Altenburg (Wettingen)</i> begrüssen die vorgeschlagenen Massnahmen in Wettingen, insbesondere die neue Busachse am Bahnhof Wettingen. Das Einbahnregime am Brückenkopf Ost sehen sie grundsätzlich positiv, befürchten aber mehr Schleichverkehr und Behinderungen des öV.	Kenntnisnahme. Die kurzfristigen Massnahmen am Brückenkopf Ost (Einbahnregime) sollen unter anderem dazu beitragen, den heutigen Schleichverkehr durch die Schartenstrasse zu reduzieren. Bei der weiteren Ausarbeitung der Massnahme ist zu prüfen und nachzuweisen, dass nicht an anderen Orten Schleichverkehr erzeugt wird.
Fuss- und Veloverkehr (FVV) sowie Strassenraum	
<i>Pro Velo Region Baden</i>, <i>Grüne Windisch</i>, der <i>Quartierverein Langenstein-Altenburg</i>, die <i>Gemeinde Spreitenbach</i> sowie <i>mehrere Private</i> fordern eigenständige, grössere Velomassnahmen, um den Veloverkehr zu stärken. Genannt werden sichere und durchgängige Velorouten, Bevorzugung an Knoten, Velostreifen, sichere Schulwege, Querungen und grössere Velomassnahmen.	Kenntnisnahme. Der Massnahmenfächer des Handlungsfeldes Fuss- und Veloverkehr umfasst auch grössere eigenständige Velomassnahmen (z.B. Velovorzugsrouten mit prioritärer Veloführung, Velounterführung Bahnhof Wettingen oder Querung Neuenhoferstrasse). Diese werden in den nächsten Jahren weiter konkretisiert.
<i>pro ehrendingen</i> und <i>mehrere Private</i> fordern den standardgemässen Ausbau der Veloverbindung Hochbrücke-Ennetbaden-Ehrendingen-Tiefenwaag. Die <i>SP Obersiggenthal</i> vermisst eine Velo-Massnahme entlang des Kirchwegs und regt eine bessere Veloführung über die Brown-Boveri-Strasse zum Bahnhof Baden an.	Kenntnisnahme. Die Hinweise werden bei der weiteren Ausarbeitung der Massnahme berücksichtigt, dabei sind bei Bedarf auch kleinere Ergänzungen oder Erweiterungen von Massnahmen möglich. Der Massnahmenfächer im Handlungsfeld Fuss- und Veloverkehr beinhaltet den Ausbau der kantonalen Velorouten gemäss Standards. Der Zeitpunkt der Realisierung richtet sich dabei nach verschiedenen

	Faktoren, u.a. Defizitschwere, Kosten, Erhaltungsmanagement. Verbesserungen der Veloführung werden bei der weiteren Ausarbeitung der Massnahmen berücksichtigt. Dabei ist im Einzelfall zu prüfen, in welchem Umfang ein standardgemässer Ausbau unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse, der verfügbaren Strassenräume und der weiteren verkehrlichen Anforderungen möglich ist.
Die <i>IG Limmatmobil</i> ist skeptisch, ob siedlungsverträgliche Kantonsstrassen möglich sind. Attraktivere Fuss- und Veloverbindungen sollen primär abseits der Kantonsstrassen geschaffen und der motorisierte Individualverkehr soll dadurch nicht behindert werden.	Kenntnisnahme. Der Kanton Aargau hat sich bereits vor dem GVK in seinem Richtplan verpflichtet, Kantonsstrassen siedlungsverträglich zu gestalten. Mit den Massnahmen im Handlungsfeld Stadt- und Freiraum setzt er diese Bemühungen im Raum Baden und Umgebung fort. Im GVK-Velonetz wurde situativ entschieden, ob Haupttrouten des Veloverkehrs (kantonale Veloverbindungen) auf oder abseits der Kantonsstrassen geführt werden. Wo Velomassnahmen auf Kantonsstrassen nötig sind, reduzieren diese in der Regel Konflikte mit dem motorisierten Individualverkehr und führen nicht zu neuen Störungen.
<i>Pro Velo Region Baden</i> begrüsst die vorgeschlagenen Massnahmen zugunsten des Veloverkehrs mehrheitlich. Der Fokus soll aber weniger auf den Vorzugsrouten liegen, diese müssen auch nicht zwingend die Bahnhöfe anschliessen. Am Bahnhof Wettingen soll anstelle einer neuen Bus- und Veloquerung die bestehende Velounterführung «Kloster» aufgewertet werden. Explizit begrüsst wird die Anhebung der Radstreifen über die Hochbrücke im Rahmen der kurzfristigen Optimierung Brückenkopf Ost.	Kenntnisnahme. Das definierte regionale Velonetz baut auf dem heutigen kantonalen Netz auf. Es gliedert sich in drei Kategorien, die einander ergänzen. Der Anschluss an Bahnhöfe ist dabei im Sinne der kombinierten Mobilität sehr wichtig. Am Bahnhof Wettingen sollen die Busse mit einer neuen Gleisquerung künftig direkter und zuverlässiger geführt werden. Um Synergien zu nutzen, soll diese Querung nach Möglichkeit auch Teil der Velovorzugsroute sein. Damit würde die Gleisquerung für diese wichtige Route deutlich attraktiver. Die genaue Ausgestaltung und das Verhältnis zur bestehenden Velounterführung werden im Anschluss an die Festsetzung konkretisiert.
<i>Mehrere Private</i> fordern, dass der Strassenraum innerorts stärker zu Gunsten flächensparender Verkehrsmittel (öV sowie Fuss- und Veloverkehr) aufgeteilt wird und dass der Autoverkehr stärker reguliert, beziehungsweise eingeschränkt wird.	Kenntnisnahme. Gemäss Ziel «Flächensparende Mobilität» soll der Autoverkehr in der Summe gegenüber 2019 nicht zunehmen (Plafonierung). Das bedeutet, dass die bestehenden Kapazitäten für den Autoverkehr weitgehend erhalten bleiben müssen, eine stärkere Einschränkung ist deshalb nicht möglich.
Die <i>EVP Aargau</i> regt ergänzend an, die Veloverbindung vom Bahnhof Wettingen über die Eisenbahnbrücke in den Ländliweg in Baden ganzjährig nutzbar zu machen, beispielsweise durch Winterdienst beziehungsweise geeignete Massnahmen gegen Vereisung.	Kenntnisnahme. Der Hinweis wird bei der weiteren Ausarbeitung der Massnahme berücksichtigt. Die Eisenbahnbrücke über die Limmat zwischen Wettingen und Baden wird mit dem GVK-Beschluss als Velovorzugsroute in das kantonale Velonetz aufgenommen.

Öffentlicher Verkehr (öV), Busnetz und Verkehrsdrehscheiben

<i>pro ehrendingen, Postauto AG</i> sowie <i>mehrere Private</i> unterstützen attraktive MIV-/öV-Drehscheiben an den Bahnhöfen Siggenthal Station und Niederweningen inkl. attraktivem P+R sowie Einkaufsmöglichkeiten. Die <i>SP Wettingen</i> fordert eine hohe Priorität der öV-Priorisierung im Hinblick auf bessere öV-Drehscheiben.	Kenntnisnahme. Die genaue Ausgestaltung der Drehscheiben ist in der weiteren Projektierung zu konkretisieren. Wo das erforderlich ist, wird im Umfeld der Drehscheiben ebenso wie an anderen neuralgischen Stellen der Region eine öV-Priorisierung im Sinne des Massnahmenblatts «Busbevorzugung öV-Hauptkorridore» (BB05) vorgesehen.
Die <i>IG LimmatMobil</i> unterstützt den Ausbau des Bus- und Bahnangebots, fordert aber darüber hinaus eine noch deutlichere Steigerung der Qualität von Bahnhöfen als Verkehrsdrehscheiben, auch ausserhalb des Perimeters (Vorbild Mellingen Heitersberg).	Kenntnisnahme. Für die Bahnhöfe Baden, Turgi und Wettingen sind im GVK verschiedene Massnahmen vorgesehen. Die Weiterentwicklung von Bahnhöfen ausserhalb des Perimeters erfolgt unter Federführung des Kantons, Wechselwirkungen zum GVK Raum Baden und Umgebung werden, sofern relevant, berücksichtigt. Dabei sind eine hohe Umsteigequalität, kurze Wege, attraktive P+R- und Veloparkierungsangebote, eine gute Einbindung in das Bus-, Fuss- und Velonetz sowie ergänzende Nutzungen wie Versorgungs- oder Einkaufsmöglichkeiten stufengerecht zu prüfen.
Die <i>SP Aargau</i>, die <i>PostAuto AG</i>, die Gemeinden <i>Spreitenbach</i>, <i>Neuenhof</i> und <i>Tägerig</i> sowie <i>mehrere Private</i> betonen die Bedeutung von stabilen Busachsen, besseren Anschlüssen, tangentialen Busverbindungen und der Stärkung der Verkehrsdrehscheiben. Die <i>Gemeinde Gebenstorf</i> und <i>mehrere Private</i> machen konkrete Vorschläge für Ausbauten von einzelnen Busangeboten.	Kenntnisnahme. Die Weiterentwicklung des Busnetzes ist wesentlich, um die geforderte Kapazität im öffentlichen Verkehr (öV) und einen Attraktivitätssprung zu erreichen. Im Rahmen der ersten Umsetzungs-etappe soll dazu die Weiterentwicklung Busnetz (Angebotskonzept Bus) vertieft werden. Die konkreten Vorschläge zu Ausbauten von einzelnen Busangeboten werden in der Erarbeitung geprüft.
Die <i>Gemeinde Wettingen</i> fordert, die Aufwertung der Verkehrsdrehscheibe Wettingen und die Busbevorzugung zeitnah zu vertiefen, damit die mit STEP 2035 vorgesehenen zusätzlichen Bahnangebote besser genutzt werden und der Bahnhof Baden entlastet wird.	Kenntnisnahme. Der Hinweis wird bei der Umsetzungsplanung berücksichtigt.
Das <i>Startup Regiobahn Aargau Ost</i> und die <i>IG LimmatMobil</i> bemängeln die fehlende langfristige Bahnstrategie. Das GVK denke zu stark innerhalb der Stadtgrenzen, zu wenig netzbezogen beziehungsweise regional und setze zudem einseitig auf Bus-, Velo- und lokale Massnahmen. Für das <i>Startup Regiobahn Aargau Ost</i> greift die Analyse zu kurz, weil Ausbauten des Schienennetzes mit regionaler und überregionaler Wirkung nicht einbezogen werden. Es fehle eine kapazitätsstarke Ergänzung im Bahnverkehr mit regionaler und überregionaler Vernetzung; dadurch würden strukturelle Entlastungen der Hauptachsen, insbesondere Bruggerstrasse und Mellingerstrasse, nicht ausreichend erreicht.	Kenntnisnahme. Dem GVK liegt der geplante Ausbau des Bahnverkehrs im Rahmen des STEP-Ausbauschritts 2035 – Stand Bundesbeschluss 2019 – zugrunde. Zuständig für den Ausbausschritt ist der Bund. Der dabei angedachte Angebotsausbau im Bahnangebot wurde bei der Entwicklung des öV-Angebotskonzeptes und der Massnahmen im Handlungsfeld Bahn und Bus zugrunde gelegt. Die Planungen zeigen, dass mit den vorgeschlagenen Ausbauten des regionalen Busnetzes eine deutliche Attraktivitätssteigerung und damit ein höherer öV-Anteil möglich sind.

Weiteres	
Der <i>Kanton Zürich</i> fordert, in der Abbildung im Gesamtbericht zum GVK Raum Baden und Umgebung zu den MIV-/öV-Drehscheiben auf die Darstellung der Zubringer des motorisierten Individualverkehrs aus Wehn- und Furtal zu den Standorten Niederweningen und Wettingen Ost zu verzichten.	Kenntnisnahme. Die möglichen MIV-/öV-Drehscheiben Niederweningen und Wettingen Ost liegen an der Schnittstelle zum Kanton Zürich. Die beiden Standorte wurden primär als intermodale Umsteigepunkte Richtung Regionalzentrum Baden konzipiert. Die daraus erforderliche Koordination mit den Bedürfnissen des Kantons Zürich – unter anderem die Präzisierung der Einzugsgebiete – werden in den nächsten Planungsschritten konkretisiert.
<i>ZurzibietRegio</i> sowie die <i>Gemeinden Böttstein und Koblenz</i> fordern angesichts der sich ändernden Ausgangslage in Wettingen Ost (möglicher Standort Hitachi mit 3'300 Beschäftigten) eine Überprüfung und gegebenenfalls Validierung des Massnahmenfächers. Diese Validierung soll auch die bisherigen Überlegungen und Entscheide zu ZEL lang beziehungsweise ZEL lang+ mitumfassen.	Kenntnisnahme. Veränderungen der Ausgangslage werden im Rahmen des Monitorings und der weiteren Umsetzungsplanung berücksichtigt. Die öV-Erschliessung im Zusammenhang mit der möglichen Ansiedlung von Hitachi wird im separaten Richtplanverfahren Trägerhardächer vertieft. Allfällige Wechselwirkungen mit dem GVK Raum Baden und Umgebung werden dabei berücksichtigt.
Der <i>Bauernverband Aargau</i> fordert, dass Fruchtfolgeflächen und Kulturland konsequent geschützt werden. Der Flächenverbrauch durch Massnahmen ist zu reduzieren und die betroffenen Landwirte und -eigentümer sind frühzeitig und verbindlich einzubeziehen.	Kenntnisnahme. Gemäss einer groben Bilanzierung werden bei Realisierung des Massnahmenfächers GVK 2040 rund 2 ha FFF dauerhaft verbraucht, was gemessen an Umfang und Wirkung der Massnahmen als verhältnismässig beurteilt wird. Mit der ZEL lang+ würde der Verbrauch um weitere 0.9 ha steigen. Die Beanspruchung von FFF ist bei der weiteren Projektierung sofern möglich zu minimieren und nach Möglichkeit zu kompensieren, bevorzugt über Direktumlagerungsverfahren. Landwirte und -eigentümer werden über die üblichen Verfahren einbezogen.

2.2.3 Frage 3, Langfristige Optionen

Ist es nachvollziehbar, dass Raum für mögliche langfristige Verkehrslösungen (öV-Hauptkorridore und eine Strassennetzergänzung ZEL lang) im Richtplan gesichert wird?

Der Umgang mit den langfristigen Optionen, namentlich den öV-Hauptkorridoren und der ZEL lang, wird von den Teilnehmenden differenziert beurteilt. Dies betrifft insbesondere das Verhältnis zwischen den öV-Hauptkorridoren, der ZEL lang und der ZEL lang+. Während viele Teilnehmende eine stärkere Berücksichtigung beziehungsweise Festsetzung der Umfahrung Untersiggenthal als «ZEL lang+» im Richtplan verlangen, stellen einige die ZEL lang grundsätzlich zur Diskussion und lehnen den Bau oder zumindest die Festsetzung ab. Auch bei den öV-Hauptkorridoren bestehen unterschiedliche Einschätzungen: Teilweise wird deren zeitnahe Festsetzung ausdrücklich unterstützt, während in anderen Eingaben einzelne Korridore oder Linienführungen hinterfragt oder zur Überprüfung vorgeschlagen werden.

Als «völlig einverstanden / völlig nachvollziehbar» beurteilen den Umgang mit den langfristigen Optionen das ASTRA, mehrere Kantonalparteien (*SVP, FDP.Die Liberalen, Die Mitte*), acht Gemeinden (*Fislisbach, Freienwil, Neuenhof, Spreitenbach, Stetten, Ehrendingen, Künten, Tägerig*), vier Regionalplanungsverbände (*aargauSüd regio, Baden Regio, Mutschellen-Reusstal Kelleramt, Zürcher Planungsgruppe Limmattal*), die lokale Partei *FDP Obersiggenthal*, sechs Verbände und Organisationen

(Aargauische Verkehrskonferenz, Aargauischer Gewerbeverband, bauenaargau, city com baden, IG Ostumfahrung Suhr, TCS Sektion Aargau), die beiden Transportunternehmen (PostAuto AG, RVBW AG) sowie 43 Private.

Als «eher einverstanden / eher nachvollziehbar» beurteilen den Umgang mit den langfristigen Optionen mehrere Kantonalparteien (SP, GRÜNE, EVP, Jungfreisinnige), 18 Gemeinden (Baden, Böttstein, Brugg, Döttingen, Fisibach, Full-Reuenthal, Gebenstorf, Koblenz, Leibstadt, Mandach, Mellikon, Schneisingen, Siglistorf, Tegerfelden, Untersiggenthal, Wettingen, Windisch und Zurzach), die beiden Regionalplanungsverbände Brugg Regio und ZurzibietRegio, verschiedene lokale und regionale Parteien (SP Obersiggenthal, SP Wettingen, SVP Bezirk Baden), fünf Verbände und Organisationen (Bauernverband Aargau, Quartiervereine Klosterzelg-Reutenen und Langenstein-Altenburg, VCS Aargau, Wirtschaftsforum Zurzibiet) sowie 17 Private.

Als «eher dagegen / eher nicht nachvollziehbar» beurteilen den Umgang mit den langfristigen Optionen die GLP Aargau, die Gemeinde Villigen, zwei lokale und regionale Parteien (Grüne Windisch, Team Baden) sowie pro ehrendingen und 11 Private.

Als «völlig dagegen / nicht nachvollziehbar» beurteilen den Umgang mit den langfristigen Optionen aus unterschiedlichen Gründen mehrere lokale und regionale Parteien (Die Mitte Baden, GLP Bezirk Baden, SP Bezirk Brugg), fünf Verbände und Organisationen (Aargauische Industrie- und Handelskammer, IG LimmatMobil, IG OASAR, IG OSN, STARTUP Regiobahn Aargau Ost) sowie 25 Private.

Stimmungsbild zu den langfristigen Optionen (ohne Privatpersonen)

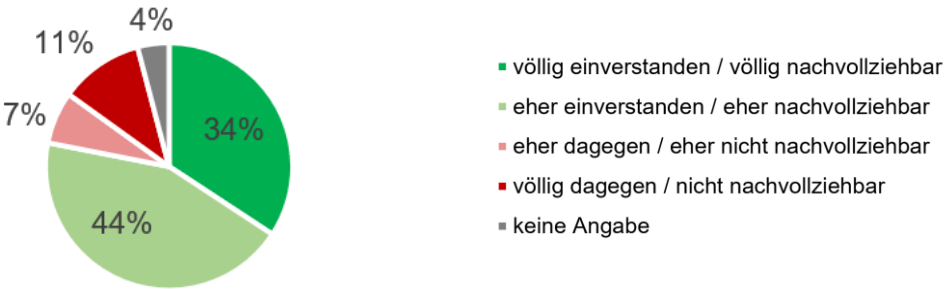


Abbildung 3 Relative Verteilung der Eingaben zu den langfristigen Optionen

Die nachfolgende Tabelle fasst die wesentlichen Anträge und Hinweise zu den langfristigen Optionen öV-Hauptkorridore und ZEL lang bzw. ZEL lang+ zusammen und zeigt deren Art der Berücksichtigung im GVK-Dossier für die Richtplananpassung auf.

Anträge und Hinweise	Beantwortung / Art der Berücksichtigung
ZEL lang; strengere Kriterien vor Projektierung, Vorbehalte / Ablehnung Festsetzung ZEL lang+	
ZurzibietRegio, mehrere Zurzibieter Gemeinden, die FDP Obersiggenthal, bauenaargau, die Gemeinde Villigen, die Aargauische Verkehrskonferenz, die Verkehrskommission Ehrendingen, das Wirtschaftsforum Zurzibiet sowie viele Private befürchten, dass die ZEL lang beziehungsweise ZEL lang+ mit den vorgesehenen Kriterien zu spät oder gar nicht realisiert werden kann.	Kenntnisnahme. Gestützt auf die fachlichen Erkenntnisse wird die Variante «ZEL lang+» ausserhalb des «GVK-Massnahmenfächers 2040» als mögliche langfristige Ergänzung weiterverfolgt. Die konkrete Projektierung soll dann erfolgen, wenn die geplante Umsetzungs- und Wirkungskontrolle zu den GVK-Massnahmen bis 2040 einen Bedarf dafür aufzeigt. Ein Gremium der Umsetzungsorganisation mit Vertretenden der GVK-Gemeinden, der Repla Baden Regio, der ZurzibietRegio und des Kantons sollen in den nächsten Jahren die Umsetzung und Wirkungen

	überwachen und bei Bedarf den Antrag für die Auslösung der Projektierung an den Regierungsrat stellen. Dabei wendet sie die von der Behördendelegation definierten allgemeinen Regeln an.
Die <i>Gemeinde Böttstein</i> , die <i>Gemeinde Koblenz</i> , <i>ZurziebietRegio</i> , der <i>TCS Sektion Aargau</i> , die <i>Aargauische Verkehrskonferenz</i> , die <i>IG OSN</i> und <i>viele Private</i> fordern verbindliche Kriterien für die Aufnahme von Projektierungsarbeiten für die ZEL. Unter anderem werden ein messbares, räumlich konkretes und periodisch überprüfbares Umsetzungs- und Wirkungscontrolling sowie klare Auslösebedingungen verlangt (max. 25'000 Fz/d auf der Ortsdurchfahrt in Obersiggenthal). Die Kriterien sollen 2-jährlich überprüft werden.	Kenntnisnahme: Der Entscheid, ob eine ZEL lang realisiert werden soll, wird in einigen Jahren als politische Güterabwägung gefällt. Er soll sich auf fachliche Überlegungen abstützen, die auf den Erkenntnissen aus der Erarbeitung des GVK aufbauen. Deshalb sollen die zukünftigen Beschlussgremien die Kriterien und Zielwerte auf Basis der Erwägungen in der Botschaft beziehungsweise der Beilage 3 anwenden. Die politische Entscheidungskompetenz bleibt gewahrt. Die Kriterien zur Projektierung ZEL werden im Rahmen des Umsetzungs- und Wirkungscontrollings durch die Umsetzungsorganisation periodisch erhoben. Der genaue Rhythmus ist noch offen, dürfte aber im Bereich von 2 bis 4 Jahren liegen.
Die <i>Gemeinde Villigen</i> , die <i>Aargauische Verkehrskonferenz</i> , die <i>FDP Obersiggenthal</i> , die <i>Verkehrskommission Ehrendingen</i> , das <i>Wirtschaftsforum Zurziebiet</i> und <i>viele Private</i> fordern, dass mit der Planung von Strassenausbauten umgehend beziehungsweise gleichzeitig mit den übrigen Massnahmen begonnen wird. Die <i>GLP Bezirk Baden</i> sowie <i>viele Private</i> fordern den umgehenden Start der Projektierungsarbeiten der ZEL lang+, sobald die tägliche Belastung (DTV) der Landstrasse in Siggenthal den Wert von 25'000 Fahrzeugen pro Tag überschreitet. Die <i>SVP Bezirk Baden</i> fordert, dass die geologischen Abklärungen für die ZEL lang zeitnah in Auftrag gegeben werden.	Kenntnisnahme. Im Hinblick auf eine mögliche Projektierung der "ZEL lang" sollen nach Festsetzung im Richtplan in der ersten Umsetzungsetappe erste Vertiefungen zum Thermal- und Grundwasser an die Hand genommen werden. Damit werden Vorarbeiten geleistet, um die Variante "ZEL lang+" ausserhalb des "GVK-Massnahmenfächers 2040" und somit als mögliche langfristige Ergänzung weiterzuverfolgen. Die konkrete Projektierung soll dann erfolgen, wenn die geplante Umsetzungs- und Wirkungskontrolle zu den GVK-Massnahmen bis 2040 einen Bedarf dafür aufzeigt. Ein einzelner Grenzwert würde dabei der Komplexität nicht gerecht, vielmehr sollen – auch angesichts des sehr grossen Investitionsvolumens – verschiedene Kriterien in einer fachlich-politischen Güterabwägung herangezogen werden.
Die <i>SVP Aargau</i> , die <i>FDP.Die Liberalen Aargau</i> , die <i>SVP Bezirk Baden</i> , die <i>Gemeinde Untersiggenthal</i> , die <i>IG OSN</i> , der <i>TCS Sektion Aargau</i> , die <i>Aargauische Verkehrskonferenz</i> sowie <i>viele Private</i> fordern die Festsetzung der Umfahrung Untersiggenthal (ZEL lang+), da die ZEL lang ohne Umfahrung Untersiggenthal aus ihrer Sicht keine ausreichende Entlastungswirkung erzielt.	Ablehnung. Die Umfahrung Untersiggenthal verbleibt vorerst auf der Stufe Zwischenergebnis im Richtplan. Ein Bedarf für eine Umfahrung Untersiggenthal würde erst durch die "ZEL lang" ausgelöst werden, weshalb eine Festsetzung zum jetzigen Zeitpunkt nicht notwendig ist. Die Option bleibt raumplanerisch gesichert und wird bei entsprechendem Nachweis im Rahmen der weiteren Projektierung und Wirkungskontrolle geprüft. Zeigt sich dabei ein ausgewiesener Bedarf, kann die Umfahrung Untersiggenthal in einem späteren Richtplanverfahren weiter konkretisiert und zur Festsetzung gebracht werden.

<i>Mehrere Private</i> befürchten, dass die Ortsdurchfahrt Untersiggenthal ohne frühzeitige Klärung der Umfahrung Untersiggenthal (ZEL lang+) zweimal umgebaut werden müsste.	Kenntnisnahme. Mit der Massnahme Umgestaltung Landstrasse Untersiggenthal (SF13) wird eine siedlungsverträglichere Gestaltung der Ortsdurchfahrt angestrebt. Eine solche Aufwertung wäre auch nach einer späteren Belastungsreduktion durch die «ZEL lang+» weiterhin richtig. Allenfalls weitergehend flankierende Massnahmen zur Umfahrung Untersiggenthal würden die bereits früher umgesetzten Umgestaltung nur punktuell ergänzen.
<i>Die GLP Aargau, die Grünen Windisch und das Team Baden</i> fordern strengere beziehungsweise verbindlichere Kriterien für die ZEL, insbesondere im Hinblick auf das Umsetzungscontrolling, die Wirkungsbeurteilung sowie eine fachliche Güterabwägung. Die <i>GLP Aargau</i> verlangt zudem vollständige und transparente Beurteilungen von Klimaverträglichkeit und Kosten-Nutzen-Verhältnis, bevor mit der Projektierung der ZEL begonnen wird.	Kenntnisnahme. Eine Strassennetzergänzung ist eine Option, welche in Betracht zu ziehen ist, falls die vorgesehenen Massnahmen des GVK-Massnahmenfächers 2040 weitgehend umgesetzt sind, die Ziele aber nicht im erwarteten Masse erreicht werden. Die konkrete Projektierung der ZEL lang soll erst ausgelöst werden, wenn die geplante Umsetzungs- und Wirkungskontrolle einen entsprechenden Bedarf aufzeigt. Dazu wurden allgemeine Regeln aufgestellt, die den Handlungsbedarf in Richtung ZEL lang unter Berücksichtigung der Umsetzung und erwarteten Wirkungen ausweisen. Angesichts des sehr grossen Investitionsvolumens soll kein einzelner Grenzwert ausschlaggebend sein. Vielmehr sollen verschiedene Kriterien in einer fachlich-politischen Güterabwägung herangezogen werden.
<i>Brugg Regio</i> und die <i>Gemeinde Windisch</i> sehen in der vorübergehenden Sistierung der ZEL Baden Risiken. Die nötigen Massnahmen (z.B. «weiche» Begleitmassnahmen Velo und Strassenraum) im Raum Brugg / Windisch sind schnell voranzutreiben, um dort eine Mehrbelastung zu vermeiden.	Kenntnisnahme. Die nötigen Massnahmen zu Velo und Strassenraum im Raum Brugg / Windisch werden im separaten Verfahren GVK Raum Brugg / Windisch unabhängig vorangetrieben, die Schnittstellen zum Raum Baden und Umgebung werden dabei berücksichtigt.
Die <i>SVP Aargau</i> kritisiert die Entlassung bisheriger Richtplaneinträge (ZEL kurz, Umfahrung Baden West) und verlangt eine stärkere Ausrichtung der Investitionen auf Strassennetzergänzungen.	Kenntnisnahme. Die Vertiefungen im Rahmen des GVK haben gezeigt, dass nur diejenigen Strassennetzergänzungen im Sinne der Ziele des GVK sind, die die besonders stark belasteten Ortsdurchfahrten in Nussbaumen und Baden sowie die kritischen Kreuzungen (v.a. Brückenkopf Ost) substantiell entlasten. Das trifft auf die erwähnten Richtplaneinträge nicht zu, weshalb deren Entlassung aus dem Richtplan beantragt wird.
öV-Hauptkorridore; Zustimmung / Sicherung öV-Hauptkorridore, Linienführung Neuenhof / Wettingen / Tägi	
Die <i>Stadt Baden, Die Mitte Baden, das Startup Regiobahn Aargau Ost, die IG LimmatMobil, sowie mehrere Private</i> fordern die Aufnahme der Anbindung des Nationalbahntrassees an den Bahnhof Baden mit Tunnel oder via Schulhausplatz im Richtplan (gem.	Zustimmung. Die Anbindung des Nationalbahntrassees via Sonnmatttunnel oder Schulhausplatz an den Bahnhof Baden ist im Gesamtbericht (Beilage 2, Kap. 4.9.3) bereits angedeutet, wurde aber im Botschaftsentwurf zu wenig deutlich dargestellt. Die Verbindung soll gem. Richtplansynopse (Beilage 1 zum Anhö-

Massnahmenblatt BB10). Teilweise wird zudem verlangt, Bahnhofareale über das engere Planungsgebiet hinaus zu betrachten.	rungsbericht) analog zu den übrigen öV-Hauptkorridoren im Richtplan auf Stufe Zwischenergebnis eingetragen werden. Eine entsprechende kartografische Präzisierung und textliche Ergänzung wird sowohl in die Anhörungsbotschaft als auch in die Richtplansynopse aufgenommen.
Die <i>GLP Aargau</i> fordert, ein Tram auf der Mitteldistanz weiter zu thematisieren, gerade im Zusammenhang mit einer möglichen Ansiedlung von Hitachi in Wettingen. Der <i>VCS Aargau</i> begrüsst die Verankerung der öV-Hauptkorridore im Richtplan und unterstützt den Ausbau und die Priorisierung des Busverkehrs. Aus seiner Sicht können einzelne Korridore auch im Busbetrieb weiterentwickelt werden, um eine schnellere und einfachere Umsetzung zu ermöglichen.	Kenntnisnahme. Die öV-Erschliessung im Zusammenhang mit der möglichen Ansiedlung von Hitachi wird im separaten Richtplanverfahren Tägerhardacher untersucht. Die konkrete Linienführung und Verknüpfung der öV-Hauptkorridore ist in den nachgelagerten Planungsphasen weiter zu vertiefen. Die öV-Hauptkorridore können auch im Busbetrieb weiterentwickelt werden. Langfristige Optionen für einen späteren Systemwechsel bleiben damit weiterhin offen.
Die <i>Gemeinde Neuenhof</i> befürwortet die Trasseesicherung für einen öV-Hauptkorridor von Killwangen durch Neuenhof zum Bahnhof Wettingen, lehnt jedoch die bisherige Variante via Limmatstrasse und Tägerhard ab. Die <i>IG LimmatMobil</i> beantragt eine Führung des öV-Hauptkorridors über den Bahnhof Neuenhof und das Einkaufszentrum Tägi statt über die Untere Geisswies. Die <i>SVP Aargau</i> erachtet den öV-Hauptkorridor von Neuenhof über Wettingen Bahnhof nach Baden grundsätzlich als sinnvoll, hinterfragt jedoch die Linienführung über die Seestrasse Richtung Wettingen Tägerhard und verlangt deren Revision zugunsten einer stärkeren Ausrichtung auf den Bahnhof Wettingen.	Kenntnisnahme. Mögliche beziehungsweise sinnvolle öV-Hauptkorridore wurden in einer koordinierten raum- und verkehrsplanerischen Korridorstudie untersucht. Die Standortgemeinden wurden intensiv einbezogen und haben sich für die in der Botschaft vorgeschlagenen Trasseesicherungen ausgesprochen. Im Korridor Baden–Killwangen steht aufgrund des Erschliessungspotenzials die Führung gemäss Zwischenergebnis im Vordergrund. Die Aufnahme im Richtplan dient der langfristigen Korridorsicherung und bedeutet noch keinen Realisierungsentscheid. Zeigt sich zu einem späteren Zeitpunkt ein ausgewiesener Bedarf, können öV-Hauptkorridore in einem neuen Richtplanverfahren weiter konkretisiert und zur Festsetzung gebracht werden.
Die <i>FDP</i> , die <i>Liberalen Aargau</i> , die <i>SVP Bezirk Baden</i> , die <i>Mitte Baden</i> , die <i>IG LimmatMobil</i> , die <i>Aargauische Verkehrskonferenz</i> , der <i>TCS Sektion Aargau</i> , die <i>Gemeinde Neuenhof</i> sowie <i>mehrere Private</i> beurteilen einzelne öV-Hauptkorridore beziehungsweise eine Tramverlängerung kritisch oder lehnen ein Tram als Verlängerung der Limmattalbahn sowie andere Tramlinien in der Region ab. Teilweise wird verlangt, entsprechende Richtplaneinträge zu streichen.	Kenntnisnahme. Im Korridor Baden–Killwangen steht aufgrund des Erschliessungspotenzials die Führung gemäss Zwischenergebnis im Vordergrund. Die Aufnahme im Richtplan dient der langfristigen Korridorsicherung und bedeutet noch keinen Realisierungsentscheid. Die zu sichernden Trassees und die konkreten raumplanerischen Massnahmen für die Raumsicherung wurden mit den jeweiligen Standortgemeinden besprochen. Zum überwiegenden Teil reichen die bereits vorhandenen Baulinien aus. Zudem können die öV-Hauptkorridore auch im Busbetrieb weiterentwickelt werden
Weiteres	
Der <i>Bauernverband Aargau</i> lehnt eine Velovorzugsroute über das Siggenfeld ab und fordert die Führung gemäss Entscheid der Behördendelegation durch	Kenntnisnahme. Die Velovorzugsroute Baden-Brugg soll gemäss Dossier wie gefordert durch den Kapelerhof und nicht über das Siggenthalerfeld geführt

den Kappelerhof, um das Kulturland zu schonen. Aus demselben Grund fordert er einen unterirdischen Kreisel für den nördlichen Anschluss der ZEL lang.	werden. Das GVK ist ein Gesamtverkehrskonzept auf Richtplanstufe. Die konkrete Linienführung und Ausgestaltung der Massnahmen – also auch die genaue Ausgestaltung eines Anschlussknotens der ZEL lang – ist in nachgelagerten Planungsphasen zu vertiefen.
Die <i>IG LimmatMobil</i> fordert die Realisierung der S-Bahn-Haltestelle Tägerhard mit hoher Priorität. <i>SBB Immobilien</i> bezweifeln dagegen, ob eine neue S-Bahn-Station Tägerhard für die Erschliessung des Gebiets notwendig und betrieblich machbar ist; aus ihrer Sicht könnte eine Verknüpfung mit einem öV-Hauptkorridor vom Tägerhard zum Bahnhof Neuenhof geeigneter sein.	Kenntnisnahme. Die ÖV-Erschliessung im Zusammenhang mit der möglichen Ansiedlung von Hitachi wird im separaten Richtplanverfahren Tägerhardächer untersucht. Dazu gehört auch die Klärung des Bedarfs für eine S-Bahn-Station Tägerhard.
<i>Die Mitte Würenlingen</i> fordert die Festsetzung der Westumfahrung Siggenthal Station im kantonalen Richtplan und die unverzügliche Aufnahme der Projektierung.	Ablehnung. Die Westumfahrung Siggenthal Station wurde in einem separaten Planungsverfahren des Kantons unter Einbezug der Standortgemeinden und dem Regionalplanungsverband Zurzibiet vertieft, aber als Lösungsansatz verworfen. In einem gesamtverkehrlichen Kontext wird die Situation im Rahmen des Gesamtverkehrskonzept Raum Zurzibiet regelmässig beobachtet. Bei Handlungsbedarf werden die Planungsarbeiten wieder aufgenommen. Die Ortsdurchfahrt Siggenthal Station soll auf Basis der durchgeführten Vorstudie Siggenthal Station im Bestand optimiert werden, dies ist auch der Fokus im GVK Raum Zurzibiet.
Der <i>VCS Aargau</i> begrüsst den öV-Korridor Richtung Untersiggenthal, fordert jedoch eine Verlängerung bis Siggenthal Station und eine hohe Priorität der Fahrplanstabilität, insbesondere am Martinsberg-Felsen.	Ablehnung. Aufgrund der bisherigen fachlichen Abklärungen und politischen Diskussionen sollen die drei in der Botschaft beschriebenen Korridore als Zwischenergebnis im Richtplan aufgenommen werden. Bisher gibt es keine Erkenntnisse, aufgrund welcher verlängerte Korridore zielführend sein könnten. Im Rahmen eines späteren Festsetzungsverfahrens kann das aber nochmals überprüft werden.
Die <i>Gemeinde Ehrendingen</i> fordert, dass neben den Hauptrouten auch die Tangentiallinie Turgi–Niederweningen in den Richtplan aufgenommen wird.	Ablehnung. Die Tangentiallinie ist kein öV-Hauptkorridor, sondern eine Buslinie. Buslinien werden auf der Richtplan-Gesamtkarte nicht eingetragen. Auf der Teilkarte im Richtplankapitel M 4.2 werden Busachsen mit (hohem) Handlungsbedarf eingetragen, für welche gemäss Planungsgrundsatz B desselben Kapitels ausreichende Flächen für Ausbaumassnahmen (z.B. Busspuren) gesichert werden sollen. Entlang der Tangentiallinie besteht dieser Bedarf nicht. Die Tangentiallinie kann als Busangebot auch ohne Aufnahme in den Richtplan realisiert werden.

2.2.4 Frage 4, Umsetzung

Welche Herausforderungen oder Hindernisse sehen Sie bei der Umsetzung des GVK-Massnahmenfächers 2040?

Frage 4 wurde als offene Frage formuliert. Es standen keine standardisierten Antwortmöglichkeiten zur Auswahl, welche quantitativ ausgewertet werden können. Die Rückmeldungen werden nachfolgend thematisch zusammengefasst und gewürdigt.

Die nachfolgende Tabelle fasst die wesentlichen Anträge und Hinweise zur Umsetzung zusammen und zeigt deren Art der Berücksichtigung im GVK-Dossier für die Richtplananpassung auf.

Anträge und Hinweise	Beantwortung / Art der Berücksichtigung
Übergeordnete Umsetzung und Umsetzungsorganisation	
<i>Die Mitte Aargau</i> fordert eine gezielte, abgestimmte und einander ergänzende Weiterentwicklung der verschiedenen Verkehrsträger. Diese soll sich an den Bedürfnissen von Wirtschaft und Gesellschaft orientieren und nachhaltig und wirksam sein. Zudem sollen die verschiedenen Anspruchsgruppen gleichermassen von der Umsetzung des GVK profitieren. Eine breit abgestützte, faire und transparente Umsetzung sei entscheidend für eine hohe Akzeptanz und langfristigen Erfolg. <i>GRÜNE Aargau</i> begrüßen eine regional breit abgestützte Umsetzungsorganisation. Diese müsse angesichts der Komplexität Spielräume freihalten können, um auf Entscheide zurückzukommen und Massnahmen anpassen zu können, ohne die übergeordneten Ziele zu gefährden. Das <i>Team Baden</i>, die <i>SP Obersiggenthal</i>, die <i>Gemeinden Künten, Mellikon und Untersiggenthal</i>, die <i>Stadt Brugg</i>, <i>ZurzibietRegio</i>, die <i>IG LimmatMobil</i> sowie <i>mehrere Private</i> fordern eine klare Wirkungskontrolle, messbare Erfolgskriterien, transparente Kommunikation, Pilotprojekte, Zwischenerfolge und eine flexible Anpassung der Massnahmen bei veränderten Rahmenbedingungen. Teilweise wird zudem ein schlankes Umsetzungscontrolling mit klaren Verantwortlichkeiten verlangt; werden die Ziele verfehlt, seien rasch wirksamere Massnahmen zu prüfen.	Kenntnisnahme. Um das GVK erfolgreich umsetzen zu können, muss über die nächsten rund 20 Jahre durch verschiedene Akteure (Kanton, Gemeinden, evtl. Repla) eine grosse Zahl an Massnahmen sukzessive und teilweise parallel geplant, finanziert und realisiert werden. Dabei besteht das Risiko, dass einzelne Massnahmen nur verzögert oder nicht in der ursprünglich vorgesehen Form realisiert werden können. Die erfolgreiche Umsetzung des GVK bedingt deshalb eine viel engere Koordination auf prozessualer und materieller Ebene als ein einzelnes Grossvorhaben. Die Koordination muss gleichzeitig eine hohe Stabilität und Konsistenz (auf Stufe Gesamtkonzept) wie eine grosse Flexibilität und Resilienz (auf Stufe Einzelmassnahme) gewährleisten. Für die langfristige Umsetzungsphase braucht es aufgrund der vorangehenden Überlegungen eine neue, eigenständige Umsetzungsorganisation. Aktuell wird diese Umsetzungsorganisation von Kanton und Gemeinden gemeinsam definiert, die konstituierende Sitzung soll nach der Zustimmung des Grossen Rats zum GVK zeitnah stattfinden. Dabei werden grundlegende Überlegungen zur zweckmässigen Aufbauorganisation angestellt, welche sich bei Bedarf auch auf andere GVK-Räume übertragen lassen (Aufgabenteilung, Zuständigkeiten, Governance, Kommunikation und Finanzierung). Schnittstellen und mögliche Synergien zu bestehenden Strukturen (Baden Regio, Agglomerationsprogramm, benachbarte GVK-Räume) werden beachtet. Unabhängig von der genauen Ausgestaltung wird die Umsetzungsorganisation für die Durchführung des Umsetzungs- und Wirkungscontrollings zuständig sein und bei Abweichungen geeignete Steuerungsmassnahmen vorschlagen. Dazu gehört

auch die regelmässige Berichterstattung an den Grossen Rat.

Priorisierung, Etappierung und rasch sichtbare Massnahmen

Die Mitte Aargau, die Gemeinde Villigen, die SP Wettingen, der VCS Aargau, der Quartierverein Langenstein-Altenburg, die IG LimmatMobil, das Startup Regiobahn Aargau Ost, der Aargauische Gewerbeverband, Pro Velo Region Baden sowie mehrere Private befürchten aufgrund des umfassenden und ehrgeizigen Massnahmenfächers eine Verzettelung. Sie fordern eine stärkere Priorisierung und Fokussierung auf wirksame Massnahmen. Teilweise wird kritisiert, dass der Massnahmenfächer zu kleinteilig sei oder keine ausreichende Entlastung bringe.

Baden Regio, die Gemeinden Ehrendingen, Neuenhof und Stetten sowie die IG Ostumfahrung Suhr beurteilen den Massnahmenfächer 2040 als sehr umfangreich. Alle Massnahmen müssen konsequent umgesetzt werden, um gemeinsam Wirkung zu entfalten. Die Umsetzung muss in einer Projektorganisation koordiniert, abgestimmt und umsichtig unter gemeinsamer Führung von Kanton und Gemeinden erfolgen.

Kenntnisnahme. Die Priorisierung und Etappierung der GVK-Massnahmen ist eine Daueraufgabe, die Gemeinden und Kanton in den nächsten Jahren gemeinsam angehen wollen. Eine erste Priorisierung der Massnahmen wurde aufgrund der folgenden Faktoren vorgenommen: Beitrag zur Zielerreichung, Rahmenbedingungen / Schnittstellen (z.B. Sanierung der Kantonsstrassen, STEP Schiene, Agglomerationsprogramme), personelle und finanzielle Ressourcen sowie Hinweise aus der Partizipation.

Demnach soll ab 2027 mit den Arbeiten an den folgenden drei Paketen begonnen werden: Vertiefungsarbeiten und Planung und Projektierung der ersten Umsetzungsetappe, Vertiefung Studie Brückenkopf Ost (mittel- und langfristige Massnahmen) sowie erste Abklärungen Thermalwasser / Grundwasser zur Strassennetzergänzung ZEL lang. Die Umsetzungsorganisation soll die Priorisierung der Projekte für die kommenden Jahren jährlich überprüfen und ggf. feinjustieren.

Die Gemeinde Freienwil erachtet die Förderung des öV als vorrangig, Taktverdichtungen und Tangentiallinien seien deshalb schnell und unabhängig vom SBB-Ausbau umzusetzen, auch weil dadurch das Strassennetz entlastet werde.

Kenntnisnahme. Die Hinweise werden bei der weiteren Ausarbeitung der Massnahme und der Umsetzungsplanung berücksichtigt.

Die GLP Bezirk Baden und Die Mitte Baden wünschen mehr Planungssicherheit bei den Knoten in der Klus (z.B. Brückenkopf Ost, Martinsberg-Felsen).

Kenntnisnahme. Für den Brückenkopf Ost wird die Planungssicherheit mit der Zustimmung des Grossen Rates zum GVK erhöht, eine weitere Klärung bringt die anschliessend vorgesehene Testplanung. Für den Martinsberg-Felsen wurden während der Erarbeitung des GVK keine Massnahmen identifiziert, welche eine höhere Planungssicherheit erfordern würden.

Pro Velo Region Baden kritisiert, dass die dem GVK zugrunde gelegten Velostandards bei bereits laufenden Projekten (z.B. Bauprojekt zwischen KVA Turgi und Wildenstich) noch nicht umgesetzt wurden.

Kenntnisnahme. Die Überarbeitung von weit fortgeschrittenen Kantonsstrassenprojekten aufgrund neuer Standards aus dem GVK hätte beinahe baureife Projekte verzögert bzw. deren Neuauflage erfordert. Dadurch wären substanzielle Verbesserungen für den Veloverkehr deutlich später realisiert worden, was nicht im Sinne der Förderung des Veloverkehrs gewesen wäre.

Ressourcen, Finanzierung und Kostenbeteiligung

Die *Stadt Baden*, *Baden Regio*, die *Gemeinden Fislisbach*, *Neuenhof*, *Untersiggenthal* und *Wettingen*, *city com baden*, *pro ehrendingen* sowie *einige Private* weisen darauf hin, dass die Umsetzung erhebliche finanzielle und personelle Ressourcen erfordert. Die Umsetzungsplanung sei sorgfältig zwischen Kanton und Gemeinden abzustimmen, damit die nötigen finanziellen und personellen Ressourcen auf kommunaler Ebene gesichert werden und Verzögerungen aufgrund knapper kommunaler Kapazitäten vermieden werden können.

Kenntnisnahme. Planung, Projektierung und Bau der GVK-Massnahmen werden durch Gemeinden, Kanton und Bund gemäss den geltenden gesetzlichen Vorgaben finanziert. Im Rahmen der Umsetzungsplanung werden Kanton und Gemeinden die Priorisierung und Terminierung auf die vorhandenen Ressourcen abstimmen. Erste grobe Abstimmungen zum erforderlichen Ressourcenbedarf bei Kanton und Gemeinden wurden bereits parallel zum Richtplanverfahren angegangen.

GRÜNE Aargau, die *GLP Bezirk Baden*, die *SP Obersiggenthal* und *Wettingen*, die *Grünen Windisch*, der *VCS Aargau*, der *TCS Sektion Aargau*, der *AGV*, die *Aargauische Verkehrskonferenz* und *Pro Velo Region Baden* befürchten eine finanzielle Überforderung der Gemeinden, insbesondere bei Massnahmen im Handlungsfeld Stadt- und Freiraum oder bei kommunalen Velomassnahmen. Teilweise fordern sie eine stärkere finanzielle Unterstützung beziehungsweise Führung durch den Kanton. Die *SP Wettingen* kritisiert in diesem Zusammenhang den Kostenteiler für Kantonsstrassen mit einem Gemeindebeitrag von 35 %.

Kenntnisnahme. Die Bearbeitungstiefe der rund 200 Einzelmassnahmen hat mit Abschluss des Richtplanverfahrens noch nicht den Stand, dass verbindliche Aussagen zur Finanzplanung der Gemeinden gemacht werden können. Die Gemeinden müssen für diese erste Umsetzungsetappe keine Baukosten in der Finanzplanung einstellen. Sie stellen aber die personellen Ressourcen, um bei den Vertiefungs- und Vorprojektarbeiten sowie in der Umsetzungsorganisation mitzuwirken. Insbesondere grössere Gemeinden müssen zudem die Planung und Projektierung von Massnahmen in ihrer eigenen Kompetenz finanzieren. Die Gemeindebeiträge für die Realisierung der einzelnen Massnahmen werden zu einem späteren Zeitpunkt festgelegt. Für den Kostenteiler zwischen Kanton und Gemeinden sind dabei die entsprechenden kantonalen Rechtsgrundlagen zu berücksichtigen.

Die *Gemeinde Neuenhof* befürchtet, dass Projekte nicht realisiert werden, weil die nötigen kommunalen Kreditanträge aufgrund der finanziell angespannten Situation in einigen Gemeinden von den Stimmberechtigten abgelehnt werden. Zudem wünscht sie sich eine zügige Umsetzung von kleinen, kurzfristigen Massnahmen (low hanging fruits), um damit Goodwill für grössere Projekte zu schaffen.

Postauto AG bezweifelt, ob die tangentialen Buslinien ausreichend kostendeckend sind. Bei der Planung des regionalen Busangebotes und der Busbevorzugung soll zudem ein grösserer Perimeter betrachtet werden.

Kenntnisnahme. Im Rahmen der ersten Umsetzungsetappe wird die Weiterentwicklung Busnetz (Angebotskonzept Bus) vertieft, insbesondere auch die betrieblichen und finanziellen Aspekte. Die Hinweise werden dabei berücksichtigt.

Schnittstellen zu Nachbarräumen und externen Entwicklungen

Die *Gemeinde Gebenstorf* befürchtet, dass Massnahmen in der Stadt Baden den Stau in die Vororte verlagert.

Kenntnisnahme. Der Hinweis wird bei der weiteren Ausarbeitung der Massnahme berücksichtigt.

Die *Gemeinden Böttstein* und *Koblentz* fordern, dass die Gemeinde Würenlingen aufgrund ihrer spezifischen Lage am Übergang zwischen Zurzibiet und

Kenntnisnahme. In die Umsetzungsorganisation werden im Sinne einer hohen Kontinuität dieselben Gemeinden eingebunden wie während der Erarbei-

dem Raum Baden künftig in die Behördendelegation bzw. die Projektorganisation des GVK integriert wird.	tung. Die Nachbarregionen (u.a. das Zurzibiet) werden weiterhin adäquat einbezogen, voraussichtlich als ständige Gäste.
Die <i>Stadt Brugg</i> , <i>Brugg Regio</i> , <i>Baden Regio</i> , <i>ZurzibietRegio</i> und die <i>ZPL</i> , das <i>Wirtschaftsforum Zurzibiet</i> , die Gemeinden <i>Döttingen</i> , <i>Böttstein</i> , <i>Koblentz</i> , <i>Windisch</i> , <i>Villigen</i> , <i>Mellikon</i> , <i>Stetten</i> und <i>Tägerig</i> sowie <i>mehrere Private</i> fordern, dass Schnittstellen zu angrenzenden Räumen und externen Entwicklungen in der Umsetzung angemessen berücksichtigt werden. Genannt werden insbesondere Zurzibiet, Brugg-Windisch, Reusstal, Würenlingen / Station Siggenthal, PSI, A98, neue Rheinbrücke, Grenzverkehr, Hitachi sowie weitere Wohn- und Arbeitsplatzentwicklungen. Bei Massnahmen an der Grenze zu Nachbarregionen sollen diese angemessen einbezogen werden.	Kenntnisnahme. Der Ostaargau ist eine dynamische und wirtschaftlich starke Region, die überdurchschnittlich wächst – und damit auch der Verkehr. Damit steigen auch die Mobilitätsansprüche: Mit dem regionalen Gesamtverkehrskonzept Ostaargau (rGVK Ostaargau) soll diese Herausforderung gemeistert werden. Die Umsetzung erfolgt mit den separaten, aber aufeinander abgestimmten Gesamtverkehrskonzepten in den drei Räumen Baden und Umgebung, Brugg Windisch sowie Zurzibiet. Die drei GVK-Räume wurden während der Erarbeitung laufend miteinander koordiniert und auch mit weiteren angrenzenden Räumen abgestimmt. Diese Koordination wird unter Federführung des Kantons im Rahmen der Umsetzung fortgeführt.
Die <i>Gemeinde Spreitenbach</i> weist auf verschiedene Aspekte im Grenzraum Killwangen–Spreitenbach hin. Genannt werden insbesondere die Abstimmung von Dosieranlagen zur Vermeidung unverhältnismässiger Rückstaus, die Attraktivität tangentialer Buslinien, die Qualität der Velovorzugsroute Killwangen–Baden sowie die Abstimmung mit der Siedlungs- und Freiraumentwicklung im regionalen Sachplan Grenzraum Killwangen–Spreitenbach.	Kenntnisnahme. Die Hinweise werden bei der weiteren Ausarbeitung der Massnahme berücksichtigt.
<i>ZurzibietRegio</i> , <i>mehrere Zurzibieter Gemeinden</i> und <i>bauenaargau</i> befürchten, dass Infrastruktur und Angebot der Bahn durch den Bund im Raum Baden und Umgebung sowie im Zurzibiet nicht wie vorgesehen ausgebaut werden, insbesondere der Doppelspurausbau der Bahnlinie (Waldshut–)Koblentz–Turgi–Baden.	Kenntnisnahme. Der Ausbau der Bahninfrastruktur liegt in der Zuständigkeit des Bundes. Der Kanton Aargau setzt sich weiterhin dafür ein, dass die für den Raum Baden und Umgebung sowie das Zurzibiet relevanten Bahnausbauten vorangetrieben werden. Das GVK baut auf den übergeordneten Bahnplanungen auf und ergänzt diese durch regionale öV-Massnahmen. Die Hinweise werden für die weitere Interessenvertretung gegenüber dem Bund sowie für die nachgelagerten Angebots- und Umsetzungsplanungen aufgenommen.
Umsetzungsrisiken, Verfahren, Akzeptanz und Einsprachen	
<i>Postauto AG</i> , die <i>Aargauische Industrie- und Handelskammer</i> , <i>bauenaargau</i> sowie <i>mehrere Private</i> weisen auf verschiedene Umsetzungsrisiken hin. Genannt werden insbesondere lange Realisierungszeiträume, Einsprachen und politische Blockaden, teilweise auch eine aus Sicht der Eingebenden fehlende Wirkungsbeurteilung einzelner Massnahmen sowie	Kenntnisnahme. Um das GVK erfolgreich umsetzen zu können, muss über die nächsten rund 20 Jahre durch verschiedene Akteure (Kanton, Gemeinden, evtl. Repla) eine grosse Zahl an Massnahmen sukzessive und teilweise parallel geplant, finanziert und realisiert werden. Aufgrund von heute noch nicht vollständig einschätzbaren bautechnischen Herausforde-

die mangelnde Bereitschaft der Bevölkerung, das Mobilitätsverhalten zu ändern.	rungen, aber auch aufgrund von politischen Prozessen und rechtlichen Verfahren besteht dabei das Risiko, dass einzelne Massnahmen nur verzögert oder nicht in der ursprünglich vorgesehen Form realisiert werden können. Die erfolgreiche Umsetzung des GVK bedingt deshalb eine viel engere Koordination auf prozessualer und materieller Ebene als ein einzelnes Grossvorhaben. Deshalb soll zur Umsetzung des Gesamtverkehrskonzepts (GVK) auch eine langfristig geltende Umsetzungsorganisation etabliert werden, die den Kanton, die Region sowie die GVK-Gemeinden einbezieht und auf einen Zeitraum von mindestens 20 Jahren ausgelegt ist. Eine zentrale Aufgabe dieser Umsetzungsorganisation wird es sein, kontinuierlich die in der Eingabe genannten Umsetzungsrisiken zu analysieren und die Umsetzungs- und Massnahmenplanung entsprechend zu justieren.
Die <i>SP Aargau</i> , die <i>EVP Aargau</i> , die <i>Stadt Baden</i> , die <i>Gemeinde Künten</i> , der <i>Bauernverband Aargau</i> , die <i>SP Obersiggenthal</i> sowie <i>mehrere Private</i> weisen darauf hin, dass die Umsetzung des GVK eine hohe Akzeptanz in der Bevölkerung voraussetzt. Gefordert werden eine transparente Kommunikation, ein frühzeitiger Einbezug der betroffenen Gemeinden, Grundeigentümerschaften und weiteren Akteure sowie eine verständliche Vermittlung von Etappierung, Zuständigkeiten und erwarteter Wirkung der Massnahmen.	Kenntnisnahme. Die Hinweise werden bei der Etablierung der Umsetzungsorganisation sowie bei der Umsetzungsplanung berücksichtigt. Es ist vorgesehen, auch in der Umsetzungsphase regelmässig und transparent über den Stand der Arbeiten, die nächsten Schritte, Zuständigkeiten sowie die erwarteten Wirkungen der Massnahmen zu kommunizieren. Der Einbezug der betroffenen Gemeinden, Regionalplanungsverbände, Grundeigentümerschaften und weiterer Akteure erfolgt stufengerecht im Rahmen der nachgelagerten Planungs- und Projektierungsschritte.
Detailhinweise zur nachgelagerten Planung	
Die <i>SVP Aargau</i> kritisiert, dass die Erschliessung des Areals Galgenbuck als grösster Entwicklungs- und Baulandreserve der Stadt Baden verkehrstechnisch nicht explizit behandelt werde. Da gemäss § 46 BauV eine Einzonung nur mit Nachweis einer hinreichenden verkehrlichen Erschliessung nachgewiesen sei, werde die Entwicklung Galgenbuck so planungsrechtlich blockiert.	Kenntnisnahme. Die Abstimmung von Siedlungsentwicklung und Verkehr ist ein zentrales Ziel des GVK. Auch das Areal Galgenbuck wurde bei der Erarbeitung des GVK wie alle anderen Entwicklungsgebiete stufengerecht einbezogen. Die konkrete Erschliessungsplanung einzelner Entwicklungsgebiete ist dagegen Sache der jeweiligen Gemeinde im Rahmen eines separaten Verfahrens. Die Stadt Baden hat ein solches Verfahren für das Areal Galgenbuck bereits gestartet, die Erkenntnisse und Festlegungen aus dem GVK fliessen darin ein.
Die <i>SBB</i> wünschen bei der Weiterentwicklung der Verkehrsdrehscheiben und der Weiterbearbeitung der ZEL lang einbezogen zu werden. Zudem möchte sie bei der Konkretisierung der Velonebenrouten (nicht Bestandteil des kantonalen Velonetzes) in die Vernehmlassung einbezogen werden.	Kenntnisnahme. Für die Konkretisierung der Velonebenrouten sind die jeweiligen Standortgemeinden zuständig. Die Hinweise werden bei der weiteren Ausarbeitung der Massnahme berücksichtigt.

2.2.5 Frage 5, Weitere Bemerkungen

Bei Frage 5 bestand die Möglichkeit, weitere Bemerkungen, Hinweise oder Anliegen einzureichen, die in den vorangehenden Fragen nicht oder nicht ausreichend abgedeckt waren. Soweit sich diese Bemerkungen inhaltlich einem bereits behandelten Thema zuordnen liessen, wurden sie in den entsprechenden Themenfeldern der Fragen 1 bis 4 aufgenommen und dort beantwortet.

Die nachfolgende Tabelle enthält jene weiteren Bemerkungen, die nicht eindeutig einem der vorangehenden Themenfelder zugeordnet werden konnten:

Anträge und Hinweise	Beantwortung / Art der Berücksichtigung
<i>Eine Privatperson</i> beantragt wegen Strassenlärm und Schwerverkehr auf der Neuenhoferstrasse eine Reduktion der signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 60 auf 50 km/h sowie eine persönliche Kontaktaufnahme.	Kenntnisnahme. Mit der Massnahme SF16 Umgestaltung Neuenhoferstrasse Baden ist eine Aufwertung des Strassenraums vorgesehen. Eine Reduktion der signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 60 auf 50 km/h ist im Rahmen der zuständigen strassenverkehrsrechtlichen Verfahren und gestützt auf die erforderlichen fachlichen Abklärungen in den nachgelagerten Planungs- und Projektierungsphasen zu berücksichtigen.
<i>Eine Privatperson</i> kritisiert die Kosten für Kurzstrecken im öV für Halbtaxinhaberinnen und Halbtaxinhaber und fordert einen Halbtaxtarif der RVBW.	Kenntnisnahme. Der öffentliche Verkehr wird auf Bundesebene im Personenbeförderungsgesetz und dessen Verordnungen geregelt. Die Tarifhoheit liegt bei den Transportunternehmen und den Tarifverbünden. Weitere über den geltenden Tarif hinausgehende Vergünstigungen müssen von der öffentlichen Hand bestellt und den Transportunternehmen entschädigt werden. Das öV-Angebot wird im Kanton Aargau gestützt auf das Gesetz über den öffentlichen Verkehr finanziert.

Carlo Degelo
Leiter Abteilung Verkehr

Bahri Mindik
Projektleiter Verkehrsplanung