

**Anpassung des kantonalen Richtplans;**

**Paket "Umsetzung der Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung"**



Sehr geehrte Frau Präsidentin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen die Anpassung des Richtplans, Paket "Umsetzung der Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung", zur Beschlussfassung.

## **1. Zusammenfassung**

### **Ausgangslage**

Die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung setzt besonders die Agglomerationen einem wachsenden Druck aus. Hohe Verkehrsbelastung und eine eingeschränkte Erreichbarkeit, sowie Verlust der Wohnqualität sind daraus entstehende Nachteile. Diese Probleme beeinträchtigen die wirtschaftliche Standortattraktivität und die Lebensqualität ihrer Bevölkerung.

Der Bund hat dieses Handlungsfeld aufgenommen und zur Lösung der kantonalen Probleme im Agglomerationsverkehr die "Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung" sowie den Infrastrukturfonds geschaffen.

### **Der Bund definiert die Agglomerationen**

Die vorliegende Richtplananpassung zur Umsetzung der Agglomerationsprogramme hat den Fokus auf die Agglomerationen. Die Agglomerationen wurden im Jahr 2000 durch das Bundesamt für Statistik flächenmässig definiert. Das Bundesrecht schreibt vor, dass über das Agglomerationsprogramm ausschliesslich Infrastrukturprojekte in Agglomerationen mitfinanziert werden.

### **Bundesevorgaben zum Inhalt**

Die Bundesevorgaben zu den Agglomerationsprogrammen verlangen den Nachweis, dass die Siedlungsentwicklung und der Verkehr aufeinander abgestimmt sind und dass die negativen Auswirkungen auf die Umwelt reduziert werden.

Der Bund schreibt den Agglomerationsprogrammen und deren Umsetzung insbesondere vor, dass im Siedlungsgebiet Regelungen zu Entwicklungsschwerpunkten und Standorten für verkehrs- und besuchintensiven Nutzungen festgelegt werden und dass der Gesamtverkehr behandelt wird. Letzteres bedeutet, dass Massnahmen im Bereich motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Verkehr und Langsamverkehr sowie deren Abhängigkeiten derart aufzuzeigen sind, dass die Lebens- und Umweltsituation gesamthaft verbessert werden kann.

### **Bewertung nach Bundeskriterien**

Der Bund hat – seinem vorgegebenen Kriterienkatalog folgend – in seiner Auswahl schweizweit vorwiegend Infrastrukturprojekte zum Schienen-, Bus-, Velo- und Fussverkehr sowie zur Verkehrssteuerung und Strassenraumgestaltung berücksichtigt. Ausschliessliche Strassen-

bauvorhaben hatten aufgrund der Bundeskriterien einen sehr schweren Stand. Sie wurden vom Bund kaum zur Mitfinanzierung ausgewählt.

### **Bundesbeitrag von rund 80 Millionen Franken**

Der Bund ist bereit, im Kanton Aargau bei ausgewählten Infrastruktur-Projekten 40 % der Kosten zu übernehmen. Dies ergibt für die Jahre 2011–2014 rund 80 Millionen Franken.

Die Agglomerationsprogramme bieten somit die Chance, Bundesgelder für die Finanzierung des Agglomerationsverkehrs in Anspruch zu nehmen – diese Chance gilt es konsequent zu nutzen. Dies entlastet die Kantonsfinanzen und kommt somit nicht nur den Agglomerationen, sondern dem ganzen Kanton zugute.

### **Bund verlangt Verbindlichkeit durch Richtplanung bis Ende August 2010**

Der Bund verlangt als Voraussetzung für den Abschluss der Leistungsvereinbarungen, dass die ausgewählten Vorhaben sowie die zur Abstimmung erforderlichen planerischen Massnahmen bis Ende August 2010 im Richtplan verankert und dem Bundesrat zur Genehmigung eingereicht sein müssen.

### **Unterschiedliche Gebietsabgrenzung**

Die Agglomerationsgebiete sind durch die Vorgaben des Bundes definiert. Der Bund fordert aber gleichzeitig, dass insbesondere das gesamte kantonale Verkehrssystem und die kantonale Siedlungsentwicklung – nicht nur in den Agglomerationen – in die Planung aufgenommen werden. Dies macht Sinn, denn auch im Kanton Aargau ist das Agglomerationsgebiet insbesondere beim Verkehrsnetz unteilbar mit dem ländlichen Raum verbunden. Deshalb betreffen verschiedene generelle Regelungen in der vorliegenden Richtplananpassung nicht nur die Agglomerationen, sondern das gesamte Kantonsgebiet. Hingegen liegen alle in dieser Richtplanvorlage enthaltenen neuen kantonalen und kommunalen Verkehrsinfrastrukturen der Kategorien Zwischenergebnis und Festsetzung im vom Bund definierten Agglomerationsperimeter.

### **Fazit**

Der Kanton will die in Aussicht gestellte Bundesfinanzierung unter allen Umständen sichern. Dazu besteht ein vom Bund vorgegebener zwingender Handlungsbedarf zur verbesserten Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung im Kanton Aargau. Im revidierten Gesetz über Raumentwicklung und Bauwesen (Baugesetz, BauG) sind dazu die rechtlichen Grundlagen geschaffen worden. Mit der Richtplanvorlage werden die Agglomerationsprogramme behördenverbindlich umgesetzt. Dabei ist der kantonale Handlungsspielraum durch die Vorgaben des Bundes eng begrenzt.

Nach Prüfung der Unterlagen, der Ergebnisse des Vernehmlassungs- und Mitwirkungsverfahrens und aufgrund der Interessenabwägung kommt der Regierungsrat zum Schluss, dass die Voraussetzungen für die Anpassung des Richtplans gegeben sind.

Der Regierungsrat beantragt Ihnen, die Anpassung des Richtplans zu beschliessen.

## **2. Ausgangslage und Handlungsbedarf**

### **2.1 Ausgangslage**

- Im Kanton Aargau wurden Ende 2007 die Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung Aargau-Ost, AareLand und Basel verabschiedet und dem Bund eingereicht.
- Das Bundesamt für Raumentwicklung hat Ende 2008 die Agglomerationsprogramme des Kantons Aargau positiv bewertet und hat in Aussicht gestellt, für ausgewählte Infrastrukturprojekte 40 % der Kosten zu übernehmen – für die Jahre 2011–2014 rund 80 Millionen Franken.
- Die neuen Vorgaben des von der Aargauer Bevölkerung am 27. September 2009 angenommenen, auf den 1. Januar 2010 in Kraft getretenen, revidierten Baugesetzes (BauG) im Bereich der Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung sind berücksichtigt.

### **2.2 Dringlichkeit der Vorlage**

Die Vorlage ist dringlich, weil sämtliche richtplanrelevanten Infrastrukturmassnahmen, die im Rahmen eines Agglomerationsprogramms vom Bund mitfinanziert werden, sowie die zur Abstimmung erforderlichen planerischen Massnahmen für den Abschluss der Leistungsvereinbarung bis Ende August 2010 im Richtplan verankert und dem Bundesrat zur Genehmigung eingereicht sein müssen.

### **2.3 Handlungsbedarf, Handlungsspielraum**

Der Handlungsbedarf zur verbesserten Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung im Kanton Aargau ist gegeben. Durch die inhaltlichen und zeitlichen Vorgaben des Bundes ist der Handlungsspielraum sehr eng.

### **2.4 Abschreibung Motion Bürge**

Im Kanton Aargau ist im Zusammenhang mit der Agglomerationspolitik folgender parlamentarischer Vorstoss überwiesen worden:

- (03.282) Motion Josef Bürge, Baden, vom 28. Oktober 2003 betreffend aktive, effektive und effiziente Agglomerationspolitik und allfällig nötige Schaffung der kantonalrechtlichen Grundlagen im Kanton Aargau

Das vorliegende Richtplan-Kapitel "R 1.2 Agglomerationspolitik und Politik für den ländlichen Raum" erfüllt das Anliegen der Motion.

### **3. Rechtsgrundlagen**

#### **3.1 Bund**

- Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 18. April 1999 (BV; SR 101)
- Bundesgesetz vom 22. Juni 1979 über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz, RPG; SR 700)
- Raumplanungsverordnung vom 28. Juni 2000 (RPV; SR 700.1)
- Bundesgesetz vom 6. Oktober 2006 über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen (Infrastrukturfondsgesetz, IFG; SR 725.13)
- Bundesgesetz vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer (MinVG; SR 725.116.2)

#### **3.2 Kanton Aargau**

- Gesetz über Raumentwicklung und Bauwesen (Baugesetz, BauG) vom 19. Januar 1993 (SAR 713.100)

#### **3.3 Einbezug des Grossen Rats**

Gestützt auf § 3 des Baugesetzes (BauG) und auf den Richtplanbeschluss zum Änderungsverfahren bedingen die Erarbeitung und die Anpassungen des Richtplans eine Mitwirkung der Bevölkerung und von allen anderen Betroffenen. Für die Beschlussfassung ist der Grosse Rat zuständig.

Vororientierungen haben keine rechtlichen Wirkungen und sind lediglich Informationsinhalte des Richtplans. Sie liegen deshalb gemäss Richtplan (Kapitel A 2, Beschluss 1.1) als Fortschreibungen in der Zuständigkeit des Regierungsrats. In der vorliegenden Richtplananpassung betrifft dies neue Vororientierungen in den Kapiteln V 2.1 Nationalstrassen, V 2.2 Kantonsstrassen, V 3.2 Personenfernverkehr und V 3.3 Regionalzugsverkehr.

Gestützt auf das Vernehmlassungsergebnis hat der Regierungsrat – unter Vorbehalt der Aufnahme des neuen Kapitels "L 4.3 Pärke" in den Richtplan durch den Grossen Rat – das Vorhaben Agglomerationspark Rheinpark mittels Fortschreibung in die Kategorie Vororientierung aufgenommen.

### **4. Bezug zum Aufgaben- und Finanzplan (AFP)**

Die vorliegende Richtplananpassung basiert auf folgenden Vorgaben des Aufgaben- und Finanzplans (AFP):

- Entwicklungsschwerpunkt 610ES0002, Aufgabenbereich 610 'Raumentwicklung und Recht':  
Sicherung der Standortgunst als Wohn-, Wirtschafts- und Freizeitkanton und Erhaltung der Lebensqualität durch innovative Nutzung gemäss Planungsbericht "raumentwicklung-AARGAU", Massnahme 7, Festsetzung der Richtplanvorgaben (wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte, Standortfestlegung für Einrichtungen mit hohem Verkehrsaufkommen usw.).
- Entwicklungsschwerpunkt 610ES0002, Aufgabenbereich 610 'Raumentwicklung und Recht':  
Entwicklung der Funktionsfähigkeit unserer Agglomerationen, Kernstädte und der ländlichen Räume, Massnahmen 3 und 8: Nachhaltige Abstimmung der Verkehrs-, Siedlungs- und Landschaftsentwicklung über die Richtplanung und Nutzungsplanung sicherstellen; Grünraumstrategie entwickeln: attraktive Naherholungsgebiete (Agglopärke) durch regional koordinierte Raumentwicklungspolitik fördern.
- Ziel 610ZI0003, Aufgabenbereich 610 'Raumentwicklung und Recht':  
Die Strategien, Konzepte und Vorgaben zur Raumentwicklung sind auf die aktuellen Entwicklungen, Anforderungen und Zielsetzungen ausgerichtet.
- Ziel 635ZI0017, Aufgabenbereich 635 'Verkehrsangebot':  
Optimierte Verkehrsentwicklung durch Abstimmung von Siedlung, Verkehr, Wirtschaft und Umwelt; Kombination der Verkehrsträger sowie steuernde und lenkende Massnahmen.

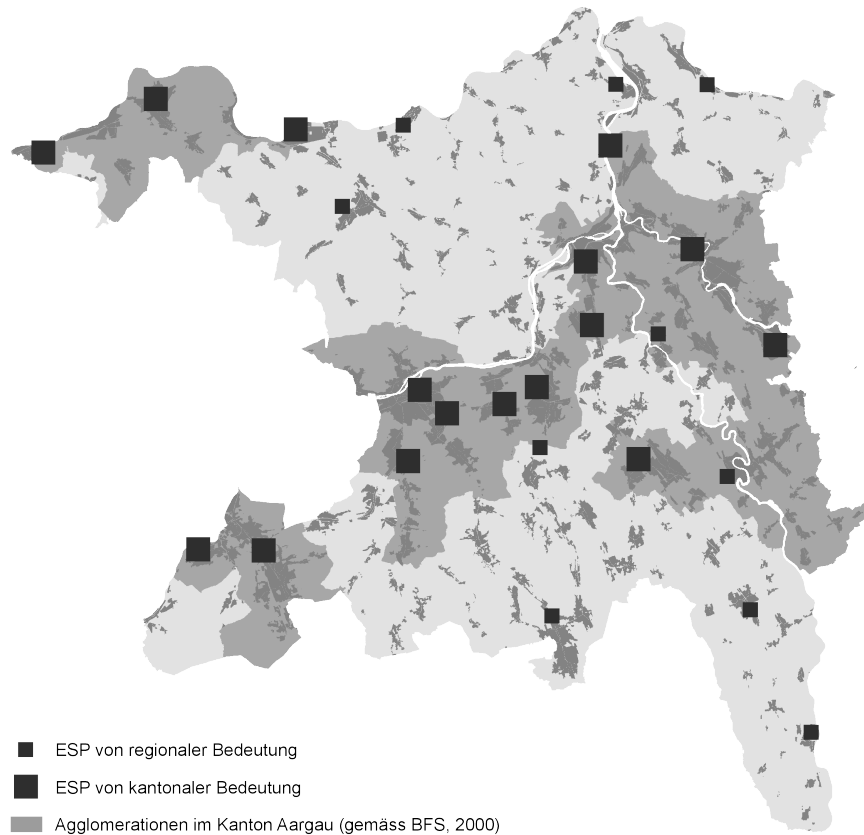
## 5. Inhalt der Richtplananpassung

Der Bund hat in seinen Prüfberichten vom 30. September 2009 die Grundanforderungen (Partizipation, Trägerschaft, Zustandsanalysen Siedlung und Verkehr, Massnahmenbreite, Kosten- und Wirkungsabschätzung, Umsetzung und Controlling) und die Wirksamkeit der Massnahmen (Kriterien: Qualität des Verkehrssystems, Siedlungsentwicklung nach innen, Verkehrssicherheit, Umweltbelastung, Ressourcenverbrauch) der Aargauer Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung bestätigt. Aufgrund der Programmwirkung (Kosten/ Nutzen) wird dem eidgenössischen Parlament beantragt, den Beitragssatz von 40 % des Bundes an die mitfinanzierten Massnahmen(pakete) festzulegen. Für den Kanton Aargau ergäbe dies für die Jahre 2011–2014 für Infrastrukturprojekte in Agglomerationen einen Bundesbeitrag von rund 80 Millionen Franken.

Die Mitfinanzierung hat der Bund abhängig gemacht von begleitenden Massnahmen in der Siedlungsentwicklung, wie die Regelung von Entwicklungsschwerpunkten, von Nutzungen mit hohem Verkehrsaufkommen oder von Siedlungsaufwertungen. Im Sachbereich Verkehr werden zu den Infrastrukturen begleitende Grundsätze zum Gesamtverkehr, also auch zum Verkehrs- und Mobilitätsmanagement, zum kombinierten Verkehr und zur Angebotsplanung im öffentlichen Verkehr erwartet. Der Bund setzt ausserdem voraus, dass die Agglomerationsentwicklung abgestimmt mit der Entwicklung des ländlichen Raums erfolgt. Daher betreffen verschiedene generelle Regelungen in der vorliegenden Richtplananpassung nicht nur die Agglomerationen, sondern das gesamte Kantonsgebiet.

Die in dieser Richtplanvorlage enthaltenen neuen kantonalen und kommunalen Infrastrukturvorhaben der Kategorien Zwischenergebnis und Festsetzung liegen alle im vom Bund definierten Agglomerationsperimeter.

Die vom Bund verlangte, verbindliche Wirkung wird über den kantonalen Richtplan gewährleistet. Auf Bundesstufe gibt es kein anderes Genehmigungsverfahren.



Deshalb wird der Richtplan in den folgenden Kapiteln angepasst:

#### **Teile Raum, Siedlung und Landschaft**

- R 1.1 Raumkonzept Aargau
- R 1.2 Agglomerationspolitik und Politik für den ländlichen Raum
- S 1.2 Wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte von kantonaler und regionaler Bedeutung sowie Bahnhofsgebiete
- S 4.3 Standorte für Nutzungen mit hohem Verkehrsaufkommen und mittelgrosse Verkaufsnutzungen
- L 4.3 Pärke

#### **Teil Gesamtverkehr**

- V 2.1 Nationalstrassen
- V 2.2 Kantonsstrassen
- V 3.1 Angebotsqualität des öffentlichen Verkehrs
- V 3.2 Personenfernverkehr
- V 3.3 Regionalzugsverkehr
- V 3.4 Busverkehr
- V 4.1 Rad- und Fussverkehr
- V 4.2 Wanderwegnetz
- V 5.1 Kombinierte Mobilität
- V 6.1 Güterverkehr

## **5.1 Teile Raum, Siedlung und Landschaft**

Die räumliche Entwicklung im Aargau soll in nachhaltige Bahnen gelenkt werden. Im Rahmen des Planungsberichts "raumentwicklungAARGAU" (2006) wurde deshalb das Raumkonzept Aargau entwickelt und vom Grossen Rat beschlossen. Es wird mit dem Eintrag in den Richtplan behördenverbindlich und ersetzt dort das bisherige Konzept. Mit ihm werden die Funktionen der einzelnen Räume und Gemeindetypen beschrieben. Das Raumkonzept bildet für die erforderliche Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung eine wichtige Grundlage.

Der Bund hat in Zusammenarbeit mit den Kantonen, Städten und Gemeinden die Agglomerationspolitik und die Neue Regionalpolitik (Politik für den ländlichen Raum) geschaffen. Diese werden federführend von den Kantonen umgesetzt. Mit dem Richtplaneintrag dokumentiert der Kanton Aargau sein regionalpolitisches Engagement. Die Entwicklung der Agglomerationen und des ländlichen Raums erfolgen abgestimmt. Die vom Bund gesetzten finanziellen Anreize in der Agglomerations- und Regionalpolitik sollen ausgeschöpft werden.

Der Kanton Aargau nutzt seine Standortgunst als attraktiver Wirtschaftsraum und fördert wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte an besonders gut geeigneten Lagen. Er schafft die Voraussetzungen für wettbewerbsfähige Arbeitsplatzgebiete, abgestimmt auf die optimale Nutzung der Mobilitätsangebote. Dies gehört bereits in mehreren Kantonen (unter anderen Bern, Luzern und Waadt) zum politischen Auftrag. Die wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkte entsprechen dem Raumkonzept Aargau und umfassen bereits heute im Richtplan bezeichnete Industrie- und Gewerbegebiete.

Die Vorgaben für das Planungsverfahren bei Nutzungen mit hohem Verkehrsaufkommen bezwecken die Gewährleistung der Erreichbarkeit bestehender sowie neuer Nutzungen in Abstimmung mit den Verkehrskapazitäten. In geeigneten Gebieten wird das Verfahren gegenüber heute vereinfacht. Die Liste der eingetragenen Einzelstandorte wird gekürzt beziehungsweise das Nutzungsmass den neuen Vorgaben angepasst.

Die im Raumkonzept und in den Agglomerationsprogrammen aufgeführten Agglomerationspärke und die zukünftigen Pärke gemäss dem revidierten Natur- und Heimatschutzgesetz (NHG) werden neu in den Richtplan aufgenommen.

## **5.2 Gesamtverkehr**

Der gesamte Teil Verkehr wird im Richtplan neu bearbeitet, um den Bundesanforderungen (Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung) gerecht zu werden.

Der Ausbau der Verkehrsanlagen in den aargauischen Zentren und umliegenden Gemeinden erfolgt gemäss den Agglomerationsprogrammen und ist mit der Siedlungsentwicklung abgestimmt. Die entsprechenden Infrastrukturvorhaben und Planungen sind mit der vorliegenden Richtplanvorlage koordiniert.

In den Agglomerationen sollen der öffentliche Verkehr und der Langsamverkehr gefördert werden. Die Ortsdurchfahrten sollen aufgewertet und nach dem Prinzip des Miteinanders – nicht der Verkehrstrennung – gestaltet werden (Koexistenzprinzip).

Betrieblich-organisatorische Massnahmen des Verkehrsmanagements optimieren den Nutzen der bestehenden Verkehrssysteme, entschärfen gegenseitige und Eigenbehinderungen und erhöhen dadurch den Verkehrsfluss gleichermassen für den motorisierten Individualverkehr (MIV) und den öffentlichen Verkehr (öV).

Massnahmen des Mobilitätsmanagements lenken die Verkehrsnachfrage im Sinne eines bewussten Umgangs mit der Mobilität. Die Kombination der verschiedenen Verkehrsträger ist ein wichtiges Element des Gesamtverkehrskonzepts im Aargau; als Beispiel der kombinierten Mobilität sei Bike+Ride genannt.

### **5.3 Ergebnisse der Vernehmlassung und Mitwirkung**

Das Vernehmlassungs- und Mitwirkungsverfahren ist vom 19. Oktober 2009 bis zum 15. Januar 2010 erfolgt. Es sind insgesamt rund 200 Stellungnahmen mit einigen hundert Anträgen von regionalen Planungsverbänden, Gemeinden, Parteien, Verbänden und Organisationen, Nachbarkantonen und Einzelpersonen eingegangen. Es ergibt sich das folgende Bild:

Die Kantonalparteien nahmen wie folgt Stellung: Zustimmung erfolgt durch die CVP, die EDU, die BDP, die EVP und grösstenteils durch die FDP. Die FDP stimmt der Vorlage grundsätzlich zu, stellt aber Forderungen nach finanzieller Förderung, Wohnschwerpunkten und mehr Strassenvorhaben. Eine ablehnende Stellungnahme verfasste die SVP.

Die Organisationen und Verbände begrüssen mehrheitlich die neuen Regelungen. Die ASTAG, der ACS, der TCS, die Aargauische Verkehrskonferenz und der Aargauische Gewerbeverband stellen weitgehende Forderungen insbesondere bezüglich finanzieller Förderung bei den wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkten und bezüglich Finanzierung bei der Verkehrsplanung und beim Strassenverkehr.

Das Verkehrskapitel wird kontrovers beurteilt, den einen ist es zu strassenlastig, den anderen ist es zu öV-lastig. Es findet aber mehrheitlich Zustimmung. Zu vielen lokalen und regionalen Infrastrukturmassnahmen und öV-Angeboten wurden Vorschläge unterbreitet. Es gilt zu berücksichtigen, dass der Bund – seinem vorgegebenen Kriterienkatalog folgend – in seiner Auswahl schweizweit vorwiegend Infrastrukturprojekte zum Schienen-, Bus-, Velo- und Fussverkehr sowie zur Verkehrssteuerung und Strassenraumgestaltung berücksichtigt hat. Ausschliessliche Strassenbauvorhaben hatten aufgrund der Bundeskriterien einen schweren Stand.

Die Regionalplanungs- und Regionalverbände und die überwiegende Mehrheit der Gemeinden begrüssen grundsätzlich alle Kapitel im Bereich Raum und Siedlung. Im Teil Verkehr bestehen regionale und kommunale Forderungen, vor allem im Freiamt und im Zurzibiet.

## 5.4 Wichtige Änderungen gegenüber dem öffentlichen Vernehmlassungsentwurf

Die wichtigsten gegenüber dem Vernehmlassungsentwurf vorgenommenen Änderungen der Vorlage sind hier ausgewiesen:

### R 1.1 Raumkonzept Aargau

- Die Kernstädte Baden-Wettingen und Brugg-Windisch sowie das ländliche Zentrum Reinach-Menziken werden neu mit Doppelname und Bindestrich benannt.
- Neu wird das ländliche Zentrum Klingnau-Döttingen aufgenommen.
- Im Oberen Freiamt wird die ländliche Entwicklungsachse auf der Karte Raumkonzept in Benzenschwil und Oberrüti punktuell ergänzt.
- Das Gleiche gilt in Schneisingen auf der Achse ins Wehntal (Zürich).

### R 1.2 Agglomerationspolitik und Politik des ländlichen Raums

- Die Nennung des Regionalen Sachplans wird im Beschluss 3.5 gestrichen ("Die Agglomerationsgemeinden sorgen bei ihren kommunalen Massnahmen für die behördenverbindliche Festsetzung (~~regionaler Sachplan~~) und ...").

### S 1.2 Wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte (ESP)

- Im Beschluss 1.1 wird der zweite Satz ergänzt (analog zu den Bahnhofsgebieten): "Mit der Bezeichnung von wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkten (ESP) von kantonaler und regionaler Bedeutung werden geeignete Standorte festgesetzt. Der Regierungsrat unterstützt die Gemeinden in der gesamtheitlichen Planung der ESP."
- Beschluss 2.2 wird umformuliert: "In den wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkten (ESP) ist der Flächenbedarf des regionalen Kleingewerbes zu ~~prüfen~~ beachten."
- ESP 1 Aarau/Buchs: Der Substandort Bahnhof wird umbenannt (statt Bahnhof Nord) und der Substandort Rohrerstrasse Ost erhält zusätzlich die Vorrangnutzung produzierende und verarbeitende Nutzungen (PVN).
- ESP 7 Kaiseraugst/Rheinfelden: Der Substandort Weiherfeld West in Rheinfelden (PVN) wird neu aufgenommen und der Name angepasst.
- ESP 9 Rheinfelden-Ost/Möhliln: Die Substandorte Industrie/Möhliln (PVN), Saline/Chleigrüt (PVN) und neu Bahnhof Möhliln (arbeitsplatzintensive Nutzungen; APN) werden neu gegliedert und umbenannt.
- ESP 10 Rothrist: Der Substandort Bahnhof (mit Nutzung APN) wird zusätzlich ausgewiesen.
- ESP 16 Zofingen ...: Der Substandort Bahnhof Zofingen/Bleichi wird aufgeteilt in Bleichi (PVN) und Bahnhof Zofingen (APN).

### S 4.3 Nutzungen mit hohem Verkehrsaufkommen und mittelgrosse Verkaufsnutzungen

- Der Beschluss 4.1 wird vereinfacht: "Standorte für mittelgrosse Verkaufsnutzungen sind Standorte mit einer Nettoladenflächen für Güter und Dienstleistungen ~~des täglichen, periodischen und aperiodischen Bedarfs~~ zwischen 500 m<sup>2</sup> und 3'000 m<sup>2</sup>."

### **L 4.3 Pärke**

- Auf der Richtplan-Teilkarte L 4.3 zu den Pärken wird der Perimeter des Agglomerationsparks Wasserschloss aktualisiert.

### **V 2.2 Kantonsstrassen**

- Festsetzung der Verbindungsspanne Hornerfeld Lenzburg.

### **V 3.2 Personenfernverkehr**

- Auf der Nord-Süd-Achse durch das Freiamt sollen Fernverkehrszüge mit Halt in Wohlen angeboten werden. Mit schnellen und direkten Verbindungen zwischen der Nordwestschweiz und dem Tessin soll der Personenverkehr auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Gotthard Basistunnels zusätzlich markant beschleunigt werden.

### **V 3.3 Regionalzugsverkehr**

- Ausrichtung des Angebots im Regionalzugverkehr auch auf die Agglomerationen Luzern und Zug.
- Verlängerung der Bahnlinien zur Verbindung von urbanen Entwicklungsräumen und Kernstädten: Wohlen–Lenzburg nach Aarau und Zürich–Wohlen nach Muri.
- Einbezug der Regionalplanungsverbände beziehungsweise ihrer Gemeinden in die Erarbeitung von Angebotskonzepten im Regionalzugsverkehr und in das Bestellverfahren.
- Eigentrassierung Oberentfelden Mitte als Zwischenergebnis.
- Freihaltung von definierten Doppelspurabschnitten im Suhren- und Wynental sowie zwischen Wohlen und Dietikon (Richtplankarte).
- Freihaltung des für den Personenverkehr stillgelegten Nationalbahntrassees Baden–Dättwil für den öV oder eine kombinierte Nutzung öV und Langsamverkehr.
- Aufnahme der Planungsvorgabe ¼-Stunden-Takt zwischen Turgi und Baden in die Richtplan-Teilkarte V 3.3.

### **V 3.4 Busverkehr**

- Sicherstellung der öV-Erschliessung im Rahmen von Nutzungsplanungen (nicht Sondernutzungsplanung).
- Zuweisung des ¼-Stunden-Takts (zusätzlich) beim Busverkehr mit regionaler Erschliessungsfunktion in der Richtplan-Teilkarte V 3.4.

### **V 6 Güterverkehr**

- Verzicht auf die Streichung des bestehenden Beschlusses 5.2 zu den zukünftigen Anlagen des kombinierten Verkehrs.

### **Folgende Anträge werden nicht aufgenommen (Auswahl):**

- Für ein ländliches Zentrum fehlen in Sins die Zentrumsfunktionen.
- Den Anträgen zur vorbehaltlosen Eignung des ESP Wohlen/Villmergen und des ESP Zofingen/Bleichi für Nutzungen mit hohem Güterverkehr und Flächenbedarf (GFN) kann derzeit auf Richtplan-Ebene nicht entsprochen werden. Es stehen einerseits Anträge der Region und der Gemeinden entgegen und andererseits verlangen die existierenden Verkehrsprobleme und die fehlenden Verkehrskapazitäten eine genauere Prüfung.
- Die vorbehaltlose Eignung des ESP Reinach/Leimbach für Nutzungen mit hohem Verkehrsaufkommen (PN), insbesondere für Einkaufsnutzungen, kann auf Richtplanebene nicht festgestellt werden. Das beabsichtigte Vorhaben bedarf nach heute gültigem Richtplan einer detaillierten Prüfung in einem Verfahren zur Richtplan-Anpassung.
- Festsetzung Bad Zurzach, Ost-Umfahrung: Bei der Ost-Umfahrung Bad Zurzach ist die Linienführung noch nicht vollständig abgeklärt (offene Linienführung oder Tunnel). Sobald diese feststeht, wird sie festgesetzt. Eventuell kann dies noch im Rahmen der Gesamtrevision erfolgen.
- Zwischenergebnis Petersbergtunnel: Die Richtplananpassung zum Petersbergtunnel (bisherige Vororientierung) erfolgt 2010 in einem separaten Verfahren.
- Die Finanzierung von Ortsdurchfahrten, Verkehrsmanagement und des öV ist nicht Gegenstand des Richtplans; sie wird im Gesetz geregelt.
- Viele Begehren zu neuen Buslinien: Diese können nicht berücksichtigt werden, da der Richtplan keine Angebotsplanung beinhaltet. Dazu dienen das Mehrjahresprogramm öV und die jährlichen Prozesse mit den Regionalplanungsverbänden zur Angebotsplanung.

In der nachfolgenden Gesamtrevision des Richtplans werden einige neue Infrastrukturmassnahmen bei den Kantonsstrassen und beim öV vorgeschlagen.

## **6. Auswirkungen**

### **6.1 Nachhaltigkeit**

Das Vorhaben hat insbesondere im Bereich Wirtschaft positive Auswirkungen. Stichworte dazu sind die Verfügbarkeit von Nutzungsflächen für die Wirtschaft und die Erreichbarkeit als wichtige Voraussetzung für die Standortattraktivität. Die Verbesserung der Verkehrssicherheit, der Wohnqualität und der Naherholungsgebiete, aber auch die Entwicklung im Langsamverkehr führen im Bereich Gesellschaft zu positiven Wirkungen.

Die erwünschten Wirkungen im Bereich Umwelt hängen besonders stark davon ab, ob es gelingt, die Siedlungsentwicklung räumlich zu konzentrieren. Positiv hinsichtlich Nachhaltigkeit ist, dass mit den Agglomerationspärken und insbesondere mit den Naturpärken gemäss Natur- und Heimatschutzgesetz (NHG) Naturwerte gesichert werden.

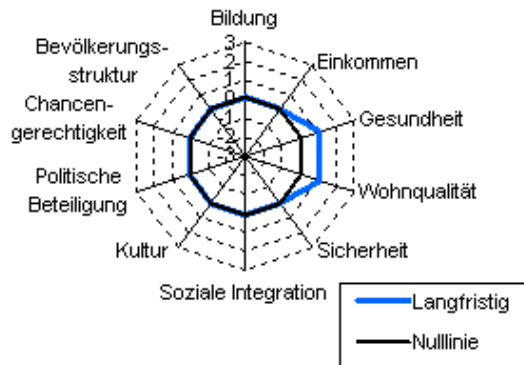
### WIRTSCHAFT: Teil Siedlung



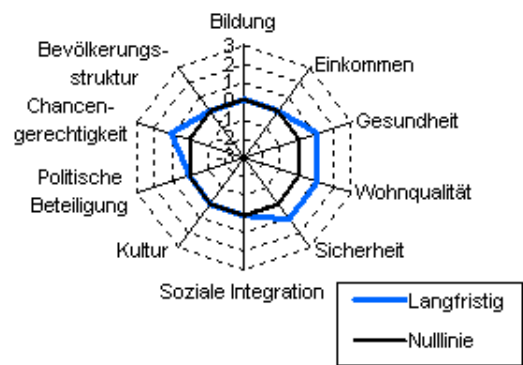
### Teil Verkehr



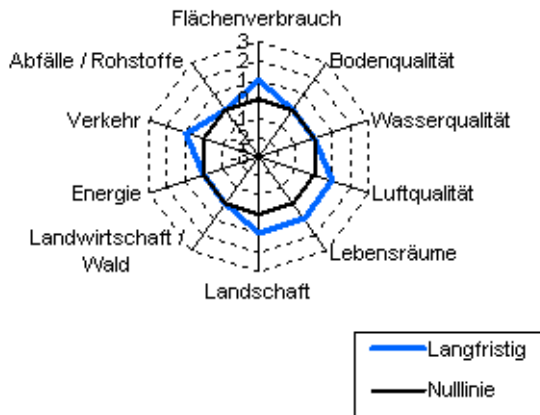
### GESELLSCHAFT: Teil Siedlung



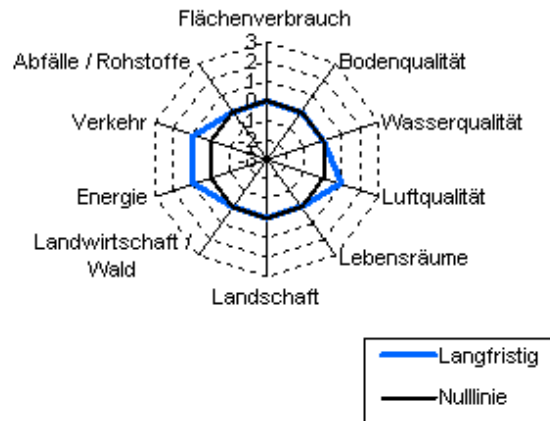
### Teil Verkehr



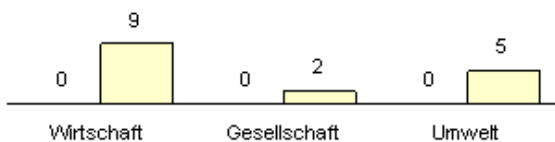
### UMWELT: Teil Siedlung



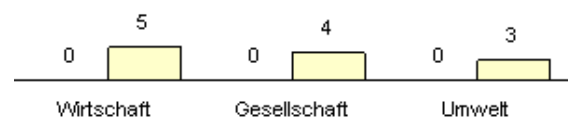
### Teil Verkehr



### ZUSAMMENFASSUNG: Teil Siedlung



### Teil Verkehr



## **6.2 Auswirkungen auf die Gemeinden**

Der Richtplan ist behördenverbindlich (Art. 9 RPG). Er verpflichtet demnach die Gemeinden, die Beschlüsse bei ihrer Nutzungsplanung zu beachten und umzusetzen. Die vorliegende Richtplan-Anpassung bringt einen gewissen Änderungsaufwand für die Gemeinden mit sich. Die Gemeinden können die Änderungen jedoch in ihrem ordentlichen Revisionsturnus durchführen. Eine zeitliche Vorgabe, welche eine vorgezogene Gesamtrevision der Nutzungsplanung erfordern würde, besteht nicht.

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

Mit dieser Vorlage sollen die inhaltlichen und zeitlichen Vorgaben des Bundes im Rahmen der Agglomerationsprogramme erfüllt und die Mitfinanzierung des Bundes damit gesichert werden.

Im Verhältnis zu den anderen Kantonen ändert sich nichts. Die Koordination bei der Umsetzung der Agglomerationsprogramme mit den direkt betroffenen Nachbarkantonen Solothurn, Basel-Landschaft, Basel-Stadt und Zürich erfolgt in enger Zusammenarbeit.

## **6.4 Gesamtbeurteilung**

Ziel ist, mit der vorliegenden Richtplan-Anpassung die in Aussicht gestellte Mitfinanzierung wichtiger Infrastrukturvorhaben durch den Bund zu sichern. Die verbesserte Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung unter Berücksichtigung der wertvollen Naherholungsräume ist sehr wichtig für die Zukunft und steht im Vordergrund dieser Vorlage.

Die Vorlage ist ein wichtiger Schritt zur Umsetzung der Raumentwicklungs- und Mobilitätsstrategie sowie der Agglomerationsprogramme des Kantons Aargau. Zukunftsfähige Raumstrukturen, funktionsfähige Agglomerationen, integrierte ländliche Räume, starke Wirtschaftsstandorte in unmittelbarer Nähe attraktiver Erholungsräume sind wichtige Standortfaktoren für Kanton und Gemeinden und die Lebensqualität der Bevölkerung.

Nach Prüfung der Unterlagen, der Ergebnisse des Vernehmlassungs- und Mitwirkungsverfahrens und aufgrund der dargestellten Interessenabwägung kommt der Regierungsrat zum Schluss, dass die formellen, materiellen und zeitlichen Voraussetzungen zur Anpassung des Richtplans zur Umsetzung der Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung gegeben sind.

## **7. Weiteres Vorgehen**

Nach Beschlussfassung des Grossen Rats wird die Richtplan-Anpassung zur Umsetzung der Agglomerationsprogramme bis Ende August 2010 dem Bundesrat zur Genehmigung eingereicht.

**Antrag:**

1.

Auf den vorliegenden Entwurf zur Anpassung des Richtplans wird eingetreten und dieser zum Beschluss erhoben.

2.

Die folgende Motion wird abgeschrieben:

- (03.282) Motion Josef Bürge, Baden, vom 28. Oktober 2003 betreffend aktive, effektive und effiziente Agglomerationspolitik und allfällig nötige Schaffung der kantonalrechtlichen Grundlagen im Kanton Aargau

Aarau, 7. April 2010

IM NAMEN DES REGIERUNGSRATS

Landammann:

Staatsschreiber:

Peter C. Beyeler

Dr. Peter Grünenfelder

Beilagen:

Beilage 1: Entwurf Richtplan-Text und Richtplan-Beschlüsse (Beschlussfassungsinhalt)

Beilage 2: Synopse der Richtplanbeschlüsse