



DEPARTEMENT  
BAU, VERKEHR UND UMWELT  
Abteilung Verkehr



1. Februar 2021

## **AGGLOMERATIONSPROGRAMM AARGAU-OST 4. GENERATION**

**Auswertungsbericht zur Behördenvernehmlassung und zur öffentlichen Mitwirkung**

## 1. Einleitung

Das Agglomerationsprogramm Aargau-Ost 4. Generation wurde im Herbst 2020 zur Behördenvernehmlassung und Mitwirkung aufgelegt. Die Behördenvernehmlassung unter den Gemeinden und den Regionalplanungsverbänden der Agglomeration dauerte vom 1. September 2020 bis 15. November 2020. Die Replas reichten eine konsolidierte Stellungnahme ihrer Gemeinden ein. Die öffentliche Mitwirkung dauerte vom 1. September 2020 bis 1. November 2020.

Zur Behördenvernehmlassung und Mitwirkung lagen folgende Dokumente auf:

- Bericht Agglomerationsprogramm
- Massnahmenband
- Fragebogen

Für die Stellungnahmen konnte ein Online-Fragebogen auf [ag.ch](http://ag.ch) ausgefüllt werden und/oder eine schriftliche Stellungnahme per Mail oder Brief beim Departement Bau, Verkehr und Umwelt eingereicht werden. Eingaben wurden bis und mit 17. November 2020 berücksichtigt.

Der vorliegende Bericht fasst, nach den Themen des Fragebogens geordnet, die Eingaben aus der Behördenvernehmlassung und der Mitwirkung zusammen. Die Eingaben sind tabellarisch gegliedert:

- Die Absender der Behördenvernehmlassung werden in der linken Spalte aufgeführt. Die Absender aus der Mitwirkung werden codiert in der linken Spalte aufgeführt.
- Die Anträge sind der mittleren Spalte zu entnehmen.
- Die Stellungnahmen der Fachlichen Steuerung des Agglomerationsprogramm Aargau-Ost sind der rechten Spalte zu entnehmen.

## 2. Zusammenfassung

Im Rahmen der Behördenvernehmlassung gingen 29 Eingaben ein. Die Absender lassen sich wie folgt zuordnen:

- Regionalplanungsorganisationen 5 Eingaben
- Gemeinden 24 Eingaben (inklusive Städten)

Im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung gingen 7 Eingaben ein:

- Politische Parteien 3 Eingaben
- Verbände/Interessengemeinschaften 1 Eingabe
- Firmen 2 Eingaben
- Privatpersonen 1 Eingabe

Bemerkungen oder Kritikpunkte fokussieren sich auf folgende Themen:

- In der Vernehmlassung wurden von mehreren Teilnehmenden Themen angesprochen, die das Wesen von Agglomerationsprogrammen im Allgemeinen und den Bezug zu anderen Planungen betreffen (insbesondere das rGVK Ostaargau, zusätzliche Massnahmen, Bezug zu anderen Planungsdokumenten). Unter 3.1 werden die Erwägungen und Antworten dazu zusammenfassend dargestellt. In der Beantwortung der konkreten Einzelfragen wird auf diese Antworten referenziert.
- Der festgelegte Perimeter sei nicht zweckmässig und daher grösser zu fassen.
- Die ausserkantonalen Bezüge seien ungenügend dargestellt.
- Im Bereich Fuss- und Veloverkehr werden diverse ergänzende Verbindungen und damit Anpassungen an der Teilstrategie gewünscht.
- Das Programm sei zu MIV-lastig, der öV sowie der Fuss- und Veloverkehr seien mehr zu fördern.
- Neue Technologien und unterirdischer Güterverkehr seien zu behandeln.
- Kleine konkrete Anpassungen/Ergänzungen wurden geprüft und entweder ergänzt oder begründet abgelehnt.
- Die S-Bahn-Haltestelle Tägerhard wird in die Teilstrategie öV aufgenommen
- Massnahmen
  - Sistierung der Massnahmen zum Bahnhof Lenzburg aus der 1. bis 3. Generation und Aufnahme der B-Massnahme "öV-Drehscheibe Bahnhof Lenzburg".
  - Aufnahme Massnahme "P+R Rudolfstetten-Friedlisberg" als A-Massnahme
  - Massnahmen "Bremgarten Obertorplatz, Erhöhung der Verkehrssicherheit zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs" und "Bremgarten Friedhofstrasse, Erhöhung der Verkehrssicherheit zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs" als pauschale A-Massnahmen.
  - Keine Aufnahme der Massnahme "multimodale Drehscheibe Baden Schadenmühleplatz"
- Das Thema Landschaft werde ungenügend berücksichtigt.

### 3. Auswertung

#### 3.1 Erwägungen zu allgemeinen Themen

In der Vernehmlassung wurden von mehreren Teilnehmenden Themen angesprochen, die das Wesen von Agglomerationsprogrammen im allgemeinen und den Bezug zu anderen Planungen betreffen. Nachfolgend werden die Erwägungen und Antworten des Kantons dazu zusammenfassend dargestellt. In der Beantwortung der konkreten Einzelfragen wird auf diese Antworten referenziert.

- **rGVK OASE:** Einige Eingaben betreffen Vorbehalte bezüglich des Grossprojekts regionales Gesamtverkehrskonzept Ostaargau (rGVK OASE). Dabei werden sowohl das rGVK als Gesamtkonzept als auch die genaue Ausgestaltung von einzelnen Massnahmen (vor allem der Zentrumsentlastungen) oder deren Auswirkungen kritisiert. Das rGVK OASE wird aufgrund der Eingaben im laufenden separaten Richtplanverfahren weitergeführt. Im Rahmen des Agglomerationsprogramms können keine Anpassungen am rGVK vorgenommen werden. Entsprechend werden auch nur diejenigen Massnahmen aus dem rGVK ins Agglomerationsprogramm aufgenommen, die im Mitwirkungsprozess zum rGVK unbestritten waren.
- **Zusätzliche Massnahmen:** Verschiedentlich werden zusätzliche Massnahmen angeregt (zum Beispiel zu den Aspekten Landschaft, Parkierung, Fussverkehr, etc.). Ins Agglomerationsprogramm können nur Massnahmen integriert werden, die ein konkreter Massnahmenträger (Kanton, Gemeinde) eingereicht hat. Zudem müssen Massnahmen bis zur Eingabe des Agglomerationsprogramms eine ausreichende Planungsreife erreichen. Es ist nicht möglich, zusätzliche Massnahmen zu definieren, wenn es keinen konkreten Träger gibt oder wenn die Umsetzungsabsichten zu wenig konkret sind.
- **Bezug zu anderen Planungsdokumenten:** Verschiedene Eingaben verlangen eine Anpassung bereits bestehender kantonaler Instrumente (zum Beispiel kantonaler Richtplan). Für das Agglomerationsprogramm bilden bestehende, von der Regierung oder dem Grossen Rat verabschiedete Dokumente, eine zu berücksichtigende Grundlage. Diese können demzufolge nicht über das Agglomerationsprogramm verändert werden.

### 3.2 Sind Sie mit dem Agglomerationsprogramm Aargau-Ost der 4. Generation grundsätzlich einverstanden?

Nr.	Absender	Anträge/Bemerkungen	Antwort
1	1001	<p>Nicht einverstanden.</p> <p>Dass der Kanton Aargau nur einen Weg in die Zukunft sieht, erachte ich als falsch: Wachstum.</p> <p>Die Nichtberücksichtigung der Landschaft ist fahrlässig. Sie schaffen neue Klimahotspots, deren Auswirkungen mit ein paar Begrünungen nicht mehr zu korrigieren sind.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Im Sinne einer Schwerpunktsetzung wurde die Teilstrategie Landschaft gegenüber der 3. Generation nicht wesentlich verändert. Die Teilstrategie Landschaft soll in der 5. Generation wieder überprüft und aktualisiert werden.</p>
2	1002	<p>Grundsätzlich einverstanden.</p> <p>Es wäre eine etwas bessere Transparenz wünschenswert, wie das Programm und die Massnahmen in den politischen Prozess integriert sind resp. wo sie parallel laufen - wo/wann die Bevölkerung (Einwohnerrat) involviert wird und der Prozess resp. die Gesamt-/Teilprojekte nicht nur zwischen RePla's und Gemeindeexekutiven ablaufen... sondern echt demokratisch legitimiert werden.</p>	<p>Das Kapitel 1.6 "Trägerschaft, Projektorganisation und Partizipation" wird ergänzt.</p> <p>Zudem wird auf die "Erwägungen zu allgemeinen Themen, Verhältnis zu anderen Planungsdokumenten" im Kapitel 2.1 verwiesen.</p>
3	1003	Nicht geäußert.	Kenntnisnahme
4	1004	Grundsätzlich einverstanden (Programm tritt auf Kritik 3G ein, in Regionen und Gemeinden besser verankert, hinterlässt soliden und gut abgestimmten Eindruck, TS Verkehr umfassend überarbeitet, Schwerpunkt bei FRV-MN).	Kenntnisnahme
5	1005	Grundsätzlich einverstanden.	Kenntnisnahme

Nr.	Absender	Anträge/Bemerkungen	Antwort
6	1006	<p>Grundsätzlich einverstanden.</p> <p>Seltsamer Projektperimeter im Gebiet westlich der Reuss (im Viereck Lenzburg-Wohlen-Mellingen-Birrfeld sind einige Gemeinden ausgespart) behindert potenziell ganzheitliche Lösungen → Perimeter korrigieren.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Der Perimeter umfasst die beitragsberechtigten Städte und Agglomerationen (sog. "BeSA-Perimeter", welche aus einer funktionalen Logik abgeleitet wurden). Diese werden vom Bund in der Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel (MinVV) festgelegt.</p>
7	1006	<p>Massnahmen im Raum Brugg-Windisch fussen auf der für später geplanten 345-Millionen-Oase-Durchfahrungsstrasse → Massnahmenkonzept anpassen (ohne Durchfahrung), ggf. mit reduzierten baulichen Massnahmen in Brugg-Windisch (Ausbau Busspuren, Tieflegung Aarauerstrasse am Bahnhof Brugg o.ä.).</p>	<p>Das rGVK OASE und die damit verbundenen Massnahmen werden in einem separaten Verfahren weiterentwickelt und werden im Rahmen des Agglomerationsprogramms nicht verändert. In der A-Liste des Agglomerationsprogramms werden Massnahmen aufgenommen, die bereits vor Realisierung der Zentrumsentlastung Brugg/Windisch realisiert werden können.</p> <p>Zudem wird auf die "Erwägungen zu allgemeinen Themen, rGVK OASE" im Kapitel 2.1 verwiesen.</p>
8	1007	<p>Grundsätzlich einverstanden (Wir erachten die dargelegten Inhalte in Situationsanalyse, Zukunftsbild, Handlungsbedarf und Teilstrategien als stimmig und richtig).</p>	Kenntnisnahme
9	1007	<p>Der Bereich Handlungsbedarf dürfte detaillierter sein (z.B. separate Karten für Siedlung, Landschaft und Verkehr).</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Der Bericht entspricht den Vorgaben des Bundes.</p>
10	Einwohnergemeinde Birr	Einverstanden (ohne Bemerkung)	Kenntnisnahme
11	Lebensraum Lenz- burg Seetal	Einverstanden (ohne Bemerkung)	Kenntnisnahme

Nr.	Absender	Anträge/Bemerkungen	Antwort
12	Gemeinderat Schafisheim	Grundsätzlich einverstanden, mit Ausnahme der Stellungnahme zu Frage 3	Kenntnisnahme
13	Stadt Lenzburg	Einverstanden (ohne Bemerkung)	Kenntnisnahme
14	Gemeinderat Arni	Einverstanden. Viele Aspekte wurden berücksichtigt, aber es fehlen jedoch auch viele ausserkantonale Bezüge. Das Kelleramt hat auch einen starken Bezug zu den Regionen Zürich und Zug (Arbeitsplätze, Gesundheitsversorgung in Zürcher Gemeinden, Triemli oder Limmattal, Alterszentrum am Bach in Birmensdorf, Bildungswesen in Zürich, Nachbargemeinde Islisberg Oberstufe nach Zürcher Bildungssystem, für jüngere Generationen Kulturangebote und Ausgang in Zürich). Darum noch Ergänzungspotential.	Bezug zu Kanton und Stadt Zürich bereits verschiedentlich erwähnt (u.a. in Kapitel 2.1.2, 2.5.4). Bezug zu Kanton Zug wird in 2.1.2. ergänzt.
15	Brugg Regio	Einverstanden.  (Brugg & Windisch: Die regionsübergreifende Betrachtung und die Integration des rGVK OASE in der 4. Generation werden begrüsst.  Windisch: Allgemeine Projekte, in denen der Kanton federführend ist, sind gut ersichtlich in den Bericht miteinbezogen).	Kenntnisnahme
16	Repla Mutschellen-Reusstal-Kelleramt (MRK)	Einverstanden (ohne Bemerkung)	Kenntnisnahme

Nr.	Absender	Anträge/Bemerkungen	Antwort
17	Repla Unteres Bünz- tal	Grundsätzlich einverstanden.  Im Rahmen der Vorarbeiten haben wir bereits darauf hingewiesen, dass für den Regionalplanungsverband unverständlich lediglich drei Gemeinden im Perimeter gelegen und beitragsberechtigt sind. Ziel der Agglomerationsprogramme ist die ganzheitliche Betrachtung von Verkehr, Siedungsentwicklung und Umweltauswirkungen sowie deren Koordination. Der Perimeter ist zu erweitern und u.a. auch die Mitgliedergemeinde Dottikon mit Sitz grosser und regional bedeutsamer Arbeitgeber in den Agglomerationsperimeter Aargau-Ost aufzunehmen.	Kenntnisnahme  Der Perimeter umfasst die beitragsberechtigten Städte und Agglomerationen (sog. «BeSA-Perimeter», welche aus einer funktionalen Logik abgeleitet wurden. Diese werden vom Bund in der Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel(MinVV) festgelegt.
18	Repla Unteres Bünz- tal	Die ausserhalb des Perimeters gelegenen Gemeinden wurden im Rahmen der Erarbeitung des Agglomerationsprogrammes seitens kantonaler Fachstelle separat einbezogen.	Kenntnisnahme
19	Gemeinde Ru- dolfstetten-Friedlis- berg	Einverstanden (ohne Bemerkung)	Kenntnisnahme
20	Baden Regio (Stadt Baden)	Einverstanden (ohne Bemerkung)	Kenntnisnahme
21	Baden Regio (Gemeinde Birmen- storf)	Einverstanden (ohne Bemerkung)	Kenntnisnahme
22	Baden Regio (Einwohnerge- meinde Ennetbaden)	Einverstanden (ohne Bemerkung)	Kenntnisnahme
23	Baden Regio (Gemeinde Fislis- bach)	Einverstanden (ohne Bemerkung)	Kenntnisnahme

Nr.	Absender	Anträge/Bemerkungen	Antwort
24	Baden Regio (Gemeinderat Mellingen)	Einverstanden (ohne Bemerkung)	Kenntnisnahme
25	Baden Regio (Gemeinde Neuen- hof)	Einverstanden (ohne Bemerkung)	Kenntnisnahme
26	Baden Regio (Einwohnerge- meinde Niederrohr- dorf)	Einverstanden (ohne Bemerkung)	Kenntnisnahme
27	Baden Regio (Gemeinderat Ober- rohrdorf)	Einverstanden (ohne Bemerkung)	Kenntnisnahme
28	Baden Regio (Gemeinde Obersig- genthal)	Grundsätzlich einverstanden, aber die Verknüpfung mit der OASE finde ich proble- matisch. Die OASE für den Raum Baden will der Kanton nochmals prüfen.	Das bisherige rGVK OASE ist konsistent zum Zukunftsbild des Agglomerationsprogramms Aargau-Ost und seinen Teilstrate- gien. Im Raum Baden (Gemeinden Neuenhof, Wettingen, Ba- den, Ennetbaden, Obersiggenthal, Untersiggenthal, Turgi, Eh- rendingen, Freienwil) startet eine koordinierte Planung der rGVK- Massnahmen zusammen mit der Weiterführung der Limmattal- bahn Killwangen-Baden mit dem Ziel der gleichzeitigen Festset- zung (ca. 2023/2024).  Zudem wird auf die "Erwägungen zu allgemeinen Themen, rGVK OASE" im Kapitel 2.1 verwiesen.
29	Baden Regio (Gemeinde Turgi)	Einverstanden (Kommentar unter Frage 4: Dem Agglomerationsprogramm 4. Ge- neration wird vorbehältlich der Klärung der Kosten und des Verteilschlüssels zuge- stimmt.)	Kenntnisnahme

Nr.	Absender	Anträge/Bemerkungen	Antwort
30	Baden Regio (Einwohnerge- meinde Wettingen)	Einverstanden (ohne Bemerkung)	Kenntnisnahme
31	Baden Regio (Gemeinde Würen- lingen)	Einverstanden (ohne Bemerkung)	Kenntnisnahme
32	Repla Baden Regio (Gemeinden Region Baden-Wettingen)	Grundsätzlich einverstanden (Verweis auf nachfolgende Bemerkungen und Anträge).	Kenntnisnahme
33	Repla MRK (Stadt Bremgarten)	In der Teilstrategie Verkehr, Fuss- und Veloverkehr fehlt für die Entwicklungsräume Bremgarten und Wohlen die direkten Velovorzugsrouten oder Hauptverbindungen fürs Velo. Unserer Meinung nach kommt dem Velo auf kurzen bis mittleren Distanzen zwischen dem Mutschellen und Wohlen eine wichtige Rolle zu, insbesondere, weil es sich auch um einen urbanen Entwicklungsraum handelt und als Zubringer zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs dient und dem Umstand geschuldet ist, dass das MIV-Netz in den Verkehrsspitzenzeiten überlastet ist. Beide Gemeinden weisen in der Teilstrategie Verkehr, Öffentlicher Verkehr zudem multimodale Knoten von regionaler Bedeutung aus was ein schlüssiger Ansatz darstellt. Auch in den Gebieten von Bremgarten und Wohlen gehört das Velo zum alltäglichen Strassenbild. Das heutige Radroutennetz führt vielfach rückwärtig abseits der Kantonstrassen auf kommunalem Strassennetz (vgl. Abb. 62) was der Teilstrategie nicht dienlich ist. Weiter wird Bremgarten und Wohlen in der Abb. 40 als "Städtischer Kernraum" zugewiesen, weshalb auch sogenannte direkte Velovorzugsrouten oder Hauptverbindungen in der Region Sinn macht. Der Mangel ist im Punkt "Kantonales Velonetz verbindet..." in Kap. 2.8.2 dahingehend zu präzisieren.	Im Jahr 2020 hat der Kanton Velozählungen durchgeführt.  Zwischen Wohlen und Bremgarten, wie auch zwischen Mutschellen und Rudolfstetten ergab sich ein Veloaufkommen von rund 200 Velofahrenden pro Tag. Die kantonale Veloroute wird direkt, sicher und attraktiv geführt und verbindet so die Siedlungsgebiete zweckdienlich und angepasst an das vorhandene Veloaufkommen. Die Veloverbindung wird bewusst abseits der stark befahrenen K127 geführt.
34	Repla MRK (Stadt Bremgarten)	Der Fussverkehr muss als viertes Strategieelement neben dem öV, Velo und MIV betrachtet werden und geht im jetzigen Berichtsstatus "unter". Hierzu wäre eine flächendeckende Datengrundlage zum Beispiel mittels einer Fussverkehrspotenzial	Im Kanton Aargau erfolgt die kommunale Verkehrsplanung mit dem kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV). Es werden dabei alle Verkehrsarten FV, VV, MIV und öV gleichwertig betrachtet,

Nr.	Absender	Anträge/Bemerkungen	Antwort
		Betrachtung hilfreich. Eine solche Grundlage dient einerseits als Arbeitsinstrument für Fussverkehrsplanungen (Netzplanungen, Schwachstellenanalysen, Massnahmenentwicklung etc.) aber auch für die Modellierung von Entwicklungs-Szenarien oder Netzvarianten. Andererseits macht die Analyse des Fussverkehrspotenzials die Bedürfnisse des Fussverkehrs neben denjenigen der anderen Verkehrsträger besser sichtbar. In den Kap. 2.8.2 und 2.8.3 ist das Thema Fussverkehr aufzunehmen und entsprechend zu würdigen.	inklusive Netzplanung, Schwachstellenanalyse und Massnahmenentwicklung. Dieses Instrument hat sich im Kanton Aargau bei der kommunalen Fussverkehrsförderung sehr bewährt.
35	Repla MRK (Stadt Bremgarten)	Wird in der Berichtsgrundlage der Teil Fuss- und Veloverkehr wie ausgeführt überarbeitet besteht auch eine bessere Herleitung für das Zukunftsbild punkto der Aussage der attraktiven Strassenräume. "Sie sind so gestaltet, dass sie für alle Verkehrsträger, insbesondere den Fuss- und Veloverkehr, sichere und möglichst direkte Verbindungen ermöglichen." Gleiches gilt auch für die Aussage im Kap. 3.3.3 Verkehr "Fuss- und Veloverkehr ergänzen den ÖV vor allem im Nahbereich um die ÖV-Haltestellen und im Binnenverkehr der Zentren." Es muss das Ziel sein eine bessere Gesamtbeurteilung des Bundes über das Agglomerationsprogramm der 4. Generation zu erhalten, als jene vom letzten Prüfbericht des Bundes zum Agglomerationsprogramm der 3. Generation.	Kenntnisnahme
36	Repla MRK (Gemeinde Künten)	Einverstanden (ohne Bemerkung)	Kenntnisnahme
37	Repla MRK (Gemeinde Widen)	Eine hohe Beschäftigtendichte im urbanen Entwicklungsraum von Widen ist eher unwahrscheinlich. Diese Gemeinde eignet sich für eine moderate Verdichtung und eine entsprechend eher kleinere Bevölkerungsdichte (einzelne Quartiere ausgeschlossen).	Kenntnisnahme
38	Repla MRK (Gemeinde Zufikon)	Einverstanden (ohne Bemerkung)	Kenntnisnahme

### 3.3 Sind Sie mit dem Zukunftsbild für die Agglomeration Aargau-Ost einverstanden?

Nr.	Absender	Anträge/Bemerkungen	Antwort
1	1001	Nicht einverstanden. Zur Agglomeration gehört auch die Restlandschaft. Diese ist bei objektiver Betrachtung weder Natur noch geschützt.	Kenntnisnahme
2	1002	Nicht einverstanden. Das Zukunftsbild setzt immer noch auf ein überproportionales und ungebremstes Wachstum und trotz guter Projekte z.B. für den Velo- und Langsamverkehr, zu sehr auf den MIV (Bsp. OASE sog. Zentrumentlastung - welche vornehmlich aus eine "Autobahnzubringer" besteht. Der zusätzliche Anreiz auf den auswärtigen (ausländischen) Schwerverkehr wird nicht thematisiert.	Das Zukunftsbild postuliert kein Wachstum, sondern stützt sich auf die Entwicklungsprognosen, die dem kantonalen Richtplan zugrunde gelegt und vom Grossen Rat verabschiedet worden sind. Die Priorisierung der Verkehrsmittel richtet sich nach den Vorgaben im kantonalen Raumkonzept Aargau und in der kantonalen Strategie mobilitätAARGAU.
3	1003	Nicht einverstanden. Die Versorgung mit Konsumgütern wird sich in den kommenden Jahren weiter verändern. Der Trend hin zu Online-Supermärkten und Online-Handel wird ungebremst voranschreiten und die Versorgung der Bevölkerung massgeblich umgestalten (letzte Meile, Citylogistik). Die Veränderungen des Güterverkehrs werden im Zukunftsbild (Kap. 3.3.3 Verkehr) des AP4 nicht speziell erwähnt. Es ist absehbar, dass dies für das AP5 mit dem Projekt Cargo sous terrain zu einem speziellen Thema werden wird. Aus diesem Grund sollte das Zukunftsbild des AP4 mit einem allgemeinen Hinweis auf den Güterverkehr (ohne räumliche Konkretisierung) ergänzt werden.	Das Thema unterirdischer Güterverkehr wird im Kapitel Situations- und Trendanalyse unter Hypothesen zur künftigen Entwicklung im Bericht ergänzt.
4	1004	Einverstanden. Es braucht eine sorgfältige Koordination der verschiedenen Aufgaben zwischen Kanton, Regionen und Gemeinden. Wichtig ist, dass alle Siedlungsräume berücksichtigt werden. Es dürfen nicht nur die Zentren profitieren, die ländlichen Räume müssen ebenfalls einen Nutzen haben (z.B. gute ÖV-Anbindung).	Kenntnisnahme

Nr.	Absender	Anträge/Bemerkungen	Antwort
5	1005	Nicht einverstanden. Einschränkungen haben wir bezüglich der Siedlungsverträglichkeit der geplanten Verkehrsmassnahmen. (siehe Bemerkungen zu Frage 3, Kapitel 2.4).	Kenntnisnahme.
6	1006	Einverstanden. Nach wie vor zu MIV-lastig.	Die Priorisierung der Verkehrsmittel richten sich nach den Vorgaben in der kantonalen Strategie mobilitätAARGAU. Ein Schwerpunkt wird im Fuss- und Veloverkehr gesetzt.
7	1007	Einverstanden. (Wir erachten die dargelegten Inhalte in Situationsanalyse, Zukunftsbild, Handlungsbedarf und Teilstrategien als stimmig und richtig).	Kenntnisnahme
8	Einwohnergemeinde Birr	Einverstanden (ohne Bemerkung)	Kenntnisnahme
9	Lebensraum Lenz- burg Seetal	Grundsätzlich einverstanden. Dem ÖV muss mehr Beachtung geschenkt und Regionalverkehr gefördert werden. Da Grossstädte an Bedeutung (z.B. als Standort für Unternehmen) verlieren und Mitarbeitenden zunehmend vor Ort an digitalen Sitzungen teilnehmen können.	Der öffentliche Verkehr wird ständig ausgebaut. Taktgeber ist der Bund mit seinem strategischen Entwicklungsprogramm (STEP). Der Ausbauschnitt 2035 ermöglicht Angebotsverbesserungen in der Agglomeration.
10	Lebensraum Lenz- burg Seetal	Karte Landschaft- und Freizeitstruktur (Bericht 2.3.1): Aabach und Bünz sind in der Karte ebenfalls einzutragen. Beide Gewässer sind auch im Bericht 3.3.2 namentlich zu erwähnen.	Karte und Bericht werden entsprechend angepasst.
11	Lebensraum Lenz- burg Seetal	Karte Freizeit und Erholung (Bericht 2.3.2): Der Staufberg (Kirche) ist ein wichtiges Wahrzeichen, aber kein Anziehungspunkt für Freizeit/Erholung. Deshalb als Aussichtspunkt zu bezeichnen. Aabach und Bünz ebenfalls als bedeutsame Wasserlandschaften zu bezeichnen, wie dies richtigerweise im Zukunftsbild enthalten ist.	Kenntnisnahme  Die Karte wurde aus dem Bericht der dritten Generation übernommen. Strategische Aussagen werden in dieser Generation nicht angepasst. Für eine allfällige 5. Generation wird das Anliegen im Rahmen einer neuen Karte berücksichtigt.
12	Gemeinderat Schafisheim	Grundsätzlich einverstanden, mit Ausnahme der Stellungnahme zu Frage 3	Kenntnisnahme

Nr.	Absender	Anträge/Bemerkungen	Antwort
13	Stadt Lenzburg	Einverstanden (ohne Bemerkung)	Kenntnisnahme
14	Gemeinderat Arni	Einverstanden (ohne Bemerkung)	Kenntnisnahme
15	Brugg Regio	Einverstanden. (Es wird begrüsst, dass die Zentrumsentlastung Brugg-Windisch als wesentlicher Bestandteil beschrieben wird. Im Verband mit dem Bevölkerungswachstum von +25% Einwohnern und + 15% Arbeitsplätzen bis 2040 braucht es entlastende Alternativen)	Kenntnisnahme
16	Repla Mutschellen-Reusstal-Kelleramt (MRK)	Nicht einverstanden. Der Bahnhof Berikon-Widen soll ebenfalls als "Multimodaler Knoten" ergänzt werden.	Die multimodalen Knoten wurden im Abgleich mit den multimodalen Knoten von kantonaler Bedeutung im Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr des Kantons Aargau definiert. Der Bahnhof Berikon-Widen wird nicht aufgenommen.
17	Repla Mutschellen-Reusstal-Kelleramt (MRK)	Ein "Attraktiver Strassenraum" soll auch in Berikon vorgesehen werden.	Die Ortsdurchfahrt von Berikon wird als "attraktiver Strassenraum "im Zukunftsbild ergänzt.
18	Repla Unteres Bünz-tal	Wir regen an, die fünf Teilräume unter 3.2. nochmals erläuternd aufzuführen.	Die Teilräume werden explizit ergänzt.
19	Repla Unteres Bünz-tal	Tendenziell ist seitens Repla ein Rückgang von intensiv genutzten Flächen hin zu extensiver Bewirtschaftung anzustreben.	Kenntnisnahme
20	Repla Unteres Bünz-tal	Es wird angeregt zu erläutern auf welchen Grundlagen die quantitativen Ziele gemäss MOCA Indikatoren gründen.	Die quantitativen Ziele wurden von der kantonalen Bevölkerungsprognose, dem Ausbau und der Taktverdichtungen im öv abgeleitet. Diese sind konsistent mit andern Agglomerationsprogrammen im Kanton Aargau. Der Bericht wird nicht ergänzt.
21	Repla Unteres Bünz-tal	Bei der Ansiedlung von Betrieben mit hohem Zulieferverkehr ist auch die Zulieferung auf der Schiene zu berücksichtigen.	Kenntnisnahme

Nr.	Absender	Anträge/Bemerkungen	Antwort
22	Gemeinde Rudolfstetten-Friedlisberg	<p>Nicht einverstanden.</p> <p>Die Gemeinde Rudolfstetten-Friedlisberg liegt gemäss Raumkonzept Aargau (R 1) auf einer ländlichen Entwicklungsachse, der Teilbereich des Mutschellenknottens gilt als urbaner Entwicklungsraum. Eine Zuweisung zu zwei Raumtypen lehnt die Gemeinde ab, sie sieht sich wie die Nachbargemeinden Berikon und Widen gesamthaft als urbanen Entwicklungsraum. Dies wird bereits im Rahmen des REL beantragt und ist im Aggloprogramm entsprechend anzupassen.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Im Rahmen der Gesamtüberprüfung des Richtplans werden auch die Raumtypen überprüft. Für das Aggloprogramm sehen wir keinen konkreten Anpassungsbedarf.</p>
23	Baden Regio (Stadt Baden)	Einverstanden (ohne Bemerkung)	Kenntnisnahme
24	Baden Regio (Gemeinde Birmenstorf)	Einverstanden (ohne Bemerkung)	Kenntnisnahme
25	Baden Regio (Einwohnergemeinde Ennetbaden)	Einverstanden (ohne Bemerkung)	Kenntnisnahme
26	Baden Regio (Gemeinde Fislisbach)	Einverstanden (ohne Bemerkung)	Kenntnisnahme
27	Baden Regio (Gemeinderat Mellingen)	Einverstanden (ohne Bemerkung)	Kenntnisnahme
28	Baden Regio (Gemeinde Neuenhof)	Einverstanden (ohne Bemerkung)	Kenntnisnahme
29	Baden Regio (Einwohnergemeinde Niederrohrdorf)	Einverstanden (ohne Bemerkung)	Kenntnisnahme

Nr.	Absender	Anträge/Bemerkungen	Antwort
30	Baden Regio (Gemeinderat Oberrohrdorf)	Einverstanden (ohne Bemerkung)	Kenntnisnahme
31	Baden Regio (Gemeinde Obersiggenthal)	Einverstanden (ohne Bemerkung)	Kenntnisnahme
32	Baden Regio (Gemeinde Turgi)	Einverstanden (ohne Bemerkung)	Kenntnisnahme
33	Baden Regio (Einwohnergemeinde Wettingen)	Einverstanden (ohne Bemerkung)	Kenntnisnahme
34	Baden Regio (Gemeinde Würenlingen)	Einverstanden (ohne Bemerkung)	Kenntnisnahme
35	Repla Baden Regio (Gemeinden Region Baden-Wettingen)	Das Zukunftsbild wurde gegenüber dem AP3 inhaltlich weiterentwickelt. Den Kernbotschaften und dem Zukunftszustand 2040 in den Bereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr wird zugestimmt.	Kenntnisnahme

Nr.	Absender	Anträge/Bemerkungen	Antwort
36	Repla Baden Regio (Gemeinden Region Baden-Wettingen)	<p>Handlungsbedarf: Das rGVK OASE wurde im Kapitel Handlungsbedarf miteingebunden. Baden Regio hat bereits im Januar 2020 im Rahmen der Anhörung zur Richtplananpassung betreffend rGVK OASE mehrere Vorbehalte geäussert (u.a. Ablehnung Sperrung Hochbrücke für den MIV). Diese Bedenken haben auch im AP Aargau-Ost weiterhin Bestand. Wir verweisen auf die betreffende Stellungnahme im Anhang.</p> <p>Antrag: Der Kanton ist dazu aufgerufen die im AP Aargau-Ost integrierten MN aus dem rGVK OASE unter Einbindung der Region und der betroffenen Gemeinden nochmals zu prüfen.</p>	<p>Die öffentliche Anhörung/Mitwirkung 2019/2020 zum rGVK OASE hat gezeigt, dass Behörden und Teile der Bevölkerung im Raum Baden verschiedene Vorbehalte gegenüber dem aktuellen Stand des rGVK und zu einzelnen Massnahmen haben. Im Raum Baden (Gemeinden Neuenhof, Wettingen, Baden, Ennetbaden, Obersiggenthal, Untersiggenthal, Turgi, Ehrendingen, Freienwil) startet deshalb ab 2021 eine koordinierte Planung der rGVK-Massnahmen zusammen mit der Weiterführung der Limmattalbahn Killwangen-Baden mit dem Ziel der gleichzeitigen Festsetzung (ca. 2023/2024).</p> <p>Zudem wird auf die "Erwägungen zu allgemeinen Themen, rGVK OASE" im Kapitel 2.1 verwiesen.</p>
37	Repla Baden Regio (Gemeinden Region Baden-Wettingen)	<p>Teilstrategien: Im kantonalen Richtplan ist die S-Bahn-Haltestelle Tägerhard, Wettingen als Zwischenergebnis eingetragen (M3.3, Nr. 64). Diese soll eine optimale Verknüpfung von S-Bahn, Limmattalbahn, Bus und Erschliessung des Entwicklungsgebiets Wettingen Ost sicherstellen.</p> <p>Antrag: In der Teilstrategie ÖV ist die geplante S-Bahn-Haltestelle Tägerhard aufzunehmen</p>	<p>Die Haltestelle S-Bahn Tägerhard wird in die Teilstrategie öV aufgenommen.</p>
38	Gemeinde Ehrendingen	<p>Als Gemeinde im Grünen, welche in der Teilstrategie Landschaft als erhaltenswerte dörflich geprägte Kulturlandschaft gewertet wird, ist es nicht verständlich, dass im Zukunftsbild 2040 eine leistungsfähige Naherschliessung (auf dem Plan prominent mit einem dicken violetten Pfeil gekennzeichnet) durch die Gemeinde Ehrendingen vorgesehen ist. Hier handelt es sich unseres Erachtens um einen Zielkonflikt, welcher nicht zu Lasten der Siedlungsqualität gehen soll.</p>	<p>Die Pfeile stellen die leistungsfähige Naherschliessung (Bus) symbolisch dar.</p>
39	Gemeinde Ehrendingen	<p>Zur Gewährleistung eines notwendigen leistungsfähigen Ziel-/Quellverkehrs im Grossraum Baden ist es zwingend notwendig, dass der Durchgangsverkehr aus dem Surzibiet in Richtung des Nationalstrassennetzes grossräumig abgeleitet und nicht durch die Peripherie von Baden geführt wird. Eine Ableitung dieses Verkehrs über das wenig dicht besiedelte Furttal in Verbindung mit einem Tunnel</p>	<p>Das rGVK OASE und die damit verbundenen Massnahmen werden in einem separaten Verfahren weiterentwickelt. Mit dem rGVK OASE werden verkehrliche Massnahmen aufeinander abgestimmt entwickelt. In der Vertiefungsstudie zum rGVK für den Raum Baden wurde die beschriebene Massnahme nicht als notwendiges Element beurteilt. Das</p>

Nr.	Absender	Anträge/Bemerkungen	Antwort
		<p>durch die Lägern ist ein Zukunftsbild, welches sich auch die Gemeinde Ehrendingen vorstellen kann.</p>	<p>rGVK OASE soll für den Raum Baden in den nächsten Jahren zusammen mit den Gemeinden weiterentwickelt werden. Der Vorschlag der Gemeinde müsste bei dieser Weiterentwicklung des rGVK integriert werden, bevor eine Aufnahme in ein Agglomerationsprogramm möglich wäre.</p>
40	Repla MRK (Stadt Bremgarten)	<p>Gemäss den Ausführungen in der Antwort 1 ist das Zukunftsbild mit dem Thema Fuss- und Veloverkehr inhaltlich sowie auch in der Kartendarstellung des Zukunftsbilds 2040 "anzureichern". Die Zürcherstrasse in Bremgarten als Beispiel ist als attraktiver Strassenraum darzustellen und in der Karte nach der Seite 90 anzupassen.</p>	<p>Aufgrund der Bedeutung des FVV vor allem in den urbanen Räumen wurden statt einzelner Beziehungen des FVV eine flächige Darstellung "Urbane Mobilität" ins Zukunftsbild aufgenommen; vgl. dazu auch Erläuterungstext im Kapitel 3.3.3.</p> <p>Die Kategorie "Attraktiver Strassenraum" im Zukunftsbild bezieht sich auf Hauptverkehrsstrassen (HVS) nach kantonaler Klassierung, die auch künftig diese Funktion haben werden und deren Strassenraum deshalb durch Umgestaltung eine Aufwertung erfahren soll. Die Zürcherstrasse ist eine wichtige Erschliessungsachse für Bremgarten, aber nicht als HVS, sondern als Verbindungsstrasse (VS) klassiert.</p>
41	Repla MRK (Stadt Bremgarten)	<p>Ebenfalls ist die Pfeildarstellung "Leistungsfähige Naherschliessung" in Bremgarten in Richtung Wohlen und Mutschellen zu ergänzen. Im Kap. 4.1.3, Handlungsbedarf wäre ein eigenständiges Zukunftsbild für den Fuss- und Veloverkehr sachgerecht.</p>	<p>Die "Leistungsfähige Naherschliessung" bezieht sich explizit auf die Bus-Erschliessung jener Bereiche, die nicht direkt durch Bahnlinien erschlossen werden. In Bremgarten verkehrt in beiden Richtungen die AVA. Es handelt sich zudem um eine schematische Abstraktion, um der Flughöhe des Zukunftsbilds gerecht zu werden.</p> <p>Der Inhalt des Zukunftsbilds wird durch die Richtlinie Programm Agglomerationsverkehr (RPAV) des Bundes vorgegeben; Zukunftsbilder für einzelne Themen oder Verkehrsarten sind nicht vorgesehen.</p>
42	Repla MRK (Stadt Bremgarten)	<p>Die verwendete Abbildung 85, welche kein Verlagerungsziel aus dem Modalsplit für den Fussverkehr zeigt ist mit der Abb. 92 nicht stimmig. Wieso im rGVK OASE keine Verlagerungsziele zugunsten des Fussverkehrs angenommen wurde ist offen.</p>	<p>Das rGVK OASE und die damit verbundenen Massnahmen werden in einem separaten Verfahren weiterentwickelt.</p> <p>Zudem wird auf die "Erwägungen zu allgemeinen Themen, rGVK OASE" im Kapitel 2.1 verwiesen.</p>

Nr.	Absender	Anträge/Bemerkungen	Antwort
			<p>Die beiden Abbildungen 85 und 92 widersprechen sich nicht. Die in Abbildung 92 dargestellten angestrebten Veränderungen der Verkehrsmittelanteile nach Raumtypen stammen aus der kantonalen Mobilitätsstrategie mobilitätAargau. Sie stellen für den ganzen Kanton einheitliche Ziele dar, die in regionalen Planungen in Kenntnis lokaler Besonderheiten konkretisiert werden sollen. In den bisherigen Arbeiten zum regionalen Gesamtverkehrskonzept Ostaargau wurde festgestellt, dass das Potential für einen höheren Fussverkehrsanteil aus räumlich-topographischen Gründen beschränkt ist (absolut nimmt die Zahl der Wege durch Zufussgehende trotzdem stark zu), dagegen wird das Potential für einen deutlich höheren Veloanteil vor allem in den Räumen Baden und Brugg-Windisch als gross beurteilt.</p>
43	Repla MRK (Stadt Bremgarten)	<p>Im Kap. 4.2.3 werden ausschliesslich Grossprojekte im Raum Baden-Wettingen ausgeführt. Wir regen an auch aus den übrigen urbanen Entwicklungsräumen im AP-Gebiet Projekte auszuführen. Der ausgewiesene Handlungsbedarf für den Veloverkehr wird als eigenständige Position in Nr. 6 erläutert.</p>	<p>Mit dem Kapitel 4.2 "Regionales Gesamtverkehrskonzept Ostaargau (rGVK OASE)" wird explizit auf die Kritik des Bundes reagiert, wonach rGVK OASE und AP zu wenig aufeinander abgestimmt waren. Daher liegt der Fokus in diesem Kapitel bewusst auf diesem Raum.</p>
44	Repla MRK (Stadt Bremgarten)	<p>Stimmig wäre wenn der Fussverkehr auch als eigenständige Position in Kap. 4.3 [Prioritärer Handlungsbedarf für die 4. Generation] aufgeführt wird.</p>	<p>Im Bereich Fussverkehr besteht offenbar kein prioritärer Handlungsbedarf. Dementsprechend wurden auch wenige Fussverkehrs-Massnahmen eingereicht. Der Fussverkehr wird aber unter den Punkten 1 und 2 (Siedlung) sowie 5 (Transportketten) mitberücksichtigt.</p>
45	Repla MRK (Stadt Bremgarten)	<p>Die Kartensignatur "Attraktive Alternativen zum MIV" auf Seite 118 (Handlungsbedarf) im Waldabschnitt zwischen Wohlen und Bremgarten löst Fragen aus, die im Bericht nicht beantwortet werden. Eine West/Ost-Ausrichtung wäre zu prüfen. Der Legendenpunkt "Rahmenbedingungen für Veloverkehr deutlich verbessern" ist in der Karte vom Mutschellen über Bremgarten nach Wohlen aufzunehmen. Weiter ist zu prüfen ob das Thema Fussverkehrspotenzial in Zentren aufgenommen werden kann.</p>	<p>Pfeil "Attraktive Alternativen zum MIV" auf Seite 118 (Handlungsbedarf) im Waldabschnitt zwischen Wohlen und Bremgarten wird entfernt.</p> <p>Im Jahr 2020 hat der Kanton Velozählungen durchgeführt.</p> <p>Zwischen Wohlen und Bremgarten, wie auch zwischen Mutschellen und Rudolfstetten ergab sich ein Veloaufkommen von rund 200 Velofahrenden pro Tag. Die kantonale Veloroute wird direkt, sicher und attraktiv geführt und verbindet so die Siedlungsgebiete zweckdienlich</p>

Nr.	Absender	Anträge/Bemerkungen	Antwort
			und angepasst an das vorhandene Veloaufkommen. Die Veloverbindung wird bewusst abseits der stark befahrenen K127 geführt.
46	Repla MRK (Stadt Bremgarten)	In der Karte Teilstrategie Siedlung ist die auf Seite 123 die Signatur Wohnschwerpunkte nicht über der Altstadt vorzusehen, sondern westlich der Reuss.	Diese Signatur wird angepasst.
47	Repla MRK (Stadt Bremgarten)	In Analogie des Hinweises zur Karte auf Seite 118 ist auch in der Karte Teilstrategie Fuss- und Veloverkehr auf Seite 135 die "direkte Velovorzugsroute" vom Mutschellen über Bremgarten nach Wohlen abzubilden.	Die "direkten Velovorzugsrouten" basieren auf der 2016 durchgeführten "Potentialabschätzung Velovorzugsrouten". Diese Studie weist für die Verbindung vom Mutschellen über Bremgarten nach Wohlen kein hohes Potential aus. Die Verbindung wird daher im Agglomerationsprogramm der 4. Generation nicht aufgenommen.
48	Repla MRK (Stadt Bremgarten)	Das Wort "Spielräume" im Kap. 5.3.5 ist verfänglich zumal der Platz für bedarfsgerechte Verkehrsinfrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr fehlt, was angepasst werden sollte.	Das Wort "Spielräume" wird durch "mehr Flächen für den FVV" angepasst.
49	Repla MRK (Stadt Bremgarten)	In der Kartenabbildung MIV auf Seite 138 [Teilstrategie MIV] fehlt erneut das BGK auf der Zürcherstrasse unter MIV 2, Siedlungsgerecht gestalten und Sicherheit erhöhen in der Kartendarstellung.	Das BGK Zürcherstrasse wurde bereits als Massnahme in der 2. Generation eingereicht und mit dem Bund eine Leistungsvereinbarung unterschrieben. Die Realisierung ist noch ausstehend. Im Sinne des Agglomerationsprogramms besteht somit kein Handlungsbedarf mehr.
50	Repla MRK (Gemeinde Künten)	Einverstanden (ohne Bemerkung)	Kenntnisnahme
51	Repla MRK (Gemeinde Widen)	Einverstanden. Die Strassen müssen trotz der vorgesehenen aufgewerteten Strassenräumen sämtlichen Verkehr möglichst flüssig abwickeln können.	Kenntnisnahme
52	Repla MRK (Gemeinde Zufikon)	Einverstanden. Betrifft die Gemeinde Zufikon lediglich peripher.	Kenntnisnahme

### 3.4 Wurden die richtigen Massnahmen (in Ihrer Gemeinde) festgelegt?

Nr.	Absender	Anträge/Bemerkungen	Antwort
1	1001	<p>Nicht einverstanden.</p> <p>Bauen, der Verkehr kommt von selbst und die Umwelt zahlt den Preis (BVU). Das Departement und der Kanton sind für die ganze Landschaft zuständig. Der Nitratreintrag bspw. muss drastisch reduziert werden. Und zwar in Kombination mit allen Programmen. Eine Koordination (Ziele) fehlen vollkommen.</p>	<p>Im den Agglomerationsprogrammen Siedlung und Verkehr wird die Thematik des Nitratreintrags entsprechend den Richtlinien zum Programm Agglomerationsverkehr (RPAV) nicht behandelt.</p>
2	1002	<p>Nicht einverstanden. Es hat einige gute MN im Zusammenhang mit der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs im AP ebenso werden die ÖV-Drehscheiben gut gefördert. Bei den MN im B-Horizont, welche dem eigentlichen Strassenbau zuzuordnen sind (Teilaspekt der OASE-Planung), gilt es aber folgende Kritikpunkte zu erwähnen:</p> <p>1) Es besteht eine diametrale Zielsetzung der S2 -Handlungs- und Schlüsselgebiete zu der in KS1 suggerierten Zentrumsentlastung Brugg/Windisch: Einige Wohngebiete und Naherholungszonen (z.B. Lauffohr/Auschachen, Windisch) werden Mehrverkehr erfahren, insbesondere, wenn der Ast Siggenthal/Baden nicht, oder verzögert gebaut werden sollte.</p> <p>Zu S2 muss auch das Areal der Kabelwerke Brugg und der SBB (insbesondere Parzellen 761, 1587, 2197, 1743) gezählt werden. Teile von 1743 wurde soeben von einer Industrie- in WA-Zone umgezont.</p> <p>Dieses Gebiet bzw. Potenzial ist durch Teilmassnahme 4 von S3 (Windisch/Brugg Vision Mitte; (siehe Anmerkung unten) nicht ganz korrekt/unvollständig dargestellt. Es geht in diesem Perimeter zukünftig keinesfalls nur um Arbeitsplätze, sondern auch um Wohnnutzungen.</p> <p>KS1 ist als offene Durchgangsstrasse quasi als Autobahnzubringer durch dieses Areal vorgesehen. Dies widerspricht einer umsichtigen zentrumsnahen Planung für eine gute Lebensqualität (in Steinwurfnähe zum Bahnhof).</p>	<p>Das rGVK OASE ist konsistent zum Zukunftsbild des Agglomerationsprogramms Aargau-Ost und seinen Teilstrategien. Das rGVK OASE und die damit verbundenen Massnahmen werden in einem separaten Verfahren weiterentwickelt. Die Abstimmung zwischen Siedlungsentwicklung und Zentrumsentlastung Brugg/Windisch wird in der nächsten Phase weiter vertieft.</p> <p>Zudem wird auf die "Erwägungen zu allgemeinen Themen, rGVK OASE" im Kapitel 2.1 verwiesen.</p> <p>Die Teilmassnahme 4 "Vision Mitte" wird mit "Stadtraum Bahnhof Brugg Windisch" ergänzt. Da bei diesem ESP laut kantonalem Richtplan auch Umnutzung zu Wohnen möglich ist, wird unter "künftige Nutzung" die "Mischnutzung" ergänzt.</p>

Nr.	Absender	Anträge/Bemerkungen	Antwort
		<p>Der Einwohnerrat Windisch hat den Gemeinderat mit grosser Mehrheit aufgefordert, sich für eine unterirdische Linienführung bis zu Anschluss Südwestumfahrung und für einen Verzicht auf einen Anschluss / Kabelwerk einzusetzen. Der Gemeinderat Windisch und Brugg Regio haben sich noch nicht gegen eine offene Strassenführung ausgesprochen, was unverständlich ist.</p> <p>Anmerkung zu Teilmassnahme 4: Die Verwendung des Namens der Stiftung "Vision Mitte" ist irreführend. Es handelt sich um ein inhaltlich und organisatorisch neues und demokratisch anders gelagertes Projekt, von welchem die Öffentlichkeit ausgeschlossen ist.</p>	
3	1002	<p>2) KS2 (Zentrumsentlastung Baden) fehlt. Es sind unbedingt die Auswirkungen auf die Zentrumsentlastung Brugg zu klären für den Fall, dass der Badener Ast der OASE nicht gebaut wird.</p> <p>Der Einwohnerrat Windisch hat im September ein Postulat überwiesen, welches den Gemeinderat Windisch auffordert, sich gegen eine Festsetzung der Zentrumsentlastung Brugg einzusetzen, solange nicht auch der Badener Teil festgesetzt wird. Der Einwohnerrat Brugg hat eine IG gebildet, um diese Gefahr abzuwenden.</p>	<p>Das rGVK OASE und die damit verbundenen Massnahmen werden in einem separaten Verfahren weiterentwickelt. Die genannten Zusammenhänge und Abhängigkeiten werden in diesem separaten Verfahren geklärt.</p> <p>Zudem wird auf die "Erwägungen zu allgemeinen Themen, rGVK OASE" im Kapitel 2.1 verwiesen.</p>
4	1002	<p>3) Die Abhängigkeiten zwischen dem Ausbau und der Förderung des Langsamverkehrs und dem Bau der Zentrumsentlastung wird kritisiert: Das AP4 muss grundsätzlich unabhängig vom Bau der Durchgangsstrassen geplant werden.</p>	<p>Das rGVK OASE ist konsistent zum Zukunftsbild des Agglomerationsprogramms Aargau Ost und seinen Teilstrategien.</p> <p>Das rGVK OASE ist ein verkehrsmittelübergreifendes Gesamtkonzept, das für die Region ein funktionierendes Gesamtverkehrssystem sicherstellen soll. Das Gesamtverkehrskonzept baut auf fünf Handlungsfeldern auf, die sich ergänzen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Bahn und Bus</li> <li>2. Fuss- und Veloverkehr</li> <li>3. Strassennetz und Betrieb</li> <li>4. Stadt- und Freiraum</li> <li>5. Mobilitätsmanagement</li> </ol>

Nr.	Absender	Anträge/Bemerkungen	Antwort
5	1002	4) Die Förderung der Infrastruktur für den Langsamverkehr (Im Planungs-Zusammenhang mit OASE und/oder Agglomerationsprogramm) muss auf kommunaler Ebene besser/schneller und vom OASE-Projekt unabhängig vorangetrieben werden; - dazu ist ein Kostenteiler zu finden, welche die Gemeinde weitgehend entlastet.	Die Revision des Strassengesetzes kann im optimalen Fall bereits Anfang 2022 rechtskräftig werden. Die neuen Regelungen entlasten die Gemeinden finanziell.  Der Kanton ist zuständig für das Netz der kantonalen Velorouten, diese sind im Richtplan festgelegt (Kap. M4.1). Kantonale Velorouten werden durch den Kanton finanziert und gebaut (BauG § 85, 86). Weitere Velorouten, zum Beispiel kommunale Routen, touristische Routen (wie die Herzrouten), SchweizMobil-Routen sind <b>keine</b> kantonalen Radrouten. Kommunale Velorouten stehen in der Zuständigkeit der Gemeinden und werden durch diese finanziert.
6	1003	Nicht einverstanden. Ein Hinweis im AP4, dass Massnahmen bei den Planungsarbeiten Cargo sous terrain (Tunnellage, Hubs und Deponiestandorte) für das AP5 vorzusehen sind, wäre zu begrüßen.	Tunnellage, Hubs und Deponiestandorte sind richtplanrelevant. Da noch kein Richtplaneintrag besteht, wird kein Hinweis zu möglichen Massnahmen aufgenommen.
7	1003	Beim Projekt Cargo sous terrain ist es offen, inwieweit Kanton und Gemeinden Massnahmen vorsehen wie zum Beispiel Anpassungen an ihren Infrastrukturen, welche ggf. beitragsberechtigt sind.	In der nächsten Generation können Gemeinden und der Kanton Massnahmen bei entsprechendem Planungs- und Finanzierungsstand im Agglomerationsprogramm einreichen.
8	1004	Nicht geäußert.	Kenntnisnahme
9	1004	Die teilweise kritische Beurteilung des Gesamtverkehrskonzepts Ostaargau (OASE) muss bei den Massnahmen einfließen.	Es wird auf die "Erwägungen zu allgemeinen Themen, rGVK OASE" im Kapitel 2.1 verwiesen.
10	1005	Nicht einverstanden. Teilmassnahme 4 von S3, Entwicklung Bahnhofareal Brugg/Windisch: KS1: Zentrumsentlastung Brugg/Windisch: Das Potenzial des Areales Kabelwerke Brugg zusammen mit dem soeben in WA3 umgezonten Teil der SBB-Parzelle 1743 wird in den beschriebenen Rahmenbedingungen nicht berücksichtigt:	Auf Seite 45 des Massnahmenberichts ist das Projekt "Stadtraum Bahnhof Brugg Windisch" angesprochen. Darin integriert sind auch die Abklärungen zu den Potenzialen des Areales Kabelwerke Brugg, die im 2021 starten.

Nr.	Absender	Anträge/Bemerkungen	Antwort
11	1005	<p>Teilmassnahme 4 von S3 (Brugg/Windisch: Vision Mitte) beschreibt den Perimeter nur unter dem Aspekt von zusätzlichen 1000 Arbeitsplätzen. Zukünftig werden aber dort Wohnungen bei weitem überwiegen. Ausserdem handelt es sich keinesfalls um eine Weiterführung der Vision Mitte.</p>	<p>Die Teilmassnahme 4 von S3 wird mit "Stadtraum Bahnhof Brugg Windisch" ergänzt.</p> <p>Da bei diesem ESP laut kantonalem Richtplan auch Umnutzung zu Wohnen möglich ist, wird unter "künftige Nutzung" die "Mischnutzung" ergänzt.</p>
12	1005	<p>Teilmassnahme 4 von S3, KS1 (Zentrumsentlastung Brugg/Windisch): offene Linienführung mittels Brücke über den Bahndamm zur Südwestumfahrung Brugg. Die Entwertung dieses für die zukünftige Entwicklung von Windisch ist unverständlich und steht im krassen Widerspruch zu den Grundsätzen einer ökologischen und sozial verträglichen Siedlungsentwicklung.</p> <p>Der Einwohnerrat Windisch hat in 2 Postulaten mit deutlichen Mehrheiten den Gemeinderat aufgefordert:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• A: sich für eine Untertunnelung des Bahndamms einzusetzen</li> <li>• B: sich gegen eine Festsetzung von KS1 im Richtplan einzusetzen, solange nicht auch KS2 (Zentrumsentlastung Baden) auf gleicher Stufe festgesetzt wird.</li> </ul>	<p>Das rGVK OASE und die damit verbundenen Massnahmen werden in einem separaten Verfahren weiterentwickelt. Dabei wird auch die Linienführung der Zentrumsentlastung zwischen Tunnelportal und Südwestumfahrung Brugg weiter vertieft.</p> <p>Zudem wird auf die "Erwägungen zu allgemeinen Themen, rGVK OASE" im Kapitel 2.1 verwiesen.</p>
13	1006	<p>Nicht einverstanden.</p> <p>Die Annahme stetig wachsenden Verkehrs berücksichtigt und fördert zu wenig die absehbaren technischen Innovationen i.B. auf Carsharing, Mitfahrapps, automatisches Fahren und dergleichen.</p>	<p>Das AP Aargau-Ost 4. Generation stützt sich bezüglich Verkehrsentwicklung auf die kantonalen Prognosen, welche ihrerseits unter anderem auf den Prognosen zur Bevölkerungsentwicklung auf Grund des kantonalen Richtplans Siedlung basiert. Es ist nicht Zweck des APs, diese Prognosen in Frage zu stellen.</p> <p>Technische Innovationen werden vom Kanton Aargau in der Mobilitätsstrategie mobilitätAARGAU adressiert. Diese ist bei der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms eine Grundlage. Im Kapitel "Verbleibender Handlungsbedarf" werden technische Innovationen angesprochen.</p>

Nr.	Absender	Anträge/Bemerkungen	Antwort
14	1006	Sicherstellen, dass ein namhafter Betrag aus dem Aggloprogramm in die Bahn- hofsunterführung in Brugg-Windisch fliesst.	In der 1. Generation des Agglomerationsprogramms Aargau-Ost wurde für die kommunale Massnahme 5.12 LV Brugg-Windisch Velounterführung SBB Bahnhof (Verbesserung Attraktivität Langsamverkehr Zentrum/Bahnhof/Campus) vom Bund 4,14 Millionen Franken gesprochen. Damit der Bundesbeitrag nicht verfällt muss zwingend bis Ende 2027 eine Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen werden. Voraussetzung dafür ist ein bau- und finanzreifes Bauprojekt.
15	1006	Der Veloverkehr wird zu wenig als eigenständiger Verkehrsträger gesehen, der eine ebenfalls eigenständige Verkehrsinfrastruktur braucht (z.B. Veloverbindung zwischen Schinznach-Bad und Brugg - entweder unbefestigt entlang der Aare oder als schmaler Streifen am Rande der Ausserortsstrecke).	Kenntnisnahme.  Der Veloverkehr wird in allen Elementen / Kapiteln des Agglomerationsprogramms umfassend mitgedacht und spielt eine zentrale Rolle.
16	1006	Die Förderung des Velo- und v.a. des schnellen E-Bike-Verkehrs ist zu wenig konsequent bei der Schaffung von Velobahnen. Die durchgängige Vernetzung mit Hauptziel der direkten und schnellen Erschliessung ist zu wenig gewichtet.	Das AP Aargau-Ost 4. Generation orientiert sich am Umsetzungskonzept Fuss- und Veloverkehr sowie an der kantonalen Mobilitätsstrategie mobilitätAARGAU (moAG).
17	1006	Aufnahme der fehlenden Velo-Verbindung Baden-Dättwil/Birrfeld (A1-Reussbrücke) ins Aggloprogramm. Begründung: Arbeitsplätze und Kantonsspital Dättwil, steigende Bevölkerung & viele Arbeitsplätze in Birr/Lupfig/Brunegg/Mägenwil.	Gemäss Potentialstudie weist die Verbindung <b>möglicherweise</b> ein genügendes Potential für eine Velovorzugsroute auf. Die Erstellung einer Veloverbindung entlang der A1-Reussbrücke müsste jedoch über den Bund erfolgen. Das neue Bundesgesetz für Velowege (zur Zeit in der Vernehmlassung) würde es dem Bund ermöglichen, eigene Velo-Infrastrukturbauten entlang von Autobahnen zu realisieren ( <i>Art. 12 Abs. 1a: "Die Bundesstellen (...) eigene Bauten und Anlagen in hoher Qualität planen und erstellen".</i> )
18	1006	Velo-Verbindung Hausen-Seebli-Bahnhof Lupfig (auf der Birrfeld- bzw. Ostseite der Bahn):  Da sollte man fordern, dass zusätzlich auf der Siedlungs- bzw. Westseite der Bahnlinie im Lupfiger Industriegebiet die einfache und billige zu realisierende	Die Verbindung ist nicht Teil des kantonalen Velonetzes und die Gemeinde hat keine entsprechende Massnahme im Agglomerationsprogramm eingereicht. Es handelt sich um eine kommunale Massnahme, die im KGV enthalten ist.

Nr.	Absender	Anträge/Bemerkungen	Antwort
		Route zum Bahnhof Lupfig ins Programm genommen wird, die auch das Industriegebiet und das Siedlungsgebiet von Birr-Lupfig anbindet, es fehlt nur ein Verbindungsstück von 150 Metern (gemäss der Einsprache von Pro Velo inkl. meiner Wenigkeit zum Gestaltungsplan Fuchshalde Lupfig)	
19	1007	Keine Dringlichkeit sehen wir bei der Entwicklung des Galgenbucks (S2, TM1). Stattdessen muss die Innenentwicklung Vorrang haben. Zudem sehen wir bei der aktuellen Planung grosse Probleme bei der Erschliessung. Der geplante Ausbau der Buslinie im Galgenbuck (ÖV 7) ist nicht ausreichend um den MIV-Anteil auf ein Minimum zu reduzieren. Prüfwert ist eine Stadtbahn nach Dättwil.	Kenntnisnahme  Im Sinne des roten Fadens über die Generationen des Agglomerationsprogramms Aargau-Ost, wird das Gebiet Galgenbuck als Handlungs- und Schlüsselgebiet mittelfristig geführt.
20	1007	Unverständlich ist, weshalb im Bereich Landschaft keine Massnahmen vorgesehen sind. Handlungsbedarf: Zugang zu Naherholungsgebieten (z.B. Limmat) sowie dem Umgang mit dem zunehmenden Druck auf die Erholungsräume.	In der 3. Generation lag der Schwerpunkt beim Thema Landschaft. Es wurde ein Konzept erarbeitet und zahlreiche Massnahmen definiert. Diese gilt es nun umzusetzen.
21	1007	Limmattalbahn (ÖV8): In Wettingen ist eine direktere Linienführung zu prüfen. Eine Weiterführung ins Siggenthal oder Richtung Dättwil (Nutzung des alten Nationalbahntrassees) ist früh anzudenken.	Die direkte Linienführung wurde noch nicht im Verfahren bis zur Festsetzung zur vertiefenden Variante in den Richtplan (RP) aufgenommen. Langfristig ist genügendes Potenzial Richtung Siggenthal vorhanden und ungenügendes Potenzial Richtung Dättwil. Beides ist so in der RP-Botschaft festgehalten.  Zudem wird auf die "Erwägungen zu allgemeinen Themen, Verhältnis zu anderen Planungsdokumenten" im Kapitel 2.1 verwiesen.
22	1007	Unverständlich ist, weshalb die Mehrheit der VVR erst im B-Horizont (bis 2032) umgesetzt werden sollen. Beispielsweise sind die Planungen für eine Veloschnellroute im Limmattal (Kanton Zürich) bereits weit fortgeschritten.	Es sind Velovorzugsrouten(VVR)-Etappen im Limmattal (als Fortsetzung der VVR von Zürich her), im Raum Brugg und im Raum Wiggertal (Zofingen) als A-Massnahme in die Aggloprogramme des Kantons aufgenommen. Die VVR aus dem Raum Baden ist im Richtplan derzeit im Zwischenergebnis enthalten, weshalb die Umsetzung erst in der 5. Generation erfolgen kann, wenn auch die nötige Rechtsgrundlage durch den Grossen Rat erstellt ist.

Nr.	Absender	Anträge/Bemerkungen	Antwort
23	1007	Wir vermissen gewisse Massnahmen, welche im KGV Teilplan Veloverkehr der Stadt Baden (3. Dezember 2012) enthalten sind. Beispielsweise die geplante Veloverbindung vom Brisgi (S1 TM2) entlang der Limmat Richtung Kraftwerk/Innenstadt.	Kommunale Massnahmen müssen von der jeweiligen Gemeinde/Stadt im Agglomerationsprogramm eingereicht werden. Die Stadt Baden hat keine kommunalen Massnahmen zum Veloverkehr eingereicht.
24	1007	Gar nicht einverstanden sind wir mit dem Ausbau der Mellingerstrasse im Bereich Dättwil/Täfern (SR3, SR4). Die Strasse bildet bereits heute ein stark trennendes Element. Ein Ausbau läuft einer sinnvollen Verknüpfung der beiden Entwicklungsgebiete Täfern (S3) und Galgenbuck (S2) zuwider. Eine Rückstellung und Neubeurteilung der Massnahme SR3 und SR4 im Sinne einer nachhaltigen Verkehrsplanung wird gefordert.	Zwischen der Siedlungsentwicklung und dem Ausbau der Mellingerstrasse bestehen Abhängigkeiten. Die Abteilung Tiefbau des Kantons Aargau ist diesbezüglich mit der Stadt Baden im Gespräch.
25	1007	Die Zentrumsentlastung Baden (KS2) wird abgelehnt.	Kenntnisnahme
26	1007	Absolut unverständlich ist es, weshalb keine Massnahmen im Bereich MIV-Parkierung vorgesehen sind, obwohl dazu extra eine Teilstrategie formuliert wurde (MIV4). Die Begrenzung und regionale Abstimmung des Parkplatzangebots (z.B. Limitierung öffentlicher Parkplätze, Förderung autofreies-/reduziertes Wohnen) sowie eine intensivere Parkraumbewirtschaftung ist essentiell um den Modal-Split Shift Richtung ÖV und FVV zu erreichen.	Es wird auf die "Erwägungen zu allgemeinen Themen, zusätzliche Massnahmen" verwiesen.
27	1007	Es fehlen Massnahmen im Bereich E-Mobilität und neuen Mobilitätsformen.	Unter anderem adressiert die Massnahme "ÖV1 Alternative Antriebssysteme im Busverkehr" das Thema E-Mobilität. Kommunale Massnahmen wurden in diesem Bereich nicht eingereicht.  Es wird auf die "Erwägungen zu allgemeinen Themen, zusätzliche Massnahmen" verwiesen.
28	Einwohnergemeinde Birr	Nicht geäussert, da nicht direkt betroffen	Kenntnisnahme

Nr.	Absender	Anträge/Bemerkungen	Antwort
32	Lebensraum Lenzburg Seetal	Das regionale Interesse am Bahnhofsausbau [Lenzburg] ist gross. Verzögerungen seitens SBB waren nicht vorhersehbar. Die von der Stadt Lenzburg beschriebene Problematik ist zu erwähnen und der Vorschlag zu prüfen.	Alle Massnahmen aus der 1.-3. Generation werden, wie von der Stadt Lenzburg vorgeschlagen, bei der Eingabe der 4. Generation sistiert. Es wird eine neue Massnahme "öV-Drehscheibe Bahnhof Lenzburg" als B-Massnahme in der 4. Generation eingereicht.
33	Gemeinderat Schafisheim	1. Verkehrsmanagement - Allgemein: Sämtliche Massnahmen in Lenzburg haben für Schafisheim direkten massiven Einfluss. - Ein Verkehrskonzept betreffend die Sicherstellung Verkehrsfluss mit Netzüberlastung Lenzburgerstrasse K379, Seetalstrasse K246 und Aarauerstrasse K247 wird nicht erwähnt.	Das Konzept Verkehrsmanagement (VM) Lenzburg ist eine Massnahme der 2. Generation. Sobald konkrete Massnahmen projektiert werden, wird die Abteilung Tiefbau des Kantons Aargau Kontakt mit der Gemeinde aufnehmen.
34	Gemeinderat Schafisheim	2. Massnahmen Fuss- und Veloverkehr durch Kanton - Überprüfung der kantonalen Radrouten.  - Netz von permanenten Zählstellen für den FVV aufbauen ab ca. 2021.  - Im FVV3 sowohl im Bereich A- und B-Horizont fehlen in der Agglomeration Lenzburg, Staufen und Schafisheim.  - Die 570 Parkplätze für Velo im Bahnhof Lenzburg beziehen sich nicht auf entsprechende FVV-Massnahmen für den «ländlichen Entwicklungsraum»	Im Rahmen des AP 4. Generation wurden keine entsprechenden Massnahmen eingereicht.  Zudem wird auf die "Erwägungen zu allgemeinen Themen, zusätzliche Massnahmen" verwiesen.
35	Gemeinderat Schafisheim	3. Massnahmen Kapazität Strasse NP2Sechsspur-Ausbau Aarau Ost-Birrfeld auf 6 Streifen Ausbau, Seite 142	Die Planung der nationalen Verkehrsinfrastrukturen obliegt dem Bund. Für die Nationalstrassen hat der Bund die Ausbauten für die nächsten Jahrzehnte festgelegt (strategisches Entwicklungsprogramm). Es wird davon ausgegangen, dass im übergeordneten Netz der 6-Spur-Ausbau der A1 zwischen dem Anschluss Aarau Ost und der Verzweigung Birrfeld mit Horizont 2030 realisiert wird (vgl. Kap. 2.7.4). Das AP baut auf diesen übergeordneten Infrastrukturen auf. Diese werden aber nicht als eigene Massnahmen des AP Aargau-Ost eingereicht, da diese nicht durch das Agglomerationsprogramm mitfinanziert werden.

Nr.	Absender	Anträge/Bemerkungen	Antwort
36	Stadt Lenzburg	Grundsätzlich einverstanden. Die Stadt Lenzburg hat sich auf wenige, konkrete Massnahmen beschränkt.	Kenntnisnahme
37	Stadt Lenzburg	<p>Ergänzung Massnahmen Siedlung und Landschaft:</p> <p>Die Stadt Lenzburg hat Interesse signalisiert und die Areale des alten Zeughauses/ Artoz mit langfristiger Erweiterungsvision Sport (im Bewusstsein aller notwendigen Planungsschritte), Wisa.Gloria / UFA / Sägearreal und das Hornerfeld Ost als potenzielle Standorte vorgeschlagen (vgl. Planungsbericht Aargauer Mittelschulen: Entwicklungsstrategie 2045, GR19.214). Sollte der Zuschlag für eine Mittelschule auf den Arealen erfolgen, kann davon ausgegangen werden, dass eine Anpassung des kantonalen Richtplanes sowie eine Teilrevision der kommunalen Bau- und Zonenordnung notwendig sind. Diese mögliche Entwicklung ist im Massnahmenbericht zu erwähnen. Einer guten ÖV-Erschliessung dieser Areale kommt grosse Bedeutung zu.</p>	Die Standortentscheide für die Mittelschulen sind im Jahr 2021 vorgesehen. Das Agglomerationsprogramm stellt eine Momentaufnahme dar. Kommt es zu einer RP-Anpassung wird dies in der 5. Generation aufgenommen.
38	Stadt Lenzburg	<p>Ergänzung Massnahmen ÖV / Intermodalität:</p> <p>Die weitere Umgestaltung der Bahnhofsumgebung ist massgeblich abhängig vom Ausbau des eigentlichen Bahnhofs, der als Teil des Ausbaus schritt 2035 vom Bund vorgesehen ist. Die Herausforderung bei der Umsetzung des Gesamtkonzepts ist die zeitliche Koordination mit dem SBB-Projekt als Taktgeber. Die Teilprojekte</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausbau Bahnhof Lenzburg, Agglomerationsprogramm 1. Generation (4201.063 / 6.11 ÖV)</li> <li>• Lenzburg Velostation Bahnhof, Agglomerationsprogramm 3. Generation (4201.3.028 / FRV_09)</li> <li>• Lenzburg Aufwertung Bahnhofplatz Süd 2. Etappe; Agglomerationsprogramm 3. Generation (4201.3.040 / ÖV_06)</li> </ul> <p>sind abhängig von den Bauphasen der SBB. Aufgrund der beengten Platzverhältnisse und dem Bedarf an Installationsflächen können die Teilprojekte mehrheitlich erst nach Abschluss Hauptarbeiten realisiert werden. Zudem kann</p>	Alle Massnahmen aus der 1.-3. Generation werden, wie von der Stadt Lenzburg vorgeschlagen, bei der Eingabe der 4. Generation sistiert. Es wird eine neue Massnahme "öV-Drehscheibe Bahnhof Lenzburg" als B-Massnahme in der 4. Generation eingereicht.

Nr.	Absender	Anträge/Bemerkungen	Antwort
		<p>erst im 4. Quartal dieses Jahres mit der Testplanung für das Bahnhofsareal gestartet werden. Es ist abzusehen, dass die Finanzierungsvereinbarungen mit Bund und Kanton nicht zeitgerecht vorliegen.</p> <p>Es stellt sich daher die Frage, ob die Projekte aus der 1. und 3. Generation zurückgezogen und zusammen mit den Projekten der 4. Generation eingereicht werden können.</p>	
39	Gemeinderat Arni	Grundsätzlich ja, da nicht direkt von Massnahmen betroffen	Kenntnisnahme
40	Brugg Regio	<p>Ja.</p> <p>Windisch: Eine prioritäre Umsetzung der Teilstrategie «Veloverkehr», wie vom RR festgehalten und im Zukunftsbild dargestellt, muss in enger Zusammenarbeit mit den betroffenen Gemeinden erfolgen. Die interkommunalen Projekte werden mit unseren Nachbargemeinden gemeinsam durchgeführt und können mit Einbezug des Kantons die bestmögliche Wirkung entfalten.</p>	Kenntnisnahme
41	Repla Mutschellen-Reusstal-Kelleramt (MRK)	Nein. Aus Sicht der Repla wird die Aufnahme des P+R Parkplatz auf Gemeindehausareal Rudolfstetten-Friedlisberg als Massnahme für AP4 unterstützt.	Die Massnahme "P+R Rudolfstetten-Friedlisberg" wird als A-Massnahme im Agglomerationsprogramm der 4. Generation aufgenommen.
42	Repla Unteres Bünz-tal	Es wird empfohlen das Verkehrsmanagement Wohlen auch aufgrund überregionaler Auswirkungen zeitlich vorzudatieren.	Im Vorfeld ist der RP-Eintrag Südumfahrung Wohlen zu prüfen (Zweckmässigkeitsbeurteilung). Erst nach Klärung des massgeblichen Netzes (mit/ohne Südumfahrung Wohlen) kann das VM Wohlen erarbeitet werden.
43	Gemeinde Rudolfstetten-Friedlisberg	Ergänzung P+R-Parkplatz beim Gemeindehaus gemäss Projekteingabe im Rahmen Agglomerationsprogramm Aargau Ost 4. Generation vom 30. Januar 2020 (vgl. Anhang) der Gemeinde Rudolfstetten. (Argumente für die Aufnahme > vgl. Stellungnahme)	Die Massnahme "P+R Rudolfstetten-Friedlisberg" wird als A-Massnahme im Agglomerationsprogramm der 4. Generation aufgenommen.

Nr.	Absender	Anträge/Bemerkungen	Antwort
44	Baden Regio (Stadt Baden)	Einreichung Massnahmenblatt «Innenentwicklung mit multimodaler Drehscheibe. Neugestaltung Schadenmühleplatz Baden mit multimodaler Drehscheibe (Horizont A).»	Grundsätzlich entspricht die Idee einer multimodalen Drehscheibe der Strategie des APs. Jedoch ist diese Massnahme planerisch zu wenig fundiert und noch nicht auf die laufenden Planungen im direkten Umfeld abgestimmt. Das Thema der multimodalen Drehscheiben wird im Kapitel 7.6 "Verbleibender Handlungsbedarf und Themen für künftige Generationen" aufgenommen.  Die Massnahme "multimodale Drehscheibe Baden Schadenmühleplatz" wird nicht im Agglomerationsprogramm der 4. Generation aufgenommen.
45	Baden Regio (Gemeinde Birmenstorf)	Ja	Kenntnisnahme
46	Baden Regio (Einwohnergemeinde Ennetbaden)	Ja	Kenntnisnahme
47	Baden Regio (Gemeinde Fislisbach)	Ja. Massnahmen auf der Birchstrasse (künftige Westumfahrung von Fislisbach) werden nicht als beitragsberechtigt anerkannt. Die Umgestaltung der Mellingerstrasse in Baden-Dättwil muss vorangetrieben werden. Die Erschliessung für das Neubaugebiet Galgenbuck muss gesichert sein.	Kenntnisnahme
48	Baden Regio (Gemeinderat Mellingen)	Ja	Kenntnisnahme
49	Baden Regio (Gemeinde Neuenhof)	Ja	Kenntnisnahme

Nr.	Absender	Anträge/Bemerkungen	Antwort
50	Baden Regio (Einwohnergemeinde Niederrohrdorf)	Ja	Kenntnisnahme
51	Baden Regio (Gemeinderat Oberrohrdorf)	Nicht geäußert, da nicht direkt betroffen	Kenntnisnahme
52	Baden Regio (Gemeinde Obersiggenthal)	<p>Einverstanden:</p> <p>SR5 TM-1 (vgl. auch FVV6, TM-21): Aufwertung Kirchweg West- und Landstreiberstrasse</p> <p>FVV6, TM-21: auf Gebiet Obersiggenthal. Gemeinde ist an BGK Kirchweg, wo es auch um Velostrasse geht. Im Bereich der Einmündung in Landstrasse sollte eine Velofurt geplant werden.</p> <p>FVV6, TM-24: Die Gemeinde ist über dieses Projekt bzw. den vom Kanton angeführten BGK nicht orientiert. Kosten sind im Gemeindebudget nicht eingestellt.</p>	<p>FVV6, TM-21: Kenntnisnahme</p> <p>FVV6, TM-24: wird nicht als B-Massnahme eingereicht. Schreiten die Planungen rasch voran, kann die Massnahmen im AP 5G als A-Massnahme eingereicht werden.</p>
53	Baden Regio (Gemeinde Obersiggenthal)	<p>Nicht einverstanden (Vorbehalt):</p> <p>FVV6, TM-23 Velovorzugsroute über das Siggenthaler Feld und durch das Wohnquartier südlich der Landstrasse sollte zugunsten einer Lösung entlang der Landstrasse verschoben oder mittels Nutzung der bestehenden kantonalen Veloroute (vgl. FVV6 TM-21) verändert werden</p> <p>KS2 Zentrumsentlastung Baden (OASE): Eine Zentrumsentlastung von Baden darf nicht zulasten der umliegenden Gemeinden, insbesondere derjenigen im Siggenthal erfolgen. Der Kanton hat die Überarbeitung der OASE unter Einbezug der betroffenen Gemeinden zugesagt.</p>	<p>Das rGVK OASE und die damit verbundenen Massnahmen werden in einem separaten Verfahren weiterentwickelt.</p> <p>Zudem wird auf die "Erwägungen zu allgemeinen Themen rGVK OASE" verwiesen.</p> <p>Im Raum Baden (Gemeinden Neuenhof, Wettingen, Baden, Ennetbaden, Obersiggenthal, Untersiggenthal, Turgi, Ehrendingen, Freienwil) startet ab 2021 eine koordinierte Planung der rGVK-Massnahmen zusammen mit der Weiterführung der Limmattalbahn Killwangen-Baden mit dem Ziel der gleichzeitigen Festsetzung (ca. 2023/2024).</p>
54	Baden Regio (Gemeinde Turgi)	Ja	Kenntnisnahme

Nr.	Absender	Anträge/Bemerkungen	Antwort
55	Baden Regio (Einwohnergemeinde Wettingen)	Grundsätzlich einverstanden. Massnahmen Siedlung: zwei marginale Anpassungen sind bei den Handlungs- und Schlüsselgebieten vorzunehmen: - Teilmassnahme 6 Wettingen, Klosterbühl: erwarteter Baubeginn 2022 statt 2021 - Teilmassnahme 12 Wettingen, Klosterhalbinsel: zusätzliches Einwohnerpotenzial = 0 statt 70	Wird so im Massnahmenblatt angepasst.
56	Baden Regio (Einwohnergemeinde Wettingen)	Massnahmen Verkehr: Mehr Massnahmen im Veloverkehr (im Rahmen des rGVK OASE). Für eine frühzeitige Realisierung sind die Massnahmen für den Veloverkehr unabhängig von den geplanten Zentrumsentlastungen Brugg/Baden. Massnahmen von rGVK OASE integrieren (nur lückenhaft vorgenommen).	Das rGVK OASE ist ein gesamtverkehrliches Projekt für alle Verkehrsarten. Die Rechtsgrundlage für die Umsetzung erfolgt mit dem Eintrag in den Richtplan. Der Raum Baden ist derzeit im Richtplan als Zwischenergebnis erfasst. Die Realisierung aller Massnahmen (inklusive Velomassnahmen) kann nach der Festsetzung des Gesamtprojekts im Richtplan erfolgen.
57	Baden Regio (Einwohnergemeinde Wettingen)	S-Bahnhalt Tägerhard ist in Abstimmung mit der Limmattalbahn als C-Massnahme (nach 2031) in das Agglomerationsprogramm aufzuführen. Für die Entwicklung und Erschliessung des Gebietes eine wichtige Voraussetzung und stellt im Zusammenspiel mit der Limmattalbahn eine Umsteigefunktion sicher. Der Gemeinderat legt grossen Wert auf die Umsetzung der Haltestelle.	Die Haltestelle Tägerhard soll durch den Bahninfrastrukturfonds (BIF) mitfinanziert werden und nicht über das Agglomerationsprogramm. Darum wird kein Massnahmenblatt für eine C-Massnahme erstellt.
58	Baden Regio (Gemeinde Würenlingen)	Ja	Kenntnisnahme
59	Repla Baden Regio (Gemeinden Region Baden-Wettingen)	Den geplanten MN kann mit Ausnahme der zuvor genannten Vorbehalte bezüglich dem rGVK OASE zugestimmt werden.	Kenntnisnahme
60	Repla MRK (Stadt Bremgarten)	Der "Neubau Bushof" beim Bhf. Bremgarten ist bei der multimodalen Drehscheibe des Bahnhofs aufzunehmen. Dieser wird die Umsteigebeziehungen zu	Die Massnahmen A.5.02.MIV "BGK Zürcherstrasse (K262) - Bushof" wurde im Rahmen der 2. Generation vom Bund mitfinanziert.

Nr.	Absender	Anträge/Bemerkungen	Antwort
		den Zügen des Aargau Verkehrs AG (Bremgarten-Dietikon-Bahn) und den Bussen sicherstellen. Der neue Bushof wird ein wichtiger ÖV-Umsteigepunkt. Ein Teil der Gemeinden aus der Region werden weitgehend mit Buslinien direkt angeschlossen. Durch die optimale Lage im Schnittpunkt des Strassen- und Schienennetzes entsteht mit dem Bahnhofneubau ein neuer benutzerfreundliche Mobilitätshub.	
61	Repla MRK (Stadt Bremgarten)	Mit der Umsetzung des BGK auf der Zürcherstrasse wird die heutige Bushaltstelle am Obertorplatz aufgehoben. Mit dieser Aufhebung einher geht auch die AP-Massnahme "Erhöhung der Verkehrssicherheit zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs am Obertorplatz" welche im AP vorzusehen ist.	Die Massnahme "Erhöhung der Verkehrssicherheit zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs am Obertorplatz" wird im Massnahmenpaket "Sicherheit und Aufwertung Strassenraum" als A-Massnahme im Agglomerationsprogramm der 4. Generation beim Bund zur Mitfinanzierung eingereicht.
62	Repla MRK (Stadt Bremgarten)	Die Unterstadt von Bremgarten wird alleinig mit der Friedhofstrasse erschlossen und daher vom MIV stark frequentiert. Mit der "Erhöhung der Verkehrssicherheit zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs auf der Friedhofstrasse" soll der Fuss- und Veloverkehr sicherer geführt werden.	Die Massnahme "Erhöhung der Verkehrssicherheit zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs auf der Friedhofstrasse" wird im Massnahmenpaket "Sicherheit und Aufwertung Strassenraum" als A-Massnahme im Agglomerationsprogramm der 4. Generation beim Bund zur Mitfinanzierung eingereicht.
63	Repla MRK (Gemeinde Widen)	Der motorisierte Verkehr Richtung Mutschellen muss effizient gesteuert werden, um diesen siedlungsverträglich und zuverlässig zu bewältigen und den Bus und Bahnverkehr zu priorisieren.	Kenntnisnahme
64	Repla MRK (Gemeinde Widen)	In welchem Agglomerationsprogramm befinden sich das BGK K411 Widen und die Entflechtung Mutschellenknoten?	Das BGK Widen wurde im Rahmen der Agglomerationsprogramme nicht zur Mitfinanzierung beim Bund eingereicht.  Die Massnahme "Zentrumsentwicklung Knoten Mutschellen - Knotensanierung Mutschellen" ist eine Massnahme der 2. Generation.

### 3.5 Haben Sie weitere Bemerkungen zum Agglomerationsprogramm Aargau-Ost der 4. Generation?

Nr.	Absender	Anträge/Bemerkungen	Antwort
1	1001	Bitte formulieren Sie Gesamtziele und richten Sie die Massnahmen danach aus. Geldabholung beim Bund ist keine Zielsetzung	Kenntnisnahme
2	1001	Bitte kürzen Sie die Texte bis sie wieder lesbar werden.  Die Dokumente werden so mit Allgemeinplätzen aufgeblasen, dass sie niemand liest (unter Frage 1 angemerkt).	Der Bericht entspricht den Vorgaben und Anforderungen der Bundesrichtlinie. Er wird nicht massgeblich gekürzt.
3	1002	Ja	Kenntnisnahme
4	1003	Situations- und Trendanalyse, Kap. 2.5.5 Güterverkehr:  Es ist nötig, das Thema des unterirdischen Güterverkehrs und der damit verbundenen Nutzungen im AP4 zu erwähnen, mindestens mit dem Hinweis, dass für das AP5 entsprechende Strategien und Massnahmen vorzusehen sind. Wir schlagen daher vor, das Kapitel 2.5.5. (Güterverkehr) mit einem Hinweis auf die aktuell laufenden Vorstudien zu ergänzen: Gespräche mit Bund und Kantonen, Erarbeitung der Gesetzesgrundlage durch den Bund, Aufbau Gesamtkoordinationsprozess zwischen Bund und Kantonen, Vorbereitung Sachplan des Bundes und kantonale Richtplanverfahren.	Das Thema unterirdischer Güterverkehr wird im Kapitel "Situations- und Trendanalyse" unter "Hypothesen zur künftigen Entwicklung" im Bericht ergänzt.
5	1003	Handlungsbedarf, Kap. 4.3 Prioritärer Handlungsbedarf für die 4. Generation: Bezogen auf das Projekt Cargo sous terrain wäre ein Hinweis zu begrüssen, dass mit dem Aufbau einer neuen dedizierten Infrastruktur spezieller Handlungs- und Koordinationsbedarf auf die betroffenen Räume zukommt (insbesondere an Lagen wo s vorgesehen sind) und dass dieses Thema im AP5 konkret Eingang finden soll.	Das Thema unterirdischer Güterverkehr wird im Kapitel "Verbleibender Handlungsbedarf" unter weiterführender Handlungsbedarf im Bericht ergänzt.

Nr.	Absender	Anträge/Bemerkungen	Antwort
6	1003	<p>Teilstrategien, Kap. 5.1 Teilstrategie Siedlung / 5.3 Teilstrategie Verkehr:</p> <p>Im kantonalen Entwicklungsschwerpunkt Schafisheim/Hunzenschwil wird zurzeit die Möglichkeit eines Hubs mit dem Kanton (Marco Lombardi, Abt. Verkehr, Kanton Aargau) geprüft. Ein allfälliger Anschluss des Entwicklungsschwerpunkts Eigenamt (Birrfeld / Mägenwil) an das System Cargo sous terrain ist noch offen. Je nachdem wie das Thema Güterverkehr im AP4 noch behandelt wird, können diese Standorte bereits provisorisch erwähnt werden. Andernfalls würden die Hubs aber sicher im AP5 definitiv bezeichnet. Der Zeitplan für das Projekt Cargo sous terrain sieht einen Baubeginn der ersten Etappe (Gäu Zürich) um 2027 vor.</p> <p>Im Kap. 5.3.2 (Mobilität und Gesamtverkehr) zur Verlagerung des Güterverkehrs sollte zudem auf das künftige Potenzial der geplanten unterirdischen Güterverkehrsinfrastruktur von Cargo sous terrain hingewiesen werden.</p>	<p>Hubs sind richtplanrelevant. Da noch kein Richtplaneintrag besteht, wird kein Hinweis zu möglichen Massnahmen aufgenommen.</p> <p>Es werden keine strategischen Aussagen (Teilstrategie Verkehr, Kapitel 5.3.2) gemacht. Da die gesetzlichen Grundlagen noch nicht vorhanden sind.</p>
7	1004	<p>Für Massnahmen der 4. Generation wird die Umsetzungsdauer auf vier Jahre beschränkt. Aktuell geht der Kanton von einem Umsetzungszeitraum 2024 bis 2027 aus. Eine Umsetzung der vielen Projekte in diesem kurzen Zeitraum wird kaum möglich sein. Daher sind konkrete, finanzierbare Projekte zu ermitteln, welche insgesamt gut aufeinander abgestimmt sind und eine gute Wirkung haben.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
8	1005	<p>Die Förderung des Langsamverkehrs auf den kommunalen Verkehrsträger wird im rGVK Oase ungenügend geregelt: Die Gemeinden werden ihre Aufgaben hier unzureichend wahrnehmen, wenn sie nicht eine mindestens 90%ige Finanzierung durch den Kanton in Anspruch nehmen können.</p>	<p>Beim rGVK übernimmt der Kanton für die Velovorzugsrouten und die Haupttrouten die Verantwortung und finanziert diese Infrastrukturmassnahmen grösstenteils (mit Ausnahme von Velomassnahmen entlang von Kantonsstrassen im IO, hier beteiligen sich die Gemeinden dekretsmässig an den Kosten). Die Realisierung der Nebenverbindungen liegt in der Verantwortung der Gemeinden.</p> <p>Zudem wird auf die "Erwägungen zu allgemeinen Themen rGVK OASE" verwiesen.</p>

Nr.	Absender	Anträge/Bemerkungen	Antwort
9	1006	Im schienengebundenen Regionalverkehr sind kaum wirkliche Innovationen zu erkennen. Es fehlen Ideen zu neuen Tangenten wie bspw. die Linie Lenzburg-Brugg-Koblentz.	Ausbauten auf dem Bahnnetz sind nicht Teil des Agglomerationsprogramms, sondern stellen übergeordnete Massnahmen mit STEP dar. Im Vordergrund für den nächsten Ausbauschnitt STEP 2040/2045 steht der Viertelstundentakt im Unteren Aaretal mit guten Anschlüssen in Turgi Richtung Westen. Tangentialverbindungen in diesem Raum weisen nicht genügend Potential auf.
10	1006	Der Kanton und die beiden Gemeinden Brugg und Windisch haben eine Gebietsentwicklung "Stadtraum Bahnhof Brugg" gestartet, die auch die Chancen durch die Zentrumsentlastung berücksichtigt. Deshalb muss unbedingt mit der Festsetzung des OASE-Astes Brugg/Windisch im Richtplan zugewartet werden, damit die beiden Projekte besser aufeinander abgestimmt werden können.	Es wird auf die "Erwägungen zu allgemeinen Themen, rGVK OASE" verwiesen.
11	1007	In der dritten Generation wurden um ein Haar keine Beiträge gesprochen, weil der Umsetzungsstand der Massnahmen bemängelt wurde. Dies muss in dieser Generation unbedingt verhindert werden.	Kenntnisnahme  Dies ist dem Kanton Aargau bewusst. Es wurden grossen Anstrengungen unternommen um die Umsetzung der bestehenden Massnahmen voranzutreiben. Ausserdem wird bei der Eingabe neuer Massnahmen darauf geachtet nur realisierungsfähige Projekte zu berücksichtigen.
12	Einwohnergemeinde Birr / Brugg Regio	Anbindung Richtung Windisch Dorf: der Tunnel hat ausserhalb des Quartiers zu enden	Es wird auf die "Erwägungen zu allgemeinen Themen, rGVK OASE" verwiesen.
13	Lebensraum Lenzburg Seetal	Keine weiteren Bemerkungen	Kenntnisnahme
14	Gemeinderat Schafisheim	Keine weiteren Bemerkungen	Kenntnisnahme

Nr.	Absender	Anträge/Bemerkungen	Antwort
15	Stadt Lenzburg	Es kann erst im 4. Quartal des Jahres mit der Testplanung des Bahnhofsareals gestartet werden. Es ist abzusehen, dass die Finanzierungsvereinbarung mit Bund und Kanton nicht zeitgerecht vorliegen. Es stellt sich daher die Frage, ob die Projekte in diesem Zusammenhang aus der 1. und 3. Generation zurückgezogen werden können und zusammen mit den Projekten der 4. (oder 5.) Generation eingereicht werden sollten.	Alle Massnahmen aus der 1.-3. Generation werden, wie von der Stadt Lenzburg vorgeschlagen, bei der Eingabe der 4. Generation sistiert. Es wird eine neue Massnahme "öV-Drehscheibe Bahnhof Lenzburg" als B-Massnahme in der 4. Generation eingereicht.
16	Gemeinderat Arni	Ja, vgl. Frage 1 (Bezug Regionen Zürich und Zug, Ergänzungspotential)	Kenntnisnahme
17	Brugg Regio	Hausen: ab Seite 105: da steht «...eine Traversierung des Seebli Knotens, eine Querung des Privatareals Coop Seeblii und...» Dann: «Die zu schliessende Netzlücke ist im kommunalen Gesamtplan Verkehr (Verkehrsrichtplan, laufende Planungen) der Gemeinde Lupfig gekennzeichnet.» Korrekt und wirksamer wäre: «Die zu schliessende Netzlücke ist in den KGV's der Gemeinden Lupfig und Hausen AG enthalten.	Wird im Bericht angepasst.
18	Repla Mutschellen-Reusstal-Kelleramt (MRK)	Nicht geäussert. Ausserkantonale Verbindung (v.a. auch öV) mitberücksichtigen.	Kenntnisnahme
19	Repla Mutschellen-Reusstal-Kelleramt (MRK)	Attraktive Veloverbindungen Bremgarten Richtung Limmattal sollen aktiver in die Betrachtungen einbezogen werden.	Im Jahr 2020 hat der Kanton Velozählungen durchgeführt. Zwischen Wohlen und Bremgarten, wie auch zwischen Mutschellen und Rudolfstetten ergab sich ein Veloaufkommen von rund 200 Velofahrenden pro Tag. Die kantonale Veloroute wird direkt, sicher und attraktiv geführt und verbindet so die Siedlungsgebiete zweckdienlich und angepasst an das vorhandene Veloaufkommen. Die Veloverbindung wird bewusst abseits der stark befahrenen K127 geführt.

Nr.	Absender	Anträge/Bemerkungen	Antwort
20	Repla Mutschellen-Reusstal-Kelleramt (MRK)	<p>Die AVA (ehemals Bremgarten Dietikon Bahn) plant einen Neubau des Bahnhofs Bremgarten. Ein wichtiger Teil des Projektes ist ein Busbahnhof, welcher sich um das Bahnhofszentralgebäude herum in einer Schleife bewegen wird. Damit können die Bushaltestellen vom Obertorplatz direkt an den Bahnhof verlagert werden. Das Projekt ist eng verbunden mit dem BGK Zürcherstrasse, welches ja Teil des AGLO 3 Programms ist. Das Projekt ist soweit fortgeschritten, dass bereits ein Architekturwettbewerb abgeschlossen ist, auf dessen Basis nun weitergearbeitet wird. Grosse Teile der Bushaltestellen sind bereits im Rahmen der Arbeiten am BGK Zürcherstrasse festgelegt und der Baubeginn soll in zwei Jahren erfolgen.</p> <p>Ich sehe die mögliche Einbindung im Bereich «Mehr Erreichbarkeit und Siedlungsqualität dank zweckmässigen Verkehrsnetzen», einen von 5 Leitsätzen des AGLO 4 und der sog. Intermodalen Knoten in der Teilstrategie Verkehr (Öffentlicher Verkehr und multimodale Angebote). Hier könnte der Busbahnhof unter den Massnahmen «Öffentlicher Verkehr / Intermodalität» eingefügt werden.</p> <p>Ich bitte Sie, diesen Antrag ernsthaft zu prüfen.</p>	<p>Im Agglomerationsprogramm der 2. Generation wurde die Massnahme "A.5.02.MIV BGK Zürcherstrasse (K262)" eingereicht. Diese beinhaltete sowohl das BGK auf der Zürcherstrasse wie auch die Umgestaltung des Bushofs.</p> <p>Bei der Prüfung teilte der Bund diese Massnahme in zwei Massnahmen auf: 4021.2.069, Bremgarten, BGK Zürcherstrasse (K262) – <b>BGK</b> 4021.2.070, Bremgarten, BGK Zürcherstrasse (K262) – <b>Bushof</b>.</p> <p>Diesen Massnahmen wurde in der Leistungsvereinbarung mit dem Bund zugestimmt.</p> <p>Der Bushof Bremgarten kann nicht erneut als Massnahme eingereicht werden.</p>
21	Repla Unteres Bünztal	<p>Die Repla unterstützt die Bestrebungen den MIV zu Gunsten des ÖV zu reduzieren. Dabei sind auch agglomerationsübergreifende Massnahmen und Beziehungen in und zu den nicht beitragsberechtigten Gemeinden zu berücksichtigen.</p>	Kenntnisnahme
22	Repla Unteres Bünztal	<p>In den Plandarstellungen der Grundlagenpläne sind noch Diskrepanzen von Mitgliedergemeinden bzgl. Tempo 30 Zonen. Diese können direkt mit der Geschäftsstelle des Regionalplanungsverband zur Bereinigung abgestimmt werden.</p>	Die Karte wird in Abstimmung mit dem Regionalplanungsverband ergänzt.
23	Repla Unteres Bünztal	<p>Wir würden es begrüßen, wenn mit dem nächsten folgenden Agglomerationsprogramm Massnahmen im Bereich Landschaft als eigene Massnahmen mit aufgenommen werden. Dies u.a. auch im Hinblick auf die weiter an Bedeutung gewinnenden Grünräume im Siedlungsraum, für die Naherholung, den Naturschutz und das Klima.</p>	Die Teilstrategie Landschaft soll in der 5. Generation wieder überprüft und aktualisiert werden.

Nr.	Absender	Anträge/Bemerkungen	Antwort
24	Repla Unteres Bünztal	Die Repla unterstützt Massnahmen, die das Verlagerungspotential auf das (E-) Bike nutzen. Hierbei gilt es auch die topographischen Bedingungen frühzeitig zu analysieren. Wir regen an, diese Thematik vor dem nächsten Agglomerationsprogramm seitens kantonaler Fachstelle vertiefend zu untersuchen. Velovorzugsrouten sind im Gesamtperimeter zu prüfen. Richtigerweise soll der Fuss- und Veloverkehr auch auf den ländlichen Entwicklungsachsen und in den ländlichen Entwicklungsräumen gefördert werden.	Im Jahr 2016 hat der Kanton eine umfassende Potentialanalyse für VVR auf dem ganzen Kantonsgebiet durchgeführt. Diese wurde im Jahr 2020 zusätzlich durch Zählungen im ganzen Kantonsgebiet ergänzt. Es zeigte sich, dass das Potenzial für VVR in dichtbesiedelten Räumen (Kernstädte, urbane Entwicklungsgebiete) vorliegt. In ländlichen Entwicklungsachsen und in den ländlichen Entwicklungsräumen bieten die kantonalen Velorouten die passende Infrastruktur für das vorhandene Veloaufkommen.
25	Repla Unteres Bünztal	Inwieweit für die Hinweise pauschale Bundesbeiträge des Agglomerationsprogrammes 4 eingesetzt werden können ist zu prüfen.	Kenntnisnahme
26	Gemeinde Rudolfstetten-Friedlisberg	Bitte um Beachtung des separaten Schreibens des Gemeinderates Rudolfstetten-Friedlisberg mit weiterführenden Detailausführungen. Die Gemeinde ist dran, einen KGV in Abstimmung mit den Gemeinden Berikon und Widen zu erarbeiten.	Kenntnisnahme
32	Gemeinde Rudolfstetten-Friedlisberg	Wertvoll wäre es an dieser Stelle gewesen, im Rahmen der Vernehmlassung auch aufzuzeigen, welche Projekte und aus welchen Gründen, diese keine Aufnahme in der Vernehmlassungsvorlage gefunden haben (es fehlten Hinweise, keine schriftliche Mitteilung).	Kenntnisnahme
33	Baden Regio (Stadt Baden)	Die bisherigen Programme 1. - 3. Generation nahmen wenig Rücksicht auf die Projektgenehmigungsabläufe und die angespannten Ressourcen der Gemeinden, was zu Terminverschiebungen und Streichungen von Projekten führte. Im Agglomerationsprogramm 4. Generation ist deshalb eine verstärkte Abstimmung und Zusammenarbeit der Ebenen Kanton, Region und Gemeinden erforderlich und vorgesehen.	Kenntnisnahme

Nr.	Absender	Anträge/Bemerkungen	Antwort
34	Baden Regio (Gemeinde Birmenstorf)	S-Bahn Anschluss in Baden-Dättwil fehlt. Ohne diesen Anschluss ist eine nachhaltige Entwicklung nicht umsetzbar.	Eine S-Bahnlinie auf der Nationalbahnlinie ist im STEP-Ausbauprogrammes des Bundes nicht enthalten. Die Stadtbahnstudie des Kantons Aargau aus dem Jahr 2016 hat ergeben, dass die Linie auch als Stadtbahnstrecke nicht genügend Potential aufweist. Die Gemeinde Birmenstorf ist mit der RVBW und der PostAuto-Linie 362 gut erschlossen. Das Angebot auf der Linie 362 wird in den nächsten Jahren, abgestimmt auf den durchgehenden Halbstundentakt der S11 Aarau–Dietikon, ausgebaut.
35	Baden Regio (Einwohnergemeinde Ennetbaden)	Nein	Kenntnisnahme
36	Baden Regio (Gemeinde Fislisbach)	Nein	Kenntnisnahme
37	Baden Regio (Gemeinderat Mellingen)	a) Tankanlage Mellingen: Eines der grössten Tanklager der Schweiz, ca. 750 Mio. Liter Benzin, Heizöl und Diesel. Anlieferung erfolgt per Bahn über das Nationalbahn-Trasse. Feinverteilung wird mit LKWs gemacht. Im AP Aargau-Ost wird das Tanklager Mellingen nicht erwähnt. Allenfalls müsste geprüft werden, inwieweit die Anlage bzgl. Auswirkungen auf die zukünft. Verkehrsinfrastrukturen (Bahn und MIV) berücksichtigt werden könnte. Zudem stellen sich in diesem Zusammenhang möglicherweise auch noch Fragen bzgl. Sicherheit für die Bevölkerung oder möglicher Umweltbelastungen, die behandelt werden könnten.	Die Tankanlage Mellingen wird im Kap. 2.5.5 erwähnt.
38	Baden Regio (Gemeinderat Mellingen)	b) Lärmbelastung Eisenbahn: auf Seite 41 bzw. Abbildung 30 «Karte Lärmbelastung Eisenbahn 2015» zeigt sich, dass im Raum Mellingen teilweise die Alarmwerte überschritten sind. Mit den geplanten Ausbausritten dürfte die Lärmbelastung weiter zunehmen. Im Bericht sind keine Hinweise darauf zu finden. Unklar, welche Massnahmen initiiert sind? Seitens SBB oder muss die Gemeinde selber beantragen?	Der jeweilige Infrastrukturbetreiber ist in der Pflicht. Hier ist namentlich die SBB verantwortlich.

Nr.	Absender	Anträge/Bemerkungen	Antwort
39	Baden Regio (Gemeinde Neuenhof)	Für die Gemeinde Neuenhof ist zentral die Vermeidung von Schleichverkehr über die Zürcherstrasse bei überlasteter A1 sowie der Schleichverkehr über die Quartierstrassen bei überlasteter Zürcherstrasse. Umso bedeutender ist die Umsetzung der Massnahmen gemäss regionalem Gesamtverkehrskonzept Ostargau inkl. den im AP4 beantragten Velovorzugsroute.	Kenntnisnahme
40	Baden Regio (Einwohnergemeinde Niederrohrdorf)	Nein	Kenntnisnahme
41	Baden Regio (Gemeinderat Oberrohrdorf)	Nein	Kenntnisnahme
42	Baden Regio (Gemeinde Obersiggenthal)	Die OASE im Raum Baden will der Kanton unter Einbindung der betroffenen Gemeinden nochmals prüfen. Eine Entlastung der Zentren, insbesondere von Baden, darf nicht zulasten der angrenzenden Gemeinden gehen. In die Betrachtungen muss auch der grenzüberschreitende Verkehr, insbesondere der Schwerverkehr und die Pendler aus dem süddeutschen Raum, sowie die Verkehrsplanung in Süddeutschland einbezogen werden.	<p>Das rGVK OASE und die damit verbundenen Massnahmen werden in einem separaten Verfahren weiterentwickelt.</p> <p>Es wird auf die "Erwägungen zu allgemeinen Themen, rGVK OASE" verwiesen.</p> <p>Im Raum Baden (Gemeinden Neuenhof, Wettingen, Baden, Ennetbaden, Obersiggenthal, Untersiggenthal, Turgi, Ehrendingen, Freienwil) startet eine koordinierte Planung der rGVK-Massnahmen zusammen mit der Weiterführung der Limmattalbahn Killwangen-Baden mit dem Ziel der gleichzeitigen Festsetzung (ca. 2023/2024).</p> <p>Zeitlich parallel starten Untersuchungen unter anderem zur Verkehrsentwicklung am Grenzübergang Koblenz mit Fokus Schwerverkehr sowie zur Koordination mit den weiteren Aufgaben im Raum Unteres Aaretal.</p>

Nr.	Absender	Anträge/Bemerkungen	Antwort
43	Baden Regio (Gemeinde Turgi)	Zusammensetzung der Kosten sowie Grundlage des Verteilschlüssels (Seite 82) unklar. Dem Agglomerationsprogramm 4. Generation wird vorbehaltlich der Klärung der Kosten und des Verteilschlüssels zugestimmt.	Die Massnahme "multimodale Drehscheibe Turgi" wird im B-Horizont eingereicht. Die Kosten und der Kostenteiler werden im Verlauf der Planung konkretisiert.
44	Baden Regio (Einwohnergemeinde Wettingen)	Dem Handlungsbedarf kann der Gemeinderat grundsätzlich zustimmen. Jedoch kann den darin enthaltenen Elementen des rGVK OASE nur bedingt zugestimmt werden. Insbesondere die Massnahmen Sperrung Hochbrücke / Neubau Limmattbrücke sind kontraproduktiv. Verweis auf die Anhörung der Richtplananpassung betreffend rGVK OASE, in welcher der Gemeinderat seine exakten Bedenken geäussert hat.	<p>Das rGVK OASE und die damit verbundenen Massnahmen werden in einem separaten Verfahren weiterentwickelt.</p> <p>Im Raum Baden (Gemeinden Neuenhof, Wettingen, Baden, Ennetbaden, Obersiggenthal, Untersiggenthal, Turgi, Ehrendingen, Freienwil) startet eine koordinierte Planung der rGVK-Massnahmen zusammen mit der Weiterführung der Limmattalbahn Killwangen-Baden mit dem Ziel der gleichzeitigen Festsetzung (ca. 2023/2024).</p> <p>Es wird auf die "Erwägungen zu allgemeinen Themen, rGVK OASE" verwiesen.</p>
45	Baden Regio (Einwohnergemeinde Wettingen)	Mit den Teilstrategien grundsätzlich einverstanden. Anpassungsbedarf bei 4 Punkten.	Kenntnisnahme
46	Baden Regio (Einwohnergemeinde Wettingen)	1) Teilstrategie MIV gemäss weiterem Verlauf rGVK OASE anzupassen. Sperrung Hochbrücke und Neubau Limmattbrücke nicht im Sinne des Gemeinderats.	<p>Das rGVK OASE und die damit verbundenen Massnahmen werden in einem separaten Verfahren weiterentwickelt.</p> <p>Im Raum Baden (Gemeinden Neuenhof, Wettingen, Baden, Ennetbaden, Obersiggenthal, Untersiggenthal, Turgi, Ehrendingen, Freienwil) startet 2021 eine koordinierte Planung der rGVK-Massnahmen zusammen mit der Weiterführung der Limmattalbahn Killwangen-Baden mit dem Ziel der gleichzeitigen Festsetzung (ca. 2023/2024).</p> <p>Es wird auf die "Erwägungen zu allgemeinen Themen, rGVK OASE" verwiesen.</p>

Nr.	Absender	Anträge/Bemerkungen	Antwort
47	Baden Regio (Einwohnergemeinde Wettingen)	2) In der Teilstrategie Landschaft ist die Landschaftsspanne Sulperg-Rüsler als «Anziehungspunkt in der Landschaft einbinden» aufzunehmen.	Die Karte der Teilstrategie Landschaft wurde aus dem Programm der 3. Generation übernommen und nicht angepasst. Im Rahmen der 5. Generation wird die Teilstrategie überarbeitet.
48	Baden Regio (Einwohnergemeinde Wettingen)	3) Netz der Teilstrategie FVV ist mit zwei zusätzlichen Verbindungen zwischen Scharten- und Landstrasse auszustatten (Schönau-, und Dorfstrasse, siehe Beilage Velonetzplan)	Das Velonetz in der Teilstrategie FVV bildet das kantonale Netz ab. Kommunale Velorouten werden nicht abgebildet.
49	Baden Regio (Einwohnergemeinde Wettingen)	4) In der Teilstrategie ÖV ist die geplante S-Bahn Haltestelle Tägerhard aufzunehmen.	Die Haltestelle S-Bahn Tägerhard wird in die Teilstrategie öV aufgenommen.
50	Baden Regio (Gemeinde Würenlingen)	Nein	Kenntnisnahme
51	Repla MRK (Stadt Bremgarten)	<p>Bemerkungen zur Darstellung im Bericht: Im Bericht fehlen teilweise die Legenden zu den jeweiligen Abbildungen, die hilfreich wären.</p> <p>In den Abb. 14, 15, 22 und folgende sind die Gemeindebezeichnungen nicht lesbar und bei der Abb. 23 fehlen die Ortschaftsnamen der grossen Städte Baden, Brugg und Bremgarten im Kap. 2.2.5 Verkehrsintensive Einrichtungen gänzlich. Die Ortsbezeichnung analog der Abb. 7 wäre zu favorisieren.</p> <p>Es wird angeregt Fotomaterial zu verwenden die mit Menschen oder Verkehr "belebt" sind und nicht Menschenleer (siehe Seite 69 SBB- und Postautohaltestelle Mellingen-Heitersberg).</p> <p>Eine Reduktion Linienstärke der Kartenlegende "blaue Bänder als Natur- und Erholungsraum" würde dem Thema Siedlung und Verkehr in der Karte Zukunftsbild 2040 besser gerecht.</p>	<p>Die Karten und Legenden werden überprüft.</p> <p>Alle Karten werden in einem separaten Kartenband in A3 dargestellt um die Lesbarkeit zu gewährleisten.</p>

Nr.	Absender	Anträge/Bemerkungen	Antwort
52	Repla MRK (Stadt Bremgarten)	Das Kap. 2.2.1 Entwicklung von Einwohnerinnen, Einwohnern und Beschäftigten im Bericht ist mit der jüngsten Medienmitteilung vom 28. Okt. 2020 über die zukünftige Bevölkerungsentwicklung von 2020 bis 2050: Wachstum und Alterung zu aktualisieren.	Das Agglomerationsprogramm stellt eine Momentaufnahme bei der Erstellung dar. Zahlen werden nicht laufend angepasst.
53	Repla MRK (Stadt Bremgarten)	Der Satz in Kap. 2.6.2 Ruhender Verkehr ist wie folgt anzupassen: ... und grösseren Gemeinden haben einen kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV) erarbeitet. Der KGV der Stadt Bremgarten wird im Dezember 2020 zur Vorprüfung an das BVU eingereicht.	Der Text wird ergänzt und die Karte wird per Ende 2020 aktualisiert.
54	Repla MRK (Stadt Bremgarten)	Im Anhang 2.3 zum Bericht wird der Bezug zu den AP-Massnahmen 1-3 G ausgeführt (Seite 159). Die Rad- und Fussgängerverbindung über die Reuss (Massnahme Nr. 8.16) aus dem AP1 ist nicht erwähnt. Was ist der Grund? Im Berichtsanhang 3 wären noch zwei Projekte die wir als Schlüsselgebiete ansehen aufzunehmen. Dies wären die Projekte im Gebiet "Oberebene" und am Bahnhof Bremgarten.	<p>Die Massnahme Rad- und Fussgängerverbindung über die Reuss (Massnahme Nr. 8.16) ist nicht explizit erwähnt, da sie Teil des Massnahmenpakets LV-A Liste ist.</p> <p>Das Gebiet "Oberebene" ist ein kantonaler Entwicklungsschwerpunkt. Als langfristiger ESP ist dieser in der Karte als Symbol aufgeführt. Massnahmenblätter werden nur für kurz- und mittelfristige ESP erstellt.</p> <p>Die Handlungs- und Schlüsselgebiete wurden in einem partizipativen Prozess mit der Gemeinde und dem Kreisplaner unter Anwendung von Kriterien festgelegt. Das Gebiet Bahnhof wurde in diesem Prozess nicht aufgegriffen.</p>
55	Repla MRK (Gemeinde Künten)	Der Gemeinderat Künten stellt fest, dass kulturelle Anlässe in den öffentlichen Infrastrukturen, sowie die Freiwilligenarbeit zu wenig im Agglomerationsprogramm Aargau-Ost berücksichtigt werden.	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Nicht Gegenstand des Agglomerationsprogramms Siedlung und Verkehr. .</p>

Nr.	Absender	Anträge/Bemerkungen	Antwort
56	Repla MRK (Gemeinde Widen)	Fehlende direkte, attraktive Veloroute von Bremgarten über den Mutschellen ins Limmattal.	Im Jahr 2020 hat der Kanton Velozählungen durchgeführt.  Zwischen Wohlen und Bremgarten, wie auch zwischen Mutschellen und Rudolfstetten ergab sich ein Veloaufkommen von rund 200 Velofahrenden pro Tag. Die kantonale Veloroute wird direkt, sicher und attraktiv geführt und verbindet so die Siedlungsgebiete zweckdienlich und angepasst an das vorhandene Veloaufkommen. Die Veloverbindung wird bewusst abseits der stark befahrenen K127 geführt.
57	Repla MRK (Gemeinde Widen)	Die Termine (2024-2028) sind für die Umsetzung von grösseren Projekten aufgrund der langen und komplexen Baubewilligungsverfahren oftmals zu kurz.	Kenntnisnahme
58	Repla MRK (Gemeinde Zufikon)	Die VM1 verkehrstechnische Sanierung Knoten Bibenlos, Bremgarten, ist mit Priorität AP 4G 1, Umsetzung zwischen 2024 - 2028, im Agglomerationsprogramm enthalten. Gemäss Kantonsvertreter soll die Sanierung ca. in den Jahren 2024/2025 umgesetzt werden.	Kenntnisnahme
59	Repla MRK (Gemeinde Berikon)	Entscheid: 1) Die ausgefüllten Projektumsetzungsblätter zur Massnahme «Verlängerung Fahrradwegverbindung von Mattenhof – Gemeindehaus (K411)» werden genehmigt. 2) Der Gemeinderat verpflichtet sich, die Umsetzung des eingereichten kommunalen Projektes gemäss seinen Kompetenzen voranzutreiben.	Kenntnisnahme
60	Repla MRK (Gemeinde Islisberg)	Die Islisberger Bevölkerung ist stark nach Zürich / Zug ausgerichtet, dies zeigt sich unter anderem in diesem Bereiche: (Aufzählung) <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ein Grossteil des ÖV ist somit Richtung Zürich und Zug ausgerichtet. Solche Verbindungen sollen auch beim AP aufgezeigt werden, damit diese mehr Beachtung finden.</li> <li>• Der Gemeinderat Islisberg bittet den Repla MRK beim Kanton bezüglich den ausserkantonalen Verbindungen zu intervenieren, damit diese entsprechend berücksichtigt werden.</li> </ul>	Bezug zu Kanton und Stadt Zürich bereits verschiedentlich erwähnt (u.a. in Kapitel 2.1.2, 2.5.4). Bezug zu Kanton Zug wird in 2.1.2. ergänzt.

#### 4. Codierung öffentliche Mitwirkung

Code	Zuordnung
1001	Firma
1002	Privatperson
1003	Firma
1004	Politische Partei
1005	Verbände/Interessengemeinschaften
1006	Politische Partei
1007	Politische Partei