

Gesamtverkehr

M 1.1

Ausgangslage / Gesetzliche Grundlage / Auftrag

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

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

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

Sachplan Verkehr

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

§ 49 KV

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

§ 13 Abs. 4 BauG

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

Entwicklungsleitbild
2021–2030

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

mobilitätAARGAU 2016

RP, R 1

mobilitätAARGAU 2016

Die Strategie mobilitätAARGAU definiert drei strategische Stossrichtungen:

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

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

							
Kernstadt							
Urbaner Entwicklungsraum							
Ländliches Zentrum							
Ländliche Entwicklungsachse							
Ländlicher Entwicklungsraum							

In den Kernstädten, den Urbanen Entwicklungsräumen und Ländlichen Zentren soll eine Verlagerung der Gesamtverkehrsanteile hin zum Fuss- und Veloverkehr (FVV) und zum öffentlichen Verkehr erreicht werden, während der relative Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) am Gesamtverkehr sinken soll. In den Kernstädten wird v. a. der schienengebundene öffentliche Verkehr gefördert, das heisst die Verbindungen zu anderen Kernstädten.

In den ländlichen Gebieten, wo kein dichtes öV-Angebot effizient betrieben werden kann und die Distanzen relativ gross sind, wird der MIV auch in Zukunft eine zentrale Rolle einnehmen. Den ländlichen Orten mit Bahnanschluss (Ländliche Zentren und Ländliche Entwicklungsachsen) kommt dabei eine wichtige Rolle als Umsteigepunkt zwischen motorisiertem Individualverkehr und öffentlichem Verkehr zu. Mit Park+Ride und Bike+Ride wird die kombinierte Mobilität gefördert (vgl. Richtplankapitel M 5.1).

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

Herausforderung

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

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

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

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

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

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

Stand / Übersicht

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

mobilitätAARGAU 2016

MJP öV 2020

Das Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr enthält einen Überblick über die Vorhaben in der Infrastrukturentwicklung Schiene und im strassengebundenen öffentlichen Verkehr sowie zusätzlich über das Angebot und Rollmaterial für den öffentlichen Verkehr. Basierend auf den Vorgaben aus der Strategie mobilitätAARGAU und dem Richtplan bietet dieses Instrument die Grundlage für die Priorisierung dieser Vorhaben und die Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs im Aargau.

Umsetzungskonzept

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

Regionaler Sachplan Kommunaler Gesamtplan Verkehr

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

Gesamtverkehrliche Betrachtung

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

Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung

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

Koordinationsstand der Richtplaneinträge

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

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

BESCHLÜSSE

Planungsgrundsätze

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

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

Planungsanweisungen und örtliche Festlegungen

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