

REGIERUNGSRAT

Regierungsgebäude, 5001 Aarau
Telefon 062 835 12 40, Fax 062 835 12 50
regierungsrat@ag.ch
www.ag.ch/regierungsrat

A-Post Plus

Bundesamt für Raumentwicklung
Sektion Bundesplanungen
3003 Bern

9. Dezember 2020

Mobilität und Raum 2050 – Sachplan Verkehr, Teil Programm; Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme zum Entwurf des Sachplans Verkehr, Teil Programm.

Mit der Anhörung der Kantone gemäss Art. 19 der Raumplanungsverordnung (RPV) soll sichergestellt werden, dass der vorliegende Entwurf mit den kantonalen Zielen zur Raumentwicklung abgestimmt ist und die Koordination mit den kantonalen Richtplänen erfolgt. Zusätzlich ist der Entwurf der Bevölkerung zur Information und Mitwirkung gemäss Art. 4 des Bundesgesetzes über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz, RPG) unterbreitet worden (Publikation im Bundesblatt vom 15. September 2020). Da die Eingaben der Bevölkerung im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung direkt an das Bundesamt für Raumentwicklung zu richten sind, basiert die vorliegende Stellungnahme auf der Einschätzung der zuständigen Fachstellen des Kantons Aargau.

Die Stellungnahme des Kantons Aargau gliedert sich in drei Teile:

1. Allgemeine Bemerkungen / Würdigung Programmteil
2. Bemerkungen und Anträge zum Programmteil
3. Bemerkungen und Hinweise zu den Handlungsräumen, an denen der Kanton Aargau beteiligt ist ("Metropolitanraum Zürich", "Metropolitanraum Basel" sowie "Aareland")

1. Allgemeine Bemerkungen

Schon mit dem neuen Titel "Mobilität und Raum 2050" wird zum Ausdruck gebracht, dass die Mobilität nicht sektoralpolitisch geplant werden soll, sondern die Abstimmung zwischen Raum, Verkehr und Umwelt im Zentrum steht. Dies entspricht den Zielen der Raumentwicklung, auch auf kantonaler Ebene. Der Sachplan Verkehr und die kantonale Strategie mobilitätAARGAU zielen in dieselbe Richtung und sind einander unterstützende Instrumente der jeweiligen Entscheidungsebenen.

Bereits die Erarbeitung des Entwurfs folgte richtigerweise diesem Ansatz. Unter der Leitung des Bundesamts für Raumentwicklung und unter Beteiligung der betroffenen Bundesstellen wurde unter anderem in mehreren Workshops zusammen mit den kantonalen Fachstellen versucht, mit einem gesamtheitlichen Ansatz auf die konkreten Herausforderungen der Entwicklung politikübergreifend und in den unterschiedlichen Räumen differenziert einzugehen.

2. Bemerkungen und Anträge zum Programmteil

2.1 Kapitel 1: Einleitung

Die dargelegten Ziele der Infrastrukturplanung des Bundes sind nachvollziehbar. Die Verkehrsinfrastrukturplanung löst jedoch die Interessenkonflikte zwischen den Transportbedürfnissen von Bevölkerung und Wirtschaft nicht alleine. Als weiterer wichtiger Standpfeiler ist die Abstimmung mit dem Raumkonzept des Bundes in den Zielsetzungen und nicht erst im Zweck des Programmteils zu ergänzen.

Die Verkehrsinfrastrukturplanung setzt primär auf betriebliche und technische Massnahmen (vgl. auch Kapitel 4.2 V3). Dort, wo diese nicht ausreichen, sollen bauliche und lenkende Massnahmen (statt *"bauliche Erweiterungen der Kapazitäten"*, Seite 5) geplant werden.

Antrag

Ergänzen der Zielsetzungen mit der Abstimmung mit dem Raumkonzept des Bundes und der Erwähnung von lenkenden Massnahmen.

2.2 Kapitel 2: Entwicklung und Herausforderungen

Herausforderung Abstimmung Siedlung und Verkehr

Wie oben erwähnt, sollte die Abstimmung Siedlung und Verkehr auch in der Zielsetzung des Sachplans Verkehr aufgeführt werden. Wir teilen die Einschätzung des Bundes zum Handlungsbedarf und den dargelegten Stossrichtungen (Fokussierung auf Vernetzung, ökologische Tragfähigkeit, Finanzierbarkeit). Insbesondere unterstützen wir auch den Grundsatz, dass die Kapazitätserweiterung gegenüber der Reisezeitreduktion Vorrang hat.

Trend im Güterverkehr

Der in Planung befindliche unterirdische Güterverkehr wäre in den Abschnitten "Trends im Güterverkehr" oder "Technologische Entwicklung" erwähnenswert, zumal damit Kapazitäten von der Strasse oder der Schiene in den Untergrund verlagert werden sollen.

Herausforderung Gesamtverkehrssystem

Die Infrastrukturplanung des Kantons Aargau in den letzten zehn Jahren hat gezeigt, dass beengte räumliche Verhältnisse den weiteren Ausbau der kantonalen Infrastrukturentwicklung – insbesondere in den Kernstädten und den urbanen Entwicklungsräumen – stark begrenzen. Zunehmende Interessenkonflikte im Umgang mit den begrenzt verfügbaren Verkehrsflächen führen zu langwierigen Genehmigungsprozessen und erschweren die zeitgerechte Bereitstellung neuer Verkehrsinfrastrukturen beziehungsweise Kapazitätserweiterungen bei bestehenden Anlagen.

Die Herausforderung der Zukunft sehen wir unter Berücksichtigung der teilweise zeitlich unsicheren technologischen Entwicklungen in der bedarfsgerechten Entwicklung von Verkehrsflächen, welche heute und künftig multimodalen Nutzergruppen zur Verfügung gestellt werden können und müssen. Der Konflikt um die Landbeanspruchung von kantonalen Verkehrsinfrastrukturen innerhalb der urbanen Siedlungsräume stellt eine sehr grosse Herausforderung dar. Die gewünschte Priorisierung des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs wird weitere Verkehrsflächen erfordern und kann nicht nur über den Bestand erfolgen.

Im Sachplan wird die nachvollziehbare Bedeutung von Knoten-, Verbindungs- und Bündelungspunkten für den multi- und intermodalen Wechsel der Verkehrsteilnehmenden dargelegt. An den Schwerpunkten der Siedlungsentwicklung wird die Flächenbereitstellung für die Verkehrsdrehscheiben zur Herausforderung aller Akteure. Die Flächenkonkurrenz im Umfeld von Verkehrsdrehscheiben erfordert eine verstärkte Koordination und Abstimmung zwischen nationalen, kantonalen und kommunalen

len Verkehrsinfrastrukturprojekten. In der kantonalen Wahrnehmung werden kantonale und kommunale Interessen oftmals durch die nationalen Akteure – gestützt auf übergeordnetes Recht und bestehendem Grundeigentum (insbesondere SBB oder Post) übersteuert. In der Folge können hohe Zusatzkosten für notwendige kantonale und kommunale Projekte zur Reduktion der Trennwirkung von nationalen Infrastrukturen entstehen. Können diese Kosten nicht getragen und die Projekte nicht realisiert werden, entstehen erhebliche Nachteile. Eine Abgeltung derartiger Zusatzkosten durch den Bund sollte daher in Erwägung gezogen werden.

Antrag

Abstimmen der verschiedenen Staatsebenen bei den Verkehrsdrehscheiben und finanzielle Unterstützung durch den Bund bei Zusatzkosten der untergeordneten Ebenen für übergeordnete Aufgaben.

Umwelt/Klima und Ressourcen

Im Fokus steht die Beanspruchung des Bodens durch Verkehrsinfrastrukturen im Kulturland. Erwähnt werden zurecht die Fruchtfolgeflächen. Die vom Bund verabschiedete nationale Bodenstrategie verlangt, dass in der Schweiz ab 2050 kein Boden mehr verbraucht wird. Hier orten wir einen verschärften Zielkonflikt. Mit der Förderung des Veloverkehrs, wie zum Beispiel in Form von Velovorzugsrouten, sind Infrastrukturausbauten verbunden. Diese betreffen in nicht verbundenen Siedlungsräumen auch das Kulturland. Unseres Erachtens fehlt die Auseinandersetzung mit der Thematik der Flächenkonkurrenz im Siedlungsgebiet. Die Entwicklung von multifunktionalen Verkehrsflächen tangiert die angrenzenden Baugebiete mit deren Nutzungsansprüchen zunehmend. Im Spannungsfeld zwischen verfassungsrechtlicher Eigentumsгарantie und Finanzierbarkeit von Infrastrukturanlagen ergeben sich zeitintensive Umsetzungsprozesse – teilweise leider ohne die angestrebten Ziele zu erreichen.

Antrag

Präzisieren der Flächennutzung und der Interessenabwägung für Fussverkehr, öffentlichen Verkehr und Veloverkehr im Siedlungsgebiet vorab durch Priorisierung flächeneffizienter Verkehrsträger.

Zudem ist in diesem Abschnitt zu prüfen, ob die vor allem durch den Schienenverkehr verursachten Immissionen aus Erschütterungen und abgestrahltem Körperschall in die Betrachtung aufzunehmen sind. Insbesondere auch deshalb, weil für Erschütterungen und abgestrahlten Körperschall, anders als für den Lärm beispielsweise, noch keine Ausführungsbestimmungen auf Verordnungsstufe vorliegen.

Im Bericht wird korrekt festgehalten, dass die Immissionsgrenzwerte der Luftreinhaltung insbesondere in Innenstädten und an stark befahrenen Strassen nicht eingehalten werden können. Gesundheitliche Auswirkungen können schon unterhalb der massgeblichen Grenzwerte hervorgerufen werden. Zudem gilt für kanzerogene Partikel (vor allem Russpartikel) ein Minimierungsgebot.

Antrag

Prüfen der Aufnahme der Immissionen aus Erschütterungen und abgestrahltem Körperschall sowie des Minimierungsgebots für kanzerogene Partikel.

Im Bericht wird in Kapitel 2.4 festgehalten, dass die Verwirklichung einer Mobilität (inklusive Luftverkehr) ohne Inanspruchnahme von fossilen Treibstoffen wichtig ist, aber mit grossen Anstrengungen verbunden sein wird. Mit dieser Formulierung wird die Notwendigkeit eines fossil-freien Verkehrs um die CO₂-Neutralität bis 2050 zu erreichen, relativiert. Wir schlagen deshalb eine konsequentere Formulierung vor (zum Beispiel: "Die Verwirklichung einer Mobilität ohne Inanspruchnahme von fossilen Treibstoffen ist mit grossen Anstrengungen zu verfolgen.").

2.3 Kapitel 3: Zielbild Mobilität und Raum 2050

Der Bericht umschreibt in Kapitel 3.1 richtigerweise die grundlegenden Zielsetzungen, dass die Durchmischung von Arbeitsplätzen und Wohnen verbessert werden soll und damit das Wachstum der Mobilitätsbedürfnisse eingedämmt werden kann. Aus unserer Sicht sollte die Formulierung dahingehend ergänzt werden, dass durch die Verbesserung der Durchmischung von Arbeitsplätzen und Wohnangeboten gleichzeitig auch das Verkehrsaufkommen durch kürzere Distanzen und gezielte Verlagerung auf den Fuss- und Veloverkehr reduziert werden kann beziehungsweise reduziert werden muss.

In der Umschreibung der "Legende und der Grundsätze zur Karte auf Seite 20" wird für die Agglomerationskerne festgehalten, dass im Zuge von Verdichtungsmassnahmen beziehungsweise – besser ausgedrückt – im Rahmen von hochwertiger Innenentwicklung Freiräume, Grünflächen und Gewässer gewahrt und aufgewertet werden sollen. Zur Aufwertung der Aufenthaltsqualität und des Stadtklimas sind Grünräume nicht nur zu bewahren und aufzuwerten, sondern bewusst neu zu schaffen (inklusive Beachtung der akustischen Qualität).

Im Interesse einer kohärenten Planung der Verkehrsinfrastrukturen auf Bundesebene ist eine gemeinsame Sichtweise der Siedlungsentwicklung als wichtigstes (nachfragebestimmendes) Element von zentraler Bedeutung. Die Legende und Grundsätze einer nach Raumtypen differenzierten Siedlungsentwicklung sind grau unterlegt und damit behördenverbindlich. In der Einleitung wird zwar fett hervorgehoben, dass die Karte eine Grundlage für die Verkehrsplanung des Bundes bilde. Die Klassierung als verbindlicher Teil des Sachplans für ein gemeinsames Verständnis der Bundesstellen ist diesbezüglich richtig. Diese Verbindlichkeit generell, also auch für die Kantone (Richtplanung) zu verankern, geht über die Bundeskompetenz im Sachplan Verkehr hinaus. Hier soll es vielmehr um die Abstimmung von Siedlung und Verkehr gehen. Die Siedlungsentwicklung liegt in der Kompetenz der Kantone, die sich ihrerseits ebenfalls (unter anderem) am Raumkonzept Schweiz und an den Zielen und Planungsgrundsätzen des Raumplanungsgesetzes orientieren.

Antrag

Ergänzen der Einleitung zum Abschnitt "Grundsätze des Bundes einer nach Raumtypen differenzierten Siedlungsentwicklung" mit dem Hinweis, dass die Verbindlichkeit dieser Grundsätze auf das gemeinsame Verständnis für die Bundesstellen beschränkt ist.

Für den Kanton Aargau stellt sich zudem die Frage der Aktualisierung des Raumkonzepts Schweiz. Das im Jahre 2012 nach intensiver Auseinandersetzung veröffentlichte Raumkonzept Schweiz weist zum Beispiel im unteren Aaretal Differenzen mit der laufenden Entwicklung auf, die vor allem auch bezüglich Erschliessung korrigiert werden müssen. Entsprechend den kantonalen Richtplänen, die gemäss Art. 9 Abs. 3 RPG in der Regel alle zehn Jahre gesamthaft zu überprüfen und nötigenfalls zu überarbeiten sind, scheint dieser Prozess nach bald zehn Jahren auch beim Raumkonzept angebracht. Diese Arbeiten sollten in absehbarer Zeit vom Bund lanciert werden, da sie voraussichtlich mehrere Jahre in Anspruch nehmen werden. Während dieser Zeit verliert das Raumkonzept Schweiz zunehmend an Aktualität.

Antrag

Prüfen einer Aktualisierung des Raumkonzepts Schweiz.

Im Zusammenhang mit den Potenzialen "neuer Technologien und gesellschaftlicher Entwicklungen" (Kapitel 3.2) ist ergänzend hervorzuheben, dass dabei insbesondere auch sämtliche Möglichkeiten zur Reduktion der Mobilitätsnachfrage geprüft und ausgeschöpft werden sollen (und nicht nur lenkende oder kapazitätssteigernde Massnahmen). Als Beispiel sei der Beitrag von Homeoffice an die Reduktion des Pendleraufkommens erwähnt.

Antrag

Als zu prüfende Potenziale neuer Technologien und Entwicklung sind auch die Möglichkeiten zur Reduktion der Mobilitätsnachfrage aufzuführen.

Gleiche Vorbehalte betreffend Planungskompetenz und Verbindlichkeit wie für die Grundsätze einer nach Raumtypen differenzierten Siedlungsentwicklung gelten auch für die grau hinterlegten Grundsätze zur Verbindungsqualität in Kapitel 3.2.

Antrag

Ergänzen der Einleitung zum Abschnitt "Grundsätze zur Verbindungsqualität differenziert nach Raumtypen" mit dem Hinweis, dass die Verbindlichkeit dieser Grundsätze auf das gemeinsame Verständnis für die Bundesstellen beschränkt ist beziehungsweise als Diskussionsgrundlage dient.

Die Grundsätze der Verbindungsqualitäten (Seiten 22 ff.) sind schlüssig und verständlich aufgebaut, dies jedoch vor dem Hintergrund der klaren Ausrichtung auf ein einziges Agglomerationszentrum. Im Mittelland – zum Beispiel im Aareland – sind die Verkehrsströme auf verschiedene Agglomerationszentren und Agglomerationskerne ausgerichtet. Die Systematik kann hier nicht konsequent angewendet werden.

Antrag

Aufzeigen der Auswirkungen der Verbindungsqualitäten in Zwischenräumen zweier Agglomerationen ohne klare Ausrichtung auf ein einziges Agglomerationszentrum.

In den auf Seite 22 wiedergegebenen Grundsätzen zur Verbindungsqualität differenziert nach Raumtypen wird festgehalten, dass der Motorisierter Individualverkehr (MIV) innerhalb der Agglomerationskerne "weitgehend CO₂-frei und immissionsarm" betrieben werden soll. Um die Klimaziele 2050 erfüllen zu können, empfehlen wir eine selbstbewusstere Formulierung und das Streichen der Einschränkung "weitgehend". Weiter wird das Prinzip "Geschwindigkeit vor Komfort" formuliert. Dieses Prinzip steht im Widerspruch zum zuvor beschriebenen Ziel, dass Kapazitätserweiterungen Vorrang vor Reisezeitverkürzung haben sollen. Zudem geben wir zu bedenken, dass der Komfort ein wesentliches Kriterium bei der Verkehrsmittelwahl ist. Zudem können zum Beispiel Begradigungen zur Erhöhung der Geschwindigkeit vielfältige negative Folgen aufweisen, so dass dieses Prinzip in dieser generellen Art in Frage gestellt werden muss.

Der Kanton Aargau hat das Prinzip der Typisierung der Verkehrsdrehscheiben (Seite 26) ebenfalls umgesetzt und unterscheidet zwischen öV¹-Drehscheiben von kantonaler und regionaler Bedeutung, was vermutlich den Typen II/III und II/IV entspricht. Der Kanton begrüsst ein Engagement des Bundes (zum Beispiel im Rahmen von Agglomerationsprogrammen) bei diesen Drehscheiben, da bei den Standortgemeinden die Finanzierung von Investitionen zum Nutzen von Nachbargemeinden in der Regel schwerfällt.

Die Ausführungen zu Konnektivität und Verkehrsdrehscheiben sind nur bedingt verständlich. Im 4. und 5. Abschnitt sind die Aussagen zu den S-Bahnen und den Nationalstrassenanschlüssen so zu ergänzen, dass sie auch die gegenläufigen Auswirkungen auf die Erreichbarkeit und Standortattraktivität thematisieren. In denselben beiden Abschnitten sind die Aussagen in Bezug auf die Siedlungsentwicklung so anzupassen (positiv zu formulieren), dass die Abstimmung von S-Bahnen beziehungsweise Nationalstrassenanschlüssen der gewünschten Siedlungsentwicklung gemäss Raumplanungsgesetz und kantonalem Richtplan entspricht. Die Tabelle auf Seite 27 ist schwer verständlich und in zahlreichen Punkten erläuterungsbedürftig.

¹ Öffentlicher Verkehr

Antrag

Anpassen und Erläutern der Ausführungen zu den Klimazielen, zum Grundsatz "Geschwindigkeit vor Komfort" und zu Konnektivität und Verkehrsdrehscheiben.

2.4 Kapitel 4: Entwicklungsstrategien und Handlungsgrundsätze

Ein koordiniertes Vorgehen zwischen den drei Staatsebenen bei Fragen der Mobilitätsentwicklung ist wichtig. Dabei gilt es jedoch die Kompetenzen der einzelnen Beteiligten zu respektieren. Insbesondere bei den Entwicklungsstrategien und Handlungsgrundsätzen, die ja als behördenverbindlich deklariert sind, stellt sich die Frage, in wie weit sie auch für die Kantone und die Gemeinden verbindlich erklärt werden (zum Beispiel A1 betreffend Entwicklungsschwerpunkten, Parkierung, Zusammenarbeit Kanton und Gemeinden betreffend Abstimmung Strasse und öV). Bei der Festlegung stimmt aus unserer Sicht die Körnigkeit der Festlegungen nicht beziehungsweise handelt es sich um eine Festlegung und Erläuterung in einem. Anstelle von ganzen Kapiteln sollten die Kernsätze festgelegt werden.

Sämtliche Stossrichtungen, welche die verkehrstechnischen Aspekte auf den Kantonsstrassen aus betrieblicher Sicht beschreiben, sind nachvollziehbar und langfristig umsetzbar. Hier sehen wir keine Diskrepanzen.

Antrag

Kapitel 4 soll nach effektiven, behördenverbindlichen Leitsätzen, die als Festsetzung zu verstehen sind und nach Erläuterungen beziehungsweise Präzisierungen aufgeteilt werden.

Antrag

Die Kompetenzen der verschiedenen Staatsebenen sind dabei zu berücksichtigen.

Detailerwägung zu:

- A1 (Seite 30)
Bei der Formulierung der Strategie A1 sind Objekt ("polyzentrische Siedlungsentwicklung") und Subjekt ("Gesamtverkehrssystem") umzustellen – entsprechend dem Regelungsgegenstand des Sachplans Verkehr und dem Verhältnis von Sachplan Verkehr (Bund) und Siedlungsplanung (kantonale Richtplanung). Der erste Handlungsgrundsatz A1 ist positiv zu formulieren. Im zweiten Handlungsgrundsatz sind – analog zur übergeordneten Strategie A1 – Objekt ("neue Entwicklungsschwerpunkte") und Subjekt ("bestehende Verkehrskapazitäten") auszutauschen. Was bedeutet die geforderte Priorisierung der Entwicklungsschwerpunkte?
- V1 (Seite 32)
"Der Bund unterstützt Kantone und Gemeinden [...]. Der Fuss- und Veloverkehr ergänzt oder ersetzt den MIV und den öV wo immer möglich." Diese Formulierung suggeriert, dass der Fuss- und Veloverkehr auch den öV, wo immer möglich ersetzen soll. Wir gehen davon aus, dass nur der MIV gemeint ist und beim öV nur das "ergänzt" gilt.
- V3 (Seite 34)
Wenn die Infrastrukturen explizit nicht systematisch nachfrageorientiert ausgebaut werden sollen, ist zu präzisieren, welche Kriterien gelten.
- U1 (Seite 36)
Die Vermeidung von Bodeneingriffen fördert auch den Schutz archäologischer Hinterlassenschaften.
Wir regen zudem an, die Aufzählung um die beiden Aspekte "frühzeitiger Einbezug der Luftreinhaltung" sowie "Vermeidung von Erschütterungen und abgestrahltem Körperschall (insbesondere bei Eisenbahnanlagen)" zu ergänzen.

Um Fehlinterpretationen zu vermeiden, sollte der letzte Handlungsgrundsatz der Strategie U1 wie folgt formuliert werden: "Bei mehreren Varianten, die den Grundsätzen des Sachplans Verkehr, Teil Programm entsprechen, bevorzugt der Bund die jeweils wirtschaftlichste." Dabei ist zu berücksichtigen, dass das neue Beschaffungsrecht, die Qualität in den Vordergrund stellt.

Die Strategie U5 betrifft lediglich am Rand verkehrsseitige Fragen. Sie geht in wesentlichen Inhalten über den Gegenstand des Sachplans Verkehr hinaus und erscheint daher weitgehend sachplanfremd. Konkret betrifft dies

- den grundsätzlichen Auftrag zur dauerhaften Versorgung mit inländischen Hartgesteinen,
- die Qualifikation von Abbaustandorten als nationales Interesse,
- den überwiegenden Inhalt aller vier Handlungsgrundsätze, die sich vorab mit dem Konfliktpotenzial zwischen Abbauvorhaben und Schutz wertvoller Naturräume befassen; diese Inhalte gehörten gegebenenfalls in das Landschaftskonzept Schweiz.

Antrag

Die Strategie U5 ist entsprechend zu überprüfen und auf verkehrsrelevante Sachfragen zu konzentrieren.

2.5 Kapitel 5: Modalitäten der Umsetzung

Wir teilen die Einschätzung, dass der Umgang mit Interessenkonflikten im Zentrum der behördlichen Zusammenarbeit auf allen Ebenen und insbesondere zwischen den staatlichen Ebenen zu klären ist. Zudem sollten Lösungswege dazu gefunden werden. Im Vorfeld der Vernehmlassung zum Sachplan Verkehr hat der Bund in den jeweiligen Handlungsräumen mehrere Workshops durchgeführt. Wir würden es begrüßen, wenn für die Umsetzungsphase des Zielbildes, der Entwicklungsstrategien und Handlungsgrundsätze des Sachplans Verkehr ein institutionalisierter Austausch in geeigneter Form etabliert wird. Dies auch im Sinne eines zeitnahen Umsetzungsmonitorings und der Möglichkeit von Kurskorrekturen.

Ein Problem orten wir beim Zusammenspiel der politischen und der räumlichen Planung bei der Umsetzung in die konkreten Sachplaninhalte. Gemäss dem Kapitel 5.2 werden die Infrastrukturteile des Sachplans im Bereich Landverkehr erst nach den STEP-Beschlüssen des Parlaments aktualisiert. Das heisst, dass die räumliche Abstimmung jeweils erst erfolgt, wenn die Umsetzungsbeschlüsse bereits gefallen sind. Dies widerspricht dem Ansatz aus dem vorliegenden Entwurf des Teils Programm, wonach die Abstimmung der Mobilitätsentwicklung mit der räumlichen Entwicklung im Zentrum stehen soll und damit dem Gegenstromprinzip. So können Vorhaben in den Sachplan aufgenommen werden, die den Zielen des Programnteils des Sachplans nicht entsprechen und kaum sinnvoll räumlich abgestimmt werden können.

Antrag

Das Zusammenspiel zwischen politischer und räumlicher Planung bei der Umsetzung in die konkreten Sachplaninhalte ist nochmals zu prüfen.

3. Bemerkungen und Hinweise zu den Handlungsräumen

Vorbemerkung

Im Sachplan Verkehr werden in zwölf Handlungsräumen gemäss Raumkonzept Schweiz verkehrsübergreifende Strategien ("Stossrichtungen") konkretisiert. Diese verstehen sich explizit als Ergänzung zu den Planungsinstrumenten der Kantone und Gemeinden. Der Kanton Aargau ist in drei Handlungsräumen zu finden: Metropolitanraum Zürich, Metropolitanraum Basel und Aareland. Letzterer weist auch Überlappungen mit dem Handlungsraum Luzern und der Hauptstadtregion Bern auf. Somit liegt der Kanton Aargau insbesondere im Spannungsfeld der Metropolitanräume und der Hauptstadtregion Bern. Betroffen ist der Kanton insbesondere durch die Entwicklung der nationalen Infrastrukturen Schiene und Strasse. Es besteht die Gefahr, dass die kantonalen und regionalen Interessen den nationalen Verkehrsverbindungen untergeordnet werden. Die Interessen an der Nutzung der nationalen Infrastrukturen durch den Kanton Aargau und seiner Regionen müssen – auch angesichts des volkswirtschaftlichen Stellenwerts des Kantons – weiterhin berücksichtigt und wahrgenommen werden.

Kartographische Darstellungen

Die in den Karten dargestellten Hauptstrassen scheinen ohne Systematik ausgewählt zu sein. Auf welche Definition stützt sich der Bund ab? Im Kanton Aargau fehlt beispielsweise die Hauptstrasse Nr. 24 Aarau–Staffellegg–Frick nach Anhang 2 der Durchgangsstrassenverordnung. Wir empfehlen eine systematische Darstellung der Hauptstrassen nach Anhang 1 und 2 der Durchgangsstrassenverordnung oder nach Anhang 2 der Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel (MinVV) respektive für Hauptstrassen, für die der Bund Globalbeiträge gewährt.

Hinweise zum Handlungsraum Metropolitanraum Zürich

In Gebieten mit besonderem Potential zur Erhöhung des öV-Anteils wird festgehalten, dass insbesondere der tiefe öV-Anteil im Grenzverkehr zu erhöhen sei. In der Stossrichtung steht, dass der Bund die grenzüberschreitende Zusammenarbeit im Rahmen der Agglomerationsprogramme fördert. Warum fördert der Bund die grenzüberschreitende Zusammenarbeit nur in den Agglomerationsräumen und nicht generell?

Detailbemerkungen zur Karte:

- Lenzburg wird hier irrtümlich dem Aareland und nicht dem Metropolitanraum Zürich zugeteilt.
- Diverse Aargauer Zentren (Bremgarten, Muri, Sins) fehlen.
- Ist die internationale öV-Verbindung Zürich–Basel–D/F dargestellt?

Hinweise zum Handlungsraum Metropolitanraum Basel

In Gebieten mit besonderem Potential zur Erhöhung des öV-Anteils wird festgehalten, dass auch die Begrenzung der privaten Parkplätze als flankierende Massnahme vorzusehen sei. Wir weisen darauf hin, dass der Bund und – im Rahmen der aktuellen Gesetzeslage – auch der Kanton Aargau im Bereich Parkierung keine unmittelbare Zuständigkeit hat.

Hinweise zum Handlungsraum Aareland

Entsprechend der Feststellung, dass das auch mit den Ausbauschritten gemäss STEP AS 2035 die Kapazität ausgeschöpft sein wird, ist der neuen Verbindung zwischen dem Raum Aarau und dem Limmattal eine hohe Priorität beizumessen.

Antrag

Präzisierung der planerischen Ausführungen und Darstellungen zu den Handlungsräumen gemäss voranstehenden Hinweisen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Bemerkungen und Anträge bei der Weiterbearbeitung des Sachplans Verkehr, Teil Programm.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrats

Dr. Markus Dieth
Landammann

Urs Meier
Staatsschreiber i.V.

Kopie

- sachplanverkehr@are.admin.ch