

REGIERUNGSRAT

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

Per E-Mail

Bundesamt für Strassen

netzplanung@astra.admin.ch

10. September 2025

Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse; Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 26. Juni 2025 wurden die Kantonsregierungen zum Vernehmlassungsverfahren betreffend Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse, eingeladen. Der Regierungsrat des Kantons Aargau dankt Ihnen für die Gelegenheit und äussert sich wie folgt.

Gestützt auf die Vorlage des Bundes hat der Kanton Aargau vom 3. Juli 2025 bis am 8. August 2025 allen Bürgerinnen und Bürger (Privatpersonen) sowie Körperschaften des öffentlichen und privaten Rechts des Kantons Aargau die Gelegenheit gegeben, innerhalb der Auflagefrist eine Stellungnahme zur neuen Auflage des Konzeptteils des Sachplans Verkehrs, Teil Infrastruktur Strasse (SIN 2025) abzugeben. Parallel dazu wurden die zuständigen kantonalen Fachstellen mit der fachlichen Beurteilung der Sachplan-Vorlage beauftragt. Aus der Anhörung sind keine Rückmeldungen eingegangen. Die vorliegende Stellungnahme basiert damit auf der Rückmeldung der zuständigen Fachstellen.

Die vorliegende Auflage des Konzeptteils des SIN stellt eine Gesamtrevision dar. Sie ist stark gekürzt und beschränkt sich auf sachplanrelevante Aspekte. Neben dem Konzeptteil beinhaltet der SIN 2025 drei Objektblätter. Sie befassen sich mit Vorhaben in den Kantonen Freiburg, Tessin und Uri. Zu diesen nimmt der Kanton Aargau nicht Stellung.

1. Würdigung Konzeptteil

Der Regierungsrat begrüsst die gestraffte Form und die Konzentration des SIN 2025 auf die sachplanrelevanten Aspekte. Mit der Einordnung der Planungsinstrumente zum Bundesgesetz über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz, RPG) und der Umsetzung des Nationalstrassengesetzes (NSG) gemäss der Grafik im Kapitel 2.3 wird die Wechselwirkung zwischen Planung (Sachplan Verkehr) und Projektierung (STEP NS) klar aufgezeigt.

Der vorliegende Konzeptteil des SIN und die Strategie mobilitätAARGAU ziehen in dieselbe Richtung und sind einander unterstützende Instrumente der jeweiligen Entscheidungsebene.

Der Regierungsrat hätte eine zeitgleiche Beurteilung der Objektblätter mit dem Konzeptteil begrüsst, auch wenn der Grund für das vorliegende Vorgehen wegen der Studie Verkehr '45 nachvollziehbar ist. Die kantonalen Anliegen werden in den Objektblättern präzisiert, so dass eine umfassende Stellungnahme in einer Gesamtsicht – Konzeptteil und Objektblätter – aktuell unmöglich ist. Mit einer nachfolgenden Stellungnahme zu den Objektblättern kann der Wechselwirkung zum Konzeptteil

nicht vollständig Rechnung getragen werden. Die Absicht des Bundes, die Objektblätter nach einzelnen Vorhaben aufzubauen und nicht wie im SIN 2018 nach Region, wird begrüsst.

Die nachfolgenden Bemerkungen und Anträge sollen zur Präzisierung dienen, so dass die angestrebten Ziele des Bundes für die Nationalstrassen erreicht werden können.

2. Bemerkungen und Anträge zum Konzeptteil

Zu Kapitel 2.2 Ziele des Bundes

Die dargelegten Ziele, basierend auf dem Zielbild Mobilität und Raum 2050 des Sachplans Verkehr, sind nachvollziehbar. Die Betonung der kurzen Wege und des Gesamtverkehrssystems wird vom Regierungsrat unterstützt. Ebenso wird die Priorisierung von Massnahmen zur Aufrechterhaltung der Funktionalität mit Fokus auf Sicherheit, Umweltaforderungen, Verkehrsfluss und Langsamverkehr begrüsst. Zusammen mit den Anforderungen zu Verbindungsqualität, effizienter Nutzung und der Reduktion von negativen Auswirkungen, bekommen die Themen Verkehrsmanagement und Ausnutzen der vorhandenen Verkehrsfläche (zum Beispiel mit Pannestreifenumnutzung) ein starkes Gewicht. Diese Zielsetzung sollte sich im Kapitel 3.1 stärker abzeichnen. Die Erwägungen und der Antrag dazu werden weiter unten beschrieben.

Zu Kapitel 2.4 Planungsgrundsätze

Die Planungsgrundsätze unterstützen die Rolle der Nationalstrasse für den Gesamtverkehr und halten den Umgang mit den Wechselwirkungen zur Raumplanung und zur Umwelt fest. Damit wird bekräftigt, dass Ausbau und Ergänzungen des Nationalstrassennetzes umfassend und sorgfältig begründet werden müssen. Es stellt sich allerdings die Frage, wie die Verbindlichkeit der Planungsgrundsätze gesichert wird.

Der Umgang mit Fruchtfolgeflächen, insbesondere die Präzisierung betreffend Kompensation bei Bundesvorhaben, wird neu explizit beschrieben, was der Regierungsrat begrüsst. Der Regierungsrat geht davon aus, dass der Bund um die Beschaffung allfällig notwendiger Aufwertungs- und Kompensationsflächen in erster Linie eigenverantwortlich besorgt ist.

Zu Kapitel 3.1 Erweiterung der Infrastruktur zur Sicherstellung der Funktionalität

Die Auswirkungen der Kapazitätsgrenzen der Nationalstrassen sind mit den jeweils gemessenen Stautunden gut dokumentiert. Inwieweit auf das untergeordnete Strassennetz ausgewichen wird, ist schwieriger zu beurteilen. Zu beobachten ist jeweils, dass ein Ausweichen im Ereignisfall, wie Unfällen, stattfindet. Daher ist die Zuverlässigkeit der Nationalstrasse und damit die Resilienz für das Gesamtsystem Strasse sehr wichtig. Ein Fokus auf die Resilienz berücksichtigt auch, dass Ausbauten eine sehr lange Realisierungsdauer haben und zum Teil starken Kontroversen ausgesetzt sind. Kapazitätsausbauten sind damit langfristige Projekte, die aufgrund von induziertem Verkehr auch zu einer stärkeren Belastung des untergeordneten Strassennetzes beitragen können. Damit die angestrebte Bündelung des Durchgangsverkehrs erhalten werden kann, sind verstärkt Massnahmen im Bereich der Steuerung und der Optimierung im Bestand zu fördern, auch im Sinne einer Übergangslösung.

Die aus der Ausgangslage abgeleiteten Ziele auf Seite 23 schlagen den Bogen zum Teil Programm und werden unterstützt.

Beim beschriebenen Vorgehen (behördenverbindlich, blau hinterlegt) fehlt jedoch der Bereich Steuerung und Optimierung. Dies ist zu ergänzen.

Antrag

Im Vorgehen (oder an anderer geeigneter Stelle) ist der Fokus Resilienz durch Steuerungsmassnahmen und Optimierung des Bestands (zum Beispiel mit Pannestreifenumnutzung) zu ergänzen.

Zu Kapitel 3.5 Prüfung der Sachplanpflicht im Einzelfall (Einzelfallprüfungen) / Anlagen für den Langsamverkehr

Beim Thema Anlagen für den Langsamverkehr wird die Führung an und über Nationalstrassen dritter Klasse und an den Anschlüssen thematisiert. Nationalstrassen stellen aber ein starkes Hindernis in grossräumigen Velonetzen dar. Querungen der Nationalstrasse sind teure Bauwerke, die jedoch ein Teil der Einbettung in den Raum und eine Minderung der negativen Auswirkungen der Nationalstrasse darstellen. Beim Vorgehen wird das Berücksichtigen der Velo- und Fusswegnetzpläne der Kantone und Gemeinden beschrieben. Dies beinhaltet implizit auch die Querungen. Die Thematik Trennwirkung und Querungen soll jedoch explizit beschrieben werden.

Antrag

Integrieren der Thematik der Trennwirkung und Querungen von Nationalstrassen für den Langsamverkehr.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Vernehmlassung.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrats

Dieter Egli
Landammann

Joana Filippi
Staatsschreiberin