KANTON AARGAU

DEPARTEMENT

BAU, VERKEHR UND UMWELT

Aarau, 30. November 2022

Richtplan: Gesamtrevision, Aktualisierung Paket 1; Sachbereich M
Auswertungstabelle mit Beurteilung der Vernehmlassungs- und Mitwirkungseingaben

[1] Absendergruppierung: ** Beurteilung: Code gemäss separater Tabelle	G = Gemeindebehörden R = Regionalplanungsverbände	P = Parteien N = Nachbarn (Kantone, Deutschland)	O = Organisationen und Verbände J = juristische / natürliche Personen, Unternehmen (anonymisiert)

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
1.	Aargauische Industrie- und Handelskammer (AIHK) (nacherfasst durch BVU ARE)	O	M1.1		Sachbereich M: Im Sachbereich M (Mobilität) fällt auf, dass dem Velo eine grosse Bedeutung zugemessen wird, sogar mit einem eigenen Kapitel M 4.1 für den VeloveMrkehr. Für die Wirtschaft steht demgegenüber aber der motorisierte Verkehr im Fokus und hier gilt es eine seit Jahren zunehmende Belastung, insbesondere auf der und rund um die Autobahn A1 festzustellen. Der motorisierte Verkehr muss auch in der Raumplanung und damit im Richtplan künftig noch besser berücksichtigt werden. Der Aargauische Gewerbeverband hat in diesem Zusammenhang in seiner Zeitschrift «Aargauer Wirtschaft», Ausgabe 4 vom 14. April 2022, eine bessere Quervernetzung der Täler gefordert, um die A1 und die entsprechenden kantonalen Zubringerstrassen zu entlasten. Die AIHK schliesst sich diesen Forderungen an.	6e
2.	Aargauischer Gewerbeverband	O	M1.1		Die Strategie mobilitätAargau kann nur bedingt als Grundlage dienen. Einerseits haben sich die Bedürfnisse durch die Corona-Pandemie geändert, und andererseits berücksichtigt die Strategie des gewerblichen MIV zuwenig.	6a
3.	Amt für Raum und Verkehr; Baudirektion Kanton Zug	N	M1.1		- Wir begrüssen den logischen Aufbau des Berichts. - Die drei definierten strategischen Stossrichtungen der Strategie mobilitätAARGAU 2016 (moAG) können im Verbund mit den Raumtypen die angestrebten Veränderungen der Anteile am Gesamtverkehr herbeiführen. Die neuen Richtplanbeschlüsse setzen die moAG konsequent um.	1a
4.	Kanton Bern (nacherfasst durch BVU ARE)	N	M1.1		Das Tiefbauamt hat in seiner internen Stellungnahme ergänzt: «Wir begrüssen es, dass der Kanton Aargau für alle Belange der Mobilität eine grenzüberschreitende Zusammenarbeit mit seinen Nachbarskantonen anstrebt. Das Tiefbauamt des Kantons Bern ist seinerseits stets bemüht, eine optimale Koordination seiner Tätigkeiten mit den Nachbarskantonen zu gewährleisten, ebenfalls teilen wir die Planungsgrundsätze wonach die Verkehrsplanung koordiniert mit der Siedlungsentwicklung erfolgen soll und sich an den Prämissen der Nachhaltigkeit und Effizienz orientiert (M 1.1 Abs. A).»	1a

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
5.	Unternehmen	J	M1.1		5- Sachbereich M (Mobilität), Synopse, Seite 5: Hier ist uns aufgefallen, dass der Hinweis zum Stand des UGüTG veraltet ist. Wir gehen davon aus, dass dies noch aktualisiert wird. Mitwirkungsbegehren 5: Aktualisierung des Abschnittes zum UGüTG.	1c
6.	Döttingen Gemeinderat	G	M1.1		Planungsgrundsätze H. und I.: Es wird begrüsst, dass ESP effizient zu erschliessen sind und WSP auf bestehende und zukünftige Verkehrskapazitäten abzustimmen sind. Planungsgrundsätze K. und M.: Ebenfalls positiv zu würdigen sind die Förderung von attraktiven und durchgängigen Verkehrsketten, das Nutzen des Potentials von Mobilitätstechnologien und die För-derung multimodaler Mobilitätsangebote. Wichtig ist immer die gesamtheitliche Betrachtung. Dabei ist insbesondere der Verkehrssicherheit eine hohe Bedeutung zuzumessen (u.a. die Anliegen von Fussgängern und Velofahrenden).	1a 1a 4a
7.	Einwohnergemeinde Dürrenäsch	G	M1.1		Wichtig ist immer die gesamtheitliche Betrachtung. Dabei ist insbesondere der Verkehrssicherheit eine hohe Bedeutung zuzumessen (u.a. die Anliegen von Fussgängern und Velofahrenden).	4a
8.	Einwohnergemeinde Sisseln	G	M1.1		Planungsgrundsätze H. und I.: Wir begrüssen, dass ESP effizient zu erschliessen sind und WSP auf bestehende und zukünftige Verkehrskapazitäten abzustimmen sind. Planungsgrundsätze K. und M.: Ebenfalls positiv zu würdigen sind die Förderung von attraktiven und durchgängigen Verkehrsketten, das Nutzen des Potentials von Mobilitätstechnologien und die Förderung multimodaler Mobilitätsangebote. Die Planungsgrundsätze sollen aus regionaler Sicht um ökologische Kriterien ergänzt werden.	1a 1a 1b
9.	Einwohnergemeinde Wettingen	G	M1.1		Ein Planungsgrundsatz zur Vermeidung/Reduktion von Mobiltät soll aufgenommen werden. Die (positiven) Effekte von einer Reduktion von Mobilität sind weit aus grösser als diejenigen einer Effizientssteigerung bei der Mobilität. Grundsätze zur Vermeidung/Reduktion (Suffizienz) von Mobilität bzw. Mobilitätsbedürfnisse sind in den den Strategien erkennbar, eine direkt entsprechend formulierte Strategie wird jedoch vermisst.	3a/6a
10.	Endingen	G	M1.1		Planungsgrundsätze H. und I.: ZurzibietRegio begrüsst, dass ESP effizient zu erschliessen sind und WSP auf bestehende und zukünftige Verkehrskapazitäten abzustimmen sind. Planungsgrundsätze K. und M.: Ebenfalls positiv zu würdigen sind die Förderung von attraktiven und durchgängigen Verkehrsketten, das Nutzen des Potentials von Mobilitätstechnologien und die För-derung multimodaler Mobilitätsangebote. Wichtig ist immer die gesamtheitliche Betrachtung. Dabei ist insbesondere der Verkehrssicherheit eine hohe Bedeutung zuzumessen (u.a. die Anliegen von Fussgängern und Velofahrenden).	1a 1a 4a

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
11.	FDP.Die Liberalen Aargau	P	M1.1		In allen Kantonsteilen kann es bei Projekten zu einem übergeordneten Interesse und erhöhtem Abstimmungsbedarf kommen. Alle Raumtypen im Kanton Aargau sollen bei der Planung von grossen Verkehrsprojekten gleichbehandelt werden.	6a
12.	FDP.Die Liberalen Aargau (nacherfasst durch BVU ARE)	P	M1.1		In allen Kantonsteilen kann es bei Projekten zu einem übergeordneten Interesse und erhöhtem Abstimmungsbedarf kommen. Alle Raumtypen im Kanton Aargau sollen bei der Planung von grossen Verkehrsprojekten gleichbehandelt werden.	6a
13.	FDP.Die Liberalen Bezirk Laufenburg	P	M1.1		Planungsgrundsätze H. und I.: Wir begrüssen, dass ESP effizient zu erschliessen sind und WSP auf bestehende und zukünftige Verkehrskapazitäten abzustimmen sind. Planungsgrundsätze K. und M.: Ebenfalls positiv zu würdigen sind die Förderung von attraktiven und durchgängigen Verkehrsketten, das Nutzen des Potentials von Mobilitätstechnologien und die Förderung multimodaler Mobilitätsangebote.	1a
14.	Gemeinde Aristau	G	M1.1		Wichtig ist immer die gesamtheitliche Betrachtung. Dabei ist insbesondere der Verkehrssicherheit eine hohe Bedeutung zuzumessen (u.a. die Anliegen von Fussgängern und Velofahrenden).	4a
15.	Gemeinde Auw	G	M1.1		Wichtig ist immer die gesamtheitliche Betrachtung. Dabei ist insbesondere der Verkehrssicherheit eine hohe Bedeutung zuzumessen (u.a. die Anliegen von Fussgängern und Velofahrenden).	4a
16.	Gemeinde Böttstein	G	M1.1		Planungsgrundsätze H. und I.: Der Gemeinderat Böttstein begrüsst, dass ESP effizient zu erschliessen sind und WSP auf bestehende und zukünftige Verkehrskapazitäten abzustimmen sind. Planungsgrundsätze K. und M.: Ebenfalls positiv zu würdigen sind die Förderung von attraktiven und durchgängigen Verkehrsketten, das Nutzen des Potentials von Mobilitätstechnologien und die För-derung multimodaler Mobilitätsangebote. Wichtig ist immer die gesamtheitliche Betrachtung. Dabei ist insbesondere der Verkehrssicherheit eine hohe Bedeutung zuzumessen (u.a. die Anliegen von Fussgängern und Velofahrenden).	1a 1a 4a
17.	Gemeinde Lengnau	G	M1.1		Planungsgrundsätze H. und I.: ZurzibietRegio begrüsst, dass ESP effizient zu erschliessen sind und WSP auf bestehende und zukünftige Verkehrskapazitäten abzustimmen sind. Planungsgrundsätze K. und M.: Ebenfalls positiv zu würdigen sind die Förderung von attraktiven und durchgängigen Verkehrsketten, das Nutzen des Potentials von Mobilitätstechnologien und die Förderung multimodaler Mobilitätsangebote. Wichtig ist immer die gesamtheitliche Betrachtung. Dabei ist insbesondere der Verkehrssicherheit eine hohe Bedeutung zuzumessen (u.a. die Anliegen von Fussgängern und Velofahrenden).	1a 1a 4a
18.	Gemeinde Leuggern	G	M1.1		Wichtig ist immer die gesamtheitliche Betrachtung. Dabei ist insbesondere der Verkehrssicherheit eine hohe Bedeutung zuzumessen (u.a. die Anliegen von Fussgängern und Velofahrenden).	4a
19.	Gemeinde Magden	G	M1.1		Wichtig ist immer die gesamtheitliche Betrachtung. Dabei ist insbesondere der Verkehrssicherheit eine hohe Bedeutung zuzumessen (u.a. die Anliegen von Fussgängern und Velofahrenden).	4a

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
20.	Gemeinde Mandach	G	M1.1		Planungsgrundsätze H. und I.: Der Gemeinderat Mandach begrüsst, dass ESP effizient zu erschliessen sind und WSP auf bestehende und zukünftige Verkehrskapazitäten abzustimmen sind. Planungsgrundsätze K. und M.: Ebenfalls positiv zu würdigen sind die Förderung von attraktiven und durchgängigen Verkehrsketten, das Nutzen des Potentials von Mobilitätstechnologien und die Förderung multimodaler Mobilitätsangebote. Wichtig ist immer die gesamtheitliche Betrachtung. Dabei ist insbesondere der Verkehrssicherheit eine hohe Bedeutung zuzumessen (u.a. die Anliegen von Fussgängern und Velofahrenden).	1a 1a 4a
21.	Gemeinde Mellikon	G	M1.1		Planungsgrundsätze H. und I.: ZurzibietRegio begrüsst, dass ESP effizient zu erschliessen sind und WSP auf bestehende und zukünftige Verkehrskapazitäten abzustimmen sind. Planungsgrundsätze K. und M.: Ebenfalls positiv zu würdigen sind die Förderung von attraktiven und durchgängigen Verkehrsketten, das Nutzen des Potentials von Mobilitätstechnologien und die För-derung multimodaler Mobilitätsangebote. Wichtig ist immer die gesamtheitliche Betrachtung. Dabei ist insbesondere der Verkehrssicherheit eine hohe Bedeutung zuzumessen (u.a. die Anliegen von Fussgängern und Velofahrenden).	1a 1a 4a
22.	Gemeinde-ammänner-Vereinigung des Kantons Aargau	O	M1.1		Wichtig ist immer die gesamtheitliche Betrachtung. Dabei ist insbesondere der Verkehrssicherheit eine hohe Bedeutung zuzumessen (u.a. die Anliegen von Fussgängern und Velofahrenden).	4a
23.	Gemeinderat Oberrüti	G	M1.1		Wichtig ist immer die gesamtheitliche Betrachtung. Dabei ist insbesondere der Verkehrssicherheit eine hohe Bedeutung zuzumessen (u.a. die Anliegen von Fussgängern und Velofahrenden).	4a
24.	Gemeinderat Tegerfelden (nacherfasst durch BVU ARE)	G	M1.1		Planungsgrundsätze H. und I.: ZurzibietRegio begrüsst, dass ESP effizient zu erschliessen sind und WSP auf bestehende und zukünftige Verkehrskapazitäten abzustimmen sind. Planungsgrundsätze K. und M.: Ebenfalls positiv zu würdigen sind die Förderung von attraktiven und durchgängigen Verkehrsketten, das Nutzen des Potentials von Mobilitätstechnologien und die Förderung multimodaler Mobilitätsangebote. Wichtig ist immer die gesamtheitliche Betrachtung. Dabei ist insbesondere der Verkehrssicherheit eine hohe Bedeutung zuzumessen (u.a. die Anliegen von Fussgängern und Velofahrenden).	1a 1a 4a
25.	GrüneAargau	P	M1.1		Im Abschnitt “Ausgangslage / Gesetzliche Grundlage / Auftrag” sollte auch das Ziel “Vermindern des Ressourcenverbrauchs und der Belastung von Mensch und Umwelt” aufgeführt werden, da der Regierungsrat mittels der Motion 20.55 durch den Grossen Rat beauftragt worden ist, dieses Ziel in die Mobilitätsstrategie aufzunehmen.	1b 5a
26.	Hellikon	G	M1.1		Eingabe: Planungsgrundsätze H. und I.: Fricktal Regio begrüsst, dass ESP effizient zu erschliessen sind und WSP auf bestehende und zukünftige Verkehrskapazitäten abzustimmen sind. Planungsgrundsätze K. und M.: Ebenfalls positiv zu würdigen sind die Förderung von	1a 1a

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
					attraktiven und durchgängigen Verkehrsketten, das Nutzen des Potentials von Mobilitätstechnologien und die Förderung multimodaler Mobilitätsangebote. Die Planungsgrundsätze sollen aus regionaler Sicht um ökologische Kriterien ergänzt werden.	 1b
27.	Künten	G	M1.1		Wichtig ist immer die gesamtheitliche Betrachtung. Dabei ist insbesondere der Verkehrssicherheit eine hohe Bedeutung zuzumessen (u.a. die Anliegen von Fussgängern und Velofahrenden).	4a
28.	Planungsverband Fricktal Regio	R	M1.1		Planungsgrundsätze H. und I.: Fricktal Regio begrüsst, dass ESP effizient zu erschliessen sind und WSP auf bestehende und zukünftige Verkehrskapazitäten abzustimmen sind. Planungsgrundsätze K. und M.: Ebenfalls positiv zu würdigen sind die Förderung von attraktiven und durchgängigen Verkehrsketten, das Nutzen des Potentials von Mobilitätstechnologien und die Förderung multimodaler Mobilitätsangebote. Die Planungsgrundsätze sollen aus regionaler Sicht um ökologische Kriterien ergänzt werden.	1a 1a 1b
29.	Regionalverband Hochrhein-Bodensee; Waldshut-Tiengen DE	N	M1.1		Mit dem Kapitel Gesamtverkehr liegt eine Strategie vor, die eine Leitfunktion für die angestrebte Verkehrsentwicklung übernimmt und die Hauptausrichtung der kantonalen Verkehrspolitik vorgibt. Die vernetzte Methodik (Verkehr und Siedlung), die einerseits die Massnahmen im Bereich Mobilität und Verkehr mit den Bereichen Umwelt- und Energie, Siedlungs- und Raumentwicklung und Wirtschaft koordiniert und andererseits die verschiedenen Verkehrsträger untereinander kombiniert, ermöglicht eine ganzheitliche Betrachtung des Thema Verkehr. Der RVHB begrüsst die im Planungsgrundsatz genannten Ausführungen zur grenzüberschreitenden Anbindung des Kantons insbesondere im Hinblick auf den grenzüberschreitenden Verkehr nach Baden-Württemberg. Für die nationalen und das europäische Infrastruktursystem(e) nehmen Grenzregionen wie die am Hochrhein eine essentielle Scharnierfunktion wahr. Insofern ist im Strassen- und Schienenverkehr eine grenzüberschreitende Betrachtung fundamental.	1a
30.	Rheinfelden	G	M1.1		Planungsgrundsätze H. und I.: Fricktal Regio begrüsst, dass ESP effizient zu erschliessen sind und WSP auf bestehende und zukünftige Verkehrskapazitäten abzustimmen sind. Planungsgrundsätze K. und M.: Ebenfalls positiv zu würdigen sind die Förderung von attraktiven und durchgängigen Verkehrsketten, das Nutzen des Potentials von Mobilitätstechnologien und die Förderung multimodaler Mobilitätsangebote. Die Planungsgrundsätze sollen aus städtischer Sicht um ökologische Kriterien ergänzt werden.	1a 1a 1b
31.	SVP Aargau	P	M1.1		Wichtig ist immer die gesamtheitliche Betrachtung. Dabei ist insbesondere der Verkehrssicherheit eine hohe Bedeutung zuzumessen (u.a. die Anliegen von Fussgängern und Velofahrenden).	4a
32.	Safenwil	G	M1.1		Wichtig ist immer die gesamtheitliche Betrachtung. Dabei ist insbesondere der Verkehrssicherheit eine hohe Bedeutung zuzumessen (u.a. die Anliegen von Fussgängern und Velofahrenden).	4a
33.	Siglistorf	G	M1.1		Planungsgrundsätze H. und I.: ZurzibietRegio begrüsst, dass ESP effizient zu erschliessen sind und WSP auf bestehende und zukünftige Verkehrskapazitäten abzustimmen sind. Planungsgrundsätze K. und M.: Ebenfalls positiv zu würdigen sind die Förderung von	1a 1a

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
					attraktiven und durchgängigen Verkehrsketten, das Nutzen des Potentials von Mobilitätstechnologien und die Förderung multimodaler Mobilitätsangebote. Wichtig ist immer die gesamtheitliche Betrachtung. Dabei ist insbesondere der Verkehrssicherheit eine hohe Bedeutung zuzumessen (u.a. die Anliegen von Fussgängern und Velofahrenden).	4a
34.	Unternehmen	J	M1.1		Abbildung mit den Pfeilen und den Raumtypen (Zielbild Gesamtverkehr 2040): Kernstadt: Abbildung passt nicht zum Text: Es wird erläutert, dass in den Kernstädten eine Verlagerung der Gesamtverkehrsanteile hin zum Fuss- und Veloverkehr und zum öffentlichen Verkehr erreicht werden soll. Bei der Abbildung zeigt jedoch nur der Pfeil für den schienengebundene ÖV nach oben, der Busverkehr soll hingegen konstant bleiben. Da innerhalb der Kernstädte der Busverkehr und nicht der schienengebundene ÖV primär für die ÖV-Erschliessung genutzt wird, ist es zwingend in der Abbildung auch beim Busverkehr einen Pfeil nach oben zu machen. Die Erhöhung des schienengebundenen ÖVs dürfte zudem nicht für die Erschliessung innerhalb der Kernstädte interpretiert werden, sondern wäre eher hinsichtlich Verbindung zwischen den Kernstädten zu verstehen.	2a
35.	Unternehmen	J	M1.1		Herausforderung: Es wird in einem Abschnitt erläutert, dass für die Dekarbonisierung des Verkehrs ein Wandel zu flächeneffizienten Mobilitätslösungen zu beschleunigen sei. Für eine Dekarbonisierung des Verkehrs ist eine Flächeneffizienz nicht direkt erforderlich. Daher wäre dieser Punkt zu streichen.	2a
36.	Unternehmen	J	M1.1		PG H: Sollen ESP nur an das übergeordnete Strassennetz angebunden werden, oder müsste man hier nicht auch noch das übergeordnete ÖV-Netz als Anbindung erwähnen?	1d
37.	Touring Club Schweiz	O	M1.1		Wichtig ist immer die gesamtheitliche Betrachtung. Dabei ist insbesondere der Verkehrssicherheit eine hohe Bedeutung zuzumessen (u.a. die Anliegen von Fussgängern und Velofahrenden).	4a
38.	Uezwil	G	M1.1		Wichtig ist immer die gesamtheitliche Betrachtung. Dabei ist insbesondere der Verkehrssicherheit eine hohe Bedeutung zuzumessen (u.a. die Anliegen von Fussgängern und Velofahrenden).	4a
39.	VCS, Sektion Aargau	O	M1.1		Im Abschnitt “Ausgangslage / Gesetzliche Grundlage / Auftrag” sollte auch das Ziel “Vermindern des Ressourcenverbrauchs und der Belastung von Mensch und Umwelt” aufgeführt werden, da der Regierungsrat mittels der Motion 20.55 durch den Grossen Rat beauftragt worden ist, dieses Ziel in die Mobilitätsstrategie aufzunehmen.	1b 5a
40.	Villnachern	G	M1.1		Wichtig ist immer die gesamtheitliche Betrachtung. Dabei ist insbesondere der Verkehrssicherheit eine hohe Bedeutung zuzumessen (u.a. die Anliegen von Fussgängern und Velofahrenden).	4a
41.	WWF Aargau	O	M1.1		Im Abschnitt “Ausgangslage / Gesetzliche Grundlage / Auftrag” sollte auch das Ziel “Vermindern des Ressourcenverbrauchs und der Belastung von Mensch und Umwelt” aufgeführt werden, da der Regierungsrat mittels der Motion 20.55 durch den Grossen Rat beauftragt worden ist, dieses Ziel in die Mobilitätsstrategie aufzunehmen.	1b 5a
42.	Zurzach	G	M1.1		Planungsgrundsätze H. und I.: Die Gemeinde Zurzach begrüsst, dass ESP effizient zu erschliessen sind und WSP auf bestehende und zukünftige Verkehrskapazitäten abzustimmen sind. Planungsgrundsätze K. und M.: Ebenfalls positiv zu würdigen sind die Förderung von	1a 1a

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
					attraktiven und durchgängigen Verkehrsketten, das Nutzen des Potentials von Mobilitätstechnologien und die För-derung multimodaler Mobilitätsangebote. Wichtig ist immer die gesamtheitliche Betrachtung. Dabei ist insbesondere der Verkehrssicherheit eine hohe Bedeutung zuzumessen (u.a. die Anliegen von Fussgängern und Velofahrenden).	4a
43.	Aargauischer Gewerbeverband	O	M1.1/1	Ergänzen: … Ziel einer effizienten, wirtschaftlichen und funktionsfähigen Verkehrserschliessung.	Die Verkehrserschliessung effizient und nachhaltig zu machen, ist nicht nachvollziehbar. Das Kriterium der Effizienz genügt bereits. Zudem ist auf die Wirtschaftlichkeit zu schauen.	1b/6e
44.	Einwohnergemeinde Wettingen	G	M1.1/1	Die gemeinsame Erarbeitung von Planungsstrategien durch Kanton, Gemeinden und Regionalplanungsverbände für WSP und ESP wird begrüsst.	Ermöglicht den Einbezug aller Anliegen und deren bestmögliche Abstimmung.	1a
45.	Gemeinde Ehrendingen	G	M1.1/1	Die gemeinsame Erarbeitung von Planungsstrategien durch Kanton, Gemeinden und Regionalplanungsverbände für WSP und ESP wird begrüsst.	Ermöglicht den Einbezug aller Anliegen und deren bestmögliche Abstimmung.	1a
46.	Gemeinde Menziken	G	M1.1/1	Siehe Begründung (Antrag übersteigt die max. Zeichenzahl)	Der Kanton kann für Vorhaben von übergeordnetem Interesse und erhöhtem Abstimmungsbedarf, insbesondere für wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte (ESP) und Wohnschwerpunkte (WSP), in Zusammenarbeit mit den Regionalplanungsverbänden und den Gemeinden übergeordnete, verbindliche Planungsstrategien erarbeiten mit dem Ziel einer effizienten, nachhaltigen und funktionsfähigen Verkehrserschliessung.	6
47.	Gemeinde Stetten AG (nacherfasst durch BVU ARE)	G	M1.1/1	Die gemeinsame Erarbeitung von Planungsstrategien durch Kanton, Gemeinden und Replas für WSP und ESP wird begrüsst.	Ermöglicht den Einbezug aller Anliegen und deren bestmögliche Abstimmung.	1a
48.	Planungsverband Baden Regio	R	M1.1/1	Die gemeinsame Erarbeitung von Planungsstrategien durch Kanton, Gemeinden und Regionalplanungsverbände für WSP und ESP wird begrüsst.	Ermöglicht den Einbezug aller Anliegen und deren bestmögliche Abstimmung.	1a
49.	Stadt Baden (Stadtentwicklung und Strategie)	G	M1.1/1	Es wird sehr begrüsst, dass sich der Kanton für die verbesserte Anbindung des Aargaus an die beiden Flughäfen mit öffentlichen Verkehrsmitteln einsetzt.	Der Flughafenzug ist für das internationale Baden essenziell und aufgrund der hohen Nachfrage bislang unbestritten. Eine langfristige Verteidigung der heute umsteigefreien Verbindungen an den Flughafen ist für Baden evident.	1a
50.	WWF Aargau	O	M1.1/1	Ergänzen eines Planungsgrundsatzes N: “Bei Verkehrsinfrastrukturprojekten wird ein besonderes Augenmerk auf die Vernetzung der ökologischen Infrastruktur gelegt.”	Zum langfristigen Erhalt der Biodiversität und der Ökosystemleistungen müssen die Schutzgebiete untereinander vernetzt sein. Da Verkehrsinfrastrukturbauten dieser Vernetzung häufig entgegenwirken, muss hierauf bei Verkehrsinfrastrukturprojekten ein besonderes Augenmerk gelegt werden.	1b
51.	Gemeinde Menziken	G	M1.1/2	Die Gemeinden konkretisieren die übergeordnete Planung des Kantons im Rahmen von regionalen Sachplänen und Kommunalen Gesamtplänen Verkehr.		6
52.	Gemeinde Reitnau	G	M1.1/2	Bei kleinen Gemeinden oder einem nur geringen Abstimmungsbedarf Siedlung und Verkehr kann auf KGV verzichtet werden.		2a

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
53.	Gemeinderat Wiliberg	G	M1.1/2	Bei kleinen Gemeinden oder einem nur geringen Abstimmungsbedarf Siedlung und Verkehr kann auf KGV verzichtet werden.	Kosten Nutzen nicht aus den Augen verlieren.	2a
54.	Planungsverband Brugg Regio	R	M1.1/2	Die Bedeutung der KGV sowie die Voraussetzungen zu deren Erstellung sind im Richtplan zu konkre-tisieren. Zudem ist eine Ausweitung der Behördenverbindlichkeit der Inhalte von KGVs zu prüfen, insbesondere in Bezug auf die Netzpläne.	Die Planungsanweisung 2 sieht vor, dass die Gemeinden die übergeordnete Planung des Kantons im Rahmen von regionalen Sachplänen und Kommunalen Gesamtplänen Verkehr (KGV) konkretisie-ren. Dabei kommt nicht zum Ausdruck, für welche Gemeinden und zu welchem Planungszeitpunkt ein KGV obligatorisch ist. Aktuell sind nur die Ziele des KGV behördenverbindlich. Die beantragte Aus-weitung der Behördenverbindlichkeit, insbesondere auf die Netzpläne, würde die vertikale Koordina-tion zwischen Gemeinden, Regionalplanungsverbänden und Kanton erhöhen.	2a 4a
55.	Regionalverband Suhrental (RVS)	R	M1.1/2	Bei kleinen Gemeinden oder einem nur geringen Abstimmungsbedarf Siedlung und Verkehr soll auf einen Kommunalen Gesamtplan Verkehr verzichtet werden können.	Für kleine Gemeinden ohne grössere Verkehrsprobleme und kaum Schwachstellen oder Lücken im Langsamverkehrsnetz ist die Erarbeitung eines KGV mit einem unverhältnismässig grossen Aufwand verbunden.	2a
56.	aarau regio	R	M1.1/2	Die Bedeutung der KGV sowie das Vorgehen zu deren Erstellung sind im Richtplan zu konkretisie-ren. Zudem ist eine Ausweitung der Behördenverbindlichkeit der Inhalte von KGVs zu prüfen, insbesondere in Bezug auf die Netzpläne.	Die Planungsanweisung 2 sieht vor, dass die Gemeinden die übergeordnete Planung des Kantons im Rahmen von regionalen Sachplänen und Kommunalen Gesamtplänen Verkehr (KGV) konkreti-sieren. Dabei kommt nicht zum Ausdruck, für welche Gemeinden und zu welchem Planungszeit-punkt ein KGV obligatorisch ist. Aktuell sind nur die Ziele des KGV behördenverbindlich. Die beantragte Ausweitung der Behörden-verbindlichkeit, insbesondere auf die Netzpläne, würde die vertikale Koordination zwischen Gemein-den, Regionalplanungsverbänden und Kanton erhöhen.	2a 4a
57.	Aargauischer Gewerbeverband	O	M1.1/3	Der Kanton setzt sich für eine optimale Anbindung des Kt Aargau an die übergeordneten… ein. Des Weiteren setzt er sich ein für die Entlastung der Hauptachsen und der gesamten besseren Erschliessung des Mittellands. Er arbeitet dafür neben dem Bund …	Die Planungsanweisung spricht derzeit nur von der optimalen Anbindung des Aargaus an die über-geordneten und angrenzenden Strassennetze. Die Hauptverkehrsachse A1 bzw. Schienennetz Olten – Aarau – Brugg/Lenzburg – Zürich ist sehr verletzlich. Es ist daher durch den Kanton auch generell für eine bessere Mittelland-Infrastruktur zu sorgen und für eine Redundanz betr. Verkehrserschliessung.	6e
58.	Döttingen Gemeinderat	G	M1.1/3	Einverstanden, notwendig und wichtig	Insbesondere bei der Radinfrastruktur (Bsp. Unteres Aaretal und grenznahes Ausland (Baden-Württemberg)	1a
59.	Einwohnergemeinde Dürrenäsch	G	M1.1/3	Einverstanden, notwendig und wichtig.	Insbesondere bei der Radinfrastruktur (Bsp. Im Limmattal mit dem Kt. Zürich und im Raum Aar-au/Zofingen mit dem Kt. Solothurn).	1a
60.	Gemeinde Aristau	G	M1.1/3	Einverstanden, notwendig und wichtig.	Insbesondere bei der Radinfrastruktur (Bsp. Im Limmattal mit dem Kt. Zürich und im Raum Aar-au/Zofingen mit dem Kt. Solothurn).	1a
61.	Gemeinde Auw	G	M1.1/3	Notwendig und wichtig.	Insbesondere bei der Radinfrastruktur (Bsp. im Limmattal mit dem Kt. Zrüch und im Raum Aarau/Zofingen mit dem Kt. Solothrun).	1a
62.	Gemeinde Leuggern	G	M1.1/3	Einverstanden, notwendig und wichtig.	Insbesondere bei der Radinfrastruktur (Bsp. Im Limmattal mit dem Kt. Zürich und im Raum Aar-au/Zofingen mit dem Kt. Solothurn).	1a
63.	Gemeinde Magden	G	M1.1/3	Einverstanden, notwendig und wichtig.	Insbesondere bei der Radinfrastruktur (Bsp. Im Limmattal mit dem Kt. Zürich und im Raum Aarau/Zofingen mit dem Kt. Solothurn).	1a
64.	Gemeindeammänner-Vereinigung des Kantons Aargau	O	M1.1/3	Einverstanden, notwendig und wichtig.	Insbesondere bei der Radinfrastruktur (Bsp. Im Limmattal mit dem Kt. Zürich und im Raum Aar-au/Zofingen mit dem Kt. Solothurn).	1a

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
65.	Gemeinderat Oberrüti	G	M1.1/3	Einverstanden, notwendig und wichtig.	Insbesondere bei der Radinfrastruktur (Bsp. Im Limmattal mit dem Kt. Zürich und im Raum Aar-au/Zofingen mit dem Kt. Solothurn).	1a
66.	Künten	G	M1.1/3	einverstanden; notwendig und wichtig	Insbesondere bei der Radinfrastruktur (Bsp. Im Limmattal mit dem Kt. Zürich und im Raum Aarau/Zofingen mit dem Kt. Solothurn).	1a
67.	SVP Aargau	P	M1.1/3	Einverstanden, Notwendig und wichtig.	Insbesondere bei der Radinfrastruktur (Bsp. Im Limmattal mit dem Kt. Zürich und im Raum Aar-au/Zofingen mit dem Kt. Solothurn).	1a
68.	Safenwil	G	M1.1/3	Einverstanden, notwendig und wichtig.	Insbesondere bei der Radinfrastruktur (Bsp. Im Limmattal mit dem Kt. Zürich und im Raum Aar-au/Zofingen mit dem Kt. Solothurn).	1a
69.	Touring Club Schweiz	O	M1.1/3	Einverstanden, notwendig und wichtig.	Insbesondere bei der Radinfrastruktur (Bsp. Im Limmattal mit dem Kt. Zürich und im Raum Aar-au/Zofingen mit dem Kt. Solothurn).	1a
70.	Uezwil	G	M1.1/3	Einverstanden, notwendig und wichtig.	Insbesondere bei der Radinfrastruktur (Bsp. Im Limmattal mit dem Kt. Zürich und im Raum Aarau/Zofingen mit dem Kt. Solothurn).	1a
71.	Villnachern	G	M1.1/3	Einverstanden, notwendig und wichtig.	Insbesondere bei der Radinfrastruktur (Bsp. Im Limmattal mit dem Kt. Zürich und im Raum Aar-au/Zofingen mit dem Kt. Solothurn).	1a
72.	Aargauischer Gewerbeverband	O	M1.1/A	Text anpassen: Die Verkehrsplanung erfolgt koordiniert mit der Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung. Sie erfolgt grenzüberschreitend, langfristig sowie unter der Prämisse der Wirtschaftlichkeit und der Nachhaltigkeit.	Text anpassen: Die Verkehrsplanung erfolgt koordiniert mit der Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung. Sie erfolgt grenzüberschreitend, langfristig sowie unter der Prämisse der Wirtschaftlichkeit und der Nachhal-tigkeit. Begründung: Die Verkehrsplanung hat nicht nur auf die Siedlungsentwicklung im engeren Sinne, sondern auch auf die Bedürfnisse von Gewerbe und Industrie Rücksicht zu nehmen. Dies soll mit der neuen Formulierung untermauert werden. Anstelle von Effizienz wird zudem Wirtschaftlichkeit vorgeschlagen als Kriterium.	1b
73.	GrüneAargau	P	M1.1/A	"Die Verkehrsplanung erfolgt koordiniert mit der Siedlungsentwicklung. Sie erfolgt grenzüberschreitend, langfristig sowie unter der Prämisse der Effizienz und den Anforderungen der Nachhaltigkeit, des Klimaschutzes sowie der Klimaanpassung."	Aufgrund des grossen Anteils des Verkehrssektors am Treibhausgasausstoss und aufgrund des Verpassens der Reduktionsziele sollte der Klimaschutz an dieser Stelle explizit erwähnt werden. Durch die explizite Erwähnung der Klimaanpassung kann ferner die Stossrichtung "Hitzebelastung durch Verkehrsflächen vermindern" der kantonalen Klimastrategie im Richtplan verankert werden. Es geht z.B. um eine Verminderung versiegelter Flächen, helle Beläge, auf das notwendige Minimum zu beschränkende Strassenbreiten oder Beschattung von Fuss- und Velowegverbindungen.	1b/5a
74.	Kanton Bern, Amt für Raumordnung und Gemeinden	N	M1.1/A	Zustimmung	Wir begrüssen es, dass der Kanton Aargau für alle Belange der Mobilität eine grenzüberschreitende Zusammenarbeit mit seinen Nachbarskantonen anstrebt. Das Tiefbauamt des Kantons Bern ist seinerseits stets bemüht, eine optimale Koordination seiner Tätigkeiten mit den Nachbarskantonen zu gewährleisten, ebenfalls teilen wir die Planungsgrundsätze wonach die Verkehrsplanung koordiniert mit der Siedlungsentwicklung erfolgen soll und sich an den Prämissen der Nachhaltigkeit und Effizienz orientiert	1a
75.	SP Kanton Aargau	P	M1.1/A	Ergänzung: Die Verkehrsplanung erfolgt ... unter der Prämisse der Effizienz und der Anforderungen der Nachhaltikkeit und des Klimaschutzes.	Klima verlangt Neuverteilung Verkehrsfläche Die Anforderungen an die Decarbonisierung des Verkehrs darf sich nicht nur in der e-Mobilität (oder Wasserstoff-Antriebstechnik) – samt Ladestationsinfrastruktur auswirken, sondern muss ich ebenso sehr um die Verlagerung des MIV auf den OeV und vorallem auf den energiesparsamen Langsamverkehr (Fussgänger, Velo, e-Bike, e-Trotinette, etc.) bemühen. Das kann im Zentrumsbereich nicht ohne eine Neuverteilung der Ver-	1b/5a

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
					kehrsfläche geschehen, d.h. die Fläche, die heute für den Automobil-Verkehr zur Verfügung steht, muss zu Gunsten des Langsamverkehrs reduziert werden. Dies muss durch entsprechende Grundsätze in der Raumplanung explizit unterstützt werden.	
76.	Unternehmen	J	M1.1/A	Streichung der weissen Strassenlinie im Bereich der Parzelle 312, 3128 sowie 318 in Oftringen, analog dem Teilstück auf der Luzernerstrasse über dem Autobahnviadukt.	Die Senn AG stellt Bauteillen aus Stahl, Chromstahl und Aluminimium, in unseren Produktionstätten, her. Bauteile werden immer Länger, was zwangsläufig zu grösseren Wendekreisen führt. Somit drängt sich keine zusätzlichen Zuweissung, diese Strasenabschnittes, im Richtplan auf.	4a/b
77.	Siglistorf	G	M1.1/A	Es sind auch für die ländlichen Entwicklungsräume Strategien für ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten vorzusehen.	Gemäss vorliegendem Richtplan ist in ländlichen Entwicklungsräumen nur eine Basiserschliessung an das übergeordnete Netz von MIV und öV vorgesehen. Aus regionaler Sicht genügt das nicht. Zur Förderung eines nachhaltigen Modalsplits im ländlichen Raum sieht ZurzibietRegio Potential in der Mobilität mit E-Bikes wie auch in der Ausgestaltung der 15-min Gemeinde.	2a/6a
78.	VCS, Sektion Aargau	O	M1.1/A	Ergänzung: "... der Nachhaltigkeit, des Klimaschutzes sowie der Klimaanpassung."	Aufgrund des grossen Anteils des Verkehrssektors am Treibhausgasausstoss und aufgrund des Verpassens der Reduktionsziele sollte der Klimaschutz an dieser Stelle explizit erwähnt werden. Durch die explizite Erwähnung der Klimaanpassung kann ferner die Stossrichtung "Hitzebelastung durch Verkehrsflächen vermindern" der kantonalen Klimastrategie im Richtplan verankert werden. Es geht z.B. um eine Verminderung versiegelter Flächen, helle Beläge, auf das notwendige Minimum zu beschränkende Strassenbreiten oder Beschattung von Fuss- und Velowegverbindungen.	1b/5a
79.	Aargauischer Gewerbeverband	O	M1.1/B	Grundsätzlich einverstanden, aber die aktuelle Strategie muss überarbeitet werden.	Das Abstützen auf die Strategie mobilitätAargau macht durchaus Sinn. Das Abstützen auf die gegenwärtige Strategie ist aber verfehlt, da diese überholt ist und die gewerblichen Anliegen nicht berücksichtigt.	6a
80.	Siglistorf	G	M1.1/B	Streichen	Infrastrukturausbauten (Bsp. Radweglücken=Attraktivität/Sicherheit, öV-Angebot) sind auch im ländlichen Raum wichtig. Hier geht es die kombinierte Mobilität sicherzustellen und zu fördern.	6e
81.	Aargauischer Gewerbeverband	O	M1.1/C	Ergänzen: Des Weiteren setzt sich der Kanton für weitere Verkehrsachsen durch das Mittelland ein.	Die Berücksichtigung von nationalen Projekten bei der Planung ist korrekt. Hingegen soll der Kanton Aargau auch Einfluss nehmen, wenn es um neue Projekte geht im Bund. Hier können wir als massgebender Mittelland-Kanton in Bern Einfluss nehmen.	1b/6e
82.	Die Mitte Aargau	P	M1.1/C	Die Mitte Aargau begrüsst, dass je Raumtyp die verschiedenen Mobilitätsformen unterschiedlich gefördert werden sollen.	Das ist aus Effizienz- und Entwicklungsgründen sinnvoll.	1a
83.	Siglistorf	G	M1.1/C	Strassenräume sind im Sinne eines angenehmen Siedlungsklimas aufzuwerten.	Im Sinne einer hohen Aufenthaltsqualität sind aus regionaler Sicht, nebst einer allgemeinen Berücksichtigung der Hochwertigkeit der Siedlungsentwicklung, auch explizit Aufwertungen im Sinne der Klimaanpassung zu verankern.	1b
84.	Touring Club Schweiz	O	M1.1/C	Wort «vorrangig» streichen		6e
85.	Aargauischer Gewerbeverband	O	M1.1/D	Erster Einzug: Das Wort Flächeneffizienz ist zu ersetzen mit «unter Berücksichtigung der Interessen der privaten Haushalte und der Wirtschaft».	Um ersten Einzug: Das Wort Flächeneffizienz berücksichtigt nicht die Bedürfnisse der Unterneh-men. Vgl. dazu auch die Antwort zu Frage 21. Zum zweiten Einzug: es wird festgestellt, dass von dieser Massnahme nur der Freizeit- und Pendlerverkehr, nicht aber der gewerbliche MIV-Verkehr profitieren kann.	6a
86.	Döttingen Gemeinderat	G	M1.1/D	Es sind auch für die ländlichen Entwicklungsräume Strategien für ein nachhaltiges Mobilitätsverhal-ten vorzusehen.	Gemäss vorliegendem Richtplan ist in ländlichen Entwicklungsräumen nur eine Basiserschliessung an das übergeordnete Netz von MIV und öV vorgesehen. Aus regionaler Sicht genügt das nicht. Zur Förderung eines nachhaltigen Modalsplits im ländlichen	2a/6a

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
					Raum sieht Döttingen Potential in der Mobilität mit E-Bikes wie auch in der Ausgestaltung der 15-min Gemeinde.	
87.	Einwohnergemeinde Sisseln	G	M1.1/D	Es sind auch für die ländlichen Entwicklungsräume Strategien für ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten vorzusehen. Zudem soll eine Definition von «Basiserschliessung» ergänzt werden.	Gemäss vorliegendem Richtplan ist in ländlichen Entwicklungsräumen nur eine Basiserschliessung an das übergeordnete Netz von MIV und öV vorgesehen. Aus regionaler Sicht genügt das nicht. Zur Förderung eines nachhaltigen Modalsplits im ländlichen Raum sehen wir Potential in der Mobilität mit E-Bikes wie auch in der Ausgestaltung der 15-min Gemeinde.	2a/6a
88.	Endingen	G	M1.1/D	Es sind auch für die ländlichen Entwicklungsräume Strategien für ein nachhaltiges Mobilitätsverhal-ten vorzusehen.	Gemäss vorliegendem Richtplan ist in ländlichen Entwicklungsräumen nur eine Basiserschliessung an das übergeordnete Netz von MIV und öV vorgesehen. Aus regionaler Sicht genügt das nicht. Zur Förderung eines nachhaltigen Modalsplits im ländlichen Raum sieht ZurzibietRegio Potential in der Mobilität mit E-Bikes wie auch in der Ausgestaltung der 15-min Gemeinde.	2a/6a
89.	FDP.Die Liberalen Bezirk Laufenburg	P	M1.1/D	Es sind auch für die ländlichen Entwicklungsräume Strategien für ein nachhaltigesMobilitätsverhalten, aller Verkehrsträger vorzusehen. Zudem soll eine Definition von «Basiserschliessung» ergänzt werden.	Gemäss vorliegendem Richtplan ist in ländlichen Entwicklungsräumen nur eine Basiserschliessung an das übergeordnete Netz von MIV und öV vorgesehen. Aus regionaler Sicht genügt das nicht. Zur Förderung eines nachhaltigen Modalsplits im ländlichen Raum sehen wir Potential in der Mobilität mit E-Bikes wie auch in der Ausgestaltung der 15-min Gemeinde.	2a/6a
90.	Gemeinde Böttstein	G	M1.1/D	Es sind auch für die ländlichen Entwicklungsräume Strategien für ein nachhaltiges Mobilitätsverhal-ten vorzusehen.	Gemäss vorliegendem Richtplan ist in ländlichen Entwicklungsräumen nur eine Basiserschliessung an das übergeordnete Netz von MIV und öV vorgesehen. Aus regionaler Sicht genügt das nicht. Zur Förderung eines nachhaltigen Modalsplits im ländlichen Raum sieht ZurzibietRegio Potential in der Mobilität mit E-Bikes wie auch in der Ausgestaltung der 15-min Gemeinde.	2a/6a
91.	Gemeinde Ehrendingen	G	M1.1/D	Es wird begrüsst, dass je Raumtyp die verschiedenen Mobilitätsformen unterschiedlich gefördert werden sollen.	In den dichten Gebieten muss die Flächeneffizienz der Mobilitätsformen im Vordergrund stehen. In den ländlichen Achsen ist es jedoch unerlässlich, dass neben dem ÖV die Zuverlässigkeit des MIV weiterhin gewährleistet bleibt.	1a
92.	Gemeinde Lengnau	G	M1.1/D	Es sind auch für die ländlichen Entwicklungsräume Strategien für ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten vorzusehen.	Gemäss vorliegendem Richtplan ist in ländlichen Entwicklungsräumen nur eine Basiserschliessung an das übergeordnete Netz von MIV und öV vorgesehen. Aus regionaler Sicht genügt das nicht. Zur Förderung eines nachhaltigen Modalsplits im ländlichen Raum sieht ZurzibietRegio Potential in der Mobilität mit E-Bikes wie auch in der Ausgestaltung der 15-min Gemeinde.	2a/6a
93.	Gemeinde Mandach	G	M1.1/D	Es sind auch für die ländlichen Entwicklungsräume Strategien für ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten vorzusehen.	Gemäss vorliegendem Richtplan ist in ländlichen Entwicklungsräumen nur eine Basiserschliessung an das übergeordnete Netz von MIV und öV vorgesehen. Aus regionaler Sicht genügt das nicht. Zur Förderung eines nachhaltigen Modalsplits im ländlichen Raum sieht der Gemeinderat Mandach Potential in der Mobilität mit E-Bikes wie auch in der Ausgestaltung der 15-min Gemeinde.	2a/6a
94.	Gemeinde Mellikon	G	M1.1/D	Es sind auch für die ländlichen Entwicklungsräume Strategien für ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten vorzusehen.	Gemäss vorliegendem Richtplan ist in ländlichen Entwicklungsräumen nur eine Basiserschliessung an das übergeordnete Netz von MIV und öV vorgesehen. Aus regionaler Sicht genügt das nicht. Zur Förderung eines nachhaltigen Modalsplits im ländlichen Raum sieht die Gemeinde Mellikon Potential in der Mobilität mit E-Bikes wie auch in der Ausgestaltung der 15-min Gemeinde.	2a/6a
95.	Gemeinde Menziken	G	M1.1/D	Siehe Begründung (Antrag übersteigt die max. Zeichenzahl)	Antrag: 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.	6

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
					- Entlang der ländlichen Entwicklungsachsen wird die Erreichbarkeit mit MIV und öV gewährleistet. Zudem bestehen attraktive Möglichkeiten, zwischen den Verkehrsmitteln umzusteigen. - Die ländlichen Entwicklungsräume werden mittels einer Basiserschliessung an das übergeordnete Netz des MIV und öV angebunden.	
96.	Gemeinde Stetten AG (nacherfasst durch BVU ARE)	G	M1.1/D	Es wird begrüsst, dass je Raumtyp die verschiedenen Mobilitätsformen unterschiedlich gefördert werden sollen.	In den ländlichen Gebieten ist es jedoch unerlässlich, dass neben dem ÖV die Zuverlässigkeit des MIV weiterhin gewährleistet bleibt.	1a
97.	Gemeinderat Dintikon	G	M1.1/D	Der Planungsgrundsatz ist um Aussagen zum ländlichen Raum zu ergänzen.	Der ländliche Raum nimmt gemäss dem Raumkonzept einen grossen Teil des Kantonsgebiet ein. Ohne entsprechende Aussagen wäre der Richtplantext nicht vollständig.	1b
98.	Gemeinderat Wohlen (nacherfasst durch BVU ARE)	G	M1.1/D	Der Planungsgrundsatz ist um Aussagen zum ländlichen Raum zu ergänzen.	Der ländliche Raum nimmt gemäss dem Raumkonzept einen grossen Teil des Kantonsgebiet ein. Ohne entsprechende Aussagen wäre der Richtplantext nicht vollständig.	1b
99.	Hellikon	G	M1.1/D	Antrag: Es sind auch für die ländlichen Entwicklungsräume Strategien für ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten vorzusehen. Zudem soll eine Definition von «Basiserschliessung» ergänzt werden.	Begründung: Gemäss vorliegendem Richtplan ist in ländlichen Entwicklungsräumen nur eine Basiserschliessung an das übergeordnete Netz von MIV und öV vorgesehen. Aus regionaler Sicht genügt das nicht. Zur Förderung eines nachhaltigen Modalsplits im ländlichen Raum sieht Fricktal Regio Potential in der Mobilität mit E-Bikes wie auch in der Ausgestaltung der 15-min Gemeinde.	2a/6a
100.	Planungsverband Baden Regio	R	M1.1/D	Es wird begrüsst, dass je Raumtyp die verschiedenen Mobilitätsformen unterschiedlich gefördert werden sollen.	In den dichten Gebieten muss die Flächeneffizienz der Mobilitätsformen im Vordergrund stehen. In den ländlichen Achsen ist es jedoch unerlässlich, dass neben dem ÖV die Zuverlässigkeit des MIV weiterhin gewährleistet bleibt.	1a
101.	Planungsverband Fricktal Regio	R	M1.1/D	Es sind auch für die ländlichen Entwicklungsräume Strategien für ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten vorzusehen. Zudem soll eine Definition von «Basiserschliessung» ergänzt werden.	Gemäss vorliegendem Richtplan ist in ländlichen Entwicklungsräumen nur eine Basiserschliessung an das übergeordnete Netz von MIV und öV vorgesehen. Aus regionaler Sicht genügt das nicht. Zur Förderung eines nachhaltigen Modalsplits im ländlichen Raum sieht Fricktal Regio Potential in der Mobilität mit E-Bikes wie auch in der Ausgestaltung der 15-min Gemeinde.	2a/6a
102.	Pro Velo Kanton Aargau	O	M1.1/D	Text ergänzen: - ländliche Entwicklungsachsen : «…MIV und öV gewährleistet und ein bedarfsgerechtes Fuss- und Veloverkehrnetz bereitgestellt.» - ländlichen Entwicklungsräume: «… MIV, öV sowie Fuss- und Radverkehrsnetz angebunden.»	Der Fuss- und Veloverkehr ist durch eine geeignete Infrastruktur auch auf den ländlichen Entwicklungsachsen zu fördern und die ländlichen Entwicklungsräume sind an das Veloverkehrsnetz anzubinden. Nur so können die Ziele des Gesamtverkehr 2040 erreicht werden. Insbesondere schnell E-Bikes besitzen auch im ländlichen Raum das Potential, Autofahrten bis 15km zu ersetzen.	6a
103.	Regionalplanungsverband Unteres Bünztal	R	M1.1/D	Der Planungsgrundsatz ist um Aussagen zum ländlichen Raum zu ergänzen.	Der ländliche Raum nimmt gemäss dem Raumkonzept einen grossen Teil des Kantonsgebiet ein. Ohne entsprechende Aussagen wäre der Richtplantext nicht vollständig.	1b
104.	Rheinfelden	G	M1.1/D	Es sind auch für die ländlichen Entwicklungsräume Strategien für ein nachhaltiges	Gemäss vorliegendem Richtplan ist in ländlichen Entwicklungsräumen nur eine Basiserschliessung an das übergeordnete Netz von MIV und öV vorgesehen. Aus städtischer	2a/6a

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
				Mobilitätsverhalten vorzusehen. Zudem soll eine Definition von «Basiserschliessung» ergänzt werden.	Sicht genügt das nicht. Zur Förderung eines nachhaltigen Modalsplits zwischen ländlichem Raum und Kernstadt sieht Rheinfelden Potential in der Mobilität mit E-Bikes wie auch in der Ausgestaltung der 15-min Gemeinde (Gemeinde der kurzen Wege).	
105.	Touring Club Schweiz	O	M1.1/D	Letztes Kapitel:mittels einer zweckmässigen Basiserschliessung		2b
106.	Zurzach	G	M1.1/D	Es sind auch für die ländlichen Entwicklungsräume Strategien für ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten vorzusehen.	Gemäss vorliegendem Richtplan ist in ländlichen Entwicklungsräumen nur eine Basiserschliessung an das übergeordnete Netz von MIV und ÖV vorgesehen. Aus regionaler Sicht genügt das nicht. Zur Förderung eines nachhaltigen Modalsplits im ländlichen Raum sieht die Gemeinde Zurzrach Potential in der Mobilität mit E-Bikes wie auch in der Ausgestaltung der 15-min Gemeinde.	2a/6a
107.	ZurzibietRegio	R	M1.1/D	Es sind auch für die ländlichen Entwicklungsräume Strategien für ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten vorzusehen.	Gemäss vorliegendem Richtplan ist in ländlichen Entwicklungsräumen nur eine Basiserschliessung an das übergeordnete Netz von MIV und öV vorgesehen. Aus regionaler Sicht genügt das nicht. Zur Förderung eines nachhaltigen Modalsplits im ländlichen Raum sieht ZurzibietRegio Potential in der Mobilität mit E-Bikes wie auch in der Ausgestaltung der 15-min Gemeinde.	2a/6a
108.	Aargauischer Gewerbeverband	O	M1.1/E	Dieser Planungsgrundsatz kann kurzfristig belassen werden, wobei er fraglich ist in einem Planungsinstrument.	Es besteht die bekannte Huhn-Ei Problematik. In einem Richtplan sollten auch neue Räume geplant werden, welche dann eine gute Infrastruktur haben.	1a/6b
109.	Döttingen Gemeinderat	G	M1.1/E	Streichen	Infrastrukturausbauten (Bsp. Radweglücken=Attraktivität/Sicherheit, öV-Angebot) sind auch im länd-lichen Raum wichtig. Hier geht es die kombinierte Mobilität sicherzustellen und zu fördern.	2a
110.	Einwohnergemeinde Dürrenäsch	G	M1.1/E	Nicht einverstanden	Infrastrukturausbauten (Bsp. Radweglücken = Attraktivität/Sicherheit, OeV-Angebot) sind auch im ländlichen Raum wichtig. Hier geht es die kombinierte Mobilität sicherzustellen und zu fördern.	2a
111.	Endingen	G	M1.1/E	Streichen	Infrastrukturausbauten (Bsp. Radweglücken=Attraktivität/Sicherheit, öV-Angebot) sind auch im länd-lichen Raum wichtig. Hier geht es die kombinierte Mobilität sicherzustellen und zu fördern.	2a
112.	Gemeinde Aristau	G	M1.1/E	Nicht einverstanden.	Infrastrukturausbauten (Bsp. Radweglücken = Attraktivität/Sicherheit, OeV-Angebot) sind auch im ländlichen Raum wichtig. Hier geht es die kombinierte Mobilität sicherzustellen und zu fördern.	2a
113.	Gemeinde Auw	G	M1.1/E	Nicht einverstanden.	Infrastrukturausbauten (Bsp. Radweglücken = Attraktivität/Sicherheit, öV-Angebot) sind auch im ländlichen Raum wichtig. Hier gilt es die kombinierte Mobilität sicherzustellen und zu fördern.	2a
114.	Gemeinde Böttstein	G	M1.1/E	streichen	Infrastrukturausbauten (Bsp. Radweglücken=Attraktivität/Sicherheit, öV-Angebot) sind auch im ländlichen Raum wichtig. Hier geht es die kombinierte Mobilität sicherzustellen und zu fördern.	2a
115.	Gemeinde Lengnau	G	M1.1/E	Streichen	Infrastrukturausbauten (Bsp. Radweglücken=Attraktivität/Sicherheit, öV-Angebot) sind auch im länd-lichen Raum wichtig. Hier geht es die kombinierte Mobilität sicherzustellen und zu fördern.	2a
116.	Gemeinde Leuggern	G	M1.1/E	Nicht einverstanden	Infrastrukturausbauten (Bsp. Radweglücken = Attraktivität/Sicherheit, OeV-Angebot) sind auch im ländlichen Raum wichtig. Hier geht es die kombinierte Mobilität sicherzustellen und zu fördern.	2a
117.	Gemeinde Magden	G	M1.1/E	Nicht einverstanden	Infrastrukturausbauten (Bsp. Radweglücken = Attraktivität/Sicherheit, OeV-Angebot) sind auch im ländlichen Raum wichtig. Hier geht es die kombinierte Mobilität sicherzustellen und zu fördern.	2a

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
118.	Gemeinde Mandach	G	M1.1/E	Streichen	Infrastrukturausbauten (Bsp. Radweglücken=Attraktivität/Sicherheit, öV-Angebot) sind auch im ländlichen Raum wichtig. Hier geht es die kombinierte Mobilität sicherzustellen und zu fördern	2a
119.	Gemeinde Mellikon	G	M1.1/E	Streichen	Infrastrukturausbauten (Bsp. Radweglücken=Attraktivität/Sicherheit, öV-Angebot) sind auch im ländlichen Raum wichtig. Hier geht es die kombinierte Mobilität sicherzustellen und zu fördern.	2a
120.	Gemeinde Menziken	G	M1.1/E	Der Planungsgrundsatz E ist zu streichen: "Infrastrukturvorhaben werden vorrangig in Räumen mit hoher Mobilitätsnachfrage umgesetzt."	Die ländlichen Entwicklungsgebiete sind ebenfalls auf eine gute verkehrliche Erschliessung angewiesen. Im Sinne der Gleichbehandlung der Aargauer Regionen sind sie auch in Zukunft bei Infrastrukturvorhaben zu berücksichtigen.	2a
121.	Gemeindeammänner-Vereinigung des Kantons Aargau	O	M1.1/E	Nicht einverstanden	Infrastrukturausbauten (Bsp. Radweglücken = Attraktivität/Sicherheit, OeV-Angebot) sind auch im ländlichen Raum wichtig. Hier geht es die kombinierte Mobilität sicherzustellen und zu fördern.	2a
122.	Gemeinderat Dintikon	G	M1.1/E	Der Grundsatz soll sich auf "neue Infrastrukturvorhaben" beziehen.	Bestehende Infrastrukturen müssen weiterhin unterhalten und erneuert werden können.	2a
123.	Gemeinderat Oberrüti	G	M1.1/E	Nicht einverstanden	Infrastrukturausbauten (Bsp. Radweglücken = Attraktivität/Sicherheit, OeV-Angebot) sind auch im ländlichen Raum wichtig. Hier geht es die kombinierte Mobilität sicherzustellen und zu fördern.	2a
124.	Gemeinderat Tegerfelden (nacherfasst durch BVU ARE)	G	M1.1/E	Streichen	Infrastrukturausbauten (Bsp. Radweglücken=Attraktivität/Sicherheit, öV-Angebot) sind auch im ländlichen Raum wichtig. Hier geht es die kombinierte Mobilität sicherzustellen und zu fördern.	2a
125.	GrüneAargau	P	M1.1/E	Infrastrukturvorhaben werden vorrangig in Räumen mit hoher Mobilitätsnachfrage umgesetzt, sofern Massnahmen des Mobilitätsmanagement nachweislich nicht umsetzbar sind.	Nebst Infrastrukturvorhaben, welche auf den Ausbau der Kapazität ausgelegt sind, soll primär geklärt werden, ob eine Verlagerung der Nachfrage möglich ist. Kapazitätsengpässe entstehen lediglich zu Spitzenzeiten an neuralgischen Punkten. Gelingt es mit Massnahmen des Mobilitätsmanagement (bspw. Mobility Pricing) diese Nachfragespitzen zu brechen und die Nachfrage zu verteilen, werden Infrastrukturprojekte die den Ausbau der Kapazität zum Ziel haben vorerst hinfällig.	1b/6e
126.	Privatperson	J	M1.1/E	Der Planungsgrundsatz E ist zu streichen: «Infrastrukturvorhaben werden vorrangig in Räumen mit hoher Mobilitätsnachfrage umgesetzt.»	Die ländlichen Entwicklungsgebiete werden sind ebenfalls auf eine gute verkehrliche Erschliessung angewiesen. Im Sinne der Gleichbehandlung der Aargauer Regionen sind sie auch in Zukunft bei Infrastrukturvorhaben zu berücksichtigen.	2a
127.	Künten	G	M1.1/E	nicht einverstanden	Infrastrukturausbauten (Bsp. Radweglücken = Attraktivität/Sicherheit, OeV-Angebot) sind auch im ländlichen Raum wichtig. Hier geht es die kombinierte Mobilität sicherzustellen und zu fördern.	2a
128.	Regionalplanungsverband Unteres Bünztal	R	M1.1/E	Der Grundsatz soll sich auf "neue Infrastrukturvorhaben" beziehen.	Bestehende Infrastrukturen müssen weiterhin unterhalten und erneuert werden können.	2a
129.	Regionalplanungsverband aargauSüd impuls	R	M1.1/E	Der Planungsgrundsatz E ist zu streichen: «Infrastrukturvorhaben werden vorrangig in Räumen mit hoher Mobilitätsnachfrage umgesetzt.»	Die ländlichen Entwicklungsgebiete werden sind ebenfalls auf eine gute verkehrliche Erschliessung angewiesen. Im Sinne der Gleichbehandlung der Aargauer Regionen sind sie auch in Zukunft bei Infrastrukturvorhaben zu berücksichtigen.	2a

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
130.	SVP Aargau	P	M1.1/E	Nicht einverstanden	Infrastrukturausbauten (Bsp. Radweglücken=Attraktivität/Sicherheit, öV-Angebot) sind auch im ländlichen Raum wichtig. Hier geht es die kombinierte Mobilität sicherzustellen und zu fördern.	2a
131.	Safenwil	G	M1.1/E	Nicht einverstanden	Infrastrukturausbauten (Bsp. Radweglücken = Attraktivität/Sicherheit, OeV-Angebot) sind auch im ländlichen Raum wichtig. Hier geht es die kombinierte Mobilität sicherzustellen und zu fördern.	2a
132.	Touring Club Schweiz	O	M1.1/E	Nicht einverstanden	Infrastrukturausbauten (Bsp. Radweglücken = Attraktivität/Sicherheit, OeV-Angebot) sind auch im ländlichen Raum wichtig. Hier geht es die kombinierte Mobilität sicherzustellen und zu fördern.	2a
133.	Uezwil	G	M1.1/E	Nicht einverstanden	Infrastrukturausbauten (Bsp. Radweglücken = Attraktivität/Sicherheit, OeV-Angebot) sind auch im ländlichen Raum wichtig. Hier geht es die kombinierte Mobilität sicherzustellen und zu fördern.	2a
134.	Villnachern	G	M1.1/E	Nicht einverstanden	Infrastrukturausbauten (Bsp. Radweglücken = Attraktivität/Sicherheit, OeV-Angebot) sind auch im ländlichen Raum wichtig. Hier geht es die kombinierte Mobilität sicherzustellen und zu fördern.	2a
135.	Zurzach	G	M1.1/E	Streichen	Infrastrukturausbauten (Bsp. Radweglücken=Attraktivität/Sicherheit, ÖV-Angebot) sind auch im ländlichen Raum wichtig. Hier geht es die kombinierte Mobilität sicherzustellen und zu fördern.	2a
136.	ZurzibietRegio	R	M1.1/E	Streichen	Infrastrukturausbauten (Bsp. Radweglücken=Attraktivität/Sicherheit, öV-Angebot) sind auch im länd-lichen Raum wichtig. Hier geht es die kombinierte Mobilität sicherzustellen und zu fördern.	2a
137.	Unternehmen	J	M1.1/F	Ergänzen mit: Verkehrsinfrastrukturen, die durch den Ausbau des Angebotes nötig werden, beinhalten auch die für die Fahrzeuge notwendigen Depot- und Werkstattanlagen.	Aufgrund der unterschiedlichen FInanzierungen (Bund=Infrastruktur/ Kanton=RPV-Angebot) muss klarer zum Ausdruck kommen, dass es Aufgabe des Kantons resp. der Richtplanung ist, die für Fahrzeuge nötigen Anlagen (Bus und Bahn) realisieren zu können und nach Möglichkeit die entsprechenden Festsetzungen rechtzeitig zu machen. Aktuelle Beispiele seitens AVA: Vororientierung Werkstatt Obere Ebene in Bremgarten. Hegmatte Schöftland: Zumindest eine entsprechende Vororientierung muss angestrebt werden! Aktuelle Beispiele seitens AVA: Vororientierung Werkstatt Obere Ebene in Bremgarten. Hegmatte Schöftland, Zumindest eine entsprechende Vororientierung muss angestrebt werden!	1b
138.	Aargauischer Gewerbeverband	O	M1.1/F	Im Siedlungsgebiet werden die Strassenräume für den Verkehr erhalten, wobei eine gestalterische Aufwertung zulässig ist, sofern die Verkehrsfunktion nicht qualitativ oder quantitativ beeinflusst wird und dies ökonomisch und ökologisch vertretbar ist	Die neue Formulierung berücksichtigt die Aufwertung zu stark. Die damit zusammen hängenden Kosten stehen in keinem Verhältnis zum Ertrag. Es ist eher zu befürchten, dass die Verkehrsfunktion zu einer untergeordneten Funktion verkommt. Deshalb soll dieser Planungsgrundsatz neu formu-liert werden.	1b
139.	Döttingen Gemeinderat	G	M1.1/F	Strassenräume sind im Sinne eines angenehmen Siedlungsklimas aufzuwerten.	Im Sinne einer hohen Aufenthaltsqualität sind aus regionaler Sicht, nebst einer allgemeinen Berück-sichtigung der Hochwertigkeit der Siedlungsentwicklung, auch explizit Aufwertungen im Sinne der Klimaanpassung zu verankern.	1b
140.	Einwohnergemeinde Sisseln	G	M1.1/F	Strassenräume sind im Sinne eines angenehmen Siedlungsklimas aufzuwerten.	Im Sinne einer hohen Aufenthaltsqualität sind aus regionaler Sicht, nebst einer allgemeinen Berücksichtigung der Hochwertigkeit der Siedlungsentwicklung, auch explizit Aufwertungen im Sinne der Klimaanpassung zu verankern.	1b
141.	Einwohnergemeinde Wettingen	G	M1.1/F	Die Landschaftsverträglichkeit ist zu ergänzen.	Die Verkehrsinfrastrukturen sollen auch eine hohe Landschaftsverträglichkeit aufweisen, analog dem Planungsgrundsatz M 2.1 C für Nationalstrassen.	1b

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
142.	Endingen	G	M1.1/F	Strassenräume sind im Sinne eines angenehmen Siedlungsklimas aufzuwerten.	Im Sinne einer hohen Aufenthaltsqualität sind aus regionaler Sicht, nebst einer allgemeinen Berück-sichtigung der Hochwertigkeit der Siedlungsentwicklung, auch explizit Aufwertungen im Sinne der Klimaanpassung zu verankern.	1b
143.	FDP.Die Liberalen Bezirk Laufenburg	P	M1.1/F	Strassenräume sind im Sinne eines angenehmen Siedlungsklimas, wo sinnvoll aufzuwerten.	Im Sinne einer hohen Aufenthaltsqualität sind aus regionaler Sicht explizit Aufwertungen mit natürlichen Elementen (lokale Bäume, Grünflächen, etc.) vorzusehen, und wo möglich auf die Versiegelung von Flächen zu verzichten.	1b
144.	Gemeinde Böttstein	G	M1.1/F	Strassenräume sind im Sinne eines angenehmen Siedlungsklimas aufzuwerten.	Im Sinne einer hohen Aufenthaltsqualität sind aus regionaler Sicht, nebst einer allgemeinen Berück-sichtigung der Hochwertigkeit der Siedlungsentwicklung, auch explizit Aufwertungen im Sinne der Klimaanpassung zu verankern.	1b
145.	Gemeinde Lengnau	G	M1.1/F	Strassenräume sind im Sinne eines angenehmen Siedlungsklimas aufzuwerten.	Im Sinne einer hohen Aufenthaltsqualität sind aus regionaler Sicht, nebst einer allgemeinen Berücksichtigung der Hochwertigkeit der Siedlungsentwicklung, auch explizit Aufwertungen im Sinne der Klimaanpassung zu verankern.	1b
146.	Gemeinde Mandach	G	M1.1/F	Strassenräume sind im Sinne eines angenehmen Siedlungsklimas aufzuwerten	Im Sinne einer hohen Aufenthaltsqualität sind aus regionaler Sicht, nebst einer allgemeinen Berücksichtigung der Hochwertigkeit der Siedlungsentwicklung, auch explizit Aufwertungen im Sinne der Klimaanpassung zu verankern.	1b
147.	Gemeinde Mellikon	G	M1.1/F	Strassenräume sind im Sinne eines angenehmen Siedlungsklimas aufzuwerten.	Im Sinne einer hohen Aufenthaltsqualität sind aus regionaler Sicht, nebst einer allgemeinen Berücksichtigung der Hochwertigkeit der Siedlungsentwicklung, auch explizit Aufwertungen im Sinne der Klimaanpassung zu verankern.	1b
148.	Gemeinderat Tegerfelden (nacherfasst durch BVU ARE)	G	M1.1/F	Strassenräume sind im Sinne eines angenehmen Siedlungsklimas aufzuwerten.	Im Sinne einer hohen Aufenthaltsqualität sind aus regionaler Sicht, nebst einer allgemeinen Berücksichtigung der Hochwertigkeit der Siedlungsentwicklung, auch explizit Aufwertungen im Sinne der Klimaanpassung zu verankern.	1b
149.	Hellikon	G	M1.1/F	Antrag: Strassenräume sind im Sinne eines angenehmen Siedlungsklimas aufzuwerten.	3 Frage 56: Kapitel M 1.1 "Gesamtverkehr": Planungsgrundsatz D Antrag: Es sind auch für die ländlichen Entwicklungsräume Strategien für ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten vorzusehen. Zudem soll eine Definition von «Basiserschliessung» ergänzt werden. Begründung: Gemäss vorliegendem Richtplan ist in ländlichen Entwicklungsräumen nur eine Basiserschliessung an das übergeordnete Netz von MIV und öV vorgesehen. Aus regionaler Sicht genügt das nicht. Zur Förderung eines nachhaltigen Modalsplits im ländlichen Raum sieht Fricktal Regio Potential in der Mobilität mit E-Bikes wie auch in der Ausgestaltung der 15-min Gemeinde. Frage 58: Kapitel M 1.1 "Gesamtverkehr": Planungsgrundsatz F Antrag: Strassenräume sind im Sinne eines angenehmen Siedlungsklimas aufzuwerten. Begründung: Im Sinne einer hohen Aufenthaltsqualität sind aus regionaler Sicht, nebst einer allgemeinen Berücksichtigung der Hochwertigkeit der Siedlungsentwicklung, auch explizit Aufwertungen im Sinne der Klimaanpassung zu verankern.	1b

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
150.	Planungsverband Fricktal Regio	R	M1.1/F	Strassenräume sind im Sinne eines angenehmen Siedlungsklimas aufzuwerten.	Im Sinne einer hohen Aufenthaltsqualität sind aus regionaler Sicht, nebst einer allgemeinen Berücksichtigung der Hochwertigkeit der Siedlungsentwicklung, auch explizit Aufwertungen im Sinne der Klimaanpassung zu verankern.	1b
151.	Rheinfelden	G	M1.1/F	Strassenräume sind im Sinne eines angenehmen Siedlungsklimas aufzuwerten.	Im Sinne einer hohen Aufenthaltsqualität sind aus städtischer Sicht, nebst einer allgemeinen Berücksichtigung der Hochwertigkeit der Siedlungsentwicklung, auch explizit Aufwertungen im Sinne der Klimaanpassung zu verankern.	1b
152.	SP Kanton Aargau	P	M1.1/F	Eine Anweisung aufnehmen, welche den GrundsatzF sachgerecht wiedergibt: Verkehrsachsen im Siedlungsgebiet sind mittelfristig so zu gestalten, das hochwertige Siedlungsräume entstehen und auch dem Velo-/Fussverkehr eine hohe Priorität einräumen.	Im Planungsgrundsatz F wird sachgerecht festgestellt, dass im Siedlungsgebiet Strassenräume unter Berücksichtigung der verkehrlichen Funktionen der Strassen im Sinne einer hochwertigen Siedlungsentwicklung aufgewertet werden. Weiter wird im Planungsgrundsatz H festgestellt, dass Entwicklungsschwerpunkte zweckmässig und effizient mit den dazu am besten geeigneten Verkehrsmittel koordiniert zu erschliessen sind. Im Planungsgrundsatz I wird weiter festgehalten, dass Wohnschwerpunkte in Kernstätten und urbanen Entwicklungsräumen öV-Güteklassen B und in ländlichen Zentren und den ländlichen Entwicklungsachsen öV-Güteklasse C erfüllen sollen. Wir stellen fest, dass für den Planungsgrundsatz F keine entsprechende Planungsanweisung erkennbar ist. Gerade dieser Grundsatz ist aus Sicht SP jedoch sehr wichtig.	1b
153.	Zurzach	G	M1.1/F	Strassenräume sind im Sinne eines angenehmen Siedlungsklimas aufzuwerten.	Im Sinne einer hohen Aufenthaltsqualität sind aus regionaler Sicht, nebst einer allgemeinen Berücksichtigung der Hochwertigkeit der Siedlungsentwicklung, auch explizit Aufwertungen im Sinne der Klimaanpassung zu verankern.	1b
154.	ZurzibietRegio	R	M1.1/F	Strassenräume sind im Sinne eines angenehmen Siedlungsklimas aufzuwerten.	Im Sinne einer hohen Aufenthaltsqualität sind aus regionaler Sicht, nebst einer allgemeinen Berück-sichtigung der Hochwertigkeit der Siedlungsentwicklung, auch explizit Aufwertungen im Sinne der Klimaanpassung zu verankern.	1b
155.	Aargauischer Gewerbeverband	O	M1.1/G	Keine Ergänzung, Aber Kommentar beachten	Bei der Umsetzung der Massnahmen des Mobilitätsmanagements ist zu beachten, dass der öV und der gewerbliche MIV gleichbehandelt werden. Dies im Unterschied zum Freizeit- oder Pendlerverkehr.	1a
156.	Aargauischer Gewerbeverband	O	M1.1/H	Belassen.	Der vorgeschlagene Planungsgrundsatz macht Sinn. Allenfalls ist für den Güterverkehr auch ein Bahnanschluss vorzusehen.	1a
157.	Amt für Raum und Verkehr; Baudirektion Kanton Zug	N	M1.1/H	Empfehlung: Für die wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkte (ESP) ist im Planungsgrundsatz H die Erschliessungsqualität mit einer öV-Güteklasse zu bezeichnen.	Für ESP fehlt eine minimale Vorgabe zur Verkehrserschliessung. Sie sollen «lediglich» zweckmässig, effizient und mit den am besten geeigneten Verkehrsmitteln erschlossen werden. Diese Beschreibung steht im Gegensatz zu den Wohnschwerpunkten (Planungsgrundsatz I) wo die öV-Güteklasse B als messbare Vorgabe festgehalten wird.	1d/6e
158.	Bremgarten	G	M1.1/H	Der Grundsatz einer guten Verkehrserschliessung der ESP wird begrüsst. Insbesondere beim ESP Obere Ebene in Bremgarten erwarten wir eine gute Zusammenarbeit mit dem Kanton hinsichtlich der ÖV-Erschliessung des ESP	Der Wegfall der Bahnhaltestelle «Obere Ebene» aus dem Richtplan wird nicht verstanden, zumal der Eintrag über mehr als ein Jahrzehnt im Richtplan verblieben ist und der gesamte MIV rund um Brem-garten in dieser Zeit bis heute stark zugenommen hat. Das Entfernen des Richtplaneintrages Bahnhaltestelle «Obere Ebene» entbehrt jeglicher Grundlage sowie der Planungssicherheit. In der Tabelle 4.1 Eisenbahnvorhaben ist die Bahnhaltestelle «Obere Ebene» als Zwischenergebnis einzutragen (ehemals Nr. 76).	6e
159.	Einwohnergemeinde Dürrenäsch	G	M1.1/H	Anstelle von Strassennetz den Begriff «Verkehrsnetz» verwenden	Keine Beschränkung auf das Strassennetz, der optimale Anschluss an das OeV-Netz ist ebenso wichtig.	1d
160.	Fischbach-Göslikon	G	M1.1/H	Der Grundsatz einer guten Verkehrserschliessung der ESP wird begrüsst. Insbesondere beim ESP Obere Ebene in Brem-	Der Wegfall der Bahnhaltestelle «Obere Ebene» aus dem Richtplan erschwert die Erschliessung des ESP. Das Entfernen von Richtplaneinträgen, die für die kommunale Planung wichtig sind, entzieht der Stadt die notwendige Planungssicherheit.	6e

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
				garten erwarten wir eine gute Zusammenarbeit mit dem Kanton hinsichtlich der ÖV-Erschliessung des ESP		
161.	Gemeinde Aristau	G	M1.1/H	Anstelle von Strassennetz den Begriff «Verkehrsnetz» verwenden	Keine Beschränkung auf das Strassennetz, der optimale Anschluss an das OeV-Netz ist ebenso wichtig.	1d
162.	Gemeinde Auw	G	M1.1/H	Anstelle von Strassennetz den Begriff "Verkehrsnetz" verwenden.	Keine Beschränkung auf das Strassennetz, der optimale Anschluss an das öV-Netz ist ebenso wichtig.	1d
163.	Gemeinde Leuggern	G	M1.1/H	Anstelle von Strassennetz den Begriff «Verkehrsnetz» verwenden	Keine Beschränkung auf das Strassennetz, der optimale Anschluss an das OeV-Netz ist ebenso wichtig.	1d
164.	Gemeinde Magden	G	M1.1/H	Anstelle von Strassennetz den Begriff «Verkehrsnetz» verwenden	Keine Beschränkung auf das Strassennetz, der optimale Anschluss an das OeV-Netz ist ebenso wichtig.	1d
165.	Gemeinde Stetten AG (nacherfasst durch BVU ARE)	G	M1.1/H	Beim ESP Obere Ebene in Bremgarten erwarten wir eine gute Zusammenarbeit mit dem Kanton, hin-sichtlich einer Regionalen Erschliessung des ESP	Der Wegfall der Bahnhaltestelle Obere Ebene aus dem Richtplan erschwert die Erschliessung des ESP	6e
166.	Gemeindeammänner-Vereinigung des Kantons Aargau	O	M1.1/H	Anstelle von Strassennetz den Begriff «Verkehrsnetz» verwenden	Keine Beschränkung auf das Strassennetz, der optimale Anschluss an das OeV-Netz ist ebenso wichtig.	1d
167.	Gemeinderat Arni	G	M1.1/H	Der Grundsatz einer guten Verkehrserschliessung der ESP wird begrüsst. Insbesondere beim ESP Obere Ebene in Bremgarten erwarten wir eine gute Zusammenarbeit mit dem Kanton hinsichtlich der ÖV-Erschliessung des ESP.	Der Wegfall der Bahnhaltestelle «Obere Ebene» aus dem Richtplan erschwert die Erschliessung des ESP. Das Entfernen von Richtplaneinträgen, die für die kommunale Planung wichtig sind, entzieht der Stadt die notwendige Planungssicherheit.	6e
168.	Gemeinderat Oberlunkhofen	G	M1.1/H	Der Grundsatz einer guten Verkehrserschliessung der ESP wird begrüsst. Insbesondere beim ESP Obere Ebene in Bremgarten erwarten wir eine gute Zusammenarbeit mit dem Kanton hinsichtlich der ÖV-Erschliessung des ESP.	Der Wegfall der Bahnhaltestelle «Obere Ebene» aus dem Richtplan erschwert die Erschliessung des ESP. Das Entfernen von Richtplaneinträgen, die für die kommunale Planung wichtig sind, entzieht der Stadt die notwendige Planungssicherheit.	6e
169.	Gemeinderat Oberrüti	G	M1.1/H	Anstelle von Strassennetz den Begriff «Verkehrsnetz» verwenden	Keine Beschränkung auf das Strassennetz, der optimale Anschluss an das OeV-Netz ist ebenso wichtig.	1d
170.	Künten	G	M1.1/H	anstelle von Strassennetz den Begriff "Verkehrsnetz" verwenden	Keine Beschränkung auf das Strassennetz, der optimale Anschluss an das OeV-Netz ist ebenso wichtig.	1d
171.	REPLA Mutschellen-Reusstal Kelleramt	R	M1.1/H	Der Grundsatz einer guten Verkehrserschliessung der ESP wird begrüsst. Insbesondere beim ESP Obere Ebene in Bremgarten erwarten wir eine gute Zusammenarbeit mit dem Kanton hinsichtlich der ÖV-Erschliessung des ESP.	Der Wegfall der Bahnhaltestelle «Obere Ebene» aus dem Richtplan wird nicht verstanden, zumal der Eintrag über mehr als ein Jahrzehnt im Richtplan verblieben ist und der gesamte MIV rund um Brem-garten in dieser Zeit bis heute stark zugenommen hat. Das Entfernen des Richtplaneintrages Bahn-haltestelle «Obere Ebene» entbehrt jeglicher Grundlage sowie der Planungssicherheit. In der Tabelle 4.1 Eisenbahnvorhaben ist die Bahnhaltestelle «Obere Ebene» als Zwischenergebnis einzutragen (ehemals Nr. 76).	6e
172.	SP Kanton Aargau	P	M1.1/H	Der Planungsgrundsatz und daraus folgernd die Planungsanweisungen müssen die zunehmende Bedeutung des öffentli-	Der Planungsgrundsatz H lässt sehr viel Spielraum zu (zweckmässig und effizient mit den dazu am besten geeigneten Verkehrsmittel).	1a

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
				chen Verkehrs und im urbanen Raum zudem die Bedeutung des Effizienten Veloverkehrs deutlich zum Ausdruck bringen.		
173.	Safenwil	G	M1.1/H	Anstelle von Strassennetz den Begriff «Verkehrsnetz» verwenden	Keine Beschränkung auf das Strassennetz, der optimale Anschluss an das OeV-Netz ist ebenso wichtig.	1d
174.	Touring Club Schweiz	O	M1.1/H	Anstelle von Strassennetz den Begriff «Verkehrsnetz» verwenden	Keine Beschränkung auf das Strassennetz, der optimale Anschluss an das OeV-Netz ist ebenso wichtig.	1d
175.	Uezwil	G	M1.1/H	Anstelle von Strassennetz den Begriff «Verkehrsnetz» verwenden.	Keine Beschränkung auf das Strassennetz, der optimale Anschluss an das OeV-Netz ist ebenso wichtig.	1d
176.	Villnachern	G	M1.1/H	Anstelle von Strassennetz den Begriff «Verkehrsnetz» verwenden	Keine Beschränkung auf das Strassennetz, der optimale Anschluss an das OeV-Netz ist ebenso wichtig.	1d
177.	Unternehmen	J	M1.1/I	unter "insbeondere" ergänzen mit "Depot- und Werkstattanlagen für Bahn und Bus"	siehe M1.1/F	-
178.	Aargauischer Gewerbeverband	O	M1.1/I	Ist zu ergänzen am Schluss: Daneben ist bezüglich der Verkehrskapazitäten an den Unterhaltsbedürfnisse (Reparaturen durch Unternehmen) sowie an die Lieferbedürfnisse (Lieferungen von Esswaren nach Hause) Rücksicht zu nehmen.	Auch in WSP ist ein gewisser Unterhalt, Renovation, Neubauten etc. notwendig. Dies ist nicht mit dem öV zu bewerkstelligen. Des Weiteren kommen neue Tendenzen dazu, dass das Essen nach Hause geliefert wird. Diesen Bedürfnissen soll trotz Förderung des öV Rechnung getragen werden.	4a
179.	Döttingen Gemeinderat	G	M1.1/I	Bedingt einverstanden	Die Festlegungen für die öV-Güteklasse sind nicht mehr zeitgemäss. Die lokale Situation und die neuen Mobilitätsformen (E-Trottinet/E-Bike) werden zu wenig berücksichtigt.	1b
180.	Einwohnergemeinde Dürrenäsch	G	M1.1/I	Nur teilweise einverstanden	Die Festlegungen für die OeV-Güteklasse sind nicht mehr zeitgemäss. Die lokale Situation und die neuen Mobilitätsformen (E-Trottinet / eBike) werden zu wenig berücksichtigt. Zudem sind auch die der Fahrradverkehr und die topographischen Verhältnisse mitzuberücksichtigen.	1b
181.	Endingen	G	M1.1/I	Bedingt einverstanden	Die Festlegungen für die öV-Güteklasse sind nicht mehr zeitgemäss. Die lokale Situation und die neuen Mobilitätsformen (E-Trottinet/E-Bike) werden zu wenig berücksichtigt.	1b
182.	Gemeinde Aristau	G	M1.1/I	Nur teilweise einverstanden	Die Festlegungen für die OeV-Güteklasse sind nicht mehr zeitgemäss. Die lokale Situation und die neuen Mobilitätsformen (E-Trottinet / eBike) werden zu wenig berücksichtigt. Zudem sind auch die der Fahrradverkehr und die topographischen Verhältnisse mitzuberücksichtigen.	1b
183.	Gemeinde Auw	G	M1.1/I	Nur teilweise einverstanden.	Die Festlegungen für die öV-Güteklasse sind nicht mehr zeitgemäss. Die lokale Situation und die neuen Mobilitätsformen (E-Trottinet / eBike) werden zu wenig berücksichtigt. Zudem sind auch der Fahrradverkehr und die topographischen Verhältnisse mitzuberücksichtigen.	1b
184.	Gemeinde Böttstein	G	M1.1/I	Bedingt einverstanden.	Die Festlegungen für die öV-Güteklasse sind nicht mehr zeitgemäss. Die lokale Situation und die neuen Mobilitätsformen (E-Trottinet/E-Bike) werden zu wenig berücksichtigt.	1b
185.	Gemeinde Lengnau	G	M1.1/I	Bedingt einverstanden	Die Festlegungen für die öV-Güteklasse sind nicht mehr zeitgemäss. Die lokale Situation und die neuen Mobilitätsformen (E-Trottinet/E-Bike) werden zu wenig berücksichtigt.	1b
186.	Gemeinde Leuggern	G	M1.1/I	Nur teilweise einverstanden	Die Festlegungen für die OeV-Güteklasse sind nicht mehr zeitgemäss. Die lokale Situation und die neuen Mobilitätsformen (E-Trottinet / eBike) werden zu wenig berücksichtigt. Zudem sind auch die der Fahrradverkehr und die topographischen Verhältnisse mitzuberücksichtigen.	1b

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
187.	Gemeinde Magden	G	M1.1/I	Nur teilweise einverstanden	Die Festlegungen für die OeV-Güteklasse sind nicht mehr zeitgemäss. Die lokale Situation und die neuen Mobilitätsformen (E-Trottinet / eBike) werden zu wenig berücksichtigt. Zudem sind auch die der Fahrradverkehr und die topographischen Verhältnisse mitzuberücksichtigen.	1b
188.	Gemeinde Mandach	G	M1.1/I	Bedingt einverstanden	Die Festlegungen für die öV-Güteklasse sind nicht mehr zeitgemäss. Die lokale Situation und die neuen Mobilitätsformen (E-Trottinet/E-Bike) werden zu wenig berücksichtigt.	1b
189.	Gemeinde Mellikon	G	M1.1/I	Bedingt einverstanden	Die Festlegungen für die öV-Güteklasse sind nicht mehr zeitgemäss. Die lokale Situation und die neuen Mobilitätsformen (E-Trottinet/E-Bike) werden zu wenig berücksichtigt.	1b
190.	Gemeinde-ammänner-Vereinigung des Kantons Aargau	O	M1.1/I	Nur teilweise einverstanden	Die Festlegungen für die OeV-Güteklasse sind nicht mehr zeitgemäss. Die lokale Situation und die neuen Mobilitätsformen (E-Trottinet / eBike) werden zu wenig berücksichtigt. Zudem sind auch die der Fahrradverkehr und die topographischen Verhältnisse mitzuberücksichtigen.	1b
191.	Gemeinderat Oberrüti	G	M1.1/I	Nur teilweise einverstanden	Die Festlegungen für die OeV-Güteklasse sind nicht mehr zeitgemäss. Die lokale Situation und die neuen Mobilitätsformen (E-Trottinet / eBike) werden zu wenig berücksichtigt. Zudem sind auch die der Fahrradverkehr und die topographischen Verhältnisse mitzuberücksichtigen.	1b
192.	Gemeinderat Tegerfelden (nacherfasst durch BVU ARE)	G	M1.1/I	Bedingt einverstanden	Die Festlegungen für die öV-Güteklasse sind nicht mehr zeitgemäss. Die lokale Situation und die neuen Mobilitätsformen (E-Trottinet/E-Bike) werden zu wenig berücksichtigt.	1b
193.	GrüneAargau	P	M1.1/I	Gesamtverkehr M1.1 (S. 5); Ergänzung Planungsgrundsatz I: "Der Kanton fördert bei WSP aktiv autoarme Siedlungen".	WSP soll nicht nur gut an den ÖV angeschlossen werden, sondern auch so wenig zusätzlichen MIV wie möglich verursachen.	5a
194.	Künten	G	M1.1/I	nur teilweise einverstanden	Die Festlegungen für die OeV-Güteklasse sind nicht mehr zeitgemäss. Die lokale Situation und die neuen Mobilitätsformen (E-Trottinet / eBike) werden zu wenig berücksichtigt. Zudem sind auch die der Fahrradverkehr und die topographischen Verhältnisse mitzuberücksichtigen.	1b
195.	SP Kanton Aargau	P	M1.1/I	Die SP fordert eine Überprüfung der WSP im ländlichen Raum bzw. in den ländlichen Entwicklungsachsen	Es stellt sich die Frage, ob im Hinblick auf die Anforderungen der klimagerechten Verkehrsabwicklung WSP im ländlichen Raum bzw. in den ländlichen Entwicklungsachsen (mit öV-Erschliessungsgüte C) überhaupt noch sachgerecht sind.	6b
196.	SVP Aargau	P	M1.1/I	Grundsätzlich einverstanden	Die Festlegungen für die öV-Güteklasse sind nicht mehr zeitgemäss. Die lokale Situation und die neuen Mobilitätsformen (E-Trottinet/E-Bike) werden zu wenig berücksichtigt.	2a
197.	Safenwil	G	M1.1/I	Nur teilweise einverstanden	Die Festlegungen für die OeV-Güteklasse sind nicht mehr zeitgemäss. Die lokale Situation und die neuen Mobilitätsformen (E-Trottinet / eBike) werden zu wenig berücksichtigt. Zudem sind auch die der Fahrradverkehr und die topographischen Verhältnisse mitzuberücksichtigen	1b
198.	Siglistorf	G	M1.1/I	Bedingt einverstanden	Die Festlegungen für die öV-Güteklasse sind nicht mehr zeitgemäss. Die lokale Situation und die neuen Mobilitätsformen (E-Trottinet/E-Bike) werden zu wenig berücksichtigt.	1b

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
199.	Touring Club Schweiz	O	M1.1/I	Nur teilweise einverstanden	Die Festlegungen für die OeV-Güteklasse sind nicht mehr zeitgemäss. Die lokale Situation und die neuen Mobilitätsformen (E-Trottinet / eBike) werden zu wenig berücksichtigt. Zudem sind auch die der Fahrradverkehr und die topographischen Verhältnisse mitzuberücksichtigen.	1b
200.	Uezwil	G	M1.1/I	Nur teilweise einverstanden.	Die Festlegungen für die OeV-Güteklasse sind nicht mehr zeitgemäss. Die lokale Situation und die neuen Mobilitätsformen (E-Trottinet / eBike) werden zu wenig berücksichtigt. Zudem sind auch die der Fahrradverkehr und die topographischen Verhältnisse mitzuberücksichtigen.	1b
201.	Villnachern	G	M1.1/I	Nur teilweise einverstanden	Die Festlegungen für die OeV-Güteklasse sind nicht mehr zeitgemäss. Die lokale Situation und die neuen Mobilitätsformen (E-Trottinet / eBike) werden zu wenig berücksichtigt. Zudem sind auch die der Fahrradverkehr und die topographischen Verhältnisse mitzuberücksichtigen.	1b
202.	Zurzach	G	M1.1/I	Bedingt einverstanden	Die Festlegungen für die ÖV-Güteklasse sind nicht mehr zeitgemäss. Die lokale Situation und die neuen Mobilitätsformen (E-Trottinet/E-Bike) werden zu wenig berücksichtigt.	1b
203.	ZurzibietRegio	R	M1.1/I	Bedingt einverstanden	Die Festlegungen für die öV-Güteklasse sind nicht mehr zeitgemäss. Die lokale Situation und die neuen Mobilitätsformen (E-Trottinet/E-Bike) werden zu wenig berücksichtigt.	1b
204.	VCS, Sektion Aargau	O	M1.1/K	Neuer zusätzlicher Planungsgrundsatz O: Wachsendes Mobilitätsbedürfnis wird nicht durch motorisierten Individualverkehr befriedigt, sondern durch die Vermeidung von Verkehr sowie durch umweltverträgliche und flächeneffiziente Verkehrsmittel.	Durch eine Politik und Raumplanung der kurzen Wege kann Verkehr reduziert werden. Es ist sowohl ökologisch als auch ökonomisch vernünftig, Verkehr zu reduzieren. Aufgrund der nicht eingepreisten externen, gesamtgesellschaftlichen Kosten (fehlende Kostenwahrheit) erscheint der motorisierte Individualverkehr zurzeit als ökonomischer, als er es in Wahrheit ist.	1b/3a/ 6a
205.	VCS, Sektion Aargau	O	M1.1/L	"... abgestimmt, wobei dem Fuss- und Veloverkehr im Konfliktfall mit dem MIV grundsätzlich Vorrang gewährt wird. Kanton und Gemeinden reduzieren ferner die Flächen für den MIV, um mehr Platz für den Fuss- und Veloverkehr bereitstellen zu können."	Zur Etablierung eines siedlungsfreundlichen und klimaverträglichen Verkehrssektors muss der Anteil des MIV ab-, der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs hingegen zunehmen. Folglich ist der Velo- und Fussverkehr im Konfliktfall mit dem MIV stärker zu gewichten. Ausserdem bedarf es zur positiven Beeinflussung des Modal Splits, ohne zusätzlich Land für Verkehrsinfrastrukturen zu verbrauchen, einer Umverteilung eines Teils der Flächen, die heute dem MIV zur Verfügung stehen (sowohl Verkehrs- als auch Parkierungsflächen), zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs.	5a
206.	WWF Aargau	O	M1.1/L	Neuer Planungsgrundsatz O Wachsendes Mobilitätsbedürfnis wird nicht durch motorisierten Individualverkehr befriedigt, sondern durch die Vermeidung von Verkehr sowie durch umweltverträgliche und flächeneffiziente Verkehrsmittel.	Durch eine Politik und Raumplanung der kurzen Wege kann Verkehr reduziert werden. Es ist sowohl ökologisch als auch ökonomisch vernünftig, Verkehr zu reduzieren. Aufgrund der nicht eingepreisten externen, gesamtgesellschaftlichen Kosten (fehlende Kostenwahrheit) erscheint der motorisierte Individualverkehr zurzeit als ökonomischer, als er es in Wahrheit ist.	1b/3a/ 6a
207.	Die Mitte Aargau	P	M1.1/M	Die gemeinsame Erarbeitung von Planungsstrategien durch Kanton, Gemeinden und Regionalplanungsverbände für WSP und ESP wird begrüsst.	Ermöglicht den Einbezug aller Anliegen und deren bestmögliche Abstimmung.	1a
208.	VCS, Sektion Aargau	O	M1.1/M	Ergänzen eines zusätzlichen Planungsgrundsatzes N: “Bei Verkehrsinfrastrukturprojekten wird ein besonderes Augenmerk auf die Vernetzung der ökologischen Infrastruktur gelegt.”	Zum langfristigen Erhalt der Biodiversität und der Ökosystemleistungen müssen die Schutzgebiete untereinander vernetzt sein. Da Verkehrsinfrastrukturbauten dieser Vernetzung häufig entgegenwirken, muss hierauf bei Verkehrsinfrastrukturprojekten ein besonderes Augenmerk gelegt werden.	1b

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
209.	WWF Aargau	O	M1.1/M	Ergänzen eines Planungsgrundsatzes N: "Bei Verkehrsinfrastrukturprojekten wird ein besonderes Augenmerk auf die Vernetzung der ökologischen Infrastruktur gelegt."	Zum langfristigen Erhalt der Biodiversität und der Ökosystemleistungen müssen die Schutzgebiete untereinander vernetzt sein. Da Verkehrsinfrastrukturbauten dieser Vernetzung häufig entgegenwirken, muss hierauf bei Verkehrsinfrastrukturprojekten ein besonderes Augenmerk gelegt werden.	1b
210.	Die Mitte Aargau	P	M2.1		Die Mitte Aargau erwartet, dass sich der Kanton beim Bund dafür einsetzt, dass Projektideen und Ausbauten am Nationalstrassennetz gemäss strategischem Entwicklungsprogramm Nationalstrasse (STEP NS) berücksichtigt werden. Auch wenn dem Kanton hinsichtlich Nationalstrassen keine Kompetenzen zustehen, so kann er seine Haltung gegenüber dem Bund, bzw. seine Unterstützungsabsicht im Richtplan verankern. Wenn der Kanton Aargau auf Grund seiner verkehrlich sehr zentralen Lage überdurchschnittliche Lasten im Bereich Transport und Logistik trägt, hat der Bund auch dafür zu sorgen, dass diese Dienstleistungen mit möglichst wenig Beeinträchtigungen für die Siedlungen abgewickelt werden können. Das heisst, dass die Aus- und Umbauten von Nationalstrassen-Anschlüssen im Aargau gegenüber Infrastrukturvorhaben an der Peripherie des Landes prioritär behandelt werden müssen.	1b/2a
211.	Döttingen Gemeinderat	G	M2.1		Hinweis zur Abbildung der Nationalstrassen und schweizerischen Hauptstrassen. Die Bezeichnung der Hauptstrassen und des Kantonsstrassennetzes stehen völlig im Widerspruch zu den Einstufun-gen des Kantonsstrassenetz (siehe Kap. M 2.2). Insbesondere dann, wenn es um die Priorisierung beim Ausbau der Infrastrukturausbauten geht.	2a
212.	Einwohnergemeinde Dürrenäsch	G	M2.1		Hinweis zur Abbildung der Nationalstrassen und schweizerischen Hauptstrassen. Die Bezeichnung der Hauptstrassen und des Kantonsstrassennetzes stehen völlig im Widerspruch zu den Einstufun-gen des Kantonsstrassennetzes (siehe Kap. M 2.2). Insbesondere dann, wenn es um die Priorisie-rung beim Ausbau der Infrastrukturausbauten geht.	2a
213.	Endingen	G	M2.1		Hinweis zur Abbildung der Nationalstrassen und schweizerischen Hauptstrassen. Die Bezeichnung der Hauptstrassen und des Kantonsstrassennetzes stehen völlig im Widerspruch zu den Einstufun-gen des Kantonsstrassenetz (siehe Kap. M 2.2). Insbesondere dann, wenn es um die Priorisierung beim Ausbau der Infrastrukturausbauten geht.	2a
214.	FSU Sektion Nordwestschweiz (nacherfasst durch BVU ARE)	O	M2.1		Gemäss Planungsgrundsatz B ist ein Ausweichen des Verkehrs von Nationalstrassen auf Kantons-strassen vorwiegend mit Massnahmen auf der Nationalstrasse selbst abzuwenden. Die Verkehrsbeeinflussung auf Nationalstrassen ist unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf das nachgelagerte Strassennetz eng mit den jeweiligen regionalen Verkehrslenkungsmassnahmen abzustimmen. Dieser Planungsgrundsatz wird von der Sektion Nordwestschweiz explizit begrüsst.	1a
215.	Gemeinde Aristau	G	M2.1		Hinweis zur Abbildung der Nationalstrassen und schweizerischen Hauptstrassen. Die Bezeichnung der Hauptstrassen und des Kantonsstrassennetzes stehen völlig im Widerspruch zu den Einstufun-gen des Kantonsstrassennetzes (siehe Kap. M 2.2). Insbesondere dann, wenn es um die Priorisierung beim Ausbau der Infrastrukturausbauten geht.	2a
216.	Gemeinde Böttstein	G	M2.1		Hinweis zur Abbildung der Nationalstrassen und schweizerischen Hauptstrassen. Die Bezeichnung der Hauptstrassen und des Kantonsstrassennetzes stehen völlig im Widerspruch zu den Einstufun-gen des Kantonsstrassenetz (siehe Kap. M 2.2). Insbesondere dann, wenn es um die Priorisierung beim Ausbau der Infrastrukturausbauten geht.	2a
217.	Gemeinde Lengnau	G	M2.1		Hinweis zur Abbildung der Nationalstrassen und schweizerischen Hauptstrassen. Die Bezeichnung der Hauptstrassen und des Kantonsstrassennetzes stehen völlig im Widerspruch zu den Einstufun-gen des Kantonsstrassenetz (siehe Kap. M 2.2). Insbesondere dann, wenn es um die Priorisierung beim Ausbau der Infrastrukturausbauten geht.	2a

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
218.	Gemeinde Leuggern	G	M2.1		Hinweis zur Abbildung der Nationalstrassen und schweizerischen Hauptstrassen. Die Bezeichnung der Hauptstrassen und des Kantonsstrassennetzes stehen völlig im Widerspruch zu den Einstufungen des Kantonsstrassennetzes (siehe Kap. M 2.2). Insbesondere dann, wenn es um die Priorisie-rung beim Ausbau der Infrastrukturausbauten geht.	2a
219.	Gemeinde Magden	G	M2.1		Hinweis zur Abbildung der Nationalstrassen und schweizerischen Hauptstrassen. Die Bezeichnung der Hauptstrassen und des Kantonsstrassennetzes stehen völlig im Widerspruch zu den Einstufungen des Kantonsstrassennetzes (siehe Kap. M 2.2). Insbesondere dann, wenn es um die Priorisierung beim Ausbau der Infrastrukturausbauten geht.	2a
220.	Gemeinde Mandach	G	M2.1		Hinweis zur Abbildung der Nationalstrassen und schweizerischen Hauptstrassen. Die Bezeichnung der Hauptstrassen und des Kantonsstrassennetzes stehen völlig im Widerspruch zu den Einstufungen des Kantonsstrassennetz (siehe Kap. M 2.2). Insbesondere dann, wenn es um die Priorisierung beim Ausbau der Infrastrukturausbauten geht.	2a
221.	Gemeinde Mellikon	G	M2.1		Hinweis zur Abbildung der Nationalstrassen und schweizerischen Hauptstrassen. Die Bezeichnung der Hauptstrassen und des Kantonsstrassennetzes stehen völlig im Widerspruch zu den Einstufungen des Kantonsstrassenetz (siehe Kap. M 2.2). Insbesondere dann, wenn es um die Priorisierung beim Ausbau der Infrastrukturausbauten geht.	2a
222.	Gemeinde-ammänner-Vereinigung des Kantons Aargau	O	M2.1		Hinweis zur Abbildung der Nationalstrassen und schweizerischen Hauptstrassen. Die Bezeichnung der Hauptstrassen und des Kantonsstrassennetzes stehen völlig im Widerspruch zu den Einstufungen des Kantonsstrassennetzes (siehe Kap. M 2.2). Insbesondere dann, wenn es um die Priorisie-rung beim Ausbau der Infrastrukturausbauten geht.	2a
223.	Gemeinderat Oberrüti	G	M2.1		Hinweis zur Abbildung der Nationalstrassen und schweizerischen Hauptstrassen. Die Bezeichnung der Hauptstrassen und des Kantonsstrassennetzes stehen völlig im Widerspruch zu den Einstufungen des Kantonsstrassennetzes (siehe Kap. M 2.2). Insbesondere dann, wenn es um die Priorisie-rung beim Ausbau der Infrastrukturausbauten geht.	2a
224.	Gemeinderat Rupperswil	G	M2.1		Der Gemeinderat Rupperswil begrüsst grundsätzlich den N1 6-Spur-Ausbau Aarau-Ost (korrekterweise Rupperswil) bis Verzweigung Birrfeld sowie den Ausbau im Entwicklungsprogramm N1 6-Spur-Ausbau Aarau West bis Aarau Ost (korrekterweise Rupperswil).	1a
225.	Gemeinderat Tegerfelden (nacherfasst durch BVU ARE)	G	M2.1		Hinweis zur Abbildung der Nationalstrassen und schweizerischen Hauptstrassen. Die Bezeichnung der Hauptstrassen und des Kantonsstrassennetzes stehen völlig im Widerspruch zu den Einstufungen des Kantonsstrassenetz (siehe Kap. M 2.2). Insbesondere dann, wenn es um die Priorisierung beim Ausbau der Infrastrukturausbauten geht.	2a
226.	Hendschiken	G	M2.1		Gemäss Planungsgrundsatz B ist ein Ausweichen des Verkehrs von Nationalstrassen auf Kantonsstrassen vorwiegend mit Massnahmen auf der Nationalstrasse selbst abzuwenden. Die Verkehrsbeeinflussung auf Nationalstrassen ist unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf das nachgelagerte Strassennetz eng mit den regionalen Verkehrslenkungsmassnahmen abzustimmen. Dieser Planungsgrundsatz wird von der Kerngruppe Regionalplanung explizit begrüsst. Ebenfalls begrüsst wird die Planungsanweisung 1 mit der Festsetzung der beiden Vorhaben 6-Streifen-Ausbau ab Verzweigung Wiggertal bis Birrfeld sowie Ausbau respektive Neukonzeption der Anschlüsse ab Verzweigung Wiggertal bis Baden-West, d. h.	1a

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
					Aarau-West, Aarau-Ost, Lenzburg, Mägenwil und Baden-West sowie Dietikon/Kanton Zürich.	
227.	Künten	G	M2.1		Hinweis zur Abbildung der Nationalstrassen und schweizerischen Hauptstrassen. Die Bezeichnung der Hauptstrassen und des Kantonsstrassennetzes stehen völlig im Widerspruch zu den Einstufungen des Kantonsstrassennetzes (siehe Kap. M 2.2). Insbesondere dann, wenn es um die Priorisierung beim Ausbau der Infrastrukturausbauten geht.	2a
228.	Pro Velo Kanton Aargau	O	M2.1		Folgender Abschnitt ist zu streichen: "Der Kanton wird sich weiterhin dafür einsetzen, dass Engpassbeseitigungen gemäss STEP NS möglichst frühzeitig umgesetzt werden. Insbesondere sind Ausbauvorhaben gegenüber Projekten mit Pannenstreifenumnutzung (PUN) zu priorisieren." Begründung: Durch die Digitalisierung im Mobilitätsbereich (Stauvermeidung) und neue Technologien wie automatisierte Fahrzeuge (Erhöhung der Strassenkapazität) sowie zukunftsgerichtete Mobilitätsmanagement (Senkung der Nachfrage) soll auf flächeneffiziente, ökologische und ökonomische Lösungen gesetzt werden. Die "möglichst frühzeitige Beseitigung von Engpässen insbesondere durch Ausbauvorhaben" entspringen überholter Denkmustern und gehören nicht in einen zeitgemässen Richtplan.	6a
229.	Regionalplanungsverband Lebensraum Lenzburg Seetal	R	M2.1		Gemäss Planungsgrundsatz B ist ein Ausweichen des Verkehrs von Nationalstrassen auf Kantonsstrassen vorwiegend mit Massnahmen auf der Nationalstrasse selbst abzuwenden. Die Verkehrsbeeinflussung auf Nationalstrassen ist unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf das nachgelagerte Strassennetz eng mit den regionalen Verkehrslenkungsmassnahmen abzustimmen. Dieser Planungsgrundsatz wird von der Kerngruppe Regionalplanung explizit begrüsst. Ebenfalls begrüsst wird die Planungsanweisung 1 mit der Festsetzung der beiden Vorhaben 6-Streifen-Ausbau ab Verzweigung Wiggertal bis Birrfeld sowie Ausbau respektive Neukonzeption der Anschlüsse ab Verzweigung Wiggertal bis Baden-West, d. h. Aarau-West, Aarau-Ost, Lenzburg, Mägenwil und Baden-West sowie Dietikon/Kanton Zürich.	1a
230.	Regionalverband Hochrhein-Bodensee; Waldshut-Tiengen DE	N	M2.1		Der Regionalverband begrüßt die dargelegten Planungsgrundsätze wie u.a. den Erhalt der Funktions- und Leistungsfähigkeit des Nationalstraßennetzes durch verkehrsbeeinflussende Maßnahmen und gezielte Ausbauten. Mit dem Bau der deutschen A98 werden zwei Ziele verfolgt: - Zum einen eine leistungsfähige durchgehende West-Ost-Straßenverbindung am Hochrhein, - Zum anderen eine effiziente Entlastung der bestehenden B34. Durch den Bau der A98 wird ein Teil des (deutschen) Verkehrs nach Deutschland rückverlagert, der heute durch die Schweiz fährt. Der Planungsanweisung, dass das Straßennetz auf die Auswirkungen der grenz-nahen Hochrheinautobahn A98 in Deutschland abzustimmen ist, wird zugestimmt. An dem zuletzt am 10. Januar 2022 fortgeführten grenzüberschreitenden Informationsaustausch zum aktuellen Planungsstand der A98 am Hochrhein mit der Schweiz nimmt auch der Kanton Aargau teil.	1a
231.	Rheinfelden	G	M2.1		Die Stadt Rheinfelden begrüsst die verkehrliche Überprüfung der Auswirkungen der dereinst durchgehenden Hochrheinautobahn A98 auf die Planung neuer Rheinübergänge bzw. den Ersatz bestehender Rheinübergänge.	1a

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
232.	SP Kanton Aargau	P	M2.1		Nach wie vor enthält der Richtplan eine Fülle von Festsetzungen von Nationalstrassenausbauten. Es sind keine nachhaltigen Ziele erkennbar. Die SP ist überzeugt, dass ein unbeschränkter Ausbau auch der Nationalstrassen (rein nachfrageorientiert) keine tragfähige und nachhaltige Lösung ist. Auch wenn bezüglich Nationalstrassen grundsätzlich der Bund zuständig ist (Sachplan Verkehr) muss mit aller Deutlichkeit festgehalten werden, dass weder die Nachhaltigkeitsziele im Bereich Mobilität noch die Ziele des Sachplans Fruchtfolgeflächen (vgl. L 3.1) noch die Klimaziele im Bereich Verkehr erreicht werden können, wenn unbeschränkt nachfrageorientiert das Nationalstrassennetz ausgebaut werden soll. Insbesondere Spurausbauten (Strategische Entwicklungsausbauten Nationalastrassen) stehen im Widerspruch zu den erwähnten Zielsetzungen.	6e
233.	SVP Aargau	P	M2.1		Hinweis zur Abbildung der Nationalstrassen und schweizerischen Hauptstrassen. Die Bezeichnung der Hauptstrassen und des Kantonsstrassennetzes stehen völlig im Widerspruch zu den Einstufun-gen des Kantonsstrassennetzes (siehe Kap. M 2.2). Insbesondere dann, wenn es um die Priorisie-rung beim Ausbau der Infrastrukturausbauten geht.	2a
234.	Safenwil	G	M2.1		Hinweis zur Abbildung der Nationalstrassen und schweizerischen Hauptstrassen. Die Bezeichnung der Hauptstrassen und des Kantonsstrassennetzes stehen völlig im Widerspruch zu den Einstufun-gen des Kantonsstrassennetzes (siehe Kap. M 2.2). Insbesondere dann, wenn es um die Priorisie-rung beim Ausbau der Infrastrukturausbauten geht.	2a
235.	Siglistorf	G	M2.1		Hinweis zur Abbildung der Nationalstrassen und schweizerischen Hauptstrassen. Die Bezeichnung der Hauptstrassen und des Kantonsstrassennetzes stehen völlig im Widerspruch zu den Einstufungen des Kantonsstrassenetz (siehe Kap. M 2.2). Insbesondere dann, wenn es um die Priorisierung beim Ausbau der Infrastrukturausbauten geht.	2a
236.	Touring Club Schweiz	O	M2.1		Hinweis zur Abbildung der Nationalstrassen und schweizerischen Hauptstrassen. Die Bezeichnung der Hauptstrassen und des Kantonsstrassennetzes stehen völlig im Widerspruch zu den Einstufungen des Kantonsstrassennetzes (siehe Kap. M 2.2). Insbesondere dann, wenn es um die Priorisie-rung beim Ausbau der Infrastrukturausbauten geht.	2a
237.	Uezwil	G	M2.1		Hinweis zur Abbildung der Nationalstrassen und schweizerischen Hauptstrassen: Die Bezeichnung der Hauptstrassen und des Kantonsstrassennetzes stehen völlig im Widerspruch zu den Einstufungen des Kantonsstrassennetzes (siehe Kap. M 2.2). Insbesondere dann, wenn es um die Priorisierung beim Ausbau der Infrastrukturausbauten geht	2a
238.	Villnachern	G	M2.1		Hinweis zur Abbildung der Nationalstrassen und schweizerischen Hauptstrassen. Die Bezeichnung der Hauptstrassen und des Kantonsstrassennetzes stehen völlig im Widerspruch zu den Einstufungen des Kantonsstrassennetzes (siehe Kap. M 2.2). Insbesondere dann, wenn es um die Priorisie-rung beim Ausbau der Infrastrukturausbauten geht.	2a
239.	Zurzach	G	M2.1		Hinweis zur Abbildung der Nationalstrassen und schweizerischen Hauptstrassen. Die Bezeichnung der Hauptstrassen und des Kantonsstrassennetzes stehen völlig im Widerspruch zu den Einstufungen des Kantonsstrassenetz (siehe Kap. M 2.2). Insbesondere dann, wenn es um die Priorisierung beim Ausbau der Infrastrukturausbauten geht.	2a
240.	ZurzibietRegio	R	M2.1		Hinweis zur Abbildung der Nationalstrassen und schweizerischen Hauptstrassen. Die Bezeichnung der Hauptstrassen und des Kantonsstrassennetzes stehen völlig im Widerspruch zu den Einstufungen des Kantonsstrassenetz (siehe Kap. M 2.2). Insbesondere dann, wenn es um die Priorisierung beim Ausbau der Infrastrukturausbauten geht.	2a

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
241.	glp Aargau	P	M2.1		Der Regierungsrat wird gebeten, sich auf nationaler Ebene dafür einzusetzen, dass anstelle der Nationalstrassen der öffentliche Verkehr ausgebaut wird. Ein Ausbau der Nationalstrassen wird einzig dazu führen, dass die zubringenden Kantonsstrassen überlastet werden und eine Verkehrs-ineffiziente Zersiedelung weiter angetrieben wird.	1b/6e
242.	Bremgarten	G	M2.1/1	Der Kanton muss sich für eine siedlungsverträgliche Abwicklung des Zubringerverkehrs zu den Nationalstrassen einsetzen.	Die ganze Mutschellenregion weist bereits heute viel Zubringerverkehr zur A3 auf. Es ist absehbar, dass mit der Eröffnung der 3. Röhre am Gubristtunnel der Verkehr über die Mutschellenachse weiter zunehmen wird. Der Kanton braucht eine klare Strategie wie eine Zunahme der Belastung der Gemeinden durch diesen Mehrverkehr vermieden werden kann.	1b
243.	Döttingen Gemeinderat	G	M2.1/1	Grundsätzlich einverstanden	Wie weit wird der Begriff Zubringerfunktion ausgelegt? Bsp. im Rhein- und Aaretal?	2a
244.	Einwohnergemeinde Dürrenäsch	G	M2.1/1	Grundsätzlich einverstanden	Wie weit wird der Begriff Zubringerfunktion ausgelegt? Bsp. Im Rhein- und Aaretal?	2a
245.	Fischbach-Göslikon	G	M2.1/1	Der Kanton muss sich für eine siedlungsverträgliche Abwicklung des Zubringerverkehrs zu den Nationalstrassen einsetzen.	Die gesamte Mutschellenregion weist bereits heute viel Zubringerverkehr zur A3 auf. Es ist absehbar, dass mit der Eröffnung der 3. Röhre am Gubristtunnel der Verkehr über die Mutschellenachse weiter zunehmen wird. Der Kanton braucht eine klare Strategie wie eine Zunahme der Belastung der Gemeinden durch diesen Mehrverkehr vermieden werden kann.	1b
246.	Gemeinde Aristau	G	M2.1/1	Grundsätzlich einverstanden	Wie weit wird der Begriff Zubringerfunktion ausgelegt? Bsp. Im Rhein- und Aaretal?	2a
247.	Gemeinde Leuggern	G	M2.1/1	Grundsätzlich einverstanden	Wie weit wird der Begriff Zubringerfunktion ausgelegt? Bsp. Im Rhein- und Aaretal?	2a
248.	Gemeinde Magden	G	M2.1/1	Grundsätzlich einverstanden	Wie weit wird der Begriff Zubringerfunktion ausgelegt? Bsp. Im Rhein- und Aaretal?	2a
249.	Gemeinde Rudolfstetten-Friedlisberg	G	M2.1/1	Der Kanton muss sich für eine siedlungsverträgliche Abwicklung des Zubringerverkehrs zu den Nationalstrassen einsetzen.	Die gesamte Mutschellenregion weist bereits heute viel Zubringerverkehr zur A3 auf. Es ist absehbar, dass mit der Eröffnung der 3. Röhre am Gubristtunnel der Verkehr über die Mutschellenachse weiter zunehmen wird. Der Kanton braucht eine klare Strategie wie eine unahme der Belastung der Gemeinden durch diesen Mehrverkehr vermieden werden kann.	1b
250.	Gemeinde Stetten AG (nacherfasst durch BVU ARE)	G	M2.1/1	Der Kanton muss sich für eine siedlungsverträgliche Abwicklung des Zubringerverkehrs zuden Natio-nalstrassen einsetzen.	Die gesamte Region Mutschellen, Reusstal, Kelleramt, Freiamt, Baden und Heitersberg weist bereits heute viel Zubringerverkehr zur A3 und A1 auf. Es ist absehbar, dass in Zukunft dieser Verkehr zunehmen wird. Der Kanton braucht eine klare Stategie wie eine Zunahme der Belastung dieser Gemeinden durch den Verkehr vermieden werden kann.	1b
251.	Gemeindeammänner-Vereinigung des Kantons Aargau	O	M2.1/1	Grundsätzlich einverstanden	Wie weit wird der Begriff Zubringerfunktion ausgelegt? Bsp. Im Rhein- und Aaretal?	2a
252.	Gemeinderat Arni	G	M2.1/1	Der Kanton muss sich für eine siedlungsverträgliche Abwicklung des Zubringerverkehrs zu den Nationalstrassen einsetzen.	Die gesamte Mutschellenregion weist bereits heute viel Zubringerverkehr zur A3 auf. Es ist absehbar, dass mit der Eröffnung der 3. Röhre am Gubristtunnel der Verkehr über die Mutschellenachse weiter zunehmen wird. Der Kanton braucht eine klare Strategie wie eine Zunahme der Belastung der Gemeinden durch diesen Mehrverkehr vermieden werden kann.	1b

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
253.	Gemeinderat Oberlunkhofen	G	M2.1/1	Der Kanton muss sich für eine siedlungsverträgliche Abwicklung des Zubringerverkehrs zu den Nationalstrassen einsetzen.	Die gesamte Mutschellenregion weist bereits heute viel Zubringerverkehr zur A3 auf. Es ist absehbar, dass mit der Eröffnung der 3. Röhre am Gubristtunnel der Verkehr über die Mutschellenachse weiter zunehmen wird. Der Kanton braucht eine klare Strategie wie eine Zunahme der Belastung der Gemeinden durch diesen Mehrverkehr vermieden werden kann.	1b
254.	Gemeinderat Oberrüti	G	M2.1/1	Grundsätzlich einverstanden	Wie weit wird der Begriff Zubringerfunktion ausgelegt? Bsp. Im Rhein- und Aaretal?	2a
255.	GrüneAargau	P	M2.1/1	Streichen	Verbesserte Anbindungen an Nationalstrassen verleiten dazu, grössere Strecken zurückzulegen, und widersprechen daher dem Ziel, den Ressourcenverbrauch zu reduzieren.	6a
256.	Künten	G	M2.1/1	grundsätzlich einverstanden	Wie weit wird der Begriff Zubringerfunktion ausgelegt? Bsp. Im Rhein- und Aaretal?	2a
257.	REPLA Mutschellen-Reusstal Kelleramt	R	M2.1/1	Der Kanton muss sich für eine siedlungsverträgliche Abwicklung des Zubringerverkehrs zu den Nationalstrassen einsetzen.	Die gesamte Mutschellenregion weist bereits heute viel Zubringerverkehr zur A3 auf. Es ist absehbar, dass mit der Eröffnung der 3. Röhre am Gubristtunnel der Verkehr über die Mutschellenachse weiter zunehmen wird. Der Kanton braucht eine klare Strategie wie eine Zunahme der Belastung der Ge-meinden durch diesen Mehrverkehr vermieden werden kann.	1b
258.	Regionalplanungsverband Unteres Bünztal	R	M2.1/1	Auf was bezieht sich die Priorisierung? Auf die im Erläuterungstext aufgelisteten Vorhaben?		2a
259.	SVP Aargau	P	M2.1/1	Grundsätzlich einverstanden	Wie weit wird der Begriff Zubringerfunktion ausgelegt? Bsp. Im Rhein- und Aaretal?	2a
260.	Safenwil	G	M2.1/1	Grundsätzlich einverstanden	Wie weit wird der Begriff Zubringerfunktion ausgelegt? Bsp. Im Rhein- und Aaretal?	2a
261.	Touring Club Schweiz	O	M2.1/1	Grundsätzlich einverstanden	Wie weit wird der Begriff Zubringerfunktion ausgelegt? Bsp. Im Rhein- und Aaretal?	2a
262.	Uezwil	G	M2.1/1	Grundsätzlich einverstanden	Wie weit wird der Begriff Zubringerfunktion ausgelegt? Bsp. Im Rhein- und Aaretal?	2a
263.	VCS, Sektion Aargau	O	M2.1/1	Planungsanweisung streichen	Verbesserte Anbindungen an Nationalstrassen verleiten dazu, grössere Strecken zurückzulegen, und widersprechen daher dem Ziel, den Ressourcenverbrauch zu reduzieren.	4b
264.	Villnachern	G	M2.1/1	Grundsätzlich einverstanden	Wie weit wird der Begriff Zubringerfunktion ausgelegt? Bsp. Im Rhein- und Aaretal?	2a
265.	WWF Aargau	O	M2.1/1	Planungsanweisung streichen	Verbesserte Anbindungen an Nationalstrassen verleiten dazu, grössere Strecken zurückzulegen, und widersprechen daher dem Ziel, den Ressourcenverbrauch zu reduzieren.	4b
266.	GLP Bezirk Brugg (nacherfasst durch BVU ARE)	P	M2.1/2	Zu ergänzen ist bei dieser Planungsanweisung: "Dabei ergreift der Kanton Aargau Massnahmen, um eine weitere starke Zunahme des Gütertransitverkehrs auf dem angrenzenden Aargauer Strassennetz zu verhindern."	Der Bericht weist auf den Ausbau der deutschen A98 hin und die Notwendigkeit, die Grenzübergänge anzupassen. Was fehlt, ist der Hinweis, dass der Kanton Massnahmen ergreifen sollte, um eine weitere starke Zunahme des Gütertransitverkehrs auf dem Aargauer Strassennetz zu verhindern.	1b/6e
267.	Gemeinde Spreitenbach	G	M2.1/2	Der Kanton Aargau setzt sich beim Bund dafür ein, dass die nachstehenden Ausbauten am Nationalstrassennetz im Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrasse (STEP NS) berücksichtigt werden:	Auch wenn dem Kanton keine Kompetenzen hinsichtlich der Nationalstrassen zustehen, so kann er seine Haltung gegenüber dem Bund, bzw. seine Unterstützungsabsicht im Richtplan verankern. Analog sei an dieser Stelle das Beispiel aus Kapitel Öffentlicher Verkehr M 3.1, Planungsanweisung 1.1 bis 1.5 genannt, wo der Kanton ebenfalls keine direkte Beschlusskompetenz hat, aber seine Haltung gegenüber dem Bund und zugunsten der spezifischen Anliegen im Richtplan zum Ausdruck bringt.	1b/2a

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
				A1; Autobahn-Halbanschluss Spreitenbach Richtung Zürich	Antrag in voller Länge (ohne Beschränkung auf 250 Zeichen!!!): Der Kanton Aargau setzt sich beim Bund (ASTRA) dafür ein, dass die Anliegen zur Unterstützung der kantonalen Entwicklungsabsichten in Form nachstehenden Projektideen und Ausbauten am Nationalstrassennetz im Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrasse (STEP NS) berücksichtigt werden: A1; Autobahn-Halbanschluss Spreitenbach Richtung Zürich (…) (… weitere Anliegen, analog den bisherigen Vororientierungen gemäss Ziff. 3.1 rechtskräftiger RP)	
268.	GrüneAargau	P	M2.1/2	Streichen	Verbesserte Anbindungen an Autobahnen verleiten dazu, grössere Strecken zurückzulegen, und widersprechen daher dem Ziel, den Ressourcenverbrauch zu reduzieren.	4b
269.	Planungsverband Baden Regio	R	M2.1/2	Der Kanton soll sich beim Bund dafür einsetzen, dass Projektideen und Ausbauten am Nationalstrassennetz gemäss stra-tegischem Entwicklungsprogramm Nationalstrasse (STEP NS) berücksichtigt werden.	Auch wenn dem Kanton hinsichtlich Nationalstrassen keine Kompetenzen zustehen, so kann er seine Haltung gegenüber dem Bund, bzw. seine Unterstützungsabsicht im Richtplan verankern. Im strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrasse (STEP NS) sind Projekte enthalten, welche wir die Region wichtig sind wie bspw. der A1-Autobahn-Halbanschluss Spreitenbach Richtung Zürich	1b/2a
270.	Pro Velo Kanton Aargau	O	M2.1/2	Text ergänzen: "Der Kanton Aargau ergreift geeignete Massnahmen, um eine Zunahme der Strassenbelastung durch den Gütertransitverkehr zu verhindern.	Mit dem Ausbau der deutschen A98 sowie der Zentrumsentlastung Brugg/Windisch ist ohne entsprechende Massnahmem mit einem Wachstum des LKW-Verkehrs durchs untere Aaretal zu rechnen.	1b/6e
271.	VCS, Sektion Aargau	O	M2.1/2	Planungsanweisung streichen	Verbesserte Anbindungen an Autobahnen verleiten dazu, grössere Strecken zurückzulegen, und widersprechen daher dem Ziel, den Ressourcenverbrauch zu reduzieren.	6a
272.	WWF Aargau	O	M2.1/2	Planungsanweisung streichen	Verbesserte Anbindungen an Autobahnen verleiten dazu, grössere Strecken zurückzulegen, und widersprechen daher dem Ziel, den Ressourcenverbrauch zu reduzieren.	6a
273.	glp Aargau	P	M2.1/2	Zu ergänzen ist bei dieser Planungsanweisung: "Dabei ergreift der Kanton Aargau Massnahmen, um eine weitere starke Zunahme des Gütertransitverkehrs auf dem angrenzenden Aargauer Stras-sennetz zu verhindern."	Der Bericht weist auf den Ausbau der deutschen A98 hin und die Notwendigkeit, die Grenzübergänge anzupassen. Was fehlt, ist der Hinweis, dass der Kanton Massnahmen ergreifen sollte, um eine weitere starke Zunahme des Gütertransitverkehrs auf dem Aargauer Strassennetz zu verhindern.	1b/6e
274.	Aargauischer Gewerbeverband	O	M2.1/A	So belassen.		1a
275.	FDP.Die Liberalen Aargau	P	M2.1/A	Ergänzung: "...und andererseits alle Kernstädte und ländliche Zentren an die Nationalstrassen direkt angeschlossen werden."	Gemäss den Ausführungen im Erläuterungsbericht werden die bisherigen Vororientierungen zu den Nationalstrassen ersatzlos gestrichen. Kantonale Begehren wie zum Beispiel die Aufnahme weiterer Anschlüsse an die Nationalstrasse sind im Rahmen der ordentlichen Vernehmlassung des Bundes (Sachplan Verkehr, STEP-NS) zu beantragen. Konkret ist ein Beispiel zu erwähnen: Mit dem Projekt VERAS wurde dem Wynental versprochen, dass die Region besser an die A1 angebunden wird. Dies soll durch die Umfahrungen in Suhr sowie mit einem anschliessend verbesserten Anschluss der A1R (ehemals T5) an die A1 geschehen. Hier erwartet die FDP für die gute Anbindung der A1R an die A1 ein seperates Trassee von der A1R auf die A1 Richtung Zürich. Bei diesem überarbeiteten Kapitel ist nun zu wenig ersichtlich, wie sich der Regierungsrat künftig für solche regionale Anliegen einsetzen würde.	1b/2a

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
276.	FDP.Die Liberalen Aargau (nacherfasst durch BVU ARE)	P	M2.1/A	Ergänzung: "...und andererseits alle Kernstädte und ländliche Zentren an die Nationalstrassen direkt angeschlossen werden."	Gemäss den Ausführungen im Erläuterungsbericht werden die bisherigen Vororientierungen zu den Nationalstrassen ersatzlos gestrichen. Kantonale Begehren wie zum Beispiel die Aufnahme weiterer Anschlüsse an die Nationalstrasse sind im Rahmen der ordentlichen Vernehmlassung des Bundes (Sachplan Verkehr, STEP-NS) zu beantragen. Konkret ist ein Beispiel zu erwähnen: Mit dem Projekt VERAS wurde dem Wynental versprochen, dass die Region besser an die A1 angebunden wird. Dies soll durch die Umfahrungen in Suhr sowie mit einem anschliessend verbesserten Anschluss der A1R (ehemals T5) an die A1 geschehen. Hier erwartet die FDP für die gute Anbindung der A1R an die A1 ein seperates Trassee von der A1R auf die A1 Richtung Zürich. Bei diesem überarbeiteten Kapitel ist nun zu wenig ersichtlich, wie sich der Regierungsrat künftig für solche regionale Anliegen einsetzen würde.	1b/2a
277.	GrüneAargau	P	M2.1/A	«… dass die Funktions- und Leistungsfähigkeit des Nationalstrassennetzes VORRANGIG durch verkehrsbeeinflussende Massnahmen und gezielte Ausbauten erhalten bleibt.»	Vorrangig sollen verkehrsbeeinflussende Massnahmen umgesetzt werden, bevor eine Erhöhung der Funktions- und Leistungsfähigkeit des Strassennetzes durch Ausbau erfolgt. Dadurch erfolgt eine optimierte Nutzung der bestehenden Infrastruktur und verhindert den voreiligen Ausbau von Infrastruktur, welche zukünftig unterhalten werden muss.	6e
278.	VCS, Sektion Aargau	O	M2.1/A	Streichen der Wörter “und gezielte Ausbauten”.	Ausbauten laufen prinzipiell dem Ziel “Vermindern des Ressourcenverbrauchs und der Belastung von Mensch und Umwelt” zuwider und sind daher nicht angezeigt.	6e
279.	WWF Aargau	O	M2.1/A	Streichen der Wörter “und gezielte Ausbauten”.	Ausbauten laufen prinzipiell dem Ziel “Vermindern des Ressourcenverbrauchs und der Belastung von Mensch und Umwelt” zuwider und sind daher nicht angezeigt.	6e
280.	glp Aargau	P	M2.1/A	Der Planungsgrundsatz A ist wie folgt zu ändern: Der überregionale Durchgangsverkehr ist auf die Nationalstrassen zu lenken. Der Kanton Aargau setzt sich beim Bund dafür ein, dass das Natio-nalstrassennetz nicht weiter ausgebaut wird.	Der Regierungsrat wird gebeten, sich auf nationaler Ebene dafür einzusetzen, dass anstelle der Nationalstrassen der öffentliche Verkehr ausgebaut wird. Ein Ausbau der Nationalstrassen wird einzig dazu führen, dass die zubringenden Kantonsstrassen überlastet werden und eine Verkehrs-ineffiziente Zersiedelung weiter angetrieben wird.	6e
281.	Aargauischer Gewerbeverband	O	M2.1/B	So belassen		1a
282.	Bremgarten	G	M2.1/B	Kanton braucht klare Strategien zum Umgang mit Ausweich- und Zubringerverkehr der Nationalstrassen. Wo Probleme bestehen müssen auf Kantonsstrassen Massnahmen zur Vermeidung oder siedlungsverträglichen Abwicklung dieses Verkehrsergriffen werden *	Es ist absehbar, dass mit der Eröffnung der 3. Röhre am Gubristtunnel der Verkehr über die Mutschellenachse zunehmen wird. Der Kanton braucht eine klare Strategie wie eine Zunahme der Belastung der Gemeinden durch diesen Mehrverkehr vermieden werden kann.	1b
283.	Einwohnergemeinde Dürrenäsch	G	M2.1/B	Die Projektideen für das Nationalstrassennetz wurden als Vororientierung festgehalten, diese Projek-tideen sind wieder aufzunehmen.	Die Projektideen wurden seinerseits als Vororientierung aufgenommen und entsprachen bzw entsprechen einem Bedürfnis. Sie dürfen nun nicht einfach ersatzlos weggestrichen werden, sondern sollen weiterhin als Projektideen wegweisend für den Ausbau des Nationalstrassennetzes sein.	2a
284.	Fischbach-Göslikon	G	M2.1/B	Kanton braucht Monitoring des Ausweich- und Zubringerverkehrs der Nationalstrassen und klare, einsehbare Strategie zur Vermeidung negativer Auswirkungen. Wo Probleme entstehen /absehbar, müssen	Es ist absehbar, dass mit der Eröffnung der 3. Röhre am Gubristtunnel der Verkehr über die Mutschellenachse zunehmen wird. Für die Region ist es wichtig, dass die Veränderungen der Verkehrsströme (Ausweich- und Zubringerverkehr) laufend evaluiert und eine klare Strategie erarbeitet wird, wie mit absehbaren negativen Auswirkungen umgegangen werden soll (z.B. flankierende Massnahmen). Diese Strategie hat dabei	1b/4a

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
				auf Kantonsstrassen Massnahmen vorgesehen werden. *	eine Gesamtschau vorzunehmen und muss einsehbar sein bzw. transparent kommuniziert werden. Ziel ist, dass eine Belastung der betroffenen Gemeinden durch diesen Mehrverkehr vermieden oder möglichst reduziert werden kann. Ergänzung Gemeinde Fischbach-Göslikon: In einer Gesamtschau muss auch die Reusstalachse Sins – Merenschwand – Bremgarten West – Mellingen – Birrfeld, resp. Baden West betrachtet werden. Der Ausweichverkehr des MIV von den Autobahnausfahrten der Gotthardroute auf die Kantonsstrassen via Aargauer Reusstal zu den Autobahneinfahrten Brugg Richtung Basel und Baden West Richtung Zürich nimmt stetig zu. Die Verkehrsbelastung in Gemeinden wie Fischbach-Göslikon beträgt aktuell rund 12'000 Fahrzeuge (Zahl aufgrund semistationärer Radaranlage der Repol Bremgarten) täglich. Hinweis: Eine aktualisierte Verkehrszählung auf der Verkehrsachse von «Shellkreisel» in Bremgarten – Mellingen ist mehr als angebracht.	
285.	Gemeinde Aristau	G	M2.1/B	Die Projektideen für das Nationalstrassennetz wurden als Vororientierung festgehalten, diese Projektideen sind wieder aufzunehmen.	Die Projektideen wurden seinerseits als Vororientierung aufgenommen und entsprachen bzw ent-sprechen einem Bedürfnis. Sie dürfen nun nicht einfach ersatzlos weggestrichen werden, sondern sollen weiterhin als Projektideen wegweisend für den Ausbau des Nationalstrassennetzes sein.	2a
286.	Gemeinde Leuggern	G	M2.1/B	Die Projektideen für das Nationalstrassennetz wurden als Vororientierung festgehalten, diese Projektideen sind wieder aufzunehmen.	Die Projektideen wurden seinerseits als Vororientierung aufgenommen und entsprachen bzw entsprechen einem Bedürfnis. Sie dürfen nun nicht einfach ersatzlos weggestrichen werden, sondern sollen weiterhin als Projektideen wegweisend für den Ausbau des Nationalstrassennetzes sein.	2a
287.	Gemeinde Magden	G	M2.1/B	Die Projektideen für das Nationalstrassennetz wurden als Vororientierung festgehalten, diese Projektideen sind wieder aufzunehmen.	Die Projektideen wurden seinerseits als Vororientierung aufgenommen und entsprachen bzw entsprechen einem Bedürfnis. Sie dürfen nun nicht einfach ersatzlos weggestrichen werden, sondern sollen weiterhin als Projektideen wegweisend für den Ausbau des Nationalstrassennetzes sein.	2a
288.	Gemeinde Menziken	G	M2.1/B	Siehe Begründung (Antrag übersteigt die max. Zeichenzahl)	Im Kapitel M2.1, Nationalstrassen war bislang unter Vororientierung festgehalten: «Die nachstehenden Projektideen werden für allfällige spätere Ergänzungen des Nationalstrassennetzes als Vororientierung aufgenommen: A1 Anschluss Wynental […]». Dabei handelt es sich um einen Eintrag, der in der Planungshyrarchie sehr tief ist und eher einer «Wunschliste» des Kantons entspricht. Im neuen Richtplan gibt es diese Vororientierungen nicht mehr. Ein Autobahnanschluss Wynethal ist nicht mehr aufgeführt. Damit ist das Thema vom Tisch.	6
289.	Gemeinde Rudolfstetten-Friedlisberg	G	M2.1/B	Der Kanton braucht ein Monitoring des Ausweich- und Zubringerverkehrs der Nationalstr. und eine Strategie zur Vermeidung von negativen Auswirkungen. Wo Probleme entstehen oder absehbar sind, müssen auf den Kantonsstr Massnahmen vorgesehen werden.	Es ist absehbar, dass mit der Eröffnung der 3. Röhre am Gubristtunnel der Verkehr über die Mutschellenachse zunehmen wird. Für die Region ist es wichtig, dass die Veränderungen der Verkehrsströme (Ausweich- und Zubringerverkehr) laufend evaluiert und eine klare Strategie erarbeitet wird, wie mit absehbaren negativen Auswirkungen umgegangen werden soll (z.B. flankierende Massnahmen). Diese Strategie hat dabei eine Gesamtschau vorzunehmen und muss einsehbar sein bzw. transparent kommuniziert werden. Ziel ist, dass eine Belastung der betroffenen Gemeinden durch diesen Mehrverkehr vermieden oder möglichst reduziert werden kann.	1b/4a
290.	Gemeinde Stetten AG (nacherfasst durch BVU ARE)	G	M2.1/B	Kanton braucht Monitoring des Ausweich- und Zubringerverkehrs der Nationalstrassen und klare, einsehbare Strategie zur Vermeidung negativer Auswirkungen. Wo	Es ist absehbar, dass mit der Eröffnung der 3. Röhre am Gubristtunnel der Verkehr über die Mutschellen – Badenachse zunehmen wird. Für die gesamte Region ist es wichig, dass die Veränderun-gen der Verkehrsströme (Ausweich- und Zubringerverkehr) laufend evaluiert und eine klare Strategie erarbeitet wird, wie mit absehbaren negativen Auswirkungen umgegangen werden soll (z.B. flankierende Massnahmen). Diese Strate-	1b/4a

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
				Probleme entstehen/absehbar sind, müssen auf Kantonsstrassen Massnahmen vorgesehen werden. *	gie hat dabei eine Gesamtschau vorzunehmen und muss einsehbar sein bzw. transparent kommuniziert werden. Ziel ist, dass eine Belastung der betroffenen Gemeinden in der Region durch diesen Mehrverkehr vermieden oder möglichst reduziert werden kann. Ein möglichst siedlungs- und landschaftsverträglicher Verkehr stellt eine wichtige Voraussetzung für eine hohe Wohn- und lebensqualität dar.	
291.	Gemeindeammänner-Vereinigung des Kantons Aargau	O	M2.1/B	Die Projektideen für das Nationalstrassennetz wurden als Vororientierung festgehalten, diese Projektideen sind wieder aufzunehmen.	Die Projektideen wurden seinerseits als Vororientierung aufgenommen und entsprachen bzw entsprechen einem Bedürfnis. Sie dürfen nun nicht einfach ersatzlos weggestrichen werden, sondern sollen weiterhin als Projektideen wegweisend für den Ausbau des Nationalstrassennetzes sein.	2a
292.	Gemeinderat Arni	G	M2.1/B	Der Kanton braucht ein Monitoring des Ausweich- und Zubringerverkehrs der Nationalstrassen und eine klare, einsehbare Strategie zur Vermeidung von negativen Auswirkungen. (siehe Stellungnahme REPLA MRK).	Es ist absehbar, dass mit der Eröffnung der 3. Röhre am Gubristtunnel der Verkehr über die Mutschellenachse zunehmen wird. Für die Region ist es wichtig, dass die Veränderungen der Verkehrs-ströme (Ausweich- und Zubringerverkehr) laufend evaluiert und eine klare Strategie erarbeitet wird, wie mit absehbaren negativen Auswirkungen umgegangen werden soll (z.B. flankierende Massnah-men). Diese Strategie hat dabei eine Gesamtschau vorzunehmen und muss einsehbar sein bzw. transparent kommuniziert werden. Ziel ist, dass eine Belastung der betroffenen Gemeinden durch diesen Mehrverkehr vermieden oder möglichst reduziert werden kann.	1b/4a
293.	Gemeinderat Oberlunkhofen	G	M2.1/B	Der Kanton braucht klare Strat. zum Umgang mit Ausweich- und Zubringerverk. der Nationalstrassen. Wo Probl. bestehen müssen auf den Kantonsstrassen griffige Massnahmen zur Vermeidung oder siedlungsverträgl. Abwicklung dieses Verkehrs ergriffen werden	Es ist absehbar, dass mit der Eröffnung der 3. Röhre am Gubristtunnel der Verkehr über die Mutschellenachse zunehmen wird. Für die Region ist es wichtig, dass die Veränderungen der Verkehrsströme (Ausweich- und Zubringerverkehr) laufend evaluiert und eine klare Strategie erarbeitet wird, wie mit absehbaren negativen Auswirkungen umgegangen werden soll (z.B. flankierende Massnahmen). Diese Strategie hat dabei eine Gesamtschau vorzunehmen und muss einsehbar sein bzw. transparent kommuniziert werden. Ziel ist, dass eine Belastung der betroffenen Gemeinden durch diesen Mehrverkehr vermieden oder möglichst reduziert werden kann.	1b/4a
294.	Gemeinderat Oberrüti	G	M2.1/B	Die Projektideen für das Nationalstrassennetz wurden als Vororientierung festgehalten, diese Projek-tideen sind wieder aufzunehmen.	Die Projektideen wurden seinerseits als Vororientierung aufgenommen und entsprachen bzw entsprechen einem Bedürfnis. Sie dürfen nun nicht einfach ersatzlos weggestrichen werden, sondern sollen weiterhin als Projektideen wegweisend für den Ausbau des Nationalstrassennetzes sein.	2a
295.	Privatperson	J	M2.1/B	Die Vororientierung zu Natiopnalstassenprojekten soll beibehalten und darin der A1-Anschluss Wynental weiterhin aufgeführt werden: «Die nachstehenden Projektideen werden [...] als Vororientierung aufgenommen: A1 Anschluss Wynental […]»	Für den Planungsverband aargauSüd ist der Autobahnanschluss weiterhin von wichtiger Bedeutung und soll daher im Richtplan enhalten sein.	1b/2a
296.	Künten	G	M2.1/B	Die Projektideen für das Nationalstrassennetz wurden als Vororientierung festgehalten, diese Projektideen sind wieder aufzunehmen.	Die Projektideen wurden seinerseits als Vororientierung aufgenommen und entsprachen bzw entsprechen einem Bedürfnis. Sie dürfen nun nicht einfach ersatzlos weggestrichen werden, sondern sollen weiterhin als Projektideen wegweisend für den Ausbau des Nationalstrassennetzes sein.	2a
297.	REPLA Mutschellen-Reusstal Kelleramt	R	M2.1/B	Der Kanton braucht ein Monitoring des Ausweich- und Zubringerverkehrs der Nationalstrassen und eine Strategie zur Vermeidung von negativen Auswirkungen. Wo Probleme absehbar sind, sind auf den Kantonsstrassen griffige Massnahmen vorzusehen.	Es ist absehbar, dass mit der Eröffnung der 3. Röhre am Gubristtunnel der Verkehr über die Mutschellenachse zunehmen wird. Für die Region ist es wichtig, dass die Veränderungen der Verkehrsströme (Ausweich- und Zubringerverkehr) laufend evaluiert und eine klare Strategie erarbeitet wird, wie mit absehbaren negativen Auswirkungen umgegangen werden soll (z.B. flankierende Massnahmen). Diese Strategie hat dabei	1b/4a

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
					eine Gesamtschau vorzunehmen und muss einsehbar sein bzw. transparent kommuniziert werden. Ziel ist, dass eine Belastung der betroffenen Gemeinden durch diesen Mehrverkehr vermieden oder möglichst reduziert werden kann.	
298.	Regionalplanungsverband aargauSüd impuls	R	M2.1/B	Die Vororientierung zu Natiopnalstassenprojekten soll beibehalten und darin der A1-Anschluss Wynental weiterhin aufgeführt werden: «Die nachstehenden Projektideen werden [...] als Vororientierung aufgenommen: A1 Anschluss Wynental […]»	Für den Planungsverband aargauSüd ist der Autobahnanschluss weiterhin von wichtiger Bedeutung und soll daher im Richtplan enthalten sein.	1b/2a
299.	Safenwil	G	M2.1/B	Die Projektideen für das Nationalstrassennetz wurden als Vororientierung festgehalten, diese Projektideen sind wieder aufzunehmen.	Die Projektideen wurden seinerseits als Vororientierung aufgenommen und entsprachen bzw en-sprechen einem Bedürfnis. Sie dürfen nun nicht einfach ersatzlos weggestrichen werden, sondern sollen weiterhin als Projektideen wegweisend für den Ausbau des Nationalstrassennetzes sein.	2a
300.	Touring Club Schweiz	O	M2.1/B	Die Projektideen für das Nationalstrassennetz wurden als Vororientierung festgehalten, diese Projektideen sind wieder aufzunehmen.	Die Projektideen wurden seinerseits als Vororientierung aufgenommen und entsprachen bzw entsprechen einem Bedürfnis. Sie dürfen nun nicht einfach ersatzlos weggestrichen werden, sondern sollen weiterhin als Projektideen wegweisend für den Ausbau des Nationalstrassennetzes sein.	2a
301.	Uezwil	G	M2.1/B	Die Projektideen für das Nationalstrassennetz wurden als Vororientierung festgehalten, diese Projektideen sind wieder aufzunehmen.	Die Projektideen wurden seinerseits als Vororientierung aufgenommen und entsprachen bzw. entsprechen einem Bedürfnis. Sie dürfen nun nicht einfach ersatzlos weggestrichen werden, sondern sollen weiterhin als Projektideen wegweisend für den Ausbau des Nationalstrassennetzes sein.	2a
302.	Villnachern	G	M2.1/B	Die Projektideen für das Nationalstrassennetz wurden als Vororientierung festgehalten, diese Projektideen sind wieder aufzunehmen.	Die Projektideen wurden seinerseits als Vororientierung aufgenommen und entsprachen bzw entsprechen einem Bedürfnis. Sie dürfen nun nicht einfach ersatzlos weggestrichen werden, sondern sollen weiterhin als Projektideen wegweisend für den Ausbau des Nationalstrassennetzes sein.	2a
303.	glp Aargau	P	M2.1/B	Mit der Förderung von ÖV wird die Verlagerung des Verkehrs von Nationalstrassen auf Kantonsstrassen verhindert. Dieser Fakt muss in enger Abstimmung mit regionalen Verkehrslenkungsmassnahmen berücksichtigt werden.	Der Regierungsrat wird gebeten, sich auf nationaler Ebene dafür einzusetzen, dass anstelle der Nationalstrassen der öffentliche Verkehr ausgebaut wird. Ein Ausbau der Nationalstrassen wird einzig dazu führen, dass die zubringenden Kantonsstrassen überlastet werden und eine Verkehrs-ineffiziente Zersiedelung weiter angetrieben wird.	1b/6e
304.	Aargauischer Gewerbeverband	O	M2.1/C	Ergänzen: … aufweisen, langfristig wirtschaftlich im Unterhalt sind und übermässige …	Die Siedlungs- und Landschaftsverträglichkeit ist wesentlich, jedoch sollte auch auf einen langfristig wirtschaftlichen Unterhalt der Nationalstrassen geschaut werden. Es sind jene Massnahmen zu wählen, welche langfristig weniger Kosten verursachen.	4a
305.	Einwohnergemeinde Wettingen	G	M2.1/C	Die Verankerung der hohen Relevanz der Siedlungs- und Landschaftsverträglichkeit wird sehr begrüsst.	Ein möglichst siedlungs- und landschaftsverträglicher Verkehr stellt eine wichtige Voraussetzung für eine hohe Wohn- und Lebensqualität dar.	1a
306.	Gemeinde Ehrendingen	G	M2.1/C	Die Verankerung der hohen Relevanz der Siedlungs- und Landschaftsverträglichkeit wird sehr begrüsst.	Ein möglichst siedlungs- und landschaftsverträglicher Verkehr stellt eine wichtige Voraussetzung für eine hohe Wohn- und Lebensqualität dar.	1a
307.	Planungsverband Baden Regio	R	M2.1/C	Die Verankerung der hohen Relevanz der Siedlungs- und Landschaftsverträglichkeit wird sehr begrüsst.	Ein möglichst siedlungs- und landschaftsverträglicher Verkehr stellt eine wichtige Voraussetzung für eine hohe Wohn- und Lebensqualität dar.	1a
308.	Regionalplanungsverband Unteres Bünztal	R	M2.1/C	Wie stellt sich der Kanton konkret die siedlungs- und landschaftsverträgliche Ausbauten des Nationalstrassennetzes vor?	Die im Erläuterungstext aufgeführten Vorhaben werden namentlich in den dicht besiedelten Räumen des Aare- und Limmattals zu grossen Auswirkungen auf die Siedlungs- und Freiräume führen. Es ist für uns momentan schwer vorstellbar, wie alle diese Ausbauten verträglich vorgenommen werden können.	1a/6

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
309.	SP Kanton Aargau	P	M2.1/C	Ergänzung neuer Planungsgrundsatz: Der Kanton Aargau setzt sich dafür ein, dass entlang resp. über den Nationalstrassen PV-Anlagen installiert werden.	Nationalstrassen sind heute auch wichtige Infrastrukturanlagen, die nicht nur für den Transport für Güter und Personen gelten, sondern sie sind auch Lebensraum (Böschungen, Kreuzungsregionen) und zunehmend auch PV-Strom-Produktionsstandorte. Und diese dürfen nicht nur als Drittrangig behandelt werden (Einsatz, nur wenn dem gar keine anderen Bedürfnisse dem im Wege stehen) sondern sie müssen selbst bei der Gestaltung von neuen Anlagen als ein wichtiger Steuerungsfaktor akzeptiert werden. In Zukunft sind PV-Anlagen nicht nur als Accessoir von Lärmschutzwänden in Betracht zu ziehen. Sie sollten auch als eigenständige Elemente z.B. am Rand von Autobahnen bis zu Überdachungen akzeptiert und durch den Richtplan unterstützt werden.	4b
310.	glp Aargau	P	M2.1/C	Der Kanton Aargau setzt sich dafür ein, dass Nationalstrassenausbauteneine hohe Siedlungs- und Landschaftsverträglichkeit aufweisen und nur gebaut werden, wenn sie mit durchgehenden Lärmschutzwändenausgestattet werden.	Ein Ausbau des Nationalstrassennetzes führt zu Mehrverkehr und befriedigt unseren Mobilitätsanspruch nicht nachhaltig. Sollte es trotzdem zu Ausbauten am Nationalstrassennetz kommen sind diese auf jeden Fall mit durchgehenden Lärmschutzwänden auszuführen.	4a
311.	Einwohnergemeinde Dürrenäsch	G	M2.2		Kantonsstrassennetz, siehe Hinweis zur Frage 75.	2a
312.	Einwohnergemeinde Seon	G	M2.2		keine	1a
313.	Einwohnergemeinde Wettingen	G	M2.2		Im bisherigen Richtplan waren Vorhaben aufgeführt, welche noch weitere Abklärungen bedürfen, um über eine Aufnahme im Richtplan zu entscheiden. Diese Vorhaben werden nun nicht mehr weiterverfolgt. Die im Bericht in Aussicht gestellten Begründungen für deren Nichtweiterverfolgung fehlen jedoch (bsp. Mellingen, Süd-Umfahrung (Tunnel) oder Mägenwil, Wohlenschwil Nord-Umdfahrung). Die Begründungen sind zu ergänzen.	2a
314.	FDP - Die Liberalen Bezirk Muri (nacherfasst durch BVU ARE)	P	M2.2		Betreffend Zubringer zum A4-Anschluss in Affoltern am Albis: Mit dem Bau der Umfahrung von Ottenbach und Obfelden wird der schon hohe Pendlerverkehr aus dem Freiamt und Seetal weiter zunehmen. In Muri kreuzen sich beim «Coop-Kreisel» (Kreuzung von Zürcher-, Aarauer-, Seetal- und Luzernerstrasse) der Nord-Süd- mit dem Ost-Westverkehr. Vom Kreisel Richtung Zürich führt die Kantonsstrasse durch eine enge Bahnunterführung und ist anschliessend bis Ortsausgang der Gemeinde Muri schmal ausgebaut. Bei zusätzlichem Verkehr Richtung A4-Zubringer sind die Verkehrsströme in der Gemeinde Muri grossräumig anzusehen und zu handeln. Es ist zu beachten, dass der Bezirk Muri in den letzten fünf Jahren eine starke Bevölkerungsentwicklung erfahren hat, die deutlich über dem kantonalen Durchschnitt liegt. Aufgrund der fehlenden Neuansiedlung von Arbeitsplätzen ziehen vor allem neue Pendler zu, welche wiederum das bestehende Kantonsstrassennetz belasten.	4a
315.	FDP.Die Liberalen Aargau	P	M2.2		Die ersatzlose Streichung von Infrastrukturvorhaben im bestehenden Richtplanmüssen klar begründet werden. 2 Beispiele: 1. Muri/Aristau: Der A4-Anschluss Affoltern a. A. Richtung ZH wird für viele Pendler aus dem Freiamt und dem Seetal genutzt. Die im Bau befindliche Umfahrung von Ottenbach / Obfelden im angrenzenden Kanton Zürich könn-te den Effekt weiter verstärken. In Muri kreuzen sich beim "Coop-Kreisel" der Nord-Süd- mit dem Ost-Westverkehr. Vom Kreisel Richtung Zürich führt die Kantonsstrasse durch eine enge Bahnunterführung und ist anschliessend bis Ortsausgang der Gemeinde Muri schmal ausgebaut. Bei zusätzlichem Verkehr Richtung A4-Zubringer sind die Verkehrsströme in der Gemeinde	2a

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
					Muri grossräumig anzusehen und zu handeln. 2. Oberkulm/Schöftland: Verbindung Wynental-Suhrental: VERAS bringt eine leichte Verbesserung der Anbindung an die A1 für das untere Wynental. Das mittlere und obere Wynental (ab Oberkulm südwärts) wird ungenügend an das Nationalstrassennetz angebunden bleiben. Mit dem angedachten Tunnel könnte das mittlere und obere Wynental schneller an den Anschluss Aarau-West angebunden werden. Bei den beiden Infrastrukturvorhaben ist zu erwähnen, dass die betroffenen Bezirke Muri und Kulm in den letzten fünf Jahren bezüglich der Bevölkerungsentwicklung deutlich über dem kantonalen Durchschnitt gewachsen sind. Aufgrund der fehlenden Neuansiedlung von Arbeitsplätzen ziehen vor allem neue Pendler zu, welche wiederum das bestehende Kantonsstrassennetz belasten.	
316.	FDP.Die Liberalen Aargau (nacherfasst durch BVU ARE)	P	M2.2		Die ersatzlose Streichung von Infrastrukturvorhaben im bestehenden Richtplanmüssen klar begründet werden. 2 Beispiele: 1. Muri/Aristau: Der A4-Anschluss Affoltern a. A. Richtung ZH wird für viele Pendler aus dem Freiamt und dem Seetal genutzt. Die im Bau befindliche Umfahrung von Ottenbach / Obfelden im angrenzenden Kanton Zürich könnte den Effekt weiter verstärken. In Muri kreuzen sich beim "Coop-Kreisel" der Nord-Süd- mit dem Ost-Westverkehr. Vom Kreisel Richtung Zürich führt die Kantonsstrasse durch eine enge Bahnunterführung und ist anschliessend bis Ortsausgang der Gemeinde Muri schmal ausgebaut. Bei zusätzlichem Verkehr Richtung A4-Zubringer sind die erkehrsströme in der Gemeinde Muri grossräumig anzusehen und zu handeln. 2. Oberkulm/Schöftland: Verbindung Wynental-Suhrental: VERAS bringt eine leichte Verbesserung der Anbindung an die A1 für das untere Wynental. Das mittlere und obere Wynental (ab Oberkulm südwärts) wird ungenügend an das Nationalstrassennetz angebunden bleiben. Mit dem angedachten Tunnel könnte das mittlere und obere Wynental schneller an den Anschluss Aarau-West angebunden werden. Bei den beiden Infrastrukturvorhaben ist zu erwähnen, dass die betroffenen Bezirke Muri und Kulm in den letzten fünf Jahren bezüglich der Bevölkerungsentwicklung deutlich über dem kantonalen Durchschnitt gewachsen sind. Aufgrund der fehlenden Neuansiedlung von Arbeitsplätzen ziehen vor allem neue Pendler zu, welche wiederum das bestehende Kantonsstrassennetz belasten.	2a
317.	GLP Bezirk Brugg (nacherfasst durch BVU ARE)	P	M2.2		Die Optimierung der Funktionalität von kantonalen Ortsdurchfahrten darf nicht auf Kosten des Fuss- und Fahrradverkehrs erfolgen.	1b
318.	Gemeinde Aristau	G	M2.2		Kantonsstrassennetz, siehe Hinweis zur Frage 75.	2a
319.	Gemeinde Ehrendingen	G	M2.2		Im bisherigen Richtplan waren Vorhaben aufgeführt, welche noch weitere Abklärungen bedürfen, um über eine Aufnahme im Richtplan zu entscheiden. Diese Vorhaben werden nun nicht mehr weiterverfolgt. Die im Bericht in Aussicht gestellten Begründungen für deren Nichtweiterverfolgung fehlen jedoch (bsp. Mellingen, Süd-Umfahrung (Tunnel) oder Mägenwil, Wohlenschwil Nord-Umfahrung). Die Begründungen sind zu ergänzen.	2a
320.	Gemeinde Leuggern	G	M2.2		Kantonsstrassennetz, siehe Hinweis zur Frage 75.	2a

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
321.	Gemeinde Magden	G	M2.2		siehe allgemeine Bemerkungen zum Kantonsstrassennetz unter Kapitel M 2.1 "Nationalstrassen": Allgemeine Bemerkungen zu Erläuterungstext oder Beschlüssen	2a
322.	Gemeinderat Oberrüti	G	M2.2		Kantonsstrassennetz, siehe Hinweis zur Frage 75.	2a
323.	Gemeinderat Rupperswil	G	M2.2		Der Gemeinderat Rupperswil begrüsst die im Zwischenergebnis festgehaltene Umfahrung Wildegg (Nr. 49 PQ G5), beantragt jedoch ein forcierteres Vorgehen seitens Kanton.	1a
324.	Hendschiken	G	M2.2		Fragen: Warum ist Hendschiken K388/399, Sanierung Niveauübergang (Variante «Schwarester») nicht neu als Zwischenergebnis aufgeführt? Gemäss Informationen des Verkehrsmanagement Lenzburg ist in Seon neu von einer Westumfahrung und nicht mehr von einer Ost-Umfahrung geplant. Wieso wurde dieses Ergebnis noch nicht unter Vororientierung in den Richtplan aufgenommen bzw. korrigiert? Im März findet eine Sitzung zwischen Kanton und Gemeinde Seon zu dieser Thematik statt. Allenfalls kann der Antrag / Frage anschliessend präzisiert werden.	5a/b
325.	Landratsamt Waldshut (nacherfasst durch BVU ARE)	N	M2.2		Begrüßt wird von Seiten des Straßenverkehrsamtes die deutsch-schweizerische Zusammenarbeit im Zuge der Hochrheinautobahn A 98 und das Anliegen des Kantons Aargau, die Planung neuer Rheinübergänge beziehungsweise den Ersatz bestehender Rheinübergänge und das Kantonsstraßennetz auf die Auswirkungen der grenznahen A98 abzustimmen. Zuzustimmen ist aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht ferner der Projektidee des Kantons, das Kantonsstraßennetz langfristig durch einen neuen Rheinübergang „Koblenz-Ost“ zu ergänzen. Dieser würde aus Sicht des Straßenverkehrsamtes zur Beruhigung der massiven und stetig zunehmenden verkehrlichen Beeinträchtigungen am bisherigen Grenzübergang Waldshut-Koblenz beitragen und damit zugleich auch den grenzüberschreitenden Waren und Handelsverkehr weiter stärken. Die Kantonalstraße Ost-Umfahrung Bad Zurzach (Nr. 47) ist als Festsetzung im Kantonalen Richtplan aufgenommen worden. Dargestellt ist das Projekt in der Richtplan-Gesamtkarte im Planquadrat I1 als freie Strecke / Tunnel. Für spätere Ergänzungen des Kantonalstraßennetzes sind zahlreiche Projektideen als Vororientierung ausgenommen worden, unteranderem ein neuer Rheinübergang Koblenz Ost (Nr. 97) sowie bei Sisseln (Nr. 66). Diese Punkte werden seitens des Landkreis Waldshut ausdrücklich begrüßt und befürwortet.	1a
326.	Planungsverband Baden Regio	R	M2.2		Im bisherigen Richtplan waren Vorhaben aufgeführt, welche noch weitere Abklärungen bedürfen, um über eine Aufnahme im Richtplan zu entscheiden. Diese Vorhaben werden nun nicht mehr weiterverfolgt. Die im Bericht in Aussicht gestellten Begründungen für deren Nichtweiterverfolgung fehlen jedoch (bsp. Mellingen, Süd-Umfahrung (Tunnel) oder Mägenwil, Wohlenschwil Nord-Umdfahrung). Die Begründungen sind zu ergänzen.	2a
327.	Regionalplanungsverband Lebensraum Lenzburg Seetal	R	M2.2		Warum ist Hendschiken K388/399, Sanierung Niveauübergang (Variante «Schwarester») immer noch als Vororientierung und nicht neu als Zwischenergebnis aufgeführt? Seon als Vororientierung als Ostumfahrung vermerkt: LLS fordert, dass neben laufender Planung für den 6-Spurausbau A1 Aarau Ost-Birrfeld nun auch die Planung der Umfahrung Schafisheim / Seon anzupacken ist, gemäss Netzstrategie A1, Anbindung unteres Seetal.	5a
328.	Regionalverband Hochr-	N	M2.2		Der bisherige Grenzübergang Waldshut-Koblenz ist seit Jahrzehnten eine Engstelle („Nadelöhr"). Es gibt massive verkehrliche Beeinträchtigungen. Das Verkehrsaufkom-	1a

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
	hein-Bodensee; Waldshut-Tiengen DE				men ist erheblich und wird aufgrund des grenzüberschreitenden Waren- und Handelsverkehrs sowie der internationalen Verflechtungen kurz- und mittelfristig weiter zunehmen. Es ist eine mittelfristige Lösung in Form eines neuen leistungsfähigen Grenzübergangs (2. Rheinbrücke) nötig, um zukunftsorientiert den verkehrlichen Bedürfnissen Rechnung zu tragen. Die Planung eines Brückenneubaus erfordert einen integrierten, grenzüberschreitenden Ansatz, damit letztendlich eine einvernehmliche Lösung umgesetzt werden kann. Dies gilt auch für die ebenfalls im kantonalen Richtplan Aargau als Vororientierung enthaltenen Rheinübergang bei Sisseln. Hintergrund ist die erwartete wirtschaftliche Entwicklung im Fricktal und dem Entwicklungsschwerpunkt „Sissler Feld". Eine neue Rheinbrücke östlich von Obersäckingen könnte den Entwicklungsschwerpunkt besser anbinden und bestehende Rheinbrücken entlasten. Gleichzeitig muss aber auch der Ausbau und die Verbesserung des öffentlichen Nah-verkehrs etwa zwischen Bad Säckingen und Stein in diesem Zusammenhang mit betrachtet werden. Die derzeit erarbeitete gesamtverkehrliche Betrachtung (GVB) wird voraussichtlich bis 2024 erste Ergebnisse zu den neuen Rheinbrücken liefern.	
329.	SVP Aargau	P	M2.2		Kantonsstrassennetz, siehe Hinweis zur Frage 75 (Kapitel M 2.1)	2a
330.	Safenwil	G	M2.2		Kantonsstrassennetz, siehe Hinweis zur Frage 75.	2a
331.	Touring Club Schweiz	O	M2.2		Kantonsstrassennetz, siehe Hinweis zur Frage 75.	2a
332.	Uezwil	G	M2.2		Kantonsstrassennetz, siehe Hinweis zur Frage 75.	2a
333.	VCS, Sektion Aargau	O	M2.2		Antrag neuer zusätzlicher Planungsgrundsatz C: Die Funktionsfähigkeit des Kantonsstrassennetzes soll primär über Mobilitätsmanagement (Dämpfung der Nachfrage, Beeinflussung des Modal Splits) erreicht werden. Das Verkehrsmanagement soll darauf ausgerichtet werden, die Fahrplanstabilität zu gewährleisten und die Aufenthaltsqualität in den Zentren zu verbessern. Begründung: Die aufgeführten Massnahmen tragen zum “Vermindern des Ressourcenverbrauchs und der Belastung von Mensch und Umwelt” sowie zu mehr Lebensqualität bei. Antrag neuer zusätzlicher Planungsgrundsatz D: Die vom Kantonsstrassennetz beanspruchte Fläche wird mit Inkrafttreten dieser Richtplanrevision plafoniert. Begründung: Die Fläche des Kantons Aargau zeigt die natürlichen Grenzen auf und ist nicht vergrösserbar. Antrag neuer zusätzlicher Planungsgrundsatz E: Umfahrungen tragen ausschliesslich zur Entlastung der Zentren bei, Kapazitätserweiterungen sowie Reisezeitgewinne sind jedoch zu vermeiden. Begründung: Kapazitätserweiterungen und Reisezeitgewinne beim MIV beeinflussen den Modal Split nachteilig.	1b 1b/6e 6e

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
334.	WWF Aargau	O	M2.2		Neuer Planungsgrundsatz D Die vom Kantonsstrassennetz beanspruchte Fläche wird mit Inkrafttreten dieser Richtplanrevision plafoniert	1b/6e
335.	glp Aargau	P	M2.2		In der Ausgangslage soll der der Text in Abschnitt 7 wie folgt angepasst werden: Gezielte Aus- oder Rückbauten der Kantonsstrassen sind sinnvoll, wenn: – neue Umfahrungsstrassen gebaut wurden - die Folgen der Verkehrsbelastung gross sind, – die betrieblichen Massnahmen wie Verkehrs- und Mobilitätsmanagement ausgeschöpft sind, – bessere Voraussetzungen für den öffentlichen Verkehr, den Fuss- und Veloverkehr oder die kombinierte Mobilität geschaffen werden.	2a 1b 6a
336.	Gemeinderat Oberlunkhofen	G	M2.2/1	Bereits realisierte (oder im Bau befindliche) Vorhaben sollen nicht aufgeführt werden (z.B. Umfahrung Mellingen, Zentrumsentlastung Brugg, Spange Hornerfeld, Südwestumfahrung Sins)	An der Realisierung der festgesetzten Vorhaben besteht gemäss Einleitung 2.1 ein kantonales Interesse. Realisierte Vorhaben müssen demnach nicht mehr aufgeführt werden und sind konsequenterweise zu streichen.	6c
337.	Stadt Baden (Stadtentwicklung und Strategie)	G	M2.2/1	Zentrumsentlastung Baden, Variante Martinsbergtunnel und die Var. Zentrumsentlastung Baden, Variante West mit Anschluss Mellingerstrasse können gestrichen werden.	Wenn, dann kommt ausschliesslich die Zentrumsentlastung Baden, Variante West ohne Anschluss Mellingerstrasse mit Ergänzungsstrategie FVV (inklusive neue Limmatbrücke Baden-Wettingen) in Frage.	5a/b
338.	Bremgarten	G	M2.2/2.1	Bereits realisierte (oder im Bau befindliche) Vorhaben sollen nicht aufgeführt werden (z.B. Umfahrung Mellingen, Zentrumsentlastung Brugg, Spange Hornerfeld, Südwestumfahrung Sins)	An der Realisierung der festgesetzten Vorhaben besteht gemäss Einleitung 2.1 ein kantonales Inte-resse. Realisierte Vorhaben müssen demnach nicht mehr aufgeführt werden und sind konsequenterweise zu streichen.	6c
339.	Die Mitte Aargau	P	M2.2/2.1	Die Mitte Aargau begrüsst die Festsetzung des Vorhabens 50 Wiggertalstrasse (Abschnitt Nord.	Diese Variante hat sich als sinvollste erwiesen.	1a
340.	Einwohnergemeinde Wettingen	G	M2.2/2.1	Projekte, welche bereits umgesetzt sind, sollten unter Festsetzung nicht mehr aufgeführt werden.	An der Realisierung der festgesetzten Vorhaben besteht gemäss Einleitung 2.1 ein kantonales Interesse. Realisierte Vorhaben wie bspw. Zentrumsentlastung Brugg, Windisch oder Südwestumfahrung Sins müssen demnach nicht mehr aufgeführt werden und sind konsequenterweise zu streichen.	6c
341.	Fischbach-Göslikon	G	M2.2/2.1	Bereits realisierte (oder im Bau befindliche) Vorhaben sollen nicht aufgeführt werden (z.B. Umfahrung Mellingen, Zentrumsentlastung Brugg, Spange Hornerfeld, Südwestumfahrung Sins)	An der Realisierung der festgesetzten Vorhaben besteht gemäss Einleitung 2.1 ein kantonales Interesse. Realisierte Vorhaben müssen demnach nicht mehr aufgeführt werden und sind konsequenterweise zu streichen	6c
342.	GLP Bezirk Brugg (nacherfasst durch BVU ARE)	P	M2.2/2.1	Die Zentrumsentlastung Brugg-Windisch darf nur realisiert werden, wenn gleichzeitig die Zentrumsentlastung Baden-Wettingen (siehe PA 3.1) gebaut wird.	Die MIV-Teile Brugg und Baden des OASE-Konzeptes bedingen einander. Wird auf den Teil Baden verzichtet oder wird dieser verzögert realisiert, so geschieht dies zum Schaden der Region Brugg, die beträchtlichen Mehrverkehr aufnehmen muss und deren A3-Autobahnanschluss im Gebiet Seebli in Lupfig der Kollaps droht.	3a

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
343.	Gemeinde Aarburg	G	M2.2/2.1	Festsetzung der "neuen Aarebrücke Aarburg/Rothrist".	Die neue Brücke hat eine grosse Bedeutung für Region und Gemeinde. Die neue Brücke entlastet zentrale Bereiche im Gemeindegebiet Aarburg (Damm, Bahnhofstrasse, Hofmattstrasse) und stellt eine ökonomische Verkehrsführung dar, von welcher die gesamte Region profitiert. Der neue Übergang soll nach dem Ausbau "Wiggertalerstrasse 3. Etappe" realisiert werden.	5a/b
344.	Gemeinde Birmenstorf	G	M2.2/2.1	Die West-Umfahrung Fislisbach		5a/b
345.	Gemeinde Ehrendingen	G	M2.2/2.1	Projekte, welche bereits umgesetzt sind, sollten unter Festsetzung nicht mehr aufgeführt werden.	An der Realisierung der festgesetzten Vorhaben besteht gemäss Einleitung 2.1 ein kantonales Interesse. Realisierte Vorhaben wie bspw. Zentrumsentlastung Brugg, Windisch oder Südwestumfahrung Sins müssen demnach nicht mehr aufgeführt werden und sind konsequenterweise zu streichen.	6c
346.	Gemeinde Leuggern	G	M2.2/2.1	Keine Bemerkungen	Hier haben sich die Regionen und Gemeinden zu äussern.	1a
347.	Gemeinde Magden	G	M2.2/2.1	Keine Bemerkungen	Hier haben sich die Regionen und Gemeinden zu äussern.	1a
348.	Gemeinde Menziken	G	M2.2/2.1	Siehe Begründung (Antrag übersteigt die max. Zeichenzahl)	Folgender Eintrag zu VERAS bleibt unverändert enthalten: "2.1 An der Realisierung der Vorhaben für die Entwicklung des Kantonsstrassennetzes besteht ein kantonales Interesse. Folgende Vorhaben sind festgesetzt: […] Verkehrsinfrastruktur-Entwicklung Raum Suhr VERAS (Bernstrasse Ost K235 bis Suhrentalstrasse K108 mit Anschluss Gränicherstrasse K242) Mit der Realisierung des Vorhabens Verkehrsinfrastruktur-Entwicklung Raum Suhr VERAS reduziert sich die festgesetzte Fruchtfolgefläche (L 3.1) im Projektperimeter um maximal 3,5 ha. Die definitive, räumliche Umsetzung erfolgt im Rahmen der Realisierung als Fortschreibung."	6
349.	Gemeinde Stetten AG (nacherfasst durch BVU ARE)	G	M2.2/2.1	Bereits realisierte oder sich im Bau befindliche Vorhaben sollen nicht erwähnt werden.	Bewilligte und realisierte Projekte sind nicht mehr in Listen aufzuführen (z.B. Brugg, Windisch, Sins, Mellingen)	6c
350.	Gemeinde Windisch (Abteilung Planung und Bau)	G	M2.2/2.1	Festsetzung Zentrumsentlastung Brugg/Windisch: die Optimierung des benachbarten Kantonsstrassennetzes ist zu priorisieren.	Die ZEL ist im Richtplan festgesetzt, erste Vorplanungen stehen an. Die Weiterentwicklung/Optimierung des benachbarten Kantonsstrassennetzes soll zeitnah umgesetzt werden, insbesondere der Ausbau der Zürcherstrassee Abschnitt Kreisel Waage-Kreuzung Mülligerstrasse sowie Ausbau Mülligerstrasse und Erstellung Radweg durchgehend bis Mülligen (gemäss kantonalem Vorprojekt).	1a
351.	Gemeinderat Arni	G	M2.2/2.1	Bereits realisierte (oder im Bau befindliche) Vorhaben sollen nicht aufgeführt werden (z.B. Umfahrung Mellingen, Zentrumsentlastung Brugg, Spange Hornerfeld, Südwestumfahrung Sins)	An der Realisierung der festgesetzten Vorhaben besteht gemäss Einleitung 2.1 ein kantonales Interesse. Realisierte Vorhaben müssen demnach nicht mehr aufgeführt werden und sind konsequenterweise zu streichen.	6c
352.	Gemeinderat Oberlunkhofen	G	M2.2/2.1	Bereits realisierte (oder im Bau befindliche) Vorhaben sollen nicht aufgeführt werden (z.B. Umfahrung Mellingen, Zentrumsentlastung Brugg, Spange Hornerfeld, Südwestumfahrung Sins)	An der Realisierung der festgesetzten Vorhaben besteht gemäss Einleitung 2.1 ein kantonales Interesse. Realisierte Vorhaben müssen demnach nicht mehr aufgeführt werden und sind konsequenterweise zu streichen.	6c
353.	Gemeinderat Oberrüti	G	M2.2/2.1	Keine Bemerkungen	Hier haben sich die Regionen und Gemeinden zu äussern.	1a

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
354.	Gemeinderat Strengelbach	G	M2.2/2.1	Die Festsetzung des Vorhabens 50 Wiggertalstrasse (Abschnitt Nord) wird begrüsst.	Die Festsetzung ist für den Gemeinderat richtig.	1a
355.	Gemeinderat Wohlen (nacherfasst durch BVU ARE)	G	M2.2/2.1	Die Südumfahrung Wohlens ist, im neuen Richtplan, genau wie in dem heutigen als «Zwischenergebnis» deklariert. Dieses ist auf «Festsetzung» herauf zu setzen.	Das Erfordernis der Südumfahrung Wohlens ist unbestritten. Zur Umsetzung der Baumassnahme fehlten einige erforderlichen Nachweise. (GVB und ZMB) Diese werden zurzeit erstellt.	5a/b
356.	Lenzburg	G	M2.2/2.1	Die Verbindungsspange Hornerfeld kann aus der Liste entfernt werden.	Das Vorhaben wurde realisiert und die Strasse wurde dem Verkehr übergeben.	6c
357.	Planungsverband Baden Regio	R	M2.2/2.1	Projekte, welche bereits umgesetzt sind, sollten unter Festsetzung nicht mehr aufgeführt werden.	An der Realisierung der festgesetzten Vorhaben besteht gemäss Einleitung 2.1 ein kantonales Interesse. Realisierte Vorhaben wie bspw. Zentrumsentlastung Brugg, Windisch oder Südwestumfahrung Sins müssen demnach nicht mehr aufgeführt werden und sind konsequenterweise zu streichen.	6c
358.	REPLA Mutschellen-Reusstal Kelleramt	R	M2.2/2.1	Bereits realisierte (oder im Bau befindliche) Vorhaben sollen nicht aufgeführt werden (z.B. Umfahrung Mellingen, Zentrumsentlastung Brugg, Spange Hornerfeld, Südwestumfahrung Sins)	An der Realisierung der festgesetzten Vorhaben besteht gemäss Einleitung 2.1 ein kantonales Inte-resse. Realisierte Vorhaben müssen demnach nicht mehr aufgeführt werde und sind konsequenter-weise zu streichen.	6c
359.	Regionalplanungsverband Lebensraum Lenzburg Seetal	R	M2.2/2.1	1. Entfernung Festsetzung Hornerfeld Lenzburg. 2. Umfahrung Wildegg: - Berichtigung entspr Variantenentscheid Machbarkeitsstudie «Umfahrung Wildegg», welcher abgestimmt auf das Ausbauvorhaben ARA ist. - unterteilen in Nord-Ost-Ast und Süd-West-Ast	1. Die Verbindungsspange Hornerfeld wurde erbaut und für den Vekrehr freigegeben. 2. Unfahrung Wildegg: - Die Trasseefreihaltung der Umfahrung Wildegg widerspricht dem Ausbauvorhaben der ARA Langmatt und ist aus diesem Grund zu berichtigen. - Eine Aufteilung der Umfahrung Wildegg in zwei Teile ermöglicht eine etappierte Realisierung der Umfahrung Wildegg. Diese sollte angestrebt werden, um zeitnah die Situation im Zentrum Wildegg für den Langsamverkehr zu verbessern. Denn der Nord-Ost-Ast von der Aarebrücke bis ins Gebiet «Hinterwildegg» (Anschluss Holderbank) dient auch der Zentrumsentwicklung von Wildegg und insbesondere der Stärkung des Langsamverkehrs, weil die Jurastrasse als Hauptverkehrsroute in Richtung Auenstein/Veltheim beseitigt und dem Langsamverkehr übergeben werden könnte. Die Vollendung der Umfahrung mit dem Süd-West-Ast dient der gesamten Entlastung des Dorfteils Wildegg, was aber erst mit dem Ausbau der A1 auf sechs Spuren Sinn macht, weil ansonsten die Kantonsstrasse ab dem Autobahnzubringer Aarau-Ost bis Brugg an Attraktivität zunimmt und weiterer Verkehr angezogen wird.	6c 5a/b
360.	Stadtrat Brugg	G	M2.2/2.1	Streichung des Vorhabens „Brugg, Windisch; Südwestumfahrung“	Das Vorhaben ist realisiert.	6c
361.	VCS, Sektion Aargau	O	M2.2/2.1	Die Vorhaben VERAS und Zentrumsentlastung Brugg/Windisch sind zu streichen.	Die aufgeführten Vorhaben erfüllen die Bedingungen gemäss beantragter Abänderung des Planungsgrundsatzes A kaum. Zudem ist der Baustart noch nicht erfolgt. Folglich sind sie zu streichen.	6a
362.	WWF Aargau	O	M2.2/2.1	Die Vorhaben VERAS und Zentrumsentlastung Brugg/Windisch sind zu streichen.	Die aufgeführten Vorhaben erfüllen die Bedingungen gemäss beantragter Abänderung des Planungsgrundsatzes A kaum. Zudem ist der Baustart noch nicht erfolgt. Folglich sind sie zu streichen.	6a

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
363.	zofingenregio	R	M2.2/2.1	Die Festsetzung des Vorhabens 50 Wiggertalstrasse (Abschnitt Nord) wird begrüsst.	Die Festsetzung ist für zofingenregio richtig.	1a
364.	Bremgarten	G	M2.2/3.1	Die Vorhaben im Raum Wohlen (Südumfahrung Wohlen und vierspurausbau Bünztalstrasse) müssen regional abgestimmt werden.	Die verkehrlichen Auswirkungen auf das Reusstal und den Mutschellen müssen aufgezeigt werden. Allfällige negativen Auswirkungen auf die Region müssen mit geeigneten flankierenden Massnahmen vermieden werden.	3a
365.	Die Mitte Aargau	P	M2.2/3.1	Antrag 1: Vorhaben 83; Zofingen K104 Niveauübergangssanierung Nationalbahn als Festsetzung in den Richtplan aufnehmen.	Begründung Antrag 1: Das Vorhaben ist im Agglomerationsprogramm AareLand der 4. Generation (Massnahme Str403) enthalten. Bezüglich Richtplanrelevanz schreibt der Kanton als Träger des Agglomerationsprogramms im Massnahmenblatt: "Die Festsetzung ist zwingend bei A-Massnahmen und erfolgt vor Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung mit dem Bund." Damit eine fristgerechte Realisierung der Massnahme möglich ist, muss die Gelegenheit GÜP 1 genutzt werden, um das Vorhaben festzusetzen.	5b
				Antrag 2: Die Vorhaben im Raum Wohlen (Südumfahrung Wohlen und vierspurausbau Bünztalstrasse) müssen regional abgestimmt werden.	Begründung Antrag 2: Die verkehrlichen Auswirkungen auf das Reusstal und den Mutschellen müssen aufgezeigt werden. Allfällige negativen Auswirkungen auf die Region müssen mit geeigneten flankierenden Massnahmen vermieden werden.	3a
366.	Einwohnergemeinde Seon	G	M2.2/3.1	Umfahrung Schafisheim, Seon ist das Zwischenergebnis aufzunehmen. Die Tunnellösung Lotten Scheuerberg mit Umfahrung der beiden Gemeinden muss in den Richtplan einfliessen.	Der MIV aus dem Seetal und dem oberen Wynental hat die Kapazitätsgrenze erreicht. Die Gemeinden Seon und Schafisheim sind nicht mehr in der Lage, das grosse Verkehrsaufkommen aus den Talschaften aufzunehmen.	5a/b
367.	Fischbach-Göslikon	G	M2.2/3.1	Die Vorhaben im Raum Wohlen (Südumfahrung Wohlen und vierspurausbau Bünztalstrasse) müssen regional abgestimmt werden.	Für die Region ist es wichtig, dass die Veränderungen der Verkehrsströme laufend evaluiert und eine klare Strategie erarbeitet wird, wie mit absehbaren negativen Auswirkungen umgegangen werden soll (z.B. flankierende Massnahmen). Diese Strategie hat dabei eine Gesamtschau vorzunehmen und muss einsehbar sein bzw. transparent kommuniziert werden. Ziel ist, dass eine Belastung der betroffenen Gemeinden durch diesen Mehrverkehr vermieden oder möglichst reduziert werden kann.	3a
368.	GLP Bezirk Brugg (nacherfasst durch BVU ARE)	P	M2.2/3.1	Die Zentrumsentlastung Baden-Wettingen ist gleichzeitig mit der Zentrumsentlastung Brugg-Windisch zu realisieren.	Die MIV-Teile Brugg und Baden des OASE-Konzeptes bedingen einander. Wird auf den Teil Baden verzichtet oder wird dieser verzögert realisiert, so geschieht dies zum Schaden der Region Brugg, die beträchtlichen Mehrverkehr aufnehmen muss und deren A3-Autobahnanschluss im Gebiet Seebli Lupfig der Kollaps droht.	3a
369.	Gemeinde Birmenstorf	G	M2.2/3.1	Die West-Umfahrung Fislisbach, Nr. 72, Planquadrat I4 - I5 ist als Zwischenergebnis in die Richtplan-Gesamtkarte aufzunehmen.	Mit der Eröffnung der Umfahrung Mellingen verschärft sich die Verkehrssituation in der Region Fislisbach - Birmenstorf erheblich. Bereits heute können die Anschlüsse der Postautolinie 362 in Mellingen-Heitersberg und Brugg nicht mehr gewährleistet werden. Der West-Umfahrung Fislisbach muss bei kantonalen Strassenbauprojekten absolute Priorität eingeräumt werden.	5a/b
370.	Gemeinde Leuggern	G	M2.2/3.1	Keine Bemerkungen	Hier haben sich die Regionen und Gemeinden zu äussern.	1a
371.	Gemeinde Magden	G	M2.2/3.1	Keine Bemerkungen	Hier haben sich die Regionen und Gemeinden zu äussern.	1a

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
372.	Gemeinde Stetten AG (nacherfasst durch BVU ARE)	G	M2.2/3.1	Die Bauvorhaben im Raum Wohlen, Südumfahrung und vierspurausbau Bünztalstrasse, müssen regional abgestimmt werden.	Für die gesamte Region ist es wichtig, dass sich die Veränderungen der Verkehrsströme laufend evaluiert und eine klare Strategie erarbeitet wird, wie mit absehbaren negativen Auswirkungen über die Regionen hinaus umgegangen werden soll.	3a
373.	Gemeinderat Arni	G	M2.2/3.1	Die Vorhaben im Raum Wohlen (Südumfahrung Wohlen und vierspurausbau Bünztalstrasse) müssen regional abgestimmt werden.	Für die Region ist es wichtig, dass die Veränderungen der Verkehrsströme laufend evaluiert und eine klare Strategie erarbeitet wird, wie mit absehbaren negativen Auswirkungen umgegangen werden soll (z.B. flankierende Massnahmen). Diese Strategie hat dabei eine Gesamtschau vorzunehmen und muss einsehbar sein bzw. transparent kommuniziert werden. Ziel ist, dass eine Belastung der betroffenen Gemeinden durch diesen Mehrverkehr vermieden oder möglichst reduziert werden kann.	3a
374.	Gemeinderat Möriken-Wildegg	G	M2.2/3.1	Die Umfahrung Wildegg ist in zwei Teile zu unterteilen, den Nord-Ost-Ast und den Süd-West-Ast.	Eine Aufteilung der Umfahrung Wildegg in zwei Teile ermöglicht eine etappierte Realisierung der Umfahrung Wildegg. Diese sollte angestrebt werden, um zeitnah die Situation im Zentrum Wildegg für den Langsamverkehr zu verbessern. Denn der Nord-Ost-Ast von der Aarebrücke bis ins Gebiet «Hin-terwildegg» (Anschluss Holderbank) dient auch der Zentrumsentwicklung von Wildegg und insbe-sondere der Stärkung des Langsamverkehrs, weil die Jurastrasse als Hauptverkehrsroute in Richtung Auenstein/Veltheim beseitigt und dem Langsamverkehr übergeben werden könnte. Die Vollendung der Umfahrung mit dem Süd-West-Ast dient der gesamten Entlastung des Dorfteils Wildegg, was aber erst mit dem Ausbau der A1 auf sechs Spuren Sinn macht, weil ansonsten die Kantonsstrasse ab dem Autobahnzubringer Aarau-Ost bis Brugg an Attraktivität zunimmt und weiterer Verkehr angezogen wird.	5a/b
375.	Gemeinderat Oberlunkhofen	G	M2.2/3.1	Die Vorhaben im Raum Wohlen (Südumfahrung Wohlen und vierspurausbau Bünztalstrasse) müssen regional abgestimmt werden.	Die verkehrlichen Auswirkungen auf das Reusstal und den Mutschellen müssen aufgezeigt werden. Allfällige negativen Auswirkungen auf die Region müssen mit geeigneten flankierenden Massnahmen vermieden werden.	3a
376.	Gemeinderat Oberrüti	G	M2.2/3.1	Keine Bemerkungen	Hier haben sich die Regionen und Gemeinden zu äussern.	1a
377.	Gemeinderat Strengelbach	G	M2.2/3.1	Vorhaben 83; Zofingen K104 Niveauübergangssanierung Nationalbahn ist als Festsetzung in den Richtplan aufzunhemen.	Das Vorhaben ist im Agglomerationsprogramm AareLand der 4. Generation (Massnahme Str403) enthalten. Bezüglich Richtplanrelevanz schreibt der Kanton als Träger des Agglomerationsprogramms im Massnahmenblatt: "Die Festsetzung ist zwingend bei A-Massnahmen und erfolgt vor Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung mit dem Bund." Damit eine fristgerechte Realisierung der Massnahme möglich ist, muss die Gelegenheit GÜP 1 genutzt werden, um das Vorhaben festzusetzen.	5b
378.	Gemeinderat Wohlen (nacherfasst durch BVU ARE)	G	M2.2/3.1	Siehe Frage 79 Die Südumfahrung Wohlens ist zu entfernen.	Aufwertung der Südumfahrung in «Festsetzung»	5a/b
379.	GrüneAargau	P	M2.2/3.1	Alle Vorhaben streichen	Die aufgeführten Vorhaben erfüllen die Bedingungen gemäss beantragter Abänderung des Planungsgrungsatzes A kaum und sind folglich zu streichen.	6a/e
380.	Kanton Solothurn	N	M2.2/3.1	Die Neue Aarebrücke Arburg, Rothrist ist unverändert in der Abstimmungskategorie Zwischenergebnis festgelegt. Dies entspricht auch der Festlegung im Richtplan		1a

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
				des Kantons Solothurn. Die weitere Planung ist mit dem Kanton Solothurn zu koordinieren.		
381.	Lenzburg	G	M2.2/3.1	Die Umfahrung Wildegg ist als Zwischenergebnis aufgenommen. Vor weiteren Planungen muss die Abstimmung mit dem Ausbau der ARA Langmatt erfolge	Die Trasseefreihaltung widerspricht dem Ausbauvorhaben der ARA Langmatt.	5a/b
382.	REPLA Mutschellen-Reusstal Kelleramt	R	M2.2/3.1	Die Vorhaben im Raum Wohlen (Südumfahrung Wohlen und vierspurausbau Bünztalstrasse) müssen regional abgestimmt werden.	Für die Region ist es wichtig, dass die Veränderungen der Verkehrsströme laufend evaluiert und eine klare Strategie erarbeitet wird, wie mit absehbaren negativen Auswirkungen umgegangen werden soll (z.B. flankierende Massnahmen). Diese Strategie hat dabei eine Gesamtschau vorzunehmen und muss einsehbar sein bzw. transparent kommuniziert werden. Ziel ist, dass eine Belastung der betroffenen Gemeinden durch diesen Mehrverkehr vermieden oder möglichst reduziert werden kann.	3a
383.	SP Kanton Aargau	P	M2.2/3.1	Verzicht auf Vierspurausbau der Bünztalstrasse > Streichung aus der Liste Zwischenergebnis und in der Richtplankarte	Wie unter „Herausforderung“ und „Stand/Übersicht“ festgehalten, sind die Verkehrsinfrastruktur aus ökonomischen und aus ökologischen Überlegungen nicht beliebig erweiterbar. Der Kanton strebt deshalb vor allem die gute Auslastung der bestehenden Infrastruktur an. Diese Feststellungen sind in den Planungsgrundsätzen und Anweisungen aber kaum mehr wiederzuerkennen. Nach wie vor werden im Richtplan diverse Ausbauten als wünschenswert eingestuft. Diese sind aber teilweise äusserst fragwürdig und widersprechen sowohl der Nachhaltigkeit wie auch den Zielsetzungen der FFF-Erhaltung (vgl. L 3.1), siehe auch Antrag bei Frage 46.	5a/b
384.	VCS, Sektion Aargau	O	M2.2/3.1	Alle Vorhaben streichen	Die aufgeführten Vorhaben erfüllen die Bedingungen gemäss beantragter Abänderung des Planungsgrundsatzes A kaum und sind folglich zu streichen.	6a/e
385.	WWF Aargau	O	M2.2/3.1	Alle Vorhaben streichen	Die aufgeführten Vorhaben erfüllen die Bedingungen gemäss beantragter Abänderung des Planungsgrundsatzes A kaum und sind folglich zu streichen.	6a/e
386.	glp Aargau	P	M2.2/3.1	1.Streichung Nummer 107 und 108 Zentrumsentlastung Baden 2.Streichung Nummer 48 Baldeggtunnel Antrag 3 Die Umfahrung Wildegg ist als Zwischenergebins aufgenommen. Vor weiteren Planungen muss die Abstimmung mit dem Ausbau der ARA Langmatt erfolgen.	Antrag 1 und 2:Die Hohen Kosten und der geringe Nutzen rechtfertigen diese Projekte nicht. Antrag 3: Die Trasseefreihaltung widerspricht dem Ausbauvorhaben der ARA Langmatt.	5a/b 6a 5a/b
387.	zofingenregio	R	M2.2/3.1	Vorhaben 83; Zofingen K104 Niveauübergangssanierung Nationalbahn ist als R Festsetzung in den Richtplan aufzunehmen.	Das Vorhaben ist im Agglomerationsprogramm AareLand der 4. Generation (Massnahme Str403) enthalten. Bezüglich Richtplanrelevanz schreibt der Kanton als Träger des Agglomerationsprogramms im Massnahmenblatt: "Die Festsetzung ist zwingend bei A-Massnahmen und erfolgt vor Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung mit dem Bund." Damit eine fristgerechte Realisierung der Massnahme möglich ist, muss die Gelegenheit GÜP 1 genutzt werden, um das Vorhaben festzusetzen.	5b
388.	Die Mitte Aargau	P	M2.2/4.1	Die Vororientierung des Vorhabens 99 Wiggertalstrasse Abschnitt Nord wird begrüsst.	Diese Variante soll noch als Alternative zum Vorhaben 50 dienen.	1a

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
389.	Einwohnergemeinde Seon	G	M2.2/4.1	Seon Nordspange ist aus der Vororientierung durch die Umfahrung West zu ersetzen.	Die geplante Nordspange ist eine Verbindungsachse zwischen der Aarauerstrasse und der Lenzburgerstrasse im Ausserortsbereich vorgesehen. Diese Verbindungsachse macht nur Sinn, wenn die Umfahrungstrasse über die Birren, Sigismühle, Oholten und über das Binzenholz weiterführt und Seon östlich umfahren werden kann. Eine Umfahrungsstrasse östlich von Seon über das Binzenholz zu führen ist nach den heutigen Erkenntnissen nicht mehr umsetzbar. Damit der MIV und der ÖV künftig nordwerts abgeführt werden kann, ist ein Umfahrungsprojekt dringen notwendig. Eine Tunnellösung westlich von Seon ist ökologisch sinnvoll und hat auf die Fruchtfolgeflächen wesentlich kleine Einflüsse.	5a/b
390.	FDP.Die Liberalen Bezirk Laufenburg	P	M2.2/4.1	Der Rheinübergang in Sisslen soll zur Entlastung der Ortsdurchfahrt Stein und auch Laufenburg schneller umgesetzt werden.	Die Ortsdurchfahrten Stein und Laufenburg sind stark vom Verkehr belastet. Regelmässig staut sich der Verkehr. Der Rheinübergang (auch Tunnel möglich) soll diese Nadelöhre entlasten.	5a/b
391.	Gemeinde Birmenstorf	G	M2.2/4.1	Die Nord-Umfahrung Birmenstorf muss als Vororientierung in die Richtplan-Gesamtkarte aufgenommen werden.	Die Kantonsstrasse K272, Gebenstorf - Birmenstorf - Dättwil, stösst als Autobahnzubringer für das untere Aaretal, an ihre Kapazitätsgrenzen. Die Anschlüsse der Postautolinie 362 in Mellingen-Heitersberg und Brugg können bereits heute nicht mehr gewährleistet werden, vor allem Aufgrund der Fehlplanung der K 117 zwischen Windisch und Brugg. Um die Ortsdurchfahrt von Birmenstorf vom weiter zunehmenden Verkehr aus dem unteren Aaretal und Deutschland zu entlasten, ist die Nord-Umfahrung als Vororientierung in die Richtplan-Gesamtkarte aufzunehmen.	5a/b
392.	Gemeinde Leuggern	G	M2.2/4.1	Keine Bemerkungen	Hier haben sich die Regionen und Gemeinden zu äussern.	1a
393.	Gemeinde Magden	G	M2.2/4.1	Keine Bemerkungen	Hier haben sich die Regionen und Gemeinden zu äussern.	1a
394.	Gemeinde Muri	G	M2.2/4.1	Die bereits bei der letzten Richtplanrevision seitens Region beantragte Nordumfahrung Muri ist zwingend/definitiv in den Richtplan aufzunehmen.	Das Regionale Raumkonzept 2040 der Repla Oberes Freiamt enthält das Gebiet um den Bahnhof Muri als Wohnschwerpunkt von regionaler Bedeutung. Östlich der Bahnlinie befindet sich ein Siedlungsgebiet, das bis zu 1'600 Einwohnern Platz bietet. Das damit einhergehende MIV-Volumen kann durch die bestehende Strasseninfrastruktur unmöglich absorbiert werden. Eine Nordumfahrung Muri mit Erschliessung des betroffenen Gebiets Brühl aus nördlicher bzw. nordöstlicher Richtung ist unabdingbar.	6e
395.	Gemeinde Stetten AG (nacherfasst durch BVU ARE)	G	M2.2/4.1	Im Bericht sollen die Begründungen für Nichtweiterverfolgung von geplanten Vorhaben zusätzich ergänzt werden *	Bemerkung: Im bisherigen Richtplan waren geplante Vorhaben aufgeführt, welche noch weitere Abklärungen bedürfen, um über eine Aufnahme im Richtplan zu entscheiden. Diverse Vorhaben werden nicht mehr weiterverfolgt.	2a
396.	Gemeinderat Oberrüti	G	M2.2/4.1	Keine Bemerkungen	Hier haben sich die Regionen und Gemeinden zu äussern.	1a
397.	Gemeinderat Strengelbach	G	M2.2/4.1	Die Vororientierung des Vorhabens 99 Wiggertalstrasse Abschnitt Nord wird begrüsst.	Die Vororientierung ist für den Gemeinderat Strengelbach richtig.	1a
398.	GrüneAargau	P	M2.2/4.1	Alle Vorhaben streichen	Die aufgeführten Vorhaben erfüllen die Bedingungen gemäss beantragter Abänderung des Planungsgrungsatzes A kaum und sind folglich zu streichen.	6a/e
399.	Kaiseraugst	G	M2.2/4.1	Die Umfahrungsstrasse Kaiseraugst ist aus dem Richtplan zu entfernen.	Die in der Vororientierung eingetragene Umfahrungsstrasse in Kaiseraugst ist nutzlos. Sie führt zu keiner Verkehrsentlastung. Die beiden Umfahrungsstrassen der Richtpläne Aargau und Basel-Landschaft sind nicht abgestimmt. Sie sind nicht kompatibel. Eine Umfahrungsstrasse aus Augst darf zu keiner Mehrbelastung der Giebenacherstrasse führen.	5a/b

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
400.	Regionalplanungsverband Oberes Freiamt	R	M2.2/4.1	Die bereits bei der letzten Richtplanrevision seitens Region beantragte Nordumfahrung Muri ist zwingend in die Vororientierung aufzunehmen.	Das Regionale Raumkonzept 2040 der Repla Oberes Freiamt enthält das Gebiet um den Bahnhof Muri als Wohnschwerpunkt von regionaler Bedeutung. Östlich der Bahnlinie befindet sich ein Siedlungsgebiet, das bis zu 1'600 Einwohnern Platz bietet. Das damit einhergehende MIV-Volumen kann durch die bestehende Strasseninfrastruktur unmöglich absorbiert werden. Eine Nordumfahrung Muri mit Erschliessung des betroffenen Gebiets Brühl aus nördlicher bzw. nordöstlicher Richtung ist unabdingbar.	6e
401.	SP Kanton Aargau	P	M2.2/4.1	Folgende Vororientierungen sind aus dem Richtplan zu streichen -Würenlingen Verlegung K 113 -Fislisbach Westumfahrung -Aristau Nordumfahrung Birri -Dottikon Westumfahrung -Seon Nordspange und Westumfahrung -Siggenthal Westumfahrung Siggenthal-Station	Wie unter „Herausforderung“ und „Stand/Übersicht“ festgehalten, sind die Verkehrsinfrastruktur aus ökonomischen und aus ökologischen Überlegungen nicht beliebig erweiterbar. Der Kanton strebt deshalb vor allem die gute Auslastung der bestehenden Infrastruktur an. Diese Feststellungen sind in den Planungsgrundsätzen und Anweisungen aber kaum mehr wiederzuerkennen. Nach wie vor werden im Richtplan diverse Ausbauten als wünschenswert eingestuft. Diese sind aber teilweise äusserst fragwürdig und widersprechen sowohl der Nachhaltigkeit wie auch den Zielsetzungen der FFF-Erhaltung (vgl. L 3.1), siehe auch Antrag bei Frage 46.	5a/b
402.	VCS, Sektion Aargau	O	M2.2/4.1	Alle Vorhaben streichen	Die aufgeführten Vorhaben erfüllen die Bedingungen gemäss beantragter Abänderung des Planungsgrundsatzes A kaum und sind folglich zu streichen.	6a/e
403.	WWF Aargau	O	M2.2/4.1	Alle Vorhaben streichen	Die aufgeführten Vorhaben erfüllen die Bedingungen gemäss beantragter Abänderung des Planungsgrundsatzes A kaum und sind folglich zu streichen.	6a/e
404.	zofingenregio	R	M2.2/4.1	Die Vororientierung des Vorhabens 99 Wiggertalstrasse Abschnitt Nord wird begrüsst.	Die Vororientierung ist für zofingenregio richtig.	1a
405.	Bremgarten	G	M2.2/A	Verkehrsmanagement soll als Instrument für einen guten Verkehrsablauf und eine möglichst geringe Belastung der Siedlungsgebiete im Richtplan beibehalten werden.	Im Verkehrsmanagement ist ein wichtiges Instrument zur verträglichen Abwicklung des Verkehrs innerhalb des Siedlungsgebiets, soll auch im revidieren Richtplan erwähnt werden. Für den Raum der Planungsregion Mutschellen-Bremgarten-Kelleramt besteht hoher Bedarf für Abstimmung von Siedlung und Verkehr, zumal die Region als Zubringerfunktion des Nationalstrassennetzes funktioniert. Aus diesem Grund ist unter Einbezug der Städte und Gemeinden ein regionales Verkehrsmanagementkonzept zu erarbeiten. Es ist offensichtlich, dass unsere Region das Verkehrsproblem nicht «hausgemacht» ist. Diesbezüglich fehlen aber Angaben über die Anteile an Binnen-, Ziel-, Quell-, und Durchgangsverkehr, welche nur über eine grossräumige Erhebung in Erfahrung gebracht werden können. Die Stadt will die Herausforderung jedoch annehmen und ihr dahingehend begegnen, dass sie die Verlagerungsstrategie des Kantons übernimmt und den Anteil an Fahrten des motorisierten Individualverkehrs am erzeugten Gesamtverkehr reduziert (Strategie mobilitätAARGAU). Ziel der Untersuchung sollte es sein, effizientere sowie raum- und umweltverträglichere Abwicklung des Verkehrs zu ermöglichen. Um die Verkehrszunahme bewältigen zu können, sollen insbesondere der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr gestärkt werden. Da ländliche Zentren wachsen sollen, braucht es auch bessere Datengrundlagen Die Stadt Bremgarten signalisiert die Bereitschaft, an einem Verkehrskonzept des Kantons für die Region mitzuarbeiten. *	1b
406.	Einwohnergemeinde Dürrenäsch	G	M2.2/A	Nicht einverstanden mit den letzten beiden Punkten.	Zweitletzter Punkt: Siehe insbesondere Eingabe zu Frage 75. Letzter Punkt: Was heisst Substanzerhalt? Nur Flickarbeiten? Gerade für Radfahrende spielt die Qua-lität eine wichtige Rolle (Attraktivität, Sicherheit), da oft separate Führungen (Bestandteil des kantonalen Radroutennetzes) für Radfahrende fehlen.	6a 6e

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
407.	Einwohnergemeinde Sisseln	G	M2.2/A	Ortsdurchfahrten sind siedlungsorientiert und insbesondere zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs zu gestalten.	Gefordert wird unabhängig vom Verkehrsregime eine Offenheit für neue Lösungen, welche unter Berücksichtigung der Kapazitätsflüsse der Gestaltung des Siedlungsraumes verstärkt Rechnung trägt. Hierzu gehören auch räumlich und zeitlich flexible Lösungen.	1a/b
408.	Endingen	G	M2.2/A	Ortsdurchfahrten sind siedlungsorientiert und insbesondere zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs zu gestalten. Im untergeordneten Strassennetz steht der Substanzerhalt vor dem Ausbau im Vordergrund – nicht einverstanden	Gefordert wird unabhängig vom Verkehrsregime eine Offenheit für neue Lösungen, welche unter Berücksichtigung der Kapazitätsflüsse der Gestaltung des Siedlungsraumes verstärkt Rechnung trägt. Hierzu gehören auch räumlich und zeitlich flexible Lösungen. Was heisst Substanzerhalt? Nur Flickarbeiten? Gerade für Radfahrende spielt die Qualität eine wichtige Rolle (Attraktivität, Sicherheit), da oft separate Führungen (Bestandteil des kantonalen Radroutennetzes) für Radfahrende fehlen.	1a/b 6e
409.	FDP.Die Liberalen Bezirk Laufenburg	P	M2.2/A	Die Kantonsstrasse muss den Verkehrfluss übernehmen und darf/soll nicht zur Begegnungszone verkommen.	Gefordert wird unabhängig vom Verkehrsregime eine Offenheit für Lösungen, welche unter Berücksichtigung der Kapazitätsflüsse der Gestaltung des Siedlungsraumes verstärkt Rechnung trägt.	1b
410.	Fischbach-Göslikon	G	M2.2/A	Verkehrsmanagement soll als Instrument für einen guten Verkehrsablauf und eine möglichst geringe Belastung der Siedlungsgebiete im Richtplan beibehalten werden.	Im Verkehrsmanagement ist ein wichtiges Instrument zur verträglichen Abwicklung des Verkehrs innerhalb des Siedlungsgebiets. Dieses soll auch im revidieren Richtplan erwähnt werden.	1b
411.	GLP Bezirk Brugg (nacherfasst durch BVU ARE)	P	M2.2/A	Die Verlässlichkeit der Reisezeiten für den MIV auf dem übergeordneten Strassennetz darf nicht absolut verstanden werden, sondern sollte gewisse Einschränkungen (kurze Stauzeiten in den Spitzenzeiten) akzeptieren.	Die Berufung auf absolut verlässliche Reisezeiten führt zu einer einseitigen Priorisierung des MIV und zu einem überdimensionierten Ausbau des Strassennetzes, indem es auch für Spitzenbelastungen ausgelegt ist.	6e
412.	GLP Fricktal (nacherfasst durch BVU ARE)	P	M2.2/A	Ortsdurchfahrten sind siedlungsorientiert und insbesondere zugunsten des sicheren Fuss- und Veloverkehrs zu gestalten.	Bei Ortsdurchfahrten soll es situativ möglich sein, der verkehrlichen Situation vor Ort Rechnung zu tragen und wo sinnvoll auch Kantonsstrassen auf Tempo 30 zu reduzieren, um Lärmschutz und der Fussgängersicherheit gerecht zu werden. Ökologische Aufwertungsmassnahmen sollen auch im Strassenraum gefördert werden, so dass im Sommer der Hitzeentwicklung im Strassenraum Rechnung getragen wird.	1a/b
413.	Gemeinde Aristau	G	M2.2/A	Nicht einverstanden mit den letzten beiden Punkten.	Zweitletzter Punkt: Siehe insbesondere Eingabe zu Frage 75. Letzter Punkt: Was heisst Substanzerhalt? Nur Flickarbeiten? Gerade für Radfahrende spielt die Qua-lität eine wichtige Rolle (Attraktivität, Sicherheit), da oft separate Führungen (Bestandteil des kantonalen Radroutennetzes) für Radfahrende fehlen.	6a 6e
414.	Gemeinde Böttstein	G	M2.2/A	Ortsdurchfahrten sind siedlungsorientiert und insbesondere zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs zu gestalten. Im untergeordneten Strassennetz steht der Substanzerhalt vor dem Ausbau im Vordergrund – nicht einverstanden	Gefordert wird unabhängig vom Verkehrsregime eine Offenheit für neue Lösungen, welche unter Berücksichtigung der Kapazitätsflüsse der Gestaltung des Siedlungsraumes verstärkt Rechnung trägt. Hierzu gehören auch räumlich und zeitlich flexible Lösungen. Was heisst Substanzerhalt? Nur Flickarbeiten? Gerade für Radfahrende spielt die Qualität eine wich-tige Rolle (Attraktivität, Sicherheit), da oft separate Führungen (Bestandteil des kantonalen Radrou-tennetzes) für Radfahrende fehlen.	1a/b 6e
415.	Gemeinde Lengnau	G	M2.2/A	Ortsdurchfahrten sind siedlungsorientiert und insbesondere zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs zu gestalten.	Gefordert wird unabhängig vom Verkehrsregime eine Offenheit für neue Lösungen, welche unter Berücksichtigung der Kapazitätsflüsse der Gestaltung des Siedlungsraumes	1a/b

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
				Im untergeordneten Strassennetz steht der Substanzerhalt vor dem Ausbau im Vordergrund – nicht einverstanden	verstärkt Rechnung trägt. Hierzu gehören auch räumlich und zeitlich flexible Lösungen. Was heisst Substanzerhalt? Nur Flickarbeiten? Gerade für Radfahrende spielt die Qualität eine wich-tige Rolle (Attraktivität, Sicherheit), da oft separate Führungen (Bestandteil des kantonalen Radrou-tennetzes) für Radfahrende fehlen.	6e
416.	Gemeinde Leuggern	G	M2.2/A	Nicht einverstanden mit den letzten beiden Punkten.	Zweitletzter Punkt: Siehe insbesondere Eingabe zu Frage 75. Letzter Punkt: Was heisst Substanzerhalt? Nur Flickarbeiten? Gerade für Radfahrende spielt die Qua-lität eine wichtige Rolle (Attraktivität, Sicherheit), da oft separate Führungen (Bestandteil des kantonalen Radroutennetzes) für Radfahrende fehlen.	6a 6e
417.	Gemeinde Magden	G	M2.2/A	Nicht einverstanden mit den letzten beiden Punkten.	Zweitletzter Punkt: Siehe insbesondere Eingabe zu Frage 75. Lezter Punkt: Was heisst Substanzerhalt? Nur Flickarbeiten? Gerade für Radfahrende spielt die Qua-lität eine wichtige Rolle (Attraktivität, Sicherheit), da oft separate Führungen (Bestandteil des kantonalen Radroutennetzes) für Radfahrende fehlen.	6a 6e
418.	Gemeinde Mandach	G	M2.2/A	Ortsdurchfahrten sind siedlungsorientiert und insbesondere zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs zu gestalten. Im untergeordneten Strassennetz steht der Substanzerhalt vor dem Ausbau im Vordergrund – nicht einverstanden	Gefordert wird unabhängig vom Verkehrsregime eine Offenheit für neue Lösungen, welche unter Berücksichtigung der Kapazitätsflüsse der Gestaltung des Siedlungsraumes verstärkt Rechnung trägt. Hierzu gehören auch räumlich und zeitlich flexible Lösungen. Was heisst Substanzerhalt? Nur Flickarbeiten? Gerade für Radfahrende spielt die Qualität eine wichtige Rolle (Attraktivität, Sicherheit), da oft separate Führungen (Bestandteil des kantonalen Radroutennetzes) für Radfahrende fehlen	1a/b 6e
419.	Gemeinde Mellikon	G	M2.2/A	Ortsdurchfahrten sind siedlungsorientiert und insbesondere zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs zu gestalten. Im untergeordneten Strassennetz steht der Substanzerhalt vor dem Ausbau im Vordergrund – nicht einverstanden	Gefordert wird unabhängig vom Verkehrsregime eine Offenheit für neue Lösungen, welche unter Berücksichtigung der Kapazitätsflüsse der Gestaltung des Siedlungsraumes verstärkt Rechnung trägt. Hierzu gehören auch räumlich und zeitlich flexible Lösungen. Was heisst Substanzerhalt? Nur Flickarbeiten? Gerade für Radfahrende spielt die Qualität eine wichtige Rolle (Attraktivität, Sicherheit), da oft separate Führungen (Bestandteil des kantonalen Radroutennetzes) für Radfahrende fehlen	1a/b 6e
420.	Gemeinde Rudolfstetten-Friedlisberg	G	M2.2/A	Verkehrsmanagement soll als Instrument für einen guten Verkehrsablauf und eine möglichst geringe Belastung der Siedlungsgebiete im Richtplan beibehalten werden.	Im Verkehrsmanagement ist ein wichtiges Instrument zur verträglichen Abwicklung des Verkehrs innerhalb des Siedlungsgebiets. Dieses soll auch im revidieren Richtplan erwähnt werden.	1b
421.	Gemeinde Stetten AG (nacherfasst durch BVU ARE)	G	M2.2/A	Das Verkehrsmanagement soll als Instrument für einen guten Verkehrsablauf und eine möglichst geringe Belastung der Siedlungsgebiete im Richtplan beibehalten werden.	Das Verkehrsmanagement ist ein wichtiges Instrument zur verträglichen Abwicklung des Verkehrs innerhalb des Siedlungsgebiets. Dies soll auch im revidierten Richtplan erwähnt werden.	1b
422.	Gemeindeammänner-Vereinigung des Kantons Aargau	O	M2.2/A	Nicht einverstanden mit den letzten beiden Punkten.	Zweitletzter Punkt: Siehe insbesondere Eingabe zu Frage 75. Letzter Punkt: Was heisst Substanzerhalt? Nur Flickarbeiten? Gerade für Radfahrende spielt die Qualität eine wichtige Rolle (Attraktivität, Sicherheit), da oft separate Führungen (Bestandteil des kanto-nalen Radroutennetzes) für Radfahrende fehlen.	6a 6e

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
423.	Gemeinderat Arni	G	M2.2/A	Verkehrsmanagement soll als Instrument für einen guten Verkehrsablauf und eine möglichst geringe Belastung der Siedlungsgebiete im Richtplan beibehalten werden.	Im Verkehrsmanagement ist ein wichtiges Instrument zur verträglichen Abwicklung des Verkehrs innerhalb des Siedlungsgebiets. Dieses soll auch im revidieren Richtplan erwähnt werden.	1b
424.	Gemeinderat Dintikon	G	M2.2/A	Der Planungsgrundsatz ist um eine Aussage zur Verminderung der Lärmbelastung durch den Verkehr auf den Kantonsstrassen und um mögliche Massnahmen (z. B. lärmarme Beläge, Tempo 30) zu ergänzen.	Der Verkehr auf den Kantonsstrassen beeinträchtigt in dicht überbauten Gebieten die Siedlungsqualität. Es ist nicht verständlich, weshalb im Zusammenhang mit den Nationalstrassen, dem Bahnverkehr und der Luftfahrt ausführlich auf die Lärmproblematik hingewiesen wird, diese bei den Kantonstrassen aber mit keinem Wort erwähnt wird.	4a
425.	Gemeinderat Oberlunkhofen	G	M2.2/A	Verkehrsmanagement soll als Instrument für einen guten Verkehrsablauf und eine möglichst geringe Belastung der Siedlungsgebiete im Richtplan beibehalten werden.	Im Verkehrsmanagement ist ein wichtiges Instrument zur verträglichen Abwicklung des Verkehrs innerhalb des Siedlungsgebiets. Dieses soll auch im revidieren Richtplan erwähnt werden.	1b
426.	Gemeinderat Oberrüti	G	M2.2/A	Nicht einverstanden mit den letzten beiden Punkten.	Zweitletzter Punkt: Siehe insbesondere Eingabe zu Frage 75. Letzter Punkt: Was heisst Substanzerhalt? Nur Flickarbeiten? Gerade für Radfahrende spielt die Qualität eine wichtige Rolle (Attraktivität, Sicherheit), da oft separate Führungen (Bestandteil des kantonalen Radroutennetzes) für Radfahrende fehlen.	6a 6e
427.	Gemeinderat Tegerfelden (nacherfasst durch BVU ARE)	G	M2.2/A	Ortsdurchfahrten sind siedlungsorientiert und insbesondere zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs zu gestalten. Im untergeordneten Strassennetz steht der Substanzerhalt vor dem Ausbau im Vordergrund – nicht einverstanden.	Gefordert wird unabhängig vom Verkehrsregime eine Offenheit für neue Lösungen, welche unter Berücksichtigung der Kapazitätsflüsse der Gestaltung des Siedlungsraumes verstärkt Rechnung trägt. Hierzu gehören auch räumlich und zeitlich flexible Lösungen. Was heisst Substanzerhalt? Nur Flickarbeiten? Gerade für Radfahrende spielt die Qualität eine wichtige Rolle (Attraktivität, Sicherheit), da oft separate Führungen (Bestandteil des kantonalen Radroutennetzes) für Radfahrende fehlen.	1a/b 6e
428.	Gemeinderat Wohlen (nacherfasst durch BVU ARE)	G	M2.2/A	Es ist zu prüfen, ob im Planungsgrundsatz weitere Themen, wie z.B. zukünftige Arbeitsformen undein verändertes Freizeitverhalten berücksichtigt werden können. Der Fokus soll nicht nur auf den Hauptachsen liegen.	Weitere aktuelle Themen sind zeitgemäss. Auch untergeordnete Netze dürfen keine Benachteiligung erfahren.	3a 6e
429.	GrüneAargau	P	M2.2/A	Änderung Kapitel M 2.2 "Kantonsstrassen": Planungsgrundsatz A (siehe Begründung für Konkretisierung)	Der Verkehrsfluss auf dem übergeordneten Strassennetz ist während 80 % der Zeit sicherzustellen. Streichen von: Der Verkehrsfluss auf dem übergeordneten Strassennetz ist sicherzustellen Streichen von: Auf dem übergeordneten Strassennetz sind verlässliche Reisezeiten für den MIV und den ÖV zu gewährleisten.	6a 6e

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
					Begründung: Ungenaue Definition im bestehenden Richtplantext. Der Kanton soll die Planung, den Bau und den Unterhalt darauf auslegen, dass die Funktionalität des Strassennetzes zu 80% der Benutzungszeit sichergestellt ist. Der Verkehrsfluss hat nicht stets sichergestellt zu werden, da hierdurch während der meisten Zeit grosse Überkapazitäten geschaffen würden und die Infrastruktur somit insgesamt sehr ineffizient genutzt würde. Verlässliche Reisezeiten sicherzustellen ist eine illusorische Aufgabe, da verlässliche Reisezeiten stets auf eine reibungslose Nutzung des Strassennetzes angewiesen sind.	6e 6e
430.	Hellikon	G	M2.2/A	Antrag: Ortsdurchfahrten sind siedlungsorientiert und insbesondere zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs zu gestalten.	Begründung: Gefordert wird unabhängig vom Verkehrsregime eine Offenheit für neue Lösungen, welche unter Berücksichtigung der Kapazitätsflüsse der Gestaltung des Siedlungsraumes verstärkt Rechnung trägt. Hierzu gehören auch räumlich und zeitlich flexible Lösungen.	1a/b
431.	Kaiseraugst	G	M2.2/A	Der Kanton soll den Gemeinden die Möglichkeit schaffen, Temporeduktionen auf Tempo 30 für punktuelle Strassenabschnitte auf Kantonsstrassen einführen zu können.	Teilabschnitte auf Kantonsstrassen sollten konkret indivudell für die Umsetzung von insbesondere Lärmreduktionsmassnahmen und Fussgängersicherheitsaufwertungen auf Tempo 30 reduziert werden können.	4a
432.	Künten	G	M2.2/A	nicht einverstanden mit den letzten beiden Punkten	Zweitletzter Punkt: Siehe insbesondere Eingabe zu Frage 75. Letzter Punkt: Was heisst Substanzerhalt? Nur Flickarbeiten? Gerade für Radfahrende spielt die Qua-lität eine wichtige Rolle (Attraktivität, Sicherheit), da oft separate Führungen (Bestandteil des kantonalen Radroutennetzes) für Radfahrende fehlen.	6a 6e
433.	Planungsverband Fricktal Regio	R	M2.2/A	Ortsdurchfahrten sind siedlungsorientiert und insbesondere zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs zu gestalten.	Gefordert wird unabhängig vom Verkehrsregime eine Offenheit für neue Lösungen, welche unter Berücksichtigung der Kapazitätsflüsse der Gestaltung des Siedlungsraumes verstärkt Rechnung trägt. Hierzu gehören auch räumlich und zeitlich flexible Lösungen.	1a/b
434.	Pro Velo Kanton Aargau	O	M2.2/A	Text anpassen: a3) «Der MIV-Verkehr ist ... zu bündeln.» a5) statt "Auf dem übergeordneten ... gewährleisten." Original beibehalten: "Gewährleistung der Fahrplanstabilität des strassengebundenen öV" a8) alte Formulierungen beibehalten, neu aufnehmen	a3) Aussage gilt nicht für Fuss- und Radverkehr. a5) Priorisierung strassengebundener öV ggü. MIV. Die Gewährleistung der Fahrplanstabilität des strassengebundenen öV ist ein wichtiges Ziel. Verlässliche Reisezeiten für den MIV in Stosszeiten ist hingegen nicht sinnvoll und widerspricht der Zielsetzung einer flächeneffizienten, emissionsarmen, umwelt- und ressourcenschonenden Mobilität.	2a 6a 6e

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
					a8) Die neuen Planungsgrundsätze widersprechen der Zielsetzung einer flächen-effizienten, emissionsarmen, umwelt- und ressourcenschonenden Mobilität. Daher sind folgende frühere Formulierung wieder aufnehmen… "- Erhöhen der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden, - Beschränken der Belastungen für Bevölkerung und Umwelt sowie möglichst ge-ringe Beeinträchtigung des Landschaftsbilds, der Lebensraumvernetzung und der Fruchtfolgeflächen - Optimieren des Mitteleinsatzes." ...sowie durch folgende Formulierung zu ergänzen: - Erhöhung der Energieeffizienz und Reduktion der Lärm- und Abgas-/Abriebs-Emmission des Verkehrs	4a 1b 1b 4a
435.	REPLA Mutschellen-Reusstal Kelleramt	R	M2.2/A	Verkehrsmanagement soll als Instrument für einen guten Verkehrsablauf und eine möglichst geringe Belastung der Siedlungsgebiete im Richtplan beibehalten werden.	Ein Verkehrsmanagement ist ein wichtiges Instrument zur verträglichen Abwicklung des Verkehrs innerhalb des Siedlungsgebiets. Dieses soll auch im revidieren Richtplan erwähnt werden. Für den Raum der Planungsregion Mutschellen - Bremgarten - Kelleramt besteht ein hoher Bedarf für die Abstimmung von Siedlung und Verkehr, zumal die Region als Zubringerfunktion des Natio-nalstrassennetzes funktioniert. Aus diesem Grund ist unter Einbezug der Städte und Gemeinden ein regionales Verkehrsmanagementkonzept zu erarbeiten. Es ist offensichtlich, dass in unserer Region das Verkehrsproblem nicht «hausgemacht» ist. Diesbezüglich fehlen aber Angaben über die Anteile an Binnen-, Ziel-, Quell-, und Durchgangsverkehr, welche nur über eine grossräumige Erhebung in Erfahrung gebracht werden können. Die Repla will die Herausforderung jedoch annehmen und ihnen dahingehend begegnen, dass sie die Verlagerungsstrategie des Kantons übernimmt und den Anteil an Fahrten des motorisierten Individualverkehrs am erzeugten Gesamtverkehr reduziert (Strategie mobilitätAARGAU). Ziel der Untersuchung sollte es sein, eine effizientere sowie raum- und umwelt-verträglicheren Abwicklung des Verkehrs zu ermöglichen. Um die Verkehrszunahme bewältigen zu können, sollen insbesondere der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr gestärkt werden. Die Repla signalisiert die Bereitschaft, an einem Verkehrskonzept des Kantons für die Region mitzu-arbeiten.	1b
436.	Regionalplanungsverband Unteres Bünztal	R	M2.2/A	Der Planungsgrundsatz ist um eine Aussage zur Verminderung der Lärmbelastung durch den Verkehr auf den Kantonsstrassen und um mögliche Massnahmen (z. B. lärmarme Beläge, Tempo 30) zu ergänzen.	Der Verkehr auf den Kantonsstrassen beeinträchtigt in dicht überbauten Gebieten die Siedlungsqualität. Es ist nicht verständlich, weshalb im Zusammenhang mit den Nationalstrassen, dem Bahnverkehr und der Luftfahrt ausführlich auf die Lärmproblematik hingewiesen wird, diese bei den Kantonstrassen aber mit keinem Wort erwähnt wird.	4a
437.	Rheinfelden	G	M2.2/A	Ortsdurchfahrten sind siedlungsorientiert und insbesondere zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs zu gestalten.	Gefordert wird unabhängig vom Verkehrsregime eine Offenheit für neue Lösungen, welche unter Berücksichtigung der Kapazitätsflüsse der Gestaltung des Siedlungsraumes verstärkt Rechnung trägt. Hierzu gehören auch räumlich und zeitlich flexible Lösungen.	1a/b

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
438.	SP Kanton Aargau	P	M2.2/A	Ergänzung Planungsgrundsatz A mit folgender Zielsetzung: „Siedlungsaufwertung“ Diese Zielsetzung ist, zumindest für die Zentren und die urbanen Räume, gleichwertig aufzunehmen zur Zielsetzung «Gewährleistung der Funktionalität der Strasse»	Die Hauptaufgaben im Kantonsstrassenausbau sind die Funktionserhaltung und die Weiterentwicklung der Infrastruktur. Dabei stehen die Verbesserungen der Siedlungsqualität und der Verkehrssicherheit im Vordergrund. Ergänzung gemäss Mobilität Aargau, 2016 (siehe auch Antrag zu Frage 58): "Der Strassenraum an kantonalen Ortsdurchfahrten wird aufgewertet mit dem Ziel, die Siedlungen trotz Verkehrsbelastung als attraktive Orte bei optimierter Funktionalität für alle Benutzenden erlebbar zu machen. Dazu dienen Betriebs- und Gestaltungskonzepte."	1b 1b
439.	SVP Aargau	P	M2.2/A	Nicht einverstanden mit den letzten beiden Punkten.	Zweitletzter Punkt: Siehe insbesondere Eingabe zu Frage 75. Letzter Punkt: Was heisst Substanzerhalt? Nur Flickarbeiten? Gerade für Radfahrende spielt die Qua-lität eine wichtige Rolle (Attraktivität, Sicherheit), da oft separate Führungen (Bestandteil des kantonalen Radroutennetzes) für Radfahrende fehlen.	6a 6e
440.	Safenwil	G	M2.2/A	Nicht einverstanden mit den letzten beiden Punkten.	Zweitletzter Punkt: Siehe insbesondere Eingabe zu Frage 75. Letzter Punkt: Was heisst Substanzerhalt? Nur Flickarbeiten? Gerade für Radfahrende spielt die Qua-lität eine wichtige Rolle (Attraktivität, Sicherheit), da oft separate Führungen (Bestandteil des kantonalen Radroutennetzes) für Radfahrende fehlen.	6a 6e
441.	Siglistorf	G	M2.2/A	Ortsdurchfahrten sind siedlungsorientiert und insbesondere zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs zu gestalten. Im untergeordneten Strassennetz steht der Substanzerhalt vor dem Ausbau im Vordergrund – nicht einverstanden	Gefordert wird unabhängig vom Verkehrsregime eine Offenheit für neue Lösungen, welche unter Berücksichtigung der Kapazitätsflüsse der Gestaltung des Siedlungsraumes verstärkt Rechnung trägt. Hierzu gehören auch räumlich und zeitlich flexible Lösungen. Was heisst Substanzerhalt? Nur Flickarbeiten? Gerade für Radfahrende spielt die Qualität eine wichtige Rolle (Attraktivität, Sicherheit), da oft separate Führungen (Bestandteil des kantonalen Radrou-tennetzes) für Radfahrende fehlen.	1a/b 6e
442.	Stadt Aarau	G	M2.2/A	Die Kapazitäten und die Strassenraumaufteilung sind auf die übergeordneten Gesamtverkehrskon-zepte abzustimmen (Gesamtverkehrskonzept Region Aarau).	Die Funktion des übergeordneten Strassennetzes liegt darin, Verkehr aus dem untergeordneten zu übernehmen und diesen zu kanalisieren. Im Siedlungsgebiet hat die Planung des übergeordneten Netzes siedlungsverträglich (Platzverbrauch, Lärm- und Luftemissionen etc.) und in Abstimmung auf weitere Interessen (Freiräume, Städtebau etc.) zu erfolgen.	1b 5a
443.	Touring Club Schweiz	O	M2.2/A	Nicht einverstanden mit den letzten beiden Punkten.	Zweitletzter Punkt: Siehe insbesondere Eingabe zu Frage 75. Letzter Punkt: Was heisst Substanzerhalt? Nur Flickarbeiten? Gerade für Radfahrende spielt die Qua-lität eine wichtige Rolle (Attraktivität, Sicherheit), da oft separate Führungen (Bestandteil des kantonalen Radroutennetzes) für Radfahrende fehlen.	6a 6e

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
444.	Uezwil	G	M2.2/A	Nicht einverstanden mit den letzten beiden Punkten.	Zweitletzter Punkt: Siehe insbesondere Eingabe zu Frage 75. Letzter Punkt: Was heisst Substanzerhalt? Nur Flickarbeiten? Gerade für Radfahrende spielt die Qua-lität eine wichtige Rolle (Attraktivität, Sicherheit), da oft separate Führungen (Bestandteil des kantonalen Radroutennetzes) für Radfahrende fehlen.	6a 6e
445.	VCS, Sektion Aargau	O	M2.2/A	Das vierte Ziel ist zu ergänzen: “Der Verkehrsfluss auf dem übergeordneten Strassennetz ist *während 80 % der Zeit* sicherzustellen.” Entsprechende Ergänzung auch beim fünften Ziel: “Auf dem übergeordneten Strassennetz sind verlässliche ...	Vervollständigung Antrag: ... Reisezeiten für den MIV *während 80 % der Zeit* und den öV *während 95 % der Zeit* zu gewährleisten. Begründung: Der Verkehrsfluss hat nicht stets sichergestellt zu werden, da hierdurch während der meisten Zeit grosse Überkapazitäten geschaffen würden und die Infrastruktur somit insgesamt sehr ineffizient genutzt würde.	6a 6e
446.	Villnachern	G	M2.2/A	Nicht einverstanden mit den letzten beiden Punkten.	Zweitletzter Punkt: Siehe insbesondere Eingabe zu Frage 75. Letzter Punkt: Was heisst Substanzerhalt? Nur Flickarbeiten? Gerade für Radfahrende spielt die Qua-lität eine wichtige Rolle (Attraktivität, Sicherheit), da oft separate Führungen (Bestandteil des kantonalen Radroutennetzes) für Radfahrende fehlen.	6a 6e
447.	Zofingen	G	M2.2/A	Die Funktionalität des Kantonsstrassennetzes ist für alle Verkhersteilnehmenden zu gewährleisten.	Gezielte Ausbauten von Kantonsstrassen sollten auch bei der Trennung von Schiene und Strasse (Sanierung von Niveauübergangen) auch in Zukunft möglich sein.	1b
448.	Zurzach	G	M2.2/A	Ortsdurchfahrten sind siedlungsorientiert und insbesondere zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs zu gestalten. Im untergeordneten Strassennetz steht der Substanzerhalt vor dem Ausbau im Vordergrund – nicht einverstanden.	Gefordert wird unabhängig vom Verkehrsregime eine Offenheit für neue Lösungen, welche unter Berücksichtigung der Kapazitätsflüsse der Gestaltung des Siedlungsraumes verstärkt Rechnung trägt. Hierzu gehören auch räumlich und zeitlich flexible Lösungen. Was heisst Substanzerhalt? Nur Flickarbeiten? Gerade für Radfahrende spielt die Qualität eine wichtige Rolle (Attraktivität, Sicherheit), da oft separate Führungen (Bestandteil des kantonalen Radrou-tennetzes) für Radfahrende fehlen.	1a/b 6e
449.	ZurzibietRegio	R	M2.2/A	Ortsdurchfahrten sind siedlungsorientiert und insbesondere zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs zu gestalten. Im untergeordneten Strassennetz steht der Substanzerhalt vor dem Ausbau im Vordergrund – nicht einverstanden	Gefordert wird unabhängig vom Verkehrsregime eine Offenheit für neue Lösungen, welche unter Berücksichtigung der Kapazitätsflüsse der Gestaltung des Siedlungsraumes verstärkt Rechnung trägt. Hierzu gehören auch räumlich und zeitlich flexible Lösungen.	1a/b 6e

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
					Was heisst Substanzerhalt? Nur Flickarbeiten? Gerade für Radfahrende spielt die Qualität eine wich-tige Rolle (Attraktivität, Sicherheit), da oft separate Führungen (Bestandteil des kantonalen Radrou-tennetzes) für Radfahrende fehlen.	
450.	glp Aargau	P	M2.2/A	Siehe mail vom 1.4. an ARE, unsere Eingabe war zu lang und wurde nicht akzeptiert.	Die Einhaltung der Reisezeiten des öV müssten prioritär sein. Auf Grund der engen Platzverhältnisse können oft nicht alle Kapazitätsausbauten für verlässliche Reisezeiten gemacht werden. Bei Ortsdurchfahrten soll es situativ möglich sein, der verkehrlichen Situation vor Ort Rechnung zu tragen und wo sinnvoll auch Kantonsstrassen auf Tempo 30 zu reduzieren, um Lärmschutz und der Fussgängersicherheit gerecht zu werden. Ökologische Aufwertungsmassnahmen sollen auch im Strassenraum gefördert werden, so dass im Sommer der Hitzeentwicklung im Strassenraum Rech-nung getragen wird.	6a 4a 1b
451.	glp Aargau (nacherfasst durch BVU ARE)	P	M2.2/A	siehe abschliessende Bemerkungen und Hinweise		6
452.	Bremgarten	G	M2.2/B	Planungsgrundsätze sind mit einem neuen «C» zu ergänzen *	Mit siedlungsverträglicher Gestaltung der Strassenräume wird eine Aufwertung der Ortszentren angestrebt. Auch die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h kann aus Gründen der Strassenraumgestaltung oder zur Verringerung von Lärmimmissionen einen erheblichen Beitrag leisten. Anordnungen zur Abweichung von der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit sind nur unter den Voraussetzungen von Art. 108 der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SR 741.21) zulässig. Insbesondere ist durch ein Gutachten nachzuweisen, dass die Anpassung der Höchstgeschwindigkeit notwendig, zweck- und verhältnismässig ist und keine andere Massnahme vorzuziehen ist. Beurteilungsfaktoren sind namentlich Strassenhierarchie, Sicherheitsdefizite, Geschwindigkeitsniveau, Verminderung einer übermässigen Umweltbelastung, Nutzungsansprüche sowie die möglichen Auswirkungen einer geplanten Massnahme auf die betroffene Ortschaft. In die Beurteilung einzubeziehen sind immer auch das Erscheinungsbild einer Strasse im Bestand oder aber auch der künftige (Breite, Anzahl Fahrstreifen, Verkehrsaufkommen, usw.) sowie der umliegende Strassenraum selbst (Bebauung, Bepflanzung, Gesamtkonzept BGK usw.). Die bisherige Kantonale Haltung, dass Abwei-chung von der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit nicht möglich ist kann mit dem neuen Punkt C siedlungsverträglichen Gestaltung der Strassenräume resp. Aufwertung der Ortszentren ermöglicht werden. *	4a
453.	Einwohnergemeinde Dürrenäsch	G	M2.2/B	Nicht einverstanden - streichen	Die Aussage ist unklar und nicht nachvollziehbar.	2a
454.	FSU Sektion Nordwestschweiz (nacherfasst durch BVU ARE)	O	M2.2/B	Möglichkeit zur Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf Kantonsstrassen auf 30 Km / h	Mit einer siedlungsverträglichen Gestaltung der Strassenräume wird eine Aufwertung der Ortszentren angestrebt. Auch die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h kann aus Gründen der Strassenraumgestaltung oder zur Verringerung von Lärmimmissionen einen erheblichen Beitrag leis-ten.	4a
455.	Gemeinde Aristau	G	M2.2/B	Nicht einverstanden - streichen.	Die Aussage ist unklar und nicht nachvollziehbar.	2a

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
456.	Gemeinde Leuggern	G	M2.2/B	Nicht einverstanden - streichen	Die Aussage ist unklar und nicht nachvollziehbar.	2a
457.	Gemeinde Magden	G	M2.2/B	Nicht einverstanden - streichen	Die Aussage ist unklar und nicht nachvollziehbar.	2a
458.	Gemeinde-ammänner-Vereinigung des Kantons Aargau	O	M2.2/B	Nicht einverstanden - streichen	Die Aussage ist unklar und nicht nachvollziehbar.	2a
459.	Gemeinderat Oberrüti	G	M2.2/B	Nicht einverstanden - streichen	Die Aussage ist unklar und nicht nachvollziehbar.	2a
460.	GrüneAargau	P	M2.2/B	Teil Kantonsstrassen M2.2 (S. 16); Ergänzung Planungsgrundsatz B oder zusätzlicher Planungsgrundsatz C (siehe Begründung für Konkretisierung)	"Wenn Ortsumfahrungen errichtet werden, ist dafür zu sorgen, dass nach der Fertigstellung die bisherigen Ortsdurchfahrten durch geeignete Massnahmen auf ein siedlungsverträgliches Mass zurückgebaut werden." Es geht darum, dass die entlasteten Ortsdurchfahrten so umgebaut werden, dass auch während der Hauptverkehrszeiten kein Ausweichverkehr mehr durch die Orte stattfindet respektive der Strassenraum wieder für alle Verkehrsteilnehmenden einen Nutzen hat. Geeignete Massnahmen wären z.B. Tempo 30 oder Begegnungszonen, Rückbau der MIV-Fahrbahn zugunsten von Trottoirs und Fahrradstreifen... Natürlich wäre es sinnvoller keine Umfahrungsstrassen mehr zu bauen.	1b 4a
461.	Künten	G	M2.2/B	nicht einverstanden - streichen	Die Aussage ist unklar und nicht nachvollziehbar.	2a
462.	REPLA Mutschellen-Reusstal Kelleramt	R	M2.2/B	N Planungsgrundsatz «C»: Mit siedlungsverträglicher Gestaltung der Strassenräume Aufwertung der Ortszentren anstreben. Herabsetzung Höchstgeschw. auf 30 km/h kann zu Strassenraumgestaltung oder Verringerung von Lärmimmissionen einen Beitrag leisten.	Anordnungen zur Abweichung von der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit sind nur unter den Vo-raussetzungen von Art. 108 der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SR 741.21) zu-lässig. Insbesondere ist durch ein Gutachten nachzuweisen, dass die Anpassung der Höchstgeschwindigkeit notwendig, zweck- und verhältnismässig ist und keine andere Massnahme vorzuziehen ist. Beurteilungsfaktoren sind namentlich Strassenhierarchie, Sicherheitsdefizite, Geschwindigkeitsniveau, Verminderung einer übermässigen Umweltbelastung, Nutzungsansprüche sowie die möglichen Auswirkungen einer geplanten Massnahme auf die betroffene Ortschaft. In die Beurteilung einzube-ziehen sind immer auch das Erscheinungsbild einer Strasse im Bestand oder aber auch der künftige (Breite, Anzahl Fahrstreifen, Verkehrsaufkommen, usw.) sowie der umliegende Strassenraum selbst (Bebauung, Bepflanzung, Gesamtkonzept BGK usw.). Die bisherige Kantonale Haltung, dass Abwei-chung von der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit nicht möglich ist kann mit dem neuen Planungsgrundsatz C zur siedlungsverträglichen Gestaltung der Strassenräume resp. Aufwertung der Ortszen-tren ermöglicht werden.	1b 4a
463.	SP Kanton Aargau	P	M2.2/B	Ergänzung mit neuem Planungsgrundsatz: Entlang den Kantonsstrassen sind PV-Anlagen zu installieren.	Auch Kantonsstrassen sind heute wichtige Inffrastrukturanlagen, die nicht nur für den Transport für Güter und Personen gelten, sondern sie sind auch Lebensraum (Böschungen, Kreuzungsregionen) und zunehmend auch PV-Strom-Produktionsstandorte. Und diese dürfen nicht nur als Drittrangig behandelt werden (Einsatz, nur wenn dem gar keine anderen Bedürfnisse dem im Wege stehen) sondern sie müssen selbst bei der Gestaltung von neuen Anlagen als ein wichtiger Steuerungsfaktor akzeptiert werden. In Zukunft sind PV-Anlagen nicht nur als Accessoir von Lärmschutzwänden in Betracht zu ziehen. Sie sollten auch als eigenständige Elemente z.B. am Rand von Kantonsstrassen, Strassenbauwerke (Kreuzungen etc.) akzeptiert und durch den Richtplan unterstützt werden.	4b

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
464.	SVP Aargau	P	M2.2/B	Nur bedingt einverstanden.	Was heisst dies konkret?	2a
465.	Safenwil	G	M2.2/B	Nicht einverstanden - streichen	Die Aussage ist unklar und nicht nachvollziehbar	2a
466.	Touring Club Schweiz	O	M2.2/B	Nicht einverstanden - streichen	Die Aussage ist unklar und nicht nachvollziehbar.	2a
467.	Uezwil	G	M2.2/B	Nicht einverstanden - streichen.	Die Aussage ist unklar und nicht nachvollziehbar.	2a
468.	Villnachern	G	M2.2/B	Nicht einverstanden - streichen	Die Aussage ist unklar und nicht nachvollziehbar.	2a
469.	Amt für Raum und Verkehr; Baudirektion Kanton Zug	N	M3.1		- Keine Änderungsanträge. - Die Beschlüsse zum öV-Angebot sind abgestimmt auf die Strategie mobilitätAARGAU und das Mehrjahresprogramm öV wo wir uns bereits früher einbringen konnten.	1a
470.	Bremgarten	G	M3.1		Wir haben den Eindruck, dass die Eisbahnvorhaben zw. Wohlen und dem Raum Mutschellen die im heutigen Richtplan fixiert sind nicht viel weiter vorangetrieben worden sind. Uns bedrückt die Situati-on, dass mit den STEP 2035 des Bundes keine weiteren Ausbauschritte in der Region verfolgt wer-den. Auch wenn der Planungsvorlauf, bis es dann zur Realisierung gelangt Jahrzehnte dauert, regen wir an für die Infrastrukturausbauten Schiene zw. Wohlen und Mutschellen ein Koordinationsgefäss über beide Regionen hinweg zu schaffen die unter der Federführung des Kantons angegangen wird, damit im Ausbauschritt STEP 2045 die Infrastrukturausbauten Schiene dann endlich realisiert werden können.	4a/b
471.	Döttingen Gemeinderat	G	M3.1		Planungsanweisung 2.2: Im Sinne einer optimalen Vernetzung funktionaler Räume wird begrüsst, dass Bahnplanungen auf grenzüberschreitenden Linien mit Nachbarkantonen und den ausländischen Partnern abgestimmt werden. Planungsanweisung 2.3: ZurzibietRegio befürwortet, dass durch ein dichtes S-Bahnangebot optimale Anschlüsse an das Fernverkehrsnetz gewährleistet werden. Planungsanweisungen und örtliche Festlegungen: ZurzibietRegio fordert eine Verbesserung der S-Bahn Direktverbindung Bad Zurzach – Döttingen – Baden. Um das Zurzibiet besser an das übergeordnete Mobilitätsnetz anzuschliessen, ist die genannte Direktverbindung im Viertelstundentakt direkt zu führen. Erhalt der S-Bahn vom Aaretal (mind. bis ÖV-Drehscheibe Döttingen) direkt nach Zürich (zumindest in den Stosszeiten)	1a 1a 5a/b 5a/b
472.	Einwohnergemeinde Seon	G	M3.1		Überprüfung der Buslinien als Zubringer an die S-Bahnlinie Lenzburg – Luzern. Das Seetal wird durch die S Bahnverbindung Lenzburg - Luzern und durch die Busverbindungen der Regionalbusbetriebe Lenzburg erschlossen. Der Bus sowie die S – Bahn werden parallel an den Bahnhof Lenzburg geführt. Durch die Verkehrsüberlastung vom Strassennetz in den Hauptverkehrszeiten ist es teilweise nicht möglich, dass der Fahrplan der Busverbindungen eingehalten werden kann und die Bahnanschlüsse in Lenzburg nicht pünktlich erreicht werden. Mit der Feinerschliessung der ländlichen Gemeinden mit dem Bus an das S – Bahnnetz der Bahnlinie Lenzburg Seetal mit Umstieg in Boniswil oder Seon soll es möglich sein, die Abfahrzeiten in Lenzburg Richtung Bern, Basel und Zürich einzuhalten.	4a/b

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
473.	Einwohnergemeinde Sisseln	G	M3.1		Planungsanweisung 2.2: Im Sinne einer optimalen Vernetzung funktionaler Räume begrüssen wir, dass Bahnplanungen auf grenzüberschreitenden Linien mit Nachbarkantonen und den deutschen und französischen Partnern abgestimmt werden. Planungsanweisung 2.3: Wir befürworten, dass durch ein dichtes S-Bahnangebot optimale Anschlüsse an das Fernverkehrsnetz gewährleistet werden. Richtplan-Teilkarte M 3.1 I S-Bahnangebot: Wir begrüssen den Halbstundentakt als Regelfall zwischen Stein und Laufenburg und befürwortet eine Verbesserung der regional als heute ungenügend betrachteten Verbindungsqualität von Laufenburg nach Frick und Aarau auch zur Erschliessung des ESP Sisslerfeld und der geplanten Mittelschule. Im Sinne einer optimalen Verkehrsanbindung des ESP Sisslerfeld und aber auch im Sinne einer überregional mehrwertbringenden Alternative zur Querverbindung im Mittelland fordern wir eine Wiederinbetriebnahme der Strecke Laufenburg - Koblenz bzw. der Linie Basel - Winterthur über Stein und Laufenburg. Der Kanton soll sich beim Bund dafür einsetzen. Ergänzend dazu fordern wir eine Busverbindung von Sisseln nach Eiken/Frick.	1a 1a 1a 5a/b
474.	Endingen	G	M3.1		Planungsanweisung 2.2: Im Sinne einer optimalen Vernetzung funktionaler Räume begrüsst Zurzi-bietRegio, dass Bahnplanungen auf grenzüberschreitenden Linien mit Nachbarkantonen und den ausländischen Partnern abgestimmt werden. Planungsanweisung 2.3: ZurzibietRegio befürwortet, dass durch ein dichtes S-Bahnangebot optimale Anschlüsse an das Fernverkehrsnetz gewährleistet werden. Planungsanweisungen und örtliche Festlegungen: ZurzibietRegio fordert eine Verbesserung der S-Bahn Direktverbindung Bad Zurzach – Döttingen – Baden. Um das Zurzibiet besser an das überge-ordnete Mobilitätsnetz anzuschliessen, ist aus Sicht von ZurzibietRegio die genannte Direktverbin-dung im Halbstundentakt direkt zu führen. Im Sinne einer überregional mehrwertbringenden Alternative zur Querverbindung im Mittelland wird von ZurzibietRegio eine Wiederinbetriebnahme der Strecke Laufenburg - Koblenz bzw. der Linie Ba-sel - Winterthur gefordert.	1a 1a 5a/b 5a/b
475.	FDP.Die Liberalen Bezirk Laufenburg	P	M3.1		Planungsanweisung 2.2: Im Sinne einer optimalen Vernetzung funktionaler Räume begrüsst wir, dass Bahnplanungen auf grenzüberschreitenden Linien mit Nachbarkantonen und den deutschen und französischen Partnern abgestimmt werden. Planungsanweisung 2.3: Wir befürworten, dass durch ein dichtes S-Bahnangebot optimale Anschlüsse an das Fernverkehrsnetz gewährleistet werden. Richtplan-Teilkarte M 3.1 I S-Bahnangebot: Wir begrüssen den Halbstundentakt als Regelfall zwischen Stein und Laufenburg und befürworteen eine Verbesserung der regional als heute ungenügend betrachteten Verbindungsqualität von Laufenburg nach Frick und Aarau auch zur Erschliessung des ESP Sisslerfeld und der geplanten Mittelschule. Während den Stosszeiten soll wenn möglich ein noch dichteres Netz (20min/15min-Takt) angeboten werden. Im Sinne einer optimalen Verkehrsanbindung des ESP Sisslerfeld und aber auch im Sinne einer überregional mehrwertbringenden Alternative zur Querverbindung im Mittelland wird von uns eine Wiederinbetriebnahme der Strecke Laufenburg - Koblenz bzw.	1a 1a 1a 5a/b

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
					der Linie Basel - Winterthur über Stein und Laufenburg gefordert. Der Kanton soll sich beim Bund dafür einsetzen.	
476.	FSU Sektion Nordwestschweiz (nacherfasst durch BVU ARE)	O	M3.1		Der Planungsgrundsatz E wurde umformuliert und ergänzt (vgl. Planungsgrundsatz G rechtskräftiger Richtplan). Was bedeutet die Ergänzung insbesondere betreffend der möglichen Angebotsreduktion? Muss durch den ergänzten Planungsgrundsatz mit Konsequenzen bzw. Angebotsreduktionen im Kanton Aargau gerechnet werden?	6
477.	Gemeinde Aristau	G	M3.1		Zum Bahn- und Busangebot sollen sich die Regionen und Gemeinden äussern.	1a
478.	Gemeinde Böttstein	G	M3.1		Planungsanweisung 2.2: Im Sinne einer optimalen Vernetzung funktionaler Räume begrüsst der Ge-meinderat Böttstein, dass Bahnplanungen auf grenzüberschreitenden Linien mit Nachbarkantonen und den ausländischen Partnern abgestimmt werden. Planungsanweisung 2.3: ZurzibietRegio befürwortet, dass durch ein dichtes S-Bahnangebot optimale Anschlüsse an das Fernverkehrsnetz gewährleistet werden. Planungsanweisungen und örtliche Festlegungen: Der Gemeinderat Böttstein fordert eine Verbesserung der S-Bahn Direktverbindung Bad Zurzach – Döttingen – Baden. Um das Zurzibiet besser an das übergeordnete Mobilitätsnetz anzuschliessen, ist aus Sicht von ZurzibietRegio die genannte Direktverbindung im Halbstundentakt direkt zu führen. Im Sinne einer überregional mehrwertbringenden Alternative zur Querverbindung im Mittelland wird von ZurzibietRegio eine Wiederinbetriebnahme der Strecke Laufenburg - Koblenz bzw. der Linie Ba-sel - Winterthur gefordert.	1a 1a 5a/b 5a/b
479.	Gemeinde Lengnau	G	M3.1		Planungsanweisung 2.2: Im Sinne einer optimalen Vernetzung funktionaler Räume begrüsst Zurzi-bietRegio, dass Bahnplanungen auf grenzüberschreitenden Linien mit Nachbarkantonen und den ausländischen Partnern abgestimmt werden. Planungsanweisung 2.3: ZurzibietRegio befürwortet, dass durch ein dichtes S-Bahnangebot optimale Anschlüsse an das Fernverkehrsnetz gewährleistet werden. Planungsanweisungen und örtliche Festlegungen: ZurzibietRegio fordert eine Verbesserung der S-Bahn Direktverbindung Bad Zurzach – Döttingen – Baden. Um das Zurzibiet besser an das übergeordnete Mobilitätsnetz anzuschliessen, ist aus Sicht von ZurzibietRegio die genannte Direktverbindung im Halbstundentakt direkt zu führen. Im Sinne einer überregional mehrwertbringenden Alternative zur Querverbindung im Mittelland wird von ZurzibietRegio eine Wiederinbetriebnahme der Strecke Laufenburg - Koblenz bzw. der Linie Basel - Winterthur gefordert.	1a 1a 5a/b 5a/b
480.	Gemeinde Leuggern	G	M3.1		Zum Bahn- und Busangebot sollen sich die Regionen und Gemeinden äussern.	1a
481.	Gemeinde Magden	G	M3.1		Zum Bahn- und Busangebot sollen sich die Regionen und Gemeinden äussern.	1a
482.	Gemeinde Mandach	G	M3.1		Planungsanweisung 2.2: Im Sinne einer optimalen Vernetzung funktionaler Räume begrüsst der Gemeinderat Mandach, dass Bahnplanungen auf grenzüberschreitenden Linien mit Nachbarkantonen und den ausländischen Partnern abgestimmt werden. Planungsanweisung 2.3: der Gemeinderat Mandach befürwortet, dass durch ein dichtes	1a

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
					S-Bahnangebot optimale Anschlüsse an das Fernverkehrsnetz gewährleistet werden. Planungsanweisungen und örtliche Festlegungen: der Gemeinderat Mandach fordert eine Verbesserung der S-Bahn Direktverbindung Bad Zurzach – Döttingen – Baden. Um das Zurzibiet besser an das übergeordnete Mobilitätsnetz anzuschliessen, ist aus Sicht des Gemeinderat Mandach die genannte Direktverbindung im Halbstundentakt direkt zu führen. Im Sinne einer überregional mehrwertbringenden Alternative zur Querverbindung im Mittelland wird vom Gemeinderat Mandach eine Wiederinbetriebnahme der Strecke Laufenburg - Koblenz bzw. der Linie Basel - Winterthur gefordert.	1a 5a/b 5a/b
483.	Gemeinde Mellikon	G	M3.1		Planungsanweisung 2.2: Im Sinne einer optimalen Vernetzung funktionaler Räume begrüsst die Ge-meinde Mellikon, dass Bahnplanungen auf grenzüberschreitenden Linien mit Nachbarkantonen und den ausländischen Partnern abgestimmt werden. Planungsanweisung 2.3: Die Gemeinde Mellikon befürwortet, dass durch ein dichtes S-Bahnangebot optimale Anschlüsse an das Fernverkehrsnetz gewährleistet werden. Planungsanweisungen und örtliche Festlegungen: die Gemeinde Mellikon fordert eine Verbesserung der S-Bahn Direktverbindung Bad Zurzach – Döttingen – Baden. Um das Zurzibiet besser an das übergeordnete Mobilitätsnetz anzuschliessen, ist aus Sicht von der Gemeinde Mellikon die genannte Direktverbindung im Halbstundentakt direkt zu führen. Im Sinne einer überregional mehrwertbringenden Alternative zur Querverbindung im Mittelland wird von der Gemeinde Mellikon eine Wiederinbetriebnahme der Strecke Laufenburg - Koblenz bzw. der Linie Basel - Winterthur gefordert.	1a 1a 5a/b 5a/b
484.	Gemeinderat Oberrüti	G	M3.1		Zum Bahn- und Busangebot sollen sich die Regionen und Gemeinden äussern.	1a
485.	Gemeinderat Rupperswil	G	M3.1		Der Gemeinderat Rupperswil nimmt die Richtplan Teilkarte M 3.1 I S Bahnangebot wohlwollend zur Kenntnis und ist gespannt auf die Massnahmen des Kantons. Der Gemeinderat signalisiert bereits heute, den Kanton dabei vollumfänglich zu unterstützen. Der Gemeinderat Rupperswil begrüsst weiter den geplanten Streckenausbau (Nr. 1 PQ G5 H6) und das Verzweigungsbauwerk Rupperswil West (Nr. 206 PQ G5).	1a
486.	Gemeinderat Tegerfelden (nacherfasst durch BVU ARE)	G	M3.1		Planungsanweisung 2.2: Im Sinne einer optimalen Vernetzung funktionaler Räume begrüsst ZurzibietRegio, dass Bahnplanungen auf grenzüberschreitenden Linien mit Nachbarkantonen und den ausländischen Partnern abgestimmt werden. Planungsanweisung 2.3: ZurzibietRegio befürwortet, dass durch ein dichtes S-Bahnangebot optimale Anschlüsse an das Fernverkehrsnetz gewährleistet werden. Planungsanweisungen und örtliche Festlegungen: ZurzibietRegio fordert eine Verbesserung der SBahn Direktverbindung Bad Zurzach – Döttingen – Baden. Um das Zurzibiet besser an das übergeordnete Mobilitätsnetz anzuschliessen, ist aus Sicht von ZurzibietRegio die genannte Direktverbindung im Halbstundentakt direkt zu führen.	1a 1a 5a/b

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
					Im Sinne einer überregional mehrwertbringenden Alternative zur Querverbindung im Mittelland wird von ZurzibietRegio eine Wiederinbetriebnahme der Strecke Laufenburg - Koblenz bzw. der Linie Basel - Winterthur gefordert.	5a/b
487.	Gemeinderat Wohlen (nacherfasst durch BVU ARE)	G	M3.1		Wenn die Akzeptanz gegenüber dem öffentlichen Verkehrs in den Kernstädte erhöht werden soll, dann muss ein ¼ Stundentakt der S-Bahnen auf den Hauptachsen sichergestellt sein.	1a
488.	Hellikon	G	M3.1		Eingabe: Planungsanweisung 2.2: Im Sinne einer optimalen Vernetzung funktionaler Räume begrüsst Fricktal Regio, dass Bahnplanungen auf grenzüberschreitenden Linien mit Nachbarkantonen und den deutschen und französischen Partnern abgestimmt werden. Planungsanweisung 2.3: Fricktal Regio befürwortet, dass durch ein dichtes S-Bahnangebot optimale Anschlüsse an das Fernverkehrsnetz gewährleistet werden. Richtplan-Teilkarte M 3.1 I S-Bahnangebot: Fricktal Regio begrüsst den Halbstundentakt als Regelfall zwischen Stein und Laufenburg und befürwortet eine Verbesserung der regional als heute ungenügend betrachteten Verbindungsqualität von Laufenburg nach Frick und Aarau auch zur Erschliessung des ESP Sisslerfeld und der geplanten Mittelschule. Im Sinne einer optimalen Verkehrsanbindung des ESP Sisslerfeld und aber auch im Sinne einer überregional mehrwertbringenden Alternative zur Querverbindung im Mittelland wird von Fricktal Regio eine Wiederinbetriebnahme der Strecke Laufenburg - Koblenz bzw. der Linie Basel - Winterthur über Stein und Laufenburg gefordert. Der Kanton soll sich beim Bund dafür einsetzen.	1a 1a 1a 5a/b
489.	Hendschiken	G	M3.1		Der Planungsgrundsatz E wurde umformuliert und ergänzt (vgl. Planungsgrundsatz G rechtskräftiger Richtplan). Was bedeutet die Ergänzung insbesondere betreffend der möglichen Angebotsreduktion für die Region? Muss durch den ergänzten Planungsgrundsatz mit Konsequenzen gerechnet werden? Der bisherige Planungsgrundsatz E, dass Gemeinden und andere öffentliche und private Institutionen weitere Angebote wie zusätzliche Spätkurse, Einschaltkurse ausserhalb des Taktsystems und spezielle Angebote für die Bedürfnisse von Schulen bestellen können, fällt weg. Was sind hier die Konsequenzen für die Gemeinden und die Region?	6 6
490.	Künten	G	M3.1		Zum Bahn- und Busangebot sollen sich die Regionen und Gemeinden äussern.	1a
491.	Planungsverband Brugg Regio	R	M3.1		Die Förderung eines attraktiven Angebots des öffentlichen Verkehrs bedingt nicht nur ein gutes An-gebot von und zu den Kernstädten, sondern verlangt explizit auch nach einer guten Vernetzung da-zwischen (Querverbindungen). Darüber hinaus sind Viertelstundentakte nicht nur für den Personen-fernverkehr, sondern auch im Regionalverkehr anzustreben. Im Umfeld der Region Brugg gilt dies insbesondere für den Bahnhof Wildegg, welcher als ÖV-Drehscheibe von regionaler Bedeutung (Richtplan-Teilkarte M 5.1) ein wichtiger Knotenpunkt für die Gemeinde Auenstein und die Teilregion Schenkenbergertal ist und entsprechend auf einen dichten Takt angewiesen ist.	4a/b

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
492.	Planungsverband Fricktal Regio	R	M3.1		Planungsanweisung 2.2: Im Sinne einer optimalen Vernetzung funktionaler Räume begrüsst Fricktal Regio, dass Bahnplanungen auf grenzüberschreitenden Linien mit Nachbarkantonen und den deutschen und französischen Partnern abgestimmt werden. Planungsanweisung 2.3: Fricktal Regio befürwortet, dass durch ein dichtes S-Bahnangebot optimale Anschlüsse an das Fernverkehrsnetz gewährleistet werden. Richtplan-Teilkarte M 3.1 I S-Bahnangebot: Fricktal Regio begrüsst den Halbstundentakt als Regelfall zwischen Stein und Laufenburg und befürwortet eine Verbesserung der regional als heute ungenügend betrachteten Verbindungsqualität von Laufenburg nach Frick und Aarau auch zur Erschliessung des ESP Sisslerfeld und der geplanten Mittelschule. Im Sinne einer optimalen Verkehrsanbindung des ESP Sisslerfeld und aber auch im Sinne einer überregional mehrwertbringenden Alternative zur Querverbindung im Mittelland wird von Fricktal Regio eine Wiederinbetriebnahme der Strecke Laufenburg - Koblenz bzw. der Linie Basel - Winterthur über Stein und Laufenburg gefordert. Der Kanton soll sich beim Bund dafür einsetzen.	1a 1a 1a 5a/b
493.	Regionalplanungsverband Lebensraum Lenzburg Seetal	R	M3.1		Der Planungsgrundsatz E wurde umformuliert und ergänzt (vgl. Planungsgrundsatz G rechtskräftiger Richtplan). Was bedeutet die Ergänzung insbesondere betreffend der möglichen Angebotsreduktion für die Region? Muss durch den ergänzten Planungsgrundsatz mit Konsequenzen gerechnet werden? Der bisherige Planungsgrundsatz E, dass Gemeinden und andere öffentliche und private Institutionen weitere Angebote wie zusätzliche Spätkurse, Einschaltkurse ausserhalb des Taktsystems und spezielle Angebote für die Bedürfnisse von Schulen bestellen können, fällt weg. Was sind hier die Konsequenzen für die Gemeinden und die Region?	6 6
494.	Rheinfelden	G	M3.1		Planungsanweisung 2.2: Im Sinne einer optimalen Vernetzung funktionaler Räume begrüsst Rheinfelden, dass Bahnplanungen auf grenzüberschreitenden Linien mit Nachbarkantonen und den deutschen und französischen Partnern abgestimmt werden. Planungsanweisung 2.3: Rheinfelden befürwortet, dass durch ein dichtes S-Bahnangebot optimale Anschlüsse an das Fernverkehrsnetz gewährleistet werden. Im Sinne einer optimalen Verkehrsanbindung des ESP Sisslerfeld und aber auch im Sinne einer überregional mehrwertbringenden Alternative zur Querverbindung im Mittelland unterstützt Rheinfelden die Forderung nach einer Wiederinbetriebnahme der Strecke Laufenburg - Koblenz bzw. der Linie Basel – Winterthur über Stein und Laufenburg. Der Kanton soll sich beim Bund dafür einsetzen.	1a 1a 5a/b
495.	SVP Aargau	P	M3.1		Zum Bahn- und Busangebot sollen sich die Regionen und Gemeinden äussern.	1a
496.	Safenwil	G	M3.1		Zum Bahn- und Busangebot sollen sich die Regionen und Gemeinden äussern.	1a
497.	Unternehmen	J	M3.1		Herausforderungen / Einflussnahme auf Bahnplanungen: Es werden in diesem Abschnitt im Regionalverkehr nicht nur die Bahnplanung behandelt, sondern auch der strassengebundene ÖV. Ist mit einem Abschnitttitel «Einflussnahme auf Bahnplanung» etwas verwirrend. Es wäre sinnvoll, wenn der Abschnittstitel entsprechend präzisiert/ergänzt werden könnte.	2a
498.	Unternehmen	J	M3.1		Stand / Übersicht: Netznutzungsplan 2025 Müsste hier nicht das Netznutzungskonzept und nicht der Netznutzungsplan	2a

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
					erwähnt sein, welcher durch den Bundesrat verabschiedet wurde? Müsste hier nicht noch ergänzt werden, dass auch das Netznutzungskonzept zum STEP AS35 vom Bundesrat verabschiedet wurde?	
499.	Unternehmen	J	M3.1		Beschlüsse: Beschlüsse und Planungsanweisungen werden zur Kenntnis genommen. SBB weisen darauf hin, dass das Angebot im Fernverkehr, wie in der Ausgangslage beschrieben, durch die Konzession festgelegt wird und nach marktwirtschaftlichen Kriterien und somit der Nachfrage entsprechend ausgerichtet wird.	1a
500.	Siglistorf	G	M3.1		Planungsanweisung 2.2: Im Sinne einer optimalen Vernetzung funktionaler Räume begrüsst ZurzibietRegio, dass Bahnplanungen auf grenzüberschreitenden Linien mit Nachbarkantonen und den ausländischen Partnern abgestimmt werden. Planungsanweisung 2.3: ZurzibietRegio befürwortet, dass durch ein dichtes S-Bahnangebot optimale Anschlüsse an das Fernverkehrsnetz gewährleistet werden. Planungsanweisungen und örtliche Festlegungen: ZurzibietRegio fordert eine Verbesserung der S-Bahn Direktverbindung Bad Zurzach – Döttingen – Baden. Um das Zurzibiet besser an das übergeordnete Mobilitätsnetz anzuschliessen, ist aus Sicht von ZurzibietRegio die genannte Direktverbindung im Halbstundentakt direkt zu führen. Im Sinne einer überregional mehrwertbringenden Alternative zur Querverbindung im Mittelland wird von ZurzibietRegio eine Wiederinbetriebnahme der Strecke Laufenburg - Koblenz bzw. der Linie Basel - Winterthur gefordert.	1a 1a 5a/b 5a/b
501.	Touring Club Schweiz	O	M3.1		Zum Bahn- und Busangebot sollen sich die Regionen und Gemeinden äussern.	1a
502.	VCS, Sektion Aargau	O	M3.1		Antrag auf Anpassung des letzten Satzes im zweitletzten Absatz im Abschnitt “Herausforderungen” zu: «Wo die Nachfrage im ländlichen Entwicklungsgebiet ungenügend ist, kann das öV-Angebot durch alternative Betriebsformen [...] ergänzt werden.» (D.h. „ersetzt oder“ streichen.) Begründung: Auch in ländlichen Entwicklungsgebieten hat ein Grundangebot von öV-Dienstleistungen gewährleistet zu sein. Alternative Betriebsformen sollen dieses Angebot unterstützen, aber nicht ersetzen.	6a
503.	Zurzach	G	M3.1		Planungsanweisung 2.2: Im Sinne einer optimalen Vernetzung funktionaler Räume begrüsst die Gemeinde Zurzach, dass Bahnplanungen auf grenzüberschreitenden Linien mit Nachbarkantonen und den ausländischen Partnern abgestimmt werden. Planungsanweisung 2.3: Die Gemeinde Zurzach befürwortet, dass durch ein dichtes S-Bahnangebot optimale Anschlüsse an das Fernverkehrsnetz gewährleistet werden. Planungsanweisungen und örtliche Festlegungen: Die Gemeinde Zurzach fordert eine Verbesserung der S-Bahn Direktverbindung Bad Zurzach – Döttingen – Baden. Um das Zurzibiet besser an das übergeordnete Mobilitätsnetz anzuschliessen, ist aus Sicht der Gemeinde Zurzach die genannte Direktverbindung im Halbstundentakt direkt zu führen.	1a 1a 5a/b

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Be-schluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurtei-lung[2]
					Im Sinne einer überregional mehrwertbringenden Alternative zur Querverbindung im Mittelland wird von der Gemeinde Zurzach eine Wiederinbetriebnahme der Strecke Laufenburg - Koblenz bzw. der Linie Basel - Winterthur gefordert.	5a/b
504.	ZurzibietRe-gio	R	M3.1		Planungsanweisungen und örtliche Festlegungen: ZurzibietRegio fordert eine Verbes-serung der S-Bahn Direktverbindung Bad Zurzach – Döttingen – Baden. Um das Zurzi-biet besser an das überge-ordnete Mobilitätsnetz anzuschliessen, ist aus Sicht von ZurzibietRegio die genannte Direktverbin-dung im Halbstundentakt direkt zu führen. Im Sinne einer überregional mehrwertbringenden Alternative zur Querverbindung im Mittelland wird von ZurzibietRegio eine Wiederinbetriebnahme der Strecke Laufenburg - Koblenz bzw. der Linie Ba-sel - Winterthur gefordert.	5a/b 5a/b
505.	glp Aargau	P	M3.1		Unter Herausforderungen wird auf die beschränkten Mittel und die deswegen nötige Pri-orisierung Hingewiesen. Dies bedeutet nichts anderes, als dass sinnvolle und notwen-dige Projekte nicht oder viel später realisiert werden können. Die glp fordert, dass des-wegen mehr Mittel dem öV Infrastruk-turfonds und weniger dem Strassenfonds zuge-führt werden. Der Regierungsrat wird aufgefordert, die dazu notwendigen gesetzlichen Grundlagen anzupassen.	4a
506.	Gemeinde Leuggern	G	M3.1/1.1	Keine Bemerkungen		1a
507.	Gemeinde Magden	G	M3.1/1.1	Keine Bemerkungen		1a
508.	Gemeinderat Wohlen (nacherfasst durch BVU ARE)	G	M3.1/1.1	Im Aargau ist mindestens ein eigener HGV Halt vorzusehen.	[Als bedeutsamer Wirtschafts- und Wohnstandort und wachsender Bevölkerung und Nachfrage ist ein entsprechendes Angebot vorzusehen.	6a/6e
509.	Döttingen Gemeinderat	G	M3.1/1.2	Nebst Aarau ist auch Baden zu erwähnen	Baden ist ein wirtschaftlicher Schlüsselort und die Anbindung an das Bahnnetz ist wich-tig, eine Beschränkung auf Aarau macht wenig Sinn.	6e
510.	Einwohnerge-meinde Dür-renäsch	G	M3.1/1.2	Nebst Aarau ist auch Baden und Zofingen zu erwähnen.	Baden und Zofingen sind wirtschaftliche Schlüsselorte und die Anbindung an das Bahn-netz ist wich-tig, eine Beschränkung auf Aarau macht wenig Sinn.	6e
511.	Gemeinde Aristau	G	M3.1/1.2	Nebst Aarau ist auch Baden und Zofingen zu erwähnen.	Baden und Zofingen sind wirtschaftliche Schlüsselorte und die Anbindung an das Bahn-netz ist wich-tig, eine Beschränkung auf Aarau macht wenig Sinn.	6e
512.	Gemeinde Leuggern	G	M3.1/1.2	Nebst Aarau ist auch Baden und Zofingen zu erwähnen.	Baden und Zofingen sind wirtschaftliche Schlüsselorte und die Anbindung an das Bahn-netz ist wich-tig, eine Beschränkung auf Aarau macht wenig Sinn.	6e
513.	Gemeinde Magden	G	M3.1/1.2	Nebst Aarau ist auch Baden und Zofingen zu erwähnen	Baden und Zofingen sind wirtschaftliche Schlüsselorte und die Anbindung an das Bahn-netz ist wichtig, eine Beschränkung auf Aarau macht wenig Sinn.	6e
514.	Gemeinde-ammänner-Vereinigung des Kantons Aargau	O	M3.1/1.2	Nebst Aarau ist auch Baden und Zofingen zu erwähnen.	Baden und Zofingen sind wirtschaftliche Schlüsselorte und die Anbindung an das Bahn-netz ist wichtig, eine Beschränkung auf Aarau macht wenig Sinn.	6e
515.	Gemeinderat Möriken-Wildegg	G	M3.1/1.2	Der Gemeinderat Möriken-Wildegg fordert deshalb, die Richtplan-Vorgaben bezüglich Angebot öf-fentlicher Verkehr am Bahnhof	Der Gemeinderat Möriken-Wildegg unterstützt die Planungsgrundsätze, insbesondere die Planungs-grundsätze A und C, wonach das Angebot auf die Raumtypen des Raum-	4a/b

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
				Wildegg einzuhalten und den definierten Planungsgrundsätzen nach-zukommen.	konzepts Aargau abge-stimmt werden soll. Möriken-Wildegg gehört zum urbanen Entwicklungsgebiet, wie auch die Richt-plan-Teilkarte M 3.1 zum S-Bahnangebot anzeigt. Der Bahnhof Wildegg ist die zweit grösste öV-Drehscheibe in der Region (neben Bahnhof Lenzburg) und damit eine öV-Drehscheibe von regionaler Bedeutung. Das Einzugsgebiet erstreckt sich bis Thalheim im Schenkenbergertal. Entsprechend ist nicht nachzuvollziehen, warum der RegioExpress-Halt gemäss Mehrjahresplanung öffentlicher Ver-kehr ab den 2030er Jahren in Wildegg wegfallen soll. Die S-Bahn ist kein adäquater Ersatz, weil sie keine optimale zeitliche Verknüpfung zum Personenfernverkehr, v.a. am Bahnhof Olten, schafft (ge-mäss Planungsgrundsatz C). Dies ganz im Gegenteil zum RegioExpress, welcher erlaubt, die Zentren Basel, Bern und Luzern innerhalb von 60 Minuten zu erreichen. Der Gemeinderat Möriken-Wildegg fordert deshalb, die Richtplan-Vorgaben bezüglich Angebot öf-fentlicher Verkehr am Bahnhof Wildegg einzuhalten und den definierten Planungsgrundsätzen nachzukommen. Der RegioExpress-Halt in Wildegg ist in der nächsten Mehrjahresplanung öffentlicher Verkehr wieder aufzunehmen.	
516.	Gemeinderat Oberrüti	G	M3.1/1.2	Nebst Aarau ist auch Baden und Zofingen zu erwähnen.	Baden und Zofingen sind wirtschaftliche Schlüsselorte und die Anbindung an das Bahnnetz ist wich-tig, eine Beschränkung auf Aarau macht wenig Sinn.	6e
517.	Künten	G	M3.1/1.2	Nebst Aarau ist auch Baden und Zofingen zu erwähnen.	Baden und Zofingen sind wirtschaftliche Schlüsselorte und die Anbindung an das Bahnnetz ist wichtig, eine Beschränkung auf Aarau macht wenig Sinn.	6e
518.	Safenwil	G	M3.1/1.2	Nebst Aarau ist auch Baden und Zofingen zu erwähnen.	Baden und Zofingen sind wirtschaftliche Schlüsselorte und die Anbindung an das Bahnnetz ist wichtig, eine Beschränkung auf Aarau macht wenig Sinn.	6e
519.	Stadt Aarau	G	M3.1/1.2	Beschluss Ergänzen: Daneben setzt sich der Kanton für gute und direkte Anschlüsse ab Aarau in die Nordwest- und Zentralschweiz ein. Das TEE (Trans-Europe Express) Projekt der Deutschen Bahn wird mit Halt in Aarau vorangetrieben.	Aarau als Kantonshauptstadt muss mit dem öffentlichen Verkehr gut an die Zentren und darüber hinaus angeschlossen sein. Dies stärkt den öffentlichen Verkehr sowohl für den Arbeits- als auch den Freizeitverkehr.	1b
520.	Touring Club Schweiz	O	M3.1/1.2	Nebst Aarau ist auch Baden und Zofingen zu erwähnen.	Baden und Zofingen sind wirtschaftliche Schlüsselorte und die Anbindung an das Bahnnetz ist wich-tig, eine Beschränkung auf Aarau macht wenig Sinn.	6e
521.	Uezwil	G	M3.1/1.2	Nebst Aarau ist auch Baden und Zofingen zu erwähnen.	Baden und Zofingen sind wirtschaftliche Schlüsselorte und die Anbindung an das Bahnnetz ist wichtig, eine Beschränkung auf Aarau macht wenig Sinn.	6e
522.	Villnachern	G	M3.1/1.2	Nebst Aarau ist auch Baden und Zofingen zu erwähnen.	Baden und Zofingen sind wirtschaftliche Schlüsselorte und die Anbindung an das Bahnnetz ist wich-tig, eine Beschränkung auf Aarau macht wenig Sinn.	6e
523.	aarau regio	R	M3.1/1.2	Kein Aenderungsantrag	Der gesamtüberprüfte Richtplan besagt, dass sich der Kanton Aargau beim Bund für einen guten Anschluss des Kantons ans Fernverkehrsnetz sowie punktuelle Angebotserweiterungen einsetzt (zusätzliche Halte, Viertelstundentakt). aarau regio begrüsst dabei namentlich die ausdrückliche Erwähnung des Bahnhofs Aarau als Haupthalteort im Aargau auf der Ost-West-Transversale.	1a
524.	Einwohnergemeinde Sisseln	G	M3.1/1.3	Die Bahnverbindung Basel – Winterthur – St. Gallen soll hier zusätzlich aufgeführt werden (Wiederinbetriebnahme der Strecke Laufenburg – Koblenz).	Im Sinne einer optimalen Verkehrsanbindung des ESP Sisslerfeld und aber auch im Sinne einer überregional mehrwertbringenden Alternative zur Querverbindung im Mittelland fordern wir eine Wiederinbetriebnahme der Strecke Laufenburg - Koblenz bzw. der Linie Basel - Winterthur über Stein und Laufenburg.	5a/b
525.	FDP.Die Liberalen Bezirk Laufenburg	P	M3.1/1.3	Die Bahnverbindung Basel – Winterthur – St. Gallen soll hier zusätzlich aufgeführt werden (Wiederinbetriebnahme der Strecke Laufenburg – Koblenz).	Im Sinne einer optimalen Verkehrsanbindung des ESP Sisslerfeld und aber auch im Sinne einer überregional mehrwertbringenden Alternative zur Querverbindung im Mittelland wird von uns eine Wiederinbetriebnahme der Strecke Laufenburg - Koblenz bzw. der Linie Basel - Winterthur über Stein und Laufenburg gefordert.	5a/b

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
526.	Gemeinde Auenstein	G	M3.1/1.3	Die Achse ist wie folgt zu ergänzen: Aarau - Wildegg - Brugg - Baden. 'Bei Wildegg handelt es sich um eine ÖV-Drehscheibe von regionaler Bedeutung' ist explizit aufzuführen.	In der Planungsanweisung 1.3 des Kapitels 3.1 geht es explizit um den Viertelstundentakt im Personenfernverkehr. Entsprechend seiner Bedeutung als regionale ÖV-Drehscheibe sind Viertelstundentakte ab Bahnhof Wildegg nicht nur für den Personenfernverkehr, sondern auch im Regionalverkehr anzustreben.	6a/e
527.	Gemeinde Windisch (Abteilung Planung und Bau)	G	M3.1/1.3	Keiner.	Der 15-Min-Takt wird begrüsst.	1a
528.	Hellikon	G	M3.1/1.3	Antrag: Die Bahnverbindung Basel – Winterthur – St. Gallen soll hier zusätzlich aufgeführt werden (Wiederinbetriebnahme der Strecke Laufenburg – Koblenz).	Begründung: Im Sinne einer optimalen Verkehrsanbindung des ESP Sisslerfeld und aber auch im Sinne einer überregional mehrwertbringenden Alternative zur Querverbindung im Mittelland wird von Fricktal Regio eine Wiederinbetriebnahme der Strecke Laufenburg - Koblenz bzw. der Linie Basel - Winterthur über Stein und Laufenburg gefordert.	5a/b
529.	Planungsverband Brugg Regio	R	M3.1/1.3	Kein Änderungsantrag	Der gesamtüberprüfte Richtplan besagt, dass sich der Kanton Aargau beim Bund für einen guten Anschluss des Kantons ans Fernverkehrsnetz sowie punktuelle Angebotserweiterungen einsetzt (zu-sätzliche Halte, Viertelstundentakt). Brugg Regio begrüsst dabei namentlich die ausdrückliche Erwähnung der Linien Aarau-Brugg-Baden und Brugg-Baden-Zürich als Linien, auf denen durch die Überlagerung von zwei Halbstundentakten ein ungefährer Viertelstundentakt angeboten werden soll.	1a
530.	Planungsverband Fricktal Regio	R	M3.1/1.3	Die Bahnverbindung Basel – Winterthur – St. Gallen soll hier zusätzlich aufgeführt werden (Wiederinbetriebnahme der Strecke Laufenburg – Koblenz).	Im Sinne einer optimalen Verkehrsanbindung des ESP Sisslerfeld und aber auch im Sinne einer überregional mehrwertbringenden Alternative zur Querverbindung im Mittelland wird von Fricktal Regio eine Wiederinbetriebnahme der Strecke Laufenburg - Koblenz bzw. der Linie Basel - Winterthur über Stein und Laufenburg gefordert.	5a/b
531.	Rheinfelden	G	M3.1/1.3	Die Bahnverbindung Basel – Winterthur – St. Gallen soll hier zusätzlich aufgeführt werden (Wiederin-betriebnahme der Strecke Laufenburg – Koblenz).	Im Sinne einer optimalen Verkehrsanbindung des ESP Sisslerfeld und aber auch im Sinne einer über-regional mehrwertbringenden Alternative zur Querverbindung im Mittelland wird von Rheinfelden die Forderung nach einer Wiederinbetriebnahme der Strecke Laufenburg - Koblenz bzw. der Linie Basel – Winterthur über Stein und Laufenburg unterstützt.	5a/b
532.	aarau regio	R	M3.1/1.3	Kein Aenderungsantrag	Weiter begrüsst aarau regio insbesondere die ausdrückliche Erwähnung der Linien Aarau-Brugg-Baden und Aarau-Lenzburg-Zürich als Linien, auf denen durch die Überlagerung von zwei Halbstun-dentakten ein ungefährer Viertelstundentakt angeboten werden soll.	1a
533.	GrüneAargau	P	M3.1/1.4	Streichen der Planungsanweisung 1.4: «Die Räume Aarau / Lenzburg und Brugg / Baden sollen direkt an den Flughafen Zürich angebunden werden.»	Die Räume Aarau/Lenzburg und Brugg/Baden sind bereits gut an den Flughafen Zürich angeschlossen. Anzustreben sind direkte Anbindungen von Pendlerrouten und nicht von, nur in der Ferienzeiten stark frequentierten Zielen wie der Flughafen Zürich.	6b
534.	Stadt Baden (Stadtentwicklung und Strategie)	G	M3.1/1.4	Minimal sind die Direktverbindungen Baden-Bern, Baden-Zürich, Baden- Zürich Flughafen, Baden-Basel zu erhalten.	Für die dicht bevölkerte Region Baden-Wettingen und in der Funktion als Wirtschafts- und Regional-zentrum und als Tagungs- und Kongressort, sind gute Zugsverbindungen und ein starker Verkehrs-hub Baden im nationalen öV-Netz der entscheidende Standortfaktor. Die ansässigen Grosskonzerne sind auf direkte und schnelle Zugsverbindungen angewiesen. Die Auswirkungen der Systematisie-rung des Bahnangebots auf Baden wecken sowohl Zustimmung als auch Befürchtungen. Die Ver-dichtung des bestehenden Fahrplans bringt ein dichteres Bahnangebot, gleichzeitig aber auch Fahr-zeit-	1d

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
					verlängerungen nach Westen und es entfallen für Baden hochwertige Direktverbindungen (Baden-Bern). Eine schleichende Abstufung des Bahnhofes Baden im nationalen- bzw. kantonalen öV-Netzkonzept kann nicht akzeptiert werden.	
535.	VCS, Sektion Aargau	O	M3.1/1.4	Streichen des Satzes: "Die Räume Aarau / Lenzburg und Brugg / Baden sollen direkt an den Flughafen Zürich angebunden werden."	Statt auf den Flughafen soll der Fokus generell auf Arbeitsplatzschwerpunkte gelegt werden: "Die Räume Aarau / Lenzburg und Brugg / Baden sollen direkt an wichtige Arbeitsplatzschwerpunkte angebunden werden." Der öffentliche Verkehr soll sich nicht an der Erreichbarkeit der Flughäfen, sondern an Einrichtungen/Routen von alltäglichem Interesse orientieren. Zu den Flughäfen fährt man schliesslich nicht mehrmals im Monat; zur Arbeit, zu Freizeitaktivitäten und zum Einkaufen hingegen schon. Entsprechend ist bei einer einseitigen Ausrichtung des öV an den Flughäfen eine geringere Lenkungswirkung hinsichtlich des Modal Splits zu erwarten.	6b
536.	Bremgarten	G	M3.1/1.5	Mit der Einführung eines Fernverkehrshaltes Wohlen müssen auch die Zubringerlinien ausgebaut werden (z.B. 15-Min.-Takt Bremgarten – Wohlen und Ausbau der Busverbindungen aus dem Reusstal).	Um ausreichende Fahrgastfrequenzen an einem Fernverkehrshalt im Freiamt zu generieren, müssen auch die Zubringerlinien auf einen solchen Halt ausgerichtet werden. Auch die angrenzenden Regionen sollen von einer besseren Anbindung in die Innerschweiz und ins Tessin (und evtl. nach Aarau) profitieren.	1a
537.	Fischbach-Göslikon	G	M3.1/1.5	Mit der Einführung eines Fernverkehrshaltes Wohlen müssen auch die Zubringerlinien ausgebaut werden (z.B. 15-Min.-Takt Bremgarten – Wohlen und Ausbau der Busverbindungen aus dem Reusstal).	Um ausreichende Fahrgastfrequenzen an einem Fernverkehrshalt im Freiamt zu generieren, müssen auch die Zubringerlinien auf einen solchen Halt ausgerichtet werden. Auch die angrenzenden Regionen sollen von einer besseren Anbindung in die Innerschweiz und insTessin (und evtl. nach Aarau) profitieren. Gemeinde Fischbach-Göslikon: Der 15-Minuten-Takt der Bahnlinie – Bremgarten – Wohlen wäre für die Gemeinde Fischbach-Göslikon eine signifikante Verbesserung der Anbindung Richtung Lenzburg – Aarau und Richtung Innerschweiz	1a
538.	Gemeinde Muri	G	M3.1/1.5	Der Kanton setzt sich beim Bund dafür ein, dass im Freiamt die Haltepunkte Wohlen und Muri von schnellen und direkten Verbindungen profitieren.	Auch Muri als wichtiges ländliches Zentrum im Oberen Freiamt mit einem Einzugsgebiet von ~40'000 Personen ist in die Planungsanweisung aufzunehmen.	6e
539.	Gemeinde Stetten AG (nacherfasst durch BVU ARE)	G	M3.1/1.5	Mit der Einführung eines Fernverkehrshalts Wohlen müssen auch die Zubringerlinien ausgebaut werden (z.B. 15-Min.-Takt Bremgarten-Wohlen und Ausbau ins Reusstal, Kelleramt)	Um ausreichende Fahrgastfrequenzen an einen Fernverkehrshalt zu generieren, müssen auch die Zubringerlinien auf solche Halte ausgerichtet werden.	1a
540.	Gemeinderat Arni	G	M3.1/1.5	Mit der Einführung eines Fernverkehrshaltes Wohlen müssen auch die Zubringerlinien ausgebaut werden (z.B. 15-Min.-Takt Bremgarten – Wohlen und Ausbau der Busverbindungen aus dem Reusstal).	Um ausreichende Fahrgastfrequenzen an einem Fernverkehrshalt im Freiamt zu generieren, müssen auch die Zubringerlinien auf einen solchen Halt ausgerichtet werden. Auch die angrenzenden Regionen sollen von einer besseren Anbindung in die Innerschweiz und ins Tessin (und evtl. nach Aarau) profitieren.	1a
541.	Gemeinderat Dintikon	G	M3.1/1.5	Der Hinweis auf den Fernverkehrshalt in Wohlen wird ausdrücklich begrüsst und unterstützt.	Die Testfahrten der letzten Jahre haben gezeigt, dass in der Repla Unteres Bünztal eine Nachfrage für entsprechende Verbindungen besteht.	1a
542.	Gemeinderat Oberlunkhofen	G	M3.1/1.5	Mit der Einführung eines Fernverkehrshaltes Wohlen müssen auch die Zubringerlinien ausgebaut werden (z.B. 15-Min.-Takt Bremgarten – Wohlen und Ausbau der Busverbindungen aus dem Reusstal).	Um ausreichende Fahrgastfrequenzen an einem Fernverkehrshalt im Freiamt zu generieren, müssen auch die Zubringerlinien auf einen solchen Halt ausgerichtet werden. Auch die angrenzenden Regionen sollen von einer besseren Anbindung in die Innerschweiz und ins Tessin (und evtl. nach Aarau) profitieren.	1a

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
543.	Gemeinderat Wohlen (nacherfasst durch BVU ARE)	G	M3.1/1.5	Der Hinweis auf den Fernverkehrshalt in Wohlen wird ausdrücklich begrüsst und unterstützt.	Die Testfahrten der letzten Jahre haben gezeigt, dass eine Nachfrage für entsprechende Verbindungen besteht	1a
544.	REPLA Mutschellen-Reusstal Kelleramt	R	M3.1/1.5	Mit der Einführung eines Fernverkehrshaltes Wohlen müssen auch die Zubringerlinien ausgebaut werden (z.B. 15-Min.-Takt Bremgarten – Wohlen und Ausbau der Busverbindungen aus dem Reusstal).	Um ausreichende Fahrgastfrequenzen an einem Fernverkehrshalt im Freiamt zu generieren, müssen auch die Zubringerlinien auf einen solchen Halt ausgerichtet werden. Auch die angrenzenden Regionen sollen von einer besseren Anbindung in die Innerschweiz und ins Tessin (und evtl. nach Aarau) profitieren.	1a
545.	Regionalplanungsverband Oberes Freiamt	R	M3.1/1.5	Der Kanton setzt sich beim Bund dafür ein, dass im Freiamt die Haltepunkte Wohlen und Muri von schnellen und direkten Verbindungen profitieren.	Auch Muri als wichtiges ländliches Zentrum im Oberen Freiamt mit einem Einzugsgebiet von ~40'000 Personen ist in die Planungsanweisung aufzunehmen.	6e
546.	Regionalplanungsverband Unteres Bünztal	R	M3.1/1.5	Der Hinweis auf den Fernverkehrshalt in Wohlen wird ausdrücklich begrüsst und unterstützt.	Die Testfahrten der letzten Jahre haben gezeigt, dass in der Repla Unteres Bünztal eine Nachfrage für entsprechende Verbindungen besteht.	1a
547.	Bremgarten	G	M3.1/2.3	Wir begrüssen den vorgesehenen 15-Min.-Takt zwischen Bremgarten und Wohlen. Dieser soll, gemeinsam mit den erforderlichen Infrastrukturen, zeitnah umgesetzt werden.	Die Region Mutschellen – Bremgarten benötigt auch gute Verbindungen in Richtung Wohlen – Aarau. Mit dem vorgesehenen 15-Min.-Takt im Freiamt sollen auch die Anschlüsse in Richtung Bremgarten verdichtet werden.	5a
548.	Döttingen Gemeinderat	G	M3.1/2.3	Zweiter Teilstrich mit ländlichen Zentren ergänzen	die ländlichen Zentren sind auf gute ÖV-Verbindungen angewiesen um attraktiv zu sein und zu bleiben	6e
549.	Einwohnergemeinde Sisseln	G	M3.1/2.3	Unter 2.3 "Vorgaben Optimierung" ist der 5. Absatz zu ergänzen: "Auf nachfrageschwachen Linien oder Linienästen in der Regel Stundentakt (<2000 Fahrgäste pro Tag im Querschnitt mit der höchsten Nachrage) ergänzt mit Bus-Direktverbindungen zu den halben Stunden."	Um das nachhaltige Mobilitätsverhalten auch im ländlichen Raum besser zu fördern, sind aus regionaler Sicht nachfrageschwache Linien mit Bus-Direktverbindungen zu stärken.	6e
550.	FDP.Die Liberalen Bezirk Laufenburg	P	M3.1/2.3	Unter 2.3 / 5. Absatz zu ergänzen: «Auf nachfrageschwachen Linien oder Linienästen in der Regel Stundentakt (<2000 Fahrgäste pro Tag im Querschnitt mit der höchsten Nachfrage) ergänzt mit Schienentaxi/Bus-Direktverbindungen zu den halben Stunden.»	Um das nachhaltige Mobilitätsverhalten auch im ländlichen Raum besser zu fördern, sind aus regionaler Sicht nachfrageschwache Linien mit Bus-Direktverbindungen, oder einem Schienentaxi (bspw. Stein Laufenburg) zu stärken.	6e
551.	Fischbach-Göslikon	G	M3.1/2.3	Wir begrüssen den vorgesehenen 15-Min.-Takt zwischen Bremgarten und Wohlen. Dieser soll, gemeinsam mit den erforderlichen Infrastrukturen, zeitnah umgesetzt werden.	Die Region Mutschellen – Bremgarten benötigt auch gute Verbindungen in Richtung Wohlen –Aarau. Mit dem vorgesehenen 15-Min.-Takt im Freiamt sollen auch die Anschlüsse in Richtung Bremgarten verdichtet werden. Ergänzung Gemeinde Fischbach-Göslikon: Nicht nur die Gemeinden der Region Bremgarten – Mut-schellen, sondern auch die Gemeinden am linken und rechten Reussufer nördlich von Bremgarten profitieren vom 15-Min-Takt.	1a

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
552.	Gemeinde Menziken	G	M3.1/2.3	Siehe Begründung (Antrag übersteigt die max. Zeichenzahl)	Vorgaben Entwicklung - Einbindung der nachfragestarken ländlichen Entwicklungsachsen in Kernstädte stärken, Angebotsdichte: - in der Regel Halbstundentakt, teilweise Verdichtung zum Viertelstundentakt in Spitzenzeiten, - auf nachfragestarken Linien durchgehender Viertelstundentakt (> 8'000 Fahrgäste pro Tag im Querschnitt mit der höchsten Nachfrage). Vorgabe Optimierung - Bahnangebot entlang der übrigen ländlichen Entwicklungsachsen und der Bahnlinien im ländlichen Raum nachfragebezogen entwickeln, - Einbindung der übrigen ländlichen Entwicklungsachsen in Kernstädte gewährleisten, - gezielter Ausbau der kombinierten Mobilität. Angebotsdichte: – in der Regel Halbstundentakt, – auf nachfrageschwachen Linien oder Linienästen in der Regel Stundentakt (< 2'000 Fahrgäste pro Tag im Querschnitt mit der höchsten Nachfrage).	6
553.	Gemeinde Rudolfstetten-Friedlisberg	G	M3.1/2.3	Der vorgesehene 15-Min.-Takt zwischen Bremgarten und Wohlen wird begrüsst. Dieser soll, gemeinsam mit den erforderlichen Infrastrukturen, zeitnah umgesetzt werden.	Die Region Mutschellen – Bremgarten benötigt auch gute Verbindungen in Richtung Wohlen – Aarau. Mit dem vorgesehenen 15-Min.-Takt im Freiamt sollen auch die Anschlüsse in Richtung Bremgarten verdichtet werden.	1a
554.	Gemeinde Stetten AG (nacherfasst durch BVU ARE)	G	M3.1/2.3	Begrüsst wird ein 15-Minuten-Takt Bremgarten-Wohlen und Bremgarten-Baden, der zeitnah umgesetzt werden soll.	Die Region Mutschellen, Reusstal und Kelleramt benötigt auch gute Verbindungen in die Richtung Wohlen und Baden.	1a
555.	Gemeinderat Arni	G	M3.1/2.3	Wir begrüssen den vorgesehenen 15-Min.-Takt zwischen Bremgarten und Wohlen. Dieser soll, gemeinsam mit den erforderlichen Infrastrukturen, zeitnah umgesetzt werden.	Die Region Mutschellen – Bremgarten benötigt auch gute Verbindungen in Richtung Wohlen – Aarau. Mit dem vorgesehenen 15-Min.-Takt im Freiamt sollen auch die Anschlüsse in Richtung Bremgarten verdichtet werden.	1a
556.	Gemeinderat Oberlunkhofen	G	M3.1/2.3	Wir begrüssen den vorgesehenen 15-Min.-Takt zwischen Bremgarten und Wohlen. Dieser soll, gemeinsam mit den erforderlichen Infrastrukturen, zeitnah umgesetzt werden.	Die Region Mutschellen – Bremgarten benötigt auch gute Verbindungen in Richtung Wohlen – Aarau. Mit dem vorgesehenen 15-Min.-Takt im Freiamt sollen auch die Anschlüsse in Richtung Bremgarten verdichtet werden.	1a
557.	Hellikon	G	M3.1/2.3	Unter 2.3 «Vorgaben Optimierung» ist der 5. Abs zu ergänzen: «Auf nachfrageschwachen Linien oder Linienästen i d Regel Stundentakt (<2000 Fahrgäste pro Tag im Querschnitt mit der höchsten Nachfr) ergänzt mit Bus-Direktverbindungen zu den halben Std.»	Begründung: Um das nachhaltige Mobilitätsverhalten auch im ländlichen Raum besser zu fördern, sind aus regionaler Sicht nachfrageschwache Linien mit Bus-Direktverbindungen zu stärken.	6e

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
558.	Planungsverband Fricktal Regio	R	M3.1/2.3	Unter 2.3 ist der 5. Absatz zu ergänzen: «Auf nachfrageschwachen Linien oder Linienästen in der Regel Stundentakt (<2000 Fahrgäste pro Tag im Querschnitt mit der höchsten Nachfrage) ergänzt mit Bus-Direktverbindungen zu den halben Stunden.»	Um das nachhaltige Mobilitätsverhalten auch im ländlichen Raum besser zu fördern, sind aus regionaler Sicht nachfrageschwache Linien mit Bus-Direktverbindungen zu stärken.	6e
559.	REPLA Mutschellen-Reusstal Kelleramt	R	M3.1/2.3	Wir begrüssen den vorgesehenen 15-Min.-Takt zwischen Bremgarten und Wohlen. Dieser soll, ge-meinsam mit den erforderlichen Infrastrukturen, zeitnah umgesetzt werden.	Die Region Mutschellen – Bremgarten benötigt auch gute Verbindungen in Richtung Wohlen – Aarau. Mit dem vorgesehenen 15-Min.-Takt im Freiamt sollen auch die Anschlüsse in Richtung Bremgarten verdichtet werden.	1a
560.	Regionalplanungsverband Lebensraum Lenzburg Seetal	R	M3.1/2.3	Für die Seetalbahn soll ein Viertelstundentakt eingeführt werden	Gemäss REK LLS E 4.1 / Handlungsfeld C4, Ausbau öV-Angebot im ländlichen Räum: Verbesserung des öV Angebotes entlang der räumlichen Entwicklungsachse und im ländlichen Raum. Nur mit einem attraktiven öV wird der Pendelverkehr auf der Strasse abnehmen.	6a/e
561.	Rheinfelden	G	M3.1/2.3	2.3 «Vorgaben Optimierung» ist der 5. Abs. zu ergänzen: «Auf nachfrageschwachen Linien oder Linienästen in der Regel Std.takt (<2000 Fahrgäste pro Tag im Querschnitt mit der höchsten Nachfrage) ergänzt mit Bus-Direktverbindungen zu den halben Std.»	Um das nachhaltige Mobilitätsverhalten auch zwischen dem ländlichen Raum und der Kernstadt besser zu fördern, sind aus städtischer Sicht nachfrageschwache Linien mit Bus-Direktverbindungen zu stärken.	6e
562.	SVP Aargau	P	M3.1/2.3	Vorgaben Entwicklung, letzter Punkt: Ist die Annahme von >8'000 Fahrgästen richtig?		6
563.	Bremgarten	G	M3.1/3.1	Die Bahnhaltestelle «Obere Ebene» hat im Richtplantext und der Karte sowie den Teilrichtplankarten zu verbleiben. In der Richtplankarte ist die Signatur der Haltstelle um 300m in Richtung Süden entlang der Gleisachse zu verschieben. *	Der Wegfall der Bahnhaltestelle «Obere Ebene» aus dem Richtplan wird nicht verstanden, zumal der Eintrag über mehr als ein Jahrzehnt im Richtplan verblieben ist und der gesamte MIV rund um Brem-garten in dieser Zeit bis heute stark zugenommen hat. Das Entfernen des Richtplaneintrages Bahn-haltestelle «Obere Ebene» entbehrt jeglicher Grundlage sowie der Planungssicherheit. In der Tabelle 4.1 Eisenbahnvorhaben ist die Bahnhaltestelle «Obere Ebene» als Zwischenergebnis einzutragen (ehemals Nr. 76).	6e
564.	Döttingen Gemeinderat	G	M3.1/3.1	An der Bahnlinie Koblenz-Turgi ist der bestehende Halt (Kreisel bei der Aarvia) zu einer Haltestelle für Mitarbeitende und Besucher des PSI auszubauen.	Das PSI zählt rund 2'500 Mitarbeitende und mindestens ebensoviele BesucherInnen. Die Bahnlinie Koblenz-Turgi führt in unmittelbarer Nähe des PSI durch. Eine Haltestelle würde die OeV-Erschliessung des PSI (und des Park Innovare) massiv erhöhen. Das PSI selber ist bereit, die interne Erschliessung ab der Haltestelle bis zum Park Innovare zu übernehmen.	5a/6e
565.	Einwohnergemeinde Sisseln	G	M3.1/3.1	Wir fordern eine Busverbindung von Sisseln nach Eiken/Frick.	Für die Region ist eine gute Erreichbarkeit des Arbeitsplatzgebietes ESP Sisslerfeld wichtig.	4a/b
566.	Endingen	G	M3.1/3.1	An der Bahnlinie Koblenz-Turgi ist der bestehende Halt (Kreisel bei der Aarvia) zu einer Haltestelle für Mitarbeitende und Besucher des PSI auszubauen. Die Haltestelle Rekingen ist westwärts (Höhe Gemeindehaus) zu verschieben	Die Haltestelle Rekingen ist ausserhalb der Dorfes und kann so nur bedingt genutzt werden. Die Verlegung in die Nähe der Schule Rekingen ist für den Transport der Schülerinnen und Schüler von grosser Wichtigkeit (beide Richtungen). Das PSI zählt rund 2'500 Mitarbeitende und mindestens ebensoviele BesucherInnen. Die Bahnlinie Koblenz-Turgi führt in unmittelbarer Nähe des PSI durch. Eine Haltestelle würde die OeV-Erschliessung des PSI (und des Park Innovare) massiv erhöhen. Das PSI selber ist bereit, die interne Erschliessung ab der Haltestelle bis zum Park Innovare zu übernehmen.	5a/6e 5a/6e

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
567.	Gemeinde Böttstein	G	M3.1/3.1	An der Bahnlinie Koblenz-Turgi ist der bestehende Halt (Kreisel bei der Aarvia) zu einer Haltestelle für Mitarbeitende und Besucher des PSI auszubauen. Die Haltestelle Rekingen ist westwärts (Höhe Gemeindehaus) zu verschieben	Die Haltestelle Rekingen ist ausserhalb der Dorfes und kann so nur bedingt genutzt werden. Die Verlegung in die Nähe der Schule Rekingen ist für den Transport der Schülerinnen und Schüler von grosser Wichtigkeit (beide Richtungen). Das PSI zählt rund 2'500 Mitarbeitende und mindestens ebensoviele BesucherInnen. Die Bahnlinie Koblenz-Turgi führt in unmittelbarer Nähe des PSI durch. Eine Haltestelle würde die OeV-Erschliessung des PSI (und des Park Innovare) massiv erhöhen. Das PSI selber ist bereit, die interne Erschliessung ab der Haltestelle bis zum Park Innovare zu übernehmen.	5a/6e 5a/6e
568.	Gemeinde Lengnau	G	M3.1/3.1	An der Bahnlinie Koblenz-Turgi ist der bestehende Halt (Kreisel bei der Aarvia) zu einer Haltestelle für Mitarbeitende und Besucher des PSI auszubauen. Die Haltestelle Rekingen ist westwärts (Höhe Gemeindehaus) zu verschieben	Die Haltestelle Rekingen ist ausserhalb der Dorfes und kann so nur bedingt genutzt werden. Die Verlegung in die Nähe der Schule Rekingen ist für den Transport der Schülerinnen und Schüler von grosser Wichtigkeit (beide Richtungen). Das PSI zählt rund 2'500 Mitarbeitende und mindestens ebensoviele BesucherInnen. Die Bahnlinie Koblenz-Turgi führt in unmittelbarer Nähe des PSI durch. Eine Haltestelle würde die OeV-Erschliessung des PSI (und des Park Innovare) massiv erhöhen. Das PSI selber ist bereit, die interne Erschliessung ab der Haltestelle bis zum Park Innovare zu übernehmen.	5a/6e 5a/6e
569.	Gemeinde Mandach	G	M3.1/3.1	An der Bahnlinie Koblenz-Turgi ist der bestehende Halt (Kreisel bei der Aarvia) zu einer Haltestelle für Mitarbeitende und Besucher des PSI auszubauen. Die Haltestelle Rekingen ist westwärts (Höhe Gemeindehaus) zu verschieben	Die Haltestelle Rekingen ist ausserhalb der Dorfes und kann so nur bedingt genutzt werden. Die Verlegung in die Nähe der Schule Rekingen ist für den Transport der Schülerinnen und Schüler von grosser Wichtigkeit (beide Richtungen). Das PSI zählt rund 2'500 Mitarbeitende und mindestens ebensoviele BesucherInnen. Die Bahnlinie Koblenz-Turgi führt in unmittelbarer Nähe des PSI durch. Eine Haltestelle würde die OeV-Erschliessung des PSI (und des Park Innovare) massiv erhöhen. Das PSI selber ist bereit, die interne Erschliessung ab der Haltestelle bis zum Park Innovare zu übernehmen.	5a/6e 5a/6e
570.	Gemeinde Mellikon	G	M3.1/3.1	An der Bahnlinie Koblenz-Turgi ist der bestehende Halt (Kreisel bei der Aarvia) zu einer Haltestelle für Mitarbeitende und Besucher des PSI auszubauen. Die Haltestelle Rekingen ist westwärts (Höhe Gemeindehaus) zu verschieben	Die Haltestelle Rekingen ist ausserhalb der Dorfes und kann so nur bedingt genutzt werden. Die Verlegung in die Nähe der Schule Rekingen ist für den Transport der Schülerinnen und Schüler von grosser Wichtigkeit (beide Richtungen). Das PSI zählt rund 2'500 Mitarbeitende und mindestens ebensoviele BesucherInnen. Die Bahnlinie Koblenz-Turgi führt in unmittelbarer Nähe des PSI durch. Eine Haltestelle würde die OeV-Erschliessung des PSI (und des Park Innovare) massiv erhöhen. Das PSI selber ist bereit, die interne Erschliessung ab der Haltestelle bis zum Park Innovare zu übernehmen.	5a/6e 5a/6e
571.	Gemeinde Menziken	G	M3.1/3.1	Siehe Begründung (Antrag übersteigt die max. Zeichenzahl)	Das Tram- und Busangebot wird abgestimmt auf die Veränderungen beim Personenfernverkehr und bei den S-Bahnen Aargau weiterentwickelt. - In den Kernstädten und urbanen Entwicklungsräumen werden dicht besiedelte Gebiete mit einer guten Angebotsdichte erschlossen. - Gemeinden im engeren Einzugsbereich von ländlichen Entwicklungsachsen profitieren mit Anschlussbuslinien indirekt auch vom guten S-Bahnangebot.	6
572.	Gemeinderat Tegerfelden (nacherfasst durch BVU ARE)	G	M3.1/3.1	An der Bahnlinie Koblenz-Turgi ist der bestehende Halt (Kreisel bei der Aarvia) zu einer Haltestelle für Mitarbeitende und Besucher des PSI auszubauen. Die Haltestelle Rekingen ist westwärts (Höhe Gemeindehaus) zu verschieben.	Die Haltestelle Rekingen ist ausserhalb der Dorfes und kann so nur bedingt genutzt werden. Die Verlegung in die Nähe der Schule Rekingen ist für den Transport der Schülerinnen und Schüler von grosser Wichtigkeit (beide Richtungen). Das PSI zählt rund 2'500 Mitarbeitende und mindestens ebensoviele BesucherInnen. Die Bahnlinie Koblenz-Turgi führt in unmittelbarer Nähe des PSI durch. Eine Haltestelle würde die OeV-Erschliessung des PSI (und des Park Innovare) massiv erhöhen. Das PSI selber ist bereit, die interne Erschliessung ab der Haltestelle bis zum Park Innovare zu übernehmen.	5a/6e 5a/6e

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
573.	REPLA Mutschellen-Reusstal Kelleramt	R	M3.1/3.1	Die Vorhaben im Raum Wohlen (Südumfahrung Wohlen und vierspurausbau Bünztalstrasse) müssen regional abgestimmt werden.	Für die Region ist es wichtig, dass die Veränderungen der Verkehrsströme laufend evaluiert und eine klare Strategie erarbeitet wird, wie mit absehbaren negativen Auswirkungen umgegangen werden soll (z.B. flankierende Massnahmen). Diese Strategie hat dabei eine Gesamtschau vorzunehmen und muss einsehbar sein bzw. transparent kommuniziert werden. Ziel ist, dass eine Belastung der be-troffenen Gemeinden durch diesen Mehrverkehr vermieden oder möglichst reduziert werden kann.	3a
574.	Regionalplanungsverband Lebensraum Lenzburg Seetal	R	M3.1/3.1	Das Busangebot soll auch im ländlichen Raum verbessert werden.	LLS-Forderungen gemäss REK LLS E 4.1 / Handlungsfeld C4, Ausbau öV-Angebot im ländlichen Räum: Insbesondere Verbesserung des Busangebotes.	6a
575.	SP Kanton Aargau	P	M3.1/3.1	Erg./Anp.: Der Kanton stellt in ländlichen Entwicklungsräumen eine Basiserschliessung sicher. Dabei steht das Optimieren des bestehenden Angebots im Vordergrund. Für die Verbesserung unterstützt der Kanton auch alternative Erschliessungslösungen.	Begründung: Ausblick – Digitalisierung und autonomes Fahren und öV In Anbetracht der Tatsache, dass die Wirkung dieser Richtplan-Revision während der nächsten 10-15 Jahre andauern wird, ist es angezeigt, dass auch die Entwicklung des öV in dieser Periode mitgedacht wird. Dazu gehört, dass die Auswirkungen der Digitalisierung den öV massgeblich verändern werden. Sicher wird das (teil)autonome Fahren von Bedeutung sein. Ruftaxi und selbstfahrende Minibusse werden den öV für Regionen plötzlich viel attraktiver machen, als dies heute der Fall ist. Auch Mitfahrsysteme wie Taxito können eine kostengünstige Alternative zur klassischen öv-Erschliessung sein. Dies ist für die raumwirksame Gestaltung des öV-Angebots mitzudenken und solche Angebote sind vom Kanton zu fördern und der Betrieb finanziell mitzutragen (siehe öV-Gesetz Kanton Luzern)	6d
576.	Siglistorf	G	M3.1/3.1	An der Bahnlinie Koblenz-Turgi ist der bestehende Halt (Kreisel bei der Aarvia) zu einer Haltestelle für Mitarbeitende und Besucher des PSI auszubauen. Die Haltestelle Rekingen ist westwärts (Höhe Gemeindehaus) zu verschieben	Die Haltestelle Rekingen ist ausserhalb der Dorfes und kann so nur bedingt genutzt werden. Die Verlegung in die Nähe der Schule Rekingen ist für den Transport der Schülerinnen und Schüler von grosser Wichtigkeit (beide Richtungen). Das PSI zählt rund 2'500 Mitarbeitende und mindestens ebensoviele BesucherInnen. Die Bahnlinie Koblenz-Turgi führt in unmittelbarer Nähe des PSI durch. Eine Haltestelle würde die OeV-Erschliessung des PSI (und des Park Innovare) massiv erhöhen. Das PSI selber ist bereit, die interne Erschliessung ab der Haltestelle bis zum Park Innovare zu übernehmen.	5a/6e 5a/6e
577.	Zurzach	G	M3.1/3.1	An der Bahnlinie Koblenz-Turgi ist der bestehende Halt (Kreisel bei der Aarvia) zu einer Haltestelle für Mitarbeitende und Besucher des PSI auszubauen. Die Haltestelle Rekingen ist westwärts (Höhe Gemeindehaus) zu verschieben.	Die Haltestelle Rekingen ist ausserhalb des Dorfes und kann so nur bedingt genutzt werden. Die Verlegung in die Nähe der Schule Rekingen ist für den Transport der Schülerinnen und Schüler von grosser Wichtigkeit (beide Richtungen). Das PSI zählt rund 2'500 Mitarbeitende und mindestens ebenso viele BesucherInnen. Die Bahnlinie Koblenz-Turgi führt in unmittelbarer Nähe des PSI durch. Eine Haltestelle würde die ÖV-Erschliessung des PSI (und des Park Innovare) massiv erhöhen. Das PSI selber ist bereit, die interne Erschliessung ab der Haltestelle bis zum Park Innovare zu übernehmen.	5a/6e 5a/6e
578.	ZurzibietRegio	R	M3.1/3.1	An der Bahnlinie Koblenz-Turgi ist der bestehende Halt (Kreisel bei der Aarvia) zu einer Haltestelle für Mitarbeitende und Besucher des PSI auszubauen. Die Haltestelle Rekingen ist westwärts (Höhe Gemeindehaus) zu verschieben	Die Haltestelle Rekingen ist ausserhalb der Dorfes und kann so nur bedingt genutzt werden. Die Verlegung in die Nähe der Schule Rekingen ist für den Transport der Schülerinnen und Schüler von grosser Wichtigkeit (beide Richtungen). Das PSI zählt rund 2'500 Mitarbeitende und mindestens ebensoviele BesucherInnen. Die Bahnlinie Koblenz-Turgi führt in unmittelbarer Nähe des PSI durch. Eine Haltestelle würde die OeV-Erschliessung des PSI (und des Park Innovare) massiv erhöhen. Das	5a/6e 5a/6e

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
					PSI selber ist bereit, die interne Erschliessung ab der Haltestelle bis zum Park Innovare zu übernehmen.	
579.	Döttingen Gemeinderat	G	M3.1/3.2	Zu Teilkarte M 3.1 II: Es wird gefordert, dass die Busverbindung Brugg – PSI – Döttingen nicht nur während den Hauptverkehrszeiten, sondern auch während den Nebenverkehrszeiten auf der ganzen Strecke im Halbstundentakt geführt wird.	Um den flächeneffizienten Verkehr um Döttingen zu fördern, ist aus regionaler Sicht die Busver-kehrsanbindung von Döttingen an das PSI und nach Brugg in einem durchgehenden Halbstundentakt zu gewährleisten.	4 a/b
580.	Einwohnergemeinde Dürrenäsch	G	M3.1/3.2	Hat dies Auswirkungen auf die Mitfinanzierung durch Gemeinden?		6
581.	Endingen	G	M3.1/3.2	Zu Teilkarte M 3.1 II: Es wird gefordert, dass die Busverbindung Brugg – PSI – Döttingen nicht nur während den Hauptverkehrszeiten, sondern auch während den Nebenverkehrszeiten auf der ganzen Strecke im Halbstundentakt geführt wird.	Um den flächeneffizienten Verkehr um Döttingen zu fördern, ist aus regionaler Sicht die Busver-kehrsanbindung von Döttingen an das PSI und nach Brugg in einem durchgehenden Halbstundentakt zu gewährleisten.	4 a/b
582.	Gemeinde Aristau	G	M3.1/3.2	Hat dies Auswirkungen auf die Mitfinanzierung durch Gemeinden?		6
583.	Gemeinde Böttstein	G	M3.1/3.2	Zu Teilkarte M 3.1 II: Es wird gefordert, dass die Busverbindung Brugg – PSI – Döttingen nicht nur während den Hauptverkehrszeiten, sondern auch während den Nebenverkehrszeiten auf der ganzen Strecke im Halbstundentakt geführt wird.	Um den flächeneffizienten Verkehr um Döttingen zu fördern, ist aus regionaler Sicht die Busver-kehrsanbindung von Döttingen an das PSI und nach Brugg in einem durchgehenden Halbstundentakt zu gewährleisten.	4 a/b
584.	Gemeinde Lengnau	G	M3.1/3.2	Zu Teilkarte M 3.1 II: Es wird gefordert, dass die Busverbindung Brugg – PSI – Döttingen nicht nur während den Hauptverkehrszeiten, sondern auch während den Nebenverkehrszeiten auf der ganzen Strecke im Halbstundentakt geführt wird.	Um den flächeneffizienten Verkehr um Döttingen zu fördern, ist aus regionaler Sicht die Busver-kehrsanbindung von Döttingen an das PSI und nach Brugg in einem durchgehenden Halbstundentakt zu gewährleisten.	4 a/b
585.	Gemeinde Leuggern	G	M3.1/3.2	Hat dies Auswirkungen auf die Mitfinanzierung durch Gemeinden?		6
586.	Gemeinde Magden	G	M3.1/3.2	Hat dies Auswirkungen auf die Mitfinanzierung durch Gemeinden?		6
587.	Gemeinde Mandach	G	M3.1/3.2	Zu Teilkarte M 3.1 II: Es wird gefordert, dass die Busverbindung Brugg – PSI – Döttingen nicht nur während den Hauptverkehrszeiten, sondern auch während den Nebenverkehrszeiten auf der ganzen Strecke im Halbstundentakt geführt wird.	Um den flächeneffizienten Verkehr um Döttingen zu fördern, ist aus regionaler Sicht die Busverkehrsanbindung von Döttingen an das PSI und nach Brugg in einem durchgehenden Halbstundentakt zu gewährleisten.	4 a/b
588.	Gemeinde Mellikon	G	M3.1/3.2	Zu Teilkarte M 3.1 II: Es wird gefordert, dass die Busverbindung Brugg – PSI – Döttingen nicht nur während den Hauptverkehrszeiten, sondern auch während den	Um den flächeneffizienten Verkehr um Döttingen zu fördern, ist aus regionaler Sicht die Busver-kehrsanbindung von Döttingen an das PSI und nach Brugg in einem durchgehenden Halbstundentakt zu gewährleisten.	4 a/b

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
				Nebenverkehrszeiten auf der ganzen Strecke im Halbstundentakt geführt wird.		
589.	Gemeinde Menziken	G	M3.1/3.2	Siehe Begründung (Antrag übersteigt die max. Zeichenzahl)	Die Buslinien im Aargau werden in drei Funktionskategorien unterteilt: - Buslinien mit regionaler Erschliessungsfunktion, - Buslinien im Einzugsbereich aargauischer Kernstädte und urbaner Entwicklungsräume, - Buslinien mit überregionaler Verbindungsfunktion.	6
590.	Gemeinde Reitnau	G	M3.1/3.2	Antrag: Verlängerung Buslinie Ruedertal Richtung Sursee als Buslinie mit überregionaler Verbindungsfunktion (gem. M33 REK).		6a/e
591.	Gemeindeammänner-Vereinigung des Kantons Aargau	O	M3.1/3.2	Hat dies Auswirkungen auf die Mitfinanzierung durch Gemeinden?	Falls die Frage mit JA beantwortet wird, ist die GAV für Streichung	6
592.	Gemeinderat Oberrüti	G	M3.1/3.2	Hat dies Auswirkungen auf die Mitfinanzierung durch Gemeinden?		6
593.	Gemeinderat Tegerfelden (nacherfasst durch BVU ARE)	G	M3.1/3.2	Zu Teilkarte M 3.1 II: Es wird gefordert, dass die Busverbindung Brugg – PSI – Döttingen nicht nur während den Hauptverkehrszeiten, sondern auch während den Nebenverkehrszeiten auf der ganzen Strecke im Halbstundentakt geführt wird.	Um den flächeneffizienten Verkehr um Döttingen zu fördern, ist aus regionaler Sicht die Busverkehrsanbindung von Döttingen an das PSI und nach Brugg in einem durchgehenden Halbstundentakt zu gewährleisten.	4 a/b
594.	Künten	G	M3.1/3.2	Hat dies Auswirkungen auf die Mitfinanzierung durch Gemeinden?		6
595.	Regionalverband Suhrental (RVS)	R	M3.1/3.2	Es wird beantragt, die Verlängerung der Buslinie Ruedertal Richtung Sursee als Buslinie mit überregionaler Verbindungsfunktion aufzunehmen und dies in der Richtplan-Teilkarte M 3.1 II darzustellen.	Für das Ruedertal ist die Verbindung Richtung Sursee als Ergänzung des bestehenden Netzes und des Grundangebotes für den öffentlichen Verkehr von grosser Bedeutung, dies sowohl im Alltags- und Pendlerverkehr als auch im Bereich Freizeit und Erholung (vgl. Massnahme M33 im REK Suhrental/Ruedertal vom 17.11.2021).	6a/e
596.	SVP Aargau	P	M3.1/3.2	Hat dies Auswirkungen auf die Mitfinanzierung durch Gemeinden?		6
597.	Safenwil	G	M3.1/3.2	Hat dies Auswirkungen auf die Mitfinanzierung durch Gemeinden?		6
598.	Siglistorf	G	M3.1/3.2	Zu Teilkarte M 3.1 II: Es wird gefordert, dass die Busverbindung Brugg – PSI – Döttingen nicht nur während den Hauptverkehrszeiten, sondern auch während den Nebenverkehrszeiten auf der ganzen Strecke im Halbstundentakt geführt wird.	Um den flächeneffizienten Verkehr um Döttingen zu fördern, ist aus regionaler Sicht die Busverkehrsanbindung von Döttingen an das PSI und nach Brugg in einem durchgehenden Halbstundentakt zu gewährleisten.	4 a/b
599.	Touring Club Schweiz	O	M3.1/3.2	Hat dies Auswirkungen auf die Mitfinanzierung durch Gemeinden?		6
600.	Uezwil	G	M3.1/3.2	Hat dies Auswirkungen auf die Mitfinanzierung durch Gemeinden?		6
601.	Villnachern	G	M3.1/3.2	Hat dies Auswirkungen auf die Mitfinanzierung durch Gemeinden?		6

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
602.	Zurzach	G	M3.1/3.2	Zu Teilkarte M 3.1 II: Es wird gefordert, dass die Busverbindung Brugg – PSI – Döttingen nicht nur während den Hauptverkehrszeiten, sondern auch während den Nebenverkehrszeiten auf der ganzen Strecke im Halbstundentakt geführt wird.	Um den flächeneffizienten Verkehr um Döttingen zu fördern, ist aus regionaler Sicht die Busverkehrsanbindung von Döttingen an das PSI und nach Brugg in einem durchgehenden Halbstundentakt zu gewährleisten.	4 a/b
603.	ZurzibietRegio	R	M3.1/3.2	Zu Teilkarte M 3.1 II: Es wird gefordert, dass die Busverbindung Brugg – PSI – Döttingen nicht nur während den Hauptverkehrszeiten, sondern auch während den Nebenverkehrszeiten auf der ganzen Strecke im Halbstundentakt geführt wird.	Um den flächeneffizienten Verkehr um Döttingen zu fördern, ist aus regionaler Sicht die Busver-kehrsanbindung von Döttingen an das PSI und nach Brugg in einem durchgehenden Halbstundentakt zu gewährleisten.	4 a/b
604.	Bremgarten	G	M3.1/A	Die Entwicklung des ÖV-Angebots kann nicht nur pauschal auf die Raumtypen abgestützt werden. Es müssen auch die lokalen Verhältnisse und Eigenheiten der Gemeinden berücksichtigt werden.	Auch ländliche Gemeinden verursachen viel Verkehr. Diese Verkehrserzeugung muss mit einem geeigneten ÖV-Angebot reduziert werden.	6a
605.	Fischbach-Göslikon	G	M3.1/A	Die Entwicklung des ÖV-Angebots kann nicht nur pauschal auf die Raumtypen abgestützt werden. Es müssen auch die lokalen Verhältnisse und Eigenheiten der Gemeinden berücksichtigt werden.	Auch ländliche Gemeinden verursachen viel Verkehr. Diese Verkehrserzeugung muss mit einem geeigneten ÖV-Angebot reduziert werden.	6a
606.	Gemeinde Magden	G	M3.1/A	Keine Bemerkungen		1a
607.	Gemeinde Stetten AG (nacherfasst durch BVU ARE)	G	M3.1/A	Die Entwicklung des ÖV kann nicht nur pauschal auf die Raumtypen abgestützt werden. Es müssen auch die lokalen Verhältnisse, Bedürfnisse und Eigenheiten der einzelnen Gemeinden berücksichtigt werden.	Auch ländliche Gemeinden verursachen Verkehr. Daher muss diese Verkehrserzeugung mit einem guten und geeigneten ÖV-Angebot reduziert werden (überall ¼ Stunden Takt)	6a
608.	Gemeinderat Arni	G	M3.1/A	Die Entwicklung des ÖV-Angebots kann nicht nur pauschal auf die Raumtypen abgestützt werden. Es müssen auch die lokalen Verhältnisse und Eigenheiten der Gemeinden berücksichtigt werden.	Auch ländliche Gemeinden verursachen viel Verkehr. Diese Verkehrserzeugung muss mit einem geeigneten ÖV-Angebot reduziert werden.	6a
609.	Gemeinderat Oberlunkhofen	G	M3.1/A	Die Entwicklung des ÖV-Angebots kann nicht nur pauschal auf die Raumtypen abgestützt werden. Es müssen auch die lokalen Verhältnisse und Eigenheiten der Gemeinden berücksichtigt werden.	Auch ländliche Gemeinden verursachen viel Verkehr. Diese Verkehrserzeugung muss mit einem geeigneten ÖV-Angebot reduziert werden.	6a
610.	Gemeinderat Oberrüti	G	M3.1/A	Keine Bemerkungen		1a
611.	Gemeinderat Wohlen (nacherfasst durch BVU ARE)	G	M3.1/A	Der Kanton Aargau baute in den letzten Jahren das Busangebot kontinuierlich aus. Wurde hierbei der Schadstoffausstoss der Busse berücksichtigt?	Klimawandel berücksichtigen. Busangebote sollten im kantonalen Richtplan die Auflage einer Emissionsreduktion bekommen. Beim öffentlichen Regionalverkehr sollten saubere Antriebstechnologien vorgeschrieben werden. Sie tragen dazu bei, die Luftqualität in den urbanen Zentren zu verbessern.	3a/5a

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
612.	GrüneAargau	P	M3.1/A	Herausforderungen «Wo die Nachfrage im ländlichen Entwicklungsgebiet ungenügend ist, kann das öV-Angebot durch alternative Betriebsformen [...] ergänzt werden.» öV-Angebot ersetzen streichen.	Auch in ländlichen Entwicklungsgebieten hat ein Grundangebot von öV-Dienstleistungen gewährleistet zu sein. Alternative Betriebsformen sollen dieses Angebot unterstützen, aber nicht ersetzen.	3a
613.	REPLA Mutschellen-Reusstal Kelleramt	R	M3.1/A	Die Entwicklung des ÖV-Angebots kann nicht nur pauschal auf die Raumtypen abgestützt werden. Es müssen auch die lokalen Verhältnisse und Eigenheiten der Gemeinden berücksichtigt werden.	Auch ländliche Gemeinden verursachen viel Verkehr. Diese Verkehrserzeugung muss mit einem ge-eigneten ÖV-Angebot reduziert werden.	6a
614.	SP Kanton Aargau	P	M3.1/A	Ergänzung resp. zusätzlicher Planungsgrundsatz: Die beschränkten Mittel sind dort zu konzentrieren, wo die Potentiale und Verkehrsströme hoch sind und das Strassennetz überlastet ist.	In diesen Gebieten erhöht ein gut ausgebauter S-Bahn- und Busverkehr den öV Anteil im Gesamtverkehr und entlastet die Strassen. In den Planungsgrundsätzen und den Planungsanweisungen fehlt ein entsprechender Grundsatz und muss ergänzt werden	4a
615.	Döttingen Gemeinderat	G	M3.1/B	Einverstanden	Sehr wichtig für die Attraktivität der ländlichen Zentren	1a
616.	Einwohnergemeinde Dürrenäsch	G	M3.1/B	..zu ergänzen mit den übrigen Hoch- und Mittelschulen der Schweiz an	Die Mittelschulen sind auch zu erwähnen!	6e
617.	Einwohnergemeinde Sisseln	G	M3.1/B	Bei der Aufzählung der Agglomerationen sollen auch die grossen Städte der Ostschweiz erwähnt werden.	Um die Erreichbarkeit und das nachhaltige Mobilitätsverhalten zu fördern, ist es aus regionaler Sicht wichtig, das Verkehrsnetz auch im übergeordneten Massstab zu betrachten. Die Vernetzung soll entsprechend auch mit den grossen Städten der Ostschweiz erfolgen.	1d?
618.	Gemeinde Aristau	G	M3.1/B	..zu ergänzen mit den übrigen Hoch- und Mittelschulen der Schweiz an	Die Mittelschulen sind auch zu erwähnen!	6e
619.	Gemeinde Auw	G	M3.1/B	...zu ergänzen mit den übrigen Hoch- und Mittelschulen der Schweiz an...	Die Mittelschulen sind auch zu erwähnen.	6e
620.	Gemeinde Leuggern	G	M3.1/B	..zu ergänzen mit den übrigen Hoch- und Mittelschulen der Schweiz an	Die Mittelschulen sind auch zu erwähnen!	6e
621.	Gemeinde Magden	G	M3.1/B	..zu ergänzen mit den übrigen Hoch- und Mittelschulen der Schweiz an..	Die Mittelschulen sind auch zu erwähnen!	6e
622.	Gemeindeammänner-Vereinigung des Kantons Aargau	O	M3.1/B	..zu ergänzen mit den übrigen Hoch- und Mittelschulen der Schweiz an	Die Mittelschulen sind zwingend auch zu erwähnen!	6e
623.	Gemeinderat Oberrüti	G	M3.1/B	..zu ergänzen mit den übrigen Hoch- und Mittelschulen der Schweiz an	Die Mittelschulen sind auch zu erwähnen!	6e
624.	Hellikon	G	M3.1/B	Antrag: Bei der Aufzählung der Agglomerationen sollen auch die grossen Städte der Ostschweiz erwähnt werden.	Begründung: Um die Erreichbarkeit und das nachhaltige Mobilitätsverhalten zu fördern, ist es aus regionaler Sicht wichtig, das Verkehrsnetz auch im übergeordneten Massstab zu betrachten. Die Vernetzung soll entsprechend auch mit den grossen Städten der Ostschweiz erfolgen.	6e
625.	Künten	G	M3.1/B	..zu ergänzen mit den übrigen Hoch- und Mittelschulen der Schweiz an	Die Mittelschulen sind auch zu erwähnen!	6e

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
626.	Planungsverband Fricktal Regio	R	M3.1/B	Bei der Aufzählung der Agglomerationen sollen auch die grossen Städte der Ostschweiz erwähnt werden.	Um die Erreichbarkeit und das nachhaltige Mobilitätsverhalten zu fördern, ist es aus regionaler Sicht wichtig, das Verkehrsnetz auch im übergeordneten Massstab zu betrachten. Die Vernetzung soll entsprechend auch mit den grossen Städten der Ostschweiz erfolgen.	6e
627.	Rheinfelden	G	M3.1/B	Bei der Aufzählung der Agglomerationen sollen auch die grossen Städte der Ostschweiz erwähnt werden.	Um die Erreichbarkeit und das nachhaltige Mobilitätsverhalten zu fördern, ist es aus regionaler Sicht wichtig, das Verkehrsnetz auch im übergeordneten Massstab zu betrachten. Die Vernetzung soll entsprechend auch mit den grossen Städten der Ostschweiz erfolgen.	6e
628.	Safenwil	G	M3.1/B	..zu ergänzen mit den übrigen Hoch- und Mittelschulen der Schweiz an	Die Mittelschulen sind auch zu erwähnen!	6e
629.	Touring Club Schweiz	O	M3.1/B	..zu ergänzen mit den übrigen Hoch- und Mittelschulen der Schweiz an	Die Mittelschulen sind auch zu erwähnen!	6e
630.	Uezwil	G	M3.1/B	...zu ergänzen mit den übrigen Hoch- und Mittelschulen der Schweiz an	Die Mittelschulen sind auch zu erwähnen.	6e
631.	Villnachern	G	M3.1/B	..zu ergänzen mit den übrigen Hoch- und Mittelschulen der Schweiz an	Die Mittelschulen sind auch zu erwähnen.	6e
632.	Gemeinde Menziken	G	M3.1/C	Siehe Begründung (Antrag übersteigt die max. Zeichenzahl)	Mit attraktiven Bahnangeboten zwischen Kernstädten, ländlichen Zentren und urbanen Entwicklungsräumen soll ein höherer Anteil Personenfahrten mit dem öV abgewickelt werden. Die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs ist durch eine optimale örtliche und zeitliche Verknüpfung des Personenfern-, S-Bahn- und Busverkehrs weiterzuentwickeln.	6
633.	Gemeinde Windisch (Abteilung Planung und Bau)	G	M3.1/C	Massnahmen im Bereich Preisanpassungen sollen zur Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs ebenso geprüft werden.	Neben dem attraktiven Bahnangebot soll der Kanton Aargau die Möglichkeit prüfen, mit preislichen Anpassungen die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs zu steigern und damit einen höheren Anteil Personenfahrtmit dem ÖV zu generieren.	4b
634.	Gemeinderat Möriken-Wildegg	G	M3.1/C	Der Gemeinderat Möriken-Wildegg fordert deshalb, die Richtplan-Vorgaben bezüglich Angebot öffentlicher Verkehr am Bahnhof Wildegg einzuhalten und den definierten Planungsgrundsätzen nachzukommen.	Der Gemeinderat Möriken-Wildegg unterstützt die Planungsgrundsätze, insbesondere die Planungs-grundsätze A und C, wonach das Angebot auf die Raumtypen des Raumkonzepts Aargau abgestimmt werden soll. Möriken-Wildegg gehört zum urbanen Entwicklungsgebiet, wie auch die Richtplan-Teilkarte M 3.1 zum S-Bahnangebot anzeigt. Der Bahnhof Wildegg ist die zweit grösste öV-Drehscheibe in der Region (neben Bahnhof Lenzburg) und damit eine öV-Drehscheibe von regionaler Bedeutung. Das Einzugsgebiet erstreckt sich bis Thalheim im Schenkenbergertal. Entsprechend ist nicht nachzuvollziehen, warum der RegioExpress-Halt gemäss Mehrjahresplanung öffentlicher Ver-kehr ab den 2030er Jahren in Wildegg wegfallen soll. Die S-Bahn ist kein adäquater Ersatz, weil sie keine optimale zeitliche Verknüpfung zum Personenfernverkehr, v.a. am Bahnhof Olten, schafft (ge-mäss Planungsgrundsatz C). Dies ganz im Gegenteil zum RegioExpress, welcher erlaubt, die Zentren Basel, Bern und Luzern innerhalb von 60 Minuten zu erreichen. Der Gemeinderat Möriken-Wildegg fordert deshalb, die Richtplan-Vorgaben bezüglich Angebot öf-fentlicher Verkehr am Bahnhof Wildegg einzuhalten und den definierten Planungsgrundsätzen nach-zukommen. Der RegioExpress-Halt in Wildegg ist in der nächsten Mehrjahresplanung öffentlicher Verkehr wieder aufzunehmen.	4a/b
635.	Gemeinderat Oberrüti	G	M3.1/C	Keine Bemerkungen		1a

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
636.	Aargauischer Gewerbeverband	O	M3.1/D	Der Kanton Aargau koordiniert die Angebotskonzepte der Transportunternehmen und setzt sich für optimale Transportketten Bahn–Bus, MIV–öV sowie zwischen dem Fuss-/Veloverkehr und dem öV ein. Rest löschen mit Abendangeboten.	Beim gestrichenen Teil fragt es sich, ob es sich um eine Kantonsaufgabe handelt. Sollte dies effektiv umgesetzt werden, so hat die Umsetzung kostendeckend für den Kanton zu erfolgen (Kosten zulasten der Nutzer).	6a
637.	Einwohnergemeinde Seon	G	M3.1/D	Teilweise einverstanden	Neben den Abendangeboten sind auch die Morgen- und Abendspitzen mit einer Kapazitätserhöhung oder einem viertel Stunden Takt zu berücksichtigen.	1b
638.	Fischbach-Göslikon	G	M3.1/D	Ergänzung Planungsgrundsatz D durch Tabelle, die aufzeigt, in welchen ländlichen Gemeinden Busanbindung an Bahn ganz oder teilweise unbefriedigend ist.	Planungsgrundsatz D ist schwammig und unverbindlich formuliert.	6e
639.	Gemeinde Menziken	G	M3.1/D	Siehe Begründung (Antrag übersteigt die max. Zeichenzahl)	Der Kanton Aargau koordiniert die Angebotskonzepte der Transportunternehmen und setzt sich für optimale Transportketten Bahn-Bus, MIV-öV sowie zwischen dem Fuss-/Veloverkehr und dem öV ein. Der Kanton Aargau bietet Abendangebote an, soweit diese eine genügende Nachfrage aufweisen. Er bestellt auch ein nachfrageorientiertes Nachtangebot, welches primär an den Wochenenden angeboten wird.	6
640.	Gemeinderat Wohlen (nacherfasst durch BVU ARE)	G	M3.1/D	In den Grundsätzen sind Aussagen zum Verhältnis zwischen dem Regional- und dem Güterverkehr aufzunehmen.	Es besteht ein starkes Interesse daran, dass der Regionalverkehr nicht durch den nationalen Güterverkehr in seiner Entwicklung behindert wird.	1b
641.	Pro Velo Kanton Aargau	O	M3.1/D	Text ergänzen: "Der Kanton Aargau koordiniert ....zwischen dem Fuss-/Veloverkehr und dem öV ein. Er setzt sich ein, dass die öV-Anschlüsse über bedarfsgerechte Veloabstellplätze verfügen.	Die Infrastruktur für den Umstieg zwischen den Verkehrsträgern hin zum öV und zum Aktiv-Verkehr (Fuss- & Veloverkehr) ist zu fördern, damit sich die Gesamtstrategie umsetzen lässt.	1b
642.	Gemeinderat Dintikon	G	M3.1/E	In den Grundsätzen sind Aussagen zum Verhältnis zwischen dem Regional- und dem Güterverkehr aufzunehmen.	Aus regionaler Sicht besteht ein starkes Interesse daran, dass der Regionalverkehr nicht durch den nationalen Güterverkehr in seiner Entwicklung behindert wird.	1b
643.	Gemeinderat Rupperswil	G	M3.1/E	Der Gemeinderat Rupperswil lehnt Angebotsreduktionen aus Gründen des betrieblichen Ablaufs oder der Gewährung von Anschlüssen an übergeordnete Verkehrsmittel kategorisch ab. Der Planungsgrundsatz E ist wie folgt anzupassen (siehe Begründung):	Antrag: Der Kanton Aargau überprüft im Rahmen des Bestellverfahrens die bestehenden S-Bahn- und Busangebote linienbezogen auf die Kriterien Nachfrage und Kostendeckung und passt das Angebot an. Er kann aus Gründen der Nachfrage, des betrieblichen Ablaufs oder der Gewährung von Anschlüssen an übergeordnete Verkehrsmittel Angebotsverdichtungen vorsehen. Angebotsreduktionen ausgelöst durch Planungsgrundsatz A bis und mit E bilden absolute Ausnahmefälle. Der Kanton Aargau verpflichtet sich, betroffenen Gemeinden alternative Lösungen zu finanzieren, sollte der Ausnahmefall eintreffen.» Begründung: - Stark wachsenden Gemeinden Anschlussverbindungen zu entziehen, ist weder erklärbar noch vertretbar. - Die Gemeinde Rupperswil ist nicht bereit, die Emissionen interkantonaler Verbindungen zu tragen und gleichzeitig Rückschritte bei den eigenen Anschlüssen entgegenzunehmen.	6a

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
644.	Regionalplanungsverband Lebensraum Lenzburg Seetal	R	M3.1/E	Der RegioExpress-Halt in Wildegg soll gemäss Mehrjahresplan öffentlicher Verkehr ab den 2030er Jahren wegfallen. Dieser ist in der nächsten Mehrjahresplanung öffentlicher Verkehr wieder aufzunehmen.	Diese attraktive Verbindung ist beizubehalten.	4a/b
645.	Regionalplanungsverband Unteres Bünztal	R	M3.1/E	In den Grundsätzen sind Aussagen zum Verhältnis zwischen dem Regional- und dem Güterverkehr aufzunehmen.	Aus regionaler Sicht besteht ein starkes Interesse daran, dass der Regionalverkehr nicht durch den nationalen Güterverkehr in seiner Entwicklung behindert wird.	1b
646.	Bremgarten	G	M3.1/F	Die ÖV-Güteklasse F soll weggelassen und die Güteklasse E geschärft werden (max. 500 m Zu-gangswege zu Haltestellen der Kategorie V, was einem Busangebot im 30-Min.-Takt entspricht)	Gebiete der ÖV-Güteklasse F und teilweise E können nicht als erschlossen betrachtet werden. Dabei ist es irreführend, wenn diesen Gebieten dennoch eine ÖV-Güteklasse zugewiesen wird. Der Güteklasse E und F werden beispielsweise Gebiete mit Zugangswegen von mehr als 500 m zu einer Buslinie im 30-Min.-Takt zugewiesen. Dies stellt keine zweckmässige ÖV-Erschliessung dar.	3a/4a/5a
647.	Döttingen Gemeinderat	G	M3.1/F	Nicht einverstanden	Die Festlegungen für die öV-Güteklasse sind nicht mehr zeitgemäss. Die lokale Situation und die neuen Mobilitätsformen (E-Trottinet/E-Bike) werden zu wenig berücksichtigt.	2a/3a
648.	Einwohnergemeinde Dürrenäsch	G	M3.1/F	Grundsätzlich nicht einverstanden	Die Festlegungen für die öV-Güteklasse sind nicht mehr zeitgemäss. Die lokale Situation und die neuen Mobilitätsformen (E-Trottinet/E-Bike) werden zu wenig berücksichtigt.	2a/3a
649.	Endingen	G	M3.1/F	Nicht einverstanden	Die Festlegungen für die öV-Güteklasse sind nicht mehr zeitgemäss. Die lokale Situation und die neuen Mobilitätsformen (E-Trottinet/E-Bike) werden zu wenig berücksichtigt.	2a/3a
650.	Fischbach-Göslikon	G	M3.1/F	Die ÖV-Güteklasse F soll weggelassen und die Güteklasse E geschärft werden (max. 500 m Zugangswege zu Haltestellen der Kategorie V, was einem Busangebot im 30-Min.-Takt entspricht.	Gebiete der ÖV-Güteklasse F und teilweise E können nicht als erschlossen betrachtet werden. Dabei ist es irreführend wenn diesen Gebieten dennoch eine ÖV-Güteklasse zugewiesen wird. Der Güteklasse E und F werden beispielsweise Gebiete mit Zugangswegen von mehr als 500 m zu einer Buslinie im 30-Min.-Takt zugewiesen. Dies stellt keine zweckmässige ÖV-Erschliessung dar.	3a/4a/5a
651.	Gemeinde Aristau	G	M3.1/F	Grundsätzlich nicht einverstanden	Die Festlegungen für die öV-Güteklasse sind nicht mehr zeitgemäss. Die lokale Situation und die neuen Mobilitätsformen (E-Trottinet/E-Bike) werden zu wenig berücksichtigt.	2a/3a
652.	Gemeinde Böttstein	G	M3.1/F	Nicht einverstanden	Die Festlegungen für die öV-Güteklasse sind nicht mehr zeitgemäss. Die lokale Situation und die neuen Mobilitätsformen (E-Trottinet/E-Bike) werden zu wenig berücksichtigt.	2a/3a
653.	Gemeinde Lengnau	G	M3.1/F	Nicht einverstanden	Die Festlegungen für die öV-Güteklasse sind nicht mehr zeitgemäss. Die lokale Situation und die neuen Mobilitätsformen (E-Trottinet/E-Bike) werden zu wenig berücksichtigt.	2a/3a
654.	Gemeinde Leuggern	G	M3.1/F	Grundsätzlich nicht einverstanden	Die Festlegungen für die öV-Güteklasse sind nicht mehr zeitgemäss. Die lokale Situation und die neuen Mobilitätsformen (E-Trottinet/E-Bike) werden zu wenig berücksichtigt.	2a/3a
655.	Gemeinde Magden	G	M3.1/F	Grundsätzlich nicht einverstanden	Die Festlegungen für die öV-Güteklasse sind nicht mehr zeitgemäss. Die lokale Situation und die neuen Mobilitätsformen (E-Trottinet/E-Bike) werden zu wenig berücksichtigt	2a/3a
656.	Gemeinde Mandach	G	M3.1/F	Nicht einverstanden	Die Festlegungen für die öV-Güteklasse sind nicht mehr zeitgemäss. Die lokale Situation und die neuen Mobilitätsformen (E-Trottinet/E-Bike) werden zu wenig berücksichtigt.	2a/3a

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
657.	Gemeinde Mellikon	G	M3.1/F	Nicht einverstanden	Die Festlegungen für die öV-Güteklasse sind nicht mehr zeitgemäss. Die lokale Situation und die neuen Mobilitätsformen (E-Trottinet/E-Bike) werden zu wenig berücksichtigt.	2a/3a
658.	Gemeinde Stetten AG (nacherfasst durch BVU ARE)	G	M3.1/F	Die Güteklasse F soll weggelassen und id Güteklasse E geschaffen werden. (max. 500m Zugangswege zu Haltestellen der Kategorie V, was einem Busangebot im 30-Minuten Takt entspricht).	Gebiete der ÖV-Güteklasse F und teilweise E können nicht als erschlossen betrachtet werden. Dabei ist es irreführend wenn diese Gemeinden dennoch eine ÖV-Güteklasse zugewiesen wird. Der Güteklasse F und teilweise E werden beispielsweise Gebiete mit zugangswegen von mehr als 500m zueiner Buslinie im 30-Min. Takt zugewiesen. Dies stellt keine zweckmässige ÖV-Erschliessung dar.	3a/4a/5a
659.	Gemeinde-ammänner-Vereinigung des Kantons Aargau	O	M3.1/F	Grundsätzlich nicht einverstanden	Die Festlegungen für die OeV-Güteklasse sind nicht mehr zeitgemäss. Die lokale Situation und die neuen Mobilitätsformen (E-Trottinet/E-Bike) werden zu wenig berücksichtigt.	2a/3a
660.	Gemeinderat Arni	G	M3.1/F	Die ÖV-Güteklasse F soll weggelassen und die Güteklasse E geschärft werden (max. 500 m Zugangswege zu Haltestellen der Kategorie V, was einem Busangebot im 30-Min.-Takt entspricht)	Gebiete der ÖV-Güteklasse F und teilweise E können nicht als erschlossen betrachtet werden. Dabei ist es irreführend wenn diesen Gebieten dennoch eine ÖV-Güteklasse zugewiesen wird. Der Güteklasse E und F werden beispielsweise Gebiete mit Zugangswegen von mehr als 500 m zu einer Buslinie im 30-Min.-Takt zugewiesen. Dies stellt keine zweckmässige ÖV-Erschliessung dar.	3a/4a/5a
661.	Gemeinderat Oberlunkhofen	G	M3.1/F	Die ÖV-Güteklasse F soll weggelassen und die Güteklasse E geschärft werden (max. 500 m Zugangswege zu Haltestellen der Kategorie V, was einem Busangebot im 30-Min.-Takt entspricht)	Gebiete der ÖV-Güteklasse F und teilweise E können nicht als erschlossen betrachtet werden. Dabei ist es irreführend wenn diesen Gebieten dennoch eine ÖV-Güteklasse zugewiesen wird. Der Güteklasse E und F werden beispielsweise Gebiete mit Zugangswegen von mehr als 500 m zu einer Buslinie im 30-Min.-Takt zugewiesen. Dies stellt keine zweckmässige ÖV-Erschliessung dar.	3a/4a/5a
662.	Gemeinderat Oberrüti	G	M3.1/F	Grundsätzlich nicht einverstanden	Die Festlegungen für die öV-Güteklasse sind nicht mehr zeitgemäss. Die lokale Situation und die neuen Mobilitätsformen (E-Trottinet/E-Bike) werden zu wenig berücksichtigt.	2a/3a
663.	Gemeinderat Tegerfelden (nacherfasst durch BVU ARE)	G	M3.1/F	Nicht einverstanden	Die Festlegungen für die öV-Güteklasse sind nicht mehr zeitgemäss. Die lokale Situation und die neuen Mobilitätsformen (E-Trottinet/E-Bike) werden zu wenig berücksichtigt.	2a/3a
664.	Künten	G	M3.1/F	grundsätzlich nicht einverstanden	Die Festlegungen für die öV-Güteklasse sind nicht mehr zeitgemäss. Die lokale Situation und die neuen Mobilitätsformen (E-Trottinet/E-Bike) werden zu wenig berücksichtigt.	2a/3a
665.	REPLA Mutschellen-Reusstal Kelleramt	R	M3.1/F	Die ÖV-Güteklasse F soll weggelassen und die Güteklasse E geschärft werden (max. 500 m Zu-gangswege zu Haltestellen der Kategorie V, was einem Busangebot im 30-Min.-Takt entspricht)	Gebiete der ÖV-Güteklasse F und teilweise E können nicht als erschlossen betrachtet werden. Dabei ist es irreführend wenn diesen Gebieten dennoch eine ÖV-Güteklasse zugewiesen wird. Der Güteklasse E und F werden beispielsweise Gebiete mit Zugangswegen von mehr als 500 m zu einer Buslinie im 30-Min.-Takt zugewiesen. Dies stellt keine zweckmässige ÖV-Erschliessung dar.	3a/4a/5a
666.	SVP Aargau	P	M3.1/F	Grundsätzlich nicht einverstanden	Die Festlegungen für die öV-Güteklasse sind nicht mehr zeitgemäss. Die lokale Situation und die neuen Mobilitätsformen (E-Trottinet/E-Bike) werden zu wenig berücksichtigt.	2a/3a

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
667.	Safenwil	G	M3.1/F	Grundsätzlich nicht einverstanden	Die Festlegungen für die öV-Güteklasse sind nicht mehr zeitgemäss. Die lokale Situation und die neuen Mobilitätsformen (E-Trottinet/E-Bike) werden zu wenig berücksichtigt.	2a/3a
668.	Siglistorf	G	M3.1/F	Nicht einverstanden	Die Festlegungen für die öV-Güteklasse sind nicht mehr zeitgemäss. Die lokale Situation und die neuen Mobilitätsformen (E-Trottinet/E-Bike) werden zu wenig berücksichtigt.	2a/3a
669.	Touring Club Schweiz	O	M3.1/F	Grundsätzlich nicht einverstanden	Die Festlegungen für die öV-Güteklasse sind nicht mehr zeitgemäss. Die lokale Situation und die neuen Mobilitätsformen (E-Trottinet/E-Bike) werden zu wenig berücksichtigt.	2a/3a
670.	Uezwil	G	M3.1/F	Grundsätzlich nicht einverstanden.	Die Festlegungen für die öV-Güteklasse sind nicht mehr zeitgemäss. Die lokale Situation und die neuen Mobilitätsformen (E-Trottinet/E-Bike) werden zu wenig berücksichtigt.	2a/3a
671.	Villnachern	G	M3.1/F	Grundsätzlich nicht einverstanden	Die Festlegungen für die öV-Güteklasse sind nicht mehr zeitgemäss. Die lokale Situation und die neuen Mobilitätsformen (E-Trottinet/E-Bike) werden zu wenig berücksichtigt.	2a/3a
672.	Zurzach	G	M3.1/F	Nicht einverstanden	Die Festlegungen für die ÖV-Güteklasse sind nicht mehr zeitgemäss. Die lokale Situation und die neuen Mobilitätsformen (E-Trottinet/E-Bike) werden zu wenig berücksichtigt.	2a/3a
673.	ZurzibietRegio	R	M3.1/F	Nicht einverstanden	Die Festlegungen für die öV-Güteklasse sind nicht mehr zeitgemäss. Die lokale Situation und die neuen Mobilitätsformen (E-Trottinet/E-Bike) werden zu wenig berücksichtigt.	2a/3a
674.	Bremgarten	G	M3.2		Der neue Depotstandort Bremgarten West wird als sachgerecht beurteilt, sofern der Standortnachweis erfüllt ist. Inwiefern auch weitergehende Standorte wie zum Beispiel bei der Haltestelle Reppischhof im Kanton Zürich geprüft wurden ist nicht bekannt. Aus raumplanerischer, kantonaler Sicht soll das Arbeitsplatzgebiet Ober Ebene dahingehend transformiert werden, dass künftig Arbeitsplätze entstehen sollen, die eine höre Wertschöpfung ausweisen als bisher. Ob ein anderer Standort nicht noch geeigneter erscheint als jener im Arbeitsplatzgebiet von Bremgarten ist zu prüfen. Die kantonale Planungsabsicht die Wertschöpfung der Art Arbeitsplätze steigern zu wollen, steht mit dem geplanten neuen Depotstandort in Bremgarten in Konflikt und ist mittels einer Interessenabwägung nach Raumplanungsgesetz abschliessend zu beurteilen.	4a/b
675.	Döttingen Gemeinderat	G	M3.2		Örtliche Festlegung 3.1: Es wird begrüsst, dass das Vorhaben der Doppelspurausbauten Koblenz – Bad Zurzach als Zwischenergebnis festgehalten ist. Der Doppelspurausbau zwischen Döttingen und Baden und den damit einhergehenden Viertelstundenverbindungen nach Baden ist enorm von Wichtigkeit für die betroffenen Gemeinden.	1a
676.	Einwohnergemeinde Sisseln	G	M3.2		Planungsanweisung 1.2: Wir begrüssen, dass sich der Kanton beim Bund bei sich abzeichnenden Trassenkonflikten zwischen Güter- und Personenverkehr dafür einsetzt, dass die erforderlichen Kapazitäten auf dem Schienennetz geschaffen werden. Planungsanweisung 1.3: Wir begrüssen, dass sich der Kanton auf eingleisigen Nebenbahnlinien für die Trassefreihaltung von künftigen Doppelspurausbauten oder zusätzlichen Kreuzungsstellen einsetzt. Örtliche Festlegung 4.1: Im Sinne einer aufeinander abgestimmten Entwicklung des ESP Sisslerfeld, des WSP in Stein und des damit verbundenen Verkehrs, wird die Aufnahme als Vororientierung der Trassereservierung für eine Leistungssteigerung Stein-Säckingen – Laufenburg und eine 2. Perronkante am Bahnhof Laufenburg sowie die neue Haltestelle Sisslerfeld von uns sehr begrüsst. Ebenfalls sehr begrüsst wird die Aufnahme als Vororientierung des Mehrspurausbaus Rheinfelden – Stein-Säckingen.	1a 1a 1a

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
					Die Planungsanweisungen sind aus regionaler Sicht wie folgt zu ergänzen: «Die Zuverlässigkeit des Busverkehrs und die Beförderungsgeschwindigkeit zur Sicherung der Anschlüsse beziehungsweise zur Optimierung der Busumläufe sind durch geeignete Massnahmen zu steigern (z.B. Bevorzugung von Lichtsignalanlagen, Busspuren, Busschleusen).»	1b
677.	Endingen	G	M3.2		Örtliche Festlegung 3.1: ZurzibietRegio begrüsst, dass das Vorhaben der Doppelspurausbauten Koblenz – Bad Zurzach als Zwischenergebnis festgehalten ist.	1a
678.	FDP.Die Liberalen Bezirk Laufenburg	P	M3.2		Planungsanweisung 1.2: Wir begrüssen, dass sich der Kanton beim Bund bei sich abzeichnenden Trassenkonflikten zwischen Güter- und Personenverkehr dafür einsetzt, dass die erforderlichen Kapazitäten auf dem Schienennetz geschaffen werden. Planungsanweisung 1.3: Wir begrüssen, dass sich der Kanton auf eingleisigen Nebenbahnlinien für die Trassefreihaltung von künftigen Doppelspurausbauten oder zusätzlichen Kreuzungsstellen einsetzt. Örtliche Festlegung 4.1: Im Sinne einer aufeinander abgestimmten Entwicklung des ESP Sisslerfeld, des WSP in Stein und des damit verbundenen Verkehrs, wird die Aufnahme als Vororientierung der Trassereservierung für eine Leistungssteigerung Stein-Säckingen – Laufenburg und eine 2. Perronkante am Bahnhof Laufenburg sowie die neue Haltestelle Sisslerfeld von der FDP Bezirk Laufenburg sehr begrüsst. Ebenfalls sehr begrüsst wird die Aufnahme als Vororientierung des Mehrspurausbaus Rheinfelden – Stein-Säckingen. Die Planungsanweisungen sind aus regionaler Sicht wie folgt zu ergänzen: «Die Zuverlässigkeit des Busverkehrs und die Beförderungsgeschwindigkeit zur Sicherung der Anschlüsse beziehungsweise zur Optimierung der Busumläufe sind durch geeignete Massnahmen zu steigern (z.B. Bevorzugung von Lichtsignalanlagen, Busspuren, Busschleusen).»	1a 1a 1b
679.	Fischbach-Göslikon	G	M3.2		Der neue Depotstandort Bremgarten West wird als sachgerecht beurteilt.	1a
680.	GLP Bezirk Brugg (nacherfasst durch BVU ARE)	P	M3.2		Auf der Teilkarte M3.2 "Hauptachsen Bus" ist eine Schnell-Busverbindung zwischen Birrfeld und Baden/Dättwil via A1 zu ergänzen und als Handlungsbedarf zu markieren. Dadurch soll die Netzlücke an der Reuss geschlossen werden. Beide Seiten der Reuss sind dicht besiedelt und bieten zahlreiche Arbeitsplätze, in Dättwil liegt zudem das Kantonsspital. Der Raum Birrfeld-Mägenwil-Brunegg-Hausen ist ein kantonaler Entwicklungsschwerpunkt für Arbeit, der weiter wachsen wird.	4a/4b
681.	Gemeinde Böttstein	G	M3.2		Örtliche Festlegung 3.1: ZurzibietRegio begrüsst, dass das Vorhaben der Doppelspurausbauten Koblenz – Bad Zurzach als Zwischenergebnis festgehalten ist.	1a
682.	Gemeinde Lengnau	G	M3.2		Örtliche Festlegung 3.1: ZurzibietRegio begrüsst, dass das Vorhaben der Doppelspurausbauten Koblenz – Bad Zurzach als Zwischenergebnis festgehalten ist.	1a
683.	Gemeinde Leuggern	G	M3.2		Keine Bemerkungen.	1a
684.	Gemeinde Mandach	G	M3.2		Örtliche Festlegung 3.1: Der Gemeinderat Mandach begrüsst, dass das Vorhaben der Doppelspurausbauten Koblenz – Bad Zurzach als Zwischenergebnis festgehalten ist.	1a
685.	Gemeinde Mellikon	G	M3.2		Örtliche Festlegung 3.1: Die Gemeinde Mellikon begrüsst, dass das Vorhaben der Doppelspurausbauten Koblenz – Bad Zurzach als Zwischenergebnis festgehalten ist.	1a
686.	Gemeinde Stetten AG (nacherfasst	G	M3.2		Der neue Depotstandort Bremgarten West wird als sachgerecht beurteilt.	1a

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
	durch BVU ARE)					
687.	Gemeinderat Arni	G	M3.2		Der neue Depotstandort Bremgarten West wird als sachgerecht beurteilt.	1a
688.	Gemeinderat Buchs	G	M3.2		Von der Vororientierung zur Trasseefreihaltung für Eisenbahnvorhaben in Buchs Nord für die SBB-Strecke Aarau-Zürich und für die AVA-Strecke Aarau-Menziken wird Kenntnis genommen. Ebenso wird Kenntnis genommen von der Ausgangslage für die Infrastruktur Schiene offene Strecke und Tunnel ab der SBB-Strecke Aarau-Zürich nördlich in Buchs Richtung Rupperswil.	1a
689.	Gemeinderat Oberlunkhofen	G	M3.2		Der neue Depotstandort Bremgarten West wird als sachgerecht beurteilt.	1a
690.	Gemeinderat Tegerfelden (nacherfasst durch BVU ARE)	G	M3.2		Örtliche Festlegung 3.1: ZurzibietRegio begrüsst, dass das Vorhaben der Doppelspurausbauten Koblenz – Bad Zurzach als Zwischenergebnis festgehalten ist.	1a
691.	Hellikon	G	M3.2		Eingabe: Planungsanweisung 1.2: Fricktal Regio begrüsst, dass sich der Kanton beim Bund bei sich abzeichnenden Trassenkonflikten zwischen Güter- und Personenverkehr dafür einsetzt, dass die erforderlichen Kapazitäten auf dem Schienennetz geschaffen werden. Planungsanweisung 1.3: Fricktal Rego begrüsst, dass sich der Kanton auf eingleisigen Nebenbahnlinien für die Trassefreihaltung von künftigen Doppelspurausbauten oder zusätzlichen Kreuzungsstellen einsetzt. Örtliche Festlegung 4.1: Im Sinne einer aufeinander abgestimmten Entwicklung des ESP Sisslerfeld,des WSP in Stein und des damit verbundenen Verkehrs, wird die Aufnahme als Vororientierung der Trassereservierung für eine Leistungssteigerung Stein-Säckingen – Laufenburg und eine 2. Perronkante am Bahnhof Laufenburg sowie die neue Haltestelle Sisslerfeld von Fricktal Regio sehr begrüsst. Ebenfalls sehr begrüsst wird die Aufnahme als Vororientierung des Mehrspurausbaus Rheinfelden – Stein-Säckingen. Die Planungsanweisungen sind aus regionaler Sicht wie folgt zu ergänzen: «Die Zuverlässigkeit des Busverkehrs und die Beförderungsgeschwindigkeit zur Sicherung der Anschlüsse beziehungsweise zur Optimierung der Busumläufe sind durch geeignete Massnahmen zu steigern (z.B. Bevorzugung von Lichtsignalanlagen, Busspuren, Busschleusen).»	1a 1a 1a 1b
692.	Kanton Basel-Land, Amt für Raumplanung (nacherfasst durch BVU ARE)	N	M3.2		Richtplan-Teilkarte M 3.2 «Hauptachsen Bus» Für uns ist die Hierarchisierung der ÖV-Drehscheiben/Umsteigepunkte nicht nachvollziehbar, wie wurde diese Hierarchie bestimmt? Intuitiv hätten wir Kaiseraugst, Stein sowie Mumpf als lokale Umsteigepunkte gesehen, Möhlin und Laufenburg als ÖV-Drehscheiben von regionaler sowie Frick und gegebenenfalls Rheinfelden als ÖV-Drehscheiben von kantonaler Bedeutung.	6e
693.	Planungsverband Fricktal Regio	R	M3.2		Planungsanweisung 1.2: Fricktal Regio begrüsst, dass sich der Kanton beim Bund bei sich abzeichnenden Trassenkonflikten zwischen Güter- und Personenverkehr dafür einsetzt, dass die erforderlichen Kapazitäten auf dem Schienennetz geschaffen werden. Planungsanweisung 1.3: Fricktal Rego begrüsst, dass sich der Kanton auf eingleisigen	1a

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
					Nebenbahnlinien für die Trassefreihaltung von künftigen Doppelspurausbauten oder zusätzlichen Kreuzungsstellen einsetzt. Örtliche Festlegung 4.1: Im Sinne einer aufeinander abgestimmten Entwicklung des ESP Sisslerfeld, des WSP in Stein und des damit verbundenen Verkehrs, wird die Aufnahme als Vororientierung der Trassereservierung für eine Leistungssteigerung Stein-Säckingen – Laufenburg und eine 2. Perronkante am Bahnhof Laufenburg sowie die neue Haltestelle Sisslerfeld von Fricktal Regio sehr begrüsst. Ebenfalls sehr begrüsst wird die Aufnahme als Vororientierung des Mehrspurausbaus Rheinfelden – Stein-Säckingen. Die Planungsanweisungen sind aus regionaler Sicht wie folgt zu ergänzen: «Die Zuverlässigkeit des Busverkehrs und die Beförderungsgeschwindigkeit zur Sicherung der Anschlüsse beziehungsweise zur Optimierung der Busumläufe sind durch geeignete Massnahmen zu steigern (z.B. Bevorzugung von Lichtsignalanlagen, Busspuren, Busschleusen).»	1a 1a 1b
694.	REPLA Mutschellen-Reusstal Kelleramt	R	M3.2		Wir haben den Eindruck, dass die Eisbahnvorhaben zw. Wohlen und dem Raum Mutschellen die im heutigen Richtplan fixiert sind nicht viel weiter vorangetrieben worden sind. Uns bedrückt die Situati-on, dass mit den STEP 2035 des Bundes keine weiteren Ausbauschritte in der Region verfolgt wer-den. Auch wenn der Planungsvorlauf, bis es dann zur Realisierung gelangt Jahrzehnte dauert, regen wir an für die Infrastrukturausbauten Schiene zw. Wohlen und Mutschellen ein Koordinationsgefäss über beide Regionen hinweg zu schaffen die unter der Federführung des Kantons angegangen wird, damit im Ausbauschritt STEP 2045 die Infrastrukturausbauten Schiene dann endlich realisiert werden können.	4a/b
695.	Rheinfelden	G	M3.2		Planungsanweisung 1.2: Rheinfelden begrüsst, dass sich der Kanton beim Bund bei sich abzeichnenden Trassenkonflikten zwischen Güter- und Personenverkehr dafür einsetzt, dass die erforderli-chen Kapazitäten auf dem Schienennetz geschaffen werden. Örtliche Festlegung 4.1: Im Sinne einer aufeinander abgestimmten Entwicklung des ESP Sisslerfeld, des WSP in Stein und des damit verbundenen Verkehrs, wird die Aufnahme als Vororientierung der Trassereservierung für eine Leistungssteigerung Stein-Säckingen – Laufenburg und eine 2. Perronkante am Bahnhof Laufenburg sowie die neue Haltestelle Sisslerfeld von Rheinfelden begrüsst. Ebenfalls sehr begrüsst wird die Aufnahme als Vororientierung des Mehrspurausbaus Rheinfelden – Stein-Säckingen. Die Planungsanweisungen sind aus städtischer Sicht wie folgt zu ergänzen: «Die Zuverlässigkeit des Busverkehrs und die Beförderungsgeschwindigkeit zur Sicherung der Anschlüsse beziehungsweise zur Optimierung der Busumläufe sind durch geeignete Massnahmen zu steigern (z.B. Bevorzugung von Lichtsignalanlagen, Busspuren, Busschleusen).»	1a 1a 1a 1b
696.	Unternehmen	J	M3.2		Herausforderungen (Hauptachsen Bus / Tram): Allgemeiner Hinweis: Es ist technisch nicht nachvollziehbar, weshalb nur neue öV-Verkehrsträger wie Trams die Problematik von im Stau stehenden Bussen lösen können. Durch eine Eigentrassierung der Busse in kritischen Abschnitten kann die Pünktlichkeit und Leistungsfähigkeit des ÖV ebenfalls erreicht werden.	2a
697.	Siglistorf	G	M3.2		Örtliche Festlegung 3.1: ZurzibietRegio begrüsst, dass das Vorhaben der Doppelspurausbauten Koblenz – Bad Zurzach als Zwischenergebnis festgehalten ist.	1a

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
698.	Zurzach	G	M3.2		Örtliche Festlegung 3.1: Die Gemeinde Zurzach begrüsst, dass das Vorhaben der Doppelspurausbauten Koblenz – Bad Zurzach als Zwischenergebnis festgehalten ist.	1a
699.	ZurzibietRegio	R	M3.2		Örtliche Festlegung 3.1: ZurzibietRegio begrüsst, dass das Vorhaben der Doppelspurausbauten Koblenz – Bad Zurzach als Zwischenergebnis festgehalten ist.	1a
700.	glp Aargau	P	M3.2		Die glp begrüsst die Aufnahme des Tram als flächeneffizientestes Transportmittel im Richtplan zur Sicherung der Erreichbarkeit der Regionen mit dem grössten Entwicklungspotential. Auf der Teilkarte M3.2 "Hauptachsen Bus" ist eine Schnell-Busverbindung zwischen Birrfeld und Baden/Dättwil via A1 zu ergänzen und als Handlungsbedarf zu markieren. Dadurch soll die Netzlü-cke an der Reuss geschlossen werden. Beide Seiten der Reuss sind dicht besiedelt und bieten zahlreiche Arbeitsplätze, in Dättwil liegt zudem das Kantonsspital. Der Raum Birrfeld-Mägenwil-Brunegg-Hausen ist ein kantonaler Entwicklungsschwerpunkt für Arbeit, der weiter wachsen wird.	1a 4a/4b
701.	Endingen	G	M3.2/1.1	Die Festsetzung der Doppelspurausbauten Turgi – Siggenthal und Döttingen – Koblenz wird be-grüsst, die Doppelspurausbauten sind mit Nachdruck umzusetzen.	Die drei zentralen grossen Entwicklungsgebiete Döttingen Gewerbestrasse, Oberi Au Klingnau und Böttstein Grossächer gilt es aus regionaler Sicht optimal zu erschliessen. Um die Erreichbarkeit der genannten drei Entwicklungsgebiete zu verbessern, ist eine zeitnahe Einführung des 15-Minuten-Takts und damit einen zeitnahen Doppelspurausbau notwendig. Deshalb gilt es aus Sicht von Zurzi-bietRegio das Projekt mit Nachdruck voranzutreiben.	1a
702.	Unternehmen	J	M3.2/1.3	Ergänzen: Der Kanton setzt sich dafür ein, dass den Betreibern von (meterspurigen) Bahnlinien genügend Depot- und Werkstattinfrastruktur abgestimmt auf die Angebotsplanung zur Verfügung stehen und diese zeitgerecht erstellt werden kann.	da die finanzielle Zurdnung Bund/Kanton nicht eindeutig geregelt ist, muss eine entsprechende Präzisierung vorgenommen werden.	5a
703.	Einwohnergemeinde Wettingen	G	M3.2/1.4	Die Korridorfreihaltung kann nicht so absolut formuliert werden. Es ist zu ergänzen, dass die Eignung basierend auf einer Trasseestudie aufgezeigt werden muss.	Eine Trassefreihaltung auf allen Korridoren, welche sich potenziell für ein Tramsystem eignen, ist nicht realistisch. Als Basis muss eine Trasseestudie erarbeitet werden, welche die entsprechenden Korridore ausweist.	2b
704.	Gemeinde Ehrendingen	G	M3.2/1.4	Die Korridorfreihaltung kann nicht so absolut formuliert werden. Es ist zu ergänzen, dass die Eignung basierend auf einer Trasseestudie aufgezeigt werden muss.	Eine Trassefreihaltung auf allen Korridoren, welche sich potenziell für ein Tramsystem eignen, ist nicht realistisch. Als Basis muss eine Trasseestudie erarbeitet werden, welche die entsprechenden Korridore ausweist.	2b
705.	Gemeinde Stetten AG (nacherfasst durch BVU ARE)	G	M3.2/1.4	Die Korridorfreihaltung kann nicht so absolut formuliert werden. Es ist zu ergänzen, dass die Eignung basierend auf einer Trassestudie aufgezeigt werden muss.	Eine Trassenfreihaltung auf allen Korridoren, welche sich potenziell für ein Tramsystem eignen, ist nicht realistisch.	2b
706.	Planungsverband Baden Regio	R	M3.2/1.4	Die Korridorfreihaltung kann nicht so absolut formuliert werden. Es ist zu ergänzen, dass die Eignung basierend auf einer Trasseestudie aufgezeigt werden muss.	Eine Trassefreihaltung auf allen Korridoren, welche sich potenziell für ein Tramsystem eignen, ist nicht realistisch. Als Basis muss eine Trasseestudie erarbeitet werden, welche die entsprechenden Korridore ausweist.	2b
707.	Unternehmen	J	M3.2/2.1	Limmattalbahn Altstetten-Killwangen und Zufahrt Depot Müsli streichen	per 11.12.2022 realisiert	2a/6d

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
708.	Boniswil	G	M3.2/2.1	Die Haltestelle Alliswil (Boniswil) soll wieder in den Richtplan aufgenommen werden	Die Situation ist heute anders.Die Bevölkerungszahl im Dorfteil Alliswil nimmt stetig zu. Es wurden wohl die Überbauung im Gebiet Worben, die Terrassenhäuer an der Seetalstrasse sowie die projektierte Überbauung an der Dörflistrasse etc. nicht berücksichtigt. Tatsache ist,dass die Zubringerstrasse aus den Seitentälern der Autobahn überlastet sind und bei den Einfahrten zu Staus führen. Eine Haltestelle in Alliswil würde dem nachhaltig entgegenwirken. Alliswil ist kein Quartier oder Weiler. Während Tennwil auf der anderen Seeweite mit dem Regionalbus gut erschlossen ist, ist Alliswil die einzige "Gemeinde" der Region, die weder mit Bahn noch Bus erschlossen ist. Bei der Streichung der Haltestelle aus dem kantonalen Richtplan werden weder die Zunahme des Verkehrs auf der verstopften Seetalstrasse noch die Bevölkerungsentwicklung berücksichtigt. Die Parkplatzknappheit ist rund um den Hallwilersee bekannt. Eine öV-Haltestelledient auch hier wieder als Entlastung der bereits jetzt schon viel zu knappen Anzahl Parkplätze in den umliegenden Seegemeinden. Im Gebiet Alliswil suchen auswärtige Autofahrer während der Sommermonate in zunehmender Anzahl nicht vorhandene Parkmöglichkeiten. Auch die vielen Schüler aus dem Boniswiler Dorfteil Alliswil sind aufgrund der Entfernung zur Schule auf die öV angewiesen. Durch den Entscheid, dass Boniswiler Bezirksschüler neu nach Seon in die Oberstufe müssen, erhält eine Haltestelle in Alliswil ebenfalls einen neuen Zweck.	6e
709.	Döttingen Gemeinderat	G	M3.2/2.1	Die Festsetzung der Doppelspurausbauten Turgi – Siggenthal und Döttingen – Koblenz wird be-grüsst, die Doppelspurausbauten sind mit Nachdruck umzusetzen	Die drei zentralen grossen Entwicklungsgebiete Döttingen Gewerbestrasse, Oberi Au Klingnau und Böttstein Grossächer gilt es aus regionaler Sicht optimal zu erschliessen. Um die Erreichbarkeit der genannten drei Entwicklungsgebiete zu verbessern, ist eine zeitnahe Einführung des 15-Minuten-Takts und damit einen zeitnahen Doppelspurausbau notwendig. Deshalb gilt es aus Sicht von Zurzi-bietRegio das Projekt mit Nachdruck voranzutreiben.	1a
710.	Einwohnergemeinde Wettingen	G	M3.2/2.1	Das Vorhaben „Wettingen, Neue Haltestelle Tägerhard, Nr. 64, Planquadrat J4“ ist festzusetzen. Projekte, welche bereits umgesetzt sind, sollten unter Festsetzung nicht mehr aufgeführt werden.	Wie im Richtplantext erwähnt wird, hat das Verkehrswachstum in den vergangenen Jahren dazu geführt, dass die Kapazität der meisten öV-Drehscheiben die Nachfrage nicht mehr zu bewältigen vermögen. Die dadurch entstehende öV-Drehschreibe Tägerhard im Südosten von Wettingen stellt eine Alternative mit einer direkt Verbindung nach Zürich Nord dar und führt zudem nicht durch das bereits starkt ausgelastete Limmattal. Zusätzlich würde das Sportzentrum Tägerhard von überregionaler Bedeutung direkt an die S-Bahn angeschlossen. An der Realisierung der festgesetzten Vorhaben besteht gemäss Einleitung 2.1 ein kantonales Interesse. Realisierte Vorhaben wie beispielsweise Limmattalbahn, Killwangen und Spreitenbach oder Zufahrt zu Depot (Müsli), Spreitenbach und Dietikon ZH müssen demnach nicht mehr aufgeführt werden und sind konsequenterweise zu streichen.	5a
711.	Endingen	G	M3.2/2.1	Die Festsetzung der Doppelspurausbauten Turgi – Siggenthal und Döttingen – Koblenz wird be-grüsst, die Doppelspurausbauten sind mit Nachdruck umzusetzen.	Die drei zentralen grossen Entwicklungsgebiete Döttingen Gewerbestrasse, Oberi Au Klingnau und Böttstein Grossächer gilt es aus regionaler Sicht optimal zu erschliessen. Um die Erreichbarkeit der genannten drei Entwicklungsgebiete zu verbessern, ist eine zeitnahe Einführung des 15-Minuten-Takts und damit einen zeitnahen Doppelspurausbau notwendig. Deshalb gilt es aus Sicht von Zurzi-bietRegio das Projekt mit Nachdruck voranzutreiben.	1a
712.	GLP Bezirk Brugg (nacherfasst durch BVU ARE)	P	M3.2/2.1	Beim Doppelspurausbau Turgi - Koblenz ist die Bahnspange Turgi explizit zu ergänzen, um eine direkte Bahnverbindung zwischen dem Unteren Aaretal und Brugg etc. zu ermöglichen.	Das Fehlen der Spange beim Verkehrskreuz Turgi beeinträchtigt die Attraktivität des Bahnangebots im Verkehr zwischen Unterem Aaretal (Koblenz/Zurzach/Waldshut) sowie Brugg/Aarau/Lenzburg. Wenn beim Bahnhof Brugg eine Mittelschule gebaut wird, gewinnt diese Verbindung auch für Schülerinnen und Schüler zusätzlich an Bedeutung.	6e

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
713.	Gemeinde Böttstein	G	M3.2/2.1	Die Festsetzung der Doppelspurausbauten Turgi – Siggenthal und Döttingen – Koblenz wird be-grüsst, die Doppelspurausbauten sind mit Nachdruck umzusetzen.	Die drei zentralen grossen Entwicklungsgebiete Döttingen Gewerbestrasse, Oberi Au Klingnau und Böttstein Grossächer gilt es aus regionaler Sicht optimal zu erschliessen. Um die Erreichbarkeit der genannten drei Entwicklungsgebiete zu verbessern, ist eine zeitnahe Einführung des 15-Minuten-Takts und damit einen zeitnahen Doppelspurausbau notwendig. Deshalb gilt es aus Sicht von Zurzi-bietRegio das Projekt mit Nachdruck voranzutreiben.	1a
714.	Gemeinde Ehrendingen	G	M3.2/2.1	Projekte, welche bereits umgesetzt sind, sollten unter Festsetzung nicht mehr aufgeführt werden.	An der Realisierung der festgesetzten Vorhaben besteht gemäss Einleitung 2.1 ein kantonales Interesse. Realisierte Vorhaben wie bspw. Limmattalbahn, Killwangen und Spreitenbach oder Zufahrt zu Depot (Müsli), Spreitenbach und Dietikon ZH müssen demnach nicht mehr aufgeführt werden und sind konsequenterweise zu streichen.	2a/6d
715.	Gemeinde Lengnau	G	M3.2/2.1	Die Festsetzung der Doppelspurausbauten Turgi – Siggenthal und Döttingen – Koblenz wird be-grüsst, die Doppelspurausbauten sind mit Nachdruck umzusetzen.	Die drei zentralen grossen Entwicklungsgebiete Döttingen Gewerbestrasse, Oberi Au Klingnau und Böttstein Grossächer gilt es aus regionaler Sicht optimal zu erschliessen. Um die Erreichbarkeit der genannten drei Entwicklungsgebiete zu verbessern, ist eine zeitnahe Einführung des 15-Minuten-Takts und damit einen zeitnahen Doppelspurausbau notwendig. Deshalb gilt es aus Sicht von Zurzi-bietRegio das Projekt mit Nachdruck voranzutreiben.	1a
716.	Gemeinde Leuggern	G	M3.2/2.1	Keine Bemerkungen.	Dazu haben sich die Regionen und Gemeinden zu äussern.	1a
717.	Gemeinde Magden	G	M3.2/2.1	Keine Bemerkungen	Dazu haben sich die Regionen und Gemeinden zu äussern	1a
718.	Gemeinde Mandach	G	M3.2/2.1	Die Festsetzung der Doppelspurausbauten Turgi – Siggenthal und Döttingen – Koblenz wird begrüsst, die Doppelspurausbauten sind mit Nachdruck umzusetzen.	Die drei zentralen grossen Entwicklungsgebiete Döttingen Gewerbestrasse, Oberi Au Klingnau und Böttstein Grossächer gilt es aus regionaler Sicht optimal zu erschliessen. Um die Erreichbarkeit der genannten drei Entwicklungsgebiete zu verbessern, ist eine zeitnahe Einführung des 15-MinutenTakts und damit einen zeitnahen Doppelspurausbau notwendig. Deshalb gilt es aus Sicht von des Gemeinderat Mandach das Projekt mit Nachdruck voranzutreiben.	1a
719.	Gemeinde Mellikon	G	M3.2/2.1	Die Festsetzung der Doppelspurausbauten Turgi – Siggenthal und Döttingen – Koblenz wird begrüsst, die Doppelspurausbauten sind mit Nachdruck umzusetzen.	Die drei zentralen grossen Entwicklungsgebiete Döttingen Gewerbestrasse, Oberi Au Klingnau und Böttstein Grossächer gilt es aus regionaler Sicht optimal zu erschliessen. Um die Erreichbarkeit der genannten drei Entwicklungsgebiete zu verbessern, ist eine zeitnahe Einführung des 15-Minuten-Takts und damit einen zeitnahen Doppelspurausbau notwendig. Deshalb gilt es aus Sicht von Zurzi-bietRegio das Projekt mit Nachdruck voranzutreiben.	1a
720.	Gemeinde Menziken	G	M3.2/2.1	Siehe Begründung (Antrag übersteigt die max. Zeichenzahl)	2.1 An der Realisierung der Ausbau- und Ergänzungsprojekte der Bahninfrastruktur besteht ein hohes kantonales Interesse. Die folgenden Vorhaben sind festgesetzt (aargauSüd): - «Oberkulm Stationsausbau Oberkulm inklusive Doppelspurabschnitt, Nr. 84, Gesamtkarte G8» (Festsetzung) - «Reinach Neue Haltestelle Reinach Eien, Nr. 68, Gesamtkarte H8» (Festsetzung)	6
721.	Gemeinde Stetten AG (nacherfasst durch BVU ARE)	G	M3.2/2.1	Projekte, welche bereits umgesetzt sind, sollten unter Festsetzung nicht mehr aufgeführt werden.	Realisierte Projekte müssen demnach nicht mehr aufgeführt werden und sind konsequenterweise zu streichen.	2a/6d
722.	Gemeinderat Dintikon	G	M3.2/2.1	Der Ausbau des Stellwerks bei Othmarsingen ist ebenfalls als Vorhaben von kantonalem Interesse in		5a/b

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
				den Richtplan aufzunehmen (Festsetzung oder Zwischenergebnis).		
723.	Gemeinderat Oberrüti	G	M3.2/2.1	Keine Bemerkungen.	Dazu haben sich die Regionen und Gemeinden zu äussern.	1a
724.	Gemeinderat Tegerfelden (nacherfasst durch BVU ARE)	G	M3.2/2.1	Die Festsetzung der Doppelspurausbauten Turgi – Siggenthal und Döttingen – Koblenz wird begrüsst, die Doppelspurausbauten sind mit Nachdruck umzusetzen.	Die drei zentralen grossen Entwicklungsgebiete Döttingen Gewerbestrasse, Oberi Au Klingnau und Böttstein Grossächer gilt es aus regionaler Sicht optimal zu erschliessen. Um die Erreichbarkeit der genannten drei Entwicklungsgebiete zu verbessern, ist eine zeitnahe Einführung des 15-MinutenTakts und damit einen zeitnahen Doppelspurausbau notwendig. Deshalb gilt es aus Sicht von ZurzibietRegio das Projekt mit Nachdruck voranzutreiben.	1a
725.	Planungsverband Baden Regio	R	M3.2/2.1	Projekte, welche bereits umgesetzt sind, sollten unter Festsetzung nicht mehr aufgeführt werden.	An der Realisierung der festgesetzten Vorhaben besteht gemäss Einleitung 2.1 ein kantonales Interesse. Realisierte Vorhaben wie bspw. Limmattalbahn, Killwangen und Spreitenbach oder Zufahrt zu Depot (Müsli), Spreitenbach und Dietikon ZH müssen demnach nicht mehr aufgeführt werden und sind konsequenterweise zu streichen.	2a/6d
726.	Regionalplanungsverband Unteres Bünztal	R	M3.2/2.1	Der Ausbau des Stellwerks bei Othmarsingen ist ebenfalls als Vorhaben von kantonalem Interesse in den Richtplan aufzunehmen (Festsetzung oder Zwischenergebnis).		5a/b
727.	Safenwil	G	M3.2/2.1	Keine Bemerkungen	Dazu haben sich die Regionen und Gemeinden zu äussern.	1a
728.	Siglistorf	G	M3.2/2.1	Die Festsetzung der Doppelspurausbauten Turgi – Siggenthal und Döttingen – Koblenz wird begrüsst, die Doppelspurausbauten sind mit Nachdruck umzusetzen.	Die drei zentralen grossen Entwicklungsgebiete Döttingen Gewerbestrasse, Oberi Au Klingnau und Böttstein Grossächer gilt es aus regionaler Sicht optimal zu erschliessen. Um die Erreichbarkeit der genannten drei Entwicklungsgebiete zu verbessern, ist eine zeitnahe Einführung des 15-Minuten-Takts und damit einen zeitnahen Doppelspurausbau notwendig. Deshalb gilt es aus Sicht von ZurzibietRegio das Projekt mit Nachdruck voranzutreiben.	1a
729.	Zurzach	G	M3.2/2.1	Die Festsetzung der Doppelspurausbauten Turgi – Siggenthal und Döttingen – Koblenz wird begrüsst, die Doppelspurausbauten sind mit Nachdruck umzusetzen.	Die drei zentralen grossen Entwicklungsgebiete Döttingen Gewerbestrasse, Oberi Au Klingnau und Böttstein Grossächer gilt es aus regionaler Sicht optimal zu erschliessen. Um die Erreichbarkeit der genannten drei Entwicklungsgebiete zu verbessern, ist eine zeitnahe Einführung des 15-Minuten-Takts und damit einen zeitnahen Doppelspurausbau notwendig. Deshalb gilt es aus Sicht von der Gemeinde Zurzach das Projekt mit Nachdruck voranzutreiben.	1a
730.	ZurzibietRegio	R	M3.2/2.1	Die Festsetzung der Doppelspurausbauten Turgi – Siggenthal und Döttingen – Koblenz wird be-grüsst, die Doppelspurausbauten sind mit Nachdruck umzusetzen.	Die drei zentralen grossen Entwicklungsgebiete Döttingen Gewerbestrasse, Oberi Au Klingnau und Böttstein Grossächer gilt es aus regionaler Sicht optimal zu erschliessen. Um die Erreichbarkeit der genannten drei Entwicklungsgebiete zu verbessern, ist eine zeitnahe Einführung des 15-Minuten-Takts und damit einen zeitnahen Doppelspurausbau notwendig. Deshalb gilt es aus Sicht von Zurzi-bietRegio das Projekt mit Nachdruck voranzutreiben.	1a
731.	glp Aargau	P	M3.2/2.1	Beim Doppelspurausbau Turgi - Koblenz ist die Bahnspange Turgi explizit zu ergänzen, um eine direkte Bahnverbindung zwischen dem Unteren Aaretal und Brugg etc. zu ermöglichen.	Das Fehlen der Spange beim Verkehrskreuz Turgi beeinträchtigt die Attraktivität des Bahnangebots im Verkehr zwischen Unterem Aaretal (Koblenz/Zurzach/Waldshut) sowie Brugg/Aarau/Lenzburg. Wenn beim Bahnhof Brugg eine Mittelschule gebaut wird, gewinnt diese Verbindung auch für Schü-lerinnen und Schüler zusätzlich an Bedeutung.	6e
732.	Die Mitte Aargau	P	M3.2/3.1	Das Vorhaben 78, Oftringen Neue Haltestelle Oftringen Zentrum ist als Zwischenergebnis festzulegen.	Der Kanton (AVK) hat zugesichert, den Koordinationsstand von Vorhaben 78 in ein Zwischenergebnis anzupassen (vgl. Aktennotiz vom 06.07.2021: "Gleichzeitig soll die Haltestelle neu als Zwischenergebnis (bisher Vororientierung) im Richtplan eingetragen werden.")	1d

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
733.	Einwohnergemeinde Seon	G	M3.2/3.1	Haltestelle Birren: Es soll eine Aufnahme in das Zwischenergebnis erfolgen.	Das Arbeitsgebiet Birren ist von regionaler Bedeutung. Eine möglichst gute Erschliessung ohne Umweg ist anzustreben.	5a/b
734.	Gemeinde Birmenstorf	G	M3.2/3.1	Die Weiterführung der Limmattalbahn von Killwangen bis Baden (Nr. 83, Planquadrat J4/5) ist aus der Richtplan-Gesamtkarte zu streichen.	Eine Weiterführung der Limmattalbahn von Killwangen nach Baden ist weder wirtschaftlich noch verkehrstechnis Sinnvoll. Die Kosten stehen in keinerlei Verhältinis zum Nutzen. Spreitenbach, Killwangen, Neuenhof und Wettingen ist bereits heute dank einem dichten Busnetz ideal an den ÖV angebunden. Das geplante Trasse der Bahn verläuft zudem auf den aktuellen Busrouten. Es ist nachhaltiger und wirtschaftlicher, separeate Busspuren in der Region zu planen.	5a/b
735.	Gemeinde Leuggern	G	M3.2/3.1	Keine Bemerkungen	Dazu haben sich die Regionen und Gemeinden zu äussern.	1a
736.	Gemeinde Magden	G	M3.2/3.1	Keine Bemerkungen	Dazu haben sich die Regionen und Gemeinden zu äussern	1a
737.	Gemeinde Menziken	G	M3.2/3.1	Siehe Begründung (Antrag übersteigt die max. Zeichenzahl)	3.1 An der Trasseefreihaltung für allfällige spätere Ergänzungen des Schienennetzes besteht ein kantonales Interesse. Die folgenden Vorhaben sind als Zwischenergebnis aufgenommen (aargauSüd): - «Unterkulm Eigentrassierung Unterkulm Mitte, Nr. 22, Gesamtkarte G8» (Zwischenergebnis)	6
738.	Gemeinderat Oberrüti	G	M3.2/3.1	Keine Bemerkungen	Dazu haben sich die Regionen und Gemeinden zu äussern.	1a
739.	Gemeinderat Strengelbach	G	M3.2/3.1	Vorhaben 78, Oftringen Neue Haltestelle Oftringen Zentrum ist als Zwischenergebnis festzulegen.	Der Kanton (AVK) hat zugesichert, den Koordinationsstand von Vorhaben 78 in ein Zwischenergebnis anzupassen (vgl. Aktennotiz vom 06.07.2021: "Gleichzeitig soll die Haltestelle neu als Zwischenergebnis (bisher Vororientierung) im Richtplan eingetragen werden.")	1d
740.	REPLA Mutschellen-Reusstal Kelleramt	R	M3.2/3.1	Bahnhaltestelle «Obere Ebene» hat im Richtplantext und der Karte sowie Teilrichtplankarten zu verbleiben. In der Richtplankarte ist die Signatur der Haltstelle um 300 m in Richtung Süden entlang der Gleisachse zu verschieben.	Der Wegfall der Bahnhaltestelle «Obere Ebene» aus dem Richtplan wird nicht verstanden, zumal der Eintrag über mehr als ein Jahrzehnt im Richtplan verblieben ist und der gesamte MIV rund um Brem-garten in dieser Zeit bis heute stark zugenommen hat. Das Entfernen des Richtplaneintrages Bahn-haltestelle «Obere Ebene» entbehrt jeglicher Grundlage sowie der Planungssicherheit. In der Tabelle 3.1 Eisenbahnvorhaben ist die Bahnhaltestelle «Obere Ebene» als Zwischenergebnis einzutragen (ehemals Nr. 76).	6e
741.	Regionalplanungsverband Lebensraum Lenzburg Seetal	R	M3.2/3.1	Die Haltestelle Alliswil (Zwischenergebnis) soll nicht aus dem Richtplan gestrichen werden. Haltestelle Seon Birren: Es soll eine Aufnahme als Zwischenergebnis erfolgen.	Haltestelle Alliswil: Gemäss REK LLS setzt sich der LLS dafür ein, dass diese Haltestelle der Seetalbahn wieder in den Richtplan aufgenommen und umgesetzt wird. Für eine Realisierung der Haltestelle Alliswil spricht die, im Vergleich vor 30 Jahren, veränderte Ausgangslage: Die Bevölkerungszahl im Dorfteil Alliswil nimmt stetig zu (Überbauung im Gebiet Worben, Terrassenhäuser Seetalstrasse, projektierte Überbauung Dörflistrasse). Da Alliswil nicht mit dem Bus erschlossen ist (als einzige Gemeinde in der Region) ist die S9 für die Oberstufenschüler:innen aus Alliswil die einzige Möglichkeit, den Schulweg nach Seon mit dem öV zurückzulegen. Die Haltestelle Alliswil wäre auch für den Naherholungsmagnet Hallwilersee attraktiv, da ab Alliswil der See in kurzer Distanz erreichbar ist. Dies als Alternative zur Anreise mit dem Auto (PP-Knappheit im Sommer) Haltestelle Seon Birren: Das Arbeitsgebiet Birren ist ein ESP von regionaler Bedeutung. Eine möglichst gute Erschliessung ab Lenzburg ohne Umweg über den Bahnhof Seon ist anzustreben.	6e 5a/b
742.	Safenwil	G	M3.2/3.1	Keine Bemerkungen	Dazu haben sich die Regionen und Gemeinden zu äussern.	1a

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
743.	Unternehmen	J	M3.2/4.1	zu Nr 212	Der Depotstandort Obere Ebene / Bremgarten West steht im räumlichen Konflikt mit einer allfälligen Haltestelle zur Erschliessung der Arbeitsplätze in diesem Gebiet einerseits und einer geplanten Doppelspur andererseits. Auch aufgrund der mutmasslich geringen Nachfrage ist diese Haltestelle (richtigerweise) aus dem Richtplan zu entfernen und auch in der BNO der Stadt Bremgarten zu streichen.	1a
744.	zofingenregio	R	M3.2/3.1	Vorhaben 78, Oftringen Neue Haltestelle Oftringen Zentrum ist als Zwischenergebnis festzulegen.	Der Kanton (AVK) hat zugesichert, den Koordinationsstand von Vorhaben 78 in ein Zwischenergebnis anzupassen (vgl. Aktennotiz vom 06.07.2021: "Gleichzeitig soll die Haltestelle neu als Zwischenergebnis (bisher Vororientierung) im Richtplan eingetragen werden.")	1d
745.	Bremgarten	G	M3.2/4.1	An der Neubaustrecke Aarau – Zürich soll ein Halt im Bereich Reusstal / Mutschellen vorgesehen werden. Die Doppelspurausbauten zwischen Bremgarten und Wohlen sowie auch an die Kantonsgrenze AG/ZH sind voranzutreiben.	Mit einer solchen Haltestelle könnte die Anbindung des östlichen Aargaus (Raum Bremgarten / Mut-schellen / Reusstal / Wohlen) an den nationalen Fernverkehr erheblich verbessert werden. Die Anbindung von Bremgarten nach Wohlen – Aarau soll verbessert werden. Mit der geplanten Einführung des 15-Min.-Taktes zwischen Lenzburg und Wohlen sollen auch in Richtung Bremgarten – Mutschellen mehr Reiseketten entstehen.	5a/b
746.	Die Mitte Aargau	P	M3.2/4.1	An der Neubaustrecke Aarau – Zürich soll ein Halt im Bereich Reusstal / Mutschellen vorgesehen werden.	Mit einer solchen Haltestelle könnte die Anbindung des östlichen Aargaus (Raum Bremgarten / Mutschellen / Reusstal / Wohlen) an den nationalen Fernverkehr erheblich verbessert werden.	5a/b
747.	Einwohnergemeinde Sisseln	G	M3.2/4.1	Die Wiedereröffnung der Bahnlinie Laufenburg – Koblenz soll als Vororientierung ergänzt werden.	Im Sinne einer optimalen Verkehrsanbindung des ESP Sisslerfeld und aber auch im Sinne einer überregional mehrwertbringenden Alternative zur Querverbindung im Mittelland wird von Fricktal Regio eine Wiederinbetriebnahme der Strecke Laufenburg - Koblenz bzw. der Linie Basel - Winterthur über Stein und Laufenburg gefordert. Der Kanton soll sich beim Bund dafür einsetzen.	5a/b
748.	Einwohnergemeinde Wettingen	G	M3.2/4.1	Das Projekt Ausbau der Linie Wettingen – Würenlos – Regensdorf ist zu forcieren und mindestens als Zwischenergebnis aufzuführen. Projekte, welche bereits umgesetzt sind, sollten unter Vororientierung nicht mehr aufgeführt werden.	Die öV-Verbindung durch das Furttal stellt eine echte Alternative zu dem stark ausgelasteten Limmattal dar. Realisierte Vorhaben wie beispielsweise Entflechtungsbauwerk, Killwangen und Neuenhof müssen nicht mehr aufgeführt werden und sind konsequenterweise zu streichen.	5a/b 2a/6d
749.	FDP.Die Liberalen Bezirk Laufenburg	P	M3.2/4.1	Die Wiedereröffnung der Bahnlinie Laufenburg – Koblenz soll als Vororientierung ergänzt werden.	Im Sinne einer optimalen Verkehrsanbindung des ESP Sisslerfeld und aber auch im Sinne einer überregional mehrwertbringenden Alternative zur Querverbindung im Mittelland wird von uns eine Wiederinbetriebnahme der Strecke Laufenburg - Koblenz bzw. der Linie Basel - Winterthur über Stein und Laufenburg gefordert. Der Kanton soll sich beim Bund dafür einsetzen.	5a/b
750.	Fischbach-Göslikon	G	M3.2/4.1	An der Neubaustrecke Aarau – Zürich soll ein Halt im Bereich Reusstal / Mutschellen vorgesehen werden. Die Doppelspurausbauten zwischen Bremgarten und Wohlen sind voranzutreiben.	Mit einer solchen Haltestelle könnte die Anbindung des östlichen Aargaus (Raum Bremgarten / Mutschellen / Reusstal / Wohlen) an den nationalen Fernverkehr erheblich verbessert werden.Die Anbindung von Bremgarten nach Wohlen–Aarau soll verbessert werden. Mit der geplanten Einführung des 15-Min.-Taktes zwischen Lenzburg und Wohlen sollen auch in Richtung Bremgarten–Mutschellen mehr Reiseketten entstehen.	5a/b
751.	GLP Bezirk Brugg (nacherfasst durch BVU ARE)	P	M3.2/4.1	Als Vororientierung ist der S-Bahn-Ring Wettingen-Brugg-Birrfeld-Dättwil-Wettingen (via neu gebaute Verbindungsschlaufe Mägenwil-Brunegg und die Nationalbahnlinie) aufzunehmen.	Die Regionen Brugg und Baden müssen beim öV enger zusammenwachsen. Die Reuss schafft eine grosse Netzlücke. Die Beziehungen (Wohnen, Arbeit, Schule) zwischen Baden inkl. Dättwil und dem Birrfeld sind stark. So wie die Verkehrsbeziehungen organisiert sind, besteht ein starker Anreiz, die Wege mit dem MIV zurückzulegen. Im Raum Birr-Lupfig-Mägenwil-Brunegg-Hausen liegt ein kantonaler Entwicklungsschwerpunkt, der mit dem öV zu schlecht erschlossen ist.	5a/b

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
752.	GLP Fricktal (nacherfasst durch BVU ARE)	P	M3.2/4.1	Die Bahnverbindung Basel – Winterthur – St. Gallen soll hier zusätzlich aufgeführt werden (Wiederin-betriebnahme der Strecke Laufenburg – Koblenz).	Im Sinne einer optimalen Verkehrsanbindung des ESP Sisslerfeld und aber auch im Sinne einer über-regional mehrwertbringenden Alternative zur Querverbindung im Mittelland wird von der glp Fricktal eine Wiederinbetriebnahme der Strecke Laufenburg – Koblenz über Stein und Laufenburg gefordert. Der Kanton soll sich beim Bund dafür einsetzen.	5a/b
753.	Gemeinde Aarburg	G	M3.2/4.1	Die Bahn-Haltestelle Aarburg soll mittel- und langfristig weiterverfolgt und räumlich gesichert werden (Vororientierung oder Zwischenergebnis).	Die erwartete Entwicklung im Perimeter Aarburg Nord (siehe räumliches Entwicklungsleitbild unter www.ortsplanung-aarburg.ch, Stichwort Innenentwicklung) ist enorm (möglicher Einwohnerzuwachs bis 2040 rund 800 bis 1'200 Personen). Die Entwicklungs-Areale sollen rechtzeitig angemessen und optimal erschlossen werden.	5a/b
754.	Gemeinde Auw	G	M3.2/4.1	Der Mehrspurausbau Hendschiken - Muri soll bis Rotkreuz weitergezogen werden.	Nur so kann zusammen mit der Belastung durch den Gütertransport auf den Trasse der Nord-Südverbindung durchs Freiamt der Halbstundentakt nach Zug gewährleistet werden.	5a/b
755.	Gemeinde Birmenstorf	G	M3.2/4.1	Die S-Bahn Verbindung von Baden-Dättwil nach Zürich HB ist als Vororientierung in die Richtplan-Gesamtkarte aufzunehmen.	Für den Wirtschaftsstandort Baden mit seinem Sub-Zentrum in Baden-Dättwil ist ein S-Bahn Anschluss an den HB Zürich essentiell. Bereits heute gehen Arbeitsplätze in Baden-Dättwil aufgurnd des fehlenden S-Bahn Anschluss verloren. Ohne S-Bahn Anschluss ist die wirtschafliche Entwicklung des Sub-Standorts Baden-Dättwil massiv gefährdet.	5a/b
756.	Gemeinde Ehrendingen	G	M3.2/4.1	Projekte, welche bereits umgesetzt sind, sollten unter Vororientierung nicht mehr aufgeführt werden.	Realisierte Vorhaben wie bspw. Entflechtungsbauwerk, Killwangen und Neuenhof müssen nicht mehr aufgeführt werden und sind konsequenterweise zu streichen.	2a/6d
757.	Gemeinde Leuggern	G	M3.2/4.1	Keine Bemerkungen	Dazu haben sich die Regionen und Gemeinden zu äussern.	1a
758.	Gemeinde Magden	G	M3.2/4.1	Keine Bemerkungen	Dazu haben sich die Regionen und Gemeinden zu äussern	1a
759.	Gemeinde Menziken	G	M3.2/4.1	Siehe Begründung (Antrag übersteigt die max. Zeichenzahl)	4. Eisenbahnvorhaben: Vororientierung 4.1 Die nachstehenden Projektideen sind für allfällige spätere Ergänzungen des Schienennetzes als Vororientierung aufgenommen (aargauSüd): - «Aarau – Menziken Doppelspurabschnitte im Wynental, Nr. 72, Gesamtkarte F6 – H9» (Vororientierung) - «Unterkulm Eigentrassierung Unterkulm Süd, Nr. 55, Gesamtkarte G8» (Vororientierung)	6
760.	Gemeinde Muri	G	M3.2/4.1	Der Mehrspurausbau im Freiamt (3. Gleis) Hendschiken-Muri soll bis Rotkreuz durchgezogen werden.	Der Schienenverkehr durchs Freiamt ist nachgewiesenermassen stark güterlastig. Durch ein 3. Geleis werden Anreize geschaffen, um das Güterverkehrsvolumen noch weiter auszudehnen. Ohne durchgängiges 3. Gleis könnte dies ab Muri bis Rotkreuz zu einem Flaschenhals im Personenverkehr führen, was für uns nicht nachvollziehbar und akzeptabel ist. Dies insbesondere vor dem Hintergrund der schon vielfach eingebrachten Erwartung, dass künftig an sämtlichen Haltestellen im Oberen Freiamt der Halbstundentakt eingeführt wird.	5a/b
761.	Gemeinde Rudolfstetten-Friedlisberg	G	M3.2/4.1	An der Neubaustrecke Aarau – Zürich soll ein Halt im Bereich Reusstal / Mutschellen vorgesehen werden.	Mit einer solchen Haltestelle könnte die Anbindung des östlichen Aargaus (Raum Bremgarten / Mutschellen / Reusstal / Wohlen) an den nationalen Fernverkehr erheblich verbessert werden. Die Anbindung von Bremgarten nach Wohlen – Aarau soll verbessert werden. Mit der geplanten Einführung des 15-Min.-Taktes zwischen Lenzburg und Wohlen sollen auch in Richtung Bremgarten – Mutschellen mehr Reiseketten entstehen.	5a/b
762.	Gemeinde Stetten AG (nacherfasst	G	M3.2/4.1	An der Neubaustrecke Aarau – Zürich soll ein Halt im Bereich Mutschellen/Reusstal	Mit einer solchen Haltestelle könnte die Anbindung des östlichen Aargaus (Raum Bremgar-ten/Mutschellen/Reusstal/Wohlen/Freiamt) an den nationalen Fernverkehr erheblich verbessert werden. Die Anbindung von Bremgarten/Reusstal nach Wohlen – Aarau soll	5a/b

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
	durch BVU ARE)			vorgesehen werden. Porta Mutschellen/Berikon. Die Doppelsurausbauten zwischen Bremgarten und Wohlen sind voranzutreiben.	verbessert werden. Mit der geplanten Einführung des 15 Minuten Taktes zwischen Lenzburg und Wohlen sollen auch Richtung Bremgarten – Mutschellen mehr Reiseketten entstehen.	
763.	Gemeinderat Arni	G	M3.2/4.1	An der Neubaustrecke Aarau – Zürich soll ein Halt im Bereich Reusstal / Mutschellen vorgesehen werden. Die Doppelspurausbauten zwischen Bremgarten und Wohlen sind voranzutreiben.	Mit einer solchen Haltestelle könnte die Anbindung des östlichen Aargaus (Raum Bremgarten / Mutschellen / Reusstal / Wohlen) an den nationalen Fernverkehr erheblich verbessert werden. Die Anbindung von Bremgarten nach Wohlen – Aarau soll verbessert werden. Mit der geplanten Einführung des 15-Min.-Taktes zwischen Lenzburg und Wohlen sollen auch in Richtung Bremgarten – Mutschellen mehr Reiseketten entstehen.	5a/b
764.	Gemeinderat Oberlunkhofen	G	M3.2/4.1	An der Neubaustrecke Aarau – Zürich soll ein Halt im Bereich Reusstal / Mutschellen vorgesehen werden. Die Doppelspurausbauten zwischen Bremgarten und Wohlen sind voranzutreiben.	Mit einer solchen Haltestelle könnte die Anbindung des östlichen Aargaus (Raum Bremgarten / Mut-schellen / Reusstal / Wohlen) an den nationalen Fernverkehr erheblich verbessert werden. Die Anbindung von Bremgarten nach Wohlen – Aarau soll verbessert werden. Mit der geplanten Einführung des 15-Min.-Taktes zwischen Lenzburg und Wohlen sollen auch in Richtung Bremgarten – Mutschellen mehr Reiseketten entstehen.	5a/b
765.	Gemeinderat Oberrüti	G	M3.2/4.1	Keine Bemerkungen	Dazu haben sich die Regionen und Gemeinden zu äussern.	1a
766.	Hellikon	G	M3.2/4.1	Antrag: Die Wiedereröffnung der Bahnlinie Laufenburg – Koblenz soll als Vororientierung ergänzt werden.	Begründung: Im Sinne einer optimalen Verkehrsanbindung des ESP Sisslerfeld und aber auch im Sinne einer überregional mehrwertbringenden Alternative zur Querverbindung im Mittelland wird von Fricktal Regio eine Wiederinbetriebnahme der Strecke Laufenburg - Koblenz bzw. der Linie Basel - Winterthur über Stein und Laufenburg gefordert. Der Kanton soll sich beim Bund dafür einsetzen.	5a/b
767.	Kanton Solothurn	N	M3.2/4.1	Unterfahrung Aarau: Dieses Vorhaben betrifft auch den Kanton Solothurn und ist mit uns zu koordinieren. Der Beschluss ist entsprechend zu ergänzen. Verzweigungsbauwerk Wöschnau: Beschluss gemäss Begründung überprüfen. Eppenberg-Wöschnau: Bezeichnung	Gemeinden Aarau, Buchs, Eppenberg: Unterfahrung Aarau: Dieses Vorhaben betrifft mit der Gemeinde Eppenberg auch den Kanton Solothurn. Eine Abstimmung mit dem Kanton Solothurn ist deshalb zwingend. Gemeinden Aarau, Eppenberg, Schönenwerd: Verweigungsbauwerk Wöschnau: Wie im Richtplan aufgeführt betrifft das Vorhaben auch den Kanton Solothurn. Das Wendegleis Schönenwerd liegt vollständig im Kanton Solothurn. Es ist im Richtplan des Kantons Solothurn ebenfalls in der Abstimmungskategorie Vororientierung aufgenommen. Das Verzweigungsbauwerk Wöschnau ist bereits realisiert. Die korrekte Bezeichnung der Gemeinde lautet: Eppenberg-Wöschnau.	2a
768.	Lenzburg	G	M3.2/4.1	Die Haltestelle Seon Birren soll als Zwischenergebnis festgelegt werden.	Es besteht der Bedarf, das Industriegebiet Seon Birren besser an den ÖV anzuschliessen.	5a/b
769.	Planungsverband Baden Regio	R	M3.2/4.1	Projekte, welche bereits umgesetzt sind, sollten unter Vororientierung nicht mehr aufgeführt werden.	Realisierte Vorhaben wie bspw. Entflechtungsbauwerk, Killwangen und Neuenhof müssen nicht mehr aufgeführt werden und sind konsequenterweise zu streichen.	2a/6d
770.	Planungsverband Brugg Regio	R	M3.2/4.1	Kein Änderungsantrag	Brugg Regio begrüsst die Aufnahme des Vorhabens zur Leistungssteigerung des Knotens Brugg als Vororientierung in den gesamtüberprüften Richtplan.	1a
771.	Planungsverband Fricktal Regio	R	M3.2/4.1	Die Wiedereröffnung der Bahnlinie Laufenburg – Koblenz soll als Vororientierung ergänzt werden.	Im Sinne einer optimalen Verkehrsanbindung des ESP Sisslerfeld und aber auch im Sinne einer überregional mehrwertbringenden Alternative zur Querverbindung im Mittelland wird von Fricktal Regio eine Wiederinbetriebnahme der Strecke Laufenburg - Koblenz bzw. der Linie Basel - Winterthur über Stein und Laufenburg gefordert. Der Kanton soll sich beim Bund dafür einsetzen.	5a/b

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Be-schluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurtei-lung[2]
772.	REPLA Mut-schellen-Reusstal Kel-leramt	R	M3.2/4.1	An der Neubaustrecke Aarau – Zürich soll ein Halt im Bereich Reusstal / Mutschellen vorgesehen werden. Die Doppelspurausbauten zwischen Brem-garten und Wohlen sind voranzutreiben.	Die Anbindung von Bremgarten nach Wohlen – Aarau soll verbessert werden. Mit der geplanten Ein-führung des 15-Min.-Taktes zwischen Lenzburg und Wohlen sollen auch in Richtung Bremgarten – Mutschellen mehr Reiseketten entstehen. Aus raumplanerischer, kantonaler Sicht soll das Arbeitsplatzgebiet Ober Ebene dahin-gehend trans-formiert werden, dass künftig Arbeitsplätze entstehen sollen, die eine hö-here Wertschöpfung aus-weisen als bisher. Ob ein anderer Standort nicht noch geeig-neter erscheint als jener im Arbeitsplatz-gebiet von Bremgarten ist zu prüfen. Die kanto-nale Planungsabsicht die Wertschöpfung der Art Ar-beitsplätze steigern zu wollen, steht mit dem geplanten neuen Depotstandort in Bremgarten in Kon-flikt und ist mittels einer Interessenabwägung nach Raumplanungsgesetz abschliessend zu beurtei-len. Mit einer solchen Haltestelle könnte die Anbindung des östlichen Aargaus (Raum Brem-garten / Mut-schellen / Reusstal / Wohlen) an den nationalen Fernverkehr erheblich ver-bessert werden.	5a/b
773.	Regionalpla-nungsver-band Oberes Freiamt	R	M3.2/4.1	Der Mehrspurausbau im Freiamt (3. Gleis) Hendschiken-Muri soll bis Rotkreuz durch-gezogen werden.	Der Schienenverkehr durchs Freiamt ist nachgewiesenermassen stark güterlastig. Durch ein 3. Geleis werden Anreize geschaffen, um das Güterverkehrsvolumen noch weiter auszudehnen. Ohne durchgängiges 3. Gleis könnte dies ab Muri bis Rotkreuz zu einem Flaschenhals im Personenverkehr führen, was für uns nicht nachvollziehbar und akzeptabel ist. Dies insbesondere vor dem Hintergrund der schon vielfach eingebrach-ten Erwartung, dass künftig an sämtlichen Haltestellen im Oberen Freiamt der Halb-stundentakt eingeführt wird.	5a/b
774.	Rheinfelden	G	M3.2/4.1	Die Wiedereröffnung der Bahnlinie Laufen-burg – Koblenz soll als Vororientierung er-gänzt werden.	Im Sinne einer optimalen Verkehrsanbindung des ESP Sisslerfeld und aber auch im Sinne einer überregional mehrwertbringenden Alternative zur Querverbindung im Mittel-land unterstützt Rheinfelden die Forderung nach einer Wiederinbetriebnahme der Stre-cke Laufenburg - Koblenz bzw. der Linie Basel – Winterthur über Stein und Laufenburg. Der Kanton soll sich beim Bund dafür einsetzen.	5a/b
775.	aarau regio	R	M3.2/4.1	Zurückhaltender Umgang mit dem Vorha-ben zur Unterfahrung von Aarau.	Bei einer allfälligen Umsetzung des als Vororientierung in den Richtplan aufgenomme-nen Vorha-bens zur Unterfahrung von Aarau muss gewährleistet sein, dass nicht noch mehr Züge der Ost-West-Transversale den Halt in Aarau auslassen. Es besteht die Be-fürchtung, dass dieses Vorha-ben im Widerspruch zur Planungsanweisung 1.2 stehen könnte. Im Übrigen begrüsst aarau regio Vorhaben zur Weiterentwicklung der Bahninf-rastruktur im Raum Aarau.	6
776.	glp Aargau	P	M3.2/4.1	Siehe mail an Herrn Dössegger vom 1.4.	Die Regionen Brugg und Baden müssen beim öV enger zusammenwachsen. Die Reuss schafft eine grosse Netzlücke. Die Beziehungen (Wohnen, Arbeit, Schule) zwi-schen Baden inkl. Dättwil und dem Birrfeld sind stark. So wie die Verkehrsbeziehungen organisiert sind, besteht ein starker Anreiz, die Wege mit dem MIV zurückzulegen. Im Raum Birr-Lupfig-Mägenwil-Brunegg-Hausen liegt ein kantonaler Entwicklungsschwer-punkt, der mit dem öV zu schlecht erschlossen ist. Der Schienenverkehr durchs Freiamt ist nachgewiesenermassen stark güterlastig. Durch ein 3. Geleis werden Anreize geschaffen, um das Güterverkehrsvolumen noch weiter auszudehnen. Ohne durchgängiges 3. Gleis könnte dies ab Muri bis Rotkreuz zu einem Flaschenhals im Personenver-kehr führen, was für uns nicht nachvollziehbar und akzeptabel ist. Dies insbesondere vor dem Hin-tergrund der schon vielfach eingebrach-ten Erwartung, dass künftig an sämtlichen Haltestellen im Oberen Freiamt der Halb-stundentakt eingeführt wird.	4a 6e

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
					Antrag 6: Es besteht der Bedarf, das Industriegebiet Seon Birren besser an den ÖV anzuschliessen. Antrag 7: Die Bahnverbindung Basel – Winterthur – St. Gallen soll hier zusätzlich aufgeführt werden (Wiederin-betriebnahme der Strecke Laufenburg – Koblenz).	4a 5a/b
777.	glp Aargau (nacherfasst durch BVU ARE)	P	M3.2/4.1	siehe abschliessende Bemerkungen und Hinweise		6
778.	Einwohnergemeinde Dürrenäsch	G	M3.2/A	Einverstanden		1a
779.	Gemeinde Leuggern	G	M3.2/A	Einverstanden		1a
780.	Gemeinderat Oberrüti	G	M3.2/A	Einverstanden		1a
781.	SVP Aargau	P	M3.2/A	Einverstanden		1a
782.	Uezwil	G	M3.2/A	Einverstanden		1a
783.	Villnachern	G	M3.2/A	Einverstanden		1a
784.	Einwohnergemeinde Wettingen	G	M3.2/B	Bei der Prüfung der Freihalteinteressen für den Busverkehr auf den bezeichneten Abschnitten, hat eine umfassende Intessensabwägung aller bestehenden Interessen zu erfolgen.	Neben den verkehrlichen Interessen müssen in diesen vielfältig genutzten Räumen auch viele andere Interessen (wie beispielsweise Städtebau, Erdgeschossnutzung, Freiräume etc.) berücksichtigt werden.	4a
785.	Gemeinde Ehrendingen	G	M3.2/B	Bei der Prüfung der Freihalteinteressen für den Busverkehr auf den bezeichneten Abschnitten, hat eine umfassende Intessensabwägung aller bestehenden Interessen zu erfolgen.	Neben den verkehrlichen Interessen müssen in diesen vielfältig genutzten Räumen auch viele andere Interessen (wie bspw. Städtebau, Erdgeschossnutzung, Freiräume etc.) berücksichtigt werden.	4a
786.	Planungsverband Baden Regio	R	M3.2/B	Bei der Prüfung der Freihalteinteressen für den Busverkehr auf den bezeichneten Abschnitten, hat eine umfassende Intessensabwägung aller bestehenden Interessen zu erfolgen.	Neben den verkehrlichen Interessen müssen in diesen vielfältig genutzten Räumen auch viele andere Interessen (wie bspw. Städtebau, Erdgeschossnutzung, Freiräume etc.) berücksichtigt werden.	4a
787.	Stadt Baden (Stadtentwicklung und Strategie)	G	M3.2/B	Bei der Prüfung zusätzlicher Flächen für den Busverkehr in kritischen Strassenabschnitten in urbanen Gebiet, muss eine umfassende Abwägung aller bestehenden Interessen erfolgen.	Bei den für 'Ausbaumassnahmen Bus' bezeichneten Strassenabschnitten handelt es sich um sensib-le Bereich im Stadtkörper. Eine einseitige Berücksichtigung des Busverkehrs greift zu kurz. Es gilt sämtliche funktionelle Aspekte des städtischen Raumes (Nutzungen, Freiraumgestaltung, Fuss-/Veloverkehr, Klima etc.) mit zu berücksichtigen.	4a
788.	Gemeinde Menziken	G	M3.2/C	Siehe Begründung (Antrag übersteigt die max. Zeichenzahl)	Die öV-Drehscheiben werden entsprechend den Kriterien Angebotsqualität, Bahnhofsfrequenz, Grösse der öV-Drehscheiben sowie Bedeutung für die Erschliessung von wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkten und Wohnschwerpunkten in drei Funktionskategorien unterteilt:	6

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
					- öV-Drehscheibe von kantonaler Bedeutung, - öV-Drehscheibe von regionaler Bedeutung, - Umsteigepunkt von lokaler Bedeutung.	
789.	Die Mitte Aargau	P	M3.2/D	Die Mitte Aargau begrüsst, dass die kantonale Bedeutung der ÖV-Drehscheiben in den Regionen entsprechend bezeichnet werden. Zu ergänzen ist jedoch das Tägi Wettingen als regionale Drehscheibe.	Die ÖV-Drehscheibe Tägi, Wettingen wird in den kommenden Jahren weiter ausgebaut und wird die Bedeutung einer regionalen Drehscheibe erreichen. Dies ist im Richtplan entsprechend abzubilden.	5a/b/6e
790.	Einwohnergemeinde Wettingen	G	M3.2/D	Es wird begrüsst, dass die kantonale Bedeutung der ÖV-Drehscheiben in der Region entsprechend bezeichnet werden. Zu ergänzen ist jedoch das Tägerhard, Wettingen als regionale Drehscheibe.	Die ÖV-Drehscheibe Tägerhard, Wettingen wird in den kommenden Jahren weiter ausgebaut und wird die Bedeutung einer regionalen Drehscheibe erreichen. Dies ist im Richtplan entsprechend abzubilden. (Das Vorhaben "Wettingen, Neue Haltestelle Tägerhard" ist festzusetzen -> siehe Antrag zu Planungsanweisung 2.1).	5a/b/6e
791.	Gemeinde Ehrendingen	G	M3.2/D	Es wird begrüsst, dass die kantonale Bedeutung der ÖV-Drehscheiben in der Region entsprechend bezeichnet werden. Zu ergänzen ist jedoch das Tägi, Wettingen als regionale Drehscheibe.	Die ÖV-Drehscheibe Tägi, Wettingen wird in den kommenden Jahren weiter ausgebaut und wird die Bedeutung einer regionalen Drehscheibe erreichen. Dies ist im Richtplan entsprechend abzubilden.	5a/b/6e
792.	Gemeinde Stetten AG (nacherfasst durch BVU ARE)	G	M3.2/D	Es wird begrüsst, dass die kantonale Bedeutung der ÖV-Drehscheiben in den Regionen entsprechend bezeichnet werden.	Die ÖV-Drescheibe Wettingen Tägi ist zu ergänzen.	5a/b/6e
793.	Planungsverband Baden Regio	R	M3.2/D	Es wird begrüsst, dass die kantonale Bedeutung der ÖV-Drehscheiben in der Region entsprechend bezeichnet werden. Zu ergänzen ist jedoch das Tägi, Wettingen als regionale Drehscheibe.	Die ÖV-Drehscheibe Tägi, Wettingen wird in den kommenden Jahren weiter ausgebaut und wird die Bedeutung einer regionalen Drehscheibe erreichen. Dies ist im Richtplan entsprechend abzubilden.	5a/b/6e
794.	Döttingen Gemeinderat	G	M3.2/E	Punktergänzung: - Busterminals sind platzsparend anzuordnen. Kombinierte Lösungen mit Überbauungen sind anzu-streben.	Die Busterminals liegen vielerorts an attraktiven Lagen und beanspruchen grosse Flächen, eine ver-besserte Nutzung macht im Sinne einer Verdichtung Sinn.	1b
795.	Einwohnergemeinde Dürrenäsch	G	M3.2/E	Punktergänzung: - Busterminals sind platzsparend anzuordnen. Kombinierte Lösungen mit Überbauungen sind anzu-streben.	Platzsparend gilt nicht nur für geplante Siedlungsentwicklungen, sondern auch weitere Bereiche..	1b
796.	Endingen	G	M3.2/E	Punktergänzung: - Busterminals sind platzsparend anzuordnen. Kombinierte Lösungen mit Überbauungen sind anzu-streben.	Die Busterminals liegen vielerorts an attraktiven Lagen und beanspruchen grosse Flächen, eine ver-besserte Nutzung macht im Sinne einer Verdichtung Sinn.	1b
797.	Gemeinde Aristau	G	M3.2/E	- Busterminals sind platzsparend anzuordnen. Kombinierte Lösungen mit Überbauungen sind anzu-streben.	Platzsparend gilt nicht nur für geplante Siedlungsentwicklungen, sondern auch weitere Bereiche	1b
798.	Gemeinde Auw	G	M3.2/E	Ergänzung: Busterminals sind platzsparend anzuordnen. Kombinierte Lösungen mit Überbauungen sind anzustreben.	Platzsparend gilt nicht nur für die Siedlungsentwicklung sondern auch für weitere Bereiche.	1b

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
799.	Gemeinde Böttstein	G	M3.2/E	Punktergänzung: - Busterminals sind platzsparend anzuordnen. Kombinierte Lösungen mit Überbauungen sind anzu-streben.	Die Busterminals liegen vielerorts an attraktiven Lagen und beanspruchen grosse Flächen, eine verbesserte Nutzung macht im Sinne einer Verdichtung Sinn.	1b
800.	Gemeinde Lengnau	G	M3.2/E	Punktergänzung: - Busterminals sind platzsparend anzuordnen. Kombinierte Lösungen mit Überbauungen sind anzu-streben.	Die Busterminals liegen vielerorts an attraktiven Lagen und beanspruchen grosse Flächen, eine verbesserte Nutzung macht im Sinne einer Verdichtung Sinn.	1b
801.	Gemeinde Leuggern	G	M3.2/E	Punktergänzung: - Busterminals sind platzsparend anzuordnen. Kombinierte Lösungen mit Überbauungen sind anzu-streben.	Platzsparend gilt nicht nur für geplante Siedlungsentwicklungen, sondern auch weitere Bereiche..	1b
802.	Gemeinde Magden	G	M3.2/E	Punktergänzung: - Busterminals sind platzsparend anzuordnen. Kombinierte Lösungen mit Überbauungen sind anzustreben.	Platzsparend gilt nicht nur für geplante Siedlungsentwicklungen, sondern auch weitere Bereiche.	1b
803.	Gemeinde Mandach	G	M3.2/E	Punktergänzung: - Busterminals sind platzsparend anzuordnen. Kombinierte Lösungen mit Überbauungen sind anzustreben.	Die Busterminals liegen vielerorts an attraktiven Lagen und beanspruchen grosse Flächen, eine verbesserte Nutzung macht im Sinne einer Verdichtung Sinn.	1b
804.	Gemeinde Mellikon	G	M3.2/E	Punktergänzung: - Busterminals sind platzsparend anzuordnen. Kombinierte Lösungen mit Überbauungen sind anzu-streben.	Die Busterminals liegen vielerorts an attraktiven Lagen und beanspruchen grosse Flächen, eine verbesserte Nutzung macht im Sinne einer Verdichtung Sinn.	1b
805.	Gemeinde-ammänner-Vereinigung des Kantons Aargau	O	M3.2/E	Punktergänzung: - Busterminals sind platzsparend anzuordnen. Kombinierte Lösungen mit Überbauungen sind anzu-streben.	Platzsparend gilt nicht nur für geplante Siedlungsentwicklungen, sondern auch weitere Bereiche..	1b
806.	Gemeinderat Oberrüti	G	M3.2/E	Punktergänzung: - Busterminals sind platzsparend anzuordnen. Kombinierte Lösungen mit Überbauungen sind anzu-streben.	Platzsparend gilt nicht nur für geplante Siedlungsentwicklungen, sondern auch weitere Bereiche..	1b
807.	Gemeinderat Tegerfelden (nacherfasst durch BVU ARE)	G	M3.2/E	Punktergänzung: - Busterminals sind platzsparend anzuordnen. Kombinierte Lösungen mit Überbauungen sind anzustreben.	Die Busterminals liegen vielerorts an attraktiven Lagen und beanspruchen grosse Flächen, eine verbesserte Nutzung macht im Sinne einer Verdichtung Sinn.	1b
808.	Künten	G	M3.2/E	Punktergänzung: - Busterminals sind platzsparend anzuordnen. Kombinierte Lösungen mit Überbauungen sind anzustreben.	Platzsparend gilt nicht nur für geplante Siedlungsentwicklungen, sondern auch weitere Bereiche.	1b
809.	REPLA Mutschellen-Reusstal Kelleramt	R	M3.2/E	Ergänzung: Busterminals sind platzsparend anzuordnen. Kombinierte Lösungen mit Überbauungen sind anzustreben.	Platzsparend gilt nur geplante Siedlungsentwicklungen	1b

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
810.	SP Kanton Aargau	P	M3.2/E	Ergänzung mit neuem Planungsgrundsatz: Installation von PV-Anlagen bei öV-Infrastruktur Zusätzlich auch als Planungsanweisung	ÖV-Infrastruktur-Anlagen (Transportwege, Gebäude, Bahnhöfe, Geleiseanlagen etc.) sind heute auch wichtige Infrastrukturanlagen, die nicht nur für den Transport für Güter und Personen gelten, sondern sie sind auch Lebensraum (Böschungen, Geleiseanlagen, Fassaden, Dächern und Mauern) und zunehmend auch PV-Strom-Produktionsstandorte. Und diese dürfen nicht nur drittrangig behandelt werden (Einsatz, nur wenn dem gar keine anderen Bedürfnisse im Wege stehen) sondern sie müssen selbst bei der Gestaltung von neuen Anlagen als ein wichtiger Steuerungs- und Gestaltungsfaktor akzeptiert werden. In Zukunft sind PV-Anlagen nicht nur als Accessoir von Lärmschutzwänden in Betracht zu ziehen. Sie sollten auch als eigenständige Gestaltungs-Elemente bei Gebäuden-Bauten und bei Infrastruktur-Bauten (z.B: Geleiseanlagen) akzeptiert und gefördert werden. Ausserdem ist eine entsprechende Planungsanweisung aufzunehmen.	4b
811.	SVP Aargau	P	M3.2/E	Punktergänzung: - Busterminals sind platzsparend anzuordnen. Kombinierte Lösungen mit Überbauungen sind anzustreben.	Platzsparend gilt nur geplante Siedlungsentwicklungen.	1b
812.	Safenwil	G	M3.2/E	Punktergänzung: - Busterminals sind platzsparend anzuordnen. Kombinierte Lösungen mit Überbauungen sind anzu-streben.	Platzsparend gilt nicht nur für geplante Siedlungsentwicklungen, sondern auch weitere Bereiche..	1b
813.	Siglistorf	G	M3.2/E	Punktergänzung: - Busterminals sind platzsparend anzuordnen. Kombinierte Lösungen mit Überbauungen sind anzustreben.	Die Busterminals liegen vielerorts an attraktiven Lagen und beanspruchen grosse Flächen, eine verbesserte Nutzung macht im Sinne einer Verdichtung Sinn.	1b
814.	Touring Club Schweiz	O	M3.2/E	Punktergänzung: - Busterminals sind platzsparend anzuordnen. Kombinierte Lösungen mit Überbauungen sind anzu-streben.	Platzsparend gilt nicht nur für geplante Siedlungsentwicklungen, sondern auch weitere Bereiche.	1b
815.	Uezwil	G	M3.2/E	Punktergänzung: - Busterminals sind platzsparend anzuordnen. Kombinierte Lösungen mit Überbauungen sind anzustreben.	Platzsparend gilt nicht nur für geplante Siedlungsentwicklungen, sondern auch weitere Bereiche.	1b
816.	Villnachern	G	M3.2/E	Punktergänzung: - Busterminals sind platzsparend anzuordnen. Kombinierte Lösungen mit Überbauungen sind anzu-streben.	Platzsparend gilt nicht nur für geplante Siedlungsentwicklungen, sondern auch weitere Bereiche.	1b
817.	Zurzach	G	M3.2/E	Punktergänzung: - Busterminals sind platzsparend anzuordnen. Kombinierte Lösungen mit Überbauungen sind anzustreben.	Die Busterminals liegen vielerorts an attraktiven Lagen und beanspruchen grosse Flächen, eine verbesserte Nutzung macht im Sinne einer Verdichtung Sinn.	1b
818.	ZurzibietRegio	R	M3.2/E	Punktergänzung: - Busterminals sind platzsparend anzuordnen. Kombinierte Lösungen mit Überbauungen sind anzu-streben.	Die Busterminals liegen vielerorts an attraktiven Lagen und beanspruchen grosse Flächen, eine verbesserte Nutzung macht im Sinne einer Verdichtung Sinn.	1b
819.	Amt für Raum und Verkehr;	N	M4.1		- Keine Änderungsanträge. - Die aktuelle Überprüfung der Velonetzplanung im Kanton Zug übernimmt die bestehenden Anschlusspunkte.	1a

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
	Baudirektion Kanton Zug					
820.	Bremgarten	G	M4.1		Die Richtplan-Teilkarte M4.1 ist gemäss den gestellten Anträgen und den erwähnten Begründungen anzupassen. Zum besseren Verständnis und Lesbarkeit ist das kantonale Veloroutennetz in zwei Kategorien nämlich in Alltag- und Freizeitveloverbindungen graphisch zu unterteilen und nicht nur als «kantonales Veloroutennetz» abzubilden. Die in der Teilkarte M4.1 abgebildeten Kreissignatur und in der Legende als Schienennetz beschrieben ist, ist falsch. Die Bezeichnung Kernstadt / Ländliches Zentrum wäre korrekt. Es wäre zweck-mässiger die Karte und Legende mit dem Thema verkehrs- oder publikumsintensiven Einrichtungen zu ergänzen.	2a 6e
821.	Döttingen Gemeinderat	G	M4.1		ZurzibietRegio unterstützt, dass der Anteil des Veloverkehrs in urbanen Entwicklungsräumen und ländlichen Zentren am Gesamtverkehr zu steigern ist und regt an, dass dieser in Anbetracht der Möglichkeiten mit E-Bikes in sämtlichen Raumtypen zu steigern ist. Das zur Verfügung stellen einer sicheren Unterbringung von motorlosen Fahrzeugen (insb. auch bei E-Bikes) ist unumgänglich, damit diese Möglichkeit genutzt werden kann.	6a 1b 4a
822.	Einwohnergemeinde Dürrenäsch	G	M4.1		Unabhängig des Beschlusses mobilitätAARGAU 2016 soll der Fuss- und Veloverkehr auch im ländlichen Raum gefördert werden. Oft fehlen gute öV-Angebote und mit der Kombination E-Bike, B+R an Bahnhöfen kann das Umsteigen gefördert und die Zufahrten durch den MIV in die Städte reduziert werden.	6a 1b
823.	Einwohnergemeinde Sisseln	G	M4.1		Wir unterstützen, dass der Anteil des Veloverkehrs in urbanen Entwicklungsräumen und ländlichen Zentren am Gesamtverkehr zu steigern ist und regt an, dass dieser in Anbetracht der Möglichkeiten mit E-Bikes in sämtlichen Raumtypen zu steigern ist. Im Sinne einer Förderung der flächeneffizienten und emissionsarmen Verkehrsmodi begrüssen wir die Aufnahme als Vororientierung der Velovorzugsroute Rheinfelden bis Kantonsgrenze Basel-Landschaft. Aus regionaler Sicht ist jedoch zu prüfen, inwiefern das Potential für Velovorzugsrouten grundsätzlich besser ausgeschöpft werden kann.	6a 1b 6e
824.	Endingen	G	M4.1		ZurzibietRegio unterstützt, dass der Anteil des Veloverkehrs in urbanen Entwicklungsräumen und ländlichen Zentren am Gesamtverkehr zu steigern ist und regt an, dass dieser in Anbetracht der Möglichkeiten mit E-Bikes in sämtlichen Raumtypen zu steigern ist.	6a 1b
825.	FSU Sektion Nordwestschweiz (nacherfasst durch BVU ARE)	O	M4.1		Zum besseren Verständnis und Lesbarkeit soll das kantonale Veloroutennetz in zwei Kategorien in Alltag- und Freizeitveloverbindungen graphisch unterteilt werden und nicht lediglich als «kantonales Veloroutennetz» abgebildet werden.	6e
826.	Gemeinde Aristau	G	M4.1		Unabhängig des Beschlusses mobilitätAARGAU 2016 soll der Fuss- und Veloverkehr auch im ländli-chen Raum gefördert werden. Oft fehlen gute öV-Angebote und mit der Kombination E-Bike, B+R an Bahnhöfen kann das Umsteigen gefördert und die Zufahrten durch den MIV in die Städte reduziert werden.	6a 1b

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
827.	Gemeinde Auw	G	M4.1		Unabhängig des Beschlusses mobilitätAargau 2016 soll der Fuss- und Veloverkehr auch im ländlichen Raum gefördert werden. Oft fehlen gute öV-Angebote und mit der Kombination eBike, B+R an Bahnhöfen kann das Umsteigen gefördert werden und die Zufahrten durch den MIV in die Städte reduziert werden.	6a 1b
828.	Gemeinde Böttstein	G	M4.1		Der Gemeinderat unterstützt, dass der Anteil des Veloverkehrs in urbanen Entwicklungsräumen und ländlichen Zentren am Gesamtverkehr zu steigern ist und regt an, dass dieser in Anbetracht der Mög-lichkeiten mit E-Bikes in sämtlichen Raumtypen zu steigern ist.	6a 1b
829.	Gemeinde Lengnau	G	M4.1		ZurzibietRegio unterstützt, dass der Anteil des Veloverkehrs in urbanen Entwicklungsräumen und ländlichen Zentren am Gesamtverkehr zu steigern ist und regt an, dass dieser in Anbetracht der Möglichkeiten mit E-Bikes in sämtlichen Raumtypen zu steigern ist.	6a 1b
830.	Gemeinde Leuggern	G	M4.1		Unabhängig des Beschlusses mobilitätAARGAU 2016 soll der Fuss- und Veloverkehr auch im ländli-chen Raum gefördert werden. Oft fehlen gute öV-Angebote und mit der Kombination E-Bike, B+R an Bahnhöfen kann das Umsteigen gefördert und die Zufahrten durch den MIV in die Städte reduziert werden.	6a 1b
831.	Gemeinde Magden	G	M4.1		Unabhängig des Beschlusses mobilitätAARGAU 2016 soll der Fuss- und Veloverkehr auch im ländlichen Raum gefördert werden. Oft fehlen gute öV-Angebote und mit der Kombination E-Bike, B+R an Bahnhöfen kann das Umsteigen gefördert und die Zufahrten durch den MIV in die Städte reduziert werden.	6a 1b
832.	Gemeinde Mandach	G	M4.1		Der Gemeinderat Mandach unterstützt, dass der Anteil des Veloverkehrs in urbanen Entwicklungsräumen und ländlichen Zentren am Gesamtverkehr zu steigern ist und regt an, dass dieser in Anbetracht der Möglichkeiten mit E-Bikes in sämtlichen Raumtypen zu steigern ist.	6a 1b
833.	Gemeinde Mellikon	G	M4.1		Die Gemeinde Mellikon unterstützt, dass der Anteil des Veloverkehrs in urbanen Entwicklungsräumen und ländlichen Zentren am Gesamtverkehr zu steigern ist und regt an, dass dieser in Anbetracht der Möglichkeiten mit E-Bikes in sämtlichen Raumtypen zu steigern ist.	6a 1b
834.	Gemeinde Menziken	G	M4.1		In den ländlichen Entwicklungsachsen und ländlichen Entwicklungsräumen soll das bestehende Veloroutennetz in vergleichbarer Länge und Linienführung erhalten bleiben. Eine Optimierung der Linienführung ist möglich. Noch nicht angeschlossene Gemeinden werden an das Velonetz angebunden. Die Gemeinden fördern mit planerischen, organisatorischen und gestalterischen Massnahmen den kommunalen und regionalen Veloverkehr. Insbesondere sorgen sie für sichere, dichte und attraktive kommunale Velonetze und halten diese in einem Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV) fest. Sie koordinieren ihre kommunalen Velonetze mit dem kantonalen Veloroutennetz und dem Freizeitvelonetz von kantonaler Bedeutung.	6
835.	Gemeinde-ammänner-Vereinigung des Kantons Aargau	O	M4.1		Unabhängig des Beschlusses mobilitätAARGAU 2016 soll der Fuss- und Veloverkehr auch im ländli-chen Raum gefördert werden. Oft fehlen gute öV-Angebote und mit der Kombination E-Bike, B+R an Bahnhöfen kann das Umsteigen gefördert und die Zufahrten durch den MIV in die Städte reduziert werden.	6a 1b

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
836.	Gemeinderat Buchs	G	M4.1		Die Vororientierung zur Velovorzugsroute über die Kantonsstrasse K210 (Lenzburgerstrasse-Mitteldorfstrasse) in die Industriestrasse Richtung Aarau wird zur Kenntnis genommen.	1a
837.	Gemeinderat Oberrüti	G	M4.1		Unabhängig des Beschlusses mobilitätAARGAU 2016 soll der Fuss- und Veloverkehr auch im ländlichen Raum gefördert werden. Oft fehlen gute öV-Angebote und mit der Kombination E-Bike, B+R an Bahnhöfen kann das Umsteigen gefördert und die Zufahrten durch den MIV in die Städte reduziert werden.	6a 1b
838.	Gemeinderat Rupperswil	G	M4.1		Die Linienführung der Vorzugsroute Lenzburg Aarau (Nr. 16 PQ E6 H6) ist zu überdenken. Um die Fahrzeit zu reduzieren können und um Synergien des bestehenden Netzes zu nutzen, wäre ein Durchqueren von Rupperswil sinnvoller. Weiter ist in den Plan als Vororientierung eine Vorzugsroute Aarau-Brugg aufzunehmen.	6e
839.	Gemeinderat Tegerfelden (nacherfasst durch BVU ARE)	G	M4.1		ZurzibietRegio unterstützt, dass der Anteil des Veloverkehrs in urbanen Entwicklungsräumen und ländlichen Zentren am Gesamtverkehr zu steigern ist und regt an, dass dieser in Anbetracht der Möglichkeiten mit E-Bikes in sämtlichen Raumtypen zu steigern ist.	6a 1b
840.	Hellikon	G	M4.1		Eingabe: Fricktal Regio unterstützt, dass der Anteil des Veloverkehrs in urbanen Entwicklungsräumen und ländlichen Zentren am Gesamtverkehr zu steigern ist und regt an, dass dieser in Anbetracht der Möglichkeiten mit E-Bikes in sämtlichen Raumtypen zu steigern ist. Im Sinne einer Förderung der flächeneffizienten und emissionsarmen Verkehrsmodi begrüsst Fricktal Regio die Aufnahme als Vororientierung der Velovorzugsroute Rheinfelden bis Kantonsgrenze Basel-Landschaft. Aus regionaler Sicht ist jedoch zu prüfen, inwiefern das Potential für Velovorzugsrouten grundsätzlich besser ausgeschöpft werden kann.	6a 1b 6e
841.	Hendschiken	G	M4.1		Freizeitroute um den Hallwilersee	4a
842.	Künten	G	M4.1		Unabhängig des Beschlusses mobilitätAARGAU 2016 soll der Fuss- und Veloverkehr auch im ländlichen Raum gefördert werden. Oft fehlen gute öV-Angebote und mit der Kombination E-Bike, B+R an Bahnhöfen kann das Umsteigen gefördert und die Zufahrten durch den MIV in die Städte reduziert werden.	6a 1b
843.	Landratsamt Waldshut (nacherfasst durch BVU ARE)	N	M4.1		Abschließend manifestiert sich eine „grenzenlose Mobilität“ nicht nur auf der Straße, sondern auch abseits dieser – auf Geh- und Radwegen. Davon ausgehend, und vor dem Hintergrund der zu gewährleistenden Verkehrssicherheit, unterstützt das Straßenverkehrsamt das Anliegen des Kantons, für den Fuß- und Radverkehr attraktive, direkte, zusammenhängende und vor allem sichere Wegenetze zu schaffen, bereits bestehende Verbindungen auf beiden Seiten des Rheins miteinander zu verknüpfen und diese langfristig zu erhalten.	1a
844.	Planungsverband Fricktal Regio	R	M4.1		Eingabe: Fricktal Regio unterstützt, dass der Anteil des Veloverkehrs in urbanen Entwicklungsräumen und ländlichen Zentren am Gesamtverkehr zu steigern ist und regt an, dass dieser in Anbetracht der Möglichkeiten mit E-Bikes in sämtlichen Raumtypen zu steigern ist.	6a 1b

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
					Im Sinne einer Förderung der flächeneffizienten und emissionsarmen Verkehrsmodi begrüsst Fricktal Regio die Aufnahme als Vororientierung der Velovorzugsroute Rheinfelden bis Kantonsgrenze Basel-Landschaft. Aus regionaler Sicht ist jedoch zu prüfen, inwiefern das Potential für Velovorzugsrouten grundsätzlich besser ausgeschöpft werden kann.	6e
845.	Pro Velo Kanton Aargau	O	M4.1		a) Umformulierung: «In den ländlichen Entwicklungsachsen und ländlichen Entwicklungsräumen soll das bestehende Veloroutennetz den sich ändernden Bedürfnissen angepasst werden» statt «…erhalten bleiben.» b) Letzter Abschnitt ergänzen: «Der Kanton unterstützt die Regionen und die Gemeinden bei der Erarbeitung und Umsetzung regionaler Veloroutennetze, welche die kommunalen Velo-netze untereinander Verbinden das kantonale Velonetz ergänzt. Diese werden in regionalen Sachplänen festgehalten»	1b 6e
846.	Regionalplanungsverband Lebensraum Lenzburg Seetal	R	M4.1		Aufnahme Veloroute um den Hallwilersee, als Freizeitroute gemäss REK LLS 4.3	4a
847.	Regionalverband Hochrhein-Bodensee; Waldshut-Tiengen DE	N	M4.1		Aus Sicht der "Grenzregion" Hochrhein-Bodensee muss eine möglichst gute Verknüpfung des Radnetzes an den Regions- und (Länder- bzw.) insbesondere auch an den Staatsgrenzen sichergestellt werden (grenzüberschreitende Routen). Die Landkreise Lörrach und Waldshut - als Teil der Region Hochrhein-Bodensee — grenzen an den Kanton Aargau. Zuständig für die Radwege ist in Deutschland der jeweilige Baulastträger. Als solche kümmern sich die Landkreise um die Radwege entlang der Kreisstraßen. Darüber hinaus koordinieren sie aber auch verschiedene Maßnahmen, die in ihren jeweiligen Radverkehrskonzepten festgehalten sind. Für die noch neue Radwegekategorie der Radschnellwege liegt die Zuständigkeit beim Land Baden-Württemberg. Den Verbindungen zwischen dem Kanton Aargau und den Landkreisen Lörrach und Waldshut kommt entlang des Grenzbereichs eine besondere Bedeutung zu, da diese hohes Verlagerungspotenzial vom Kfz auf den Umweltverbund aufweisen. Hier beschränken sich die Möglichkeiten jedoch zumeist auf die vorhandenen Brücken. Die Anschlüsse vorhandener Rad-/ Velowege sollte insbesondere mit Blick auf die jeweils geplanten Radverkehrsverbindungen bzw. Velorouten abgestimmt werden.	1b
848.	Rheinfelden	G	M4.1		Rheinfelden unterstützt, dass der Anteil des Veloverkehrs in urbanen Entwicklungsräumen und ländli-chen Zentren am Gesamtverkehr zu steigern ist und regt an, dass dieser in Anbetracht der Möglichkeiten mit E-Bikes in sämtlichen Raumtypen zu erhöhen ist. Aus städtischer Sicht ist zu prüfen, inwiefern das Potential für Velovorzugsrouten grundsätzlich besser ausgeschöpft werden kann.	6a 1b 6e
849.	Unternehmen	J	M 4.1		Stand / Übersicht (Velovorzugsrouten):	6e

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
					Es ist darauf zu achten, dass insbesondere in urbanen Siedlungsräumen und Agglomerationen die Velovorzugsrouten nicht auf Kosten des ÖV-Systems etabliert werden (bspw. durch Anpassung von Ampelsteuerungen). Es muss sichergestellt sein, dass das integrierte ÖV-System mit zuverlässigen Anschlüssen zwischen Bahn und Bus weiterhin funktioniert sowie auch auf Buslinien attraktive Reisezeiten vorhanden sind.	
850.	SP Kanton Aargau	P	M4.1		Grundsätzlich VeloVerkehr ausbauen – zu lasten MIV Die massive Förderung des Velo/e-Bike-Verkehrs selbst in einem so dezentralen Kanton wie dem Aargau hat viele Gründe. Wenn nicht grosse finanzielle Mittel dafür aufgewendet werden sollen, wird dies im Wesentlichen zu Lasten der Verkehrsfläche des MIV stattfinden müssen. Dies ist durch den Richtplan aktiv zu unterstützen.	5a
851.	SVP Aargau	P	M4.1		Unabhängig des Beschlusses mobilitätAARGAU 2016 soll der Fuss- und Veloverkehr auch im ländlichen Raum gefördert werden. Oft fehlen gute öV-Angebote und mit der Kombination E-Bike, B+R an Bahnhöfen kann das Umsteigen gefördert und die Zufahrten durch den MIV in die Städte reduziert werden.	6a 1b
852.	Safenwil	G	M4.1		Unabhängig des Beschlusses mobilitätAARGAU 2016 soll der Fuss- und Veloverkehr auch im ländli-chen Raum gefördert werden. Oft fehlen gute öV-Angebote und mit der Kombination E-Bike, B+R an Bahnhöfen kann das Umsteigen gefördert und die Zufahrten durch den MIV in die Städte reduziert werden.	6a 1b
853.	Siglistorf	G	M4.1		ZurzibietRegio unterstützt, dass der Anteil des Veloverkehrs in urbanen Entwicklungsräumen und ländlichen Zentren am Gesamtverkehr zu steigern ist und regt an, dass dieser in Anbetracht der Möglichkeiten mit E-Bikes in sämtlichen Raumtypen zu steigern ist.	6a 1b
854.	Stadt Aarau	G	M4.1		Ergänzung Beschluss: Die kantonalen und kommunalen Velonetze sind aufeinander abzustimmen und in einer Einheit zu planen.	6e
855.	Touring Club Schweiz	O	M4.1		Unabhängig des Beschlusses mobilitätAARGAU 2016 soll der Fuss- und Veloverkehr auch im ländli-chen Raum gefördert werden. Oft fehlen gute öV-Angebote und mit der Kombination E-Bike, B+R an Bahnhöfen kann das Umsteigen gefördert und die Zufahrten durch den MIV in die Städte reduziert werden.	6a 1b
856.	Uezwil	G	M4.1		Unabhängig des Beschlusses mobilitätAARGAU 2016 soll der Fuss- und Veloverkehr auch im ländlichen Raum gefördert werden. Oft fehlen gute öV-Angebote und mit der Kombination E-Bike, B+R an Bahnhöfen kann das Umsteigen gefördert und die Zufahrten durch den MIV in die Städte reduziert werden.	6a 1b
857.	VCS, Sektion Aargau	O	M4.1		Der Absatz über das Bundesgesetz über Velowege im Abschnitt “Ausgangslage / Gesetzliche Grundlage / Auftrag” sollte aktualisiert und an das im März 22 vom Bundesparlament beschlossene Gesetz angepasst werden. Insbesondere die Planungsgrundsätze gemäss Art. 6 sollten aufgeführt werden. Im Absatz gemäss Vernehmlassungstext fehlen folgende Punkte: die Durchgängigkeit, die angemessene Dichte, die Direktheit, die Attraktivität, der homogene Ausbaustandard sowie die Trennung vom motorisierten Verkehr und Fussverkehr.	6d 1b 5a
858.	Villnachern	G	M4.1		Unabhängig des Beschlusses mobilitätAARGAU 2016 soll der Fuss- und Veloverkehr auch im ländli-chen Raum gefördert werden. Oft fehlen gute öV-Angebote und mit der Kombination E-Bike, B+R an Bahnhöfen kann das Umsteigen gefördert und die Zufahrten durch den MIV in die Städte reduziert werden.	6a 1b
859.	Zurzach	G	M4.1		Die Gemeinde Zurzach unterstützt, dass der Anteil des Veloverkehrs in urbanen Entwicklungsräumen und ländlichen Zentren am Gesamtverkehr zu steigern ist und regt	6a

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
					an, dass dieser in Anbetracht der Möglichkeiten mit E-Bikes in sämtlichen Raumtypen zu steigern ist.	1b
860.	ZurzibietRegio	R	M4.1		ZurzibietRegio unterstützt, dass der Anteil des Veloverkehrs in urbanen Entwicklungsräumen und ländlichen Zentren am Gesamtverkehr zu steigern ist und regt an, dass dieser in Anbetracht der Möglichkeiten mit E-Bikes in sämtlichen Raumtypen zu steigern ist.	6a 1b
861.	Bremgarten	G	M4.1/1	Die laufende Gesamtüberprüfung des Kantonalen Richtplans ist dazu zu nutzen, dass das kantonale Veloroutennetz in der Stadt Bremgarten angepasst wird.	Bevor das Veloroutennetz mit der laufenden Gesamtüberprüfung festgesetzt wird, ist dies über das gesamte Stadtgebiet oder gar noch besser über das gesamte Kantonsgebiet zu überarbeiten, und zwar auf der Basis von verkehrs- oder publikumsintensiven Einrichtungen. Aus diesem Grund ist das Velonetz erstmalig auf Nachfrage- und Potenzialabschätzungen herzuleiten. In diesem Zusammenhang muss die zukünftige Veloinfrastruktur in unterschiedliche Hierarchiestufen gegliedert werden. Das kantonale Veloroutennetz wird auf kommunaler Ebene verfeinert.	6e 5a/5b
862.	Einwohnergemeinde Dürrenäsch	G	M4.1/1	Ergänzung mit einem neuen Punkt bei den Planungsanweisungen nach Punkt 1: Der Regierungsrat wird beauftragt, dem Grossen Rat bis 2025 ein Realisierungsprogram für die noch bestehenden Netzlücken beim kantonalen Radroutennetz vorzulegen.	Das kantonale Radroutennetz hätte bis 2015 umgesetzt werden müssen. Nach wie vor fehlen auf einzelnen Abschnitten attraktive und sichere Umsetzungsmassnahmen. Dies führt dazu, dass die Sicherheit auf einzelnen Abschnitten nicht gewährleistet werden kann und somit Radfahrende von der Benutzung des Rads abhalten.	6e
863.	GLP Bezirk Brugg (nacherfasst durch BVU ARE)	P	M4.1/1	Die Strecke (Brugg)-Hausen-Bahnhof Lupfig-Bahnhof Birr und weiter Richtung Brunegg ist auf der Teilkarte M4.1 in das kantonale Veloroutennetz aufzunehmen.	Für den Alltagsverkehr gibt es hier eine eklatante Netzlücke, welche auch die Erschliessung insbesondere des Bahnhofs Lupfig verschlechtert, der von Norden her (aus Hausen, vom Reichhold-Areal) nicht effizient zu erreichen ist.	5a/5b
864.	Gemeinde Aristau	G	M4.1/1	Ergänzung mit einem neuen Punkt bei den Planungsanweisungen nach Punkt 1: Der Regierungsrat wird beauftragt, dem Grossen Rat bis 2025 ein Realisierungsprogram für die noch bestehenden Netzlücken beim kantonalen Radroutennetz vorzulegen.	Das kantonale Radroutennetz hätte bis 2015 umgesetzt werden müssen. Nach wie vor fehlen auf einzelnen Abschnitten attraktive und sichere Umsetzungsmassnahmen. Dies führt dazu, dass die Sicherheit auf einzelnen Abschnitten nicht gewährleistet werden kann und somit Radfahrende von der Benutzung des Rads abhalten.	6e
865.	Gemeinde Leuggern	G	M4.1/1	Ergänzung mit einem neuen Punkt bei den Planungsanweisungen nach Punkt 1: Der Regierungsrat wird beauftragt, dem Grossen Rat bis 2025 ein Realisierungsprogram für die noch bestehenden Netzlücken beim kantonalen Radroutennetz vorzulegen.	Das kantonale Radroutennetz hätte bis 2015 umgesetzt werden müssen. Nach wie vor fehlen auf einzelnen Abschnitten attraktive und sichere Umsetzungsmassnahmen. Dies führt dazu, dass die Sicherheit auf einzelnen Abschnitten nicht gewährleistet werden kann und somit Radfahrende von der Benutzung des Rads abhalten.	6e
866.	Gemeinde Magden	G	M4.1/1	Ergänzung mit einem neuen Punkt bei den Planungsanweisungen nach Punkt 1: Der Regierungsrat wird beauftragt, dem Grossen Rat bis 2025 ein Realisierungsprogram für die noch bestehenden Netzlücken beim kantonalen Radroutennetz vorzulegen.	Das kantonale Radroutennetz hätte bis 2015 umgesetzt werden müssen. Nach wie vor fehlen auf einzelnen Abschnitten attraktive und sichere Umsetzungsmassnahmen. Dies führt dazu, dass die Sicherheit auf einzelnen Abschnitten nicht gewährleistet werden kann und somit Radfahrende von der Benutzung des Rads abhalten.	6e
867.	Gemeinde Menziken	G	M4.1/1	Das kantonale Veloroutennetz ist gemäss Richtplan-Teilkarte M 4.1 festgesetzt. Die konkrete Linienführung der Velorouten aus dem kantonalen Veloroutennetz kann in Absprache mit den Gemeinden und den Regionen angepasst werden.		6

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
868.	Gemeindeammänner-Vereinigung des Kantons Aargau	O	M4.1/1	Ergänzung mit einem neuen Punkt bei den Planungsanweisungen nach Punkt 1: Der Regierungsrat wird beauftragt, dem Grossen Rat bis 2025 ein Realisierungsprogram für die noch bestehenden Netzlücken beim kantonalen Radroutennetz vorzulegen.	Das kantonale Radroutennetz hätte bis 2015 umgesetzt werden müssen. Nach wie vor fehlen auf einzelnen Abschnitten attraktive und sichere Umsetzungsmassnahmen. Dies führt dazu, dass die Sicherheit auf einzelnen Abschnitten nicht gewährleistet werden kann und somit Radfahrende von der Benutzung des Rads abhalten.	6e
869.	Gemeinderat Oberrüti	G	M4.1/1	Ergänzung mit einem neuen Punkt bei den Planungsanweisungen nach Punkt 1: Der Regierungsrat wird beauftragt, dem Grossen Rat bis 2025 ein Realisierungsprogram für die noch bestehenden Netzlücken beim kantonalen Radroutennetz vorzulegen.	Das kantonale Radroutennetz hätte bis 2015 umgesetzt werden müssen. Nach wie vor fehlen auf einzelnen Abschnitten attraktive und sichere Umsetzungsmassnahmen. Dies führt dazu, dass die Sicherheit auf einzelnen Abschnitten nicht gewährleistet werden kann und somit Radfahrende von der Benutzung des Rads abhalten.	6e
870.	Künten	G	M4.1/1	Ergänzung mit einem neuen Punkt bei den Planungsanweisungen nach Punkt 1: Der Regie-rungsrat wird beauftragt, dem Grossen Rat bis 2025 ein Realisierungsprogram für die noch bestehenden Netzlücken beim kantonalen Radroutennetz vorzulegen.	Das kantonale Radroutennetz hätte bis 2015 umgesetzt werden müssen. Nach wie vor fehlen auf einzelnen Abschnitten attraktive und sichere Umsetzungsmassnahmen. Dies führt dazu, dass die Sicherheit auf einzelnen Abschnitten nicht gewährleistet werden kann und somit Radfahrende von der Benutzung des Rads abhalten.	6e
871.	Pro Velo Kanton Aargau	O	M4.1/1	Ergänzen: «Die konkrete Linienführung der Velorouten aus dem kantonalen Veloroutennetz kann in Absprache mit den Gemeinden und den Regionen angepasst und ergänzt werden.»	[mobilitätAARGAU 2040 | Umsetzungskonzept Fuss- und Veloverkehr 2018]: Ergänzungen des kantonalen Veloroutennetz sind wichtig und sollen entsprechend erwähnt werden.	1b/6e
872.	REPLA Mutschellen-Reusstal Kelleramt	R	M4.1/1	Im Rahmen der laufenden Gesamtüberprüfung des Kantonalen Richtplans soll das kantonale Velo-routennetz in der Repla überprüft werden.	Bevor das Veloroutennetz mit der laufenden Gesamtüberprüfung festgesetzt wird, ist dies über das gesamte Repla-Gebiet zu überprüfen, und zwar auf der Basis von verkehrs- oder publikumsintensiven Einrichtungen. Aus diesem Grund ist das Veloroutennetz erstmalig auf Nachfrage- und Potenzialabschätzungen herzuleiten. In diesem Zusammenhang muss die zukünftige Veloinfrastruktur in unterschiedliche Hierarchiestufen gegliedert werden. Das kantonale Veloroutennetz wird auf kommu-naler Ebene verfeinert.	6e 5a/5b
873.	SVP Aargau	P	M4.1/1	Ergänzung mit einem neuen Punkt bei den Planungsanweisungen nach Punkt 1: Der Regierungsrat wird beauftragt, dem Grossen Rat bis 2025 ein Realisierungsprogram für die noch bestehenden Netzlücken beim kantonalen Radroutennetz vorzulegen.	Das kantonale Radroutennetz hätte bis 2015 umgesetzt werden müssen. Nach wie vor fehlen auf einzelnen Abschnitten attraktive und sichere Umsetzungsmassnahmen. Dies führt dazu, dass die Sicherheit auf einzelnen Abschnitten nicht gewährleistet werden kann und somit Radfahrende von der Benutzung des Rads abhalten.	6e
874.	Safenwil	G	M4.1/1	Ergänzung mit einem neuen Punkt bei den Planungsanweisungen nach Punkt 1: Der Regierungsrat wird beauftragt, dem Grossen Rat bis 2025 ein Realisierungsprogram für die noch bestehenden Netzlücken beim kantonalen Radroutennetz vorzulegen.	Das kantonale Radroutennetz hätte bis 2015 umgesetzt werden müssen. Nach wie vor fehlen auf einzelnen Abschnitten attraktive und sichere Umsetzungsmassnahmen. Dies führt dazu, dass die Sicherheit auf einzelnen Abschnitten nicht gewährleistet werden kann und somit Radfahrende von der Benutzung des Rads abhalten.	6e
875.	Stadtrat Brugg	G	M4.1/1	Die konkrete Lage und Linienführung des kantonalen Veloroutennetzes sind analog den Velovorzugsrouten in der Richtplangesamtkarte abzubilden.	Die Stadt Brugg befürwortet die Umsetzung der Strategie mobiliätAARGAU 2016 und der Massnah-men zur Förderung des Veloverkehrs. Wichtiger Bestandteil dabei ist der qualitative und quantitative Ausbau des Velonetzes. Die Stadt Brugg begrüsst deshalb die Festsetzung des kantonalen Velorou-tennetzes im Richtplan. Die aktuelle Darstellung in der Richtplan-Teilkarte M 4.1 lässt jedoch keine ausreichende Beurteilung von	4a

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
					Lage und Linienführung der kantonalen Velorouten zu. Für die Gemeinden ist die Abstimmung des kantonalen Veloroutennetzes auf die regionalen und kommunalen Velorouten zentral, um die Qualität der Veloinfrastruktur zu gewährleisten. Daher wird beantragt, das kantonale Veloroutennetz in Zusammenarbeit mit den Gemeinden festzulegen und ebenfalls in die Richtplangesamtkarte aufzunehmen.	5a/5b
876.	Touring Club Schweiz	O	M4.1/1	Ergänzung mit einem neuen Punkt bei den Planungsanweisungen nach Punkt 1: Der Regierungsrat wird beauftragt, dem Grossen Rat bis 2025 ein Realisierungsprogram für die noch bestehenden Netzlücken beim kantonalen Radroutennetz vorzulegen.	Das kantonale Radroutennetz hätte bis 2015 umgesetzt werden müssen. Nach wie vor fehlen auf einzelnen Abschnitten attraktive und sichere Umsetzungsmassnahmen. Dies führt dazu, dass die Sicherheit auf einzelnen Abschnitten nicht gewährleistet werden kann und somit Radfahrende von der Benutzung des Rads abhalten.	6e
877.	Uezwil	G	M4.1/1	Ergänzung mit einem neuen Punkt bei den Planungsanweisungen nach Punkt 1: Der Regierungsrat wird beauftragt, dem Grossen Rat bis 2025 ein Realisierungsprogram für die noch bestehenden Netzlücken beim kantonalen Radroutennetz vorzulegen.	Das kantonale Radroutennetz hätte bis 2015 umgesetzt werden müssen. Nach wie vor fehlen auf einzelnen Abschnitten attraktive und sichere Umsetzungsmassnahmen. Dies führt dazu, dass die Sicherheit auf einzelnen Abschnitten nicht gewährleistet werden kann und somit Radfahrende von der Benutzung des Rads abhalten.	6e
878.	Villnachern	G	M4.1/1	Ergänzung mit einem neuen Punkt bei den Planungsanweisungen nach Punkt 1: Der Regierungsrat wird beauftragt, dem Grossen Rat bis 2025 ein Realisierungsprogram für die noch bestehenden Netzlücken beim kantonalen Radroutennetz vorzulegen.	Das kantonale Radroutennetz hätte bis 2015 umgesetzt werden müssen. Nach wie vor fehlen auf einzelnen Abschnitten attraktive und sichere Umsetzungsmassnahmen. Dies führt dazu, dass die Sicherheit auf einzelnen Abschnitten nicht gewährleistet werden kann und somit Radfahrende von der Benutzung des Rads abhalten.	6e
879.	glp Aargau	P	M4.1/1	Die Strecke (Brugg)-Hausen-Bahnhof Lupfig-Bahnhof Birr und weiter Richtung Brunegg ist auf der Teilkarte M4.1 in das kantonale Veloroutennetz aufzunehmen	Für den Alltagsverkehr gibt es hier eine eklatante Netzlücke, welche auch die Erschliessung insbe-sondere des Bahnhofs Lupfig verschlechtert, der von Norden her (aus Hausen, vom Reichhold-Areal) nicht effizient zu erreichen ist.	5a/5b
880.	Die Mitte Aargau	P	M4.1/10.1	Antrag 1: Die Velovorzugsroute Nr. 14 südlich, bis zur Kantonsgrenze mit dem Kanton Luzern, soll als ZE festgelegt werden. Antrag 2: Eine neue Velovorzugsroute Zofingen Bahnhof - Aarburg via die Arbeitsgebiete soll als ZE festlegt werden.	Begründung 1: Für die Erschliessung der Arbeitsgebiete in Wikon (ESP von kantonaler Bedeutung im Kanton Luzern), einer Nachbargemeinde der Kernstadt Zofingen, ist ebenfalls Potenzial für eine Velovorzugsroute vorhanden. Eine Festlegung der Verlängerung Richtung Süden als Zwischenergebnis ist gerechtfertigt. Begründung 2: In der kantonalen Potenzialstudie zu den Velovorzugsrouten des Kantons ist auch der Korridor B mit einer Streckenführung durch die Arbeitsgebiete südlich der Eisenbahnlinie Olten - Zofingen positiv beurteilt worden. Eine Aufnahme dieses Korridors als Zwischenergebnis ist gerechtfertigt.	6e
881.	GLP Bezirk Brugg (nacherfasst durch BVU ARE)	P	M4.1/10.1	Die als Zwischenergebnis genannte Velovorzugsroute Baden-Dättwil ist via A1-Brücke ins Birrfeld zu verlängern.	Wie auch für den öffentlichen Verkehr bedeutet die Reuss auch für den Veloverkehr eine Zäsur. Die stark besiedelten, viele Arbeitsplätze bietenden und weitere Verkehrsziele (Kantonsspital, Ausflugsziel Flugplatz Birrfeld) aufweisenden Gebiete auf beiden Seiten der Reuss sind mit einer Velovorzugsroute oder einer kantonalen Velohauptroute zu verbinden.	6e
882.	Gemeinde Leuggern	G	M4.1/10.1	Keine Bemerkungen	Dazu haben sich die Regionen und Gemeinden zu äussern.	1a
883.	Gemeinde Magden	G	M4.1/10.1	Keine Bemerkungen	Dazu haben sich die Regionen und Gemeinden zu äussern.	1a
884.	Gemeinderat Oberrüti	G	M4.1/10.1	Keine Bemerkungen	Dazu haben sich die Regionen und Gemeinden zu äussern.	1a

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
885.	Gemeinderat Strengelbach	G	M4.1/10.1	1) Velovorzugsroute Nr. 14 südlich, bis zur Kantonsgrenze mit dem Kanton Luzern als Zwischenergebnis festlegen. 2) Neue Velovorzugsroute Zofingen Bahnhof - Aarburg via die Arbeitsgebiete als ZE festlegen.	1) Für die Erschliessung der Arbeitsgebiete in Wikon (ESP von kantonaler Bedeutung im Kanton Luzern), einer Nachbargemeinde der Kernstadt Zofingen, ist ebenfalls Potenzial für eine Velovorzugsroute vorhanden. Eine Festlegung der Verlängerung Richtung Süden als Zwischenergebnis ist gerechtfertigt. 2) In der kantonalen Potenzialstudie zu den Velovorzugsrouten des Kantons ist auch der Korridor B mit einer Streckenführung durch die Arbeitsgebiete südlich der Eisenbahnlinie Olten - Zofingen positiv beurteilt worden. Eine Aufnahme dieses Korridors als Zwischenergebnis ist gerechtfertigt.	6e
886.	Pro Velo Kanton Aargau	O	M4.1/10.1	Ergänzen: «Die als Zwischenergebnis genannte Velovorzugsroute Baden-Dättwil soll als kantonale Veloroute entlang der A1-Brücke ins Birrfeld verlängert werden.	Die stark besiedelten Gebiete auf beiden Seiten der Reuss liegen eigentlich nahe beieinander, sind aber für den Veloverkehr nur ganz schlecht miteinander verbunden. Hier braucht es eine direkte, attraktive Veloroute über die Reuss. Eine solche Reussquerung könnte relativ einfach unterhalb der A1 Fahrbahn auf der A1-Autobahnbrücke realisiert werden.	6e
887.	SP Kanton Aargau	P	M4.1/10.1	Der Umsetzung der Velovorzugsrouten ist hohe zeitliche Priorität einzuräumen		1a
888.	glp Aargau	P	M4.1/10.1	Als Vororientierung ist in der Region Brugg eine weitere Velovorzugsroute vorzusehen, welche die Strecke PSI-Villigen-Brugg-Hausen-Birrfeld abdeckt.	Im Norden der Region finden sich das Paul Scherrer Institut und der Park Innovaare, im Birrfeld der kantonale Entwicklungsschwerpunkt für Arbeit. Beide Regionen sind mit dem urbanen Regionalzentrum Brugg-Windisch-Hausen durch eine leistungsfähige Veloroute zu verbinden.	6e
889.	zofingenregio	R	M4.1/10.1	1) Velovorzugsroute Nr. 14 südlich, bis zur Kantonsgrenze mit dem Kanton Luzern als Zwischenergebnis festlegen. 2) Neue Velovorzugsroute Zofingen Bahnhof - Aarburg via die Arbeitsgebiete als ZE festlegen.	1) Für die Erschliessung der Arbeitsgebiete in Wikon (ESP von kantonaler Bedeutung im Kanton Luzern), einer Nachbargemeinde der Kernstadt Zofingen, ist ebenfalls Potenzial für eine Velovorzugsroute vorhanden. Eine Festlegung der Verlängerung Richtung Süden als Zwischenergebnis ist gerechtfertigt. 2) In der kantonalen Potenzialstudie zu den Velovorzugsrouten des Kantons ist auch der Korridor B mit einer Streckenführung durch die Arbeitsgebiete südlich der Eisenbahnlinie Olten - Zofingen positiv beurteilt worden. Eine Aufnahme dieses Korridors als Zwischenergebnis ist gerechtfertigt.	6e
890.	Bremgarten	G	M4.1/11.1	Die laufende Gesamtüberprüfung des Kantonalen Richtplans ist dazu zu nutzen, auch in der Region Wohlen - Bremgarten - Mutschellen eine Velovorzugsroute vorzusehen. Die Tabelle 11.1 ist dahingehend zu ergänzen.	Bevor das Veloroutennetz festgesetzt wird, ist dies über die gesamte Region hin zu überarbeiten, und zwar auf der Basis von verkehrs- oder publikumsintensiven Einrichtungen. Aus diesem Grund ist das Velonetz erstmalig auf Nachfrage- und Potenzialabschätzungen herzuleiten. In diesem Zusammenhang ist auch im Agglomerationsgebiet Wohlen - Bremgarten – Mutschellen eine Velovorzugsroute als Vororientierung aufzunehmen.	6e
891.	Einwohnergemeinde Sisseln	G	M4.1/11.1	Die Erschliessung mit Velovorzugsrouten der künftigen Mittelschule Stein sowie des Sisslerfeldes sind zu prüfen und als Vororientierung aufzunehmen.	Im Sinne einer Förderung der nachhaltigen Mobilität sind aus regionaler Sicht besonders auch Institutionen und Entwicklungsschwerpunkte mit überkommunalem Einzugsgebiet dem Veloverkehrsnetz anzuschliessen und mit Velovorzugsrouten zu erschliessen.	6e
892.	GLP Bezirk Brugg (nacherfasst durch BVU ARE)	P	M4.1/11.1	Als Vororientierung ist in der Region Brugg eine weitere Velovorzugsroute vorzusehen, welche die Strecke PSI-Villigen-Brugg-Hausen-Birrfeld abdeckt.	Im Norden der Region finden sich das Paul Scherrer Institut und der Park Innovaare, im Birrfeld der kantonale Entwicklungsschwerpunkt für Arbeit. Beide Regionen sind mit dem urbanen Regionalzentrum Brugg-Windisch-Hausen durch eine leistungsfähige Veloroute zu verbinden.	6e
893.	GLP Fricktal (nacherfasst durch BVU ARE)	P	M4.1/11.1	Siehe Frage 120	Siehe Frage 120	6e

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
894.	Gemeinde Leuggern	G	M4.1/11.1	Keine Bemerkungen	Dazu haben sich die Regionen und Gemeinden zu äussern.	1a
895.	Gemeinde Magden	G	M4.1/11.1	Keine Bemerkungen	Dazu haben sich die Regionen und Gemeinden zu äussern.	1a
896.	Gemeinderat Oberrüti	G	M4.1/11.1	Keine Bemerkungen	Dazu haben sich die Regionen und Gemeinden zu äussern.	1a
897.	Hellikon	G	M4.1/11.1	Antrag: Die Erschliessung mit Velovorzugsrouten der künftigen Mittelschule Stein sowie des Sisslerfeldes sind zu prüfen und als Vororientierung aufzunehmen.	Begründung: Im Sinne einer Förderung der nachhaltigen Mobilität sind aus regionaler Sicht besonders auch Institutionen und Entwicklungsschwerpunkte mit überkommunalem Einzugsgebiet dem Veloverkehrsnetz anzuschliessen und mit Velovorzugsrouten zu erschliessen.	6e
898.	Kaiseraugst	G	M4.1/11.1	Der Gemeinderat begrüsst die neue Veloschnellroute. Der Kanton Aargau soll die Velovorzugsroute/Veloschnellroute Kaiseraugst-Augst-Pratteln-Muttenz-Basel mit den Kantonen Basel-Landschaft und Basel-Stadt abstimmen.	Die Velovorzugsroute entlang der Landstrasse in Kaiseraugst endet an der Grenze zu Augst. Die Fortsetzung/Verbindung ins Baselland ist nicht im Richtplan des Kantos Basellandschaft enthalten. Eine Fortsetzung nach Basel ist zwingend abzustimmenn und zu realisieren.	1b
899.	Kanton Basel-Land, Amt für Raumplanung (nacherfasst durch BVU ARE)	N	M4.1/11.1	Eine Velovorzugsroute Richtung Pratteln – Muttenz – Basel ist seitens BL nach derzeitigem Planungsstand weiter südlich vorgesehen. Eine Netzverknüpfung der beiden Velovorzugsrouten auf Gemeindegebiet Kaiseraugst würden wir sehr begrüssen.	Die von Rheinfelden her bis zur Kantonsgrenze vorgesehene Velovorzugsroute wird nach derzeitigem Planungsstand voraussichtlich im Kanton BL als Hauptroute fortgesetzt werden (eine Hierarchisierung (Basisnetz, Hauptrouten und Velovorzugsrouten) des kantonalen Netzes BL ist derzeit in Arbeit). Die Planungen ergänzen sich aus unserer Sicht somit zweckmässig und wir begrüssen die Vororientierung daher. Eine Netzverknüpfung der beiden Velovorzugsrouten auf Gemeindegebiet Kaiseraugst würden wir sehr begrüssen. Hier ergibt sich möglicherweise auch eine Wechselwirkung mit unserem Hinweis zur Richtplan-Teilkarte M 4.1	1a
900.	Lenzburg	G	M4.1/11.1	Die Velovorzugsroute Nr. 20 ist nach Osten Richtung Baden zu verlängern.	Der Stadtrat begrüsst die Planung der Velovorzugsroute Nr. 20. Es stellt sich die Frage, ob diese Route nach Osten Richtung Baden verlängert werden sollte, oder ob sie nur der besseren Erschliessung der Kantonshauptstatt dient.	6e
901.	Planungsverband Fricktal Regio	R	M4.1/11.1	Die Erschliessung mit Velovorzugsrouten der künftigen Mittelschule Stein sowie des Sisslerfeldes sind zu prüfen und als Vororientierung aufzunehmen.	Im Sinne einer Förderung der nachhaltigen Mobilität sind aus regionaler Sicht besonders auch Institutionen und Entwicklungsschwerpunkte mit überkommunalem Einzugsgebiet dem Veloverkehrsnetz anzuschliessen und mit Velovorzugsrouten zu erschliessen.	6e
902.	Pro Velo Kanton Aargau	O	M4.1/11.1	Als Vororientierung ist in der Region Brugg eine Velovorzugsroute vom PSI-Villigen via Brugg und Hausen ins Birrfeld aufzunehmen.	Im Norden der Region finden sich das Paul Scherrer Institut und der Park Innovaare, im Birrfeld der kantonale Entwicklungsschwerpunkt für Arbeit. Beide Regionen sind mit dem urbanen Regionalzentrum Brugg-Windisch-Hausen durch eine leistungsfähige Veloroute zu verbinden.	6e
903.	REPLA Mutschellen-Reusstal Kelleramt	R	M4.1/11.1	Die laufende Gesamtüberprüfung des Kantonalen Richtplans ist dazu zu nutzen, auch in der Region Wohlen - Bremgarten - Mutschellen eine Velovorzugsroute vorzusehen. Die Tabelle 11.1 ist dahinge-hend zu ergänzen.	Bevor das Veloroutennetz festgesetzt wird, ist dies über die gesamte Region hin zu überarbeiten, und zwar auf der Basis von verkehrs- oder publikumsintensiven Einrichtungen. Aus diesem Grund ist das Velonetz erstmalig auf Nachfrage- und Potenzialabschätzungen herzuleiten. In diesem Zusam-menhang ist auch im Agglomerationsgebiet Wohlen - Bremgarten – Mutschellen eine Velovorzugs-route als Vororientierung aufzunehmen.	6e
904.	Regionalplanungsverband Lebensraum Lenzburg Seetal	R	M4.1/11.1	Die Velovorzugsroute endet in Lenzburg. Es soll eine Weiterführung nach Osten, in Richtung Baden, erfolgen.	Nicht nur die Erschliessung von Lenzburg nach Aarau sondern auch die Erschliessung Richtung Baden und weiter nach Zürich ist von grosser regionaler Bedeutung.	6e

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
905.	Rheinfelden	G	M4.1/11.1	Die Erschliessung mit Velovorzugsrouten der künftigen Mittelschule Stein sowie des Sisslerfeldes sind zu prüfen und als Vororientierung aufzunehmen.	Im Sinne einer Förderung der nachhaltigen Mobilität sind aus regionaler Sicht besonders auch Institutionen und Entwicklungsschwerpunkte mit überkommunalem Einzugsgebiet dem Veloverkehrsnetz anzuschliessen und mit Velovorzugsrouten zu erschliessen.	6e
906.	SP Kanton Aargau	P	M4.1/11.1	Der Umsetzung der Velovorzugsrouten ist hohe zeitliche Priorität einzuräumen		1a
907.	Gemeinde Gebenstorf	G	M4.1/2	Die Veloverbindung von Gebenstorf, KnotenLandstr. (K117)/Zollstr.-Spinnereibrücke-Windisch, Ländestr.–Windisch, Kirchenfeldstr.–Windisch, Knoten Kirchenfeldstr./Mühlemattstr. ist als kantonale Veloroute ins Netz der kantonalen Velorouten aufzunehmen.	Aus Sicht der Gemeinden Gebenstorf, Windisch und der Abteilung Verkehr (AVK) hat sich durch die Zählung von Velofrequenzen überzeugend gezeigt, dass die Veloroute über die Spinnereibrücke der Wunschlinie der Velofahrenden entspricht. Sie ist ein Anschluss an die zukünftige Velovorzugsroute und eine sehr direkte Verbindung an den Bahnhof von Brugg. Die AVK stützt das Anliegen der beiden Gemeinden und spricht sich dafür aus, die Veloroute über die Spinnereibrücke als zusätzliche Velo-Hauptverbindung ins kantonale Veloroutennetz aufzunehmen, da sie ebenfalls eine wichtige regionale Verbindung darstellt. Dabei soll die Verbindung über das Fahrgut als Velo-Hauptverbindung beibehalten werden, da sie zwei kantonale Velorouten im Süden anbindet. Die Aufnahme der Veloroute über die Spinnereibrücke als Velo-Hauptverbindung führt zu einer Verdichtung des kantonalen Veloroutennetzes.	1d
908.	Döttingen Gemeinderat	G	M4.1/3	Velovorzugsrouten sind in allen Raumtypen zu prüfen und zu fördern.	Im Sinne eines flächeneffizienten und emissionsarmen Verkehrs wird begrüsst, dass der Richtplan Velovorzugsrouten festsetzt. Aus regionaler Sicht sind diese in allen Raumtypen einzusetzen. Besonders sollen auch verkehrsintensive Nutzungen (wie Forschungseinrichtungen, Einkaufs-zentren, …) angeschlossen werden.	6e
909.	Einwohnergemeinde Sisseln	G	M4.1/3	Velovorzugsrouten sind in allen Raumtypen zu prüfen und zu fördern.	Im Sinne eines flächeneffizienten und emissionsarmen Verkehrs begrüssen wir, dass der Richtplan Velovorzugsrouten festsetzt. Aus regionaler Sicht sind diese in allen Raumtypen einzusetzen. Besonders sollen auch verkehrsintensive Nutzungen (wie Forschungseinrichtungen, Einkaufszentren, …) angeschlossen werden.	6e
910.	Endingen	G	M4.1/3	Velovorzugsrouten sind in allen Raumtypen zu prüfen und zu fördern.	Im Sinne eines flächeneffizienten und emissionsarmen Verkehrs begrüsst ZurzibietRegio, dass der Richtplan Velovorzugsrouten festsetzt. Aus regionaler Sicht sind diese in allen Raumtypen einzuset-zen. Besonders sollen auch verkehrsintensive Nutzungen (wie Forschungseinrichtungen, Einkaufs-zentren, …) angeschlossen werden.	6e
911.	GLP Fricktal (nacherfasst durch BVU ARE)	P	M4.1/3	Im Gebiet «Sisslerfeld» sind Velovorzugsrouten zu den Nachbargemeinden, resp. bis Frick zu prüfen.	Die Planung von Velovorzugsrouten soll rechtzeitig in die Gesamtplanung Sisslerfeld einbezogen werden. Eine mögliche Wohnraumstudie könnte Aufschluss über die Schwerpunktverbindungen geben.	6e
912.	Gemeinde Böttstein	G	M4.1/3	Velovorzugsrouten sind in allen Raumtypen zu prüfen und zu fördern.	Im Sinne eines flächeneffizienten und emissionsarmen Verkehrs begrüsst der Gemeinderat Böttstein, dass der Richtplan Velovorzugsrouten festsetzt. Aus regionaler Sicht sind diese in allen Raumtypen einzuset-zen. Besonders sollen auch verkehrsintensive Nutzungen (wie Forschungseinrichtungen, Einkaufs-zentren, …) angeschlossen werden.	6e
913.	Gemeinde Lengnau	G	M4.1/3	Velovorzugsrouten sind in allen Raumtypen zu prüfen und zu fördern.	Im Sinne eines flächeneffizienten und emissionsarmen Verkehrs begrüsst ZurzibietRegio, dass der Richtplan Velovorzugsrouten festsetzt. Aus regionaler Sicht sind diese in allen Raumtypen einzuset-zen. Besonders sollen auch verkehrsintensive Nutzungen (wie Forschungseinrichtungen, Einkaufs-zentren, …) angeschlossen werden.	6e
914.	Gemeinde Mandach	G	M4.1/3	Velovorzugsrouten sind in allen Raumtypen zu prüfen und zu fördern.	Im Sinne eines flächeneffizienten und emissionsarmen Verkehrs begrüsst der Gemeinderat Mandach, dass der Richtplan Velovorzugsrouten festsetzt. Aus regionaler Sicht sind diese in allen Raumtypen einzusetzen. Besonders sollen auch verkehrsintensive Nutzungen (wie Forschungseinrichtungen, Einkaufszentren, …) angeschlossen werden.	6e

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
915.	Gemeinde Mellikon	G	M4.1/3	Velovorzugsrouten sind in allen Raumtypen zu prüfen und zu fördern.	Im Sinne eines flächeneffizienten und emissionsarmen Verkehrs begrüsst die Gemeinde Mellikon, dass der Richtplan Velovorzugsrouten festsetzt. Aus regionaler Sicht sind diese in allen Raumtypen einzusetzen. Besonders sollen auch verkehrsintensive Nutzungen (wie Forschungseinrichtungen, Einkaufszentren, …) angeschlossen werden.	6e
916.	Gemeinderat Dintikon	G	M4.1/3	Im Raum Wohlen-Villmergen-Waltenschwil sind ebenfalls Velovorzugsrouten zu prüfen bzw. zu planen.	Die Konzentration der Bevölkerung und der Beschäftigten im Talboden sowie das flache Terrain sind gute Voraussetzungen für eine stärkere Nutzung des Veloverkehrs. Entsprechende Vorzugsrouten könnten auch in den obigen Gemeinden das Angebot für den Veloverkehr verbessern.	6e
917.	Gemeinderat Tegerfelden (nacherfasst durch BVU ARE)	G	M4.1/3	Velovorzugsrouten sind in allen Raumtypen zu prüfen und zu fördern.	Im Sinne eines flächeneffizienten und emissionsarmen Verkehrs begrüsst ZurzibietRegio, dass der Richtplan Velovorzugsrouten festsetzt. Aus regionaler Sicht sind diese in allen Raumtypen einzusetzen. Besonders sollen auch verkehrsintensive Nutzungen (wie Forschungseinrichtungen, Einkaufszentren, …) angeschlossen werden.	6e
918.	Gemeinderat Wohlen (nacherfasst durch BVU ARE)	G	M4.1/3	Im Raum Wohlen-Villmergen-Waltenschwil sind ebenfalls Velovorzugsrouten zu prüfen bzw. zu planen.	Die Konzentration der Bevölkerung und der Beschäftigten im Talboden sowie das flache Terrain sind gute Voraussetzungen für eine stärkere Nutzung des Veloverkehrs. Entsprechende Vorzugsrouten könnten auch in den obigen Gemeinden das Angebot für den Veloverkehr verbessern.	6e
919.	GrüneAargau	P	M4.1/3	Ergänzen: Insbesondere sind Streckenführungen entlang von Bahntrassen zu prüfen.	Die Streckenführung entlang von Bahntrassen entflechtet den Veloverkehr vom MIV und gewährt ein sicheres und rasches Vorwärtskommen für die Velofahrenden. Diese erhöhte Attraktivität des Veloverkehrs reduziert wiederum den MIV.	4a/5a/ 5b
920.	Hellikon	G	M4.1/3	Antrag: Velovorzugsrouten sind in allen Raumtypen zu prüfen und zu fördern.	Begründung: Im Sinne eines flächeneffizienten und emissionsarmen Verkehrs begrüsst Fricktal Regio, dass der Richtplan Velovorzugsrouten festsetzt. Aus regionaler Sicht sind diese in allen Raumtypen einzusetzen. Besonders sollen auch verkehrsintensive Nutzungen (wie Forschungseinrichtungen, Einkaufszentren, …) angeschlossen werden.	6e
921.	Kaiseraugst	G	M4.1/3	Der Kanton Aargau soll die Velovorzugsroute/Veloschnellroute Kaiseraugst-Augst-Pratteln-Muttenz-Basel mit den Kantonen Basel-Landschaft und Basel-Stadt abstimmen.	Die Velovorzugsroute entlang der Landstrasse in Kaiseraugst endet an der Grenze zu Augst. Die Fortsetzung/Verbindung ins Baselland ist nicht im Richtplan des Kantos Basellandschaft enthalten. Eine Fortsetzung nach Basel ist zwingend abzustimmenn und zu realisieren.	1b
922.	Planungsverband Fricktal Regio	R	M4.1/3	Velovorzugsrouten sind in allen Raumtypen zu prüfen und zu fördern.	Im Sinne eines flächeneffizienten und emissionsarmen Verkehrs begrüsst Fricktal Regio, dass der Richtplan Velovorzugsrouten festsetzt. Aus regionaler Sicht sind diese in allen Raumtypen einzusetzen. Besonders sollen auch verkehrsintensive Nutzungen (wie Forschungseinrichtungen, Einkaufszentren, …) angeschlossen werden.	6e
923.	Regionalplanungsverband Unteres Bünztal	R	M4.1/3	Im Raum Wohlen-Villmergen-Waltenschwil sind ebenfalls Velovorzugsrouten zu prüfen bzw. zu planen.	Die Konzentration der Bevölkerung und der Beschäftigten im Talboden sowie das flache Terrain sind gute Voraussetzungen für eine stärkere Nutzung des Veloverkehrs. Entsprechende Vorzugsrouten könnten auch in den obigen Gemeinden das Angebot für den Veloverkehr verbessern.	6e
924.	Rheinfelden	G	M4.1/3	Velovorzugsrouten sind in allen Raumtypen zu prüfen und zu fördern. Namentlich ist der künftige Mittelschulstandort Stein von Rheinfelden aus mit einer Velovorzugsroute zu erschliessen.	Im Sinne eines flächeneffizienten und emissionsarmen Verkehrs begrüsst Rheinfelden, dass der Richtplan Velovorzugsrouten festsetzt. Aus regionaler Sicht sind diese in allen Raumtypen einzusetzen. Besonders sollen auch verkehrsintensive Nutzungen (wie künftige Mittelschule Fricktal in Stein, Forschungseinrichtungen, Einkaufszentren, …) angeschlossen werden.	6e
925.	Siglistorf	G	M4.1/3	Velovorzugsrouten sind in allen Raumtypen zu prüfen und zu fördern.	Im Sinne eines flächeneffizienten und emissionsarmen Verkehrs begrüsst ZurzibietRegio, dass der Richtplan Velovorzugsrouten festsetzt. Aus regionaler Sicht sind diese in	6e

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
					allen Raumtypen einzusetzen. Besonders sollen auch verkehrsintensive Nutzungen (wie Forschungseinrichtungen, Einkaufszentren, …) angeschlossen werden.	
926.	Turgi	G	M4.1/3	Bei der Ausgestaltung der Velovorzugsrouten ist in besonderem Masse auf eine sorgfältige strassenräumliche Gestaltung und siedlungsverträgliche Einbindung zu achten. Wo nötig müssen die Bedürfnisse des motorisierten Verkehrs eingeschränkt werden.	Im Erläuterungsbericht wie auch im Richtplantext steht nichts über den Ausbaustandard von Velovorzugsrouten. Bekannt ist, dass eine übliche Velovorzugsroute rund 4 m breit sein soll (ein Kreuzen von je 2 Velos in beide Richtungen soll möglich sein, als 4! Fahrspuren). Die Ve-lovorzugsroute verläuft in Turgi teilweise entlang von Kantonsstrassen und mitten durch das Siedlungsgebiet, wo kein substanzieller zusätzlicher Raum für eine Verbreiterung von Verkehrsflächen vorhanden ist. Die Trennwirkung darf in keinem Fall verstärkt werden.	4a 1b
927.	Zurzach	G	M4.1/3	Velovorzugsrouten sind in allen Raumtypen zu prüfen und zu fördern.	Im Sinne eines flächeneffizienten und emissionsarmen Verkehrs begrüsst die Gemeinde Zurzach, dass der Richtplan Velovorzugsrouten festsetzt. Aus regionaler Sicht sind diese in allen Raumtypen einzusetzen. Besonders sollen auch verkehrsintensive Nutzungen (wie Forschungseinrichtungen, Einkaufszentren, …) angeschlossen werden.	6e
928.	ZurzibietRegio	R	M4.1/3	Velovorzugsrouten sind in allen Raumtypen zu prüfen und zu fördern.	Im Sinne eines flächeneffizienten und emissionsarmen Verkehrs begrüsst ZurzibietRegio, dass der Richtplan Velovorzugsrouten festsetzt. Aus regionaler Sicht sind diese in allen Raumtypen einzuset-zen. Besonders sollen auch verkehrsintensive Nutzungen (wie Forschungseinrichtungen, Einkaufszentren, …) angeschlossen werden.	6e
929.	Döttingen Gemeinderat	G	M4.1/4	Ergänzung: …..und mit den Nachbarkantonen und dem benachbarten Ausland abgestimmt.	Nur eine durchgehende, einheitliche Signalisation macht Sinn. Siehe auch Veloland Schweiz, bez. das übrige Strassennetz.	4a
930.	Endingen	G	M4.1/4	Ergänzung: …..und mit den Nachbarkantonen und dem benachbarten Ausland abgestimmt.	Nur eine durchgehende, einheitliche Signalisation macht Sinn. Siehe auch Veloland Schweiz, bez. das übrige Strassennetz.	4a
931.	Gemeinde Böttstein	G	M4.1/4	Ergänzung: …..und mit den Nachbarkantonen und dem benachbarten Ausland abgestimmt.	Nur eine durchgehende, einheitliche Signalisation macht Sinn. Siehe auch Veloland Schweiz, bez. das übrige Strassennetz.	4a
932.	Gemeinde Lengnau	G	M4.1/4	Ergänzung: …..und mit den Nachbarkantonen und dem benachbarten Ausland abgestimmt.	Nur eine durchgehende, einheitliche Signalisation macht Sinn. Siehe auch Veloland Schweiz, bez. das übrige Strassennetz.	4a
933.	Gemeinde Mandach	G	M4.1/4	Ergänzung: …..und mit den Nachbarkantonen und dem benachbarten Ausland abgestimmt.	Nur eine durchgehende, einheitliche Signalisation macht Sinn. Siehe auch Veloland Schweiz, bez. das übrige Strassennetz	4a
934.	Gemeinde Mellikon	G	M4.1/4	Ergänzung: …..und mit den Nachbarkantonen und dem benachbarten Ausland abgestimmt.	Nur eine durchgehende, einheitliche Signalisation macht Sinn. Siehe auch Veloland Schweiz, bez. das übrige Strassennetz.	4a
935.	GrüneAargau	P	M4.1/4	Ergänzen: Insbesondere sind auch Zubringer zu den Hauptrouten zu signalisieren. Eventuell in Zusammenarbeit mit Pro Velo AG.	Es ist wichtig, dass bei zentralen Orten eine Hinweistafel zur nächsten Veloroute angebracht wird. Auch für den Fall, dass man ungewollt von der Veloroute abgekommen ist. Dies könnte durch Pro Velo AG gewährleistet werden. Die Pro Velo AG weiss am ehesten, wo solche zusätzliche Tafeln angebracht werden sollten. Dieses Vorgehen wäre mit der Pflege der Hinweisschildern bei Wanderwegen zu vergleichen.	4a
936.	Siglistorf	G	M4.1/4	Ergänzung: …..und mit den Nachbarkantonen und dem benachbarten Ausland abgestimmt.	Nur eine durchgehende, einheitliche Signalisation macht Sinn. Siehe auch Veloland Schweiz, bez. das übrige Strassennetz.	4a
937.	Zurzach	G	M4.1/4	Ergänzung: …..und mit den Nachbarkantonen und dem benachbarten Ausland abgestimmt.	Nur eine durchgehende, einheitliche Signalisation macht Sinn. Siehe auch Veloland Schweiz, bez. das übrige Strassennetz.	4a

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
938.	ZurzibietRegio	R	M4.1/4	Ergänzung: …..und mit den Nachbarkantonen und dem benachbarten Ausland abgestimmt.	Nur eine durchgehende, einheitliche Signalisation macht Sinn. Siehe auch Veloland Schweiz, bez. das übrige Strassennetz.	4a
939.	Bremgarten	G	M4.1/5	Regionale Radroute Nr. 77 (Rigi-Reuss-Klettgau) die heute durchs Freiamt führt ist gemäss Radroutenoptimierung 2030 der Stiftung SchweizMobil im Abschnitt Mühlau bis nach Bremgarten anzupassen (Projektnummer 5.167).	Die Stiftung SchweizMobil hat über alle Regionen der Schweiz Wander-, Rad-, Mountainbike, Kanu- und Skatingrouten nach einheitlichen Standards signalisiert. Bezüglich der Velorouten sind 9 nationale, 53 regionale und lokale Routen ausgeschildert. Im Rahmen des Konzeptes «Veloland 2030» hat SchweizMobil Alternativen für attraktivere Radrouten in der ganzen Schweiz ausgearbeitet, so auch für das Radroutennetz des Kantons Aargau. Bei Änderungen im Freizeitradroutennetz ist immer auch die entsprechende Richtplan-Teilkarte M4.1 anzupassen. Die aktuelle Gesamtüberprüfung sollte auch die vorliegenden Radroutenoptimierungen in Form von Routenverlegungen oder -ergänzungen berücksichtigen. Die Reusstal-Stiftung hat von jener Radroutenverlegung Kenntnis und unterstützt das Begehren.	2b
940.	Die Mitte Aargau	P	M4.1/5	Die Regionale Radroute Nr. 77 (Rigi-Reuss- Klettgau), die heute durchs Freiamt führt, ist gemäss Radroutenoptimierung 2030 der Stiftung SchweizMobil im Abschnitt Mühlau bis nach Bremgarten anzupassen (Projektnummer 5.167).	Die Stiftung SchweizMobil hat über alle Regionen der Schweiz Wander-, Rad-, Mountainbike, Kanu- und Skatingrouten nach einheitlichen Standards signalisiert. Bezüglich der Velorouten sind 9 nationale, 53 regionale und lokale Routen ausgeschildert. Im Rahmen des Konzeptes «Veloland 2030» hat SchweizMobil Alternativen für attraktivere Radrouten in der ganzen Schweiz ausgearbeitet, so auch für das Radroutennetz des Kantons Aargau. Bei Änderungen im Freizeitradroutennetz ist im-mer auch die entsprechende Richtplan-Teilkarte M4.1 anzupassen. Die aktuelle Gesamtüberprüfung sollte auch die vorliegenden Radroutenoptimierungen in Form von Routenverlegungen oder -ergänzungen berücksichtigen.	2b
941.	Einwohnergemeinde Dürrenäsch	G	M4.1/5	Ergänzung: …..und mit den Nachbarkantonen und dem benachbarten Ausland abgestimmt.	Nur eine durchgehende, einheitliche Signalisation macht Sinn. Siehe auch Veloland Schweiz, bez. das übrige Strassennetz.	4a
942.	FSU Sektion Nordwestschweiz (nacherfasst durch BVU ARE)	O	M4.1/5	Die aktuelle Gesamtüberprüfung soll das Konzept von SchweizMobil «Veloland 2030» berücksichtigen	Die Stiftung SchweizMobil hat über alle Regionen der Schweiz Wander-, Rad-, Mountainbike, Kanu- und Skatingrouten nach einheitlichen Standards signalisiert. Bezüglich der Velorouten sind 9 nationale, 53 regionale und lokale Routen ausgeschildert. Im Rahmen des Konzeptes «Veloland 2030» hat SchweizMobil Alternativen für attraktivere Radrouten in der ganzen Schweiz ausgearbeitet, so auch für das Radroutennetz des Kantons Aargau. Bei Änderungen im Freizeitradroutennetz ist immer auch die entsprechende Richtplan-Teilkarte M4.1 anzupassen. Die aktuelle Gesamtüberprüfung sollte auch die vorliegenden Radroutenoptimierungen in Form von Routenverlegungen oder -ergänzungen berücksichtigen.	6e
943.	Gemeinde Aristau	G	M4.1/5	Ergänzung: …..und mit den Nachbarkantonen und dem benachbarten Ausland abgestimmt.	Nur eine durchgehende, einheitliche Signalisation macht Sinn. Siehe auch Veloland Schweiz, bez. das übrige Strassennetz.	4a
944.	Gemeinde Auw	G	M4.1/5	Ergänzung: ...und mit den Nachbarkantonen und dem benachbarten Ausland abgestimmt.	Nur eine durchgehende, einheitliche Signalisation macht Sinn. Siehe auch Veloland Schweiz, bez. das übrige Strassennetz.	4a
945.	Gemeinde Leuggern	G	M4.1/5	Ergänzung: …..und mit den Nachbarkantonen und dem benachbarten Ausland abgestimmt.	Nur eine durchgehende, einheitliche Signalisation macht Sinn. Siehe auch Veloland Schweiz, bez. das übrige Strassennetz.	4a
946.	Gemeinde Magden	G	M4.1/5	Ergänzung: …..und mit den Nachbarkantonen und dem benachbarten Ausland abgestimmt.	Nur eine durchgehende, einheitliche Signalisation macht Sinn. Siehe auch Veloland Schweiz, bez. das übrige Strassennetz.	4a

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
947.	Gemeindeammänner-Vereinigung des Kantons Aargau	O	M4.1/5	Ergänzung: …..und mit den Nachbarkantonen und dem benachbarten Ausland abgestimmt.		4a
948.	Gemeinderat Oberrüti	G	M4.1/5	Ergänzung: …..und mit den Nachbarkantonen und dem benachbarten Ausland abgestimmt.	Nur eine durchgehende, einheitliche Signalisation macht Sinn. Siehe auch Veloland Schweiz, bez. das übrige Strassennetz.	4a
949.	Künten	G	M4.1/5	Ergänzung: …..und mit den Nachbarkantonen und dem benachbarten Ausland abgestimmt.	Nur eine durchgehende, einheitliche Signalisation macht Sinn. Siehe auch Veloland Schweiz, bez. das übrige Strassennetz.	4a
950.	Pro Velo Kanton Aargau	O	M4.1/5	Ergänzen: «Das kantonale Veloroutennetz und das Freizeitvelonetz von kantonaler Bedeutung werden durch den Kanton einheitlich signalisiert. Die Signalisation erstreckt sich auch auf wichtige Zubringerrouten.»	[mobilitätAARGAU 2040 | Umsetzungskonzept Fuss- und Veloverkehr 2018]: Die Velofahrenden sollen zuverlässig auf das kantonale Veloroutennetz und das Freizeitvelonetz geführt werden, sowie zu wichtigen Ziele neben diesen kantonalen Routen. Entsprechend sollen auch die wichtigen Zubringerrouten (lokale und regionale Velorouten) einheitlich signalisiert werden.	4a
951.	SVP Aargau	P	M4.1/5	Ergänzung: …..und mit den Nachbarkantonen und dem benachbarten Ausland abgestimmt.	Nur eine durchgehende, einheitliche Signalisation macht Sinn. Siehe auch Veloland Schweiz, bez. das übrige Strassennetz.	4a
952.	Safenwil	G	M4.1/5	Ergänzung: …..und mit den Nachbarkantonen und dem benachbarten Ausland abgestimmt.	Nur eine durchgehende, einheitliche Signalisation macht Sinn. Siehe auch Veloland Schweiz, bez. das übrige Strassennetz.	4a
953.	Touring Club Schweiz	O	M4.1/5	Ergänzung: …..und mit den Nachbarkantonen und dem benachbarten Ausland abgestimmt.	Nur eine durchgehende, einheitliche Signalisation macht Sinn. Siehe auch Veloland Schweiz, bez. das übrige Strassennetz.	4a
954.	Uezwil	G	M4.1/5	Ergänzung: ....und mit den Nachbarkantonen und dem benachbarten Ausland abgestimmt.	Nur eine durchgehende, einheitliche Signalisation macht Sinn. Siehe auch Veloland Schweiz, bez. das übrige Strassennetz.	4a
955.	Villnachern	G	M4.1/5	Ergänzung: …..und mit den Nachbarkantonen und dem benachbarten Ausland abgestimmt.	Nur eine durchgehende, einheitliche Signalisation macht Sinn. Siehe auch Veloland Schweiz, bez. das übrige Strassennetz.	4a
956.	Döttingen Gemeinderat	G	M4.1/7	Ein KGV ist nur dort zu empfehlen, wo die Komplexität der Gemeinde dies erfordert. Der KGV ist parallel zu einem REL zu erarbeiten. Die überkommunale Abstimmung ist sicher zu stellen. Auch BGKs sind, wo sinnvoll, einzusetzen.	Der KGV wird als gutes Instrument erachtet, wo Komplexität und Grösse der Gemeinde dies erfordert. Um die Abstimmung von Verkehr und Siedlung zu fördern, ist der KGV möglichst parallel zum REL zu erarbeiten. Zur Förderung des Veloverkehrs ist die überkommunale Abstimmung zentral. Diese ist mit geeigneten Instrumenten sicherzustellen. Ausserdem wird nebst dem KGV das Betriebs- und Gestaltungskonzept BGK als wichtiges Instrument erachtet, um attraktive Voraussetzungen für den Veloverkehr zu schaffen. Insbesondere sind darin gestalterische Aspekte stärker zu berücksichtigen.	1c 1b
957.	Einwohnergemeinde Dürrenäsch	G	M4.1/7	Grundsätzlich einverstanden. Ergänzung im 2. Satz: ……und halten diese in ihrem Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV) fest.	Insbesondere bei kleineren Gemeinden kann dies auch auf einfache Weise festgehalten werden, da die Anforderungen an einen KGV (kantonale Vorgaben) recht hoch sind.	1c

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
958.	Einwohnergemeinde Sisseln	G	M4.1/7	Ein KGV ist nur dort zu empfehlen, wo die Komplexität der Gemeinde dies erfordert. Der KGV ist parallel zu einem REL zu erarbeiten. Die überkommunale Abstimmung ist sicher zu stellen. Auch BGKs sind, wo sinnvoll, einzusetzen.	Der KGV wird als gutes Instrument erachtet, wo Komplexität und Grösse der Gemeinde dies erfordert. Um die Abstimmung von Verkehr und Siedlung zu fördern, ist der KGV möglichst parallel zum REL zu erarbeiten. Zur Förderung des Veloverkehrs ist die überkommunale Abstimmung zentral. Diese ist mit geeigneten Instrumenten sicherzustellen. Ausserdem wird nebst dem KGV das Betriebs- und Gestaltungskonzept BGK als wichtiges Instrument erachtet, um attraktive Voraussetzungen für den Veloverkehr zu schaffen. Insbesondere sind darin gestalterische Aspekte stärker zu berücksichtigen.	1c 1b
959.	Endingen	G	M4.1/7	Ein KGV ist nur dort zu empfehlen, wo die Komplexität der Gemeinde dies erfordert. Der KGV ist parallel zu einem REL zu erarbeiten. Die überkommunale Abstimmung ist sicher zu stellen. Auch BGKs sind, wo sinnvoll, einzusetzen.	Der KGV wird als gutes Instrument erachtet, wo Komplexität und Grösse der Gemeinde dies erfordert. Um die Abstimmung von Verkehr und Siedlung zu fördern, ist der KGV möglichst parallel zum REL zu erarbeiten. Zur Förderung des Veloverkehrs ist die überkommunale Abstimmung zentral. Diese ist mit geeigne-ten Instrumenten sicherzustellen. Ausserdem wird nebst dem KGV das Betriebs- und Gestaltungskonzept BGK als wichtiges Instrument erachtet, um attraktive Voraussetzungen für den Veloverkehr zu schaffen. Insbesondere sind darin gestalterische Aspekte stärker zu berücksichtigen.	1c 1b
960.	Gemeinde Aristau	G	M4.1/7	Grundsätzlich einverstanden. Ergänzung im 2. Satz: …….und halten diese in ihrem Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV) fest.	Insbesondere bei kleineren Gemeinden kann dies auch auf einfache Weise festgehalten werden, da die Anforderungen an einen KGV (kantonale Vorgaben) recht hoch sind.	1c
961.	Gemeinde Auw	G	M4.1/7	Ergänzung im 2. Satz: ...und halten diese in ihrem Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV) fest.	Insbesondere bei kleineren Gemeinden kann dies auch auf einfache Weise festgehalten werden, da die Anforderungen an einen KGV (kantonale Vorgaben) recht hoch sind.	1c
962.	Gemeinde Böttstein	G	M4.1/7	Ein KGV ist nur dort zu empfehlen, wo die Komplexität der Gemeinde dies erfordert. Der KGV ist parallel zu einem REL zu erarbeiten. Die überkommunale Abstimmung ist sicher zu stellen. Auch BGKs sind, wo sinnvoll, einzusetzen.	Der KGV wird als gutes Instrument erachtet, wo Komplexität und Grösse der Gemeinde dies erfordert. Um die Abstimmung von Verkehr und Siedlung zu fördern, ist der KGV möglichst parallel zum REL zu erarbeiten. Zur Förderung des Veloverkehrs ist die überkommunale Abstimmung zentral. Diese ist mit geeigne-ten Instrumenten sicherzustellen. Ausserdem wird nebst dem KGV das Betriebs- und Gestaltungskonzept BGK als wichtiges Instrument erachtet, um attraktive Voraussetzungen für den Veloverkehr zu schaffen. Insbesondere sind darin gestalterische Aspekte stärker zu berücksichtigen.	1c 1b

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
963.	Gemeinde Lengnau	G	M4.1/7	Ein KGV ist nur dort zu empfehlen, wo die Komplexität der Gemeinde dies erfordert. Der KGV ist parallel zu einem REL zu erarbeiten. Die überkommunale Abstimmung ist sicher zu stellen. Auch BGKs sind, wo sinnvoll, einzusetzen.	ZurzibietRegio erachtet den KGV als gutes Instrument, wo Komplexität und Grösse der Gemeinde dies erfordert. Um die Abstimmung von Verkehr und Siedlung zu fördern, ist der KGV möglichst parallel zum REL zu erarbeiten. Zur Förderung des Veloverkehrs ist die überkommunale Abstimmung zentral. Diese ist mit geeigneten Instrumenten sicherzustellen. Ausserdem erachtet ZurzibietRegio nebst dem KGV das Betriebs- und Gestaltungskonzept BGK als wichtiges Instrument, um attraktive Voraussetzungen für den Veloverkehr zu schaffen. Insbesonder sind darin gestalterische Aspekte stärker zu berücksichtigen.	1c 1b
964.	Gemeinde Leuggern	G	M4.1/7	Grundsätzlich einverstanden. Ergänzung im 2. Satz: …….und halten diese in ihrem Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV) fest.	Insbesondere bei kleineren Gemeinden kann dies auch auf einfache Weise festgehalten werden, da die Anforderungen an einen KGV (kantonale Vorgaben) recht hoch sind.	1c
965.	Gemeinde Magden	G	M4.1/7	Grundsätzlich einverstanden. Ergänzung im 2. Satz: …….und halten diese in ihrem Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV) fest.	Insbesondere bei kleineren Gemeinden kann dies auch auf einfache Weise festgehalten werden, da die Anforderungen an einen KGV (kantonale Vorgaben) recht hoch sind.	1c
966.	Gemeinde Mandach	G	M4.1/7	Ein KGV ist nur dort zu empfehlen, wo die Komplexität der Gemeinde dies erfordert. Der KGV ist parallel zu einem REL zu erarbeiten. Die überkommunale Abstimmung ist sicher zu stellen. Auch BGKs sind, wo sinnvoll, einzusetzen.	Der Gemeinderat Mandach erachtet den KGV als gutes Instrument, wo Komplexität und Grösse der Gemeinde dies erfordert. Um die Abstimmung von Verkehr und Siedlung zu fördern, ist der KGV möglichst parallel zum REL zu erarbeiten. Zur Förderung des Veloverkehrs ist die überkommunale Abstimmung zentral. Diese ist mit geeigneten Instrumenten sicherzustellen. Ausserdem erachtet der Gemeinderat Mandach nebst dem KGV das Betriebs- und Gestaltungskonzept BGK als wichtiges Instrument, um attraktive Voraussetzungen für den Veloverkehr zu schaffen. Insbesondere sind darin gestalterische Aspekte stärker zu berücksichtigen	1c 1b
967.	Gemeinde Mellikon	G	M4.1/7	Ein KGV ist nur dort zu empfehlen, wo die Komplexität der Gemeinde dies erfordert. Der KGV ist parallel zu einem REL zu erarbeiten. Die überkommunale Abstimmung ist sicher zu stellen. Auch BGKs sind, wo sinnvoll, einzusetzen.	Die Gemeinde Mellikon erachtet den KGV als gutes Instrument, wo Komplexität und Grösse der Gemeinde dies erfordert. Um die Abstimmung von Verkehr und Siedlung zu fördern, ist der KGV möglichst parallel zum REL zu erarbeiten. Zur Förderung des Veloverkehrs ist die überkommunale Abstimmung zentral. Diese ist mit geeigneten Instrumenten sicherzustellen. Ausserdem erachtet die Gemeinde Mellikon nebst dem KGV das Betriebs- und Gestaltungskonzept BGK als wichtiges Instrument, um attraktive Voraussetzungen für den Veloverkehr zu schaffen. Insbesondere sind darin gestalterische Aspekte stärker zu berücksichtigen.	1c 1b
968.	Gemeinde Reitnau	G	M4.1/7	Verzicht für kleine Gemeinden		1c

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
969.	Gemeinde Rudolfstetten-Friedlisberg	G	M4.1/7	Die Verankerung des Instruments KGV im kantonalen Richtplan wird begrüsst.	Die Umsetzung und Verpflichtung der Gemeinden zur Erarbeitung eines KGV sind sicherzustellen.	1a
970.	Gemeindeammänner-Vereinigung des Kantons Aargau	O	M4.1/7	Grundsätzlich einverstanden. Ergänzung im 2. Satz: …….und halten diese in ihrem Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV) fest.	Insbesondere bei kleineren Gemeinden kann dies auch auf einfache Weise festgehalten werden, da die Anforderungen an einen KGV (kantonale Vorgaben) recht hoch sind.	1c
971.	Gemeinderat Oberrüti	G	M4.1/7	Grundsätzlich einverstanden. Ergänzung im 2. Satz: …….und halten diese in ihrem Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV) fest.	Insbesondere bei kleineren Gemeinden kann dies auch auf einfache Weise festgehalten werden, da die Anforderungen an einen KGV (kantonale Vorgaben) recht hoch sind.	1c
972.	Gemeinderat Tegerfelden (nacherfasst durch BVU ARE)	G	M4.1/7	Ein KGV ist nur dort zu empfehlen, wo die Komplexität der Gemeinde dies erfordert. Der KGV ist parallel zu einem REL zu erarbeiten. Die überkommunale Abstimmung ist sicher zu stellen. Auch BGKs sind, wo sinnvoll, einzusetzen.	ZurzibietRegio erachtet den KGV als gutes Instrument, wo Komplexität und Grösse der Gemeinde dies erfordert. Um die Abstimmung von Verkehr und Siedlung zu fördern, ist der KGV möglichst parallel zum REL zu erarbeiten. Zur Förderung des Veloverkehrs ist die überkommunale Abstimmung zentral. Diese ist mit geeigneten Instrumenten sicherzustellen. Ausserdem erachtet ZurzibietRegio nebst dem KGV das Betriebs- und Gestaltungskonzept BGK als wichtiges Instrument, um attraktive Voraussetzungen für den Veloverkehr zu schaffen. Insbesondere sind darin gestalterische Aspekte stärker zu berücksichtigen.	1c 1b
973.	Gemeinderat Wiliberg	G	M4.1/7	KGV im Richtplan verankert. Verzicht für kleine Gemeinden.		1c
974.	GrüneAargau	P	M4.1/7	Die Planungsanweisung 7 basiert auf dem früheren Planungsgrundsatz F. Jedoch fehlt folgender Teil: “Insbesondere werten sie die Strassenräume auf”.	Ein attraktiver Strassenraum ist generell wichtig. Nicht nur für die Velofahrenden, sondern generell auch für die Fussverkehr. Dadurch sind die Verkehrsteilnehmer auch eher bereit, vom MIV auf den Fuss- oder Veloverkehr umzusteigen.	1b
975.	Hellikon	G	M4.1/7	Antrag: Ein KGV ist nur dort zu empfehlen, wo die Komplexität der Gemeinde dies erfordert. Der KGV ist parallel zu einem REL zu erarbeiten. Die überkommunale Abstimmung ist sicher zu stellen. Auch BGKs sind, wo sinnvoll, einzusetzen.	Begründung: Fricktal Regio erachtet den KGV als gutes Instrument, wo Komplexität und Grösse der Gemeinde dies erfordert. Um die Abstimmung von Verkehr und Siedlung zu fördern, ist der KGV möglichst parallel zum REL zu erarbeiten. Zur Förderung des Veloverkehrs ist die überkommunale Abstimmung zentral. Diese ist mit geeigneten Instrumenten sicherzustellen. Ausserdem erachtet Fricktal Regio nebst dem KGV das Betriebs- und Gestaltungskonzept BGK als wichtiges Instrument, um attraktive Voraussetzungen für den Veloverkehr zu schaffen. Insbesondere sind darin gestalterische Aspekte stärker zu berücksichtigen.	1c 1b
976.	Hendschiken	G	M4.1/7	Ergänzung: Nennung Repla’s insbesondere betr. Planung, damit es sich explizit auch um eine regionale Aufgabe handelt		6e
977.	Künten	G	M4.1/7	Grundsätzlich einverstanden. Ergänzung im 2. Satz: …….und halten diese in ihrem Kommuna-len Gesamtplan Verkehr (KGV) fest.	Insbesondere bei kleineren Gemeinden kann dies auch auf einfache Weise festgehalten werden, da die Anforderungen an einen KGV (kantonale Vorgaben) recht hoch sind.	1c

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
978.	Planungsverband Fricktal Regio	R	M4.1/7	Ein KGV ist nur dort zu empfehlen, wo die Komplexität der Gemeinde dies erfordert. Der KGV ist parallel zu einem REL zu erarbeiten. Die überkommunale Abstimmung ist sicher zu stellen. Auch BGKs sind, wo sinnvoll, einzusetzen.	Fricktal Regio erachtet den KGV als gutes Instrument, wo Komplexität und Grösse der Gemeinde dies erfordert. Um die Abstimmung von Verkehr und Siedlung zu fördern, ist der KGV möglichst parallel zum REL zu erarbeiten. Zur Förderung des Veloverkehrs ist die überkommunale Abstimmung zentral. Diese ist mit geeigneten Instrumenten sicherzustellen. Ausserdem erachtet Fricktal Regio nebst dem KGV das Betriebs- und Gestaltungskonzept BGK als wichtiges Instrument, um attraktive Voraussetzungen für den Veloverkehr zu schaffen. Insbesondere sind darin gestalterische Aspekte stärker zu berücksichtigen.	1c 1b
979.	Regionalplanungsverband Lebensraum Lenzburg Seetal	R	M4.1/7	Die Gemeinden und Regionen fördern mit planerischen, organisatorischen und gestalterischen Massnahmen den kommunalen und regionalen Veloverkehr. Insbesondere ..... (KGV) fest.	Einbezug der Regionalplanungsverbände insbesondere betreffend Planung, da es sich explizit auch um eine regionale Aufgabe (analog Punkt 8) handelt.	6e
980.	Regionalverband Suhrental (RVS)	R	M4.1/7	Bei kleinen Gemeinden oder einem nur geringen Abstimmungsbedarf Siedlung und Verkehr soll auf einen Kommunalen Gesamtplan Verkehr verzichtet werden können.	Für kleine Gemeinden ohne grössere Verkehrsprobleme und kaum Schwachstellen oder Lücken im Langsamverkehrsnetz ist die Erarbeitung eines KGV mit einem unverhältnismässig grossen Aufwand verbunden.	1c
981.	SP Kanton Aargau	P	M4.1/7	Planungsgrundsatz 7 ergänzen: Die Gemeinden, unterstützt durch die Regionalplanungsverbänden, fördern	Das Veloroutennetz ist regional zu planen, in Planungsanweisung 8 wird darauf hingewiesen.	6e
982.	SVP Aargau	P	M4.1/7	Grundsätzlich einverstanden. Ergänzung im 2. Satz: …….und halten diese in ihrem Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV) fest.	Insbesondere bei kleineren Gemeinden kann dies auch auf einfache Weise festgehalten werden, da die Anforderungen an einen KGV (kantonale Vorgaben) recht hoch sind.	1c
983.	Safenwil	G	M4.1/7	Grundsätzlich einverstanden. Ergänzung im 2. Satz: …….und halten diese in ihrem Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV) fest.	Insbesondere bei kleineren Gemeinden kann dies auch auf einfache Weise festgehalten werden, da die Anforderungen an einen KGV (kantonale Vorgaben) recht hoch sind.	1c
984.	Siglistorf	G	M4.1/7	Ein KGV ist nur dort zu empfehlen, wo die Komplexität der Gemeinde dies erfordert. Der KGV ist parallel zu einem REL zu erarbeiten. Die überkommunale Abstimmung ist sicher zu stellen. Auch BGKs sind, wo sinnvoll, einzusetzen.	ZurzibietRegio erachtet den KGV als gutes Instrument, wo Komplexität und Grösse der Gemeinde dies erfordert. Um die Abstimmung von Verkehr und Siedlung zu fördern, ist der KGV möglichst parallel zum REL zu erarbeiten. Zur Förderung des Veloverkehrs ist die überkommunale Abstimmung zentral. Diese ist mit geeigneten Instrumenten sicherzustellen. Ausserdem erachtet ZurzibietRegio nebst dem KGV das Betriebs- und Gestaltungskonzept BGK als wichtiges Instrument, um attraktive Voraussetzungen für den Veloverkehr zu schaffen. Insbesondere sind darin gestalterische Aspekte stärker zu berücksichtigen.	1c 1b
985.	Touring Club Schweiz	O	M4.1/7	Grundsätzlich einverstanden. Ergänzung im 2. Satz: …….und halten diese in ihrem Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV) fest.	Insbesondere bei kleineren Gemeinden kann dies auch auf einfache Weise festgehalten werden, da die Anforderungen an einen KGV (kantonale Vorgaben) recht hoch sind.	1c
986.	Uezwil	G	M4.1/7	Grundsätzlich einverstanden. Ergänzung im 2. Satz: …….und halten diese in ihrem Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV) fest.	Insbesondere bei kleineren Gemeinden kann dies auch auf einfache Weise festgehalten werden, da die Anforderungen an einen KGV (kantonale Vorgaben) recht hoch sind.	1c

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
987.	Villnachern	G	M4.1/7	Grundsätzlich einverstanden. Ergänzung im 2. Satz: …….und halten diese in ihrem Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV) fest.	Insbesondere bei kleineren Gemeinden kann dies auch auf einfache Weise festgehalten werden, da die Anforderungen an einen KGV (kantonale Vorgaben) recht hoch sind.	1c
988.	Zurzach	G	M4.1/7	Ein KGV ist nur dort zu empfehlen, wo die Komplexität der Gemeinde dies erfordert. Der KGV ist parallel zu einem REL zu erarbeiten. Die überkommunale Abstimmung ist sicher zu stellen. Auch BGKs sind, wo sinnvoll, einzusetzen.	Die Gemeinde Zurzach erachtet den KGV als gutes Instrument, wo Komplexität und Grösse der Gemeinde dies erfordert. Um die Abstimmung von Verkehr und Siedlung zu fördern, ist der KGV möglichst parallel zum REL zu erarbeiten. Zur Förderung des Veloverkehrs ist die überkommunale Abstimmung zentral. Diese ist mit geeigneten Instrumenten sicherzustellen. Ausserdem erachtet die Gemeinde Zurzach nebst dem KGV das Betriebs- und Gestaltungskonzept BGK als wichtiges Instrument, um attraktive Voraussetzungen für den Veloverkehr zu schaffen. Insbesondere sind darin gestalterische Aspekte stärker zu berücksichtigen.	1c 1b
989.	ZurzibietRegio	R	M4.1/7	Ein KGV ist nur dort zu empfehlen, wo die Komplexität der Gemeinde dies erfordert. Der KGV ist parallel zu einem REL zu erarbeiten. Die überkommunale Abstimmung ist sicher zu stellen. Auch BGKs sind, wo sinnvoll, einzusetzen.	ZurzibietRegio erachtet den KGV als gutes Instrument, wo Komplexität und Grösse der Gemeinde dies erfordert. Um die Abstimmung von Verkehr und Siedlung zu fördern, ist der KGV möglichst parallel zum REL zu erarbeiten. Zur Förderung des Veloverkehrs ist die überkommunale Abstimmung zentral. Diese ist mit geeigneten Instrumenten sicherzustellen. Ausserdem erachtet ZurzibietRegio nebst dem KGV das Betriebs- und Gestaltungskonzept BGK als wichtiges Instrument, um attraktive Voraussetzungen für den Veloverkehr zu schaffen. Insbesondere sind darin gestalterische Aspekte stärker zu berücksichtigen.	1c 1b
990.	Einwohnergemeinde Dürrenäsch	G	M4.1/8	Wie die Unterstützung erfolgt (finanziell oder beratend), ist noch zu ergänzen.		1b
991.	Gemeinde Aristau	G	M4.1/8	Wie die Unterstützung erfolgt (finanziell oder beratend), ist noch zu ergänzen.		1b
992.	Gemeinde Leuggern	G	M4.1/8	Wie die Unterstützung erfolgt (finanziell oder beratend), ist noch zu ergänzen.		1b
993.	Gemeinde Magden	G	M4.1/8	Wie die Unterstützung erfolgt (finanziell oder beratend), ist noch zu ergänzen.		1b
994.	Gemeinde Menziken	G	M4.1/8	Der Kanton unterstützt die Regionen und Gemeinden beratend in der Netzplanung von Velorouten.		6
995.	Gemeindeammänner-Vereinigung des Kantons Aargau	O	M4.1/8	Wie die Unterstützung erfolgt (finanziell oder beratend), ist noch zu ergänzen.		1b
996.	Gemeinderat Oberrüti	G	M4.1/8	Wie die Unterstützung erfolgt (finanziell oder beratend), ist noch zu ergänzen.		1b
997.	Künten	G	M4.1/8	Wie die Unterstützung erfolgt (finanziell oder beratend), ist noch zu ergänzen.		1b

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
998.	Pro Velo Kanton Aargau	O	M4.1/8	Das Wort «beratend» streichen: «Der Kanton unterstützt die Regionen und Gemeinden in der Netzplanung von Velorouten.»	Der Kanton kann und soll die Gemeinden und die Regionen auch anderweitig unterstützen, z.B. durch das Bereitstellen von digitalem Kartenmaterial mit lokalen und regionalen Radrouten	6d/e
999.	SVP Aargau	P	M4.1/8	Wie die Unterstützung erfolgt (finanziell oder beratend), ist noch zu ergänzen.		1b
1000.	Safenwil	G	M4.1/8	Wie die Unterstützung erfolgt (finanziell oder beratend), ist noch zu ergänzen.		1b
1001.	Touring Club Schweiz	O	M4.1/8	Wie die Unterstützung erfolgt (finanziell oder beratend), ist noch zu ergänzen.		1b
1002.	Uezwil	G	M4.1/8	Wie die Unterstützung erfolgt (finanziell oder beratend), ist noch zu ergänzen.		1b
1003.	Villnachern	G	M4.1/8	Wie die Unterstützung erfolgt (finanziell oder beratend), ist noch zu ergänzen.		1b
1004.	Die Mitte Aargau	P	M4.1/9.1	Die Mitte Aargau begrüsst das Vorhaben 14, Velovorzugsroute Zofingen bis Kantonsgrenze, ausdrücklich.	Kantonale Abklärungen haben das Potenzial dieser Velovorzugsroute ausgewiesen. Abgestützt auf das Resultat der Potenzialstudie wurde die Velovorzugsroute im Agglomerationsprogramm Aare-Land 4. Generation als A-Massnahme eingegeben.	1a
1005.	Einwohnergemeinde Wettingen	G	M4.1/9.1	Die Velovorzugsroute Neuenhof bis Baden (Nr. 10, Planquadrat J4-J5) soll festgesetzt werden. Die Festsetzung der Velovorzugsroute Killwangen bis Kantonsgrenze Zürich wird begrüsst.	Die geplante Vorzugsroute bildet für den südlichen Teil von Wettingen, aber auch für Neuenhof den kürzesten Weg (bzgl. Zeit und Strecke) ins Zentrum von Baden und würde somit eine attraktive Alternative insbesondere zum MIV darstellen. Die Route Killwangen bis Kantonsgrenze bildet eine schnelle Vebindung von Wettingen zu Zielen linksseitig der Limmat (z.B. Spreitenbach). Diese Verbindungen stellen einen Beitrag zum angestrebten Modal-Shift dar (Modal-Shift in Richtung mehr Velofahrten bzw. weniger MIV).	5a/5b
1006.	Gemeinde Aarburg	G	M4.1/9.1	Die Festsetzung der Velovorzugsroute Zofingen – Aarburg – Kantonsgrenze AG/SO, Korridor A (östliche Seite der SBB-Geleise) wird befürwortet. Der Korridor B (westliche Seite SBB) soll jedoch als Zwischenergebnis aufgenommen bzw. beibehalten werden.	Der Korridor A weise gegenüber Korridor B (westliche Seite der SBB-Geleise) mehr Potential und ein besseres Kosten-Nutzen-Verhältnis auf. Aufgrund der Anbindung der westlich der Geleise gelegenen Siedlungsbereiche beantragen wir Korridor B im Richtplan als Zwischenergebnis aufzunehmen bzw. beizubehalten.	5a/5b
1007.	Gemeinde Ehrendingen	G	M4.1/9.1	Die Festsetzung der Velovorzugsroute Killwangen bis Kantonsgrenze Zürich wird begrüsst.	Eine möglichst direkte Veloverbindung zwischen den Agglomertationsräumen Baden und Zürich kann sich positiv auf den Pendlerverkehr auswirken.	1a
1008.	Gemeinde Leuggern	G	M4.1/9.1	Keine Bemerkungen	Dazu haben sich die Regionen und Gemeinden zu äussern.	1a
1009.	Gemeinde Magden	G	M4.1/9.1	Keine Bemerkungen	Dazu haben sich die Regionen und Gemeinden zu äussern.	1a
1010.	Gemeinderat Oberrüti	G	M4.1/9.1	Keine Bemerkungen	Dazu haben sich die Regionen und Gemeinden zu äussern.	1a
1011.	Gemeinderat Strengelbach	G	M4.1/9.1	Das Vorhaben 14, Velovorzugsroute Zofingen bis Kantonsgrenze wird ausdrücklich begrüsst.	Kantonale Abklärungen haben das Potenzial dieser Velovorzugsroute ausgewiesen. Abgestützt auf das Resultat der Potenzialstudie wurde die Velovorzugsroute im Agglomerationsprogramm AareLand 4. Generation als A-Massnahme eingegeben.	1a
1012.	Planungsverband Baden Regio	R	M4.1/9.1	Die Festsetzung der Velovorzugsroute Killwangen bis Kantonsgrenze Zürich wird begrüsst.	Eine möglichst direkte Veloverbindung zwischen den Agglomertationsräumen Baden und Zürich kann sich positiv auf den Pendlerverkehr auswirken.	1a

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
1013.	Rheinfelden	G	M4.1/9.1	Die Velovorzugsroute Rheinfelden bis Kantonsgrenze Basel-Landschaft ist zu konkretisieren und in der Richtplan-Gesamtkarte festzusetzen.	Unter den Wegpendlern aus Rheinfelden haben weitaus am meisten Erwerbstätige ihren Arbeitsort im Agglommerationsraum zwischen Basel und Kaiseraugst. Eine Velovorzugsroute Rheinfelden bis Kantonsgrenze Basel-Landschaft würde einen wesentlichen Beitrag zur flächeneffizienten und emissionsarmen Abwicklung des Verkehrs beitragen.	5a/5b
1014.	SP Kanton Aargau	P	M4.1/9.1	Der Umsetzung der Velovorzugsrouten ist hohe zeitliche Priorität einzuräumen		1a
1015.	Safenwil	G	M4.1/9.1	Keine Bemerkungen	Dazu haben sich die Regionen und Gemeinden zu äussern	1a
1016.	Zofingen	G	M4.1/9.1	Die Festsetzung der Velovorzugsroute nördlich der Autobahn ist zweckmässig und regional abgestimmt. Der Korridor südlich der Autobahn ist als Zwischenergebnis aufzunehmen. Die Verlängerung nach Süden ist als Vororientierung aufzuführen.		5a/5b
1017.	glp Aargau	P	M4.1/9.1	Im Gebiet «Sisslerfeld» sind Velovorzugsrouten zu den Nachbargemeinden, resp. bis Frick zu prüfen. Die als Zwischenergebnis genannte Velovorzugsroute Baden-Dättwil ist via A1-Brücke ins Birrfeld zu verlängern	Die Planung von Velovorzugsrouten soll rechtzeitig in die Gesamtplanung Sisslerfeld einbezogen werden. Eine mögliche Wohnraumstudie könnte Aufschluss über die Schwerpunktverbindungen geben. Wie auch für den öffentlichen Verkehr bedeutet die Reuss auch für den Veloverkehr eine Zäsur. Die stark besiedelten, viele Arbeitsplätze bietenden und weitere Verkehrsziele (Kantonsspital, Ausflugs-ziel Flugplatz Birrfeld) aufweisenden Gebiete auf beiden Seiten der Reuss sind mit einer Velovor-zugsroute oder einer kantonalen Velohauptroute zu verbinden.	6e
1018.	zofingenregio	R	M4.1/9.1	Das Vorhaben 14, Velovorzugsroute Zofingen bis Kantonsgrenze wird ausdrücklich begrüsst.	Kantonale Abklärungen haben das Potenzial dieser Velovorzugsroute ausgewiesen. Abgestützt auf das Resultat der Potenzialstudie wurde die Velovorzugsroute im Agglomerationsprogramm AareLand 4. Generation als A-Massnahme eingegeben.	1a
1019.	Bremgarten	G	M4.1/A	Der Kanton Aargau setzt sich dafür ein, dass Veloverbindungen für den Alltag (kantonales Veloroutennetz) sowie Freizeitverbindungen (Schweiz-Mobil-Netz) anforderungsgerecht ausgebaut werden.	Die Qualität der Veloinfrastruktur spielt bei der Entscheidung, ob das Velo im Alltag vermehrt ge-nutzt wird oder nicht, eine wichtige Rolle. Primär ist eine kantonale Aufgabe das Gesamtsystem Alltagsvelonetz zu konzipieren. Der Fokus muss verstärkt auf dem Alltagsverkehr liegen, d.h. Zielgruppe sind Pendler auf dem Weg zur Arbeit, zur Ausbildungsstätte, zum Sport oder zum Einkauf.	4a
1020.	FSU Sektion Nordwestschweiz (nacherfasst durch BVU ARE)	O	M4.1/A	Der Kanton Aargau setzt sich dafür ein, dass Veloverbindungen für den Alltag (kantonales Veloroutennetz) sowie Freizeitverbindungen (Schweiz-Mobil-Netz) anforderungsgerecht ausgebaut werden.	Die Qualität der Veloinfrastruktur spielt bei der Entscheidung, ob das Velo im Alltag vermehrt ge-nutzt wird oder nicht, eine wichtige Rolle. Primär ist eine kantonale Aufgabe das Gesamtsystem Alltagsvelonetz zu konzipieren. Der Fokus muss verstärkt auf dem Alltagsverkehr liegen, d.h. Zielgruppe sind Pendler auf dem Weg zur Arbeit, zur Ausbildungsstätte, zum Sport oder zum Einkauf.	4a
1021.	Fischbach-Göslikon	G	M4.1/A	Gemeinde Fischbach-Göslikon: Die Velorouten in Gemeinden und Städten sind zu optimieren. Der Kanton unterstützt die Kommunen finanziell.	Gemeinde Fischbach-Göslikon: Die Velorouten in den Dörfern und Städten sind oft unbefriedigend bis ungenügend. Der Kanton hat diesbezüglich die Zusammenarbeit mit den Gemeinden zu verstärken.	5a/5b 6e
1022.	GLP Fricktal (nacherfasst durch BVU ARE)	P	M4.1/A	Im ländlichen Raum soll das Velorouten-netz (Vorzugsrouten) geprüft und nach regionaler Absprache realisiert werden.	Bei der Entwicklung eines ESP (z.B. Sisslerfeld) soll vorab geprüft werden, wie die Pendlerströme erfolgen. Ein rechtzeitiger Ausbau von Nutzergruppen-freundlichen Velovorzugsrouten motiviert die Arbeitnehmenden, von Beginn an mit dem Fahrrad, resp. E-Bike zur Arbeit zu pendeln.	6e

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
1023.	GrüneAargau	P	M4.1/A	Ergänzung Kapitel M 4.1 "Veloverkehr": Planungsgrundsatz A (siehe Begründung für Konkretisierung)	Ergänzen: Die Funktionalität des Velowegnetzes und der Velostreifen ist zu jeder Jahreszeit zu gewährleisten. Baustellen sind zeitlich zu begrenzen und klar zu markieren. Es sind sichere Umfahrungen von Baustellen auf Velowegen und Velostreifen zu gewährleisten. Begründung: Es ist wichtig, dass die Funktionalität der Velowege und Velostreifen gewährleistet ist. Laub, Äste, Schnee und Baustellen sind potenzielle Unfallgefahren für die Velofahrenden. Es ist im Interesse der Gesellschaft und der Umwelt, dass möglichst viele Personen auf den MIV verzichten und aufs Velo umsteigen, ohne dabei negative Erfahrungen zu machen. Ansonsten wird wieder vermehrt der MIV benutzt.	4a
1024.	Kaiseraugst	G	M4.1/A	Der Kanton Aargau soll die Velovorzugsroute/Veloschnellroute Kaiseraugst-Augst-Pratteln-Muttenz-Basel mit den Kantonen Basel-Landschaft und Basel-Stadt abstimmen.	Die Velovorzugsroute entlang der Landstrasse in Kaiseraugst endet an der Grenze zu Augst. Die Fortsetzung/Verbindung ins Baselland ist nicht im Richtplan des Kantos Basellandschaft enthalten. Eine Fortsetzung nach Basel ist zwingend abzustimmenn und zu realisieren.	1b
1025.	REPLA Mutschellen-Reusstal Kelleramt	R	M4.1/A	Der Kanton Aargau setzt sich dafür ein, dass Veloverbindungen für den Alltag (kantonales Velorou-tennetz) sowie Freizeitverbindungen (Schweiz-Mobil-Netz) anforderungsgerecht ausgebaut werden.	Die Qualität der Veloinfrastruktur spielt bei der Entscheidung, ob das Velo im Alltag vermehrt ge-nutzt wird oder nicht, eine wichtige Rolle. Primär ist eine kantonale Aufgabe das Gesamtsystem All-tagsvelonetz zu konzipieren. Der Fokus muss verstärkt auf dem Alltagsverkehr liegen, d.h. Zielgrup-pe sind Pendler auf dem Weg zur Arbeit, zur Ausbildungsstätte, zum Sport oder zum Einkauf.	4a
1026.	VCS, Sektion Aargau	O	M4.1/A	Ergänzung: "... stellen *in allen Raumtypen* für …" Zudem Aufnahme der noch fehlenden Grundsätze gemäss Art. 6 des Bundesgesetzes über Velowege: die Durchgängigkeit, die angemessene Dichte, der homogene Ausbaustandard sowie die Trennung vom ...	Vervollständigung Antrag: ... motorisierten Verkehr und Fussverkehr. Begründung: Durch die Ergänzung "in allen Raumtypen" wird explizit darauf hingewiesen, dass dieser Grundsatz für alle Raumtypen gilt. Dies drängt sich auf, da zurzeit insbesondere auch bei den Querverbindungen von Tal zu Tal ein Manko an sicheren, attraktiven und direkten Velorouten besteht. Die Planungsgrundsätze des übergeordneten Rechtes sind an dieser Stelle der Klarheit und Übersichtlichkeit wegen explizit aufzuführen.	2b 1b 5a
1027.	Bremgarten	G	M4.1/B	Qualitative Verbesserung der Velorouten: Qualität für den Veloverkehr auch abseits der kantonalen Routen hauptsächlich auf Kantonsstrassen innerorts erhöhen. Bedürfnisse sollen auf allen Kantonsstrassenim Siedlungsgebiet berücksichtigt werden. *	Gerade der Alltagsverkehr bewegt sich nicht nur auf dem heutigen kantonalen Veloroutennetz, son-dern sucht sich seinen Weg zu den Zielorten. Kantonsstrassen stellen häufig wichtige Achsen im Siedlungsgebiet dar, die auch mit dem Velo direkt, sicher und ohne Fahrtenunterbrechung befahren werden sollen.	4a
1028.	Die Mitte Aargau	P	M4.1/B	Die Qualität für den Veloverkehr soll auch abseits der kantonalen Routen, hauptsächlich auf den Kantonsstrassen innerorts, erhöht werden. Seine Bedürfnisse sollen auf allen Kantonsstrassen im Siedlungsgebiet berücksichtigt werden.	Gerade der Alltagsverkehr bewegt sich nicht nur auf dem heutigen kantonalen Veloroutennetz, son-dern sucht sich seinen Weg zu den Zielorten. Kantonsstrassen stellen häufig wichtige Achsen im Siedlungsgebiet dar, die auch mit dem Velo direkt, sicher und ohne Fahrtenunterbrechung befahren werden sollen.	4a

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
1029.	FSU Sektion Nordwestschweiz (nacherfasst durch BVU ARE)	O	M4.1/B	Wir begrüssen qualitative Verbesserung der Velorouten. Qualität für Veloverkehr auch abseits der kantonalen Routen hauptsächlich auf den Kantonsstrassen innerorts erhöhen. Bedürfnisse auf allen Kantonsstrassen im Siedlungsgebiet berücksichtigen. *	Gerade der Alltagsverkehr bewegt sich nicht nur auf dem heutigen kantonalen Veloroutennetz, sondern sucht sich seinen Weg zu den Zielorten. Kantonsstrassen stellen häufig wichtige Achsen im Siedlungsgebiet dar, die auch mit dem Velo direkt, sicher und möglichst Hindernis- und Regimewechselfrei befahren werden sollen.	4a
1030.	Fischbach-Göslikon	G	M4.1/B	Wir begrüssen eine qualitative Verbesserung der Velorouten. Die Qualität für den Veloverkehr soll auch abseits der kantonalen Routen erhöht werden. Seine Bedürfnisse sollen auf allen Kantonsstrassen im Siedlungsgebiet berücksichtigt werden.	Gerade der Alltagsverkehr bewegt sich nicht nur auf den kantonalen Velorouten sondern sucht einen Weg zu den Zielorten. Kantonsstrassen stellen häufig wichtige Achsen im Siedlungsgebiet dar, die auch mit dem Velo sicher befahren werden sollen.	4a
1031.	GLP Fricktal (nacherfasst durch BVU ARE)	P	M4.1/B	Velovorzugsrouten sollen auch im ländlichen Raum geprüft und gefördert werden.	Sämtliche gut frequentierten Orte wie z.B. Ausbildungsstätten, Einkaufszentren und Arbeitsplatzge-biete sollen attraktiv (direkt und sicher) angeschlossen werden.	6e
1032.	Gemeinde Muri	G	M4.1/B	Sofern dies Bevölkerungszahl und Einwohnerdichte rechtfertigen, fördern Gemeinden mit planerischen, organisatorischen und gestalterischen Massnahmen den kommunalen und regionalen Veloverkehr ...	Diese Formulierung ist aus unserer Sicht zu absolutistisch und macht z.B. in dieser Form für eine Kleinstgemeinde im ländlichen Raum wie Geltwil wenig Sinn.	6d
1033.	Gemeinde Stetten AG (nacherfasst durch BVU ARE)	G	M4.1/B	Eine Verbesserung der Velorouten wird begrüsst. Die Qualität soll auch abseits der kantonalen Routen erhöht werden.	Gerade der Alltagsverkehr bewegt sich nicht nur auf den kantonalen Velorouten sondern sucht sich einen Weg zu den Zielorten. Kantonsstrassen stellen häufig wichtige Achsen in Siedlungsgebieten dar. Die auch mit dem Velo sicher befahren werden sollen.	4a
1034.	Gemeinderat Arni	G	M4.1/B	Wir begrüssen eine qualitative Verbesserung der Velorouten. Die Qualität für den Veloverkehr soll auch abseits der kantonalen Routen erhöht werden. Seine Bedürfnisse sollen auf allen Kantonsstrassen im Siedlungsgebiet berücksichtigt werden.	Gerade der Alltagsverkehr bewegt sich nicht nur auf den kantonalen Velorouten sondern sucht einen Weg zu den Zielorten. Kantonsstrassen stellen häufig wichtige Achsen im Siedlungsgebiet dar, die auch mit dem Velo sicher befahren werden sollen.	4a
1035.	Gemeinderat Oberlunkhofen	G	M4.1/B	Wir begrüssen eine qualitative Verbesserung der Velorouten. Die Qualität für den Veloverkehr soll auch abseits der kantonalen Routen erhöht werden. Seine Bedürfnisse sollen auf allen Kantonsstrassen im Siedlungsgebiet berücksichtigt werden.	Gerade der Alltagsverkehr bewegt sich nicht nur auf den kantonalen Velorouten sondern sucht einen Weg zu den Zielorten. Kantonsstrassen stellen häufig wichtige Achsen im Siedlungsgebiet dar, die auch mit dem Velo sicher befahren werden sollen.	4a
1036.	GrüneAargau	P	M4.1/B	Ergänzen: Netzlücken sind raschestmöglich zu schliessen. Schwachstellen und Sicherheitsdefizite sind raschestmöglich zu beheben. Dies kann auch in Zusammenarbeit mit der Pro Velo AG geschehen.	Netzlücken schmälern die Attraktivität des Veloverkehrs und gefährden die Sicherheit der Velofahrenden. Es ist zentral, dass nicht nur sichere Velonetze zwischen den Städten vorhanden sind, sondern dass auch innerhalb der Städte eine sichere Fahrt mit dem Velo möglich ist. Die Velofahrenden sind die schwächsten Verkehrsteilnehmer auf den Strassen und müssen so gut wie möglich geschützt werden.	5a/5b 4a

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
					Pro Velo AG ist bei Umgestaltungen der Strassen mit einzubeziehen. Von der Pro Velo gemeldete, bestehende “Stolpersteine” sind raschestmöglich zu beheben.	
1037.	Pro Velo Kanton Aargau	O	M4.1/B	Ergänzen: «Die Qualität des bestehenden kantonalen Veloroutennetzes ist kontinuierlich zu verbessern. Für die verschiedenen Routen-Typen werden Qualitätsstandards definiert und das Velonetz wird dementsprechend ausgebaut.»	Qualitätsstandards stellen sicher, dass die Veloinfrastruktur den Bedürfnissen entspricht Gemäss [mobilitätAARGAU 2040 | Umsetzungskonzept Fuss- und Veloverkehr 2018]	2b
1038.	REPLA Mutschellen-Reusstal Kelleramt	R	M4.1/B	Die Qualität für den Veloverkehr soll auch abseits der kantonalen Routen hauptsächlich auf den Kantonsstrassen innerorts erhöht werden. Seine Bedürfnisse sollen auf allen Kantonsstrassen im Siedlungsgebiet berücksichtigt werden.	Gerade der Alltagsverkehr bewegt sich nicht nur auf den kantonalen Velorouten sondern sucht einen Weg zu den Zielorten. Kantonsstrassen stellen häufig wichtige Achsen im Siedlungsgebiet dar, die auch mit dem Velo sicher befahren werden sollen.	4a
1039.	Regionalplanungsverband Oberes Freiamt	R	M4.1/B	Sofern dies Bevölkerungszahl und Einwohnerdichte rechtfertigen, fördern Gemeinden mit planerischen, organisatorischen und gestalterischen Massnahmen den kommunalen und regionalen Veloverkehr ...	Diese Formulierung ist aus unserer Sicht zu absolutistisch und macht z.B. in dieser Form für eine Kleinstgemeinde im ländlichen Raum wie Geltwil wenig Sinn.	6d
1040.	SP Kanton Aargau	P	M4.1/B	Im Planungsgrundsatz sind Zielsetzungen des Veloverkehrsanteils am Gesamtverkehr bezogen auf die Siedlungsräume (Zentren, urbane Gebiete….) festzulegen und entsprechend auch in den Planungsanweisungen.	Es fehlt eine quantitative Zielsetzung bezüglich Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr. Im Rahmen der OASE-Planung wurden diesbezüglich Zielsetzungen aufgenommen. Solche Zielsetzungen sind sowohl aus politischen Gründen wie auch um die Bedeutung und auch das Potentials des Veloverkehrs für eine nachhaltige Mobilität einerseits (und damit auch für die Klimaziele im Bereich Verkehr), aber auch für die Entlastung des Strassenverkehrs andererseits wichtig. Zudem ist festzustellen, dass die Schweiz und damit auch der Kanton Aargau im Vergleich den Nachbarländern diesbezüglich weit im Hintertreffen liegt. Die zeitliche Priorität der Umsetzung der Velovorzugsrouten ergibt sich auch daraus, dass das Entlastungspotential für die MIV-Achsen erst mittelfristig voll zur Geltung gebracht werden kann.	4a
1041.	Döttingen Gemeinderat	G	M4.1/C	Es ist ein Ausbau des Veloroutennetzes im ländlichen Raum zu prüfen.	In Anbetracht der Möglichkeiten von E-Bikes und um eine nachhaltige Mobilität zu fördern, sind aus Sicht von ZurzibietRegio auch längere Pendelstrecken und Freizeitverkehr mit weiteren Strecken für den Veloverkehr zu fördern. Entsprechendes Potential im ländlichen Raum soll durch eine Verdich-tung des Veloroutennetzes genutzt werden.	6a 1b
1042.	Einwohnergemeinde Sisseln	G	M4.1/C	Es ist ein Ausbau des Veloroutennetzes im ländlichen Raum zu prüfen.	In Anbetracht der Möglichkeiten von E-Bikes und um eine nachhaltige Mobilität zu fördern, sind aus unser Sicht auch längere Pendelstrecken und Freizeitverkehr mit weiteren Strecken für den Veloverkehr zu fördern. Entsprechendes Potential im ländlichen Raum soll durch eine Verdichtung des Veloroutennetzes genutzt werden.	6a 1b
1043.	Endingen	G	M4.1/C	Es ist ein Ausbau des Veloroutennetzes im ländlichen Raum zu prüfen.	In Anbetracht der Möglichkeiten von E-Bikes und um eine nachhaltige Mobilität zu fördern, sind aus Sicht von ZurzibietRegio auch längere Pendelstrecken und Freizeitverkehr mit weiteren Strecken für den Veloverkehr zu fördern. Entsprechendes Potential im ländlichen Raum soll durch eine Verdichtung des Veloroutennetzes genutzt werden.	6a 1b
1044.	FDP.Die Liberalen Bezirk Laufenburg	P	M4.1/C	Es ist ein Ausbau des Veloroutennetzes im ländlichen Raum zu prüfen.	In Anbetracht der Möglichkeiten von E-Bikes und um eine nachhaltige Mobilität zu fördern, sind aus auch längere Pendelstrecken und Freizeitverkehr mit weiteren Strecken für den Veloverkehr zu fördern. Entsprechendes Potential im ländlichen Raum soll durch eine Verdichtung und Optimierung des Veloroutennetzes genutzt werden.	6a 1b

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
1045.	FSU Sektion Nordwestschweiz (nacherfasst durch BVU ARE)	O	M4.1/C	Verdichtung Kernstädte, urbane Entwicklungsräume,ländliche Zentren; aber kein Grundsatz zu ländlichem Raum: in den ländlichen Entwicklungsachsen und -räumen soll das bestehende Veloroutennetz und Linienführung erhalten bleiben und ausgebaut werden.*	Ausbau und Erhalt des Veloroutennetzes auch auf den ländlichen Entwicklungsachsen und -räumen.	6a 1b
1046.	Gemeinde Böttstein	G	M4.1/C	Es ist ein Ausbau des Veloroutennetzes im ländlichen Raum zu prüfen.	In Anbetracht der Möglichkeiten von E-Bikes und um eine nachhaltige Mobilität zu fördern, sind aus Sicht des Gemeinderats Böttstein auch längere Pendelstrecken und Freizeitverkehr mit weiteren Strecken für den Veloverkehr zu fördern. Entsprechendes Potential im ländlichen Raum soll durch eine Verdichtung des Veloroutennetzes genutzt werden.	6a 1b
1047.	Gemeinde Lengnau	G	M4.1/C	Es ist ein Ausbau des Veloroutennetzes im ländlichen Raum zu prüfen.	In Anbetracht der Möglichkeiten von E-Bikes und um eine nachhaltige Mobilität zu fördern, sind aus Sicht von ZurzibietRegio auch längere Pendelstrecken und Freizeitverkehr mit weiteren Strecken für den Veloverkehr zu fördern. Entsprechendes Potential im ländlichen Raum soll durch eine Verdichtung des Veloroutennetzes genutzt werden.	6a 1b
1048.	Gemeinde Mandach	G	M4.1/C	Es ist ein Ausbau des Veloroutennetzes im ländlichen Raum zu prüfen. Das kantonale Veloroutennetz ist im gesamten Kantonsgebiet zu verdichten, nicht nur in Kernstädten, urbanen Entwicklungsräumen und ländlichen Zentren	In Anbetracht der Möglichkeiten von E-Bikes und um eine nachhaltige Mobilität zu fördern, sind aus Sicht des Gemeinderats Mandach auch längere Pendelstrecken und Freizeitverkehr mit weiteren Strecken für den Veloverkehr zu fördern. Entsprechendes Potential im ländlichen Raum soll durch eine Verdichtung des Veloroutennetzes genutzt werden.	6a 1b
1049.	Gemeinde Mellikon	G	M4.1/C	Es ist ein Ausbau des Veloroutennetzes im ländlichen Raum zu prüfen.	In Anbetracht der Möglichkeiten von E-Bikes und um eine nachhaltige Mobilität zu fördern, sind aus Sicht von ZurzibietRegio auch längere Pendelstrecken und Freizeitverkehr mit weiteren Strecken für den Veloverkehr zu fördern. Entsprechendes Potential im ländlichen Raum soll durch eine Verdichtung des Veloroutennetzes genutzt werden.	6a 1b
1050.	Gemeinderat Rupperswil	G	M4.1/C	Der Gemeinderat Rupperswil beantragt, den Planungsrundsatz C um den Begriff «ländliche Entwicklungsachsen» zu ergänzen.	- Der Gemeinderat stellt auf Grund bekannter Trends in diesem Bereich eine deutliche Zunahme fest. - Als mittelgrosse Gemeinde sind wir auf eine gute Vernetzung der Schulstandorte angewiesen.	6a 1b
1051.	Gemeinderat Tegerfelden (nacherfasst durch BVU ARE)	G	M4.1/C	Es ist ein Ausbau des Veloroutennetzes im ländlichen Raum zu prüfen.	In Anbetracht der Möglichkeiten von E-Bikes und um eine nachhaltige Mobilität zu fördern, sind aus Sicht von ZurzibietRegio auch längere Pendelstrecken und Freizeitverkehr mit weiteren Strecken für den Veloverkehr zu fördern. Entsprechendes Potential im ländlichen Raum soll durch eine Verdichtung des Veloroutennetzes genutzt werden.	6a 1b
1052.	GrüneAargau	P	M4.1/C	1. Ergänzen: In Zentren und Kernstädten sind sogenannte Velostrassen auszuschildern. 2. Der Grundsatz soll auch für ländliche Entwicklungsachsen gelten.	1. Velostrassen gewährleisten ein rasches und sicheres Vorwärtskommen für die Velofahrenden. Diese gesteigerte Attraktivität des Velos reduziert wiederum den MIV. 2. Gemäss der Grafik aus mobilitätAargau in Kapitel M1.1 soll auch in den ländlichen Entwicklungsachsen der Veloverkehr zunehmen. Entsprechend soll auch dort das Veloroutennetz verdichtet werden.	4a/5a 6a
1053.	Hellikon	G	M4.1/C	Antrag: Es ist ein Ausbau des Veloroutennetzes im ländlichen Raum zu prüfen.	Begründung: In Anbetracht der Möglichkeiten von E-Bikes und um eine nachhaltige Mobilität zu fördern, sind aus Sicht von Fricktal Regio auch längere Pendelstrecken und Freizeitverkehr mit weiteren Strecken für den Veloverkehr zu fördern. Entsprechendes Potential im ländlichen Raum soll durch eine Verdichtung des Veloroutennetzes genutzt werden.	6a 1b

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
1054.	Hendschiken	G	M4.1/C	Ausbau und Erhalt des Veloroutennetzes auch auf den ländlichen Entwicklungsachsen und -räumen.		6a 1b
1055.	Planungsverband Brugg Regio	R	M4.1/C	Das kantonale Veloroutennetz ist im gesamten Kantonsgebiet zu verdichten, nicht nur in Kernstäd-ten, urbanen Entwicklungsräumen und ländlichen Zentren. Habsburg und Oberbözberg sind neu ebenfalls mit einer kantonalen Veloroute zu erschliessen.	Eine kürzlich erstellte Übersichtskarte zu den Velorouten im Gebiet von Brugg Regio hat deutlich aufgezeigt, dass die Netzdichte im urbanen Raum dank dem Effort, den die Gemeinden im Rahmen der Erstellung ihrer KGVs betrieben haben (u.a. Brugg/Windisch, Birr, Hausen, Lupfig) und der OA-SE, relativ hoch ist, während diverse Netzlücken in ländlichen Räumen bestehen. Insbesondere sind die Dörfer Habsburg und Oberbözberg nicht an eine kantonale Veloroute angeschlossen. Daher ist eine Formulierung wünschenswert, die auch auf eine Netzverdichtung im ländlichen Raum abzielt.	6a 1b
1056.	Planungsverband Fricktal Regio	R	M4.1/C	Es ist ein Ausbau des Veloroutennetzes im ländlichen Raum zu prüfen.	In Anbetracht der Möglichkeiten von E-Bikes und um eine nachhaltige Mobilität zu fördern, sind aus Sicht von Fricktal Regio auch längere Pendelstrecken und Freizeitverkehr mit weiteren Strecken für den Veloverkehr zu fördern. Entsprechendes Potential im ländlichen Raum soll durch eine Verdichtung des Veloroutennetzes genutzt werden.	6a 1b
1057.	Pro Velo Kanton Aargau	O	M4.1/C	Ergänzen: «In den Kernstädten, urbanen Entwicklungsräumen, ländlichen Zentren sowie entlang der ländlichen Entwicklungsachsen wird das kantonale Veloroutennetz verdichtet, um den Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr zu steigern.»	Gemäss [mobilitätAARGAU 2040 | Umsetzungskonzept Fuss- und Veloverkehr 2018]: ländlichen Entwicklungsachsen bieten gerade für schnelle E-Bikes ein hohes Potential, welches erschlossen werden soll.	6a
1058.	Regionalplanungsverband Lebensraum Lenzburg Seetal	R	M4.1/C	Ergänzung betr. ländl. Raum: .... in den ländlichen Entwicklungsachsen und –räumen soll das bestehende Veloroutennetz in der Linienführung erhalten bleiben und ausgebaut werden.“	Ausbau und Erhalt des Veloroutennetzes auch auf den ländlichen Entwicklungsachsen und -räumen.	6a 1b
1059.	Rheinfelden	G	M4.1/C	Es ist ein Ausbau des Veloroutennetzes im ländlichen Raum zu prüfen.	In Anbetracht der Möglichkeiten von E-Bikes und um eine nachhaltige Mobilität zu fördern, sind aus Sicht von Rheinfelden auch längere Pendelstrecken und Freizeitverkehr mit weiteren Strecken für den Veloverkehr zu fördern. Entsprechendes Potential im ländlichen Raum soll durch eine Verdichtung des Veloroutennetzes genutzt werden.	6a 1b
1060.	SP Kanton Aargau	P	M4.1/C	Ergänzung oder zusätzlicher Planungsgrundsatz: Das Veloroutennetz in den ländlichen Entwicklungsachsen und im ländlichen Räumen ist abgestimmt auf die Bedürfnisse der Schüler- und Arbeitspendler:innen auszubauen.	Die massive Förderung des Velo/e-Bike-Verkehrs selbst in einem so dezentralen Kanton wie dem Aargau hat viele Gründe. Dies soll nicht nur in den städtischen Agglomerationen stattfinden sondern auch im ländlichen Raum.	6a 1b
1061.	Siglistorf	G	M4.1/C	Es ist ein Ausbau des Veloroutennetzes im ländlichen Raum zu prüfen.	In Anbetracht der Möglichkeiten von E-Bikes und um eine nachhaltige Mobilität zu fördern, sind aus Sicht von ZurzibietRegio auch längere Pendelstrecken und Freizeitverkehr mit weiteren Strecken für den Veloverkehr zu fördern. Entsprechendes Potential im ländlichen Raum soll durch eine Verdichtung des Veloroutennetzes genutzt werden.	6a 1b
1062.	VCS, Sektion Aargau	O	M4.1/C	Die Einschränkung auf gewisse Raumtypen soll entfernt werden: “Das kantonale Veloroutennetz wird verdichtet, um …"	Der Veloverkehr hat auch im ländlichen Raum ein grosses ungenutztes Potential. Dank des Elektrovelos können heute auch längere Wege und topografisch anspruchsvollere Routen vom Grossteil der Bevölkerung ohne grosse Schwierigkeit zurückgelegt werden.	6a 1b
1063.	Zurzach	G	M4.1/C	Es ist ein Ausbau des Veloroutennetzes im ländlichen Raum zu prüfen.	In Anbetracht der Möglichkeiten von E-Bikes und um eine nachhaltige Mobilität zu fördern, sind aus Sicht von der Gemeinde Zurzach auch längere Pendelstrecken und Frei-	6a 1b

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
					zeitverkehr mit weiteren Strecken für den Veloverkehr zu fördern. Entsprechendes Potential im ländlichen Raum soll durch eine Verdichtung des Veloroutennetzes genutzt werden.	
1064.	ZurzibietRegio	R	M4.1/C	Es ist ein Ausbau des Veloroutennetzes im ländlichen Raum zu prüfen.	In Anbetracht der Möglichkeiten von E-Bikes und um eine nachhaltige Mobilität zu fördern, sind aus Sicht von ZurzibietRegio auch längere Pendelstrecken und Freizeitverkehr mit weiteren Strecken für den Veloverkehr zu fördern. Entsprechendes Potential im ländlichen Raum soll durch eine Verdichtung des Veloroutennetzes genutzt werden.	6a 1b
1065.	GrüneAargau	P	M4.1/D	Es sei ein weiterer Grundsatz E hinzuzufügen: “Kantonale Velorouten sollen grundsätzlich vortrittsberechtigt sein (analog zu Kantonsstrassen).”	Wenn man auf Velorouten aufgrund von Kreuzungen oder Einmündungen immer wieder das Tempo reduzieren muss, weil man keinen Vortritt besitzt (auf der parallel geführten Kantonsstrasse hingegen schon), reduziert dies einerseits die Attraktivität des Velos als Verkehrsmittel und verleitet andererseits dazu, statt der Veloroute die Kantonsstrasse zu benutzen, was dem Sinn und Zweck der Veloroute zuwiderläuft.	4a
1066.	Kaiseraugst	G	M4.1/D	Der Kanton Aargau soll die Velovorzugsroute/Veloschnellroute Kaiseraugst-Augst-Pratteln-Muttenz-Basel mit den Kantonen Basel-Landschaft und Basel-Stadt abstimmen.	Die Velovorzugsroute entlang der Landstrasse in Kaiseraugst endet an der Grenze zu Augst. Die Fortsetzung/Verbindung ins Baselland ist nicht im Richtplan des Kantos Basellandschaft enthalten. Eine Fortsetzung nach Basel ist zwingend abzustimmenn und zu realisieren.	1b
1067.	VCS, Sektion Aargau	O	M4.1/D	Im Anschluss an den Planungsgrundsatz D soll zusätzlich ein Planungsgrundsatz E ergänzt werden: “Auf kantonalen Velorouten gelten Vortrittsrechte, die denjenigen auf Kantonsstrassen entsprechen.”	Wenn man auf Velorouten aufgrund von Kreuzungen oder Einmündungen immer wieder das Tempo reduzieren muss, weil man keinen Vortritt besitzt (auf der parallel geführten Kantonsstrasse hingegen schon), reduziert dies einerseits im Vergleich mit dem Auto die Attraktivität des Velos als Verkehrsmittel oder verleitet andererseits dazu, statt der Veloroute die Kantonsstrasse zu benutzen, was dem Sinn und Zweck der Veloroute zuwiderläuft.	4a
1068.	Aargauer Wanderwege	O	M4.2		Die Wanderwege sind gemäss unserer Beurteilung korrekt aufgenommen worden. D.h. es wurden die bisherigen Inhalte übernommen. Dafür danken wir. Das Thema Wanderwege ist im neuen Richtplanentwurf richtig und vollständig enthalten.	1a
1069.	Amt für Raum und Verkehr; Baudirektion Kanton Zug	N	M4.2		- Keine Änderungsanträge. - Die kantonalen Wanderwegnetze und die grenzüberschreitenden Wanderrouten der beiden Kantone sind gegenseitig abgestimmt und entsprechend signalisiert. - Gemäss den Ausführungen im Kapitel Stand / Übersicht sorgt der Verein Aargauer Wanderwege im Auftrag des Kantons für die Planung, die Wegführung und die Kennzeichnung der Wanderwege des Aargauer Wanderwegnetzes. Die Zusammenarbeit mit dem Verein Aargauer Wanderwege funktioniert ohne Schwierigkeiten und ist von einem gegenseitigen fachlichen Austausch geprägt.	1a
1070.	Döttingen Gemeinderat	G	M4.2		Planungsgrundsatz B: Döttingen begrüsst, dass in Kernstädten, urbanen Entwicklungsräumen und ländlichen Zentren der Anteil des Fussverkehrs am Gesamtverkehr steigen soll.	1a
1071.	Einwohnergemeinde Sisseln	G	M4.2		Planungsgrundsatz B: Wir begrüssen, dass in Kernstädten, urbanen Entwicklungsräumen und ländlichen Zentren der Anteil des Fussverkehrs am Gesamtverkehr steigen soll.	1a
1072.	Einwohnergemeinde Wettingen	G	M4.2		Die Erweiterung der Planungsgrundsätze auf den normalen Fussverkehr wird begrüsst. Die Bedeutung des (kommunalen) Fussverkehrs sollte höher gewichtet werden als das Wandern (Wanderwegnetz). Die Planungsanweisung 2. (kommunaler Fussverkehr) sollte vor der Planungsanweisung 1. (kantonales Wanderwegnetz) aufgeführt werden.	1c
1073.	Endingen	G	M4.2		Planungsgrundsatz B: ZurzibietRegio begrüsst, dass in Kernstädten, urbanen Entwicklungsräumen und ländlichen Zentren der Anteil des Fussverkehrs am Gesamtverkehr steigen soll.	1a

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
1074.	FSU Sektion Nordwestschweiz (nacherfasst durch BVU ARE)	O	M4.2		In einer neuen Teilrichtplankarte M 4.X ist auch den für den Agglomerationsraum eine neue Teilrichtplankarte vorzusehen, welche das Fussverkehrspotenzial aufzeigt.	4a
1075.	Gemeinde Böttstein	G	M4.2		Planungsgrundsatz B: Der Gemeinderat begrüsst, dass in Kernstädten, urbanen Entwicklungsräumen und ländlichen Zentren der Anteil des Fussverkehrs am Gesamtverkehr steigen soll.	1a
1076.	Gemeinde Lengnau	G	M4.2		Planungsgrundsatz B: ZurzibietRegio begrüsst, dass in Kernstädten, urbanen Entwicklungsräumen und ländlichen Zentren der Anteil des Fussverkehrs am Gesamtverkehr steigen soll.	1a
1077.	Gemeinde Mandach	G	M4.2		Planungsgrundsatz B: Der Gemeinderat Mandach begrüsst, dass in Kernstädten, urbanen Entwicklungsräumen und ländlichen Zentren der Anteil des Fussverkehrs am Gesamtverkehr steigen soll.	1a
1078.	Gemeinde Mellikon	G	M4.2		Planungsgrundsatz B: Die Gemeinde Mellikon begrüsst, dass in Kernstädten, urbanen Entwicklungsräumen und ländlichen Zentren der Anteil des Fussverkehrs am Gesamtverkehr steigen soll.	1a
1079.	Gemeinderat Tegerfelden (nacherfasst durch BVU ARE)	G	M4.2		Planungsgrundsatz B: ZurzibietRegio begrüsst, dass in Kernstädten, urbanen Entwicklungsräumen und ländlichen Zentren der Anteil des Fussverkehrs am Gesamtverkehr steigen soll.	1a
1080.	Hellikon	G	M4.2		Eingabe: Planungsgrundsatz B: Fricktal Regio begrüsst, dass in Kernstädten, urbanen Entwicklungsräumen und ländlichen Zentren der Anteil des Fussverkehrs am Gesamtverkehr steigen soll.	1a
1081.	Landratsamt Waldshut (nacherfasst durch BVU ARE)	N	M4.2		Abschließend manifestiert sich eine „grenzenlose Mobilität“ nicht nur auf der Straße, sondern auch abseits dieser – auf Geh- und Radwegen. Davon ausgehend, und vor dem Hintergrund der zu gewährleistenden Verkehrssicherheit, unterstützt das Straßenverkehrsamt das Anliegen des Kantons, für den Fuß- und Radverkehr attraktive, direkte, zusammenhängende und vor allem sichere Wegenetze zu schaffen, bereits bestehende Verbindungen auf beiden Seiten des Rheins miteinander zu verknüpfen und diese langfristig zu erhalten.	1a
1082.	Planungsverband Fricktal Regio	R	M4.2		Planungsgrundsatz B: Fricktal Regio begrüsst, dass in Kernstädten, urbanen Entwicklungsräumen und ländlichen Zentren der Anteil des Fussverkehrs am Gesamtverkehr steigen soll.	1a
1083.	Pro Velo Kanton Aargau	O	M4.2		Anpassung: «Sie sorgen für sichere, dichte, attraktive und zusammenhängende kommunale Fussverkehrsnetze und halten diese in einem Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV) fest.» statt «… können diese in einem KGV festhalten. » Im KGV ist jeweils auch der Fuss- und Veloverkehr aufzunehmen. Nur wenn die Gemeinden über entsprechende Pläne verfügen, kann ein sinnvolles regionales Fuss- und Velowegnetz erarbeitet werde.	1c
1084.	Rheinfelden	G	M4.2		Planungsgrundsatz B: Rheinfelden begrüsst, dass in Kernstädten, urbanen Entwicklungsräumen und ländlichen Zentren der Anteil des Fussverkehrs am Gesamtverkehr steigen soll.	1a

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
1085.	Siglistorf	G	M4.2		Planungsgrundsatz B: ZurzibietRegio begrüsst, dass in Kernstädten, urbanen Entwicklungsräumen und ländlichen Zentren der Anteil des Fussverkehrs am Gesamtverkehr steigen soll.	1a
1086.	Zurzach	G	M4.2		Planungsgrundsatz B: Die Gemeinde Zurzach begrüsst, dass in Kernstädten, urbanen Entwicklungsräumen und ländlichen Zentren der Anteil des Fussverkehrs am Gesamtverkehr steigen soll.	1a
1087.	Aargauer Wanderwege	O	M4.2/1	Auch hier werden die bisherigen Regelungen übernommen.	Auch hierhfür danken wir.	1a
1088.	Bremgarten	G	M4.2/1	In einer neuen Teilrichtplankarte M 4.X ist auch den für den Agglomerationsraum eine neue Teilricht-plankarte vorzusehen, welche das Fussverkehrspotenzial aufzeigt.	Lediglich das Wanderwegnetz wird in einer Richtplan-Teilkarte dargestellt. Der Fussverkehr ist die grundlegendste Mobilitätsform, sowohl als eigenständige Mobilitätsform wie auch in seiner Bedeu-tung als «Zubringer» zu weiteren Verkehrsmitteln. Der Fussverkehr stellt auch diejenige Fortbewe-gungsart dar, die grundsätzlich allen offen steht und damit das Potenzial hat, allen den Zugang zu selbständiger Mobilität und freier Bewegung zu ermöglichen. Zu Fuss zu gehen ist in dichten Räumen zudem bezüglich Kapazität und Flächenbedarf am effizientesten. Der Fussverkehr muss damit als Fundament unserer Mobilität resp. auch jene des Kantonalen Richtplans «gestaltet» werden.	4a
1089.	Endingen	G	M4.2/1	Der Raumbedarf für P+R-Anlagen soll entlang der ganzen Strecke zwischen Bad Zurzach und Kaiserstuhl sichergestellt werden. Die Klassifizierung des Mobilitätshubs in Kaiserstuhl ist zu erhöhen. Die Richtplan-Teilkarte M 5.1 ist entsprechend anzupassen	Um flächeneffizienten Verkehr und multimodale Verkehrsketten zu fördern ist aus Sicht von Zurzi-bietRegio das Potenzial für Umsteigeinfrastrukturen wie P+R-Anlagen entlang sämtlicher S-Bahn-Strecken zu fördern. Gemäss der fusionierten Grossgemeinde Zurzach ist Kaiserstuhl ein Subzentrum im Rheintal mit einem Mobilitätshub. Die Wichtigkeit der dortigen Umsteigeinfrastruktur erschliesst sich besonders auch durch eine grenzübergreifende Betrachtung (nach Deutschland und in den Kanton Zürich). Ent-sprechend dieser Wichtigkeit soll die dortige Förderung der kombinierten Mobilität und dazu die Klassifizierung des Umsteigepunkts angepasst werden.	6e
1090.	Gemeinde Menziken	G	M4.2/1	Das kantonale Wanderwegnetz ist gemäss Richtplan-Teilkarte M 4.2 festgesetzt. Es wird in Absprache mit den Gemeinden mittels Fortschreibung laufend den aktuellen Gegebenheiten angepasst.		6
1091.	REPLA Mutschellen-Reusstal Kelleramt	R	M4.2/1	In einer neuen Teilrichtplankarte M 4.X ist auch den für den Agglomerationsraum eine neue Teilricht-plankarte vorzusehen, welche das Fussverkehrspotenzial aufzeigt.	Lediglich das Wanderwegnetz wird in einer Richtplan-Teilkarte dargestellt. Der Fussverkehr ist die grundlegendste Mobilitätsform, sowohl als eigenständige Mobilitätsform wie auch in seiner Bedeu-tung als «Zubringer» zu weiteren Verkehrsmitteln. Der Fussverkehr stellt auch diejenige Fortbewe-gungsart dar, die grundsätzlich allen offen steht und damit das Potenzial hat, allen den Zugang zu selbständiger Mobilität und freier Bewegung zu ermöglichen. Zu Fuss zu gehen ist in dichten Räu-men zudem bezüglich Kapazität und Flächenbedarf am effizientesten. Der Fussverkehr muss damit als Fundament unserer Mobilität resp. auch jene des Kantonalen Richtplans «gestaltet» werden.	4a
1092.	Döttingen Gemeinderat	G	M4.2/2	Ein KGV ist nur dort zu empfehlen, wo die Komplexität der Gemeinde dies erfordert. Der KGV ist parallel zu einem REL zu erarbeiten. Attraktive Rahmenbedingungen sind insbesondere auch durch BGKs sicherzustellen.	Der KGV wird als gutes Instrument erachtet, wo Komplexität und Grösse der Gemeinde dies erfordert. Um den Fussverkehr zu fördern und attraktive Voraussetzungen für den Fussverkehr zu schaffen, ist auch das Betriebs- und Gestaltungskonzept BGK als wichtiges Instrument. Insbesondere sind darin gestalterische Aspekte stärker zu berücksichtigen.	1c 1b

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
1093.	Einwohnergemeinde Dürrenäsch	G	M4.2/2	Grundsätzlich einverstanden. Ergänzung im 2. Satz: …….und halten diese in ihrem Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV) fest.	Insbesondere bei kleineren Gemeinden kann dies auch auf einfache Weise festgehalten werden, da die Anforderungen an einen KGV (kantonale Vorgaben) recht hoch sind.	1c
1094.	Einwohnergemeinde Sisseln	G	M4.2/2	Ein KGV ist nur dort zu empfehlen, wo die Komplexität der Gemeinde dies erfordert. Der KGV ist parallel zu einem REL zu erarbeiten. Attraktive Rahmenbedingungen sind insbesondere auch durch BGKs sicherzustellen.	Wir erachten den KGV als gutes Instrument, wo Komplexität und Grösse der Gemeinde dies erfordert. Um den Fussverkehr zu fördern und attraktive Voraussetzungen für den Fussverkehr zu schaffen, erachten wir auch das Betriebs- und Gestaltungskonzept BGK als wichtiges Instrument. Insbesondere sind darin gestalterische Aspekte stärker zu berücksichtigen.	1c 1b
1095.	Endingen	G	M4.2/2	Ein KGV ist nur dort zu empfehlen, wo die Komplexität der Gemeinde dies erfordert. Der KGV ist parallel zu einem REL zu erarbeiten. Attraktive Rahmenbedingungen sind insbesondere auch durch BGKs sicherzustellen.	ZurzibietRegio erachtet den KGV als gutes Instrument, wo Komplexität und Grösse der Gemeinde dies erfordert. Um den Fussverkehr zu fördern und attraktive Voraussetzungen für den Fussverkehr zu schaffen, erachtet ZurzibietRegio auch das Betriebs- und Gestaltungskonzept BGK als wichtiges Instrument. Insbesondere sind darin gestalterische Aspekte stärker zu berücksichtigen.	1c 1b
1096.	Gemeinde Aristau	G	M4.2/2	Grundsätzlich einverstanden. Ergänzung im 2. Satz: …….und halten diese in ihrem Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV) fest.	Insbesondere bei kleineren Gemeinden kann dies auch auf einfache Weise festgehalten werden, da die Anforderungen an einen KGV (kantonale Vorgaben) recht hoch sind.	1c
1097.	Gemeinde Auw	G	M4.2/2	Ergänzung im 2. Satz: ...und halten diese in ihrem Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV) fest.	Insbesondere bei kleineren Gemeinden kann dies auch auf einfache Weise festgehalten werden, da die Anforderungen an einen KGV (kantonale Vorgaben) recht hoch sind.	1c
1098.	Gemeinde Böttstein	G	M4.2/2	Ein KGV ist nur dort zu empfehlen, wo die Komplexität der Gemeinde dies erfordert. Der KGV ist parallel zu einem REL zu erarbeiten. Attraktive Rahmenbedingungen sind insbesondere auch durch BGKs sicherzustellen.	Der Gemeinderat erachtet den KGV als gutes Instrument, wo Komplexität und Grösse der Gemeinde dies erfordert. Um den Fussverkehr zu fördern und attraktive Voraussetzungen für den Fussverkehr zu schaffen, erachtet der Gemeinderat auch das Betriebs- und Gestaltungskonzept BGK als wichtiges Instrument. Insbesondere sind darin gestalterische Aspekte stärker zu berücksichtigen.	1c 1b
1099.	Gemeinde Lengnau	G	M4.2/2	Ein KGV ist nur dort zu empfehlen, wo die Komplexität der Gemeinde dies erfordert. Der KGV ist parallel zu einem REL zu erarbeiten. Attraktive Rahmenbedingungen sind insbesondere auch durch BGKs sicherzustellen.	ZurzibietRegio erachtet den KGV als gutes Instrument, wo Komplexität und Grösse der Gemeinde dies erfordert. Um den Fussverkehr zu fördern und attraktive Voraussetzungen für den Fussverkehr zu schaffen, erachtet ZurzibietRegio auch das Betriebs- und Gestaltungskonzept BGK als wichtiges Instrument. Insbesondere sind darin gestalterische Aspekte stärker zu berücksichtigen.	1c 1b
1100.	Gemeinde Leuggern	G	M4.2/2	Grundsätzlich einverstanden. Ergänzung im 2. Satz: …….und halten diese in ihrem Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV) fest.	Insbesondere bei kleineren Gemeinden kann dies auch auf einfache Weise festgehalten werden, da die Anforderungen an einen KGV (kantonale Vorgaben) recht hoch sind.	1c
1101.	Gemeinde Magden	G	M4.2/2	Grundsätzlich einverstanden. Ergänzung im 2. Satz: …….und halten diese in ihrem Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV) fest.	Insbesondere bei kleineren Gemeinden kann dies auch auf einfache Weise festgehalten werden, da die Anforderungen an einen KGV (kantonale Vorgaben) recht hoch sind.	1c
1102.	Gemeinde Mandach	G	M4.2/2	Ein KGV ist nur dort zu empfehlen, wo die Komplexität der Gemeinde dies erfordert. Der KGV ist	Der Gemeinderat Mandach erachtet den KGV als gutes Instrument, wo Komplexität und Grösse der Gemeinde dies erfordert. Insbesondere bei kleinen Gemeinden ist die Komplexität jedoch häufig nicht vorhanden, so dass auf dieses Instrument verzichtet werden kann.	1c

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
				parallel zu einem REL zu erarbeiten. Attraktive Rahmenbedingungen sind insbesondere auch durch BGKs sicherzustellen.	Um den Fussverkehr zu fördern und attraktive Voraussetzungen für den Fussverkehr zu schaffen, erachtet der Gemeinderat Mandach auch das Betriebs- und Gestaltungskonzept BGK als wichtiges Instrument. Insbesondere sind darin gestalterische Aspekte stärker zu berücksichtigen.	1b
1103.	Gemeinde Mellikon	G	M4.2/2	Ein KGV ist nur dort zu empfehlen, wo die Komplexität der Gemeinde dies erfordert. Der KGV ist parallel zu einem REL zu erarbeiten. Attraktive Rahmenbedingungen sind insbesondere auch durch BGKs sicherzustellen.	Die Gemeinde Mellikon erachtet den KGV als gutes Instrument, wo Komplexität und Grösse der Gemeinde dies erfordert. Um den Fussverkehr zu fördern und attraktive Voraussetzungen für den Fussverkehr zu schaffen, erachtet die Gemeinde Mellikon auch das Betriebs- und Gestaltungskonzept BGK als wichtiges Instrument. Insbesondere sind darin gestalterische Aspekte stärker zu berücksichtigen.	1c 1b
1104.	Gemeinde Reitnau	G	M4.2/2	Verzicht für kleine Gemeinden		6d
1105.	Gemeinde Rudolfstetten-Friedlisberg	G	M4.2/2	Die Verankerung des Instruments KGV im kantonalen Richtplan wird begrüsst.	Die Umsetzung und Verpflichtung der Gemeinden zur Erarbeitung eines KGV sind sicherzustellen.	1c
1106.	Gemeindeammänner-Vereinigung des Kantons Aargau	O	M4.2/2	Grundsätzlich einverstanden. Ergänzung im 2. Satz: …….und halten diese in ihrem Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV) fest.	Insbesondere bei kleineren Gemeinden kann dies auch auf einfache Weise festgehalten werden, da die Anforderungen an einen KGV (kantonale Vorgaben) recht hoch sind.	1c
1107.	Gemeinderat Oberrüti	G	M4.2/2	Grundsätzlich einverstanden. Ergänzung im 2. Satz: …….und halten diese in ihrem Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV) fest.	Insbesondere bei kleineren Gemeinden kann dies auch auf einfache Weise festgehalten werden, da die Anforderungen an einen KGV (kantonale Vorgaben) recht hoch sind.	1c
1108.	Gemeinderat Tegerfelden (nacherfasst durch BVU ARE)	G	M4.2/2	Ein KGV ist nur dort zu empfehlen, wo die Komplexität der Gemeinde dies erfordert. Der KGV ist parallel zu einem REL zu erarbeiten. Attraktive Rahmenbedingungen sind insbesondere auch durch BGKs sicherzustellen.	ZurzibietRegio erachtet den KGV als gutes Instrument, wo Komplexität und Grösse der Gemeinde dies erfordert. Um den Fussverkehr zu fördern und attraktive Voraussetzungen für den Fussverkehr zu schaffen, erachtet ZurzibietRegio auch das Betriebs- und Gestaltungskonzept BGK als wichtiges Instrument. Insbesondere sind darin gestalterische Aspekte stärker zu berücksichtigen.	1c 1b
1109.	Gemeinderat Wiliberg	G	M4.2/2	KGV im Richtplan verankert. Verzicht für kleine Gemeinden.		1c
1110.	Hellikon	G	M4.2/2	Antrag: Ein KGV ist nur dort zu empfehlen, wo die Komplexität der Gemeinde dies erfordert. Der KGV ist parallel zu einem REL zu erarbeiten. Attraktive Rahmenbedingungen sind insbesondere auch durch BGKs sicherzustellen.	Begründung: Fricktal Regio erachtet den KGV als gutes Instrument, wo Komplexität und Grösse der Gemeinde dies erfordert. Um den Fussverkehr zu fördern und attraktive Voraussetzungen für den Fussverkehr zu schaffen, erachtet Fricktal Regio auch das Betriebs- und Gestaltungskonzept BGK als wichtiges Instrument. Insbesondere sind darin gestalterische Aspekte stärker zu berücksichtigen.	1c 1b
1111.	Künten	G	M4.2/2	Grundsätzlich einverstanden. Ergänzung im 2. Satz: …….und halten diese in ihrem Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV) fest.	Insbesondere bei kleineren Gemeinden kann dies auch auf einfache Weise festgehalten werden, da die Anforderungen an einen KGV (kantonale Vorgaben) recht hoch sind.	1c

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
1112.	Planungsverband Fricktal Regio	R	M4.2/2	Ein KGV ist nur dort zu empfehlen, wo die Komplexität der Gemeinde dies erfordert. Der KGV ist parallel zu einem REL zu erarbeiten. Attraktive Rahmenbedingungen sind insbesondere auch durch BGKs sicherzustellen.	Fricktal Regio erachtet den KGV als gutes Instrument, wo Komplexität und Grösse der Gemeinde dies erfordert. Um den Fussverkehr zu fördern und attraktive Voraussetzungen für den Fussverkehr zu schaffen, erachtet Fricktal Regio auch das Betriebs- und Gestaltungskonzept BGK als wichtiges Instrument. Insbesondere sind darin gestalterische Aspekte stärker zu berücksichtigen.	1c 1b
1113.	Regionalverband Suhrental (RVS)	R	M4.2/2	Bei kleinen Gemeinden oder einem nur geringen Abstimmungsbedarf Siedlung und Verkehr soll auf einen Kommunalen Gesamtplan Verkehr verzichtet werden können.	Für kleine Gemeinden ohne grössere Verkehrsprobleme und kaum Schwachstellen oder Lücken im Langsamverkehrsnetz ist die Erarbeitung eines KGV mit einem unverhältnismässig grossen Aufwand verbunden.	1c
1114.	SVP Aargau	P	M4.2/2	Grundsätzlich einverstanden. Ergänzung im 2. Satz: …….und halten diese in ihrem Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV) fest.	Insbesondere bei kleineren Gemeinden kann dies auch auf einfache Weise festgehalten werden, da die Anforderungen an einen KGV (kantonale Vorgaben) recht hoch sind.	1c
1115.	Safenwil	G	M4.2/2	Grundsätzlich einverstanden. Ergänzung im 2. Satz: …….und halten diese in ihrem Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV) fest.	Insbesondere bei kleineren Gemeinden kann dies auch auf einfache Weise festgehalten werden, da die Anforderungen an einen KGV (kantonale Vorgaben) recht hoch sind.	1c
1116.	Siglistorf	G	M4.2/2	Ein KGV ist nur dort zu empfehlen, wo die Komplexität der Gemeinde dies erfordert. Der KGV ist parallel zu einem REL zu erarbeiten. Attraktive Rahmenbedingungen sind insbesondere auch durch BGKs sicherzustellen.	ZurzibietRegio erachtet den KGV als gutes Instrument, wo Komplexität und Grösse der Gemeinde dies erfordert. Um den Fussverkehr zu fördern und attraktive Voraussetzungen für den Fussverkehr zu schaffen, erachtet ZurzibietRegio auch das Betriebs- und Gestaltungskonzept BGK als wichtiges Instrument. Insbesondere sind darin gestalterische Aspekte stärker zu berücksichtigen.	1c 1b
1117.	Touring Club Schweiz	O	M4.2/2	Grundsätzlich einverstanden. Ergänzung im 2. Satz: …….und halten diese in ihrem Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV) fest.	Insbesondere bei kleineren Gemeinden kann dies auch auf einfache Weise festgehalten werden, da die Anforderungen an einen KGV (kantonale Vorgaben) recht hoch sind.	1c
1118.	Uezwil	G	M4.2/2	Grundsätzlich einverstanden. Ergänzung im 2. Satz: …….und halten diese in ihrem Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV) fest.	Insbesondere bei kleineren Gemeinden kann dies auch auf einfache Weise festgehalten werden, da die Anforderungen an einen KGV (kantonale Vorgaben) recht hoch sind.	1c
1119.	VCS, Sektion Aargau	O	M4.2/2	Ergänzung der Anweisung 2: Von Gemeinden, die keinen KGV erstellen möchten, fordert der Kanton den kommunalen Fusswegnetzplan gemäss Bundesgesetz über die Fuss- und Wanderwege (FWG) ein und genehmigt ihn als behördenverbindliches Planungsinstrument.	Der Kanton kommt seiner Pflicht heute ungenügend nach, die Fusswegnetzpläne der Gemeinden einzufordern. Indem der Kanton die Pläne wie vorgesehen einfordert und als behördenverbindlich klassifiziert, sichert er Planung, Anlage und Erhalt von Fusswegen, legt eine hohe Rechtswirksamkeit der Pläne fest und stärkt deren Wirksamkeit.	1c
1120.	Villnachern	G	M4.2/2	Grundsätzlich einverstanden. Ergänzung im 2. Satz: …….und halten diese in ihrem Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV) fest.	Insbesondere bei kleineren Gemeinden kann dies auch auf einfache Weise festgehalten werden, da die Anforderungen an einen KGV (kantonale Vorgaben) recht hoch sind.	1c
1121.	Zurzach	G	M4.2/2	Ein KGV ist nur dort zu empfehlen, wo die Komplexität der Gemeinde dies erfordert.	Die Gemeinde Zurzach erachtet den KGV als gutes Instrument, wo Komplexität und Grösse der Gemeinde dies erfordert. Um den Fussverkehr zu fördern und attraktive Voraussetzungen für den Fussverkehr zu	1c

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
				Der KGV ist parallel zu einem REL zu erarbeiten. Attraktive Rahmenbedingungen sind insbesondere auch durch BGKs sicherzustellen.	schaffen, erachtet die Gemeinde Zurzach auch das Betriebs- und Gestaltungskonzept BGK als wichtiges Instrument. Insbesondere sind darin gestalterische Aspekte stärker zu berücksichtigen.	1b
1122.	ZurzibietRegio	R	M4.2/2	Ein KGV ist nur dort zu empfehlen, wo die Komplexität der Gemeinde dies erfordert. Der KGV ist parallel zu einem REL zu erarbeiten. Attraktive Rahmenbedingungen sind insbesondere auch durch BGKs sicherzustellen.	ZurzibietRegio erachtet den KGV als gutes Instrument, wo Komplexität und Grösse der Gemeinde dies erfordert. Um den Fussverkehr zu fördern und attraktive Voraussetzungen für den Fussverkehr zu schaffen, erachtet ZurzibietRegio auch das Betriebs- und Gestaltungskonzept BGK als wichtiges Instrument. Insbesondere sind darin gestalterische Aspekte stärker zu berücksichtigen.	1c 1b
1123.	Döttingen Gemeinderat	G	M4.2/A	Der Planungsgrundsatz A: Es wird der notwendige Raum geschaffen, um für den Fussverkehr sichere, attraktive, direkte und zusammenhängende Wegnetze bereitzustellen und somit die Rahmenbedingungen für die für 15-min Gemeinden zu schaffen.	Das Potential für 15-min Gemeinden im Kanton Aargau ist gross und es gilt dieses im Sinne von attraktiven Wohn- und Arbeitsstandorten zu nutzen. Der siedlungsorientierten und hitzeangepassten Gestaltung des Strassenraums kommt dabei entscheidende Bedeutung zu.	1c
1124.	Einwohnergemeinde Sisseln	G	M4.2/A	Formulierung Planungsgrundsatz A: Es wird der notwendige Raum geschaffen, um für den Fussverkehr sichere, attraktive, direkte und zusammenhängende Wegnetze bereitzustellen und somit die Rahmenbedingungen für die 15-min Gemeinden zu schaffen.	Das Potential für 15-min Gemeinden im Kanton Aargau ist aus unserer Sicht gross und es gilt dieses im Sinne von attraktiven Wohn- und Arbeitsstandorten zu nutzen. Der siedlungsorientierten und hitzeangepassten Gestaltung des Strassenraums kommt dabei entscheidende Bedeutung zu.	1c
1125.	Endingen	G	M4.2/A	Es wird der notwendige Raum geschaffen, um für den Fussverkehr sichere, attraktive, direkte und zusammenhängende Wegnetze bereitzustellen und somit die Rahmenbedingungen für die für 15-min Gemeinden zu schaffen.	Das Potential für 15-min Gemeinden im Kanton Aargau ist aus Sicht von ZurzibietRegio gross und es gilt dieses im Sinne von attraktiven Wohn- und Arbeitsstandorten zu nutzen. Der siedlungsorien-tierten und hitzeangepassten Gestaltung des Strassenraums kommt dabei entscheidende Bedeutung zu.	1c
1126.	Gemeinde Böttstein	G	M4.2/A	Planungsgrundsatz A: Es wird der notwendige Raum geschaffen, um für den Fussverkehr sichere, attraktive, direkte und zusammenhängende Wegnetze bereitzustellen und somit die Rahmenbedingungen für die für 15-min Gemeinden zu schaffen.	Das Potential für 15-min Gemeinden im Kanton Aargau ist aus Sicht des Gemeinderats gross und es gilt dieses im Sinne von attraktiven Wohn- und Arbeitsstandorten zu nutzen. Der siedlungsorientierten und hitzeangepassten Gestaltung des Strassenraums kommt dabei entscheidende Bedeutung zu.	1c
1127.	Gemeinde Lengnau	G	M4.2/A	Der Planungsgrundsatz A formuliert: Es wird der notwendige Raum geschaffen, um für den Fussverkehr sichere, attraktive, direkte und zusammenhängende Wegnetze bereitzustellen und somit die Rahmenbedingungen für die für 15-min Gemeinden zu schaffen.	Das Potential für 15-min Gemeinden im Kanton Aargau ist aus Sicht von ZurzibietRegio gross und es gilt dieses im Sinne von attraktiven Wohn- und Arbeitsstandorten zu nutzen. Der siedlungsorientierten und hitzeangepassten Gestaltung des Strassenraums kommt dabei entscheidende Bedeutung zu.	1c
1128.	Gemeinde Magden	G	M4.2/A	Keine Bemerkungen		1a

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
1129.	Gemeinde Mandach	G	M4.2/A	Formulierung Planungsgrundsatz A: Es wird der notwendige Raum geschaffen, um für den Fussverkehr sichere, attraktive, direkte und zusammenhängende Wegnetze bereitzustellen und somit die Rahmenbedingungen für die 15-min Gemeinden zu schaffen.	Das Potential für 15-min Gemeinden im Kanton Aargau ist aus Sicht des Gemeinderat Mandach gross und es gilt dieses im Sinne von attraktiven Wohn- und Arbeitsstandorten zu nutzen. Der siedlungsorientierten und hitzeangepassten Gestaltung des Strassenraums kommt dabei entscheidende Bedeutung zu.	1c
1130.	Gemeinde Mellikon	G	M4.2/A	Planungsgrundsatz A so formulieren: Es wird der notwendige Raum geschaffen, um für den Fussverkehr sichere, attraktive, direkte und zusammenhängende Wegnetze bereitzustellen und somit die Rahmenbedingungen für die für 15-min Gemeinden zu schaffen.	Das Potential für 15-min Gemeinden im Kanton Aargau ist aus Sicht von der Gemeinde Mellikon gross und es gilt dieses im Sinne von attraktiven Wohn- und Arbeitsstandorten zu nutzen. Der siedlungsorientierten und hitzeangepassten Gestaltung des Strassenraums kommt dabei entscheidende Bedeutung zu.	1c
1131.	Gemeinderat Tegerfelden (nacherfasst durch BVU ARE)	G	M4.2/A	Planungsgrundsatz A so formulieren: Es wird der notwendige Raum geschaffen, um für den Fussverkehr sichere, attraktive, direkte und zusammenhängende Wegnetze bereitzustellen und somit die Rahmenbedingungen für die für 15-min Gemeinden zu schaffen.*	Das Potential für 15-min Gemeinden im Kanton Aargau ist aus Sicht von ZurzibietRegio gross und es gilt dieses im Sinne von attraktiven Wohn- und Arbeitsstandorten zu nutzen. Der siedlungsorientierten und hitzeangepassten Gestaltung des Strassenraums kommt dabei entscheidende Bedeutung zu.	1c
1132.	Hellikon	G	M4.2/A	Antrag: Der Planungsgrundsatz A formulieren: Es wird der notwendige Raum geschaffen, um für den Fussverkehr sichere, attraktive, direkte und zusammenhängende Wegnetze bereitzustellen und somit die Rahmenbedingungen für die 15min Gemeinden zu schaffen	Begründung: Das Potential für 15-min Gemeinden im Kanton Aargau ist aus Sicht von Fricktal Regio gross und es gilt dieses im Sinne von attraktiven Wohn- und Arbeitsstandorten zu nutzen. Der siedlungsorientierten und hitzeangepassten Gestaltung des Strassenraums kommt dabei entscheidende Bedeutung zu.	1c
1133.	Planungsverband Fricktal Regio	R	M4.2/A	Bitte wie folgt formulieren: Es wird der notwendige Raum geschaffen, um für den Fussverkehr sichere, attraktive, direkte und zusammenhängende Wegnetze bereitzustellen und somit die Rahmenbedingungen für die 15-min Gemeinden zu schaffen.	Das Potential für 15-min Gemeinden im Kanton Aargau ist aus Sicht von Fricktal Regio gross und es gilt dieses im Sinne von attraktiven Wohn- und Arbeitsstandorten zu nutzen. Der siedlungsorientierten und hitzeangepassten Gestaltung des Strassenraums kommt dabei entscheidende Bedeutung zu.	1c
1134.	Rheinfelden	G	M4.2/A	Formulierung: Es wird der notwendige Raum geschaffen, um für den Fussverkehr sichere, attraktive, direkte und zusammenhängende Wegnetze bereitzustellen und somit die Rahmenbedingungen für die 15-min Gemeinden (Gemeinde der kurzen Wege) zu schaffen.	Im Sinne von attraktiven Wohn- und Arbeitsstandorten ist das Potential von 15-min Gemeinden zu nutzen. Der siedlungsorientierten und hitzeangepassten Gestaltung des Strassenraums kommt dabei entscheidende Bedeutung zu.	1c
1135.	Siglistorf	G	M4.2/A	Ist wie folgt zu formulieren: Es wird der notwendige Raum geschaffen, um für den Fussverkehr sichere, attraktive, direkte und	Das Potential für 15-min Gemeinden im Kanton Aargau ist aus Sicht von ZurzibietRegio gross und es gilt dieses im Sinne von attraktiven Wohn- und Arbeitsstandorten zu nutzen. Der siedlungsorientierten und hitzeangepassten Gestaltung des Strassenraums kommt dabei entscheidende Bedeutung zu.	1c

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
				zusammenhängende Wegnetze bereitzustellen und somit die Rahmenbedingungen für die für 15-min Gemeinden zu schaffen.		
1136.	Zurzach	G	M4.2/A	Der Pl.grs. A ist wie folgt zu form.: Es wird der notwendige Raum geschaffen, um für den Fussverkehr sichere, attraktive, direkte und zusammenhängende Wegnetze bereitzustellen und somit die Rahmenbedingungen für die für 15-min Gemeinden zu schaffen.	Das Potential für 15-min Gemeinden im Kanton Aargau ist aus Sicht von ZurzibietRegio gross und es gilt dieses im Sinne von attraktiven Wohn- und Arbeitsstandorten zu nutzen. Der siedlungsorientierten und hitzeangepassten Gestaltung des Strassenraums kommt dabei entscheidende Bedeutung zu.	1c
1137.	ZurzibietRegio	R	M4.2/A	Der Planungsgrundsatz A neu: Es wird der notwendige Raum geschaffen, um für den Fussverkehr sichere, attraktive, direkte und zusammenhängende Wegnetze bereitzustellen und somit die Rahmenbedingungen für die für 15-min Gemeinden zu schaffen.	Das Potential für 15-min Gemeinden im Kanton Aargau ist aus Sicht von ZurzibietRegio gross und es gilt dieses im Sinne von attraktiven Wohn- und Arbeitsstandorten zu nutzen. Der siedlungsorien-tierten und hitzeangepassten Gestaltung des Strassenraums kommt dabei entscheidende Bedeutung zu.	1c
1138.	Bremgarten	G	M4.2/B	Flächen für Infrastruktur für Fussverkehr neu kantonale Aufgabe, wenn Erstellung von Fusswegverbindung von WSP und/oder ESP Haltestellen des öffentl. Verkehr betreffen. flächendeckend Datengrundlagen zum Fussverkehrpotenzial in Agglos bereitstellen *	Das Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege besagt in Art. 3 Abs. 3, dass Fusswegnetze erschliessen und verbinden insbesondere Wohngebiete, Arbeitsplätze, Kindergärten und Schulen, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, öffentliche Einrichtungen, Erholungsanlagen sowie Einkaufsläden. Der Fussverkehr muss als viertes Strategieelement neben dem öV, Velo und MIV betrachtet werden und geht im jetzigen Kantonalen Richtplan "unter". Es fehlt eine flächendeckende Datengrundlage zum Fussverkehrspotenzial im speziellen für den Alltagsfussverkehr. 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. Der Fussverkehr darf gegenüber dem Alltagsveloverkehr keine untergeordnete Rolle spielen und ist im urbanen Raum zu stärken. Wenn es ein kantonales Interesse auf Fusswegnetzen gibt dann jenes, welches WSP und ESP zu den öV-Haltestellen verbinden. Der Fussverkehr ergänzen den ÖV vor allem im Nahbereich um die ÖV-Haltestellen und im Binnenverkehr der Zentren.	4a
1139.	FSU Sektion Nordwestschweiz (nacherfasst durch BVU ARE)	O	M4.2/B	Flächen für Infrastruktur für Fussverkehr neu kantonale Aufgabe, wenn Erstellung von Fusswegverbindung von WSP und/oder ESP Haltestellen des öffentl. Verkehr betreffen. flächendeckend Datengrundlagen zum Fussverkehrpotenzial in Agglos bereitstellen *	Das Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege besagt in Art. 3 Abs. 3, dass Fusswegnetze er-schliessen und verbinden insbesondere Wohngebiete, Arbeitsplätze, Kindergärten und Schulen, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, öffentliche Einrichtungen, Erholungsanlagen sowie Einkaufsläden. Der Fussverkehr muss als viertes Strategieelement neben dem öV, Velo und MIV betrachtet werden und geht im jetzigen Kantonalen Richtplan "unter". Es fehlt eine flächendeckende Datengrundlagen zum Fussverkehrspotenzial im speziellen für den Alltagsfussverkehr. Eine solche Grund-lage dient einerseits als Arbeitsinstrument für Fussverkehrsplanungen (Netzplanungen, Schwachstel-lenanalysen, Massnahmenentwicklung etc.) aber auch für die Modellierung von Entwicklungs-Szenarien oder Netzvarianten. Andererseits macht die Analyse des Fussverkehrspotenzials die Be-dürfnisse des Fussverkehrs neben denjenigen der anderen Verkehrsträger besser sichtbar. Der Fussverkehr darf gegenüber dem Alltagsveloverkehr keine untergeordnete Rolle spielen und ist im urbanen Raum zu stärken. Wenn es ein kantonales Interesse auf Fusswegnetzen gibt dann jenes, welches	4a

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
					WSP und ESP zu den öV-Haltestellen verbinden. Der Fussverkehr ergänzen den ÖV vor allem im Nahbereich um die ÖV-Haltestellen und im Binnenverkehr der Zentren.	
1140.	Fischbach-Göslikon	G	M4.2/B	Die nötigen Flächen für eine attraktive und sichere Infrastruktur für den Fussverkehr sollen in allen Gemeindetypen zur Verfügung gestellt werden.	Der Fussverkehr ist sowohl in urbanen wie auch in ländlichen Ortskernen von grosser Bedeutung. Entsprechend muss der öffentliche Raum und damit auch der Strassenraum von Kantonsstrassen, für Fussgänger attraktiv und sicher gestaltet sein.	1b/6a 1c
1141.	Gemeinde Stetten AG (nacherfasst durch BVU ARE)	G	M4.2/B	Die nötigen Flächen für sichere Infrastrukturen für den Fussverkehrsollen in allen Gemeindetypen zur Verfügung gestellt werden.	Der Fussverkehr ist auch in ländlichen Ortskernen von grosser Bedeutung. Entsprechend muss der öffentliche Raum und damit auch der Strassenraum von Kantonsstrassen für Fussgänger attraktiv und sicher gestaltet sein.	1b/6a 1c
1142.	Gemeinderat Arni	G	M4.2/B	Die nötigen Flächen für eine attraktive und sichere Infrastruktur für den Fussverkehr sollen in allen Gemeindetypen zur Verfügung gestellt werden.	Der Fussverkehr ist sowohl in urbanen wie auch in ländlichen Ortskernen von grosser Bedeutung. Entsprechend muss der öffentliche Raum und damit auch der Strassenraum von Kantonsstrassen, für Fussgänger attraktiv und sicher gestaltet sein.	1b/6a 1c
1143.	Gemeinderat Oberlunkhofen	G	M4.2/B	Die nötigen Flächen für eine attraktive und sichere Infrastruktur für den Fussverkehr sollen in allen Gemeindetypen zur Verfügung gestellt werden.	Der Fussverkehr ist sowohl in urbanen wie auch in ländlichen Ortskernen von grosser Bedeutung. Entsprechend muss der öffentliche Raum und damit auch der Strassenraum von Kantonsstrassen, für Fussgänger attraktiv und sicher gestaltet sein.	1b/6a 1c
1144.	REPLA Mutschellen-Reusstal Kelleramt	R	M4.2/B	Die nötigen Flächen für eine attraktive und sichere Infrastruktur für den Fussverkehr sollen in allen Gemeindetypen zur Verfügung gestellt werden.	Der Fussverkehr ist sowohl in urbanen wie auch in ländlichen Ortskernen von grosser Bedeutung. Entsprechend muss der öffentliche Raum und damit auch der Strassenraum von Kantonsstrassen, für Fussgänger attraktiv und sicher gestaltet sein.	1b/6a 1c
1145.	Aargauer Wanderwege	O	M4.2/C	DIe Sicherung des Wanderwegnetzes wird begrüsst (Übernahme der bisherigen Regelungen)	Wir danken für die Übernahme der bisheriegen Regelungen. Das ist wichtig und ricgtig so!	1a
1146.	Döttingen Gemeinderat	G	M5.1		Um den grenzüberschreitenden Verkehr flächeneffizient zu gestalten, ist die Zusammenarbeit mit deutschen Partnern für P+R-Anlagen in der Grenzregion in Deutschland zu fördern. Bike+Ride hat auch in ländlichen Zentren grosses Potential. Damit dieses jedoch genutzt werden kann, bedarf es an Infrastruktur zur sicheren Unterbringung von motorlosen Fahrzeugen.	4a/4b 1b

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
1147.	FSU Sektion Nordwestschweiz (nacherfasst durch BVU ARE)	O	M5.1		Warum werden die Park&Pool-Umsteigeplätze zur Förderung der e-Mobilität nicht mit einer Ladeinfrastruktur für e-Fahrzeuge ausgerüstet?	5a
1148.	Gemeinde Ehrendingen	G	M5.1		Die heutige Autobahnraststätte "Freshbalken" in Würenlos soll künftig zu einer Drehscheibe der kombinierten Mobilität (Parking und Umstieg auf ÖV) entwickelt werden. Wenn alle übergeordnete Rahmenbedinungen geregelt sind, soll eine solche Entwicklung möglich sein, auch wenn sich das entsprechende Gebiet im Richtplan nicht in der Achse für P+R Anlagen befindet.	6e
1149.	Gemeinde Lengnau	G	M5.1		Um den grenzüberschreitenden Verkehr flächeneffizient zu gestalten, ist aus Sicht von ZurzibietRegio die Zusammenarbeit mit deutschen Partnern für P+R-Anlagen in der Grenzregion in Deutschland zu fördern.	4a/4b
1150.	Gemeinde Mandach	G	M5.1		Um den grenzüberschreitenden Verkehr flächeneffizient zu gestalten, ist aus Sicht des Gemeinderat Mandach die Zusammenarbeit mit deutschen Partnern für P+R-Anlagen in der Grenzregion in Deutschland zu fördern.	4a/4b
1151.	Gemeinde Mellikon	G	M5.1		Um den grenzüberschreitenden Verkehr flächeneffizient zu gestalten, ist aus Sicht von der Gemeinde Mellikon die Zusammenarbeit mit deutschen Partnern für P+R-Anlagen in der Grenzregion in Deutschland zu fördern.	4a/4b
1152.	Gemeinderat Rupperswil	G	M5.1		Der Gemeinderat befürwortet explizit sämtliche Planungsgrundsätze und -anweisungen im Kapitel 5.1 Kombinierte Mobilität. Gerne steht er bei Projekten im Raum Rupperswil projektunterstützend oder -führend zur Verfügung.	1a
1153.	Gemeinderat Tegerfelden (nacherfasst durch BVU ARE)	G	M5.1		Um den grenzüberschreitenden Verkehr flächeneffizient zu gestalten, ist aus Sicht von ZurzibietRegio die Zusammenarbeit mit deutschen Partnern für P+R-Anlagen in der Grenzregion in Deutschland zu fördern.	4a/4b
1154.	Gemeinderat Wohlen (nacherfasst durch BVU ARE)	G	M5.1		Planungsgrundsatz D und E Es wird unterstützt, dass Bike+Ride-Anlagen in sämtlichen Raumtypen an Bahnstationen und geeigneten Bushaltestellen bedarfsgerecht zu erstellen und auszubauen sind. Auch im Hinblick auf die wesentliche Zunahme von E Bikes ist die Planung regional und kommunal vorrangig anzugehen.	1a
1155.	Hendschiken	G	M5.1		Der Planungsgrundsatz E wird explizit unterstützt. Antrag auf Ergänzung betreffend finanzielle Unterstützung / Pilotprojekte (Planungsanweisung 4) Zusätzlichen Planungsgrundsatz formulieren: Mittelfristig Förderung kombinierter Verkehr im ländlichen Raum (z.B. Taxito), siehe M3.1	4a 1b
1156.	Lenzburg	G	M5.1		Es sind keine Festlegungen zur kombinierten Mobilität Kapitel 5.1 festgelegt. Gestützt auf die Planungsanweisungen B und D sind im Zusammenhang mit dem Ausbau des Bahnhof Lenzburg der Ausbau der Bike & Ride – Anlage und der reduzierte Ausbau der Park & Ride – Anlage festzulegen.	2b
1157.	Planungsverband Baden Regio	R	M5.1		Die heutige Autobahnraststätte "Freshbalken" in Würenlos soll künftig zu einer Drehscheibe der kombinierten Mobilität (Parking und Umstieg auf ÖV) entwickelt werden.	6e

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
					Wenn alle übergeordnete Rahmenbedinungen geregelt sind, soll eine solche Entwicklung möglich sein, auch wenn sich das entsprechende Gebiet im Richtplan nicht in der Achse für P+R Anlagen befindet.	
1158.	Regionalplanungsverband Lebensraum Lenzburg Seetal	R	M5.1		Park&Pool-Umsteigeplätze sind zur Förderung der e-Mobilität mit einer Ladeinfrastruktur auszurüsten.	5a
1159.	SP Kanton Aargau	P	M5.1		Die Förderung des kombinierten Verkehrs erfordert einerseits eine gute Koordination der verschiedenen ÖV-Systeme, aber auch eine attraktive Parkierungsinfrastruktur für Velo, e-Bike und e-Auto. Heute ist das an vielen Orten sehr unattraktiv gelöst. Das sollte durch den Kanton aktiv gefördert werden.	1b
1160.	SVP Aargau	P	M5.1		Siehe Frage 136 (M5.1, Planungsgrundsatz A), Planungsgrundsatz A, Planungszone? Kantonaler Nutzungsplan?	4a
1161.	Zurzach	G	M5.1		Um den grenzüberschreitenden Verkehr flächeneffizient zu gestalten, ist aus Sicht von der Gemeinde Zurzach die Zusammenarbeit mit deutschen Partnern für P+R-Anlagen in der Grenzregion in Deutschland zu fördern.	4a/4b
1162.	ZurzibietRegio	R	M5.1		Um den grenzüberschreitenden Verkehr flächeneffizient zu gestalten, ist aus Sicht von ZurzibietRegio die Zusammenarbeit mit deutschen Partnern für P+R-Anlagen in der Grenzregion in Deutschland zu fördern.	4a/4b
1163.	Döttingen Gemeinderat	G	M5.1/1	Der Raumbedarf für P+R-Anlagen soll sichergestellt werden.	Um flächeneffizienten Verkehr und multimodale Verkehrsketten zu fördern ist das Potenzial für Umsteigeinfrastrukturen wie P+R-Anlagen entlang sämtlicher S-Bahn-Strecken zu fördern.	1b
1164.	Einwohnergemeinde Dürrenäsch	G	M5.1/1	Siehe Frage 136, Planungsgrundsatz A, Planungszone? Kantonaler Nutzungsplan?		4a
1165.	Gemeinde Aristau	G	M5.1/1	Siehe Frage 136, Planungsgrundsatz A, Planungszone? Kantonaler Nutzungsplan?		4a
1166.	Gemeinde Lengnau	G	M5.1/1	Der Bedarf für P+R-Anlagen soll entlang der ganzen Strecke zwischen Bad Zurzach und Kai-serstuhl sichergestellt werden. Die Klassifizierung des Mobilitätshubs in Kaiserstuhl ist zu erhöhen. Die Richtplan-Teilkarte M 5.1 ist entsprechend anzupassen.	Um flächeneffizienten Verkehr und multimodale Verkehrsketten zu fördern ist aus Sicht von ZurzibietRegio das Potenzial für Umsteigeinfrastrukturen wie P+R-Anlagen entlang sämtlicher S-Bahn-Strecken zu fördern. Gemäss der fusionierten Grossgemeinde Zurzach ist Kaiserstuhl ein Subzentrum im Rheintal mit einem Mobilitätshub. Die Wichtigkeit der dortigen Umsteigeinfrastruktur erschliesst sich besonders auch durch eine grenzübergreifende Betrachtung (nach Deutschland und in den Kanton Zürich). Entsprechend dieser Wichtigkeit soll die dortige Förderung der kombinierten Mobilität und dazu die Klassifizierung des Umsteigepunkts angepasst werden.	6e
1167.	Gemeinde Leuggern	G	M5.1/1	Siehe Frage 136, Planungsgrundsatz A, Planungszone? Kantonaler Nutzungsplan?		4a
1168.	Gemeinde Magden	G	M5.1/1	Sie Frage / Vermerk unter Kapitel M 5.1 "Kombinierte Mobilität": Planungsgrundsatz A (Planungszone? Kantonaler Nutzungsplan?)		4a
1169.	Gemeinde Mandach	G	M5.1/1	Der Raumbedarf für P+R-Anlagen soll entlang der ganzen Strecke zwischen Bad Zurzach und	Um flächeneffizienten Verkehr und multimodale Verkehrsketten zu fördern ist aus Sicht von des Gemeinderat Mandach das Potenzial für Umsteigeinfrastrukturen wie P+R-Anlagen entlang sämtlicher S-Bahn-Strecken zu fördern. Gemäss der fusionierten Grossgemeinde Zurzach ist Kaiserstuhl ein Subzentrum im	6e

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
				Kaiserstuhl sichergestellt werden. Die Klassifizierung des Mobilitätshubs in Kaiserstuhl ist zu erhöhen. Die Richtplan-Teilkarte M 5.1 ist anzupassen.	Rheintal mit einem Mobilitätshub. Die Wichtigkeit der dortigen Umsteigeinfrastruktur erschliesst sich besonders auch durch eine grenzübergreifende Betrachtung (nach Deutschland und in den Kanton Zürich). Entsprechend dieser Wichtigkeit soll die dortige Förderung der kombinierten Mobilität und dazu die Klassifizierung des Umsteigepunkts angepasst werden.	
1170.	Gemeinde Mellikon	G	M5.1/1	Raumbedarf für P+R-Anlagen soll entlang der ganzen Strecke zwischen Bad Zurzach und Kai-serstuhl sichergestellt werden. Die Klassifizierung des Mobilitätshubs in Kaiserstuhl ist zu erhöhen. Die Richtplan-Teilkarte M 5.1 ist entsprechend anzupassen.	Um flächeneffizienten Verkehr und multimodale Verkehrsketten zu fördern ist aus Sicht von der Ge-meinde Mellikon das Potenzial für Umsteigeinfrastrukturen wie P+R-Anlagen entlang sämtlicher S-Bahn-Strecken zu fördern. Gemäss der fusionierten Grossgemeinde Zurzach ist Kaiserstuhl ein Subzentrum im Rheintal mit einem Mobilitätshub. Die Wichtigkeit der dortigen Umsteigeinfrastruktur erschliesst sich besonders auch durch eine grenzübergreifende Betrachtung (nach Deutschland und in den Kanton Zürich). Ent-sprechend dieser Wichtigkeit soll die dortige Förderung der kombinierten Mobilität und dazu die Klassifizierung des Umsteigepunkts angepasst werden.	6e
1171.	Gemeinde Menziken	G	M5.1/1	Der Kanton sichert an den öV-Drehscheiben den Raumbedarf für Umsteigeinfrastrukturen und fördert kombinierte Mobilitätsformen gemäss den Richtplan-Teilkarten M 3.2 (siehe Frage 101) und M 5.1 in den jeweiligen Raumtypen bedarfsgerecht.		6
1172.	Gemeindeammänner-Vereinigung des Kantons Aargau	O	M5.1/1	Siehe Frage 136, Planungsgrundsatz A, Planungszone? Kantonaler Nutzungsplan?		4a
1173.	Gemeinderat Oberrüti	G	M5.1/1	Siehe Frage 136, Planungsgrundsatz A, Planungszone? Kantonaler Nutzungsplan?		4a
1174.	Gemeinderat Tegerfelden (nacherfasst durch BVU ARE)	G	M5.1/1	Raumbedarf für P+R-Anlagen soll entlang der ganzen Strecke zwischen Bad Zurzach und Kaiserstuhl sichergestellt werden. Die Klassifizierung des Mobilitätshubs in Kaiserstuhl ist zu erhöhen. Die Richtplan-Teilkarte M 5.1 ist entsprechend anzupassen.		6e
1175.	Planungsverband Brugg Regio	R	M5.1/1	Die scharfe Aufteilung in «Achsen mit P+R Anlagen» und Gebiete mit Förderung «flächeneffizienter Mobilitätsformen» ist gesamthaft zu überdenken und/oder besser mit den funktionalen Räumen gemäss Raumkonzept Aargau abzustimmen.	Zuvor lagen Brugg und Aarau noch an einer «Achse mit P+R Anlagen». Grundsätzlich begrüssen wir, dass durch die Förderung «flächeneffizienter Mobilitätsformen» die Zentren vom MIV entlastet wer-den. Wir erachten die scharfe Kategorisierung in zwei Gebiete jedoch als zu hart – dies namentlich aus den bereits unter Planungsgrundsatz B genannten Gründen. Die Gebiete mit Förderung «flä-cheneffizienter Mobilitätsformen» in den Anhörungsdokumenten umfassen auch ländliche Entwick-lungsräume gemäss Raumkonzept, beispielsweise das linke Aareufer zwischen Auenstein und Brugg. Deren Zuteilung ist aus unserer Sicht zu überprüfen.	1b
1176.	Touring Club Schweiz	O	M5.1/1	Siehe Frage 136, Planungsgrundsatz A, Planungszone? Kantonaler Nutzungsplan?		4a
1177.	Uezwil	G	M5.1/1	Siehe Frage 136, Planungsgrundsatz A, Planungszone? Kantonaler Nutzungsplan?		4a
1178.	Villnachern	G	M5.1/1	Siehe Frage 136, Planungsgrundsatz A, Planungszone? Kantonaler Nutzungsplan?		4a

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
1179.	Zurzach	G	M5.1/1	Der Raumbedarf für P+R-Anlagen soll entlang der ganzen Strecke zw. Bad Zurzach und Kaiserstuhl sichergestellt werden. Die Klassifizierung des Mobilitätshubs in Kaiserstuhl ist zu erhöhen. Die Richtplan-Teilkarte M 5.1 ist entsprechend anzupassen.	Um flächeneffizienten Verkehr und multimodale Verkehrsketten zu fördern ist aus Sicht der Gemeinde Zurzach das Potenzial für Umsteigeinfrastrukturen wie P+R-Anlagen entlang sämtlicher S-Bahn-Strecken zu fördern. Gemäss der fusionierten Grossgemeinde Zurzach ist Kaiserstuhl ein Subzentrum im Rheintal mit einem Mobilitätshub. Die Wichtigkeit der dortigen Umsteigeinfrastruktur erschliesst sich besonders auch durch eine grenzübergreifende Betrachtung (nach Deutschland und in den Kanton Zürich). Entsprechend dieser Wichtigkeit soll die dortige Förderung der kombinierten Mobilität und dazu die Klassifizierung des Umsteigepunkts angepasst werden.	6e
1180.	ZurzibietRegio	R	M5.1/1	Der Raumbedarf für P+R-Anlagen soll entlang der ganzen Strecke zwischen Bad Zurzach und Kai-serstuhl sichergestellt werden. Die Klassifizierung des Mobilitätshubs in Kaiserstuhl ist zu erhöhen. Die Teilkarte M 5.1 ist entsprechend anzupassen.	Um flächeneffizienten Verkehr und multimodale Verkehrsketten zu fördern ist aus Sicht von Zurzi-bietRegio das Potenzial für Umsteigeinfrastrukturen wie P+R-Anlagen entlang sämtlicher S-Bahn-Strecken zu fördern. Gemäss der fusionierten Grossgemeinde Zurzach ist Kaiserstuhl ein Subzentrum im Rheintal mit einem Mobilitätshub. Die Wichtigkeit der dortigen Umsteigeinfrastruktur erschliesst sich besonders auch durch eine grenzübergreifende Betrachtung (nach Deutschland und in den Kanton Zürich). Ent-sprechend dieser Wichtigkeit soll die dortige Förderung der kombinierten Mobilität und dazu die Klassifizierung des Umsteigepunkts angepasst werden.	6e
1181.	aarau regio	R	M5.1/1	Die scharfe Aufteilung in «Achsen mit P+R Anlagen» und Gebiete mit Förderung «flächeneffizienter Mobilitätsformen» ist zu überdenken.	Zuvor lagen Aarau und seine Vororte noch an einer «Achse mit P+R Anlagen». Grundsätzlich begrüs-sen wir, dass durch die Förderung «flächeneffizienter Mobilitätsformen» die Zentren vom MIV ent-lastet werden. Wir erachten die scharfe Kategorisierung in zwei Gebiete jedoch als zu hart – dies namentlich aus den bereits unter Planungsgrundsatz B genannten Gründen.	1b
1182.	Bremgarten	G	M5.1/2	Die Anordnung von P+R-Anlagen in ländlichen Zentren ist zu hinterfragen (Abstimmung Planungsgrundsatz mit Richtplan Teilkarte 5.1).	Widerspruch zwischen dem Grundsatz P+R in ländlichen Zentren zu fördern und der Richtplan Teilkarte 5.1. Bremgarten ist nicht geeignet als P+R-Standort für die Region.	1b
1183.	Einwohnergemeinde Wettingen	G	M5.1/2	Die Auswirkungen von P+R-Anlagen sorgfältig zu prüfen.	Auch in diesen Raumtypen sind die Auswirkungen von P+R-Anlagen sorgfältig zu prüfen (Nutzen versus negative Auswirkungen wie Förderung MIV-Verkehr, Siedlungsdruck in den ländlichen Raum/"Stadtflucht",...). Siehe auch M 5.1 B.	1b/2b
1184.	Fischbach-Göslikon	G	M5.1/2	Die Anordnung von P+R-Anlagen in ländlichen Zentren ist zu hinterfragen (Abstimmung Planungsgrundsatz mit Richtplan Teilkarte 5.1).	Widerspruch zwischen dem Grundsatz P+R in ländlichen Zentren zu fördern und der Richtplan Teilkarte 5.1. Bremgarten ist nicht geeignet als P+R-Standort für die Region.	1b
1185.	Gemeinde Stetten AG (nacherfasst durch BVU ARE)	G	M5.1/2	Die Anordnung von P+R Anlagen in ländlichen Zentren ist zu hinterfragen. (Abstimmung Planungs-grundsatz mit Richtplan Teilkarte 5.1)	Widerspruch zwischen dem Grundsatz P+R in ländlichen Zentren zu fördern und der Richtplan Teilkarte 5.1. Bremgarten ist nicht geeignet als P+R Standort für die Region.	1b
1186.	Gemeinderat Oberlunkhofen	G	M5.1/2	Die Anordnung von P+R-Anlagen in ländlichen Zentren ist zu hinterfragen (Abstimmung Planungsgrundsatz mit Richtplan Teilkarte 5.1).	Widerspruch zwischen dem Grundsatz P+R in ländlichen Zentren zu fördern und der Richtplan Teilkarte 5.1. Bremgarten ist nicht geeignet als P+R-Standort für die Region.	1b
1187.	Gemeinderat Tegerfelden (nacherfasst	G	M5.1/2	Der Raumbedarf für P+R-Anlagen soll entlang der ganzen Strecke zwischen Bad Zurzach und Kaiserstuhl sichergestellt werden. Klassifizierung des Mobilitätshubs in	Um flächeneffizienten Verkehr und multimodale Verkehrsketten zu fördern ist aus Sicht von ZurzibietRegio das Potenzial für Umsteigeinfrastrukturen wie P+R-Anlagen entlang sämtlicher S-BahnStrecken zu fördern. Gemäss der fusionierten Grossgemeinde Zurzach ist Kaiserstuhl ein Subzentrum im	6e

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
	durch BVU ARE)			Kaiserstuhl ist zu erhöhen. Die Richtplan-Teilkarte M 5.1 ist entsprechend anzupassen.	Rheintal mit einem Mobilitätshub. Die Wichtigkeit der dortigen Umsteigeinfrastruktur erschliesst sich besonders auch durch eine grenzübergreifende Betrachtung (nach Deutschland und in den Kanton Zürich). Entsprechend dieser Wichtigkeit soll die dortige Förderung der kombinierten Mobilität und dazu die Klassifizierung des Umsteigepunkts angepasst werden.	
1188.	Pro Velo Kanton Aargau	O	M5.1/2	Der Kanton fördert in Zusammenarbeit mit den Gemeinden und den Transportunternehmen entlang den ländlichen Entwicklungsachsen sowie in den ländlichen Zentren Park+Ride sowie Bike+Ride Anlagen.	Der Veloverkehr ist durch eine geeignete Infrastruktur auch auf den ländlichen Entwicklungsachsen zu fördern und die ländlichen Entwicklungsräume sind an das Veloverkehrsnetz anzubinden. Nur so können die Ziele des Gesamtverkehr 2040 erreicht werden. Insbesondere schnell E-Bikes besitzen auch im ländlichen Raum das Potential, Autofahrten bis 15km zu ersetzen.	1b
1189.	REPLA Mutschellen-Reusstal Kelleramt	R	M5.1/2	Die Anordnung von P+R-Anlagen in ländlichen Zentren ist zu hinterfragen (Abstimmung Planungsgrundsatz mit Richtplan Teilkarte 5.1).	Widerspruch zwischen dem Grundsatz P+R in ländlichen Zentren zu fördern und der Richtplan Teil-karte 5.1. Bremgarten ist nicht geeignet als P+R-Standort für die Region.	1b
1190.	Einwohnergemeinde Wettingen	G	M5.1/3	Die Erstellung und Förderung von Bike+Ride-Anlagen in sämtliche Raumtypen wird begrüsst.	Die Planungsgrundsätze und Planungsanweisungen zu Bike+Ride-Anlagen sollten vor denjenigen für die P+R-Anlagen aufgeführt werden, um die höhere Bedeutung zu verdeutlichen. Gleicher Antrag und Begründung wie bei M 5.1 D.	1a/2a
1191.	GrüneAargau	P	M5.1/3	(Druckfehler bei Erläuterungen: Es muss heissen "...Stationen mit grossem Potenzial…" und nicht "...Stationen mit grossen Potenzial…")		1c
1192.	Aargauischer Gewerbeverband	O	M5.1/4	Anpassen: An geeigneten Standorten sind durch die Gemeinden Parkplätze für Bike-Sharing und Car-Sharing zur Verfügung zu stellen.	Diese Aufgabe kann nicht den Unternehmen überbunden werden. Es ist den Unternehmen selber überlassen, ob sie solche Angebote anbieten wollen. Ansonsten ist es eine Aufgabe der Gemeinden, solche Plätze zu organisieren.	1b
1193.	Gemeinde Windisch (Abteilung Planung und Bau)	G	M5.1/4	An geeigneten Standorte sind Parkplätze für Bike-Sharing und Car-Sharing, wie auch Vermietung von Velo/E-Bikes zur Verfügung zu stellen.	Neben dem Bike-Sharing bietet sich im Raum Brugg/Windisch auch Standorte mit Velo/E-Bike-Vermietung an, insbesondere zu touristischen Zwecken (Wasserschloss, Jurapark, Vindonissa etc.).	1b
1194.	SP Kanton Aargau	P	M5.1/4	Ergänzung: Der Kanton unterstützt Gemeinden und Unternehmen in der Schaffung von guten Voraussetzungen für flächeneffiziente und nachhaltige Mobilität in den Kernstädten, in den urbanen Entwicklungsräumen und ländlichen Zentren.	An geeigneten Standorten sind Parkplätze für Bike-Sharing und Car-Sharing zur Verfügung zu stellen. Zudem unterstützt der Kanton personell und finanziell den Aufbau von Ride-Sharing-Angebote und dergleichen.	1b
1195.	Aargauischer Gewerbeverband	O	M5.1/A	Anpassen: Gemeinden sollen in dichter …	Es ist nicht klar, auf welche gesetzliche Grundlage sich diese Pflicht für Unternehmen stützen sollte. Dies ist eine Gemeindeaufgabe. Unternehmen können dies freiwillig tun, aber es soll nicht in die Planung einbezogen werden.	1b
1196.	Einwohnergemeinde Dürrenäsch	G	M5.1/A	Dieser Planungsgrundsatz muss klar erläutert werden. Erlässt der Regierungsrat eine Planungszone/Kantonaler Nutzungsplan im Bereich einer öV-Drehscheibe von kantonaler Bedeutung?	Die Sicherung des Raumbedarfs kann nur zusammen mit den Gemeinden und Grundeigentümern erfolgen.	4a
1197.	Gemeinde Aristau	G	M5.1/A	Dieser Planungsgrundsatz muss klar erläutert werden. Erlässt der Regierungsrat eine Planungszo-ne/Kantonaler Nutzungsplan	Die Sicherung des Raumbedarfs kann nur zusammen mit den Gemeinden und Grundeigentümern erfolgen.	4a

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
				im Bereich einer öV-Drehscheibe von kantonaler Bedeutung?		
1198.	Gemeinde Leuggern	G	M5.1/A	Dieser Planungsgrundsatz muss klar erläutert werden. Erlässt der Regierungsrat eine Planungszone/Kantonaler Nutzungsplan im Bereich einer öV-Drehscheibe von kantonaler Bedeutung?	Die Sicherung des Raumbedarfs kann nur zusammen mit den Gemeinden und Grundeigentümern erfolgen.	4a
1199.	Gemeinde Magden	G	M5.1/A	Dieser Planungsgrundsatz muss klar erläutert werden. Erlässt der Regierungsrat eine Planungszone/Kantonaler Nutzungsplan im Bereich einer öV-Drehscheibe von kantonaler Bedeutung?	Die Sicherung des Raumbedarfs kann nur zusammen mit den Gemeinden und Grundeigentümern erfolgen.	4a
1200.	Gemeindeammänner-Vereinigung des Kantons Aargau	O	M5.1/A	Dieser Planungsgrundsatz muss klar erläutert werden. Erlässt der Regierungsrat eine Planungszone/Kantonaler Nutzungsplan im Bereich einer öV-Drehscheibe von kantonaler Bedeutung?	Die Sicherung des Raumbedarfs kann nur zusammen mit den Gemeinden und Grundeigentümern erfolgen.	4a
1201.	Gemeinderat Oberrüti	G	M5.1/A	Dieser Planungsgrundsatz muss klar erläutert werden. Erlässt der Regierungsrat eine Planungszone/Kantonaler Nutzungsplan im Bereich einer öV-Drehscheibe von kantonaler Bedeutung?	Die Sicherung des Raumbedarfs kann nur zusammen mit den Gemeinden und Grundeigentümern erfolgen.	4a
1202.	Künten	G	M5.1/A	Dieser Planungsgrundsatz muss klar erläutert werden. Erlässt der Regierungsrat eine Planungszone/Kantonaler Nutzungsplan im Bereich einer öV-Drehscheibe von kantonaler Bedeutung?	Die Sicherung des Raumbedarfs kann nur zusammen mit den Gemeinden und Grundeigentümern erfolgen.	4a
1203.	Pro Velo Kanton Aargau	O	M5.1/A	Text ergänzen: "Der Kanton fördert die Erstellung sowie den qualitativen und quantitativen Ausbau von Umsteigeinfrastrukturen zwischen den Verkehrsträgern und sichert die Bereitstellung des Raumbedarfs."	Der Ausbau von Umsteigeinfrastrukturen soll explizit erwähnt werden.	1c
1204.	Regionalplanungsverband Lebensraum Lenzburg Seetal	R	M5.1/A	Antrag Anpassungen Teilkarte: Hendschiken P&R-Anlage von regionaler Bedeutung; Seon: statt Achse mit P&R, Wechsel zu „Förderung flächeneffizienter Mobilität“, insbesondere für ESP Birren	Der Bahnhof Hendschiken mit guten Anschlüssen in alle Richtungen bildet eine wichtige Umsteigebeziehung vom Auto auf die Bahn Förderung flächeneffizienter Mobilität im ländlichen Zentrum und insbesondere für den ESP Birren	1d 6e
1205.	SVP Aargau	P	M5.1/A	Dieser Planungsgrundsatz muss klar erläutert werden. Erlässt der Regierungsrat eine Planungszone/Kantonaler Nutzungsplan im Bereich einer öV-Drehscheibe von kantonaler Bedeutung?	Die Sicherung des Raumbedarfs kann nur zusammen mit den Gemeinden und Grundeigentümern erfolgen.	4a

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
1206.	Touring Club Schweiz	O	M5.1/A	Dieser Planungsgrundsatz muss klar erläutert werden. Erlässt der Regierungsrat eine Planungszone/Kantonaler Nutzungsplan im Bereich einer öV-Drehscheibe von kantonaler Bedeutung?	Die Sicherung des Raumbedarfs kann nur zusammen mit den Gemeinden und Grundeigentümern erfolgen.	4a
1207.	Uezwil	G	M5.1/A	Dieser Planungsgrundsatz muss klar erläutert werden. Erlässt der Regierungsrat eine Planungszone/Kantonaler Nutzungsplan im Bereich einer öV-Drehscheibe von kantonaler Bedeutung?	Die Sicherung des Raumbedarf kann nur zusammen mit den Gemeinden und Grundeigentümern erfolgen.	4a
1208.	Villnachern	G	M5.1/A	Dieser Planungsgrundsatz muss klar erläutert werden. Erlässt der Regierungsrat eine Planungszo-ne/Kantonaler Nutzungsplan im Bereich einer öV-Drehscheibe von kantonaler Bedeutung?	Die Sicherung des Raumbedarfs kann nur zusammen mit den Gemeinden und Grundeigentümern erfolgen.	4a
1209.	Bremgarten	G	M5.1/B	Die Anordnung von P+R-Anlagen in ländlichen Zentren ist zu hinterfragen (Abstimmung Planungs-grundsatz mit Richtplan Teilkarte 5.1).	Widerspruch zwischen dem Grundsatz P+R in ländlichen Zentren zu fördern und der Richtplan Teilkarte 5.1. Bremgarten ist nicht geeignet als P+R-Standort für die Region.	1b
1210.	Einwohnergemeinde Wettingen	G	M5.1/B	Die Fokussierung von P+R Anlagen in den ländlichen Entwicklungsachsen und ländlichen Zentren wird begrüsst.	Bei der Nutzung kombinierter Mobilität soll das Umsteigen vom Auto auf den ÖV möglichst früh erfolgen und nicht erst in den Zentren. Auch in diesen Raumtypen sind die Auswirkungen von P+R-Anlagen sorgfältig zu prüfen (Nutzen versus negative Auswirkungen wie Förderung MIV-Verkehr, Siedlungsdruck in den ländlichen Raum/"Stadtflucht",...).	1a
1211.	FSU Sektion Nordwestschweiz (nacherfasst durch BVU ARE)	O	M5.1/B	P&R-Anlagen sollen auch weiterhin im Zentrum und in Kernstädten zur Verfügung stehen.	Auch ein reduziertes Angebot für Pendler, welche nicht im Bereich einer ländlichen Entwicklungsachse wohnen, benötigen eine gute Umsteigemöglichkeit zum öV.	1b
1212.	Fischbach-Göslikon	G	M5.1/B	Die Anordnung von P+R-Anlagen in ländlichen Zentren ist zu hinterfragen (Abstimmung Planungsgrundsatz mit Richtplan Teilkarte 5.1).	Widerspruch zwischen dem Grundsatz P+R in ländlichen Zentren zu fördern und der Richtplan Teilkarte 5.1. Bremgarten ist nicht geeignet als P+R-Standort für die Region.	1b
1213.	Gemeinde Ehrendingen	G	M5.1/B	Die Fokussierung von P+R Anlagen in den ländlichen Entwicklungsachsen und ländlichen Zentren wird begrüsst.	Bei der Nutzung kombinierter Mobilität soll das Umsteigen vom Auto auf den ÖV möglichst früh erfolgen und nicht erst in den Zentren.	1a
1214.	Gemeinde Mandach	G	M5.1/B	P+R Anlagen sind nicht ausschliesslich den ländlichen Entwicklungsachsen und ländlichen Zentren vorzubehalten.	In Kernstädten und urbanen Entwicklungsräumen würden P+R Anlagen gemäss Beschluss B nur noch im Ausnahmefall gefördert. Wir gehen davon aus, dass insbesondere im Randbereich von Kernstädten und urbanen Entwicklungsräumen auch weiterhin ein Potenzial für P+R Anlagen besteht. Entsprechende Vorhaben sollten künftig nicht im Widerspruch zum Richtplan stehen, weshalb eine differenziertere Formulierung wünschenswert wäre.	1b
1215.	Gemeinde Menziken	G	M5.1/B	Siehe Begründung (Antrag übersteigt die max. Zeichenzahl)	Der Kanton sorgt zusammen mit Gemeinden und Transportunternehmungen dafür, dass angeeigneten Bahnhaltestellen Park+Ride-Plätze zur Verfügung stehen. Die Anzahl Parkfelder ist aufgrund der Nachfrage und der Platzverhältnisse festzulegen. Die P+R-Anlagen sind vor allem entlang den ländlichen Entwicklungsachsen und in den	6

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
					ländlichen Zentren anzulegen. Standorte in Kernstädten und im urba-nen Entwicklungsraum sind nur in Ausnahmefällen zu fördern.	
1216.	Gemeinde Stetten AG (nacherfasst durch BVU ARE)	G	M5.1/B	Die Anordnung von P+R Anlagen in ländlichen Zentren ist zu hinterfragen. (Abstimmung Planungs-grundsatz mit Richtplan Teilkarte 5.1)	Widerspruch zwischen dem Grundsatz P+R in ländlichen Zentren zu fördern und der Richtplan Teil-karte 5.1. Bremgarten ist nicht geeignet als P+R Standort für die Region.	1b
1217.	Gemeinderat Oberlunkhofen	G	M5.1/B	Die Anordnung von P+R-Anlagen in ländlichen Zentren ist zu hinterfragen (Abstimmung Planungsgrundsatz mit Richtplan Teilkarte 5.1).	Widerspruch zwischen dem Grundsatz P+R in ländlichen Zentren zu fördern und der Richtplan Teil-karte 5.1. Bremgarten ist nicht geeignet als P+R-Standort für die Region.	1b
1218.	GrüneAargau	P	M5.1/B	Anpassung: Die P+R-Anlagen sind [...] entlang den ländlichen Entwicklungsachsen und in den ländlichen Zentren anzulegen. Standorte in Kernstädten und im urbanen Entwicklungsraum werden nicht gefördert.	In urbanen Entwicklungsräumen und Kernstädten besteht bereits ein ausgezeichnetes Angebot von öV. Es bedarf keinerlei Anpassung von P+R Möglichkeiten, da die öV-Drehscheiben (bspw. Bahnhöfe) aus der ganzen Kernstadt, resp. aus dem ganzen urbanen Entwicklungsraum mit öV erreicht werden kann. Es ist auch flächeneffiziente Mobilität zu achten.	1b
1219.	Lenzburg	G	M5.1/B	Die Realisierung von Park & Ride-Anlagen sollte auch in Kernstädten in reduziertem Umfang unterstützt werden.	Der Stadtrat unterstützt das Anliegen, dass Park & Ride-Anlagen bevorzugt entlang der ländlichen Entwicklungsachsen realisiert werden. In den Kernstädten soll trotzdem ein reduziertes Angebot bestehen, damit Pendler, welche nicht im Bereich einer ländlichen Entwicklungsachse wohnen, eine Umsteigemöglichkeit benutzen können.	1b
1220.	Planungsverband Baden Regio	R	M5.1/B	Die Fokussierung von P+R Anlagen in den ländlichen Entwicklungsachsen und ländlichen Zentren wird begrüsst.	Bei der Nutzung kombinierter Mobilität soll das Umsteigen vom Auto auf den ÖV möglichst früh erfolgen und nicht erst in den Zentren.	1a
1221.	Planungsverband Brugg Regio	R	M5.1/B	P+R Anlagen sind nicht ausschliesslich den ländlichen Entwicklungsachsen und ländlichen Zentren vorzubehalten.	In Kernstädten und urbanen Entwicklungsräumen würden P+R Anlagen gemäss Beschluss B nur noch im Ausnahmefall gefördert. Wir gehen davon aus, dass insbesondere im Randbereich von Kernstädten und urbanen Entwicklungsräumen auch weiterhin ein Potenzial für P+R Anlagen besteht. Entsprechende Vorhaben sollten künftig nicht im Widerspruch zum Richtplan stehen, weshalb eine differenziertere Formulierung wünschenswert wäre.	1b
1222.	REPLA Mutschellen-Reusstal Kelleramt	R	M5.1/B	Die Anordnung von P+R-Anlagen in ländlichen Zentren ist zu hinterfragen (Abstimmung Planungs-grundsatz mit Richtplan Teilkarte 5.1).	Widerspruch zwischen dem Grundsatz P+R in ländlichen Zentren zu fördern und der Richtplan Teil-karte 5.1. Bremgarten ist nicht geeignet als P+R-Standort für die Region.	1b
1223.	Regionalplanungsverband Lebensraum Lenzburg Seetal	R	M5.1/B	P&R-Anlagen sollen auch weiterhin im Zentrum und in Kernstädten zur Verfügung stehen.	Auch ein reduziertes Angebot für Pendler:innen, welche nicht im Bereich einer ländlichen Entwicklungsachse wohnen, benötigen eine gute Umsteigemöglichkeit zum öV.	1b
1224.	aarau regio	R	M5.1/B	P+R Anlagen sind nicht ausschliesslich den ländlichen Entwicklungsachsen und ländlichen Zentren vorzubehalten.	In Kernstädten und urbanen Entwicklungsräumen würden P+R Anlagen gemäss Beschluss B nur noch im Ausnahmefall gefördert. Wir gehen davon aus, dass insbesondere im Randbereich von Kernstädten und urbanen Entwicklungsräumen auch weiterhin ein Potenzial für P+R Anlagen besteht. Entsprechende Vorhaben sollten künftig nicht im Widerspruch zum Richtplan stehen, weshalb eine differenziertere Formulierung wünschenswert wäre.	1b

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
1225.	Lenzburg	G	M5.1/C	Park + Pool - Umsteigeplätze sollen mit Ladeinfrastruktur für e-Fahrzeuge ausgerüstet werden.	Förderung der e-Mobilität.	5a
1226.	Einwohnergemeinde Wettingen	G	M5.1/D	Die Erstellung und Förderung von Bike+Ride-Anlagen in sämtliche Raumtypen wird begrüsst.	Die Planungsgrundsätze und Planungsanweisungen zu Bike+Ride-Anlagen sollten vor den den-jenigen für die P+R-Anlagen aufgeführt werden, um die höhere Bedeutung zu verdeutlichen.	1a/2a
1227.	Gemeinde Muri	G	M5.1/D	Planungsgrundsatz D wird als positiv beurteilt und grundsätzlich unterstützt. Jedoch ist die Formulierung "geeignete Bushaltestellen, um bedarfsgerechte B+R-Anlagen zu erstellen" nicht griffig genug. Bitte formulieren, was konkret gemeint ist.	Die konsequente Umsetzung ist insbesondere im dicht besiedelten Raum in grösseren Gemeinden fraglich. Umfassende Abdeckung sämtlicher Haltestellen ist wenig ökonomisch. Zudem sollte sich der Kanton an der Umsetzung solcher sinnvollen Projekte beteiligen.	1b
1228.	Planungsverband Baden Regio	R	M5.1/D	-		1a
1229.	Regionalplanungsverband Oberes Freiamt	R	M5.1/D	Planungsgrundsatz D wird als positiv beurteilt und grundsätzlich unterstützt. Jedoch ist die Formulierung "geeignete Bushaltestellen, um bedarfsgerechte B+R-Anlagen zu erstellen" nicht griffig genug. Bitte formulieren, was konkret gemeint ist.	Die konsequente Umsetzung ist insbesondere im dicht besiedelten Raum in grösseren Gemeinden fraglich. Umfassende Abdeckung sämtlicher Haltestellen ist wenig ökonomisch. Zudem sollte sich der Kanton an der Umsetzung solcher sinnvollen Projekte beteiligen.	1b
1230.	Stadt Aarau	G	M5.1/D	Auch die Bedürfnisse von Spezialvelos (Velos mit Anhänger, Cargovelos etc.) sind zu berücksichti-gen.	Die Spezialvelos werden bei der Bedarfsgerechten Gestaltung (Platzbedarf und Zugänge) oft nicht berücksichtigt. Diese sind speziell im Beschluss zu erwähnen.	1d
1231.	Aargauischer Gewerbeverband	O	M5.1/E	Gemeinden sollen in dichter …	Es ist nicht klar, auf welche gesetzliche Grundlage sich diese Pflicht für Unternehmen stützen sollte. Dies ist eine Gemeindeaufgabe. Unternehmen können dies freiwillig tun, aber es soll nicht in die Planung einbezogen werden.	1b
1232.	Regionalplanungsverband Lebensraum Lenzburg Seetal	R	M5.1/E	Der Planungsgrundsatz wird von Seiten LLS unterstützt und soll mit der finanziellen Unterstützung für den Aufbau von Sharing-Angebote ergänzt werden.	Durch die finanzielle Unterstützung wird der Anreiz vergrössert Sharing-Angebote aktiv zu fördern.	4a
1233.	Einwohnergemeinde Dürrenäsch	G	M5.1/F	Streichung des Planungsgrundsatzes	Die Fernbusse konkurrenzieren das bestehende OeV-Angebot und sind nicht nachhaltig unterwegs. Dementsprechend macht es keinen Sinn, dieses Angebot im Richtplan zu unterstützen.	2a
1234.	Gemeinde Aristau	G	M5.1/F	Streichung des Planungsgrundsatzes	Die Fernbusse konkurrenzieren das bestehende OeV-Angebot und sind nicht nachhaltig unterwegs. Dementsprechend macht es keinen Sinn, dieses Angebot im Richtplan zu unterstützen.	2a
1235.	Gemeinde Leuggern	G	M5.1/F	Streichung des Planungsgrundsatzes	Die Fernbusse konkurrenzieren das bestehende OeV-Angebot und sind nicht nachhaltig unterwegs. Dementsprechend macht es keinen Sinn, dieses Angebot im Richtplan zu unterstützen.	2a
1236.	Gemeinde Magden	G	M5.1/F	Streichung des Planungsgrundsatzes	Die Fernbusse konkurrenzieren das bestehende OeV-Angebot und sind nicht nachhaltig unterwegs. Dementsprechend macht es keinen Sinn, dieses Angebot im Richtplan zu unterstützen	2a
1237.	Gemeindeammänner-Vereinigung	O	M5.1/F	Streichung des Planungsgrundsatzes	Die Fernbusse konkurrenzieren das bestehende OeV-Angebot und sind nicht nachhaltig unterwegs. Dementsprechend macht es keinen Sinn, dieses Angebot im Richtplan zu unterstützen.	2a

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
	des Kantons Aargau					
1238.	Gemeinderat Oberrüti	G	M5.1/F	Streichung des Planungsgrundsatzes	Die Fernbusse konkurrenzieren das bestehende OeV-Angebot und sind nicht nachhaltig unterwegs. Dementsprechend macht es keinen Sinn, dieses Angebot im Richtplan zu unterstützen.	2a
1239.	GrüneAargau	P	M5.1/F	Streichen	Der Aufbau eines Fernbusnetzes parallel zum Fernverkehrszugnetz führt zu Doppelspurigkeit und somit Ineffizienz. Ferner schneiden Fernbusse bezüglich Treibhausgasemissionen, insbesondere beim Schweizer Bahnstrommix, deutlich schlechter ab als der Zug.	2a
1240.	Künten	G	M5.1/F	Streichung des Planungsgrundsatzes	Die Fernbusse konkurrenzieren das bestehende OeV-Angebot und sind nicht nachhaltig unter-wegs. Dementsprechend macht es keinen Sinn, dieses Angebot im Richtplan zu unterstützen.	2a
1241.	Pro Velo Kanton Aargau	O	M5.1/F	Text ergänzen: "Der Kanton kann sich für die Interessen von Fernbussen (national und international) einsetzen, falls durch dem Schienenverkehr den potenziellen Fahrgästen kein attraktives Angebot ermöglicht werden kann.	Es ist nicht zielführend wenn trotz eines existierenden, attraktiven Zugsangebot noch zusätzlich ein Fernbus-Angebot bereitgestellt wird, zumal es weniger ökologisch und weniger sicher sein wird.	2a
1242.	Touring Club Schweiz	O	M5.1/F	Streichung des Planungsgrundsatzes	Die Fernbusse konkurrenzieren das bestehende OeV-Angebot und sind nicht nachhaltig unterwegs. Dementsprechend macht es keinen Sinn, dieses Angebot im Richtplan zu unterstützen.	2a
1243.	Uezwil	G	M5.1/F	Streichung des Planungsgrundsatzes	Die Fernbusse konkurrenzieren das bestehende OeV-Angebot und sind nicht nachhaltig unterwegs. Dementsprechend macht es ekeine Sinn, dieses Angebot im Richtplan zu unterstützen.	2a
1244.	VCS, Sektion Aargau	O	M5.1/F	Der Regierungsrat soll im Rahmen der Botschaft darlegen, welche möglichen Fernbuslinien (national und international) aus seiner Sicht in Frage kommen, weshalb sich diese aufdrängen und aus welchen Gründen er das Fernverkehrszugnetz für ...	Vervollständigung des Antrages: ... diese Verbindungen als nicht geeignet erachtet. Alternativ ist dieser Grundsatz zu streichen. Begründung: Der Aufbau eines Fernbusnetzes parallel zum Fernverkehrszugnetz führt zu Doppelspurigkeit und somit Ineffizienz. Ferner schneiden Fernbusse bezüglich Treibhausgasemissionen, insbesondere beim Schweizer Bahnstrommix, deutlich schlechter ab als der Zug. Enstprechend ist beim Engagement des Kantons für Fernbuslinien (insbesondere nationalen) Zurückhaltung angezeigt.	2a
1245.	Villnachern	G	M5.1/F	Streichung des Planungsgrundsatzes	Die Fernbusse konkurrenzieren das bestehende OeV-Angebot und sind nicht nachhaltig unterwegs. Dementsprechend macht es keinen Sinn, dieses Angebot im Richtplan zu unterstützen.	2a
1246.	Gemeinde Muri	G	M5.1/G	Innovative Mobilitätsformen sollten insbesondere auch in ländlichen Gebieten gezielt gefördern werden. Formulierung fokussiert zu stark auf Kernstädte und urbane Entwicklungsräume.	Kanton und Gemeinden sollen innovative Entwicklungen mit neuen Lösungsansätzen für ländliche Gebiete auf dem Radar behalten und deren Entwicklung gezielt fördern. Illustrationen: www.taxito.com, www.go-sharing.com	1b
1247.	GrüneAargau	P	M5.1/G	“innovative Mobilitätsformen” ist zu präzisieren: “innovative umwelt- und siedlungsfreundliche Mobilitätsformen”	Wenn eine Mobilitätsform innovativ ist, ist dies alleine noch kein Qualitätsmerkmal. Entscheidend ist, dass diese innovative Mobilitätsform auch umwelt- und siedlungsfreundlich ist.	1b

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
1248.	Pro Velo Kanton Aargau	O	M5.1/G	Text ergänzen: "... und setzt sich insbesondere in den Kernstädten und den urbanen Entwicklungsräumen für eine flächeneffiziente, sichere, energieeffiziente & emissionsarme Mobilitätsabwicklung ein."	Bei der Mobilitätsabwicklung sind weitere, zentrale Parameter wie Sicherheit, Klimaverträglichkeit und Gesundheit zu berücksichtigen: Vermeidung von Lärm, CO2-Ausstoss, Mikrogummi,...	6a
1249.	Regionalplanungsverband Lebensraum Lenzburg Seetal	R	M5.1/G	Es soll ein zusätzlicher Planungsgrundsatz H formuliert werden: Förderung kombinierter Verkehr im ländlichen Raum (z.B. Taxito)	Alternative Erschliessungsmöglichkeiten wie zum Beispiel Taxito sind eine kostengünstige Möglichkeit die Mobilität im ländlichen Raum für Personen ohne eigenes Auto zu verbessern, anstelle des Ausbaus des klassischen öV-Angebotes (siehe öV Gesetz des Kantons Luzern).	1b
1250.	Regionalplanungsverband Oberes Freiamt	R	M5.1/G	Innovative Mobilitätsformen sollten insbesondere auch in ländlichen Gebieten gezielt gefördern werden. Formulierung fokussiert zu stark auf Kernstädte und urbane Entwicklungsräume.	Kanton und Gemeinden sollen innovative Entwicklungen mit neuen Lösungsansätzen für ländliche Gebiete auf dem Radar behalten und deren Entwicklung gezielt fördern. Illustrationen: www.taxito.com, www.go-sharing.com	1b
1251.	SP Kanton Aargau	P	M5.1/G	Ergänzung: Der Kanton fördert innovative Mobilitätsformen auch im ländlichen Raum und setzt sich insbesondere in den Kernstädten und den urbanen Entwicklungsräumen für eine flächeneffiziente Mobilitätsabwicklung ein.	Mitfahrsysteme wie Taxito können gerade ländlichen Raumeine kostengünstige Alternative zur klassischen öv-Erschliessung sein.	1b
1252.	VCS, Sektion Aargau	O	M5.1/G	“innovative Mobilitätsformen” ist zu präzisieren: “innovative umwelt- und siedlungsfreundliche Mobilitätsformen”	Wenn eine Mobilitätsform innovativ ist, ist dies alleine noch kein Qualitätsmerkmal. Entscheidend ist, dass diese innovative Mobilitätsform auch umwelt- und siedlungsfreundlich ist.	1b
1253.	Unternehmen (nacherfasst durch BVU ARE)	J	M6.1		Erfreut haben wir zur Kenntnis genommen, dass das Thema der unterirdischen Gütertransporte im Kapitel M 6.1 der vorliegenden Gesamtüberprüfung bereits Aufnahme gefunden hat.	1a
1254.	Döttingen Gemeinderat	G	M6.1		Planungsanweisung 1.2: Die Aufnahme als Festsetzung der Weiterentwick-lung des KV-Terminals in Mellikon / Rekingen wird begrüsst.	1a
1255.	Einwohnergemeinde Sisseln	G	M6.1		Abbildung Freiverladeanlagen: Wir begrüssen die Konzentration von Freiverladeanlagen durch die Aufhebung von solchen sowie durch den Ausbau einer Anlage und durch den Neubau einer Anlage. In der Region Fricktal findet in Gemeinden eine Parkierung von LKWs auf Gemeindestrassen statt, welche im Zusammenhang mit dem Güterverkehr entlang des Rheins stehen. Um das geregelte Befahren der Strassen sicher zu stellen, wurden bisher lokale Verkehrsbeschränkungen eingeführt. Mit solchen lokalen Regulierungen wird aus regionaler Sicht dieses Problem lediglich verschoben, jedoch nicht gebührend gelöst. Hierfür ist eine Lösung zu finden. Der bestehende Planungsgrundsatz A zum Güterverkehr auf der Schiene soll weiterhin Gültigkeit haben: Der Grundsatz lautet: A. Der Kanton unterstützt die Verlagerungsziele des Bundes im Güterverkehr von der Strasse auf die Schiene für den Verkehr über lange Distanzen. Der Regionalzugverkehr darf durch den Güterverkehr nicht verdrängt und seine Entwicklung nicht behindert werden.	1a 4a 6d
1256.	Endingen	G	M6.1		Planungsanweisung 1.2: ZurzibietRegio begrüsst die Aufnahme als Festsetzung der Weiterentwicklung des KV-Terminals in Mellikon / Rekingen.	1a

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
1257.	Gemeinde Böttstein	G	M6.1		Planungsanweisung 1.2: Der Gemeinderat begrüsst die Aufnahme als Festsetzung der Weiterentwicklung des KV-Terminals in Mellikon / Rekingen.	1a
1258.	Gemeinde Lengnau	G	M6.1		Planungsanweisung 1.2: ZurzibietRegio begrüsst die Aufnahme als Festsetzung der Weiterentwicklung des KV-Terminals in Mellikon / Rekingen.	1a
1259.	Gemeinde Mandach	G	M6.1		Planungsanweisung 1.2: der Gemeinderat Mandach begrüsst die Aufnahme als Festsetzung der Weiterentwicklung des KV-Terminals in Mellikon / Rekingen.	1a
1260.	Gemeinde Mellikon	G	M6.1		Planungsanweisung 1.2: ZurzibietRegio begrüsst die Aufnahme als Festsetzung der Weiterentwicklung des KV-Terminals in Mellikon / Rekingen.	1a
1261.	Gemeinderat Buchs	G	M6.1		Die Vision cargo sous terrain wird im Erläuterungstext in Kapitel M 6.1 erwähnt (Herausforderung). Im Kanton Aargau sind drei Hubstandorte vorgesehen. Einer davon in Suhr/Buchs. Die Umsetzung dieses zukunftsweisenden Güterverkehrsvorhabens wird sowohl auf die genannten Gemeinden Suhr und Buchs als auch auf die ganze Agglomeration Aarau Auswirkungen haben. Es wäre deshalb sowohl eine vertiefte Auseinandersetzung als auch eine genauere Lokalisierung in der Richtplankarte angezeigt.	4a/b
1262.	Gemeinderat Tegerfelden (nacherfasst durch BVU ARE)	G	M6.1		Planungsanweisung 1.2: ZurzibietRegio begrüsst die Aufnahme als Festsetzung der Weiterentwicklung des KV-Terminals in Mellikon / Rekingen.	1a
1263.	Hellikon	G	M6.1		Eingabe: Abbildung Freiverladeanlagen: Fricktal Regio begrüsst die Konzentration von Freiverladeanlagen durch die Aufhebung von solchen sowie durch den Ausbau einer Anlage und durch den Neubau einer Anlage. In der Region Fricktal findet in Gemeinden eine Parkierung von LKWs auf Gemeindestrassen statt, welche im Zusammenhang mit dem Güterverkehr entlang des Rheins stehen. Um das geregelte Befahren der Strassen sicher zu stellen, wurden bisher lokale Verkehrsbeschränkungen eingeführt. Mit solchen lokalen Regulierungen wird aus regionaler Sicht dieses Problem lediglich verschoben, jedoch nicht gebührend gelöst. Hierfür ist eine Lösung zu finden. Der bestehende Planungsgrundsatz A zum Güterverkehr auf der Schiene soll weiterhin Gültigkeit haben: Der Grundsatz lautet: A. Der Kanton unterstützt die Verlagerungsziele des Bundes im Güterverkehr von der Strasse auf die Schiene für den Verkehr über lange Distanzen. Der Regionalzugverkehr darf durch den Güterverkehr nicht verdrängt und seine Entwicklung nicht behindert werden.	1a 4a 6d
1264.	Hendschiken	G	M6.1		Planungsgrundsätze J und K Gemeinden & Replas sollen möglichst früh in den Planungsprozess zur Zusammenarbeit miteinbezogen werden. Anmerkung: Die häufige Schliessung der Barrieren in Hendschiken hat Auswirkungen auf die Region LLS und das Verkehrsmanagement Lenzburg. Eine weitere Intensivierung des Güterverkehrs auf dieser Achse verschärft die Problematik.	4a/b 4b
1265.	Lenzburg	G	M6.1		Anmerkung zu Grundsatz C: Der Platz für Freiverlad im Bereich Bahnhof Lenzburg wird nach dem Ausbau noch kleiner. Zudem müssen die Güter durch die Stadt zu- oder abtransportiert werden. Im Wirtschaftsraum Lenzburg sollte daher der Freiverlad in	6e

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
					Wildegg erhalten bzw. ausgebaut werden. Der Freiverlad Lenzburg sollte aus Sicht des Stadtrats aufgehoben werden. Anmerkung zu Grundsatz E: Der Stadtrat fordert den Kanton auf, sich dafür einzusetzen, dass die Transporte für den Ausbau der Publikumsanlagen beim Bahnhof Lenzburg zum grossen Teil mit der Bahn abgewickelt werden. Anmerkung zu Grundsatz J: Die Linienführung von Cargo Sous Terrain (CST) wurde in der Zwischenzeit weiter konkretisiert. Die betroffenen Gemeinden sind möglichst bald zu orientieren. Da CST auch unter besiedeltem Gebiet durchführt, sind Konflikte (z.B. mit Erdwärmesonden) unvermeidlich. Mit einer frühzeitigen Information könnten eventuell spätere Konflikte vermieden werden.	4a 4a/b
1266.	Planungsverband Brugg Regio	R	M6.1		Cargo sous terrain wird im Erläuterungstext des Kapitels M 6.1 bloss erwähnt. Brugg Regio wünscht sich eine vertieftere Auseinandersetzung mit diesem zukunftsweisenden Güterverkehrsvorhaben, da dessen Umsetzungen Auswirkungen auf den Güterverkehrsknoten in Brugg haben wird. Brugg Regio begrüsst die Aufnahme der Informationskarte zu den Freiverladanlagen, die den Stand-ort Brugg als möglichen Standort zur Aufhebung (im Falle einer erfolgreichen Suche nach einem Ersatzstandort) aufführt.	4a/b 1a
1267.	Planungsverband Fricktal Regio	R	M6.1		Abbildung Freiverladeanlagen: Fricktal Regio begrüsst die Konzentration von Freiverladeanlagen durch die Aufhebung von solchen sowie durch den Ausbau einer Anlage und durch den Neubau einer Anlage. In der Region Fricktal findet in Gemeinden eine Parkierung von LKWs auf Gemeindestrassen statt, welche im Zusammenhang mit dem Güterverkehr entlang des Rheins stehen. Um das geregelte Befahren der Strassen sicher zu stellen, wurden bisher lokale Verkehrsbeschränkungen eingeführt. Mit solchen lokalen Regulierungen wird aus regionaler Sicht dieses Problem lediglich verschoben, jedoch nicht gebührend gelöst. Hierfür ist eine Lösung zu finden. Der bestehende Planungsgrundsatz A zum Güterverkehr auf der Schiene soll weiterhin Gültigkeit haben: Der Grundsatz lautet: A. Der Kanton unterstützt die Verlagerungsziele des Bundes im Güterverkehr von der Strasse auf die Schiene für den Verkehr über lange Distanzen. Der Regionalzugverkehr darf durch den Güterverkehr nicht verdrängt und seine Entwicklung nicht behindert werden.	1a 4a 6d
1268.	Unternehmen	J	M6.1		Das Kapitel M6.1 ist aus Sicht von SBB gelungen, insbesondere die Verankerung der Verlagerungsziele, die Bahntransportpflicht für Massengüter, die Sicherung von Freiverladen und Anschlussgleisen und die Weiterentwicklung des KV begrüssen wir sehr. Speziell die Planungsanweisungen 1.1 (Regionalterminal Dietikon) werden begrüsst, ebenso die dazugehörige Vororientierung 3.1 (Zusätzliches Annahmegleis). • Der Planungsgrundsatz M 6.1 D (Anschlussgleise) soll aus unserer Sicht dahingehend ergänzt werden, dass bestehende, durch Anschlussgleise erschlossene Industrie- und Gewerbezonen weiterhin vorrangig für Nutzungen mit Anschlussgleis gesichert werden, damit Betriebe, die auf Bahnlogistik angewiesen ist oder diese	1a 4a/b

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
					zumindest nutzen können, an solchen Standorten nachhaltige Entwicklungsmöglichkeiten finden. • Bereits in der Vorprüfung haben die SBB eingegeben, dass die Streichung der Freiverlade (heute bestehend) in Zofingen und Kaiseraugst derzeit von der Branche nicht akzeptiert wird. Wir beantragen daher, diese Standorte derzeit noch als Bestand im Richtplan auszuweisen. • Wir weisen darauf hin, dass Hunzenschwil ebenfalls über eine Terminalanlage verfügt (private Anlage von Coop), welche im Richtplan gesichert und aufzunehmen ist. Die Terminalanlage ist auch für Dritte zugänglich. Begründung: Wichtigkeit der Versorgungssicherheit der CH-Bevölkerung. Wir beantragen, dieses Terminal entsprechend im Richtplan aufzunehmen.	1b 3a
1269.	Regionalplanungsverband Lebensraum Lenzburg Seetal	R	M6.1		Anmerkung: Die häufige Schliessung der Barrieren in Hendschiken hat Auswirkungen auf die Region LLS und das Verkehrsmanagement Lenzburg. Eine weitere Intensivierung des Güterverkehrs auf dieser Achse verschärft die Problematik.	4b
1270.	Rheinfelden	G	M6.1		Abbildung Freiverladeanlagen: Rheinfelden begrüsst die Konzentration von Freiverladeanlagen durch die Aufhebung von solchen sowie durch den Ausbau einer Anlage und durch den Neubau einer Anlage. In Rheinfelden findet eine Parkierung von LKWs auf Gemeindestrassen statt, welche im Zusammenhang mit dem Güterverkehr entlang des Rheins steht. Um das geregelte Befahren der Strassen sicher zu stellen, wurden bisher lokale Verkehrsbeschränkungen eingeführt. Mit solchen lokalen Regulierungen wird aus städtischer Sicht dieses Problem lediglich verschoben, jedoch nicht gebührend gelöst. Hierfür ist eine Lösung zu finden. Der bestehende Planungsgrundsatz A zum Güterverkehr auf der Schiene soll weiterhin Gültigkeit haben: Der Grundsatz lautet: A. Der Kanton unterstützt die Verlagerungsziele des Bundes im Güterverkehr von der Strasse auf die Schiene für den Verkehr über lange Distanzen. Der Regionalzugverkehr darf durch den Güterverkehr nicht verdrängt und seine Entwicklung nicht behindert werden.	1a 4a 6d
1271.	Siglistorf	G	M6.1		Planungsanweisung 1.2: ZurzibietRegio begrüsst die Aufnahme als Festsetzung der Weiterentwicklung des KV-Terminals in Mellikon / Rekingen.	1a
1272.	Zurzach	G	M6.1		Planungsanweisung 1.2: Die Gemeinde Zurzach begrüsst die Aufnahme als Festsetzung der Weiterentwick-lung des KV-Terminals in Mellikon / Rekingen.	1a
1273.	aarau regio	R	M6.1		Cargo sous terrain wird im Erläuterungstext des Kapitels M 6.1 bloss erwähnt. aarau regio wünscht sich eine vertieftere Auseinandersetzung mit diesem zukunftsweisenden Güterverkehrsvorhaben, da dessen Umsetzungen Auswirkungen auf den Güterverkehr in Aarau haben wird.	4a/b
1274.	Aargauischer Gewerbeverband	O	M6.1/1.1	Anpassen: der Regionalterminal Dietikon:	Alleine der Faktor Umweltschutz ist nicht dienlich. Nachhaltig ist eine Anlage nur dann, wenn sie auch wirtschaftlich betrieben werden kann. Dies ist zu ergänzen.	2a

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
				- umweltschonend und wirtschaftlich gebaut und betrieben wird - mit den vorhandenen….		
1275.	Einwohnergemeinde Wettingen	G	M6.1/1.1	Es ist ein zusätzlicher Spiegelstrich zu ergänzen: - eine Zunahme von Güterverkehr auf der Strasse bzw. von Schwerverkehr durch Siedlungsgebiet (Spreitenbach/Aargau) ist mittels flankierenden Massnahmen zu verhindern.	Der Schwerverkehr soll möglichst schnell auf das übergeordnete Strassennetz geleitet und das Siedlungsgebiet bestmöglichst geschont werden (Planungsgrundsatz F) . Dies ist mittels flankierenden Massnahmen sicherzustellen.	1b
1276.	Gemeinde Ehrendingen	G	M6.1/1.1	Es ist ein zusätzlicher Spiegelstrich zu ergänzen: - eine Zunahme von Güterverkehr auf der Strasse bzw. von Schwerverkehr durch Siedlungsgebiet (Spreitenbach/Aargau) mittels flankierenden Massnahmen verhindert wird.	Der Schwerverkehr soll möglichst schnell auf das übergeordnete Strassennetz geleitet und das Siedlungsgebiet bestmöglichst geschont werden. Dies ist mittels flankierenden Massnahmen sicherzustellen.	1b
1277.	Gemeinde Spreitenbach	G	M6.1/1.1	1.1 Der Kanton Aargau setzt sich beim Kanton Zürich und dem Betreiber dafür ein…. – eine Zunahme vom Güterverkehr auf der Strasse bzw. vom Schwerverkehr durch Siedlungsgebiet (Spreitenbach/Aargau) mittels flankierenden Massnahmen verhindert wird.	Das Verkehrskonzept zur Erschliessung des Regionalterminals Dietikon sieht eine Verkehrsführung via dem Niderfeld (Dietikon) in der Industriestrasse in Spreitenbach (Verzweigung Asp) vor, bevor der Verkehr weiter via Verzweigung in die Mutschellenstrasse und ab dieser auf die Nationalstrasse (Autobahnanschluss Dietikon) geführt wird. Es besteht ein latentes Risiko, dass sich der Schwerverkehr ab dem Niderfeld, ohne weitere flankierende Massnahmen an der Verzweigung Asp (z.B. Linksab-biegeverbot für Schwerverkehr), seinen Weg via Industriestrasse durch die Gemeinde Spreitenbach sowie zum dortigen Autobahnanschluss sucht. Dies ist zwingend zu verhindern. Antrag in voller Länge (ohne Beschränkung auf 250 Zeichen!!!) 1.1 Der Kanton Aargau setzt sich beim Kanton Zürich und dem Betreiber dafür ein, dass der Regionalterminal Dietikon: – umweltschonend gebaut und betrieben wird, – mit den vorhandenen Kapazitäten auf Strasse und Schiene abgestimmt ist, – eine Zunahme vom Güterverkehr auf der Strasse bzw. vom Schwerverkehr durch Siedlungsgebiet (Spreitenbach/Aargau) mittels flankierenden Massnahmen verhindert wird.	1b
1278.	Planungsverband Baden Regio	R	M6.1/1.1	Es ist ein zusätzlicher Spiegelstrich zu ergänzen: - eine Zunahme von Güterverkehr auf der Strasse bzw. von Schwerverkehr durch Siedlungsgebiet (Spreitenbach/Aargau) mittels flankierenden Massnahmen verhindert wird.	Der Schwerverkehr soll möglichst schnell auf das übergeordnete Strassennetz geleitet und das Siedlungsgebiet bestmöglichst geschont werden. Dies ist mittels flankierenden Massnahmen sicherzustellen.	1b
1279.	ZurzibietRegio	R	M6.1/1.2	Planungsanweisung 1.2: ZurzibietRegio begrüsst die Aufnahme als Festsetzung der Weiterentwick-lung des KV-Terminals in Mellikon / Rekingen.		1a
1280.	Gemeinde Leuggern	G	M6.1/1.3	Keine Bemerkungen.	Dazu haben sich die Regionen und Gemeinden zu äussern.	1a
1281.	Gemeinde Magden	G	M6.1/1.3	Keine Bemerkungen	Dazu haben sich die Regionen und Gemeinden zu äussern.	1a

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
1282.	Gemeinderat Oberrüti	G	M6.1/1.3	Keine Bemerkungen.	Dazu haben sich die Regionen und Gemeinden zu äussern.	1a
1283.	Safenwil	G	M6.1/1.3	Keine Bemerkungen.	Dazu haben sich die Regionen und Gemeinden zu äussern.	1a
1284.	Einwohnergemeinde Wettingen	G	M6.1/3.1	Die Aufnahme eines zusätzlichen Annahmegleises beim Regionalterminal Dietikon als Vororientierung wird begrüsst.		1a
1285.	Gemeinde Ehrendingen	G	M6.1/3.1	Die Aufnahme eines zusätzlichen Annahmegleises beim Regionalterminal Dietikon als Vororientierung wird begrüsst.		1a
1286.	Gemeinde Leuggern	G	M6.1/3.1	Keine Bemerkungen.	Dazu haben sich die Regionen und Gemeinden zu äussern.	1a
1287.	Gemeinde Magden	G	M6.1/3.1	Keine Bemerkungen	Dazu haben sich die Regionen und Gemeinden zu äussern.	1a
1288.	Gemeinderat Oberrüti	G	M6.1/3.1	Keine Bemerkungen	Dazu haben sich die Regionen und Gemeinden zu äussern.	1a
1289.	Planungsverband Baden Regio	R	M6.1/3.1	Die Aufnahme eines zusätzlichen Annahmegleises beim Regionalterminal Dietikon als Vororientierung wird begrüsst.		1a
1290.	FDP.Die Liberalen Aargau	P	M6.1/A	Ergänzung: "Der Kanton unterstützt grundsätzlich die Verlagerungsziele des Bundes im Güterverkehr. Die Verlagerung soll in erster Priorität über die Hauptschienenachsen geschehen."	Die Hauptschienenachsen sind für die Erreichung des Verlagerungszieles essenziell und dafür ausgebaut. Der Verlagerung darf jedoch nicht zulasten des Personenverkehrs auf den Hauptschienenachsen geschehen. Auf verschiedenen Nebenschienenachsen, wie beispielsweise die Strecke Zofingen-Lenzburg, bestehen etliche ebenerdige Kreuzungen mit wichtigen Strassenverkehrsachsen. Dies führt zu Behinderungen für den MIV und den Veloverkehr.	6d
1291.	FDP.Die Liberalen Aargau (nacherfasst durch BVU ARE)	P	M6.1/A	Ergänzung: "Der Kanton unterstützt grundsätzlich die Verlagerungsziele des Bundes im Güterverkehr. Die Verlagerung soll in erster Priorität über die Hauptschienenachsen geschehen."	Die Hauptschienenachsen sind für die Erreichung des Verlagerungszieles essenziell und dafür ausgebaut. Der Verlagerung darf jedoch nicht zulasten des Personenverkehrs auf den Hauptschienenachsen geschehen. Auf verschiedenen Nebenschienenachsen, wie beispielsweise die Strecke Zofingen-Lenzburg, bestehen etliche ebenerdige Kreuzungen mit wichtigen Strassenverkehrsachsen. Dies führt zu Behinderungen für den MIV und den Veloverkehr.	6d
1292.	Gemeinde Muri	G	M6.1/C	Das Freiamt (Bezirke Muri und Bremgarten) hat z.Zt. keine Freiverladeanlagen (FVA; s. Karte S. 63 Synopse). Mit der Auflösung der FVA Wohlen und Dottiikon sind wir einverstanden, SOBALD die FVA Hembrunn gebaut und auch für Lange Güter zugelassen ist.	Das Freiamt ist eine land- und forstwirtschaftlich geprägte Region. Durch die Urproduktion fallen Produkte an, die oftmals mit der Bahn transportiert werden müssen. Um einen grossen landwirtschaftlichen Verkehr auf dem Hauptstrassennetz entgegenzuwirken und die Logistik effizient und kostengünstig zu halten, sind Freiverladeanlagen wichtig. Die FVA Hembrunn ist aus Sicht des Oberfreiamts die maximale Distanz.	1b
1293.	Regionalplanungsverband Lebensraum Lenzburg Seetal	R	M6.1/C	In der Region Lenzburg ist die Reduktion des Freiverlades auf einen Standort zu prüfen.	Grundsätzlich muss pro Region ein Freiverlad zur Verfügung stehen. Mit Möriken – Wildegg und Lenzburg verfügt die Region LLS über zwei Standorte. Der Platz für Freiverlad im Bahnhof Lenzburg wird nach dem Ausbau noch kleiner. Zudem müssen die Güter durch die Stadt zu- oder abtransportiert werden.	6e
1294.	Regionalplanungsverband Oberes Freiamt	R	M6.1/C	Das Freiamt (Bezirke Muri und Bremgarten) hat z.Zt. keine Freiverladeanlagen (FVA; s. Karte S. 63 Synopse). Mit der Auflösung der FVA Wohlen und Dottiikon sind	Das Freiamt ist eine land- und forstwirtschaftlich geprägte Region. Durch die Urproduktion fallen Produkte an, die oftmals mit der Bahn transportiert werden müssen. Um ei-	1b

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
				wir einverstanden, SOBALD die FVA Hembrunn gebaut und auch für Lange Güter zugelassen ist.	nen grossen landwirtschaftlichen Verkehr auf dem Hauptstrassennetz entgegenzuwirken und die Logistik effizient und kostengünstig zu halten, sind Freiverladeanlagen wichtig. Die FVA Hembrunn ist aus Sicht des Oberfreiamts die maximale Distanz.	
1295.	glp Aargau	P	M6.1/C	Das ganze Freiamt (Bezirke Muri und Bremgarten) hat derzeit keine Freiverladeanlagen (siehe Karte Seite 63 der Synopse). Im land- und forstwirtschaftlich geprägten Oberfreiamt (Bezirk Muri) soll-te zwingende eine solche geschaffen werden.	Das Oberfreiamt ist land- und forstwirtschaftlich geprägt. Dem Vernehmen nach soll auch eine der-zeit noch bestehende Freiverladeanlage in Dintikon aufgehoben werden, was den Missstand noch weiter akzentuieren würde.	1b
1296.	Gemeinderat Dintikon	G	M6.1/D	Mit welchen raumplanerischen Massnahmen soll die Erschliessung mittels Anschlussgleisen erfolgen?		4b
1297.	Gemeinderat Wohlen (nacherfasst durch BVU ARE)	G	M6.1/D	Mit welchen raumplanerischen Massnahmen soll die Erschliessung mittels Anschlussgleisen erfolgen?		4b
1298.	Regionalplanungsverband Unteres Bünztal	R	M6.1/D	Mit welchen raumplanerischen Massnahmen soll die Erschliessung mittels Anschlussgleisen erfolgen?		4b
1299.	GrüneAargau	P	M6.1/E	Ergänzen Planungsgrundsatz: Deponiestandorte haben über einen Schienenanschluss zu verfügen.	Um Massentransporte effizient per Schiene abzuwickeln, haben Zwischentransporte und Ab- und Aufladevorgänge minimiert zu werden. Verfügen Deponiestandorte über einen Schienenanschluss, können diese direkt mit der Bahn angefahren werden.	2b
1300.	Gemeinderat Dintikon	G	M6.1/F	Die Forderung nach einer differenzierten Ausgestaltung der LSVA soll im Richtplan beibehalten werden.	Lastwagenfahrten durch das Siedlungsgebiet sind nach wie vor eine Realität. Finanzielle Lenkungsmassnahme könnten einen Beitrag leisten, um Schleichfahrten zu vermindern.	4a
1301.	Regionalplanungsverband Unteres Bünztal	R	M6.1/F	Die Forderung nach einer differenzierten Ausgestaltung der LSVA soll im Richtplan beibehalten werden.	Lastwagenfahrten durch das Siedlungsgebiet sind nach wie vor eine Realität. Finanzielle Lenkungsmassnahme könnten einen Beitrag leisten, um Schleichfahrten zu vermindern.	4a
1302.	Die Mitte Aargau	P	M6.1/H	Die Mitte Aargau begrüsst explizit, dass verkehrsintensive Logistikaktivitäten ausschliesslich in wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkten mit passenden Vorrangnutzungen (GFN) angesiedelt werden können.	Erhalt der Wohn- und Siedlungsqualität durch Kanalisierung.	1a
1303.	Gemeinderat Strengelbach	G	M6.1/H	Der Gemeinderat Strengelbach begrüsst den Planungsgrundsatz und somit die Forderung, dass Nutzungen ab 200 Last- und Lieferwagenfahretn pro Tag einer Grundlage im Richtplan (ESP mit Vorrangnutzung GFN) benötigen, explizit.	Bei einer zukünftigen Anpassung des Richtplankapitels S 1.3 soll überprüft werden, ob sich allenfalls Teile des ESP Nr. 16, die direkt und ohne Beeinträchtigung von Wohnquartieren ab der Autobahn erschlossen werden können, für die Vorrangnutzung GFN eignen.	5b

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
1304.	zofingenregio	R	M6.1/H	zofingenregio begrüsst den Planungsgrundsatz und somit die Forderung, dass Nutzungen ab 200 Last- und Lieferwagenfahretn pro Tag einer Grundlage im Richtplan (ESP mit Vorrangnutzung GFN) benötigen, explizit.	Bei einer zukünftigen Anpassung des Richtplankapitels S 1.3 soll überprüft werden, ob sich allenfalls Teile des ESP Nr. 16, die direkt und ohne Beeinträchtigung von Wohnquartieren ab der Autobahn erschlossen werden können, für die Vorrangnutzung GFN eignen.	5b
1305.	GrüneAargau	P	M6.1/I	Streichen	Solange die in Zusammenarbeit mit Baden-Württemberg erstellte Studie zum grenzüberschreitenden Verkehr nicht publiziert ist, ist hierzu kein Planungsgrundsatz in den Richtplan aufzunehmen.	6e
1306.	VCS, Sektion Aargau	O	M6.1/I	Dieser Planungsgrundsatz ist zu streichen.	Solange die in Zusammenarbeit mit Baden-Württemberg erstellte Studie zum grenzüberschreitenden Verkehr nicht publiziert ist, ist hierzu kein Planungsgrundsatz in den Richtplan aufzunehmen.	6e
1307.	Regionalplanungsverband Lebensraum Lenzburg Seetal	R	M6.1/J	Güterverkehr Cargo sous Terrain HUB Standort Hunzenschwil / Schafisheim: Gemeinden & Replas sollen möglichst früh in den Planungsprozess miteinbezogen werden.		4b
1308.	Stadt Aarau	G	M6.1/K	Erg. Beschluss: Die Hub-Standorte der unterirdischen Gütertransportsysteme sind auf das übergeordnete Kantonsstrassennetz abgestimmt und mit den Kommunalen Gesamtplänen Verkehr und wo vorhanden mit den regionalen Gesamtverkehrskonzepten koordiniert.	Die Ergänzung "respektive wo vorhanden mit dem regionalen Gesamtverkehrskonzepten" ist im Beschluss aufzunehmen. Die regionalen Gesamtverkehrskonzepte sind im Beschluss nicht berücksichtigt.	6e
1309.	Döttingen Gemeinderat	G	M7.1		Planungsgrundsatz D.: Es wird begrüsst, dass sich der Regierungsrat dafür einsetzt, dass die bei der Er- und Überarbeitung des SIL-Objektblattes zum Flughafen Zürich verlangten Rahmenbedingungen und Massnahmen berücksichtigt werden. Planungsanweisung 2.1: Die Auswirkungen des Flugbetriebs im Kanton und im Zurzibiet sind aus regionaler Sicht mit anderen raumwirksamen Tätigkeiten abzustimmen. Entsprechend wird begrüsst, dass die standardisierten An- und Abflugrouten, die den Festsetzungen im SIL-Objektblatt zum Flughafen Zürich zugrunde liegen, mit dem Richtplan abgestimmt sind. Ebenfalls wird begrüsst, dass zur Erarbeitung neuer Flugrouten Änderungen vorgängig im Koordinationsverfahren mit dem Kanton abzustimmen sind.	1a
1310.	Endingen	G	M7.1		Planungsgrundsatz D.: ZurzibietRegio begrüsst, dass sich der Regierungsrat dafür einsetzt, dass die bei der Er- und Überarbeitung des SIL-Objektblattes zum Flughafen Zürich verlangten Rahmenbedingungen und Massnahmen berücksichtigt werden. Planungsanweisung 2.1: Die Auswirkungen des Flugbetriebs im Kanton und im Zurzibiet sind aus regionaler Sicht mit anderen raumwirksamen Tätigkeiten abzustimmen. Entsprechend begrüsst Zurzi-bietRegio, dass die standardisierten An- und Abflugrouten, die den Festsetzungen im SIL-Objektblatt zum Flughafen Zürich zugrunde liegen, mit dem Richtplan abgestimmt sind. Ebenfalls wird begrüsst, dass zur Erarbeitung neuer Flugrouten Änderungen vorgängig im Koordinationsverfahren mit dem Kanton abzustimmen sind.	1a
1311.	Gemeinde Böttstein	G	M7.1		Planungsgrundsatz D.: Der Gemeinderat begrüsst, dass sich der Regierungsrat dafür einsetzt, dass die bei der Er- und Überarbeitung des SIL-Objektblattes zum Flughafen	1a

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Be-schluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurtei-lung[2]
					Zürich verlangten Rahmen-bedingungen und Massnahmen berücksichtigt werden. Planungsanweisung 2.1: Die Auswirkungen des Flugbetriebs im Kanton und im Zurzi-biet sind aus regionaler Sicht mit anderen raumwirksamen Tätigkeiten abzustimmen. Entsprechend begrüsst Zurzi-bietRegio, dass die standardisierten An- und Abflugrou-ten, die den Festsetzungen im SIL-Objektblatt zum Flughafen Zürich zugrunde liegen, mit dem Richtplan abgestimmt sind. Ebenfalls wird begrüsst, dass zur Erarbeitung neuer Flugrouten Änderungen vorgängig im Koordinationsverfahren mit dem Kanton abzustimmen sind.	
1312.	Gemeinde Lengnau	G	M7.1		Planungsgrundsatz D.: ZurzibietRegio begrüsst, dass sich der Regierungsrat dafür ein-setzt, dass die bei der Er- und Überarbeitung des SIL-Objektblattes zum Flughafen Zü-rich verlangten Rahmenbedingungen und Massnahmen berücksichtigt werden. Planungsanweisung 2.1: Die Auswirkungen des Flugbetriebs im Kanton und im Zurzi-biet sind aus regionaler Sicht mit anderen raumwirksamen Tätigkeiten abzustimmen. Entsprechend begrüsst ZurzibietRegio, dass die standardisierten An- und Abflugrouten, die den Festsetzungen im SIL-Objektblatt zum Flughafen Zürich zugrunde liegen, mit dem Richtplan abgestimmt sind. Ebenfalls wird begrüsst, dass zur Erarbeitung neuer Flugrouten Änderungen vorgängig im Koordinationsver-fahren mit dem Kanton abzu-stimmen sind.	1a
1313.	Gemeinde Mandach	G	M7.1		Planungsgrundsatz D.: Der Gemeinderat Mandach begrüsst, dass sich der Regierungs-rat dafür einsetzt, dass die bei der Er- und Überarbeitung des SIL-Objektblattes zum Flughafen Zürich verlangten Rahmenbedingungen und Massnahmen berücksichtigt werden. Planungsanweisung 2.1: Die Auswirkungen des Flugbetriebs im Kanton und im Zurzi-biet sind aus regionaler Sicht mit anderen raumwirksamen Tätigkeiten abzustimmen. Entsprechend begrüsst der Gemeinderat Mandach, dass die standardisierten An- und Abflugrouten, die den Festsetzungen im SIL-Objektblatt zum Flughafen Zürich zu-grunde liegen, mit dem Richtplan abgestimmt sind. Ebenfalls wird begrüsst, dass zur Erarbeitung neuer Flugrouten Änderungen vorgängig im Koordinationsverfahren mit dem Kanton abzustimmen sind.	1a
1314.	Gemeinde Mellikon	G	M7.1		Planungsgrundsatz D.: Die Gemeinde Mellikon begrüsst, dass sich der Regierungsrat dafür einsetzt, dass die bei der Er- und Überarbeitung des SIL-Objektblattes zum Flug-hafen Zürich verlangten Rah-menbedingungen und Massnahmen berücksichtigt wer-den. Planungsanweisung 2.1: Die Auswirkungen des Flugbetriebs im Kanton und im Zurzi-biet sind aus regionaler Sicht mit anderen raumwirksamen Tätigkeiten abzustimmen. Entsprechend begrüsst die Gemeinde Mellikon, dass die standardisierten An- und Ab-flugrouten, die den Festsetzungen im SIL-Objektblatt zum Flughafen Zürich zugrunde liegen, mit dem Richtplan abgestimmt sind. Ebenfalls wird begrüsst, dass zur Erarbei-tung neuer Flugrouten Änderungen vorgängig im Koordinationsver-fahren mit dem Kan-ton abzustimmen sind.	1a
1315.	Gemeinderat Tegerfelden (nacherfasst durch BVU ARE)	G	M7.1		Planungsgrundsatz D.: ZurzibietRegio begrüsst, dass sich der Regierungsrat dafür ein-setzt, dass die bei der Er- und Überarbeitung des SIL-Objektblattes zum Flughafen Zü-rich verlangten Rahmenbedingungen und Massnahmen berücksichtigt werden. Planungsanweisung 2.1: Die Auswirkungen des Flugbetriebs im Kanton und im Zurzi-biet sind aus regionaler Sicht mit anderen raumwirksamen Tätigkeiten abzustimmen. Entsprechend begrüsstZurzibietRegio, dass die standardisierten An- und Abflugrouten,	1a

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
					die den Festsetzungen im SIL-Objektblatt zum Flughafen Zürich zugrunde liegen, mit dem Richtplan abgestimmt sind. Ebenfalls wird begrüsst, dass zur Erarbeitung neuer Flugrouten Änderungen vorgängig im Koordinationsverfahren mit dem Kanton abzustimmen sind.	
1316.	GrüneAargau	P	M7.1		Antrag: Erstellung Kapitel M 7.1 "Luftverkehr" - Planungsgrundsatz H: Der Regierungsrat setzt sich dafür ein, eine auf die Klimaschutzziele gestützte Entwicklung des Luftverkehrs zu erreichen. Begründung Erstellung Planungsgrundsatz H: Die Berücksichtigung von Klimaschutzzielen in der zukünftigen Planung des Flugverkehrs sind unabdingbar. Dadurch werden Entwicklung und Innovation hin zu einer klimaneutralen Luftverkehrsfahrt oder alternativen Mobilitätsformen unterstützt.	1b
1317.	Landratsamt Waldshut (nacherfasst durch BVU ARE)	N	M7.1		Relevant für den Bereich Grenzüberschreitendes ist insbesondere das Thema Fluglärm. Der im Richtplan beschlossene Einsatz für einen Verzicht des „gekröpften Nordanflugs“ wird ausdrücklich unterstützt.	1a
1318.	Regionalverband Hochrhein-Bodensee; Waldshut-Tiengen DE	N	M7.1		Der Regionalverband begrüßt die Planungsgrundsätze, insbesondere die Forderung, bei der Überarbeitung des SIL-Objektblattes zum Flughafen Zürich auf ein Anflugverfahren „gekröpfter Nordanflug" zu verzichten.	1a
1319.	Siglistorf	G	M7.1		Planungsgrundsatz D.: ZurzibietRegio begrüsst, dass sich der Regierungsrat dafür einsetzt, dass die bei der Er- und Überarbeitung des SIL-Objektblattes zum Flughafen Zürich verlangten Rahmenbedingungen und Massnahmen berücksichtigt werden. Planungsanweisung 2.1: Die Auswirkungen des Flugbetriebs im Kanton und im Zurzibiet sind aus regionaler Sicht mit anderen raumwirksamen Tätigkeiten abzustimmen. Entsprechend begrüsst ZurzibietRegio, dass die standardisierten An- und Abflugrouten, die den Festsetzungen im SIL-Objektblatt zum Flughafen Zürich zugrunde liegen, mit dem Richtplan abgestimmt sind. Ebenfalls wird begrüsst, dass zur Erarbeitung neuer Flugrouten Änderungen vorgängig im Koordinationsverfahren mit dem Kanton abzustimmen sind.	1a
1320.	Zurzach	G	M7.1		Planungsgrundsatz D.: Die Gemeinde Zurzach begrüsst, dass sich der Regierungsrat dafür einsetzt, dass die bei der Er- und Überarbeitung des SIL-Objektblattes zum Flughafen Zürich verlangten Rahmenbedingungen und Massnahmen berücksichtigt werden. Planungsanweisung 2.1: Die Auswirkungen des Flugbetriebs im Kanton und im Zurzibiet sind aus regionaler Sicht mit anderen raumwirksamen Tätigkeiten abzustimmen. Entsprechend begrüsst die Gemeinde Zurzach, dass die standardisierten An- und Abflugrouten, die den Festsetzungen im SIL-Objektblatt zum Flughafen Zürich zugrunde liegen, mit dem Richtplan abgestimmt sind. Ebenfalls wird begrüsst, dass zur Erarbeitung neuer Flugrouten Änderungen vorgängig im Koordinationsverfahren mit dem Kanton abzustimmen sind.	1a
1321.	GrüneAargau	P	M7.1/1.2	Streichen	Der öffentliche Verkehr soll sich nicht an der Erreichbarkeit der Flughäfen, sondern an Einrichtungen/Routen von alltäglichem Interesse orientieren. Zu den Flughäfen fährt	6b

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
					man schliesslich nicht mehrmals im Monat, zur Arbeit, zu Freizeitaktivitäten und zum Einkaufen hingegen schon. Entsprechend ist bei einer Ausrichtung des öV an den Flughäfen eine geringere Lenkungswirkung hinsichtlich des Modal Splits zu erwarten.	
1322.	Kanton Basel-Land, Amt für Raumplanung (nacherfasst durch BVU ARE)	N	M7.1/1.2	Für die Planungsanweisung 1.2 haben wir einen neuen Formulierungsvorschlag	1.2 Der Regierungsrat setzt sich für die verbesserte Anbindung des Aargaus an die beiden Flughäfen mit den öffentlichen Verkehrsmitteln ein. Direkte Schnellzugverbindungen aus dem Aargau zum Flughafen Zürich, aber auch direkte Verbindungen auf dem geplanten Flughafenzubringerast zum Flughafen Basel-Mulhouse, sind Bestandteile dieser Anbindung. Begründung: Eine Schnellzugverbindung an den Flughafen Basel-Mulhouse stellt ein politisches Risiko für die Realisierung der Bahnanbindung dar und ist mittelfristig weder angebots- noch infrastrukturseitig geplant.	1d
1323.	VCS, Sektion Aargau	O	M7.1/1.2	Diese Planungsanweisung ist zu streichen.	Der öffentliche Verkehr soll sich nicht an der Erreichbarkeit der Flughäfen, sondern an Einrichtungen/Routen von alltäglichem Interesse orientieren. Zu den Flughäfen fährt man schliesslich nicht mehrmals im Monat, zur Arbeit, zu Freizeitaktivitäten und zum Einkaufen hingegen schon. Entsprechend ist bei einer Ausrichtung des öV an den Flughäfen eine geringere Lenkungswirkung hinsichtlich des Modal Splits zu erwarten.	6b
1324.	Planungsverband Brugg Regio	R	M7.1/3.3	Kein Änderungsantrag	Brugg Regio begrüsst ausdrücklich, dass sich der Regierungsrat dafür einsetzt, dass der Flugplatz Birrfeld weiterhin keine Entlastungsfunktion für andere Flugplätze übernimmt und damit nicht Teile der am Flughafen Zürich operierenden General Aviation aufnimmt.	1a
1325.	glp Aargau	P	M7.1/3.3	Der Regierungsrat setzt sich ein, dass der Flugplatz Birrfeld weiterhin keine Entlastungsfunktion für andere Flugplätze übernimmt. Der Flugplatz Birrfeld nicht geeignet, um Teile der am Flughafen Zürich operierenden General Aviation aufzunehmen	Die glp stützt die Haltung des Regierungsrates, dass die Zweckbestimmung des Flugplatzes Birrfeld beibehalten wird und keine General Aviation zugelassen werden soll.	1a
1326.	GrüneAargau	P	M7.1/B	Streichen	Die gute Erreichbarkeit durch den Flugverkehr ist in Zeiten der Klimakrise und in Anbetracht des Fluglärms nicht als prioritär zu erachten.	6c
1327.	VCS, Sektion Aargau	O	M7.1/B	Dieser Planungsgrundsatz ist zu streichen.	Die gute Erreichbarkeit durch den Flugverkehr ist in Zeiten der Klimakrise und in Anbetracht des Fluglärms nicht als prioritär zu erachten.	6c
1328.	Einwohnergemeinde Wettingen	G	M7.1/C	Der Regierungsrat soll sich weiterhin dafür einsetzen, dass die Planungswerte der Lärmschutzverordnung (LSV) in den Siedlungsgebieten des Kantons eingehalten werden.	In lärmbelasteten Gebieten gelten für Planung und Bau grundsätzlich die Anforderungen der LSV: Einzonungen und die Erschliessung bestehender Bauzonen sind nur möglich, wenn die Planungswerte nicht überschritten werden. Siehe auch M 7.1 D	1b
1329.	Einwohnergemeinde Wettingen	G	M7.1/D	Es wird begrüsst, dass sich der Kanton bei der künftigen Überarbeitungen des Sachplan Infrastruktur Luftverkehr (SIL) weiter für einen verbesserten Lärmschutz einsetzen wird.	Siehe M 7.1 C	1a
1330.	Gemeinde Ehrendingen	G	M7.1/D	Es wird sehr begrüsst, dass sich der Kanton bei künftigen Überarbeitungen weiter für einen verbesserten Lärmschutz einsetzen wird.	Aus Sicht der Region müssten im Siedlungsgebiet nach wie vor die Planungswerte und nicht nur die Immissionsgrenzwerte eingehalten werden.	1b
1331.	Planungsverband Baden Regio	R	M7.1/D	Es wird sehr begrüsst, dass sich der Kanton bei künftigen Überarbeitungen weiter	Aus Sicht der Region müssten im Siedlungsgebiet nach wie vor die Planungswerte und nicht nur die Immissionsgrenzwerte eingehalten werden.	1b

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung[2]
				für einen verbesserten Lärmschutz einsetzen wird.		
1332.	FDP.Die Liberalen Bezirk Laufenburg	P	M8.1		Es ist eine Planungsanweisung einzufügen: Wasserstrasse für den Güterverkehr: Vororientierung Die nachstehende Projektidee ist für allfällige spätere Ergänzungen der Wasserstrassen als Vororientierung aufgenommen. Betroffene Gemeinden: Kaiseraugst - Sisseln / Vorhaben: Güterverkehr auf dem Rhein, mit Binnenhafen im Sisslerfeld.	4a
1333.	Gemeinde Menziken	G	M8.1		Ausgangslage: «Die Kleinschifffahrt wird auf allen Aargauer Flüssen und auf dem Hallwilersee gewährleistet.»	1a
1334.	Landratsamt Waldshut (nacherfasst durch BVU ARE)	N	M8.1		Grundsätzlich besteht ein Schweizerisches Interesse, den Hochrhein von Kaiseraugst bis zur Aaremündung auch für die große Schifffahrt nutzbar zu machen. Konkrete Planungen hierfür bestehen nicht, auch aufgrund der großen ökologischen Eingriffe, die damit verbunden wären. Deshalb wird im kantonalen Richtplan nur ein Planungsgrundsatz formuliert, mit dem diese Option gewahrt werden soll. Dieser sieht vor, dass bei den bestehenden Wasserkraftanlagen des Hochrheins „Freihalteräume für allfällige Wasserstraßenprojekte nachzuweisen sind, ohne dass eine aktive Planung zur Schiffbarmachung zu erfolgen hat“. Ein solcher Planungsgrundsatz ist wasserwirtschaftlich zunächst unbedenklich, da erst bei einem konkreten Projekt zur Schiffbarmachung grenzüberschreitend von den zuständigen Genehmigungsbehörden hierüber zu entscheiden wäre. Die hohe ökologische Wertigkeit des Hochrheinabschnitts wird im Richtplan benannt und insoweit den gewässerökologischen Belangen grenzüberschreitend Rechnung getragen. Wasserwirtschaftlich bestehen gegen die vorgetragenen Planungsänderungen des Richtplans deshalb keine Bedenken.	1a
1335.	Einwohnergemeinde Dürrenäsch	G	M8.1/A	Es besteht Erläuterungsbedarf wie dieser Planungsgrundsatz umgesetzt werden soll.	Dieser Planungsgrundsatz widerspricht der «Nutzungsplanung Rheinufer» bzw. dem Rheinufer-schutzdekret aus dem Jahre 1948	1b
1336.	Gemeinde Aristau	G	M8.1/A	Es besteht Erläuterungsbedarf wie dieser Planungsgrundsatz umgesetzt werden soll.	Dieser Planungsgrundsatz widerspricht der «Nutzungsplanung Rheinufer» bzw. dem Rheinufer-schutzdekret aus dem Jahre 1948	1b
1337.	Gemeinde Leuggern	G	M8.1/A	Es besteht Erläuterungsbedarf wie dieser Planungsgrundsatz umgesetzt werden soll.	Dieser Planungsgrundsatz widerspricht der «Nutzungsplanung Rheinufer» bzw. dem Rheinufer-schutzdekret aus dem Jahre 1948	1b
1338.	Gemeinde Magden	G	M8.1/A	Es besteht Erläuterungsbedarf wie dieser Planungsgrundsatz umgesetzt werden soll.	Dieser Planungsgrundsatz widerspricht der «Nutzungsplanung Rheinufer» bzw. dem Rheinuferschutzdekret aus dem Jahre 1948	1b
1339.	Gemeindeammänner-Vereinigung des Kantons Aargau	O	M8.1/A	Es besteht Erläuterungsbedarf wie dieser Planungsgrundsatz umgesetzt werden soll.	Dieser Planungsgrundsatz widerspricht der «Nutzungsplanung Rheinufer» bzw. dem Rheinufer-schutzdekret aus dem Jahre 1948	1b
1340.	Gemeinderat Oberrüti	G	M8.1/A	Es besteht Erläuterungsbedarf wie dieser Planungsgrundsatz umgesetzt werden soll.	Dieser Planungsgrundsatz widerspricht der «Nutzungsplanung Rheinufer» bzw. dem Rheinufer-schutzdekret aus dem Jahre 1948	1b
1341.	GrüneAargau	P	M8.1/A	Ergänzung: Erfolgt eine aktive Planung der Schiffbarmachung haben ökologische Ziele berücksichtigt und ökologische Ausgleichsmassnahmen vorgesehen zu werden.	Die stark unter Druck geratenen Süsswasser Ökosysteme haben bei einer Schiffbarmachung berücksichtigt und geschützt zu werden, um irreparablen ökologischen Schaden vorzubeugen.	1b
1342.	Künten	G	M8.1/A	Es besteht Erläuterungsbedarf wie dieser Planungsgrundsatz umgesetzt werden soll.	Dieser Planungsgrundsatz widerspricht der «Nutzungsplanung Rheinufer» bzw. dem Rheinufer-schutzdekret aus dem Jahre 1948	1b

Nr.	Absender	A[1]	Kapitel Be-schluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurtei-lung[2]
1343.	SVP Aargau	P	M8.1/A	Es besteht Erläuterungsbedarf wie dieser Planungsgrundsatz umgesetzt werden soll.		1b
1344.	Safenwil	G	M8.1/A	Es besteht Erläuterungsbedarf wie dieser Planungsgrundsatz umgesetzt werden soll.	Dieser Planungsgrundsatz widerspricht der «Nutzungsplanung Rheinufer» bzw. dem Rheinufer-schutzdekret aus dem Jahre 1948	1b
1345.	Touring Club Schweiz	O	M8.1/A	Es besteht Erläuterungsbedarf wie dieser Planungsgrundsatz umgesetzt werden soll.	Dieser Planungsgrundsatz widerspricht der «Nutzungsplanung Rheinufer» bzw. dem Rheinufer-schutzdekret aus dem Jahre 1948	1b
1346.	Uezwil	G	M8.1/A	Es besteht Erläuterungsbedar wie dieser Planungsgrundstz umgesetz werden soll.	Dieser Planungsgrundsatz widerspricht der "Nutzungsplanung Rheinufer" bzw. dem Rheinuferschutzdekret aus dem Jahre 1948.	1b
1347.	Villnachern	G	M8.1/A	Es besteht Erläuterungsbedarf wie dieser Planungsgrundsatz umgesetzt werden soll.	Dieser Planungsgrundsatz widerspricht der «Nutzungsplanung Rheinufer» bzw. dem Rheinuferschutzdekret aus dem Jahre 1948	1b