



**DEPARTEMENT
BAU, VERKEHR UND UMWELT**
Abteilung Verkehr

23. September 2026

ANHÖRUNGSBERICHT

Aktualisierung Strategie mobilitätAARGAU

Zusammenfassung

Diese aktualisierte Strategie zeigt die Stossrichtung der kantonalen Verkehrspolitik für die nächsten zehn Jahre mit einem Planungshorizont bis 2050 auf und ersetzt die Strategie aus dem Jahr 2016. Impulse für die Überarbeitung ergeben sich aus der fortschreitenden Digitalisierung sowie den Entwicklungen beim automatisierten Fahren. Die Strategie setzt die differenzierten Ziele für einzelne Verkehrsmittel in den verschiedenen Raumtypen der Strategie von 2016 fort. In der Aktualisierung wird nun zusätzlich der Fokus auf die Verkehrsbeziehungen zwischen den Raumtypen gelegt sowie auf intermodale Wegeketten, die digitale Angebote optimal nutzen. Zur besseren Einordnung der Raumtypen werden neu drei Räume definiert. Der städtische Raum (Kernstädte und urbaner Entwicklungsraum), der intermediäre Raum (ländliche Zentren und ländliche Entwicklungsachsen) sowie der ländliche Raum (ländlicher Entwicklungsraum).

Das Entwicklungsleitbild (ELB 2025-2034) des Regierungsrats bildet zusammen mit den Richt- und Sachplänen des Bundes und des Kantons die Grundlage für die strategische Ausrichtung der Mobilität. Im Fokus steht die nachhaltige Vernetzung aller Verkehrsmittel sowie die Sicherung einer effizienten und klimaverträglichen Mobilität. Damit sollen die Erreichbarkeit von Siedlungs- und Wirtschaftsräumen langfristig gesichert, die Lebensqualität erhöht und die Anliegen des Umwelt- und Klimaschutzes unterstützt werden.

Der Kanton wächst und mit ihm der Mobilitätsbedarf. Die Verkehrsinfrastruktur stösst in Spitzenzeiten an Kapazitätsgrenzen und die Kosten für Ausbau und Unterhalt steigen. Gleichzeitig wandelt sich die Mobilitätslandschaft durch neue Angebotsformen, sich veränderndes Mobilitätsverhalten und die Digitalisierung. Das Klimaziel Netto-Null 2050 verlangt zudem eine Reduktion der Treibhausgasemissionen, die mit Dekarbonisierung allein nicht zu erreichen ist.

Keine dieser Herausforderungen lässt sich isoliert lösen, da sie sich gegenseitig bedingen und begrenzen. Daraus ergeben sich drei Voraussetzungen, die zueinander in Beziehung stehen.

- Mobilitätsbedarf abdecken
- Mobilität verträglich abwickeln
- Finanzierbarkeit sicherstellen

Jede strategische Entscheidung muss sich gleichermassen auf alle drei Voraussetzungen stützen, damit das System in sich funktioniert:

Aus den Voraussetzungen werden fünf Ziele abgeleitet, welche wiederum mit Handlungsansätzen und ersten Erfolgsfaktoren konkretisiert werden. Gemeinsam setzen Ziele und Handlungsansätze Prioritäten für Planung, Investitionen und Betrieb und bilden die Grundlage für die Zusammenarbeit mit Bund, Gemeinden und Regionalplanungsverbänden.

Die konkreten Massnahmen und ihre Finanzierung folgen über die bestehenden Planungsinstrumente und den Aufgaben- und Finanzplan. Die aktualisierte Strategie mobilitätAARGAU schafft Rahmenbedingungen und Orientierung für die gezielte Weiterentwicklung der Infrastruktur und des Mobilitätsangebots.

1. Ausgangslage

Die letzte Mobilitätsstrategie hat der Grosse Rat am 13. Dezember 2016 verabschiedet. 2022 wurde der Umsetzungsstand überprüft und eine Aktualisierung angestossen. Folgende Schwerpunkte wurden gesetzt: «Klima und Ressourcenschonung» sowie «Mobilität und Digitalisierung». Ebenfalls thematisiert wurde die Infrastrukturplanung im Bestand, verlässliche Reisezeiten und die Stärkung intermodaler Reiseketten. Die Mobilitätsstrategie von 2016 basierte auf der Abstimmung zwischen Raumentwicklung und Verkehrsangebot. Der Fokus lag auf einem räumlich differenzierten Verkehrsangebot, bei dem alle Aspekte von Planung, Bau, Betrieb, Unterhalt und Nutzung sowie die Ressourcen künftiger Generationen berücksichtigt werden.

Das Entwicklungsleitbild (ELB 2025-2034) des Regierungsrats bildet zusammen mit den Richt- und Sachplänen des Bundes und des Kantons die Grundlage für die strategische Ausrichtung der Mobilität. Im Fokus steht die nachhaltige Vernetzung aller Verkehrsmittel sowie die Sicherung einer effizienten und klimaverträglichen Mobilität. Damit sollen die Erreichbarkeit von Siedlungs- und Wirtschaftsräumen langfristig gesichert, die Lebensqualität erhöht und die Anliegen des Umwelt- und Klimaschutzes unterstützt werden.

Die nun vorliegende aktualisierte Mobilitätsstrategie stützt sich auf das Entwicklungsleitbild und führt die räumliche Differenzierung weiter und legt den Schwerpunkt auf die Verkehrsbeziehungen zwischen den verschiedenen Räumen sowie den intermodalen Wegeketten und misst einem funktionierenden Wirtschaftsverkehr eine hohe Bedeutung zu. Der Wirtschaftsverkehr, insbesondere der Gütertransport, lässt sich kaum auf andere Verkehrsmittel verlagern und ist auf zuverlässige Strassen- und Schienenverbindungen angewiesen. Die Strategie zeigt auf, wie sich die Erreichbarkeit für Wirtschaft und Gesellschaft in allen drei Räumen sichern lässt. Weitere Themen sind das automatisierte Fahren, die Chancen der Digitalisierung sowie die langfristige Finanzierbarkeit des Verkehrsangebots.

Der Kanton Aargau aktualisiert mit dem vorliegenden Planungsbericht gemäss § 8 GAF die strategische Ausrichtung des Kantons im Bereich Mobilität mit einem Planungshorizont bis 2050.

2. Handlungsbedarf

Der Kanton Aargau ist ein gefragter Lebens- und Wirtschaftsraum, wie es auch das Entwicklungsleitbild 2025–2034 des Regierungsrats festhält. Mit dem erwarteten Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum steigen die Anforderungen an das Verkehrssystem, gleichzeitig bleiben Fläche, Finanzen und natürliche Ressourcen knapp. Keine dieser Herausforderungen lässt sich isoliert lösen, da sie sich gegenseitig bedingen und begrenzen.

Die Bevölkerung im Kanton Aargau wächst seit Jahrzehnten konstant und dürfte dies, wenn auch etwas langsamer, bis 2050 weiter tun, von rund 736'000 Einwohnerinnen und Einwohnern Ende 2024 auf voraussichtlich 879'000. Gleichzeitig altert die Bevölkerung, der Anteil der über-65-Jährigen steigt bis 2050 von 19 auf 25 Prozent, was den Freizeit- und Versorgungsverkehr weiter zunehmen lässt, während der Pendelverkehr auf hohem Niveau bleibt.

Der Raum für den Verkehr ist begrenzt, besonders im städtischen Raum, der den grössten Teil der Wege trägt. Ein sorgfältiger Umgang mit der Fläche bedingt, dass die heutige Infrastruktur optimal genutzt wird bevor neue Infrastrukturanlagen (Bahn und Strasse) erstellt werden. Wo ein Ausbau absehbar wird, sind die Flächen vorausschauend im Richtplan zu sichern.

Seit den frühen 2000er-Jahren ist das Verkehrsaufkommen über alle Verkehrsmittel gestiegen, beim motorisierten Verkehr um rund 30 Prozent. Wie stark der Kanton auf den motorisierten Individualverkehr angewiesen bleibt, hängt stark vom Raum ab, im ländlichen Raum ist er mit 67 Prozent das vor-

herrschende Verkehrsmittel, im städtischen Raum wird nur die Hälfte der Wege mit dem Auto zurückgelegt. Für Bevölkerung und Wirtschaft ist eine verlässliche Erreichbarkeit zentral, das gilt besonders für den Wirtschaftsverkehr, der auf funktionierende Verkehrsachsen angewiesen ist.

Zugleich verlangt das Klimaziel Netto-Null 2050 eine Reduktion der Treibhausgasemissionen im Verkehr, die mit der Elektrifizierung der Fahrzeugflotte allein nicht zu erreichen ist. Auch die Finanzierung des Bestehenden wird anspruchsvoller: Allein für den Unterhalt der Kantonsstrassen sind die jährlichen Ausgaben je Kilometer in den letzten 25 Jahren inflationsbereinigt um rund 63 Prozent gestiegen, obwohl das Netz kaum gewachsen ist.

Mobilitätsbedarf, Verträglichkeit und Finanzierbarkeit stehen damit gleichzeitig unter Druck, genau das begründet den Handlungsbedarf für die Aktualisierung der Strategie.

3. Ziele und Umsetzung

Der Kanton wächst und mit ihm der Mobilitätsbedarf. Die Verkehrsinfrastruktur stösst in Spitzenzeiten an Kapazitätsgrenzen und die Kosten für Ausbau und Unterhalt steigen. Gleichzeitig wandelt sich die Mobilitätslandschaft durch neue Angebotsformen, sich veränderndes Mobilitätsverhalten und die Digitalisierung. Das Klimaziel Netto-Null 2050 verlangt zudem eine Reduktion der Treibhausgasemissionen, die mit Dekarbonisierung allein nicht zu erreichen ist.

Keine dieser Herausforderungen lässt sich isoliert lösen, da sie sich gegenseitig bedingen und begrenzen. Daraus ergeben sich drei Voraussetzungen, die zueinander in Spannung stehen.

- Mobilitätsbedarf abdecken
- Mobilität verträglich abwickeln
- Finanzierbarkeit sicherstellen

Jede strategische Entscheidung muss sich gleichermassen auf alle drei Voraussetzungen stützen, damit das System in sich funktioniert.

Der Kanton und die Gemeinden sind dafür zuständig, die Personenmobilität und den Gütertransport über Infrastruktur und bedürfnisgerechtes Angebot zu gewährleisten. Der Bedarf nimmt mit dem Bevölkerungs- und Beschäftigungswachstum zu. Die Strategie mobilitätAARGAU muss diesen Bedarf decken, auch dort, wo die Infrastruktur an ihre Kapazitätsgrenzen stösst.

Aus den Voraussetzungen werden fünf Ziele abgeleitet, welche wiederum mit Handlungsansätzen und ersten Erfolgsfaktoren konkretisiert werden. Gemeinsam setzen Ziele und Handlungsansätze Prioritäten für Planung, Investitionen und Betrieb und bilden die Grundlage für die Zusammenarbeit mit Bund, Gemeinden und Regionalplanungsverbänden.

Ziel 1: Raum und Verkehr koordiniert entwickeln

Wir stimmen Siedlung, Verkehr und Freiraum aufeinander ab und fördern ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten.

Wo und wie sich Siedlungen entwickeln, bestimmt wesentlich die Mobilitätsnachfrage und die Verkehrsmittelwahl. Eine räumlich abgestimmte Siedlungsentwicklung dämpft den Nachfragedruck, bevor er entsteht, und ist damit der wirksamste Hebel, um das Verkehrsaufkommen überschaubar zu halten, die bestehende Infrastruktur effizient zu nutzen und den Bedarf an zusätzlichen Ausbauten zu reduzieren.

Ziel 2: Erreichbarkeit sichern

Wir stellen eine gute Erreichbarkeit für Gesellschaft und Wirtschaft mit den situationsgerechten Verkehrsmitteln sicher.

Erreichbarkeit bedeutet, dass Bevölkerung und Wirtschaft ihre Ziele mit geeigneten Verkehrsmitteln und in einer angemessenen Zeit erreichen können. Sie ist eine Grundvoraussetzung dafür, dass der Kanton ein attraktiver Wohn- und Wirtschaftsstandort bleibt. Welches Verkehrsmittel für einen Weg oder einen Transport am geeignetsten ist, unterscheidet sich je nach Raum, Distanz, Fahrzweck oder Transportgut. Der Kanton optimiert die Verteilung der Verkehrsmittel raumspezifisch und sichert so auch bei wachsender Nachfrage eine flächeneffiziente Erreichbarkeit für Personen und Güter.

Ziel 3: Intermodale Mobilität fördern

Wir verknüpfen die Verkehrsmittel und ermöglichen durchgängige und verständliche Reiseketten für alle Verkehrsteilnehmenden.

Eine intermodale Reisekette verknüpft verschiedene Verkehrsmittel zu einer durchgehenden Reise von Tür zu Tür. So können Reisende beispielsweise mit dem Velo zum Bahnhof fahren und die weitere Strecke mit dem Zug zurücklegen. Indem jede Etappe mit dem dafür am besten geeigneten Verkehrsmittel zurückgelegt wird, steigt die Effizienz des Verkehrssystems und die bestehende Infrastruktur kann mehr Mobilität aufnehmen.

Ziel 4: Stabilität und Sicherheit des Verkehrssystems gewährleisten

Wir sorgen für einen sicheren, zuverlässigen und leistungsfähigen Betrieb des gesamten Verkehrssystems.

Ein stabiles Verkehrssystem funktioniert auch bei hoher Auslastung zuverlässig: Reisezeiten bleiben planbar und Anschlüsse sind gesichert. Die Reisenden können sich auf einem objektiv und subjektiv sicheren Angebot bewegen. Nur ein Verkehrsangebot, das im Alltag zuverlässig und sicher funktioniert, wird dauerhaft genutzt.

Ziel 5: Ressourcen effizient und wirkungsvoll einsetzen

Wir gehen mit Blick auf die künftigen Generationen sorgfältig mit Finanzen, Flächen, Umwelt und Energie um.

Finanzielle Mittel, Flächen, Energie und Umwelt sind im Verkehrsbereich gleichermassen knapp. Was heute verbaut, verbraucht oder belastet wird, fehlt künftigen Generationen. Ein effizienter Ressourceneinsatz ist die Voraussetzung dafür, dass die Strategie langfristig umsetzbar bleibt.

Die Umsetzung erfolgt schrittweise und umfasst neben Planung, Projektierung und Realisierung auch den anschliessenden Betrieb und Unterhalt. In einer periodischen Wirkungskontrolle wird die Erreichung der Ziele der Mobilitätsstrategie überprüft.

Die Aufträge zur Weiterentwicklung des Verkehrssystems und damit zur Umsetzung der Strategie ergeben sich aus den Grundlagen des Bundes und des Kantons sowie aus politischen Entscheiden des Grossen Rats und der Gemeinden. Bei der Bearbeitung der Aufträge ist ein Abgleich mit den Vorgaben der Strategie vorzunehmen. Die Verantwortung dafür liegt bei den zuständigen Behörden, die eng mit den politischen Gremien zusammenarbeiten.

In einer Wirkungskontrolle wird die Verkehrsentwicklung und damit auch die Wirkung der Strategie periodisch überprüft. Die Wirkungskontrolle stützt sich dabei auf quantifizierbare Indikatoren ab, deren Zielwerte für den Planungshorizont 2050 definiert werden (Kapitel 7). Für den Anwendungszeitraum der vorliegenden Strategie von rund zehn Jahren gilt der Pfad zu diesen Zielwerten. Die Indikatoren werden in einer Synthese zusammengestellt, mit der die Wirkung beurteilt werden kann. Weicht die Wirkung von dem Pfad zu den Zielwerten ab, kann im Rahmen der rollenden Planung der Umsetzung reagiert werden.

4. Rechtsgrundlagen

Die Grundlagen zur Planung und Koordination der Mobilität sind in der Schweiz auf Verfassungs- und Gesetzesstufe geregelt: auf Bundesebene über die Bundesverfassung und das Raumplanungsgesetz, auf kantonaler Ebene über die Kantonsverfassung und das Baugesetz (BauG). Daneben werden die verschiedenen Sachbereiche in nationalen und kantonalen Gesetzen definiert (u.a. Strassenverkehrsgesetz des Bundes, Strassengesetz Kanton Aargau, Signalisationsverordnung des Bundes, Veloweggesetz des Bundes, Personenbeförderungsgesetz des Bundes, Gesetz über den öffentlichen Verkehr Kanton Aargau).

Die Sachpläne des Bundes und die kantonalen Richtpläne dienen der Planung und Abstimmung gemäss Raumplanungsgesetz und sind wichtig für die räumliche Sicherung der Infrastrukturen.

Die strategische Ausrichtung des Bundes im Bereich Raum und Mobilität wird im Raumkonzept Schweiz festgelegt, diejenige des Kantons im Richtplan und im Planungsbericht mobilitätAARGAU nach § 8 GAF.

Die Strasseninfrastruktur wird über die Spezialfinanzierung Strassenrechnung finanziert. Die Finanzierung der öV-Infrastruktur erfolgt über die Spezialfinanzierung öffentlicher Verkehr Infrastruktur (SF öV-I). Die Betriebskosten werden über Abgeltungen gedeckt. Im Regionalverkehr gemeinsam mit dem Bund, im Ortsverkehr allein durch den Kanton.

Neue Mobilitätsformen wie On-Demand- oder Sharing-Angebote sowie automatisierte Fahrdienste sind in den bestehenden Finanzierungsinstrumenten noch nicht abgebildet. Die bestehenden Regelwerke für Strasse und öV sind für diese Angebotsformen nicht geeignet. Hier besteht Handlungsbedarf.

5. Verhältnis zur mittel- und langfristigen Planung

Die Aktualisierung der Mobilitätsstrategie bezieht sich auf das Entwicklungsleitbild (ELB) 2025–2034 der Aargauer Regierung. Es dient dem Ziel, den Wirtschafts- und Lebensraum Aargau zu stärken. Im Fokus steht die nachhaltige Vernetzung aller Verkehrsmittel sowie die Sicherung einer effizienten und klimaverträglichen Mobilität. Damit sollen die Erreichbarkeit von Siedlungs- und Wirtschaftsräumen langfristig gesichert, die Lebensqualität erhöht und die Anliegen des Umwelt- und Klimaschutzes unterstützt werden.

Die Massnahmen zur Umsetzung der Strategie werden in bestehenden Instrumenten wie dem Mehrjahresprogramm öV, dem Erhaltungsmanagement Strasse oder Projektaufträgen definiert und über die ordentliche Rechnung (AFP), Verpflichtungskredite, die Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur oder die Spezialfinanzierung Strassenrechnung finanziert. Planungsinstrumente werden aufeinander abgestimmt. Durch die Strategie notwendige Anpassungen an gesetzlichen Grundlagen werden dem Grossen Rat vorgelegt.

6. Auswirkungen

Konkrete und quantifizierbare Auswirkungen der Strategie sind jeweils im Mehrjahresprogramm öV, in Gesamtverkehrskonzepten sowie Projektaufträgen ersichtlich. Die Strategie zeigt die Richtung der gewünschten Entwicklungen und den Weg dahin auf.

Jede strategische Entscheidung muss sich gleichermassen auf die drei Voraussetzungen – Mobilitätsbedarf abdecken, Mobilität verträglich abwickeln, Finanzierbarkeit sicherstellen – stützen, damit das System in sich funktioniert.

6.1 Personelle und finanzielle Auswirkungen auf den Kanton

Die in der Mobilitätsstrategie aufgezeigten Lösungswege werden über den laufenden Aufgaben- und Finanzplan (AFP), die Verpflichtungskredite sowie die Spezialfinanzierung Strassenrechnung und öV-Infrastruktur finanziert.

Die Mobilitätsstrategie führt aus heutiger Sicht nicht zu wesentlichen Veränderungen beim Mittelbedarf. Der Kanton begrenzt das Ausgabenwachstum durch den effizienten Einsatz der Verkehrsmittel, ein differenziertes Verkehrsangebot für die verschiedenen Räume sowie den Fokus auf die langfristige Finanzierbarkeit des Verkehrssystems.

Wie in der Botschaft zum AFP 2027-2030 aufgeführt, ist unabhängig von der Strategie mit einer Aufwandsteigerung für die Verkehrsinfrastruktur im Aufgabenbereich 640 zu rechnen. Dies ist auf Faktoren wie Preissteigerung, Erhaltungszyklen und steigender Komplexität auch bei Erhaltungsprojekten zurückzuführen. Die Prioritäten für Infrastruktur- und Angebotsausbauten werden auf Basis der strategischen Ausrichtung und der verfügbaren Ressourcen so gesetzt, dass die Zukunftstauglichkeit des kantonalen Verkehrsnetzes sichergestellt ist und die Aufwandentwicklung im Rahmen bleibt. Dies ist wichtig, um das Ziel einer stabilen oder sinkenden Staatsquote zu erreichen. Das Instrument dazu ist die jährliche Kontrolle durch den AFP sowie eine konsequente Priorisierung. Bei der Umsetzung der Strategie ist darauf zu achten, dass die Ausgaben mittel- und langfristig nicht stärker steigen als das Wirtschaftswachstum.

Aus der Umsetzung der Strategie sind keine personellen Auswirkungen zu erwarten.

6.2 Auswirkungen auf die Wirtschaft

Erreichbarkeit bedeutet, dass Bevölkerung und Wirtschaft ihre Ziele mit geeigneten Verkehrsmitteln und zuverlässig erreichen können. Die Infrastruktur ist ausreichend auf die geeigneten Verkehrsmittel auszurichten. Sie ist eine Grundvoraussetzung dafür, dass der Kanton ein attraktiver Wirtschaftsstandort bleibt. Welches Verkehrsmittel für einen Weg oder einen Transport am geeignetsten ist, unterscheidet sich je nach Raum, Distanz, Fahrzweck oder Transportgut. Der Kanton setzt sich für eine raumspezifische Verteilung der Verkehrsmittel ein und sichert so auch bei wachsender Nachfrage eine flächeneffiziente Erreichbarkeit für Personen und Güter.

Kanton und Gemeinden fördern im städtischen Raum flächeneffiziente Verkehrsmittel, die pro transportierte Person weniger Platz beanspruchen. Damit bleibt das Verkehrssystem für Fahrten, die nicht auf flächeneffiziente Verkehrsmittel verlagert werden können, zuverlässig und flüssig – insbesondere für den Wirtschaftsverkehr.

Die Umsetzung der Strategie führt aus heutiger Sicht nicht zu wesentlichen Veränderungen beim Mittelbedarf. Der Kanton begrenzt das Ausgabenwachstum durch den effizienten Einsatz der Verkehrsmittel, ein differenziertes Verkehrsangebot für die verschiedenen Räume sowie den Fokus auf die langfristige Finanzierbarkeit des Verkehrssystems.

6.3 Auswirkungen auf die Gesellschaft

Die zunehmende Alterung der Bevölkerung erhöht die Anforderungen an ein hindernisfreies, sicheres und einfach verständliches Verkehrssystem. Auch Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sind auf gut zugängliche Mobilitätsangebote angewiesen. Gleichzeitig schreitet die Digitalisierung der Mobilitätsangebote voran. Ein einfacher, verlässlicher und niederschwelliger Zugang zu Informationen, Buchungsmöglichkeiten und Mobilitätsdiensten gewinnt an Bedeutung.

Mit dem Wandel der Bevölkerung verschiebt sich auch das Mobilitätsverhalten. Freizeit- und Versorgungsverkehr nehmen zu, während der Pendelverkehr auf hohem Niveau bleibt. An Gewicht gewinnt dabei die Mobilität im unmittelbaren Wohnumfeld, für jüngere wie für ältere Menschen. Das erhöht

die Anforderungen an attraktive Siedlungsräume, sichere Fuss- und Veloverbindungen sowie gut erreichbare Zugänge zum öffentlichen Verkehr. Die Strategie verankert diese Anforderungen als Element einer «Mobilität für alle».

6.4 Auswirkungen auf die Umwelt und das Klima

Mit dem Klimakompass, dem ersten Teil der kantonalen Klimastrategie, hat der Regierungsrat unter anderem das Ziel festgelegt, die Treibhausgasemissionen des Aargauer Verkehrs bis 2050 auf Netto-Null zu senken. Die Treibhausgasbilanz des Kantons zeigt jedoch eine deutliche Lücke: Während andere Sektoren ihre Emissionen seit 1990 stark gesenkt haben, stagnieren die verkehrsbedingten Emissionen und liegen noch immer leicht über dem Niveau von 1990. Setzt sich diese Entwicklung fort, wird der Verkehr in den kommenden Jahren zum grössten Verursacher der jährlichen Treibhausgasemissionen im Kanton. Entsprechend gross ist die Herausforderung, die Emissionen im Verkehr wirksam zu senken.

Projektionen des Bundes zeigen, dass die Elektrifizierung der Fahrzeugflotte allein nicht ausreicht, um das Ziel Netto-Null bis 2050 zu erreichen. Neben der Dekarbonisierung müssen die Auslastung erhöht und die Treibhausgasemissionen im Zusammenhang mit Bau, Betrieb und Unterhalt der Verkehrsinfrastruktur reduziert werden.

Für die Mobilitätsstrategie bedeutet dies: Der Kanton schöpft die Potenziale der bestehenden Infrastruktur aus, bevor er neue Kapazitäten schafft. So senkt er die Emissionen aus dem Infrastrukturausbau und reduziert zugleich den Flächenbedarf, was knappe Fruchtfelder und den Wald schont.

6.5 Auswirkungen auf die Gemeinden

Die Regionalplanungsverbände (Replas) und die Gemeinden des Kantons Aargau spielen eine tragende Rolle bei der Gestaltung der Mobilität der Zukunft. Letztere erarbeiten unter anderem einen kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV) als wichtiges Instrument zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr. Der frühzeitige Einbezug und die Zusammenarbeit mit Gemeinden und Replas sind deshalb zentral für den Kanton. Er informiert und berät Gemeinden und Replas und stellt die notwendigen Instrumente zur Verkehrsplanung in den Gemeinden zur Verfügung. Die Umsetzung und Finanzierung baulicher Massnahmen finden in enger Absprache mit den betroffenen Gemeinden statt.

6.6 Auswirkungen auf die Beziehungen zum Bund und zu anderen Kantonen

Die Ziele der kantonalen Mobilitätsstrategie sind mit denjenigen des Bundes (insbesondere Raumkonzept Schweiz und Verkehrsperspektiven Schweiz) abgestimmt. Die laufenden Planungen für Schiene und Strasse werden berücksichtigt.

7. Wirkungsprüfung

Die Wirkungsüberprüfung der Ziele ist in der Strategie selbst verankert. Die Wirkungskontrolle (Kapitel 7) stützt sich auf sieben Indikatoren mit Zielgrössen für das Jahr 2050. Sie reichen vom Modal Split nach Raum über Erreichbarkeit, Sicherheit und Stabilität des Verkehrssystems bis zu den Treibhausgasemissionen. Alle Indikatoren beruhen auf bestehenden nationalen und kantonalen Erhebungen und Modellierungen. Die Periodizität richtet sich nach den Aktualisierungsrhythmen dieser Datengrundlagen und beträgt rund fünf Jahre. Über alle Indikatoren hinweg erfolgt eine Synthese mit einer qualitativen Gesamteinschätzung in einem Standbericht.

Weicht die Entwicklung vom angestrebten Weg ab, reagiert der Kanton in der Umsetzung. Er setzt bei Planung, Projektierung, Realisierung sowie Betrieb und Unterhalt neue Schwerpunkte, gemeinsam mit Gemeinden, Regionalplanungsverbänden, Transportunternehmen und Wirtschaft. Die Ziele

und Handlungsansätze bleiben davon unberührt, sie sind für rund zehn Jahre beschlossen. Die Wirkungskontrolle ist damit Teil der rollenden Planung.

Die Strategie verfügt damit über ein eigenes Instrument, das die Zielerreichung periodisch überprüft und die Nachsteuerung sicherstellt. Eine Wirkungsprüfung erübrigt sich daher.

8. Weiteres Vorgehen

Anhörung	25. September–29. Januar 2027
Verabschiedung Botschaft durch Regierungsrat	April 2027
Beratung Grosser Rat	2. Quartal 2027

Vorgesehener Antrag an den Grossen Rat

Der Grosse Rat genehmigt die Ziele und Handlungsansätze der Strategie mobilitätAARGAU.

Beilagen

- Planungsbericht mobilitätAARGAU