

# MOBILITÄT

Strategie  
mobilitätAARGAU

**Herausgeber**

Departement Bau, Verkehr und Umwelt  
Abteilung Verkehr  
5001 Aarau  
[www.ag.ch/verkehr](http://www.ag.ch/verkehr)

**Copyright**

© 2026 Kanton Aargau

# Inhalt

|                                                                         |           |
|-------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>Zusammenfassung</b>                                                  | <b>4</b>  |
| <b>1. Ausgangslage</b>                                                  | <b>5</b>  |
| 1.1 Einleitung                                                          | 5         |
| 1.2 Partizipation                                                       | 6         |
| 1.3 Grundlagen und Vorgaben                                             | 6         |
| <b>2. Analyse der Entwicklung</b>                                       | <b>13</b> |
| 2.1 Bevölkerungsentwicklung                                             | 13        |
| 2.2 Arbeitsplatzentwicklung                                             | 15        |
| 2.3 Verkehrsentwicklung                                                 | 16        |
| <b>3. Herausforderungen</b>                                             | <b>20</b> |
| 3.1 Abstimmung Siedlung und Verkehr                                     | 20        |
| 3.2 Mobilität im Wandel                                                 | 21        |
| 3.3 Finanzierung des Verkehrsangebots                                   | 25        |
| 3.4 Netto-Null 2050                                                     | 27        |
| <b>4. Drei Voraussetzungen für ein tragfähiges Gesamtverkehrssystem</b> | <b>28</b> |
| <b>5. Ziele und Handlungsansätze</b>                                    | <b>29</b> |
| Ziel 1: Raum und Verkehr koordiniert entwickeln                         | 30        |
| Ziel 2: Erreichbarkeit sichern                                          | 32        |
| Ziel 3: Intermodale Mobilität fördern                                   | 38        |
| Ziel 4: Stabilität und Sicherheit des Verkehrssystems gewährleisten     | 40        |
| Ziel 5: Ressourcen effizient und wirkungsvoll einsetzen                 | 42        |
| <b>6. Umsetzung</b>                                                     | <b>44</b> |
| 6.1 Von der Strategie zur Umsetzung                                     | 44        |
| 6.2 Priorisierung nach strategischen Vorgaben                           | 45        |
| 6.3 Finanzierung                                                        | 45        |
| 6.4 Zusammenarbeit mit Gemeinden und Regionalplanungsverbänden          | 46        |
| 6.5 Auswirkungen auf gesetzliche Grundlagen                             | 46        |
| <b>7. Wirkungskontrolle</b>                                             | <b>47</b> |
| <b>8. Anhang</b>                                                        | <b>52</b> |
| 8.1 Definitionen                                                        | 52        |
| 8.2 Abkürzungen                                                         | 54        |

# Zusammenfassung

Die Strategie mobilitätAARGAU nimmt die aktuellen Entwicklungen und Trends in Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt auf. Sie stimmt Siedlungs- und Verkehrsentwicklung aufeinander ab und berücksichtigt den künftigen Mobilitätsbedarf von Bevölkerung und Wirtschaft. Sie schafft Rahmenbedingungen und Orientierung für die gezielte Weiterentwicklung der Infrastruktur und des Mobilitätsangebots.

Der Aargau ist ein attraktiver Wirtschafts- und Lebensraum und wird weiter wachsen. Mit der Bevölkerung und der Wirtschaft steigt auch der Mobilitätsbedarf, und das Verkehrssystem gerät besonders in den Spitzenzeiten unter Druck. Mehr Mobilität lässt sich aber nicht allein über mehr Infrastruktur bewältigen: Jeder Ausbau bindet dauerhaft Mittel in Betrieb und Unterhalt, zudem verlangt das Klimaziel «Netto-Null 2050» weniger Energie- und Flächenverbrauch. Es sind also intelligente, vorausschauende und nachhaltige Lösungen für alle Verkehrsmittel gefragt – Motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Verkehr, Fuss- und Veloverkehr.

Die Strategie mobilitätAARGAU setzt deshalb auf die Leistung des Gesamtsystems und optimiert das bestehende Verkehrssystem, bevor sie es ausbaut. Gerade an Engpässen sind Ausbauten besonders komplex und kostenintensiv. Zusätzlicher Bedarf wird aus diesem Grund bevorzugt dort aufgenommen, wo er am wenigsten Fläche, Energie und Mittel beansprucht, also im Fuss- und Veloverkehr, im öffentlichen Verkehr und in kombinierten Reiseketten. Dazu werden Raum und Verkehr gemeinsam geplant, sodass der Nachfragedruck gedämpft wird, bevor er entsteht. So bleibt das Gesamtsystem flüssig, planbar und sicher, und die Erreichbarkeit wird auf die wirtschaftlichste Weise gesichert.

Des Weiteren misst die Strategie einem funktionierenden Wirtschaftsverkehr eine hohe Bedeutung zu. Der Wirtschaftsverkehr, insbesondere der Güterverkehr, lässt sich kaum auf andere Verkehrsmittel verlagern und ist auf zuverlässige Strassen- und Schienenverbindungen angewiesen.

Mobilität funktioniert aber nicht überall gleich. Die Strategie differenziert deshalb nach drei Räumen (städtischer, intermediärer und ländlicher Raum) und richtet ihre Lösungen auf deren unterschiedliche Voraussetzungen aus. Fünf Ziele konkretisieren diese Ausrichtung und legen fest, in welchen Bereichen der Kanton handelt:

- **Raum und Verkehr koordiniert entwickeln**

Siedlungs-, Verkehrs- und Freiraumplanung werden aufeinander abgestimmt, um den Nachfragedruck frühzeitig zu dämpfen.

- **Erreichbarkeit sichern**

Grundlegende Personen- und Gütermobilität wird auch bei wachsender Bevölkerung und Wirtschaft gewährleistet.

- **Intermodale Mobilität fördern**

Fuss-, Veloverkehr und öffentlicher Verkehr tragen das Mobilitätswachstum und werden gezielt gestärkt und durch kombinierte Reiseketten besser vernetzt.

- **Stabilität und Sicherheit des Verkehrssystems gewährleisten**

Hohe Sicherheitsstandards und robuste Netze minimieren Ausfälle.

- **Ressourcen effizient und wirkungsvoll einsetzen**

Planung, Bau, Betrieb und Unterhalt orientieren sich an Lebenszykluskosten, um das System langfristig finanzierbar zu halten.

Die Ziele werden durch Handlungsansätze konkretisiert und setzen Prioritäten für Planung, Bau, Betrieb und Investitionen sowie für die Zusammenarbeit mit Bund, Gemeinden und Regionalplanungsverbänden. Die Strategie mobilitätAARGAU gibt damit die Richtung für die nächsten rund zehn Jahre vor, mit Blick bis 2050 und darüber hinaus. Die konkreten Massnahmen und ihre Finanzierung folgen über die bestehenden Planungsinstrumente und den Aufgaben- und Finanzplan.

# 1. Ausgangslage

## 1.1 Einleitung

Der Kanton Aargau ist ein gefragter Lebens- und Wirtschaftsraum. Seine Lage, die leistungsfähigen Verkehrsachsen und die gute Erreichbarkeit sind Standortvorteile, von denen Bevölkerung und Wirtschaft täglich profitieren. Mobilität verbindet Menschen mit Arbeit, Bildung, Versorgung und Freizeit. Sie ist damit essenziell für eine hohe Lebensqualität sowie für eine funktionierende Wirtschaft. Mit dem erwarteten Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum im Kanton Aargau steigen auch die Anforderungen an das Verkehrssystem. Dazu tragen die attraktive Lage zwischen den Metropolitanräumen Zürich und Basel und die Nähe zu den Wirtschaftsräumen Aareland, Bern und Luzern bei. Die Nähe zu Deutschland bedeutet zudem grenzüberschreitenden Verkehr.

Der steigende Mobilitätsbedarf soll verlässlich und verträglich bewältigt werden. Die Strategie mobilitätAARGAU zeigt auf, wie dies gelingen kann: indem das Verkehrsangebot konsequent als Gesamtsystem weiterentwickelt und mit Siedlung und Umwelt abgestimmt wird.

### **Einordnung der Strategie mobilitätAARGAU**

Die letzte Mobilitätsstrategie hat der Grosse Rat am 13. Dezember 2016 verabschiedet. 2022 prüfte dieser den Umsetzungsstand und stiess eine Aktualisierung an. 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.

Der vorliegende Planungsbericht bildet den verbindlichen strategischen Orientierungsrahmen für Entscheide des Kantons und der Gemeinden in Mobilität und Verkehr. Mit einem Planungshorizont bis 2050 und darüber hinaus schafft die Strategie mobilitätAARGAU Orientierung für die Zukunft und dient in den kommenden zehn Jahren als aktives Steuerungsinstrument. Er ist ein Instrument gemäss dem Gesetz über die wirkungsorientierte Steuerung von Aufgaben und Finanzen (GAF) § 8.

Die Strategie mobilitätAARGAU legt fest, in welche Richtung sich der Verkehr im Kanton entwickeln soll. Sie definiert Ziele und Handlungsansätze für die Gesamtmobilität und in Abstimmung mit der Raumplanung. Sie enthält noch keine Angaben dazu, welche einzelnen Massnahmen zukünftig umgesetzt werden. Die Umsetzungsplanung erfolgt nach der Verabschiedung der Strategie über die bestehenden Planungsinstrumente. Die Finanzierung erfolgt über den Aufgaben- und Finanzplan.

## 1.2 Partizipation

Die Erarbeitung der Strategie mobilitätAARGAU wurde vom «Denkraum Mobilität» begleitet, einem partizipativen Format mit drei Workshops zwischen Juni und November 2025. Die Diskussion führte von der gemeinsamen Problemanalyse über die Ziele und Handlungsansätze bis zur Prüfung der Strategien.

An den Workshops beteiligten sich Vertreterinnen und Vertreter aus fünf Gemeinden (je eine pro Raumtyp), des Kantons Zürich sowie verschiedener Verbände und Organisationen. Dazu gehörten der Verkehrs-Club der Schweiz (VCS), der Touring Club Schweiz (TCS), der Schweizerische Nutzfahrzeugverband (ASTAG), die Aargauische Industrie- und Handelskammer (AIHK) sowie das Paul Scherrer Institut (PSI). Vertreten waren zudem die Transportunternehmen Aargau Verkehr AG (AVA), PostAuto AG und die Schweizerischen Bundesbahnen AG (SBB) sowie die Logistikunternehmen Indermühle Gruppe AG und Kurt Kalt Transporte AG. Mit Teilnahme der Lernenden des BVU wurde bewusst auch die Perspektive der jungen Generation berücksichtigt. Im Rahmen einer anschliessenden Vernehmlassung können die Beteiligten ihre Rückmeldungen zusätzlich schriftlich einbringen. Die Ergebnisse fliessen direkt in die vorliegende Strategie ein.

## 1.3 Grundlagen und Vorgaben

Die Planung von Mobilität und Verkehr ist in der Schweiz auf die drei staatlichen Ebenen Bund, Kantone und Gemeinden aufgeteilt. Der Bund setzt den gesetzlichen und infrastrukturellen Rahmen, der Kanton konkretisiert diesen für sein Gebiet und die Gemeinden gestalten die Mobilität vor Ort. Diese Ebenen arbeiten nicht isoliert: Die Planung erfolgt in enger gegenseitiger Abstimmung und ist im Kanton Aargau bewusst partizipativ angelegt. So erarbeitet der Kanton seine Planung gemeinsam mit den Gemeinden und der Bevölkerung und bindet Verbände, Wirtschaft und Wissenschaft gezielt in den Prozess ein. Die Regionalplanungsverbände (Replas) übernehmen dabei eine koordinierende Rolle zwischen Kanton und Gemeinden und stellen die regionale Abstimmung sicher. Die nachfolgenden Grundlagen sind anhand dieser Planungsebenen gegliedert.

# Bund

## Raumkonzept Schweiz

Das aktualisierte Raumkonzept Schweiz<sup>1</sup> ist der gemeinsame Orientierungsrahmen von Bund, Kantonen, Städten und Gemeinden für die räumliche Entwicklung der Schweiz. Es verankert die Abstimmung von Siedlungsentwicklung, Landschaft/Umwelt, Verkehr und Energie als Kernstrategie und integriert neu auch Klimawandel und Bevölkerungswachstum als raumprägende Herausforderungen.

## Verkehrsperspektiven 2050

Die Verkehrsperspektiven 2050 des UVEK<sup>2</sup> bilden die Grundlage für die Verkehrs- und Raumplanung des Bundes. Sie zeigen in vier «Wenn-dann-Szenarien», wie sich Personen- und Güterverkehr bis 2050 entwickeln könnten. Das Szenario «Weiter-wie-bisher» (WWB), welches von einem weitgehend unveränderten regulativen Rahmen ausgeht, bildet die Grundlage für die vorliegende Strategie. Damit schliesst es zusätzliche verkehrspolitische Lenkungsmaßnahmen aus und bildet damit die neutrale Referenzentwicklung, auf der die Ziele und Handlungsansätze dieser Strategie aufbauen. Die daraus resultierenden Verkehrsdaten wurden im Nationalen Personenverkehrsmodell (NPVM 2017) abgebildet und im Kapitel 2 für die Analyse der Entwicklung verwendet. Sie wurden 2025 für den Kanton Aargau plausibilisiert.

## Sachplan Verkehr

Der Sachplan Verkehr resp. der Teil Programm «Mobilität und Raum 2050»<sup>3</sup> ist das verkehrsträgerübergreifende Koordinationsinstrument des Bundes. Er gibt den Rahmen für die langfristige Entwicklung des Gesamtverkehrssystems vor und legt Handlungsansätze für die zwölf Handlungsräume des Raumkonzepts Schweiz fest.

## Bahninfrastrukturfonds (BIF)

Der Bahninfrastrukturfonds (BIF)<sup>4</sup> finanziert Betrieb, Substanzerhalt und Ausbau der nationalen Bahninfrastruktur dauerhaft aus Bundesmitteln, Kantonsbeiträgen, einem Mehrwertsteuerbeitrag sowie Anteilen der Mineralölsteuer. Er bildet die Finanzierungsgrundlage für die STEP-Ausbauprogramme des Parlaments.

## Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF)

Der Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF)<sup>5</sup> sichert die langfristige Finanzierung von Bau, Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen und leistet Bundesbeiträge an den Agglomerationsverkehr. Er ist dauerhaft in der Bundesverfassung verankert und wird durch Mineralölsteuerzuschläge, Fahrzeugabgaben sowie Kantonsbeiträge gespeist. Auf den NAF stützt sich auch die Finanzierung der Agglomerationsprogramme, an denen auch der Kanton Aargau teilnimmt.

## Agglomerationsprogramme

Mit dem Programm Agglomerationsverkehr (PAV)<sup>6</sup> beteiligt sich der Bund finanziell an Verkehrsprojekten von Agglomerationen, die ihre Verkehrs- und Siedlungsentwicklung wirkungsvoll aufeinander abstimmen. Sie werden in einem Vierjahreszyklus eingereicht und geprüft. Die Finanzierung ist über den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) langfristig gesichert.

---

<sup>1</sup> Trägerschaft Raumkonzept Schweiz (2026), [Raumkonzept Schweiz](#)

<sup>2</sup> UVEK (2025), [Schweizerische Verkehrsperspektiven 2050](#)

<sup>3</sup> ARE (2021), [Mobilität und Raum 2050](#)

<sup>4</sup> BAV (2025), [Faktenblatt BIF](#)

<sup>5</sup> UVEK (online), [Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds \(NAF\)](#), Stand: 31. August 2026

<sup>6</sup> ARE (2018), [Verkehr und Siedlung in Agglomerationen](#)

### **Konzept für den Gütertransport**

Mit dem Konzept für den Gütertransport<sup>7</sup> legt der Bund die langfristige Entwicklung der Anlagen für den Gütertransport auf der Schiene und auf dem Wasser fest. Es stützt sich auf das Gütertransportgesetz (Art. 4 GÜTG) und ist als Konzept nach Art. 13 RPG für Bund, Kantone und Gemeinden behördenverbindlich. Den Strassengüterverkehr regelt es nicht, es bestimmt aber die Standorte für den Umschlag zwischen Schiene, Wasser und Strasse. Der Kanton berücksichtigt diese Standorte in seinen Planungen und sichert die Anbindung an das übergeordnete Strassennetz.

### **Strategische Entwicklungsprogramme (STEP)**

Mit den Strategischen Entwicklungsprogrammen (STEP)<sup>8</sup> für die Bahninfrastruktur und Nationalstrassen beschliesst das Parlament periodisch Investitionen und gibt die Stossrichtung der nationalen Entwicklung vor. Ziel ist die Beseitigung von Kapazitätsengpässen und die Verdichtung des Angebots im Personen- und Güterverkehr. Dies gilt sowohl für die Bahn (STEP 2025) wie auch für die Nationalstrasse (STEP-NS). Nach dem Nein der Stimmbevölkerung zum letzten Ausbauschritt STEP-NS 2023 und weil die Kosten für den Ausbau der Bahninfrastruktur stark angestiegen waren, werden nun die Bahn- und die Strasseninfrastruktur zusammen mit den Agglomerationsprogrammen betrachtet (Verkehr '45)<sup>9</sup>. Die strategischen Entwicklungsprogramme werden periodisch angepasst und vom nationalen Parlament beschlossen.

### **Verordnung über das automatisierte Fahren (VAF)**

Mit der Verordnung über das automatisierte Fahren (VAF)<sup>10</sup>, die seit dem 1. März 2025 in Kraft ist, schuf der Bund die rechtlichen Grundlagen für den Einsatz

automatisierter Fahrzeuge. Die Kantone erhalten damit eine operative Umsetzungskompetenz: Sie bewilligen Einsatzbereiche für führerlose Fahrzeuge und ermöglichen so den schrittweisen Aufbau von Pilotbetrieben im öffentlichen Raum. Da sich Technologie und Regulierung in diesem Bereich rasch weiterentwickeln, sind in den nächsten Jahren weitere gesetzliche Anpassungen auf Bundesebene zu erwarten.

### **Strassenverkehrsgesetz (SVG)**

Das Strassenverkehrsgesetz (SVG)<sup>11</sup> bildet die rechtliche Grundlage für den Verkehr auf öffentlichen Strassen. Es regelt Verkehrsregeln, Fahrzeug- und Personenzulassung sowie Haftpflicht und wird durch Ausführungsverordnungen konkretisiert, darunter die Verkehrsregelnverordnung (VRV) und die Signalisationsverordnung (SSV). Den Kantonen überträgt das SVG wesentliche Vollzugsaufgaben: Sie verantworten verkehrslenkende Anordnungen, die Signalisation auf den Strassen sowie den Vollzug über das Strassenverkehrsamt.

### **Signalisationsverordnung (SSV)**

Die Signalisationsverordnung (SSV)<sup>12</sup> regelt die Signale, Markierungen und Verkehrsanordnungen auf öffentlichen Strassen. Sie definiert, welche Signalisationen zulässig sind, und legt das Verfahren für deren Anordnung fest, etwa bei Tempolimiten, Zonensignalisationen oder Verkehrsführungen. Der Kanton verantwortet den Vollzug auf den Kantonsstrassen und prüft die Anordnungen der Gemeinden auf den Gemeindestrassen. Damit ist die SSV ein zentrales operatives Instrument für die Steuerung des Verkehrs im Raum.

---

<sup>7</sup> BAV (2026), [Konzept für den Gütertransport](#)

<sup>8</sup> UVEK (online), [STEP Nationalstrassen](#), Stand: 31.08.2026

<sup>9</sup> UVEK (2026), [Verkehr '45](#)

<sup>10</sup> Fedlex (2026), [Verordnung über das automatisierte Fahren](#)

<sup>11</sup> Fedlex (2026), [Strassenverkehrsgesetz](#)

<sup>12</sup> Fedlex (2026), [Signalisationsverordnung](#)

# Kanton

## Entwickungsleitbild 2025-2034 Kanton Aargau

Der Regierungsrat will die guten Rahmenbedingungen im Kanton Aargau für die Bevölkerung und die Wirtschaft auch in Zukunft erhalten. Mit dem Entwicklungsleitbild (ELB) 2025–2034<sup>13</sup> setzt der Regierungsrat zusätzlich einen Fokus auf den Arbeits-, Wirtschafts- und Forschungsstandort Aargau. Das gemeinsame Ziel lautet: «Der Kanton Aargau bleibt ein attraktiver Lebensraum und stärkt den Arbeits-, Wirtschafts- und Forschungsstandort weiter». In Bezug auf die Mobilität bedeutet dies, dass die Erreichbarkeit von Siedlungs- und Wirtschaftsräumen langfristig gesichert wird, die Lebensqualität erhalten und die Anliegen des Umwelt- und Klimaschutzes unterstützt werden.

## Kantonaler Richtplan und Raumkonzept

Verkehr findet im Raum statt. Daher ist die Strategie mobilitätAARGAU auf das Raumkonzept Aargau abgestimmt, welches im Richtplan<sup>14</sup> verankert ist. Dieses orientiert sich am Raumkonzept Schweiz und unterteilt den Kanton in verschiedene Räume, welche sich in Bezug auf Siedlung, Verkehr und Wirtschaft unterscheiden.

Es unterscheidet fünf Raumtypen: Kernstadt, Urbaner Entwicklungsraum, Ländliche Zentren, Ländliche Entwicklungsachsen und Ländliche Entwicklungsräume. Die Strategie mobilitätAARGAU fasst diese zu drei Räumen zusammen, die in ihren siedlungsstrukturellen und verkehrlichen Eigenschaften eng verwandt sind:

- **Städtischer Raum**  
(Kernstadt und Urbaner Entwicklungsraum)
- **Intermediärer Raum**  
(Ländliches Zentrum und Ländliche Entwicklungsachse)
- **Ländlicher Raum**  
(Ländlicher Entwicklungsraum)

Diese Gliederung schafft einen klaren und gleichzeitig überschaubaren Rahmen, um die Mobilitätsentwicklung differenziert und zugleich wirksam auf die unterschiedlichen räumlichen Gegebenheiten im Kanton auszurichten. Die nachfolgende Abbildung stellt diese Zusammenfassung visuell dar:

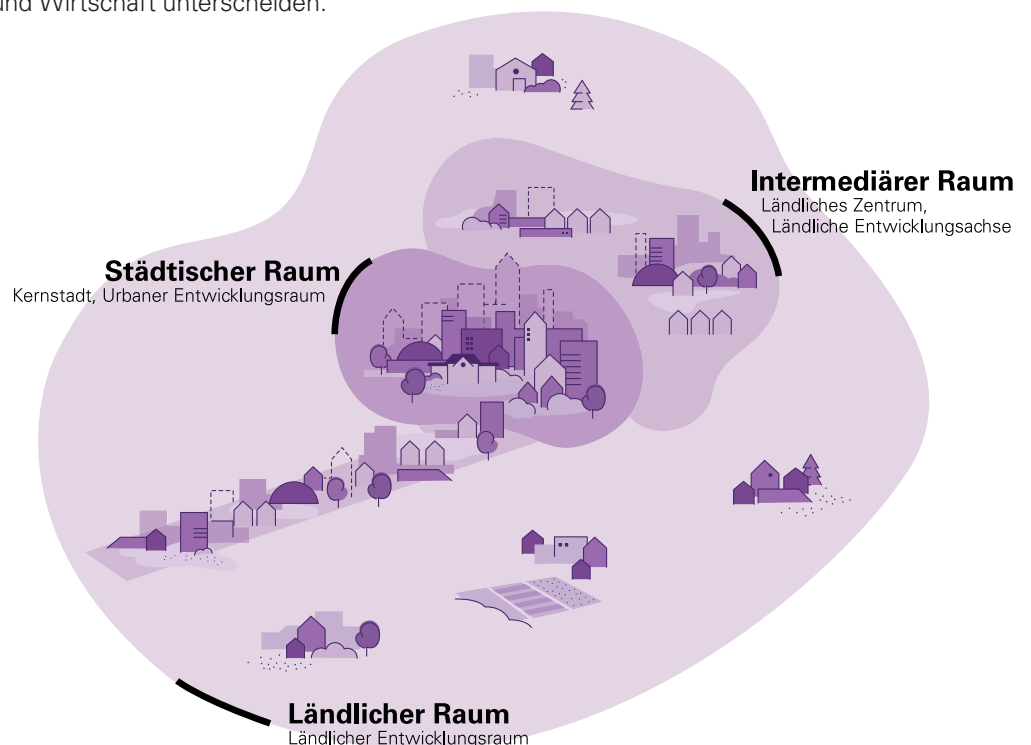


Abbildung 1: Räume in der Strategie mobilitätAARGAU und die zugewiesenen Raumtypen des Richtplan<sup>14</sup>

<sup>13</sup> Staatskanzlei (2025), [Entwickungsleitbild 2025-2034](#)

<sup>14</sup> ARE (2015), [Raumkonzept Aargau](#)

Neben dem Raumkonzept beinhalten auch der Sachbereich R «Raumstrukturen», Teile der Sachbereiche S «Siedlung» und L «Landschaft» wichtige Grundlagen für die Mobilitätsentwicklung. Die Rahmenbedingungen für die langfristige Planung der Mobilität sind im Sachbereich M «Mobilität» festgelegt. Dieser wurde aufgrund der letzten Strategie vom 13. Dezember 2016 verfasst. Allfällige Anpassungen im Anschluss an den Beschluss des Grossen Rats zur vorliegenden neuen Strategie mobilitätAARGAU sind möglich.

### **Entwicklungsschwerpunkte (ESP)**

Die kantonalen Entwicklungsschwerpunkte (ESP) sind im Richtplan festgelegte Standorte von kantonaler und regionaler Bedeutung. Sie sind entwicklungsfähige Arbeitsplatzgebiete und liegen an sehr gut erschlossenen Lagen mit Anbindung an das übergeordnete Strassennetz und den öffentlichen Verkehr und sind für Dienstleistung, Gewerbe und Industrie vorgesehen. Als Standorte mit Vorrangnutzung bilden sie einen zentralen Bezugsrahmen für die Abstimmung von Siedlungs-, Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung.

### **Wohnschwerpunkte (WSP)**

Die Wohnschwerpunkte (WSP) sind im Richtplan festgelegte Standorte von kantonaler und überregionaler Bedeutung für eine qualitativ hochwertige, dichte Wohnraumentwicklung. Sie liegen an gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossenen Lagen. Damit tragen die WSP dazu bei, das Bevölkerungswachstum an geeigneten Lagen zu konzentrieren und die Wege zwischen Wohnen, Arbeiten und Versorgung kurz zu halten.

### **Klimakompass: Klimastrategie Kanton Aargau**

Weitere Rahmenbedingungen für die Strategie mobilitätAARGAU beinhalten die kantonale Klimastrategie<sup>15</sup> sowie der Sachbereich H7 «Klima» im Richtplan. Das Stimmvolk hat sich sowohl auf kantonaler<sup>16</sup> als auch auf nationaler<sup>17</sup> Ebene dafür ausgesprochen, die Treibhausgasemissionen bis 2050 auf Netto-Null zu senken. Mit dem Klimakompass und dem darauf aufbauenden Massnahmenplan konkretisiert der Regierungsrat dieses Ziel. Für den Verkehrssektor ergibt sich daraus ein verbindlicher Absenkpfad für die Treibhausgasemissionen. Die Strategie mobilitätAARGAU richtet ihre Ziele, Handlungsansätze und Umsetzungsplanung darauf aus. Dazu muss der Energieverbrauch in der Mobilität gesenkt werden und die Emissionen aus Planung, Bau, Betrieb und Unterhalt der Verkehrsinfrastruktur reduziert werden.

### **Strategie energieAARGAU**

Die Strategie energieAARGAU<sup>18</sup> wurde am 24. März 2026 vom Grossen Rat genehmigt. Im Handlungsfeld Mobilität legt sie den Absenkpfad für die Treibhausgasemissionen des gesamten Verkehrssektors fest. In ihren Wirkungsbereich fällt die Antriebsseite der Mobilität, insbesondere die Dekarbonisierung der Fahrzeugflotten und die Ladeinfrastruktur. Die Strategie mobilitätAARGAU verantwortet die Nachfrage- und Systemseite: Mobilitätsverhalten, Verkehrsmittelwahl, Weglängen und Auslastung sowie die Emissionen aus Planung, Bau, Betrieb und Unterhalt der Verkehrsinfrastruktur. Beide Beiträge sind nötig, denn die Antriebswende allein reicht nicht, um den Absenkpfad einzuhalten.

---

<sup>15</sup> ESP Klima (2026), [Klimakompass](#)

<sup>16</sup> Kanton Aargau (2024), [Verfassung des Kantons Aargau](#)

<sup>17</sup> Fedlex (2025), [Bundesgesetz über die Ziele im Klimaschutz, die Innovation und die Stärkung der Energiesicherheit \(KIG\)](#)

<sup>18</sup> AE (2026), [energieAARGAU](#)

### **Gesamtverkehrskonzepte (GVK)**

Gesamtverkehrskonzepte (GVK) sind teilräumliche Planungsinstrumente des Kantons, die für Agglomerationen und funktionale Räume (Abbildung 2) ein verkehrsträgerübergreifendes Zielbild entwickeln. Sie stimmen MIV, öffentlichen Verkehr sowie Fuss- und Veloverkehr aufeinander ab und leiten daraus abgestimmte Massnahmenpakete für die weitere Planung und Projektierung ab. Der Kanton erarbeitet die GVK gemeinsam mit den betroffenen Gemeinden und Regionalplanungsverbänden. Damit bilden sie das Bindeglied zwischen der übergeordneten Strategie mobilitätAARGAU und der räumlich konkreten Umsetzung in den einzelnen Räumen.

### **Kantonales Strassen- und Velonetz**

Mit Grossratsbeschluss vom 8. Juni 2021<sup>19</sup> wurde das Kantonsstrassennetz in vier Funktionsklassen eingeteilt: Hauptverkehrsstrassen (HVS) und Regionalverbindungsstrassen (RVS) bilden das übergeordnete Netz, Lokalverbindungsstrassen (LVS) und Lokalverbindungsstrassen reduziert (LVS red.) das untergeordnete. Massgebend ist die Netzfunktion. Beim übergeordneten Netz steht das Durchleiten im Fokus, im untergeordneten ist es das Verbinden von Gemeinden und Ortsteilen. Das kantonale Strassennetz ist im Raumkonzept mit seinen fünf Raumtypen, im Richtplan (Sachbereich M 2.2) und im Baugesetz (§ 83 Abs. 2 BauG) verankert. Das kantonale Veloroutennetz ist ebenfalls im Richtplan festgelegt und auf übergeordnete Verbindungen zwischen Gemeinden ausgerichtet. Die Velovorzugsrouten bündeln den Veloverkehr und erschliessen damit dessen Potenzial in leistungsfähigen Korridoren.

### **Aufgaben- und Finanzplan**

Der Aufgaben- und Finanzplan (AFP)<sup>20</sup> ist das zentrale Planungs- und Steuerungsinstrument des Kantons. Er konkretisiert die strategischen Vorgaben, darunter die Strategie mobilitätAARGAU, auf vier Jahre und legt Investitionen, Abgeltungen und Betriebskosten im Verkehrsbereich verbindlich fest. Der Grosse Rat beschliesst den AFP jährlich und genehmigt damit die Mittel für Kantonsstrassen, öffentlichen Verkehr und weitere Aufgaben.

### **Weitere gesetzliche Vorgaben**

Bund und Kantone regeln die Planung und Koordination von Mobilität und Verkehr auf Verfassungs- und Gesetzesstufe. Auf Bundesebene bilden insbesondere die Bundesverfassung (Art. 81a–88 BV) und das Raumplanungsgesetz (Art. 3, 6 und 8a RPG) die Grundlage. Auf kantonaler Ebene stützt sich die Mobilitätsplanung auf die Kantonsverfassung (§ 49 KV) und das Baugesetz.

Darüber hinaus regeln zahlreiche weitere Gesetze einzelne Bereiche der Mobilität. Auf Bundesebene gehören dazu beispielsweise das Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege, das Veloweggesetz (VWG)<sup>21</sup>, das Personenbeförderungsgesetz sowie das Bundesgesetz über die Nationalstrassen. Auf kantonaler Ebene bilden unter anderem das Gesetz über den öffentlichen Verkehr und das Strassengesetz wichtige Grundlagen der Verkehrsplanung. Die Strategie mobilitätAARGAU richtet sich an diesen rechtlichen Vorgaben aus.

---

<sup>19</sup> Kanton Aargau (2021), [Kantonsstrassenverordnung \(KSV\)](#)

<sup>20</sup> Kanton Aargau (2026), [Verordnung über die wirkungsorientierte Steuerung von Aufgaben und Finanzen \(VAF\)](#)

<sup>21</sup> Fedlex (2022), [Bundesgesetz über Velowege \(Veloweggesetz\)](#)

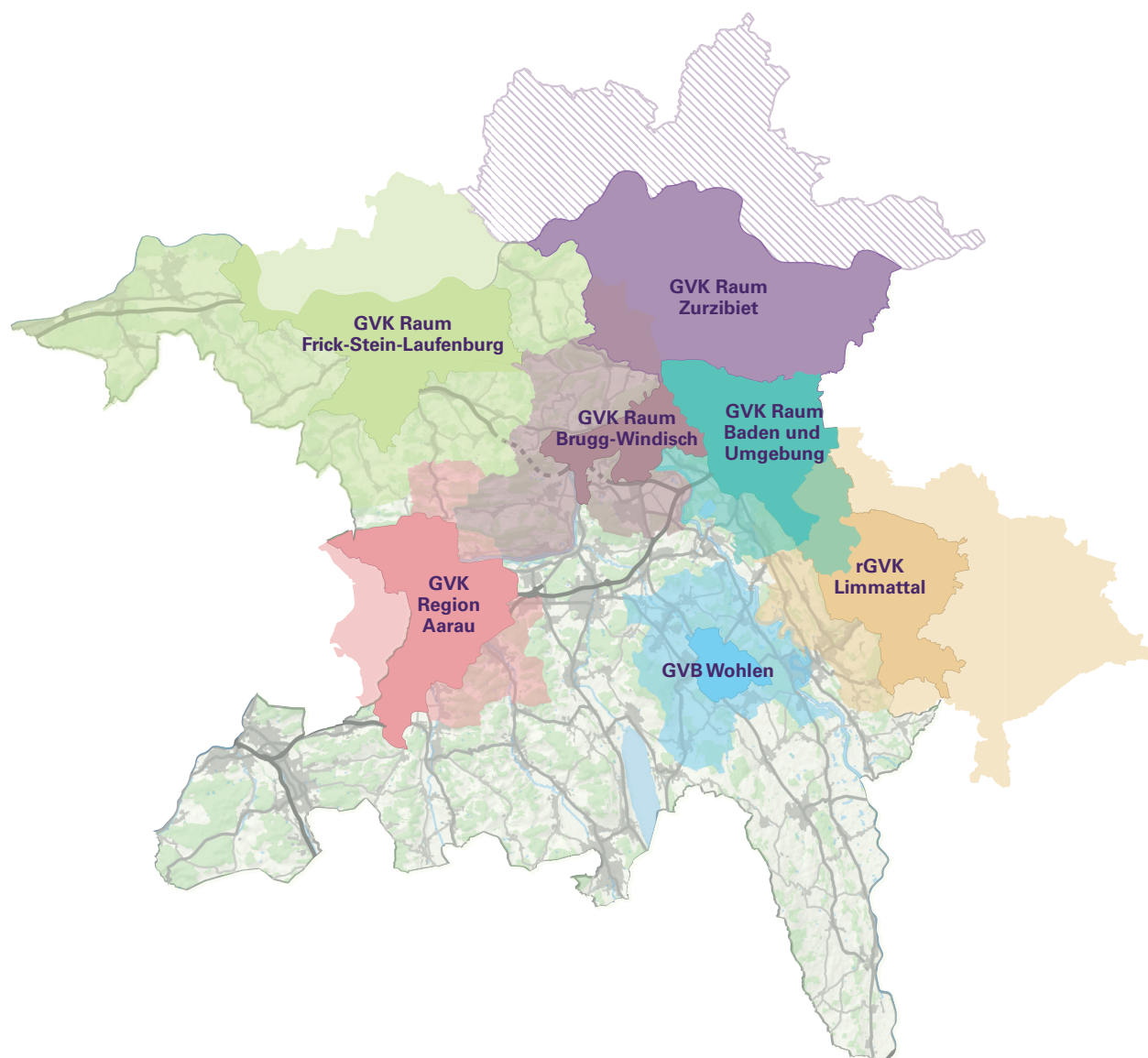


Abbildung 2: GVK-Räume im Kanton Aargau

# 2. Analyse der Entwicklung

## 2.1 Bevölkerungsentwicklung

Die Bevölkerung im Kanton Aargau ist in der Vergangenheit konstant gewachsen. Dieser Trend dürfte sich fortsetzen, auch wenn etwas langsamer als in den letzten Jahrzehnten. Im Jahr 2000 lebten rund 547'000 Menschen im Kanton Aargau<sup>22</sup>, Ende Jahr 2025 waren es 751'000 Menschen. Die Bevölkerungsprojektion von Statistik Aargau schätzt für das Jahr 2050 eine weitere Zunahme um rund 17 Prozent auf ungefähr 881'000 Einwohnerinnen und Einwohner. Projektionen unterliegen einer Unsicherheit.

Das erwartete Bevölkerungswachstum bis 2050 verteilt sich unterschiedlich auf die verschiedenen Räume (siehe Tabelle 1). In absoluten Zahlen nimmt die Bevölkerung im städtischen Raum (+64'000 Einwohnerinnen und Einwohner) am stärksten zu. Der intermediäre Raum folgt mit rund 39'000 zusätzlichen Einwohnerinnen und Einwohnern. Im ländlichen Raum fällt das Wachstum von 27'000 Einwohnerinnen und Einwohnern am geringsten aus und verteilt sich auf zahlreiche, räumlich gestreute Siedlungen.

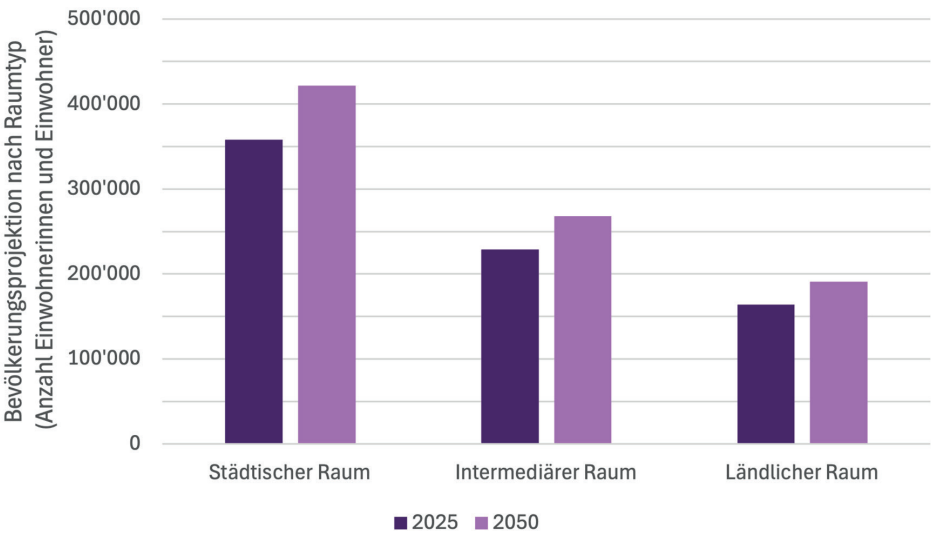


Abbildung 3: Bevölkerungsprojektion nach Räumen (Referenzszenario)<sup>22</sup>

| Räume              | Bevölkerung 31.12.2025 | Bevölkerung 31.12.2050 | Veränderung     |
|--------------------|------------------------|------------------------|-----------------|
| Städtischer Raum   | 358'000                | 422'000                | +64'000 (+18%)  |
| Intermediärer Raum | 229'000                | 268'000                | +39'000 (+17%)  |
| Ländlicher Raum    | 164'000                | 191'000                | +27'000 (+16%)  |
| Gesamtkanton       | 751'000                | 881'000                | +130'000 (+17%) |

Tabelle 1: Bevölkerungsprojektion nach Räumen in Zahlen (Referenzszenario)<sup>22</sup>

<sup>22</sup> Statistik Aargau (2026), [Datenportal Statistik Aargau](#)

Der demografische Wandel mit einem zunehmenden Anteil an älteren Menschen findet auch im Kanton Aargau statt. Die Bevölkerungsprojektion zeigt zwischen 2025 und 2050 einen Anstieg der Über-65-Jährigen von 18 Prozent auf 24 Prozent. Der Anteil der Bevölkerung zwischen 20 und 65 Jahren wird gemäss Projektion von gut 62 Prozent auf 58 Prozent und der Anteil der Unter-20-Jährigen von 20 Prozent auf gut 18 Prozent

sinken. Aufgrund dieses demografischen Wandels und der unterschiedlichen Bedürfnisse der Generationen sind auch Auswirkungen auf die Mobilität zu erwarten: Freizeit- und Versorgungsverkehr nehmen weiter zu (v.a. aufgrund der Zunahme von pensionierten Menschen), während der Pendelverkehr auf hohem Niveau bleibt, weshalb eine Entlastung der Verkehrsinfrastruktur nicht zu erwarten ist.

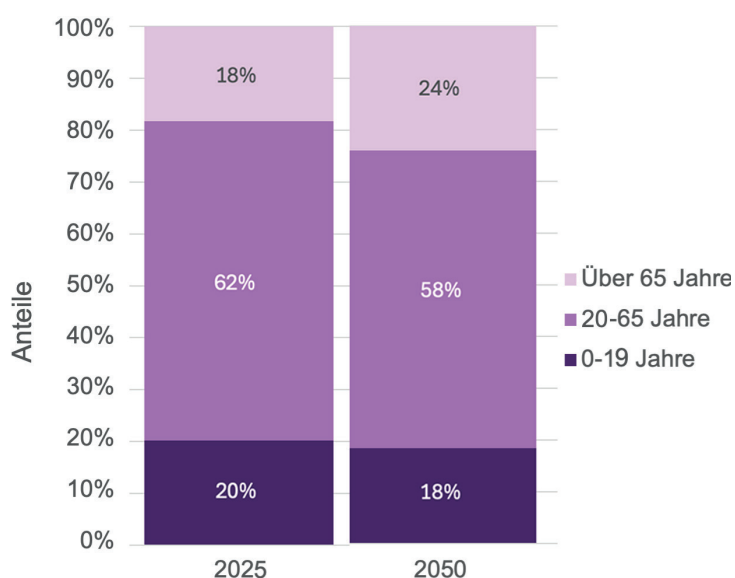


Abbildung 4: Demografische Entwicklung (Referenzszenario)<sup>22</sup>

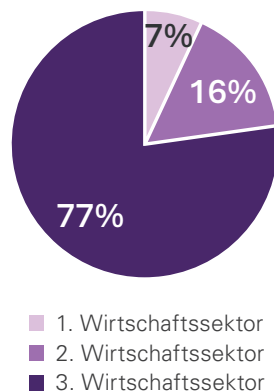
<sup>22</sup> Statistik Aargau (2026), [Datenportal Statistik Aargau](#)

## 2.2 Arbeitsplatzentwicklung

Im Jahr 2023 zählte der Kanton knapp 47'000 Arbeitsstätten mit insgesamt 278'000 Erwerbstätigen (Vollzeitäquivalente). Rund 77 Prozent der Arbeitsstätten entfallen auf den dritten Sektor. Diese Tätigkeiten erzeugen vorwiegend Pendel- und Geschäftsverkehr und sind weniger an Standortbedingungen oder Schwerverkehr gebunden als Industrie- oder Produktionsbetriebe. Ein erheblicher Teil dieser Wege lässt sich grundsätzlich auf flächeneffiziente Verkehrsmittel verlagern.

Die Erwerbstätigen verteilen sich relativ gleichmässig auf die vier Betriebsgrössenklassen. Rund die Hälfte arbeitet in Unternehmen ab 50 Mitarbeitenden. Diese Grössenordnung ist verkehrsplanerisch relevant, weil sich betriebliche Mobilitätskonzepte erst ab einer gewissen Betriebsgrösse lohnen und die organisatorischen Strukturen für eine wirksame Umsetzung bereitstehen. Damit verfügt der Kanton über ein grosses Potenzial für betriebliches Mobilitätsmanagement.

Arbeitsstätten im Kanton Aargau (Stand 2023)



Verteilung der Erwerbstätigen auf Betriebsgrössen (Stand 2020)

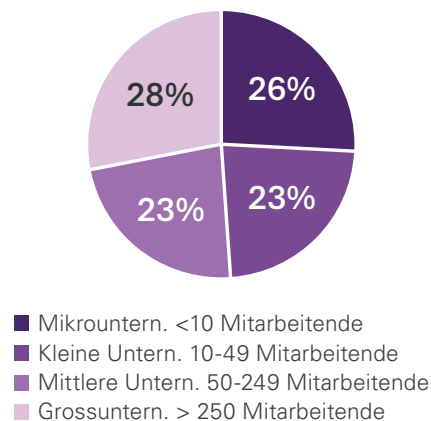


Abbildung 5: Kennzahlen zu Arbeitsstätten und Betriebsgrössen im Kanton Aargau<sup>22, 23</sup>

Projektionen zur Entwicklung der Beschäftigtenzahl sind mit grossen Unsicherheiten verbunden, da sie von der Wirtschaftslage und den damit verbundenen Standortentscheiden der Unternehmen abhängen. Es wird daher vereinfachend davon ausgegangen, dass sie proportional zur Entwicklung der erwerbsfähigen Bevölkerung (20-65-Jährige) verläuft. Aufgrund der verwendeten Bevölkerungsprojektion wäre dies eine Zunahme von 12 Prozent zwischen 2025 und 2050. Weitere Faktoren beeinflussen neben der Anzahl Erwerbstätigen diese Entwicklung: allen voran das Zusammenspiel von Wohn- und Arbeitsort sowie die Arbeitsmodelle (Teilzeitarbeit, flexible Arbeitszeiten, Homeoffice). Hinzu kommen wirtschaftliche Rahmen-

bedingungen ausserhalb des kantonalen Einflussbereichs, die kurzfristig grossräumige Schwankungen der Beschäftigtenzahl auslösen können.

Die Anzahl Beschäftigter lässt sich daher nur bedingt als feste Grösse in strategische Entscheide einbeziehen. Das Verkehrsangebot muss flexibel auf künftige Anforderungen reagieren, zumal das Entwicklungsleitbild 2025–2034 die Stärkung des Kantons als Wirtschaftsstandort betont. Unabhängig von der quantitativen Entwicklung bleibt die strukturelle Zusammensetzung der Beschäftigung ein robuster Anhaltspunkt dafür, wo Mobilitätsmanagement und intermodale Angebote den grössten Hebel haben.

<sup>22</sup> Statistik Aargau (2026), [Datenportal Statistik Aargau](#)

<sup>23</sup> BFS (online), [Statatlas](#) Stand: 31.08.2026

## 2.3 Verkehrsentwicklung

Seit Beginn der 2000er-Jahre hat das Verkehrsaufkommen im Kanton Aargau über alle Verkehrsmittel zugenommen, beim motorisierten Individualverkehr um rund 30 Prozent<sup>24</sup>. Seit 2017 zeigen die Zählstellen<sup>25</sup> auf einzelnen Achsen des Kantonsstrassennetzes eine Stagnation oder einen leichten Rückgang. Insgesamt wächst die Fahrleistung als Summe der Anzahl zurück-

gelegten Kilometer je Person über alle Verkehrsmittel weiter. Der grösste Anteil wird mit 78 Prozent durch den motorisierten Individualverkehr erbracht. Dies weil mit dem Auto auch längere Distanzen zurückgelegt werden. Viele Wege im Alltag sind kurz und begünstigen den Ausbau und die Nutzung von anderen Verkehrsmitteln.

### Anteil der Verkehrsmittel an der Fahrleistung (Personenkilometer/Werktag)

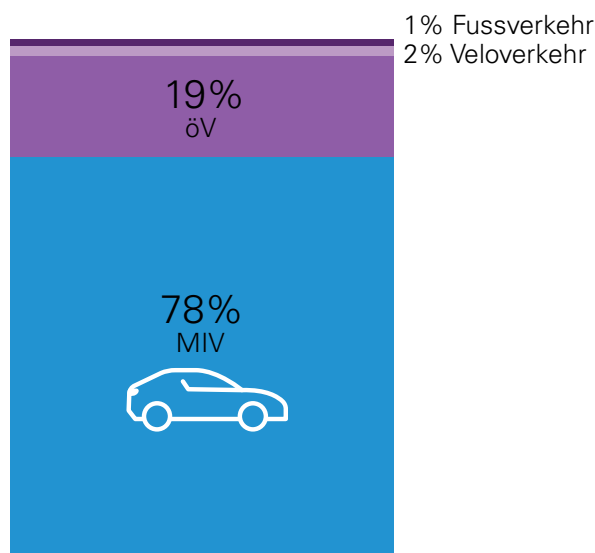


Abbildung 6: Anteil der Verkehrsmittel an den Personenkilometern pro Werktag im Kanton Aargau<sup>26</sup>

<sup>24</sup> Statistik Aargau (2025), [Motorfahrzeugstatistik 2025](#)

<sup>25</sup> AVK (2026), [Kantonale Verkehrserhebungen](#)

<sup>26</sup> AVK (2025), Kantonales Verkehrsmodell Aargau

Grundlage für die nachfolgende Analyse sind die Verkehrsperspektiven 2050<sup>2</sup> des Bundes (Kapitel 1.3). Das verwendete Szenario «Weiter-wie-bisher» geht von weitgehend unveränderten Rahmenbedingungen aus und zeigt damit, wie sich der Verkehr ohne zusätzliche strategische Steuerung entwickelt. Die Wirkung der Strategie zeigt sich in der Abweichung zum Szenario «Weiter-wie-bisher».

Die heutige Anzahl Wege verteilt sich ungleich auf die drei Räume und Verkehrsmittel. Der städtische Raum trägt den grössten absoluten Anteil, gefolgt vom intermediären Raum mit deutlichem Abstand zum ländlichen Raum. Bei der Verkehrsmittelwahl verhält es sich umgekehrt, im ländlichen Raum ist der motorisierte Individualverkehr (MIV) mit 67 Prozent das massgebliche Verkehrsmittel, während im städtischen Raum die Hälfte der Wege mit dem Auto zurückgelegt werden.

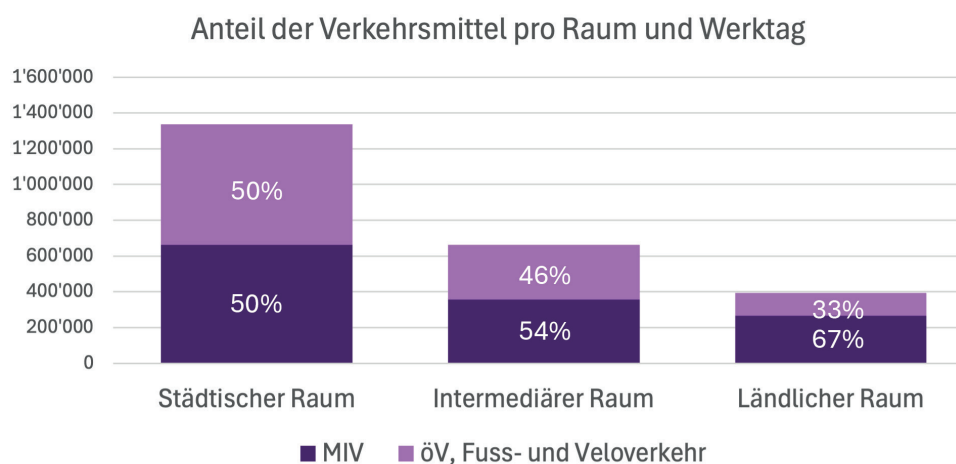


Abbildung 7: Anteil der Hauptverkehrsmittel an den Personenwegen im Binnenverkehr und Quell-/Zielverkehr des Kantons Aargau an einem durchschnittlichen Werktag, differenziert nach Raum<sup>27</sup>

<sup>2</sup> UVEK (2025), [Schweizerische Verkehrsperspektiven 2050](#)

<sup>27</sup> ARE (2026), [Nationales Personenverkehrsmodell \(NPVM\)](#)

Woher und wohin diese Wege führen, zeigt die untenstehende Abbildung: Die Mobilität konzentriert sich in allen drei Räumen stark auf den Binnenverkehr innerhalb eines Raums. Besonders ausgeprägt ist dies im

städtischen Raum, dessen Binnenverkehr die stärkste Relation im ganzen Kanton bildet und damit der Haupttreiber des Verkehrs im Aargau ist.

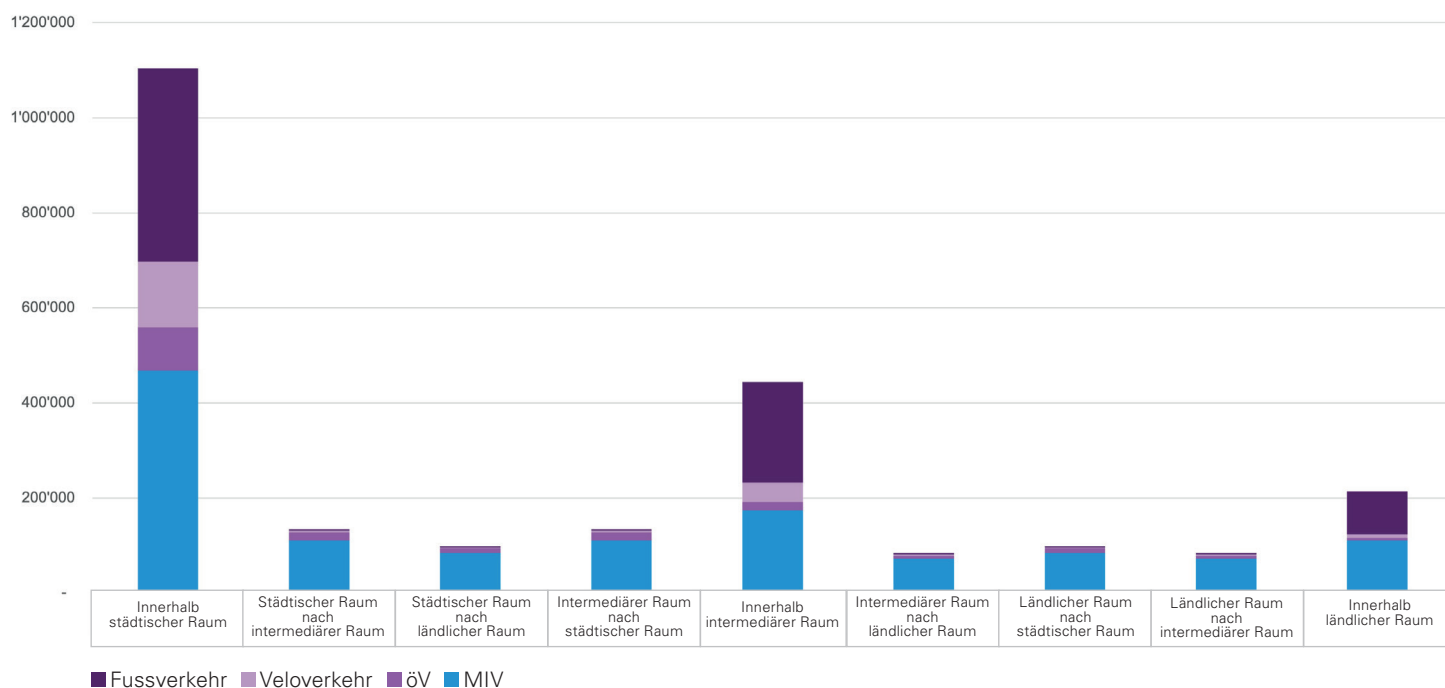


Abbildung 8: Anteil der Hauptverkehrsmittel an den Personenwegen zwischen den Räumen und mittlerer Distanz an einem durchschnittlichen Werktag<sup>27</sup>

<sup>27</sup> ARE (2026), [Nationales Personenverkehrsmodell \(NPVM\)](#)

Raumübergreifende Wege sind absolut weniger bedeutend und unterschiedlich verteilt. Die Beziehung zwischen intermediärem und städtischem Raum ist die mit Abstand stärkste. Wege von und zum ländlichen Raum tragen weniger zum Gesamtaufkommen bei.

Auch die Distanzen folgen dieser Logik. Der Binnenverkehr umfasst sowohl Wege zu Zielen in der unmittelbaren Umgebung als auch Wege zwischen weiter auseinanderliegenden Gemeinden. Fuss- und Veloverkehr haben dadurch einen sichtbaren Anteil und die Durchschnittsdistanzen sind kürzer. Raumübergreifende Wege führen dagegen immer in eine andere Gemeinde, die Durchschnittsdistanzen sind mehr als

doppelt so lang. Zusammengefasst zeigt sich ein klares Muster: Je urbaner ein Raum, desto höher die Anteile von öV, Fuss- und Veloverkehr.

Im Bundes-Szenario «Weiter-wie-bisher» wird im Kanton Aargau eine Zunahme von rund 43 Prozent der Wege pro Werktag zwischen 2023 und 2050 prognostiziert. Das ist mehr als im Schweizer Durchschnitt<sup>27</sup>. Im städtischen Raum ist das prognostizierte Wachstum absolut betrachtet höher als in den anderen Räumen. Der angegebene Wachstumswert ist das Ausgangsszenario, an dem die Auswirkungen der Zielsetzungen und Handlungsansätze der Strategie abgeglichen werden.

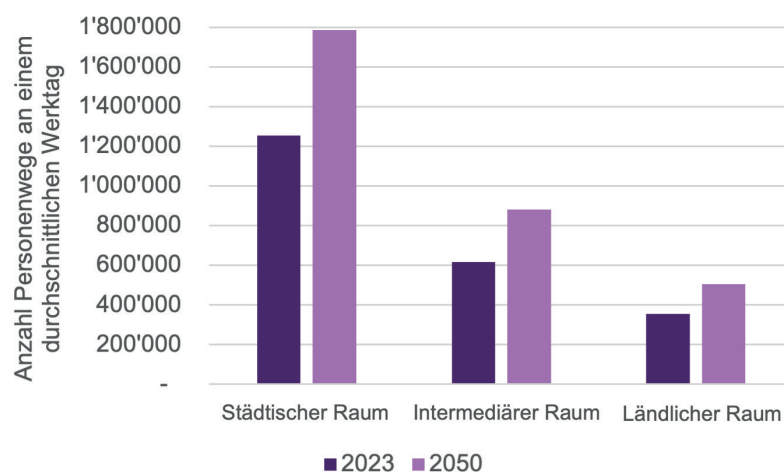


Abbildung 9: Entwicklung der Anzahl Wege im Quell-/Zielverkehr des Kantons Aargau an einem durchschnittlichen Werktag 2023 und 2050, differenziert nach Raum<sup>27</sup>

<sup>27</sup> ARE (2026), [Nationales Personenverkehrsmodell \(NPVM\)](#)

# 3. Herausforderungen

Die Mobilität steht vor vielfältigen Herausforderungen. Zu den prägenden Einflussfaktoren zählen die Entwicklung der Bevölkerung, Wirtschaft und die Raumnutzung. Darüber hinaus wirken sich auch der Klimawandel, technologische Fortschritte, politische und rechtliche Rahmenbedingungen sowie gesellschaftliche Veränderungen auf die Mobilitätsentwicklung aus. Das Verkehrssystem von morgen bewegt sich im Spannungsfeld zwischen individuellen Mobilitätsbedürfnissen, einem finanzierbaren Infrastruktur- und Verkehrsangebot sowie dem Ziel, bis 2050 Netto-Null-Treibhausgasemissionen zu erreichen. Die Herausforderung besteht darin, diese unterschiedlichen und teilweise gegensätzlichen Anforderungen trotz unsicherer Entwicklung von Wirtschaft, Technologie, Umwelt und Gesellschaft in Einklang zu bringen.

## 3.1 Abstimmung Siedlung und Verkehr

Menschen legen täglich Wege zur Arbeit, zum Einkaufen und in ihrer Freizeit zurück. Zusammen mit dem Wirtschaftsverkehr, der die Versorgung von Bevölkerung und Unternehmen sicherstellt, erzeugen sie die Mobilitätsnachfrage. Um die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung zu decken, müssen die zuständigen Akteure die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung aufeinander abstimmen. Mit dem neuen Raumplanungsgesetz<sup>28</sup> fördert der Bund die Siedlungsentwicklung nach innen und steuert die Nutzung von Bauzonen restriktiver. Da raumplanerische Massnahmen ihre Wirkung erst langfristig entfalten, bestehen vielerorts noch unbebaute Bauzonen und Baulandreserven aus früherer Planungspraxis. Die Überbauung dieser Gebiete erzeugt zusätzliche Mobilitätsnachfrage, oft an Standorten mit einer begrenzten Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr.

In dezentralen Lagen lassen sich Wege schlechter bündeln und verlagern. Gleichzeitig können Verkehrsunternehmen kollektive öffentliche Angebote wie Busse

oder Bahnverbindungen nicht effizient betreiben. Für Wege innerhalb und zwischen solchen dezentralen Lagen erweist sich der motorisierte Individualverkehr daher häufig als vorteilhaft. Sobald Wege in dichter besiedelte Räume führen, kann der öffentliche Verkehr seine Stärken ausspielen. Nutzt die Bevölkerung dort verstärkt das kollektive Angebot, so sinkt die Belastung des Strassennetzes. Dadurch erhöhen sich die Zuverlässigkeit und die Planbarkeit der Reisezeiten für alle Verkehrsmittel, was die Erreichbarkeit verbessert. Die Qualität des Siedlungsraums wirkt dabei auch umgekehrt auf die Verkehrsmittelwahl. Wo Strassen und Plätze wenig Aufenthaltsqualität bieten, werden auch kurze Wege mit dem MIV zurückgelegt.

Die Strategie mobilitätAARGAU will dafür sorgen, dass Menschen auf ihren Wegen das attraktivste Verkehrsmittel resp. eine geeignete Kombination wählen können und gleichzeitig das Verkehrssystem möglichst effizient genutzt wird. Besonders wirksam ist dies entlang von Wegen, die durch unterschiedliche Raumtypen führen: Sie sind im Durchschnitt länger, verlaufen über Räume mit unterschiedlichen Angebotsqualitäten und bieten damit den grössten Hebel für intermodale Reiseketten über gut verknüpfte Verkehrsdrehscheiben.

Diese Wirkung lässt sich im städtischen Raum durch gezielte Infrastrukturausbauten zusätzlich verstärken. Im Siedlungsgebiet konkurrenziert Verkehrsfläche jedoch mit anderen Ansprüchen an denselben Raum. Die Siedlungsentwicklung nach innen bringt mehr Menschen auf gleiche Fläche und erhöht den Bedarf an Aufenthalts- und Freiräumen. Der Klimawandel verschärft diese Konkurrenz, weil Beschattung, unversiegelte Böden und Rückhalteflächen im dicht bebauten Gebiet Platz beanspruchen. Verkehrsmittel, die pro Person weniger Raum belegen, entschärfen diese Konkurrenz und schaffen Spielraum für eine klimaangepasste Gestaltung. Kanton und Gemeinden setzen deshalb zuerst auf eine bessere Nutzung der bestehenden Infrastruktur. Ausbauten, die das Verkehrssystem flächeneffizienter machen oder Engpässe an Verkehrsdrehscheiben beheben, fügen sich unmittelbar in diese Logik ein. Wei-

<sup>28</sup> Fedlex (2026), [Bundesgesetz über die Raumplanung \(RPG\)](#)

tergehende Eingriffe bemessen sich an ihrem Beitrag zum Gesamtsystem.

Wie viel Nachfrage nach Mobilität entsteht und wer welches Verkehrsmittel wählt, wird nicht nur durch das Verkehrsangebot beeinflusst, sondern auch durch die Gegebenheiten am Start- und Zielort. Gemeinden können auf kommunaler Ebene das Verkehrsaufkommen aktiv mitgestalten und damit die Verkehrsentwicklung in der Region beeinflussen. Eine Schlüsselrolle spielen dabei die kommunalen Planungsinstrumente. Mit der Nutzungsplanung, dem kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV) sowie den Vorgaben zur Anzahl und Bewirtschaftung von Parkfeldern steuern Gemeinden die Verkehrsentwicklung sehr direkt. Besonders wirksam wird dies, wenn Gemeinden ihre Entscheide mit Blick auf lokale und regionale Auswirkungen treffen, sich zu diesem Zweck regional abstimmen und den Dialog mit dem Kanton pflegen.

## 3.2 Mobilität im Wandel

### **Robuste und zugleich flexible Strategie**

Die Strategie mobilitätAARGAU setzt Leitplanken sowie Schwerpunkte bis mindestens 2050 und schafft gleichzeitig den nötigen Handlungsspielraum, damit Akteure flexibel auf teilweise unvorhersehbare gesellschaftliche, politische und technische Entwicklungen sowie auf Abweichungen von den Projektionen reagieren können.

Besonders schwer vorhersehbar ist das Tempo, mit dem technologische Entwicklungen und digitale Anwendungen ihre breite Wirkung entfalten. Aufgrund der zentralen Lage und der national bedeutenden Verkehrsachsen zwischen grossen Wirtschaftsräumen wirken sich auch Trends aus anderen Grossregionen direkt auf den Verkehr im Aargau aus. Entscheidend ist nicht die möglichst genaue Vorhersage einzelner Trends, sondern die Handlungsfähigkeit. Kanton und Gemeinden richten die erforderlichen Instrumente und Rahmenbedingungen so aus, dass sie bewährte Angebote sichern und neue Entwicklungen geordnet in das Verkehrssystem integrieren können.

### **Engpässe in den Spitzenstunden**

Zu Spitzenzeiten sind die Verkehrsinfrastruktur und das öV-Angebot punktuell bereits heute stark ausgelastet. Zusätzliche Nachfrage erhöht den Druck, Infrastruktur und Angebot ausbauen zu müssen. Solche Ausbauten stehen aber im Spannungsfeld mit den strategischen Zielen in den Bereichen Finanzen, Klima und Raumentwicklung.

### **Angebot beeinflusst Nachfrage: Zwischen Bewältigen und Lenken**

Das Verkehrsangebot beeinflusst die Mobilitätsentscheide von Bevölkerung und Wirtschaft massgeblich. Das Verkehrsaufkommen ergibt sich aus der Summe dieser einzelnen Entscheidungen. Wie sich das Angebot entwickelt, verändert die Anreize für diese Entscheidungen und wirkt sich damit auf die Verkehrsmittelwahl aus. Bleibt das Angebot unverändert oder wächst es vor allem dort, wo bereits heute der grösste Druck auf das System besteht, verstärken sich die Engpässe weiter, während andere Verkehrsmittel ihr Potenzial nicht ausschöpfen. Damit das Gesamtsystem leistungsfähig und stabil bleibt und Ressourcen wirksam eingesetzt werden, ist entscheidend, wie sich das Angebot über alle Verkehrsmittel hinweg entwickelt.

### **Verschiebung in der Demografie**

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 Versorgungverkehr 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».

### **Verkehrsmittel optimal kombinieren**

Fuss- und Veloverkehr, öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr sowie die verschiedenen Transportmöglichkeiten für Güter verfügen jeweils über spezifische Stärken und Einsatzgebiete. Welches Verkehrsmittel sich am besten eignet, hängt von Distanz, Raum und Fahrzweck ab. Diese Eigenschaften sind raumspezifisch und bilden eine wichtige Grundlage für die Weiterentwicklung des Angebots. Sie prägten bereits die Strategie mobilitätAARGAU 2016 und bleiben auch in der aktualisierten Strategie massgebend. Die Verkehrsmittel sollen gezielt dort eingesetzt werden, wo sie ihre Stärken am besten ausspielen. Mit der Aktualisierung richtet der Kanton den Blick zusätzlich auf die Verbindung der Verkehrsmittel über die Raumgrenzen hinweg.

### **Intermodale Reiseketten über Räume hinweg**

Intermodale Reiseketten verbinden mehrere Verkehrsmittel auf dem Weg vom Start zum Ziel und nutzen so die jeweiligen Stärken der verschiedenen Verkehrsträger. Besonders auf längeren Wegen über mehrere Räume hinweg spielen die intermodalen Reiseketten ihren Nutzen aus: Hier lassen sich die für jede Etappe geeigneten Verkehrsmittel verbinden und die bestehende Infrastruktur effizient nutzen. Ob eine solche Reisekette konkurrenzfähig ist, hängt vor allem von vier Kriterien ab: Reisezeit, Kosten, Verlässlichkeit und Umsteigeaufwand. Gemessen an diesen Kriterien ist die Attraktivität von intermodalen Reiseketten im Kanton Aargau in vielen Relationen bereits hoch. Damit intermodale Reiseketten ihr Potenzial ausschöpfen können, müssen die Rahmenbedingungen entlang der gesamten Reisekette stimmen. Entscheidend sind verlässliche Angebote und gut aufeinander abgestimmte Anschlüsse. Der Kanton legt deshalb fest, welche Elemente der Reisekette die öffentliche Hand bereitstellt und finanziert. Nur so lässt sich ein langfristig verlässliches Angebot sicherstellen, das nicht von den Marktentscheiden einzelner Anbieterinnen und Anbieter abhängt.

### **Digitalisierung und neue Angebotsformen**

Die Digitalisierung verändert, wie Menschen ihre Wege planen, buchen und zurücklegen. Echtzeitinformationen, flexible Buchungen und digitale Zugänge erleichtern die Kombination verschiedener Angebote und den Wechsel zwischen ihnen und senken die Abhängigkeit von Besitz und fixen Abläufen. Dadurch werden vor allem auch kombinierte Angebote für breite Bevölkerungskreise einfacher nutzbar. Sharing-Angebote ergänzen insbesondere den öffentlichen Verkehr, indem sie die erste und letzte Meile abdecken. Sie stärken die Feinerschliessung und optimieren Umsteigevorgänge. Parallel dazu gewinnen On-Demand-Angebote an Bedeutung. Je nach Raum und Nachfrage können sie das bestehende Verkehrsangebot gezielt ergänzen.

Auch automatisierte Fahrzeuge werden schrittweise Teil des Verkehrsangebots. Nach heutigen Prognosen werden sich in den kommenden zehn Jahren Fahrdienste von privaten Unternehmen und der öffentlichen Hand etablieren<sup>29</sup>. Nutzerinnen und Nutzer werden diese Angebote voraussichtlich digital und bedarfsgerecht abrufen. Dabei zeichnen sich zwei Angebotsformen ab: Kommerzielle Fahrdienste, die heutigen Taxidiensten ähneln und damit unter Wirtschaftsverkehr laufen, sowie Angebote des öffentlichen Verkehrs mit dem Auftrag der Grundversorgung. Die kommerziellen Fahrdienste entwickeln sich als Marktangebot im Rahmen der national geltenden regulatorischen Rahmenbedingungen. Eine breite Verbreitung hochautomatisierter Fahrzeuge im privaten Besitz ist in diesem Zeitraum hingegen noch nicht zu erwarten.

---

<sup>29</sup> SAAM (2026), [Roadmap für automatisierte Mobilität 2026-2040](#)

### **Megatrends prägen die Mobilität von morgen**

Die Strategie richtet sich an einem Zeithorizont bis 2050 und darüber hinaus aus und schafft die strategische Grundlage für die kommenden zehn Jahre. Sie stellt auch Weichen für Entwicklungen, die erst nach diesem Planungshorizont ihre volle Wirkung entfalten. Deshalb lohnt sich der Blick in einen Zeitraum, der nicht mehr verlässlich abzuschätzen ist, um Veränderungen zu antizipieren<sup>30</sup>.

Vor allem technologische Entwicklungen haben das Potenzial, das Mobilitätssystem grundlegend zu verändern. Die vorhin beschriebenen automatisierten Fahrzeugflotten und die fortschreitende Digitalisierung könnten den Zugang zur Mobilität zunehmend vom Fahrzeugbesitz hin zur Nutzung geteilter Angebote verschieben. Digitale Plattformen könnten verschiedene Verkehrsmittel, Tarife und Buchungen so zusammenführen, dass die Reiseketten von Tür zu Tür als ein zusammenhängendes Angebot erlebt wird.

Kommerzielle Fahrdienste dürften sich zuerst dort etablieren, wo die Nachfrage und damit die Auslastung hoch ist, also im städtischen Raum. Im ländlichen Raum wird demgegenüber einem automatisierten öV im flächigen Betrieb ein grosses Potenzial zur Effizienzsteigerung zugeschrieben, weil sich ein rein kommerzielles Angebot dort aufgrund der dispersen Nachfrage kaum rechnet. Die Automatisierung verändert diese Aufgabenteilung damit nicht grundsätzlich, sie fordert aber aktives Innovieren sowohl bei kommerziellen Angeboten als auch beim öffentlichen Verkehr. Eine spürbare Wirkung auf das Gesamtsystem ist eher ab Mitte der 2030er-Jahre zu erwarten. Abbildung 10 zeigt die Level des automatisierten Fahrens. Entscheidend wird es ab Level 4: Erst dann fährt das Fahrzeug ganz ohne Fahrerin oder Fahrer, auch nicht als Rückfallebene. Das senkt die

Personalkosten, den grössten Kostenfaktor im flächigen öV-Betrieb, und macht die zuvor beschriebene Effizienzsteigerung im ländlichen Raum überhaupt erst möglich.

Auch der Güterverkehr steht vor einem Umbruch: Automatisierte Zustellfahrzeuge und Drohnen könnten die Logistik auf der letzten Meile neu organisieren und den Lieferverkehr in den Siedlungsgebieten verändern. In der Langstreckenlogistik zeichnen sich automatisierte und vernetzte Transportsysteme ab, die den Schwerkverkehr auf den Hauptachsen künftig effizienter und gebündelter abwickeln können als heute.

Neben technologischen Entwicklungen verändern auch gesellschaftliche Trends die Mobilitätsnachfrage. Die fortschreitende Alterung der Bevölkerung bedingt, dass bereits heute eine hindernisfreie und einfach nutzbare Mobilität umzusetzen ist. Gleichzeitig gewinnt die Alltagsmobilität im unmittelbaren Lebensumfeld weiter an Bedeutung. Flexible Arbeitsmodelle und die zunehmende Entkopplung von Arbeits- und Wohnort können Pendlerspitzen glätten, aber auch neue noch unbekannte Mobilitätsmuster hervorbringen. Zudem werden die Urbanisierung und das Wachstum der Agglomerationen im Schweizer Mittelland den Druck auf die Verkehrsachsen im Kanton Aargau weiter erhöhen.

Wie schnell und in welcher Form diese Entwicklungen eintreten werden, lässt sich heute nicht verlässlich abschätzen. Die vorliegende Strategie adressiert jedoch die Vorboten dieses Wandels: Sie schafft die Rahmenbedingungen für neue Angebotsformen, stärkt intermodale Reiseketten und sichert die Handlungsfähigkeit von Kanton und Gemeinden. So können künftige Entwicklungen bei einer weiteren Aktualisierung der Strategie gezielt aufgenommen und weiterentwickelt werden.

<sup>30</sup> ARE (2017), [Zukunft Mobilität Schweiz UVEK-Orientierungsrahmen 2040](#) / ASTRA (2020), [Verkehr der Zukunft 2060: Synthesebericht](#) / ASTRA (2020) [Auswirkungen des automatisierten Fahrens](#) / pwc (2022), [Smart Mobility - Gemeinsam für eine zukunftsfähige Mobilität in Schweizer Städten](#) / BFE (2018), [Nachhaltiges und zeitgemässes Pendeln](#)

|                      | <b>LEVEL 0</b><br>Keine Automatisierung                                                                        | <b>LEVEL 1</b><br>Assistiert                                                                     | <b>LEVEL 2</b><br>Teil-automatisiert                                                             | <b>LEVEL 3</b><br>Bedingt-automatisiert                                                                                    | <b>LEVEL 4</b><br>Hoch-automatisiert                                                                                           | <b>LEVEL 5</b><br>Voll-automatisiert                                                                  |
|----------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                      | <br>Steuerung durch Fahrer:in | <br>Füße frei   | <br>Hände frei  | <br>Augen frei                            | <br>Ohne Fahrer:in in kontrolliertem Setting | <br>Ohne Fahrer:in |
| <b>Verantwortung</b> | <br>Fahrer:in               | <br>Fahrer:in | <br>Fahrer:in | <br>Fahrzeug<br>Rückfallebene Fahrer:in | <br>Fahrzeug                               | <br>Fahrzeug     |
| <b>Beispiel</b>      | Fahrzeuge ohne Assistenzsysteme                                                                                | Abstandsregel-Tempomat                                                                           | Lenkassistent                                                                                    | Autobahnpilot                                                                                                              | Fahrservice in definiertem Bediengebiet (öffentlicher Raum)<br>Autonomes Parkieren in Parkhäusern (nicht-öffentlicher Raum)    | Fahrservice ohne Gebietseinschränkung                                                                 |

Abbildung 10: Level des automatisierten Fahrens<sup>31</sup>

<sup>31</sup> SAE (2021), [Levels of Driving Automation](#)

### 3.3 Finanzierung des Verkehrsangebots

Bund, Kanton und Gemeinden finanzieren gemeinsam die Verkehrsinfrastruktur. Für den öffentlichen Verkehr trägt der Kanton zusätzlich einen Teil der Betriebskosten über Abgeltungen. Strasse und öffentlicher Verkehr folgen damit je eigenen Finanzierungslogiken, die sich nicht vergleichen lassen. Unabhängig davon gilt für alle Bereiche: Ausbau, Betrieb und Unterhalt müssen langfristig finanzierbar bleiben.

Hohe Auslastungen der Infrastruktur zu Spitzenzeiten treten vorwiegend in dicht besiedelten Gebieten auf. Dort ist der Ausbau der Verkehrsfläche aufgrund der örtlichen Rahmenbedingungen meist nur mit komplexer und daher teurer Infrastruktur möglich. Entscheidend bei der Beurteilung solcher Projekte ist daher die langfristige Tragbarkeit über den gesamten Lebenszyklus hinweg. Das zeigt sich bereits im Bestand. Obwohl das Kantonsstrassennetz kaum länger geworden ist, stiegen die jährlichen Ausgaben je Kilometer in den letzten 25 Jahren inflationsbereinigt um rund 63 Prozent, von 120'500 im Jahr 1998 auf 196'000 Franken im Jahr 2023<sup>22</sup> (umgerechnet auf das Preisniveau 2023<sup>32</sup>). Der Zuwachs stammt nicht aus neuen Strecken, sondern aus dem Ausbau und der Erneuerung des bestehenden Netzes. Eine 1:1-Sanierung ist insbesondere innerorts heute kaum mehr möglich. Die Anforderungen aus Siedlung, Verkehrssicherheit, Hindernisfreiheit, Fuss- und Veloverkehr, Werkleitungen und Umwelt sind heute anspruchsvoller und komplexer.

Zusammen mit dem dadurch erhöhten Planungs- und Koordinationsaufwand erhöhen sie die Ausgaben je Kilometer. Gleiches gilt auch für die Anforderungen an den Betrieb.

Als Mittellandkanton an national bedeutenden Verkehrsachsen hängt die Erreichbarkeit des Kantons Aargau auch stark von Investitionsentscheiden des Bundes ab. Gleichzeitig übersteigen die angemeldeten Ausbauvorhaben der Kantone und Agglomerationen zunehmend die Mittel von Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) und Bahninfrastrukturfonds (BIF). Der Bund priorisiert in Verkehr '45 (Kapitel 1.3) deshalb neu und verschiebt Ausbauvorhaben. Diese Entwicklung liegt ausserhalb des kantonalen Einflussbereichs, wirkt aber direkt auf Kapazität und Zuverlässigkeit des Verkehrsnetzes.

Effiziente Systeme zahlen sich auch finanziell aus. Der Kanton hat das öV-Angebot in den letzten Jahren deutlich ausgebaut, insbesondere am Abend, am Wochenende und in der Nacht. Trotz dieses Ausbaus gingen die kantonalen Abgeltungen pro Einwohnerin und Einwohner real zurück (Abbildung 11). Zwei Entwicklungen wirken dabei zusammen. Das Bevölkerungswachstum verteilt die Kosten auf mehr Schultern, und Effizienzgewinne sowie eine bessere Auslastung der Angebote, auch ausserhalb der Hauptverkehrszeiten, senken die Kosten je gefahrenen Kilometer.

---

<sup>22</sup> Statistik Aargau (2026), [Datenportal Statistik Aargau](#)

<sup>32</sup> Bundesamt für Statistik (2026), [Indexierung](#)

Aus dem Gleichgewicht gerät die Finanzierung vor allem dort, wo zusätzlich zum Erhalt des Bestehenden erheblich in den Ausbau investiert wird. Jede Ausbauinvestition in Strassen- oder öV-Infrastruktur erzeugt nicht nur einmalige Kosten, sondern dauerhafte Folgekosten für Betrieb, Unterhalt und Erneuerung. Ausbauentscheide haben deshalb eine grosse Tragweite: Sie bestimmen mit, wie viel finanzieller Spielraum nachfolgender Generationen für die Weiterentwicklung des Verkehrssystems bleibt.

Gleichzeitig entstehen neue Mobilitätsformen wie Sharing und automatisierte öV-Angebote (Kapitel 3.2). Für diese Angebotsformen fehlen heute teilweise noch geeignete Finanzierungsmodelle. Die bestehenden Finanzierungsinstrumente für Strasse und öffentlichen Verkehr sind nur bedingt geeignet. Zudem schaffen Digitalisierung und Automatisierung nicht nur neue Angebote, sondern auch zusätzlichen Infrastruktur- und Betriebsaufwand. Dessen Umfang lässt sich heute noch nicht verlässlich abschätzen. In den kommenden Jahren wird deshalb zu klären sein, wie diese Angebote in das Verkehrssystem integriert und finanziert werden und welche Rolle die öffentliche Hand dabei übernimmt.

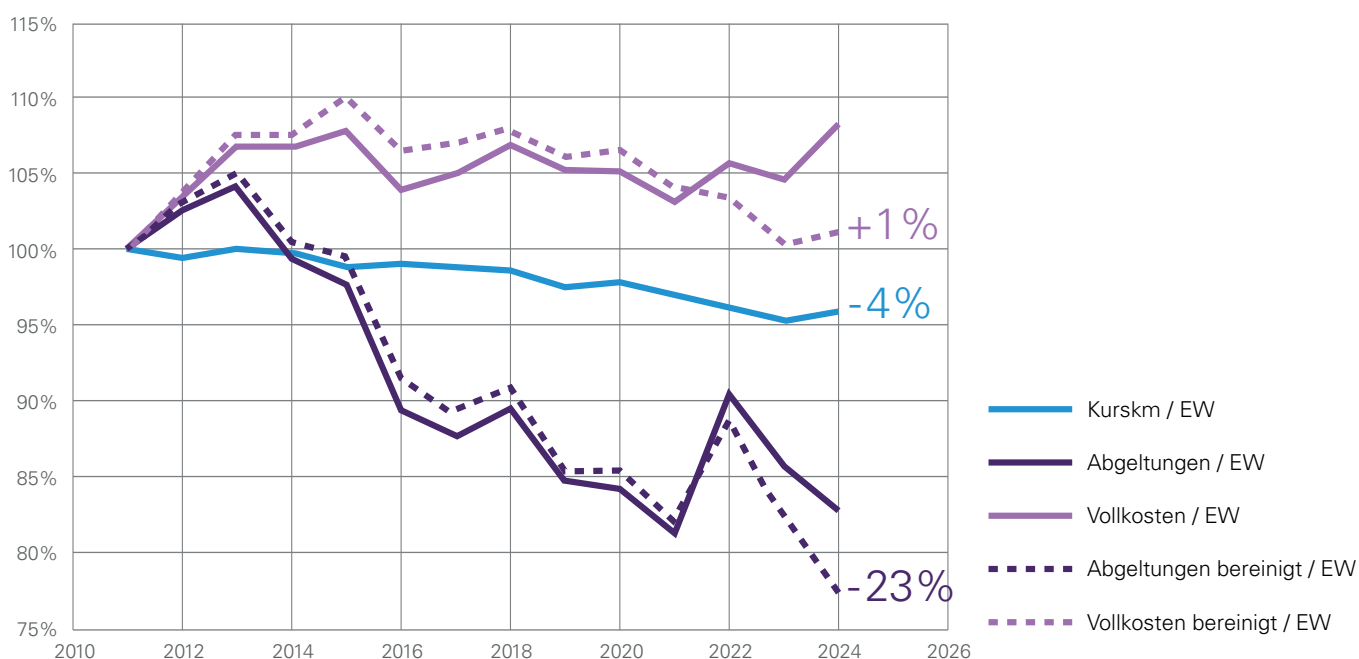


Abbildung 11: Entwicklung der öV Leistungen und Kosten gemessen pro Einwohner im Kanton Aargau<sup>33</sup>

### Lesebeispiel:

Kurskm/EW zeigt das öV-Angebot pro Einwohnerin und Einwohner. Vollkosten/EW sind die gesamten Betriebskosten des öV pro Kopf, Abgeltungen/EW der Teil davon, den die öffentliche Hand (Bund und Kanton) übernimmt, der Rest wird durch Betriebseinnahmen (Ticketeinnah-

men) gedeckt. Die Werte im Diagramm sind indexiert: 100 Prozent ist der Ausgangswert im Jahr 2011. Inflationsbereinigt sind die Abgeltungen pro Kopf bis 2024 um 23 Prozent gesunken, die Vollkosten pro Kopf dagegen nur um 1 Prozent gestiegen.

<sup>33</sup> AVK (2026), Eigene Berechnungen

## 3.4 Netto-Null 2050

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 Strategie energieAARGAU konkretisiert den Weg dorthin. Sie legt für den Verkehr einen Absenkpfad fest: Bis 2035 liegen die Emissionen 55 Prozent, bis 2040 80 Prozent unter dem Wert von 1990<sup>18</sup> (Abbildung 12). Restemissionen sind für den Verkehr nicht vorgesehen. Die Treibhausgasbilanz<sup>34</sup> 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 über dem Niveau von 1990. Der Verkehr ist damit heute der grösste Verursacher der kantonalen Treibhausgasemissionen. Entsprechend gross ist die Herausforderung, die Emissionen im Verkehr wirksam zu senken.

Projektionen des Bundes<sup>35</sup> 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. Wer die Auslastung erhöht und im Bestand optimiert, senkt zugleich den Energiebedarf der Mobilität. Klima- und Energieziele verlangen im Verkehr dieselben Massnahmen.

Für die Strategie mobilitätAARGAU bedeutet dies: Der Kanton schöpft die Potenziale der bestehenden Infrastruktur aus, bevor er neue Kapazitäten schafft. So senkt er die Emissionen aus dem Infrastrukturbau und reduziert zugleich den Flächenbedarf, was Freiraum wie zum Beispiel knappe Fruchtfelder oder Wald schont.

Die Zielerreichung zum Netto-Nullziel 2050 erfordert wissenschaftlich fundierte, verständliche und lokal relevante Darstellungen. Gleichzeitig braucht es kontinuierliche Aufklärung über die Möglichkeiten und welche technischen Lösungen der Gesellschaft zur Verfügung stehen, um das ambitionierte Ziel zu erreichen.

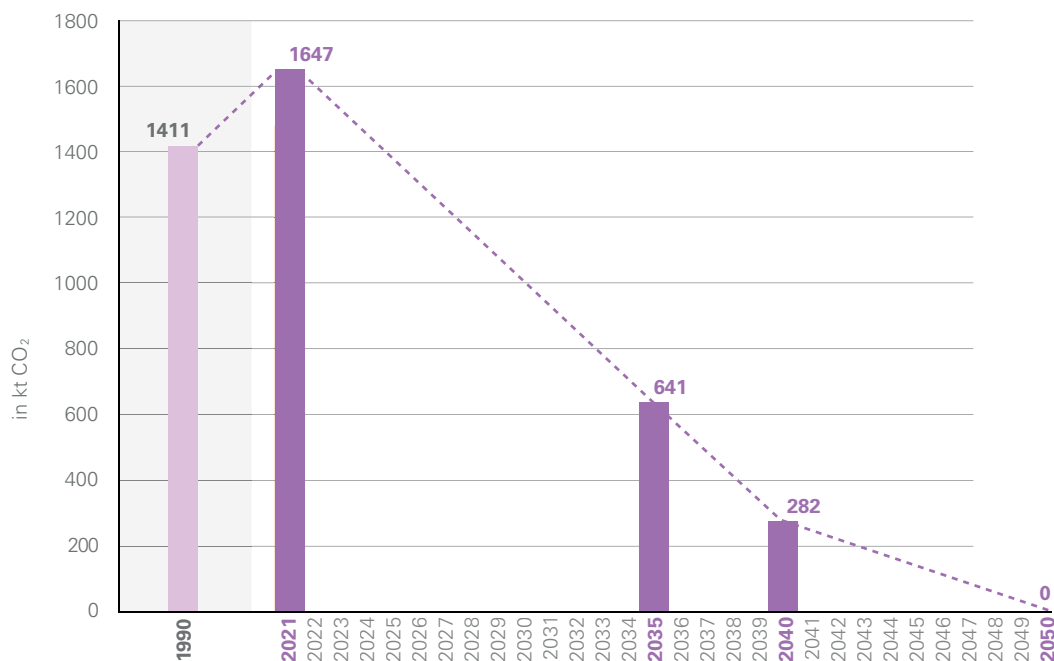


Abbildung 12: Absenkpfad der energetischen Treibhausgasemissionen im Sektor Mobilität im Kanton Aargau bis 2050. Berechnung auf Basis der Bundesziele <sup>18</sup>

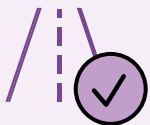
<sup>18</sup> AE (2026), [energieAARGAU](#)

<sup>34</sup> ESP Klima (2026), [Klima-Metrik Ecospeed Region](#)

<sup>35</sup> BFE (2022), [Energieperspektiven 2050+](#) / BAfu (2021), [Langfristige Klimastrategie der Schweiz](#)

## 4. Drei Voraussetzungen für ein tragfähiges Gesamtverkehrssystem

Die Analyse und die damit verbundenen Herausforderungen zeigen: 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. Jede strategische Entscheidung muss alle drei Voraussetzungen gleichzeitig erfüllen, damit das System in sich funktioniert:



### **Mobilitätsbedarf abdecken**

#### **Erreichbarkeit für Gesellschaft und Wirtschaft sicherstellen.**

Der Kanton und die Gemeinden sind dafür zuständig, die Personenmobilität und den Gütertransport über Infrastruktur und bedürfnisgerechte Angebote 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.



### **Mobilität verträglich abwickeln**

#### **Mobilität nachhaltig und raumkonform gestalten.**

Nationale und kantonale Vorgaben setzen verbindliche Rahmenbedingungen für die Verkehrsentwicklung. Emissionen, Energie- und Ressourcenverbrauch sowie Sicherheitsrisiken sind bestmöglich zu minimieren. Zudem hat der Verkehr seinen Beitrag zu lebenswerten Siedlungs-, Natur- und Freiräumen sowie deren Vernetzung zu leisten.



### **Finanzierbarkeit sicherstellen**

#### **Verkehrssystem wirtschaftlich betreiben**

Das Gesamtverkehrssystem muss auch für künftige Generationen finanzierbar bleiben. Jeder Ausbau erzeugt neben den Investitionskosten dauerhafte Betriebs- und Unterhaltskosten. Deshalb hat die Optimierung des bestehenden Systems Vorrang vor dessen Ausbau. Wo Ausbauten nötig sind, müssen sie sich über den gesamten Lebenszyklus als wirtschaftlich erweisen. Die Strategie muss diesem Umstand Rechnung tragen.

Diese drei Voraussetzungen bilden gemeinsam das Fundament von mobilitätAARGAU. Die Strategie konkretisiert sie in Zielen, die mit Handlungsansätzen unterlegt sind. Beide Ebenen sind nur dann tragfähig, wenn sie alle drei Voraussetzungen gleichzeitig erfüllen. Ein Handlungsansatz, der die Erreichbarkeit verbessert, aber die Finanzierbarkeit gefährdet, ist ebenso wenig zielführend wie einer, der die Verträglichkeit erhöht, dafür jedoch die Erreichbarkeit einschränkt. Die folgenden Kapitel zeigen, wie der Kanton innerhalb dieses Rahmens handelt.

# 5. Ziele und Handlungsansätze

Die Ziele (Z) benennen je einen Auftrag, den sich der Kanton gibt. Die dazugehörigen Handlungsansätze (H) zeigen, wie er ihn umsetzt. Die Erfolgsfaktoren sind Beispiele, wie ein Handlungsansatz konkretisiert werden kann. Sie sind weder abschliessend noch verbindlich, sondern machen die Handlungsansätze greifbar. Gemeinsam setzen Ziele und Handlungsansätze Prioritäten für Planung, Investitionen und Betrieb und bilden die Grundlage für die Zusammenarbeit mit Bund, Gemeinden und Regionalplanungsverbänden.

## Übersicht der Ziele und Handlungsansätze



### **Z 1: Raum und Verkehr koordiniert entwickeln**

- H 1.1:** Siedlungs- und Wirtschaftsflächen an gut erschlossenen Lagen entwickeln
- H 1.2:** Siedlungen der kurzen Wege stärken
- H 1.3:** Mobilitätsmanagement ausbauen
- H 1.4:** Parkierung bedarfsgerecht ausrichten



### **Z 2: Erreichbarkeit sichern**

- H 2.1:** Mobilitätswachstum im städtischen Raum flächeneffizient aufnehmen
- H 2.2:** Intermediärer Raum attraktiv anbinden
- H 2.3:** Erreichbarkeit im ländlichen Raum stabilisieren und ergänzen
- H 2.4:** Anforderungen des Wirtschaftsverkehrs in allen Räumen antizipieren



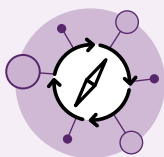
### **Z 3: Intermodale Mobilität fördern**

- H 3.1:** Attraktive Reiseketten über Verkehrsdrehscheiben anbieten
- H 3.2:** Automatisierten ÖV planen und betreiben
- H 3.3:** Sharing-Angebote fördern
- H 3.4:** Digitale Angebote für intermodale Reiseketten fördern
- H 3.5:** Mobilitätsangebote hindernisfrei gestalten



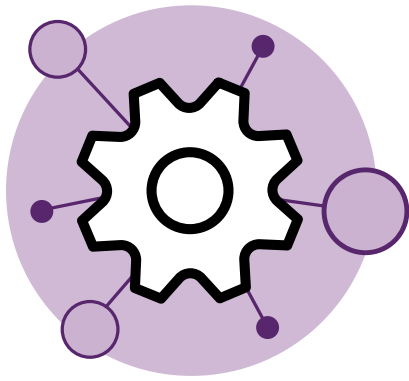
### **Z 4: Stabilität und Sicherheit des Verkehrssystems gewährleisten**

- H 4.1:** Sichere und gut unterhaltene Verkehrsinfrastruktur gewährleisten
- H 4.2:** Baustellen sicher gestalten und für alle Verkehrsteilnehmenden optimieren
- H 4.3:** Verkehrsnetz priorisieren und hierarchisieren
- H 4.4:** Schweren Güterverkehr bündeln und auf übergeordneten Strassen konzentrieren
- H 4.5:** Verkehrsmanagement weiterentwickeln und planbare Reisezeiten sicherstellen
- H 4.6:** Privaten vollautomatisierten Individualverkehr in die Planung einbeziehen



### **Z 5: Ressourcen effizient und wirkungsvoll einsetzen**

- H 5.1:** Kostentransparenz im Verkehr erhöhen
- H 5.2:** Verursachergerechte Finanzierung fördern
- H 5.3:** Projekte anhand Life-Cycle-Betrachtung beurteilen
- H 5.4:** Mehrfachnutzung von Verkehrsflächen und Koexistenz fördern
- H 5.5:** Umweltbelastung bei Bau, Betrieb und Unterhalt von Verkehrsinfrastrukturen minimieren
- H 5.6:** Forschung und Innovation im Güter- und Personenverkehr mit der Wirtschaft vorantreiben



## 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.

### Handlungsansatz 1.1

Siedlungs- und Wirtschaftsflächen an gut erschlossenen Lagen entwickeln

Kanton und Gemeinden entwickeln die Siedlungsentwicklung so, dass neue oder verdichtete Siedlungen möglichst an gut erschlossenen Standorten entstehen. Wo Siedlungsentwicklung und gute öV-Erschliessung zusammenkommen, entstehen Effizienzgewinne: Ein grosser Teil des zusätzlichen Mobilitätsbedarfs kann mit flächeneffizienten Verkehrsmitteln (öffentlicher Verkehr, Velo, Fussverkehr) bewältigt werden, wodurch das Gesamtverkehrssystem entlastet wird.

Auch der Wirtschaftsverkehr braucht passende Flächen. Kanton und Gemeinden sichern diese frühzeitig für Logistik und Umschlag. Um kurze Lieferwege zu ermöglichen, berücksichtigen sie dabei auch Flächen in dicht besiedelten Gebieten. Nutzungen mit besonders hohem Güterverkehrsaufkommen planen sie an Standorten ein, die gut erschlossen sind und mittels multimodalen Umschlagsanlagen eine Bündelung der Transporte auf den übergeordneten Verkehrsnetzen ermöglichen. Wo für eine Nutzung ein Gleisanschluss strategisch sinnvoll ist, soll dieser erhalten oder erstellt werden, sofern das Eisenbahnnetz über die erforderlichen Kapazitäten verfügt.

### Erfolgsfaktoren

- Bau- und Zonenordnung für zentrale Lagen weiterentwickeln
- Musterbestimmungen für Bau- und Zonenordnung in Industrie- und Gewerbezone entwickeln
- Siedlungsentwicklung in Gesamtverkehrskonzepten und kommunale Gesamtpläne Verkehr (KGV) einbeziehen

---

## Handlungsansatz 1.2

### Siedlungen der kurzen Wege stärken

Kanton und Gemeinden gestalten Ortskerne sowie Stadt- und Dorfzentren als attraktive Orte zum Wohnen, Arbeiten und Verweilen. Alltagsziele wie Schulen, Einkaufsmöglichkeiten oder Freizeitangebote liegen möglichst nahe bei Wohn- und Arbeitsorten, sodass die Bevölkerung viele Wege zu Fuss oder mit dem Velo zurücklegen kann. Bei der konkreten Gestaltung berücksichtigen sie auch Auswirkungen des Klimawandels wie beispielsweise die zunehmende Hitzebelastung, Trockenheit und Starkregenereignisse.

Strassen, Plätze und Wege dienen nicht nur der Fortbewegung, sondern prägen den angrenzenden Lebensraum. Kanton und Gemeinden gestalten und betreiben die Verkehrsinfrastruktur deshalb siedlungsverträglich. Dies fördert insbesondere die selbständige Mobilität von Kindern und älteren Menschen.

Durch eine frühzeitige und bedarfsgerechte Planung von Lieferzonen und Umschlagflächen schaffen Kanton und Gemeinden die Voraussetzungen dafür, dass Wohn-, Arbeits- und Einkaufsnutzungen auf engem Raum nebeneinander bestehen und energieeffizient versorgt werden können.

#### Erfolgsfaktoren

- Soziale Räume und Versorgungseinrichtungen in die kommunale Planung (kommunaler Gesamtplan Verkehr KGV) einbeziehen
- Erarbeiten und Umsetzen von Vorstudien an Ortsdurchfahrten

---

## Handlungsansatz 1.3

### Mobilitätsmanagement ausbauen

Ein gezieltes Mobilitätsmanagement trägt dazu bei, dass das bestehende Verkehrsangebot effizienter genutzt wird. Es sichert Kapazitäten insbesondere dort, wo ein Ausbau der Verkehrsinfrastruktur aufwendig

oder nicht möglich ist. Kanton und Gemeinden schaffen deshalb die notwendigen Rahmenbedingungen für die Entwicklung von Mobilitätskonzepten. Diese sollen für Bauvorhaben, Arealentwicklungen, für den Pendel- und Geschäftsverkehr in Unternehmen und für verkehrserzeugende Standorte erarbeitet und umgesetzt werden. Diese Konzepte sind so ausgestaltet, dass Spitzenlasten sinken und die Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur gesichert bleibt.

#### Erfolgsfaktoren

- Werkzeugkasten für Gesamtverkehrsplanungen und Gesamtverkehrskonzepte einsetzen
- Unterstützungsangebote für Gemeinden und Unternehmen im Mobilitätsmanagement

---

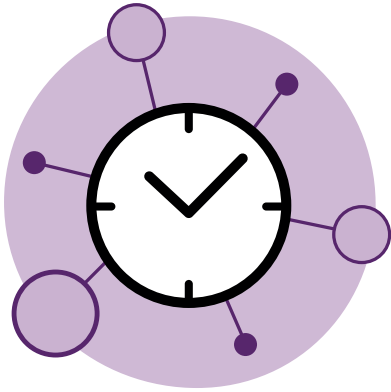
## Handlungsansatz 1.4

### Parkierung bedarfsgerecht ausrichten

Parkfelder für den motorisierten Individualverkehr und Veloabstellanlagen sind ein wichtiger Bestandteil des Verkehrsangebots und der multimodalen Transportketten und bilden gleichzeitig einen grossen Hebel für deren Beeinflussung. Insbesondere für den Wirtschaftsverkehr, für Personen mit Mobilitätseinschränkungen sowie für den Gütertransport sind sie unverzichtbar. Gleichzeitig beanspruchen Parkfelder knappe Flächen im Siedlungsraum und verursachen hohe Erstellungskosten. Eine bedarfsgerechte Parkierung berücksichtigt die räumlichen Gegebenheiten, das lokale Mobilitätsangebot sowie die Auswirkungen der Parkfelder oder Abstellanlagen auf das Strassennetz. So bleibt die Verkehrsinfrastruktur funktionsfähig. Dabei kann eine angemessene Bewirtschaftung unterstützend wirken. Für das Parkraummanagement stellt der Kanton die Grundlagen bereit und unterstützt die regionale Abstimmung.

#### Erfolgsfaktoren

- Regionale Parkierungskonzepte
- Merkblatt kommunale Parkraumplanung
- Parkierungsangebot an Verkehrsdrehscheiben nach Raum orientieren



## 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.

## Handlungsansatz 2.1

Mobilitätswachstum im städtischen Raum  
flächeneffizient aufnehmen

Im städtischen Raum stösst die Verkehrsinfrastruktur an gewissen Orten an ihre Kapazitätsgrenzen. Ein Ausbau der Infrastruktur ist in den dichten Strukturen einer Stadt komplex und ressourcenintensiv. Kanton und Gemeinden richten das wachsende Verkehrsaufkommen im städtischen Raum deshalb auf flächeneffiziente Verkehrsmittel aus, 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.

### Erfolgsfaktoren

- Koexistenz im Strassenraum definieren
- Gesamtverkehrskonzepte für alle Verkehrsmittel und den ruhenden Verkehr
- Eine sichere und attraktive Infrastruktur für den Velo- und Fussverkehr ausbauen

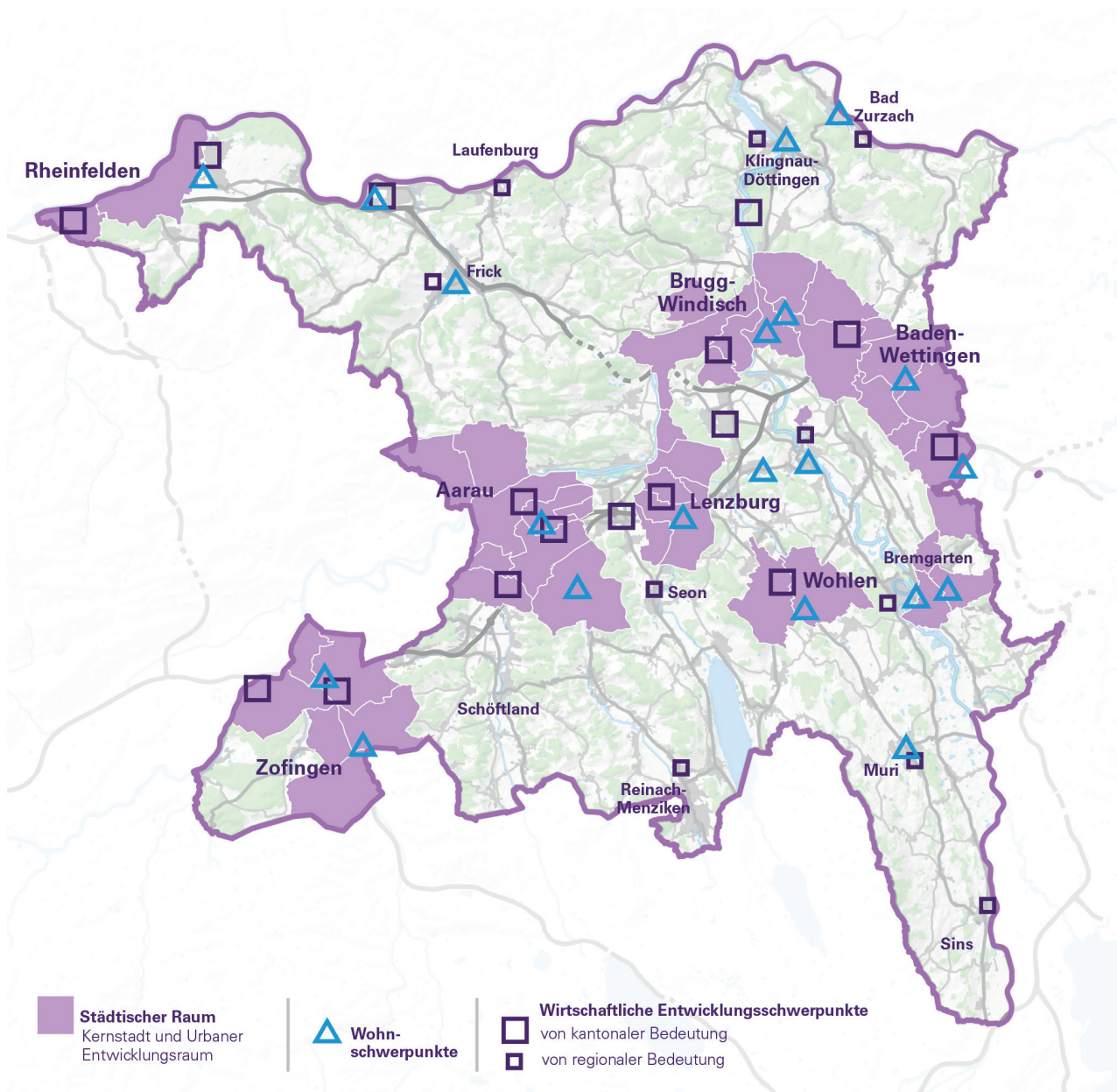


Abbildung 13: Städtischer Raum mit Wohnschwerpunkten und wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkten  
Quelle: Richtplan/Raumkonzept

## Handlungsansatz 2.2

### Intermediärer Raum attraktiv anbinden

Im intermediären Raum treffen kompakte Siedlungsstrukturen auf Freiräume. Der Verkehr ist deshalb auf den Hauptachsen zu bündeln, damit die Siedlungen und die Freiräume vor dem Durchgangsverkehr geschützt bleiben.

Der Kanton stärkt den öffentlichen Verkehr in diesen Räumen als effizientes Rückgrat des Verkehrssystems. An Verkehrsdrehscheiben verknüpft er sich mit weiteren Verkehrsmitteln, welche die erste und letzte

Meile stärken. So lässt sich im intermediären Raum die wachsende Mobilität mit der bestehenden Infrastruktur bewältigen. Gleichzeitig werden das Gesamtverkehrsnetz und die Freiräume vor übermässiger Belastung geschützt.

### Erfolgsfaktoren

- Verkehrsdrehscheiben mit attraktiven Umsteigeangeboten und Anfahrtswegen umsetzen
- Velovorzugsroutennetz ausbauen

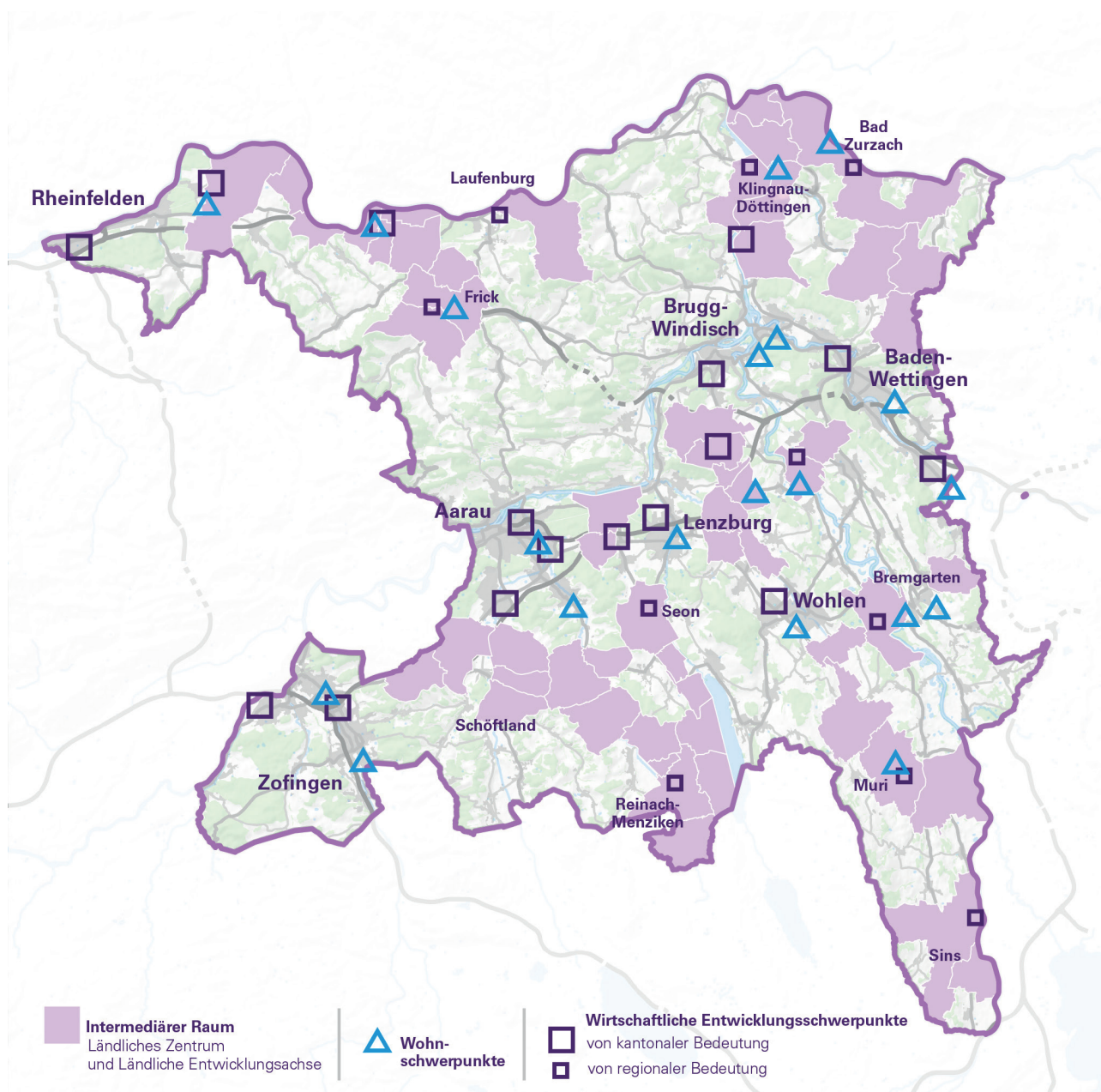


Abbildung 14: Intermediärer Raum mit Wohnschwerpunkten und wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkten

Quelle: Richtplan/Raumkonzept

### Handlungsansatz 2.3

#### Erreichbarkeit im ländlichen Raum stabilisieren und ergänzen

Im ländlichen Raum prägen dezentrale Siedlungsstrukturen sowie eine geringe Bevölkerungs- und Arbeitsplatzdichte den Mobilitätsbedarf. Unter diesen Bedingungen spielt der motorisierte Individualverkehr (MIV) insbesondere auf mittleren und längeren Distanzen seine Stärken aus. Verkehrsdrehscheiben im intermediären Raum sichern die Anbindung an den städtischen Raum. Der Kanton sichert in diesen Räumen das öV-Angebot. So bleibt auch jene Bevölkerung mobil, die nicht auf das Auto zurückgreifen kann, und

die Grundversorgung bleibt in der Fläche gewährleistet. Automatisierte Fahrzeuge können dabei eine Chance bieten, eine flächige öffentliche Erschliessung in dezentralen Siedlungsstrukturen effizienter und wirtschaftlicher zu gestalten als dies heute möglich ist. Innerhalb der Siedlungen fördern Kanton und Gemeinden den Fuss- und Veloverkehr für die kurzen Wege.

#### Erfolgsfaktoren

- Basiserschliessung mit dem öffentlichen Verkehr sicherstellen
- Pilotversuche für automatisiertes Fahren ermöglichen

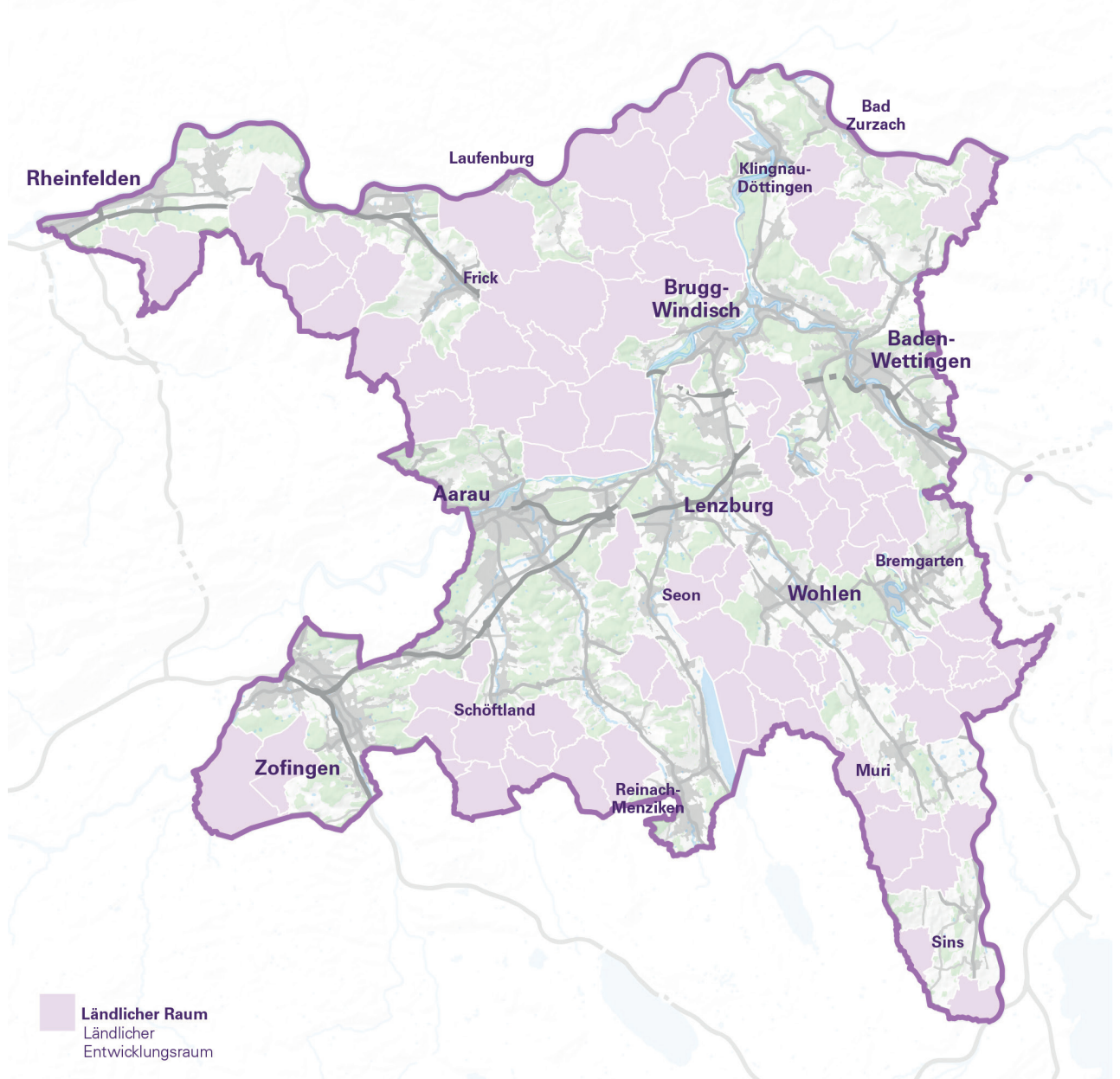


Abbildung 15: Ländlicher Raum Quelle: Richtplan/Raumkonzept

---

## Handlungsansatz 2.4

### Anforderungen des Wirtschaftsverkehrs in allen Räumen antizipieren

Der Wirtschaftsverkehr umfasst alle Fahrten zu gewerblichen oder geschäftlichen Zwecken. Dazu gehören Gütertransporte, Geschäftsfahrten ohne Warentransport sowie kommerzielle Fahrdienste. Zu Letzteren gehören privatwirtschaftliche Personentransporte wie Taxis, der öffentliche Verkehr hingegen nicht. Alle Bereiche schaffen die Voraussetzungen für Wirtschaft, Versorgung und Dienstleistungen.

Der Gütertransport umfasst Lieferungen, Servicefahrten mit Material sowie den Schwerverkehr. Dieser Verkehr lässt sich auf andere Verkehrsmittel nur begrenzt verlagern und ist auf zuverlässige sowie planbare Schienen- und Strassenverbindungen angewiesen. Im städtischen Raum werden Güterfahrzeuge im Verkehr gestärkt, indem geeignete Umschlagsflächen

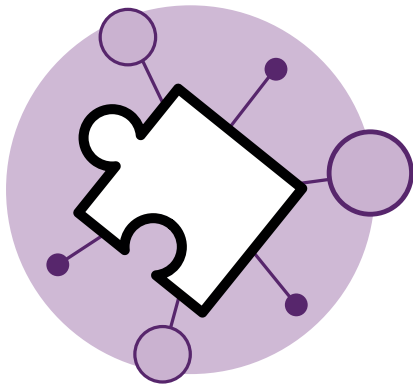
und die Planbarkeit gesichert werden. Im intermediären und ländlichen Raum erfolgt die Abwicklung gebündelt auf den Hauptachsen.

Geschäftsfahrten ohne Warentransport, etwa für Beratungsgespräche oder medizinische Betreuung, weisen ein grösseres Verlagerungspotenzial auf als der Gütertransport. Im städtischen Raum bieten öV, Fuss- und Veloverkehr konkurrenzfähige Alternativen. Im intermediären Raum gilt dies entlang der Hauptachsen ebenfalls, während ausserhalb dieser Achsen der motorisierte Individualverkehr überlegen bleibt. Im ländlichen Raum bleibt der MIV aufgrund der dezentralen Siedlungsstrukturen das dominierende Verkehrsmittel für den Wirtschaftsverkehr.

Automatisierte Taxi-Dienstleistungen dürften zu den ersten kommerziellen Anwendungen automatisierter Fahrzeuge zählen. Ob und wie sie das bestehende Verkehrssystem ergänzen oder verändern, hängt von der Marktentwicklung sowie den nationalen regulatorischen Rahmenbedingungen ab (siehe Kapitel 3.2). Der Kanton verfolgt diese Entwicklung aktiv und bringt sich in den entsprechenden Austauschgremien ein. Bei der Bewilligung solcher Angebote achtet er darauf, dass die Qualität der übrigen Verkehrsmittel nicht übermässig beeinträchtigt wird.

**Erfolgsfaktoren**

- Kantonaes Wirtschaftsverkehrskonzept in Zusammenarbeit mit den Wirtschaftsverbänden und weiteren Akteuren der Wirtschaft ausarbeiten



## 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.

### Handlungsansatz 3.1

Attraktive Reiseketten über Verkehrsdrehscheiben anbieten

Damit intermodale Reisen im Alltag attraktiv sind, müssen sie hinsichtlich Reisezeit, Verlässlichkeit, Komfort und Kosten überzeugen. Dafür ist ein standortgerechtes Angebot nötig, das die verschiedenen Verkehrsmittel nahtlos miteinander verbindet. Dazu gehören zuverlässige Anschlüsse im öffentlichen Verkehr, Angebote für die Weiterfahrt sowie ausreichend und gut gelegene Abstellanlagen.

Verkehrsdrehscheiben spielen dabei eine zentrale Rolle. Hier treffen die verschiedenen Verkehrsmittel aufeinander und hier entscheidet sich die Qualität des

Umstiegs. An grösseren Knoten ergänzen zusätzliche Nutzungen das Angebot und bilden einen Mehrwert zum reinen Umstieg und erhöhen die Aufenthaltsqualität. Der Kanton und die Gemeinden sichern die Weiterentwicklung bestehender Verkehrsdrehscheiben und sorgen dafür, dass neue dort entstehen, wo sie durchgängige Reiseketten ermöglichen oder wesentlich verbessern.

### Erfolgsfaktoren

- Verkehrsdrehscheiben im Richtplan verankern und Umsetzung sicherstellen
- Zuverlässige Umsteigebeziehungen und standortgerechtes multimodales Angebot an Drehscheiben gewährleisten

### Handlungsansatz 3.2

Automatisierten öV planen und betreiben

Das automatisierte Fahren wird den öffentlichen Verkehr künftig ergänzen, erweitern oder ersetzen. Daher prüfen Kanton und Gemeinden die Funktionen des automatisierten öffentlichen Verkehrs sowie die erforderlichen rechtlichen Grundlagen. Im ländlichen Raum schliessen automatisierte, von der öffentlichen Hand bereitgestellte on-Demand-Angebote (sogenanntes Ridesharing) Erschliessungslücken in dezentralen Siedlungsstrukturen. Im städtischen Raum bleibt der klassische Linien- und Fahrplanbetrieb die flächeneffizienteste Form des öffentlichen Verkehrs. Bestehende Angebote werden schrittweise durch automatisierte Busse ergänzt oder ersetzt. Im intermediären Raum bedienen automatisierte Buslinien die nachfragestarken Achsen und automatisierte Ridesharing-Angebote er-

schliessen die Fläche als Zubringer zum klassischen öV. Kanton und Gemeinden stimmen den automatisierten öffentlichen Verkehr frühzeitig auf das bestehende Angebot und die Infrastruktur ab. Gleichzeitig schaffen sie die rechtlichen Rahmenbedingungen für den Regelbetrieb und überführen erfolgreiche Pilotprojekte schrittweise in das reguläre Angebot.

#### **Erfolgsfaktoren**

- Konzept für Kanton Aargau erstellen
- Pilotversuche ermöglichen
- Kompetenz im Kanton für Bewilligungen nach Bundesgesetz aufbauen
- Mehrjahresprogramm für den öffentlichen Verkehr erstellen

---

### **Handlungsansatz 3.3**

#### **Sharing-Angebote fördern**

Sharing-Angebote bieten Alternativen zum eigenen Auto, vor allem auf der ersten und letzten Meile, und vereinfachen den Zugang zu verschiedenen Verkehrsmitteln und zu Verkehrsdrehscheiben. Damit stärken sie, zum Beispiel Carsharing oder Bikesharing, die Feinerschliessung und machen intermodale Reiseketten attraktiver und einfacher nutzbar. Dank digitaler Buchungs- und Zugangssysteme stehen diese Angebote heute einem breiten Teil der Bevölkerung im Alltag zur Verfügung. Um das Verlagerungspotenzial zu nutzen, schafft der Kanton die notwendigen rechtlichen und finanziellen Grundlagen.

#### **Erfolgsfaktoren**

- Rechtliche Zuständigkeit und Finanzierung im Bereich geteilte Mobilität erarbeiten

---

### **Handlungsansatz 3.4**

#### **Digitale Angebote für intermodale Reiseketten fördern**

Digitale Angebote erleichtern die Nutzung intermodaler Reiseketten. Sie verbinden Information, Buchung und Zugang zu einer durchgängigen Mobilitätsdienstlei-

stung und ermöglichen so eine nahtlose Reise über verschiedene Verkehrsmittel und Anbieter hinweg. Der Kanton klärt seine Zuständigkeiten mit Bund, Gemeinden, Transportunternehmen und privaten Anbietern. Er schafft die Voraussetzungen für durchgängige digitale Angebote und greift bei Bedarf regulierend oder aktiv gestaltend ein, wenn dies die Marktentwicklung erfordert. Zudem stellt der Kanton sicher, dass anonymisierte Mobilitätsdaten der Anbieter für die Verkehrsplanung verfügbar sind, um das Verkehrssystem gezielt weiterzuentwickeln.

#### **Erfolgsfaktoren**

- Pilotprojekt zur anbieterübergreifenden Reiseinformation und Buchung unterstützen
- Datengrundlage zu Belastungszahlen und Angebotsnutzung pflegen sowie nutzen

---

### **Handlungsansatz 3.5**

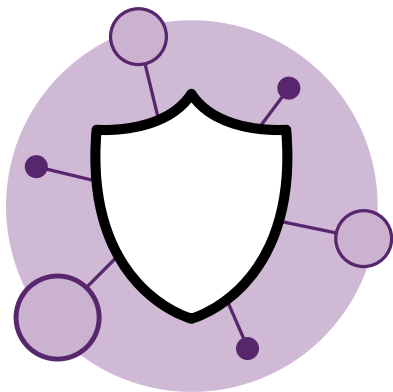
#### **Mobilitätsangebote hindernisfrei gestalten**

Alle Menschen sollen den öffentlichen Verkehr selbstständig nutzen können. Der Kanton gestaltet deshalb Haltestellen, Umsteigepunkte, Fahrzeuge, Mobilitätsangebote und Informationen möglichst barrierefrei. Dies gilt sowohl für die physische Infrastruktur als auch für digitale Informationen und Angebote, die verständlich und einfach bedienbar sein müssen.

Selbstständige Mobilität ist für alle sicherzustellen. Verkehrsmittel, Mobilitätsangebote und Informationen müssen für alle zugänglich sein. Der Kanton stellt deshalb sicher, dass Haltestellen, Umsteigepunkte und Fahrzeuge möglichst hindernisfrei nutzbar sind. Gleichzeitig werden auch die digitalen Informationen und Angebote so gestaltet, dass sie verständlich und einfach bedienbar bleiben.

#### **Erfolgsfaktoren**

- Umsetzungsprogramm Barrierefreiheit mit Verbänden und Transportunternehmen erarbeiten
- Mitarbeit bei nationalen Programmen für digitale Barrierefreiheit



## 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 ein objektiv und subjektiv sicheres Angebot bewegen. Nur ein Verkehrsangebot, das im Alltag zuverlässig und sicher funktioniert, wird dauerhaft genutzt.

### Handlungsansatz 4.1

Sichere und gut unterhaltene Verkehrsinfrastruktur gewährleisten

Kanton und Gemeinden erhalten die Verkehrsinfrastruktur durch einen systematischen Unterhalt und rechtzeitige Erneuerungen in einem sicheren und zuverlässigen Zustand. Dabei liegt der Fokus darauf, die Funktionsfähigkeit bei Extremwetterereignissen aufrechtzuerhalten. Sie analysieren Unfallschwerpunkte laufend und entschärfen diese mit gezielten Massnahmen. Ziel ist die Erhöhung sowohl der objektiven Verkehrssicherheit wie auch der Stärkung des subjektiven Sicherheitsgefühls der Verkehrsteilnehmenden.

### Erfolgsfaktoren

- Road Safety Audits
- Finanzierung für Erhaltungsmanagement sicherstellen

### Handlungsansatz 4.2

Baustellen sicher gestalten und für alle Verkehrsteilnehmenden optimieren

Kanton und Gemeinden richten das Baustellenmanagement so aus, dass alle Verkehrsteilnehmenden sicher und möglichst ohne Unterbrüche verkehren können. Sie stimmen Umleitungen und Einschränkungen verkehrsmittelübergreifend ab. Insbesondere gewährleisten sie, dass Fuss- und Veloverkehr auch während Bauphasen alltagstauglich geführt werden und ohne unverhältnismässige Umwege auskommen.

### Erfolgsfaktoren

- Übergeordnete Baustellenkoordination und Netzverfügbarkeit sicherstellen

### Handlungsansatz 4.3

Verkehrsnetz priorisieren und hierarchisieren

Das Kantonsstrassennetz ist nach Funktion und Raum gegliedert: Übergeordnete Netze übernehmen die Bündelungs- und Verbindungsfunktion, untergeordnete Netze erschliessen Siedlungen und Quartiere. Auf dieser Grundlage setzt der Kanton differenzierte Standards für Planung, Bau, Betrieb und Gestaltung der

Verkehrsinfrastruktur. Das kantonale Veloroutennetz wird ebenfalls hierarchisiert und ergänzt diese Logik für den Veloverkehr. So lenkt der Kanton den Verkehr auf die jeweils geeigneten Verbindungen, entlastet Wohn- und Freiräume und erhöht die Verlässlichkeit der Reisezeiten.

#### **Erfolgsfaktoren**

- Vorstudien Ortsdurchfahrt durchführen
- Kantonsstrassen- und Veloroutennetz hierarchisieren
- Merkblätter für Standards für die Verkehrsinfrastruktur erarbeiten

---

#### **Handlungsansatz 4.4**

Schweren Güterverkehr bündeln und auf übergeordneten Strassen konzentrieren

Der Kanton lenkt den schweren Strassengüterverkehr vorrangig auf Autobahnen und über das übergeordnete Kantonsstrassennetz, sowohl im Transit als auch im Quell- und Zielverkehr. So bleibt der Schwerverkehr dort, wo die Infrastruktur dafür ausgelegt ist, und Siedlungen sowie Freiräume werden vor Emissionen und Sicherheitskonflikten geschützt.

#### **Erfolgsfaktoren**

- Zusammenarbeit mit Logistikbranche aufbauen
- Grundlagen für den Güterverkehr erarbeiten

---

#### **Handlungsansatz 4.5**

Verkehrsmanagement weiterentwickeln und planbare Reisezeiten sicherstellen

In dichten Räumen entwickelt der Kanton das Verkehrsmanagement mit den neusten technologischen Möglichkeiten weiter. Ziel ist, den Verkehrsfluss in kritischen Korridoren während Spitzenzeiten stabil zu halten und Reisezeiten für Wirtschaft und Bevölkerung planbarer zu machen. Dies kommt allen Verkehrsmitteln zugute, insbesondere dem Wirtschafts- und

motorisierten Individualverkehr, die auf zuverlässige Strassenverbindungen angewiesen sind. Der Kanton steuert Verkehrsströme gezielt, damit das System flüssig und funktionsfähig bleibt. Den öffentlichen Verkehr priorisiert er dort, wo dies für Fahrplanstabilität und gesicherte Anschlüsse notwendig ist. Gleichzeitig verbessert er die Information zu Reisezeiten und Störungen für den motorisierten Individualverkehr. Der Kanton nimmt Innovationen im Verkehrsmanagement sowie die Entwicklung in der Datenerfassung und -bearbeitung aktiv auf und beteiligt sich an deren Gestaltung.

#### **Erfolgsfaktoren**

- Verkehrsmanagementkonzepte für Korridore und Gebiete erarbeiten und erweitern
- Priorisierung des öffentlichen Verkehrs umsetzen
- Informationstechnologien aktiv nutzen

---

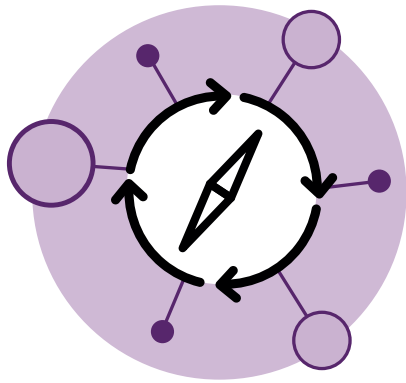
#### **Handlungsansatz 4.6**

Privaten vollautomatisierten Individualverkehr in die Planung einbeziehen

Private vollautomatisierte Fahrzeuge werden den Verkehr innerhalb des Planungshorizonts dieser Strategie voraussichtlich noch nicht massgeblich prägen. Ob und wie sie das Verkehrssystem mittelfristig prägen werden, hängt wesentlich davon ab, welche Angebotsformen sich am Markt durchsetzen: privater Fahrzeugbesitz, geteilte Fahrzeugflotten oder automatisierter öffentlicher Verkehr. Der Kanton verfolgt die technologische und regulatorische Entwicklung aufmerksam und baut gezielt Kompetenzen auf. Er wirkt in nationalen und interkantonalen Gremien mit, um die Grundlagen für eine künftige Integration in das Gesamtverkehrssystem mitzugestalten.

#### **Erfolgsfaktoren**

- Rechtliche Grundlagen klären
- In nationalen Gremien zur Gestaltung der Regularien einbringen
- Konzept zu den mittelfristigen Auswirkungen privater autonomer Fahrzeuge auf das kantonale Verkehrsnetz erstellen



## 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 und Energie sind im Verkehrsbereich knapp. Die Umwelt ist nur begrenzt belastbar. Was heute verbaut, verbraucht oder belastet wird, fehlt künftigen Generationen. Ein effizienter Einsatz von finanziellen Mitteln, Flächen und Energie ist die Voraussetzung dafür, dass die Strategie langfristig umsetzbar bleibt.

### Handlungsansatz 5.1

#### Kostentransparenz im Verkehr erhöhen

Die Kosten der persönlichen Mobilität fallen zu unterschiedlichen Zeitpunkten bei verschiedenen Akteurinnen und Akteuren an. Ein Teil fällt zeitnah bei den Nutzenden an, beispielsweise beim Tanken, Laden oder beim Kauf eines Billetts. Ein weiterer Teil fällt zeitlich versetzt an, etwa durch einen Fahrzeugkauf, den Abschluss von Versicherungen oder den Kauf von Abonnements. Ein dritter Teil, die Kosten für Infrastruktur und indirekte Kosten, trägt die Allgemeinheit. Diese Verteilung erschwert eine fundierte Abwägung der Kosten pro Reise und führt dazu, dass die tatsächlichen Kosten pro Verkehrsmittel immer wieder unterschätzt werden. Der Kanton erhöht die Kostentransparenz und kommuniziert die Kosten der Mobilität verständlich und vergleichbar. Nutzende können damit die finanziellen Folgen ihrer Verkehrsmittelwahl besser

einschätzen. Unternehmen gewinnen damit eine belastbare Grundlage für Standort-, Flotten-, und Logistikkentscheide.

### Erfolgsfaktoren

- Entscheidungsgrundlage für Verkehrsplanung
- Kostenvergleich der Verkehrsmittel erarbeiten und transparent machen

### Handlungsansatz 5.2

#### Verursachergerechte Finanzierung fördern

Die Mobilität ist ein zentraler Wirtschaftsfaktor, erzeugt jedoch zugleich externe Kosten wie Unfallfolgen, Gesundheits- und Umweltkosten, Lärm, Luftverschmutzung oder Stau. Eine verursachergerechte Finanzierung stellt sicher, dass diejenigen, die diese Belastungen verursachen, einen angemessenen Teil der Kosten tragen. Die dafür massgeblichen Instrumente, insbesondere ein national einheitliches Mobility Pricing, liegen in der Zuständigkeit des Bundes. Der Kanton unterstützt die Kostentransparenz im Verkehr und bringt seine Interessen in die entsprechenden nationalen Prozesse ein. Das stärkt die finanzielle Stabilität der Gemeinden und des Kantons, ermöglicht gezielte Investitionen und schafft Impulse für bewussteres Verkehrsverhalten. Eine konsequent verursachergerechte Finanzierung macht den Verkehr nicht nur wirtschaftlich tragfähiger, sondern auch umweltverträglicher und sozial ausgewogener.

### Erfolgsfaktoren

- Auswirkungen von Mobility Pricing im Kanton Aargau analysieren
- Kantonale Interessen in nationale Prozesse zur Kostentransparenz im Verkehr einbringen

---

### Handlungsansatz 5.3

#### Projekte anhand Life-Cycle-Betrachtung beurteilen

Der Kanton beurteilt Verkehrsinfrastrukturprojekte konsequent über ihren gesamten Lebenszyklus hinweg. Er berücksichtigt neben den Investitionskosten auch die Kosten für Unterhalt, Erneuerung, Rückbau und Entsorgung sowie den Energie- und Ressourcenverbrauch über die gesamte Lebensdauer. Die Beurteilung erfolgt auf Korridorebene und über alle Verkehrsmittel. Vorrang haben Lösungen im Bestand, die mit betrieblichen Optimierungen und lenkenden Massnahmen den grössten Nutzen für das Gesamtsystem erzielen. So kann der Kanton langfristige Folgekosten begrenzen. Ausbauprojekte verfolgt er dann weiter, wenn sich die angestrebten Ziele mit anderen Massnahmen nicht erreichen lassen.

### Erfolgsfaktoren

- Grundlagen für Verkehrsinfrastrukturen in GVK und Agglomerationsprogramm verankern
- Beurteilungsverfahren überprüfen sowie Energie- und Ressourcenverbrauch in die Projektbeurteilung aufnehmen.

---

### Handlungsansatz 5.4

#### Mehrfachnutzung von Verkehrsflächen und Koexistenz fördern

Der Kanton gestaltet und betreibt seine Verkehrsflächen so, dass sie je nach Ort und Zeit mehrfach genutzt werden können und Koexistenz im Strassenraum gelingt. An geeigneten Orten fördert er Mischverkehrsflächen, damit verschiedene Verkehrsteilnehmende die gleiche Infrastruktur sicher und verträglich nutzen können. Das schont die knappe Ressource Fläche und schafft Spielraum für eine hochwertigere Gestaltung des öffentlichen Raums. Damit diese Mehrfachnutzung im Alltag funktioniert, stärkt der Kanton das gegenseitige Verständnis und die Rücksichtnahme zwischen den Verkehrsteilnehmenden. Er setzt auf gezielte Sensibilisierungs- und Kommunikationsmassnahmen. Im Fokus stehen typische Konfliktsituationen, insbesondere an Schnittstellen zwischen Fuss- und Veloverkehr sowie im Umfeld des Schwerverkehrs. Auch über die Gestaltung lassen sich Flächen mehrfach nutzen. Versickerungsfähige Beläge und begrünte Flä-

chen entlasten die Kanalisation und mindern die Hitze im Siedlungsgebiet.

### Erfolgsfaktoren

- Umsetzungskonzept Koexistenz erarbeiten

---

### Handlungsansatz 5.5

#### Umweltbelastung bei Bau, Betrieb und Unterhalt von Verkehrsinfrastrukturen minimieren

Der Kanton plant, realisiert, betreibt und unterhält Verkehrsinfrastrukturen so, dass die Umweltbelastungen möglichst gering ausfallen. Dazu gehören insbesondere Lärmschutz, der Umgang mit Abwasser sowie ökologische Aufwertungsmassnahmen und die Vernetzung von Lebensräumen. Gleichzeitig richtet er Bau, Betrieb und Unterhalt konsequent auf die Klimaziele aus, damit auch die Infrastruktur über ihren Lebenszyklus hinweg einen Beitrag zum Netto-Null-Pfad leistet. Er setzt Materialien im Sinne der Kreislaufwirtschaft ein, die hohe ökologische Anforderungen erfüllen.

### Erfolgsfaktoren

- Nachhaltigkeitsanforderungen für Verkehrsinfrastrukturen in Planungs- und Ausschreibungsstandards integrieren

---

### Handlungsansatz 5.6

#### Forschung und Innovation im Güter- und Personenverkehr mit der Wirtschaft vorantreiben

Der Kanton positioniert sich weiter als Standort für Forschung und Innovation in den Bereichen Energie und Mobilität. Mit einer ganzheitlichen Förderung der Wirtschaft entwickelt er die Rahmenbedingungen für ansässige und expandierende Unternehmen sowie Forschungsinstitute laufend weiter und schafft die Voraussetzungen für zusätzliche qualifizierte und wertschöpfungsintensive Arbeitsplätze. Gemeinsam mit Wissenschaft, Bund und Gemeinden erprobt er frühzeitig neue Formen des Güter- und Personentransports und integriert diese ins Verkehrssystem. Damit stärkt er die langfristige Effizienz und Tragfähigkeit der Mobilität im Kanton.

### Erfolgsfaktoren

- Zusammenarbeit mit Forschungseinrichtungen stärken
- Im Netzwerk urbane Logistik und weitere Netzwerke mitwirken
- Forschungsprojekte im Güterverkehr (Beispiel Flugdrohnen) aufgleisen

# 6. Umsetzung

## 6.1 Von der Strategie zur Umsetzung

Die Strategie mobilitätAARGAU bildet die Grundlage für sämtliche Planungsentscheide sowie die Projektierung und Realisierung von Verkehrsinfrastrukturen. Die Erfolgsfaktoren zeigen beispielhaft, wie der Weg von den strategischen Zielen zu konkreten Projekten aussehen kann. Die Umsetzung erfolgt schrittweise und umfasst neben Planung, Projektierung und Realisierung auch den anschliessenden Betrieb und Unterhalt. In einer periodischen Wirkungskontrolle (vgl. Kapitel 7) wird die Erreichung der Ziele der Strategie mobilitätAARGAU überprüft.

Neben der Strategie mobilitätAARGAU bilden auch die Vorgaben des Bundes eine Grundlage für die Planung und Projektierung. Dazu zählen insbesondere der

Sachplan Verkehr sowie die Vorgaben zu den Agglomerationsprogrammen. Auf kantonaler Ebene bilden der Richtplan, die bestehenden und laufenden Planungen aller Verkehrsträger sowie die Anforderungen des Erhaltungsmanagements der Kantonsstrassen wichtige Grundlagen. Der Kanton muss zudem die spezifischen Anliegen und Erfordernisse der Regionen und Gemeinden in die Planung und Projektierung einbeziehen. Die entsprechenden Grundlagen liefern kommunale Planungen, wie der kommunale Gesamtplan Verkehr (KGV), sowie regionale Strategien und Konzepte.

Die Aufträge zur Weiterentwicklung des Verkehrssystems ergeben sich aus den oben genannten Grundlagen 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.

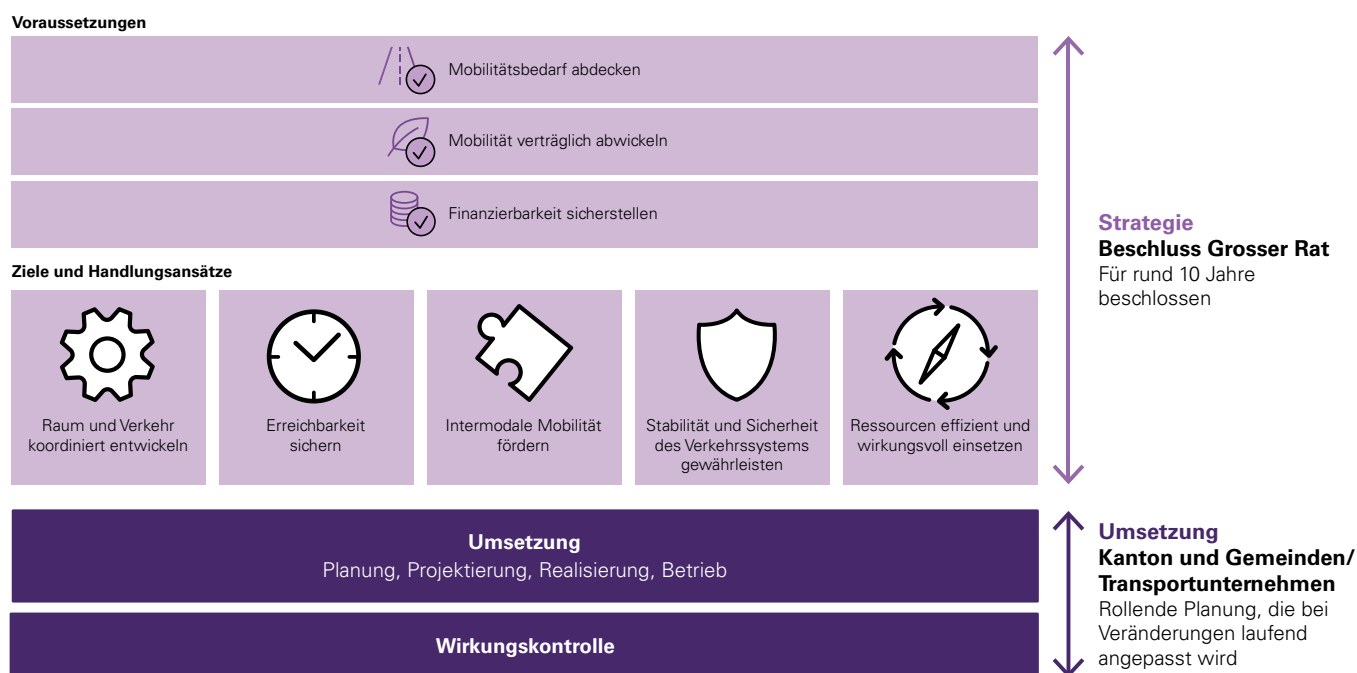


Abbildung 16: Von der Strategie zur Umsetzung

## 6.2 Priorisierung nach strategischen Vorgaben

Die Umsetzungspriorisierung erfolgt auf Basis der strategischen Vorgaben von Bund und Kanton, der Projektierungsfortschritte sowie unter Berücksichtigung regionaler Gegebenheiten, insbesondere der Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung. Die Reihenfolge der Umsetzung orientiert sich auch an den Zeitplänen der Agglomerationsprogramme, den nationalen Ausbauschritten von Strasse und Bahn sowie den Zyklen der Erhaltungsplanung des Kantons. Neben diesen zeitlichen Rahmenbedingungen beeinflussen auch die verfügbaren finanziellen Mittel und der Investitionsbedarf für neue Infrastrukturen die Priorisierung.

## 6.3 Finanzierung

Die Strategie mobilitätAARGAU 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. Aufgrund der Preissteigerung und zunehmender Komplexität bei Infrastrukturprojekten im Neubau und Erhalt bleibt die Begrenzung der Kostenentwicklung eine Herausforderung.

### Aufgaben- und Finanzplan

Geplante Ausbauten der Kantonsstrassen oder für Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs werden im Rahmen der Finanzkompetenzen dem Grossen Rat zur Genehmigung vorgelegt. Die längerfristige Entwicklung des Angebots und der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs basiert dabei auf dem Mehrjahresprogramm öV, das ebenfalls durch den Grossen Rat beschlossen wird. Auf dieser Grundlage wird im Aufgaben- und Finanzplan (AFP) durch den Grossen Rat jährlich das Budget für das kantonale Verkehrsangebot genehmigt. Mit diesen Mechanismen werden die Finanzierung gesichert und die Ausgaben kontrolliert.

### Spezialfinanzierung Strassenrechnung

Die Basisfinanzierung der Spezialfinanzierung Strassenrechnung besteht aus den Motorfahrzeugabgaben sowie Anteilen aus der LSVA und den Mineralölsteuern. Der grösste Teil dieser Mittel ist für Unterhalt und Betrieb der bestehenden Verkehrsinfrastruktur reserviert und gilt als gebundene Ausgabe. Der Bund treibt die Ablösung der Mineralölsteuerfinanzierung voran, da die Elektrifizierung der Fahrzeugflotte deren Ergiebigkeit langfristig senkt. Der Kanton Aargau ist von diesen nationalen Entscheiden abhängig. Gleichzeitig gewinnt Mobility Pricing als nutzungsabhängiges Finanzierungsmodell an Bedeutung. Der Kanton unterstützt die entsprechenden Bestrebungen des Bundes. Ein national eingeführtes Mobility Pricing könnte die Kostenbeteiligung der Nutzenden erhöhen und den öffentlichen Finanzierungsbedarf mittelfristig reduzieren.

### Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur

Die Finanzierung der öV-Infrastruktur, an der sich der Kanton beteiligt, erfolgt über die Spezialfinanzierung öffentlicher Verkehr Infrastruktur (SF öV-I). Für den Ausbau der Bahninfrastruktur ist gemäss Eisenbahngesetz (SR742.101) der Bund zuständig.

### Finanzierung des Betriebs des öffentlichen Verkehrs

Die nicht durch Verkehrseinnahmen gedeckten Betriebskosten des öffentlichen Verkehrs werden über Abgeltungen gedeckt. Im Regionalverkehr erfolgt dies gemeinsam mit dem Bund, im Ortsverkehr kommt der Kanton alleine für die Abgeltungen auf.

### Finanzierung neuer Mobilitätsformen

Neue Mobilitätsformen wie On-Demand- oder Sharing-Angebote sowie automatisierte Fahrdienste sind in den bestehenden Finanzierungsinstrumenten noch nicht abgebildet. Die bestehenden nationalen und kantonalen Regelwerke für Strasse und öV sind für diese neuen Angebotsformen nicht geeignet. Der Kanton Aargau klärt deshalb in den kommenden Jahren, wie er diese Mobilitätsformen in das Gesamtverkehrssystem integriert und welche Rolle die öffentliche Hand dabei übernimmt.

## 6.4 Zusammenarbeit mit Gemeinden und Regionalplanungsverbänden

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.

## 6.5 Auswirkungen auf gesetzliche Grundlagen

Die gesetzlichen Grundlagen zur Umsetzung der Strategie mobilitätAARGAU sind auf Bundes- und Kantonsebene grösstenteils vorhanden. Die bisherige Gesetzgebung konzentriert sich aber auf den Strassenbau und den öffentlichen Verkehr. Damit besteht für neue Angebotsformen und in der Betrachtung des Gesamtverkehrs ein Ergänzungsbedarf mit folgenden Teilaspekten:

- Intermodale Mobilität und Sharing-Angebote: Zuständigkeit und Finanzierung
- Güterverkehr und Logistik: Finanzierung von multimodalen Umschlags- und Verladeanlagen
- Automatisiertes Fahren: Zuständigkeit, Regulierung und Finanzierung

Im Laufe der Umsetzung der Strategie mobilitätAARGAU können sich weitere Bedürfnisse für eine gesetzliche Regulierung zeigen.

## 7. Wirkungskontrolle

Die Strategie mobilitätAARGAU gibt die Richtung für die Mobilitätsentwicklung vor. Im Rahmen einer Wirkungskontrolle überprüft der Kanton regelmässig, wie sich die Umsetzung der Strategie auf das Mobilitätsverhalten und das Gesamtverkehrssystem auswirkt und ob die Entwicklung mit den Zielen übereinstimmt. Damit stellt er ein kontinuierliches Monitoring sicher.

Für die Wirkungskontrolle werden Indikatoren (I) beigezogen, die auf Daten aus bestehenden nationalen und kantonalen Erhebungen sowie Modellierungen basieren. Die angestrebten Zielgrössen gelten für das Jahr 2050. Der Weg dahin erfolgt Schritt für Schritt. Die Periodizität der Wirkungskontrolle entspricht den Aktualisierungsrhythmen dieser Datengrundlagen und beträgt rund fünf Jahre. Über alle Indikatoren (I) hinweg erfolgt jeweils eine Synthese mit einer qualitativen Gesamteinschätzung in einem Standbericht zur Strategie

mobilitätAARGAU. Auf der Basis der Synthese reagiert der Kanton in der Umsetzung auf Abweichungen vom angestrebten Weg. Er setzt bei Planung, Projektierung, Realisierung sowie Betrieb und Unterhalt neue Schwerpunkte, gemeinsam mit Gemeinden, Replas, Transportunternehmen, Wirtschaft und der Bevölkerung. Die Ziele und Handlungsansätze bleiben davon unberührt, sie sind für rund zehn Jahre beschlossen. Dies ist Teil der rollenden Planung gemäss Abbildung 16.

### Indikator 1

#### Modal Split nach Raum

Der Modal Split zeigt die Verteilung der Wege auf die verschiedenen Verkehrsmittel im städtischen Raum, intermediären Raum und ländlichen Raum für heute und das angestrebte Ziel 2050.

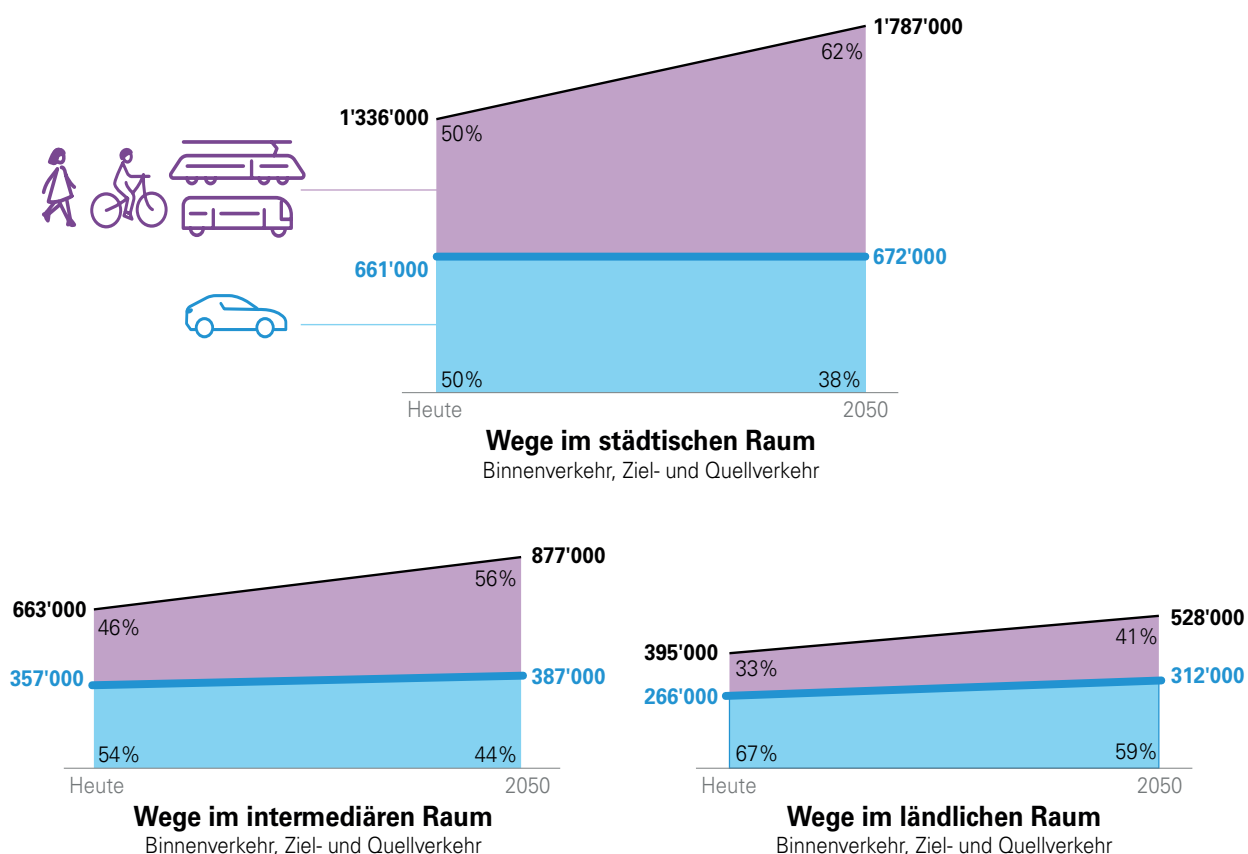


Abbildung 17: Anteil der Hauptverkehrsmittel an den Personenwegen im Binnenverkehr und Quell-/Zielverkehr des Kantons Aargau an einem durchschnittlichen Werktag, differenziert nach Raum, Abschätzung Entwicklung mit mobilitätAARGAU auf Basis NPVM 2017 / 2050

Auch mit der Veränderung des Modal Splits wird das Auto über den ganzen Kanton künftig den grössten Teil der Fahrleistung übernehmen.

**Anteil der Verkehrsmittel an der Fahrleistung  
(Personenkilometer/Werhtag)**

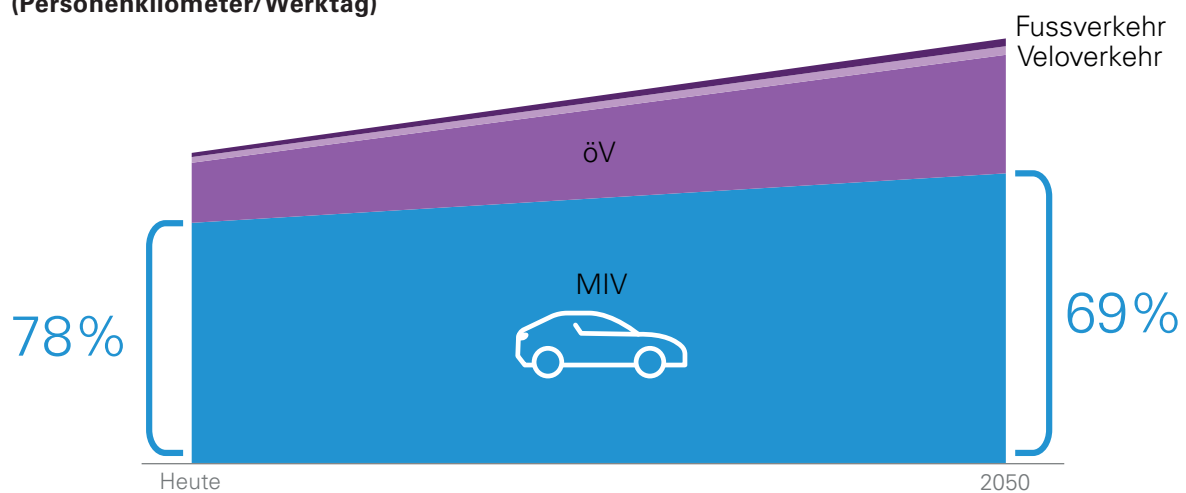


Abbildung 18: Anteil der Verkehrsmittel an den Personenkilometern pro Werktag im Binnenverkehr und Quell-/Zielverkehr des Kantons Aargau, Abschätzung Entwicklung mit mobilitätAARGAU auf Basis KVM AG 2015/2040

---

**Indikator 2****Verkehrsentwicklung**

Die Verkehrsentwicklung über alle Verkehrsmittel wird anhand von Zählraten aus zehn repräsentativen Korridoren aufgezeigt. Mit dieser Vergleichsreihe lässt sich neben den absoluten Zahlen auch die relative Veränderung pro Verkehrsmittel resp. des Modal Splits beschreiben.

---

**Indikator 3****Intermodale Wege**

Die Attraktivität der Kombination verschiedener Verkehrsmittel wird über den Anteil von intermodalen Wegen an allen Verkehrswegen im Kanton Aargau beurteilt. Als intermodal gilt ein Weg, wenn mindestens zwei Verkehrsmittel genutzt werden. Ausgenommen ist die Kombination von öffentlichem Verkehr und Fussverkehr, da die Nutzung des öffentlichen Verkehrs immer mit Zu- und Abgangswegen zu Fuss verbunden ist.

---

**Indikator 4****Erreichbarkeit**

Die Erreichbarkeit mit öV resp. auf der Strasse wird definiert in Abhängigkeit der Reisezeiten auf verschiedenen Verkehrsrelationen sowie der Anzahl von Einwohnerinnen und Einwohnern resp. Arbeitsplätzen am Start- und Endpunkt. Der Indikator greift dabei auf die bestehende Auswertung des Bundes zur Erreichbarkeit zu<sup>36</sup>.

---

**Indikator 5****Sicherheit**

Die Sicherheit wird anhand der Unfallzahlen im Verhältnis zur Präsenzbevölkerung gemessen. Die Präsenzbevölkerung entspricht der Bevölkerung zuzüglich der Hälfte der Beschäftigten. Der Indikator entspricht dem Indikator «Unfälle» des Monitorings Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung (MOCA)<sup>37</sup>.

---

**Indikator 6****Stabilität**

Die Stabilität des Verkehrssystems wird anhand der Streuung der Reisezeit verschiedener Verkehrsmittel auf zehn ausgewählten Strassenabschnitten im Kanton Aargau gemessen.

---

**Indikator 7****Treibhausgasemissionen**

Die Strategie mobilitätAARGAU bringt die Ziele der kantonalen Klimastrategie voran. Diese sieht vor, die Treibhausgasemissionen bis 2050 auf Netto-Null zu senken. Im Verkehrssektor sollen die Emissionen dafür vollständig reduziert werden. Eine Kompensation ist nur den anderen Sektoren (Industrie und Landwirtschaft) vorbehalten. Die entsprechenden Messgrößen zeigen, welchen Beitrag die Strategie mobilitätAARGAU zur Erreichung des Netto-Null-Ziels leistet.

---

<sup>36</sup> ARE (2021), [Erreichbarkeit](#)

<sup>37</sup> ARE (2023), [Wirkungskontrolle](#)

**Tabelle mit den Messgrössen, Datengrundlagen und Zielgrössen**

| Indikator                           | Messgrösse                                                                                                         | Datengrundlage                                                                                                                                                                       | Zielgrösse 2050                                                                            |
|-------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|
| Indikator 1<br>Modal Split pro Raum | Wege mit den verschiedenen Verkehrsmitteln aufgeteilt pro Raum                                                     | Analyse mit dem nationalen Personenverkehrsmodell. (NPVM)<br><br>Ausgangswerte:<br>Städtischer Raum: MIV 50%<br>Intermediärer Raum: MIV 54%<br>ländlicher Raum: MIV 67%              | Städtischer Raum: MIV 38%<br>Intermediärer Raum: MIV 44%<br>ländlicher Raum: MIV 59%       |
| Indikator 2<br>Verkehrsentwicklung  | Verkehrszahlen in einem Korridor für MIV, öV und Velo                                                              | Zählstellen Kanton Aargau für MIV und Veloverkehr, Fahrgastzahlen der Transportunternehmen                                                                                           | Stabilisierung der MIV-Belastung bei gleichzeitiger Steigerung Passagierzahlen öV und Velo |
| Indikator 3<br>Intermodale Wege     | Anteil der intermodalen Wege mit mind. zwei Verkehrsmitteln von Personen mit Wohnort im Kanton Aargau (Mittelwert) | Mikrozensus Mobilität und Verkehr (Bundesamt für Raumentwicklung)<br><br>Ausgangswerte:<br>Mikrozensus 2015: 6.5%<br>Mikrozensus 2021 (unter Einfluss Corona): 3.6%<br>Mittelwert 5% | Verdoppelung des Anteils intermodaler Wege auf 10% der Wege                                |
| Indikator 4<br>Erreichbarkeit       | Summe aller Erreichbarkeitspunkte der Gebiete im Kanton Aargau mit öV und auf der Strasse                          | Erreichbarkeitsanalyse auf Basis des Nationalen Personenverkehrsmodells (NPVM, ARE)                                                                                                  | Erhalten der Erreichbarkeit<br>Gleiche Punktzahl in der Summe über öV und Strasse          |

| Indikator                    | Messgrösse                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | Datengrundlage                                                                                                                                                                                    | Zielgrösse 2050                                                                                                                                       |
|------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Indikator 5<br>Sicherheit    | Anzahl Verunfallte im Strassenverkehr pro 1000 Personen                                                                                                                                                                                                                                                                                  | Statistik der Strassenverkehrsunfälle (ASTRA)<br>Statistik der Bevölkerung und der Haushalte (STAT-POP) nach Gemeinden (BFS)<br>Statistik der Unternehmensstruktur (STATENT) nach Gemeinden (BFS) | Reduktion der verunfallten Personen pro 1000 Personen                                                                                                 |
| Indikator 6<br>Stabilität    | Mittleres Verhältnis von 90 %-Quantil zu Median-Reisezeiten nach MIV, öV, VV und FV auf zehn ausgewählten Strassenabschnitten im Kanton Aargau, verteilt auf unterschiedliche Räume, während einer repräsentativen Erhebungswoche. Über die Auswertungszyklen der Wirkungskontrolle werden immer dieselben Strassenabschnitte verwendet. | Fahrzeiten der Busse (öV), Floating-Car-Data (MIV), Bewegungsdaten (VV, FV)                                                                                                                       | Das Verhältnis des 90% Quantil zum Median soll unter 1.5 liegen. Das heisst bei 10% der Fahrzeuge weicht die Reisezeit um mehr als 50% vom Median ab. |
| Indikator 7<br>Treibhausgase | direkte Emissionen (Scope 1)<br><br>indirekte Emissionen aus der Bereitstellung der Energie (Scope 2)                                                                                                                                                                                                                                    | Klima-Metrik des Kantons Aargau                                                                                                                                                                   | Treibhausgasemissionen Netto-Null bis 2050                                                                                                            |

# 8. Anhang

## 8.1 Definitionen

### **Mobilitätsformen und Verkehrsmittel**

- Motorisierter Individualverkehr (MIV): motorisierte Fortbewegung im privaten Personen- (Auto, Motorrad, Car) und Güterverkehr (Lieferwagen, Lastwagen etc.)
- On-Demand-Verkehr: Verkehre von bedarfsorientierten Mobilitätsangeboten, auf Abruf
- Öffentlicher Verkehr (ÖV): allgemein zugängliches, von der öffentlichen Hand bestelltes oder konzessioniertes Verkehrsangebot auf der Strasse (Bus) und auf der Schiene (Bahn, Stadtbahn).
- Carsharing: Mehrere Personen nutzen abwechselnd dieselben Fahrzeuge eines Anbieters, gebucht per App und ohne persönliche Übergabe. Anders als bei einer klassischen Autovermietung ist die Nutzung auch kurzfristig, teils nur für wenige Stunden, möglich.
- Bikesharing: Velos eines Anbieters stehen an Stationen zur Ausleihe bereit und werden nach der Fahrt wieder an einer Station zurückgegeben. Gebucht wird meist über eine App.
- Ridesharing: Mehrere Personen nutzen ein Fahrzeug gleichzeitig und nicht nacheinander für die letzte Meile.
- Wirtschaftsverkehr: Fahrten zu gewerblichen oder geschäftlichen Zwecken, dazu zählen Gütertransporte, Geschäftsfahrten ohne Warentransport sowie kommerzielle Fahrdienste wie Taxis. Der öffentliche Verkehr gehört nicht dazu.

### **Intermodale & multimodale Mobilität**

- Erste und letzte Meile: Anfangs- und Endstück einer Reisekette
- Intermodale Mobilität: Kombination verschiedener Verkehrsmittel auf einem Weg
- Multimodale Mobilität: Nutzung verschiedener Verkehrsmittel über die Zeit bzw. über verschiedene Wege
- Reisekette: Gesamtheit aller Etappen einer Reise von Tür zu Tür
- Verkehrsdrehscheiben: intermodale Umsteigepunkte

### **Verkehrsnachfrage, Kennzahlen & Bewertungssysteme**

- Floating-Car-Data: Bewegungsdaten der Fahrzeuge, die ohne feste Messstellen Reisezeiten und Verkehrsfluss aufzeigen
- Modal Split: Verteilung der Verkehrsnachfrage auf verschiedene Verkehrsmittel, in der Strategie mobilitätAARGAU wird der Modalsplit in Bezug auf Wege aufgeführt
- Verkehrsperspektiven: Langfristprognosen zur Verkehrsentwicklung in der Schweiz

### **Verkehrsorganisation, -steuerung & -kosten**

- Externe Kosten: nicht vom Verursacher getragene Kosten (i.d.R. Lärm, Umwelt, Gesundheit)
- Life-Cycle-Betrachtung/ Lebenszykluskosten: Die Life-Cycle-Betrachtung berücksichtigt nicht nur die Baukosten einer Infrastruktur, sondern sämtliche Kosten über die gesamte Lebensdauer - von der Planung über Betrieb und Unterhalt bis zum Rückbau.
- Mobility Pricing: Mobility Pricing ist ein System zur nutzungsabhängigen Bepreisung von Mobilität, bei dem die Kosten nach tatsächlicher Nutzung der Verkehrsinfrastruktur erhoben werden. Die Preise können nach Tageszeit und Auslastung variieren.
- Verkehrsmanagement: Steuerung und Optimierung des Verkehrsflusses innerhalb der bestehenden Verkehrsinfrastruktur

### **Klimaschutz & Energie**

- Dekarbonisierung: Eliminierung von CO<sub>2</sub>-Emissionen
- Netto-Null: Gleichgewicht von negativen (infolge Kompensation) und positiven Emissionen
- Treibhausgasemissionen (THG): klimarelevante Emissionen

### **Raumplanung & Siedlungsentwicklung**

- Agglomerationsprogramm: Planungsinstrument im Schweizerischen Agglomerationsverkehr
- Freiraum: Nicht bebaute Räume unter anderem Grünräume, Verkehrsräume und öffentlich zugängliche Plätze.
- Fruchtfolgeflächen: ertragsreiche Landwirtschaftsflächen, die der Bund in einem Sachplan für die Ernährungssicherung reserviert und nur eingeschränkt anders nutzen lässt
- Intermediärer Raum: Ländliche Zentren und Ländliche Entwicklungsachsen. Mittlere bis hohe Dichte an Einwohnern und Arbeitsplätzen, kompakte Siedlungen zwischen Freiräumen, Verkehr auf den Hauptachsen gebündelt
- Ländlicher Raum: Ländlicher Entwicklungsraum. Geringe Dichte, dezentrale Siedlungen, längere Wege und Anbindung über Verkehrsdrehscheiben
- Metropolitanraum: funktional stark verflochtener Grossraum um ein oder mehrere Zentren. Teile des Kantons Aargau gehören zu den Metropolitanräumen Zürich und Basel
- Raumkonzept Aargau/Schweiz: strategischer Rahmen für die Raumentwicklung
- Räume: Hilfsmittel zur funktionalen Raumgliederung über ähnliche Eigenschaften
- Städtischer Raum: Kernstadt und Urbaner Entwicklungsraum. Hohe Dichte von Bevölkerung und Arbeitsplätzen, kurze Distanzen, flächeneffiziente Verkehrsmittel im Vordergrund
- Wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte (ESP): im Richtplan festgelegte Standorte für arbeitsplatzintensive Nutzungen, gut an Strassennetz und öV angebunden
- Wohnschwerpunkte (WSP): im Richtplan festgelegte Standorte für verdichtete Wohnnutzung, gut mit dem öV erschlossen

## 8.2 Abkürzungen

- **AFP:** Aufgaben- und Finanzplan
- **ARE:** Bundesamt für Raumentwicklung
- **ASTRA:** Bundesamt für Strassen
- **BauG:** Baugesetz
- **BIF:** Bahninfrastrukturfonds
- **BV:** Bundesverfassung
- **BVU:** Departement Bau, Verkehr und Umwelt
- **ESP:** Wirtschaftlicher Entwicklungsschwerpunkt
- **EW:** Einwohnerinnen und Einwohner
- **FV:** Fussverkehr
- **GAF:** Gesetz über die wirkungsorientierte Steuerung von Aufgaben und Finanzen
- **GVK:** Gesamtverkehrskonzepte
- **H:** Handlungsansatz
- **HVS:** Hauptverkehrsstrassen
- **KGv:** Kommunalen Gesamtplan Verkehr
- **KIG:** Klima- und Innovationsgesetz
- **KV:** Kantonsverfassung
- **LSVA:** Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
- **LVS:** Lokalverbindungsstrassen
- **LVS red.:** Lokalverbindungsstrasse reduziert
- **MIV:** Motorisierter Individualverkehr
- **NAF:** Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds
- **NPVM:** Nationales Personenverkehrsmodell
- **öV:** Öffentlicher Verkehr
- **PAV:** Programm Agglomerationsverkehr
- **Replas:** Regionalplanungsverbände
- **RPg:** Raumplanungsgesetz
- **RVS:** Regionalverbindungsstrassen
- **SF öV-I:** Spezialfinanzierung öffentlicher Verkehr Infrastruktur
- **SSV:** Signalisationsverordnung
- **STEP:** Strategische Entwicklungsprogramme
- **STEP-NS:** Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen
- **SVG:** Strassenverkehrsgesetz
- **THG:** Treibhausgasemissionen
- **UVEK:** Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
- **VAF:** Verordnung über das automatisierte Fahren
- **VRV:** Verkehrsregelnverordnung
- **VV:** Veloverkehr
- **VWG:** Veloweggesetz
- **WSP:** Wohnschwerpunkte
- **WWB:** Weiter-wie-bisher (Szenario)
- **Z:** Ziel



