



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und  
Kommunikation UVEK

Bundesamt für Raumentwicklung ARE

**Richtplan  
Kanton Aargau**

Richtplananpassung „Umsetzung der  
Agglomerationsprogramme Verkehr und  
Siedlung“

**Prüfungsbericht**

Ittigen, 28. Juni 2011

## **Inhalt**

<b>1</b>	<b>GESAMTBEURTEILUNG</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>GEGENSTAND UND ABLAUF DES GENEHMIGUNGSVERFAHRENS</b>	<b>5</b>
<b>2.1</b>	<b>Genehmigungsgesuch des Kantons</b>	<b>5</b>
<b>2.2</b>	<b>Prüfungsvoraussetzungen</b>	<b>5</b>
<b>2.3</b>	<b>Für die Prüfung massgebliche Bestimmungen</b>	<b>5</b>
<b>2.4</b>	<b>Ablauf des Genehmigungsverfahrens</b>	<b>6</b>
<b>2.5</b>	<b>Verhältnis der vorliegenden Richtplananpassung zur laufenden Gesamtrevision des Richtplans</b>	<b>7</b>
<b>3</b>	<b>VERFAHREN, INHALT UND FORM</b>	<b>8</b>
<b>3.1</b>	<b>Verfahren der Richtplanerarbeitung</b>	<b>8</b>
3.1.1	Zusammenarbeit mit dem Bund	8
3.1.2	Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen und dem angrenzenden Ausland	8
3.1.3	Innerkantonale Zusammenarbeit sowie Information und Mitwirkung der Bevölkerung	8
<b>3.2</b>	<b>Grundlagen der Richtplanung</b>	<b>9</b>
3.2.1	Grundzüge der angestrebten räumlichen Entwicklung	9
3.2.2	Weitere Grundlagen	9
<b>3.3</b>	<b>Inhalt des Richtplans</b>	<b>9</b>
3.3.1	Generelles	9
3.3.2	Raumkonzept Aargau	10
3.3.3	Siedlung	11
3.3.4	Landschaft	14
3.3.5	Verkehr	15
<b>3.4</b>	<b>Form der Richtplananpassung</b>	<b>21</b>
3.4.1	Richtplantext	21
3.4.2	Kartographische Darstellung	21
3.4.3	Erläuterungen	21
<b>3.5</b>	<b>Umsetzung, Bewirtschaftung und Wirkungskontrolle des Richtplans</b>	<b>21</b>
<b>4</b>	<b>ANTRÄGE AN DIE GENEHMIGUNGSBEHÖRDE</b>	<b>22</b>

## 1 Gesamtbeurteilung

Der Bund begrüsst ausdrücklich, dass der Kanton Aargau mit der vorliegenden Richtplananpassung zentrale Bereiche des Richtplans ergänzt und damit die Voraussetzung für die verbindliche Verankerung und die Umsetzung der richtplanrelevanten Inhalte der Agglomerationsprogramme schafft.

Diese Richtplananpassung wurde der laufenden Gesamtrevision des Richtplans vorgezogen und soll in den gesamthaft revidierten Richtplan integriert werden. Das in Frage stehende Anpassungspaket wird auf der Basis des heute gültigen Richtplans beurteilt. Die Einbettung in den neuen Gesamtrahmen und die Verknüpfung mit diesem lassen sich erst mit der Genehmigung des gesamtrevidierten Richtplanes abschliessend beurteilen. Die bereits durch den Bund erfolgte Vorprüfung des gesamthaft revidierten Richtplans im Rahmen der Behördenvernehmlassung hat indessen gezeigt, dass beispielsweise die Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr in die vom Bund gewünschte Richtung geht. Da es aufgrund der noch ausstehenden Gesamtrevision des Richtplans schwierig sein kann, mögliche Konflikte mit den dort dargelegten Interessen (z.B. Landschaft, Landwirtschaft inkl. FFF, usw.) abschliessend zu beurteilen, behält sich der Bund vor, bei der Genehmigung der Gesamtrevision nötigenfalls noch einmal darauf zurückzukommen.

Dass der Kanton Aargau seine zukunftsorientierten, räumlichen Entwicklungsstrategien in einem nach funktionalen Räumen differenzierten Raumkonzept formuliert, das nun integraler und verbindlicher Teil des Richtplans ist, wird von Bundesseite begrüsst und entspricht den in der Teilrevision des RPG verfolgten Absichten des Bundes.

Die richtplanrelevanten Vorhaben im Bereich der Verkehrsinfrastrukturen (für das ganze Kantonsgebiet), die vorgeschlagenen ausgewählten Massnahmen zur Lenkung der Siedlungsentwicklung und die Schaffung von Parks werden in der vorliegenden Richtplananpassung umfassend und in der nötigen Tiefe behandelt.

Um eine griffige Lenkung der Siedlungsentwicklung durch den Kanton zu erreichen, genügen die in der Anpassung vorgesehenen Festlegungen zu Entwicklungsschwerpunkten und verkehrsintensiven Einrichtungen alleine nicht. Zusätzlich nötig sind insbesondere Grundsätze zum Umgang mit zu grossen und/oder schlecht gelegenen Bauzonen, Kriterien für Neueinzonungen sowie Strategien und Massnahmen für die Siedlungsentwicklung nach Innen. Der Kanton wird beauftragt, im Rahmen der Gesamtüberarbeitung weitere griffige Massnahmen zur Steuerung der Siedlungsentwicklung verbindlich im Richtplan zu verankern.

Mit dem Richtplanpaket werden entsprechend den Bundesvorgaben die relevanten Inhalte der Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung behördenverbindlich umgesetzt. Darüber hinaus wurde sinnvollerweise das ganze Kapitel Verkehr überarbeitet. Für verschiedene übergeordnete Verkehrsvorhaben und kantonale Planungsgrundsätze hält der Bund fest, dass mit der Genehmigung keine Verpflichtung zu deren Finanzierung und Realisierung verbunden ist.

Gestützt auf die Anliegen der Bundesstellen zu den einzelnen Sachbereichen wird im vorliegenden Bericht auch auf diejenigen Punkte hingewiesen, die bis zur Genehmigung des gesamtrevidierten Richtplans oder mit einer nächsten Anpassung noch ergänzt werden müssen. Zudem werden im Bericht Aufträge erteilt, was bei der nachgeordneten Planung zu beachten ist.

## **2 Gegenstand und Ablauf des Genehmigungsverfahrens**

### **2.1 Genehmigungsgesuch des Kantons**

Mit Schreiben vom 9. August 2010 ersuchte das Departement für Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau um Genehmigung des Richtplananpassungspakets „Umsetzung der Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung“. Dem Antrag auf Genehmigung des Kantons lagen folgende Dokumente bei:

- Richtplan -Text und -Beschlüsse
- Erläuterungen zum Inhalt des Richtplans
- Botschaft des Regierungsrates an den Grossen Rat vom 7. April 2010 und Beilagen zur Botschaft

Bereits am 10. März 2009 hatte das Departement für Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau die folgenden zwei Richtplananpassungen zu grossen Strassen- und Schienen-  
vorhaben zur Genehmigung eingereicht:

- 6-Streifenausbau der A1 ab Verzweigung Wiggertal bis Birrfeld und Ausbau resp. Neukonzeption der Anschlüsse ab Wiggertal bis Baden-West
- Neubaustrecke Chestenberg und Heitersbergtunnel II sowie Verbindungslinie Brunegg-Mägenwil.

Die Prüfung und Genehmigung dieser Anpassungen konnte noch nicht abgeschlossen werden. Da diese Vorhaben im Richtplananpassungspaket zur Umsetzung der Agglomerationsprogramme ebenfalls enthalten sind, erfolgt die Genehmigung für diese Richtplananpassungen ebenfalls aufgrund dieses Berichtes.

### **2.2 Prüfungsvoraussetzungen**

Die zur Genehmigung eingereichte Richtplananpassung wurde vom Grossen Rat am 22. Juni 2010 beschlossen. Das Gesuch um Genehmigung wurde mit Datum vom 9. August 2010 vom zuständigen Regierungsrat eingereicht.

Die gemäss Ziffer 2.1 eingereichten Unterlagen genügen den Mindestanforderungen, die erfüllt sein müssen, um auf das Gesuch einzutreten.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die Prüfungsvoraussetzungen erfüllt sind und auf das Gesuch eingetreten werden kann.

### **2.3 Für die Prüfung massgebliche Bestimmungen**

Im Rahmen des Prüfungsverfahrens ist zu klären, ob der Richtplan als solcher mit dem Bundesrecht in Einklang steht. Für die Prüfung massgebend sind insbesondere die Bestimmungen des Raumplanungsgesetzes (RPG; SR 700) und der Raumplanungsverordnung (RPV; SR 700.1).

Die Rechtmässigkeit einzelner Vorhaben wird summarisch geprüft; allfällige Zweifel an der Rechtmässigkeit sind zumindest transparent zu machen. Der vom Bundesrat genehmigte Richtplan dient dazu, die geplanten Vorhaben zügig einem rechtmässigen, grundeigentü-

merverbindlichen Entscheid zuzuführen, der die, im Richtplan zum Ausdruck kommenden Prioritäten und Wertungen berücksichtigt. Er ist selber jedoch noch kein Garant für die Rechtmässigkeit eines Vorhabens.

## 2.4 Ablauf des Genehmigungsverfahrens

Im Rahmen des Prüfungs- und Genehmigungsverfahrens sind die in der Raumordnungskonferenz des Bundes (ROK) vertretenen Bundesstellen sowohl zum Anpassungspaket zu den Agglomerationsprogrammen als auch zu den Anpassungen zu grossen Strassen- und Schienenvorhaben konsultiert worden. Materiell haben sich geäussert:

- Bundesamt für Landwirtschaft (BLW)
- Bundesamt für wirtschaftliche Landesversorgung (BWL)
- Bundesamt für Strassen (ASTRA)
- Bundesamt für Wohnungswesen (BWO)
- Staatssekretariat für Wirtschaft (SECO)
- Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL)
- Bundesamt für Umwelt (BAFU)
- Bundesamt für Verkehr (BAV)
- Bundesamt für Kultur (BAK)
- Eidgenössische Finanzverwaltung (EFV)
- Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK)
- Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS)
- Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB)

Die Anliegen dieser Stellen wurden berücksichtigt und in den Prüfungsbericht aufgenommen.

Gemäss Artikel 11 Absatz 1 RPV sind die Nachbarkantone anzuhören. Mit Schreiben vom 27. August 2010 wurden die Kantone BE, BL, SO, LU, ZG, ZH und mit Schreiben vom 8. September der vom Agglomerationsprogramm betroffene Kanton BS darum ersucht, zum Richtplan des Kantons Aargau Stellung zu nehmen. Die bestehenden Differenzen werden im Prüfungsbericht aufgeführt und es werden entsprechende Aufträge zur Abstimmung wo nötig erteilt. Zu den vorne erwähnten separaten Anpassungen zu grossen Strassen- und Schienenvorhaben waren die Nachbarkantone mit Schreiben vom 10. Juni 2010 zur Stellungnahme eingeladen worden.

Mit Brief vom 27. Januar 2011 wurde der Raumplanungsfachstelle des Kantons Aargau Gelegenheit gegeben, sich zum Prüfungsberichtsentwurf zu äussern. Zu verschiedenen Differenzen hat eine Bereinigungssitzung zwischen den betroffenen Bundesstellen und der kantonalen Fachstelle am 29. März 2011 stattgefunden. Die Ergebnisse der Besprechung sind in den Prüfungsbericht eingeflossen. Dem zuständigen Regierungsrat des Kantons Aargau wurde der Prüfungsbericht am 16. Mai 2011 zur offiziellen Anhörung unterbreitet. Mit Schreiben vom 16. Juni 2011 hat dieser sein Einverständnis mit dem Prüfungsbericht erklärt.

## **2.5 Verhältnis der vorliegenden Richtplananpassung zur laufenden Gesamtrevision des Richtplans**

Der Kanton Aargau steht mitten in einer Gesamtrevision seines Richtplans. Das vorliegende Richtplananpassungspaket bildet einen erheblichen Teil dieser Gesamtüberarbeitung. Deshalb wird es dem Bundesrat und nicht – wie viele Anpassungen – dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) zur Genehmigung beantragt. Das Anpassungspaket umfasst den ganzen Bereich Verkehr sowie ausgewählte Teile des Kapitels Siedlung. Die restlichen Teile der Gesamtüberarbeitung (im folgenden nur noch Gesamtrevision genannt) wurden dem Bund bereits zur Vorprüfung unterbreitet. Diese wurde mit Bericht des ARE am 25. Juni 2010 abgeschlossen. Die Vorlage der Gesamtrevision befand sich anschliessend vom 27. September bis am 23. Dezember 2010 in der öffentlichen Mitwirkung. Die Einreichung der Gesamtrevision zur Genehmigung durch den Bund wird voraussichtlich im letzten Quartal 2011 erfolgen.

Mit der vorliegenden Anpassung zur Umsetzung der Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung werden einerseits die relevanten Verkehrsvorhaben der Agglomerationsprogramme im kantonalen Richtplan verankert, andererseits aber auch Siedlungsmassnahmen und weitere Massnahmen der Agglomerationsprogramme (z.B. Agglomerationspärke) umgesetzt. Ziel ist, mit der vorliegenden Anpassung, die Voraussetzungen für die in Aussicht gestellte Mitfinanzierung des Agglomerationsverkehrs durch den Bund und die Unterzeichnung der entsprechenden Leistungsvereinbarungen zu schaffen.

## **3 Verfahren, Inhalt und Form**

### **3.1 Verfahren der Richtplanerarbeitung**

#### **3.1.1 Zusammenarbeit mit dem Bund**

Der Kanton hat zu Beginn seiner Richtplanüberarbeitung das ARE – wie in Artikel 9 Absatz 2 RPV vorgesehen – über die geplanten Arbeiten informiert.

Bevor die Vorlage in die Vernehmlassung und Mitwirkung ging, erfolgte am 1. September 2009 auf Wunsch des Kantons eine erste provisorische Stellungnahme des Bundes nach einer groben Durchsicht der Unterlagen durch die hauptsächlich betroffenen Bundesstellen (BAV, ASTRA, BAFU, ARE). Im Nachgang zur ersten Stellungnahme des Bundes fand am 6. November 2009 auch ein Gespräch des Kantons mit dem ARE zum in Frage stehenden Richtplan-Anpassungspaket statt.

Im Rahmen der öffentlichen Mitwirkungen (19.10.2009-15.01.2010) hat eine Vorprüfung durch den Bund stattgefunden. Die Unterlagen wurden allen Mitgliedern der Raumordnungskonferenz des Bundes (ROK) und der Eidg. Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) unterbreitet. Mit dem Vorprüfungsbericht vom 7. April 2010 wurde der Kanton über die Ergebnisse orientiert. Zu den Anpassungen zu grossen Strassen- und Schienenvorhaben hatte sich der Bund mit Vorprüfungsbericht vom 8. November 2008 bereits geäussert.

Mit Schreiben vom 18. Mai 2010 hat der Bau- und Planungsdirektor des Kantons Aargau zum Vorprüfungsbericht Stellung genommen und die Position des Kantons zu den Differenzen noch einmal erläutert.

#### **3.1.2 Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen und dem angrenzenden Ausland**

Gemäss Artikel 11 Absatz 1 RPG setzt die bundesrätliche Genehmigung der kantonalen Richtpläne voraus, dass die raumwirksamen Aufgaben der Nachbarkantone sachgerecht berücksichtigt werden.

Die Nachbarkantone und der vom Agglomerationsprogramm Basel zusätzlich betroffene Kanton Basel-Stadt sowie das Bundesland Baden-Württemberg, die Landratsämter Waldshut und Lörrach und der Planungsverband Hochrhein-Bodensee wurden im Rahmen des Mitwirkungs- und Vernehmlassungsverfahrens in die Richtplanerarbeitung miteinbezogen.

#### **3.1.3 Innerkantonale Zusammenarbeit sowie Information und Mitwirkung der Bevölkerung**

Gemäss Artikel 4 RPG unterrichten die mit Planungsaufgaben betrauten Behörden die Bevölkerung über Ziele und Aufgaben der Planungen. Sie sorgen dafür, dass die Bevölkerung bei Planungen in geeigneter Weise mitwirken kann.

Nach der Erarbeitung und Bereinigung mit den Regionalplanungsverbänden im Frühjahr 2009 konnten sich Bevölkerung, Gemeinden, Parteien und Verbände im Rahmen des öffentlichen Vernehmlassungs- und Mitwirkungsverfahrens äussern. Dieses ist vom 19.10.2009 bis zum 15.01.2010 durchgeführt worden. Es sind insgesamt rund 200 Stellungnahmen mit einigen hundert Anträgen von regionalen Planungsverbänden, Gemeinden, Parteien, Verbänden und Organisationen, Nachbarkantonen und Einzelpersonen eingegangen.



Eine angemessene Information und Mitwirkung der Bevölkerung ist damit gewährleistet.

Diverse Bundestellen und Nachbarkantone bedauern allerdings, dass ihre Einwände vom Kanton nicht genügend berücksichtigt wurden.

## **3.2 Grundlagen der Richtplanung**

### **3.2.1 Grundzüge der angestrebten räumlichen Entwicklung**

Zentrale und unverzichtbare Grundlage, um überhaupt einen kantonalen Richtplan erarbeiten zu können, sind die Grundzüge der vom Kanton angestrebten räumlichen Entwicklung (Art. 6 RPG und Art. 4 RPV). Der Kanton Aargau hat sein Raumkonzept als verbindlichen Inhalt in den Richtplan integriert (siehe Kapitel 3.3.2 dieses Berichtes).

### **3.2.2 Weitere Grundlagen**

Für die Erarbeitung des Richtplans werden weitere Grundlagen nach Art. 6 RPG und Art. 4 RPV benötigt. Dazu gehören einerseits die Konzepte und Sachpläne des Bundes, die Richtpläne der Nachbarkantone sowie regionale Entwicklungskonzepte und Pläne, andererseits aber auch die durch den Kanton erarbeiteten themenspezifischen Grundlagen.

Die relevanten Inhalte der Konzepte und Sachpläne des Bundes sind in den Richtplan übernommen worden.

Von besondere Bedeutung für diese Anpassung sind die den Aargau betreffenden Agglomerationsprogramme: Aargau-Ost, Aareland sowie Basel. Sie werden mit dieser Anpassung im Richtplan verankert und die relevanten Massnahmen werden im Richtplan umgesetzt.

## **3.3 Inhalt des Richtplans**

### **3.3.1 Generelles**

Wie bereits erwähnt (s. Kapitel 2.5 dieses Berichtes) werden mit der vorliegenden Anpassung einzelne Bereiche, insbesondere zur Umsetzung der richtplanrelevanten Inhalte der Agglomerationsprogramme gemäss Artikel 17c des Bundesgesetzes über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer (MinVG; SR 725.116.2) zu Verkehr und Siedlung, der laufenden Gesamtrevision vorgezogen.

Die Beurteilung der Anpassung erfolgt aufgrund des gültigen Richtplans und vor dem Hintergrund der Kenntnisse aus der Vorprüfung der Gesamtrevision. Aufgrund dieser Ausgangslage ist es beispielsweise schwierig, die möglichen Konflikte mit den Interessen der Landschaft, der Landwirtschaft, insbesondere mit dem Erhalt der Fruchtfolgefleichen (FFF) und anderen Anliegen des Bundes einzuschätzen.

→ Vorbehalt für die Genehmigung: Der Bund behält sich vor, bei der Genehmigung der Gesamtrevision noch einmal auf die im Rahmen dieser Richtplananpassung genehmigten Beschlüsse zurückzukommen, falls schwerwiegende Konflikte und Unstimmigkeiten mit Richtplaninhalten der Gesamtrevision sichtbar werden sollten.

Die ENHK und BAK verweisen in diesem Zusammenhang auf allfällige Konflikte zwischen Vorhaben und Ortsbildern/Landschaften von nationaler Bedeutung und unterstreichen, dass die knappen Angaben in Richtplantext und Karte es nicht ermöglichen, zu sehen, wo genau Konflikte mit den betroffenen Bundesinventaren insb. dem ISOS bestehen. Im Rahmen der weiteren Planung ist dabei vom Kanton sicherzustellen, dass nur Massnahmen und Bauvorhaben im Richtplan festgesetzt und in der nachgeordneten Planung umgesetzt werden, die zu keinen schwerwiegenden Konflikten mit den betroffenen Bundesinventarobjekten führen.

→ Auftrag für die weitere Planung: die ENHK behält sich die Abgabe von Gutachten nach Art. 7 NHG zu Einzelvorhaben innerhalb von ISOS oder BLN-Objekten ausdrücklich vor. Den Schutzziele der genannten Objekte ist bei der Ausgestaltung der Projekte im Rahmen der weiteren Planungsschritten Rechnung zu tragen.

### 3.3.2 Raumkonzept Aargau

Von Bundesseite wird begrüsst, dass der Kanton Aargau seine zukunftsorientierten, räumlichen Entwicklungsstrategien in einem nach funktionalen Räumen differenzierten Raumkonzept formuliert, das nun integraler und verbindlicher Teil des Richtplans ist. Der Kanton nimmt damit die Vorstellungen des ARE für die Weiterentwicklung der Richtplanung (3. Generation Richtplanung) auf, wie sie auch im Gesetzesentwurf und in der Botschaft zur Teilrevision des RPG ein Thema sind. Mit dem Raumkonzept verfügt der Kanton über eine ausgezeichnete Grundlage für die Richtplanerarbeitung.

Mit den Festlegungen zu den verschiedenen funktionalen Räumen wird ein erster Schritt in die Richtung eines Raumkonzeptes getan. Im Hinblick auf die Genehmigung der Gesamtrevision des Richtplans gilt es dann zu prüfen, welche weiteren Aussagen allenfalls für die zukünftige räumliche Entwicklung noch nötig sind. Zudem wird es auch erst zu diesem Zeitpunkt möglich sein, die Strategien des Raumkonzeptes in allen Themenbereichen des Richtplans konsequent umzusetzen.

Bezüglich Abbildung Raumkonzept unter Ziffer R1.1 weist der Kanton Zürich darauf hin, dass die Abgrenzung der „urbanen Entwicklungsräume“ des Aargauer Richtplans auf dem Gebiet des Kantons Zürich noch nicht mit den Festlegungen „Stadtlandschaft“ bzw. „urbane Wohnlandschaft“ im Raumordnungskonzept des Kantons Zürich abgestimmt sind. Der Kanton Zug fordert, dass der „urbane Entwicklungsraum (Kerngebiet Agglomeration) der aktuellen Situation entsprechend westlich des Zugersees bis nach Rotkreuz weitergezogen“ werden sollte.

→ Auftrag für die Gesamtrevision: Der Kanton stimmt im Rahmen der Gesamtrevision des Richtplans die Abbildung des Raumkonzeptes im Kapitel 1.1 mit den Nachbarkantonen ab und passt sie entsprechend an.

Gemäss Aussage des Kantons im Rahmen des Bereinigungsgesprächs vom 29. März hat die überkantonale Abstimmung in der inzwischen erfolgten Überarbeitung der Gesamtrevision stattgefunden. Die Würdigung der Ergebnisse wird im Rahmen der Prüfung und Genehmigung der Gesamtrevision erfolgen.

Grundlage für die Festlegungen zu den funktionalen Räumen bildet der Bericht "raumentwicklung AARGAU" von 2006. In seiner Stellungnahme vom 16. Januar 2006 zum Entwurf dieses Berichtes hat das ARE auf einige Fragen zum Raumkonzept hingewiesen, die sich zum Teil immer noch stellen, z.B. die Richtigkeit einer Darstellung des Kantons als überwiegend ländlicher Kanton oder die Zweckmässigkeit der Bezeichnung aller funktionalen Räume als Entwicklungsräume, usw.

### 3.3.3 Siedlung

Im Zusammenhang mit der Umsetzung der richtplanrelevanten Inhalte der Agglomerationsprogramme hat der Kanton Aargau im Bereich der Siedlung Festlegungen zu den wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkten und zu den Standorten mit hohen Verkehrsaufkommen gemacht.

Um eine griffige Lenkung der Siedlungsentwicklung durch den Kanton zu erreichen, genügen diese Festlegungen alleine nicht. Zusätzlich nötig sind insbesondere Grundsätze zum Umgang mit zu grossen und/oder schlecht gelegenen Bauzonen, Kriterien für Neueinzonungen sowie Strategien und Massnahmen für die Siedlungsentwicklung nach Innen. Solche Festlegungen sind im Rahmen der Gesamtüberarbeitung des kantonalen Richtplans enthalten, wie die Vorprüfung gezeigt hat. Es ist entscheidend, dass diese guten Festlegungen bis zur Genehmigung der Gesamtüberarbeitung nicht abgeschwächt werden. Die Aufnahme entsprechender Massnahmen - zum Beispiel die Festlegung von Kriterien für Neueinzonungen - ist auch im Zusammenhang mit der Umsetzung der Agglomerationsprogramme erforderlich.

→ Auftrag für die Gesamtrevision: Der Kanton verankert im Rahmen der Gesamtüberarbeitung weitere griffige Massnahmen zur Steuerung der Siedlungsentwicklung verbindlich im Richtplan, insbesondere zur Siedlungsbegrenzung und zur Siedlungsentwicklung nach Innen.

#### ***Wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte (ESP) von kantonaler und regionaler Bedeutung sowie Bahnhofsgebiete (S 1.2)***

Der Bund begrüsst grundsätzlich die Bezeichnung von Entwicklungsschwerpunkten im Richtplan als wichtigen Beitrag zur Steuerung der Siedlungsentwicklung und damit zu einer nachhaltigen Raumentwicklung. Diese Ziele und auch die gezielte Förderung von Schwerpunkten können aber nur erreicht werden, wenn neben der Bezeichnung von Entwicklungsschwerpunkten weitere griffige Massnahmen zur Siedlungsentwicklung (wie am Anfang dieses Kapitels erwähnt) im Richtplan vorgesehen werden(s. oben).

In der vorliegenden Richtplananpassung werden 16 ESP von kantonaler und 10 ESP von regionaler Bedeutung bezeichnet. Auf den ersten Blick erscheint die Anzahl der festgelegten Entwicklungsschwerpunkte (Standort/Substandort) zu hoch, um tatsächlich eine Steuerung der Siedlungsentwicklung zu bewirken. In einer Besprechung mit dem ARE (6.11.09) hat der Kanton jedoch aufgezeigt, dass die Festlegung der ESP das Ergebnis einer systematischen Auswahl und Priorisierung ist. Dabei werden bestehende Industrie- und Gewerbe- sowie Arbeitsplatzgebiete bezeichnet, die von regionalem oder kantonalem Interesse sind und in denen die Entwicklung nicht nur gezielt gefördert, sondern vor allem auch bewusst gelenkt werden soll. Diese Absicht wird vom Bund begrüsst. Zu überzeugen vermag insbesondere die Zuordnung von Vorrangnutzungen für jeden ESP aufgrund umfangreicher Untersuchungen zur Nutzungsstruktur und zur Eignung der Standorte (Grösse, Überbauungsstand/ Flächenreserven, räumliche Lage, ÖV-Erschliessung, bestehende Nutzungsstruktur und Entwicklungspotenzial). Diese Vorrangnutzungen werden im Richtplan im Sinne des übergeordneten Interesses festgesetzt. Der Kanton erteilt gleichzeitig den Auftrag an die Standortgemeinden, die vorgesehenen Nutzungen und die Vorgaben des Richtplans in ihren Nutzungsplanungen grundeigentümergebündlich umzusetzen.

Das Vorgehen und die Überlegungen des Kantons erscheinen aufgrund der Erläuterungen nachvollziehbar und zweckmässig. Die eigentliche Umsetzung und Steuerung der zukünftigen Entwicklung der ESP ist allerdings sehr komplex und stellt sehr hohe Anforderungen an die Gemeinden und Regionen. Insbesondere ist fraglich, ob die Abstimmung der verschiedenen Entwicklungen auf die Kapazitäten der übergeordneten Verkehrserschliessung durch die Regionen und Gemeinden wahrgenommen werden kann, oder ob dies - zumindest teilweise - durch den Richtplan übernommen werden müsste. Die Richtplanfestlegungen werden also erst im Lichte der Umsetzung wirklich beurteilt werden können. Aus Sicht des Bundes wird deshalb ein gutes Umsetzungs-Controlling, dessen Ergebnisse auch Eingang in die Berichterstattung an den Bund finden, unerlässlich sein.

→ Auftrag für die Berichterstattung: Im Rahmen der vierjährigen Berichterstattung an den Bund zeigt der Kanton, wie die Festlegungen zu den ESP in den Gemeinden umgesetzt werden. Die im Rahmen einer späteren Anpassung vorgesehenen Richtplaninhalte zu einem Controlling sind entsprechend zu ergänzen.

Die zurzeit im Parlament hängige Teilrevision des Raumplanungsgesetzes (Botschaft des Bundesrates vom 20. Januar 2010) enthält insbesondere Mindestanforderungen des Bundes an die Richtpläne im Bereich Siedlung und Vorgaben zu den Bauzonen. Im Zusammenhang mit dieser Teilrevision wurden Mitte 2010 auch die Erarbeitung einer technischen Richtlinie zur Bauzonendimensionierung sowie die Überarbeitung des Leitfadens Richtplanung zum Themenbereich Siedlung in Angriff genommen. Der Kanton muss davon ausgehen, dass bei Inkrafttreten der Teilrevision RPG eine Überarbeitung bzw. Ergänzung des Kapitels Siedlung im Richtplan sowie der zugehörigen Grundlagen notwendig werden wird. Dies entspricht auch dem Auftrag, den sich der Kanton im Rahmen der Gesamtrevision gibt.

### ***Agglomerationspolitik und Politik für den ländlichen Raum (R 1.2)***

Die Agglomerationspolitik (Verankerung der Agglomerationsprogramme, Behandlung der richtplanrelevanten Verkehrsinfrastrukturen in den Agglomerationen und Massnahmen zur Siedlungsentwicklung) sowie die Politik für den ländlichen Raum (mit den entsprechenden regionalen Strukturen/Regionalplanungsverbänden) werden in der vorliegenden Richtplananpassung im Grundsatz verankert. Die Verknüpfung der beiden Politiken im Richtplan wird vom ARE unterstützt; sie erlaubt es, die Probleme der städtischen Gebiete und der ländlichen Räume koordiniert zu thematisieren und zu lösen und diese Gebiete durch differenzierte Strategien zu fördern. Das SECO weist darauf hin, dass die Neue Regionalpolitik des Bundes (NRP) nicht mit einer Politik für den ländlichen Raum gleich zu setzen ist. Die NRP will die Wettbewerbsfähigkeit und die Wertschöpfung der Regionen allgemein stärken. Vom Wirkungsbereich ausgeschlossen sind nur die fünf grössten Agglomerationen der Schweiz.

Die Planungsgrundsätze zu den Agglomerationsprogrammen und zur Rolle des Richtplans bei deren Umsetzung scheinen zweckmässig und geben aus Bundessicht zu keinen Bemerkungen Anlass.

### ***Standorte für Nutzungen mit hohem Verkehrsaufkommen und für mittelgrosse Verkehrsnutzungen (S 4.3)***

Die Formulierung von Planungsgrundsätzen und Kriterien für Standorte mit hohem Verkehrsaufkommen (nicht nur für Einkaufszentren und Fachmärkte) und die frühzeitige Planung der entsprechenden Standorte und deren Abstimmung in der kantonalen Richtplanung wird begrüsst.

Die Definition von Nutzungen mit hohem Verkehrsaufkommen (für Standorte mit hohem Personenverkehr: mehr als 1'500 Fahrten/Tag oder mehr als 300 Parkfelder oder mehr als 3000 m<sup>2</sup> Nettoladenfläche sowie für Standorte mit hohem Güterverkehr: mehr als 200 Fahrten/Tag) ist aus Bundessicht nachvollziehbar und zweckmässig.

Der Kanton Basel-Landschaft stellt fest, dass der Schwellenwert für Standorte mit hohem Verkehrsaufkommen in den Richtplänen der Kantone AG, BL, BS unterschiedlich festgehalten wird und wünscht eine Vertiefung dieses Themas im Rahmen der Planerkonferenz Nordwestschweiz. Der Bund unterstützt die Bestrebungen der Planerkonferenz Nordwestschweiz zur Harmonisierung der Schwellenwerte für Standorte mit hohem Verkehrsaufkommen im Sinne der Empfehlungen des Bundes. Er weist darauf hin, dass im Agglomerationsprogramm Basel bereits Bestrebungen in diese Richtung erfolgt sind, die in die Diskussion mit einbezogen werden müssten.

Das Verfahren für die Festlegung von Standorten für Nutzungen mit hohem Verkehrsaufkommen in der Richt- und Nutzungsplanung wird im Richtplan klar dargelegt und gegenüber der bisherigen Praxis vereinfacht. Dies wird durch die im Raumkonzept vorgenommene Festlegung von funktionalen Räumen und die Bezeichnung von Entwicklungsschwerpunkten möglich. Es gilt allgemein der Grundsatz, dass Nutzungen in urbanen/ländlichen Kern- und Zentrumsgebieten und ESP mit entsprechend im Richtplan vorgesehener Vorrangnutzung ohne Richtplanverfahren möglich sind und dass eine räumliche Standortfestsetzung für einzelne Vorhaben im Richtplan nur in den übrigen Gebieten notwendig ist. Grundsätzlich erscheint es richtig und zweckmässig, dass in den bereits explizit dafür vorgesehenen und geeigneten Gebieten nicht noch eine Festlegung einzelner Vorhaben im Richtplan erfolgen muss. Es stellt sich hier allerdings die Frage, wie die regionale Abstimmung und insbesondere auch die Abstimmung auf die vorhandenen Verkehrskapazitäten erfolgt. Auch hier wird den Gemeinden in der Umsetzung wiederum eine zentrale Rolle überlassen, die es in der Wirkungsweise zu beobachten gilt.

Für den Umgang mit Einzelvorhaben ausserhalb der genannten Zentrums- und Schwerpunktgebiete ist die Festlegung von griffigen Standortkriterien (Erschliessung MIV, ÖV, Langsamverkehr, Eignung für Personen- oder Güterverkehr) sehr wichtig. Wie im Rahmen der Vorprüfung bereits bemerkt, sollten vor allem bei der Erschliessung die Kriterien präziser gefasst werden, um eine echte Steuerung der Entwicklung durch den Kanton zu ermöglichen. Die in Kapitel S 4.3, Beschlüsse, Ziffer 1.2 b gewählte Formulierung „gute, dem Zweck entsprechende Erschliessung mit ÖV oder LV“ lässt fast beliebig Interpretationsspielraum. Es sollte geprüft werden, ob die vom Kanton Aargau anlässlich der Besprechung vom 29. März 2011 erwähnten klaren Kriterien, die in der Praxis bereits heute zur Anwendung kommen, im Richtplan in geeigneter Form verankert werden können. Sofern die gewünschten Kriterien bereits im Bau- und Planungsgesetz verbindlich verankert sein sollten, müsste dies im Richtplan entsprechend zum Ausdruck kommen. Für die Standortkriterien wird zudem auf die Publikation "Verkehrsentensive Einrichtungen im kantonalen Richtplan - Empfehlungen zur Standortplanung" (ARE/BAFU 2006) verwiesen.

→ Auftrag für die Weiterentwicklung des Richtplans: Der Kanton ist aufgefordert im Rahmen einer nächsten Anpassung zu prüfen, wie die Kriterien für Standorte von verkehrsentensiven Einrichtungen (Kapitel S 4.3) - namentlich für die Standortfestsetzung von Einzelvorhaben ausserhalb der geeigneten Zentrums- und Schwerpunktgebiete in geeigneter Form präzisiert werden können.

In Fällen von Nutzungsänderungen mit stark erhöhten Verkehrsaufkommen, die einen spürbaren Einfluss auf die bestehenden Kapazitäten der Nationalstrassenanschlüsse haben können - wie es auch bei den wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkten zu erwarten ist -

betont das ASTRA, dass der Kanton nachzuweisen hat, dass die dadurch verursachten Mehrverkehre kapazitätsmässig von den Nationalstrassenanschlüssen getragen werden können. Davon sind gleichermaßen die beiden Strassenanschlüsse in Kaiseraugst/Rheinfelden (A2/A3) und in Rothrist (A1/A2) betroffen.

→ Auftrag für die nachgeordnete Planung: Der Kanton wird darauf hingewiesen, dass Nutzungsänderungen mit erhöhtem Verkehrsaufkommen nur unter Vorbehalt des oben genannten Nachweises genehmigt werden dürfen.

### 3.3.4 Landschaft

#### **Pärke (L 4.3)**

Die im Raumkonzept und in den Agglomerationsprogrammen bezeichneten Agglomerationspärke sowie die Pärke gemäss Natur- und Heimatschutzgesetz werden neu in den Richtplan aufgenommen. Ziel der Verankerung im Richtplan ist, eine „Grüne Lunge“ als Kompensation zum dichten Siedlungsraum zu sichern und gleichzeitig einen Beitrag zur Reduktion des Freizeitverkehrs zu leisten.

Die Bestrebungen des Kantons zur Schaffung siedlungsnaher Parklandschaften für die Naherholung und Freizeit werden vom Bund sehr begrüsst und unterstützt. Die Festlegungen zu den Pärken sind noch im Bearbeitung und sind noch zu konkretisieren. Das BAFU weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass bis zur Erteilung des Labels und Gewährung von Finanzhilfe für den Betrieb des Regionalen Naturparks „Jurapark Aargau“ im Sinne der räumlichen Sicherung gemäss Art. 6 der Pärkeverordnung noch folgende Punkte zu behandeln sind (s. auch Merkblatt ARE vom 31. August 2009):

- genaue Festlegung des Parkperimeters
- Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen,
- die (räumlich relevanten) Ziele des Parkprojekts,
- räumliche Koordinationsaufgaben, die sich daraus ergeben könnten, und allfällige Konflikte, insbesondere den Bund betreffend,
- notwendige Vorgaben für die Umsetzung durch den Kanton und Gemeinden.

→ Auftrag für die Weiterentwicklung des Richtplans: Spätestens bis zur Erteilung des Labels und Gewährung von Finanzhilfe für den Betrieb des Regionalen Naturparks „Jurapark Aargau“ sind mindestens der Parkperimeter und die räumlich relevanten Ziele des Parks im Richtplan festzusetzen.

Das VBS weist darauf hin, dass bei der weiteren Planung der Parkprojekte (z.B. Ausgestaltung „Jurapark Aargau“, Agglomerationspark „Wasserschloss“ beim Waffenplatz Brugg) eine frühzeitige Abstimmung mit den Bedürfnissen des VBS wichtig ist. Der Kanton hat an der Bereinigungssitzung vom 29. März 2011 darauf hingewiesen, dass diese Zusammenarbeit eingeleitet ist.

Das ASTRA weist darauf hin, dass für die Nationalstrasse innerhalb des Parkperimeters Weiterbestand, Betrieb, Sanierung und allfällige Ausbauten im Rahmen einer geregelten Zusammenarbeit im Sinne einer Bestandesgarantie gesichert sein müssen.

→ Auftrag für die nachgeordnete Planung: Bei der weiteren Planung der Parkprojekte ist eine frühzeitige Abstimmung mit den Bedürfnissen des VBS und des ASTRA erforderlich.

### 3.3.5 Verkehr

#### **Allgemeines (V 1-V 6)**

Der gesamte Teil Verkehr wurde im Richtplan unter Berücksichtigung der neuen kantonalen (Planungs-)Grundlagen neu erarbeitet. Dabei konnte man namentlich den Anforderungen der Umsetzung der Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung gerecht werden. Der Ausbau der Verkehrsanlagen soll gemäss Agglomerationsprogrammen erfolgen und mit der Siedlungsentwicklung abgestimmt werden. Der öffentliche Verkehr und der Langsamverkehr (Rad- und Fussverkehr, Wanderwege) mit den Umsteigeanlagen werden gefördert und die Ortsdurchfahrten aufgewertet. Zur besseren Lenkung der Verkehrsflüsse – namentlich beim Individualverkehr – werden Massnahmen der Verkehrs- und Mobilitätsmanagements unterstützt.

Gemäss den gesetzlichen Anforderungen des Bundes an die Agglomerationsprogramme müssen die richtplanrelevanten Verkehrsinfrastrukturen, die über den Infrastrukturfonds vom Bund mitfinanziert werden, im kantonalen Richtplan räumlich abgestimmt werden (Art. 17c des Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer, MinVG; SR 725.116.2). Für die richtplanrelevanten Vorhaben der A-Liste ist der Koordinationsstand „Festsetzung“ im Richtplan Voraussetzung für die Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung. Bei den richtplanrelevanten Vorhaben der B-Listen wird aufgrund der gegenwärtigen Unsicherheiten bezüglich der langfristigen Entwicklung der Liquiditätssituation im Infrastrukturfonds und des Einreichungstermins 2. Generation Agglomerationsprogramme der Koordinationsstand „Zwischenergebnis“ im Richtplan zwar nach wie vor empfohlen, ist jedoch nicht mehr zwingend bis zur Leistungsvereinbarung erforderlich.

Mit der vorliegenden Anpassung des Kapitels Verkehr wird die Anforderung an richtplanrelevante Vorhaben der A-Liste vollständig erfüllt. Die folgenden Vorhaben der A-Liste werden als Festsetzung im Richtplan aufgenommen: WSB-Station Torfeld Süd und Verlegung Haltestelle Küngoldingen (Agglomerationsprogramm Aareland).

Folgende Vorhaben der B-Liste werden als Festsetzung/F, Zwischenergebnis/ZE oder Vororientierung/VO im Richtplan aufgenommen: Eigentrassierung Oberentfelden Zentrum/ZE, Neue Haltestelle Oftringen Zentrum/VO (Agglomerationsprogramm Aareland), Trassesicherung/Busvorlaufbetrieb Stadtbahn Limmattal/F, Baden Brückenkopf Ost/ZE, Haltestelle Wettingen, Tägerhard/VO und Neue Haltestelle Bremgarten-Obere Ebene/VO (Agglomerationsprogramm Aargau Ost).

Im Bezug auf die richtplanrelevanten Liste-B Massnahmen der Agglomerationsprogramme Aareland und Aargau-Ost macht der Bund darauf aufmerksam, dass eine Differenz bezüglich Bezeichnungen von Massnahmen zwischen den Leistungsvereinbarungen Aareland und Aargau-Ost und dem kantonalen Richtplan Aargau besteht. Dies betrifft die Massnahmen „Eigentrassierung Oberentfelden Zentrum“ (Leistungsvereinbarung AareLand) resp. „Eigentrassierung Oberentfelden Mitte“ (Richtplan) sowie „Trassesicherung / Busvorlaufbetrieb Stadtbahn Limmattal“ (Leistungsvereinbarung Aargau- Ost) resp. „Limmattalbahnhof“ (Richtplan). Der Bund geht davon aus, dass die erwähnten Vorhaben im Richtplan den Massnahmen der Agglomerationsprogramme entsprechen oder diese einschliessen. Aus Sicht des Bundes wäre es sinnvoll, eine entsprechende Bereinigung und Harmonisierung im Rahmen der nächsten Generation der Agglomerationsprogramme und der daraus resultierenden Umsetzung im Richtplan vorzunehmen.

In Zusammenhang mit der Behandlung der übergeordneten Verkehrsinfrastruktur wurde aus Bundessicht bereits in der Vorprüfung festgehalten, dass der Richtplan dazu dienen kann,

die Interessen und Wünsche des Kantons gegenüber dem Bund oder Nachbarkantonen darzulegen. Es muss dafür aber eine adäquate Form gefunden werden. So können Verkehrsvorhaben in ausschliesslicher Bundeskompetenz erst dann als Festsetzung im kantonalen Richtplan erscheinen, wenn die räumliche Abstimmung erfolgt ist (wie das für alle Vorhaben gilt) und wenn das Vorhaben auch beim Bund den entsprechenden Konkretisierungsgrad erreicht hat. Mit der Genehmigung der bestehenden Richtplananpassung verpflichtet sich der Bund nicht zur Realisierung der festgesetzten Verkehrsvorhaben in Bundeskompetenz. Die Zweckmässigkeit der entsprechenden Vorhaben und deren Finanzierung werden zum gegebenen Zeitpunkt durch den Bund beurteilt werden und die entsprechenden Beschlüsse des Parlamentes bleiben vorbehalten.

Verschiedene Aussagen zu nationalen Infrastrukturen sind in diesem Sinn klar als Meinung und Absicht des Kantons und nicht als verbindlicher Auftrag an den Bund oder als Vorgabe, die der Bund erfüllen muss, zu verstehen.

→ Vorbehalt für die Genehmigung: Die Kompetenzverteilung zwischen Bund und Kanton ist klar geregelt; aus den kantonalen „Forderungen“ (Planungsgrundsätzen) der Kapitel V 1 Gesamtverkehr, V 2.1 Nationalstrassen, V. 3.2 Personenverkehr, V 3.3 Regionalzugsverkehr und V 6.1 Güterverkehr auf Schiene und Strasse ergibt sich aufgrund der Kompetenzverteilung und gesetzlicher Vorschriften keine Verpflichtung für den Bund. Der Bund nimmt diese Forderungen lediglich zur Kenntnis.

### **Strassen (V 2)**

Im Bereich der Nationalstrassen liegt die Kompetenz klar beim Bund. Die Festsetzung der Vorhaben 6-Spur-Ausbau auf dem Abschnitt Wiggertal-Birrfeld und Ausbau / Neukonzeption der Anschlüsse Oftringen, Aarau-West, Aarau-Ost, Lenzburg, Mägenwil und Baden-West geht aus diesem Grund und aufgrund der noch nicht gesicherten Finanzierung aus Bundes-sicht zum jetzigen Zeitpunkt klar zu weit. Sie widerspricht dem Bundesbeschluss zum Programm der Engpassbeseitigung (PEB) (Finanzierung noch nicht gesichert und planerische Ausarbeitung sowie Generelle Projekte noch offen). Für den Ausbau / die Neukonzeption der Anschlüsse Oftringen, Aarau-West, Aarau-Ost, Lenzburg, Mägenwil und Baden-West liegt der Entscheid ebenfalls beim ASTRA. Die Festsetzungen werden deshalb nicht genehmigt sondern als Anliegen des Kantons zur Kenntnis genommen, woraus für den Bund keinerlei Verpflichtung zur Finanzierung und Realisierung entsteht. Die Bemühungen des Kantons, den für die Vorhaben notwendigen Raum mittels einer Festsetzung zu sichern, werden hingegen begrüsst. Allerdings müsste bei einer solchen Festsetzung auch klar zum Ausdruck kommen, dass es nur um die Raumsicherung geht und nicht um die Realisierung des Vorhabens. Der Bund regt an, für zukünftige ähnliche Vorhaben zu prüfen, ob nicht eine adäquate Formulierung im Richtplan gefunden werden könnte, die dann auch genehmigungsfähig wäre.

Die SBB macht darauf aufmerksam, dass in der Planungs- und Realisierungsphase auf die gegenseitigen Bedürfnisse von Schiene und Strasse Rücksicht zu nehmen ist. So sind entlang des A1-Ausbaus auf 6 Streifen sowie bei den Anschlussbauwerken diverse SBB-Leitungen/Gemeinschaftsleitungen betroffen. Die entsprechenden Leitungseigentümer sind frühzeitig einzubeziehen.



→ Vorbehalt für die Genehmigung: Die Vorhaben 20 und 21 des Kapitels V 2.1 Nationalstrasse (6-Spur-Ausbau auf dem Abschnitt Wiggertal-Birrfeld und Ausbau / Neukonzeption der Anschlüsse Oftringen, Aarau-West, Aarau-Ost, Lenzburg, Mägenwil und Baden-West) werden aufgrund der klaren Bundeskompetenz und der noch nicht gesicherten Finanzierung nur zur Kenntnis genommen; es entsteht keinerlei Verpflichtung für den Bund.

Bezüglich der Kantonsstrassen äussert sich der Kanton Solothurn zu den zwei als Zwischenergebnis bezeichneten Aarebrücken (Nr. 30 Aarburg Rothrist und Nr.39 Murgenthal). Er hat diese Aareübergänge im Richtplan 2000 ebenfalls als Zwischenergebnis aufgeführt. Abklärungen haben aber gezeigt, dass die Realisierung einer Aarebrücke Fulenbach-Murgenthal wegen den zu erwartenden Verkehrszunahmen in den Ortsdurchfahrten Fulenbach, Wolfwil und Härkingen problematisch werden könnte. Die Verkehrserschliessung wird somit im Rahmen der laufenden Gesamtüberprüfung des Richtplans Solothurn grossräumig neu beurteilt werden.

→ Auftrag für die Weiterentwicklung des Richtplans: Die zwei neuen Aarebrücken (Aarburg Rothrist und Murgenthal) müssen mit dem Kanton Solothurn weiterhin abgestimmt werden.

Der Kanton Basel Landschaft bemerkt, dass die Umfahrung Augst/Kaiseraugst (Vorhaben 84) eine unterschiedliche Einstufung in den Richtplänen Basel-Landschaft (Zwischenergebnis) und Aargau hat (Vororientierung, weil das Vorhaben mit der Gemeinde Kaiseraugst in Prüfung ist). Im Rahmen der Genehmigung des Richtplans Basel-Landschaft hat diesbezüglich ein Briefwechsel zwischen den Kantonen stattgefunden. Dabei zeigte sich, dass eine Harmonisierung der Koordinationsstände zum heutigen Zeitpunkt nicht unabdingbar ist. Für die weiteren Planung ist die Abstimmung zwischen den beiden Kantonen jedoch sicherzustellen.

→ Auftrag für die Weiterentwicklung des Richtplans: Die Umfahrung Augst/Kaiseraugst (Vorhaben 84) muss mit dem Kanton Basel-Landschaft abgestimmt werden.

Das Vorhaben 21 "Melligen neuer Reussübergang" steht gemäss Aussagen BAFU in Konflikt mit dem BLN-Gebiet 1305 Reusslandschaft und ist nach wie vor als Festsetzung im Richtplan enthalten. Der Kanton sagt aber in seinem Schreiben vom 18. Mai 2010 zum Vorprüfungsbericht des Bundes zu, die Schutzziele des BLN bei der weiteren Planung des Reussübergang zu berücksichtigen.

→ Auftrag an die nachgeordnete Planung: Den Schutzziele des BLN-Objektes 1305 Reusslandschaft ist bei der Ausgestaltung des neuen Reussübergangs Rechnung zu tragen.

### **Öffentlicher Verkehr (V 3)**

Bei den Eisenbahnvorhaben zum Personenfernverkehr gilt es klar zu beachten, dass die Finanzierung des Heitersbergtunnels II und des Wisenbergtunnels (V 3.2 Personenverkehr) noch keineswegs gesichert ist. In Art. 10 des Bundesgesetzes über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEBG) vom 20. März 2009 wird der Bundesrat beauftragt, der Bundesversammlung eine Vorlage über die weitere Angebotsentwicklung und den weiteren Ausbau der Bahninfrastrukturen in allen Landesteilen vorzulegen. Eine entsprechende Vorlage zu den Vorhaben für Bahn 2030 ist in Vorbereitung. Bei den zu prüfenden Massnahmen, für die noch keine Finanzierung besteht, werden Wisenbergtunnel und Heitersbergtunnel II explizit aufgeführt. Der Kanton Aargau hat die Vorhaben als Zwischenergebnis in den Richtplan aufgenommen.

→ Vorbehalt für die Genehmigung: Die Vorhaben Wisenbergtunnel und Heitersbergtunnel II mit Koordinationsstand Zwischenergebnis (Kapitel V 3.2 Personenverkehr, Vorhaben 12 und 14) werden unter dem Vorbehalt genehmigt, dass sich keine Verpflichtungen für den Bund ergeben. Die Zweckmässigkeit der entsprechenden Vorhaben und deren Finanzierung werden zum gegebenen Zeitpunkt beurteilt werden.

Die Aufnahme des Heitersbergtunnels II in den Richtplan des Kantons AG entspricht auch dem Interesse des Kantons Zug (als Interesse an einer leistungsfähigen Verbindung durchs Freiamt und weiter Richtung Gotthard-Südostschweiz). Dabei empfiehlt der Kanton Zug den Planungssperimeter für den Schienenpersonen- und -Güterverkehr über den eigentlichen Heitersbergtunnel II hinaus auf den Raum Mägenwil-Hendschiken-Freiamt auszudehnen, damit die Vorhaben Heitersbergtunnel II und Mehrspurausbau im Freiamt ganzheitlich betrachtet und koordiniert angegangen werden.

Die vom Kanton formulierten Bedingungen zu den Vorhaben Chestenberg und Heitersbergtunnel II (Fussnote 1, Ziffer 1-7) können nur als Wunsch des Kantons zur Kenntnis genommen werden. Der Bund verpflichtet sich mit der Genehmigung nicht zu deren Einhaltung. So können die SBB die Bestrebungen einer für die Siedlungsgebiete und Umwelt schonungsvollen Linienführung (Fussnote 1, Ziffer 1-4) nur soweit unterstützen, wie dies die betrieblichen, baulichen und finanzielle Aspekte zulassen. Zudem weisen die SBB darauf hin, dass der Schutz gegen Lärmemissionen der Bahn bei Neubauten nach geltendem Bundesrecht zu vollziehen ist.

Für eine Festschreibung der Bedingung einer „ausschliesslichen Führung des Güterverkehrs über den Chestenberg in den Nachtstunden“ (Fussnote 1, Ziffer 7) sind die Voraussetzungen ebenfalls nicht gegeben. Die SBB weisen darauf hin, dass der Chestenberg nicht alle Verkehrsrelationen der heutigen Stammlinie Rapperswil-Lenzburg-Heitersberg erschliesst. Die Führung des Güterverkehrs aus dem Raum Basel-Wisenberg/Westschweiz/Ostschweiz nach Freiamt-Gotthard ist ebenfalls zu berücksichtigen. Betreffend der „anderen Angebotsverbesserungen im Fern- und Regionalverkehr“ (Fussnote 1, Ziffer 6), betonen die SBB, dass keine verbindliche Zusicherung gemacht werden kann.

→ Vorbehalt für die Genehmigung: Mit der Genehmigung der Vorhaben Chestenberg und Heitersbergtunnel II (Kapitel V 3.2 Personenverkehr, Vorhaben 13 und 14) werden Bund und SBB nicht verpflichtet, die vom Kanton Aargau zu den beiden Vorhaben in der Fussnote 1, Ziffer 1-7 formulierten Bedingungen zu erfüllen.  
Die Wünsche des Kantons werden vom Bund zur Kenntnis genommen.

Zu den Fernverkehrszügen auf der Nord-Süd Achse durch das Freiamt mit Halt in Wohlen (Kapitel V 3.2 Personenverkehr, 2.4, S.57) macht das BAV darauf aufmerksam, dass diese Verbindung prioritär für den Güterverkehr und den Regionalverkehr gedacht ist. Bei den im Richtplan geforderten Fernverkehrsverbindungen handelt es sich um IC-Verbindungen, deren Betrieb bei den SBB liegen und über dessen Rentabilität die SBB als Unternehmen entscheiden; mit der Genehmigung der Richtplananpassung werden keine verbindlichen Zusicherungen für Angebotsverbesserungen gemacht. In diesem Sinn wird Planungsgrundsatz 2.4 mit der Genehmigung nur zur Kenntnis genommen. (cf. Vorbehalt auf S. 14 unten).

Im Rahmen der Richtplananpassung Zug hatte der Kanton AG die Aufnahme einer Direktverbindung von Zug ins Freiamt gefordert. Der Kanton Zug hatte sich daraufhin bereiterklärt, den folgenden Passus in den Richtplan aufzunehmen: „Der Kanton (Zug) prüft spätestens nach dem Ausbau des SBB-Trassees zwischen Freudenberg und Rotkreuz auf

*Doppelspur und dem Ausbau des SBB-Trassees zwischen Zug und Chollermüli auf drei Spuren Direktverbindungen zwischen Zug und dem Freiamt. Dazu arbeitet er mit den Nachbarkantonen und den SBB zusammen.“* Der Kanton Aargau hat diese Vereinbarung unter den Planungsgrundsätzen und Zielen für das Angebot (V 3.3 Planungsgrundsatz 1.3) unter „Vorgaben Optimierung“ sinngemäss aufgenommen. Zu ergänzen wären allerdings die Zusammenarbeit mit dem Nachbarkanton Zug und den SBB.

→ Auftrag für die Weiterentwicklung des Richtplans: Der Kanton wird eingeladen, im Zusammenhang mit der Direktverbindung von Zug ins Freiamt (auf drei Spuren) im Kapitel V.3 Öffentlicher Verkehr mit den SBB und dem Nachbarkanton Zug zusammen zu arbeiten.

Der Kanton Basel-Stadt weist darauf hin, dass die Ausdehnung des Viertelstundentaktes bis Stein (statt bis Rheinfelden) über das bisher im Rahmen der Regio S-Bahn Basel abgestimmte Angebot hinausgeht. Im Rahmen seiner Rückmeldung an das ARE stellt der Kanton Aargau (mit Brief vom 11. November 2010) in Aussicht, dass er die vom Kanton Basel-Stadt formulierten Anträge, im Rahmen der laufenden Vernehmlassung und Mitwirkung zur Gesamtrevision des kantonalen Richtplans prüfen wird. Offenbar handelt es sich nicht um inhaltliche Differenzen sondern um Fragen der zeitlichen Planung.

→ Auftrag für die Gesamtrevision des Richtplans: Der Kanton wird eingeladen, im Rahmen der Gesamtrevision die Teilkarte V. 3.3 Regionalzugverkehr (Richtplan-Teilkarte V 3.3 zum Regionalzugverkehr) zu überprüfen und nötigenfalls anzupassen.

→ Hinweis: Was die beabsichtigte Verbesserung des Regionalzugsverkehrs anbelangt, weist das BAV darauf hin, dass die Mitfinanzierung des regionalen Personenverkehrs nur im Rahmen der festgelegten Kantonsquote gesichert ist und die darüber hinausgehenden Kosten durch den Kanton getragen werden müssen.

Das BAV betont wie bereits im Vorprüfungsbericht, dass die Bahnlinien Brugg-Wohlen und Lenzburg-Dietikon von Problemen des Lärmschutzes und der Störfallvorsorge tangiert sind und dass der Kanton dazu geeignete Massnahmen zu treffen hat. Für die Störfallvorsorge wird dazu auf die Planungshilfe "Koordination von Raumplanung und Störfallvorsorge entlang von risikorelevanten Bahnanlagen" (ARE/BAFU 2009) verwiesen.

→ Auftrag für die Gesamtrevision: Der Kanton wird beauftragt, Querverweise zwischen Störfallvorsorge, Lärmschutz und Verkehr im Kapitel S 1.8 Störfallvorsorge des gesamtüberarbeiteten Richtplans aufzuzeigen.

### **Güterverkehr (V 6)**

Es wird begrüsst, dass der Güterverkehr als eigenständiges Kapitel in den Richtplan aufgenommen wird. Die Bestrebungen des Kantons zur Unterstützung der Verlagerungsziele des Bundes im Güterverkehr über lange Distanzen, den Ausbau des Schienenverkehrs O-W und N-S sowie die Gleiserschliessung grosser güterintensiver Nutzungen nah am Bahnnetz werden insbesondere von der Schweizerischen Post sehr positiv beurteilt. Als bedeutender Betreiber und Bewirtschafter von Anschlussgleisen betont die Post, dass sie auf einen ungehinderten Zugang zum Bahnnetz angewiesen ist und dass das umfangreiche Anschlussgleisenetz der Schweizerischen Post samt Terminals eine hohe Verfügbarkeit von Bahnstrassen im Hauptnetz der SBB erfordert (in Kanton Aargau ist die Post insbesondere beim Logistikzentrum Mägenwil und der geplanten Logistikbasis Villmergen auf den Bahnanschluss angewiesen). Dies ist auch im Zusam-

menhang mit der Aussage des Richtplans, wonach der Regionalzugsverkehr durch den Güterverkehr weder verdrängt noch behindert werden darf, zu berücksichtigen.

Beim Vorhaben „Verbindungsline Brunegg-Mägenwil“ gilt es zu beachten, dass die Finanzierung noch keineswegs gesichert ist. Zudem ist die Art der Linienführung noch offen. Im Richtplan soll eine der verschiedenen Varianten festgesetzt werden. Die Festsetzung des Vorhabens wird als politisches Signal des Kantons verstanden; sie kann vom Bund nur zur Kenntnis genommen werden. Die Zweckmässigkeit des Vorhabens und dessen Finanzierung werden zum gegebenen Zeitpunkt beurteilt werden.

→ Vorbehalt für die Genehmigung: Das Vorhaben Verbindungsline Brunegg-Mägenwil (Kapitel V 6.1 Güterverkehr auf Schiene und Strasse, Vorhaben 3) wird aufgrund der Bundeskompetenz und der noch offenen Finanzierung vom Bund nur zur Kenntnis genommen; es entsteht keinerlei Verpflichtung für den Bund.

Das BAV und die SBB sind mit der Streichung des Streckenausbaus Rapperswil-Lenzburg im Zusammenhang mit der Aufnahme der Neubaustrecke Chestenberg nicht einverstanden und verlangen, dass der entsprechende Ausbau als Option weiterhin offen gehalten werden muss. Die Diskussionen um die langfristige Linienführung im Raum Mittelland sind noch nicht abgeschlossen und das Vorhaben könnte künftig eine Option vertreten.

→ Vorbehalt für die Genehmigung: Die Streichung des Vorhabens „3. Gleis Rapperswil – Lenzburg“ (Kapitel V.6 Güterverkehr) wird vom Bund lediglich zur Kenntnis genommen. Die Option eines Streckenausbaus ist bei den weiteren Planungen in diesem Raum weiterhin offenzuhalten und zu berücksichtigen.

Von der Finanzverwaltung (EFV) wird darauf hingewiesen, dass der Bund über keine Rechtsgrundlage zur Mitfinanzierung von Sanierungen von Bahnübergängen verfügt. Der entsprechenden Forderung des Kantons bezüglich Kostenbeteiligung des Bundes bzw. der SBB kann deshalb nicht Rechnung getragen werden.

#### ***Langsamverkehr (Rad- und Fussverkehr, Wanderwege) (V 4) und Kombinierte Mobilität (V 5)***

Die Behandlung des Langsamverkehrs wird von den Bundesstellen ausdrücklich begrüsst, namentlich die Tatsache, dass der Langsamverkehr in der vorliegenden Anpassung eine hohe Priorität erhält und in neuen eigenständigen Kapiteln ausführlich thematisiert wird. Dass dem Alltagslangsamverkehr erste Priorität beigemessen wird, wird auch positiv bewertet. Gemäss ASTRA sollte aber nicht nur auf das Potenzial des Langsamverkehrs, sondern auch auf seine aktuelle Bedeutung hingewiesen werden. Bezüglich Fusswegnetz und Wanderwegen wurden im Rahmen der Vorprüfung diverse Ergänzungen vom ASTRA vorgeschlagen, die nur teilweise berücksichtigt worden sind. Beim kantonalen Radroutennetz wäre ein Verweis auf das WebGIS von SchweizMobil erwünscht.

Das ASTRA weist zudem darauf hin, dass nicht nur den Velofahrern, sondern auch den Fussgängern im Bereich der kombinierten Mobilität ein leichtes Umsteigen zwischen den verschiedenen Verkehrsarten ermöglicht werden sollten.

### **3.4 Form der Richtplananpassung**

#### **3.4.1 Richtplantext**

Die neue Form des Richtplans ist zweckmässig und überzeugend. Die Inhalte sind knapp, übersichtlich und informativ. Die verbindlichen Richtplanbeschlüsse, bestehend aus Planungsgrundsätzen und Zielen, allgemeinen Festsetzungen und örtlichen Festlegungen sind durch die Hinterlegung deutlich hervorgehoben.

Die Erläuterungen (im Text integriert oder im Anhang) enthalten die notwendigen zusätzlichen Informationen.

#### **3.4.2 Kartographische Darstellung**

Die vorliegende Richtplananpassung enthält zwar informative themenspezifische Karten im Richtplantext, ist jedoch nur von Kartenausschnitten und nicht von einer eigentlichen Richtplankarte begleitet. Die Interdependenzen zwischen den verschiedenen Themen sind ohne Kartengrundlage räumlich kaum nachvollziehbar. Im Rahmen der jetzigen Anpassung muss auf die Karte der Gesamtüberarbeitung des Richtplans verwiesen werden.

#### **3.4.3 Erläuterungen**

Die Erläuterungen zum Richtplan finden sich teilweise in der Ausgangslage sowie in der Vorlage an den Regierungsrat.

### **3.5 Umsetzung, Bewirtschaftung und Wirkungskontrolle des Richtplans**

Die Ausführungen des Richtplans zu Zweck, Inhalten, Form, Verbindlichkeit und Bewirtschaftung des Richtplans werden in der Gesamtüberarbeitung behandelt und sie werden im Rahmen des entsprechenden Prüfungsverfahrens beurteilt werden.

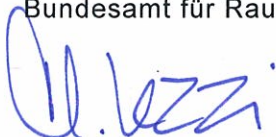
## 4 Anträge an die Genehmigungsbehörde

Im Sinne der erfolgten Prüfung wird dem UVEK zuhanden des Bundesrates, Folgendes beantragt:

1. Gestützt auf den Prüfungsbericht des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) vom 28. Juni 2011 wird die Richtplananpassung des Kantons Aargau unter Vorbehalt der Ziffern 3 - 5 genehmigt.
2. Der Bundesrat behält sich vor, bei der Genehmigung der anstehenden Gesamtrevision des Richtplans Aargau noch einmal auf die im Rahmen dieser Richtplananpassung genehmigten Beschlüsse zurückzukommen, falls schwerwiegende Konflikte und Unstimmigkeiten mit Richtplaninhalten der Gesamtrevision sichtbar werden sollten.
3. Aussagen zu nationalen Infrastrukturen in Form von kantonalen Forderungen (Planungsgrundsätze) in den Kapiteln V 1 Gesamtverkehr, V 2.1 Nationalstrassen, V 3.2 Personenverkehr, V 3.3 Regionalzugsverkehr und V 6.1 Güterverkehr auf Schiene und Strasse werden lediglich zur Kenntnis genommen. Für den Bund entstehen daraus keinerlei Verpflichtungen.
4. Aufgrund der Kompetenzverteilung zwischen Bund und Kantonen werden folgende Vorhaben vom Bund respektive von Bund und SBB, lediglich zur Kenntnis genommen. Für den Bund und die SBB entstehen keinerlei Verpflichtungen:
  - a. Die Vorhaben 20 und 21 des Kapitels V 2.1 Nationalstrasse: 6-Spur-Ausbau auf dem Abschnitt Wiggertal-Birrfeld und Ausbau / Neukonzeption der Anschlüsse Oftringen, Aarau-West, Aarau-Ost, Lenzburg, Mägenwil und Baden-West.
  - b. Das Vorhaben 3 im Kapitel V 6.1 Güterverkehr auf Schiene und Strasse: Verbindungslinie Brunegg-Mägenwil.
  - c. Die Bedingungen zu den Vorhaben 13 und 14 (Fussnote1, Ziffer 1-7) des Kapitels V 3.2 Personenverkehr Chestenberg und Heitersbergtunnel II.
  - d. Die Streichung des Vorhabens „3. Gleis Rapperswil – Lenzburg“ (Kapitel V.6 Güterverkehr). Die Option eines Streckenausbaus ist bei den weiteren Planungen in diesem Raum weiterhin offenzuhalten und zu berücksichtigen.
5. Die Vorhaben 12 und 14 Wisenbergtunnel und Heitersbergtunnel II im Kapitel V 3.2 Personenverkehr, mit Koordinationsstand Zwischenergebnis, werden unter dem Vorbehalt genehmigt, dass sich keine Verpflichtungen für den Bund ergeben.
6. Der Kanton wird beauftragt, im Hinblick auf die Genehmigung der laufenden Gesamtrevision des kantonalen Richtplans:
  - a. Die Abbildung des Raumkonzepts im Kapitel R 1.1 des Richtplans mit den Nachbarkantonen abzustimmen und entsprechend anzupassen.
  - b. Weitere griffige Massnahmen zur Steuerung der Siedlungsentwicklung verbindlich zu verankern, insbesondere zur Siedlungsbegrenzung und zur Siedlungsentwicklung nach Innen.

- c. Ein Controlling zur Umsetzung der Richtplan-Festlegungen zu den ESP in den Gemeinden (Kapitel S.1.2) zu erarbeiten.
  - d. Die Teilkarte V. 3.3 Regionalzugverkehr des Richtplans (Richtplan-Teilkarte V 3.3 zum Regionalzugverkehr) gemäss Seite 18 des vorliegenden Prüfungsberichtes zu überprüfen und nötigenfalls anzupassen.
  - e. Querverweise zwischen Störfallvorsorge, Lärmschutz und Verkehr im Kapitel S 1.8 Störfallvorsorge des gesamtüberarbeiteten Richtplans aufzuzeigen.
7. Der Kanton wird im Hinblick auf die Weiterentwicklung des Richtplans aufgefordert:
- a. Zu prüfen, wie die Kriterien für Standorte von verkehrsintensiven Einrichtungen (Kapitel S 4.3) - namentlich für die Standortfestsetzung von Einzelvorhaben ausserhalb der geeigneten Zentrums- und Schwerpunkgebiete in geeigneter Form präzisiert werden können.
  - b. Die zum Kapitel L 4.3 Pärke auf Seite 13 des vorliegenden Prüfungsberichtes aufgeführten Anforderungen bezüglich Parkperimeter und räumlich relevanter Ziele des Parks spätestens bis zur Erteilung des Labels und Gewährung von Finanzhilfen für den Betrieb des Regionalen Naturparks „Jurapark Aargau“ im Richtplan festzusetzen.
  - c. Bei den im Kapitel V 2.2 Kantonsstrassen erwähnten zwei neuen Aarebrücken (Aarburg Rothrist und Murgenthal) die Abstimmung mit dem Kanton Solothurn sicherzustellen.
  - d. Bei dem im Kapitel V 2.2 Kantonsstrassen erwähnten Vorhaben 84 (Umfahrung Augst/Kaiseraugst) mit dem Kanton Basel-Landschaft eine Abstimmung zu suchen.
  - e. Im Zusammenhang mit der Direktverbindung von Zug ins Freiamt (auf drei Spuren) im Kapitel V.3 Öffentlicher Verkehr mit den SBB und dem Nachbarkanton Zug zusammen zu arbeiten.
8. Der Bundesratsbeschluss wird mit einer Mitteilung im Bundesblatt veröffentlicht.
9. Der Richtplan wird mittels Verweispublikation im Bundesblatt veröffentlicht.
10. Mitteilung an den Regierungsrat des Kantons Aargau und an die Regierungen der Kantone Bern, Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Solothurn, Luzern, Zug, Zürich durch die BK.

Bundesamt für Raumentwicklung



Dr. Maria Lezzi  
Direktorin