



KANTON AARGAU

Aarau, 30. November 2022

DEPARTEMENT

BAU, VERKEHR UND UMWELT

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

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

Nr.	Absender	A ¹	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung ²
1.	Aargauische Industrie- und Handelskammer (AIHK) (nacherfasst durch BVU ARE)	O	Schlussbemerkungen		Das Vorgehen zur Überprüfung und Aktualisierung des Richtplans mittels Unterteilung in drei Pakete und ebenso das Verfahren zur Anpassung des Richtplans erachten wir als sehr komplex. Für uns als kantonaler Wirtschaftsverband war es sehr aufwändig, die enorm umfangreichen Unterlagen zu studieren. Allein schon der vorgefertigte Fragebogen für die Anhörung/Mitwirkung umfasst satte 86 Seiten. Wir möchten vorab die Frage aufwerfen, ob hier nicht eine einfachere Methode zweckmässiger gewesen wäre. Offensichtlich waren auch unsere Mitglieder angesichts der Komplexität etwas überfordert, weshalb bei uns kein einziger Input eingegangen ist. Positiv hervorheben möchten wir allerdings einen Anlass vom 22. März 2022 gemeinsam organisiert von unserer Regionalgruppe «Wirtschaft Region Zofingen», dem IGZ Innovations- und Gründerzentrum Zofingen, dem Verein Rothristler Unternehmer sowie dem Gewerbeverein Zofingen, bei welchem Herr Tobias Vogel, Abteilungsleiter Raumentwicklung beim Regionalverband zofingenregio zur Vorlage referierte und die Auswirkungen für die regionale Wirtschaft aufgezeigt hat. Dies war allerdings der einzig uns bekannte Anlass in dieser Art und es wäre wünschenswert, wenn der Kanton bei derart komplexen Vorlagen mehrere solche Veranstaltungen durchführen und unterstützen würde. Dies würde eine proaktive Mitwirkung seitens der Unternehmen sicherlich fördern.	3a
2.	Aargauischer Gewerbeverband	O	R2 Schlussbemerkungen	Antrag R2 - Ausgangslage: Der Text im Kapitel R2 sei anzupassen: Bei der Ausgangslage wird die gleichwertige Förderung von Individualverkehr, öffentlichem Verkehr und Langsamverkehr gestrichen. Dieser Satz ist wieder hineinzunehmen.	Nachtrag zu Frage 15 Kapitel R2 (zu wenig Platz) Zu den einleitenden Bemerkungen: Begründung: Es besteht die – aufgrund von mobilitätAargau – begründete Befürchtung, dass der Individualverkehr zu kurz kommt. Daher soll diese gleichwertige Förderung in der Ausgangslage drin verankert bleiben. Des Weiteren wird angeregt, zwischen privatem Individualverkehr und geschäftlichem Individualverkehr zu unterscheiden. Es sind hier offensichtlich unterschiedliche Bedürfnisse festzustellen. Ebenso sind auch die Ausweichmöglichkeiten grundsätzlich anders.	6a 5a/5b

Nr.	Absender	A ¹	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung ²
				<p>Antrag R2 Stand / Übersicht Agglomerationspolitik: Neustrukturierung und Neuformulierung dieses Teils.</p> <p>Antrag betreffend Regionalplanungsgruppen: Sollte der Regierungsrat am verbindlichen Einbezug der Replas festhalten, so stellt der AGV hiermit den Antrag, in den Replas ebenfalls mit beratender Stimme Einsitz zu nehmen. Die lokal organisierten Gewerbevereine und die Bezirks-Gewerbe-Organisationen stellen gerne entsprechende Vertreter.</p> <p>Antrag betreffend Grundeigentümer: Der AGV stellt den weiteren Antrag, dass jene Grundeigentümer, welche von Richtplan- oder Nutzungsplanänderungen inskünftig betroffen sind, von der planenden Behörde (Kanton oder Gemeinde) generell zu informieren sind. Eine entsprechende Bestimmung ist im BauG zu verankern.</p>	<p>Begründung: Die bisherige Formulierung im Richtplankapitel stellte auf ein sachliches Kriterium dar, aufgrund welchem die Agglomerationen eingeteilt wurden (Bundesamt für Statistik). Die Streichung der bisherigen Formulierung und die neue Formulierung haben zur Folge, dass in diesem Kapitel alleine auf die finanziellen Beiträge des Bundes abgestellt wird. Es ist keine Basis mehr da für eine generelle Agglomerationspolitik. Mit anderen Worten hat der Aargau keine eigenständige Sichtweise betreffend Agglomerationen, deren Gewichtung und deren Bedeutung. Hierzu ist eine Auseinandersetzung im Richtplan notwendig. Diese war im bisherigen Text zumindest teilweise vorhanden («der Aargau folgt der Agglomerationspolitik des Bundes ...»).</p> <p>Bei der Neuformulierung sind folgende Rahmenbedingungen aus Sicht des AGV zu beachten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Interkantonale Räume sind sicher auch zu berücksichtigen. - Es gibt eine Bundes-Sichtweise, aber allenfalls auch eine kantonale (zusätzliche) Sichtweise. 	<p>2a</p> <p>6d</p> <p>4a</p>
3.	Amt für Raum und Verkehr; Baudirektion Kanton Zug	N	Schlussbemerkungen		<p>Zum vorliegenden Paket 1 sieht der Kanton Zug wenig Koordinationsbedarf. Er erwartet allfällige Auswirkungen des Aargauer Richtplans auf den Kanton Zug insbesondere bei den Kapiteln V Versorgung (Materialabbaustellen) und A (Abwasser) und Abfallentsorgung (Deponien) im Paket 2.</p> <p>Ein Hinweis auf die e-Anhörung: es würde die Bearbeitung der Stellungnahme sehr erleichtern, wenn die Textkästchen vergrößert werden könnten (geht zumindest in Chrome nicht) und wenn man direkt zu einem gewünschten Kapitel springen könnte ohne x-mal auf den "zurück" Knopf klicken zu müssen.</p>	3a

Nr.	Absender	A ¹	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung ²
4.	Amt für Gemeinden und Raumordnung Kanton Bern (nacherfasst durch BVU ARE)	N	Schlussbemerkungen		Ich nehme das Angebot von letzter Woche gerne wahr und bestätige per einfachem Mail, dass wir zu den beiden laufenden Richtplananpassungen keine Bemerkungen aus Sicht des Kantons Bern haben.	1a
5.	ASTAG Aargau	O	M Schlussbemerkungen		<p>Im Zeitalter der Verdichtung (Strasseninfrastruktur, Industrie- und Wohnzonen) übernehmen die Transportunternehmen eine führende Rolle und unterstützen die Behörden mit Massnahmen bei der Erreichung der ambitionierten Ziele. Sei es mit der Verlagerung von der Strasse auf die Schiene, bei der Senkung von CO2-Emissionen, der Optimierung von Transportrouten, der konzeptionellen Planung von Logistik-Hubs, den Einsatz von tieferen Fahrzeugkategorien und speziell auch durch die starke Finanzierung der Strasseninfrastruktur via LSVA und weiteren Abgaben. Diese Investitionen belaufen sich alleine innerhalb der Transportbranche auf mehrere Milliarden Franken jährlich. Dafür erwarten unsere Mitglieder eine bedarfsorientierte Strasseninfrastruktur zu vernünftigen Konditionen.</p> <p>Die COVID-19-Pandemie hat eindrücklich aufgezeigt, dass die Versorgungssicherheit der Schweizer Bevölkerung nur dank einer flexiblen und äusserst leistungsfähigen Logistikbranche gewährleistet werden konnte. Um diesen Leistungsauftrag auch zukünftig erfüllen zu können, bedarf es eine gewerbefreundliche Mobilitäts- und Siedlungsplanung. Welche Konsequenzen Verzögerungen in der Lieferkette bedeuten, sieht man an den aktuellen Beispielen aus der Corona-Krise sowie dem Ukraine-Konflikt. Deshalb sollte alles dafür unternommen werden, dass Güter ohne Umwege und Verzögerungen von A nach B kommen. Auch wenn der Gedanke an eine Güterdistribution per Lastenvelo innerhalb der Stadt einen gewissen Charme entfacht, sind wir davon noch ganz weit entfernt, ja es darf bezweifelt werden, dass es überhaupt je so kommen wird. Daher braucht es auch zukünftig vernünftige Lösungen für den Schwerverkehr / den gewerblichen Verkehr. Dem Zielkonflikt Bevölkerungswachstum (und Versorgung der Bevölkerung) vs. Verdichtung im Strassenverkehr muss Rechnung getragen werden.</p> <p>Die ASTAG Sektion Aargau fordert, dass folgende Punkte bei der Umsetzung des Richtplans berücksichtigt werden:</p> <p>Stopp der Übervorteilung des Fuss- und Veloverkehr sowie des ÖV Grundsätzlich sind Investitionen in den Langsamverkehr / den ÖV zu begrüßen, allerdings darf dabei der motorisierte Individualverkehr sowie der gewerbliche Transport nicht benachteiligt werden, wie es aktuell oft der Fall ist. Bei Infrastruktur-Projekten sollen für alle Verkehrsteilnehmer ausgewogene Lösungen gefunden werden. Eine Verdichtung die ausschliesslich zu Lasten des MIV läuft, ist inakzeptabel. Dies auch deshalb, da die benachteiligte Anspruchsgruppe den Grossteil der Strassenkasse finanziert.</p>	6a 5a

Nr.	Absender	A ¹	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung ²
					<p>Zugang im städtischen Bereich / der Agglomeration Um die Versorgung auch im städtischen Umfeld und in der Agglomeration zu gewährleisten, muss der Verkehrsfluss optimiert werden und die Zugänge in Zentren gewährleistet bleiben. Massnahmen wie Tempo 30, Fahrverbote, enge Strassenverhältnisse, künstliche Taktung durch Signalanlagen, etc. sind möglichst zu vermeiden. Gegen sinnvolle und ausgewogene Lösungen hat die ASTAG nichts einzuwenden.</p> <p>Berücksichtigung neue Fahrzeugkategorien Im Rahmen der Elektrifizierung der Strasse werden schon bald deutlich mehr Fahrzeuge der neuen Generation auf den Strassen anzutreffen sein. Dies muss bei der Detailplanung der Strasseninfrastruktur (Gewicht, Radien, Bremswege, etc.) berücksichtigt werden. Zudem muss auch die Ladeinfrastruktur entsprechend ausgebaut werden.</p> <p>Sicherheitsaspekte Die Transportbranche investiert seit Jahren erfolgreich in die Sicherheit auf der Strasse. Oft werden sicherheitstechnische Massnahmen auf der Strasse nur einseitig zu Lasten des Nutzfahrzeugs umgesetzt (bspw. Einfahrtsbremsen). Gewiss ist der «schwächere» Verkehrsteilnehmer zu schützen, allerdings sollte dabei auch nicht vergessen werden, die Chauffeure vor anderen Strassenbenutzern zu schützen. Unübersichtliche Fussquerungen, falsch platzierte Fussgängerstreifen oder unübersichtliche Velostreifen auf der Hauptstrasse sind nur wenige der Gefahrenquellen. Hier müssen die Bedürfnisse des Schwerverkehrs bei der Planung von Strassenverkehrsprojekten stärker gewichtet werden.</p> <p>Nachhaltigkeit Die Transport- und Logistikbranche ist in doppelter Hinsicht systemrelevant: Zum einen stellt sie klima-, umwelt- und sozialverträgliche Transportlösungen bereit, die ihren Beitrag zum Abflachen der Klimakurve leistet. Zum anderen sorgt die Branche für Transportketten, die auch unter sich verändernden Klima- und Umweltbedingungen robust sind. Damit diese Ziele weiterverfolgt werden, sind auch Anpassungen an der Strasseninfrastruktur erforderlich. Je besser der Verkehrsfluss, desto geringer die Schadstoffemissionen, besagt die Theorie. In der Praxis wird der Verkehrsfluss allerdings immer häufiger durch künstliche Leitsysteme, Bremsschikanen oder andere Hindernisse gehemmt. Gerade beim Nutzfahrzeug wirkt sich diese Bremsen-Anfahren-Thematik aufgrund der enormen Beschleunigungsmasse negativ auf den Verbrauch, den Verschleiss und schlussendlich auch die Bilanz aus. Dies muss bei der Verkehrsplanung unbedingt berücksichtigt werden.</p>	<p>6e</p> <p>4a</p> <p>4a</p> <p>1b</p>
6.	Unternehmen	J	M Schluss- bemer- kungen		Grundsätzlich begrüssen wir aus Sicht der AVA die aufgezeigten Stossrichtungen im öffentlichen Verkehr. Es ist wichtig, die für einen Angebotsausbau zwingen nötigen Werkstatt- und Depotanlagen rechtzeitig realisieren und finanzieren zu können. Damit dies gelingt, sind die entsprechenden und notwendigen Richtplaneinträge sicher zu stellen. Dies ist für den Fall der Hegmatte in Schöffland leider noch nicht der Fall.	1b

Nr.	Absender	A ¹	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung ²
7.	Aargauer Wanderwege	O	M Schlussbemerkungen		Besten Dank für die adäquate Berücksichtigung der Wanderwege.	1a
8.	Aargauische Verkehrskonferenz (AVK)	O	M Schlussbemerkungen		<p>Die Aargauische Verkehrskonferenz AVK bedankt sich für die Einladung zur Stellungnahme «Gesamtüberprüfung und Aktualisierung des Richtplans». Insbesondere die Mobilitäts- und Siedlungsplanung, jedoch auch die Energiestrategie haben einen wesentlichen Einfluss auf die in der AVK vereinten Kantonalsektionen der Verbände ACS, AGVS, ASTAG, carrosserie suisse, Swiss Cycling und TCS. In unserer Stellungnahme fokussieren wir uns entsprechend auf diese Bereiche der Raumplanung. Als gesamt-kantonale, primär strategisch ausgerichtete Organisation, verzichten wir auf Stellungnahmen auf Ebene konkreter Projekte.</p> <p>Das Bevölkerungswachstum sowie die damit eingehenden Unterkapazitäten auf unserer Strasseninfrastruktur stellen uns vor diverse Herausforderungen in der Zukunft. Ver-dichten kann in gewissen Fällen die Lösung sein, soll allerdings nicht zum Usus werden. Daher müssen Strassenbauprojekte in gewissen Regionen vehementer vorange-trieben und Kapazitäten ausgebaut werden. Dabei muss ein klarer Nutzen für den mo-torisierten Individualverkehr erkennbar sein. Es ist aus unserer Sicht weder logisch noch fair, dass jene Verkehrsteilnehmer/innen mit dem grössten Beitrag in die Stras-senkasse oft Projekte zu deren Nachteil finanzieren und Gelder dadurch auf eine Art zweckentfremdet werden. Grundsätzlich unterstützt die AVK die Implementierung der Stossrichtung der Strategie mobilitätAARGAU in den Richtplan, diese dürfen – wie oben ausgeführt – jedoch nicht einseitig zu Lasten des MIV gehen.</p> <p>Die AVK bringt, folgende Punkte ein, die bei der Revision des Richtplans und der Um-setzung auf strategischer und operativer Ebene berücksichtigt werden sollen:</p> <p>Stopp der Übervorteilung des Fuss- und Veloverkehr sowie des ÖV Grundsätzlich sind Investitionen in den Langsamverkehr / den ÖV zu begrüßen, aller-dings darf dabei der motorisierte Individualverkehr sowie der gewerbliche Transport nicht benachteiligt werden, wie es leider nach wie vor häufig der Fall ist. Bei Infrastruk-tur-Projekten sollen für alle Verkehrsteilnehmer ausgewogene Lösungen gefunden wer-den. Eine Verdichtung die ausschliesslich zu Lasten des MIV läuft, ist inakzeptabel. Dies auch deshalb, da die benachteiligte Anspruchsgruppe den Grossteil der Strassen-kasse finanziert.</p> <p>Zugang im städtischen Bereich / der Agglomeration Um die Versorgung auch im städtischen Umfeld und in der Agglomeration zu gewähr-leisten, muss der Verkehrsfluss optimiert werden und die Zugänge in Zentren gewähr-leistet bleiben. Massnahmen wie Tempo 30, Fahrverbote, enge Strassenverhältnisse, künstliche Taktung durch Signalanlagen, etc. sind möglichst zu vermeiden. Gegen sinn-volle und ausgewogene Lösungen hat die AVK nichts einzuwenden. Ebenfalls ist ein er-</p>	<p>1b</p> <p>6a</p> <p>5a</p> <p>6e</p>

Nr.	Absender	A ¹	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung ²
					<p>schwerer Zugang in die Ballungszentren für Arbeitnehmende nicht zielführend, genauso wenig wie der sukzessive Abbau von Parkmöglichkeiten im Zentrum.</p> <p>Berücksichtigung neue Fahrzeugkategorien Im Rahmen der Elektrifizierung der Strasse werden schon bald deutlich mehr Fahrzeuge der neuen Generation auf den Strassen anzutreffen sein. Dies muss bei der Detailplanung der Strasseninfrastruktur (Gewicht, Radien, Bremswege, etc.) berücksichtigt werden. Zudem muss auch die Ladeinfrastruktur entsprechend ausgebaut werden.</p> <p>Gewerbe- und Industriezonen Weiterhin müssen genügend Gewerbe- und Industriezonen zur Verfügung gestellt werden. Betriebe sollen auch in der Agglomeration entsprechende Gewerbefläche vorfinden und unkompliziert erwerben können. Expandiert das Gewerbe, entstehen Arbeitsplätze, Mehreinnahmen bei den Steuern und schlussendlich Wohlstand bei der Bevölkerung.</p> <p>Sicherheitsaspekte Die Automobil- und Transportbranche investiert seit Jahren erfolgreich in die Sicherheit auf der Strasse. Oft werden sicherheitstechnische Massnahmen auf der Strasse jedoch nur einseitig zu Lasten des Motor- oder Nutzfahrzeugs umgesetzt (bspw. Verkehrsberuhigungen in Quartieren oder Einfahrtsbremsen). Gewiss ist der «schwächere» Verkehrsteilnehmer zu schützen, allerdings sollte dabei auch nicht vergessen werden, die Fahrer/innen vor dem Langsamverkehr zu schützen. Unübersichtliche Fussquerungen, falsch platzierte Fussgängerstreifen oder unübersichtliche Velostreifen auf der Hauptstrasse sind nur wenige der Gefahrenquellen. Hier müssen die Bedürfnisse des Individualverkehrs bei der Planung von Strassenverkehrsprojekten stärker gewichtet werden.</p> <p>Nachhaltigkeit Damit die Nachhaltigkeitsziele weiterverfolgt werden können, sind auch Anpassungen an der Strasseninfrastruktur erforderlich. Je besser der Verkehrsfluss, desto geringer die Schadstoffemissionen, besagt die Theorie. In der Praxis wird der Verkehrsfluss allerdings immer häufiger durch künstliche Leitsysteme, Bremsschikanen oder andere Hindernisse gehemmt. Gerade beim Nutzfahrzeug wirkt sich diese Bremsen-Anfahren-Thematik aufgrund der enormen Beschleunigungsmasse negativ auf den Verbrauch, den Verschleiss und schlussendlich auch die Bilanz aus. Dies muss bei der Verkehrsplanung unbedingt berücksichtigt werden.</p>	<p>4a</p> <p>4a/4b</p> <p>4a</p> <p>1b</p>
9.	BirdLife Aargau	O	L Schluss- bemer- kungen		Die Ökologische Infrastruktur muss in den Richtplan integriert werden wie Verkehr etc.	3a

Nr.	Absender	A ¹	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beur- tei- lung ²
10.	Boniswil	G	M Schluss- bemer- kungen	Antrag: Die Haltestelle Alliswil (Boniswil) soll wie- der in den Richtplan aufgenommen wer- den.	<p>Mit der Variante der Seetalbahn-Verlegung hat sich vor rund 30 Jahren die Möglichkeit einer allfälligen SBB-Haltestelle in Alliswil eröffnet. Sie wurde relativ schnell ins Projekt integriert. Das erforderliche Areal ist mit einer separaten Parzelle im Eigentum des Kantons ausgeschrieben worden.</p> <p>Jahre später teilte das kantonale Baudepartement der Gemeinde Boniswil mit, dass die Haltestelle nicht realisiert werden würde, weil die SBB erklärt habe, dass sie sich finanziell nicht daran beteiligen würde. Die SBB habe durch die ETH Zürich die Wirtschaftlichkeit abklären lassen. Gemäss dieser Studie wohnten zu diesem Zeitpunkt zu wenig Menschen im Einzugsbereich einer allfälligen Haltestelle Alliswil. Die Haltestelle hätte also nur erstellt werden können, wenn die Gemeinde diese alleine finanziert hätte, was für Boniswil unmöglich war/ist.</p> <p>Die Situation ist heute anders als noch vor 30 Jahren. Die Bevölkerungszahl im Dorfteil Alliswil nimmt stetig zu. Es wurden wohl bei der Streichung aus dem Richtplan die Überbauung im Gebiet Worben, die Terrassenhäuser an der Seetalstrasse sowie die projektierte Überbauung an der Dörflistrasse etc. nicht berücksichtigt. Tatsache ist weiter, dass die Zubringerstrasse aus den Seitentälern der Autobahn überlastet sind und bei den Einfahrten zu Staus führen. Eine Haltestelle in Alliswil würde dem nachhaltig entgegenwirken.</p> <p>Alliswil ist kein Quartier oder Weiler. Es ist eine Gemeinde, die selbständig war und heute zu Boniswil gehört. Geographisch jedoch noch immer selbständig ist, genau wie auf der anderen Seite Tennwil. Während Tennwil mit dem Regionalbus gut erschlossen ist, ist Alliswil die einzige Gemeinde der Region, die weder mit Bahn noch Bus erschlossen ist.</p> <p>Bei der Streichung der Haltestelle aus dem kantonalen Richtplan werden weder die Zunahme des Verkehrs auf der verstopften Seetalstrasse noch die Bevölkerungsentwicklung berücksichtigt. Der Hallwilersee gilt als absolutes «Tourismusmagnet». Die Parkplatzknappheit ist rund um den Hallwilersee bekannt. Eine öV-Haltestelle, in eher kurzer Distanz zum See, dient auch hier wieder als Entlastung der bereits jetzt schon viel zu knappen Anzahl Parkplätze in den umliegenden Seegemeinden. Im Gebiet Alliswil suchen auswärtige Autofahrer während der Sommermonate in zunehmender Anzahl nicht vorhandene Parkmöglichkeiten.</p> <p>Auch die vielen Schüler aus dem Boniswiler Dorfteil Alliswil sind aufgrund der Entfernung zur Schule auf die öV angewiesen. Durch den Entscheid, dass Boniswiler Bezirksschüler neu nach Seon in die Oberstufe müssen, erhält eine Haltestelle in Alliswil ebenfalls einen neuen Zweck.</p> <p>Die Haltestelle Alliswil (Boniswil) ist aus den vorstehend dargelegten Gründen wieder in den Richtplan aufzunehmen.</p>	6e

Nr.	Absender	A ¹	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beur- tei- lung ²
11.	Boniswil (nach- erfasst durch BVU ARE)	G	M Schluss- bemer- kungen		<p>Gesamtüberprüfung und Aktualisierung des Richtplans Paket 1 (GÜP 1); Haltestelle Alliswil (Boniswil) Sehr geehrter Herr Attiger</p> <p>Der Gemeinderat Boniswil hat jüngst mit grosser Freude seine Zustimmung für ein Projekt Ihres Departements Bau, Verkehr und Umwelt auf der Parzelle 213 gegeben. Wir erachten die Entstehung eines Wildbienenparadieses an diesem Standort zum heutigen Zeitpunkt als eine sehr sinnvolle Sache und bedanken uns für das aktive Mitdenken zur Bewirtschaftung von kantonseigenen Parzellen auf Boniswiler Gemeindegebiet.</p> <p>Weniger Freude hat der Gemeinderat an der Tatsache, dass eine mögliche SBB-Haltestelle Alliswil, für deren Zweck die Parzelle 213 bei der Planung der Seetalbahn-Sanierung vor 30 Jahren vorgesehen war, bei der aktuellen Revision des Richtplans gestrichen werden soll. Der Gemeinderat Boniswil hat sich vor einigen Jahren bei der letzten Aktualisierung des Richtplans erfolgreich für den Verbleib der Haltestelle im Richtplan eingesetzt.</p> <p>Uns ist bewusst, dass die vor einigen Jahren vorgenommenen Abklärungen ergeben haben, dass die Bevölkerungszahl in Alliswil als zu gering für die Legitimation einer Haltestelle erachtet wurde.</p> <p>Das Entfernen einer möglichen Haltestelle aus dem Richtplan zum aktuellen Zeitpunkt erachten wir aber als falsches Zeichen. Dies aus folgenden Gründen:</p> <p>Die Bevölkerungszahl im Dorfteil Alliswil nimmt stetig zu. Es wurden bei der Streichung aus dem Richtplan die Überbauung im Gebiet Worben, die Terrassenhäuser an der Seetalstrasse sowie die projektierte Überbauung an der Dörflistrasse etc. nicht berücksichtigt. Wir erwarten in den kommenden Jahren mehr als eine Verdoppelung der Einwohnerzahl in Alliswil.</p> <p>Alliswil ist kein Quartier oder Weiler. Es ist eine Gemeinde, die selbständig war und heute zu Boniswil gehört. Geographisch jedoch noch immer selbständig ist, genau wie auf der anderen Seite Tennwil. Während Tennwil mit dem Regionalbus gut erschlossen ist, ist Alliswil die einzige Gemeinde der Region, die weder mit Bahn noch Bus erschlossen ist.</p> <p>Auch in Bezug auf die aktuellen Verkehrsdiskussionen und -entwicklungen macht es absolut Sinn, die Option einer Haltestelle weiterhin zu erhalten. Tatsache ist, dass die Zubringerstrasse aus den Seitentälern der Autobahn zunehmend überlastet sind und bei den Einfahrten zu Staus führen. Eine Haltestelle in Alliswil würde dem entgegenwirken.</p> <p>Auch gilt der Hallwilersee als «Tourismusmagnet». Die Parkplatzknappheit ist rund um den Hallwilersee bekannt. Eine öV-Haltestelle in der kürzesten Distanz zum See aller Aargauer Seetalbahn-Haltestellen dient auch hier wieder als Entlastung der bereits jetzt schon viel zu knappen Anzahl Parkplätze in den umliegenden Seegemeinden.</p> <p>Ein weiterer Aspekt, der sich erst im vergangenen Jahr ergeben hat, ist die Tatsache, dass Alliswiler Oberstufenschüler neu nach Seon in die Bezirksschule müssen. Alliswil ist das am weitesten vom Schulstandort Seon entfernte Gebiet und die Kinder zumindest im Winterhalbjahr auf den öV angewiesen. Angesichts der zu erwartenden Zunahme der Bevölkerung in Alliswil ist auch dies ein Argument, welches dafür spricht, die Realisierung einer Haltestelle Alliswil als Option offen zu halten. Im Namen des Gemeinderates Boniswil danken wir bestens für die Prüfung unseres Anliegens.</p>	6e

Nr.	Absender	A ¹	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung ²
12.	Unternehmen (nacherfasst durch BVU ARE)	J	M Schlussbemerkungen		<p>1- Erläuterungsbericht, Seite 3, Kapitel 1.4 (Gesetzgebung Bund; Sachpläne und Konzepte): Der Erläuterungsbericht enthält in diesem Teil keine aktualisierten Bezüge zu unterirdischen Gütertransportsystemen. Der Sachplan unterirdische Gütertransporte (SUG) steht in Bearbeitung, genauso wie andere an dieser Stelle erwähnte Sachplanungen. In diesem Zusammenhang wäre es u.E. zweckmässig, den SUG zu erwähnen. Aufgrund seiner raumplanerischen Bedeutung könnte auch das Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport (UGüTG) als massgebliche aktuelle Entwicklung in geeigneter Form erwähnt werden.</p> <p>2- Erläuterungsbericht, Seite 6, Kapitel 2.4 (Laufende Anpassungen) Der Text führt aus, dass "rund 40 geplante oder angekündigte Vorhaben von regionaler, kommunaler oder privater Seite bekannt sind, die einer Richtplananpassung bedürfen". Der Formulierung entnehmen wir, dass das Vorhaben CST, das u.E. von nationaler Bedeutung ist, nicht (als nationales Vorhaben) explizit erwähnt wird. Wir regen an, eine entsprechende Ergänzung zu prüfen. Mitwirkungsbegehren 2: Prüfung der zusätzlichen Erwähnung der nationalen Ebene (neben regionaler und kommunaler Ebene).</p> <p>Alle mit * markierten Texte wurden aufgrund der Länge gekürzt auf die wesentlichen Aussagen. Bei Unklarheiten ist das originale Dokument zu konsultieren.</p>	1d
13.	Die Mitte Aargau	P	H7 Schlussbemerkungen		<p>Antrag zum Thema Abstimmung GÜP 1 mit Richtplankapitel H7 Klima: Die Mitte Aargau stellt fest, dass eine Abstimmung der Vorlage GÜP 1 mit der neuen Hauptausrichtung H7 Klima nicht erfolgte. Es wird beantragt, diese Abstimmung bei der Überarbeitung des Entwurfs von GÜP 1 vorzunehmen und entsprechende Querverweise einzubauen.</p>	1b
14.	Einwohnergemeinde Möhlin (nacherfasst durch BVU ARE)	G	Schlussbemerkungen		<p>nach Kapitel: E Energie: Keine Bemerkungen im Fragebogen, Zustimmung G Grundlagen/Allgemeines: keine Bemerkungen im Fragebogen, Zustimmung H Hauptausrichtungen: Deckt sich mit dem neuen KGV Möhlin; keine Bemerkungen im Fragebogen, Zustimmung L Landschaft: keine Bemerkungen im Fragebogen, Zustimmung M Mobilität: Sämtliche Kapitel des Sachbereichs M (Mobilität) wurden umfassend überarbeitet und der kantonalen Strategie mobilitätAARGAU 2016 angepasst. Diese geplante Anpassung des Richtplanes führte auch zu Verzögerungen des KGV Möhlin. Im nun genehmigten KGV Möhlin sind die neusten Richtlinien aus dem Richtplan und der Strategie mobilitätAARGAU 2016 enthalten; keine Bemerkungen im Fragebogen, Zustimmung R Raumstruktur: keine Bemerkungen im Fragebogen, Zustimmung Die Gemeinde Möhlin gehört in den Kreis des Agglomerationsprogramm Basel S Siedlung: Von den Reduktionen der Siedlungsgebiete (Rückzonungen) und die Anpassungen der Weilerzonen ist die Gemeinde Möhlin nicht betroffen; keine Bemerkungen im Fragebogen, Zustimmung V Versorgung: keine Bemerkungen im Fragebogen, Zustimmung</p>	1a

Nr.	Absender	A ¹	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung ²
					<p>1. Entscheid: Von der vorgesehenen Aktualisierung des Richtplanes und den in den Erwägungen aufgeführten Themen nimmt der Gemeinderat zustimmend Kenntnis.</p> <p>2. Der Gemeinderat dankt dem Departement Bau, Verkehr und Umwelt, Abteilung Raumentwicklung, für die Möglichkeit zur Stellungnahme.</p>	
15.	Einwohnergemeinde Möhlin	G	Schlussbemerkungen		Den Protokollauszug des Gemeinderates welcher die Anpassung bzw. Aktualisierung des Richtplanes zur Kenntnis nimmt werden wir der Abteilung Raumentwicklung per Mail zustellen.	1a
16.	FDP.Die Liberalen Aargau	P	Schlussbemerkungen		Die FDP.Die Liberalen begrüßen im Grundsatz die Stossrichtung der Richtplangesamtüberprüfung und -aktualisierung Paket 1. Insbesondere werden die damit vom Grossen Rat diverse gutheissene kantonale Strategien implementiert.	1a
17.	FDP.Die Liberalen Aargau (nacherfasst durch BVU ARE)	P	E Schlussbemerkungen		<p>Die FDP.Die Liberalen begrüßen im Grundsatz die Stossrichtung der Richtplangesamtüberprüfung und -aktualisierung Paket 1. Insbesondere werden die damit vom Grossen Rat diverse gutheissene kantonale Strategien implementiert.</p> <p>Die FDP.Die Liberalen Aargau begrüsst die Gesamtüberprüfung des kantonalen Richtplans und die Schaffung eines neuen Sachbereichs «Klima». In der umfassenden raumplanerischen Auslegeordnung sind für die FDP verhältnismässig und griffige Lösungen entscheidend. Dazu gehören zentral eine funktionierende multimodale Mobilität, eine diversifizierte und langfristig gesicherte Energieproduktion und die Positionierung des Aargaus als attraktiver Wohn- und Wirtschaftskanton.</p> <p>Mit der Überarbeitung des Richtplans werden die planerischen Eckwerte für die kommenden Jahre den aktuellen Umständen und Erfordernissen angepasst. Die FDP begrüsst diese grundlegende Überprüfung und die Schaffung eines neuen Sachbereichs zum Themenbereich Klima. Der Aargau nimmt damit seine Verantwortung für weitsichtige und zugleich umweltbewusste Planung wahr.</p> <p>Energieversorgung breiter aufstellen Der Ausbau von erneuerbaren Energien in einem sinnvollen Rahmen ist richtig. Entscheidend ist zugleich, dass die Energieversorgung diversifiziert wird. Um den Energiebedarf künftig zu decken ist zwingend ein Mix aus verschiedenen Produktionsformen notwendig. Die Versorgung muss im Weiteren zuverlässig, bezahlbar und nachhaltig sein. Hierfür muss beispielsweise ein kantonales Geoinformationssystem für das Potenzial der Tiefengeothermie oder die Speicherung von Strom in «Power-to-X»-Technologien im Richtplan als zusätzliches Kapitel aufgenommen werden. Ineffiziente Windparks, die überdies massive Immissionen für Umwelt und Bevölkerung verursachen, lehnt die FDP hingegen ab. Dies belastet die Standortattraktivität.</p> <p>Multimodale Mobilität Die FDP Aargau setzt auf ein Zusammenspiel aller Verkehrsträger, im Sinn eines multimodalen Systems ohne ideologische Scheuklappen und Sanktionen. Die einzelnen Mobilitätsformen dürfen nicht gegeneinander ausgespielt werden. Die generelle Richtung stimmt: Der überarbeitete Richtplan bildet die kantonale Mobilitätsstrategie, die der</p>	1a

Nr.	Absender	A ¹	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung ²
					<p>Grosse Rat mit Unterstützung der FDP-Fraktion genehmigt hat, gut ab. Es ist dabei weiterhin darauf zu achten, dass der für Bevölkerung und Unternehmen nach wie vor unentbehrliche Motorisierte Individualverkehr und die Transport-/Lieferdienstleistungen nicht diskriminiert und an den Rand gedrängt werden.</p> <p>Standortattraktivität im Fokus In vielerlei Hinsicht ist die Standortattraktivität des Kantons wichtig. Die FDP wird sich weiterhin engagiert dafür einsetzen, dass der Aargau als Wohn- und Wirtschaftskanton interessant bleibt und noch interessanter wird. Nebst attraktiven steuerlichen Rahmenbedingungen sind hierfür eine weitsichtige Raum- und Mobilitätsplanung zentral. Nicht zu vergessen sind dabei auch bereits ansässige Unternehmen: Ihnen müssen Möglichkeiten für Weiterentwicklungen und lokale Expansion geboten werden. Ansonsten droht die Abwanderung und damit der Verlust von Arbeitsplätzen, Steuersubstrat und nicht zuletzt lokaler Identität und wertvollem Know-how.</p> <p>Alle mit * markierten Texte wurden aufgrund der Länge gekürzt auf die wesentlichen Aussagen. Bei Unklarheiten ist das originale Dokument zu konsultieren.</p>	
18.	Kanton Luzern, rawi	N	Schlussbemerkungen		Die vorliegende Richtplananpassung (Paket 1) dient vorwiegend der Anpassung des Richtplans an die aktuellen rechtlichen und planerischen Rahmenbedingungen sowie übergeordnete Strategien. Dem Kanton Luzern ist es grundsätzlich ein Anliegen, dass raumrelevante Massnahmen über die Kantonsgrenze hinaus aufeinander abgestimmt werden. Der Kanton Luzern und seine Gemeinden sind entsprechend in die Erwägungen und räumliche Abstimmung der Vorhaben (z.B. Windkraft, Mobilität, usw.) miteinzubeziehen, sofern diese durch deren Auswirkungen betroffen sind.	1a
19.	Gemeinde Auw	G	Schlussbemerkungen		Generell unterstützen wir die eingereichten Anhörungen der Gemeindeammännerversammlung des Kantons sowie der Repla Oberes Freiamt.	1a
20.	Gemeinde Helliikon (nacherfasst durch BVU ARE)	G	L Schlussbemerkungen		Nachtrag: «Kantonale Ökologische Infrastruktur soll in den Richtplan aufgenommen werden. Oel (hier I, im Sinne von römisch I) als Querschnittsaufgabe vom Kanton gefördert».	3a
21.	Gemeinde Leuggern	G	Schlussbemerkungen		In diesem Ausmass überhaupt nicht miliztauglich und zielführend.	3a
22.	Gemeinde Magden	G	Schlussbemerkungen		Keine Bemerkungen	-
23.	Gemeinde Mandach	G	Schlussbemerkungen		Die Vernehmlassungsfrist für dieses umfassende Werk wurde viel zu knapp angesetzt.	3a
24.	Gemeinde Mellikon	G	S L Schlussbemerkungen		Frage 41: Kapitel S 1.6 "Weiler": Allgemeine Bemerkungen zu Erläuterungstext oder Beschlüssen Eingabe:	

Nr.	Absender	A ¹	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beur- tei- lung ²
					<p>Planungsgrundsatz A.: Die Gemeinde Mellikon begrüsst, dass Weiler in ihrem Bestand und traditionellen Charakter als Gebäudegruppe zu erhalten und in ihrer Qualität aufzuwerten sind.</p> <p>Planungsanweisung 2.1: Neu können Gemeinden lediglich für im Richtplan festgesetzte, den Anforderung an Weiler gemäss Planungsgrundsatz B entsprechende Weiler Weilerzonen festlegen. Die Gemeinde Mellikon findet diese Änderung im Sinne einer Abstimmung von Siedlung und Verkehr nachvollziehbar und begrüsst die entsprechende Bestimmung.</p> <p>Planungsanweisung 2.2: Die Gemeinde Mellikon begrüsst, dass Gemeinden in der Nutzungsplanung Bestimmungen zu Weilerzonen wie zulässige Bauten, Anlagen, Freiräume und Nutzungen auf der Grundlage konzeptioneller Überlegungen erlassen.</p> <p>Örtliche Festlegung 1.1: In der Gemeinde Böbikon sind der Weiler Rütihof (J2) und in der Gemeinde Edingen der Weiler Loohof (I3), welche bis anhin als Zwischenergebnis aufgenommen waren, neu als Festsetzungen aufgenommen.</p> <p>ZurzibietRegio...</p> <p>Örtliche Festlegung 1.1: In der Gemeinde Wislikofen wird der Weiler Uechmorgen, welcher bis anhin als Festsetzung aufgenommen war, neu aus den örtlichen Festlegungen entlassen. Für die Gebäudegruppe entfällt damit die Möglichkeit des Erlassens von Bestimmungen mittels der kommunalen Nutzungsplanung gemäss Planungsanweisung 2.2. Die Gebäudegruppe erfährt Besitzstandsgarantie.</p> <p>Der Kanton Aargau verfügt über «Streusiedlungsgebiete» (u.a. Ruedertal, Fricktal). Im ländlichen Raum ist mit der nächsten Teilrevision des Richtplans dafür zu sorgen, dass die bestehende Bausubstanz auch ausserhalb des Siedlungsgebiets zweckmässig genutzt und erhalten werden kann und wo sinnvoll auch massvolle Erweiterungen möglich sind (siehe traditionelle Streusiedlungsgebiete Kanton Bern). Dies auch in der Folge der Aufhebung von Weilern.</p> <p>Frage 52: Kapitel L 3.1 "Landwirtschaftsgebiet und Fruchtfolgeflächen": Allgemeine Bemerkungen zu Erläuterungstext oder Beschlüssen</p> <p>Eingabe:</p> <p>Planungsgrundsatz A: Der vorliegende Richtplan hält als Planungsgrundsatz A. nicht nur den Erhalt des Mindestumfangs der FFF sondern neu auch deren grösstmögliche Schonung durch Kanton und Gemeinden fest. Bei einer allfälligen Einzonung von FFF sollen Kanton und Gemeinden gemäss Richtplan eine Interessenabwägung mit erhöhten Anforderungen sorgen.</p> <p>Gemeinde Mellikon...</p> <p>Planungsgrundsatz B: Neu ist bei der Interessenabwägung gemäss Planungsgrundsatz B. zu prüfen, ob der Flächenbedarf nicht nur durch Umzonungen sondern auch durch FFF-Aufwertungen, Kompensation oder Neuerhebung ausgeglichen oder vermindert werden kann.</p> <p>Gemeinde Mellikon...</p> <p>Planungsanweisung 2.4: Die Verminderung bedingt gemäss Planungsanweisung 2.4 neu den Nachweis, dass</p>	6b/6e

Nr.	Absender	A ¹	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung ²
					<p>a) der Mindestumfang der FFF erhalten bleibt, b) der beabsichtigte Nutzungszweck ohne die Inanspruchnahme der FFF nicht sinnvoll erreicht werden kann, c) der Umfang der beanspruchten FFF auf das Notwendige beschränkt wird, d) möglichst keine landwirtschaftlich nachteiligen Restflächen entstehen, e) die beanspruchte Fläche optimal genutzt wird, namentlich durch eine flächensparende Anordnung geplanter Bauten und Anlagen, eine dem Raumtyp angepassten hohe Nutzungsdichte und eine effiziente Erschliessung, f) bei einer Kompensation gemäss Planungsgrundsatz B eine raumplanerisch insgesamt bessere Lösung resultiert. g) bei temporären Nutzungen eine Wiederherstellung der FFF sichergestellt ist (z.B. Speziallandwirtschaftszonen, Materialabbau). ZurzibietRegio ... Alternative: Der Kanton Aargau verfügt über «Streusiedlungsgebiete» (u.a. Ruedertal, Fricktal). Im ländlichen Raum ist mit der nächsten Teilrevision des Richtplans dafür zu sorgen, dass die bestehende Bau-substanz auch ausserhalb des Siedlungsgebiets zweckmässig genutzt und erhalten werden kann und wo sinnvoll auch massvolle Erweiterungen möglich sind (siehe traditionelle Streusiedlungsgebiete Kanton Bern). Dies auch in der Folge der Aufhebung von Weilern.</p>	6b/6e
25.	Gemeinderat Schmiedrued (intern nacherfasst durch BVU ARE)	G	Schlussbemerkungen		<p>Anträge zu Kapitel S 1.6 "Weiler": Planungsanweisung 1.1:</p> <p>Antrag A: Im Richtplan ist zu gewährleisten, dass Planungsgrundsatz A weiterhin für die Weiler Schiltwald, Wald und Schmiedrued anwendbar bleibt.</p> <p>Antrag B: Die Weiler Charre, Chröschhof, Schweikhof und Winkel sind nicht aus dem Richtplan zu entlassen.</p> <p>Antrag C: Die Weiler Rechterzelg und Steinig sind nicht aus dem Richtplan zu entlassen.</p> <p>Antrag D: Der Weiler Nütziweid ist nicht aus dem Richtplan zu entlassen.</p> <p>Antrag E: Falls auf die Anträge B-D nicht eingetreten wird: In der Gemeinde Schmiedrued ist ein Streusiedlungsgebiet gemäss Art. 39 Abs. 1 RPV im Richtplan festzusetzen</p> <p>Antrag F: Falls auf Antrag E nicht eingetreten wird: Im Richtplan sind die Kriterien zu definieren, nach denen die Schutzwürdigkeit der Landschaften und Bauten zu beurteilen ist (Art. 39 Abs. 2 RPV).</p> <p>Die Anträge wurden separat nachgereicht, zusätzlich zur eingereichten Stellungnahme der Gemeinde Schmiedrued. Die Begründungen der Anträge A-F sind aus Platzgründen nicht aufgeführt. Die gesamte Stellungnahme mit allen Begründungen ist in Form eines PDFs abgelegt.</p>	6a/6c & 6d
26.	Gemeinde Spreitenbach	G	Schlussbemerkungen		<p>Das OnlineFormular ist sicher eine gute Sache. Die Textfelder für die Eingaben sind aber etwas klein, eine Verdoppelung auf rund 6</p>	3a

Nr.	Absender	A ¹	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung ²
					<p>Die Westumfahrung Siggenthal Station ist künftig noch immer als Vororientierung im Richtplan enthalten.</p> <p>Die Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) kommt zum Schluss, dass aus einer gesamtgesellschaftlichen Sicht ausreichende Argumente fehlen, um die für eine Umfahrung erforderlichen Eingriffe (namentlich Tangierung von Schutzgebieten sowie Waldrodungen) zu rechtfertigen. Statt einer neuen Umfahrungsstrasse soll daher eine möglichst siedlungsverträgliche Umgestaltung der K113 im Raum Siggenthal Station mittels einer Vorstudie angegangen werden.</p> <p>Die Verkehrsbelastungen auf den Hauptstrassen im Siggenthal und unteren Aaretal haben laufend zugenommen und gehören zu den höchsten Belastungen im Kanton Aargau. Der belastende Mehrverkehr ist hauptsächlich dem Durchgangsverkehr von international tätige Speditionen, Pendlern und Einkaufstouristen zuzuschreiben. Die Verkehrsbelastung wird an den Randstunden auf der Döttingerstrasse (Würenlingen) und der Landstrasse (Untersiggenthal) sichtbar.</p> <p>Zunehmend ist auch der Verkehr auf der Tegerfelderstrasse und der Endingerstrasse. Eine bessere Anbindung des unteren Aaretals an die grösseren, südlich gelegenen Zentren sowie die Sicherstellung unserer Region als Wohn- und Wirtschaftsregion wird seitens der Gemeinde Würenlingen grundsätzlich begrüsst. Die Wahrnehmung, dass der Verkehr in den letzten Jahrzehnten im unteren Aaretal überdurchschnittlich zugenommen hat, ist eine Tatsache. Die Verkehrsberechnungen für die Vorstudie werden gemäss prognostizierten Abendspitzen im Jahr 2040 gemäss dem kantonalen Verkehrsmodell angenommen. Nach einer allfälligen Umsetzung der Massnahmen sollte gemäss Planungsbericht eine Qualitätsstufe D auf der Döttingerstrasse resp. eine Qualitätsstufe C auf der Landstrasse erreicht werden.</p> <p>Der Gemeinderat stellt fest, dass nicht erst im Jahr 2040 weitere Planungen für eine erneute bessere Anbindung des unteren Aaretals in Angriff genommen werden müssen. Mit dieser zentralen, überregionalen Planung sollte bereits heute begonnen werden um langfristig für den kommenden Verkehr und die nächsten Bevölkerungsgenerationen bereit zu sein.</p>	
29.	Gemeindeamänner-Vereinigung des Kantons Aargau	O	Schlussbemerkungen		<p>Die Anhörung in dieser Form ist nicht miliztauglich: der Zeitpunkt über die Feiertage, die Sportferien sowie zu Beginn der neuen Amtsperiode ist unzumutbar. Diesbezüglich wird die Rücksichtnahme auf die Gemeinden klar vermisst. Es erschwert den Gemeinden die Auseinandersetzung mit diesem wichtigen Planungsinstrument sehr, das wird sehr bedauert. Die Vorlage ist bezüglich Umfang und Inhalt in dieser kurzen Zeit kaum zu verarbeiten, nicht alle Gemeinden verfügen diesbezüglich über ausreichende Ressourcen! Das "Formular" für die Eingabe der Anträge und Begründungen ist sehr eng begrenzt, dies mag aus Sicht der Auswertung sinnvoll sein, für die Eingabe von Anliegen und deren Begründung ist diese enge Vorgabe ärgerlich.</p>	3a
30.	Gemeinderat Arni	G	Schlussbemerkungen		<p>Die Gemeinde Arni schliesst sich der Stellungnahme der REPLA Mutschellen-Reusstal-Kelleramt an.</p>	1a

Nr.	Absender	A ¹	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung ²
					<p>neu gebaute Verbindungsschleufe Mägenwil-Brunegg und die Nationalbahnlinie) aufzunehmen.</p> <p>Antrag 5: Die AVA soll durch die Stadt Bremgarten, insbesondere auf der Zürcherstrasse im Trambetrieb und bei der Mutschellenstrasse doppelspurig geführt werden (Ausnahme: Brücke beim Obertor). Die im bisherigen Richtplan festgesetzte Station Obere Ebene sei beizubehalten.</p> <p>Antrag: 6 Die Haltestelle Seon Birren soll als Zwischenergebnis festgelegt werden.</p> <p>Antrag 7: Die Bahnverbindung Basel – Winterthur – St. Gallen soll hier zusätzlich aufgeführt werden (Wiederin-betriebnahme der Strecke Laufenburg – Koblenz).</p>	<p>4b</p> <p>6e</p> <p>5a/b</p> <p>5a/b</p>
34.	Kanton Solothurn	N	Schlussbemerkungen		Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Wir wünschen für die weiteren Arbeiten am kantonalen Richtplan viel Erfolg und freuen uns auf eine weiterhin gute Zusammenarbeit mit dem Kanton Aargau.	1a
35.	Landratsamt Waldshut (nacherfasst durch BVU ARE)	N	E / L Schlussbemerkungen		Grenzüberschreitend relevant aus Sicht des Naturschutzes sind die Themen Biotopschutz und Schutzgebiete entlang des gemeinsamen Grenzgewässers Rhein und der Internationale Wildtierkorridor. Der Hochrhein ist streckenweise zwischen der Mündung der Aare und der westlichen Landkreisgrenze bei Wehr immer wieder als gesetzlich geschütztes Biotop ausgeprägt, wie z.B. die frei fließenden Abschnitte zwischen Dogern und Albrück oder zwischen Hauenstein und Laufenburg. Im Richtplan sind diese Bereiche zur Nutzung der Wasserkraft ausgezeichnet. Diese Fließgewässerstrecken des Rheins sollen erhalten bleiben, so dass sich hier kein Konflikt des Richtplans mit den nationalen Interessen am Schutz der Biotope darstellt. Die dicht besiedelte Region des Hochrheins bietet nur noch wenige Quermöglichkeiten für Wildtiere. Laut Abschlussbericht des Biotopverbundprojekts „Internationale Wiedervernetzung am Hochrhein“ gibt es im Projektgebiet vier verbleibende Korridore: Nordöstlich von Rhyburg, jeweils nördlich und südlich von Wehr-Brennet und der Abschnitt zwischen Bad Säckingen und Murg, östlich von Sisseln. Insbesondere letzterer Bereich ist im kantonalen Richtplan mit den Maßnahmen M3.2 (Nr. 210, Leistungssteigerung der Bahnstrecke Stein-Säckingen-Laufenburg) und M2.2 (Nr. 66, Neuer Rheinübergang (Sisseln)) belegt. Eine Berücksichtigung des Internationalen Wildkorridors im Rahmen dieser Planungen wäre wünschenswert.	3a
36.	Gemeinde Berikon	G	Schlussbemerkungen		Die Gemeinde Berikon unterstützt im Weiteren die Anträge und Begründungen der RE-PLA MRK (Regionaler Planungsverband Mutschellen - Reusstal - Kelleramt) sowie der Gemeindeammänner-Vereinigung Kanton Aargau. Ich bin Gemeinderätin von Berikon und mache diese Stellungnahme für die Gemeindeverwaltung Berikon.	1a

Nr.	Absender	A ¹	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung ²
37.	Regionalplanungsverband Unteres Bünztal	R	Schlussbemerkungen		Vielen Dank für die Vernehmlassung.	1a
38.	Regionalverband Hochrhein-Bodensee; Waldshut-Tiengen DE	N	M Schlussbemerkungen		<p>M 3.1 Öffentlicher Verkehr — Angebot / M 3.2 Öffentlicher Verkehr — Infrastruktur: Der RVHB begrüßt die Planungsanweisung, dass die Bahnplanungen im Aargau auf grenzüberschreitenden Linien mit den Nachbarkantonen und mit den deutschen und französischen Partnern abgestimmt werden sollen. Ein wesentliches Merkmal der Region Hochrhein-Bodensee sind die intensiven räumlichen Verflechtungen mit den Nachbarregionen in der Schweiz und Frankreich gerade auch im Bereich des Personenverkehrs. Die wirtschaftlichen Verflechtungen zwischen den Ländern und Teilräumen werden tendenziell eher stärker, sowohl in Hinblick auf berufliche Grenzgänger als auch auf Einkaufsverkehr. Ein gutes grenzüberschreitendes ÖPNV-Angebot ist für die Grenzregion Hochrhein-Bodensee essentiell, denn es bringt die Menschen von beiden Seiten der Grenze zueinander.</p> <p>In der Region Hochrhein-Bodensee geht es darum, gemeinsam mit der schweizerischen und französischen Nachbarschaft in Form grenzüberschreitender kohärenter Konzepte für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung die Mobilitäts- und Austauschbedingungen für die Menschen und Güter spürbar, nachhaltig und dauerhaft zu verbessern, um hierdurch die territoriale Kohäsion und Zusammenarbeit grenzüberschreitend zu fördern, die Lebensbedingungen zu verbessern und die gesamte Grenzregion zu stärken. Dabei soll insbesondere die Alltagsmobilität der Bevölkerung in der Grenzregion erleichtert und die Benutzung des öffentlichen Nahverkehrs attraktiviert werden. Dazu soll auch künftig ein bedarfsorientierter Ausbau der grenzüberschreitenden Verkehrsinfrastruktur im Einklang mit den Prinzipien der Nachhaltigkeit, d.h. unter Schwerpunktsetzung auf den öffentlichen, insbesondere schienengebundenen Verkehr, erfolgen. Als gute Beispiele sei die Inbetriebnahme der grenzüberschreitenden Tramlinie zwischen Weil am Rhein und Basel die grenzüberschreitenden Busverbindungen zwischen Rheinfeldern, Grenzach-Wyhlen und Basel genannt.</p> <p>Insbesondere im Bereich der öffentlichen Verkehre führt die Grenzlage zu einer Vielzahl von Akteuren, Aufgabenträgern und Betreibermodellen, die es auf der Ziel- und Projektebene zu vereinen gilt.</p> <p>Weiterhin begrüßen wir das kantonale Interesse am Doppelspurausbau Turgi — Koblenz bzw. Koblenz — Zurzach. Dadurch kann die grenzüberschreitende Verbindung zur Hochrheinstrecke (Winterthur-Waldshut) bzw. (Baden—Waldshut) noch verbessert werden. Diese Vorhaben ergänzen sehr gut die auf deutscher Seite laufenden Planungen zur Elektrifizierung der Hochrheinstrecke.</p> <p>Die Entwicklung des Bahnangebots im Kanton Aargau wird geprägt durch die Strategischen Entwicklungsprogramme STEP 2025 und STEP 2035. Den Entwicklungsschritten STEP 2025 und STEP 2035 werden in den Jahren 2040 ff. weitere Ausbauschritte mit Infrastruktur- und Angebotselementen im Aargau folgen.</p> <p>Ab dem Jahr 2035 sind wesentliche Umstrukturierungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) geplant. Die Linie S27 soll vollständig aufgehoben und die Linie S36 bereits in Bad Zurzach enden. Die Direktverbindung von / nach Waldshut in / aus Büllach / Kaiserstuhl, Bad Zurzach und Baden entfällt. Dies führt zu einem deutlichen Verlust der Attraktivität dieser Relationen und somit voraussichtlich zu einer gewissen Verlagerung vom SPNV auf den MIV. Diese zu erwartende Verlagerung vom SPNV auf den MIV steht dem Ziel der Steigerung umweltfreundlicher Mobilität, insbesondere auch im</p>	

Nr.	Absender	A ¹	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung ²
					<p>grenzüberschreitenden Verkehr am Hochrhein, entgegen. Der Kanton Aargau wirkt darauf hin, dass das heute gut vernetzte Angebot mit den nächsten Ausbauschritten STEP 2035 ff. wieder verbessert wird. Dies begrüßen wir und bitten um Prüfung, wie künftig wieder Umstiege vermieden oder minimiert werden können.</p> <p>Alle mit * markierten Texte wurden aufgrund der Länge gekürzt auf die wesentlichen Aussagen. Bei Unklarheiten ist das originale Dokument zu konsultieren.</p>	
39.	Rheinfelden (Baden) (nach-erfasst durch BVU ARE)	G	L Schluss-bemerkungen		<p>Anhörung Kantonaler Richtplan - Überprüfung und Aktualisierung Paket 1 Sehr geehrte Damen und Herren, nach Inaugenscheinnahme des Erläuterungsberichts (Artikel 7 RPV) "Kantonaler Richtplan-Überprüfung und Aktualisierung Paket 1" können wir nicht zweifelfrei ausschließen, dass die Wildtier- und Vernetzungskorridore der Schweiz auf der Höhe Rheinfelden-Schweiz sowie der Hochrhein nahe Generalwild-wegeplan (GWP) zwischen Gemarkung Karsau und Schwörstadt und die Offenlandkorridore bei Riedmatt durch die Anpassung betroffen sind. <i>Wir bitte darum dies zu prüfen.</i></p>	3a
40.	Unternehmen	J	Schluss-bemerkungen		<p>Als Laie ist es schwer unsere Mitwirkungsanträge, unter den korrekten Nummern, ein-zureichen, in der Hoffnung, dass diese trotzdem behandelt werden.</p>	3a
41.	SVP Aargau	P	Schluss-bemerkungen		<p>Der vorliegende Entwurf ist sehr schwer verdaulich und unübersichtlich. Das Formular für die Beantwortung ausgesprochen mühsam. Es ist ein Werk "von Experten - für Ex-perten". Es ist zu befürchten, dass die Änderungen noch mehr Bürokratie bringen. Wir behalten uns vor, in der Kommissionsberatung weitere Fragen zu stellen und zusätzli-che Anträge einzubringen.</p>	3a
42.	Verein Pro Linden-berg (Schützt unse-ren Lindenberg)	O	E Schluss-bemerkungen		<p>1. interkantonale Windkraftprojekte bedürfen einer interkantonalen Koordination. Der UVB muss interkantonale aufgesetzt werden, und auch die Nachbargemeinden müssen im UVB Prozess integriert werden. Interkantonale Windkraftprojekte müssen auch für die andere Kantonsseite demokratisch abgewickelt werden. Das heisst, dass auch die Bürger von Nachbargemeinden zu Windkraftprojekten die an der Gemeindegrenze ge-stellt werden an der Urne dazu Ihre Stimme abgeben können. Im Projekt Lindenberg ist das nicht der Fall.</p> <p>2. Die minimale Windleistung zur Erreichung eines wirtschaftlichen Ergebnisses muss klar definiert sein. In Deutschland beträgt die Windleistung der Referenzanlagen 6m/sec und höher, damit eine Wirtschaftlichkeit überhaupt erreicht werden kann. Schon die Tat-sache, dass trotz der Höhe von 229 Metern auf dem Lindenberg die geforderte Minimal-produktion von 450 kWh pro Quadratmeter bei den geplanten Turbinen nicht erreicht wird, zeigt diesen Umstand klar auf.</p> <p>3. Die Interessenabwägung und die ökologischen Konsequenzen auf dem Lindenberg wurden krass unterschätzt. Dieses Gebiet hätte nie im Windpotentialkatalog aufgeführt werden dürfen. Nicht zuletzt ist dieses Gebiet auch in der Windpotentialkarte des Bun-des nicht aufgeführt.</p>	4a / 4b

Nr.	Absender	A ¹	Kapitel Beschluss	Antrag	Begründung des Antrags	Beurteilung ²
43.	zofingenregio	R	Schlussbemer- kungen		<p>Antrag zum Thema Abstimmung GÜP 1 mit Richtplankapitel H7 Klima: zofingenregio stellt fest, dass ein Abstimmung der Vorlage GÜP 1 mit der neuen Hauptausrichtung H7 Klima nicht erfolgte. Es wird beantragt diese Abstimmung bei der Überarbeitung des Entwurfs von GÜP 1 vorzunehmen.</p> <p>Hinweis zum Vernehmlassungstool: Das Vernehmlassungstool ist für die praktische Arbeit nicht geeignet. Navigieren ist unheimlich mühsam, das pdf-Dokument, das generiert wird, hat bei unserer Stellungnahme ca. 35 Seiten (davon 32 unwichtig, quasi leer) und ist für den Gebrauch und das Vorlegen zum Beschluss in einem Vorstand ungeeignet. Das Tool muss auch den Ansprüchen der Befragten entsprechen und nicht nur für die Verwaltung von Vorteil sein. Für die Vernehmlassungen zu GÜP 2+3 erwartet zofingenregio eine Verbesserung.</p>	3a 3a
44.	ZurzibietRegio	R	Schlussbemer- kungen		<p>Die Anhörung in dieser Form ist nicht miliztauglich: der Zeitpunkt über die Feiertage, die Sportferien sowie zu Beginn der neuen Amtsperiode ist unzumutbar. Diesbezüglich wird die Rücksichtnahme auf die Gemeinden klar vermisst. Es erschwert den Gemeinden die Auseinandersetzung mit diesem wichtigen Planungsinstrument sehr, das wird sehr bedauert. Die Vorlage ist bezüglich Umfang und Inhalt in dieser kurzen Zeit kaum zu verarbeiten, nicht alle Gemeinden verfügen diesbezüglich über ausreichende Ressourcen!</p> <p>Das "Formular" für die Eingabe der Anträge und Begründungen ist sehr eng begrenzt, dies mag aus Sicht der Auswertung sinnvoll sein, für die Eingabe von Anliegen und deren Begründung ist diese enge Vorgabe ärgerlich.</p>	3a
45.	Zurzach	G	Schlussbemer- kungen		<p>Frage 41: (Kapitel S 1.6 "Weiler" Der Kanton Aargau verfügt über «Streusiedlungsgebiete» (u.a. Ruedertal, Fricktal). Im ländlichen Raum ist mit der nächsten Teilrevision des Richtplans dafür zu sorgen, dass die bestehende Bausubstanz auch ausserhalb des Siedlungsgebiets zweckmässig genutzt und erhalten werden kann und wo sinnvoll auch massvolle Erweiterungen möglich sind (siehe traditionelle Streusiedlungsgebiete Kanton Bern). Dies auch in der Folge der Aufhebung von Weilern.</p> <p>Frage 52: (Kapitel L 3.1 "Landwirtschaftsgebiet und Fruchtfolgeflächen" Alternative: Der Kanton Aargau verfügt über «Streusiedlungsgebiete» (u.a. Ruedertal, Fricktal). Im ländlichen Raum ist mit der nächsten Teilrevision des Richtplans dafür zu sorgen, dass die bestehende Bau-substanz auch ausserhalb des Siedlungsgebiets zweckmässig genutzt und erhalten werden kann und wo sinnvoll auch massvolle Erweiterungen möglich sind (siehe traditionelle Streusiedlungsgebiete Kanton Bern). Dies auch in der Folge der Aufhebung von Weilern.</p>	6b/6e