



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Raumdevelopment ARE

Richtplan Kanton Aargau

Anpassungen 2017 - 2022

Prüfungsbericht

9. Oktober 2024



Autoren

Thierry Schilli, Wissenschaftlicher Mitarbeiter, Sektion Richtplanung (ARE)
Samuel Scherer, Leiter Richtplangruppe Nordwestschweiz, Sektion Richtplanung (ARE bis 31.01.2024)

Zitierweise

Bundesamt für Raumentwicklung (2024), Prüfungsbericht des Bundes zu den Anpassungen 2017 - 2022 Richtplan Kanton Aargau

Bezugsquelle

Elektronische Version unter www.are.admin.ch

Aktenzeichen

ARE-211-19-76/4

Inhaltsverzeichnis

1	Verfahren.....	4
1.1	Genehmigungsantrag Kanton.....	4
1.2	Prüfungsprozess Bund.....	4
1.3	Stellenwert des Prüfungsberichts	5
2	Inhalt des Richtplans und Beurteilung.....	5
2.1	Anpassung 3 Aufnahme Statische Waldgrenzen.....	7
2.2	Anpassung 4 Deponien: Aufnahme FS Höll	7
2.3	Anpassung 6 Hochwasserschutz Aufnahme "Suhrental Suhre" FS;.....	8
2.4	Anpassung 7 «Materialabbaugebiete: Aufnahme "Grosszelg" FS.....	9
2.5	Anpassung 8 «Eisenbahnvorhaben: Aufnahme ZE "Weiterführung Limmattalbahn bis Baden", ZE "Neue Haltestelle Asp" und ZE "Neue Haltestelle Tägerhard"	11
2.6	Anpassung 9 Verkehrsinfrastruktur-Entwicklung Raum Suhr VERAS	14
2.7	Anpassung 10 Kantonsstrassen: regionalen Gesamtverkehrskonzept Ostaargau (rGVK Ostaargau).....	15
2.8	Anpassung 11 Deponien: Aufnahme FS "Steinbruch Mellikon"	18
2.9	Anpassung 12 Materialabbaugebiete: Aufnahme FS "Chremet"; Deponien: Aufnahme FS "Chremet".....	19
2.10	Anpassung 13: Errichtung einer Mittelschule im Fricktal	21
2.11	Anpassung 14 Pärke: Erweiterung Perimeter FS "Jurapark Aargau"	21
3	Anträge an die Genehmigungsbehörde	22

1 Verfahren

Nach dem Beschluss im Kanton reicht dieser dem Bund die Richtplananpassung zur Genehmigung ein. Im Rahmen der Prüfung und Genehmigung, siehe dazu Artikel 10 und 11 der Raumplanungsverordnung vom 28. Juni 2000 (RPV; SR 700.1), überprüft der Bund, ob die Richtplaninhalte mit dem Bundesrecht zu vereinbaren und wie sie mit den Bundesinteressen abgestimmt sind. Der Bund richtet das Resultat der Prüfung in Form eines Prüfungsberichts und eines Genehmigungsbeschlusses an den Kanton. Bei unbestrittenen Teilanpassungen des Richtplans beschliesst das Departement (Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK) über die Richtplananpassung. Bei Gesamtrevisionen oder bei umstrittenen Anpassungen beschliesst der Gesamtbundesrat über die Richtplananpassung.

1.1 Genehmigungsantrag Kanton

Der Grosser Rat des Kantons Aargau hat die jeweiligen Anpassungen des Richtplans in den Jahren 2018-2021 beschlossen. Mit Schreiben vom 23. Juni 2022 reichte die Abteilung Raumentwicklung im Departement Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau die Richtplananpassung zur Genehmigung ein.

Dem Genehmigungsantrag des Kantons Aargau lagen folgende Dokumente bei:

- Übersichtsliste der Anpassungen und Fortschreibungen zwischen 1. Oktober 2017 und 30. April 2022;
- alle PDF-Dokumente der geänderten Richtplankapitel mit Markierung und Kommentaren zu sämtlichen vorgenommenen Änderungen;
- zu den Änderungen gehörende elektronische Dokumente, geordnet nach Geschäft (jeweils mit Protokoll und Beschluss des Grossen Rats, Botschaft des Regierungsrats an den Grossen Rat, Beilagen zur Botschaft, Antrag/Eingabe/Planungsbericht; Information zur öffentlichen Auflage).

Gemäss Artikel 7 Buchstabe a RPV gibt der Kanton Aufschluss über den Ablauf der Richtplanung, insbesondere über die Information und Mitwirkung der Bevölkerung sowie über die Zusammenarbeit mit den Gemeinden, Regionen, Nachbarkantonen, dem benachbarten Ausland und den Bundesstellen, die mit raumwirksamen Aufgaben betraut sind.

Der Kanton führte jeweils eine öffentliche Mitwirkung zu den einzelnen Richtplananpassungen durch. Die Ergebnisse der Mitwirkung sind separat pro Anpassung jeweils in der Botschaft an den Grossen Rat oder in einem separaten Dokument dargestellt. Der Kanton hatte dem Bund einige Richtplananpassungen zur Vorprüfung eingereicht. Die entsprechenden Vorprüfungsberichte wurden dem Kanton zwischen 2018-2021 zugestellt.

Der Kanton kommt damit den Vorgaben von Artikel 7 Buchstabe a RPV nach.

1.2 Prüfungsprozess Bund

Das ARE hat mit Schreiben vom 01.07.2022 alle betroffenen Bundesämter der Raumordnungskonferenz des Bundes (ROK) um Stellungnahme zur Richtplananpassung gebeten. Materiell geäussert haben sich das Bundesamt für Umwelt (BAFU), das Bundesamt für Kultur (BAK), das Bundesamt für Sport (BASPO), das Bundesamt für Verkehr (BAV), das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), das Bundesamt für Energie (BFE), das Bundesamt für Landwirtschaft (BLW), das Bundesamt für Wohnungs- wesen (BWO), das Bundesamt für Meteorologie und Klimatologie (MeteoSchweiz), das Eidgenössische Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS), die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB), die Schweizerische Post sowie die Eidgenössische Natur- und Heimatschutz-

kommission (ENHK). Die Stellungnahmen wurden soweit möglich im vorliegenden Bericht berücksichtigt.

Mit Schreiben vom 12. Februar 2024 wurde die kantonale Fachstelle angehört.

Mit Schreiben vom 30.07.2024 wurde der zuständige Regierungsrat gemäss Artikel 11 Absatz 1 RPV zu den Ergebnissen der Prüfung angehört. Mit Schreiben vom 18.09.2024 hat er zustimmend Stellung genommen.

1.3 Stellenwert des Prüfungsberichts

Im Rahmen des Prüfungsverfahrens ist zu klären, ob die vorliegende Richtplananpassung mit dem Bundesrecht im Einklang steht. Für die Prüfung massgebend sind insbesondere die Bestimmungen des Raumplanungsgesetzes vom 22. Juni 1979 (RPG; SR 700), der RPV sowie der Umsetzungsinstrumente, insbesondere der Ergänzung des Leitfadens Richtplanung.

Die Rechtmässigkeit im Richtplan vorgesehener Vorhaben und Zonierungen wird summarisch geprüft; erhebliche Zweifel an der Rechtmässigkeit sind zumindest transparent zu machen. Der vom Bundesrat genehmigte Richtplan dient dazu, Vorhaben auf der Basis von entsprechenden Richtplanfestlegungen zügig einem rechtmässigen, grundeigentümerverbindlichen 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. Dies gilt analog für im Richtplan vorgesehene Zonierungen.

2 Inhalt des Richtplans und Beurteilung

Das Anpassungspaket 2017 - 2022 beinhaltet alle Anpassungen und Fortschreibungen des Richtplans zwischen dem 1. Oktober 2017 und dem 30. April 2022.

Aufgrund der Bündelung der Anpassungen und der somit verzögerten Einreichung der Unterlagen beim Bund ist der Planungsstand der verschiedenen Anpassungen in der nachgelagerten Planung unterschiedlich. Anpassungen, bei welchen zwischenzeitlich der Nutzungsplan genehmigt wurde, oder die Vorhaben sich sogar bereits im Bau befinden, werden vom Bund lediglich zur Kenntnis genommen.

Bei folgenden Anpassungen ist der betreffende Nutzungsplan noch nicht genehmigt, diese Anpassungen sind folglich Gegenstand der Prüfung und Genehmigung durch den Bund:

Anpassung	Titel	Stand
Anpassung 3	Statische Waldgrenzen: Aufnahme Planungsgrundsatz D	-
Anpassung 4	Deponien: Aufnahme FS «Höll»	Nutzungsplanung in Arbeit
Anpassung 6	Hochwasserschutz: Aufnahme FS «Suhrental Suhre»; Entlassung ZE «Suhrental Suhre» und Fruchtfolgeflächen: Reduktion durch Hochwasserschutz Suhrental	Nutzungsplanung in Arbeit

Anpassung 7	Materialabbaugebiete: Aufnahme FS «Grosszelg»; Entlassung VO «Grosszelg Ost»	Nutzungsplanung in Arbeit
Anpassung 8	Eisenbahnvorhaben: Aufnahme ZE «Weiterführung Limmattalbahn bis Baden», ZE «Neue Haltestelle Asp» und ZE «Neue Haltestelle Tägerhard»; Entlassung VO «Weiterführung Limmattalbahn bis Baden» und VO «Neue Haltestelle Tägerhard»	Machbarkeits- und Variantenstudien in Arbeit; Zeithorizont für Festsetzung: 2023/2024
Anpassung 9	Kantonsstrassen: Aufnahme FS «Verkehrsinfrastruktur-Entwicklung Raum Suhr VERAS»; Entlassung FS «Ost-Umfahrung Suhr» und VO «Süd-Umfahrung Suhr»	Bauprojektierung in Arbeit, öftl. Auflage ab Ende 2023
Anpassung 10	Gesamthafte Überarbeitung des Richtplankapitels M 1.2 Kantonsstrassen: Aufnahme FS «Zentrumsentlastung Brugg-Windisch»; Entlassung FS «Nordumfahrung Windisch», ZE «Zentrumsentlastung Brugg/Windisch, Variante Mitte» und ZE «Zentrumsentlastung Brugg/Windisch, Variante Südost» Radrouten: Aufnahme Planungsgrundsatz D., FS «Velovorzugsroute Gemeindegrenze Gebenstorf/Turgi bis Brugg», ZE «Velovorzugsroute Neuenhof bis Baden», ZE «Velovorzugsroute Baden bis Gemeindegrenze Gebenstorf/Turgi» und ZE «Velovorzugsroute Baden Zen-trum bis Dättwil»	-
Anpassung 11	Deponien: Aufnahme FS «Steinbruch Mellikon»	Nutzungsplanung in Arbeit
Anpassung 12	Materialabbaugebiete: Aufnahme FS «Chremet»	Nutzungsplanung in Arbeit
Anpassung 12	Deponien: Aufnahme FS «Chremet»	Nutzungsplanung in Arbeit
Anpassung 13	Öffentliche Bauten und Anlagen: Aufnahme FS «Mittelschulstandort Stein» Siedlungsgebiet: Erweiterung für Mittelschulstandort Stein Fruchtfolgeflächen: Reduktion durch Mittelschulstand-ort Stein	Nutzungsplanung in Arbeit
Anpassung 14	Pärke: Erweiterung Perimeter FS «Jurapark Aargau»	Park in Betrieb

Die Anpassungen 1, 2 und 5 wurden vom Kanton auf Nutzungsplanungsstufe bereits genehmigt und werden vom Bund deshalb nur zur Kenntnis genommen:

Anpassung	Titel	Stand
Anpassung 1	Materialabbaugebiete: Aufnahme FS «Stiacher»	Nutzungsplanung vom Kanton zwischenzeitlich genehmigt.
Anpassung 2	Fruchtfolgeflächen: Reduktion durch Umfahrung Mellingen	Nutzungsplanung vom Kanton zwischenzeitlich genehmigt, Umfahrung seit 2022 in Betrieb
Anpassung 5	Deponien: Aufnahme FS «Steia-cher»	Nutzungsplanung vom Kanton zwischenzeitlich genehmigt.

2.1 Anpassung 3 Aufnahme Statische Waldgrenzen

Der Kanton Aargau nimmt im Richtplankapitel L 4.1 den Planungsgrundsatz D auf, in dem die gelgenden statischen Waldgrenzen für das gesamte Kantonsgebiet verankert werden. Für das gesamte Kantonsgebiet werden statische Waldgrenzen eingeführt und im Waldgrenzenplan festgehalten. Bestockungen ausserhalb des festgelegten Waldareals gelten nicht als Wald.

Die Richtplananpassung aufgrund der Gesetzesanpassung des Kantons Aargau kann der Bund nachvollziehen. Er begrüßt die Einführung von statischen Waldgrenzen im gesamten Kantonsgebiet, die einen Beitrag für die Erhaltung der Landschaft und Landwirtschaft leisten.

2.2 Anpassung 4 Deponien: Aufnahme FS «Höll»

Gegenstand der Anpassung

Im Richtplankapitel A 2.1 nimmt der Kanton Aargau die Deponie «Höll» in den Gemeinden Boswil und Kaltern neu als Festsetzung auf. Hierbei handelt es sich um einen Deponietyp A gemäss der Abfallverordnung vom 4. Dezember 2015 (VVEA; SR 814.600). Der Bedarf an der Deponie ist gemäss Kanton gegeben, da in der ganzen Region Freiamt keine Deponiestandorte vorhanden sind und die Deponien in den angrenzenden Nachbarkantonen durch die betreffenden Kantone selbst benötigt werden.

Beurteilung durch den Bund

Generelles

Der Bund weist erneut darauf hin, dass der Kanton aufgefordert ist, die Kapitel «V 2.1 Materialabbaugebiete» und «A 2.1 Abfallsorgung und Deponien» einer Prüfung zu unterziehen und ggf. in Bezug auf den gesamtkantonalen Bedarf und die Verteilung zu überarbeiten. Am 21. Juni 2018 hat ein Gespräch zwischen dem ARE und der kantonalen Fachstelle zu diesem Thema stattgefunden, an dem das Vorgehen abgesprochen worden ist. Im Vorprüfungsbericht vom 16. Juli 2021 zur Anpassung Materialabba und Deponien 2020 (zusammengefasste Vorprüfung von mehreren Geschäften) unterstrich der Bund die Wichtigkeit dieser Gesamtschau bezüglich des Bedarfs und der Verteilung und forderte den Kanton auf, im Rahmen der nun laufenden Gesamtrevision, insbesondere für das Kapitel Abbau und Deponien, zukünftig eine periodische, koordinierte Anpassung von Einzelvorhaben vor dem Hintergrund einer kantonalen Gesamtschau vorzusehen. Dieser Auftrag hat weiterhin seine Gültigkeit.

Weitere Themen

Durch den Perimeter der Deponie führt der Bach «Heuelbach». Das BAFU weist darauf hin, dass der Gewässerraum des Heuelbachs im Rahmen der nachgeordneten Planung berücksichtigt werden muss.

Auftrag für die nachgeordnete Planung: Der Kanton Aargau hat dafür zu sorgen, dass der Gewässerraum des Heuelbachs bei der Konkretisierung des Deponiestandorts «Höll» berücksichtigt wird.

Am Rand des Deponievorhabens befindet sich das IVS-Objekt Nr. AG 29 Villmergen – Muri. Die ENHK beantragt, dass die Schutzinteressen des Bundesinventars der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS) im Rahmen der nachgeordneten Planung des Deponiestandorts «Höll» berücksichtigt werden.

Auftrag für die nachgeordnete Planung: In der nachgeordneten Planung des Deponiestandorts «Höll» sind die Schutzziele des IVS-Objektes Nr. AG 29 Villmergen – Muri zu berücksichtigen.

Der Kanton schreibt im Richtplan zu den Deponie-Vorhaben: «Die folgenden Vorhaben sind TVA- beziehungsweise VVEA-konform». Das BAFU weist darauf hin, dass die effektive Konformität mit der VVEA erst auf Projektstufe im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens (Errichtungsbewilligung gemäss VVEA) und der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durch die zuständige kantonale Behörde abschliessend überprüft und bestätigt werden kann.

2.3 Anpassung 6 Hochwasserschutz Aufnahme FS «Suhrental Suhre»

Gegenstand der Anpassung

Im Suhrental ist es in der Vergangenheit wiederholt zu Schäden durch Überschwemmungen gekommen. Während sich die Überflutungen am Oberlauf der Suhre vor allem auf Landwirtschaftsflächen beschränken, sind am Unterlauf der Suhre auch Siedlungsgebiete betroffen. Bei einem hundertjährigen Hochwasserereignis wären 45 ha Bauzonen mit etwa 600 Gebäuden und Industrieanlagen betroffen. Das Schadenpotenzial bei einem solchen Ereignis beträgt rund 30 Millionen Franken. Auf Antrag des Regionalverbands Suhrental liess das Departement Bau, Verkehr und Umwelt ein Vorprojekt für den Hochwasserschutz im Suhrental ausarbeiten. In Zusammenarbeit mit den betroffenen Gemeinden wurde die Kombination aus einem Rückhaltebecken im Raum Staffelbach mit ergänzenden Ausbaumassnahmen in Schöftland, Oberentfelden, Suhr und Buchs als Bestvariante ermittelt. Das gesamte Hochwasserprojekt beansprucht insgesamt 9.4 ha, das Rückhaltebecken 4.9 ha Fruchfolgefächern und mit dem Hochwasserschutz verbundene Meliorations- und Revitalisierungsmassnahmen weitere 2 ha bzw. 2.5 ha. Nun wird das Vorhaben «Hochwasserschutz Suhrental Suhre» (Richtplan, Kapitel L 1.2 Gewässer und Hochwassermanagement) vom Koordinationsstand Zwischenergebnis in eine Festsetzung überführt. Gleichzeitig wird die damit verbundene Reduktion der Fruchfolgefächern in Richtplantext und -karte festgehalten (gemäss Beschluss 2.2 im Kapitel L 3.1 Landwirtschaftsgebiet und Fruchfolgefächern).

Das Vorhaben wurde vom Bund im Vorprüfungsbericht vom 15. Oktober 2019 bereits beurteilt und das Resultat dem Kanton zugestellt. Die entsprechende Nutzungsplanung ist aktuell Gang.

Beurteilung durch den Bund

Fruchfolgefächern

Durch das Projekt sind Fruchfolgefächern im Umfang von 9.4 ha betroffen. Die Beanspruchung erfolgt aufgrund der Hochwasserschutzmassnahmen sowie aufgrund der damit verbundenen Meliorations- und Revitalisierungsmassnahmen. In der Botschaft an den Grossen Rat werden die Interessen des

Hochwasserschutzes, der Nutzen für Natur und Landschaft (Revitalisierungsmassnahmen) sowie der Kulturlandschutz (FFF) gegeneinander abgewogen. Der Kanton erachtet die Beanspruchung von 9.4 ha FFF zu Gunsten des Hochwasserschutzes und des Nutzens für Natur und Landschaft (Revitalisierungsmassnahmen und Massnahmen zum ökologischen Ausgleich) als vertretbar. Um die Beanspruchung von Kulturland teilweise zu kompensieren, sollen mit Meliorationen im Rahmen eines Folgeprojekts 25 ha landwirtschaftlicher Boden aufgewertet werden. Der Bund kann die Ausführungen nachvollziehen.

Landschafts- und Ortsbildschutz

Das Vorhaben tangiert das BLN-Objekt 1317 «Endmoränenzone von Staffelbach». In den Unterlagen legt der Kanton dar, wie er den Schutzzieilen des Bundesinventars der Landschaften und Naturdenkmäler (BLN) Rechnung trägt. Das BAFU begrüßt die vorgesehenen Massnahmen. Das Vorhaben wurde landschaftlich optimiert. Es beeinträchtigt das BLN-Objekt «Endmoränenzone von Staffelbach» nur geringfügig. Der Bund geht davon aus, dass die Erarbeitung des konkreten Projekts eng durch den Fachbereich Landschaft und Vernetzung begleitet wird.

Die Teilausbaumassnahmen am Gewässer in den Siedlungsgebieten Buchs, Suhr, Oberentfelden und Schöftland sehen im wesentlichen Mauererhöhungen, eine Absenkung der Suhre und Unterfangungen der bestehenden Brücken, Ufermauern und Gebäude vor. Im Bereich Staffelbach wird zudem ein Hochwasserschutzdamm erstellt. Der Bund weist darauf hin, dass für den Hochwasserschutzdamm die bestmögliche landschaftliche Integration mit den kantonalen Fachstellen zu besprechen und sicherzustellen ist.

Grundwasser

Das BAFU weist darauf hin, dass bei den Teilausbauten in Schöftland, Oberentfelden und Suhr der Grundwasserschutz betroffen ist. In der nachgeordneten Planung sind bei diesen Teilausbauten in Schöftland, Oberentfelden und Suhr hinsichtlich des Hochwasserschutzes Suhrental die Interessen des Grundwasserschutzes zu berücksichtigen.

Auftrag für die nachgeordnete Planung: In der nachgeordneten Planung sind bei den Teilausbauten in Schöftland, Oberentfelden und Suhr hinsichtlich des Hochwasserschutzes Suhrental die Interessen des Grundwasserschutzes zu berücksichtigen.

2.4 Anpassung 7 «Materialabbaugebiete: Aufnahme FS «Grosszelg»

Gegenstand der Anpassung

Im Gebiet «Niderhard» nordwestlich von Birmenstorf wird durch die Firma Merz Baustoff AG Kies abgebaut.

Da das im Richtplan als Zwischenergebnis eingetragene Gebiet «Niderhard Mitte» teilweise überbaut und die Abbauhöhe zu gering ist, soll der Standort für den Materialabbau nicht weiterverfolgt werden. Stattdessen wird angestrebt, den regionalen Bedarf der nächsten 15 bis 20 Jahre mit der Erschließung eines neu zugeschnittenen Gebiets «Grosszelg» zu decken. Gleichzeitig würde ein regionales Auffüllvolumen für unverschmutzten Aushub geschaffen, das zur Entlastung eines mittelfristig erwarteten Verwertungsengpasses dient.

Im genehmigten Richtplan ist der Standort «Grosszelg» als Abbaumarkt «Grosszelg Ost» mit Koordinationsstand Vororientierung festgelegt. Im Richtplankapitel V 2.1 Materialabbau, Beschluss 2.1, wird nun die Festsetzung «Grosszelg» in Birmenstorf neu aufgenommen. Gleichzeitig wird das im Beschluss 5.1 als Vororientierung aufgeführte Gebiet «Grosszelg Ost» in Birmenstorf gestrichen.

Der Planungsperimeter umfasst eine Fläche von ca. 15 ha. Mit einem geschätzten verfügbaren Volumen von 2.6 Mio. m³ können jährlich über die Dauer von rund 20 Jahren zwischen 75'000 m³ und 145'000 m³ Kies abgebaut werden. Anschliessend wird das Gebiet vollständig mit sauberem Aushub aufgefüllt, renaturiert und wieder der landwirtschaftlichen Nutzung zugeführt. Im Planungsbericht vom 6. November 2017 wird das Projekt umfassend dargestellt.

Beurteilung durch den Bund

Fruchtfolgeflächen

Gemäss dem Planungsbericht zur Richtplananpassung umfasst der Planungsperimeter des Materialabbaugebiets Grosszelg rund 15 ha und betrifft vollständig Fruchtfolgeflächen mit sehr guter oder guter Eignung (1. Kategorie). Eine Optimierung ist vorliegend nicht möglich: Südlich grenzt das Gebiet an die Autobahn sowie an eine Grundwasserschutzzone. Nördlich vom Planungsperimeter «Grosszelg West» befindet sich ein ehemaliges Abbaugebiet inkl. Rekultivierung.

Gemäss Planungsbericht erfolgt der Abbau in Etappen, sodass der abgetragene Ober- und Unterboden vor Ort wieder eingebaut werden kann. Als Rekultivierungsziel wird wieder eine FFF 1. Kategorie angestrebt. Nach der Wiederauffüllung und Rekultivierung des Materialabbaugebiets resultiert eine Verminderung der FFF, da für den ökologischen Ausgleich ein Teil des Perimeters beansprucht wird. Gemäss Planungsbericht handelt es sich um eine Fläche von weniger als 3 ha.

Der Bund weist darauf hin, dass temporär beanspruchte FFF von den anrechenbaren FFF abzuziehen sind und erst nach der vollständigen Rekultivierung wieder dem kantonalen Mindestumfang angerechnet werden können, sofern sie die Qualitätskriterien gemäss Grundsatz 6 des Sachplans FFF vom 8. Mai 2020 erfüllen (vgl. Erläuterungsbericht zum Sachplan FFF, Grundsatz 6, S. 15 ff.). Wie lange es dauert, bis eine Fläche nach einer Rekultivierung wieder an den kantonalen Mindestumfang angerechnet werden kann, ist von der Art des Bodeneingriffs abhängig.

Hinweis: Die Flächen der temporär beanspruchten FFF dürfen nicht an den kantonalen Mindestumfang FFF angerechnet werden. Die rekultivierten Fruchtfolgeflächen FFF haben die Qualitätskriterien gemäss Grundsatz 6 des Sachplans FFF zu erfüllen.

Grundwasserschutz

Das Materialabbaugebiet befindet sich vollständig im Gewässerschutzbereich A_u. Südöstlich angrenzend befinden sich die um das Pumpwerk Lindmühle ausgeschiedenen Schutzzonen sowie ein Grundwasserschutzareal.

Das BAFU weist darauf hin, dass im Gewässerschutzbereich A_u die Ausbeutung von Kies, Sand und anderen Material unterhalb des Grundwasserspiegels verboten ist. Zudem ist zu beachten:

- eine schützende Materialschicht von mindestens 2 m muss über dem natürlichen, zehnjährigen Grundwasserhöchstspiegel belassen werden;
- die Ausbeutungsfläche muss so begrenzt werden, dass die natürliche Grundwasserneubildung gewährleistet ist;
- die Deckschicht muss nach der Ausbeutung wieder so hergestellt werden, dass seine Schutzwirkung der ursprünglichen entspricht (Anh. 4 Ziff. 211 Abs. 3 der Gewässerschutzverordnung vom 28. Oktober 1998 [GSchV; SR 820.201]).

In den Erläuterungen zur Vorprüfung wurde aufgeführt, dass das kantonale Amt für Umwelt verlangt, die Grundwasserverhältnisse mittels zusätzlicher hydrogeologischer Untersuchungen detailliert nachzuweisen und entsprechende Vorkehrungen zum Grundwasserschutz zu treffen, wozu namentlich

die Beschränkung der Abbautiefe gehört. Der Bund geht davon aus, dass bei dem geplanten Materialabbaugebiet im Gewässerschutzbereich A_u der Mindestabstand zum Grundwasserspiegel eingehalten wird.

Auftrag für die nachgeordnete Planung: Das Materialabbaugebiet Grosszelg in Birmenstorf muss wie vorgesehen auf die Zulässigkeit bezüglich Grundwasserschutz überprüft werden.

Das festgesetzte Materialabbaugebiet «Grosszelg» grenzt unmittelbar an das BLN-Objekt Nr. 1305 «Reusslandschaft». Laut dem Planungsbericht vom 6. November 2017 konfiguriert das Vorhaben nicht direkt mit den Erhaltungszielen des BLN-Objekts, sofern die Endgestaltung sorgfältig in die Landschaft eingepasst/integriert wird. Der Regierungsrat hat in seiner Botschaft vom 1. Mai 2019 an den Grossen Rat festgehalten, dass das Vorhaben UVP-pflichtig ist und dass im Rahmen der Nutzungsplanung – dem Leitverfahren – ein erster Teil (Voruntersuchung) der UVP durchgeführt wird.

Die ENHK sieht keine grundsätzliche Unverträglichkeit des Materialabbaugebiets mit den Schutzz Zielen des BLN und ist in diesem Sinne einverstanden mit der Festsetzung. Die Vereinbarkeit mit den Schutzz Zielen des BLN-Objekts ist in der nachgeordneten Planung sicherzustellen.

Auftrag für die nachgeordnete Planung: Der Kanton hat dafür zu sorgen, dass die Schutzz Zielen des BLN-Objekts Nr. 1305 in der weiteren Planung des Materialabbaugebiets Grosszelg berücksichtigt werden.

2.5 Anpassung 8 Eisenbahnvorhaben: Aufnahme ZE «Weiterführung Limmattalbahn bis Baden», ZE «Neue Haltestelle Asp» und ZE «Neue Haltestelle Tägerhard»

Gegenstand der Anpassung

Eine Verlängerung der Limmattalbahn (LTB) von Killwangen bis Baden war im genehmigten Richtplan bereits als Vororientierung aufgeführt und wird von den betroffenen Limmattal-Gemeinden grossmehrheitlich gutgeheissen. Entlang der Erweiterungstrecke der LTB befindet sich auch die geplante S-Bahn-Haltestelle «Wettingen, Tägerhard». Sie soll mit der Anpassung in den Koordinationsstand Zwischenergebnis überführt werden. Auf der bereits in Betrieb befindenden Limmattalbahnstrecke zwischen Schlieren und Killwangen setzt sich der Kanton für eine weitere Haltestelle in Spreitenbach, nämlich «Spreitenbach, Asp» ein. Die Haltestelle wird ebenfalls als Zwischenergebnis in den Richtplan aufgenommen. Im Mai 2020 hat der Kanton Aargau einen Erläuterungsbericht «Limmattalbahn-Weiterführung bis Baden Eintrag Kantonaler Richtplan auf Stufe Zwischenergebnis» verfasst. Zurzeit sind die Machbarkeits- und Variantenstudien in Arbeit.

Beurteilung durch den Bund

Abstimmung mit Agglomerationsprogramm

Der Kanton hält in den Erläuterungen fest, dass die Erweiterung der LTB bis Baden ins Agglomerationsprogramm der 6. Generation Eingang finden soll. Der Bund weist darauf hin, dass eine allfällige Genehmigung des Limmattalbahnabschnitts Killwangen - Baden im Richtplan kein Präjudiz für eine allfällige spätere Mitfinanzierung der Massnahme im Rahmen des Agglomerationsprogramms darstellt.

Hinweis: Die allfällige Genehmigung des Limmattalbahnabschnitts Killwangen - Baden stellt kein Präjudiz für eine allfällige spätere Mitfinanzierung der Massnahme im Rahmen des Agglomerationsprogramms dar.

Abstimmung mit ÖV-Planung des Bundes

In den Erläuterungen werden bereits konkrete Varianten für die Weiterführung der Limmattalbahn ab Bahnhof Baden in Richtung Siggenthal dargelegt. Die SBB merken an, dass ihre Planungen für ein mögliches Zielbild in diesem Bereich aktualisiert wurden. Weiter wurden der Kanton Aargau und die Stadt Baden über den Bedarf und die Absichten für einen Mehrspurausbau (3. Gleis) informiert, um im Bedarfsfall eine Abstimmung mit den Planungen der Limmattalbahn vornehmen zu können.

Das BAV ist mit dem Wechsel von Vororientierung zu Zwischenergebnis für die Weiterführung der Limmattalbahn zwischen Killwangen und Baden einverstanden.

Die SBB begrüssen, dass das Siedlungsgebiet mit der LTB auch besser an das Bahnsystem angegeschlossen werden soll. Dennoch weisen die SBB darauf hin, dass die Linienführung bei den Schnittstellen zu den SBB-Linien mit den SBB abzustimmen und die Planungen aus dem regionalen Masterplan SBB Brugg–Wettingen zu berücksichtigen sind. Dies betrifft insbesondere die Bahnhöfe Baden, Wettingen und Neuenhof. Eine direkte Anbindung von Neuenhof anstelle «Wettingen Tägerhard» würde für die Kundschaft einen grossen zusätzlichen Nutzen mit direkter Verbindung nach Zürich mit hoher Taktfolge bringen. Planungen für allfällige Erweiterungen in Richtung Norden dürften im Perimeter Baden–Turgi ebenfalls Berührungspunkte mit den Planungen der SBB aus dem regionalen Masterplan Brugg–Wettingen haben und müssen entsprechend koordiniert werden. Eine direkte Streckenführung von der Limmattalbahn-Haltestelle im Bereich Tägerhard zur Limmattalbahn-Haltestelle im Bereich Zentrum Neuenhof mit einem Verknüpfungspunkt zwischen Eisenbahn und LTB an der bestehenden Bahnhaltstellene Neuenhof wird aus verkehrlicher Sicht als zielführenderer Ansatz beurteilt als Tägerhard. Es könnten hiermit schnellere Verbindungen nach Zürich respektive deren Subzentren angeboten werden, ohne eine neue Eisenbahn-Haltestelle zu benötigen.

Hinweis: Die Linienführung für die Weiterführung der Limmattalbahn ist mit den SBB bei den Schnittstellen zu den SBB-Linien und den Planungen aus dem regionalen Masterplan SBB Brugg–Wettingen abzustimmen.

Abstimmung mit der Nationalstrasse

Zur Richtplanänderung der LTB weist das ASTRA darauf hin, dass die vorgesehene Linienführung der LTB im Bereich der Limmatbrücke (Neuenhof-Wettingen) bis zur Ausfahrt Nr. 56 «Wettingen» (Furttalstrasse) auf einer Länge von rund 800 Metern parallel zur Nationalstrasse N1 geführt werden soll. Neben einem neuen Brückenbauwerk der LTB über die Limmat soll die Nationalstrasse unterquert werden. Zudem besteht die Absicht, auf dem bestehenden - parallel zur N1 verlaufenden - Bahntrassee die S-Bahn-Haltestelle «Tägerhard» zu erstellen. Entlang der Nationalstrasse bestehen aktuelle und rechtskräftige Baulinien, auch entlang der Ausfahrt Nr. 56 «Wettingen» (Furttalstrasse). Der von der LTB betroffene Streckenabschnitt der Nationalstrasse N1 ist überlastet und wird in beiden Fahrtrichtungen 3-spurig geführt. Vorhaben Dritter, welche die Nationalstrassenbaulinien tangieren, sind bewilligungspflichtig und dürfen einen allfälligen künftigen Ausbau der Nationalstrasse nicht beeinträchtigen. Mit der Realisierung der LTB sind weitere Anlagen und Einrichtungen der Nationalstrassenanlage zu schützen, in der Funktion zu erhalten oder anzupassen (wie beispielsweise der Notausgang in der Lärmschutzwand bei km 98.700, Fussgängersteg an der südwestlichen Aussenseite der Nationalstrassenbrücke, Lage der Portalbereiche des Tunnelbauwerks der LTB, Fusswegverbindung beim Überführungsbauwerk N1-511 «Geissgräbe»). Zudem ist sicherzustellen, dass durch den Bau des Tunnelbauwerks der LTB die Nationalstrasseninfrastruktur im Betrieb nicht eingeschränkt oder unterbrochen wird. Das betrifft auch die Lage der Tunneldecke sowie der erdverlegten Bestandteile (wie Entwässerungen, Kabelrohranlagen, Fundationen, Signale, Durchlässe).

Auftrag für die Weiterentwicklung des Richtplans: Im Hinblick auf eine mögliche Festsetzung des Limmattalbahn-Abschnittes Killwangen-Baden hat der Kanton aufgrund der Tangierung der Nationalstrasse durch das Vorhaben frühzeitig die Koordination mit dem ASTRA aufzunehmen. Die Linienführung ist mit der Nationalstrassenplanung des ASTRA abzustimmen.

Siedlungstrenngürtel

Die Haltestelle Spreitenbach Asp liegt am Rand des Siedlungstrenngürtels und des Freihaltegebiets auf Zürcher Seite. Allfällige Konflikte mit dem Siedlungstrenngürtel sind vor der Festsetzung zu bereinigen.

Auftrag für die Weiterentwicklung des Richtplans: Im Hinblick auf eine mögliche Festsetzung der Haltestelle Spreitenbach Asp sind allfällige Konflikte mit dem Siedlungstrenngürtel zu bereinigen.

ISOS

Die Verlängerung der LTB von Killwangen nach Baden ist vorgesehen. Baden/Ennetbaden wird im Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) als Stadt von nationaler Bedeutung aufgeführt. Im Hinblick auf eine mögliche Festsetzung der LTB von Killwangen nach Baden sind bei der Wahl der exakten Linienführung die Schutzinteressen des ISOS in der Interessenabwägung zu berücksichtigen.

Auftrag für die Weiterentwicklung des Richtplans: Im Hinblick auf eine mögliche Festsetzung der Limmattalbahn von Killwangen nach Baden sind bei der Wahl der exakten Linienführung die Schutzinteressen des ISOS in der Interessenabwägung zu berücksichtigen.

Gewässerschutz

Im Abschnitt zwischen der Gemeindegrenze zu Wettingen und dem Brückenkopf Ost tangiert das Trassee der LTB die Grundwasserschutzzonen S2 und S3 der Grundwasserfassung Aue und führt teilweise entlang der Zone S1. Zudem ist die Haltestelle Kantonsschule in der Zone S2 dieser Grundwasserfassung vorgesehen. Ansonsten verläuft die Linienführung der LTB grösstenteils im Gewässerschutzbereich A_u, insbesondere auch der Tunnelabschnitt zur Unterquerung der Autobahn und der SBB-Linie. In der nachgeordneten Planung sowie im Hinblick auf eine mögliche Festsetzung des Limmattalbahn-Abschnittes Killwangen-Baden hat der Kanton die Interessen des Gewässerschutzes zu berücksichtigen.

In einer Schutzone S2 ist das Erstellen von Anlagen nur mit einer Ausnahmebewilligung zulässig. Die zuständige Behörde kann Ausnahmen gestatten, sofern wichtige Gründe vorliegen (d. h. wenn das öffentliche Interesse an der Anlage mindestens gleich gross ist wie jenes am Schutz des Grundwassers und wenn der Standort aufgrund des Zwecks der Anlage zwingend vorgegeben ist) und wenn gleichzeitig jede Gefährdung der Trinkwassernutzung ausgeschlossen werden kann (Anh. 4 Ziff. 222 Abs. 1 Bst. a GSchV).

Auftrag für die nachgeordnete Planung: Im Rahmen der nachgeordneten Planung des Limmattalbahn-Abschnittes Killwangen-Baden hat der Kanton dafür zu sorgen, dass die Interessen des Gewässerschutzes berücksichtigt werden.

Auftrag für die Weiterentwicklung: Im Hinblick auf eine mögliche Festsetzung des Limmattalbahn-Abschnittes Killwangen- Baden hat der Kanton die Interessen des Gewässerschutzes zu berücksichtigen.

2.6 Anpassung 9 Verkehrsinfrastruktur-Entwicklung Raum Suhr VERAS

Gegenstand der Anpassung

Im Kapitel M 2.2 Kantonsstrassen wird das Vorhaben Verkehrsinfrastruktur-Entwicklung Raum Suhr (VERAS) festgesetzt. Das Vorhaben besteht aus der Ost- und Südumfahrung Suhr. Die Ostumfahrung verläuft mehrheitlich unterirdisch östlich von Suhr und mündet in eine bestehende Kantonsstrasse.

Bei dieser Kantonsstrasse wird ein neuer Übergang über den Bach «Wyna» realisiert. Die Südumfahrung verläuft nördlich der A1 von Oberentfelden in Richtung Suhr. Die bisherigen Richtplaneinträge Suhr, Ost-Umfahrung (Festsetzung) und Suhr, Südumfahrung (Vororientierung) werden aus dem Richtplan gestrichen, da sie nun durch das Vorhaben VERAS ersetzt wurden. Die Planung für das Vorhaben ist bereits weit fortgeschritten, die Bauprojektierung ist momentan in Arbeit und die öffentliche Auflage wird ab Ende 2023 erfolgen.

Beurteilung durch den Bund

Abstimmung mit Agglomerationsprogramm

Die Umfahrungs-Massnahme VERAS ist Bestandteil der 4. Generation des Agglomerationsprogramms AareLand. Die Programme der 4. Generation wurden durch den Bund in den Jahren 2021/2022 geprüft. Der Bund hat im Rahmen der Prüfung des Agglomerationsprogramms AareLand die Massnahme Umfahrung VERAS in eine Ostumfahrung und eine Südumfahrung aufgeteilt. Für die Ostumfahrung sieht der Bund eine Mitfinanzierung vor. Die Südumfahrung wurde durch den Bund in den C-Horizont (nicht mitfinanziert) umpriorisiert. Die eidgenössischen Räte haben am 4. Dezember 2023 über die Mitfinanzierung der Massnahmen im Agglomerationsprogramm entschieden. Die allfällige Genehmigung des Vorhabens VERAS Südumfahrung im Richtplan stellt für den Bund kein Präjudiz für eine allfällige spätere Mitfinanzierung der Massnahme im Rahmen des Agglomerationsprogramms dar.

Genehmigungsvorbehalt: Die allfällige Genehmigung des Vorhabens VERAS Südumfahrung stellt für den Bund kein Präjudiz für eine allfällige spätere Mitfinanzierung der Massnahme im Rahmen des Agglomerationsprogramms dar.

Abstimmung mit ÖV-Planung des Bundes

Im nördlichen Teil der Ostumfahrung muss der Kanton die Planung der genauen Linienführung mit den SBB koordinieren. Diese planen einen Ausbau der Gleise für den Güterverkehr in diesem Perimeter.

Auftrag für die nachgeordnete Planung: Der Kanton muss bei der weiteren Planung der Ostumfahrung VERAS die Koordination mit den SBB sicherstellen. Diese planen einen Ausbau der Gleise für den Güterverkehr in diesem Perimeter.

Abstimmung mit Nationalstrasse

Das ASTRA weist darauf hin, dass die Richtplananpassung VERAS die Nationalstrasse N1 direkt tangiert. VERAS wird auf einer Länge von ca. 600 Metern unmittelbar nördlich der N1 liegen. Die Kantonsstrassenverbindung mit der K242 (Gränicherstrasse/Suhrerstrasse) erfolgt beim bestehenden Kreuzungsbauwerk mit der N1 und die Umfahrung VERAS wird in die rechtsgültige Nationalstrassenbaulinie hineinragen. Nationalstrassenseitig wird in diesem Streckenabschnitt als verkehrliche Massnahme die Pannenstreifen Nutzung (PUN) eingesetzt. Zu einem späteren Zeitpunkt wird gemäss dem Strategischen Entwicklungsprogramm STEP Nationalstrasse eine Spurergänzung folgen. In Anbetracht der Siedlung und der Hochspannungsleitung ist eine Verschiebung der Strassenachse der N1 als unrealistisch zu bezeichnen.

Die Ost- und Südumfahrung ermöglicht dem Verkehr aus dem Wynental den Zugang zur N1 in Richtung Zürich und Bern über die bestehenden Anschlüsse der N1 respektive T5, ohne Wohngebiete zu belasten. Ein zusätzlicher Anschluss zwischen Aarau West und Aarau Ost wird vom ASTRA nicht als notwendig erachtet.

Auftrag für die nachgeordnete Planung: Aufgrund der Tangierung der Nationalstrasse durch das Vorhaben VERAS ist bei der weiteren Planung die Koordination mit dem ASTRA weiterzuführen.

FFF

Gemäss Entwurf des Anhörungsberichts «Verkehrsinfrastruktur-Entwicklung Raum Suhr (VERAS)» vom 4. September 2019 ist die Minimierung des Bedarfs an wertvollem Kulturland eine Randbedingung des Projekts. Bei der Ostumfahrung sollen rund 2.1 ha FFF dauerhaft beansprucht werden. Über dem künftigen Tunnel sollen die FFF wiederhergestellt werden. Die Südumfahrung führt zu einem Verlust an FFF von rund 0.8 ha. Im Pflichtenheft zum UVB (S. 27) wird festgehalten, dass FFF-Kompensationsmassnahmen einzuleiten seien. Dies wird vom Bund begrüßt.

Gewässerschutz

Das BAFU weist darauf hin, dass der Projektperimeter der Süd- und der Ostumfahrung hauptsächlich im Gewässerschutzbereich A_u liegt. Bei der Südumfahrung befindet sich die Anbindung des Obertelweges beim Knoten Hürdli mit der Unterführung für den Langsamverkehr zudem teilweise in der Schutzzone S3 der Grundwasserfassung Helgenfeld. Grosse Teile des Projektperimeters liegen zusätzlich in einem vorrangigen Grundwassergebiet von kantonaler Bedeutung. Die Ostumfahrung soll grösstenteils unterirdisch durch den Tunnel Wynematte geführt werden. Die Baugrube zur Erstellung des Tunnels reicht bis unter den mittleren Grundwasserspiegel. Während der Bauphase ist eine umfangreiche Wasserhaltung, bzw. eine lokale Absenkung des Grundwasserspiegels um rund 2 m (bei Hochwasser 7 m) nötig. Der neue Tunnel liegt zudem quer zur Strömungsrichtung des Grundwasserstroms der Wyna. Es sind Massnahmen zum Erhalt der Durchflusskapazität vorgesehen. Beim jetzigen Projektstand ist noch nicht bekannt, ob bei weiteren Baumassnahmen ebenfalls eine Grundwasserhaltung notwendig ist. Bei den Projektteilen der Süd- und Ostumfahrung in der Grundwasserschutzzone 3 sind im Rahmen der nachgeordneten Planung Massnahmen zur Wiederherstellung der schützenden Überdeckung vorzusehen.

Auftrag für die nachgeordnete Planung: Bei der weiteren Planung der Verkehrsinfrastruktur-Entwicklung Raum Suhr VERAS Ostumfahrung sind die Interessen des Grundwasserschutzes zu berücksichtigen.

2.7 Anpassung 10 Kantonsstrassen: regionales Gesamtverkehrskonzept Ostaargau (rGVK Ostaargau)

Gegenstand der Anpassung

Das Departement Bau, Verkehr und Umwelt hat in Zusammenarbeit mit den betroffenen Regionen das Konzept «regionales Gesamtverkehrskonzept Ostaargau (rGVK Ostaargau)» entwickelt, ein verkehrs-mittelübergreifendes Gesamtkonzept für den Raum Ostaargau (Regionen Baden, Brugg und Zurzibiet) mit dem Realisierungshorizont 2040. Mit diesem Konzept soll sichergestellt werden, dass das heute teils überlastete Verkehrssystem für das prognostizierte Bevölkerungswachstum in der Region gewappnet ist. Das Konzept enthält insbesondere Massnahmen im Bereich motorisierter Individualverkehr (MIV) und berücksichtigt die Themen öffentlicher Verkehr (ÖV), Fuss- und Radverkehr (FRV) sowie Mobilitätsmanagement (MM).

Im Bereich MIV werden die Zentrumsentlastung im Raum Brugg-Windisch (neue Kantonsstrassenverbindung) und die Zentrumsentlastung im Raum Baden (neue Kantonsstrassenverbindung) im Richtplankapitel M 2.2 Kantonsstrassen festgesetzt. Die neue Verbindung im Raum Baden bedingt eine neue Brücke über die Limmat. Im Zuge dieser neuen Linienführung sollen die bestehende Hochbrücke über die Limmat vom MIV befreit und für die LTB sowie für den Fuss- und Veloverkehr zugänglich gemacht werden. Dies wird ebenfalls so im Richtplan festgesetzt.

Im Bereich ÖV setzt der Kanton keine Massnahmen fest. In den Planungsanweisungen im Kapitel M 1.2 OASE setzt sich der Kanton jedoch beim Bund für die Umsetzung von ÖV-Massnahmen im Raum Brugg-Baden ein. Beispielsweise für die Umsetzung des 15-Minuten-Takts aus der Region

Brugg/Baden nach Zürich und Aarau oder des 30-Minuten-Takts Brugg/Baden nach Flughafen Zürich.

Im Bereich Fuss- und Veloverkehr soll das kantonale Rad routennetz von 80 auf rund 95 km ausgebaut werden. Dazu gehören Velovorzugsrouten und die Velo-Hauptverbindungen. Diese werden im Richtplankapitel M 4.1 «Velo- und Fussverkehr» festgesetzt.

Beurteilung durch den Bund

Der Bund stellt allgemein fest, dass die nun ausgewählten Linienführungen im Vergleich zu den bisherigen Varianten, die dem Bund bereits zur (Vor-)Prüfung unterbreitet wurden, weniger Konflikte mit Bundesinteressen aufweisen. Zu den einzelnen Themen äussert sich der Bund nachfolgend.

Abstimmung mit Agglomerationsprogramm

Die Zentrumsentlastung im Raum Brugg-Windisch (neue Kantonsstrassenverbindung) und die Zentrumsentlastung im Raum Baden (neue Kantonsstrassenverbindung) wurden als C-Massnahmen ins Agglomerationsprogramm der 4. Generation aufgenommen, eine Mitfinanzierung durch den Bund wurde also in dieser Generation nicht beantragt. Die Agglomeration beabsichtigt, diese beiden Zentrumsentlastungen im Rahmen der nächsten Generationen des Agglomerationsprogramms dem Bund zur Mitfinanzierung einzureichen. Der Bund weist darauf hin, dass eine allfälligen Genehmigung der Zentrumsentlastungen Brugg und Baden im Richtplan kein Präjudiz für eine allfällige spätere Mitfinanzierung der Massnahmen im Rahmen des Agglomerationsprogramms darstellt.

Genehmigungsvorbehalt: Die allfällige Genehmigung der Zentrumsentlastung Brugg und Baden stellt kein Präjudiz für eine allfällige spätere Mitfinanzierung der Massnahme im Rahmen des Agglomerationsprogramms dar.

Abstimmung mit ÖV-Planung des Bundes

In den Planungsanweisungen setzt sich der Kanton für verschiedene Infrastrukturausbauten und Angebotsverbesserungen im öffentlichen Verkehr ein.

Der Bund nimmt die Interessenbekundung des Kantons im Richtplan zur Kenntnis.

Das BAV weist darauf hin, dass die Bestellung von Angeboten im ÖV eine Verbundaufgabe von Bund und Kanton ist. Ein allfälliger Ausbau der Eisenbahninfrastruktur setzt einen Parlamentsentscheid zu einem STEP-Ausbauschritt voraus. Der Kanton Aargau kann seine Angebotsvorstellungen jeweils über die Planungsregion Nordwestschweiz an den Bund richten.

Hinweis: Das BAV macht darauf aufmerksam, dass die Bestellung von Angeboten im ÖV eine Verbundaufgabe von Bund und Kanton ist und ein allfälliger Ausbau der Eisenbahninfrastruktur einen Parlamentsentscheid zu einem STEP-Ausbauschritt voraussetzt.

Bei der Zentrumsentlastung Brugg weist der Kanton darauf hin, dass der Güterverkehr-Freiverlad beim Bahnhof Brugg, der heute für das Umladen zwischen Bahn und Lastwagen genutzt wird, der Zentrumsentlastung Brugg/Windisch weichen muss. Dies sei gemäss Kanton jedoch aus strategischer Sicht kein Problem, weil der Kanton und die SBB in ihrer Freiverladestrategie 2016 eine Regionalisierung der Freiverladestandorte im Kanton Aargau anstreben. Dabei ist vorgesehen, dass der lokale Freiverlad Brugg zum bestehenden Freiverladestandort Lupfig verschoben und dieser zum regionalen Standort aufgewertet würde. Eine Machbarkeitsstudie zur Vergrösserung des Freiverlads Lupfig liegt laut Kanton im Entwurf vor. Die Gemeinden Lupfig und Birr, wie auch der Planungsverband Brugg Regio, sind informiert und mit dem Vorgehen einverstanden. Es ist zudem vorgesehen, dass in der nächstens folgenden Revision des kantonalen Richtplankapitels Mobilität das Thema Freiverlad im Kanton Aargau abgehandelt wird. Dabei ist unter anderem die Verlegung des Freiverlads von Brugg nach Lupfig zu behandeln. Aus diesen Gründen sind im rGVK Ostargau dazu keine Beschlüsse zu fällen. Ein allfälli-

ger Baubeginn der grossen Strassenumfahrungselemente (Zentrumsentlastung Brugg) kann erst nach dem Richtplananpassungsprozess Freiverlad stattfinden.

Das BAV weist darauf hin, dass der Kanton gemäss den Kriterien des Konzepts für den Gütertransport auf der Schiene (Güterverkehrskonzept) den Alternativstandort bei einer Verschiebung und begründeten Aufhebung des Güterverkehr-Freiverlads beim Bahnhof Brugg darlegen muss.

Auftrag für die nachgeordnete Planung: Der Kanton hat gemäss den Kriterien des Konzepts für den Gütertransport auf der Schiene (Güterverkehrskonzept) den Alternativstandort bei einer Verschiebung und die begründete Aufhebung des Güterverkehr-Freiverlads beim Bahnhof Brugg darzulegen.

Die SBB weisen darauf hin, dass die Abteilung Infrastruktur Region Netzentwicklung Mitte über die Planung der Zentrumsentlastung Brugg vorgängig informiert wurde. Die Planungsabsichten sind grob (auf entsprechender «Flughöhe») abgestimmt und die definierten Stossrichtungen können so mitgetragen werden. Die weitere Planung der Infrastrukturrentwicklung im Raum Brugg – Baden ist in enger Koordination mit den SBB vorzusehen. Die SBB haben zur längerfristigen Angebotsentwicklung auf dem Abschnitt Brugg - Baden - Turgi verschiedene Interessen, die es in der Planung zu berücksichtigen gilt. Für die SBB ist die Auswirkung der geplanten Engpassbeseitigung am Bahnhof Brugg zentral. Die Konkretisierung des Streckenverlaufs der Zentrumsentlastung Brugg im Bereich des Bahnhofs ist mit der von Seiten BAV in Erarbeitung stehenden "Perspektive BAHN 2050" (im Rahmen der verkehrsträgerübergreifenden Arbeiten Sachplan Verkehr, Teil Programm) abzustimmen. Bei der Konkretisierung der Zentrumsentlastung im Bereich der Einfahrt in den Martinsbergtunnel (nördlich) sind die SBB ebenfalls miteinbeziehen, da der Einfahrtsbereich auch die Bahnstrecke nördlich des Bahnhofs Baden tangiert.

Auftrag für die nachgeordnete Planung: Die weitere Planung der Zentrumsentlastung Brugg ist im Bereich des Bahnhofs Brugg (Strecke Brugg-Turgi-Baden) mit den SBB abzustimmen. Die Planung der Zentrumsentlastung Baden ist im nördlichen Bereich ebenfalls mit den Planungen der SBB (Strecke Brugg-Turgi-Baden) abzustimmen.

Im Richtplankapitel M 4.1 Rad- und Fussverkehr und in der Richtplangesamtkarte werden die neuen Velovorzugsrouten im Raum Brugg und Baden festgesetzt. Die SBB weisen darauf hin, dass die geplanten Velovorzugsrouten / Velo-Hauptverbindungen eine Parallelführung zu vielen Bahnlinien vorsehen. Eine Abstimmung mit den SBB bei der Konkretisierung der Velovorzugsrouten bzw. Velo-Hauptverbindungen ist notwendig.

Auftrag für die nachgeordnete Planung: Bei der Konkretisierung der Velovorzugsrouten bzw. Velo-Hauptverbindungen ist Kontakt mit den SBB aufzunehmen, um die verschiedenen Planungen aufeinander abzustimmen.

BLN

Die Zentrumsentlastung Brugg tangiert im nördlichen Bereich des Auffelds das BLN-Objekt AG 1019 Wasserschloss beim Zusammenfluss von Aare, Reuss und Limmat. Da die neue Zentrumsentlastung im Bereich des BLN auf der bestehenden Kantonsstrasse zu stehen kommt, konnte die Beeinträchtigung der BLN-Schutzziele minimiert werden. Der Kanton hat bei der Ausgestaltung der Strassenführung im Rahmen der nachgeordneten Planung die Schutzinteressen des BLN zu berücksichtigen.

Auftrag für die nachgeordnete Planung: Der Kanton berücksichtigt die Schutzinteressen des BLN-Objekts 1019 bei der Ausgestaltung der Strassenführung.

2.8 Anpassung 11 Deponien: Aufnahme FS «Steinbruch Mellikon»

Gegenstand der Anpassung

Mit der Aufnahme der Deponie Typ B «Steinbruch Mellikon» in den kantonalen Richtplan beabsichtigt die Betreiberin Steinbruch Mellikon AG, eine bestehende Deponie für unverschmutzten Aushub (Typ A) in eine Deponie des Typs B umzuwandeln. Dadurch soll die kantonale Entsorgungssituation für Material des Typs B verbessert werden. Die Änderung des Deponiematerials soll nach der ersten von drei Rekultivierungsetappen erfolgen. Das Vorhaben entspricht weitgehend der heute bewilligten Wiederauffüllung der zweiten und dritten Rekultivierungsetappe. Das bereits bewilligte Abbauprojekt und die bewilligte Endgestaltung (Rekultivierung) sollen unverändert bestehen bleiben. Gleichzeitig soll das Deponievorhaben des Typs B «Rägehalde» in Leuggern als Vororientierung in den Richtplan aufgenommen werden.

Bedarf

Im Kanton Aargau fallen jährlich zwischen 260'000 und 290'000 m³ (rund 400'000 bis 450'000 Tonnen) Material des Typs B an. Zur Ablagerung von Materialien des Typs B wird aktuell nur die Deponie «Emmet» in Seon betrieben. Damit kann nur ein Viertel des gesamtkantonal notwendigen Deponievolumens abgedeckt werden, der Rest muss aktuell exportiert werden. Im kantonalen Richtplan sind bereits drei Standorte für Deponien des Typs B festgesetzt («Leigruebe» in Fisibach, «Emmet, Erweiterung Mitte» in Seon und «Steinbruch Steinacher» in Mönthal). Mit der bereits betriebenen Deponie in Seon und den beiden in der Nutzungsplanung befindlichen Deponie-Standorten in Fisibach und Mönthal werden rund die Hälfte des jährlichen kantonalen Bedarfs an Deponievolumen für Material des Typs B gedeckt sein. Zusammen mit den Deponien «Steinbruch Mellikon» und «Rägehalde» könnte der gesamte derzeitige kantonale Bedarf abgedeckt werden. Da sich der Standort «Rägehalde», ebenso wie das Vorhaben in Mellikon und die Projekte in Fisibach und Mönthal im Nordosten des Kantons befinden, ist der Bedarf an einem zeitgleichen Betrieb einer weiteren Deponie des Typs B in diesem Teil des Kantons gemäss den Erläuterungen des Kantons nicht gegeben. Aufgrund der naturräumlichen Voraussetzungen und der aktuellen Ausgangslage beurteilt der Kanton - in Übereinstimmung mit dem BAFU - den Standort in Mellikon für eine Deponie des Typs B als geeigneter. Daher soll der Standort in Mellikon dem Standort «Rägehalde» in Leuggern vorgezogen und als Richtplanfestsetzung beantragt werden. Der Standort in Leuggern soll als Vororientierung in den Richtplan aufgenommen werden.

Im Rahmen der waldrechtlichen Stellungnahme vom 28. Januar 2020 hatte sich die Abteilung Wald des BAFU bereits zur geplanten Richtplananpassung für Deponiestandorte im Nordosten des Kantons Aargau geäussert. Im Vordergrund stand damals zwar der im Wald geplante Standort «Rägehalde» in Leuggeren. Da sich der Standort Mellikon in einer Entfernung von lediglich 12 km von diesem befindet, hat das BAFU diesen und auch weitere bestehende und geplante Deponiestandorte im Nordosten des Kantons Aargau in die Betrachtung einbezogen. Das BAFU hatte damals festgehalten, dass einem gleichzeitigen Betrieb der beiden Standorte nur zugestimmt werden könnte, falls ein entsprechender regionaler Bedarf für beide Gebiete nachgewiesen werden könnte. Zudem hat das BAFU festgehalten, dass, falls der Standort Mellikon, der voraussichtlich keine zusätzliche Waldfäche beansprucht, weiterverfolgt werden sollte, dem Standort «Rägehalde» aus waldrechtlicher Sicht nicht zugestimmt werden könnte. Den Anliegen des BAFU ist mit den Richtplanfestlegungen in der vorgesehenen Form Rechnung getragen worden.

Beurteilung durch den Bund

Fruchtfolgeflächen (FFF)

Beim «Steinbruch Mellikon» werden Fruchtfolgeflächen (FFF) tangiert. Der Bund weist darauf hin, dass die temporär beanspruchten Flächen gemäss Sachplan FFF im kantonalen Inventar verbleiben können, jedoch nicht an den kantonalen Mindestumfang angerechnet werden dürfen. Dies ist erst wieder möglich, wenn die Flächen erfolgreich rekultiviert sind.

Wald

Für den Steinbruch inkl. Deponiestandort Typ A waren Rodungsbewilligungen erforderlich. Das BAFU geht davon aus, dass sich der geplante Deponiestandort Typ B somit zumindest teilweise auf Flächen mit Ersatzaufforstungspflicht befindet. Das BAFU weist darauf hin, dass die Anpassung des Rodungszwecks (Deponie Typ B statt wie bisher Typ A) erneut eine Rodungsanhörung gemäss Artikel 6 Absatz 2 des Waldgesetzes vom 4. Oktober 1991 (WaG; SR 921.0) erforderlich macht.

Bahntransport

Mit dem nahe gelegenen Freiverlad und dem Terminal in Rekingen gibt es gute Voraussetzungen für einen Bahntransport. Hierbei wären die genaueren Anforderungen zu prüfen.

Gewässerschutz

Der Dorfbach Mellikon verläuft am Rand durch den Perimeter des Deponievorhabens. Der Bach soll im Rahmen des Vorhabens revitalisiert werden. Das BAFU weist darauf hin, dass dabei der Gewässerraum berücksichtigt werden muss.

2.9 Anpassung 12 Materialabbaugebiete: Aufnahme FS «Chremet»; Deponien: Aufnahme FS «Chremet»

Gegenstand der Anpassung

Der Planungsverband Fricktal Regio beabsichtigt, zusammen mit der Gemeinde Eiken auf Ersuchen der Auffüllungsgesellschaft Sisseln-Münchwilen AG (AGSM) am Standort «Chremet» ein Materialabbaugebiet von kantonaler Bedeutung und eine Deponie des Typs A zu errichten. Der Kanton beabsichtigt daher die Festsetzung des Standorts für die genannten Nutzungen im kantonalen Richtplan (Kapitel V 2.1 Materialabbau und A 2.1 Abfall und Deponien). Der Perimeter des kombinierten Vorhabens liegt nördlich des Siedlungsgebiets von Eiken und wird über die Kantonsstrasse K 129 erschlossen.

Auf einer Fläche von rund 10 ha sollen rund 386'000 m³ Kies abgebaut werden. Anschliessend soll, unter Berücksichtigung des entstehenden Leervolumens von 2,4 Millionen m³, unverschmutzter Aushub auf einer Gesamtfläche von 16,2 ha aufgefüllt werden. Das Gebiet «Chremet» ist gemäss kantonalem Richtplan grösstenteils als Fruchtfolgeflächen ausgeschieden, die im Umlagerungsverfahren aufgewertet werden sollen. Daneben umfasst der Projektperimeter 1,9 ha Waldfläche. Als Rodungserhalt ist eine flächengleiche Kompensation an den neuen Deponieböschungen vorgesehen.

Bedarf

Gemäss den Erläuterungen des Kantons ist das zur Verfügung stehende Deponievolumen in der Region Oberes Fricktal ohne das zusätzliche Volumen am Standort «Chremet» bis zum Jahr 2025 erschöpft. Der Deponiestandort «Chremet» dient als Nachfolgestandort der Deponie «Sisslerfeld» und soll den mittelfristig ausgewiesenen Bedarf an Deponieraum für unverschmutztes Aushubmaterial aus der Region Oberes Fricktal sichern. Gemäss Planungsbericht kann mit der Deponie «Chremet» die Nachfrage an Deponieraum für Aushubmaterial des Typs A für ca. 20 bis 25 Jahre gedeckt wer-

den. Der Bund stellt fest, dass mit dem Standort «Chremet» der mittel- bis langfristige Bedarf an Deponeievolumen des Typs A im oberen Fricktal gesichert wird. Für den Materialabbau verfügt die Region Oberes Fricktal kurz- bis mittelfristig bereits über genügende Kapazitäten an Wandkies. Mit den über die Laufzeit der Auffüllung Chremet in Eiken geringen zusätzlichen Kapazitäten im Kiesabbau (jährlich 20'000 bis 25'000 m³) kann einerseits der regionale Markt substituiert werden und andererseits kann die Bauindustrie, über die sinnvolle Kombination mit Aushubanlieferungen, ohne markante zusätzliche Verkehrszunahme, mit Kies versorgt werden.

Beurteilung durch den Bund

Übertragungsleitungen / Hochspannungsleitungen

Über das Projektgebiet führt die 380-kV-Leitung Lachmatt-Laufenburg der nationalen Netzgesellschaft Swissgrid AG; die vier vom Projekt betroffenen Masten müssen gemäss Planungsbericht des Kantons angepasst und unter Umständen auf das neue Terrain angehoben werden. Das BFE bestätigt, dass die eigentliche Anpassung der Masten in einem Plangenehmigungsverfahren erfolgen wird.

Erdgas-Hochdruckleitungen

Wie in den Unterlagen des Kantons Aargau festgehalten, verläuft beim Vorhaben Eiken - nördlich an das Projektgebiet angrenzend - eine Erdgas-Hochdruckleitung der Betreiberin Gasverbund Mittelland AG. Das BFE hat zur Kenntnis genommen, dass die Betreiberin in das Projekt miteinbezogen wurde und verweist auf die gesetzlichen Vorschriften, insbesondere Artikel 28 des Rohrleitungsgesetzes vom 4. Oktober 1963 (RLG; SR 746.1) und Artikel 30 der Rohrleitungsverordnung vom 26. Juni 2019 (RLV; SR 746.11). Diese besagen unter anderem, dass bei Änderungen von Bauten und Anlagen Dritter, die eine mögliche Kreuzung oder Beeinträchtigung der betroffenen Rohrleitungen zur Folge haben, die Zustimmung des BFE bei der Bewilligung eingeholt werden muss.

Fruchtfolgeflächen (FFF)

Beim Standort «Chremet» werden Fruchtfolgeflächen (FFF) tangiert. Der Bund weist darauf hin, dass die temporär beanspruchten Flächen gemäss Sachplan FFF im kantonalen Inventar verbleiben können, jedoch nicht an den kantonalen Mindestumfang angerechnet werden dürfen. Dies ist erst wieder möglich, wenn die Flächen erfolgreich rekultiviert sind.

Grundwasserschutz

Im Planungsbericht vom 30. April 2020 wurden Massnahmen formuliert, mit denen sichergestellt werden soll, dass die Risiken für eine qualitative und quantitative Beeinträchtigung des Grundwassers so klein wie möglich gehalten werden. Unter der Voraussetzung, dass die darin geforderten Massnahmen zum Grundwasserschutz bei der nachgeordneten Planung berücksichtigt werden, kann das Materialabbaugebiet bzw. die Deponie «Chremet» aus Sicht des BAFU festgesetzt werden.

Natur und Landschaft

Das BAFU weist darauf hin, dass der Deponiestandort bislang vor allem Amphibien als Vernetzungsgebiet zwischen Amphibienlaichgebieten von nationaler Bedeutung diente. Diese Funktion als Biotoptverbund soll weiterhin – auch während des Abbaus – bestehen bleiben. In der nachgeordneten Planung ist darauf zu achten, dass die Durchgängigkeit des Materialabbaugebiets, insbesondere für die wandernden Amphibien, zu jedem Zeitpunkt gewährleistet bleibt.

2.10 Anpassung 13: Errichtung einer Mittelschule im Fricktal

Vom Grossen Rat des Kantons Aargau wurde der Grundsatz zur Errichtung einer Mittelschule mit dem Planungsbericht «Aargauer Mittelschulen: Entwicklungsstrategie 2045» im September 2019

beschlossen. Basierend auf einer Gesamtbeurteilung und unter Einbezug der Anhörungsergebnisse wird der Standort Stein, Areal Neumatt Ost, zur Errichtung der neuen Mittelschule im Fricktal im Richtplankapitel S 3.2 als neuer Standort zur Festsetzung aufgenommen.

Der Bund hat keine Bemerkungen zur Anpassung.

2.11 Anpassung 14 Pärke: Erweiterung Perimeter FS «Jurapark Aargau»

Der Kanton erweitert den Perimeter des Juraparks Aargau auf die zweite Betriebsphase 2022-2031 um acht Gemeinden. Gemäss der Pärkeverordnung vom 7. November 2007 (PäV; SR 451.36) muss der neue Parkperimeter räumlich gesichert und im kantonalen Richtplan bezeichnet werden. Das Merkblatt «Bezeichnung von Pärken nach NHG im kantonalen Richtplan» des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) aus dem Jahr 2023 präzisiert, dass die Perimeter regionaler Naturparks für die Erlangung des Parklabels im Richtplan zu bezeichnen sind. Mit der vorgesehenen Anpassung des Richtplankapitels L 2.1 Pärke werden die neuen Gemeinden des Juraparks Aargau im Richtplanteext aufgeführt.

Der Kanton weist darauf hin, dass im Naturpark auch «störende» oder künstliche Anlagen wie Waffen- und Schiessplätze, Flugplätze, Windenergieanlagen, Deponien oder Steinbrüche vorkommen. Der Fortbestand solcher Anlagen wird durch einen regionalen Naturpark nicht gefährdet. Unter den bestehenden Richtplanfestsetzungen innerhalb des neuen Parkperimeters gibt es gemäss Kanton keine räumlichen Festlegungen, die den Zielen des Parks grundsätzlich entgegenstehen. Untergeordnete Konflikte, die durch raumwirksame Tätigkeiten mit den Parkzielen entstehen könnten, müssten gemäss Kanton im Einzelfall geprüft werden.

Der Kanton hat die Abstimmung der räumlichen Entwicklung und der Ziele des Parks mit den Sachplänen des Bundes geprüft. Er kommt zu dem Schluss, dass keine räumlichen Konflikte erkennbar sind, die im vorliegenden Verfahren einer Bereinigung bedürften.

Der Bund kann der Erweiterung des Juraparks Aargau zustimmen. Im Planungsbericht wird in kompakter Form auf die wichtigsten Punkte der räumlichen Abstimmung hingewiesen, die der Bund nachvollziehen kann.

3 Anträge an die Genehmigungsbehörde

Im Sinne der erfolgten Prüfung wird dem UVEK gestützt auf Artikel 11 Absatz 2 der Raumplanungsverordnung vom 28. Juni 2000 (RPV; SR 700.1) Folgendes beantragt:

- 1) Gestützt auf den Prüfungsbericht des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) vom 9. Oktober 2024 werden die Anpassungen 2017-2022 des Richtplans des Kantons Aargau unter Vorbehalt der Ziffern 2 und 3 sowie mit den Aufträgen gemäss den Ziffern 4 und 5 genehmigt.
- 2) Folgende Anpassungen wurden vom Kanton Aargau auf Nutzungsplanungsstufe bereits genehmigt und werden vom Bund zur Kenntnis genommen:
 - a) A 2.1 Abfallanlagen und Deponien: Materialabbaugebiet Steiacher, Mägenwil;
 - b) A 2.1 Abfallanlagen und Deponien: Deponie Steiacher, Mönthal;
 - c) L 3.1 Landwirtschaftsgebiet und Fruchtfolgeflächen: Reduktion von Fruchtfolgeflächen aufgrund der Umfahrung Mellingen.
- 3) Die Genehmigung des Vorhabens VERAS Südumfahrung und der rGVK Ostaargau (regionale Gesamtverkehrskonzepte mit Gesamtverkehrskonzept [GVK] Raum Brugg-Windisch und GVK Raum Baden und Umgebung) stellt kein Präjudiz für die allfällige spätere Mitfinanzierung dieser Projekte im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr dar.
- 4) Der Kanton Aargau wird aufgefordert, im Rahmen der Weiterentwicklung des kantonalen Richtplans betreffend die Limmattalbahn
 - a) im Hinblick auf eine mögliche Festsetzung des Abschnitts Killwangen-Baden frühzeitig die Koordination mit dem ASTRA zu suchen, da dieses Vorhaben die Nationalstrasse tangiert. Die Linienführung in diesem Abschnitt der Limmattalbahn ist jedenfalls mit der Nationalstrassenplanung abzustimmen;
 - b) im Hinblick auf eine mögliche Festsetzung der Haltestelle «Spreitenbach Asp» allfällige Konflikte mit dem festgesetzten Siedlungstrenngürtel zu bereinigen;
 - c) im Hinblick auf eine mögliche Festsetzung der Limmattalbahn von Killwangen nach Baden bei der Wahl der exakten Linienführung die Schutzinteressen des ISOS in der Interessenabwägung zu berücksichtigen;
 - d) für den Abschnitt Killwangen- Baden die Interessen des Gewässerschutzes zu berücksichtigen.
- 5) Der Kanton Aargau wird aufgefordert, im Rahmen der nachgeordneten Planung dafür zu sorgen, dass
 - a) beim Deponiestandort «Höll» der Gewässerraum des Heuelbachs berücksichtigt wird;
 - b) beim Deponiestandort «Höll» die Schutzziele des Objekts Nr. AG 29 «Villmergen-Muri» des Bundesinventars der historischen Verkehrswege der Schweiz berücksichtigt werden;
 - c) das Materialabbaugebiet «Grosszelg» in Birmenstorf in Bezug auf den Grundwasserschutz überprüft wird;

- d) beim Materialabbaugebiet «Grosszelg» die Schutzziele des Objekts Nr. 1305 «Reusslandschaft» des Bundesinventars der Landschaften und Naturdenkmäler (BLN) bei der weiteren Planung berücksichtigt werden;
- e) bei der weiteren Planung des Vorhabens VERAS die Koordination mit den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) sichergestellt wird, um die betroffenen Planungen aufeinander abzustimmen;
- f) beim Vorhaben VERAS bei der weiteren Planung die Koordination mit dem ASTRA weitergeführt wird, da dieses Vorhaben die Nationalstrasse tangiert;
- g) bei der Verkehrsinfrastrukturentwicklung im Raum Suhr VERAS Ostumfahrung die Interessen des Grundwasserschutzes berücksichtigt werden;
- h) beim Bahnhof Brugg die Alternativstandorte bei einer Verschiebung des Bahnhofs und die begründete Aufhebung des Güterverkehr-Freiverlads gemäss den Kriterien des Konzepts für den Gütertransport auf der Schiene vom 20. Dezember 2017 dargelegt werden;
- i) bei der Zentrumsentlastung Brugg die weitere Planung im Bereich des Bahnhofs Brugg, insbesondere in Bezug auf die Strecke Brugg-Turgi-Baden, mit den SBB abgestimmt wird;
- j) bei der Zentrumsentlastung Brugg die Schutzinteressen des BLN-Objekts Nr. 1019 «Wasserschloss» bei der Ausgestaltung der Strassenführung berücksichtigt werden;
- k) bei der Zentrumsentlastung Baden die weitere Planung im nördlichen Bereich, insbesondere in Bezug auf die Strecke Brugg-Turgi-Baden, mit den SBB abgestimmt wird;
- l) bei der weiteren Planung der Velovorzugsrouten bzw. Velo-Hauptverbindungen die Koordination mit den SBB sichergestellt wird, um die betroffenen Planungen aufeinander abzustimmen;
- m) bei den Teilausbauten in Schöftland, Oberentfelden und Suhr hinsichtlich des Hochwasserschutzes Suhrental die Interessen des Grundwasserschutzes berücksichtigt werden.

Bundesamt für Raumentwicklung
Die Direktorin

i.V.

Dr. Maria Lezzi