

Gesamtverkehrskonzept Raum Baden und Umgebung

Behördendelegation

Beschluss-Protokoll der Sitzung vom 29. Februar 2024

Zusammensetzung Behördendelegation

- Gemeindeammänner / Vizeammänner, Präsidenten Planungsverbände:
Stadt Baden, Gemeinde Ennetbaden, Gemeinde Ehrendingen, Gemeinde Freienwil, Gemeinde Killwangen, Gemeinde Neuenhof, Gemeinde Obersiggenthal, Gemeinde Turgi, Gemeinde Untersiggenthal, Gemeinde Wettingen, Regionalplanungsverbände Baden Regio und Zurzibiet Regio (alle stimmberechtigt)
- Kanton Aargau, Departement Bau, Verkehr und Umwelt: Departementsvorsteher/
Regierungsrat Stephan Attiger (stimmberechtigt), Mitarbeitende Verwaltung (nicht stimmberechtigt)
- Planungsteam (beratend, nicht stimmberechtigt)

Rolle Behördendelegation

Die Behördendelegation (BDel) ist das strategische Führungsgremium des GVK Raum Baden und Umgebung. Sie ist für die politische Abstützung und die Steuerung des Vorhabens GVK Raum Baden und Umgebung verantwortlich, fällt die für den Projektfortschritt relevanten (Zwischen-)Entscheide und legt die Partizipations- und Kommunikationsschritte fest. Nach dem Abschluss der Arbeiten gibt die BDel Empfehlungen zum weiteren Vorgehen und zu den nötigen Beschlüssen zuhanden des Regierungsrats, der Stadt- und Gemeinderäte sowie der Vorstände der Regionalplanungsverbände (Replas) ab.

Wo wir in der Planung stehen

Insgesamt sind über die Jahre 2022 bis 2024 fünf Partizipationszyklen vorgesehen: Je Zyklus folgen sich Planerarbeit, Begleitgruppe (BG), Mobilitätskonferenz (MoK), ePartizipation, Behördendelegation. Die ersten beiden Partizipationszyklen zum Thema "Lagebeurteilung und Ziele" sind mit dem Beschluss der BDel vom 30. Mai 2023 – auch gestützt auf die vorgängigen Gemeinderatsbeschlüsse – formell definitiv abgeschlossen. Auch der dritte Partizipationszyklus zum Thema "Spielräume" ist mit dem Beschluss der BDel vom 8. September 2023 abgeschlossen. Seither läuft die vierte Planungs- und Partizipationsphase zum Thema Massnahmenentwicklung. Die BDel soll mit ihren heutigen Beschlüssen vom 29. Februar 2024 die weiteren Schritte der öV-Planung zur Kenntnis nehmen und im Hinblick auf die MoK4 erste, wichtige Vor-Entscheide zum Schwerpunkt/Massnahmenpaket "Limmatquerungen" fällen; es werden jedoch keine Massnahmen definitiv beschlossen. Die Freigabe des regionalen Massnahmenfächers durch die BDel zuhanden der MoK4 soll im Mai 2024 erfolgen. Definitive Beschlüsse zu Massnahmen des GVK werden erst nach der MoK4, also im Herbst 2024, gefällt.

8. März 2024

Beschlüsse

Beschluss Nr. 1

Ortsdurchfahrten

Die BDel nimmt den Stand der Arbeiten bei den Ortsdurchfahrten zur Kenntnis.
[einstimmig]

Kommentar zum Beschluss 1:

Die Lagebeurteilung und die Zielfindung inklusive den dazugehörigen Partizipationsbeiträgen zeigten, dass das Thema Stadt- und Freiraum und insbesondere die Aufwertung der Ortsdurchfahrten hoch gewichtet wird. Entsprechend wurde auch das Ziel "Attraktiver und zukunftsfähiger Lebensraum" definiert. Die Projektleitung befasst sich deshalb in der Phase Massnahmenentwicklung vertieft, aber stufengerecht damit. Auf ausgewählten Kantonsstrassenabschnitten der Ortsdurchfahrten werden dazu erste Schritte in Richtung "Vorstudie Ortsdurchfahrten" (etablierter Planungsprozess beim Kanton) gemacht (in Gemeinden Baden, Neuenhof, Obersiggenthal, Untersiggenthal und Wettingen). Zudem sollen Handlungsempfehlungen an die Gemeinden formuliert werden: z.B. wann der Planungsprozess in Abstimmung mit der Erhaltungsplanung Strasse weitergeführt werden soll (Vorstudie Ortsdurchfahrten). Erste Arbeiten sind inzwischen geleistet, erste bilaterale Gespräche mit der Verwaltung der Gemeinden sind geführt. Die Behördendelegation nimmt den Stand zur Kenntnis.

Beschluss Nr. 2

Velovorzugsroute im Siggenthal

Die BDel nimmt den vorliegenden Stand "Velovorzugsrouten im Siggenthal" zur Kenntnis. Die BDel gibt die Inhalte – mit Präzisierung gemäss Input der Gemeinde Obersiggenthal – frei für die Diskussion an der nächsten Begleitgruppensitzung am 13. März 2024. Ein Entscheid dazu wird an der BDel-Sitzung am 4. April 2024 angestrebt.
[einstimmig]

Kommentar zum Beschluss 2:

Gemäss Beschluss des Grossen Rats im 2021 zum rGVK-Ostaargau besteht das kantonale Radroutennetz im Ostaargau zukünftig aus den funktional notwendigen Haupt-

bestandteilen, welches durch die Velovorzugsrouten und Velo-Hauptverbindungen definiert ist (siehe Botschaft 2021). Diese werden durch kommunale Velo-Nebenverbindungen ergänzt. Das Velonetz im Raum Baden und Umgebung war u.a. auch gestützt auf die positiven Feedbacks in der öffentlichen Anhörung (2019/2020) bis auf einen Abschnitt im Siggenthal im Grundsatz unbestritten. Im Raum Baden und Umgebung wurden deshalb im Jahr 2021 gestützt auf den Grossrats-Beschluss bereits grössere Infrastrukturen im kantonalen Richtplan auf Stufe Zwischenergebnis eingetragen: Explizit sind dies die Velovorzugsrouten von Zürich über Killwangen kommend, ab Neuenhof, über Baden, Siggenthal bis an die Gemeindegrenze Gebenstorf als auch der Ast von Dättwil nach Baden (Richtplan-Kapitel M4.1). Auch die Abschnitte der Velo-Hauptverbindungen, die das bestehende kantonale Radroutennetz zusätzlich ergänzen, wurden mit dem Grossratsbeschluss im Richtplan auf Stufe Zwischenergebnis aufgenommen.

Das Velonetz im Raum Brugg-Windisch konnte gestützt auf die Arbeiten im rGVK-Ostaargau bereits damals auf der höchsten Stufe im Richtplan festgesetzt werden.

Seit 2022 läuft die nächste Planungsphase im Rahmen des GVK Raum Baden und Umgebung. Es zeigt sich, dass das Velonetz gemäss Beschluss des Grossen Rats im Jahr 2021 im Grundsatz weiterhin unbestritten ist; einzig die Differenz bezüglich Führung der Velovorzugsroute im Siggenthal besteht weiterhin.

Das Planerteam hat deshalb die möglichen Veloachsen im Korridor Siggenthal nochmals genauer analysiert. Die Vorschläge wurden in verschiedenen Sitzungen diskutiert und liegen jetzt für die Diskussion im Partizipationsgremium (Begleitgruppe) vor.

Die Behördendelegation gibt die Inhalte mit dem heutigen Beschluss frei für die Diskussion an der nächsten Begleitgruppensitzung am 13. März 2024. Ein Varianten-Entscheid zur Velovorzugsroute im Siggenthal soll an der nächsten Behördendelegationsitzung am 4. April 2024 gefällt werden.

Beschluss Nr. 3

öV-Hauptkorridore

Die BDel ist einverstanden,

- dass das öV-Konzept für den Zeithorizont 2040 auf Basis des Ansatzes «Starke Busachsen» erarbeitet wird, wobei auch die nötige Busbevorzugung und der entsprechende Flächenbedarf aufgezeigt werden sollen.
- dass zusätzlich der nötige Raum für noch stärker eigentrasse öV-Hauptkorridore aufgezeigt und zur Sicherung vorgeschlagen wird, damit so auch die langfristigen Optionen freigehalten werden können.

[einstimmig]

Kommentar zum Beschluss 3:

Gestützt auf die bisherigen Arbeiten beurteilt das Planerteam das öV-System im Raum Baden und Umgebung wie folgt: "Das heutige öV-System ist zweckmässig und entspricht den bestehenden kantonalen Vorgaben, stösst jedoch hinsichtlich Kapazität und Zuverlässigkeit bereits heute an Grenzen. Künftig steigt die öV-Nachfrage an: Die geplanten Siedlungserweiterungen verursachen grundsätzlich eine spürbare Verkehrszunahme. Das führt dazu, dass das heutige öV-System zum Prognosehorizont GVK 2040 hinsichtlich Kapazität und Angebotsqualität den Anforderungen nicht mehr genügt. Um den hohen Erwartungen an die Rolle des öV gemäss GVK-Zielsetzungen gerecht zu werden, braucht es eine Weiterentwicklung des öV-Systems."

Im Partizipationsprozess wurde das Ziel "Leistungsfähiges und vernetztes öV-System" formuliert: Auf den wichtigen Beziehungen innerhalb des Raums und zu den angrenzenden Räumen besteht ein zuverlässiges, direktes und komfortables öV-Angebot, das mit anderen Fortbewegungsarten vernetzt ist. Mit diesem Ziel gehen hohe Erwartungen an die Qualität des öV einher. Dazu reicht ein nachfrageorientierter öV-Angebotsausbau nicht aus. Es braucht mittelfristig zwingend einen Sprung in der Qualität des öV-Angebots.

Um mehr Kenntnisse zur Weiterentwicklung des öV-Systems zu erhalten, hatte die Behördendelegation an seiner Sitzung vom 8. September 2023 festgelegt, dass für einen ersten Schritt in Richtung Entscheidungsfindung und Abstimmung der Siedlungsentwicklung mit dem öV-Hauptkorridor zwischen Killwangen und Baden je eine bilaterale Sitzung mit den territorial betroffenen Gemeinden (Baden, Wettingen, Neuenhof und Killwangen) stattfindet. Diese bilateralen Sitzungen mit den Gemeindevertretungen haben inzwischen stattgefunden.

Zusammenfassend zeigt sich, dass alle vier Gemeinden offen für die Diskussion über einen öV-Hauptkorridor beziehungsweise eine Tramverlängerung ab Killwangen in Richtung Baden sind. Bei der Wahl eines geeigneten Korridors für einen öV-Hauptkorridor / Tram ist nur die Linienführung von Killwangen nach Neuenhof unbestritten, danach sind die Haltungen kontrovers.

Diese Gesprächsresultate und weitere Vertiefungsarbeiten des Planerteams führen zu diesem Fazit:

- Aus verkehrlicher und raumplanerischer Sicht ist die Einführung eines Trams mit den absehbaren Siedlungsentwicklungen bis zum Prognosehorizont GVK 2040 nicht zwingend. Mit einer Weiterentwicklung des Busnetzes lässt sich die geforderte Kapazität bereitstellen und die nötige Attraktivität nimmt dank ausgebauter Busbevorzugung zu. Das Gesamtverkehrskonzept GVK Raum Baden und Umgebung soll deshalb definieren, welche Abschnitte als starke öV-Korridore zur Erreichung der Ziele zu sichern sind.*
- Längerfristig – also nach dem GVK-Horizont 2040 – kann je nach Siedlungsentwicklung eine zusätzliche öV-Nachfrage nicht mehr in der notwendigen Qualität mit Buslinien angeboten werden. Deshalb soll im Rahmen des GVK Raum Baden und Umgebung – ergänzend zur erwähnten Weiterentwicklung des Busnetzes – der*

Raum für öV-Korridore gesichert werden, die auch für Trams geeignet sind.

Die Behördendelegation hat die Projektleitung deshalb einstimmig beauftragt, ein öV-Konzept für den GVK-Zeithorizont 2040 mit gestärkten Busachsen zu entwickeln. Um nach 2040 Spielräume zu erhalten, sollen im GVK geeignete Korridore für eine allfällige Tramlinie aufgezeigt und die erforderlichen Flächen gesichert werden.

Beschluss Nr. 4

Limmatquerungen

Die BDel beschliesst, dass die beiden Massnahmenkonzepte 1 (kurzfristiger Zeithorizont) und 2 (mittelfristiger Zeithorizont) ins GVK aufgenommen werden. Ziel ist, die Umsetzung der kurzfristigen Massnahmen nach dem GVK-Richtplanbeschluss im Grosse Rat anzupacken. Ziel ist zudem der sofortige Einstieg in die weitere Planung der mittelfristigen Massnahmen nach dem GVK-Grossratsbeschluss, unabhängig davon, ob eine Langfrist-Option (nach 2040) vorgesehen wird oder nicht.

Die BDel stimmt zu, dass die langfristigen Optionen im Rahmen der Raumsicherung für den öV-Korridor (vgl. separater Antrag) sowie unter Einbezug der Auswirkungen einer allfälligen Zentrumsentlastung betrachtet werden; anschliessend Aufnahme der prioritären Option(en) als langfristige Massnahmen im GVK. Generell bekräftigt die Behördendelegation, dass sie bei Variantenentscheiden zu Infrastrukturelementen immer auch die relevanten Wechselwirkungen zu anderen grösseren Massnahmen einbeziehen wird.

[einstimmig]

Kommentar zum Beschluss 4:

Das Kantonsstrassennetz im Raum Baden und Umgebung ist bereits heute durch den motorisierten Verkehr stark belastet. Ganz besonders gilt das für die Limmatquerungen Siggenthalerbrücke, Hochbrücke Baden und Limmatbrücke zwischen Wettingen und Neuenhof mit den jeweils beidseits der Brücken angrenzenden Knoten. Diese müssen nicht nur den innerregionalen Verkehr bewältigen, sondern auch den Zubringerverkehr zur A1 (v.a. weiter in Richtung Zürich) aus den nördlich und nordwestlich angrenzenden Räumen. Die Siggenthalerbrücke wird heute hauptsächlich durch den Verkehr aus dem Siggenthal und dem Unteren Aaretal befahren. Der Umgang mit diesem Verkehr wird im Massnahmenpaket Zentrumsentlastung vertieft.

Diese Knoten sind während der Spitzenzeiten überlastet, es kommt zu teilweise längeren Staus. Ohne GVK-Massnahmen nimmt der Verkehr bis 2040 um weitere 20 Prozent zu und die Überlastungen werden künftig deutlich länger dauern als heute.

Während die Defizite im Bereich der Siggenthalerbrücke und der Limmatbrücke zwischen Wettingen und Neuenhof bis zum GVK-Zeithorizont 2040 im Vergleich zur Hochbrücke Baden überschaubar sind oder mit den eigenständigen oder anderen GVK-Massnahmen verbessert werden können, ist der Brückenkopf Ost bei der Hochbrücke Baden seit der Umgestaltung des Schulhausplatzes zum kritischen Brennpunkt des regionalen Verkehrsgeschehens geworden.

Hier braucht es mehrere eng aufeinander abgestimmte Massnahmen, damit die verschiedenen Verkehrsteilnehmenden auch künftig zuverlässig und sicher unterwegs sein können. Das Planerteam hat der Behördendelegation Massnahmen für drei Zeithorizonte vorgeschlagen:

- Kurzfristig: Anhebung und Verbreiterung der Radstreifen auf der Hochbrücke, Sperrung des Linksabbiegers am Brückenkopf Ost von Norden und Einführung eines Einbahnregimes auf der Schartenstrasse (mit Bus-/Velospur in Richtung Landvogteischloss)*
- Mittelfristig: Realisierung einer separaten Velobrücke und Velounterführungen unter dem Brückenkopf Ost und Einrichtung einer separaten öV-Spur auf der Hochbrücke in eine Richtung.*
- Langfristig: Für eine vollständige öV-Eigentrassierung auf der Hochbrücke in beiden Richtungen wurden drei weitere, umfassendere Massnahmen aufgezeigt, unter anderem die in der Vorphase vorgeschlagene Umnutzung der Hochbrücke inklusive Bau einer neuen Limmatbrücke für den Autoverkehr. Die Machbarkeit dieser drei Massnahmen ist nicht vollständig gesichert.*

Die Behördendelegation hat einstimmig beschlossen, die beiden Massnahmenkonzepte für den kurzfristigen und den mittelfristigen Zeithorizont (bis 2040) im GVK aufzunehmen und der MoK4 zur Diskussion vorzulegen. Ziel ist, die Umsetzung der kurzfristigen Massnahmen nach dem GVK-Richtplanbeschluss im Grossen Rat anzugehen. Zudem soll nach dem GVK-Grossratsbeschluss sofort in die weitere Planung der mittelfristigen Massnahmen eingestiegen werden, unabhängig davon, ob eine Langfrist-Option vorgesehen wird oder nicht. Ob eine oder mehrere der drei erwähnten langfristigen Massnahmen aufgenommen werden soll, ist zusammen mit der Raumsicherung für Tramkorridore noch zu klären. Dabei sind die Auswirkungen auf die Siggenthaler Brücke und das Zusammenspiel mit einer allfälligen Zentrumsentlastung zu berücksichtigen, um unerwünschte Verkehrsverlagerungen zu vermeiden. Generell werden bei Variantenentscheiden die Auswirkungen auf die Verkehrsströme im Sinne einer Gesamtsicht in der Region geprüft, damit die Behördendelegation diese bei ihren Entscheiden berücksichtigen kann.

Beschluss Nr. 5

Kommunikation

Die BDel stimmt dem Vorgehensvorschlag zu und beauftragt die Projektleitung, den eingeschlagenen Weg weiterzuverfolgen und die Kampagne zeitgerecht umzusetzen. Die

Gemeinden unterstützen die Kampagne aktiv. Die BDel nimmt den aktualisierten Stand zum Thema "interaktive Karte" rund um die nächste MoK als auch die darauffolgende ePartizipation zur Kenntnis. [einstimmig]

Kommentar zum Beschluss 5:

Die Behördendelegation hatte an seiner Sitzung vom 8. Dezember 2023 das Planerteam beauftragt, die folgenden zusätzlichen Kommunikations-Massnahmen zu vertiefen und die Umsetzung vorzubereiten:

- ePartizipation mit interaktiver Karte nach MoK4
- Plakatkampagne in den Gemeinden
- regelmässiger Info-Letter in Mail-Form ab Anfang 2024

Die Behördendelegation unterstützt diese Massnahmen und deren Weiterentwicklung weiterhin.

Beschluss Nr. 6

Kommunikation

Die BDel ist mit der Kommunikation nach der heutigen BDel-Sitzung einverstanden: Beschluss-Protokoll, Medienmitteilung. [einstimmig]

Kommentar zum Beschluss 6:

Nach der Behördendelegationssitzung vom 29. Februar 2024 wird mittels Medienmitteilung kommuniziert. Das Beschluss-Protokoll wird auf der Projektwebseite veröffentlicht.

Beschluss Nr. 7

Die BDel hält an ihrem ursprünglichen Beschluss fest, dass die Pro Velo Region Baden nicht in die Arbeitsgruppe Fuss- und Veloverkehr aufgenommen wird. [einstimmig]

Kommentar zum Beschluss 7:

Gemäss Beschluss des Grossen Rats im 2021 zum rGVK-Ostaargau besteht das kan-

tonale Radroutennetz im Ostaaargau zukünftig aus den funktional notwendigen Hauptbestandteilen, welches durch die Velovorzugsrouten und Velo-Hauptverbindungen definiert ist (siehe Botschaft 2021). Diese werden durch kommunale Velo-Nebenverbindungen ergänzt. Das Velonetz im Raum Baden und Umgebung war u.a. auch gestützt auf die positiven Feedbacks in der öffentliche Anhörung (2019/2020) bis auf einen Abschnitt im Siggenthal im Grundsatz unbestritten.

Die Arbeitsgruppe Fuss- und Veloverkehr hat sich deshalb auch vertieft mit der Linienführung im Siggenthal beschäftigt, mit dem Ziel, die lokalen Kenntnisse einzubringen und die bestehenden Differenzen mit den betroffenen Gemeinden zu diskutieren. Verbände, Mobilitätsinstitutionen und Interessengruppen waren deshalb bewusst nicht Teil der Arbeitsgruppe. Weiter sind die Arbeiten der Arbeitsgruppe voraussichtlich abgeschlossen. Weitere Sitzungen sind nicht geplant.

Beschluss Nr. 8

Die BDel nimmt das Reporting zur Kenntnis. [einstimmig]

Kommentar zum Beschluss 8:

Die Projektleitung legt der BDel mittels Reporting dar, wie sich die Kosten- und Terminsituation im GVK Raum Baden und Umgebung entwickeln und die Planungsarbeiten fortschreiten. Es werden mögliche Risiken, allfällig notwendige Massnahmen und das Zusammenspiel mit den Nachbarräumen aufgezeigt. Das Reporting ist nicht öffentlich.
