KANTON AARGAU

GVK Raum Baden und Umgebung

Factsheet zum Thema Gestaltungsspielraum

Behördendelegation, 1. November 2022

Ausgangslage – Grossratsbeschluss

Grossratsbeschluss am 4. Mai 2021 zum rGVK:

> **Botschaft an den Grossen Rat** mit Auftrag zur Weiterbearbeitung

> **Planungsgrundsätze für Gesamtverkehrskonzept** mit 5 Handlungsfeldern

> **Planungsanweisungen** zur **Umsetzung** im Raum Brugg-Windisch resp. Weiterplanung im Raum Baden und Umgebung

> **Festsetzung** der Infrastrukturelemente Zentrumsentlastung und Velonetz im **Raum Brugg-Windisch**

> **Zwischenergebnis** der Infrastrukturelemente Zentrumsentlastung und Velonetz im **Raum Baden und Umgebung** (Zwischenergebnis Limmattalbahn bereits am 8. September 2020)

Ausgangslage – Grossratsbeschluss

Grossratsbeschluss am 8. September 2020
Weiterführung Limmattalbahn (LTB) Killwangen bis Baden:

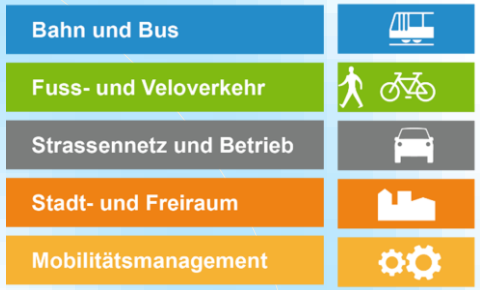
> **Botschaft an den Grossen Rat** mit Auftrag zur Weiterbearbeitung

> **Zwischenergebnis** Linienführung LTB, der Tram-Haltestelle Asp und der SBB-Haltestelle Tägerhard

Gestaltungsspielraum und Rahmen

Mobilitätsentwicklung

Planungen
GVK Brugg-Windisch, Raum Unteres Aaretal



Gesamtverkehr – alle Handlungsfelder

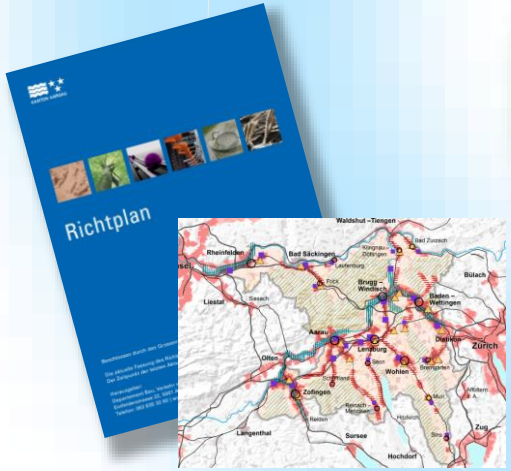
Gestaltungsspielraum

Präzisieren der Ziele (Zielbild)

Massnahmen für alle Verkehrsträger

Etappierung

Vorgehen

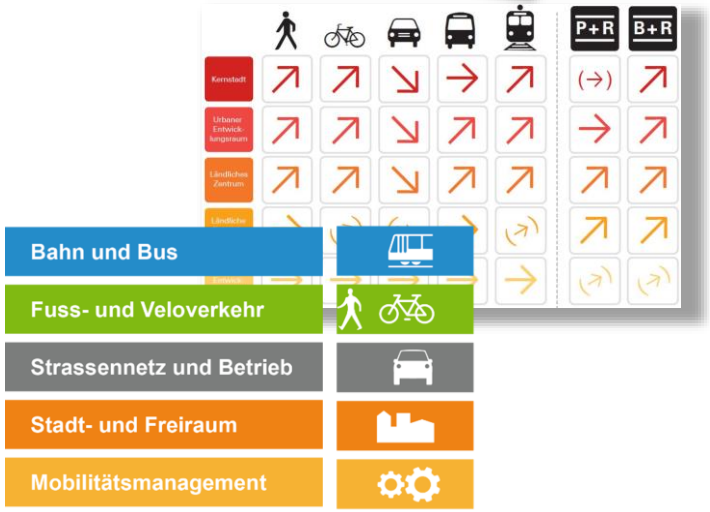


Bevölkerungsentwicklung

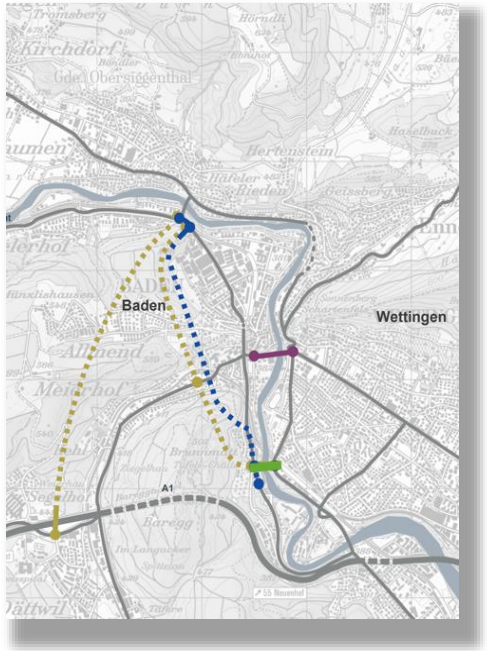
Kosten – Nutzen
Gesamtkosten
(Lösungssuche zuerst unabhängig von Kosten-Nutzen, nachher nach State of the art)

Gestaltungsspielraum – Grundlagen und Ziele

ohne Gestaltungsspielraum	mit Gestaltungsspielraum
Richtplan und mobilitätAARGAU sind für den gesamten Planungsprozess ab 2022 verbindlich. Daraus leiten sich u.a. Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung und die Verkehrs-prognose (via Verkehrsmodell KVM-AG) als Basis für das GVK ab. (Quelle/Begründung: sind Planungsinstrumente des Kantons; Botschaft Grosser Rat 4.5.2021, Kapitel 7)	Mögliches Anwenden von Szenarien: Massnahmenbündel schnüren, die auf Zeitachse flexibel einsatzbereit sind
	Zielbild basierend auf mobilitätAARGAU und kantonalem Richtplan
Ein **Gesamtverkehrskonzept** über den gesamten Raum ist notwendig. Die bisher **angestrebten Wirkungen** müssen auch mit dem überarbeiteten GVK erreicht werden. Dazu braucht es verbindliche Massnahmen - aus heutiger Sicht - in allen **5 Handlungsfeldern.** Der Kanton führt ein **Umsetzungs- und Wirkungscontrolling.** (Quelle: Richtplan M1.2, Planungsgrundsätze)	**bisherige Massnahmen*** gemäss rGVK Ostaargau (BahnBus, FussVelo, Strasse, Stadt- und Freiraum, Mobilitätsmanagement) können angepasst/ersetzt/ergänzt/gestrichen werden, **falls die angestrebte Wirkung erreicht wird**
Regionale Grundlagen (wichtige Aspekte aus RES, REL, REK, etc.)	

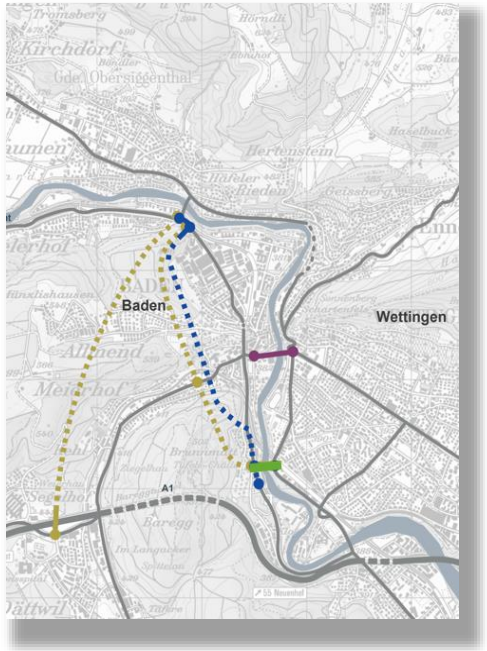


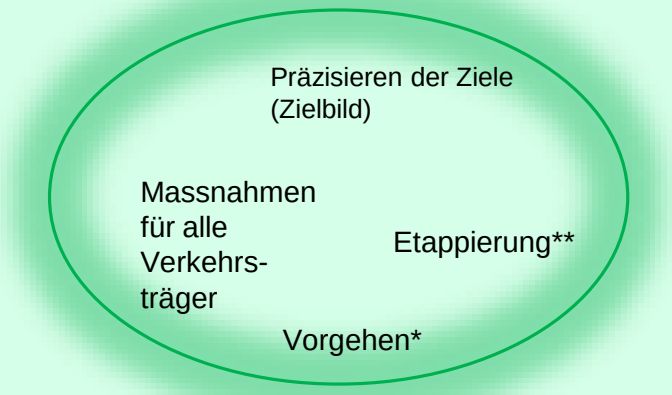
Gestaltungsspielraum – Strassennetz und Betrieb



ohne Gestaltungsspielraum	mit Gestaltungsspielraum
Ortsdurchfahrten mit einem DTV von mehr als 15'000 Fz/d müssen siedlungsverträglich gestaltet werden. Erforderliche KS-Abschnitte werden gestützt auf die Verkehrsprognosen aktualisiert. (Quelle: allgemeine Aussage im Richtplan S1.1)	
Falls die ZEL bzw. weitere Netzergänzungen im Rahmen der vertiefenden Planungsarbeiten bis ca. 2024 Thema bleiben: Es ist im Planungsprozess vertieft aufzuzeigen, welchen Beitrag die ZEL (Zentrumsentlastung, Tunnel) und allfällige weitere Strassennetz-Ergänzungen im Hinblick auf die Ziele leisten und wie unerwünschte Effekte vermieden werden können.	Punktuelle **Netzergänzungen sind möglich** (falls angestrebte Wirkung erreicht wird, und Kosten-Nutzen-Verhältnisse der Einzelmassnahme als auch in der Summe aller GVK-Massnahmen passen).
Die Verkehrssituation rund um den Autobahnanschluss bei Neuenhof wird zusammen mit dem ASTRA vertieft untersucht. (Quelle: Richtplan M1.2, Planungsgrundsätze) Die Verkehrsmengen von und zur Autobahn müssen (in der Spitzenzeit) in ausreichender Qualität verarbeitet werden können.	Der Autobahnanschluss A1-Neuenhof hat einen Zusammenhang mit dem später gewählten Lösungsansatz im GVK. In einem ersten Schritt sind in einem Factsheet bis zur BDel 1.11.2022 grob die Abhängigkeiten aufzuzeigen und später bei Bedarf nötige Optimierungen mit dem ASTRA auszuarbeiten und umzusetzen. Optimierungen am Anschluss sind mit den Mobilitätszielen (Modalsplit) und den Kapazitäten des Strassennetzes im Raum Baden-Wettingen abzustimmen.

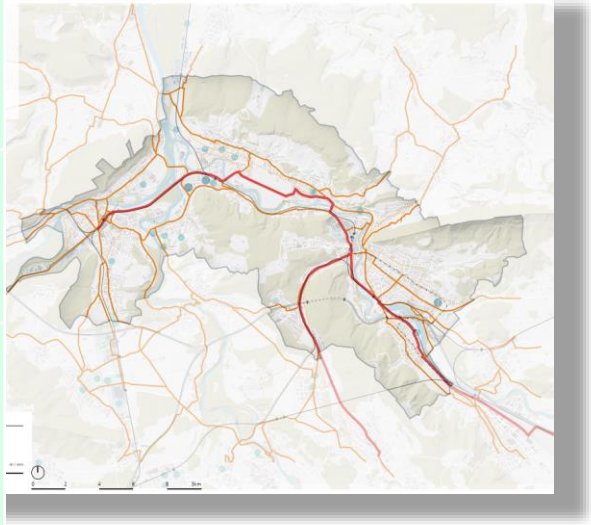
Gestaltungsspielraum – Strassennetz und Betrieb



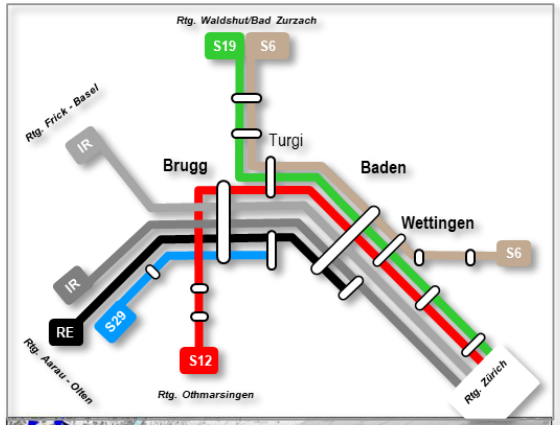
ohne Gestaltungsspielraum	mit Gestaltungsspielraum
Falls die folgenden Elemente bzw. die Betriebsform der Hochbrücke im Rahmen der vertiefenden Planungsarbeiten bis ca. 2024 Thema bleiben: • wird die Lage der **Zentrumsentlastung** Baden (Umfahrung) geprüft, • wird geklärt, ob und gegebenenfalls mit welchen begleitenden Massnahmen der **MIV-Betrieb über** die **Hochbrücke** weiterhin möglich ist, • wird geprüft, ob eine **neue Limmatquerung** für den MIV notwendig ist. (Quelle: Richtplan M1.2, Planungsanweisung)	Voraussetzung: Die bisher **angestrebten Wirkungen** müssen auch mit dem überarbeiteten GVK erreicht werden.  *Vorgehen=Prozess bis ca. 2025 **Etappierung=Umsetzungsetappierung
Das umgesetzte **Verkehrsmanagement Baden-Wettingen** bildet die Basis. Das Verkehrsmanagement (VM) ist zu erweitern, an das Zielbild für das Strassennetz gemäss dem rGVK OASE anzupassen und hat eine möglichst siedlungsverträgliche Abwicklung des verbleibenden motorisierten Individualverkehrs zu gewährleisten. (Quelle: Richtplan M1.2, Planungsanweisung)	Das Verkehrsmanagement kann ausgebaut und verfeinert werden: Input via Partizipation im Rahmen des GVK-Prozesses
Es erfolgt eine Koordination der Zentrumsentlastungen (bzw. der Konzepte) von Baden und von Brugg-Windisch. (Quelle: Richtplan M1.2, Planungsanweisung)	

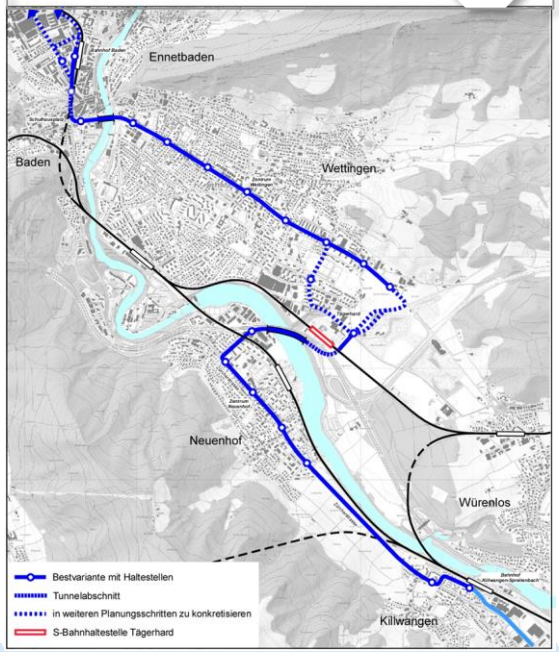
Gestaltungsspielraum – Fuss- und Veloverkehr

ohne Gestaltungsspielraum	mit Gestaltungsspielraum
Das bisher erarbeitete **Velonetz** ist grundsätzlich nötig und zweckmässig. Die Abschnitte sind in die entsprechenden Agglomerationsprogramm-Generationen eingeflossen. Das lokale Velonetz bestehend aus den Velo-Nebenverbindungen wird in einem regionalen Sachplan behördenverbindlich festgelegt. (Quelle: Richtplan M1.2, Planungsanweisung)	Ergänzt bzw. präzisiert werden können bei Bedarf vereinzelte Schlüsselabschnitte im definierten Netz (Velovorzugsrouten, Velo-Hauptverbindungen), sowie das ergänzende kommunale Netz (Velo-Nebenverbindungen).
Damit der Anteil des Veloverkehrs gesteigert werden kann, braucht es hochrangige Verbindungen (**Velovorzugsrouten**). Mindestens die drei bisher vorgesehenen Routen sind nötig. (Quelle: Richtplan M1.2, Planungsanweisung)	Die Linienführung der drei **Velovorzugsrouten** kann innerhalb der Korridore diskutiert werden. Zudem könnten bei Bedarf weitere Velovorzugsrouten andiskutiert werden.
Um den Veloverkehr zu fördern, müssen vorrangig attraktive **Veloverbindungen Richtung Innenstadt von Baden** realisiert werden. Wenn nicht in vergleichbarer Direktheit über andere Strassen möglich, müssen diese auf der Bruggerstrasse geführt werden. Das bedingt Platz, der nur **durch weniger Fahrspuren für den MIV** gewonnen werden kann.	Wenn die ZEL (Umfahrung Baden) zeitlich verschoben oder darauf vollständig verzichtet werden soll, muss im Abschnitt Stadt Baden auch eine Velo-Vorzugsrouten-Führung ausserhalb der Bruggerstrasse geprüft werden.
Die Gemeinden sind für die Fusswegnetzplanung und -realisierung zuständig. Die Kernstädte und Gemeinden im urbanen Entwicklungsraum des Ostaargaus stimmen ihre Fusswegplanung auf das Bevölkerungswachstum bis 2040 und auf das sich ändernde Mobilitätsverhalten ab. (Quelle: Richtplan M1.2, Planungsanweisung)	Die Gemeinden sind für die Fusswegnetzplanung und -realisierung zuständig (Recht, KGV). Im Rahmen des GVK werden typische Beispiele von möglichen Verbesserungen dargestellt.



Gestaltungsspielraum - öV

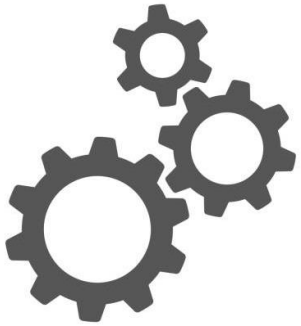




ohne Gestaltungsspielraum	mit Gestaltungsspielraum
• Die Angebotsentwicklung der Bahn entspricht dem kantonalen Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr 2020 (MJP öV) und der S-Bahn Aargau 2016 ff. • Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (STEP). Im Juni 2019 hat das Bundesparlament den Ausbauschritt STEP 2035 beschlossen: schnelle Verbindungen im 15-Minuten-Takt aus der Region Brugg / Baden nach Zürich und Aarau ein, ebenso für die Direktverbindungen im 30-Minuten-Takt Brugg / Baden – Flughafen Zürich. • Im Hinblick auf den Ausbau des S-Bahnnetzes im Limmattal und im Unteren Aaretal auf den 15-Minuten-Takt setzt sich der Kanton Aargau beim Bund dafür ein, dass die dazugehörenden Bahnausbauten im STEP 2040 / 2045 aufgenommen werden. (Quelle: Richtplan M1.2, Planungsanweisung)	Gemeinsamer Prozess zum öV (Bus, LTB). Es wird geprüft: • Angebotskonzept für den Korridor Killwangen–Neuenhof–Wettingen–Baden in zwei bis drei Etappen entsprechend der Siedlungs-entwicklung und der GVK-Massnahmen • Aufzeigen und Analyse der Frage, ob die Nachfrage langfristig eine Umstellung von Bus auf Tram verlangt oder rechtfertigt • Stufengerechtes Prüfen der vorgeschlagenen Massnahmen auf betriebliche Machbarkeit

Gestaltungsspielraum – Mobilitätsmanagement, Stadtraum

ohne Gestaltungsspielraum	mit Gestaltungsspielraum
Ein zielgerichtetes **Mobilitätsmanagement** ist für die angestrebte, bedeutende Veränderung des Modalsplits zugunsten Fuss- und Veloverkehr zwingend.	Im Raum Baden und Umgebung stehen die Mobilitätsmanagement(MM)-Massnahmen im Moment im Hintergrund. Ist das Massnahmen-Set des GVK Raum Baden und Umgebung in den anderen Handlungsfeldern fixiert, müssen die MM-Massnahmen bei Bedarf angepasst werden. Griffigere Massnahmen zur **Parkierung** sind zu prüfen.
Das Handlungsfeld **Stadt- und Freiraum** unterstützt die Lösungssuche und die Bewertung der Lösungen. Es vertieft den gewählten Lösungsansatz aus stadt- und freiräumlicher Sicht grob. • Für die stark vom MIV entlasteten Kantonsstrassenabschnitte in Baden, Brugg, und Windisch sind zusammen mit den Gemeinden die bisherigen Ideen zur stadträumlichen Aufwertung zu vertiefen und in Vorstudien weiter zu entwickeln. Diese Aufwertungen der Ortsdurchfahrten sind nach Eröffnung der Zentrumsentlastungen und in Abstimmung mit der Kantonsstrassen-Erhaltungsplanung umzusetzen. • Falls die bezeichneten Abschnitte auch ca. 2024 noch Thema sind: Für die in den Planungsgrundlagen (Stand 2020) bezeichneten Abschnitte der Ortsdurch-fahrten Wettingen, Neuenhof sind im Zusammenhang mit der Limmattalbahn als auch für die bezeichneten Abschnitte der Ortsdurchfahren Obersiggenthal, Untersiggenthal sind unter dem Titel Optimierung / Weiterentwicklung des Strassennetzes Vorstudien (Betriebs- und Gestaltungsmassnahmen, städtebauliche Entwicklung) durchzuführen. Diese Aufwertungen sind in Abstimmung mit dem rGVK-Raum Baden, der Kantonsstrassen-Erhaltungsplanung sowie mit anderen Kantonsstrassenvorhaben umzusetzen. (Quelle: Richtplan M1.2, Planungsanweisung)	Partizipation im Rahmen des GVK-Prozesses zum Stadt- und Freiraum: konkrete Ansätze

Gestaltungsspielraum – Planungsziele, Prozess

ohne Gestaltungsspielraum	mit Gestaltungsspielraum
Im rGVK Ostaargau wird der **Verbindlichkeitspfad** weiterverfolgt. Die bisherigen, ersten Entwürfe der **Planungsvereinbarungen** je Gemeinde werden weiterentwickelt und bis zur vollständigen Umsetzung des GVK Raum Baden und Umgebung geführt, bzw. bei Bedarf bis zur Umsetzung des rGVK Ostaargau.	Form, Umfang und Inhalt der Planungsvereinbarungen sind sukzessive mit den Gemeinden im Rahmen des Prozesses zu entwickeln