



Gesamtverkehrskonzept Raum Baden und Umgebung

Projekt-Governance für die Zusammenarbeit und Kommunikation

Phase 2022-2025

zwischen

Kanton Aargau, Departement Bau, Verkehr und Umwelt

und

**Stadt Baden, Gemeinde Ennetbaden, Gemeinde Ehrendingen, Gemeinde Freienwil,
Gemeinde Killwangen, Gemeinde Neuenhof, Gemeinde Obersiggenthal, Gemeinde
Turgi, Gemeinde Untersiggenthal, Gemeinde Wettingen, Regionalplanungsverbände Ba-
den Regio, Zuzibiet Regio
(nachfolgend "Vertretende der Region" genannt)**

(beide bezeichnet als "Projektpartner")

Stand 21. Oktober 2022

Durch die Behördendelegation am 1. November 2022 verabschiedet

Präambel

Auf Antrag des Regierungsrates hat der Grosse Rat des Kantons Aargau am 4. Mai 2021 gestützt auf die fachlichen Arbeiten im Rahmen des Regionalen Gesamtverkehrskonzepts Ostaargau (rGVK Ostaargau) beschlossen, die für den Raum Baden und Umgebung vorgeschlagenen Infrastrukturelemente (Zentrumsentlastung, Velowegnetz) auf Stufe Zwischenergebnis in den kantonalen Richtplan zu übernehmen. Ergänzt werden diese konkreten Einträge durch Planungsgrundsätze und Planungsanweisungen (Richtplankapitel M1.2), die für die künftige Infrastrukturplanung des Kantons in diesem Raum bindend sind. Mit dem Beschluss des Grossen Rates wurde ein wichtiger Meilenstein bei der Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur im Raum Baden und Umgebung erreicht, auch wenn nicht wie ursprünglich angestrebt alle Elemente festgesetzt werden konnten. Zusammen mit der bereits am 8. September 2020 erfolgten Aufnahme der Weiterführung der Limmattalbahn (LTB) (Killwangen-Baden) sind nun alle bedeutenden Infrastrukturelemente in diesem Raum auf derselben Richtplanstufe "Zwischenergebnis". Die öffentliche Diskussion im Rahmen des rGVK Ostaargau hat gezeigt, dass bei den Gemeinden, insbesondere aber bei der breiten Bevölkerung noch viele Fragen offen sind und die vom Kanton vorgeschlagenen Infrastrukturmassnahmen (insbesondere Zentrumsentlastung, neue Limmattalbrücke und LTB) kritisch beurteilt werden. Die Kritik ist dabei vor allem in der Bevölkerung sehr heterogen und reicht von der vollständigen Ablehnung einzelner Massnahmen bis zur Forderung nach grossräumigeren Varianten beziehungsweise Verlängerungen der vorgeschlagenen Elemente. In der Diskussion hat sich weiter gezeigt, dass die noch in der früheren Phase des rGVK Ostaargau in Workshops definierten Ziele sowie deren Verknüpfung mit der kantonalen Gesamtverkehrsstrategie "mobilitätAARGAU" (moAG) bei Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträgern und der breiten Bevölkerung zu wenig präsent sind und bisher nicht als gemeinsame Basis von Kanton und Region verstanden werden.

Beilagen

1. Projektorganisation (Version 28.03.2022)
2. Terminplan Richtplanverfahren (Version 21.10.2022)
3. Richtplankapitel M1.2 (<https://www.ag.ch/media/kanton-aargau/bvu/raumentwicklung/grundlagen-und-kantonalplanung/richtplanung/richtplantext/m12.pdf>)

Abkürzungsverzeichnis

ARE	Abteilung Raumentwicklung, Kanton Aargau
ATB	Abteilung Tiefbau, Kanton Aargau
AVK	Abteilung Verkehr, Kanton Aargau
BDeI	Behördendelegation
BG	Begleitgruppe
BVU	Departement Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau
GVK Raum Baden uU	Gesamtverkehrskonzept Raum Baden und Umgebung
moAG	Gesamtverkehrsstrategie mobilitätAARGAU
MoK	Mobilitätskonferenz
Projektpartner	BVU und Vertretende der Region
PT	Projektteam
Replas	Regionalplanungsverbände
rGVK Ostaargau	Regionales Gesamtverkehrskonzept Ostaargau
Vertretende der Region	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

1. Gegenstand der Projekt-Governance

Das vorliegende Dokument beschreibt die projektbezogene Zusammenarbeit zwischen dem Departement Bau, Verkehr und Umwelt (nachfolgend BVU) des Kantons Aargau und den genannten Standortgemeinden sowie den Regionalplanungsverbänden (nachfolgend Vertretende der Region) im Gesamtverkehrskonzept Raum Baden und Umgebung (nachfolgend GVK Raum Baden uU).

Das Projekt umfasst die Erarbeitung und planungsrechtliche Verankerung im kantonalen Richtplan:

- eines Gesamtverkehrskonzeptes (GVK) für den Raum Baden und Umgebung unter Berücksichtigung aller Verkehrsmittel und Betrachtung der verkehrlichen Auswirkungen auf das Nationalstrassennetz, insbesondere im Bereich des Autobahnanschlusses A1 Neuenhof.
- der Entscheidungsgrundlagen bezüglich der Notwendigkeit einer Weiterführung der Limmattalbahn (LTB) ab Killwangen bis Baden im Kontext eines öV-Gesamtkonzeptes, insbesondere im Hinblick auf eine allenfalls erforderliche Flächensicherung.

Bei der Erarbeitung sind die Schnittstellen und Abhängigkeiten zu den benachbarten Räumen und Planungen – insbesondere im Raum Brugg-Windisch sowie im Unteren Aaretal – konsequent mitzudenken.

Zweck

Die Projektpartner bezwecken mit der Governance die Intensivierung der Zusammenarbeit und die Regelung der Kommunikation nach gemeinsamen verbindlichen Grundsätzen. Die Geltungsdauer bezieht sich auf die Planungsphase und das anschliessende Richtplanverfahren mit dem Ziel eines Grossratsbeschlusses im Jahr 2025.

Die Projekt-Governance regelt:

- die gemeinsame Zielsetzung und die Zusammenarbeit im Projekt
- die Aufgaben, Rechte und Pflichten der Projektpartner
- die Kommunikation und das Reporting

2. Gemeinsame Zielsetzung

Die Projektpartner setzen den bisherigen Prozess zum rGVK Ostaargau im Raum Baden als "GVK Raum Baden und Umgebung" neu auf. Der Prozess wird gegenüber den früheren Phasen partizipativer gestaltet, das bedeutet, er muss in der Bevölkerung breiter abgestützt sein. Die Planungen werden ergebnisoffen weiterentwickelt, dabei bilden die Botschaft des Grossen Rats mit Beschluss vom 4. Mai 2021, die Planungsgrundsätze und -anweisungen gemäss kantonalem Richtplan (insbesondere Kapitel M 1.2) sowie die moAG zusammen mit den regionalen und kommunalen Planungsinstrumenten den verbindlichen Rahmen, innerhalb dessen sich die Projektpartner bewegen können.

3. Grundsätze der Zusammenarbeit

Für die partnerschaftliche Zusammenarbeit vereinbaren die Projektpartner daher folgendes:

- **Gemeinsame Planung:** Die Projektpartner bekennen sich zur Zusammenarbeit im Rahmen des GVK Raum Baden uU. Sie bringen ihre Anliegen in das Projekt ein und setzen sich für eine gemeinsame, regionale Sichtweise ein.
- **Abstimmung und Koordination:** Die Projektpartner handeln stufengerecht und entwickeln sachorientiert Lösungen, die für alle Seiten tragbar sind und unterstützen das Zusammenspiel zwischen Planung, Partizipation und Kommunikation aktiv.
- **Verlässlichkeit:** Die Projektpartner stellen die erforderlichen personellen und finanziellen Ressourcen innerhalb ihrer Zuständigkeit und Kompetenz bereit. Sie richten sich nach dem gemeinsamen Terminplan.
- **Kommunikation (vgl. Kapitel 5):** Die Projektpartner informieren sich regelmässig über bevorstehende Planungs- beziehungsweise Arbeitsschritte und sprechen die Information der Öffentlichkeit und Medien vorgängig miteinander ab.
- **Transparenz und Offenheit:** Im Planungsprozess auftretende kontroverse Themen und Konflikte werden frühzeitig und unter Berücksichtigung der verfügbaren Informationen offengelegt und geklärt.

4. Gemeinsame Projektorganisation

Für das GVK Raum Baden uU wird eine gemeinsame Projektorganisation aufgebaut. Sie besteht aus einer Behördendelegation (BDeL) (politische und strategische Ebene), einem Projektteam (operative Ebene) und Partizipations-Gremien (vgl. Kapitel 5).

Die Projektorganisation sowie die Zusammensetzung der einzelnen Gremien werden im Laufe des Prozesses durch die BDeL überprüft und bei Bedarf angepasst.

Gremien

a) Behördendelegation

Die Behördendelegation (BDeL) ist für die politische Abstützung und die Steuerung des Projekts verantwortlich, fällt die für den Projektfortschritt relevanten (Zwischen-)Entscheide und legt die Partizipations- und Kommunikationsschritte fest. Im Auftrag der BDeL wird zur Mobilitätskonferenz eingeladen. 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.

In die BDeL nehmen der Departementsvorsteher BVU (Vorsitz), die Stadt- beziehungsweise Gemeindeammänner von Baden / Ennetbaden / Ehrendingen / Freienwil / Killwangen / Neuenhof / Obersiggenthal / Turgi / Untersiggenthal / Wettingen und die Präsidenten der beiden Replas Einsitz.

b) Projektteam

Das Projektteam (PT) ist für die Führung des Projekts verantwortlich, fällt operative Entschiede, koordiniert die Teilprojekte und stimmt die Arbeiten mit weiteren laufenden Planungen des BVU ab. Das PT formuliert Anträge an die BDel. Es führt die Begleitgruppe und bereitet die Grundlagen für die Kommunikations- und Partizipationsarbeit auf.

Das PT setzt sich zusammen aus der Projektleitung (Vorsitz), Vertretenden der Abteilung Verkehr (AVK), der Abteilung Raumentwicklung (ARE), der Abteilung Tiefbau (ATB), der Kommunikation BVU sowie der extern beauftragten Gesamtleitung, der Prozessbegleitung und der Bauherrenunterstützung.

Risikomanagement und Berichterstattung

Zur Überprüfung des Projektfortschritts verpflichten sich die Projektpartner zu einem aktiven Risikomanagement. Der iterative Abgleich zwischen dem Planungsprozess und den Zielsetzungen sowie deren Dokumentation erfolgt durch das Projektteam. Das Projektteam erstattet der Behördendelegation Bericht.

5. Partizipation und Kommunikation

Grundsätze

In der aktuellen Planungsphase wird ein besonderes Augenmerk auf die Information und Partizipation gelegt. Das Ziel ist, weitere betroffene Gemeinden, Interessengruppen, Verbände, Organisationen usw. sowie die breite Bevölkerung stufengerecht und angemessen einzubeziehen.

Für die Mitarbeit, Partizipation und Kommunikation vereinbaren die Projektpartner daher Folgendes:

- Die Kommunikation gegenüber der Öffentlichkeit und den Medien erfolgt möglichst zielgruppengerecht, aktiv, regelmässig und transparent. Im Grundsatz gilt das Öffentlichkeitsprinzip.
- Die kantonale Projektwebsite ist die zentrale Informationsplattform. Die Kommunikationsmassnahmen und weitere Kommunikationskanäle werden durch die Behördendelegation festgelegt.
- Die Entscheidungsfindung der Behördendelegation erfolgt konsensorientiert. Allfällige verbleibende Differenzen werden kommuniziert.
- Die Behördendelegation vertritt die gemeinsam festgelegten Hauptbotschaften des GVK Raum Baden und Umgebung. Die Entschiede der Behördendelegation werden zeitnah veröffentlicht.
- Weitere betroffene Gemeinden, Interessengruppen, Verbände, Organisationen usw. erhalten die Möglichkeit an den Planungen zu partizipieren. Dazu werden eine Begleitgruppe und eine Mobilitätskonferenz etabliert.
- Die Kommunikation gegenüber Dritten und der Öffentlichkeit erfolgt nach vorgängiger Absprache mit den weiteren Projektpartnern.

Gremien und Gefässe der Partizipation

a) Begleitgruppe

Die Begleitgruppe (BG) bildet die Interessen der Region ab und setzt sich aus Vertretenden von Gemeinden und Regionalplanung, wichtigen regionalen Mobilitätsinstitutionen und -verbänden sowie Interessensgruppen zusammen. Sie bereitet die Diskussionsgrundlagen für die breite Mitwirkung in der Mobilitätskonferenz vor, setzt sich vertieft mit einzelnen fachlichen Fragestellungen auseinander, reflektiert Empfehlungen und Vorschläge kritisch, ist bereit, konsensorientiert und aus gesamtregionaler Sicht mitzudiskutieren. Die Vertretenden stellen den Informationsfluss mit ihrem jeweiligen BDeL-Mitglied sicher und verpflichten sich, sowohl an den Treffen der BG als auch an den Veranstaltungen der Mobilitätskonferenz teilzunehmen.

b) Mobilitätskonferenz

Die Mobilitätskonferenz (MoK) bildet die Interessen der Region in ihrer Zusammensetzung ab. Vorgesehen ist eine Grösse von ca. 180 Personen. Die Zusammensetzung wird von der Behördendelegation als oberstes Steuergremium festgesetzt. Die Teilnahme erfolgt auf Einladung und ist freiwillig. Es wird jedoch eine verbindliche Mitwirkung über die gesamte rund zwei- bis dreijährige Partizipationsphase hinweg erwartet, um einen kontinuierlichen Prozess sicherzustellen. Die MoK bringt die Sichtweise und Anliegen der Region ein, reflektiert Entwürfe und Vorschläge aus der Begleitgruppe und gibt Rückmeldungen. Die Aussagen der MoK haben empfehlenden Charakter. Veranstaltungen der MoK finden in Form von interaktiven, dialoggeprägten Grossgruppenkonferenzen vor Ort statt. Die Mitglieder verpflichten sich, nach Möglichkeit an allen Veranstaltungen persönlich teilzunehmen. Eine Stellvertretung ist in Absprache mit der Gemeinde möglich, solange der dafür nötige Informationsfluss gewährleistet ist.

c) ePartizipation

Ergänzend zu den beiden Gremien Begleitgruppe (BG) und Mobilitätskonferenz (MoK) wird die breite Öffentlichkeit über eine Online-Mitwirkungsplattform punktuell einbezogen. Der Einbezug kann vor oder nach den Mobilitätskonferenzen stattfinden und soll vor allem dazu dienen, gezielt zu wichtigen Fragen auch die Meinung der breiten Öffentlichkeit einzuholen.

6. Aufgaben des BVU

Hauptaufgaben des BVU

Das BVU sorgt für eine zweckmässige, leistungsfähige und eigenverantwortliche Projektorganisation. Dabei nimmt es folgende Aufgaben wahr:

- Es führt die Projektorganisation operativ.
- Es leitet und koordiniert die Planungsarbeiten.
- Es führt das formelle Richtplanverfahren.
- Es etabliert geeignete Kommunikations- und Partizipationsinstrumente.
- Es finanziert die Planungsarbeiten und die Verfahren.

Planungsarbeiten

Die Planungen sind so zu entwickeln, dass die Entscheidungsgrundlagen für die notwendigen Richtplananpassungen für den Grossrat vorliegen. Nachfolgend werden die generellen Zielsetzungen der Planungsarbeiten beschrieben.

a) Gesamtverkehrskonzept

Mit dem Gesamtverkehrskonzept (GVK) soll gemeinsam mit den Gemeinden und Replas ein verkehrsmittelübergreifendes Gesamtkonzept für die Weiterentwicklung der verschiedenen Verkehrsnetze im Raum Baden entwickelt werden. Das Gesamtverkehrskonzept soll einerseits auf der Gesamtverkehrsstrategie mobilitätAARGAU (moAG) aufbauen, insbesondere auf den darin beschriebenen Prioritäten für die verschiedenen Verkehrsmittel nach Raumtypen. Ein Kernanliegen ist die Stärkung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs. Insbesondere der Anteil des Veloverkehrs soll deutlich steigen. Andererseits soll das GVK die vom Grossen Rat verabschiedeten Planungsgrundsätze und Planungsanweisungen gemäss Richtplankapitel M 1.2 berücksichtigen. Die zur Erreichung dieser Vorgaben erforderlichen Massnahmen sollen entwickelt und in einem partizipativen Prozess mit den regionalen Akteurinnen und Akteuren gespiegelt werden. Richtplanrelevante Vorhaben sind so weit zu konkretisieren, dass sie nach Abschluss des GVK im kantonalen Richtplan verbindlich festgesetzt werden können.

b) öV-Erschliessung Korridor Killwangen-Neuenhof-Wettingen-Baden

Mit der öV-Erschliessung im Korridor Killwangen-Neuenhof–Wettingen–Baden sollen Klarheit und Planungssicherheit geschaffen werden, welche Entwicklungsschritte bei der öV-Erschliessung im Korridor Killwangen-Neuenhof–Wettingen–Baden in Abstimmung mit den wesentlichen Schritten der Siedlungsentwicklung und den übrigen GVK-Massnahmen nötig und sinnvoll sind. Dabei ist insbesondere aufzuzeigen, ob die Nachfrage langfristig eine Umstellung von Bus auf Tram Limmattalbahn (LTB) verlangt oder rechtfertigt. Falls eine solche Umstellung sinnvoll ist, soll zudem eine zweckmässige Führung eines solchen Trams aufgezeigt und mit dem übrigen regionalen öV-Angebot abgestimmt werden. Die vorgeschlagenen Massnahmen sollen zudem stufengerecht auf betriebliche Machbarkeit überprüft werden.

c) Verkehrsfluss im Bereich Autobahnanschluss A1 Neuenhof inkl. Zubringer

Die Auswirkungen des Verkehrsflusses auf den Autobahnanschluss A1 Neuenhof und die angrenzenden Zubringer (zum Beispiel Zürcherstrasse durch Neuenhof) sind laufend zu überprüfen. Dabei sind auch die Konsequenzen der Weiterentwicklung der öV-Erschliessung im Korridor Killwangen-Neuenhof-Wettingen-Baden für den motorisierten Individualverkehr und den Veloverkehr aufzuzeigen.

Richtplanverfahren

Das BVU hat den Auftrag, die gleichzeitige Festsetzung der GVK-Massnahmen und der nötigen Infrastrukturen für die öV-Erschliessung im Korridor Killwangen-Neuenhof-Wettingen-Baden im Richtplan vorzubereiten.

Kommunikation und Partizipation

Das BVU erarbeitet ein Kommunikationskonzept und stimmt es mit den Projektpartnern ab. Dieses gilt als interne Arbeitshilfe für die Projektpartner.

Das BVU unterstützt die Projektpartner in der Kommunikation, indem es Informationsmaterial (Präsentationen, Pläne, im Rahmen des Projektes erarbeitete Faktenblätter und Kurzberichte) und Fachpersonen (Teilnahme an Veranstaltungen) zur Verfügung stellt.

Finanzierung

Das BVU finanziert die Planungsarbeiten auf Basis des Richtplans (M1.2 rGVK Ostargau), der moAG und der Botschaft des Grossen Rates.

7. Aufgaben der Vertretenden der Region

Hauptaufgaben der Vertretenden der Region

Die Vertretenden der Region bringen sich in die gemeinsame Projektorganisation ein. Dabei nehmen sie folgende Aufgaben wahr:

- Sie nehmen Einsitz in den Gremien gemäss Punkt 4 und 5.
- Sie bringen die kommunalen Aspekte in das Projekt ein und setzen sich für eine gemeinsame, regionale Sichtweise ein.
- Sie stimmen die Zwischen- und Endergebnisse mit ihren abgeschlossenen und laufenden Planungen ab.
- Sie stellen sicher, dass das Projektteam alle relevanten Informationen und Planungsgrundlagen aus ihrer eigenen Tätigkeit ungefragt erhält.
- Sie führen die politische Diskussion in ihren Gremien.
- Sie unterstützen die gemeinsam erarbeiteten Beschlüsse.
- Sie stellen die Schnittstelle zu ihrer Bevölkerung sicher.

Kommunikation

Die Projektpartner können eigene Partizipationsmassnahmen wie etwa öffentliche Veranstaltungen und Workshops auf regionaler oder kommunaler Ebene organisieren und umsetzen. Die Projektpartner bringen die dabei gewonnenen Erkenntnisse in die gemeinsame Projektorganisation ein.

8. Unterschriften

**Departements-
vorsteher BVU**

Stephan Attiger

Unterschrift / Visum:



Datum: 1.11.22

**Stadtammann
Baden**

Markus Schneider

Unterschrift / Visum:



Datum: 1.11.22

**Gemeindeammann
Ennetbaden**

Pius Graf

Unterschrift / Visum:

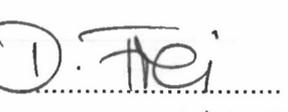


Datum: 1.11.22

**Gemeindeammann
Ehrendingen**

Dorothea Frei

Unterschrift / Visum:



Datum: 1.11.22

**Vizeammann
Freienwil**

Urs Rey

Unterschrift / Visum:



Datum: 1.11.22

**Gemeindeammann
Killwangen**

Markus Schmid

Unterschrift / Visum:



Datum: 1.11.22

**Gemeindeammann
Neuenhof**

Martin Uebelhart

Unterschrift / Visum:



Datum: 1.11.22

**Gemeindeammann
Obersiggenthal**

Bettina Lutz Güttler

Unterschrift / Visum:



Datum: 1.11.2022

**Gemeindeammann
Turgi**

**Gemeindeammann
Untersiggenthal**

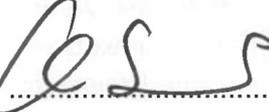
**Präsident
Baden Regio**

**Präsident
Zurzibiet Regio**

**Gemeindeammann
Wettingen**

Adrian Schoop

Unterschrift / Visum:



Datum: 1.11.22

Adrian Hitz

Unterschrift / Visum:



Datum: 1.11.22

Roland Kuster

Unterschrift / Visum:



Datum: 1.11.22

Felix Binder

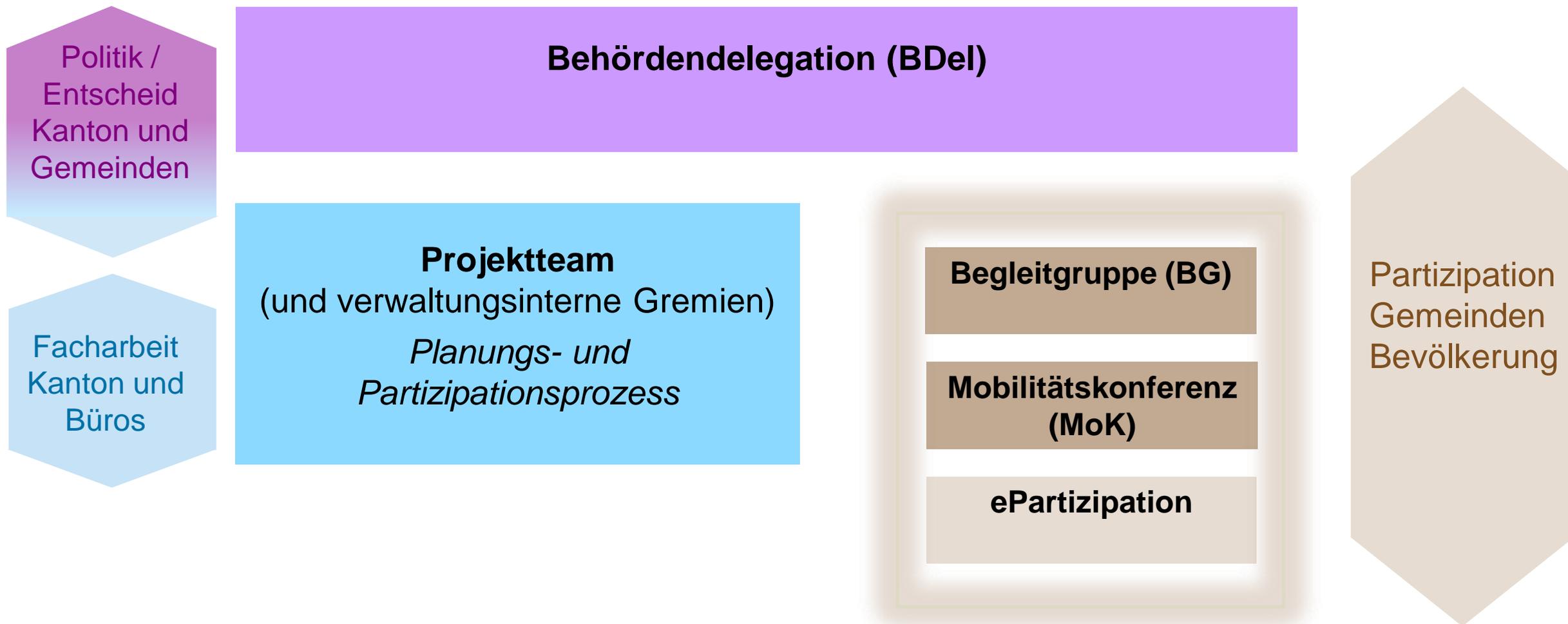
Unterschrift / Visum:



Datum: 1.11.2022



Projektorganisation GVK Raum Baden und Umgebung



Stand 28.03.2022

GVK Raum Baden und Umgebung

Prozess Richtplanverfahren bis Festsetzung, 21.10.2022

Terminplan: Überblick Ablauf über ganze Projektdauer

Quartal	2021		2022				2023				2024				2025			
	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	
0 Initialisierung	█		█	█	█													
1 Erkundung, Lagebeurteilung				█	█	█	█											
2 Definition Ziele						█	█	█										
3 Lösungsansätze, Spielräume							█	█	█	█								
4 Entwicklung und Prüfung Massnahmen				Abgleich m. laufenden Projekten														
5 Konsolidierung Strategie / Umsetzung											█	█						
6 Finalisierung und Verabschiedung												█	█	█				
Partizipation					◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆				
Öffentliche Anhörung/Auswertung														█	█	█	█	
RR - Info/Beschluss										◆				◆				◆
GR - Beschluss Richtplan Festsetzung																		◆
Sitzungen Behördendelegation			◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆			◆

Legende Partizipationsveranstaltungen

- ◆ Begleitgruppe
- ◆ Mobilitätskonferenz

Regionales Gesamtverkehrskonzept Ostaargau (rGVK OASE)

M 1.2

Ausgangslage / Gesetzliche Grundlage / Auftrag

Der Kanton fördert die Abstimmung von Siedlung und Verkehr durch Massnahmen zur Gestaltung des Verkehrsablaufs in Strassennetzen und durch gute Angebote des öffentlichen Verkehrs (öV). § 13 Abs. 4 BauG

Siedlungs- und Verkehrsplanung werden regional, kantons- und grenzüberschreitend abgestimmt. RP, H 4.1

Verkehrsangebot mit dem Raumkonzept Aargau abstimmen: In Kernstädten, ländlichen Zentren und in urbanen Entwicklungsräumen ist der Platz für Verkehrsinfrastrukturen begrenzt. Gleichzeitig wird in diesen Raumtypen der Grossteil des Bevölkerungszuwachses und des Wirtschaftswachstums stattfinden. Der Verkehr muss dort möglichst flächeneffizient abgewickelt werden. Darum stehen die Förderung von Fuss- und Veloverkehr (FVV) sowie ein attraktiver öV mit gutem Angebot zwischen und zu den Kernstädten im Vordergrund. mobilitätAARGAU, 2016
Stossrichtung I
RP, R 1

Im Zeitraum bis 2040 (Basis 2010: Verkehrsperspektiven Bund 2016) werden der motorisierte Individualverkehr (MIV) im Personenverkehr schweizweit um ca. 18% und der öV um rund 51% zunehmen (gemessen in Personenkilometern). Da das prognostizierte Aargauer Bevölkerungswachstum leicht über dem gesamtschweizerischen Durchschnitt liegt, wird eine dementsprechend höhere Verkehrszunahme erwartet. Grundlage für die Analyse der Verkehrsmengen (Zustände: Ist 2012, Prognose 2040) ist das kantonale Verkehrsmodell, das die neuen Erkenntnisse der Verkehrsperspektiven des Bundes berücksichtigt. Verkehrsprognose

Der Perimeter des regionalen Gesamtverkehrskonzepts Ostaargau (rGVK OASE) deckt sich zu einem grossen Teil mit Gemeinden, die in den Agglomerationsprogrammen Aargau-Ost und Limmattal beitragsberechtigt sind. Sowohl das rGVK OASE als auch das Agglomerationsprogramm streben eine optimale Abstimmung von Siedlung und Verkehr mit entsprechenden Massnahmen an. Das rGVK OASE ist bereits in das Agglomerationsprogramm Aargau-Ost 3. Generation eingeflossen und bildet dort eine wichtige Grundlage. Agglomerationsprogramm

Herausforderung

Im Kanton Aargau werden bis im Jahr 2040 gemäss Prognosen 188000 mehr Menschen leben als im Jahr 2012. Das Bevölkerungswachstum wird verstärkt in den urbanen Entwicklungsräumen und in den Kernstädten stattfinden – also in bereits dichter besiedelten Gebieten. Diese Lenkung erfolgt gestützt auf die bundesrechtlich geforderte Siedlungsentwicklung nach innen und die entsprechend angepasste kantonale Siedlungsstrategie 2015. Der Druck auf die schon heute überlasteten Strassen- und Art. 1 RPG
RP, R 1 und S 1.1

Bahnnetze sowie Bahn/Bus im Ostaargau steigt weiter, vor allem in den Hauptverkehrszeiten. Die zunehmende Bevölkerungsdichte bis ins Jahr 2040 löst einen erhöhten Flächenbedarf auf den bestehenden Infrastrukturanlagen (Wohnen, Freiraum, Verkehr) aus, stellt also hohe Anforderungen an die Abstimmung von Siedlung, Verkehr und Freiraum. Die Bevölkerung soll viele ihrer Bedürfnisse auch lokal, über kurze Wege abwickeln können. Voraussetzung dafür ist, dass die Freiraum- und Wohnqualität gehalten oder verbessert werden kann.

Stand / Übersicht

Das rGVK OASE ist ein verkehrsmittelübergreifendes Gesamtkonzept, das in Zusammenarbeit mit den drei Planungsverbänden Brugg Regio, Baden Regio, Zurzibiet Regio und 12 Gemeinden in den Kernstädten und im urbanen Entwicklungsraum des Ostaargaus entstanden ist. Es besteht aus fünf Handlungsfeldern und enthält Massnahmen zu den Themen öffentlicher Verkehr (öV), Fuss- und Veloverkehr (FVV), motorisierter Individualverkehr (MIV), Siedlungs- und Freiraum sowie Mobilitätsmanagement (MM). Das rGVK OASE ist abgestimmt mit dem Themenfeld der Siedlungsentwicklung entsprechend den Vorgaben gemäss RPG und dem Sachbereich Siedlung des Richtplans.

Das rGVK OASE zeigt, wie im nordöstlichen Kantonsteil die Vorgaben aus dem Sachbereich Siedlung des Richtplans und der Mobilitätsstrategie mobilitätAARGAU umgesetzt werden: In den Kernstädten Baden-Wettingen und Brugg-Windisch sowie im urbanen Entwicklungsraum soll den Mobilitätsbedürfnissen mit Verkehrslösungen begegnet werden, welche weniger Fläche pro Person beanspruchen. Deshalb erhalten die Mobilitätslösungen FVV und öV deutlich mehr Gewicht. Das rGVK OASE stimmt die Verkehrsmittel und Verkehrsträger auf die Siedlungs- und Arbeitsplatzentwicklung im Ostaargau ab. So stellt der Kanton eine gute Erreichbarkeit für die Einwohnerinnen und Einwohner und die Wirtschaft sicher. Das rGVK OASE hat einen Zeithorizont bis ins Jahr 2040 und gibt die Leitlinie für die zukunftsorientierte, langfristige Weiterentwicklung des Verkehrssystems. Es gewichtet Werte wie Erhaltung und Verbesserung der Freiraumqualität, Wohnqualität sowie sorgsamem Umgang mit landschaftlichen Werten hoch.

Regionales Gesamtverkehrskonzept Ostaargau

- Handlungsfeld 1 | Bahn und Bus
- Handlungsfeld 2 | Fuss- und Veloverkehr
- Handlungsfeld 3 | Strassennetz und Betrieb
- Handlungsfeld 4 | Stadt- und Freiraum
- Handlungsfeld 5 | Mobilitätsmanagement

Schlüsselmassnahmen Raum Brugg

- Angebotssteigerung Bahn und Bus
- Förderprogramm Veloverkehr
- Zentrumsentlastung Brugg-Windisch
 - Verkehrsmanagement
 - Zentrumsentlastung mit Stadtreparatur Neumarkt
 - Flankierende Massnahmen
- Aufwertung Stadträume

Schlüsselmassnahmen Raum Baden

- Angebotssteigerung Bahn und Bus
- Förderprogramm Veloverkehr
- Zentrumsentlastung Baden
 - Verkehrsmanagement
 - Zentrumsentlastung mit Umnutzung Hochbrücke und neue Limmatbrücke
 - Flankierende Massnahmen
- Aufwertung Stadträume

Handlungsfeld 1 | Bahn und Bus

Bund und Kantone bauen das Fernverkehrs- und S-Bahnangebot mit dem Strategischen Entwicklungsprogramm Bahn (STEP) schrittweise aus. Auf den nachfragestarken Bahnachsen im Ostaaargau sollen die Bahnangebote durchwegs systematisiert und langfristig ganztags im 15-Minuten-Takt verkehren: Fernverkehrszüge Brugg–Baden–Zürich, Wettingen–Baden–Brugg–Olten sowie die S-Bahnen im Limmattal und im Unteren Aaretal. Längere und doppelstöckige Züge sowie Taktverdichtungen schaffen die Voraussetzungen, um die stark steigende Nachfrage in den Zügen zu bewältigen. Dichte Takte bieten eine optimale Vernetzung des Fernverkehrs beziehungsweise der S-Bahnen und gute Anschlüsse auf den Nahverkehr.

Der Kanton plant im Nahverkehr eine gezielte Verdichtung und Optimierung des Busverkehrs in Abhängigkeit zur Fahrgastnachfrage sowie die Weiterführung der Limmattalbahn von Killwangen via Neuenhof–Wettingen nach Baden. Die Weiterführung der Limmattalbahn bis Baden ist aus konzeptioneller Sicht Bestandteil des rGVK OASE, wird aber als eigenständiges Projekt in einem eigenen Richtplanverfahren geführt. Die Linienführung der Limmattalbahn wurde im Richtplan auf dem Koordinationsstand Zwischenergebnis eingetragen.

Handlungsfeld 2 | Fuss- und Veloverkehr

Der FVV wird gemäss kantonomer Mobilitätsstrategie in den Kernstädten und im urbanen Entwicklungsraum deutlich mehr Gewicht erhalten, um Kapazitätsengpässen im öV und MIV zu begegnen, Ortskerne zu entlasten und die zukünftigen Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung abdecken zu können.

Untersuchungen zeigen, dass beim FVV die grössten kostenwirksamen Potenziale zur Verfügung stehen, um mit wenig finanziellen Mitteln auf beschränkter Verkehrsfläche viel zu erreichen. Ziel des rGVK OASE ist deshalb, mittels Quantensprung in den Kernstädten und Gemeinden des urbanen Entwicklungsraums des Ostaaargaus¹ eine Verdreifachung des Veloanteils am regionalen Binnenverkehr zu erreichen und damit den Nachfragedruck beim öV und MIV zu reduzieren. So entfällt die Binnenverkehrszunahme bis 2040 zum grossen Teil auf den FVV und öV. Dies wird erreicht mit der Entwicklung einer hochwertigen Infrastruktur bestehend aus Velovorzugsrouten, Velo-Hauptverbindungen und Velo-Nebenverbindungen:

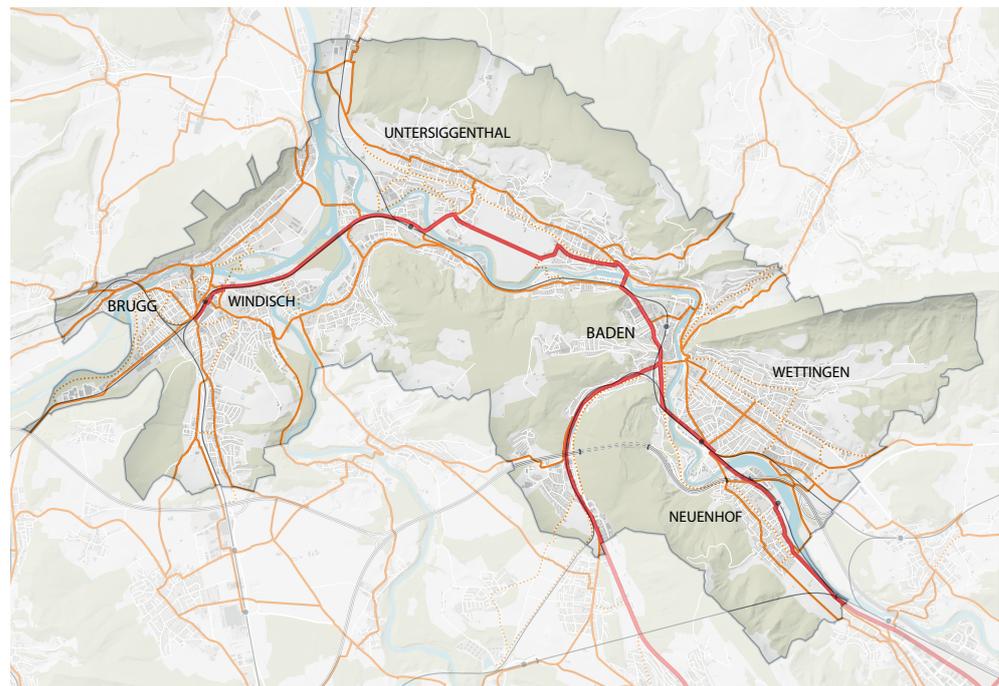
- Velovorzugsrouten mit einer Länge von rund 20 km. Die Velovorzugsrouten verlaufen von Neuenhof über Baden bis Brugg und von Baden bis Dättwil.
- Velo-Hauptverbindungen auf kantonalen Radrouten. Der Kanton stellt für den Veloverkehr auf den kantonalen Radrouten mehr Fahrfläche bereit und unterstützt den Ausbau der Veloabstellanlagen an Bahnhöfen finanziell.
- Für die Umsetzung der Velo-Nebenverbindungen sind die Gemeinden zuständig.

Dieses Velonetz mit den drei Hierarchiestufen entspricht dem Netz-Zielzustand für die Räume Brugg-Windisch und Baden (vgl. Übersichtskarte auf folgender Seite).

Die Einbindung des Velonetzes als Baustein in die Gesamtverkehrskonzeption stellt behördenverbindlich sicher, dass dessen Ausbau und Verdichtung zielgerichtet und wirkungsvoll vorangetrieben werden.

¹ Baden, Wettingen, Brugg, Windisch, Ennetbaden, Gebenstorf, Hausen, Neuenhof, Obersiggenthal, Turgi, Untersiggenthal

Zielzustand Veloverkehrsnetz rGVK OASE



- Velovorzugsroute
- Velo-Hauptverbindung
- ⋯ Velo-Nebenverbindung

Handlungsfeld 3 | Strassennetz und Betrieb

Heute sind die dicht besiedelten Kernstädte Brugg-Windisch und Baden-Wettingen mehrheitlich siedlungsverträglich an die A1 und die A3 angebunden. Eine Ausnahme bildet der Verkehr aus dem Unteren Aaretal, der heute grösstenteils durch die Zentren von Brugg-Windisch und Baden geführt wird. Mit der Umsetzung des rGVK OASE soll die übergeordnete Verkehrsführung im Ostaargau optimiert werden.

Die beiden Zentrumsentlastungen reduzieren in den Kernstädten Baden-Wettingen und Brugg-Windisch vor allem den Durchgangsverkehr, in Baden auch einen Teil des Ziel- und Quellverkehrs. Dies schafft Raum für die Verkehrsmittel, die weniger Flächen beanspruchen und mit welchen der lokale und regionale Verkehr effizienter abgewickelt werden soll. Es kreiert zudem massgebliche stadträumliche Potenziale. Gleichzeitig wird der verbleibende Individualverkehr siedlungsverträglich bewältigt und die dadurch weiterhin gute Standortgunst des Ostaargaus stellt die wirtschaftliche Funktionsfähigkeit sicher.

Im Zentrum Brugg-Windisch benötigt die Zentrumsentlastung Flächen entlang der Bahnhofsgleise auf der Bahnhofssüdseite inklusive des Freiverlads, wo Güter von der Strasse auf die Schiene verladen werden oder umgekehrt. Schon längere Zeit machen sich das BAV, die SBB und der Kanton Aargau Gedanken für die Regionalisierung der Aargauischen Freiverladeanlagen. Das rGVK OASE forciert nun die Verschiebung des lokalen Freiverladestandorts zum bestehenden, aufzuwertenden, regionalen Standort Lupfig.

Aus der öffentlichen Anhörung 2019/2020 resultiert, dass die räumliche Lage und die Art der Massnahmen zur Zentrumsentlastung Baden in Frage gestellt werden – nicht aber deren entlastende Wirkung für das Zentrum Baden. Im rGVK-Raum Baden sind deshalb ab 2021 weitere Abklärungen nötig.

Die Hochbrücke in Baden ist seit ihrer Eröffnung im Jahr 1926 die wichtigste Limmattquerung im Raum Baden-Wettingen. Beidseits mündet die Brücke unmittelbar in stark MIV-belastete Strassenknoten. Die Hochbrücke in Baden nimmt aber auch bezüglich der zukünftigen Potenziale des öV als auch des FVV eine Sonderstellung ein. Sie hat für die Kernstadt Baden-Wettingen eine Scharnierfunktion. Dies zeigt sich nicht zuletzt darin, dass rund 30 % des heute darüber verkehrenden MIV durch Binnenverkehr innerhalb der Kernstadt Baden-Wettingen entstehen. Ganze 80 % setzen sich aus Binnen-, Ziel- und Quellverkehr der Kernstadt Baden-Wettingen zusammen. Infolge ihrer Funktion im Netz, der prognostizierten Nachfrage und dem grossen Anteil an Binnen-, Ziel- und Quellverkehr in öV- und Velodistanz wird die Hochbrücke zwischen Baden und Wettingen in Zukunft funktional anders zu nutzen sein, um ihrer Bedeutung entsprechend als Herzstück einer urbanen Stadtregion Baden-Wettingen gerechter zu werden. Im Rahmen der weiteren Planungsarbeiten für den rGVK-Raum Baden und für die Verlängerung der Limmattalbahn von Killwangen bis Baden wird bis zur Festsetzung geklärt, ob und mit welchen begleitenden Massnahmen der MIV-Betrieb über die Hochbrücke möglich ist und ob es einen neuen Limmattübergang für den MIV benötigt. Die Umnutzung der Hochbrücke ist im Gesamtkonzept des rGVK-Raums Baden ein entscheidendes Schlüsselement:

- als Voraussetzung für die Weiterführung der Limmattalbahn bis Baden,
- zur Stärkung des Busverkehrs,
- zur Stärkung der zentralen Achse Baden-Wettingen für den FVV:

Mit der Umnutzung der Hochbrücke als direkte Achse zwischen Baden und Wettingen für den FVV können diese Verkehrsmittel im Binnenverkehr und teilweise für den Ziel- und Quellverkehr der Kernstadt Baden-Wettingen gestärkt werden. Für den Quantensprung bei der Nutzung des Veloverkehrs innerhalb der Region muss dieses zentrale Netzelement effizienter genutzt werden,

- für die städtebauliche und verkehrstechnische Optimierung der Brückenköpfe.

Als Resultat der sechsjährigen Entwicklung des rGVK OASE sind am Strassennetz folgende Massnahmen nötig:

Raum Brugg-Windisch:

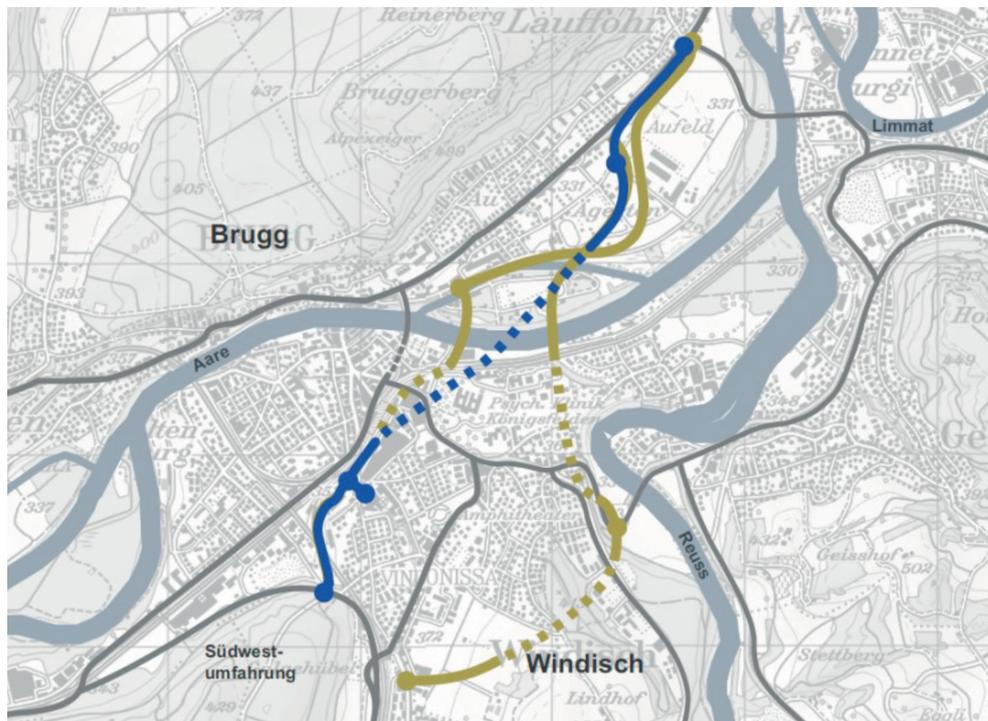
- Zentrumsentlastung Brugg-Windisch (Umfahrung)
- Optimierungen am Kantonsstrassennetz (Umgestaltung Ortsdurchfahrten Brugg, Windisch)
- Weiterentwicklung regionales Verkehrsmanagement
- Verschiebung der Güter-Freiverladeanlage von Brugg nach Lupfig

Raum Baden²:

- Zentrumsentlastung Baden (Umfahrung)
- Umnutzung der Hochbrücke Baden-Wettingen
- Neue MIV-Limmattbrücke Baden-Wettingen
- Optimierungen am Kantonsstrassennetz (Umgestaltung Ortsdurchfahrten in Baden, Wettingen, Obersiggenthal, Untersiggenthal, Ennetbaden; Wettingen und Neuenhof infolge Limmattalbahn)
- Weiterentwicklung regionales Verkehrsmanagement

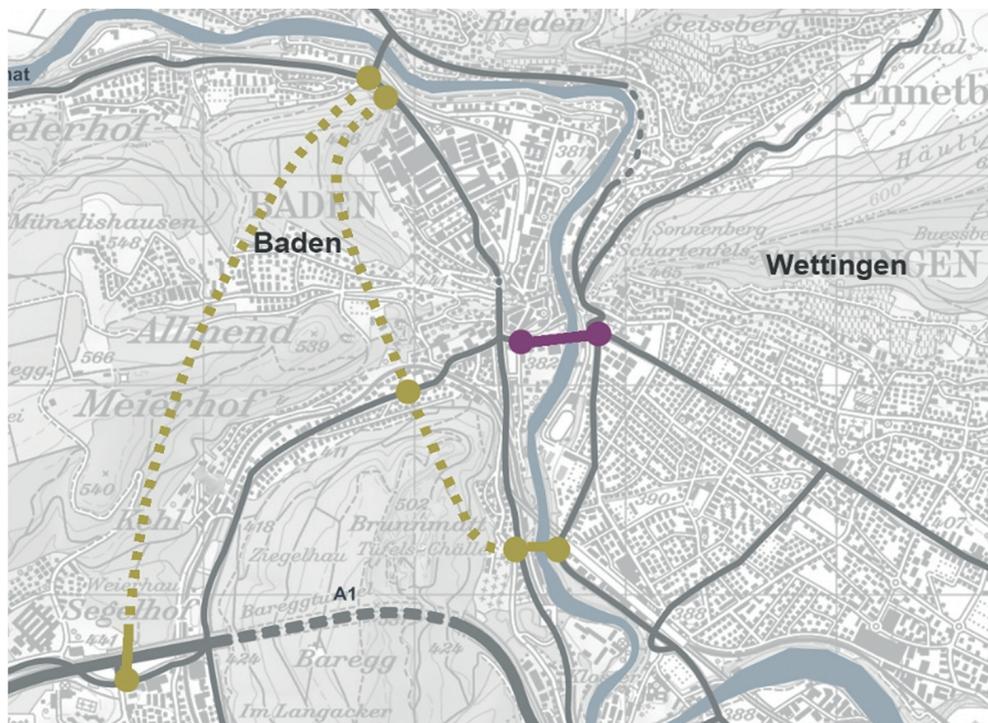
² Alle wesentlichen rGVK OASE-Infrastrukturelemente im Raum Baden bleiben gestützt auf die Ergebnisse der Anhörung 2019/2020 im Richtplan auf Stufe Zwischenergebnis oder werden höchstens auf Stufe Zwischenergebnis angehoben.

Zentrumsentlastung im Raum Brugg-Windisch



- /--- Variante Festsetzung; offene Strecke / Tunnel
- /--- Varianten Zwischenergebnis 2017; offene Strecke / Tunnel

Zentrumsentlastung im Raum Baden



- /--- Varianten Zwischenergebnis 2017; offene Strecke / Tunnel (Zentrumsentlastung, inkl. neue Limmatbrücke)
- Umnutzung Hochbrücke für Limmatbahn sowie Fuss- und Veloverkehr

Handlungsfeld 4 | Stadt- und Freiraum

Die durch die Zentrumsentlastungen mögliche, grosse MIV-Verkehrsreduktion auf zentralen Strassenabschnitten in den Kernstädten – wie zum Beispiel entlang der Bruggerstrasse in Baden – eröffnet grosse Chancen und Potenziale zur Aufwertung und Umgestaltung bisher vom Verkehr stark belasteter Achsen sowie neue Entwicklungs- und Verdichtungsmöglichkeiten.

Im Raum Brugg-Windisch bildet die Integration der Zentrumsentlastung in den nahen, bebauten Raum eine grosse Herausforderung, weil deren Linienführung nicht immer unterirdisch verläuft wie im Raum Baden. Im Zentrum von Brugg entstehen mit der starken Verkehrsentslastung grosse stadträumliche Potenziale rund um das Gebiet Bahnhof/Neumarkt. Für mittelfristige, stadträumliche Aufwertungen in diesem Gebiet setzt das rGVK OASE langfristig den Rahmen und schafft neue Entwicklungsspielräume, ohne aber konkrete Entscheide vorwegzunehmen. Die entsprechenden siedlungsplanerischen Kompetenzen liegen in erster Linie bei den Gemeinden.

Die zur Aufwertung dieser Siedlungsteile nötigen weiteren Planungen sind auf Basis des festgesetzten rGVK OASE im Richtplan in Zusammenarbeit mit den Gemeinden anzugehen.

Handlungsfeld 5 | Mobilitätsmanagement

Die Bedeutung des Velos als attraktives, effizientes Verkehrsmittel auf kurzen bis mittleren Wegen wird gesteigert (Distanzen bis 5 km: Velo, bis 10 km: E-Velo). Mit dem rGVK OASE ist eine deutliche Erhöhung des Fuss- und Veloverkehrsanteils am Gesamtverkehr beabsichtigt.

Nebst den infrastrukturellen und baulichen Massnahmen trägt die Information über das vorhandene Velonetz wesentlich dazu bei, dass dessen Potenzial auch genutzt wird. Um die Angebote bekannt zu machen, wird über dieses Handlungsfeld eine sogenannte Velokultur etabliert. Teil davon ist die «Veloverkehrskampagne», die das Velo als zeitgemässes, gesundes, sicheres und sparsames Verkehrsmittel bekannt macht.

BESCHLÜSSE

Planungsgrundsätze

- A. Das regionale Gesamtverkehrskonzept Ostaargau (rGVK OASE) zeigt auf, mit welchen Massnahmen und Mitteln bis in den Zeitraum 2040 im Ostaargau auf die kommenden Herausforderungen reagiert wird. Es dient der gesamtäumlich abgestimmten Verbesserung des Verkehrssystems und erhöht für die Regionen und Gemeinden die Planungssicherheit für eine nachhaltige Weiterentwicklung.
- B. Die fünf Handlungsfelder in den Räumen Brugg-Windisch und Baden sowie die Massnahmen des regionalen Gesamtverkehrskonzepts sind koordiniert umzusetzen, damit sich die angestrebte Wirkung entfaltet. Ein Verzicht auf einzelne Massnahmen setzt den Nachweis voraus, dass die verbleibende Wirkung die Zielsetzungen trotzdem erfüllt.
- C. Der Regierungsrat sorgt für ein passendes Umsetzungs- und Wirkungscontrolling festgesetzter Gesamtverkehrskonzepte. Bei absehbaren Abweichungen von der angestrebten Wirkung sorgt er für lenkende Massnahmen.
- D. Die Funktionsfähigkeit der A1 im Abschnitt Baregg ist für einen zuverlässigen Betrieb des Strassennetzes der ganzen Region von grosser Bedeutung. Der Kanton Aargau setzt sich beim Bund dafür ein, dass die Funktions- und Leistungsfähigkeit des Nationalstrassennetzes durch verkehrsbeeinflussende Massnahmen und gezielte siedlungsverträgliche Weiterentwicklung langfristig erhalten bleibt.
- E. Zu berücksichtigen sind die optimale Eingliederung in die Landschaft und die Minimierung der negativen Auswirkungen auf Natur und Landschaft. Ein Verlust von Landwirtschaftsland, insbesondere von Fruchtfolgeflächen, ist möglichst zu vermeiden.

Planungsanweisungen und örtliche Festlegungen

1. Planungsanweisungen

1.1 Räumliche Abstimmung

- a) Die Festsetzungen der Weiterführung der Limmattalbahn von Killwangen bis Baden und des rGVK im Raum Baden sollen zeitgleich stattfinden. Die Festsetzung setzt die räumliche Abstimmung der beiden Vorhaben voraus.
- b) Im Rahmen der weiteren, vertiefenden Planungsarbeiten für das rGVK im Raum Baden und für die Verlängerung der Limmattalbahn von Killwangen bis Baden werden zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr namentlich
 - die Lage der Zentrumsentlastung Baden (Umfahrung) überprüft,
 - geklärt, ob und gegebenenfalls mit welchen begleitenden Massnahmen der MIV-Betrieb über die Hochbrücke weiterhin möglich ist,
 - geprüft, ob eine neue Limmatquerung für den MIV notwendig ist,
 - die Verkehrssituation rund um den Autobahnanschluss bei Neuenhof zusammen mit dem ASTRA vertieft untersucht.
- c) Es erfolgt eine Koordination der Zentrumsentlastungen von Baden und von Brugg-Windisch.

1.2 Fuss- und Veloverkehr (FVV)

- a) Die Hauptbestandteile des Velonetzes im Ostaaargau (Velovorzugsrouten, Velo-Hauptverbindungen) werden durch kommunale Velo-Nebenverbindungen ergänzt.
- b) Das lokale Velonetz bestehend aus den Velo-Nebenverbindungen wird in einem regionalen Sachplan behördenverbindlich festgelegt.
- c) Das Velonetz in den Räumen Brugg-Windisch und Baden soll bis zur Inbetriebnahme der Zentrumsentlastungen umgesetzt sein. Ausnahmen bilden Velonetzabschnitte, die zuerst durch die Zentrumsentlastungen von Verkehr befreit werden müssen.
- d) Die Gemeinden sind für die Fusswegnetzplanung und -realisierung zuständig. Die Kernstädte und Gemeinden im urbanen Entwicklungsraum des Ostaaargaus¹ stimmen ihre Fusswegplanung auf das Bevölkerungswachstum bis 2040 und auf das sich ändernde Mobilitätsverhalten ab.

1.3. Aufwertung des Stadtraums

- a) 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.
- b) Für die in den Planungsgrundlagen bezeichneten Abschnitte der Ortsdurchfahrten 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.

¹ Baden, Wettingen, Brugg, Windisch, Ennetbaden, Gebenstorf, Hausen, Neuenhof, Obersiggenthal, Turgi, Untersiggenthal

1.4. Öffentlicher Verkehr (öV)

- a) Die dem rGVK OASE zu Grunde gelegten öV-Infrastrukturausbauten und Angebotsverbesserungen sind in den weiteren Planungen als Basis für das Zusammenspiel der verschiedenen Verkehrsmittel zu berücksichtigen. Der Kanton Aargau setzt sich für die Umsetzung der Vorhaben ein, damit die prognostizierten Verkehrsanteile des öV erreicht werden.
- b) Der Kanton Aargau setzt sich beim Bund für die zeitnahe Umsetzung der vom Bund mit dem STEP 2035 beschlossenen schnellen Verbindungen im 15-Minuten-Takt aus der Region Brugg/Baden nach Zürich und Aarau ein, ebenso für die beschlossenen Direktverbindungen im 30-Minuten-Takt Brugg/Baden–Flughafen Zürich.
- c) 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.
- d) Das Busnetz und -angebot in den Räumen Baden, Brugg und im Zurzibiet wird abgestimmt auf die Nachfrage, auf die Veränderungen im Bahnverkehr und auf die FVV-Massnahmen weiterentwickelt (Taktverdichtungen, neue Buszubringerlinien nach Turgi, Wettingen und Mellingen-Heitersberg sowie grössere Transportgefässe).
- e) Die Infrastrukturen der öV-Drehscheiben Baden, Brugg, Turgi, Döttingen und Mellingen-Heitersberg sind zukunftsgerichtet und für attraktive und durchgehende Transportketten im Personenverkehr verkehrsträgerübergreifend auszubauen.
- f) Mit der Umsetzung der Verkehrsmanagement-Massnahmen des rGVK OASE wird die Zuverlässigkeit des Busverkehrs zur Sicherung der Anschlüsse gesteigert. Auf kritischen Strassenabschnitten sind Eigentrassierungen (feste oder elektronische Busspuren) und Bevorzugungsmassnahmen an Knoten und Haltestellen (Busschleusen) vorzusehen.
- g) Die Weiterführung der Limmattalbahn (Tram) von Killwangen-Spreitenbach über Neuenhof bis nach Baden und eine neue SBB-Haltestelle Wettingen Tägerhard sind wichtige Bestandteile des rGVK OASE und werden, abgestimmt auf die Massnahmen im MIV und FVV, weiter konkretisiert. Alle drei Vorhaben sollen möglichst zeitgleich im Richtplan festgesetzt werden.

1.5. Motorisierter Individualverkehr (MIV)

- a) Verkehrlich flankierende Massnahmen unterstützen und stellen die beabsichtigte Wirkung der Weiterentwicklung des Strassennetzes sicher. Im Raum Brugg-Windisch ist bei einem allfälligen Betriebsanschluss Industrie (Kabelwerke) sicherzustellen, dass die Quartierstrassen nicht als Zubringerachsen für Schleichverkehr auf den Anschluss genutzt werden.
- b) 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.

2. Örtliche Festlegungen

2.1. Die Hauptbestandteile des rGVK OASE zur Ergänzung des Kantonsstrassennetzes umfassen (Koordinationsstand gemäss Kapitel M 2.2):

- im Raum Brugg-Windisch eine neue Kantonsstrassenverbindung; Zentrumsentlastung Brugg-Windisch,
- im Raum Baden eine neue Kantonsstrassenverbindung; Zentrumsentlastung Baden, vorbehältlich neuer Resultate der nächsten Planungsphase.

Richtplan-Gesamtkarte

2.2. Im Raum Brugg-Windisch ist in den nachfolgenden Verfahren das südwestliche Tunnelportal der Zentrumsentlastung siedlungsverträglich und so nahe als möglich beim Anschlussknoten der Südwestumfahrung Brugg vorzusehen, falls der Anschluss Industrie nicht mehr nötig sein sollte.

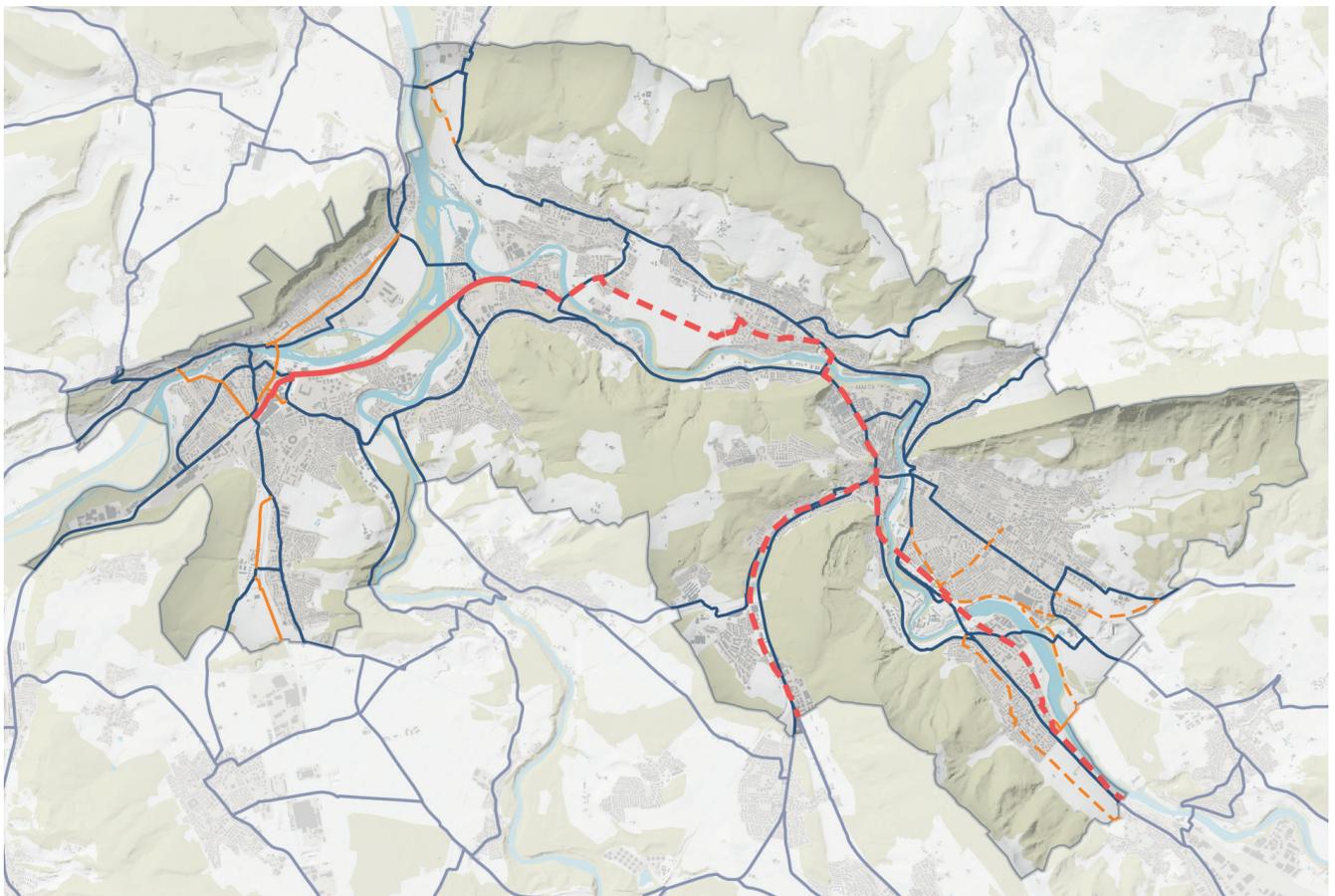
2.3. Die funktional notwendigen Hauptbestandteile des rGVK OASE zur Ergänzung des kantonalen Radrouthenetzes umfassen:

- Velovorzugsrouten gemäss örtlicher Festlegung in Kapitel M 4.1,
- Velo-Hauptverbindungen; Festsetzung gemäss Richtplan-Teilkarte M 4.1, Eintrag als Zwischenergebnis gemäss unten stehender Übersichtskarte.

Richtplan-Gesamtkarte

Richtplan-Teilkarte M 4.1

Festlegungen Veloverkehrsnetz rGVK OASE



- /--- Velovorzugsroute; Festsetzung / Zwischenergebnis
- /--- Velo-Hauptverbindung; Festsetzung² / Zwischenergebnis
- Kantonales Radrouthenetz

² inkl. Limmat-Velosteg Sulperg-Rüsler im Raum Baden

