

Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung

Aargau-Ost

Zusammenfassung - Schlussbericht



Auftraggeber	• Departement Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau
Projektteam	• Paul Pfister, Leiter Abteilung Raumentwicklung Kanton Aargau • Jörg Hartmann, Leiter Sektion Grundlagen und Kantonalplanung Kanton Aargau • Alex Schneider, Abteilung Raumentwicklung Kanton Aargau • Claudio Hagen, Abteilung Raumentwicklung Kanton Aargau • Peter G. Schütz, Leiter Sektion Verkehrsplanung Kanton Aargau • Marco Lombardi, Abteilung Verkehr Kanton Aargau • Stephan Felber, Abteilungen Verkehr/Raumentwicklung Kanton Aargau
Bearbeitung	Metron AG • Peter Marti • Samuel Waldvogel • Raoul Laimberger • Ramona Testuri • Carol Plüss • Peter Schoop
Begleitung	Baden Regio und Brugg Regio • Katharina Dobler Altorfer, Hesse+Schwarze+Partner Regionalplanungsverband Lenzburg-Seetal • Thomas Meier, Marti Partner Regionalplanungsverband Mutschellen-Reusstal-Kelleramt • Beat Suter, Metron AG Regionalplanungsverband Unteres Büntztal • Andreas Schneider, Metron AG

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	7
Einleitung	9
1 Grundlagen und Ziele	11
1.1 Ein Agglomerationsprogramm für die Zukunft	11
1.2 Der Perimeter	11
1.3 Eine Vielfalt von Problemen	11
1.4 Ziele und Handlungsfelder im Agglomerationsprogramm Aargau-Ost	12
2 Die Massnahmen im Agglomerationsprogramm Aargau-Ost	13
2.1 Leitprojekte für den Gesamttagglomerationsraum	13
2.2 Teilraum Baden-Wettingen	15
2.2.1 Leitprojekt Aufwertung Zentrum Baden-Wettingen	15
2.2.2 Leitprojekt Aufwertung Achse Mellingen-Baden	17
2.2.3 Leitprojekt Teilergänzung S-Bahn Zürich im Raum Baden	17
2.3 Teilräume Baden und Brugg	21
2.3.1 Leitprojekt Grundentlastung Agglomeration Baden-Brugg	21
2.4 Teilraum Brugg-Windisch	21
2.4.1 Leitprojekt Entwicklung Bahnhofsgelände Brugg-Windisch	21
2.4.2 Leitprojekt Aufwertung Zentrum Brugg-Windisch	23
2.4.3 Leitprojekt Aufwertung Achse Eigenamt-Hausen-Brugg	25
2.5 Teilraum Lenzburg – Unteres Büntztal	27
2.5.1 Leitprojekt Aufwertung Zentrum Lenzburg	27
2.5.2 Leitprojekt Aufwertung Agglomeration Wohlen	29
2.6 Teilraum Bremgarten-Mutschellen	31
2.6.1 Leitprojekt Aufwertung Mutschellenachse	31
2.7 Teilraum Limmattal	35
2.7.1 Leitprojekt Stadtbahn Limmattal	35
3 Ein Agglomerationsprogramm mit guter bis sehr guter Wirkung	37
3.1 Kosten	37
4 Organisation der Trägerschaft	39
4.1 Anforderungen des Bundes	39
4.2 Trägerschaft für das Agglomerationsprogramm Aargau-Ost	39
4.2.1 Leistungsvereinbarung mit dem Bund	39
4.2.2 Trägerschaft	40
4.2.3 Sicherung der Verbindlichkeit	41
5 Vernehmlassung / Mitwirkung	42
Ausblick	43
Anhang	45

Vorwort

Das Programmgebiet Aargau-Ost ist ein dynamischer Wirtschaftsraum und ein gefragtes Wohngebiet. Es ist ein Teil des Metropolitanraums Zürich. Ziel der aargauischen Agglomerationspolitik ist es, die Funktionsfähigkeit und die Wettbewerbsfähigkeit dieses Raumes als Wirtschaftsmotor zu sichern und seine Attraktivität als Wohnstandort zu erhalten.

Mit der Unterzeichnung von Absichtserklärungen zur vertieften Zusammenarbeit in den Agglomerationen haben sich die aargauischen Gemeinden, die Regionalplanungsverbände sowie der Kanton verpflichtet, einen gemeinsamen Beitrag dazu zu leisten. In konstruktiver Zusammenarbeit ist dabei das vorliegende Agglomerationsprogramm entstanden. Die Beteiligten tragen mit ihrem Engagement massgeblich dazu bei, dass weitere Schritte in die richtige Richtung unternommen werden.

Der Kanton Aargau verfügt aufgrund seiner zentralen Lage und der guten Erreichbarkeit auf Strasse und Schiene über eine hohe Verkehrs- und Standortgunst für das Wohnen und die Wirtschaft. Das Ziel des Agglomerationsprogrammes ist es, diese Standortgunst zu erhalten und zu stärken. Im vorliegenden Programm sind die aktuellen und wesentlichen Problem- und Handlungsfelder des Programmgebietes Aargau-Ost detailliert dargestellt: Im Bereich Verkehr sind es die zunehmenden Staus, die abnehmenden Trassenkapazitäten im regionalen Schienenverkehr sowie die Gefährdung der Teilnehmenden des Langsamverkehrs. Bei der Siedlungsentwicklung liegen die Herausforderungen in der fortschreitenden Zersiedelung der Landschaft, im Umweltbereich in der zunehmenden Lärm- und Luftbelastung. Im vorliegenden Agglomerationsprogramm wird eine differenzierte Strategie zur Problemlösung und zur Aufwertung der Lebensqualität aufgezeigt. Die erforderlichen Massnahmen sind in der zukünftigen Verkehrs- und Siedlungspolitik umzusetzen.

Mit dem Agglomerationsprogramm Aargau-Ost werden die Grundlagen zur Mitfinanzierung von Vorhaben der Verkehrsinfrastruktur durch den Bund geschaffen. Gleichzeitig sind darin die regionalen Anforderungen an die nationale Verkehrsinfrastruktur, wie sie im Sachplan Verkehr des Bundes dargestellt werden, formuliert. Für den Kanton Aargau sind die Agglomerationsprogramme ein Führungsinstrument zur Weiterentwicklung der kantonalen Verkehrs- und Siedlungspolitik. Die kantonalen Massnahmen der Abstimmung Siedlung/Verkehr werden in einem ersten Schritt im kantonalen Richtplan behördenverbindlich festgesetzt.

Damit die Agglomerationspolitik wirksam umgesetzt werden kann, muss sie sowohl von den Agglomerationsgemeinden wie auch von den ländlichen Gemeinden getragen werden. Sie wird mit der Politik des ländlichen Raums verbunden. Ihre Zielsetzungen und Programme werden koordiniert. Dabei gilt der Grundsatz, dass die anstehenden Herausforderungen der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung aus einer Gesamtsicht heraus anzugehen sind. Kantons- und Gemeindegrenzen treten in den Hintergrund, demgegenüber

rücken funktionale Beziehungen in den Vordergrund und bestimmen die Lösungssuche.

Das Programm Aargau-Ost wird in den bestehenden Strukturen umgesetzt. Ansprechpartner des Bundes und Hauptträger ist der Kanton Aargau. Weitere Träger sind die Gemeinden und Regionalplanungsverbände, je nach Zuständigkeit für die Umsetzung der jeweiligen Massnahmen.

Alle Beteiligten erwarten, dass der Bund aufgrund der hohen Wirksamkeit das Programm Aargau-Ost unterstützt.

Peter C. Beyeler
Regierungsrat
Vorsteher Departement Bau, Verkehr und Umwelt

Einleitung

Der vorliegende Bericht ist eine Zusammenfassung des Schlussberichts Agglomerationsprogramm Aargau-Ost, welcher Ende 2007 beim Bund zur Prüfung mit dem Antrag zur Mitfinanzierung der Verkehrsinfrastrukturen eingereicht worden ist.

In Kapitel 1 sind die wichtigsten Grundlagen und Ziele des Schlussberichts in einer Übersicht dargestellt. Die Massnahmen in den verschiedenen Teilräumen (Kapitel 2) werden detailliert abgebildet. Ebenfalls zusammengefasst sind die Wirkungen und Kosten der Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm (Kapitel 3). Ausführlicher dargestellt wird die Trägerschaft (Kapitel 4) und damit zusammenhängend die Sicherstellung der Verbindlichkeit. Im Anhang befinden sich die Übersichtsliste sowie die Übersichtskarte mit allen Infrastrukturmassnahmen des Agglomerationsprogramms.

Der gesamte Schlussbericht mit den detaillierten Analysen, Zielen, Massnahmen, Auswirkungen und Controlling steht auf dem Internet unter www.ag.ch/raumentwicklung zur Verfügung.

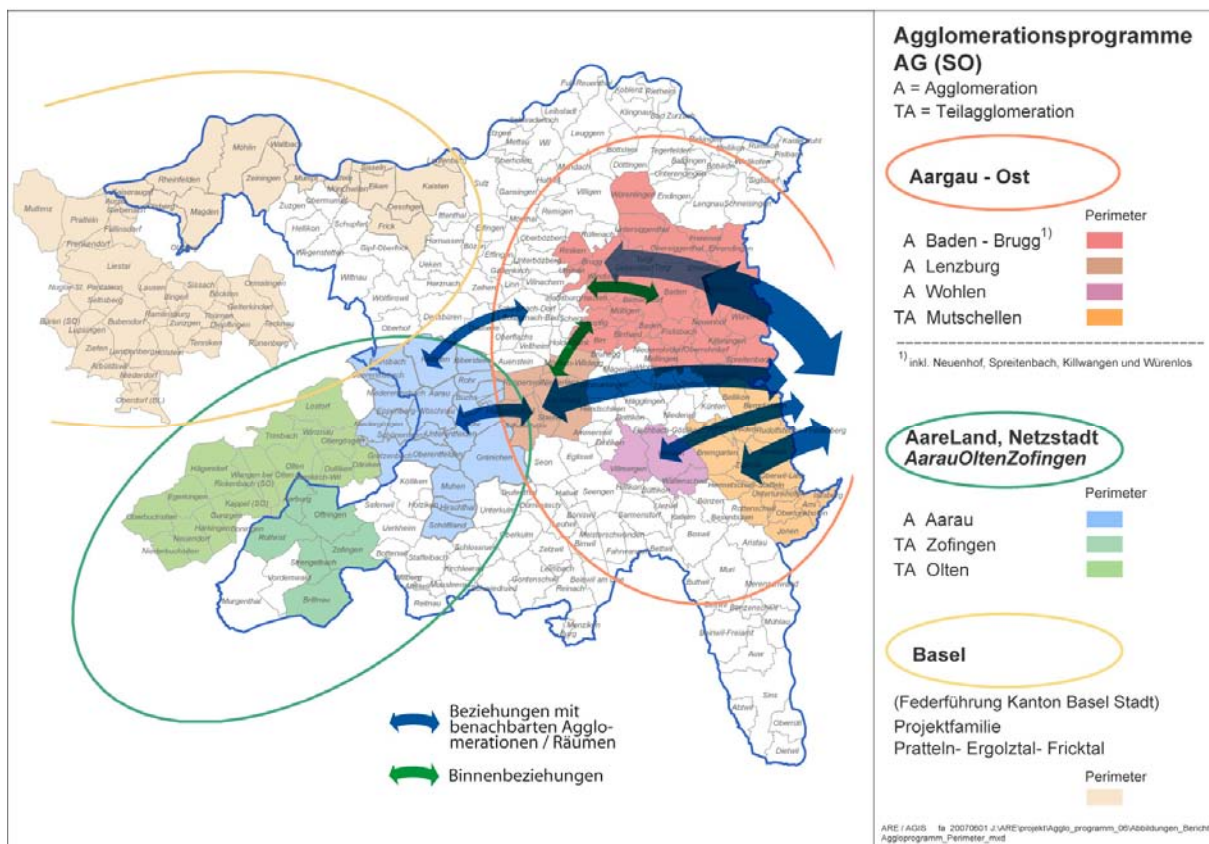


Abbildung 1: Beziehungen des Agglomerationsprogramms Aargau-Ost

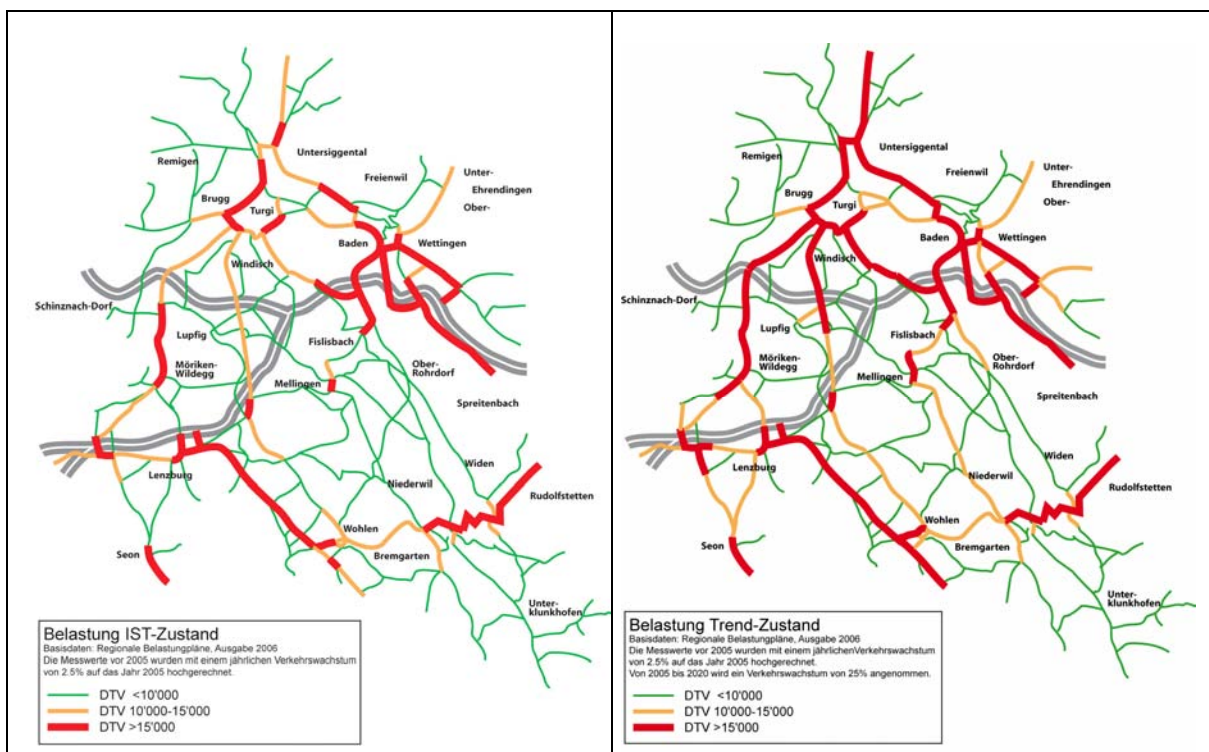


Abbildung 2: Querschnittsbelastungen auf verschiedenen wichtigen Strassen im Gebiet des Agglomerationsprogramms Aargau-Ost im Ist- und im Trendzustand für 2020

1 Grundlagen und Ziele

1.1 Ein Agglomerationsprogramm für die Zukunft

Die Agglomerationen in der Schweiz stehen vor wachsenden Problemen, sei dies im Verkehr, in der Siedlungsentwicklung oder bei sozialen Aufgaben. Der Bund hat erkannt, dass die Agglomerationen diese nicht selber lösen können. Er will in Zukunft die Agglomerationen bei ihrer Problemlösung unterstützen, vorerst im Bereich Siedlung und Verkehr. Der Kanton Aargau hat mit Strategien wie raumentwicklungAARGAU und mobilität-AARGAU festgelegt, wie seine Agglomerationen die Funktions- und die Wettbewerbsfähigkeit als Wirtschaftsmotoren sichern und an Attraktivität als Wohnstandort gewinnen können. Dabei geht es nicht um eine isolierte Politik zugunsten der Agglomerationen, sondern um eine Koordination mit der Politik für den ländlichen Raum, mit den benachbarten Agglomerationsprogrammen und mit den Planungen des Bundes.

1.2 Der Perimeter

Die Unterstützung des Bundes erstreckt sich auf Gemeinden, die gemäss Bundesamt für Statistik Teil einer Agglomeration sind. Zum Agglomerationsprogramm Aargau-Ost gehören die Gemeinden der Agglomerationen Baden-Brugg (inkl. Limmattal), Lenzburg, Wohlen und der Teilagglomeration Mutschellen.

1.3 Eine Vielfalt von Problemen

Massgebend für den Handlungsbedarf eines Agglomerationsprogramms sind nicht nur die heutigen Probleme und Schwachstellen, sondern in erster Linie die zukünftigen Herausforderungen:

- Fortschreiten der grossräumigen Zersiedelung.
- Überlastungen im Strassennetz, welche sich bis 2020 in die Fläche ausbreiten. Die Erreichbarkeit der Zentren und des ländlichen Raums ist nicht mehr gewährleistet (vgl. Abbildungen Ist- und Trend-Zustand).
- Stark befahrene, teilweise überlastete Ortsdurchfahrten sowie Zufahrtsachsen zu den Zentren, hervorgerufen durch das starke Verkehrsaufkommen.
- Mangelnde Konkurrenzfähigkeit des öffentlichen Verkehrs, sei es, weil das Angebot noch lückenhaft ist, weil Zugang und Umsteigen nicht optimal sind oder weil er im Stau stecken bleibt.
- Beeinträchtigung vieler Menschen durch Lärm- und Luftbelastungen.

1.4 Ziele und Handlungsfelder im Agglomerationsprogramm Aargau-Ost

Jeder Teilraum im Gebiet des Agglomerationsprogramms Aargau-Ost hat seine spezifischen Probleme, aber auch seine spezifischen Chancen, die sich aus seinen Qualitäten ergeben. Mit Massnahmen im Siedlungs-, Verkehrs- und Umweltbereich werden die Schwachstellen behoben oder abgemildert und die jeweiligen Potenziale entwickelt.

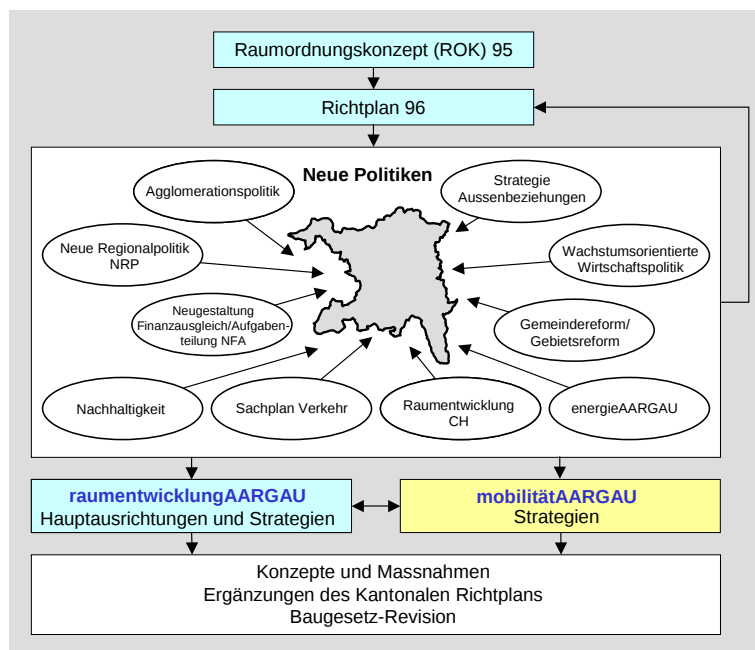


Abbildung 3: Einbettung der Agglomerationsprogramme in die kantonale Politik

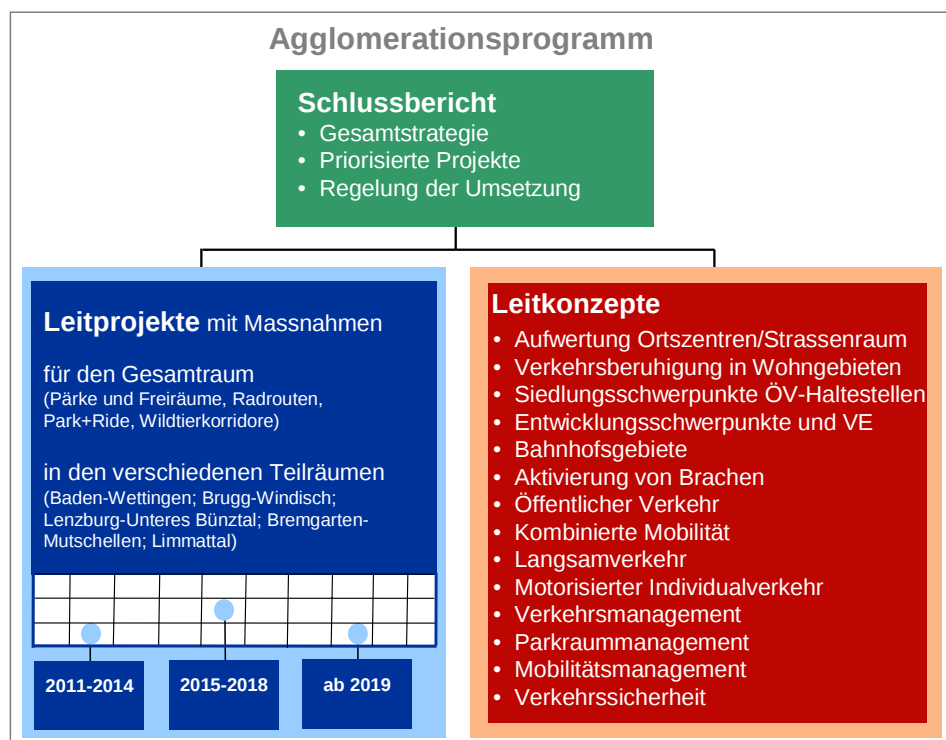


Abbildung 4: Aufbau des Agglomerationsprogramms Aargau-Ost

2 Die Massnahmen im Agglomerationsprogramm Aargau-Ost

Die Massnahmen im Agglomerationsprogramm gliedern sich in übergeordnete Massnahmen des Bundes, in Leitkonzepte und Leitprojekte. **Leitprojekte** geben eine Stossrichtung vor, die für einen Teilraum oder für den gesamten Raum des Agglomerationsprogramms Aargau-Ost prägend ist. Sie setzt sich aus einzelnen Massnahmen in thematisch gegliederten Handlungsfeldern zusammen. In den Leitprojekten befinden sich die Infrastrukturmassnahmen, deren Mitfinanzierung dem Bund mit der Einreichung des Agglomerationsprogramms beantragt wird.

Leitkonzepte sind vorbereitende Planungen, die von Kanton und Gemeinden umgesetzt werden. Sie bilden einerseits die Basis für Projekte und andererseits formulieren sie die Leitplanken für deren Umsetzung.

Leitkonzepte mit **Schwerpunkt Siedlung** sind die Aufwertung von Ortszentren (Strassenraumgestaltung), die Verkehrsberuhigung in Wohngebieten, die Festlegung von wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkten, von Standorten für verkehrsintensive Einrichtungen und von Siedlungsschwerpunkten an ÖV-Haltestellen, die Entwicklung von Bahnhofsgebieten und die Aktivierung von Brachen.

Leitkonzepte mit **Schwerpunkt Verkehr** betreffen die Bereiche öffentlicher Verkehr, kombinierte Mobilität, Langsamverkehr, motorisierter Individualverkehr, Verkehrsmanagement, Parkraummanagement, Mobilitätsmanagement und Verkehrssicherheit.

Im **Landschaftsbereich** werden die Flussräume der Region als verbindende und identitätsstiftende Pärke und Freiräume für die Naherholung und Freizeit aufgewertet und genutzt. Zur Vernetzung der Lebensräume werden Wildtierkorridore mit Leiteinrichtungen zwischen den isolierten Gebieten errichtet.

2.1 Leitprojekte für den Gesamttagglomerationsraum

Generell wird für den Agglomerationsraum Aargau-Ost ein **Verkehrsmanagement inkl. Busspuren** eingeführt werden. Damit wird die Stabilität des öffentlichen Verkehrs gewährleistet und die Verflüssigung des Verkehrs in den Zentren ermöglicht. Ebenfalls wird in der gesamten Agglomeration die **kombinierte Mobilität** (Park+Ride/Bike+Ride) mit dem Ausbau von bestehenden und der Errichtung von zusätzlichen Standorten gefördert. Durch Massnahmen im Bereich der Verkehrssicherheit sowie der Behebung von Netzlücken und Schwachstellen werden die Qualität und somit die **Attraktivität des Langsamverkehrs** erhöht.



Abbildung 5: Siedlungsaktivitäten und Verkehr wickeln sich in Agglomerationen oft auf engstem Raum ab



Abbildung 6: Der Schulhausplatz in Baden und seine Zufahrtsachsen sind ein Schlüsselprojekt für die Aufwertung des Agglomerationskerns Baden-Wettingen (Quelle: Metron AG Brugg)

2.2 Teilraum Baden-Wettingen

2.2.1 Leitprojekt Aufwertung Zentrum Baden-Wettingen

Das Zentrum Baden-Wettingen wird verkehrsmässig saniert und gezielt das Siedlungsgebiet aufgewertet. Dazu braucht es eine ganze Palette aufeinander abgestimmter Massnahmen sowohl auf der Angebots- wie auf der Nachfrageseite. Dabei nimmt der **Umbau des Schulhausplatzes in Baden** eine zentrale Rolle ein. Darüber hinaus ist aufzuzeigen, wie Baden und Wettingen ihre Qualitäten als Zentren weiter steigern können.

Im **Verkehr** wird ein gutes Netz von Fusswegen und Velorouten mit direkten Wegen zu ÖV-Haltestellen, Freizeitanlagen, Bildungsinstitutionen, Arbeitsgebieten sowie Grün- und Erholungsräumen geschaffen. Zusätzlich wird das Verkehrsmanagement im Grossraum Baden-Wettingen inklusive Zuflusssteuerung und Busspuren umgesetzt. Damit wird das Gesamtsystem flüssiger funktionieren und die Verkehrssicherheit verbessert. Beim Mobilitätsmanagement wird das sehr erfolgreiche und beispielhafte Pilotprojekt „badenmobil“ fortgeführt. Die Massnahmenpalette wird durch die Umsetzung eines Gesamtkonzepts Parkierung komplettiert.

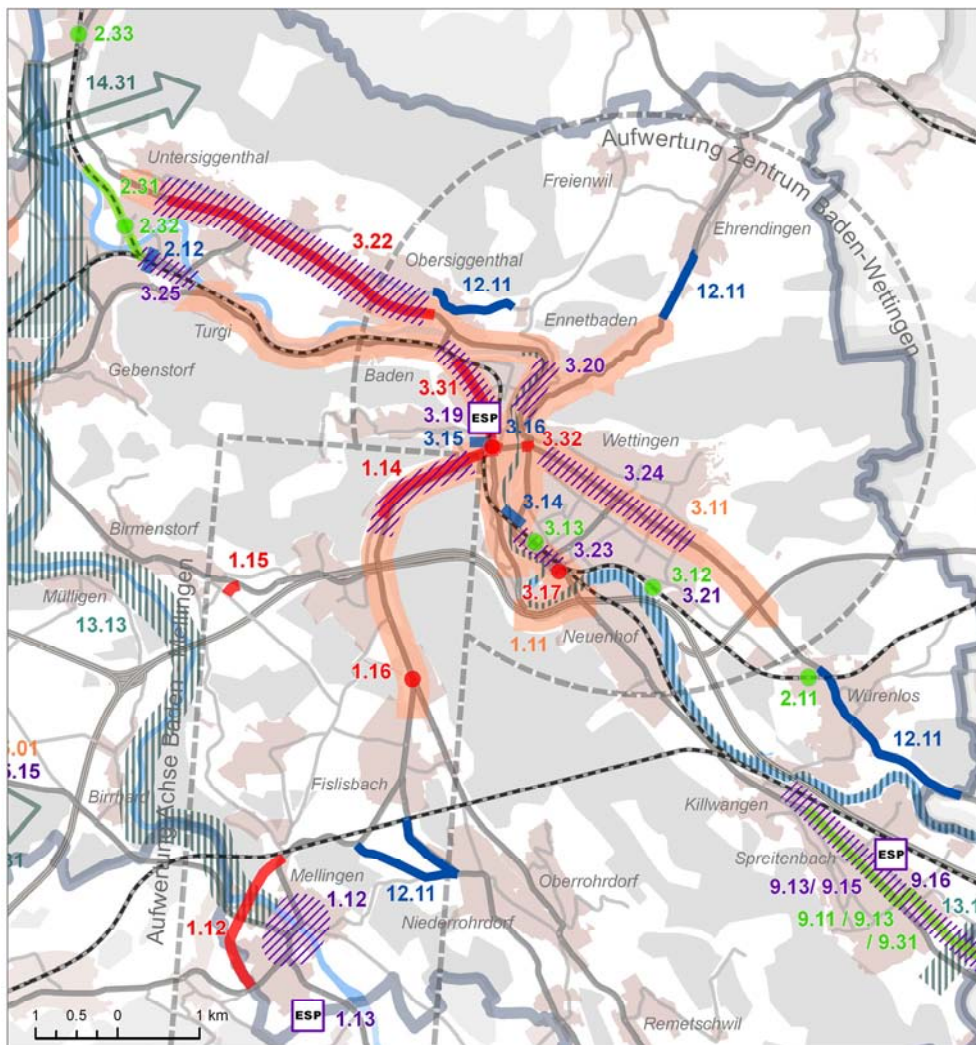
Die **Siedlung** wird durch die Entwicklung des Quartiers Tägerhard mittels eines Masterplans und die neue S-Bahnhaltestelle gestärkt. Baden wird als Bade-, Wellness-, Tagungs- und Kongressort weiter etabliert. Die Strassenräume an der Sonnenbergstrasse in Ennetbaden und an der Landstrasse in Untersiggenthal und Wettingen werden siedlungsverträglich aufgewertet.

Zur **Mitfinanzierung** werden folgende Massnahmen beantragt (2011-18):

- Baden Umbau Schulhausplatz (Optimierung Langsam- und öffentlicher Verkehr inkl. Anpassungen Schlossberg- und Velotunnel)
- Verkehrsmanagement Grossraum Baden-Wettingen
- Haltestelle Wettingen Tägerhard
- Ausbau Bahnhof Wettingen
- Fuss- und Radwegsteg SBB Limmatbrücke Baden-Wettingen
- Neue Velostation am Bahnhof Baden (Südhaus)
- Wettingen Ausbau Knoten Kloster
- Baden Umgestaltung K117 Bruggerstrasse inkl. Merkerplatz
- Baden Ausbau Brückenkopf Ost
- Neugestaltung Ortsdurchfahrt Turgi
- Ober- und Untersiggenthal Landstrasse: Trennwirkung mindern durch Strassenraumgestaltung

Übersicht

Die folgende Abbildung zeigt eine Übersicht über die wichtigsten Massnahmen in diesem Teilraum.



Teilraum Baden - Wettingen (A- und B-Liste)

Siedlung

Siedlungsaufwertung



Wirtschaftlicher Entwicklungsschwerpunkt ESP



Leitprojektperimeter



Ordnungsnummer:
siehe Liste Einzelmassnahmen 5.0

Verkehr

Verkehrsmanagement



Massnahme Schiene

inkl. Haltestelle



Massnahme Strasse

inkl. Knoten



Massnahme
Langsamverkehr



Landschaft

Wildtierkorridor



(Agglomerations-) Park



AGIS/ARE 20070619 2:ARE/projektAgglo_programm_06Massnahmen_AB_071121_OST_Zoom.mxd .fz

Abbildung 7: Übersicht über die wichtigsten Massnahmen im Agglomerationsprogramm Aargau-Ost für den Teilraum Baden-Wettingen

2.2.2 Leitprojekt Aufwertung Achse Mellingen-Baden

Dieses Leitprojekt ermöglicht wichtige Strassenraumaufwertungen und städtebauliche Verbesserungen entlang der Achse Baden-Mellingen in Fislisbach, Baden-Meierhof und insbesondere im Regionalzentrum Mellingen. Die Altstadt Mellingen, ein Ortsbild von nationaler Bedeutung, wird mit einer Umfahrung vom starken Durchgangsverkehr befreit und aufgewertet. Die Stärkung des Regionalzentrums Mellingen als Entwicklungsschwerpunkt verhindert die Zersiedelung der Region. Mit der Verbesserung der planerischen und erschliessungsmässigen Voraussetzungen wird das Potenzial des ESP Mellingen/Gheid (Produktion, keine Fachmärkte, keine verkehrsin-tensive Logistik) genutzt.

Durch die Umsetzung des Verkehrsmanagementkonzepts Baden werden die Busspurlücken geschlossen. Dosierungen sowie gestalterische Massnahmen in Fislisbach und Dättwil, aber auch verbesserte ÖV-Angebote tragen zur positiven Entwicklung auf dieser Achse bei. Die Achse Baden-Mellingen erfordert koordinierte Massnahmen auf der gesamten Länge.

Zur **Mitfinanzierung** werden folgende Massnahmen beantragt (2011-18):

- Mellingen Umfahrung und Aufwertung Strassenraum/Altstadt
- Verkehrsmanagement Grossrau Baden-Wettingen (Baden/Fislisbach)
- Verlegung der Einmündung der K419 in die K418 auf den Kreisel (Baderstrasse Ost)
- Knoten Erp
- Baden Strassenraumgestaltung Mellingerstrasse K268

2.2.3 Leitprojekt Teilergänzung S-Bahn Zürich im Raum Baden

Dieses Leitprojekt zielt sowohl auf eine Verbesserung des Bahnangebots wie die Stabilisierung des Fahrplans und schnellerer Fahrgastwechsel ab, als auch auf eine Verbesserung der Zugänglichkeit zu wichtigen S-Bahn-höfen. Mit der zusätzlichen Haltestelle Ennetturgi wird das grosse Arbeits-platzpotenzial der ABB in Ennetturgi direkt mit der Bahn erschlossen und die Wege werden markant verkürzt. Zugleich erschliesst die neue Haltestel-le einen beachtlichen Teil der Gemeinde Untersiggenthal neu mit einem attraktiven Bahnangebot. Die Passerelle über die SBB-Bahnlinie in Turgi verkürzt die Verbindung des Wohnquartiers Gehling zum Dorfzentrum mit allen örtlichen Dienstleistungen. Die vorgesehenen Infrastrukturvorhaben ermöglichen zusammen mit den Doppelspurausbauten ausserhalb des Agglomerationsperimeters einen Viertelstundentakt im unteren Aaretal und stärken den ÖV-Korridor. Das Vorhaben in Siggenthal-Würenlingen redu-ziert zudem die Unfallgefahr durch das Vermeiden von Gleisüberquerun-gen.

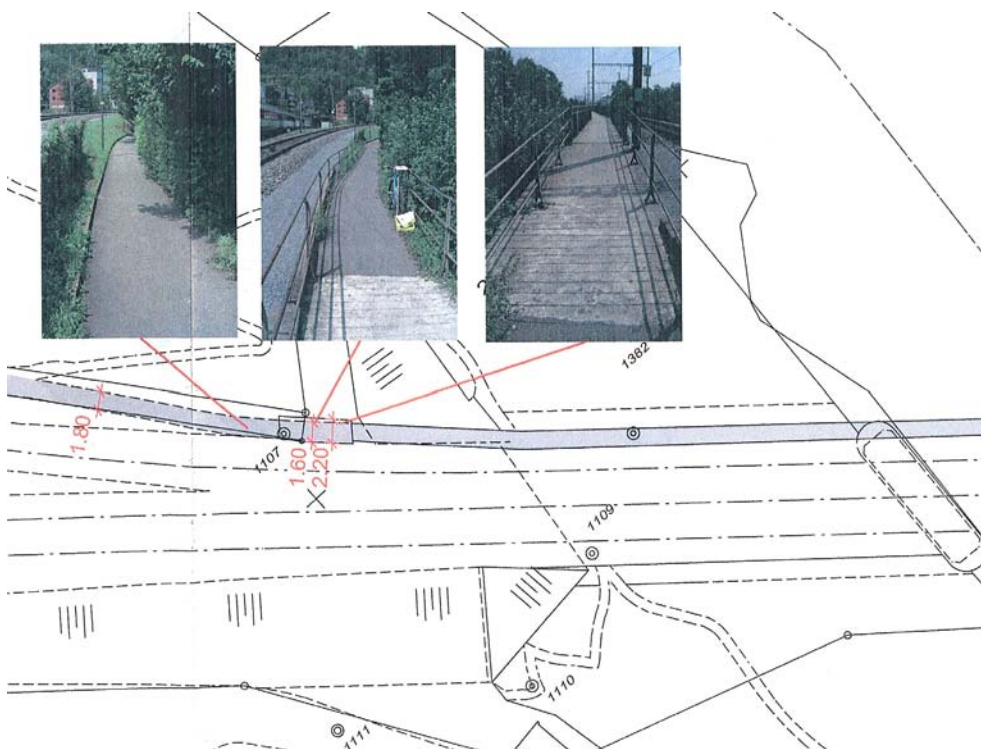


Abbildung 8: Mit der Verbreiterung des Steges über die Limmat wird die Fussverbindung zwischen Baden und Wettingen auch zu einer wichtigen Veloverbindung (Quelle: Abt. Planung und Bau Baden)



Abbildung 9: In einer optimierten Verknüpfung von Langsamverkehr, Bus und Bahn liegt ein hohes Potenzial für die kombinierte Mobilität (Mellingen-Heitersberg)

Für die Verlängerung der S6 ins untere Aaretal (Option) und für den integralen 30'-Takt sind zwischen Regensdorf und Wettingen Doppelspurabschnitte bei Buchs-Dällikon, Otelfingen sowie beim Bahnhof Wettingen vorgesehen. Die Tieferlegung der Bahn in Würenlos wird als Langfristoption offen gehalten.

Auf der Furttallinie verkehrt die S6 nur während der Hauptverkehrszeiten im Halbstunden-Takt bis Baden. Zur Attraktivitätssteigerung des Angebots aus Baden, Wettingen und Würenlos nach Zürich Nord ist langfristig die Einführung eines integralen Halbstunden-Takts vorgesehen. Dazu sind Doppelspurausbauten auf dem Abschnitt zwischen Buchs-Dällikon und Wettingen erforderlich. Die Ausbauten werden mit dem Kanton Zürich koordiniert.

Gleichzeitig werden Stationsausbauten sowie -neubauten geprüft. Aufgrund der Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes ist der Ausbau des Bahnhofs Würenlos notwendig. Geplant sind auch die neue Haltestelle Wettingen-Tägerhard und die Aufwertung des Bahnhofs Wettingen, die im Leitprojekt für Baden-Wettingen beschrieben sind.

Zur **Mitfinanzierung** werden folgende Massnahmen beantragt (2011-18):

- Passerelle über die SBB-Bahnlinie in Turgi
(Verbindung Ortsteil Gehling mit Dorfzentrum)
- Ausbau Bahnhof Würenlos
- Doppelspurausfahrt Turgi Richtung Koblenz
- Neue Haltestelle Turgi ABB
- Umbau SBB-Haltestelle Siggenthal-Würenlingen



Abbildung 10: Visualisierung der attraktiv gestalteten neuen Verbindung zwischen Brugg und Windisch unter dem Bahnhof (Quelle: Walker Architekten AG Brugg)



Abbildung 11: Die Vision Mitte in Brugg-Windisch - Paradebeispiel für die Aufwertung eines Bahnhof-gebiets und die Neugestaltung von öffentlichem Raum (Quelle: VISION MITTE)

2.3 Teilräume Baden und Brugg

2.3.1 Leitprojekt Grundentlastung Agglomeration Baden-Brugg

Eine neue Strassenverbindung aus dem Raum Station Siggenthal an die A1 oder an die A3 ist das grösste Vorhaben im Raum des Agglomerationsprogramms Aargau-Ost. Das grenznahe Zentrum Waldshut ist heute strassenmässig über die J5 (K113) im unteren Aaretal und deren Weiterführungen im Limmattal (T295) und im Aaretal (T5) mit den Agglomerationen im Mittelland und den Nationalstrassen A1 und A3 verbunden. Die Anbindung führt mitten durch die Regionalzentren Brugg oder Baden. Die Überlagerung von übergeordneten und regionalen Funktionen gefährdet längerfristig die Funktionsfähigkeit der Nord-Süd-Verbindung und der beiden Regionalzentren.

Wenn der Druck durch den Durchgangsverkehr aus dem Aaretal auf die beiden Agglomerationskerne Brugg und Baden trotz der angestrebten Massnahmen (vgl. dazu die Massnahmen im Teilraum Baden-Wettingen resp. Brugg-Windisch) weiter ungebremst steigt, stellt die neue Strassenverbindung eine mögliche Entlastung der beiden Agglomerationskerne dar. Unerwünschte Auswirkungen müssten durch verschiedene flankierenden Massnahmen gedämpft werden.

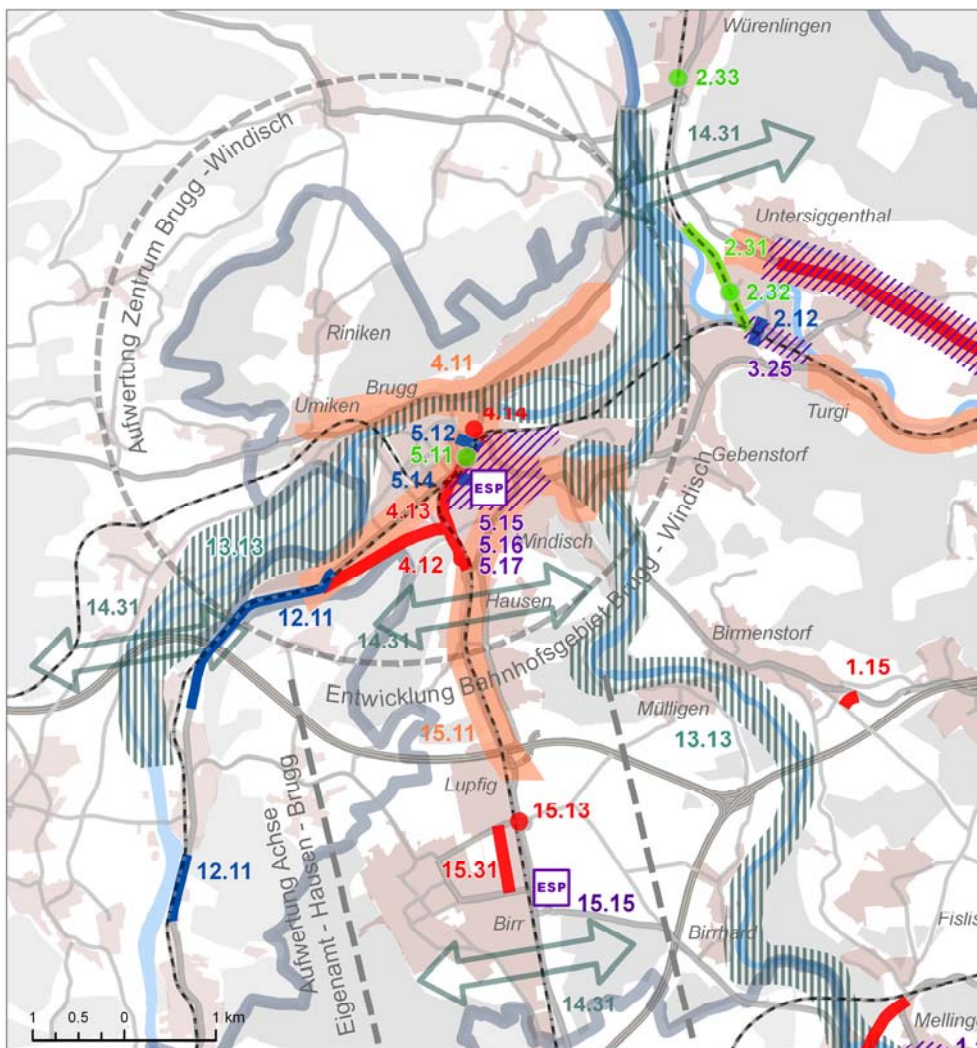
Zurzeit wird diese neue Strassenverbindung aus dem Raum Station Siggenthal zur A1 (Baden West) oder zur A3 (Brugg/Lupfig) mit einer Zweckmässigkeitsbeurteilung ZMB untersucht. Im Rahmen der ZMB wird der neuen Strassenverbindung ein maximales Angebot im öffentlichen Verkehr gegenübergestellt, was einen substanziellen Ausbau der Bahninfrastruktur voraussetzen würde. Der Maximalausbau beider Verkehrsträger ist angesichts der beschränkten finanziellen Möglichkeiten und des vorhandenen Nachfragepotenzials nicht sinnvoll.

2.4 Teilraum Brugg-Windisch

2.4.1 Leitprojekt Entwicklung Bahnhofsgebiet Brugg-Windisch

In Brugg-Windisch wird ein neues Zentrum um die Fachhochschule in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof entstehen ("Vision Mitte"). Diese Entwicklung wird aufgrund der ausgezeichneten Lage vorwiegend auf den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr ausgerichtet. Die Erreichbarkeit des Zentrums wird gewährleistet resp. im Falle des ÖV und des LV verbessert. Neben den übergeordneten Strasseninfrastrukturmassnahmen, dem Mobilitäts- sowie dem Verkehrsmanagement (vgl. Leitprojekt Aufwertung Zentrum Brugg Windisch) sind weitere Massnahmen im Bereich Verkehr und Siedlung notwendig.

Die folgende Abbildung zeigt eine Übersicht über die wichtigsten Massnahmen im Teilraum Brugg-Windisch.



Teilraum Brugg - Windisch (A- und B-Liste)

Siedlung		Verkehr		Landschaft	
Siedlungsaufwertung		Verkehrsmanagement		Wildtierkorridor	
Wirtschaftlicher Entwicklungsschwerpunkt ESP		Massnahme Schiene inkl. Haltestelle		(Agglomerations-) Park	
Leitprojektperimeter		Massnahme Strasse inkl. Knoten			
Ordnungsnummer: siehe Liste Einzelmassnahmen	5.0	Massnahme Langsamverkehr			

Abbildung 12: Übersicht über die wichtigsten Massnahmen im Agglomerationsprogramm Aargau-Ost für den Teilraum Brugg-Windisch

Dazu gehören insbesondere die Aufwertung des Gebiets für den Langsamverkehr und die kombinierte Mobilität. Weiter werden die Nutzungen rund um den Bahnhof (v.a. auf Windischer Seite) mittels Zonenplanrevisionen und Gestaltungsplänen verdichtet. Das Gebiet soll so belebt werden, was unter anderem mit einem Wohnanteil, einem grosszügigen Begegnungsplatz, verbesserten Querverbindungen für den Langsamverkehr und Drittnutzungen entlang der Fussverbindungen erreicht werden kann. Diese Bestrebungen werden durch eine Weiterführung der Langsamverkehrsachsen unterstützt.

Insgesamt wird dieses zentrale Projekt bezüglich Siedlungsentwicklung und -aufwertung sowohl von privater als auch öffentlicher Hand vorangetrieben und setzt wichtige Impulse für das Regionalzentrum als Bildungs- und Kulturstandort (erlebbare römische Archäologie Vindonissa).

Zur **Mitfinanzierung** werden folgende Massnahmen beantragt (2011-18):

- Neuer Busterminal Windisch zur Entflechtung der Buslinien und Entlastung des Knotens Neumarkt
- Umbau Bahn- und Busstation inkl. Bahnhofplatzgestaltung Brugg
- Verlängerung der Personenunterführung Mitte unter der Bahn zur Erschliessung der verschiedenen Angebote der kombinierten Mobilität
- Verlängerung, Verbreiterung und Aufwertung der zentralen Personenunterführung für Fuss- und Veloverkehr unter der Bahn zwischen Brugg und Windisch
- Neue Velostation und Abstellfelder im Entwicklungsgebiet (Zusatzbedarf von 700 Abstellfeldern)

2.4.2 Leitprojekt Aufwertung Zentrum Brugg-Windisch

Die Entwicklung des Bahnhofsgebiets funktioniert nur, wenn das Zentrumsgebiet mit allen Verkehrsmitteln gut erreicht werden kann. Das Zentrum der Agglomeration wird verkehrlich saniert und aufgewertet. Dies geschieht einerseits durch Verlagerungen des motorisierten Individualverkehrs auf den ÖV resp. den Langsamverkehr (vgl. voriges Leitprojekt Entwicklung), andererseits auf neue Achsen im Raum Brugg-Windisch West. Die funktionsfähige Entlastung des Agglomerationskerns Brugg-Windisch bedingt auch neue Strassenverbindungen (NK112 Westast Brugg und NK118 Nordumfahrung Windisch) und den Umbau des Knotens Neumarkt inkl. der Bahnunterführung.

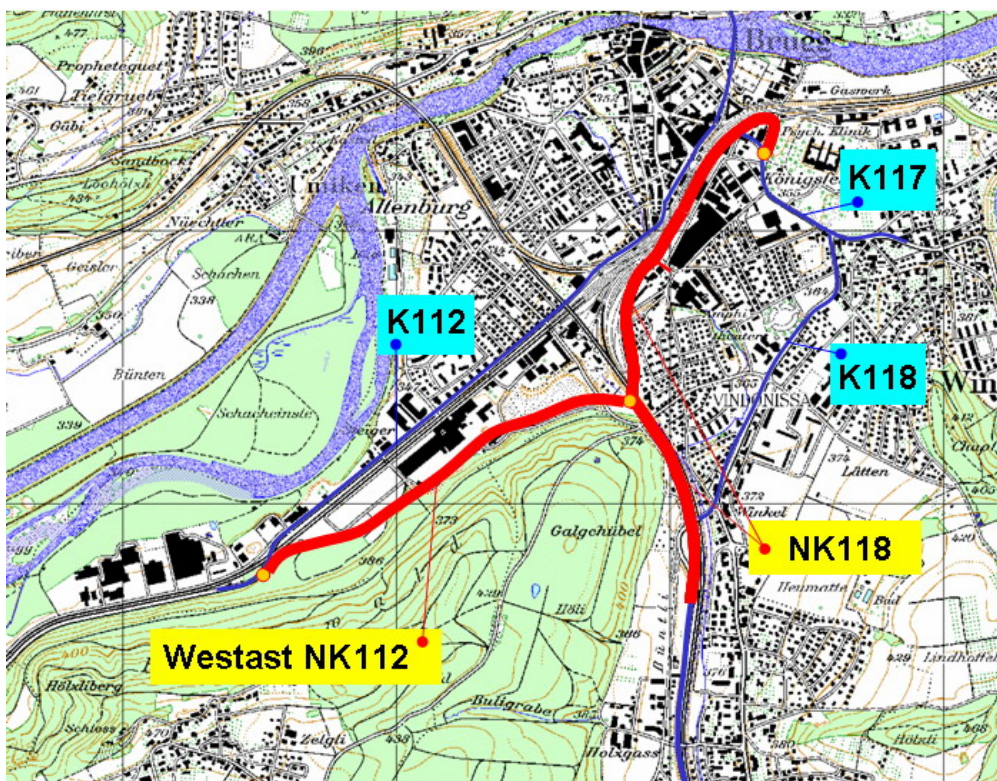


Abbildung 13: Verkehrsführung im Raume Brugg-Windisch nach Realisierung der vorgesehenen Ausbauten



Abbildung 14: Grosses Entwicklungspotenzial im Eigenamt

Das Verkehrsmanagementkonzept Region Brugg wird u.a. mit konkreten baulichen Massnahmen wie Busspuren und Dosierungen umgesetzt. Zudem wird nach dem Vorbild von Baden auch in Brugg der Aufbau einer Mobilitätszentrale und die Beratung von Unternehmen im Bereich Mobilität unterstützt. Die Umsetzung eines flächendeckenden regional abgestimmten Gesamtkonzepts Parkierung für die Kernstadt Brugg-Windisch ergänzt die baulichen Massnahmen.

Zur **Mitfinanzierung** werden folgende Massnahmen beantragt (2011-18):

- Verkehrsmanagement Brugg Regio inkl. Zuflusssteuerung und Busspuren
- Neue Verbindung Windisch/Brugg West: NK 112 Westast Brugg
- Nordumfahrung Windisch Neue Verbindung NK118 südseitig entlang Bahn (= definitive Erschliessung Campus FHNW)
- Brugg Umbau Knoten Neumarkt mit Bahnunterführung

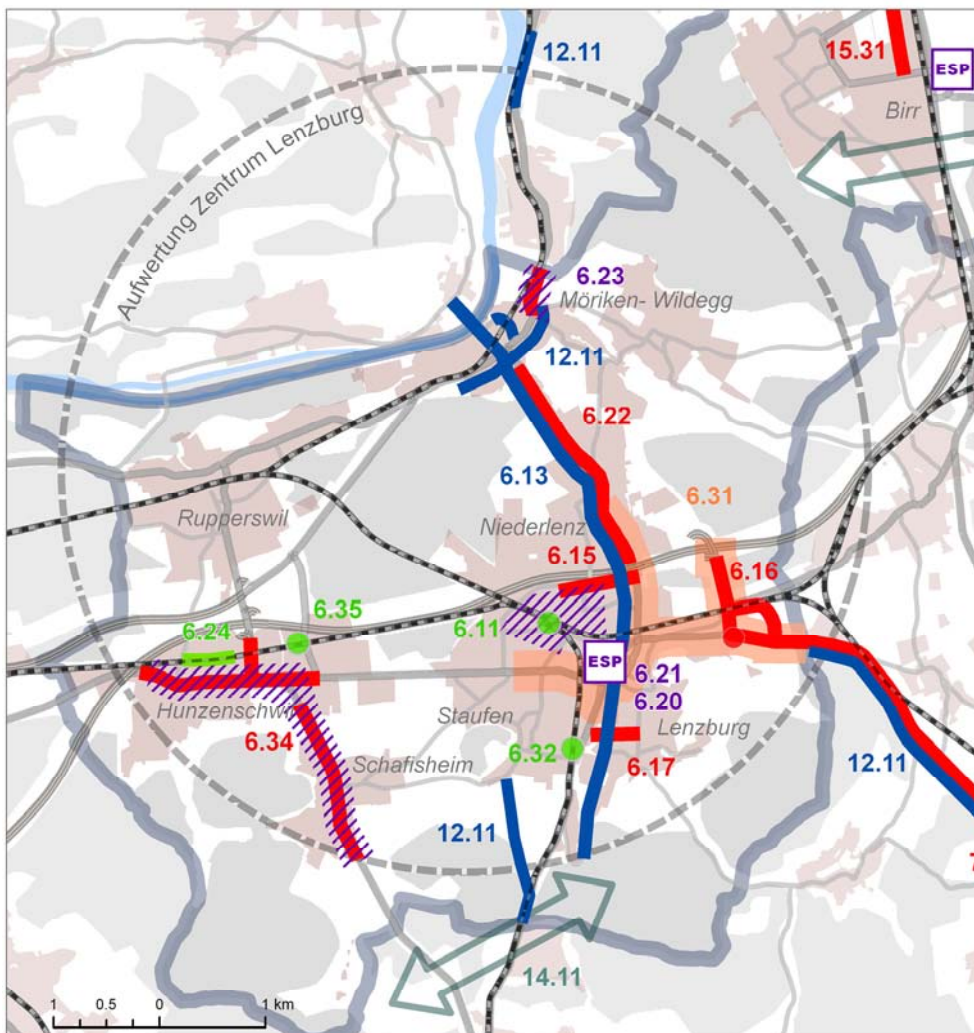
2.4.3 Leitprojekt Aufwertung Achse Eigenamt-Hausen-Brugg

Die Potenziale des Eigenamtes (Lage, Gewerbe- und Industrie-Bauzonenkapazitäten, gute übergeordnete Erschliessung, Freiraumqualitäten) sollen genutzt werden. Um langfristig das Potenzial des Eigenamtes sichern zu können, müssen die erschliessungstechnischen Voraussetzungen geschaffen werden. Das Potenzial im Güterverkehr (Anschluss an das nationale Schienennetz, Freiverlad & Gleisanschlüsse für Güterumschlag) soll weiter ausgebaut werden. Gestützt auf eine funktionierende Infrastruktur sollen die vorhandenen Kapazitäten der Arbeitsplatzzonen zur Baureife gebracht und gemeinsam vermarktet werden (Erarbeitung eines Bauland-Information-Pools). Wichtiger Stützpfeiler des Eigenamtes ist auch das Freiraumpotenzial.

Neben der Umsetzung des Entwicklungskonzeptes ESP Eigenamt im Bereich Siedlung und dem geplanten Mobilitätsmanagement Eigenamt werden zur **Mitfinanzierung** folgende Infrastrukturmassnahmen beantragt (2011-18):

- Verkehrsmanagement Brugg Regio (Sicherung der Strassenkapazitäten K118)
- Umsetzen Subregionales Langsamverkehrskonzept Eigenamt
- Knotenausbau Bahnhofstrasse (Industriekreisel) Lupfig
- Verbindungsstrasse K399 / K398

Die folgende Abbildung zeigt eine Übersicht über die wichtigsten Massnahmen im Teilraum Lenzburg.



Teilraum Lenzburg (A- und B-Liste)

Siedlung

Siedlungsaufwertung



Wirtschaftlicher Entwicklungsschwerpunkt ESP



Leitprojektperimeter



Ordnungsnummer:
siehe Liste Einzelmassnahmen 5.0

Verkehr

Verkehrsmanagement



Massnahme Schiene
inkl. Haltestelle



Massnahme Strasse
inkl. Knoten



Massnahme
Langsamverkehr



Landschaft

Wildtierkorridor



(Agglomerations-) Park



AGIS/ARE 2007/0714 2:\ARE\projekt\Agglo_programm_06\Massnahmen_AB_071121_OST_Zoom.mxd .rta

Abbildung 15: Übersicht über die wichtigsten Massnahmen im Agglomerationsprogramm Aargau-Ost für den Teilraum Lenzburg

2.5 Teilraum Lenzburg – Unteres Bünztal

2.5.1 Leitprojekt Aufwertung Zentrum Lenzburg

Durch die Neugestaltung des Bahnhofareals in Lenzburg, mit der Verbesserung der Umsteigebeziehungen, der Neugestaltung des Bushofs und des Strassenraums sowie Massnahmen der kombinierten Mobilität, wird das Regionalzentrum gestärkt und die Entwicklung nach innen an Lagen mit ausgezeichneter ÖV- Erschliessung gefördert.

Mit der Verlegung der Haltestelle der Seetalbahn näher zum Bahnhof werden die Umgestaltung des Bahnhofsplatzes und des Strassenraums sowie die Ansiedlung von publikumsintensiven Einrichtungen wie Hotels, Restaurants und Läden ermöglicht. Die Umsteigebeziehungen für Bus- und Bahnpassagiere, Velofahrende sowie Fussgängerinnen und Fussgänger verbessern sich. Mit der Verlängerung der Ringstrasse sowie der Verbindung Seoner- mit Ammerswilerstrasse wird der Verkehr auf der Nord- resp. Südseite des Bahnhofs neu geordnet. Der Stadtkern von Lenzburg wird durch ein Verkehrsmanagement mit Zuflussteuerung weiter entlastet. Eine Mobilitätszentrale sowie die Beratung von Unternehmen im Bereich Mobilität werden ergänzend eingeführt. Zusammen mit dem Ausbau des Knotens Neuhof und dem Zubringer zur Nationalstrasse A1 wird die Funktionsfähigkeit des regionalen **Verkehrssystems** erhalten.

Beim Langsamverkehr wird im Raum Lenzburg eine neue Radwegachse ("Radwanderweg Aabach") mit einer Verbreiterung der Unterführung für den Fuss- und Radverkehr beim Bahnhof Wildeggen geschaffen. Der neue Radwanderweg Aabach ist für den Agglomerations- und überregionalen Freizeitverkehr von Bedeutung. Er bildet einen landschaftlich und kulturell (Industriedenkmäler) attraktiven Zubringer zu den nationalen Radrouten von Veloland Schweiz.

Die Verkehrsmassnahmen schaffen die Voraussetzungen für Siedlungsaufwertungen in Lenzburg und Umgebung. Die Siedlungsentwicklung wird beim Bahnhofsgelände Lenzburg und auf die ESPs Lenzburg/Niederlenz (arbeitsintensiv, publikumsintensiv, zentrumsbildend) und Schafisheim (Güter, Transport, Fachmarkt, Produktion) konzentriert. Im Bahnhofsgelände Lenzburg wird die Ansiedlung von gewerblichen Publikumseinrichtungen angestrebt. Der ESP Schafisheim wird durch eine neue Bahnhalttestelle ergänzt.

Um auf der Nationalbahnstrecke zwischen Lenzburg und Zofingen den integralen Halbstundentakt zu ermöglichen, ist der Ausbau der Kreuzungsmöglichkeiten notwendig. Auf der Seetalbahn ist eine zusätzliche Haltestelle in Lenzburg-Süd/Staufen vorgesehen, welche das südliche Gemeindegebiet von Lenzburg direkt mit der Bahn erschliesst. Voraussetzung für die Haltestelle ist die neue Kreuzungsstelle im Gebiet Seon, Birren (ausserhalb des Agglomerationsperimeters).

Neben den vor 2010 zu realisierenden Strassenraumgestaltungen (v.a. in Lenzburg) werden die Ortsdurchfahrten Niederlenz, Hunzenschwil und Schafisheim neu gestaltet. Nach der Umsetzung eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts müssen für Wildegg langfristige Lösungen für eine Verkehrssanierung gesucht werden.



Abbildung 16: Ortsdurchfahrt Hunzenschwil – Bild heute (Quelle: asa AG Rapperswil)



Abbildung 17: Ortsdurchfahrt Hunzenschwil: Attraktive Betriebs- und Gestaltungskonzepte werben den öffentlichen Raum auf – Fotomontage (Quelle: asa AG Rapperswil)

Zur **Mitfinanzierung** werden folgende Massnahmen beantragt (2011-18):

- Ausbau Bahnhof Lenzburg (Verbesserung Zugang zur Bahn, Bushof, B+R-Anlage, Strassenraumgestaltung)
- Verkehrsmanagement Region Lenzburg
- Neugestaltung Ortsdurchfahrt Niederlenz (K248)
- Neugestaltung Ortsdurchfahrten Hunzenschwil (K247) und Schafisheim (K246)
- Wildegg Neugestaltung Ortsdurchfahrt (K112: Abschnitt Bärenkreisel bis Grenze Holderbank)
- Radwanderweg Aabach Wildegg-Niederlenz-Lenzburg inkl. Bahnunterführung Wildegg
- Neue Haltestelle Schafisheim Schoren
- Neue Haltestelle Lenzburg Staufen
- Verlängerung Kreuzungsgleis Hunzenschwil
- Verlängerung Ringstrasse Nord
- Lenzburg K 123/247: Ausbau Knoten Neuhof mit Zuflusssteuerung Regionalkern und Ausbau Zubringer A1
- Verbindung Seoner- mit Ammerswilerstrasse (Verbindungsstrasse Süd)

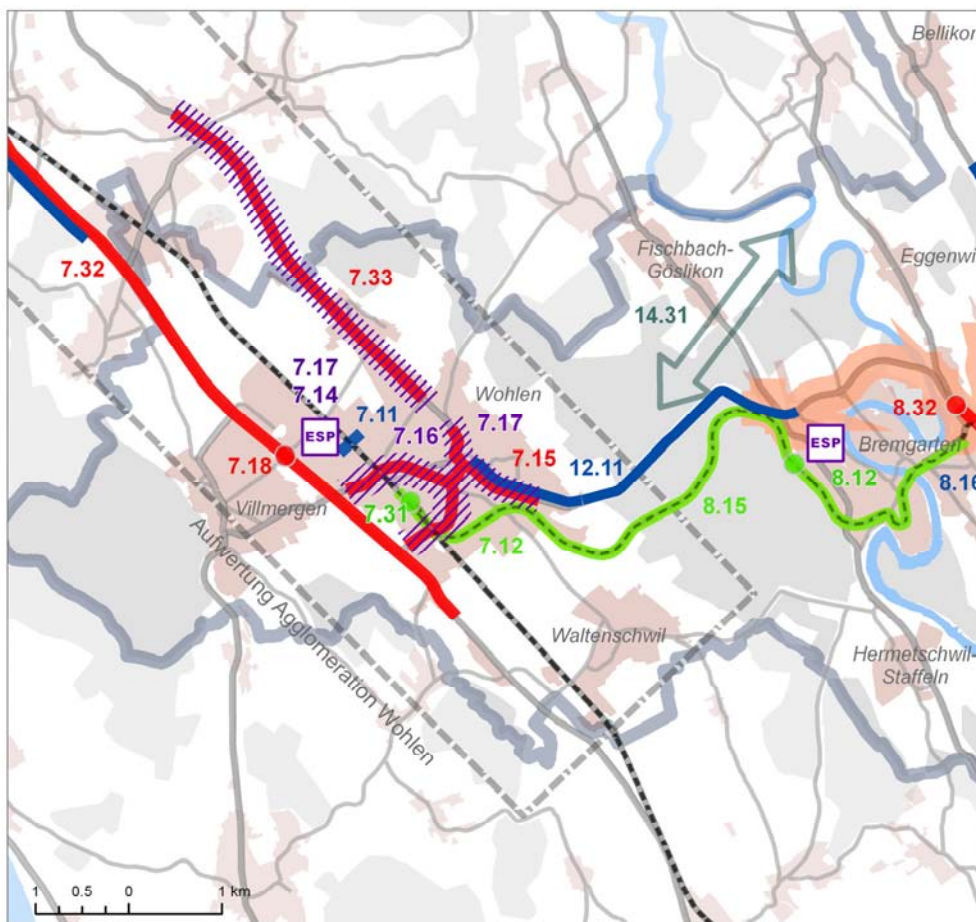
2.5.2 Leitprojekt Aufwertung Agglomeration Wohlen

Für die Agglomeration Wohlen stehen die Verbesserung der Strassen- und Schienenverbindungen Richtung Lenzburg und Zürich resp. die A1 sowie das ÖV-Angebot in der Agglomeration selber im Mittelpunkt. Die Agglomeration Wohlen wird durch die Sanierung und Aufwertung der Ortsdurchfahrten, Verdichtungen im bestehenden Siedlungsgebiet und mit der Einführung der Bremgarten-Dietikon-Bahn in den Bahnhof Wohlen aufgewertet. Der ÖV Richtung Aarau und Zürich wird attraktiver, durch bessere Umsteigebeziehungen mit der BDWM, den Halbstundentakt nach Lenzburg sowie direkten und schnelleren Verbindungen nach Zürich mittels dem Bau eines Wendegleises. Ergänzt wird dies durch Mobilitätsmanagement-Massnahmen für die Bevölkerung (Information, z.B. via Internet) und die Beratung von Unternehmen im Bereich Mobilität. Zusätzlich wird das Angebot beim Ortsbus ausgeweitet und die Verbindungen mit dem ESP Wohlen/ Villmergen (vorwiegend Güter, Transport, Fachmarkt¹, Produktion; Dienstleistung/ Büro zu prüfen) verbessert. Mit der Schaffung einer neuen Radwegachse Villmergen-Wohlen (inkl. Unterführung bei der Bahn) und der Sanierung eines Unfallschwerpunkts wird der Langsamverkehr in der Region attraktiver gestaltet.

¹ Gemäss Vollzugshilfe „Einkaufszentren und Fachmärkte“ vom Mai 2005 sind Fachmärkte im Kanton AG restriktiv definiert: Ein oder mehrere Verkaufsgeschäfte, in denen Güter des aperiodischen Bedarfs angeboten werden. Sie sind in der Regel schwer und/oder sperrig. Dazu gehören u.a.: Autos, Möbel, Elektronik und Gartengeräte, Do-it-yourself-Artikel, Bau- und Hobbyartikel.

Mit dem Ausbau der Bünztalstrasse wird mittelfristig der Verkehr auf diese Achse konzentriert und gleichzeitig die Ortsdurchfahrten auf der gegenüberliegenden Talseite entlastet. Die Nähe Wohlen zu leistungsfähigen Strassen- und Schienen - Verkehrsachsen ist für güterorientierte Betriebe aus Industrie, Gewerbe, Grosshandel und Logistik günstig. Der Kanton beabsichtigt, die Gemeinden beim Aufbau kantonaler und regionaler Branchenschwerpunkte sowie bei kommunalen Nutzungsvorschriften planerisch zu unterstützen.

Wenn die oben beschriebenen Massnahmen zur Entlastung und Aufwertung von Wohlen nicht reichen, wird langfristig eine Umfahrung geprüft. Die folgende Abbildung zeigt eine Übersicht über die wichtigsten Massnahmen im Teilraum Wohlen.



Teilraum Wohlen (A- und B-Liste)

Siedlung

Siedlungsaufwertung
Wirtschaftliche
Entwicklungsschwerpunkte ESP

Leitprojektperimeter

Ordnungsnummer:
siehe Liste Einzelmassnahmen



5.0

Verkehr

Verkehrsmanagement
Massnahme Schiene
inkl. Haltestelle
Massnahme Strasse
inkl. Knoten
Massnahme
Langsamverkehr



Landschaft

Wildtierkorridor
(Agglomerations -) Park



AGIS-ARE 20070619 J:\ARE\projektAgglo_programm_06\Massnahmen_AB_071121_OST_Zoom.mxd .fba

Abbildung 18: Übersicht über die wichtigsten Massnahmen im Agglomerationsprogramm Aargau-Ost für den Teilraum Wohlen

Zur **Mitfinanzierung** werden folgende Massnahmen beantragt (2011-18):

- Unterführung SBB für den LV Wilerzelgstrasse-Allmendstrasse
- BDWM: Neue Einführung in den Bahnhof Wohlen
- Wendegleis Freiamt (S-Bahn Zürich-Freiamt)
- Sanierung/Aufwertung Ortsdurchfahrten Wohlen (K127 / K266)
- Verkehrsknoten Bullenberg- und Anglikerstrasse (Vorinvestition Bünztalstrasse)
- Ausbau Bünztalstrasse K123 Wohlen - Lenzburg (Abschnitt bis Verzweigung Dottikon)
- Flankierende Massnahmen zur Bünztalstrasse in Anglikon, Dottikon und Othmarsingen (K266)

Aktuell werden im Zusammenhang mit der Bünztalstrasse verschiedene Varianten in einer ZMB geprüft (4-Spur-Ausbau oder Y-Spange). Zur Mitfinanzierung durch den Bund wird der Abschnitt von Wohlen bis zum Knoten K123/K387 beantragt.

2.6 Teilraum Bremgarten-Mutschellen

2.6.1 Leitprojekt Aufwertung Mutschellenachse

Die Bremgarten-Dietikon/Wohlen-Meisterschwanden Bahn (BDWM) ist das zentrale Element der Verkehrs- und Siedlungsachse Mutschellen. Das zukünftige Verkehrswachstum muss durch den öffentlichen Verkehr bewältigt werden. Die Anbindung im ÖV weist heute noch Nachteile auf: Aufgrund der Topographie sind die Fahrzeiten lang und die Anbindung ist auf das Zentrum Dietikon resp. die Zürcher S-Bahn ausgerichtet. Durch die Einführung der BDWM in den Bahnhof Dietikon und weitere Massnahmen wird die Attraktivität des ÖV-Systems gesteigert und die Achse insgesamt aufgewertet.

Mit der Inbetriebnahme der N20/N4 und dem Ausbau der Sädelachse erhält die Region einen zweiten Anschluss an das Nationalstrassennetz. Trotzdem kann ein grösseres Verkehrswachstum auf der Strasse in den Spitzenstunden vom Netz im Kanton Zürich nicht aufgenommen werden. Deshalb ist einerseits die Entwicklung des ÖV, andererseits ein Verkehrsmanagement (mit Wechselwegweisung) in Abstimmung mit dem Kanton Zürich unerlässlich. Kurzfristig werden zudem Busspuren an neuralgischen Punkten eingerichtet sowie mittelfristig Bahn und Strasse beim Knoten Mutschellen entflochten.

Neben der Aufwertung der städtebaulichen Situation im Bereich des Knotens Berikon/Rudolfstetten stellt die Entwicklung des ESP Bremgarten/

Obere Ebene (Fachmarkt, Produktion) mit der Erschliessung durch eine neue BDWM-Haltestelle „Obere Ebene“ ein wichtiges Element bei der Abstimmung von Siedlung und Verkehr dar. Daneben werden die Siedlungen durch Umgestaltung der Ortsdurchfahrten Rudolfstetten, Bergdietikon, Oberwil und Oberlunkhofen aufgewertet.

Die folgende Abbildung zeigt eine Übersicht über die wichtigsten Massnahmen im Teilraum Bremgarten-Mutschellen.

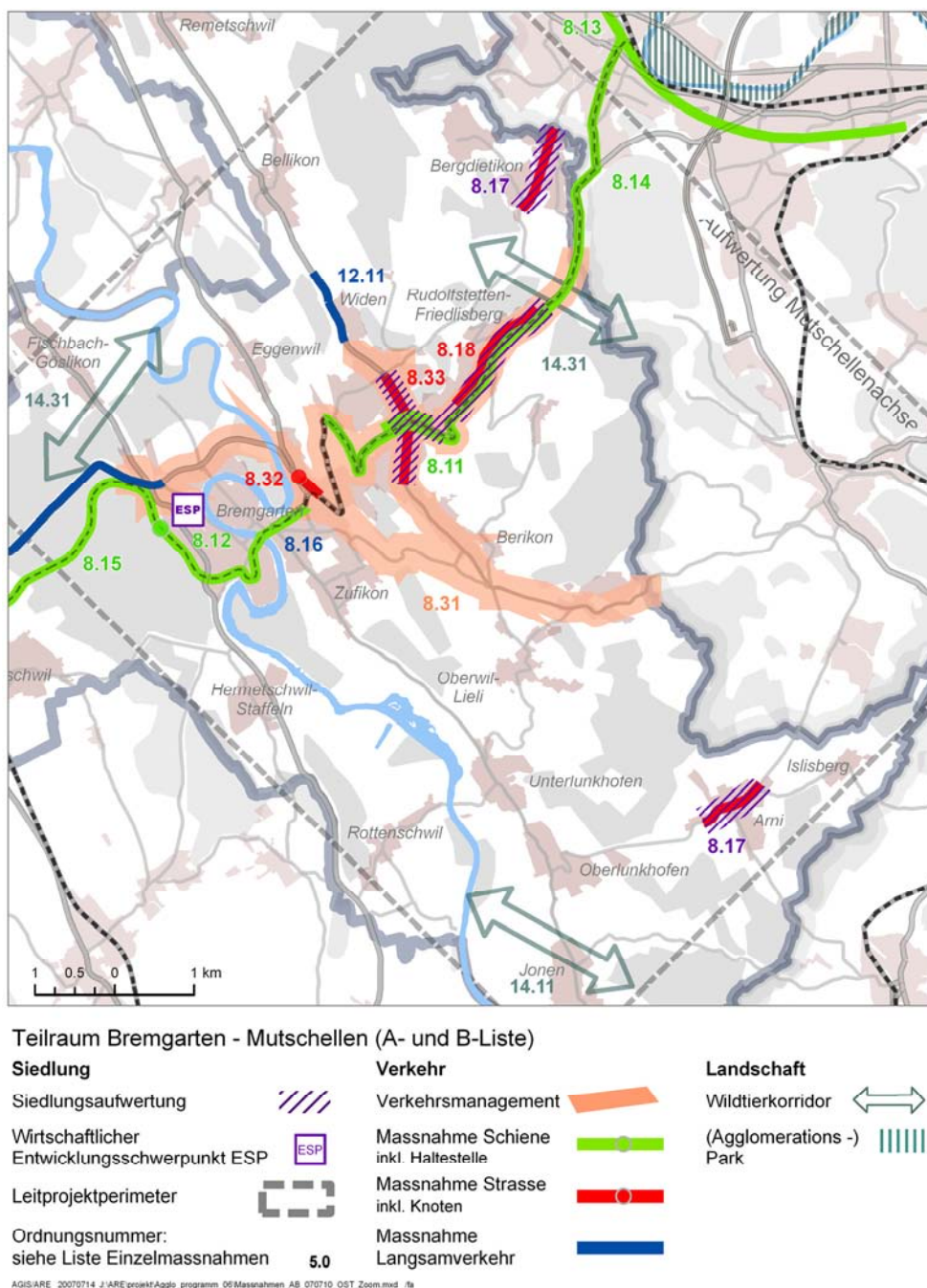


Abbildung 19: Übersicht über die wichtigsten Massnahmen im Agglomerationsprogramm Aargau-Ost für den Teilraum Bremgarten-Mutschellen

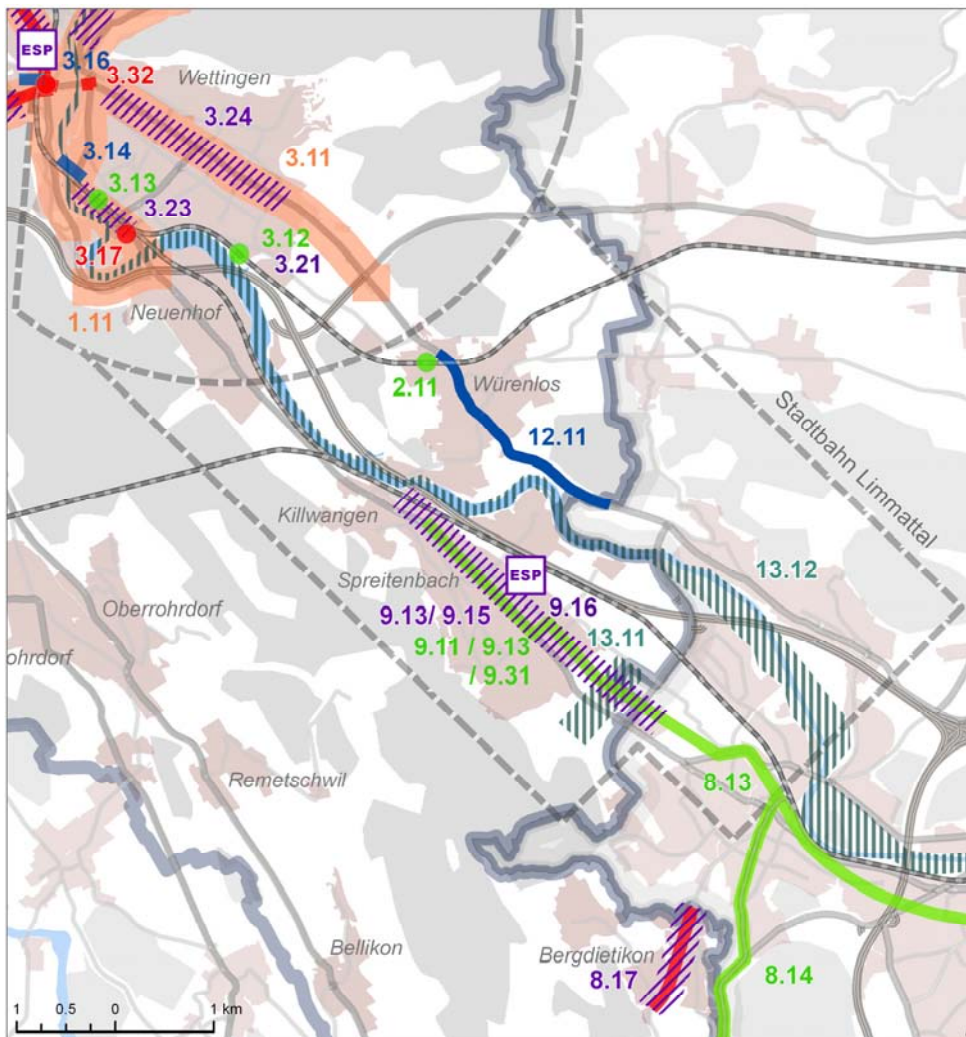
Zur **Mitfinanzierung** werden folgende Massnahmen beantragt (2011-18):

- Neue Einführung Bahnhof Dietikon (koordiniert mit Kanton Zürich)
- Strecke Reppischhof-Dietikon (koordiniert mit Kanton Zürich)
- Neue Rad- und Fusswegverbindung (im Zusammenhang mit dem Sanieren der Reussbrücke)
- Neue Haltestelle Bremgarten-Obere Ebene (zur Erschliessung und Entwicklung ESP für Fachmarkt, Produktion)
- Doppelspurabschnitt Bremgarten West - Erdmannlistein
- Verkehrsmanagement Region Mutschellen (inkl. Wechselwegweisung und Abstimmung Kt. ZH)
- Neugestaltung Ortsdurchfahrten: Bergdietikon, Arni
- Rudolfstetten: Neugestaltung Ortsdurchfahrt
- Berikon/Rudolfstetten: Entflechtung Knoten Mutschellen (inkl. Zentrumsaufwertung)
- Busbevorzugung an neuralgischen Stellen einrichten (K411)
- Bremgarten Anschluss Bibenlos



Abbildung 20: Die Bremgarten-Dietikon-Bahn als Beispiel für eine attraktive Bahn im Agglomerationsraum

Die folgende Abbildung zeigt eine Übersicht über die wichtigsten Massnahmen im Teilraum Limmattal.



Teilraum Limmattal (A- und B-Liste)

Siedlung

Siedlungsaufwertung

Wirtschaftlicher Entwicklungsschwerpunkt ESP

Leitprojektperimeter

Ordnungsnummer:
siehe Liste Einzelmassnahmen



5.0

Verkehr

Verkehrsmanagement

Massnahme Schiene inkl. Haltestelle

Massnahme Strasse inkl. Knoten

Massnahme Langsamverkehr



Landschaft

Wildtierkorridor

(Agglomerations-) Park



AGIS:ARE 20070714 2\ARE\projekt\Agglo_programm_06\Massnahmen_AB_071121_OST_Zoom.mxd file

Abbildung 21: Übersicht über die wichtigsten Massnahmen im Agglomerationsprogramm Aargau-Ost für den Teilraum Limmattal

2.7 Teilraum Limmattal

2.7.1 Leitprojekt Stadtbahn Limmattal

Die Entwicklung im aargauischen Limmattal steht im Zusammenhang mit dem zürcherischen Teil. Das Limmattal ist ein urbaner Entwicklungsraum mit wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkten. In diesem Raum sind die Verkehrssysteme auf die erwartete markante Zunahme der Bevölkerung und Arbeitsplätze abzustimmen. Die Entwicklung ist nur möglich, wenn die Kapazität des öffentlichen Verkehrs erhöht und der Modal Split zugunsten des ÖV verbessert wird. Im Limmattal ist die Verkehrszunahme deshalb weitgehend mit dem öffentlichen Verkehr zu bewältigen. Als wichtige Massnahme wird ein Busvorlauf zur Stadtbahn auf einem eigenen, später für die Stadtbahn nutzbaren Trasse zwischen Dietikon und Killwangen realisiert, bevor die eigentliche Stadtbahn schienengebunden auf diesem Abschnitt eingeführt wird. Die Angebote weiterer Buslinien werden an diesen Busvorlauf angepasst. Flankierend dazu werden die Fussverkehrsverbindungen auf die neuen Haltestellen ausgerichtet und der Trasse- sowie Strassenraum attraktiv gestaltet. Konflikte zwischen dem Fuss- und Veloverkehr sowie dem motorisierten Individualverkehr werden vermindert und ein siedlungsverträgliches Nebeneinander der Verkehrsarten angestrebt. Als ergänzende Massnahme ist ein flächendeckendes regionales Gesamtkonzept Parkierung nötig. Langfristiges Ziel ist die Weiterführung der Stadtbahn Limmattal bis nach Baden.

Neben der Aufwertung von Wohnen und Arbeiten entlang der Stadtbahnachse ist die Umstrukturierung und Erneuerung des ESP Spreitenbach/ Industriegebiet Nord/ Neuhard (arbeitsintensiv, Güter, Transport, Fachmarkt, Produktion, Freizeit) als Arbeitsplatzgebiet zu fördern.

Zur **Mitfinanzierung** werden folgende Massnahmen beantragt (2011-18):

- Trasseesicherung/Busvorlaufbetrieb Stadtbahn Limmattal (zwischen Dietikon und Killwangen inkl. neue Buslinien)
- Bau der Stadtbahn Limmattal (Abschnitt Dietikon bis Killwangen inkl. Anbindung an die S-Bahn)
- Attraktive Gestaltung des Trasse- und Strassenraums (Abstimmung Konflikte MIV und LV)
- Ausrichtung Langsamverkehr auf neue ÖV-Haltestellen

Die Stadtbahn Limmattal ist im Agglomerationsprogramm Zürich auf dem Abschnitt Altstetten - Schlieren der B-Priorität zugeordnet. Der Abschnitt Schlieren bis Kantonsgrenze wird als C-Priorität eingestuft. Weitere Abklärungen und Planungen werden in den nächsten 2-4 Jahren bessere Erkenntnisse zur zeitlichen Realisierbarkeit ergeben. Ein "letter of intent", welcher die schnelle Realisierung fordert, wurde 2007 von allen Gemeinden im Limmattal unterzeichnet und den beiden Kantonsregierungen überreicht.

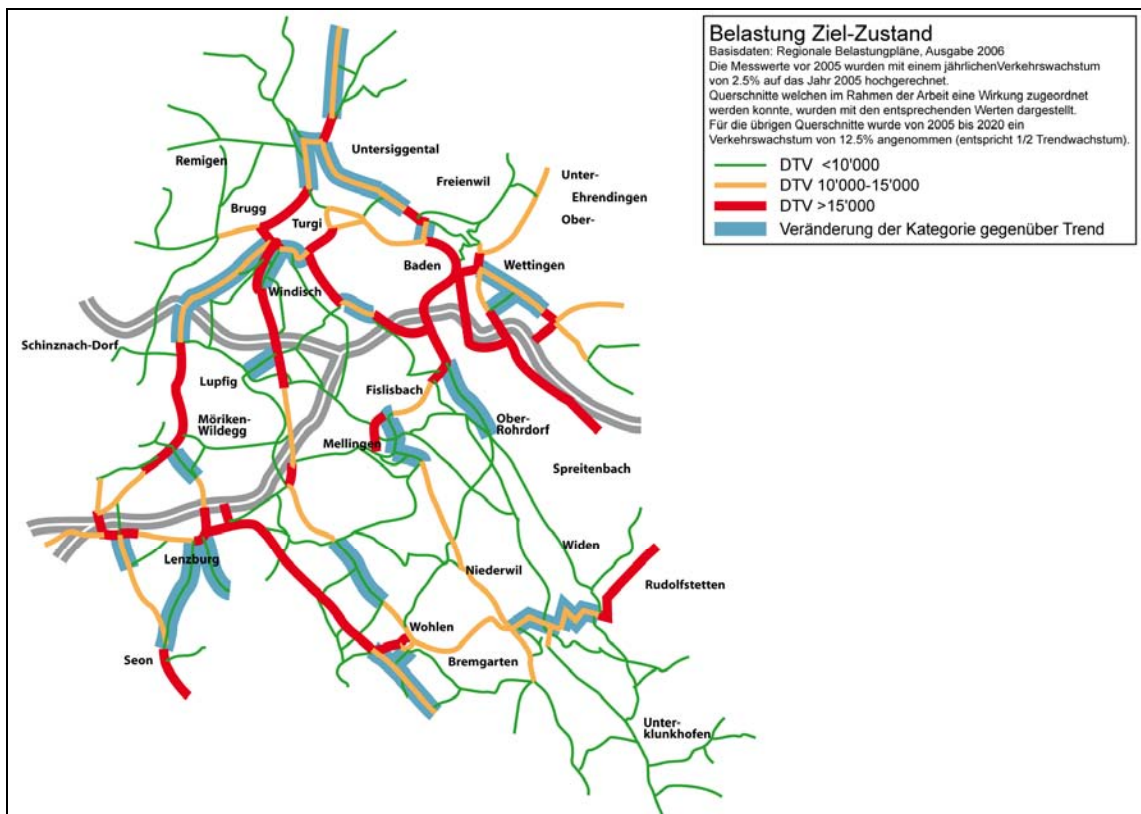


Abbildung 22: Querschnittbelastungen auf verschiedenen wichtigen Strassen nach Umsetzung des Agglomerationsprogramms Aargau-Ost

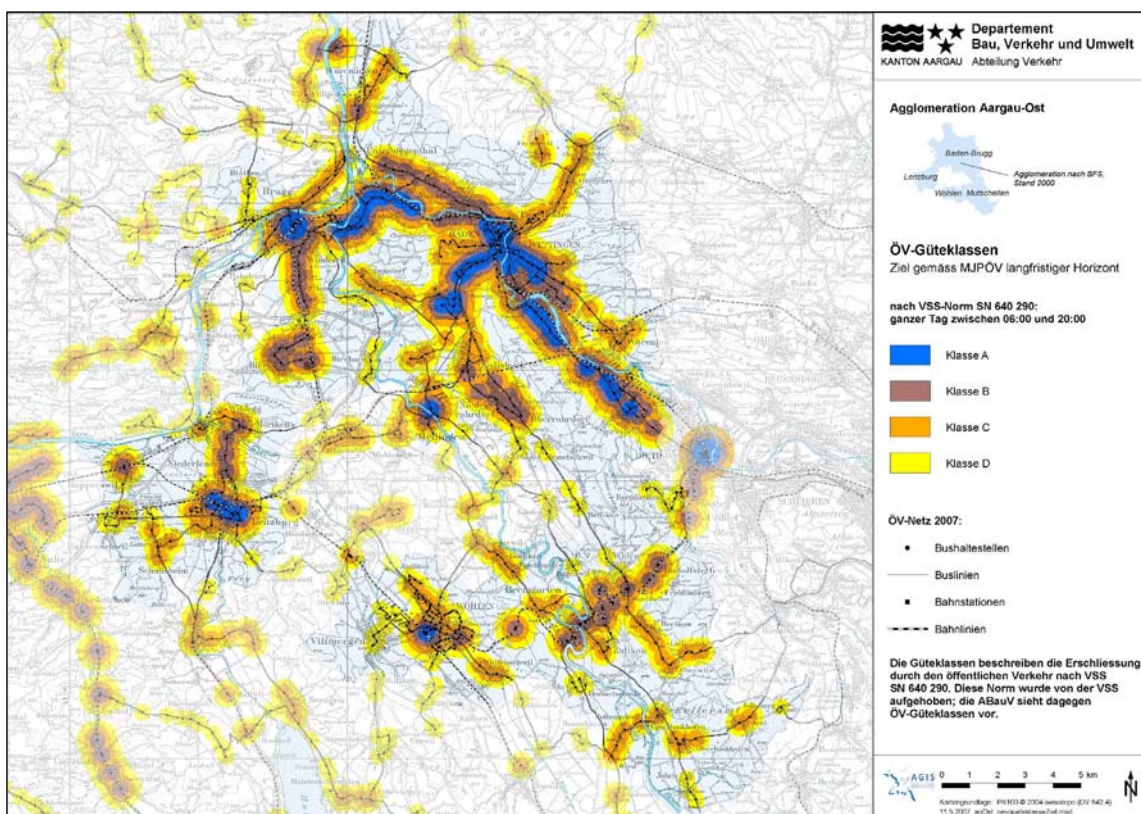


Abbildung 23: Zustand Ziel 2020: ÖV-Erschliessung nach VSS-Güteklassen mit Massnahmen Agglomerationsprogramm; Basis: Spitzenstunde

3 Ein Agglomerationsprogramm mit guter bis sehr guter Wirkung

Eine Agglomeration kann für sich alleine die allgemeine Trendentwicklung nicht brechen. In funktionalen Räumen kann sie aber mit inhaltlich wie zeitlich aufeinander abgestimmten Siedlungs- und Verkehrsmassnahmen das rasante Wachstum im MIV spürbar reduzieren (+16.5% statt +25% bis 2020). Das Programm wirkt vor allem dort, wo die Belastungen hoch sind. Verglichen mit einem Zustand ohne spezielle Massnahmen (Trend), verringert sich dank den geplanten Vorhaben/Projekten die Verkehrsbelastung an der Mellingerstrasse in Baden um 15%, in Obersiggenthal um 16%, an der Aarauerstrasse in Brugg um 26%, beim Anschluss A1 in Lenzburg um 9%, beim Bahnübergang in Wohlen um 10% und in Rudolfstetten um 13%.

Damit gelingt es, die Staus in der Agglomeration zu vermindern. Im Zusammenhang mit der verringerten Staubildung verbessert sich auch die Fahrplan-Pünktlichkeit des ÖV auf der Strasse. Zudem werden die Schwachstellen der Siedlungsräume, insbesondere der stark befahrenen Ortsdurchfahrten und Zufahrtsachsen, durch bauliche und gestalterische Massnahmen reduziert, die öffentlichen Räume aufgewertet und somit die Aufenthaltsqualität gesteigert. Auf ca. 30 km werden die Ortsdurchfahrten freundlicher und sicherer gestaltet. Dies ermöglicht einen attraktiven Fuss- und Radverkehr, ohne den motorisierten Individualverkehr unverhältnismässig zu benachteiligen.

3.1 Kosten

Auf der Kostenseite ist für den Realisierungszeitraum 2011 bis 2018 mit Investitionen im Umfang von ca. 799 Mio. CHF zu rechnen. Unter der Voraussetzung, dass der Bund daran die Hälfte beiträgt, müssen der Kanton rund 289 Mio. CHF und die an Massnahmen im Agglomerationsprogramm beteiligten Gemeinden ca. 107 Mio. CHF tragen. Insgesamt sind diese Kosten für die Jahre 2011-18 tragbar. Wenn der Bund weniger beiträgt, als im vorliegenden Agglomerationsprogramm vorgesehen, muss das Realisierungsprogramm angepasst werden.



Abbildung 24: Naherholungsqualitäten im Limmattal



Abbildung 25: Die attraktive Stadtbahn im Limmattal

4 Organisation der Trägerschaft

4.1 Anforderungen des Bundes

Die Beiträge des Bundes an Verkehrsinfrastrukturen in Städten und Agglomerationen aus dem Infrastrukturfonds werden an die Kantone zuhanden der Trägerschaften ausgerichtet. Diese bilden sich nach kantonalem Recht (Art. 17 b Abs. 1 MinVG). Der Bundesrat bezeichnet nach Anhörung der Kantone die beitragsberechtigten Städte und Agglomerationen. Er stützt sich auf die Definition des Bundesamtes für Statistik (Art. 17 b Abs. 2 MinVG).

Gemäss der Grundanforderung 2 des Bundes müssen für jedes Agglomerationsprogramm ein Ansprechpartner des Bundes bestimmt und die Trägerschaft für die Umsetzung des Agglomerationsprogramms und die finanzielle Verantwortung geregelt werden.

4.2 Trägerschaft für das Agglomerationsprogramm Aargau-Ost

In der ersten Phase der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms Aargau-Ost wurden die Regionalplanungsverbände mit ihren Agglomerationsgemeinden aufgefordert, gemeinsam mit dem Kanton eine Absichtserklärung zu unterzeichnen. Darin wurde der Wille bekundet, als gleichberechtigte Partner einen Beitrag zur Stärkung der regionalen Identität und zum wirtschaftlichen Wohlergehen der Agglomeration leisten zu wollen sowie eine längerfristig tragfähige, demokratische und kostengünstige Zusammenarbeitsstruktur in verschiedenen Aufgabenbereichen anzustreben. Diese Absichtserklärung wurde im Frühjahr 2004 unter Federführung der Regionalplanungsverbände von allen Agglomerationsgemeinden (Ausnahme Agglomeration Wohlen; diese wurde erst 2007 integriert) des Programmgebietes unterzeichnet.

4.2.1 Leistungsvereinbarung mit dem Bund

Das Agglomerationsprogramm Aargau-Ost ist schwergewichtig ein Programm des Kantons. Der Kanton Aargau ist deshalb auch Ansprechpartner des Bundes. Es ist vorgesehen, dass der Kanton, vertreten durch den Regierungsrat (BVU), mit dem Bund, vertreten durch das UVEK, 2009-2010 eine Leistungsvereinbarung abschliesst. Darin will sich der Kanton verpflichten, die in seiner Kompetenz liegenden Massnahmen des Agglomerationsprogramms umzusetzen und dafür besorgt sein, dass die Agglomerationsgemeinden die in ihre Kompetenz fallenden Massnahmen realisieren. Gleichzeitig verpflichtet sich der Bund in dieser Vereinbarung, an die von ihm ausgewählten Infrastrukturprojekte Beiträge in Höhe des von ihm festgelegten Beitragssatzes (Art. 17 d MinVG) zu leisten.

Im Agglomerationsprogramm Aargau-Ost gibt es grenzüberschreitende Massnahmen, welche auch im Agglomerationsprogramm Zürich enthalten sind. Die verbindliche Umsetzung dieser Massnahmen wird durch interkantonale Zusammenarbeitsformen auf der Basis der interkantonalen Rahmenvereinbarung (IRV) festgelegt (Weiterentwicklung der Plattform Aargau-Zürich). Für die zeitlich darüber hinausreichende Organisationsform sind geeignete Modelle zu evaluieren. Basis dazu sind die beiden Expertenberichte mit Empfehlungen der Trinationalen Agglomerationskonferenz (TAK) zur horizontalen und vertikalen Zusammenarbeit in der Agglomeration und zur Verstärkung der Zusammenarbeit in grenzüberschreitenden Agglomerationen.

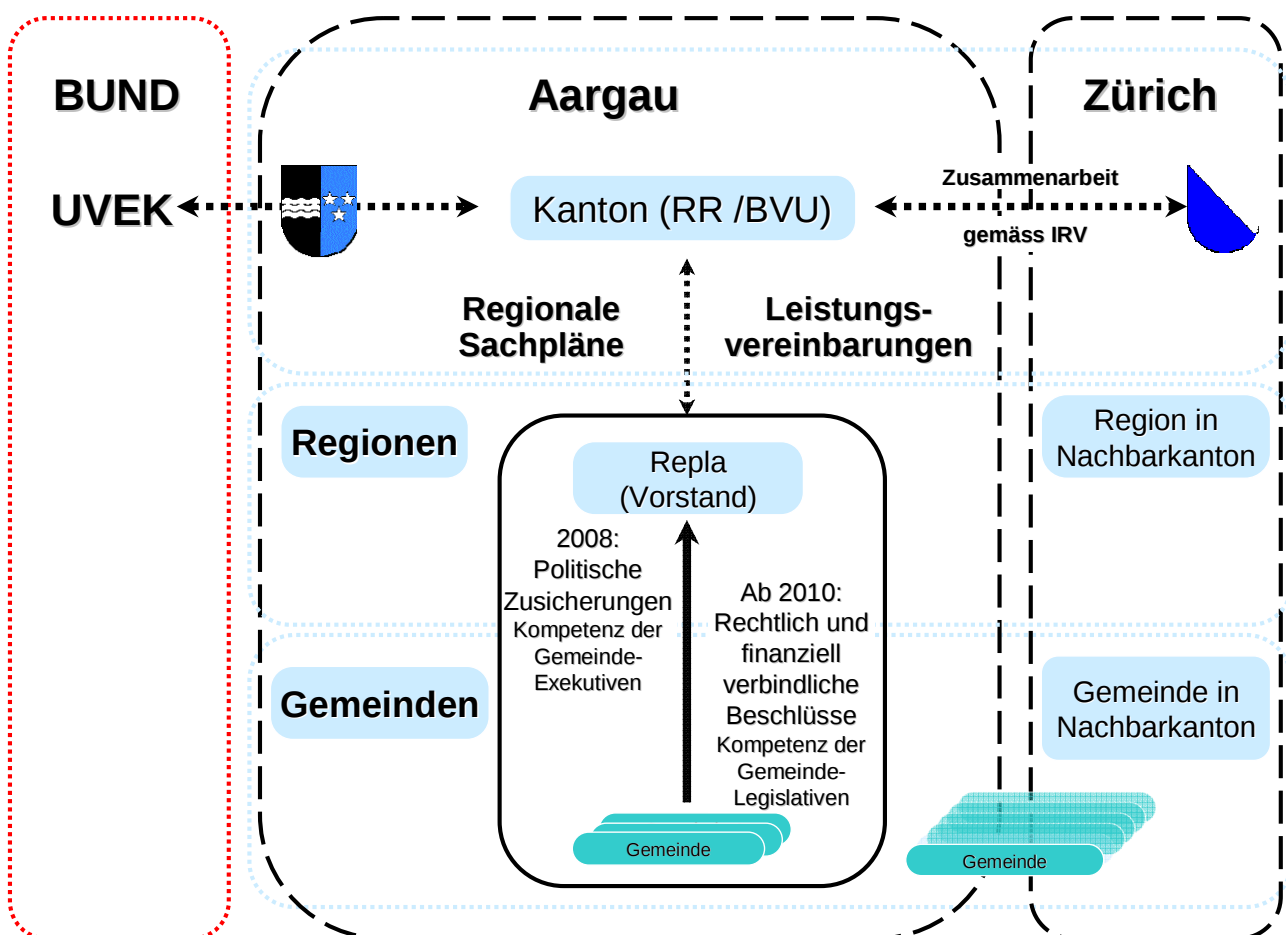


Abbildung 26: Trägerschaftsmodell für das Agglomerationsprogramm Aargau-Ost

4.2.2 Trägerschaft

Im Rahmen einer interdepartementalen Arbeitsgruppe mit einem externen Experten ist in der Folge ein Trägerschaftsmodell auf vertraglicher Basis für die Agglomerationszusammenarbeit im Kanton Aargau entworfen worden. Die endgültige Form der Trägerschaft der Agglomerationspolitik im Kanton Aargau ist zurzeit noch offen. Die Entscheidungsstrukturen auf regionaler

Ebene werden aber einfach gehalten. Die Zusammenarbeit in den Agglomerationen wird mit den bestehenden öffentlich-rechtlichen Regionalplanungsverbänden umgesetzt, welche von den Gemeinden entsprechend beauftragt werden. Gleichzeitig ist der "regionale Sachplan" als Umsetzungsinstrument für die in der Gemeindekompetenz liegenden Massnahmen des Agglomerationsprogramms in die Vorlage zur laufenden Baugesetzrevision aufgenommen worden.

Die Engagements, die mit dem Agglomerationsprogramm eingegangen werden, müssen behördenverbindlich festgeschrieben werden, sonst kommt keine Leistungsvereinbarung mit dem Bund zustande ("Sicherung der Wirksamkeit"). Dem Kanton steht für die in seinen Kompetenzbereich fallenden Massnahmen der kantonale Richtplan und der Aufgaben- und Finanzplan (AFP) zur Verfügung.

Die Vernehmlassung zeigte, dass die angesprochenen Regionalplanungsverbände und ihre Agglomerationsgemeinden mit dem vorliegenden Agglomerationsprogramm und mit den weiteren Schritten zu dessen Umsetzung grundsätzlich einverstanden sind. Die Auswertung der Antworten dokumentiert die politische Abstützung des Programms bei den Gemeinderäten der Agglomerationsgemeinden und den beteiligten Regionalplanungsverbänden.

4.2.3 Sicherung der Verbindlichkeit

Nach der Bereinigung des Agglomerationsprogramms wird dessen Verbindlichkeit in zwei Phasen gefestigt:

In einer ersten Phase (2008) ist vorgesehen, dass die Agglomerationsgemeinden ihren Regionalplanungsverband beauftragen, die kommunale Umsetzung federführend zu koordinieren und mit dem Kanton eine Vereinbarung abzuschliessen. Die Vereinbarung erfolgt dann zwischen dem Kanton, vertreten durch den Regierungsrat (BVU) und den Vorständen der Regionalplanungsverbände im Programmperimeter. In diesen verpflichtet sich der Kanton, die in seine Kompetenz fallenden Massnahmen voranzutreiben und unter Vorbehalt der Finanzierungsbeschlüsse der zuständigen kantonalen Organe umzusetzen.

Mit dem Auftrag der Agglomerationsgemeinden an den jeweiligen Regionalplanungsverband, verpflichten sich die Gemeinden, die kommunalen Massnahmen gemeinsam über einen Regionalen Sachplan behördenverbindlich festzulegen. Dies unter dem Vorbehalt der Finanzierungsbeschlüsse der zuständigen kommunalen Organe. In einer 2. Phase (ab 2010) sollen diese behördenverbindlichen Vereinbarungen und Festlegungen durch rechtlich und finanziell verbindliche Beschlüsse der zuständigen Gemeindeorgane (Legislativen) abgelöst werden.

5 Vernehmlassung / Mitwirkung

Das Agglomerationsprogramm wurde in enger Zusammenarbeit mit den betroffenen Regionalplanungsverbänden und Gemeinden erarbeitet. Bereits der Entwurf 2005 wurde einer Behördenvernehmlassung unterzogen. Das vorliegende Programm wurde vom August - Oktober 2007 erneut in eine Behördenvernehmlassung gegeben. Gleichzeitig wurden alle Parteien, Verbände und Transportunternehmungen informiert und konnten mitwirken. Geäussert haben sich alle sechs direkt betroffenen Regionalplanungsverbände und 42 Gemeinden in den Agglomerationen, zudem ein weiterer Regionalplanungsverband und 21 Gemeinden ausserhalb der Agglomerationen, 5 Parteien, 9 Organisationen und 2 Transportunternehmen. Mit Ausnahme von (4 Gemeinden)² wurde dem Programm grundsätzlich - mit entsprechenden Ergänzungsanträgen - zugestimmt. Befürchtungen bestehen wegen eines möglichen Autonomieverlustes und wegen Unsicherheiten bei der Mitfinanzierung der Massnahmen durch diese Gemeinden. Im Spannungsfeld der unterschiedlichen Interessen wurde das vorliegende ausgewogene Gesamtprogramm aufgrund der Eingaben bereinigt.



Abbildung 27: Bike + Ride für optimales Umsteigen

² Eine der ablehnenden Gemeinden liegt ausserhalb des Agglomerationsperimeters und bei den anderen drei Gemeinden sind keine konkreten Massnahmen geplant.

Ausblick

Gemeinden und Regionen im Gebiet des Agglomerationsprogramms Aargau-Ost und der Kanton Aargau haben die Herausforderungen der zukünftigen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung erkannt. Sie treffen Massnahmen, um die Standortattraktivität der Agglomeration als Chance zu nutzen.

Kanton, Gemeinden und Regionen sind überzeugt, dass diesen Herausforderungen nur mit einer räumlich koordinierten Politik begegnet werden kann – einer Politik die breit angelegt ist und die Bereiche Siedlung, Verkehr und Umwelt als Ganzes angeht. Im Laufe des Prozesses der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms haben sie deshalb den Willen bekundet, die Zukunft gemeinsam zu gestalten und aktiv bei der Umsetzung mitzuarbeiten.

Das Agglomerationsprogramm Aargau-Ost ist der Ausdruck dieses gemeinsamen Willens. Durch die breite und wiederholte Einbindung sind die Massnahmen des Agglomerationsprogramms bei den Beteiligten gut abgestützt.

Die Abschätzung der Wirksamkeit hat gezeigt, dass durch dieses gezielte und koordinierte Vorgehen Synergien erreicht werden können, die in der Summe mehr Nutzen schaffen als die bisherige isolierte Verkehrs- und Siedlungspolitik. Dazu trägt auch die Unterstützung des Kantons und des Bundes bei. Alle Beteiligten sehen das Agglomerationsprogramm Aargau-Ost als Chance für die Zukunft.

Anhang

Leitprojekte mit Auflistung der Massnahmen

- in der Übersichtskarte (A3)
- auf der Übersichtsliste (A3)