

Kantonsstrassen

M 2.2

Ausgangslage / Gesetzliche Grundlage / Auftrag

Der Grosse Rat legt das Kantonsstrassennetz und seine Einteilung fest. Die Planung von Neuanlagen von Kantonsstrassen erfolgt im Rahmen der Richtplanung. § 3 Abs. 1 StrG

Der Kanton ist für die Planung, Projektierung und den Bau der Kantonsstrassen verantwortlich. Er kann insbesondere bei der Ausführung von Innerortsstrecken Teilaufgaben an Gemeinden oder Private übertragen. § 5 StrG

Das Kantonsstrassennetz im heutigen Umfang ist historisch gewachsen und wurde punktuell aufgrund neuer Vorhaben angepasst. Die Überprüfung des Kantonsstrassennetzes auf Funktionalität und Bedeutung zeigte, dass aufgrund fehlender Netzfunktion rund 15 % der Kantonsstrassen von den Gemeinden übernommen werden können. Neuklassierung Kantonsstrassen 2021

Das Kantonsstrassennetz differenziert zwischen einem über- und einem untergeordneten Strassennetz. Diese Einteilung stützt sich auf die Funktion und Bedeutung der Kantonsstrassen ab. Das übergeordnete Strassennetz besteht aus den «Hauptverkehrsstrassen» und den «Regionalverbindungsstrassen». «Lokalverbindungsstrassen» und «Lokalverbindungsstrassen reduziert» bilden das untergeordnete Strassennetz. Die Einteilung orientiert sich an den Normen VSS 40042 und VSS 40043.

§ 41 BauV

Übergeordnete Kantonsstrassen	Untergeordnete Kantonsstrassen
HVS: Hauptverkehrsstrassen	LVS: Lokalverbindungsstrassen
RVS: Regionalverbindungsstrassen	LVS red.: Lokalverbindungsstrassen reduziert

Der Strassenraum an kantonalen Ortsdurchfahrten wird aufgewertet mit dem Ziel, die Siedlungen trotz Verkehrsbelastung als attraktive Orte bei optimierter Funktionalität für alle Benutzenden erlebbar zu machen. Dazu dienen Betriebs- und Gestaltungskonzepte. mobiltätAARGAU 2016

Die bestmögliche Ausnutzung der bestehenden Strasseninfrastrukturanlagen mittels Verkehrsmanagement wird durch gezielte bauliche Massnahmen ergänzt.

Gezielte Umbauten der Kantonsstrassen sind sinnvoll, wenn:

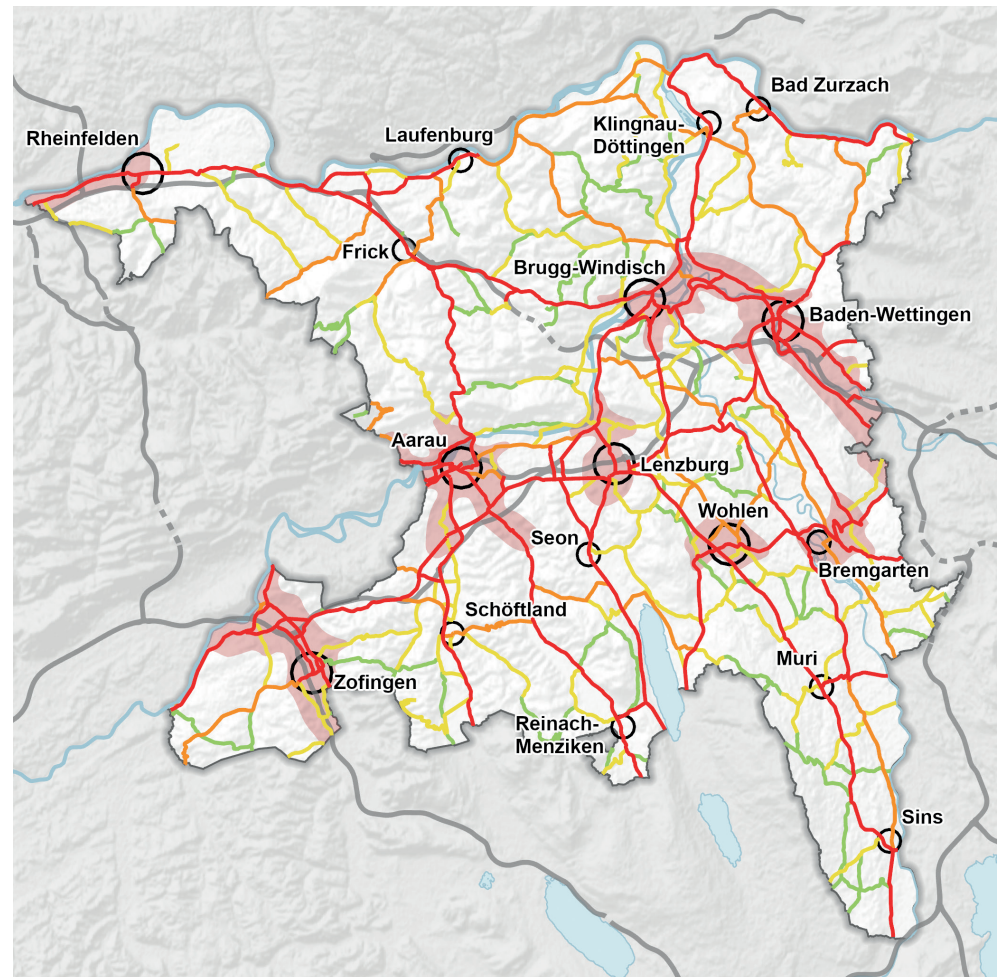
- die Folgen der Verkehrsbelastung gross sind;
- die betrieblichen Massnahmen wie Verkehrs- und Mobilitätsmanagement ausgeschöpft sind;
- die Funktionsfähigkeit des Strassennetzes gewährleistet werden muss, um den Verkehrsfluss auf dem übergeordneten Kantonsstrassennetz (HVS und RVS) zu sichern;
- bessere Voraussetzungen für den öffentlichen Verkehr, den Fuss- und Veloverkehr oder die kombinierte Mobilität geschaffen werden.

Kantonsstrassennetz

Ausgangslage Strassenvorhaben: Festlegungen Kantonsstrassennetz

Das Kantonsstrassennetz¹ wird vom Grossen Rat beschlossen und im Richtplan als Ausgangslage übernommen. Anpassungen des Kantonsstrassennetzes durch den Grossen Rat werden im Richtplan fortgeschrieben.

Kantonsstrassennetz



Übergeordnete Kantonsstrassen

- Hauptverkehrsstrasse (HVS)
- Regionalverbindungsstrasse (RVS)

Untergeordnete Kantonsstrassen

- Lokalverbindungsstrasse (LVS)
- Lokalverbindungsstrasse reduziert (LVS red.)
- Nationalstrassennetz, Hoahrheinautobahn (D)
- Kernstadt / Ländliches Zentrum
- Urbaner Entwicklungsraum

¹ Das Kantonsstrassennetz ist als Online-Karte im Geoportal des Kantons Aargau verfügbar.

Herausforderung

Die Verkehrszunahme auf weiten Teilen des übergeordneten Kantonsstrassennetzes führt zunehmend zu einer Verschärfung der Kapazitätsengpässe in den Hauptverkehrszeiten auf verschiedenen Streckenabschnitten und an Knoten. Als Konsequenz können die Strassen des übergeordneten Kantonsstrassennetzes ihre Funktionen des Durchleitens und Verbindens nicht mehr uneingeschränkt erfüllen. Dabei entstehen Behinderungen bis hin zu längeren Staus und infolge davon unerwünschter Ausweichverkehr auf das untergeordnete Strassennetz. Aufgrund der knappen räumlichen Verhältnisse sowie der beschränkten finanziellen Mittel sind dem Netzausbau Grenzen gesetzt.

Stand / Übersicht

Alle Aargauer Gemeinden sind an das Kantonsstrassennetz angebunden. Die Hauptaufgaben im Kantonsstrassenbau sind die Funktionserhaltung des übergeordneten Strassennetzes und die Werterhaltung der Infrastruktur per se. Dabei stehen die Verbesserung der Siedlungsqualität und der Verkehrssicherheit im Vordergrund.

Da die Verkehrskapazitäten aus ökonomischen und ökologischen Überlegungen nicht beliebig erweiterbar sind, strebt der Kanton die optimale Ausnützung der bestehenden Infrastruktur an. Dazu dienen insbesondere regional abgestimmte Verkehrsmanagementkonzepte. Zudem kann der Kanton die Nachfrage nach weiterer Verkehrskapazität durch die raumplanerische Abstimmung von Siedlung und Verkehr beeinflussen.

BESCHLÜSSE

Planungsgrundsätze

- A. Der Kanton richtet die Planung, den Bau und Unterhalt der Kantonsstrassen auf folgende Ziele aus:
- Die Funktionalität des Kantonsstrassennetzes ist zu gewährleisten.
 - Vorhaben auf dem übergeordneten Strassennetz sind gegenüber dem untergeordneten Strassennetz zu priorisieren.
 - Der motorisierte Verkehr ist auf dem übergeordneten Strassennetz zu bündeln.
 - Der Verkehrsfluss auf dem übergeordneten Strassennetz ist sicherzustellen.
 - Auf dem übergeordneten Strassennetz sind verlässliche Reisezeiten für den motorisierten Individualverkehr (MIV) und den öffentlichen Verkehr zu gewährleisten.
 - Der Ausbaustandard der Kantonsstrassen erfolgt differenziert nach Einteilung beziehungsweise Funktion und Bedeutung der Strassen.
 - Im untergeordneten Strassennetz steht der Substanzerhalt vor dem Ausbau im Vordergrund.
- B. Der Kanton reduziert beziehungsweise kompensiert nachteilige verkehrliche Auswirkungen von Kantonsstrassen mit flankierenden Massnahmen.

Planungsanweisungen und örtliche Festlegungen

1. Der Kanton Aargau überprüft periodisch die Übergänge über den Rhein hinsichtlich ihrer Netzfunktion und löst entsprechende Anpassungen aus, sofern dies die Funktionalität erfordert.

2. Kantonsstrassen: Festsetzung

- 2.1 An der Realisierung der Vorhaben für die Entwicklung des Kantonsstrassennetzes besteht ein kantonales Interesse. Folgende Vorhaben sind festgesetzt:

Gemeinde	Vorhaben	Nr.	Planquadrat
Brugg, Windisch	Zentrumsentlastung Brugg/Windisch, inklusive Massnahmen der Weiterentwicklung / Optimierung des benachbarten Kantonsstrassennetzes	105	H3–H4
Rothrist	Wiggertalstrasse (Abschnitt Nord)	50	C7–D8
Suhr, Oberentfelden, Gränichen	Verkehrsinfrastruktur-Entwicklung Raum Suhr VERAS (Bernstrasse Ost K235 bis Suhrentalstrasse K108 mit Anschluss Gränicherstrasse K242) ¹	111	F6
Zofingen, Oftringen	K104 Niveauübergangssanierung Nationalbahn	83	D8

¹ Mit der Realisierung des Vorhabens Verkehrsinfrastruktur-Entwicklung Raum Suhr VERAS reduziert sich die festgesetzte Fruchtfolgefläche (Richtplankapitel L 3.1) im Projektperimeter um maximal 3,5 ha. Die definitive räumliche Umsetzung erfolgt im Rahmen der Realisierung als Fortschreibung.

3. Kantonsstrassen: Zwischenergebnis

3.1 An der Trasseefreihaltung für allfällige spätere Ergänzungen des Kantonsstrassen-netzes besteht ein kantonales Interesse. Folgende Vorhaben sind als Zwischen-ergebnis aufgenommen:

Richtplan-Gesamtkarte

Gemeinde	Vorhaben	Nr.	Planquadrat
Aarburg, Rothrist	Neue Aarebrücke	30	C7
Baden	Brückenkopf Ost, niveaufreie Entflechtung	85	J4
Baden, Wettingen	Zentrumsentlastung Baden, Variante West mit Anschluss Mellingerstrasse mit Ergänzungs- strategie FVV (inklusive neue Limmatbrücke Baden-Wettingen); oder Zentrumsentlastung Baden, Variante West ohne Anschluss Mellingerstrasse mit Ergänzungsstrategie FVV (inklusive neue Limmatbrücke Baden-Wettingen)	107	J4
Baden, Wettingen	Zentrumsentlastung Baden, Variante Martins- bergtunnel mit Ergänzungsstrategie FVV (inklu- sive neue Limmatbrücke Baden-Wettingen)	108	I4, J4
Lenzburg– Wohlen	Verspurausbau Bünztalstrasse	35	H6–I7
Möriken– Wildeggen	Umfahrung Wildeggen	49	G5
Untersiggenthal, Obersiggenthal, Baden	Baldegggtunnel mit Umfahrung Untersiggenthal	48	I3–I4
Wohlen	Süd-Umfahrung	46	I7–J7

Richtplan-Gesamtkarte

4. Kantonsstrassen: Vororientierung

4.1 Die nachstehenden Projektideen sind für allfällige spätere Ergänzungen des Kantonsstrassennetzes als Vororientierung aufgenommen:

Gemeinde	Vorhaben	Nr.	Planquadrat
Aarburg	Wiggertalstrasse Abschnitt Nord	99	C7–D8
Aristau	Nord-Umfahrung Birri	86	K8
Dottikon	West-Umfahrung	75	H6
Fislisbach	West-Umfahrung	72	I4–I5
Hendschiken	K388/K389, Sanierung Niveauübergang (Variante «Schwarester»)	63	H6
Kaiseraugst, Augst (BL)	Umfahrung	84	A3
Koblenz, Waldshut (D)	Neuer Rheinübergang Koblenz Ost	97	I1
Schafisheim	Ost-Umfahrung	102	G6–H7
Seon	Nordspange	103	G6
Seon	Ost-Umfahrung	104	G6
Sisseln	Neuer Rheinübergang	66	E2
Untersiggenthal, Würenlingen	West-Umfahrung Siggenthal Station	69	I3
Würenlingen	Verlegung K113	100	I2–I3