



GROSSER RAT

ANPASSUNG DES KANTONALEN RICHTPLANS

"Gesamtverkehrskonzept Raum Baden und Umgebung" (Kapitel M 1.2; Kapitel M 2.2, Beschlüsse 2.1, 3.1; Kapitel M 3.2, Beschlüsse 3.1; Kapitel M 4.1, Beschlüsse 1, 9.1

**"Gesamtverkehrskonzept Raum Baden und Umgebung":
Anpassung des Richtplans; (Kapitel M 1.2)**

M 1.2**Stand 2021****Entwurf 2025****Regionales
Gesamtverkehrskonzept
Ostaargau****Regionales
Gesamtverkehrskonzept
Ostaargau****Ausgangslage / Gesetzliche Grundlage / Auftrag****Ausgangslage / Gesetzliche Grundlage / Auftrag**

§ 13 Abs. 4 BauG

Der Kanton fördert die Abstimmung von Siedlung und Verkehr durch Massnahmen zur Gestaltung des Verkehrsablaufs in Strassennetzen und durch gute Angebote des öffentlichen Verkehrs.

Unverändert

RP, H 4.1

Siedlungs- und Verkehrsplanung werden regional, kantons- und *Unverändert* grenzüberschreitend abgestimmt.

mobilitätAARGAU, 2016
Stossrichtung I

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 Bevölkerungswachstses und des Wirtschaftswachstums stattfinden. Darum muss der Verkehr dort möglichst flächeneffizient abgewickelt werden. Darum stehen die Förderung von Fuss- und Radverkehr sowie ein attraktiver öV mit gutem Angebot zwischen und zu den Kernstädten im Vordergrund.

Verkehrsprognose

Im Zeitraum bis 2040 (Basis 2010: Verkehrsperspektiven Bund 2016) werden der motorisierte Individualverkehr (MIV) im Personenverkehr schweizweit um ca. 18 % und der öffentliche Verkehr (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.

Im Zeitraum bis 2040 (Basis 2010: Verkehrsperspektiven Bund 2016) werden der motorisierte Individualverkehr (MIV) im Personenverkehr schweizweit um ca. 18 % und der öffentliche Verkehr (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.
Im Zeitraum bis 2050 (Basiszenario 2022: Schweizerische Verkehrsperspektiven 2050) erhöht der öffentliche Verkehr (öV) im Basiszenario seinen Anteil an den Verkehrsleistungen von 21 auf 24

Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung

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

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 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

Prozent, während das Velo seinen Anteil verdoppelt (von 2 auf 4 %). Der Anteil, der mit dem MIV zurückgelegt wird, bleibt nach wie vor bedeutend, reduziert sich aber von 73 auf 68 Prozent. Grundlage für die Analyse der Verkehrsmengen¹ (Zustände: Ist 2012, Prognose 2040) ist das kantonale Verkehrsmodell, das die neuen Erkenntnisse der Verkehrsperspektiven des Bundes berücksichtigt. Der Verkehr wird dabei wie bereits heute mehrheitlich hausgemacht sein. Der Anteil des Transitverkehrs am Gesamtverkehr auf dem Kantonstrassennetz durch den Ostaargau liegt unter 10%.

Der Perimeter des regionalen Gesamtverkehrskonzepts Ostaargau (rGVK Ostaargau) deckt sich zu einem grossen Teil mit Gemeinden, die in der Agglomerationsprogrammen Aargau-Ost und Limmattal beitragsberechtigt sind. Sowohl das rGVK Ostaargau als auch das Agglomerationsprogramm streben eine optimale Abstimmung von Siedlung und Verkehr mit entsprechenden Massnahmen an. Das rGVK Ostaargau ist bereits in das Agglomerationsprogramm Aargau-Ost der 3., 4. und 5. Generation eingeflossen und bildet dort eine wichtige Grundlage.

Herausforderung

Im Kanton Aargau werden bis im Jahr 2055 2040 gemäss Prognosen knapp 160'000² 188000 mehr Menschen leben als im Jahr 2024 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 Planungsanweisungen zur Innenentwicklung gem. kantonalen Richtplan S1.2. die entsprechend angepasste kantonale Siedlungsstrategie 2015. Der Druck auf die schon heute überlasteten Strassen- und 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

¹ Zustände Raum Brugg-Windisch: Ist 2012, Prognose 2040; Zustände Raum Baden und Umgebung: Ist 2019, Prognose 2040

² Gemäss Aargauer Bevölkerungsprojektionen 2025–2055, Mai 2025

kurze Wege abwickeln können. Voraussetzung dafür ist, dass die Freiraum- und Wohnqualität gehalten oder verbessert werden kann.

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 Ostaargau ist ein verkehrsmittelübergreifendes Gesamtkonzept, das in Zusammenarbeit mit den drei regionalen Planungsverbänden Brugg Regio, Baden Regio, Zurzibet Regio und zwölf Gemeinden in den Kernstädten und im Urbanen Entwicklungsräum 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 Ostaargau ist abgestimmt mit dem Themenfeld der Siedlungsentwicklung entsprechend den Vorgaben gemäss Raumplanungsgesetz (RPG) und dem Sachbereich Siedlung des Richtplans.

Das rGVK Ostaargau 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 Entwicklungsräum 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 Ostaargau 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 Ostaargau 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 sorgsamen Umgang mit landschaftlichen Werten hoch.

Stand / Übersicht

Das rGVK Ostaargau ist ein verkehrsmittel-übergreifendes Gesamtkonzept, das in Zusammenarbeit mit den drei regionalen Planungsverbänden Brugg Regio, Baden Regio, Zurzibet Regio und zwölf Gemeinden in den Kernstädten und im Urbanen Entwicklungsräum 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 Ostaargau ist abgestimmt mit dem Themenfeld der Siedlungsentwicklung entsprechend den Vorgaben gemäss Raumplanungsgesetz (RPG) und dem Sachbereich Siedlung des Richtplans. **Das rGVK Ostaargau wurde 2014 bis 2019 erarbeitet. Für den Raum Baden und Umgebung fand 2022 bis 2025 eine Weiterentwicklung des Konzepts zum GVK Raum Baden und Umgebung statt.**

Das rGVK Ostaargau (**inkl. GVK Raum Baden und Umgebung**) 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 Entwicklungsräum 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 Ostaargau 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 Ostaargau hat einen Zeithorizont bis ins Jahr 2040 und gibt die Leitlinie für die zukunftsorientierte, langfristige Weiterentwicklung des

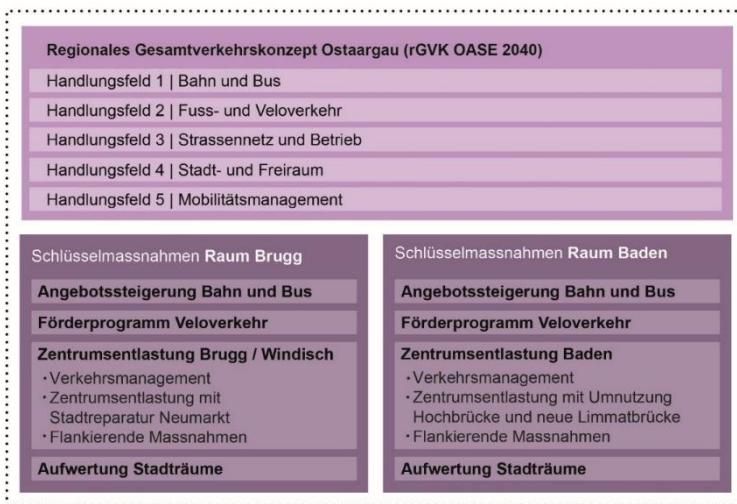


Abbildung 1: Überblick über die fünf Handlungsfelder und die Schlüsselmaßnahmen des regionalen Gesamtverkehrskonzepts Ostaargau

Verkehrssystems. Es gewichtet Werte wie Erhaltung und Verbesserung der Freiraumqualität, Wohnqualität sowie sorgsamen Umgang mit landschaftlichen Werten hoch.

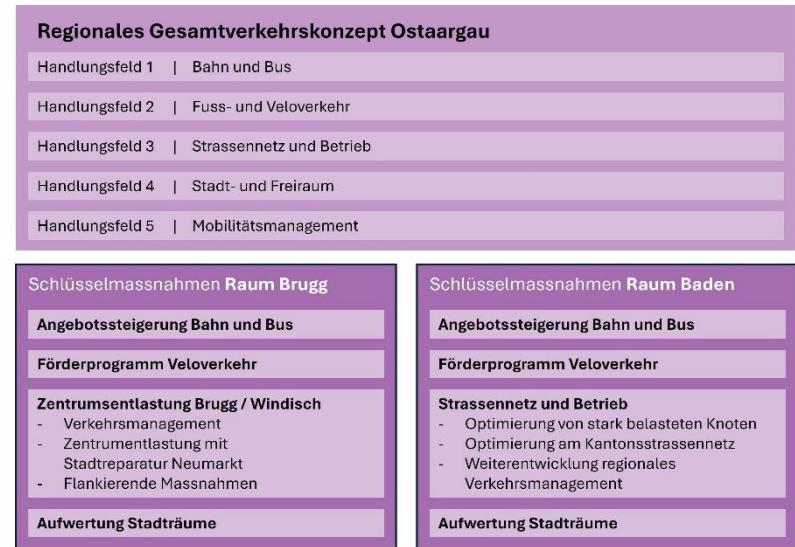


Abbildung 1: Überblick über die fünf Handlungsfelder und die Schlüsselmaßnahmen des regionalen Gesamtverkehrskonzepts Ostaargau

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 Ostaargau 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.

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 Ostaargau 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 (LTB) bis Baden ist aus konzeptioneller Sicht Bestandteil des rGVK OASE, wird aber als eigenständiges Projekt in einem eigenen Richtplanverfahren geführt. Deren Linienführung wurde im Richtplan auf dem Koordinationsstand Zwischenergebnis eingetragen.

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 (LTB) bis Baden ist aus konzeptioneller Sicht Bestandteil des rGVK OASE, wird aber als eigenständiges Projekt in einem eigenen Richtplanverfahren geführt. Deren Linienführung wurde im Richtplan auf dem Koordinationsstand Zwischenergebnis eingetragen. Die Limmattalbahn von Zürich Altstetten (ZH) bis nach Killwangen-Spreitenbach (AG) wurde 2022 in Betrieb genommen. Aufgrund der Erkenntnisse im GVK Raum Baden und Umgebung drängt sich keine Weiterführung nach Baden auf, weder aus verkehrlicher noch aus raumplanerischer Sicht. Mit einer Weiterentwicklung des Busnetzes lässt sich die geforderte Kapazität bereitstellen und mit entsprechenden Massnahmen ebenfalls ein Attraktivitätssprung erzielen. Bis zum Prognosehorizont GVK 2040 soll deshalb der Fokus auf einem qualitativ hochwertigen Bus-Angebot liegen. Das Angebot im Raum Baden und Umgebung soll gegenüber 2019 rund verdoppelt werden. Ein späterer langfristiger Systemwechsel auf ein Tram kann dennoch nicht ausgeschlossen werden. Um Handlungsspielräume für nächste Generationen zu bewahren und den Gemeinden Planungssicherheit für ihre künftige Entwicklung zu geben, wird Raum für öV-Hauptkorridore im Richtplan gesichert.~~

Handlungsfeld 2 – Fuss- und Veloverkehr

Der Fuss- und Veloverkehr (FVV) wird gemäss kantonaler Mobilitätsstrategie in den Kernstädten und im urbanen Entwicklungsraum (vgl. auch Abb. 2) deutlich mehr Gewicht erhalten, um Kapazitätsengpässen im öffentlichen Verkehr (öV) und dem motorisierten Individualverkehr (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

Handlungsfeld 2 – Fuss- und Veloverkehr

Der Fuss- und Veloverkehr (FVV) wird gemäss kantonaler Mobilitätsstrategie in den Kernstädten und im urbanen Entwicklungsraum (vgl. auch Abb. 2) deutlich mehr Gewicht erhalten, um Kapazitätsengpässen im öffentlichen Verkehr (öV) und dem motorisierten Individualverkehr (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 im urbanen Entwicklungsräum des Ostaargaus³ eine Verdreifachung des Veloanteils am regionalen Binnenverkehr zu erreichen und damit den Nachfragedruck beim öV und MIV zu reduzieren. So entfällt die Binnen-Verkehrszunahme bis 2040 zum grossen Teil auf den Fuss- und Veloverkehr sowie den öV. Dies wird erreicht mit der Entwicklung einer hochwertigen Infrastruktur (Abbildung 2) 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 Fahrläche 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.

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

finanziellen Mitteln auf beschränkter Verkehrsfläche viel zu erreichen. Ziel des rGVK Ostaargau OASE ist deshalb, mittels "Quantensprung" in den Kernstädten und im urbanen Entwicklungsräum des Ostaargaus Raum Brugg-Windisch eine Verdreifachung des Veloanteils am regionalen Binnenverkehr zu erreichen und damit den Nachfragedruck beim öV und MIV zu reduzieren. Im Raum Baden soll mit einem attraktiven Velonetz eine Verdoppelung der Velofahrten ermöglicht werden. So entfällt die Binnen-Verkehrszunahme im Ostaargau bis 2040 zum grossen Teil auf den Fuss- und Veloverkehr sowie den öV.

Dies wird erreicht mit der Entwicklung einer hochwertigen Infrastruktur (Abbildung 2) 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 Fahrläche 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.

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

³ Gemeinden Brugg, Windisch, Gebenstorf, Hausen, Baden, Wettingen, Neuenhof, Ennetbaden, Obersiggenthal, Untersiggenthal, Turgi

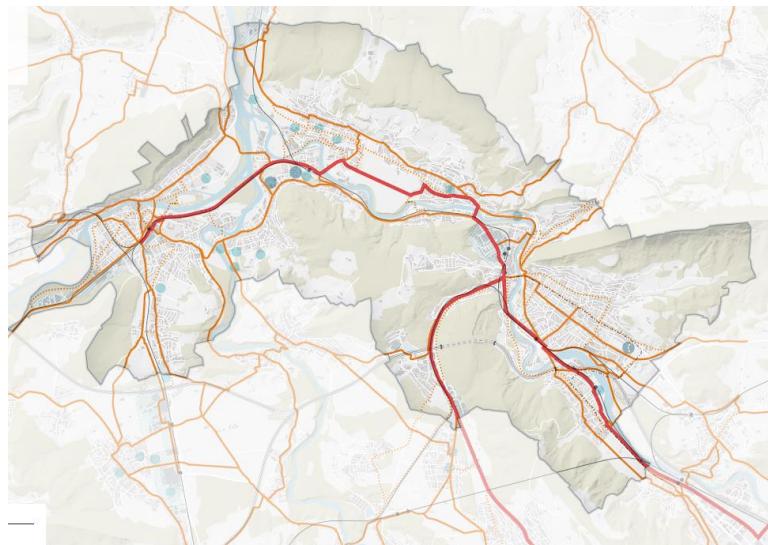


Abbildung 2: Veloverkehrsnetz rGVK OASE in den Kernstädten und im urbanen Entwicklungsräum des Ostaargaus⁴. Zielzustand: Das kantonale Radroutennetz im Ostaargau besteht zukünftig aus dem Netz, das durch Velovorzugsrouten und Velo-Hauptverbindungen definiert ist.

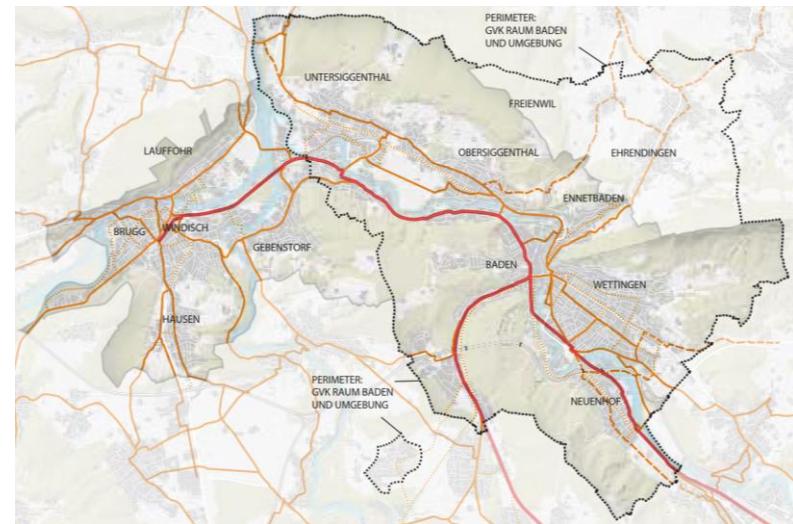


Abbildung 2: Veloverkehrsnetz rGVK **Ostaargau OASE** in den Kernstädten und im urbanen Entwicklungsräum des Ostaargaus. Zielzustand: Das kantonale Radroutennetz im Ostaargau besteht zukünftig aus dem Netz, das durch Velovorzugsrouten und Velo-Hauptverbindungen definiert ist.

- Velo-Vorzugsrouten im Raum Baden sind Bestandteil des kantonalen Radroutennetzes**
- Velo-Hauptverbindungen im Raum Baden (H2 und H3) sind Bestandteil des kantonalen Radroutennetzes**
- Velo-Nebenrouten sind nicht Bestandteil des kantonalen Radroutennetzes**

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.

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 **Ostaargau OASE** soll die übergeordnete Verkehrsführung im Ostaargau optimiert werden.

⁴ Baden, Brugg, Ennetbaden, Gebenstorf, Hausen, Neuenhof, Obersiggenthal, Turgi, Untersiggenthal, Wettingen, Windisch.

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, welche 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 Bahnhof-Geleise auf der Bahnhofsüdseite 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 forcier 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 Limmatquerung 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 Binnenverkehr innerhalb der Kernstadt Baden-Wettingen ist und ganze 80 % setzen sich aus Binnen-, Ziel- und Quellverkehr der Kernstadt Baden-Wettingen zusammen. Infolge ihrer Funktion im Netz, der prognostizierten Nachfrage, dem grossen Anteil an Binnen- und Ziel-/Quellverkehr in öV- und Velodistanz wird die Hochbrücke zwischen Baden und Wettingen in Zukunft funktional

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. Die Zentrumsentlastung Brugg-Windisch reduziert in der Kernstadt Brugg-Windisch vor allem den Durchgangsverkehr. Dies schafft Raum für die Verkehrsmittel, welche 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 Bahnhof-Geleise auf der Bahnhofsüdseite 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 Ostaargau OASE forcier nun die Verschiebung des lokalen Freiverladestandorts zum bestehenden, aufzuwertenden, regionalen Standort Lupfig.

Als Resultat der sechsjährigen Entwicklung des Gesamtverkehrskonzepts rGVK Ostaargau OASE sind am Strassennetz im Raum Brugg-Windisch 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

Aus der öffentlichen Anhörung 2019/2020 resultierte, 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 2024 weitere Abklärungen nötig.

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 (LTB) 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 Limmatübergang für den MIV benötigt. Die Umnutzung der Hochbrücke ist im Gesamtkonzept des rGVK Raum Baden ein entscheidendes Schlüsselement:

- als Voraussetzung für die Weiterführung der Limmattalbahn (LTB) bis Baden,
- zur Stärkung des Busverkehrs,
- zur Stärkung der zentralen Achse Baden-Wettingen für den Fuss- und Veloverkehr: Mit der Umnutzung der Hochbrücke als direkte Achse zwischen Baden und Bettingen für den Fuss- und Veloverkehr können diese Verkehrsmittel im Binnenverkehr und teilweise für den Ziel-/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 Gesamtverkehrskonzepts 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

Die Hochbrücke in Baden ist seit ihrer Eröffnung im Jahr 1926 die wichtigste Limmatquerung 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 Binnenverkehr innerhalb der Kernstadt Baden-Wettingen ist und ganze 80 % setzen sich aus Binnen-, Ziel- und Quellverkehr der Kernstadt Baden-Wettingen zusammen. Infolge ihrer Funktion im Netz, der prognostizierten Nachfrage, dem grossen Anteil an Binnen- und Ziel-/Quellverkehr in öV- und Velodistanz wird die Hochbrücke zwischen Baden und Bettingen sowie die stark belasteten Knoten beidseits der Brücke (v.a. der Brückenkopf Ost) in Zukunft funktional zu optimieren 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 (LTB) 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 Limmatübergang für den MIV benötigt. Die Umnutzung der Hochbrücke ist im Gesamtkonzept des rGVK Raum Baden ein entscheidendes Schlüsselement:

- als Voraussetzung für die Weiterführung der Limmattalbahn (LTB) bis Baden,
- zur Stärkung des Busverkehrs,
- zur Stärkung der zentralen Achse Baden-Wettingen für den Fuss- und Veloverkehr: Mit der Umnutzung der Hochbrücke als direkte Achse zwischen Baden und Bettingen für den Fuss- und Veloverkehr können diese Verkehrsmittel im Binnenverkehr und teilweise für den Ziel-/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.

Raum Baden⁵

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

Raum Baden⁶

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

Als Resultat der dreijährigen Vertiefungsarbeiten im Rahmen des GVK Raum Baden und Umgebung sind am Strassennetz folgende Massnahmen im Raum Baden bis 2040 anzugehen:

- Optimierung von stark belasteten Knoten in der Innenstadt von Baden (v.a. an der Bruggerstrasse) und im Bereich der Limmatbrücken (v.a. Brückenkopf Ost)
- Weiterentwicklung regionales Verkehrsmanagement.

Ob zusätzlich mit einer Strassennetzergänzung (Zentrumsentlastung, ZEL lang +) mehr Platz für Angebote für den Fuss- und Veloverkehr oder den öV geschaffen werden muss, ist noch offen. Damit diese Option langfristig gesichert werden kann, wird die Linienführung der ZEL lang im Richtplan festgesetzt. Die Umfahrung Untersiggenthal bleibt auf Stufe Zwischenergebnis.

⁵ Alle wesentlichen Infrastrukturelemente des rGVK Ostaargau im Raum Baden bleiben gestützt auf die Ergebnisse der Anhörung 2019 / 2020 im Richtplan auf Stufe Zwischenergebnis angehoben.

⁶ Alle wesentlichen Infrastrukturelemente des rGVK Ostaargau im Raum Baden bleiben gestützt auf die Ergebnisse der Anhörung 2019 / 2020 im Richtplan auf Stufe Zwischenergebnis oder werden höchstens auf Stufe Zwischenergebnis angehoben.



Unverändert

Abbildung 3: Linienführung der Zentrumsentlastung Brugg/Windisch (Variante Festsetzung; Straßeninfrastruktur-Bestvariante) auf Richtplanstufe Festsetzung; olivgrüne Achsen entsprechen den beiden Linienführungen des Richtplaneintrags Zwischenergebnis 27.6.2017

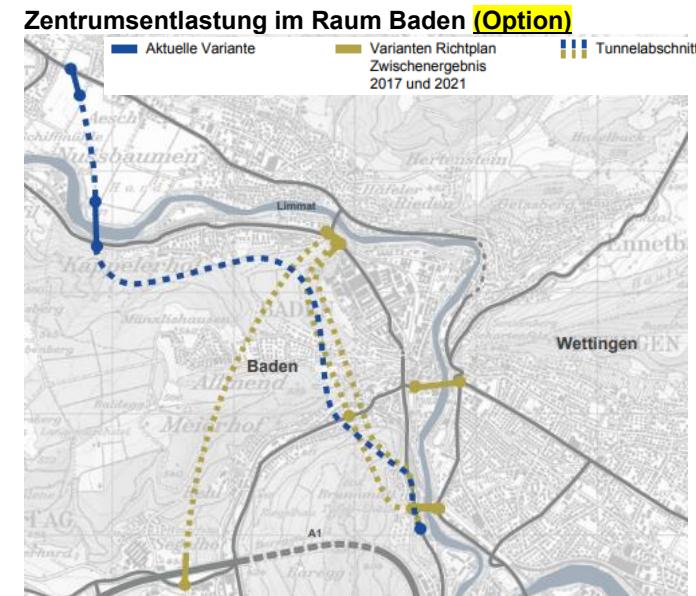
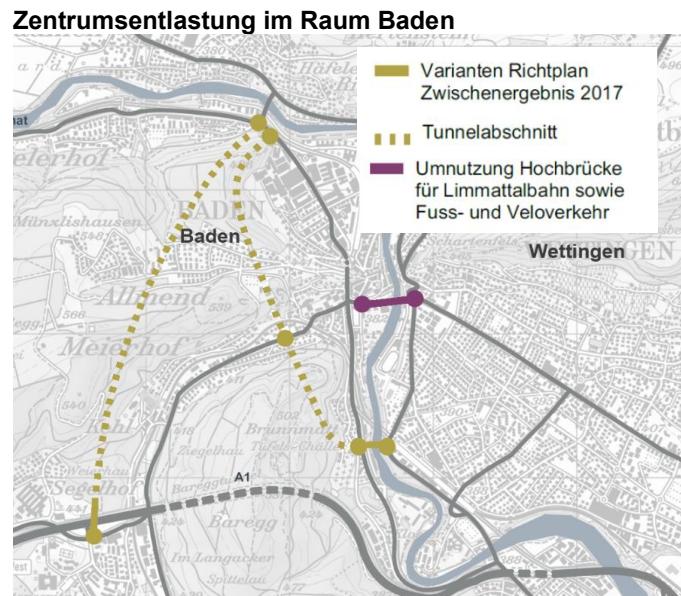


Abbildung 4: Linienführung der Zentrumsentlastung Baden; olivgrüne Achsen entsprechen den beiden Linienführungen des Richtplaneintrags Zwischenergebnis 27.6.2017, inklusive neue Limmatbrücke

Abbildung 4: Linienführung der Zentrumsentlastung Baden (Zentrumsentlastung Variante ZEL lang)
Linienführung der Zentrumsentlastung Baden; olivgrüne Achsen entsprechen den beiden Linienführungen des Richtplaneintrags Zwischenergebnis 27.6.2017, inklusive neue Limmatbrücke

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 Verkehrsentlastung grosse städträumliche Potenziale rund um das Gebiet Bahnhof/Neumarkt. Für mittelfristige, städträumliche 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 4 – Stadt- und Freiraum

Die durch die Zentrumsentlastung Brugg-Windisch 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 Die Integration der Zentrumsentlastung in den nahen, bebauten Raum stellt dabei eine grosse Herausforderung dar, weil deren Linienführung nicht immer unterirdisch verläuft. wie im Raum Baden. Im Zentrum von Brugg entstehen mit der starken Verkehrsentlastung grosse städträumliche Potenziale rund um das Gebiet Bahnhof/Neumarkt. Für mittelfristige, städträumliche Aufwertungen in diesem Gebiet setzt das rGVK Ostaargau 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 Ortsdurchfahrten im Raum Baden sind heute in vielen Gemeinden verkehrsorientiert gestaltet und von viel (Schwer-)Verkehr belastet. Diese verkehrsorientierte Gestaltung der Ortsdurchfahrten wirkt sich negativ auf die Aufenthaltsqualität auf, erschwert die Förderung des ÖV, die Stärkung des Fuss- und Veloverkehrs und hemmt die Siedlungsentwicklung. Die Umgestaltung der Ortsdurchfahrten eröffnet grosse Chancen und Potenziale zur Aufwertung sowie neue Entwicklungs- und Verdichtungsmöglichkeiten.

Die zur Aufwertung dieser Siedlungsteile nötigen weiteren Planungen sind auf Basis des festgesetzten rGVK Ostaargau 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.

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 Ostaargau wird angestrebt, den Anteil des Fuss- und Veloverkehrs im Raum Brugg und Baden sowie den Anteil des öffentlichen Verkehrs im Raum Baden am Gesamtverkehr deutlich zu erhöhen.

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.

Im Raum Baden und Umgebung sollen die Massnahmen aus dem Handlungsfeld Mobilitätsmanagement insbesondere dazu beitragen, die Nutzung der ausgebauten Angebote im öV und Veloverkehr zu stärken, damit die angestrebte Plafonierung des MIV auf dem Niveau von 2019 erreicht wird. Neben den oben erwähnten kommunikativen Massnahmen sind dabei auch Mobilitätskonzepte für Unternehmen und angepasste kommunale Regeln zur Parkierung umzusetzen.

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 gesamträumlich abgestimmten Verbesserung des Verkehrssystems und erhöht

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 gesamträumlich abgestimmten Verbesserung des

- 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.
- 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. Für den Raum Baden und Umgebung wird in einem gemeinsamen Prozess zusammen mit den Gemeinden und Regionalplanungsverbände im 2025/2026 eine Umsetzungsorganisation konstituiert.
- 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.

Planungsanweisungen und örtliche Festlegungen

1. Planungsanweisungen

1.1. Räumliche Abstimmung

- Die Festsetzungen der Weiterführung der Limmattalbahn (LTB) von Killwangen bis Baden und des rGVK Raum Baden sollen zeitgleich stattfinden. Die Festsetzung setzt die räumliche Abstimmung der beiden Vorhaben voraus.
- Im Rahmen der weiteren, vertiefenden Planungsarbeiten für das rGVK im Raum Baden und für die Verlängerung der Limmattalbahn (LTB) von Killwangen bis Baden werden zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr namentlich

Planungsanweisungen und örtliche Festlegungen

1. Planungsanweisungen

1.1. Räumliche Abstimmung

- Die Festsetzungen der Weiterführung der Limmattalbahn (LTB) von Killwangen bis Baden und des rGVK Raum Baden sollen zeitgleich stattfinden. Die Festsetzung setzt die räumliche Abstimmung der beiden Vorhaben voraus.
- Im Rahmen der weiteren, vertiefenden Planungsarbeiten für das rGVK im Raum Baden und für die Verlängerung der Limmattalbahn (LTB) 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.

1.2. Fuss- und Veloverkehr (FVV)

- a. Die Hauptbestandteile des Velonetzes im Ostaargau (Velovorzugsrouten, Velo-Hauptverbindungen) werden durch kommunale Velo-Nebenverbindungen ergänzt.
- b. Das lokale Velonetz bestehend aus den Velo-Nebenverbindungen wird in einem regionalen Sachplan behördlicherweise festgelegt.
- c. Das Velonetz in den Räumen Brugg-Windisch und Baden soll bis zur Inbetriebnahme der Zentrumsentlastungen umgesetzt sein. Ausnahmen bilden Velonetz-Abschnitte, 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 Entwicklungsräum des Ostaargaus⁷ 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 Kantonstrassenabschnitte 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

- 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.

1.2. Fuss- und Veloverkehr (FVV)

- a. Die Hauptbestandteile des Velonetzes im Ostaargau (Velovorzugsrouten, Velo-Hauptverbindungen) werden durch kommunale Velo-Nebenverbindungen ergänzt.
- b. Das lokale Velonetz bestehend aus den Velo-Nebenverbindungen wird in einem regionalen Sachplan behördlicherweise festgelegt.
- c. Das Velonetz **in den Räumen im Raum Brugg-Windisch und Baden** soll bis zur Inbetriebnahme der Zentrumsentlastungen umgesetzt sein. Ausnahmen bilden Velonetz-Abschnitte, die zuerst durch die Zentrumsentlastungen von Verkehr befreit werden müssen. **Im Raum Baden und Umgebung soll das Velonetz bis 2040 abgestimmt auf die Erhaltungsplanung des Strassennetzes umgesetzt sein.**
- d. Die Gemeinden sind für die Fusswegnetzplanung und -realisierung zuständig. Die Kernstädte und Gemeinden im urbanen Entwicklungsräum des Ostaargaus⁸ 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 Kantonstrassenabschnitte 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

⁷ Neuenhof, Baden, Wettingen, Ennetbaden, Obersiggenthal, Untersiggenthal, Turgi, Gebenstorf, Brugg Windisch, Hausen

⁸ Baden (Fusion mit Turgi per 1.1.2024), Brugg, Ennetbaden, Gebenstorf, Hausen, Neuenhof, Obersiggenthal, Untersiggenthal, Wettingen, Windisch.

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 LTB als auch für die bezeichneten Abschnitte der Ortsdurchfahrt 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.

nach Eröffnung der Zentrumsentlastung und in Abstimmung mit der Kantonsstrassen-Erhaltungsplanung umzusetzen.

- b. Für die in den Planungsgrundlagen bezeichneten Abschnitte der Ortsdurchfahrt Wettingen, Neuenhof sind im Zusammenhang mit der LTB als auch für die bezeichneten Abschnitte der Ortsdurchfahrt 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. Für die Aufwertung der Ortsdurchfahrten im Raum Baden und Umgebung sollen die vom Kanton im Jahr 2022 etablierten Instrumente „Vorstudien Ortsdurchfahrt“ zur Anwendung kommen. Für fünf Ortsdurchfahrten wurde dieser Schritt im Rahmen der Erarbeitung des GVK Raum Baden und Umgebung bereits durchgeführt, für die übrigen Ortsdurchfahrten mit Handlungsbedarf sollen diese sukzessive ergänzt werden. Die weitere Konkretisierung der Vorstudien ist auf den Sanierungszyklus der Kantonsstrasse abzustimmen.

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 dazugehörigen Bahnausbauten im STEP 2040/2045 aufgenommen werden.

1.4. Öffentlicher Verkehr (öV)

- a. Die dem rGVK **Ostaargau-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 **bzw. angestrebten** 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 dazugehörigen 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 und eine Haltestelle Wettingen Tägerhard bis nach Baden 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.
- 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 gemäss Richtplan-Teilkarte M.3.2 weiterentwickelt (Taktverdichtungen, neue Buszubringerlinien nach Turgi, Wettingen und Mellingen-Heitersberg sowie grössere Transportgefässe). Im Raum Baden und Umgebung soll mit dem öV-Ausbau eine Erhöhung des öV-Anteils von heute 20% auf 30% erreicht werden.
- 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. Am Rand der Region Baden und Umgebung sollen am Übergang vom ländlichen zum urbanen Raum Verkehrsrehscheiben realisiert werden, an welchen vom MIV auf Bahn, Bus und Velo umgestiegen werden kann. Die dafür vorgesehenen MIV/öV-Verkehrsrehscheiben Siggenthal-Würenlingen, Baden Dättwil und Wettingen Ost ergänzen die für den Umstieg öV-öV vorgesehenen Drehscheiben Bahnhof Turgi, Bahnhof Baden und Bahnhof Wettingen.
- g. Mit der Umsetzung der Verkehrsmanagement-Massnahmen des rGVK Ostaargau 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.
- h. Die Weiterführung der Limmattalbahn (Tram) von Killwangen-Spreitenbach über Neuenhof und eine Haltestelle Wettingen Tägerhard bis nach Baden 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. Je nach Siedlungsentwicklung kann die zusätzliche öV-Nachfrage mit dem Bussystem nicht mehr in der notwendigen Qualität gedeckt werden. Es werden allenfalls noch stärker eigentrassierte öV-Hauptkorridore nötig, welche mit längeren Bussen befahren oder mit schienengebundenen Systemen wie dem Tram betrieben werden können. Im Richtplan sind deshalb öV-Hauptkorridore im Raum Baden zu sichern.

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.

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 **Ostaargau OASE** anzupassen und hat eine möglichst siedlungsverträgliche Abwicklung des verbleibenden motorisierten Individualverkehrs zu gewährleisten.
- c. Eine Strassennetzergänzung im Raum Baden ist eine Option, welche dann in Betracht zu ziehen ist, falls die vorgesehenen Schlüsselmassnahmen im Raum Baden weitgehend umgesetzt sind, die Ziele aber nicht im erwarteten Masse erreicht werden. Dies bedeutet:
 - Die Projektierung der Strassennetzergänzung „ZEL lang“ erfolgt erst, wenn die Wirkungskontrolle einen entsprechenden Bedarf nachweist.
 - Die Umfahrung Untersiggenthal (+) bleibt vorerst auf der Stufe Zwischenergebnis im Richtplan enthalten. Die Umfahrung Untersiggenthal ist zwingender Bestandteil der Zentrumsentlastung, falls durch die «ZEL lang» eine spürbare Verkehrszunahme in der Ortsdurchfahrt Untersiggenthal droht nachgewiesen und die Massnahmen nicht die gewünschte Wirkung entfalten., welcher mit anderen Massnahmen nicht vermieden werden kann.

2. Örtliche Festlegungen

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

- im Raum Brugg-Windisch eine neue Kantonsstrassenverbindung, Zentrumsentlastung Brugg/Windisch
- im Raum Baden eine neue Kantonsstrassenverbindung, Zentrumsentlastung

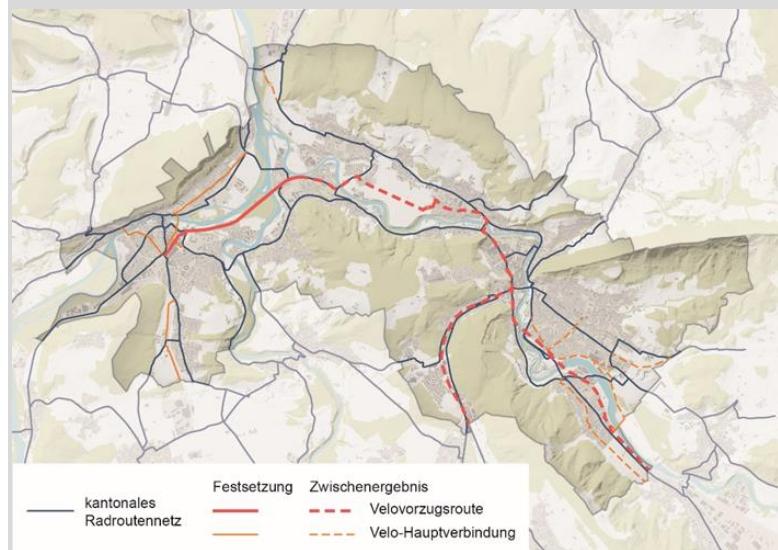
2. Örtliche Festlegungen

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

- im Raum Brugg-Windisch eine neue Kantonsstrassenverbindung, Zentrumsentlastung Brugg/Windisch
- im Raum Baden eine neue Kantonsstrassenverbindung, Zentrumsentlastung **ZEL lang**

Baden, vorbehältlich neuer Resultate der nächsten Planungsphase.

- 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 Rad routennetzes umfassen:
 - Velovorzugsrouten gemäss örtlicher Festlegung in Kapitel M 4.1
 - Velo-Hauptverbindungen, Festsetzung gemäss Richtplan-Teilkarte M 4.1, Eintrag als Zwischenergebnis gemäss Abb. 5



Baden, vorbehältlich neuer Resultate der nächsten Planungsphase.

- 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. Im Raum Baden werden drei öV-Hauptkorridore zur langfristigen Sicherstellung der Qualität des öffentlichen Verkehrs gemäss örtlicher Festlegung in Kapitel M 3.2 gesichert.
- 2.4. Die funktional notwendigen Hauptbestandteile des rGVK **Ostaargau OASE** zur Ergänzung des kantonalen Rad routennetzes umfassen:
 - Velovorzugsrouten gemäss örtlicher Festlegung in Kapitel M 4.1
 - Velo-Hauptverbindungen, Festsetzung gemäss Richtplan-Teilkarte M 4.1 (entsprechend Abb. 5), Eintrag als Zwischenergebnis gemäss Abb. 5

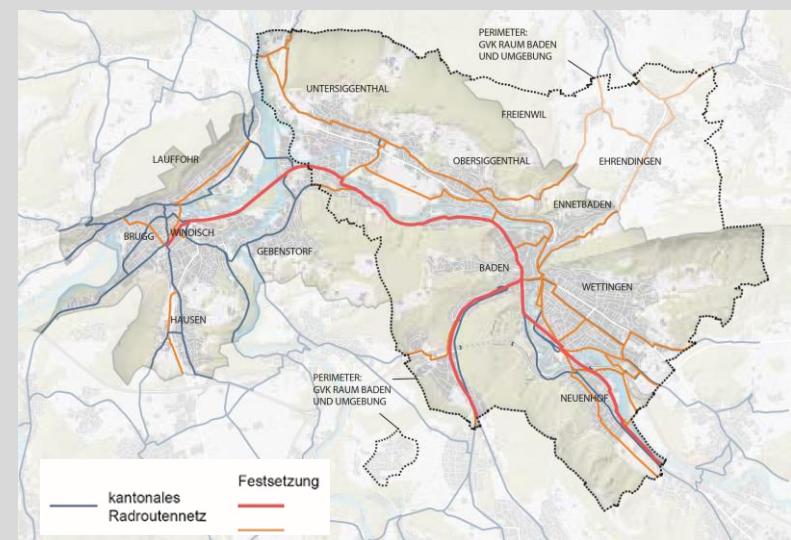


Abbildung 5: In roter Farbe sind die Velovorzugsrouten dargestellt, die im Kapitel M 4.1 festgelegt sind. In oranger Farbe sind diejenigen Abschnitte der Velo-Hauptverbindungen sichtbar, die mit dem Richtplanbeschluss rGVK OASE das bestehende kantonale Radroutennetz ergänzen beziehungsweise die im Kapitel M 4.1 neu festgelegt sind (inkl. Limmat-Velosteg Sulperg-Rüsler im Raum Baden). Präzisierende Informationen zufestgelegt sind (inkl. Limmat-Velosteg Sulperg-Rüsler im Raum Baden), den Velo-Hauptverbindungen, siehe Botschaft.

Abbildung 5: In roter Farbe sind die Velovorzugsrouten dargestellt, die im Kapitel M 4.1 festgelegt sind. Als orange, durchgezogene Linien sind diejenigen Abschnitte der Velo-Hauptverbindungen dargestellt, die mit dem Richtplanbeschluss rGVK Ostaargau OASE das bestehende kantonale Radroutennetz ergänzen beziehungsweise die im Kapitel M 4.1 neu festgelegt sind (inkl. Limmat-Velosteg Sulperg-Rüsler im Raum Baden). Präzisierende Informationen zu den Velo-Hauptverbindungen, siehe Botschaft.

"Gesamtverkehrskonzept Raum Baden und Umgebung: Anpassung des Richtplans; (Kapitel M 2.2 Kantonsstrassen, Beschluss 2.1, Beschluss 3.1)

Festsetzung Richtplaneintrag (Kapitel M 2.2, Beschluss 2.1)

- Zentrumsentlastung Baden, ZEL lang (Kapitel M 2.2, Beschluss 2.1, Vorhaben Nr. 109)

Entlassung Richtplaneinträge (Kapitel M 2.2, Beschluss 3.1)

- Zentrumsentlastung Baden, Variante West mit Anschluss Mellingerstrasse (inklusive neue Limmatbrücke Baden-Wettingen); oder Zentrumsentlastung Baden, Variante West ohne Anschluss Mellingerstrasse (inklusive neue Limmatbrücke Baden-Wettingen), (Kapitel M 2.2, Beschluss 3.1, Vorhaben Nr. 107)
- Zentrumsentlastung Baden, Variante Martinsbergtunnel mit Ergänzungsstrategie FVV (inklusive neue Limmatbrücke Baden-Wettingen), (Kapitel M 2.2, Beschluss 3.1, Vorhaben Nr. 108)
- Baldeggtunnel mit Umfahrung Untersiggenthal, Teilabschnitt Baldeggtunnel (Kapitel M 2.2, Beschluss 3.1, Vorhaben Nr. 48)

Aktueller Richtplantext**Planungsanweisungen und örtliche Festlegungen****2. Kantonsstrassen: Festsetzung**

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

| Gemeinde(n) | Vorhaben | Nr. | Planquadrat | Gemeinde(n) | Vorhaben | Nr. | Planquadrat |
|-----------------|--|-----|-------------|-----------------|--|------------|-------------------|
| Brugg, Windisch | Zentrumsentlastung Brugg/Windisch, inklusive Massnahmen der Weiterentwicklung / Optimierung des benachbarten Kantonsstrassennetzes | 105 | H3 – H4 | Brugg, Windisch | Zentrumsentlastung Brugg/Windisch, inklusive Massnahmen der Weiterentwicklung / Optimierung des benachbarten Kantonsstrassennetzes | 105 | H3 – H4 |
| Rothrist | Wiggertalstrasse (Abschnitt Nord) | 50 | C7 – C8 | Rothrist | Wiggertalstrasse (Abschnitt Nord) | 50 | C7 – C8 |
| Suhr, | Verkehrsinfrastruktur-Entwicklung Raum Suhr VERAS | 111 | F6 | Suhr, | Verkehrsinfrastruktur-Entwicklung Raum Suhr VERAS | 111 | F6 |
| Oberentfelden, | (Bernstrasse Ost K235 bis Suhrentalstrasse K108 mit Anschluss | | | Oberentfelden, | (Bernstrasse Ost K235 bis Suhrentalstrasse K108 mit | | |
| Gränichen | Gränicherstrasse K242) ⁹ | | | Gränichen | Anschluss Gränicherstrasse K242) ¹ | | |
| Zofingen, | K104 Niveauübergangssanierung Nationalbahn | 83 | D8 | Zofingen, | K104 Niveauübergangssanierung Nationalbahn | 83 | D8 |
| Oftringen | | | | Oftringen | | | |
| | | | | Baden | Zentrumsentlastung Baden (ZEL lang)¹⁰ | 109 | I3, I4, J4 |

Änderungen des Richtplantextes (durchgestrichen / fett)**Planungsanweisungen und örtliche Festlegungen****2. Kantonsstrassen: Festsetzung**

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

⁹ Mit der Realisierung des Vorhabens Verkehrsinfrastruktur-Entwicklung Raum Suhr VERAS reduziert sich die festgesetzte Fruchtfolgefläche (Richtplankapitel L 3.1) im Projektperimeter um maximal 3,5ha. Die definitive räumliche Umsetzung erfolgt im Rahmen der Realisierung als Fortschreibung

¹⁰ Mit der Realisierung der ZEL lang reduziert sich die festgesetzte Fruchtfolgefläche (Richtplankapitel L 3.1) im Projektperimeter um ca. 0.5 ha. Die definitive räumliche Umsetzung erfolgt im Rahmen der Realisierung als Fortschreibung.

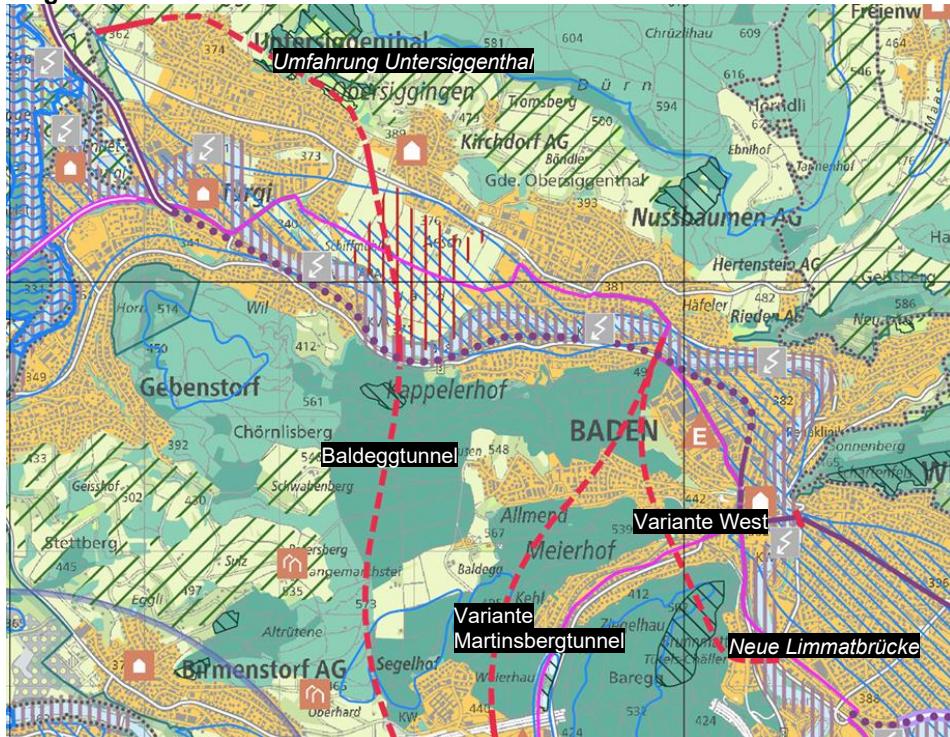
Aktueller Richtplantelex**Änderungen des Richtplantelexes (durchgestrichen / fett)****Planungsanweisungen und örtliche Festlegungen****3. Kantonsstrassen: Zwischenergebnis**

3.1 An der Trasseefreihaltung für allfällige spätere Ergänzungen des Kantonsstrassennetzes besteht ein kantonales Interesse. Folgende Vorhaben werden als Zwischenergebnis aufgenommen:

| Gemeinde(n) | Vorhaben | Nr. | Planquadrat | Gemeinde(n) | Vorhaben | Nr. | Planquadrat |
|----------------------|--|-----|-------------|--|---|-----|-------------|
| Aarburg, Rothrist | Neue Aarebrücke | 30 | C7 | Aarburg, Rothrist | Neue Aarebrücke | 30 | C7 |
| Baden | Brückenkopf Ost, niveaufreie Entflechtung | 85 | J4 | Baden | Brückenkopf Ost, niveaufreie Entflechtung | 85 | J4 |
| Baden, Wettingen | Zentrumsentlastung Baden, Variante West mit Anschluss Mellingerstrasse mit Ergänzungsstrategie 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 West mit Anschluss Mellingerstrasse mit Ergänzungsstrategie 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 Martinsbergtunnel mit Ergänzungsstrategie FVV (inklusive neue Limmatbrücke Baden- Wettingen) | 108 | I4, J4 | Baden, Wettingen | Zentrumsentlastung Baden, Variante Martinsbergtunnel mit Ergänzungsstrategie FVV (inklusive neue Limmatbrücke Baden-Wettingen) | 108 | I4, J4 |
| Lenzburg– Wohlen | Vierspurausbau Bünztalstrasse | 35 | H6 – H7 | Lenzburg– Wohlen | Vierspurausbau Bünztalstrasse | 35 | H6 – H7 |
| Möriken-Willegg | Umfahrung Willegg | 49 | G5 | Möriken-Willegg | Umfahrung Willegg | 49 | G5 |
| Untersiggenthal, | Baldeggtunnel mit Umfahrung Untersiggenthal | 48 | I3 – I4 | Untersiggenthal, Obersiggenthal, Baden | Baldeggtunnel mit Umfahrung Untersiggenthal | 48 | I3 – I4 |
| Wohlen | Süd-Umfahrung | 46 | I7 – J7 | Wohlen | Süd-Umfahrung | 46 | I7 – J7 |

Aktuelle Richtplan-Gesamtkarte (Ausschnitt Baden)

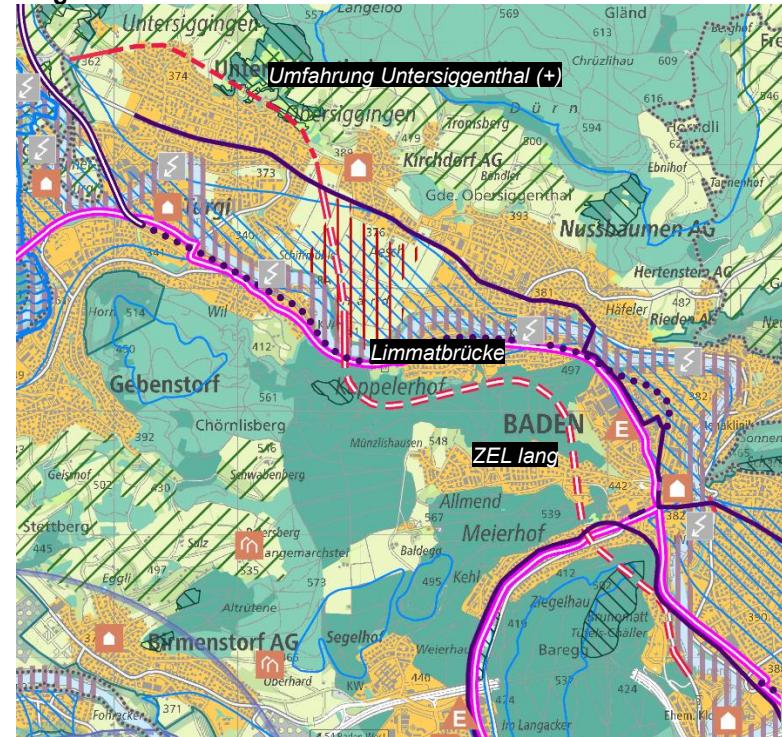
Originalmassstab 1:50'000



- Zentrumsentlastung Baden, Variante West mit Anschluss Mellingerstrasse (inklusive neue Limmatbrücke Baden-Wettingen); oder Zentrumsentlastung Baden, Variante West ohne Anschluss Mellingerstrasse (inklusive neue Limmatbrücke Baden-Wettingen), (Zwischenergebnis)
- Zentrumsentlastung Baden, Variante Martinsbergtunnel mit Ergänzungsstrategie FVV (ohne neue Limmatbrücke Baden-Wettingen), (Zwischenergebnis)
- Baldeggtunnel mit Umfahrung Untersiggenthal (Zwischenergebnis).

Anpassung in der Richtplan-Gesamtkarte (Ausschnitt Baden)

Originalmassstab 1:50'000



- Zentrumsentlastung Baden, Variante West mit Anschluss Mellingerstrasse (inklusive neue Limmatbrücke Baden-Wettingen); oder Zentrumsentlastung Baden, Variante West ohne Anschluss Mellingerstrasse (inklusive neue Limmatbrücke Baden-Wettingen), (Zwischenergebnis)
- Zentrumsentlastung Baden, Variante Martinsbergtunnel mit Ergänzungsstrategie FVV (ohne neue Limmatbrücke Baden-Wettingen), (Zwischenergebnis)
- Baldeggtunnel mit Umfahrung Untersiggenthal (Zwischenergebnis)
- Zentrumsentlastung Baden, ZEL lang (Festsetzung)

Erläuterung

Die Richtplankarte umfasst neu die festgesetzte Zentrumsentlastung Baden, ZEL lang. Entlassen werden:

- Zentrumsentlastung Baden, Varianten West (Zwischenergebnis)
- Zentrumsentlastung Baden, Variante Martinsbergtunnel (Zwischenergebnis)
- Baldeggtunnel (Zwischenergebnis)

Bemerkung: Die Umfahrung Untersiggenthal verbleibt im Zwischenergebnis.

Anpassung des Richtplans; "Gesamtverkehrskonzept Raum Baden und Umgebung – GVK Raum Baden und Umgebung" (Kapitel M 3.2 Öffentlicher Verkehr – Infrastruktur, Beschluss 3.1)

Zwischenergebnis öV-Hauptkorridore im Raum Baden und Umgebung (Kapitel M 3.2, Beschluss 3.1)

- öV-Hauptkorridor Killwangen – Neuenhof – Wettingen Ost – Baden**
- öV-Hauptkorridor Baden – Obersiggenthal – Untersiggenthal**
- öV-Hauptkorridor Neuenhof – Wettingen Bahnhof – Baden Bahnhof Oberstadt – Dättwil – Mellingen Heitersberg**

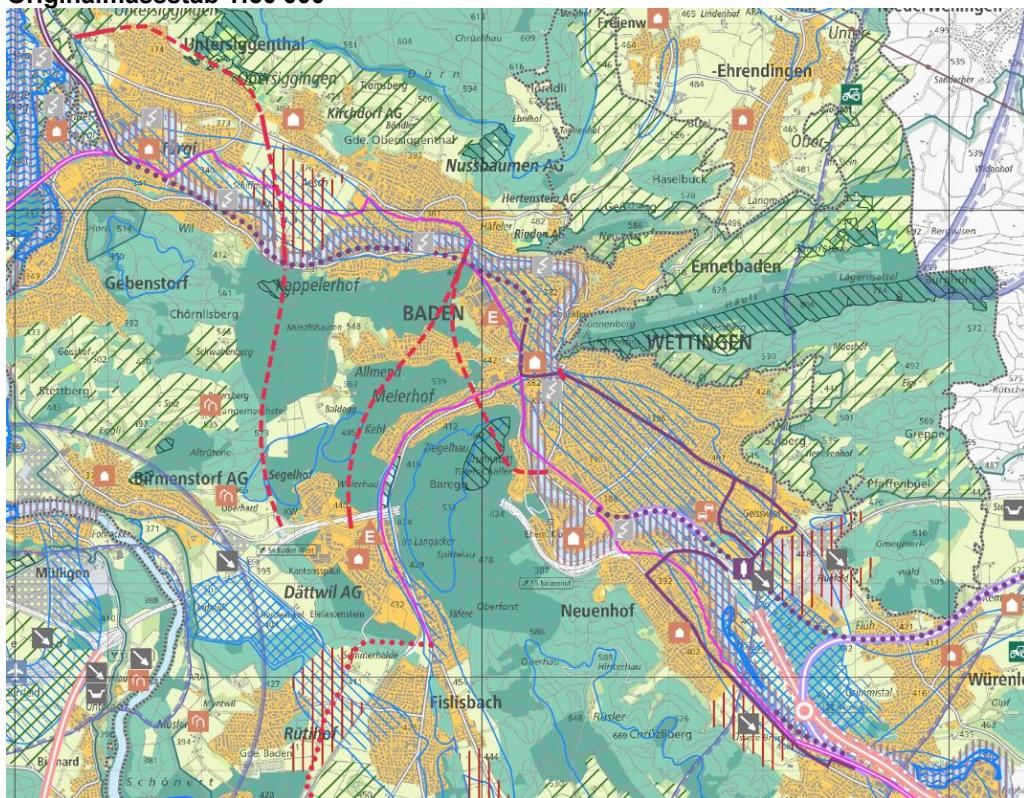
Aktueller Richtplantext**Änderungen des Richtplantextes (durchgestrichen / fett)****Planungsanweisungen und örtliche Festlegungen****3. Eisenbahnvorhaben: Zwischenergebnis**

3.1 An der Trasseefreihaltung für allfällige spätere Ergänzungen des Schienennetzes besteht ein kantonales Interesse. Die folgenden Vorhaben sind als Zwischenergebnis aufgenommen:

| Gemeinde(n) | Vorhaben | Nr. | Planquadrat | Gemeinde(n) | Vorhaben | Nr. | Planquadrat |
|---|---|-----|-------------|---|--|-----|-------------|
| Aarau | Entflechtung AVA / Hintere Bahnhofstrasse | 80 | F6 | Aarau | Entflechtung AVA / Hintere Bahnhofstrasse | 80 | F6 |
| Boniswil | Neue Haltestelle Alliswil (Boniswil) | 60 | H7 | Boniswil | Neue Haltestelle Alliswil (Boniswil) | 60 | H7 |
| Koblenz–Bad Zurzach | Doppelspurausbauten Koblenz–Bad Zurzach | 20b | I1 | Koblenz–Bad Zurzach | Doppelspurausbauten Koblenz–Bad Zurzach | 20b | I1 |
| Lenzburg, Othmarsingen, Hendschiken | Verknüpfungsbauwerke im Raum Gexi | 26 | H5 – H6 | Lenzburg, Othmarsingen, Hendschiken | Verknüpfungsbauwerke im Raum Gexi | 26 | H5 – H6 |
| Killwangen–Baden | Weiterführung Limmattalbahn bis Baden | 83 | J4/5 | Killwangen–Baden | Weiterführung Limmattalbahn bis Baden öV-Hauptkorridor Killwangen – Neuenhof – Wettingen Ost – Baden | 83 | J4/5 |
| Spreitenbach | Neue Haltestelle Asp | 110 | K5 | Spreitenbach | Neue Haltestelle Asp | 110 | K5 |
| Wettingen | Neue Haltestelle Tägerhard | 64 | J4 | Wettingen | Neue Haltestelle Tägerhard | 64 | J4 |
| Oftringen | Neue Haltestelle Oftringen Zentrum | 78 | D7 | Oftringen | Neue Haltestelle Oftringen Zentrum | 78 | D7 |
| | | | | Baden, Obersiggenthal, Untersiggenthal | öV-Hauptkorridor Baden – Obersiggenthal – Untersiggenthal | 112 | I3, I4, J4 |
| | | | | Neuenhof, Wettingen, Baden, Dättwil, Mellingen | öV-Hauptkorridor Neuenhof – Wettingen Bahnhof – Baden Bahnhof Oberstadt – Dättwil – Mellingen Heitersberg | 113 | I4, J4 |
| | | | | Heitersberg | | | |

Aktuelle Richtplan-Gesamtkarte (Ausschnitt Baden)

Originalmassstab 1:50'000



Anpassung in der Richtplan-Gesamtkarte (Ausschnitt Baden)

Originalmassstab 1:50'000



- Weiterführung Limmattalbahn bis Baden (Zwischenergebnis)

Erläuterung

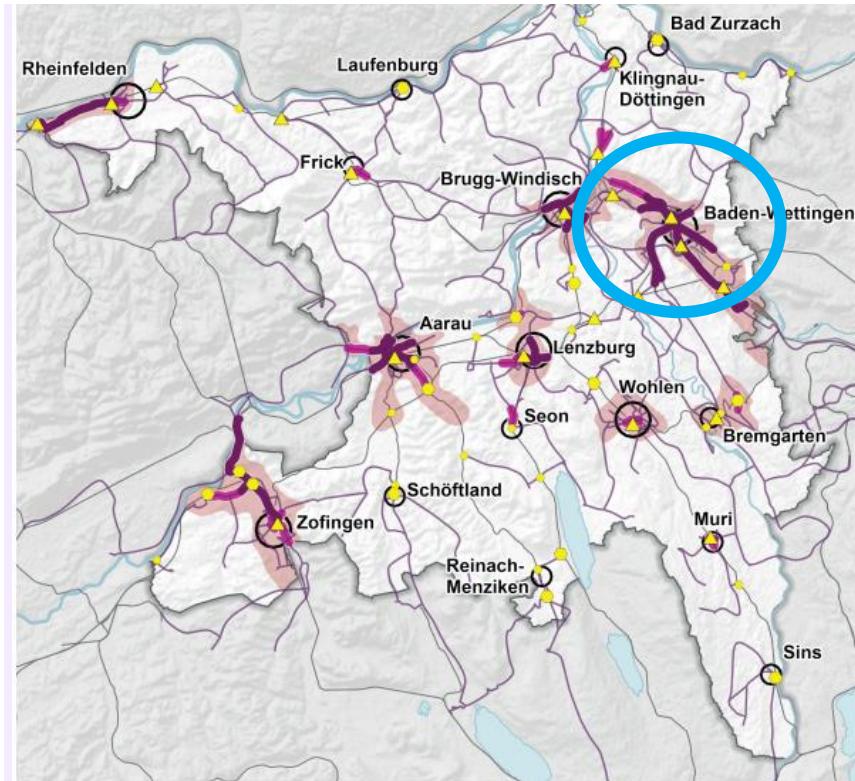
Die Richtplankarte umfasst neu die drei öV-Hauptkorridore:

- Weiterführung Limmattalbahn bis Baden (Zwischenergebnis) Killwangen – Neuenhof – Wettingen Ost – Baden (Zwischenergebnis)**
- Baden – Obersiggenthal – Untersiggenthal (Zwischenergebnis)**
- Neuenhof – Wettingen Bahnhof – Baden Bahnhof Oberstadt – Dättwil – Mellingen Heitersberg (Zwischenergebnis)**

Anpassung der Richtplan-Teilkarte M 3.2

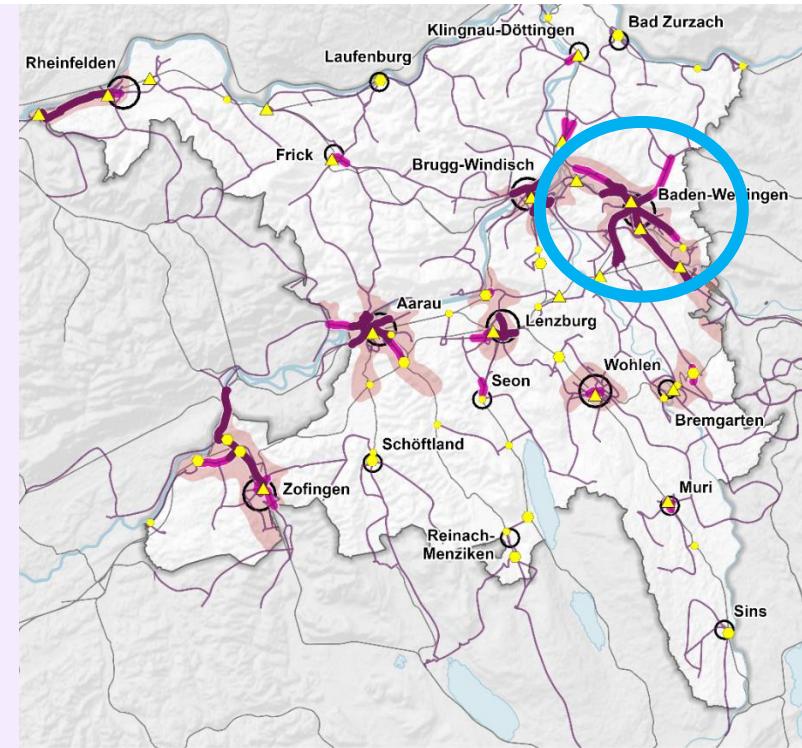
Die Richtplan-Teilkarte M 3.2 wird wie folgt angepasst:

Aktuelle Richtplan-Teilkarte



| Ausgangslage | Richtplan-aussage |
|--------------|---|
| — | Hauptachse Bus mit hohem Handlungsbedarf |
| — | Hauptachse Bus mit Handlungsbedarf |
| ▲ | ÖV-Drehzscheibe von kantonaler Bedeutung ¹ |
| ● | ÖV-Drehzscheibe von regionaler Bedeutung ¹ |
| ● | Umrsteigepunkt von lokaler Bedeutung ¹ |
| — | Buslinie |
| — | Schienennetz |
| ○/○ | Kernstadt / Ländliches Zentrum |
| ■ | Urbaler Entwicklungsräum |

Änderungen der Richtplan-Teilkarte



| Ausgangslage | Richtplan-aussage |
|--------------|--|
| — | Hauptachse Bus mit hohem Handlungsbedarf |
| — | Hauptachse Bus mit Handlungsbedarf |
| ▲ | ÖV-Drehzscheibe von kantonaler Bedeutung |
| ● | ÖV-Drehzscheibe von regionaler Bedeutung |
| ● | Umrsteigepunkt von lokaler Bedeutung |
| — | Buslinie |
| — | Schienennetz |
| ○/○ | Kernstadt / Ländliches Zentrum |
| ■ | Urbaler Entwicklungsräum |

Anpassung des Richtplans; "Gesamtverkehrskonzept Raum Baden und Umgebung – GVK Raum Baden und Umgebung"
(Kapitel M 4.1 Rad- und Fussverkehr, Beschlüsse 1, 9.1)

Festsetzung Infrastrukturen Velo-Hauptverbindungen als kantonale Radroute (Kapitel M 4.1, Beschluss 1)

- Diverse Velo-Hauptverbindungen im Raum Siggenthal, Baden, Süd-Ost und Nord-Ost

Festsetzung Infrastruktur GVK Raum Baden uU Velovorzugsroute als kantonale Radroute (Kapitel M 4.1, Beschluss 9.1)

- Velovorzugsroute Nr. 15: Neuenhof - Baden (Kapitel M 4.1, Beschluss 9.1, Vorhaben Nr. 10)
- Velovorzugsroute Nr. 15: Baden - Gemeindegrenze Gebenstorf (Kapitel M 4.1, Beschluss 9.1, Vorhaben Nr. 11)
- Velovorzugsroute Nr.16: Baden-Zentrum - Dättwil (Kapitel M 4.1, Beschluss 9.1, Vorhaben Nr. 12)

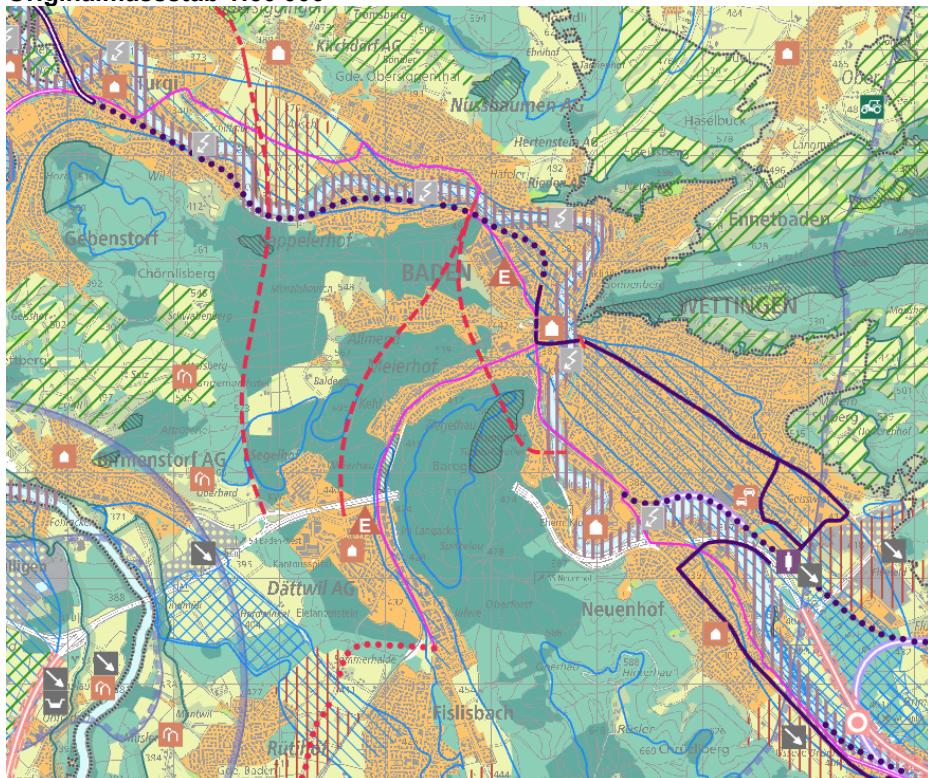
Aktueller Richtplantext**Änderungen des Richtplantextes (durchgestrichen / fett)****Planungsanweisungen und örtliche Festlegungen****9. Velovorzugsrouten: Festsetzung**

9.1 An der Realisierung der Velovorzugsrouten besteht im Hinblick auf die Weiterentwicklung des kantonalen Veloroutennetzes ein kantonales Interesse. Folgende Vorhaben sind festgesetzt:

| Gemeinde(n) | Vorhaben | Nr. | Planquadrat | Gemeinde(n) | Vorhaben | Nr. | Planquadrat |
|--------------------|---|-----|----------------------|--------------------|---|-----|----------------------|
| Gebenstorf, | Velovorzugsroute Nr.15, | 11 | I3, H3, H4, I4–J4 | Gebenstorf, | Velovorzugsroute Nr.15, | 11 | I3, H3, H4, I4–J4 |
| Windisch, Brugg | Gemeindegrenze Gebenstorf/Turgi bis Brugg | | | Windisch, Brugg | Gemeindegrenze Gebenstorf/Turgi bis Brugg | | |
| Killwangen, | Velovorzugsroute Nr.15, | 13 | J5, K5 | Killwangen, | Velovorzugsroute Nr.15, | 13 | J5, K5 |
| Spreitenbach | Killwangen bis Kantonsgrenze Zürich | | | Spreitenbach | Killwangen bis Kantonsgrenze Zürich | | |
| Zofingen, | Velovorzugsroute Nr. 20, | 14 | D7, D8 | Zofingen, | Velovorzugsroute Nr. 20, | 14 | D7, D8 |
| Oftringen, Aarburg | Zofingen bis Kantonsgrenze Solothurn | | | Oftringen, Aarburg | Zofingen bis Kantonsgrenze Solothurn | | |
| | | | | Neuenhof, | Velovorzugsroute Nr. 15, Neuenhof bis Baden | 10 | J4–J5 |
| | | | | Wettingen, | | | |
| | | | | Baden | | | |
| | | | | Baden, | Velovorzugsroute Nr. 15, Baden bis Gemeindegrenze | 11 | I3, I4, J4 |
| | | | | Obersiggenthal, | Gebenstorf Turgi | | |
| | | | | Untersiggenthal | | | |
| | | | | Turgi / Baden | | | |
| | | | | Baden | Velovorzugsroute Nr. 16, Baden Zentrum bis Dättwil | 12 | I4–J4 |

Aktuelle Richtplan-Gesamtkarte (Ausschnitt Baden)

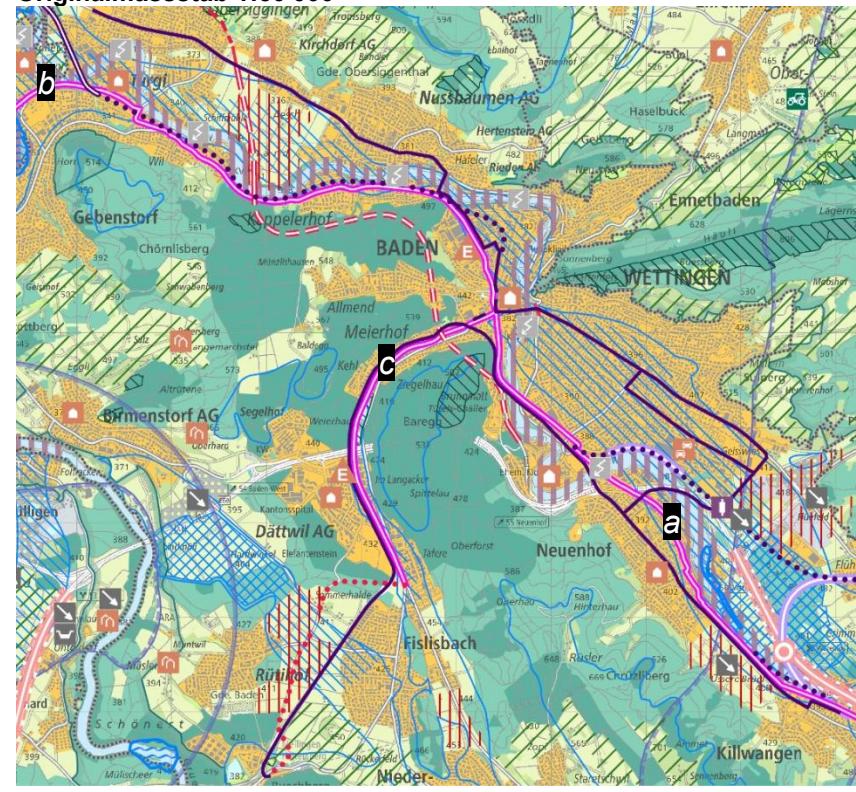
Originalmassstab 1:50'000



- Veloverzugsroute Neuenhof bis Baden (Zwischenergebnis)
- Veloverzugsroute Baden bis Gemeindegrenze Gebenstorf/Turgi (Zwischenergebnis)
- Veloverzugsroute Baden Zentrum bis Dättwil (Zwischenergebnis)

Anpassung in der Richtplan-Gesamtkarte (Ausschnitt Baden)

Originalmassstab 1:50'000



Veloverzugsroute Neuenhof bis Baden (Zwischenergebnis)

Veloverzugsroute Baden bis Gemeindegrenze Gebenstorf/Turgi (Zwischenergebnis)

Veloverzugsroute Baden Zentrum bis Dättwil (Zwischenergebnis)

Erläuterung

Die Richtplankarte umfasst neu drei festgesetzte Veloverzugsrouten im Raum Baden und Umgebung:

- a. Veloverzugsroute Neuenhof bis Baden
- b. Veloverzugsroute Baden bis Gemeindegrenze Gebenstorf
- c. Veloverzugsroute Baden Zentrum bis Dättwil

Bemerkung: Die Linienführung der Veloverzugsroute Baden bis Gemeindegrenze

Gebenstorf wird aufgrund des Planungsprozesses GVK Raum Baden und Umgebung

angepasst. Die Velovorzugsroute wird von Gebenstorf via linker Limmatseite durch den Kappelerhof Baden geführt.

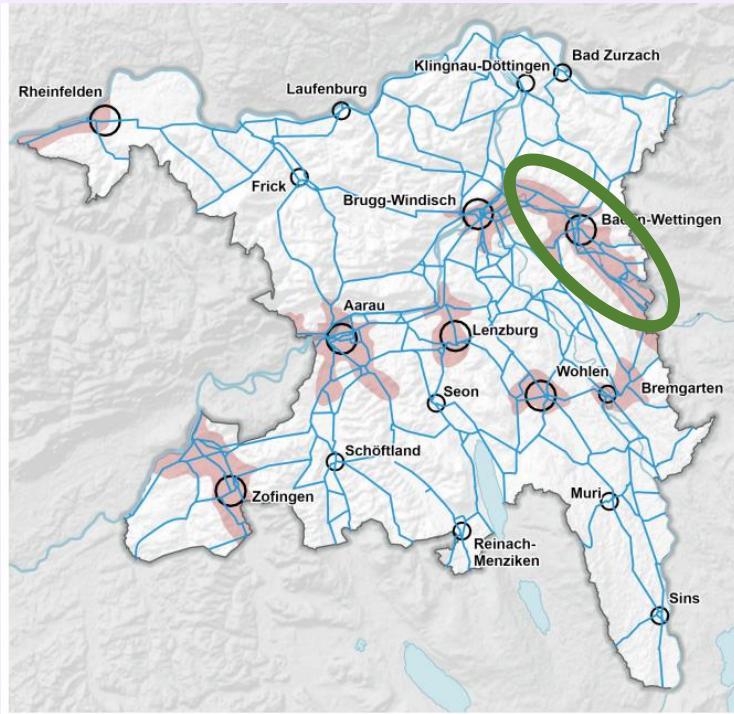
Anpassung der Richtplan-Teilkarte M 4.1

Die Richtplan-Teilkarte M.4.1 wird wie folgt angepasst (Kapitel M 4.1 Rad- und Fussverkehr, Beschluss 1):

Aktuelle Richtplan-Teilkarte

Planungsanweisungen und örtliche Festlegungen

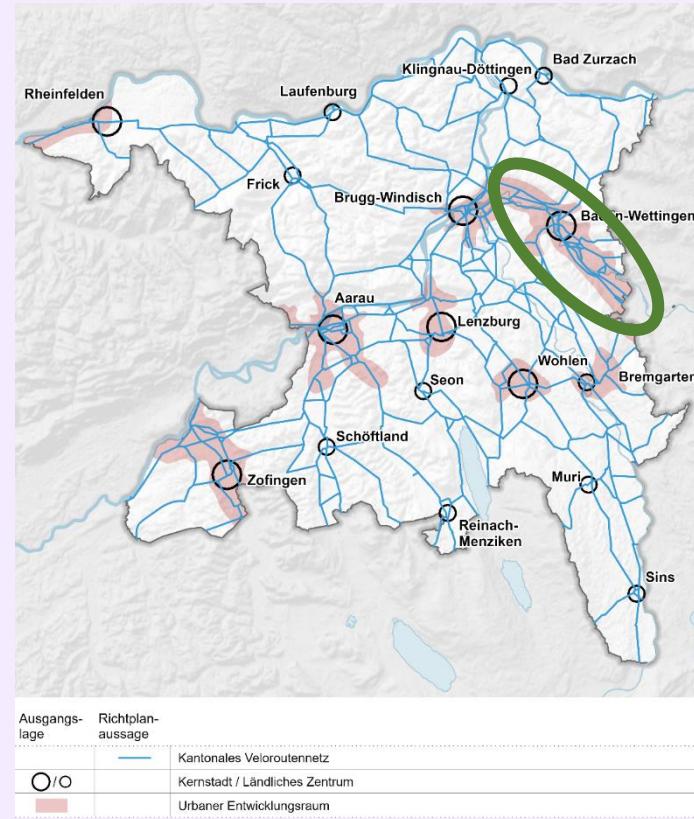
- Das kantonale Veloroutennetz ist gemäss Richtplan-Teilkarte M 4.1 festgesetzt und dient vorwiegend dem Alltagsverkehr. Die konkrete Linienführung der Velorouten aus dem kantonalen Veloroutennetz kann in Absprache mit den Gemeinden und den Regionen angepasst werden.



Änderungen der Richtplan-Teilkarte

Planungsanweisungen und örtliche Festlegungen

- Das kantonale Veloroutennetz ist gemäss Richtplan-Teilkarte M 4.1 festgesetzt und dient vorwiegend dem Alltagsverkehr. Die konkrete Linienführung der Velorouten aus dem kantonalen Veloroutennetz kann in Absprache mit den Gemeinden und den Regionen angepasst werden.



Lesehilfe: siehe nachfolgenden Detail-Ausschnitt

Lesehilfe zur Festsetzung kantonales Radroutennetz

Detail-Ausschnitt

Lesehilfe zur Festsetzung kantonales Radroutennetz

Detail-Ausschnitt



- **Velo-Vorzugsrouten im Raum Baden sind Bestandteil des kantonalen Radroutennetzes**
- - - **Velo-Hauptverbindungen im Raum Baden (H2 und H3) sind Bestandteil des kantonalen Radroutennetzes**
- - - **Velo-Nebenrouten sind nicht Bestandteil des kantonalen Radroutennetzes**

Inkrafttreten

- ¹ Dieser Beschluss ist nach Ablauf der Rechtsmittelfrist in der Gesetzessammlung zu publizieren. Er tritt zehn Tage nach seiner Veröffentlichung in Kraft.
- ² Diese Änderung wird durch Verweisung publiziert. Sie kann bei der Staatskanzlei und beim Departement Bau, Verkehr und Umwelt eingesehen und bei der Staatskanzlei bezogen werden.

Aarau, DATUM

Präsident des Grossen Rats:

Protokollführerin:

Veröffentlichung: