

Regionales Gesamtverkehrskonzept Ostaargau (rGVK Ostaargau)

M 1.2

Ausgangslage / Gesetzliche Grundlage / Auftrag

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

§ 13 Abs. 4 BauG

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

RP, H 4.1

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

mobilitätAARGAU 2016
RP, R 1

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

Verkehrsprognose

Der Perimeter des regionalen Gesamtverkehrskonzepts Ostaargau (rGVK Ostaargau) deckt sich zu einem grossen Teil mit Gemeinden, die in den 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.

Agglomerationsprogramme
Verkehr und Siedlung

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

Art. 1 RPG
RP, R 1 und S 1.1

Stand: Mai 2021

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 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, Zurzibiet Regio und zwölf Gemeinden in den Kernstädten und im Urbanen Entwicklungsraum des Ostaargaus entstanden ist. Es besteht aus fünf Handlungsfeldern und enthält Massnahmen zu den Themen öffentlicher Verkehr (öV), Fuss- und Veloverkehr (FVV), motorisierter Individualverkehr (MIV), Siedlungs- und Freiraum sowie Mobilitätsmanagement (MM). Das rGVK 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 Entwicklungsraum soll den Mobilitätsbedürfnissen mit Verkehrslösungen begegnet werden, welche weniger Fläche pro Person beanspruchen. Deshalb erhalten die Mobilitätslösungen FVV und öV deutlich mehr Gewicht. Das rGVK 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 sorgsamem Umgang mit landschaftlichen Werten hoch.

Regionales Gesamtverkehrskonzept Ostaargau

Handlungsfeld 1: Bahn und Bus

Handlungsfeld 2: Fuss- und Veloverkehr

Handlungsfeld 3: Strassennetz und Betrieb

Handlungsfeld 4: Stadt- und Freiraum

Handlungsfeld 5: Mobilitätsmanagement

Schlüsselmassnahmen Raum Brugg

Angebotssteigerung Bahn und Bus

Förderprogramm Veloverkehr

Zentrumsentlastung Brugg-Windisch:

– Verkehrsmanagement

– Zentrumsentlastung mit

Stadtreparatur Neumarkt

– Flankierende Massnahmen

Aufwertung Stadträume

Schlüsselmassnahmen Raum Baden

Angebotssteigerung Bahn und Bus

Förderprogramm Veloverkehr

Zentrumsentlastung Baden:

– Verkehrsmanagement

– Zentrumsentlastung mit Umnutzung

Hochbrücke und neuer Limmatbrücke

– Flankierende Massnahmen

Aufwertung Stadträume

Handlungsfeld 1: Bahn und Bus

Bund und Kantone bauen das Fernverkehrs- und S-Bahnangebot mit dem Strategischen Entwicklungsprogramm Bahn (STEP) schrittweise aus. Auf den nachfragestarken Bahnachsen im 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 bzw. der S-Bahnen und gute Anschlüsse auf den Nahverkehr.

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

Handlungsfeld 2: Fuss- und Veloverkehr

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

Untersuchungen zeigen, dass beim FVV die grössten kostenwirksamen Potenziale zur Verfügung stehen, um mit wenig finanziellen Mitteln auf beschränkter Verkehrsfläche viel zu erreichen. Ziel des rGVK Ostaargau ist deshalb, mittels Quantensprung in den Kernstädten und Gemeinden des Urbanen Entwicklungsraums des Ostaargaus¹ eine Verdreifachung des Veloanteils am regionalen Binnenverkehr zu erreichen und damit den Nachfragedruck beim öV und MIV zu reduzieren. So entfällt die Binnenverkehrszunahme bis 2040 zum grossen Teil auf den FVV und öV. Dies wird erreicht mit der Entwicklung einer hochwertigen Infrastruktur bestehend aus Velovorzugsrouten, Velo-Hauptverbindungen und Velo-Nebenverbindungen:

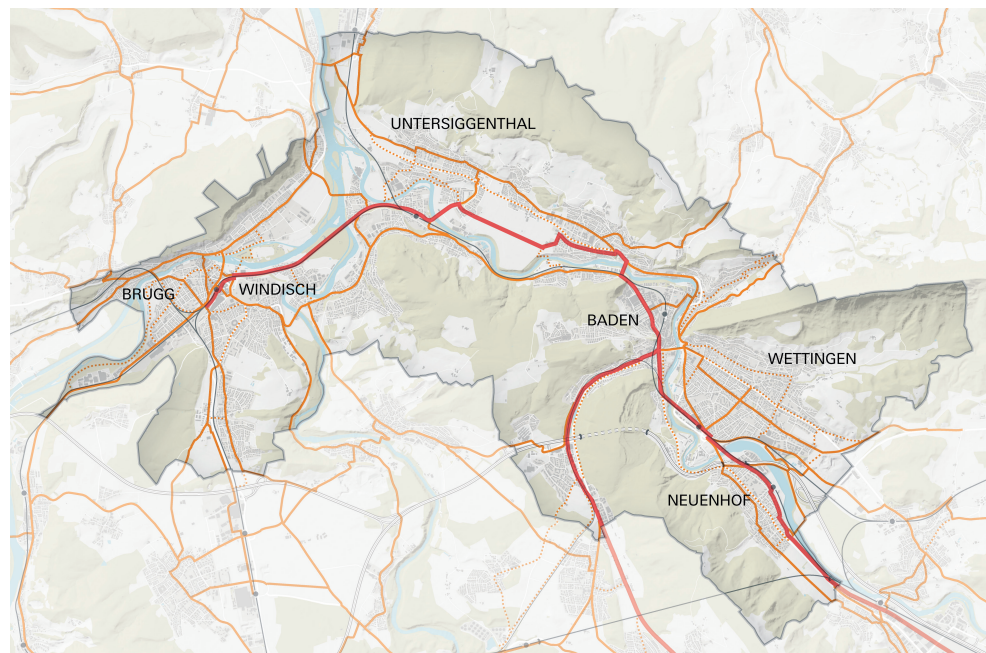
- Velovorzugsrouten mit einer Länge von rund 20 km; die Velovorzugsrouten verlaufen von Neuenhof über Baden bis Brugg und von Baden bis Dättwil.
- Velo-Hauptverbindungen auf kantonalen Radrouten; der Kanton stellt für den Veloverkehr auf den kantonalen Radrouten mehr Fahrfläche bereit und unterstützt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

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

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

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

Zielzustand Veloverkehrsnetz rGVK Ostaargau



- Velovorzugsroute
- Velo-Hauptverbindung
- ⋯ Velo-Nebenverbindung

Handlungsfeld 3: Strassennetz und Betrieb

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

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

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

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

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

- als Voraussetzung für die Weiterführung der Limmattalbahn bis Baden;
- zur Stärkung des Busverkehrs;
- zur Stärkung der zentralen Achse Baden-Wettingen für den FVV:
Mit der Umnutzung der Hochbrücke als direkte Achse zwischen Baden und Wettingen für den FVV können diese Verkehrsmittel im Binnenverkehr und teilweise für den Ziel- und Quellverkehr der Kernstadt Baden-Wettingen gestärkt werden. Für den Quantensprung bei der Nutzung des Veloverkehrs innerhalb der Region muss dieses zentrale Netzelement effizienter genutzt werden.
- für die städtebauliche und verkehrstechnische Optimierung der Brückenköpfe.

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

Raum Brugg-Windisch:

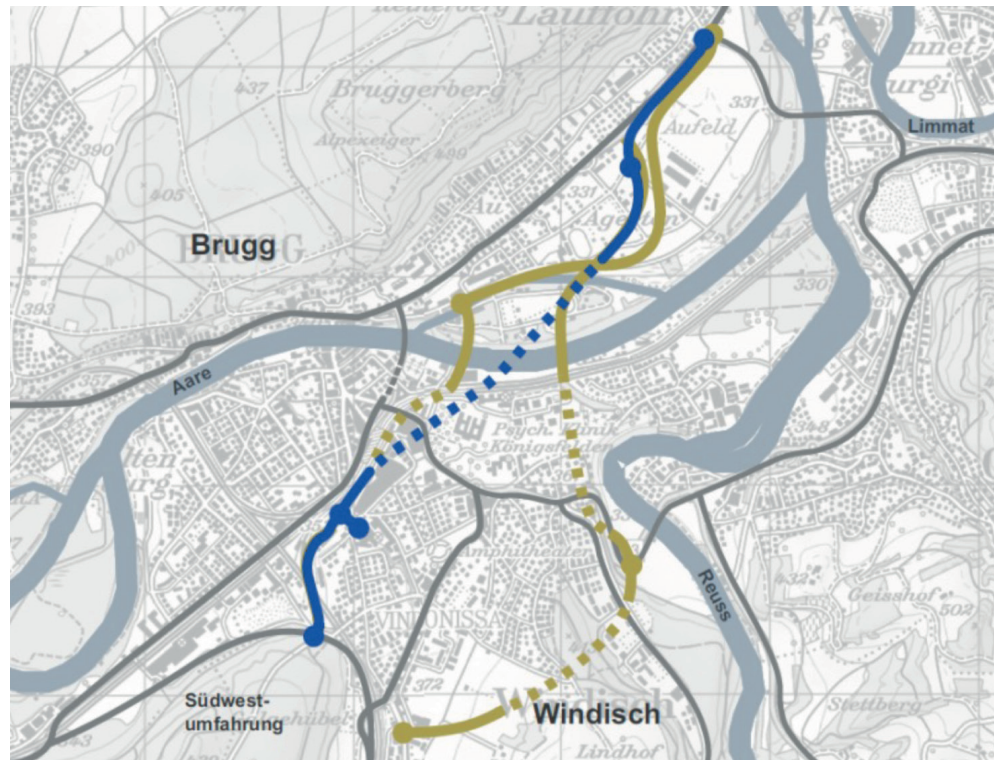
- Zentrumsentlastung Brugg-Windisch (Umfahrung)
- Optimierungen am Kantonsstrassennetz
(Umgestaltung Ortsdurchfahrten Brugg, Windisch)
- Weiterentwicklung regionales Verkehrsmanagement
- Verschiebung der Güter-Freiverladeanlage von Brugg nach Lupfig

Raum Baden²:

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

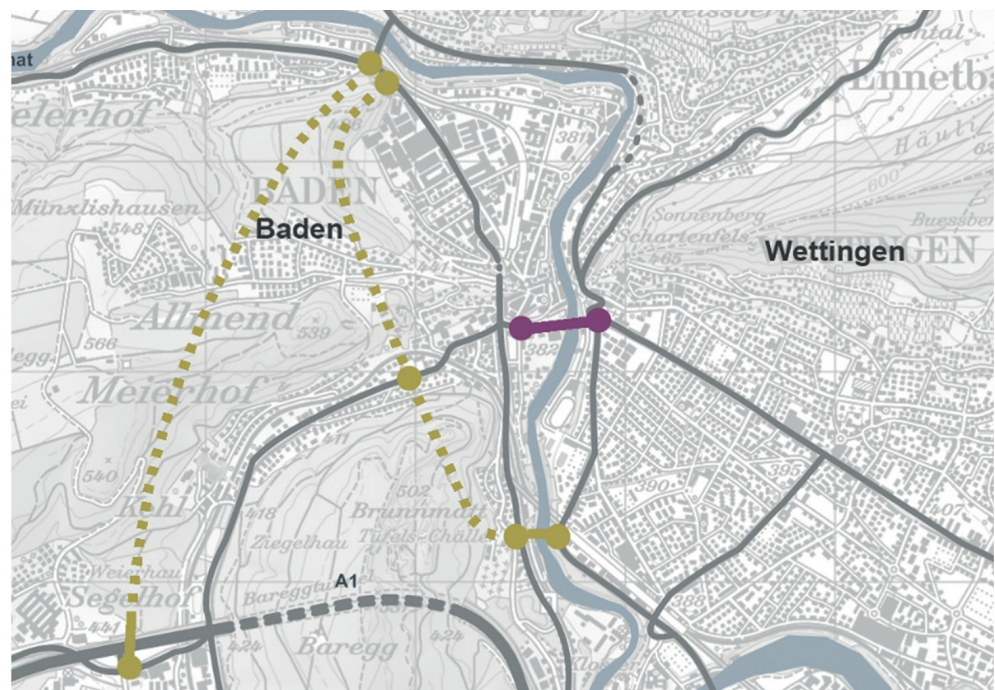
² Alle wesentlichen Infrastrukturelemente des rGVK Ostaargau im Raum Baden bleiben gestützt auf die Ergebnisse der Anhörung 2019/2020 im Richtplan auf Stufe Zwischenergebnis oder werden höchstens auf Stufe Zwischenergebnis angehoben.

Zentrumsentlastung im Raum Brugg-Windisch



- /... Variante Festsetzung: offene Strecke / Tunnel
- /... Varianten Zwischenergebnis 2017: offene Strecke / Tunnel

Zentrumsentlastung im Raum Baden



- /... Varianten Zwischenergebnis 2017: offene Strecke / Tunnel (Zentrumsentlastung, inkl. neue Limmattalbrücke)
- Umnutzung Hochbrücke für Limmattalbahn sowie Fuss- und Veloverkehr

Handlungsfeld 4: Stadt- und Freiraum

Die durch die Zentrumsentlastungen mögliche, grosse MIV-Verkehrsreduktion auf zentralen Strassenabschnitten in den Kernstädten – wie z.B. 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 die Linienführung nicht immer unterirdisch verläuft wie im Raum Baden. Im Zentrum von Brugg entstehen mit der starken Verkehrsbelastung grosse stadträumliche Potenziale rund um das Gebiet Bahnhof/Neumarkt. Für mittelfristige, stadträumliche Aufwertungen in diesem Gebiet setzt das rGVK Ostaargau 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 Ostaargau 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 Ostaargau ist eine deutliche Erhöhung des Fuss- und Veloverkehrsanteils am Gesamtverkehr beabsichtigt.

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

BESCHLÜSSE

Planungsgrundsätze

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

Planungsanweisungen und örtliche Festlegungen

1. Planungsanweisungen

1.1 Räumliche Abstimmung:

- a) Die Festsetzungen der Weiterführung der Limmattalbahn von Killwangen bis Baden und des rGVK im Raum Baden sollen zeitgleich stattfinden. Die Festsetzung setzt die räumliche Abstimmung der beiden Vorhaben voraus.
- b) Im Rahmen der weiteren, vertiefenden Planungsarbeiten für das rGVK im Raum Baden und für die Verlängerung der Limmattalbahn von Killwangen bis Baden werden zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr namentlich
 - die Lage der Zentrumsentlastung Baden (Umfahrung) überprüft;
 - geklärt, ob und gegebenenfalls mit welchen begleitenden Massnahmen der Betrieb des motorisierten Individualverkehrs (MIV) 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 Bundesamt für Strassen vertieft untersucht.
- c) Es erfolgt eine Koordination der Zentrumsentlastungen von Baden und von Brugg-Windisch.

1.2 Fuss- und Veloverkehr:

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

1.3 Aufwertung des Stadtraums:

- a) Für die stark vom motorisierten Individualverkehr entlasteten Kantonsstrassenabschnitte in Baden, Brugg, und Windisch sind zusammen mit den Gemeinden die bisherigen Ideen zur stadträumlichen Aufwertung zu vertiefen und in Vorstudien weiter zu entwickeln. Diese Aufwertungen der Ortsdurchfahrten sind nach Eröffnung der Zentrumsentlastungen und in Abstimmung mit der Kantonsstrassen-Erhaltungsplanung umzusetzen.
- b) Für die in den Planungsgrundlagen bezeichneten Abschnitte der Ortsdurchfahrten Wettingen, Neuenhof sind im Zusammenhang mit der Limmattalbahn als auch für die bezeichneten Abschnitte der Ortsdurchfahrten Obersiggenthal, Untersiggenthal sind unter dem Titel Optimierung/Weiterentwicklung des Strassennetzes Vorstudien (Betriebs- und Gestaltungsmaßnahmen, städtebauliche Entwicklung) durchzuführen. Diese Aufwertungen sind in Abstimmung mit dem rGVK-Raum Baden, der Kantonsstrassen-Erhaltungsplanung sowie mit anderen Kantonsstrassenvorhaben umzusetzen.

1.4 Öffentlicher Verkehr (öV):

- a) Die dem rGVK Ostaaargau 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 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.

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

- 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 Zuzibiet wird abgestimmt auf die Nachfrage, auf die Veränderungen im Bahnverkehr und auf die Fuss- und Veloverkehrs-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 Ostaargau wird die Zuverlässigkeit des Busverkehrs zur Sicherung der Anschlüsse gesteigert. Auf kritischen Strassenabschnitten sind Eigenstrassierungen (feste oder elektronische Busspuren) und Bevorzugungsmassnahmen an Knoten und Haltestellen (Busschleusen) vorzusehen.
- g) Die Weiterführung der Limmattalbahn (Tram) von Killwangen-Spreitenbach über Neuenhof bis nach Baden und eine neue SBB-Haltestelle Wettingen Tägerhard sind wichtige Bestandteile des rGVK Ostaargau und werden, abgestimmt auf die Massnahmen im motorisierten Individualverkehr sowie Fuss- und Veloverkehr, weiter konkretisiert. Alle drei Vorhaben sollen möglichst zeitgleich im Richtplan festgesetzt werden.

1.5 Motorisierter Individualverkehr:

- 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 ist zu erweitern, an das Zielbild für das Strassennetz gemäss dem rGVK Ostaargau anzupassen und hat eine möglichst siedlungsverträgliche Abwicklung des verbleibenden motorisierten Individualverkehrs zu gewährleisten.

2. Örtliche Festlegungen

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

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

Richtplan-Gesamtkarte

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

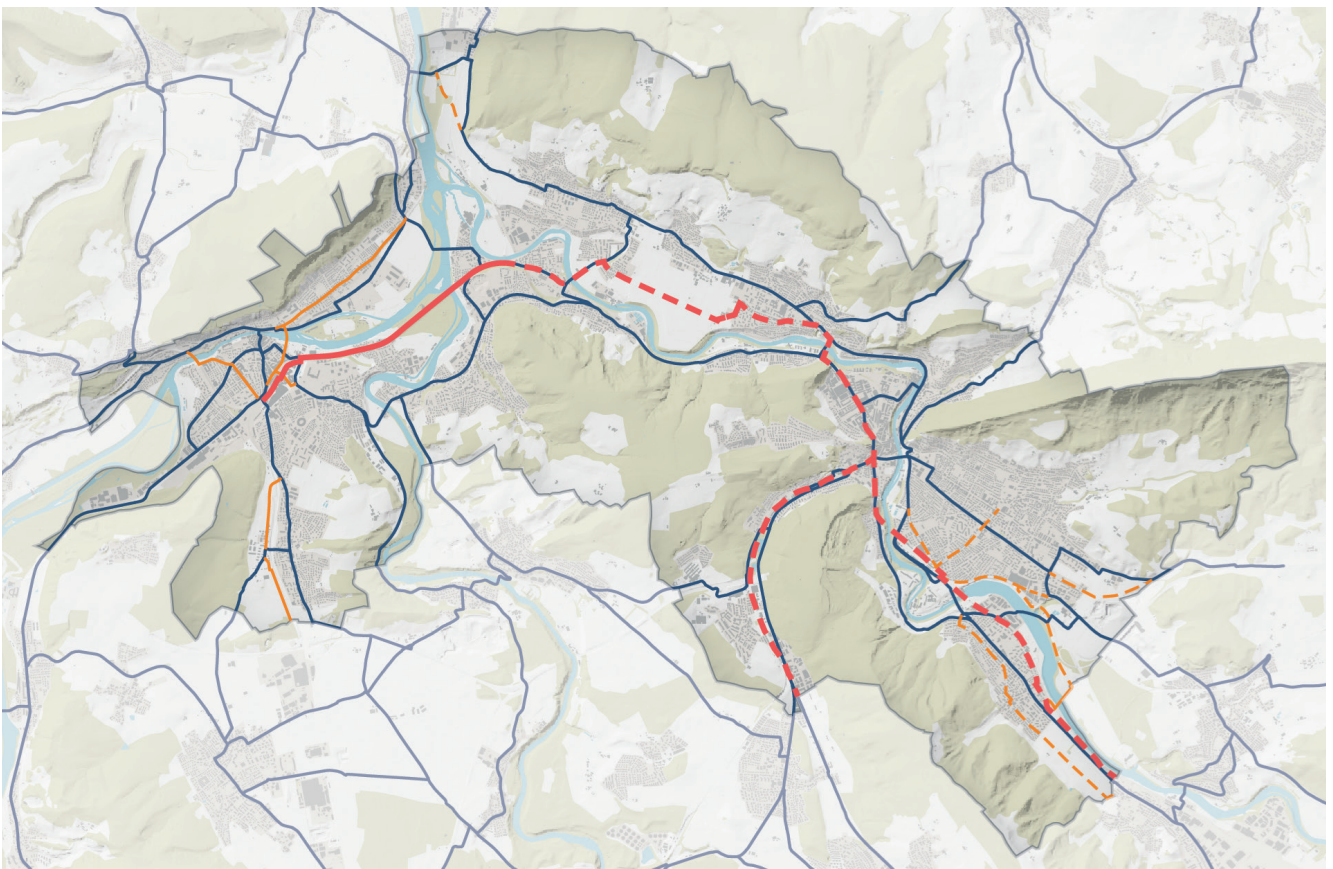
2.3 Die funktional notwendigen Hauptbestandteile des rGVK Ostaargau zur Ergänzung des kantonalen Radroutennetzes umfassen:

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

Richtplan-Gesamtkarte

Richtplan-Teilkarte M 4.1 I

Festlegungen Veloverkehrsnetz rGVK Ostaargau



- / - - - Velovorzugsroute: Festsetzung / Zwischenergebnis
- / - - - Velo-Hauptverbindung: Festsetzung² / Zwischenergebnis
- Kantonales Radroutennetz

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

