



**REGIERUNGSRAT**

**Beilage 1 zur Botschaft 21.34**

**ANPASSUNG DES KANTONALEN RICHTPLANS**

**"Regionales Gesamtverkehrskonzept Ostaargau – rGVK OASE 2040" (Kapitel M 1.2;  
Kapitel M 2.2, Beschlüsse 2.1, 3.1; Kapitel M 4.1, Beschlüsse Planungsgrundsatz D, 1.1, 1.2, 2.1)**

---

## M 1.2

# Regionales Gesamtverkehrskonzept Ostaargau – rGVK OASE 2040

## 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 (öV).
RP, H 4.1	Siedlungs- und Verkehrsplanung werden regional, kantons- und 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 Bevölkerungszuwachses und des Wirtschaftswachstums stattfinden. Der Verkehr muss dort möglichst flächeneffizient abgewickelt werden. Darum stehen die Förderung von Fuss- und Veloverkehr sowie ein attraktiver öV mit gutem Angebot zwischen und zu den Kernstädten im Vordergrund.
RP, R1	
Verkehrsprognose	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.
Agglomerationsprogramm	Der OASE-Perimeter deckt sich zu einem grossen Teil mit Gemeinden, die im Agglomerationsprogramm Aargau-Ost und Limmattal beitragsberechtigt sind. Sowohl das rGVK OASE als auch das Agglomerationsprogramm streben eine optimale Abstimmung von Siedlung und Verkehr mit entsprechenden Massnahmen an. Das rGVK OASE ist bereits in das Agglomerationsprogramm Aargau-Ost 3. Generation eingeflossen und bildet dort eine wichtige Grundlage.

## Herausforderung

Im Kanton Aargau werden bis im Jahr 2040 gemäss Prognosen 188'000 mehr Menschen leben als im Jahr 2012. Das Bevölkerungswachstum wird verstärkt in den Gemeinden des "urbanen Entwicklungsraums" und in den "Kernstädten" – also in bereits dichter besiedelten Gebieten – stattfinden. Diese Lenkung erfolgt gestützt auf die bundesrechtlich geforderte Siedlungsentwicklung nach innen (Raumplanungsgesetz,

Teilrevision 2013) und die entsprechend angepasste kantonale Siedlungsstrategie 2015 (Raumkonzept R 1; Richtplan Kapitel Siedlung). 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 regionale Gesamtverkehrskonzept (rGVK OASE) ist ein verkehrsmittelübergreifendes Gesamtkonzept, das in Zusammenarbeit mit den drei Planungsverbänden Brugg Regio, Baden Regio, Zurzibiet Regio und 12 Gemeinden in den Kernstädten und im urbanen Entwicklungsraum des Ostaargaus entstanden ist. Es besteht aus fünf Handlungsfeldern und enthält Massnahmen zu den Themen öffentlicher Verkehr (öV), Fuss- und Veloverkehr (FVV), motorisierter Individualverkehr (MIV), Siedlungs- und Freiraum sowie Mobilitätsmanagement (MM). Es ist abgestimmt mit dem Themenfeld der Siedlungsentwicklung entsprechend den Vorgaben gemäss RPG und den Richtplankapiteln Siedlung.

Das rGVK OASE zeigt, wie im nordöstlichen Kantonsteil die Vorgaben aus den Richtplankapiteln Siedlung 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 beansprucht. Deshalb erhalten die Mobilitätslösungen Fuss- und Veloverkehr sowie öffentlicher Verkehr (öV) deutlich mehr Gewicht. Das rGVK OASE stimmt die Verkehrsmittel und Verkehrsträger auf die Siedlungs- und Arbeitsplatzentwicklung im Ostaargau ab. So stellt der Kanton eine gute Erreichbarkeit für die Einwohnerinnen und Einwohner und die Wirtschaft sicher. Das rGVK 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.

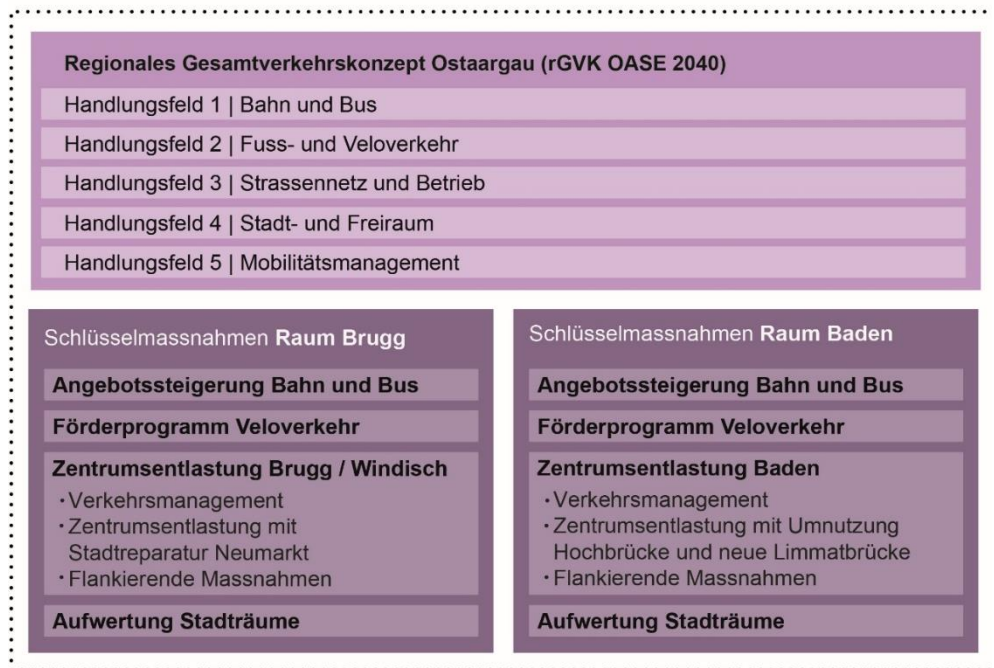


Abbildung 1: Überblick über die fünf Handlungsfelder und die Schlüsselmassnahmen des regionalen Gesamtverkehrskonzepts Ostaargau

### 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. 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.

### 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 Entwicklungsraum des Ostaargaus<sup>1</sup> 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 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.

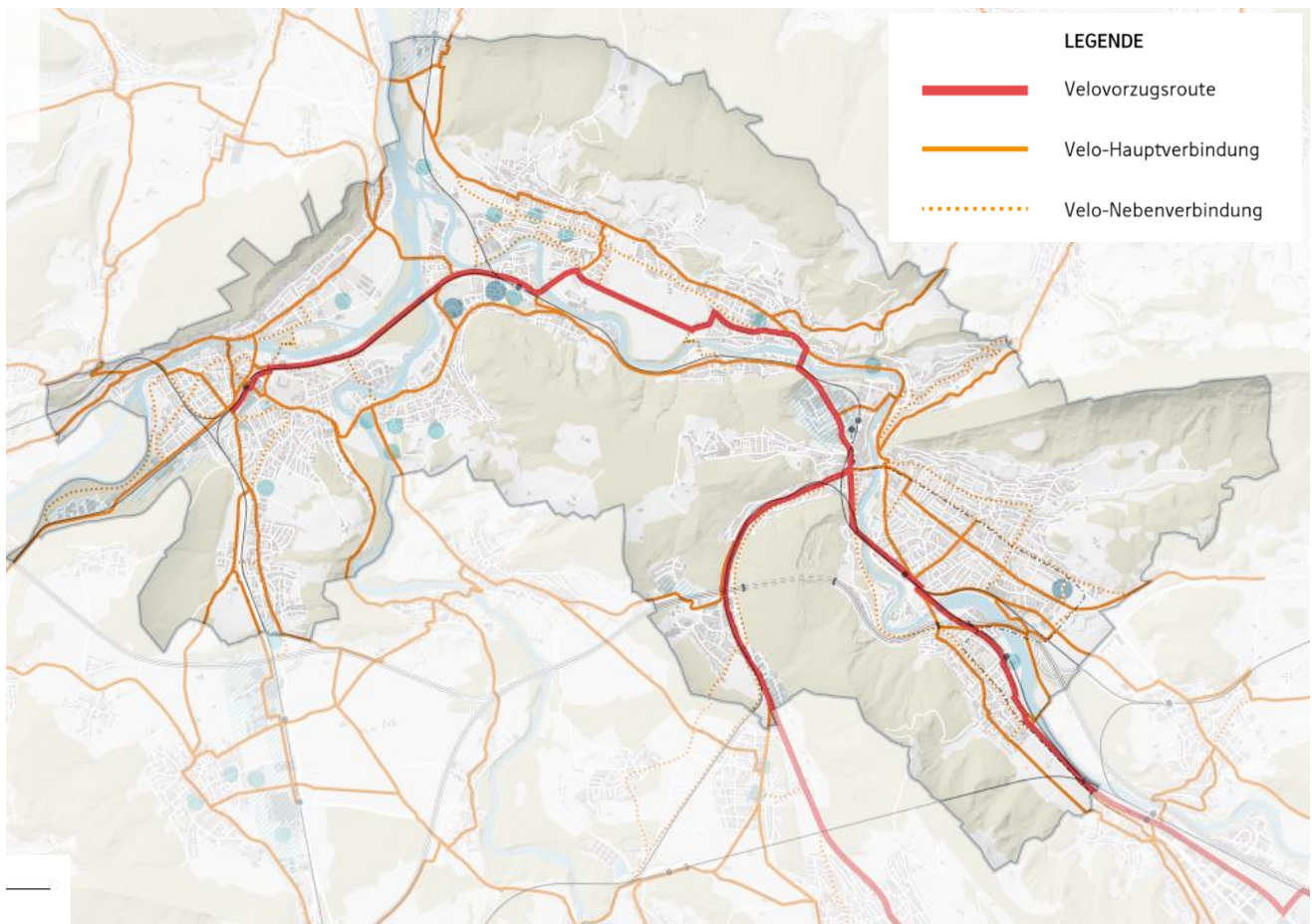


Abbildung 2: Veloverkehrsnetz rGVK OASE in den Kernstädten und im urbanen Entwicklungsraum des Ostaargaus<sup>1</sup>. Zielzustand: Das kantonale Radroutennetz im Ostaargau besteht zukünftig aus dem Netz, das durch Velovorzugsrouten und Velo-Hauptverbindungen definiert ist.

<sup>1</sup> Gemeinden Brugg, Windisch, Gebenstorf, Hausen, Baden, Wettingen, Neuenhof, Ennetbaden, Obersiggenthal, Untersiggenthal, Turgi

Die Einbindung des Velonetzes als Baustein in die Gesamtverkehrskonzeption stellt behördenverbindlich sicher, dass dessen Ausbau und Verdichtung zielgerichtet und wirkungsvoll vorangetrieben 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 OASE soll die übergeordnete Verkehrsführung im Ostaargau optimiert werden.

Die beiden Zentrumsentlastungen reduzieren in den Kernstädten Baden-Wettingen und Brugg-Windisch vor allem den Durchgangsverkehr, in Baden auch einen Teil des Ziel- und Quellverkehrs. Dies schafft Raum für die Verkehrsmittel, 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 forciert nun die Verschiebung des lokalen Freiverladestandorts zum bestehenden, aufzuwertenden, regionalen Standort Lupfig. Aus der öffentlichen Anhörung 2019/2020 resultiert, dass die räumliche Lage und die Art der Massnahmen zur Zentrumsentlastung Baden in Frage gestellt werden – nicht aber deren entlastende Wirkung für das Zentrum Baden. Im rGVK-Raum Baden sind deshalb ab 2021 weitere Abklärungen nötig.

Die Hochbrücke in Baden ist seit ihrer Eröffnung im Jahr 1926 die wichtigste Limmattquerung im Raum Baden-Wettingen. Beidseits mündet die Brücke unmittelbar in stark MIV-belastete Strassenknoten. Die Hochbrücke in Baden nimmt aber auch bezüglich der zukünftigen Potenziale des öV als auch des FVV eine Sonderstellung ein. Sie hat für die Kernstadt Baden-Wettingen eine Scharnierfunktion. Dies zeigt sich nicht zuletzt darin, dass rund 30 % des heute darüber verkehrenden MIV 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 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 Limmattübergang 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 Wettingen 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-Freiverlodeanlage von Brugg nach Lupfig

#### Raum Baden<sup>2</sup>

- 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

---

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

## Zentrumsentlastung im Raum Brugg-Windisch

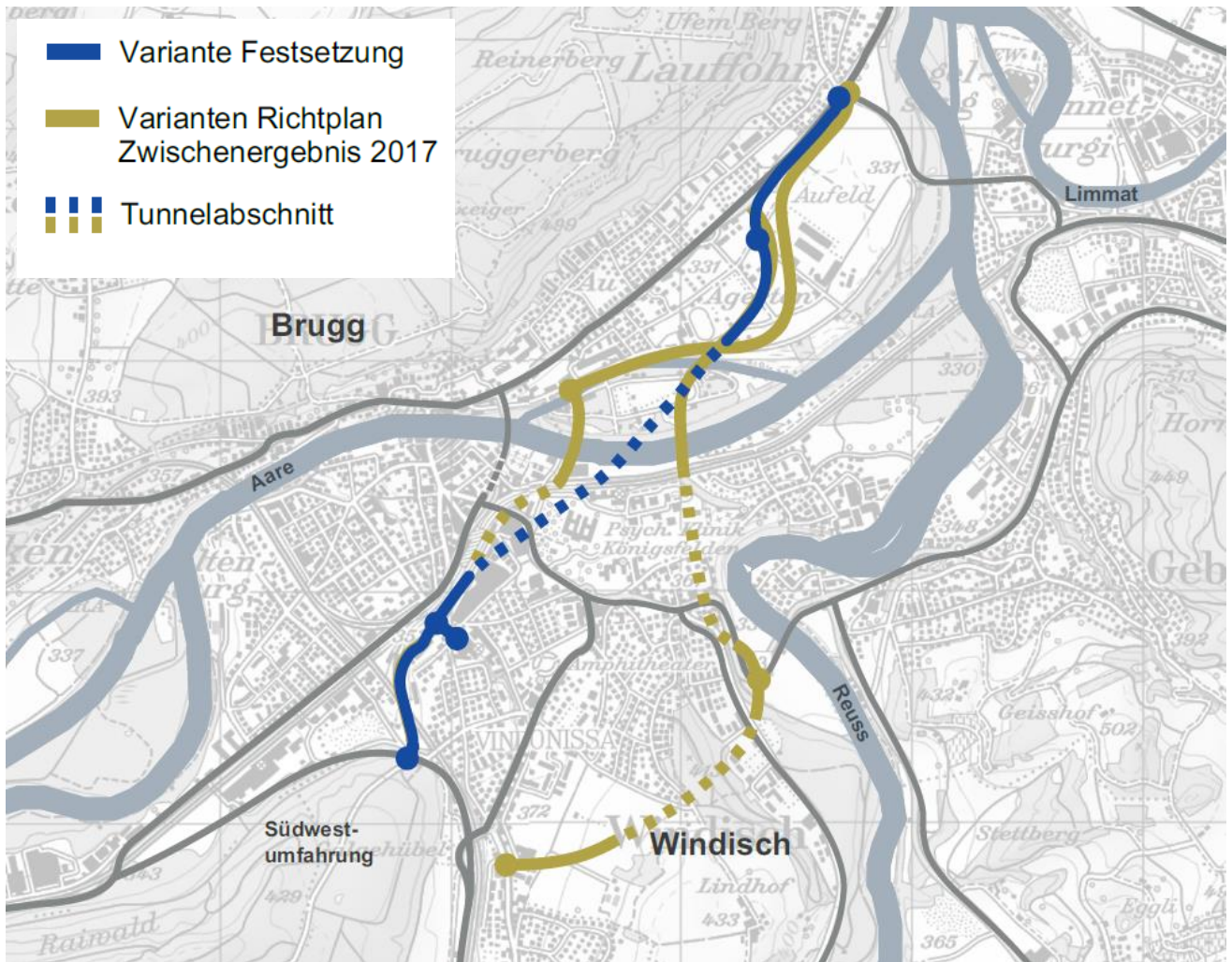


Abbildung 3: Linienführung der Zentrumsentlastung Brugg/Windisch (Variante Festsetzung; Strasseninfrastruktur-Bestvariante) auf Richtplanstufe Festsetzung; olivgrüne Achsen entsprechen den beiden Linienführungen des Richtplaneintrags Zwischenergebnis 27.6.2017

## Zentrumsentlastung im Raum Baden

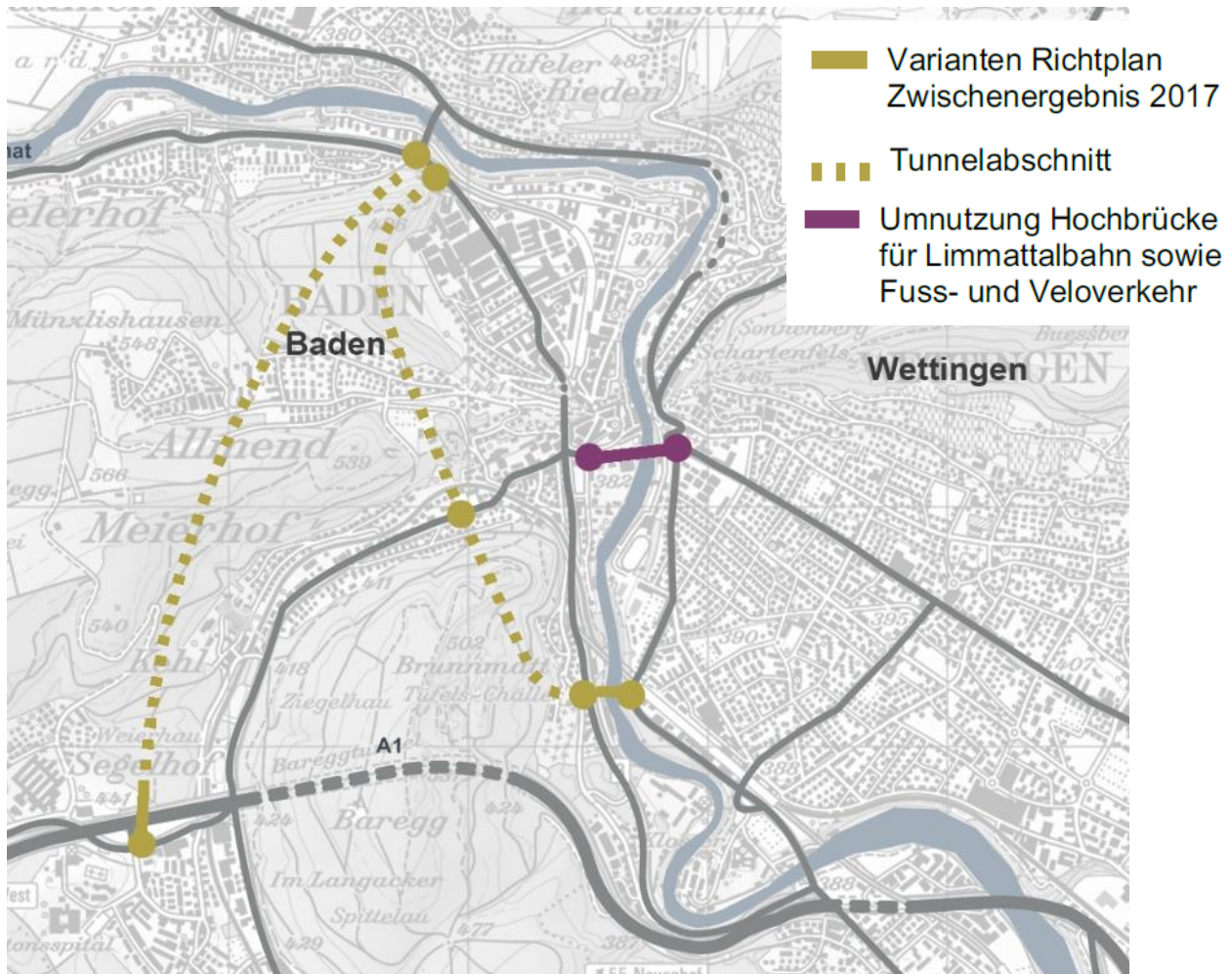


Abbildung 4: Linienführung der Zentrumsentlastung Baden; olivgrüne Achsen entsprechen den beiden Linienführungen des Richtplaneintrags Zwischenergebnis 27.6.2017, inklusive neue Limmatbrücke

### 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 Verkehrsentslastung grosse stadträumliche Potenziale rund um das Gebiet Bahnhof/Neumarkt. Für mittelfristige, stadträumliche Aufwertungen in diesem Gebiet setzt das rGVK OASE langfristig den Rahmen und schafft neue Entwicklungsspielräume, ohne aber konkrete Entscheide vorwegzunehmen. Die entsprechenden siedlungsplanerischen Kompetenzen liegen in erster Linie bei den Gemeinden.

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

## Handlungsfeld 5 – Mobilitätsmanagement

Die Bedeutung des Velos als attraktives, effizientes Verkehrsmittel auf kurzen bis mittleren Wegen wird gesteigert (Distanzen bis 5 km Velo, bis 10 km E-Velo). Mit dem rGVK OASE ist eine deutliche Erhöhung des Fuss- und Veloverkehrsanteils am Gesamtverkehr beabsichtigt. Nebst den infrastrukturellen und baulichen Massnahmen trägt die Information über das vorhandene Velonetz wesentlich dazu bei, dass dessen Potenzial auch genutzt wird. Um die Angebote bekannt zu machen, wird über dieses Handlungsfeld eine sogenannte "Velokultur" etabliert. Teil davon ist die "Veloverkehrskampagne", die das Velo als trendiges, gesundes, sicheres und sparsames Verkehrsmittel bekannt macht.

## BESCHLÜSSE

### Planungsgrundsätze

- A. Das regionale Gesamtverkehrskonzept Ostaargau (rGVK OASE) zeigt auf, mit welchen Massnahmen und Mitteln bis in den Zeitraum 2040 im Ostaargau auf die kommenden Herausforderungen reagiert wird. Es dient der 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.

### Planungsanweisungen und örtliche Festlegungen

#### 1. Planungsanweisungen

##### 1.1. Räumliche Abstimmung

- a. 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.
- b. 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 behördenverbindlich 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 Entwicklungsraum des Ostaargaus<sup>3</sup> stimmen ihre Fusswegplanung auf das Bevölkerungswachstum bis 2040 und auf das sich ändernde Mobilitätsverhalten ab.

#### 1.3. Aufwertung des Stadtraums

- a. Für die stark vom MIV entlasteten Kantonsstrassenabschnitte in Baden, Brugg, und Windisch sind zusammen mit den Gemeinden die bisherigen Ideen zur stadträumlichen Aufwertung zu vertiefen und in Vorstudien weiter zu entwickeln. Diese Aufwertungen der Ortsdurchfahrten sind nach Eröffnung der Zentrumsentlastungen und in Abstimmung mit der Kantonsstrassen-Erhaltungsplanung umzusetzen.
- b. Für die in den Planungsgrundlagen bezeichneten Abschnitte der Ortsdurchfahrten Wettingen, Neuenhof sind im Zusammenhang mit der LTB 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 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.

<sup>3</sup> Neuenhof, Baden, Wettingen, Ennetbaden, Obersiggenthal, Untersiggenthal, Turgi, Gebenstorf, Brugg Windisch, Hausen

- 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.

#### 1.5. Motorisierter Individualverkehr (MIV)

- a. Verkehrlich flankierende Massnahmen unterstützen und stellen die beabsichtigte Wirkung der Weiterentwicklung des Strassennetzes sicher. Im Raum Brugg-Windisch ist bei einem allfälligen Betriebsanschluss Industrie (Kabelwerke) sicherzustellen, dass die Quartierstrassen nicht als Zubringerachsen für Schleichverkehr auf den Anschluss genutzt werden.
- b. Das Verkehrsmanagement (VM) ist zu erweitern, an das Zielbild für das Strassennetz gemäss dem rGVK OASE anzupassen und hat eine möglichst siedlungsverträgliche Abwicklung des verbleibenden motorisierten Individualverkehrs zu gewährleisten.

## 2. Örtliche Festlegungen

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

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



## **Anpassung des Richtplans; "Regionales Gesamtverkehrskonzept Ostaargau – rGVK OASE 2040" (Kapitel M 2.2 Kantonsstrassen, Beschluss 2.1, Beschluss 3.1)**

### **Festsetzung Infrastrukturen Kantonsstrassen rGVK OASE (Kapitel M 2.2, Beschluss 2.1)**

- **Zentrumsentlastung Brugg/Windisch (Kapitel M 2.2, Beschluss 2.1, Vorhaben Nr. 105)**

### **Entlassung Richtplaneintrag (Kapitel M 2.2, Beschluss 2.1)**

- **Nordumfahrung Windisch (Kapitel M 2.2, Beschluss 2.1, Vorhaben Nr. 24)**

### **Entlassung Richtplaneintrag (Kapitel M 2.2, Beschluss 3.1)**

- **Zentrumsentlastung Brugg/Windisch, Variante Mitte (Kapitel M 2.2, Beschluss 3.1, Vorhaben Nr. 105)**
- **Zentrumsentlastung Brugg/Windisch, Variante Südost (Kapitel M 2.2, Beschluss 3.1, Vorhaben Nr. 106)**

**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
---	---	---	---
Bad Zurzach	Ost-Umfahrung	47	I1
Brugg, Windisch	Nordumfahrung Windisch	24	H4
Brugg, Windisch	Südwestumfahrung Brugg	61	H4
Lenzburg	Verbindungsspanne Hornerfeld	76	H6
...			

**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:

Gemeinde(n)	Vorhaben	Nr.	Planquadrat
---	---	---	---
Bad Zurzach	Ost-Umfahrung	47	I1
<b>Brugg, Windisch</b>	<b>Zentrumlastung Brugg/Windisch, inklusive Massnahmen der Weiterentwicklung/Optimierung des benachbarten Kantonsstrassennetzes</b>	<b>105</b>	<b>H3-H4</b>
<del>Brugg, Windisch</del>	<del>Nordumfahrung Windisch</del>	<del>24</del>	<del>H4</del>
Brugg, Windisch	Südwestumfahrung Brugg	61	H4
Lenzburg	Verbindungsspanne Hornerfeld	76	H6
...			

**Aktueller Richtplantext****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
Aarburg, Rothrist	Neue Aarebrücke	30	C7
Baden	Brückenkopf Ost – Niveaufreie Entflechtung	85	J4
Baden, Wettingen	Zentrumsentlastung Baden, Variante West mit Anschluss Mellingerstrasse mit Ergänzungsstrategie FRV <sup>4</sup> (inklusive neue Limmatbrücke Baden-Wettingen) oder: Zentrumsentlastung Baden, Variante West ohne Anschluss Mellingerstrasse mit Ergänzungsstrategie FRV (inklusive neue Limmatbrücke Baden-Wettingen)	107	I4-J4
Baden, Wettingen	Zentrumsentlastung Baden, Variante Martinsbergtunnel mit Ergänzungsstrategie FRV (inklusive neue Limmatbrücke Baden-Wettingen)	108	I4, J4
Brugg, Windisch	Zentrumsentlastung Brugg/Windisch, Variante Mitte mit Ergänzungsstrategie FRV	105	H3-H4
Brugg, Windisch	Zentrumsentlastung Brugg/Windisch, Variante Südost mit Ergänzungsstrategie FRV	106	H3-H4
Lenzburg-Wohlen	Vierspurausbau Bünztalstrasse	35	H6-I7
...			
Untersiggenthal, Obersiggenthal, Baden	Baldegg tunnel mit Umfahrung Untersiggenthal	48	I3-I4
...			

<sup>4</sup> FRV = Fuss- und Radverkehr

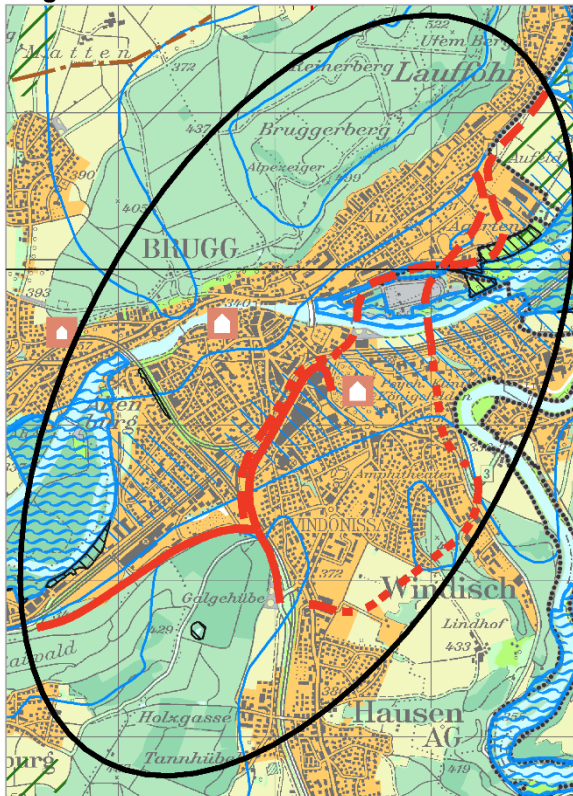
<sup>5</sup> FRV = Fuss- und Radverkehr

**Änderungen des Richtplantextes (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
Aarburg, Rothrist	Neue Aarebrücke	30	C7
Baden	Brückenkopf Ost – Niveaufreie Entflechtung	85	J4
Baden, Wettingen	Zentrumsentlastung Baden, Variante West mit Anschluss Mellingerstrasse mit Ergänzungsstrategie FRV <sup>5</sup> (inklusive neue Limmatbrücke Baden-Wettingen) oder Zentrumsentlastung Baden, Variante West ohne Anschluss Mellingerstrasse mit Ergänzungsstrategie FRV (inklusive neue Limmatbrücke Baden-Wettingen)	107	I4-J4
Baden, Wettingen	Zentrumsentlastung Baden, Variante Martinsbergtunnel mit Ergänzungsstrategie FRV (inklusive neue Limmatbrücke Baden-Wettingen)	108	I4, J4
<del>Brugg, Windisch</del>	<del>Zentrumsentlastung Brugg/Windisch, Variante Mitte mit Ergänzungsstrategie FRV</del>	<del>105</del>	<del>H3-H4</del>
<del>Brugg, Windisch</del>	<del>Zentrumsentlastung Brugg/Windisch, Variante Südost mit Ergänzungsstrategie FRV</del>	<del>106</del>	<del>H3-H4</del>
Lenzburg-Wohlen	Vierspurausbau Bünztalstrasse	35	H6-I7
...			
Untersiggenthal, Obersiggenthal, Baden	Baldegg tunnel mit Umfahrung Untersiggenthal	48	I3-I4
...			

**Aktuelle Richtplan-Gesamtkarte (Ausschnitt Brugg)**  
**Originalmassstab 1:50'000**

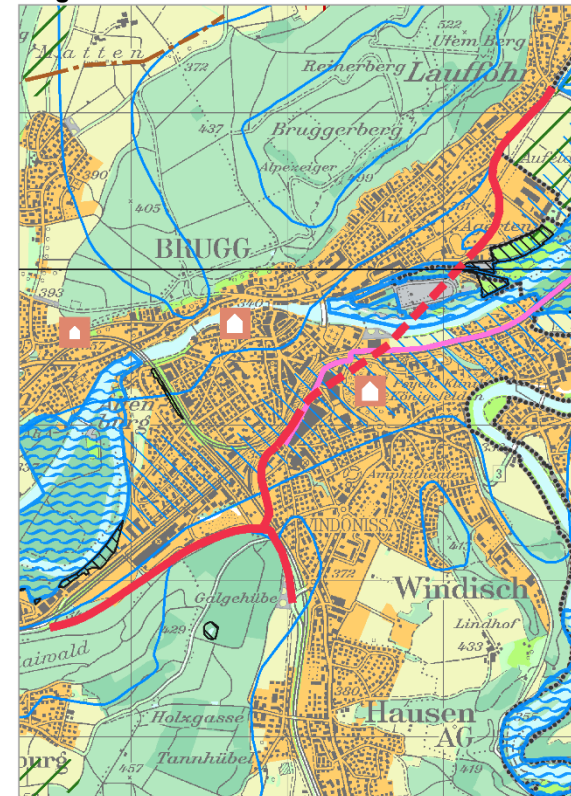


– Varianten Zentrumsentlastung Brugg/Windisch (Zwischenergebnis)

Bemerkungen: Die seit längerer Zeit im Richtplan eingetragene Nordumfahrung Windisch (Nr. 24) und die neue Umfahrung "Zentrumsentlastung Brugg/Windisch, Variante Mitte" (Nr. 105) haben in der Situation eigentlich die gleiche Lage. Die Linienführungen sind im Planausschnitt zueinander leicht verschoben dargestellt, um die Erkennbarkeit sicherzustellen. Die "Zentrumsentlastung Brugg/Windisch, Variante Südost" entspricht im Plan der Linienführung, die das Zentrum Windisch östlich umfährt.

Die im Bau befindliche Südwestumfahrung Brugg (südliche Spange) ist im Richtplan nach wie vor auf Stufe Festsetzung dargestellt, bis sie in Betrieb genommen wird.

**Anpassung in der Richtplan-Gesamtkarte (Ausschnitt Brugg)**  
**Originalmassstab 1:50'000**



– Zentrumsentlastung Brugg/Windisch (Festsetzung)

**Erläuterung**

Die Richtplankarte umfasst neu die festgesetzte Zentrumsentlastung Brugg/Windisch Entlassen werden:

- Nordumfahrung Windisch (Festsetzung)
- Zentrumsentlastung Brugg/Windisch, Variante Mitte (Zwischenergebnis)
- Zentrumsentlastung Brugg/Windisch, Variante Südost (Zwischenergebnis)

Bemerkung: Die im Bau befindliche Südwestumfahrung Brugg (südliche Spange) ist im Richtplan nach wie vor auf Stufe Festsetzung dargestellt, bis sie in Betrieb genommen wird.

## **Anpassung des Richtplans; "Regionales Gesamtverkehrskonzept Ostaargau – rGVK OASE 2040"** **(Kapitel M 4.1 Rad- und Fussverkehr, Beschlüsse Planungsgrundsatz D, 1.1, 1.2, 2.1)**

### **Ergänzung des Richtplankapitels M 4.1 Rad- und Fussverkehr**

#### **Kapitel M 4.1, Beschluss Planungsgrundsatz D**

##### **Festsetzung Infrastruktur rGVK OASE Velovorzugsroute als kantonale Radroute (Kapitel M 4.1, Beschlüsse 1.1, 1.2)**

- **Velovorzugsroute V11: Gemeindegrenze Gebenstorf/Turgi – Brugg (Kapitel M 4.1, Beschlüsse 1.1, 1.2, Vorhaben Nr. 11)**

##### **Festsetzung Infrastrukturen rGVK OASE Velo-Hauptverbindungen als kantonale Radroute (Kapitel M 4.1, Beschluss 1.1)**

- **Diverse Velo-Hauptverbindungen im Raum Brugg-Windisch**
- **Velo-Hauptverbindung im Raum Baden: Limmat-Velosteg Sulperg-Rüsler, Velo-Hauptverbindung**

##### **Zwischenergebnis Infrastrukturen rGVK OASE Velovorzugsroute (Kapitel M 4.1, Beschluss 2.1)**

- **Velovorzugsroute V10: Neuenhof - Baden (Kapitel M 4.1, Beschluss 2.1, Vorhaben Nr. 10)**
- **Velovorzugsroute V11: Baden - Gemeindegrenze Gebenstorf/Turgi (Kapitel M 4.1, Beschluss 2.1, Vorhaben Nr. 11)**
- **Velovorzugsroute V12: Baden-Zentrum - Dättwil (Kapitel M 4.1, Beschluss 2.1, Vorhaben Nr. 12)**

### Planungsgrundsätze

- A. Für die Fussgängerinnen und Fussgänger sowie die Radfahrenden werden sichere, attraktive, möglichst direkte und zusammenhängende Wegnetze bereitgestellt.
- B. An der Verbesserung der Sicherheit und Attraktivität des Radverkehrs besteht ein kantonales Interesse. Daher setzt der Kanton das kantonale Radroutennetz bis 2015 um.
- C. Das kantonale Radroutennetz und die nationalen und regionalen Radwanderwege werden durch den Kanton klar und einheitlich signalisiert. Der Kanton setzt, in Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen, die gegenseitigen Verbindungen und Anschlüsse an ihre jeweiligen Radrouten zusammenhängend sicher.
- D. Die Gemeinden sorgen für sichere, attraktive und möglichst direkte kommunale Fuss- und Radverkehrsverbindungen und stimmen diese mit den Nachbargemeinden ab. Sie setzen Massnahmen zur Sicherheit auf Schulwegen und auf Wegen zu öffentlichen Institutionen in erster Priorität um.

Die Gemeinden fördern mit weiteren planerischen, organisatorischen und gestalterischen Massnahmen den lokalen und regionalen Fuss- und Radverkehr. Insbesondere werten sie die Strassenräume auf.

### BESCHLÜSSE

#### Planungsgrundsätze

- A. *(analog Planungsgrundsatz A. in linker Spalte)*
- B. *(analog Planungsgrundsatz B. in linker Spalte)*
- C. *(analog Planungsgrundsatz C. in linker Spalte)*
- D. **In den Kernstädten, urbanen Entwicklungsräumen und ländlichen Zentren wird das kantonale Radroutennetz verdichtet, um den Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr zu steigern.**
- E. *(analog Planungsgrundsatz D. in linker Spalte)*

*(letzter Absatz unverändert)*

## Anpassung des Richtplantextes

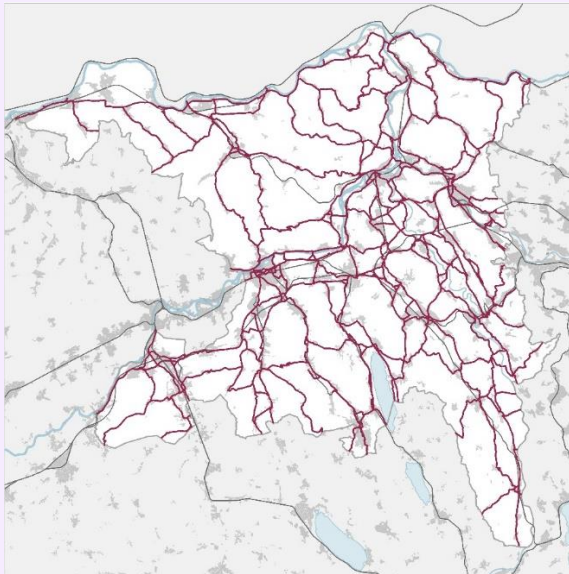
Der Richtplantext wird wie folgt angepasst (Kapitel M 4.1 Rad- und Fussverkehr, Beschlüsse 1.1, 1.2, 2.1):

### Aktueller Richtplantext

#### Planungsanweisungen und örtliche Festlegungen

##### 1. Radroutennetz: Festsetzung

1.1 Das kantonale Radroutennetz ist gemäss Richtplan-Teilkarte M 4.1 festgesetzt:

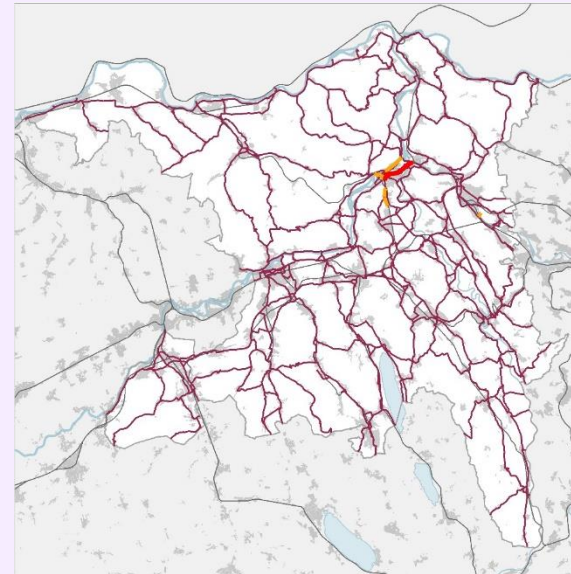


### Änderungen des Richtplantextes (fett)

#### Planungsanweisungen und örtliche Festlegungen

##### 1. Radroutennetz: Festsetzung

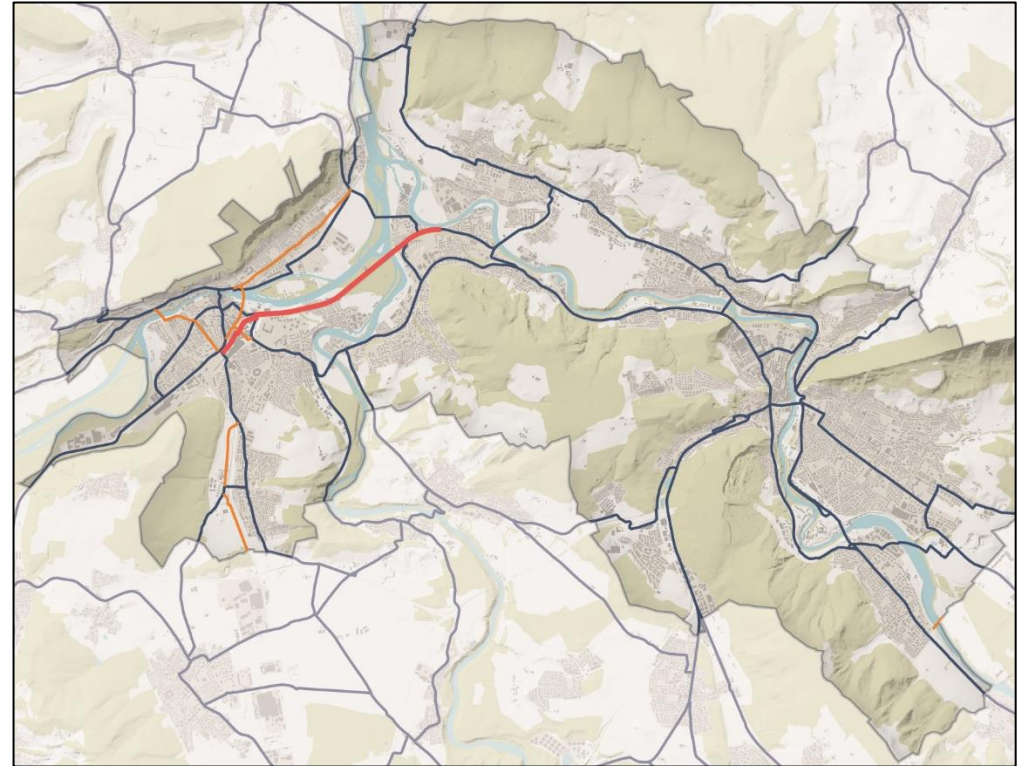
1.1 Das kantonale Radroutennetz ist gemäss Richtplan-Teilkarte M 4.1 festgesetzt:



Lesehilfe: siehe nachfolgenden Detail-Ausschnitt

**Lesehilfe zur Festsetzung kantonaies Radroutennetz**  
**Detail-Ausschnitt**

**Lesehilfe zur Festsetzung kantonaies Radroutennetz**  
**Detail-Ausschnitt**



- **Velo-Vorzugsroute im Raum Brugg-Windisch** ist Bestandteil des kantonalen Radroutennetzes (rot eingefärbte Abschnitte)
- **Velo-Hauptverbindungen im Raum Brugg-Windisch** sind Bestandteil des kantonalen Radroutennetzes (orange eingefärbte Abschnitte)
- **Velo-Hauptverbindung im Raum Baden:** Limmat-Velosteg Sulperg-Rüsler ist Bestandteil des kantonalen Radroutennetzes (orange eingefärbter Abschnitt)

**Aktueller Richtplantext****Radroutennetz: Festsetzung**

Gemeinde(n)	Vorhaben	Nr.	Planquadrat
	"Kantonales Radroutennetz"	---	---

**Änderungen des Richtplantextes (fett)**

1.2 An der Realisierung der Velovorzugsrouten besteht im Hinblick auf die Weiterentwicklung des kantonalen Radroutennetzes ein kantonales Interesse. Folgende Vorhaben werden festgesetzt:

Gemeinde(n)	Vorhaben	Nr.	Planquadrat
---	---	---	---
<b>Gebenstorf, Windisch, Brugg</b>	<b>Velovorzugsroute V11: Gemeindegrenze Gebenstorf/Turgi – Brugg</b>	<b>11</b>	<b>I3, H3, H4, I4-J4</b>

**Aktueller Richtplantext**

Gemeinde(n)	Vorhaben	Nr.	Planquadrat
---	---	---	---

**Änderungen des Richtplantextes (fett)****2. Radroutennetz: Zwischenergebnis**

2.1 An der Realisierung der Velovorzugsrouten besteht im Hinblick auf die Weiterentwicklung des kantonalen Radroutennetzes ein kantonales Interesse. Folgende Vorhaben werden als Zwischenergebnis aufgenommen:

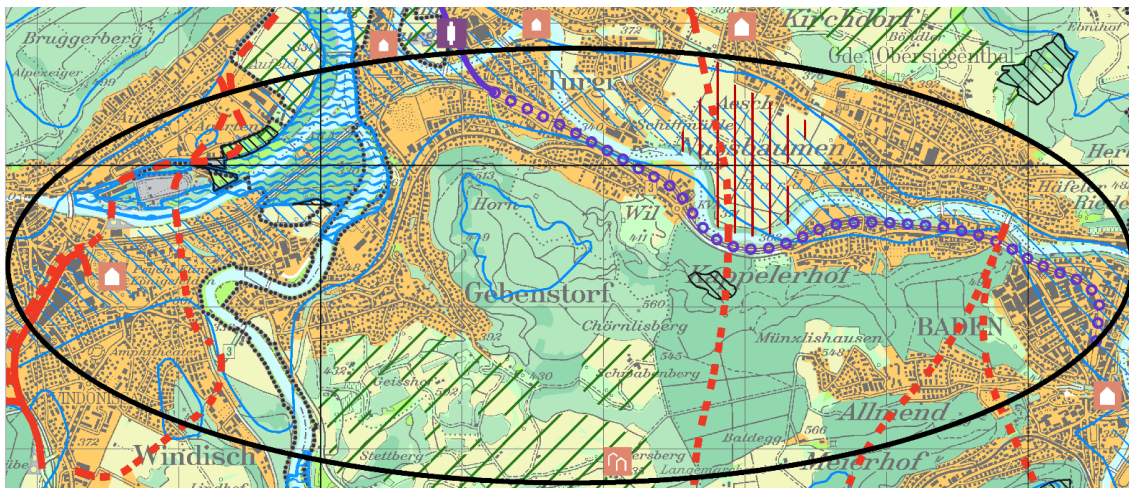
Gemeinde(n)	Vorhaben	Nr.	Planquadrat
---	---	---	---
<b>Neuenhof, Wettingen, Baden</b>	<b>Velovorzugsroute V10: Neuenhof – Baden</b>	<b>10</b>	<b>J4-J5</b>
<b>Baden, Ober- siggenthal, Untersiggenthal, Turgi, Gebenstorf</b>	<b>Velovorzugsroute V11: Baden – Gemeindegrenze Gebenstorf/Turgi</b>	<b>11</b>	<b>J4, I4, I3</b>
<b>Baden</b>	<b>Velovorzugsroute V12: Baden Zentrum – Dättwil</b>	<b>12</b>	<b>I4-J4</b>

## Anpassung der Richtplan-Gesamtkarte

Die Richtplan-Gesamtkarte wird wie folgt angepasst:

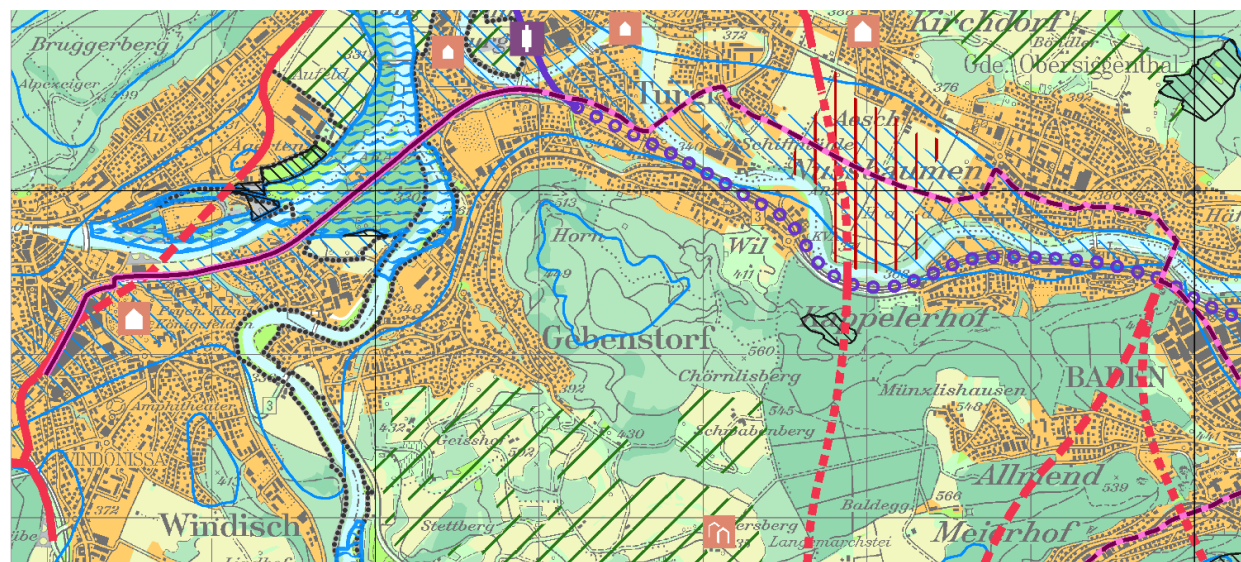
### Aktuelle Richtplan-Gesamtkarte (Ausschnitt Brugg-Baden)

Originalmassstab 1:50'000



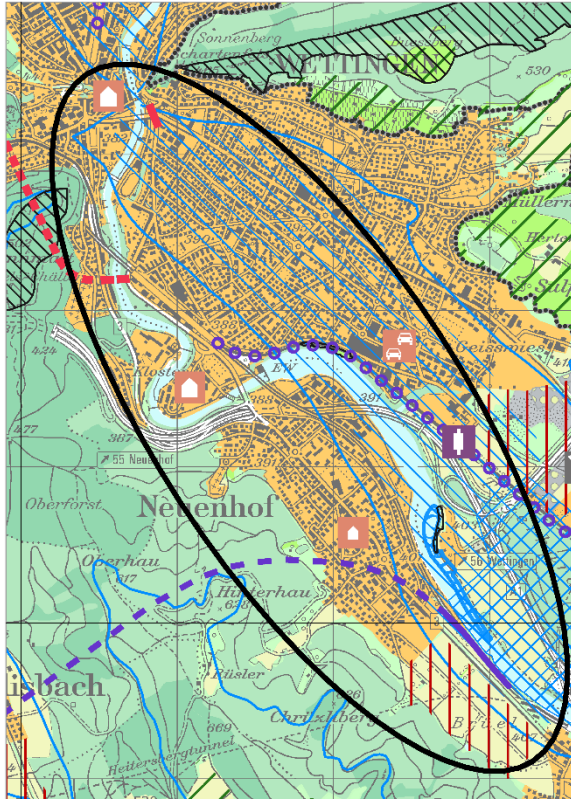
### Anpassung in der Richtplan-Gesamtkarte (Ausschnitt Brugg-Baden)

Originalmassstab 1:50'000

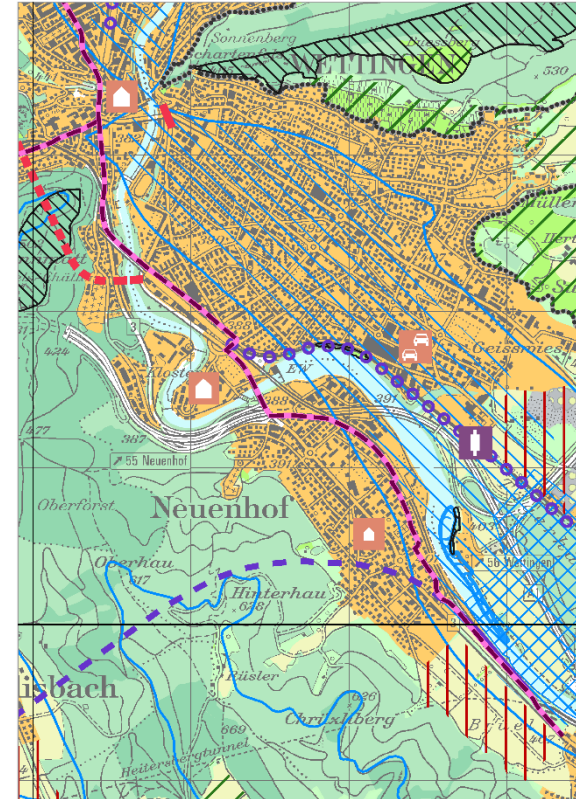


Erläuterung:  
Die Richtplankarte umfasst neu die  
Velovorzugsrouten V11 (Abschnitt  
Gemeindegrenze Gebenstorf/Turgi – Brugg  
[Festsetzung]) sowie die Velovorzugsroute V11  
(Abschnitt Baden–Gemeindegrenze  
Gebenstorf/Turgi [Zwischenergebnis])

**Aktuelle Richtplan-Gesamtkarte (Ausschnitt Baden)**  
**Originalmassstab 1:50'000**

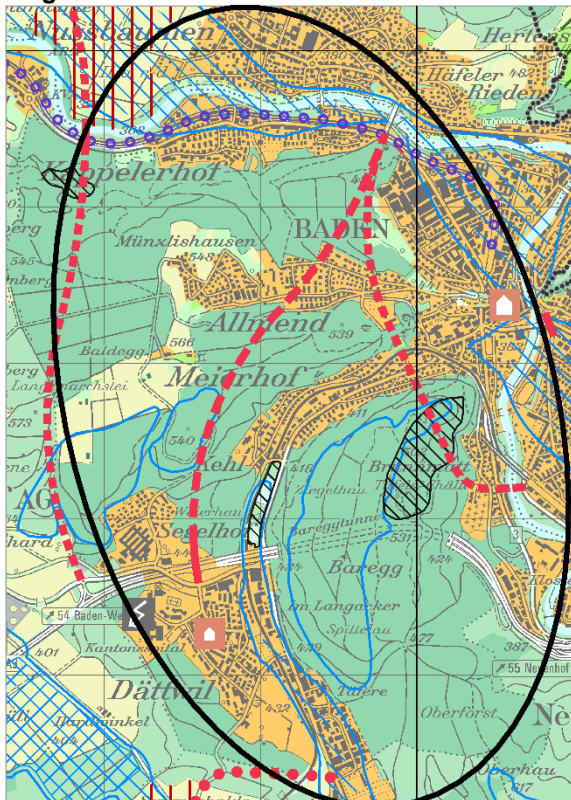


**Anpassung in der Richtplan-Gesamtkarte (Ausschnitt Baden)**  
**Originalmassstab 1:50'000**

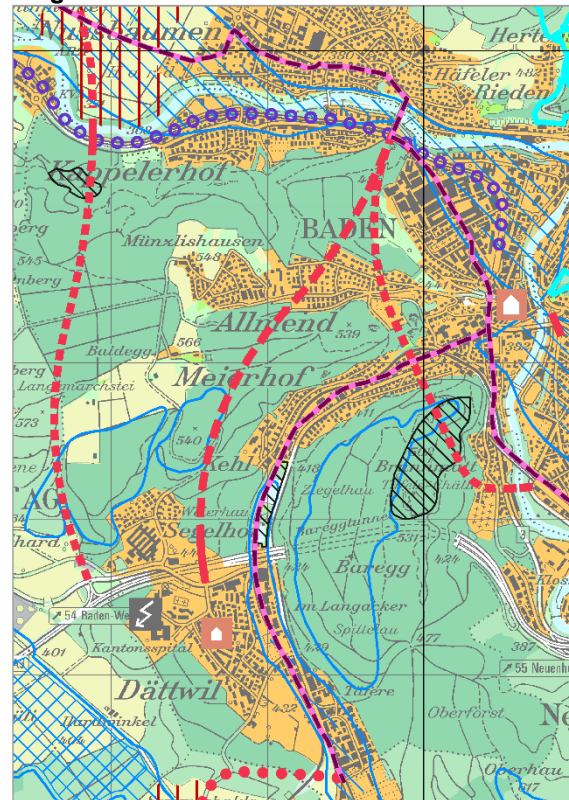


Erläuterung:  
Die Richtplankarte umfasst neu die Velovorzugsroute V10:  
Neuenhof-Baden (Zwischenergebnis)

**Aktuelle Richtplan-Gesamtkarte (Ausschnitt Baden)**  
**Originalmassstab 1:50'000**



**Anpassung in der Richtplan-Gesamtkarte (Ausschnitt Baden)**  
**Originalmassstab 1:50'000**



Erläuterung:  
Die Richtplankarte umfasst neu die Velovorzugsroute V12: Baden-Dättwil (Zwischenergebnis)

### **Inkrafttreten**

- <sup>1</sup> Dieser Beschluss ist nach Ablauf der Rechtsmittelfrist in der Gesetzessammlung zu publizieren. Er tritt zehn Tage nach seiner Veröffentlichung in Kraft.
- <sup>2</sup> 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,

Präsident des Grossen Rats:

Protokollführerin:

Veröffentlichung: