



GROSSER RAT

Anhang 2 zur Botschaft 17.87

ANPASSUNG DES KANTONALEN RICHTPLANS

Anpassung des Richtplans; Aufnahme der Ostaargauer Strassenentwicklung (OASE) als Zwischenergebnis (Kapitel M 2.2, Beschluss 3.1); neues Richtplankapitel M 1.2 "Regionales Gesamtverkehrskonzept Ostaargau"

Anpassung des Richtplantexts

M 1.2

Regionales Gesamtverkehrskonzept
Ostaargau**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.
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. 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.
RP, R1	
Verkehrsprognose	Im Zeitraum bis 2030 (Basis Bund 2010) werden der motorisierte Individualverkehr (MIV) schweizweit um ca. 20 % (gemessen in Personenkilometern) und der öffentliche Verkehr (öV) um rund 50 % zunehmen. 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. Für die Vertiefungsstudien Richtplananpassung Festsetzung wird das kantonale Verkehrsmodell auf die Perspektiven des Schweizerischen Personen- und Güterverkehrs bis 2040 ¹ abgestimmt.
Agglomerationsprogramm	Die Ziele des Agglomerationsprogramms orientieren sich an den Vorgaben einer nachhaltigen und abgestimmten Entwicklung von Siedlung, Landschaft und Verkehr.

Herausforderung

Die Mobilitätsansprüche und das damit verbundene Verkehrsaufkommen, die erwartete starke Bevölkerungsentwicklung, die bundesrechtlich geforderte Siedlungsentwicklung nach innen, die Erhaltung und Verbesserung der Freiraumqualität und der Wohnqualität sowie der sorgsame Umgang mit landschaftlichen Werten machen es notwendig, insbesondere dicht besiedelte Räume anders oder neu zu organisieren. Wo zudem neue Verkehrsinfrastrukturen notwendig sind, müssen diese sorgsam mit

¹ Vgl. Bundesamt für Raumentwicklung (August 2016); *Perspektiven des Schweizerischen Personen- und Güterverkehrs bis 2040*

den übrigen räumlichen Ansprüchen und Nutzungen abgestimmt werden.

Vor der Projektierung und Realisierung neuer oder anzupassender Verkehrsinfrastrukturen sind daher gesamträumliche Betrachtungen und der Vergleich verschiedener Lösungsmöglichkeiten (Gesamtverkehrskonzept) angezeigt. Weil zudem die Mobilitätsbedürfnisse nicht mehr nur allein von einem Verkehrsträger zu bewältigen sind, ist für die zweckmässige Auswahl geeigneter Massnahmen im Bereich Verkehr zunächst ein Gesamtverkehrs-konzept zu entwickeln. Im Raum Baden, Brugg, Unteres Aaretal dient hierzu das regionale Gesamtverkehrskonzept Ostaargauer Strassenentwicklung OASE.

Damit dem Gesamtverkehrskonzept OASE dem Stand der Planung entsprechend eine zunehmende Verbindlichkeit zukommt, gilt es, schrittweise in den betroffenen Bereichen wie Verkehrsinfrastrukturen, Entwicklung des Fuss- und Radverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs, aber auch im Bereich der Weiterentwicklung des Stadtraums die notwendigen Entscheide auf kantonaler Ebene herbeizuführen.

Gleichzeitig mit der behördenverbindlichen Sicherung des Gesamtverkehrskonzepts OASE im vorliegenden Kapitel M 1.2 sind die Bestandteile des regionalen Gesamtverkehrskonzepts ihrem Planungsstand entsprechend in den anderen Richtplankapiteln aufzunehmen oder anzupassen.

Stand / Übersicht

Die Überprüfung von Möglichkeiten zur weiteren Entlastung der Kernstädte von Baden und Brugg sowie zur besseren Anbindung des Unteren Aaretals an das Nationalstrassennetz (A1 und A3) hat gezeigt, dass eine gebiets- und themen-übergreifend konzipierte Bearbeitung im Sinn der notwendigen Abstimmung Siedlung, Landschaft und Verkehr unverzichtbar ist. Der OASE-Perimeter umfasst alle Gemeinden der regionalen Planungsverbände Baden Regio, Brugg Regio und Zurzibiet Regio. Diese drei Verbände waren 2014–2015 bei der Erarbeitung des Gesamtverkehrskonzeptes OASE eng einbezogen. Die Gemeinden der drei Planungsverbände waren an den Gemeindeforen beteiligt.

Die OASE ist ein verkehrsmittelübergreifendes Gesamtkonzept für den Raum Ostaargau mit dem Realisierungshorizont 2040. Die Projektziele sind:

- Entlastung Baden
- Entlastung Brugg
- Verbesserte Anbindung des Unteren Aaretals an das Nationalstrassennetz

Das Gesamtverkehrskonzept OASE enthält Massnahmen zu den Themen motorisierter Individualverkehr (MIV), öffentlicher Verkehr (öV), Fuss- und Radverkehr (FRV) sowie Mobilitätsmanagement (MM) und berücksichtigt das Themenfeld der Siedlungsentwicklung entsprechend den Vorgaben gemäss RPG und dem Richtplankapitel Siedlung.

Das OASE-Gesamtverkehrskonzept baut erstens auf den Beschlüssen zur Siedlungsentwicklung bis 2040 auf (1 Abb. rechts; Beschluss Grosser Rat 24. März 2015) und zweitens auf dem Angebot auf der Schiene (2 Abb. rechts). Die im Mehrjahresprogramm öV und im strategischen Entwicklungsprogramm hinterlegten Ausbauschritte werden als Vorgabe respektive integraler Bestandteil in die OASE übernommen. Ebenfalls berücksichtigt werden die bis 2040 realisierten Ausbauten der Strassenverkehrsinfrastruktur.



Die Massnahmen zum Ausbau beziehungsweise zur Anpassung des Kantonsstrassennetzes (3) bezwecken die Verbesserung der Effizienz und der Zuverlässigkeit im Sinn der Projektziele und schaffen durch ihre Entlastungswirkung in den Kernstädten den notwendigen Spielraum für andere Nutzungen durch öV (4), FRV (5) oder für Stadtraum mit hoher Aufenthaltsqualität und Begegnungsmöglichkeiten.

Die konkreten Massnahmen beim öV (4) und beim FRV (5) sind untereinander koordiniert sowie abgestimmt auf die Wirkung der vorgesehenen MIV-Massnahmen in den Kernstädten zu planen. Das Gesamtverkehrskonzept wird deshalb mit den entsprechenden Planungsanweisungen versehen.

Die Angebotsverlängerungen beim öV (4) respektive FRV (5) setzen einen Schwerpunkt bezüglich der weiteren Entwicklung des innerstädtischen Verkehrs, vor allem auch für "die Bewältigung der kurzen Strecken" zwischen Wohn-, Arbeitsort, Bahnhof und weiteren wichtigen Orten des Alltags. Ein gutes Massnahmenpaket FRV zur Bewältigung der kurzen Strecken kann im Vergleich zu einer weiteren starken öV-Angebotsverdichtung einen höheren Nutzen generieren. Die Massnahmen des Radverkehrs verstärken die Entlastungswirkung der MIV-Massnahmen zusätzlich. Dem FRV-Massnahmenpaket wird deshalb vor allem bei der Bewältigung der kurzen Strecken eine sehr hohe Priorität zugewiesen.

Das Mobilitätsmanagement (6) hilft, die je nach Variante nötigen Veränderungsprozesse in Richtung Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel, des Radverkehrs und des Zufussgehens sowie die effiziente Autonutzung zu unterstützen. Dies ist vor allem beim Binnen-, Ziel- und Quellverkehr der Kernstädte nötig.

Aus den bisherigen OASE-Arbeiten sind folgende Kantonsstrassenergänzungen hervorgegangen. Sie sollen 2017 auf Stufe Zwischenergebnis im Richtplan Kapitel M 2.2 eingetragen werden.

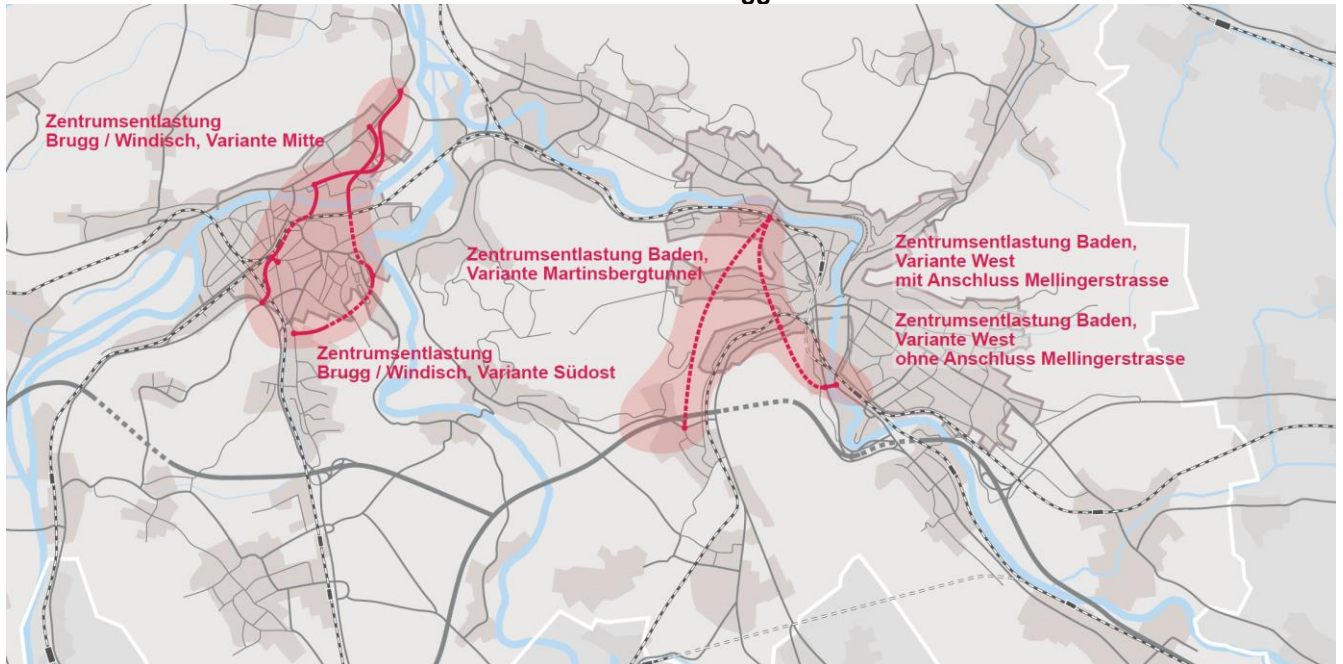
Alternativen im Raum Brugg:

- Zentrumsentlastung Brugg/Windisch, Variante Mitte
- Zentrumsentlastung Brugg/Windisch, Variante Südost

Alternativen im Raum Baden:

- "Zentrumsentlastung Baden, Variante West mit/ohne Anschluss Mellingerstrasse" inklusive neue Limmatbrücke Baden-Wettingen und Umnutzung der Hochbrücke Baden
- "Zentrumsentlastung Baden, Variante Martinsbergtunnel" inklusive neue Limmatbrücke Baden-Wettingen und Umnutzung der Hochbrücke Baden

Alternative Strassenvarianten in den Räumen Baden und Brugg



Linienführungen der Strasseninfrastruktur-Bestvarianten auf Richtplanstufe Zwischenergebnis; rosarote Flächen: Bereich für Optimierungen der Linienführung

BESCHLÜSSE

Planungsgrundsätze

- A. Das Gesamtverkehrskonzept OASE dient der gesamträumlich abgestimmten Verbesserung des Verkehrssystems in den Räumen Baden, Brugg und Zurzibiet zwecks
 - Entlastung von Baden;
 - Entlastung von Brugg;
 - verbesserter Anbindung des Unteren Aaretals an das Nationalstrassennetz.
- B. Die Weiterentwicklung des Gesamtverkehrskonzepts OASE umfasst die gleichwertige Prüfung festzusetzender Massnahmen in den Bereichen:
 - Anpassungen und Ausbau des Kantonsstrassennetzes
 - Erweiterung des Busverkehrs
 - Förderung und Ausbau des Fuss- und Radverkehrs
 - Unterstützung des effizienten Verkehrsmitelesatzes (Mobilitätsmanagement)
 - Potenziale zur Aufwertung und Entwicklung des Stadtraums

Das Gesamtverkehrskonzept entfaltet seine Wirkung maximal, wenn die Massnahmen MIV, FRV und öV koordiniert und vollständig umgesetzt werden.

Zu berücksichtigen sind die optimale Eingliederung in die Landschaft und die Minimierung der negativen Auswirkungen auf Natur und Landschaft.

Planungsanweisungen und örtliche Festlegungen

1. Örtliche Festlegungen

1.1 Die Hauptbestandteile des OASE-Konzepts zur Ergänzung des Kantonsstrassennetzes umfassen:

- das OASE-Teilgebiet Brugg mit einer neuen Kantonsstrassenverbindung gemäss Varianten in Kapitel M 2.2 sowie zugehörigem Bereich für Optimierungen der Linienführung;
- das OASE-Teilgebiet Baden mit einer neuen Kantonsstrassenverbindung gemäss Varianten in Kapitel M 2.2 sowie zugehörigem Bereich für Optimierungen der Linienführung.

2. Planungsanweisungen

2.1 Räumliche Abstimmung

Die mit den Ergänzungen des Kantonsstrassennetzes notwendigen planerischen Begleitmassnahmen in den Bereichen Verkehr, Siedlung, Umwelt und Landschaft sind in Zusammenarbeit mit den betroffenen Gemeinden bis zur Festsetzung aufzuzeigen und zusammen mit dieser in geeigneter Weise verbindlich zu beschliessen. Insbesondere ist bei zusätzlich stark belasteten Kantonsstrassenabschnitten nach der Festsetzung der OASE im Richtplan zu prüfen, ob Studien zur Aufwertung der Ortsdurchfahrten durchgeführt werden. Die Auswirkungen auf die Thermalquellen in Baden sind vor der Festsetzung im Richtplan zu untersuchen und entsprechende Schutzmassnahmen aufzulisten und der Verfahrensstufe entsprechend festzulegen.

2.2 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

- a. Die verkehrlichen Auswirkungen der neuen Strasseninfrastrukturen auf das Strassennetz sind darzustellen. Die Abhängigkeiten und Wirkungen der Anlage- teile beziehungsweise Betriebskonzepte (wie beispielsweise neue Limmatbrücke, Umnutzung Hochbrücke, Schartenstrasse, Schartenfelstunnel) sind zu untersuchen und zu vertiefen.
- b. Es ist aufzuzeigen, ob und in welchem Masse die MIV-Attraktivierung der Nord-Süd-Achse von Koblenz über Würenlingen, Untersiggenthal und Obersiggenthal oder via Surbtal in Richtung Baden zu einem Anstieg des Durchgangsverkehrs führt. Bei Bedarf sind Massnahmen zur Eindämmung oder Bewirtschaftung des OASE-Mehrverkehrs zu definieren.
- c. Für das OASE-Teilgebiet Baden ist darzulegen, wie die Verkehrsmengen in der Spitzenzeit von und Richtung Autobahn in ausreichender Qualität verarbeitet werden.

2.3 Aufwertung des Stadtraumes

Für die stark vom MIV entlasteten Abschnitte sind zusammen mit den Gemeinden Ideen zur stadträumlichen Aufwertung mittels Lösungsansätzen darzustellen und später weiter zu vertiefen.

2.4 Öffentlicher Verkehr (öV)

- a. Gleichzeitig mit der Festsetzung von Kantonsstrassenergänzungen sind Erweiterungen der Businfrastruktur ergänzend zur Strategie FRV grob zu beschreiben und in geeigneter Weise zu sichern. Die Ergänzungen des Busangebots sind zu beschreiben und im Rahmen der späteren Bestellverfahren mit Blick auf effizienten Mitteleinsatz festzulegen. Diese sind insbesondere auch auf die langfristigen Bahnentwicklungen gemäss STEP 2030 sowie auf das FRV-Konzept abzustimmen.
- b. Die Verlängerung der Limmattalbahn (Busvorlauf) von Killwangen bis Baden wird weiter konkretisiert und zeitgleich mit der Festsetzung der OASE von der Vororientierung ins Zwischenergebnis überführt. Gleichzeitig wird die neue SBB-Haltestelle Wettingen/Tägerhard ebenfalls als Zwischenergebnis eingetragen.
- c. Planungen für eine allfällige Verlängerung der Stadtbahn über Baden hinaus folgen erst in einer späteren Phase.

2.5 Fuss- und Radverkehr (FRV)

- a. Abgestimmt auf die weitere Planung der Kantonsstrassen und der Limmattalbahn sind im Bereich FRV für die zentrumsnahen Räume in und um Baden und Brugg zusammen mit den Gemeinden bis zur Festsetzung der OASE im Richtplan Radverkehrs-Netzhierarchien (Routen) zu entwickeln, entsprechende Standards (Platzbedarf) zu definieren sowie regional und kantonal bedeutende Elemente in geeigneter Form im Richtplan festzusetzen. Dabei sind die FRV-Routen in ähnlicher Genauigkeit und Verbindlichkeit wie die MIV-Trassen auszuarbeiten.
- b. Beim Binnenverkehr sind Orte mit Radverkehrspotenzialen zu verknüpfen, Widerstände zu reduzieren und flächige Nachfragen zu bündeln. Ziel ist eine massgebliche Steigerung des Radverkehrsanteils.
- c. An ausgewählten Orten sollen Massnahmen für den Fussverkehr dargelegt werden (zum Beispiel rund um die Hochbrücke Baden).

Anpassung des Richtplans; Aufnahme der 'Ostaargauer Strassenentwicklung' (OASE) als Zwischenergebnis (Kapitel M 2.2, Beschluss 3.1)

Zwischenergebnis OASE (Kapitel M 2.2, Beschluss 3.1):

- **Zentrumsentlastung Brugg/Windisch, Variante Mitte² mit Ergänzungsstrategie FRV³ (Kapitel M 2.2, Beschluss 3.1, Vorhaben Nr. 105)**
- **Zentrumsentlastung Brugg/Windisch, Variante Südost⁴ mit Ergänzungsstrategie FRV (Kapitel M 2.2, Beschluss 3.1, Vorhaben Nr. 106)**
- **Zentrumsentlastung Baden, Variante West⁵ mit Anschluss Mellingerstrasse" mit Ergänzungsstrategie FRV (inklusive neue Limmatbrücke Baden-Wettingen) oder
Zentrumsentlastung Baden, Variante West ohne Anschluss Mellingerstrasse" mit Ergänzungsstrategie FRV (inklusive neue Limmatbrücke Baden-Wettingen), (Kapitel M 2.2, Beschluss 3.1, Vorhaben Nr. 107)**
- **Zentrumsentlastung Baden, Variante Martinsbergtunnel⁶ mit Ergänzungsstrategie FRV (inklusive neue Limmatbrücke Baden-Wettingen) (Kapitel M 2.2, Beschluss 3.1, Vorhaben Nr. 108)**

² Variantenbezeichnung während Anhörung 2016: "Nordumfahrung Windisch tief, Spange Aufeld"

³ FRV = Fuss- und Radverkehr

⁴ Variantenbezeichnung während Anhörung 2016: "Südostumfahrung Windisch, neue Aarequerung"

⁵ Variantenbezeichnung während Anhörung 2016: "Umfahrung Baden West mit/ohne Anschluss Mellingerstrasse"

⁶ Variantenbezeichnung während Anhörung 2016: "Martinsbergtunnel"

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
---	---	---	---
Baden	Brückenkopf Ost – Niveaufreie Entflechtung	85	J4
Lenzburg- Wohlen	Vierspurausbau Bünztalstrasse	35	H6-I7
---	---	---	---

Neu Zwischenergebnis im Richtplantext (fett)

Planungsanweisungen und örtliche Festlegungen

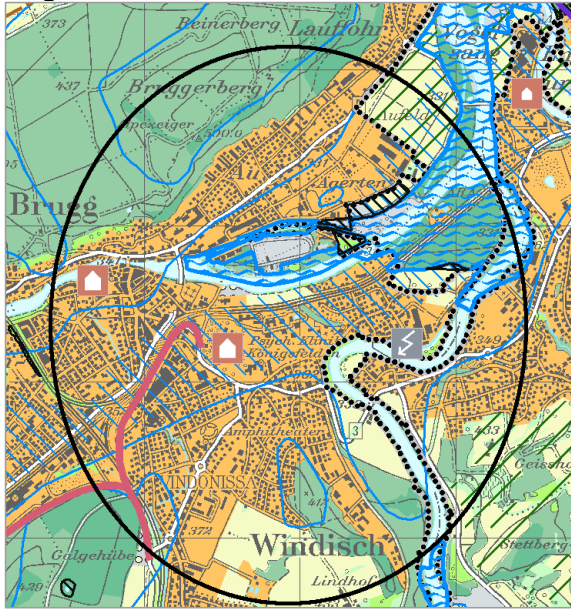
3. Kantonsstrassen: Zwischenergebnis

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

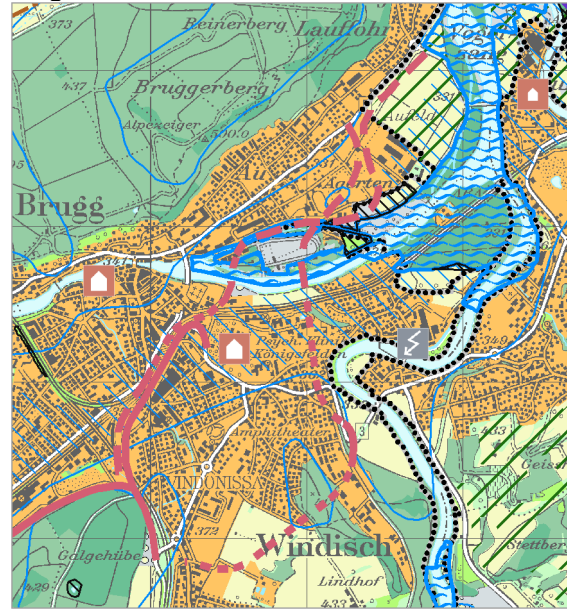
Gemeinde(n)	Vorhaben	Nr.	Planquadrat
---	---	---	---
Baden	Brückenkopf Ost – Niveaufreie Entflechtung	85	J4
Baden, Wettin- gen	Zentrumsentlastung Baden, Variante West mit Anschluss Mellingerstrasse mit Ergänzungsstrategie FRV⁷ (inklusive neue Limmatbrücke Baden-Wettingen) oder Zentrumsentlastung Baden, Variante West ohne Anschluss Mellingerstrasse mit Ergänzungsstrategie FRV (inklusive neue Limmatbrücke Baden-Wettingen)	107	I4-J4
Baden, Wettin- gen	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
---	---	---	---

⁷ FRV = Fuss- und Radverkehr

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



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



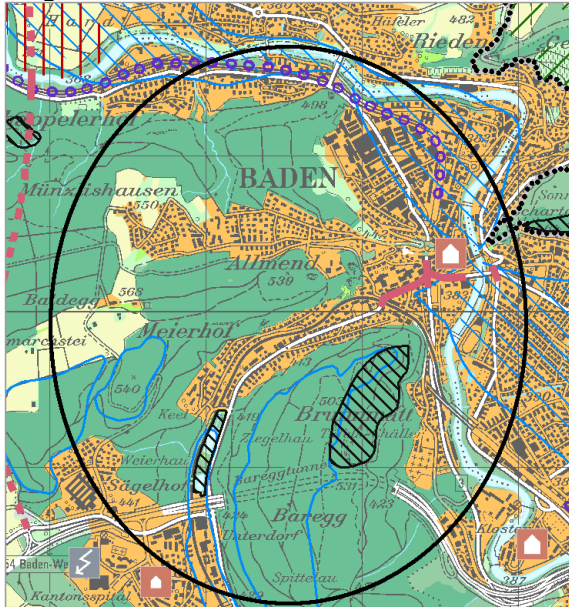
- Zentrumsentlastung Brugg/Windisch, Variante Mitte mit Ergänzungsstrategie FRV
- Zentrumsentlastung Brugg/Windisch, Variante Südost mit Ergänzungsstrategie FRV

Bemerkungen

Die bereits 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 Plan-ausschnitt zueinander leicht verschoben dargestellt, damit der Plan übersichtlicher ist.
 Die "Zentrumsentlastung Brugg/Windisch, Variante Südost" entspricht im Plan der Linienführung, die das Zentrum Windisch östlich umfährt.

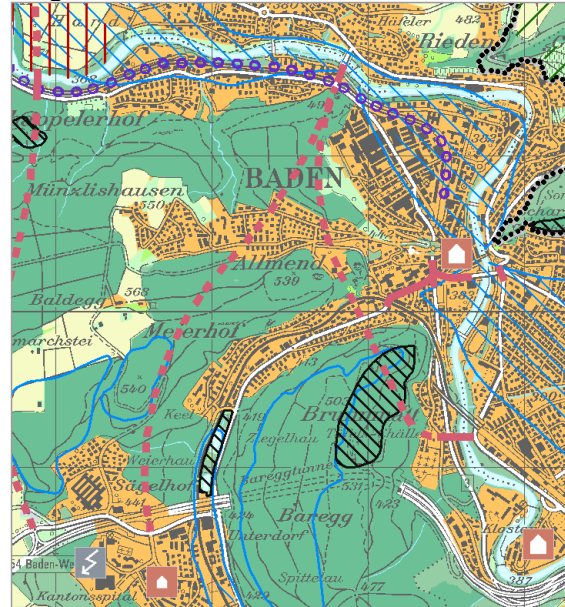
Aktuelle Richtplan-Gesamtkarte (Ausschnitt Baden)

Originalmassstab 1:50'000



Anpassung in der Richtplan-Gesamtkarte (Ausschnitt Baden)

Originalmassstab 1:50'000



- Zentrumsentlastung Baden, Variante West mit Anschluss Mellingerstrasse mit Ergänzungsstrategie FRV⁸ (inklusive neue Limmatbrücke Baden-Wettingen) oder
- "Zentrumsentlastung Baden, Variante West ohne Anschluss Mellingerstrasse mit Ergänzungsstrategie FRV (inklusive neue Limmatbrücke Baden-Wettingen)
- Zentrumsentlastung Baden, Variante Martinsbergtunnel" mit Ergänzungsstrategie FRV (inklusive neue Limmatbrücke Baden-Wettingen)

Bemerkungen: Der Martinsbergtunnel entspricht im Plan der westlicheren Linienführung, die in Dättwil endet. Die neue Limmatbrücke Baden-Wettingen liegt zwischen der Hochbrücke Baden und Neuenhof.

⁸ FRV = Fuss- und Radverkehr