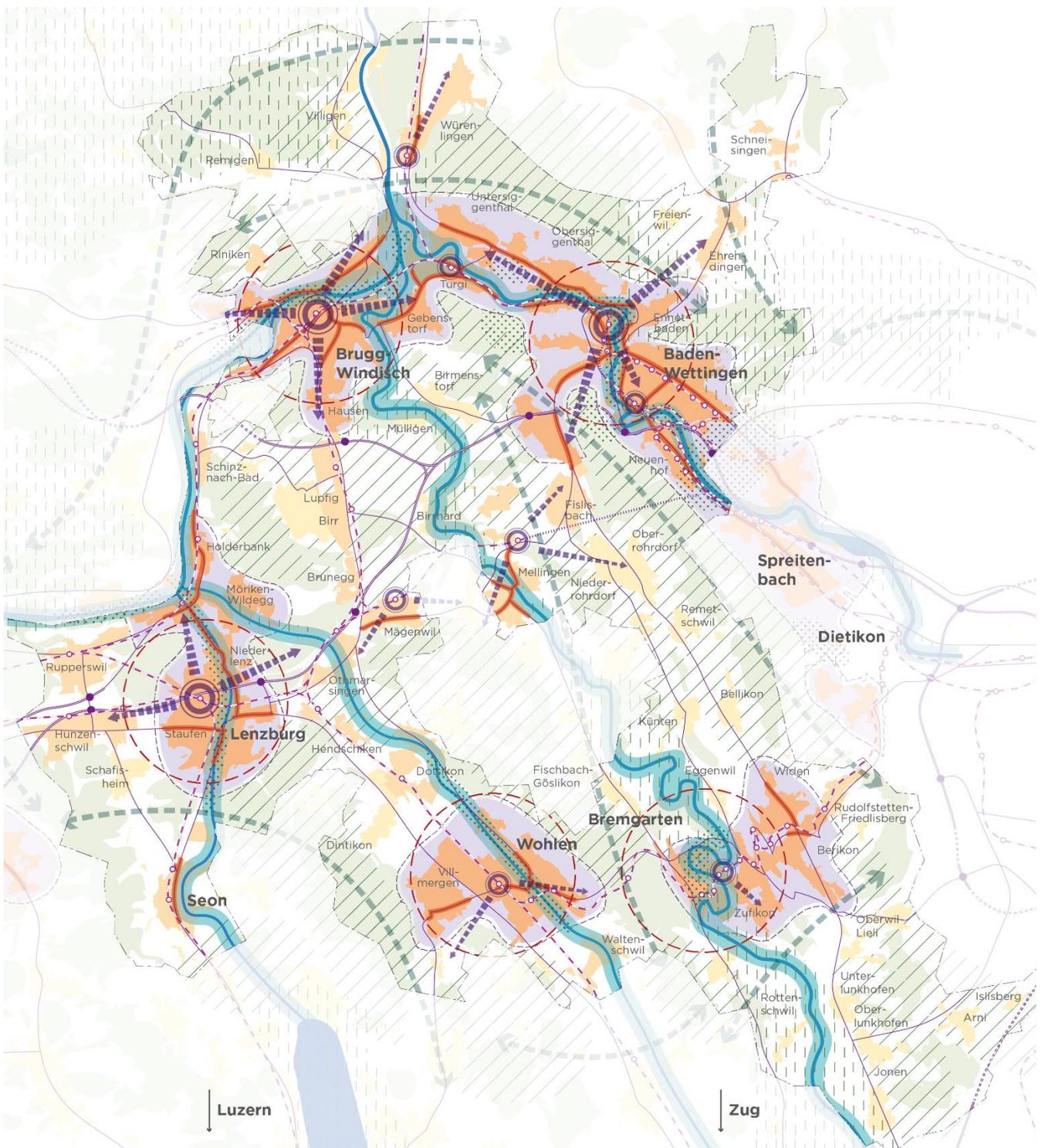


Agglomerationsprogramm Aargau-Ost

5. Generation

Massnahmenbericht, Stand für die Mitwirkung



Projektteam

Mirjam Hauser, Kanton Aargau, Abteilung Verkehr (Projektleitung)
Silvan Christen, Kanton Aargau, Abteilung Verkehr (Projektleitung)
Jonas Lucas, Kanton Aargau, Abteilung Verkehr (Projektleitung)
Katrín Oser, Kanton Aargau, Abteilung Raumentwicklung
Ursula Philipps, Kanton Aargau, Abteilung Landschaft und Gewässer
Stephan Erne, movaplan (Projektunterstützung)
Lukas Beck, EBP
Rebekka Weidmann, EBP
Remo Baumberger, EBP
Kristina Kössler, EBP

Fachliche Steuerung

Carlo Degelo, Leiter Abteilung Verkehr Kanton Aargau
Daniel Kolb, Leiter Abteilung Raumentwicklung Kanton Aargau
Dominik Studer, Leiter Abteilung Tiefbau Kanton Aargau

Behördendelegation

Stephan Attiger, Regierungsrat Kanton Aargau
Roland Kuster, Präsident Planungsverband Baden Regio
Daniel Mosimann, Präsident Planungsverband Lebensraum Lenzburg Seetal
Arsène Perroud, Präsident Planungsverband unteres Bünzthal
Richard Plüss, Präsident Planungsverband Brugg Regio
Raymond Tellenbach, Präsident Planungsverband Mutschellen-Reusstal-Kelleramt

Redaktion (EBP)

Lukas Beck
Rebekka Weidmann
Remo Baumberger
Kristina Kössler

Analysekarten

Jonas Lucas, Kanton Aargau, Abteilung Verkehr

Übrige Abbildungen und Karten (EBP)

Wenke Zimmermann
Kristina Kössler
Dominique Walser
Rebekka Weidmann

EBP Schweiz AG
Mühlebachstrasse 11
8032 Zürich
Schweiz
Telefon +41 44 395 16 16
info@ebp.ch
www.ebp.ch

Massnahmenbericht_AP_Aargau-Ost_5G.docx
Projektnummer: 222399

Hinweis

Das Agglomerationsprogramm Aargau-Ost der 5. Generation berücksichtigt den aktuellen Stand des Regionalen Gesamtverkehrskonzept Baden und Umgebung. Dieses ist zurzeit in Erarbeitung und wird erst im Herbst 2024 abgeschlossen sein. Gestützt auf die Ergebnisse kann es noch zu Anpassungen am Hauptbericht und Massnahmenbericht des Agglomerationsprogrammes Aargau-Ost kommen.

Angaben, die nach Abschluss des Regionalen Gesamtverkehrskonzeptes Baden und Umgebung zu überprüfen und ggf. zu aktualisieren sind, sind **gelb** markiert.

Ebenfalls **gelb** markiert, **sind Angaben bei Massnahmen, die noch offen sind und durch die Massnahmenträger bis Abschluss der Mitwirkung (11. Oktober 2024) zu erbringen sind.**

Inhaltsverzeichnis

1.	Übersicht Massnahmen 4. Generation	7
1.1	Massnahmen Siedlung und Landschaft	7
1.2	Massnahmen Verkehr	8
1.2.1	Eigenleistungen	8
1.2.2	A-Massnahmen	8
1.2.3	B- Massnahmen Verkehr	10
2.	Übersicht Massnahmen 5. Generation	11
2.1	Massnahmen Siedlung	11
2.1.1	A-Massnahmen	11
2.1.2	B-Massnahmen	12
2.2	Massnahmen Landschaft	12
2.2.1	A-Massnahmen	12
2.3	Massnahmen Verkehr	13
2.3.1	Übergeordnete Massnahmen	13
2.3.2	Eigenleistungen	13
2.3.3	A-Massnahmen	13
2.3.4	B-Massnahmen	16
2.3.5	C-Massnahmen	17
3.	Massnahmen Siedlung	18
3.1	Handlungs- und Schlüsselgebiete	18
3.1.1	A-Massnahmen	18
S1	Handlungs- und Schlüsselgebiete, kurzfristig	18
3.1.2	B-Massnahmen	46
S2	Handlungs- und Schlüsselgebiete, mittelfristig	46
3.2	Wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte	56
3.2.1	A-Massnahmen	56
S3	Wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte, kurzfristig	56
3.2.2	B-Massnahmen	70
S4	Wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte, mittelfristig	70
3.3	Wohnschwerpunkte	77
3.3.1	A-Massnahmen	77
S5	Wohnschwerpunkte, kurzfristig	77

3.3.2 B-Massnahmen	90
S6 Wohnschwerpunkte, mittelfristig	90
3.4 Klima und Umweltstrategie	97
S7 Klima- und Umweltstrategien, kurzfristig	97
3.5 Exkursionen	101
S8 Exkursionen Agglomeration Aargau-Ost	101
<hr/>	
4. Massnahmen Landschaft	103
L1 Aufwertung von Biotopen und Gewässern, kurzfristig	103
<hr/>	
5. Massnahmen Verkehr	113
5.1 Massnahmen Kapazität Strasse	113
NP1 Sechsspur-Ausbau Aarau Ost–Birrfeld	113
5.1.1 A-Massnahmen	114
EV2 Lenzburg, Verlängerung Ringstrasse	114
EV10 Birr, ESP Eigenamt, neue Erschliessungsstrasse Seilwerkstrasse	118
EV11 Birr, ESP Eigenamt, Knoten Wyden	121
EV12 Lupfig, ESP Eigenamt, Knoten Bachtelen	124
5.1.2 C-Massnahmen	127
EV17 Zentrumsentlastung GVK Raum Baden und Umgebung inkl. Aufwertung Ortsdurchfahrten	127
EV18 Zentrumsentlastung, Brugg/Windisch	131
5.2 Massnahmen Verkehrsmanagement	137
5.2.1 A-Massnahmen	137
EV 7 Mutschellen-Bremgarten, Verkehrsmanagement Mutschellen-Bremgarten	137
5.2.2 B-Massnahmen	141
EV 15 Erweiterung Verkehrsmanagement (VM) Raum Baden	141
5.3 Massnahmen Aufwertung/ Sicherheit im Strassenraum	147
5.3.1 A-Massnahmen	147
EIV 2 Sanierung Unfallschwerpunkte	147
EIV 3 Vorstudien an Ortsdurchfahrten	150
SR 1 Massnahmenpaket für Aufwertung Strassenraum und Erhöhung der Sicherheit im Strassenraum - A-Horizont	153
5.3.2 B-Massnahmen	183
SR 2 Massnahmenpaket für Aufwertung Strassenraum und Erhöhung der Sicherheit im Strassenraum - B-Horizont	183

5.3.3 C-Massnahmen	192
EV 16 Baden, Umgestaltung Mellingerstrasse	192
5.4 Massnahmen Verkehrsdrehscheiben	196
5.4.1 A-Massnahmen	196
EV1 Lenzburg, Verkehrsdrehscheibe Lenzburg	196
EV3 Döttingen, Verkehrsdrehscheibe Döttingen	201
EV6 Wohlen, VDS Wohlen, 3. Etappe - Aufwertung Bahnhofplatz	205
5.4.2 B-Massnahmen	210
EV13 Turgi, Verkehrsdrehscheibe Turgi	210
5.5 Massnahmen Fuss- und Veloverkehr	214
5.5.1 A-Massnahmen	214
EV 4 Böttstein, Lückenschluss Veloroute 607	214
EV5 Dintikon/Villmergen, FVV-Passerelle über Knoten Langelen, K123/K387	217
FVV 1 Massnahmenpaket FVV – A-Horizont, Fokus Fuss-/Gehwege	220
FVV 2 Massnahmenpaket FVV – A-Horizont, Fokus Velovorzugsroute und Velohauptverbindungen	228
FVV 3 Massnahmenpaket FVV – A-Horizont, Fokus Kommunale Velowege und Veloabstellanlagen	240
5.5.2 B-Massnahmen	246
EV 14 Velotunnel Brugg	246
FVV 4 Massnahmenpaket für Fuss- und Veloverkehr – B-Horizont, Fokus Velovorzugsroute und Velohauptverbindungen	249
FVV 5 Massnahmenpaket für FVV – B-Horizont, Fokus kommunale Fuss- und Veloverbindungen	263
5.6 Massnahmen Bus-/ ÖV-Infrastruktur	268
NP1 Strategisches Entwicklungsprogramm Bahn, Ausbauschnitt 2035	268
5.6.1 A-Massnahmen	270
EIV 1 Alternative Antriebssysteme im Busverkehr	270
EV 8 Baden-Dättwil, Busdepot RVBW Segelhof	272
EV 9 RVBW, Ladeinfrastruktur Endhaltestellen	275
ÖV 1 Massnahmenpaket öffentlicher Verkehr / Intermodalität - A-Horizont	278
5.6.2 C-Massnahmen	282
EV 19 Limmattalbahn 3. Etappe Killwangen - Baden Bahnhof (Optionale Weiterführung bis Untersiggenthal und Mellingen)	282

1. Übersicht Massnahmen 4. Generation

Die folgenden Tabellen geben eine Übersicht über alle, in der Leistungsvereinbarung zum Agglomerationsprogramm Aargau-Ost der 4. Generation, vereinbarten Massnahmen zwischen Bund und Kanton Aargau.

1.1 Massnahmen Siedlung und Landschaft

ARE-Code	Massnahmen-Nr.	Bezeichnung
	S1	Handlungs- und Schlüsselgebiete, kurzfristig
4021.4.072	S1.1	Wohlen, Farnbühlstrasse
4021.4.073	S1.2	Baden, Brisgi-Areal
4021.4.074	S1.3	Baden, Verenaäcker/Axpo-Areal
4021.4.075	S1.4	Wettingen, Maiächer / Langächer
4021.4.076	S1.5	Wettingen, Bahnhof
4021.4.077	S1.6	Wettingen, Klosterbrühl
4021.4.078	S1.7	Wettingen, Obere Geisswies West und Ost
4021.4.079	S1.8	Wettingen, Dreiecksplatz / Staffelstrasse
4021.4.080	S1.9	Wettingen, Klosterhalbinsel
4021.4.081	S1.10	Möriken-Wildegg, Bahnhof Wildegg
4021.4.082	S1.11	Berikon, Riedacher
4021.4.083	S1.12	Rudolfstetten-Friedlisberg, Isleren
	S2	Handlungs- und Schlüsselgebiete, mittelfristig
4021.4.084	S2.1	Baden, Galgenbuck
4021.4.085	S2.2	Baden, Oberstadt
4021.4.086	S2.3	Brugg, Aegerten
4021.4.087	S2.4	Birr, Wyde/Neumatt
4021.4.088	S2.5	Windisch, Winkel
4021.4.089	S2.6	Rupperswil, Bahnhof Nord
4021.4.090	S2.7	Rupperswil, Zentrum
4021.4.091	S2.8	Neuenhof, Zentrum-/Zürcherstrasse
4021.4.092	S2.9	Neuenhof, Gassächer
	S3	Wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte, kurzfristig
4021.4.093	S3.1	Baden, Baden Nord
4021.4.094	S3.2	Baden, Dättwil
4021.4.095	S3.3	Lupfig/Birr/Hausen, Eigenamt (Birrfeld/Mägenwil)
4021.4.096	S3.4	Windisch/Brugg, Stadtraum Bahnhof Brugg Windisch
4021.4.097	S3.5	Windisch/Brugg, Brugg-Windisch West
4021.4.098	S3.6	Lenzburg / Niederlenz, Hammermatte / Aabach Nord

ARE-Code	Massnahmen-Nr.	Bezeichnung
	S4	Wohnschwerpunkte, kurzfristig
4021.4.099	S4.1	Turgi, Bahnhof / Weichlen
	S5	Wohnschwerpunkte, mittelfristig
4021.4.100	S5.1	Lenzburg, Zeughaus
4021.4.101	S5.2	Gebenstorf, Geelig
4021.4.102	S5.3	Mellingen, Birrfeldstrasse
4021.4.067	S6	Hitzeangepasste Siedlungsentwicklung

1.2 Massnahmen Verkehr

1.2.1 Eigenleistungen

ARE-Code	Massnahmen-Nr.	Bezeichnung
4021.4.061	ÖV 1	Alternative Antriebssysteme im Busverkehr
4021.4.052	FVV 1	Überprüfung der Kantonalen Velorouten
4021.4.053	FVV 2	Netz von permanenten Zählstellen für FVV aufbauen
4021.4.054	FVV 3	Veloverkehrskampagne Raum Baden-Brugg (OASE)
4021.4.055	FVV 4	Velokonzept Baden
4021.4.056	SR 1	Sanierung Umfallschwerpunkte
4021.4.057	SR 2	Umsetzung Tempo-30
4021.4.058	SR 3	Vorstudien an Ortsdurchfahrten

1.2.2 A-Massnahmen

ARE-Code	Massnahmen-Nr.	Bezeichnung	Investitionskosten [Mio. CHF]
4021.4.001	ÖV 2	Multimodale Drehscheibe, Mägenwil	3.7
4021.4.002	ÖV 3	P+R Rudolfstetten-Friedlisberg	1.1
	FVV 5	Massnahmenpaket für pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Fuss- und Veloverkehr, A-Horizont	
	FVV 5.1	Neuer Fuss- und Veloweg auf Spinnereibrücke, Windisch / Gebenstorf	3.0
	FVV 5.2	Neuer Fuss- und Veloweg auf Aarebrücke, Wildegg	3.0
	FVV 5.3	Fussgängersteg zwischen Künten und Fischbach-Göslikon	2.0
	FVV 5.4	Verbesserung Radweg K331, Eigentrassierung, Unterlunkhofen	0.6
	FVV 5.5	Veloweg Bad-Schinznach-Brugg	1.5
	FVV 5.6	Neuer Fussweg vom Erlismattweg in die Reussebene, Eggenwil	0.1
	FVV 5.7	Velovorzugsroute, Abschnitt Baden A1 - Esp	3.5
	FVV 5.8	Bahnquerung am Bahnhof Wohlen, 1. Etappe	3.0

	FVV 5.9	Velohauptverbindung Vogelsang-/Laufrohrstrasse Gebenstorf	1.0
	FVV 5.10	Velovorzugsroute Abschnitt Gebenstorf - Windisch	2.0
	FVV 5.11	Velovorzugsroute Gebenstorf - Windisch, Brücke über die Reuss	5.0
	FVV 5.12	Velohauptverbindung Mülliger-, Zürcher-, Landstrasse Windisch, Gebenstorf	1.0
4021.4.033	SR 4	Umgestaltung Mellingerstrasse, Baden, 1. Etappe	7.0
	SR 6	Massnahmenpaket für pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Aufwertung/Sicherheit Strassenraum, A-Horizont	
4021.4.035	SR 6.1	Aufwertung Kirchweg West und Landschreiberstrasse, Obersiggenthal	3.6
4021.4.036	SR 6.2	Platzartige Umgestaltung Klosterstrasse / Kanzlerrainstrasse, Wettingen	0.7
4021.4.037	SR 6.3	Umgestaltung Othmarsingerstrasse, Lenzburg	1.1
4021.4.038	SR 6.4	Neugestaltung Siggenthalerstrasse, Würenlingen	0.4
4021.4.039	SR 6.5	Aufwertung Zentralplatz, Mellingen	0.9
4021.4.040	SR 6.6	Umgestaltung Lenzburgerstrasse, Mellingen	2.5
4021.4.041	SR 6.7	Platzartige Umgestaltung Kreisel Birrfeld-, Lenzburger-, Mellingerstrasse, Mellingen	1.2
4021.4.042	SR 6.8	Bremgarten, Obertorplatz Erhöhung der Verkehrssicherheit zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs	
4021.4.043	SR 6.9	Bremgarten, Friedhofstrasse Erhöhung der Verkehrssicherheit zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs	
4021.4.047	VM 1	Verkehrstechnische Sanierung Knoten Bibenlos, Bremgarten	6.0
4021.4.048	VM 2	Realisierung Parkleitsystem, Lenzburg	1.3

1.2.3 B- Massnahmen Verkehr

ARE-Code	Massnahmen-Nr.	Bezeichnung	Investitionskosten [Mio. CHF]
	ÖV 4	Multimodale Drehscheibe, Bahnhof Lenzburg	40.0
4021.4.004	ÖV 5	Multimodale Drehscheibe, Döttingen	2.4
4021.4.005	ÖV 6	Multimodale Drehscheibe, Turgi	1.9
	FVV 6	Massnahmenpaket für pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Fuss- und Veloverkehr, B-Horizont	
	FVV 6.1	Neue Fusswege, Ennetbaden	0.4
	FVV 6.2	Fuss- und Veloweg RCI-Areal – Bahnhof Lupfig, Lupfig	0.5
	FVV 6.3	Berikon, Verlängerung Velowegverbindung von Mattenhof – Gemeindehaus (K411)	3.2
	FVV 6.4	Velohauptverbindung Abschnitt Ober-/Untersiggenthal	1.9
	FVV 6.5	Velovorzugsroute Abschnitt Untersiggenthal	3.0
	FVV 6.6	Velovorzugsroute Abschnitt Obersiggenthal	1.5
	FVV 6.7	Velovorzugsroute Abschnitt Baden Dättwil	4.8
	FVV 6.8	Velovorzugsroute Abschnitt Wettingen	1.3
	FVV 6.9	Velohauptverbindung Abschnitt Wettingen Alberich-Zwyszig-Strasse	1.0
	FVV 6.10	Velovorzugsroute Wettingen-Neuenhof, über Limmat	5.0
	FVV 6.11	Velohauptverbindung Abschnitt Neuenhof	0.1
	FVV 6.12	Velovorzugsroute Abschnitt Neuenhof	1.0
	FVV 6.13	Velohauptverbindung Abschnitt Wettingen Geisswies	1.2
4021.4.034	SR 5	Umgestaltung Mellingerstrasse, Baden, 2. Etappe	18.0
	SR 7	Massnahmenpaket für pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Aufwertung/Sicherheit Strassenraum, B-Horizont	
4021.4.044	SR 7.1	Umgestaltung Birrfeldstrasse, Mellingen	3.0
4021.4.045	SR 7.2	Platzgestaltung Lindenplatz, Mellingen	2.5
4021.4.046	SR 7.3	Umgestaltung Ortsdurchfahrt Möriken-Wildegg	21.0

2. Übersicht Massnahmen 5. Generation

2.1 Massnahmen Siedlung

2.1.1 A-Massnahmen

Nr.	Bezeichnung
S 1	Handlungs- und Schlüsselgebiete, kurzfristig
S 1.1	Baden, Innenstadt
S 1.2	Baden, Kappelerhof
S 1.3	Baden, Oberstadt
S 1.4	Birr, Wyde / Neumatt
S 1.5	Brugg, Weiermatt
S 1.6	Fislisbach, Buech
S 1.7	Möriken-Wildegg, Bahnhof
S 1.8	Neuenhof, Händli
S 1.9	Neuenhof, Webermühle
S 1.10	Obersiggenthal, Zentrumsentwicklung Markthof
S 1.11	Rupperswil, Bahnhof Nord
S 1.12	Rupperswil, Zentrum
S 1.13	Wettingen Bahnhof
S 1.14	Windisch, Winkel
S 1.15	Wohlen, Rigacker
S 3	Wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte, kurzfristig
S 3.1	Baden, Baden Nord
S 3.2	Baden, Dättwil
S 3.3	Lenzburg / Niederlenz, Hammermatte / Aabach Nord
S 3.4	Lupfig / Birr, Eigenamt
S 3.5	Windisch, Brugg, Stadtraum Bahnhof
S 5	Wohnschwerpunkte, kurzfristig
S 5.1	Gebenstorf, Geelig
S 5.2	Lenzburg, Zeughaus
S 5.3	Mägenwil, Sandfoore
S 5.4	Mägenwil, Wolfboden
S 5.5	Mellingen, Birrfeldstrasse

Nr.	Bezeichnung
S 7	Klima- und Umweltstrategien
S 7.1	Wettingen, Erarbeitung Umweltstrategie
S 7.2	Windisch, Erarbeitung Klimastrategie
S 7.3	Wohlen, Erarbeitung Klimaleitbild
S 8	Exkursionen Agglomeration Aargau-Ost

2.1.2 B-Massnahmen

Nr.	Bezeichnung
S 2	Handlungs- und Schlüsselgebiete, mittelfristig
S 2.1	Baden, Galgenbuck
S 2.2	Brugg, Aegerten/ Zurzacherstrasse
S 2.3	Möriken-Wildegg, Hinterwildegg
S 2.4	Wettingen, RVWB
S 4	Wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte, mittelfristig
S 4.1	Brugg, Brugg-Windisch West
S 4.2	Schafisheim / Hunzenschwil, Schoren-Aegerten
S 6	Wohnschwerpunkte, mittelfristig
S 6.1	Berikon / Rudolfstetten-Friedlisberg / Widen, Mutschellenknoten
S 6.2	Wohlen, Bahnhof Süd

2.2 Massnahmen Landschaft

2.2.1 A-Massnahmen

Nr.	Bezeichnung
L 1	Aufwertung von Biotopen und Gewässern
L 1.1	Arni, Reaktivierung Biotop Seegaden
L 1.2	Jonen, Revitalisierung unterster Abschnitt Jonenbach
L 1.3	Niederrohrdorf, Renaturierung Mülibach "Mülirai"
L 1.4	Waltenschwil, Hochwasserschutz und Revitalisierung Bünz
L 1.5	Wettingen, Hochwasserschutz Dorfbach
L 1.6	Zufikon, teilweise Bachöffnung Kirchbach und teilweise Umlegung Herrengassbach und Ziegelbach

2.3 Massnahmen Verkehr

2.3.1 Übergeordnete Massnahmen

Nr.	Bezeichnung
NP	Übergeordnete Massnahmen
NP 1	Strategisches Entwicklungsprogramm Bahn, Ausbauschnitt 2035
NP 2	Sechsspur-Ausbau Aarau Ost-Birrfeld

2.3.2 Eigenleistungen

Nr.	Bezeichnung
EIV	Eigenleistungen
EIV 1	Alternative Antriebssysteme im Busverkehr
EIV 2	Sanierung Unfallschwerpunkte
EIV 3	Vorstudie Ortsdurchfahrten

2.3.3 A-Massnahmen

Einzelmassnahmen

Nr.	Bezeichnung	Investitions- kosten ger. [Mio. CHF]
EV	Einzelmassnahmen	
EV 1	Lenzburg, Verkehrsdrehscheibe Lenzburg	43.5
EV 2	Lenzburg, Verlängerung Ringstrasse	4.0
EV 3	Döttingen, Verkehrsdrehscheibe Döttingen	3.8
EV 4	Böttstein, Lückenschluss Veloroute R607	5.0
EV 5	Dintikon/Villmergen. FVV-Passerelle über Knoten Langelen, K123/K387	8.0
EV 6	Wohlen, Verkehrsdrehscheibe Wohlen 3. Etappe – Aufwertung Bahnhofplatz	3.7
EV 7	Mutschellen-Bremgarten, Verkehrsmanagement Mutschellen-Bremgarten	xx
EV 8	Baden-Dättwil, Busdepot RVBW Segelhof	5.2
EV 9	RVBW, Ladeinfrastruktur Endhaltestellen	2.0
EV 10	Birr, ESP Eigenamt, neue Erschliessungsstrasse Seilwerkstrasse	4.2
EV 11	Birr, ESP Eigenamt, Knoten Wyden	2.0
EV 12	Lupfig, ESP Eigenamt, Knoten Bachtelen	4.9

Massnahmenpaket Aufwertung Bus und Tramhaltestellen

Nr.	Bezeichnung	Investitionskosten ger. [Mio. CHF]
ÖV 1	Massnahmenpaket öffentlicher Verkehr / Intermodalität	
ÖV 1.1	Niederrohrdorf, Aufwertung Bushaltestelle Egro	0.35
ÖV 1.2	Rottenschwil, Aufwertung Bushaltestelle Abzweigung	0.04

Massnahmenpaket Fussverkehr

Nr.	Bezeichnung	Investitionskosten ger. [Mio. CHF]
FVV 1	FVV Fokus Fuss-/ Gehwege	
FFV 1.1	Jonen, Fussweg zur Erschliessung des Gebiets «im Feld Nordost»	0.2
FVV 1.2	Mägenwil, FVV-Brücke Sandfoore	2.0
FVV 1.3	Ennetbaden, Neue Fusswege	0.4
FVV 1.4	Lenzburg, Gehwegausbau an K374	1.6
FVV 1.5	Rudolfstetten-Friedlisberg, Fussweg zur Bahnhaltestelle Hofacker	1.0
FVV 1.6	Lupfig, Durchstich PU	xx
FVV 1.7	Villigen, Mandacherstrasse, Neues Trottoir	0.31
FVV 2	FVV – Fokus Velovorzugsrouten und Velohauptverbindungen	
FVV 2.1	Bellikon, kantonale Radroute an (K411)	1.3
FVV 2.2	Turgi, Velohauptverbindung Wilerloch	1.7
FVV 2.3	Windisch / Gebenstorf, VVR Windisch-Gebenstorf	4.9
FVV 2.4	Obersiggenthal, Velohauptverbindung / Aufwertung Kirchweg West	1.5
FVV 2.5	Baden, VVR Baden-Dättwil 1. Etappe	4.8
FVV 2.6	Lupfig, Radweg Lupfig Bahnhof	2.0
FVV 2.7	Henschiken/ Dintikon, kantonale Radroute an K123	2.1
FVV 2.8	Baden, K115, Schartenstrasse, indirekter Linksabbieger Veloverkehr	1.4
FVV 3	FVV – Fokus Kommunale Velowege und Veloabstellanlagen	
FVV 3.1	Oberrohrdorf, Veloabstellanlage Bushaltestelle Staretschwil	0.3
FVV 3.2	Möriken-Wildegg, Veloweg Wildegg	2.0
FVV 3.3	Möriken-Wildegg, Veloabstellanlage Bushaltestelle Gemeindehaus	0.2
FVV 3.4	Birr, Veloboxen beim Bahnhof	0.3

Massnahmenpaket Aufwertung / Sicherheit Strassenraum

Nr.	Bezeichnung	Investitions- kosten ger. [Mio. CHF]
SR 1	SR - Aufwertung / Sicherheit Strassenraum	
SR 1.1	Arni, Schaffung Dorfplatz im Zusammenhang mit SNP	0.3
SR 1.2	Lenzburg, Umgestaltung Sägestrasse	0.5
SR 1.3	Ennetbaden, BGK / Velohauptverbindung Sonnenbergstrasse	3.0
SR 1.4	Mellingen, Umgestaltung Lenzburgerstrasse	2.5
SR 1.5	Mellingen, Platzgestaltung Lindenplatz	2.5
SR 1.6	Mellingen, Strassenraumaufwertung Bahnhofstrasse K414	1.1
SR 1.7	Dottikon, Strassenraumaufwertung Wohlerstrasse, K266	4.0
SR 1.8	Mägenwil, BGK und Verbreiterung des bestehenden Radstreifens K268	2.6
SR 1.9	Möriken Wildegg, Aufwertung Niederlenzstrasse	4.0
SR 1.10	Baden, Aufwertung Badstrasse	1.5
SR 1.11	Baden, Neugestaltung Bahnhofstrasse	3.0
SR 1.12	Baden, Aufwertung Unterer Bahnhofplatz	2.0
SR 1.13	Baden, Weiterentwicklung Theaterplatz	1.5
SR 1.14	Baden, Aufwertung und Gestaltung Haselstrasse	4.9
SR 1.15	Lupfig, Verbesserung für den Fussverkehr an der Bahnhofstrasse (K399)	2.0
SR 1.16	Obersiggenthal, Velohauptverbindung / Aufwertung Landschreiber / Kirchweg Ost	3.6
SR 1.17	Obersiggenthal, Velohauptverbindung / Aufwertung Kirchweg Ost-Ost	1.5
SR 1.18	Rudolfstetten-Friedlisberg, Realisierung Begegnungszone	2.0
SR 1.19	Wohlen, IO, K362 Waltenschwilerstrasse: Aufwertung Strassenraum, Verbesserungs- massnahmen Fuss- und Veloverkehr	1.9
SR 1.20	Wohlen, IO K 363 Freiämter-Friedhofstrasse: Aufwertung Strassenraum, Verbesse- rungsmassnahmen Fuss- und Veloverkehr	1.4
SR 1.21	Bremgarten, Umgestaltung Badstrasse zu Begegnungszone	3.5
SR 1.22	Baden, Verkehrsführung Innenstadt	2.0
SR 1.23	Bremgarten, Badstrasse, Erhöhung FV-Sicherheit	0.2
SR 1.24	Mägenwil, Verlegung und Aufwertung Bahnhofstrasse	0.3

2.3.4 B-Massnahmen

Einzelmassnahmen

Nr.	Bezeichnung	Investitions- kosten ger. [Mio. CHF]
EV	Einzelmassnahmen	
EV 13	Verkehrsdrehscheibe Turgi	7.5
EV 14	Velotunnel Brugg	24.3
EV 15	Erweiterung Verkehrsmanagement Raum Baden	xx

Massnahmenpaket Veloverkehr

Nr.	Bezeichnung	Investitions- kosten ger. [Mio. CHF]
FVV 4	FVV – Fokus Velovorzugsroute / Velohauptverbindung	
FVV 4.1	Untersiggenthal, Velohauptverbindung Kirchweg	1.9
FVV 4.2	Obersiggenthal, VVR Obersiggenthal (Landstrasse)	1.5
FVV 4.3	Baden, VVR Baden-Dättwil 2. Etappe	3.5
FVV 4.4	Wettingen, VVR Abschnitt Wettingen	1.3
FVV 4.5	Wettingen, Velohauptverbindung Wettingen Alberich-Zwyszig-Strasse	1.0
FVV 4.6	Wettingen Neuenhof, VVR Wettingen-Neuenhof, über Limmat	5.0
FVV 4.7	Wettingen, Velohauptverbindung Wettingen Geisswies	1.2
FVV 4.8	Neuenhof, Velohauptverbindung Abschnitt Neuenhof	1.2
FVV 4.9	Neuenhof, VVR Abschnitt Neuenhof	0.1
FVV 4.10	Untersiggenthal, VVR Abschnitt Untersiggenthal	3.0
FVV 4.11	Baden, Velohauptverbindung Bruggerstrasse, Kappelerhof	3.0
FVV 4.12	Baden, Brückenkopf Ost, Verbesserung für Velofahrende	0.3
FVV 5	FVV – Fokus kommunale Fuss- und Veloverbindungen	
FVV 5.1	Schafisheim, Veloweg vom Industriegebiet Schoren zum Bahnhof Lenzburg	0.2
FVV 5.2	Neuenhof, Unter- und Überführung Händli	4.0
FVV 5.3	Baden, Aufwertung FVV-Achse Kappelerhof als Begegnungszone / Lückenschliessung «Müllerbrüggli» unter Berücksichtigung Topographie	2.0

Massnahmenpaket Aufwertung / Sicherheit Strassenraum

Nr.	Bezeichnung	Investitions- kosten ger. [Mio. CHF]
SR 2	SR - Aufwertung / Sicherheit Strassenraum	
SR 2.1	Baden, Aufwertung Täferstrasse	1.5
SR 2.2	Baden, Entsiegelung und Aufwertung Stadtraum Baden Nord	1.5
SR 2.3	Baden, Aufwertung Dorfplatz Rütihof	0.9
SR 2.4	Wohlen, K266, Jurastrasse / Kapellstrasse: Aufwertung Strassenraum	3.2
SR 2.5	Hausen, BGK Ortsdurchfahrt Hausen	1.0

2.3.5 C-Massnahmen

Einzelmassnahmen

Nr.	Bezeichnung
EV	Einzelmassnahmen
EV 16	Baden, Strassenraumgestaltung Mellingerstrasse
EV 17	Baden Zentrumsentlastung Baden
EV 18	Brugg, Zentrumsentlastung Brugg
EV 19	Baden, Limmattalbahn 3. Etappe Killwangen – Baden Bahnhof (optionale Weiterführung bis Untersiggenthal und Melligen)

3. Massnahmen Siedlung

3.1 Handlungs- und Schlüsselgebiete

3.1.1 A-Massnahmen

S1 Handlungs- und Schlüsselgebiete, kurzfristig

Priorität AP 5G

- A (2028-2032)
- B (2032-2036)
- C (nach 2035)
- Daueraufgabe

Massnahmenart

Siedlung

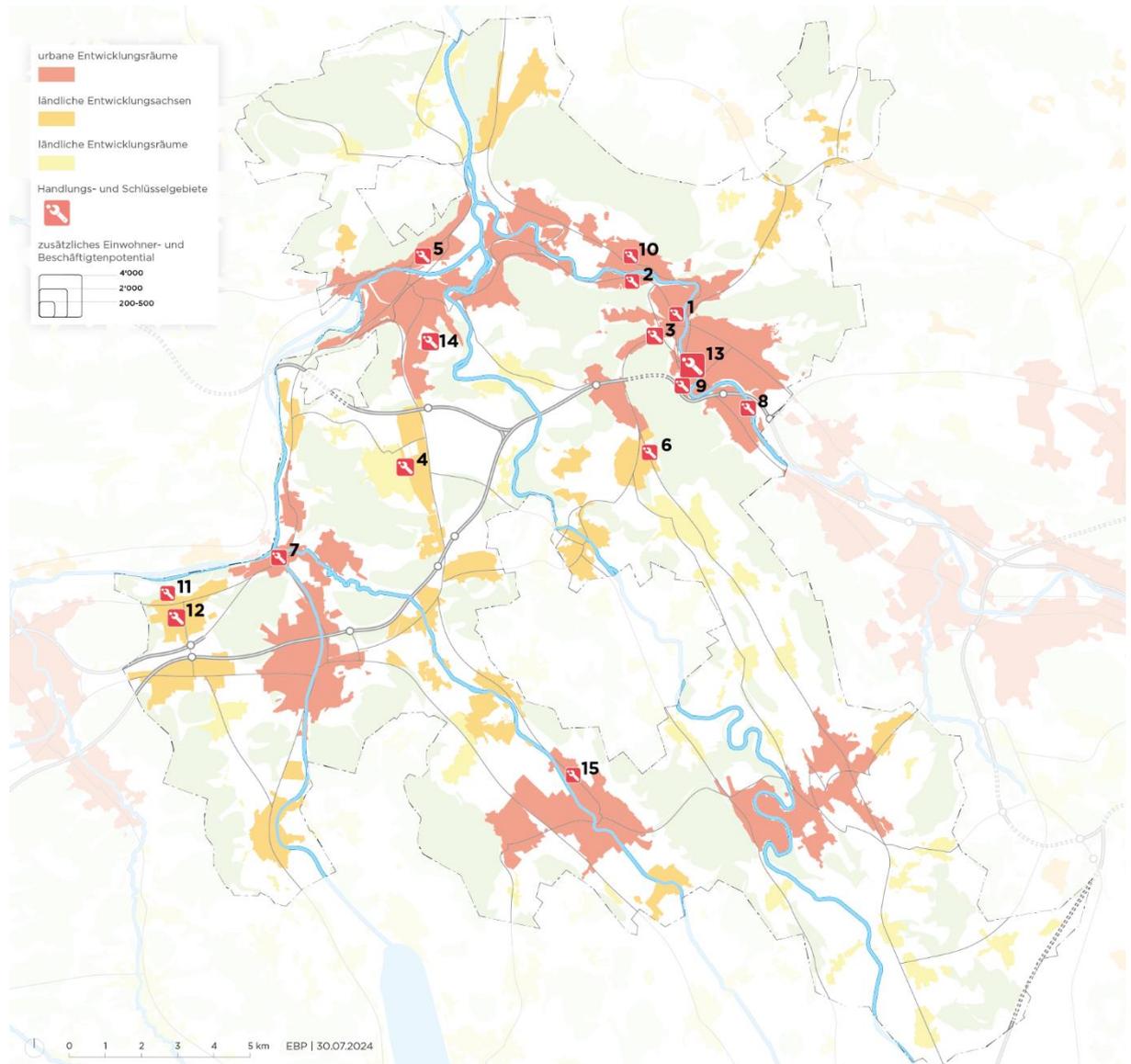
Federführung

Standortgemeinden

Beteiligte

Kanton, Grundeigentümer, in einzelnen Gebieten weitere

Beschreibung



Handlungs- und Schlüsselgebiete sind Wohn- und Mischgebiete in den urbanen Entwicklungsräumen sowie auf den ländlichen Entwicklungsachsen, die gut mit dem ÖV erschlossen sind (min. Güteklasse C) und über ein bedeutendes Einwohner- und Beschäftigtenpotenzial (min. 200) verfügen. Es besteht ein Handlungsbedarf aufgrund planerischer Herausforderungen und verkehrlichem Abstimmungsbedarf. In den kurzfristig realisierbaren Handlungs- und Schlüsselgebieten ist eine Entwicklung bis 2032 (Priorität A) absehbar. Die Handlungs- und Schlüsselgebiete unterscheiden sich durch ihre bauliche Ausgangslage resp. die Art der Entwicklung. Während es sich bei den Handlungsgebieten um mehrheitlich überbaute Gebiete handelt (Innenentwicklung), sind Schlüsselgebiete ganz oder mehrheitlich unbebaute Gebiete.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Zukunftsbild

Das Massnahmenpaket «Handlungs- und Schlüsselgebiete, kurzfristig» trägt zu folgenden Elementen des Zukunftsbilds bei:

Siedlung: Urbane Entwicklungsräume mit Lebensqualität, Standortattraktivität und hohen Bevölkerungs- und Beschäftigtendichten, attraktive Strassenräume mit sicheren und möglichst direkten Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr

Landschaft: Siedlungsorientierte Freiräume in den transformierten/entwickelten Gebieten

Verkehr: Leistungsfähige Naherschliessung der entwickelten Gebiete durch den ÖV, urbane Mobilität dank dichtem, direktem und lückenlosem Velo- und Fussverkehrsnetz

Teilstrategie

Das Massnahmenpaket «Handlungs- und Schlüsselgebiete, kurzfristig» leistet einen Beitrag zur Umsetzung der folgenden Teilstrategien:

S 1 – Wachstum in urbanen Entwicklungsräumen fokussieren: Zusätzliche bauliche Potenziale schaffen und bestehende Potenziale vorantreiben

S 2 – Bauliche Entwicklung auf den ländlichen Entwicklungsachsen auf Verkehrsachsen ausrichten: Potenziale im Umfeld der S-Bahn Haltestellen schaffen

S 4 – Entwicklung auf Schwerpunkte konzentrieren

S 5 – Durch Bahnausbau bestehende Potenziale aktivieren

S 8 – Klimaangepasste Siedlungsentwicklung umsetzen

L 1 – Freiräume im Siedlungsgebiet aufwerten und vernetzen: Schaffen von neuen, siedlungsorientierten, klimaangepassten und ökologisch wertvollen Freiräumen in Handlungs- und Schlüsselgebieten

M1 – Effizienten Verkehrsmiteinsatz mittels Mobilitätsmanagement fördern: Erstellen von standortspezifischen Mobilitätskonzepten für Handlungs- und Schlüsselgebiete

ÖV 3 – Zuverlässiges und nachfragegerechtes Busangebot bereitstellen: Busanbindungen an die Gebiete schaffen oder verbessern

ÖV 6 – Attraktive Zugänge zu ÖV-Haltestellen sicherstellen: Sicherer und komfortabler Zugang zu den nächstgelegenen Haltestellen

FVV 3 – Engmaschiges Fuss- und Veloverkehrsnetz in urbanen Entwicklungsräumen anbieten: Neue arealinterne Verbindungen schaffen, um Fuss- und Velowegnetz zu verdichten

MIV 2 – Strassenverkehr siedlungsverträglich abwickeln: Stadträume aufwerten und als Orte der Begegnung und des städtischen Lebens nutzen

Handlungsbedarf

Mit dem Massnahmenpaket «Handlungs- und Schlüsselgebiete, kurzfristig» wird folgender Handlungsbedarf adressiert: Potenziale schaffen und aktivieren: Schaffung und Aktivierung von neuen Entwicklungspotenzialen im urbanen Entwicklungsraum und auf den ländlichen Entwicklungsachsen

Erholungsdruck auffangen: Neue Freiräume in den Gebieten realisieren

Attraktive Alternativen zum MIV schaffen: Engmaschige und attraktive Durchwegung mit Anschluss an Fuss- und Veloverkehrsnetz und ÖV-Haltestellen

Nutzen/Wirkung

Das Massnahmenpaket «Handlungs- und Schlüsselgebiete, kurzfristig» wirkt insbesondere in folgenden Bereichen:

WK 1.2 Verbesserung der Intermodalität und aktive Steuerung der Mobilitätsnachfrage

WK 1.3 Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems

WK 1.5 Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr

WK 2.1 Siedlungskonzentration und Innenverdichtung

WK 2.2 Aufwertung der öffentlichen Freiräume im Siedlungsgebiet

Teilmassnahmen

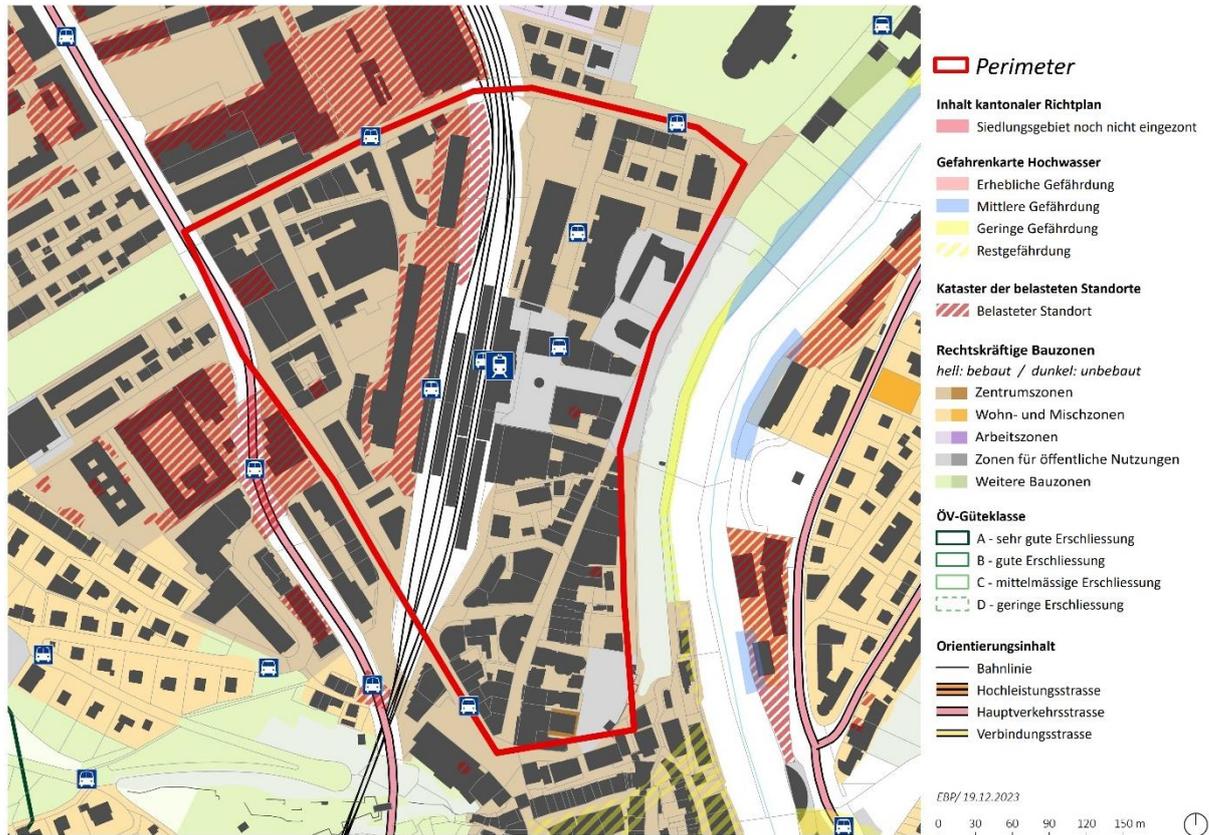
<p>S 1.1 Baden, Innenstadt Neue Massnahme</p>	<p>Ansprechperson bei Gemeinde Amalia Schneider, Projektleiterin in Abt. Stadtentwicklung</p> <p>Fläche / Bebauungsstand 13.8 ha, bebaut</p> <p>Einwohner und Beschäftigte Bestehend: 5'300 E und 900 B Potenzial: ca. 1'400 E und ca. 100 B</p> <p>Beschrieb Die Innenstadt ist eines der vier Transformationsgebiete, die im Raumentwicklungskonzept (REK) der Stadt Baden definiert wurden. In den weiterführenden Planungsschritten werden die Entwicklungsvorstellungen für das Transformationsgebiet Innenstadt konsolidiert und konkretisiert sowie planungsrechtliche Voraussetzungen für die gewünschte Entwicklung geschaffen.</p> <p>Nächste Planungsschritte / Meilensteine</p> <table border="0"> <tr> <td style="padding-right: 20px;">2023</td> <td>Erarbeitung Leitbild Innenstadt gestützt auf Raumentwicklungskonzept Stadt Baden (REK, 2019): 6 Leitsätze und 4 Teilprojekte bilden den roten Faden für die Entwicklung der Innenstadt</td> </tr> <tr> <td>2024</td> <td>Überführung in Bau- und Nutzungsordnung (BNO)</td> </tr> <tr> <td>ab 2026</td> <td>Umsetzung</td> </tr> </table> <p>Verkehrliche Einbettung / Leistungsfähigkeit Strassennetz</p> <p>Mobilitätsmanagement: Die Abstimmung der unterschiedlichen Verkehrsmittel rund um den Bahnhof Baden wird unterstützt durch die Betrachtung des Bahnhof Badens als Verkehrsdrehscheibe und die entsprechend abgestimmten Planungen mit Rücksicht auf alle Verkehrsteilnehmergruppen und deren Bedürfnisse.</p> <p>ÖV: der Ausbau des Bahnangebots (STEP AS 2035 mit 3 zusätzlichen Abfahrten pro Stunde) und die entsprechende Abstimmung des Busangebots führt durch die verbesserte Erreichbarkeit zu einer Attraktivierung des Zugangs zur Innenstadt Badens. (Erhöhung der Standortattraktivität)</p> <p>MIV: Erschliessung über Brugger-/Hasel-/Bahnhofstrasse; Haselstrasse wird aufgewertet (vgl. SR 1.17 Aufwertung und Gestaltung Haselstrasse, SR 1.14 Neugestaltung Bahnhofstrasse). Zudem sind gezielt positionierte Kurz- und Langzeit-Parkieranlagen im Rahmen der VDS-Planung vorgesehen und sollen Zonen mit höher Aufenthaltsqualität entlasten bzw. ermöglichen.</p> <p>FVV: Schliessung der Lücken und Behebungen der Schwachstellen im Velo- und Fusswegnetz sind geplant (vgl. FVV 4.7 Verkehrsführung Innenstadt oder Velohauptverbindung Haselstrasse als Teil von SR 1.17, Gestaltung Bahnhofplatz gemäss Velokonzept als Teil von SR 1.14). Durch die Ergänzung von Veloquerungsmöglichkeiten der SBB-Gleise soll die Trennwirkung zwischen den Quartieren östlich und westlich der Geleise aufgehoben werden.</p> <p>Freiraum und Siedlungsklima Der Leitsatz 2 «Die Natur ist in der Stadtmitte spürbar» des Leitbildes Innenstadt Baden adressiert explizit die Themen Siedlungsökologie, Freiraumversorgung und Siedlungsklima. Für dessen Umsetzung wurden spezifische Massnahmen formuliert wie beispielsweise die Erstellung eines Baumkonzeptes, die Entsiegelung von funktional nicht zwingend erforderlichen Flächen oder die ökologische Aufwertung.</p>	2023	Erarbeitung Leitbild Innenstadt gestützt auf Raumentwicklungskonzept Stadt Baden (REK, 2019): 6 Leitsätze und 4 Teilprojekte bilden den roten Faden für die Entwicklung der Innenstadt	2024	Überführung in Bau- und Nutzungsordnung (BNO)	ab 2026	Umsetzung	<p>Ansprechperson bei Kanton Oliver Hager, Kreisplaner</p> <p>Geplante Nutzung Wohn-, Arbeits- und öffentliche Nutzung</p> <p>ÖV-Güteklasse Bestehend: A Zukünftig (2040): A</p>
2023	Erarbeitung Leitbild Innenstadt gestützt auf Raumentwicklungskonzept Stadt Baden (REK, 2019): 6 Leitsätze und 4 Teilprojekte bilden den roten Faden für die Entwicklung der Innenstadt							
2024	Überführung in Bau- und Nutzungsordnung (BNO)							
ab 2026	Umsetzung							



Leitsatz 2, Leitbild Innenstadt Baden (Quelle: Salewski Nater Kretz, März 2024)



Auszug Leitbild Innenstadt (Quelle: Salewski Nater Kretz, März 2024)



Situationsplan (EBP, 2023)

S 1.2

Baden, Kappelerhof

Neue Massnahme

Ansprechperson bei Gemeinde

Amalia Schneider, Projektleiterin in Abt. Stadtentwicklung

Fläche / Bebauungsstand

49.5 ha, bebaut

Einwohner und Beschäftigte

Bestehend: ca. 450 E und ca. 300 B

Potenzial: ca. +1'800 E und ca. +1'100 B

Beschrieb

Der Kappelerhof ist eines der vier Transformationsgebiete, die im Raumentwicklungskonzept (REK) der Stadt Baden definiert wurden. In den weiterführenden Planungsschritten werden die Entwicklungsvorstellungen für das Transformationsgebiet Kappelerhof konsolidiert und konkretisiert sowie planungsrechtliche Voraussetzungen für die gewünschte Entwicklung geschaffen.

Nächste Planungsschritte / Meilensteine

2022	Vertiefungsstudie Leitbild Kappelerhof
2023	Überführung in Bau- und Nutzungsordnung (BNO)
ab 2026	Umsetzung

Verkehrliche Einbettung / Leistungsfähigkeit Strassennetz

Mobilitätsmanagement: Nachfragenlenkung im Bereich Mobilität wird bei BNO-Überführung bzw. allfälligen GP berücksichtigt

ÖV: Bus verkehrt auf Bruggerstrasse ganztags im 15-Min.-Takt.

MIV: Der Kantonsstrassenabschnitt ist als dynamischer Raum des Kantons und als «Aufwertung Stadtraum». gemäss Wegleitung Strassenräume der Repla Baden Regio klassiert. Die Kantonsstrasse soll nach Klärung der Hauptmassnahmen im Rahmen des GVK Raum Baden und Umgebung mittels einer Vorstudie an Ortsdurchfahrten zwischen Kanton und Stadt Baden genauer untersucht werden. Ein BGK Bruggerstrasse mit Verkehrsberuhigung ist geplant.

Ansprechperson bei Kanton

Oliver Hager, Kreisplaner

Geplante Nutzung

Wohn-, Arbeits- und öffentliche Nutzung

ÖV-Güteklasse

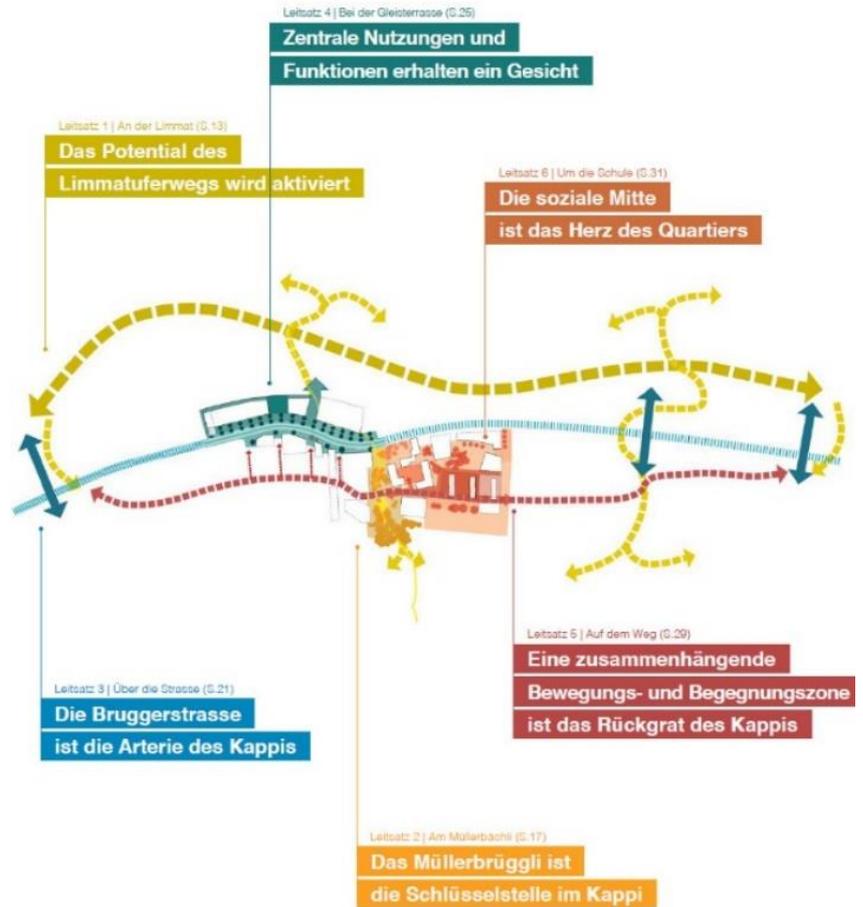
Bestehend: B

Zukünftig (2040): B

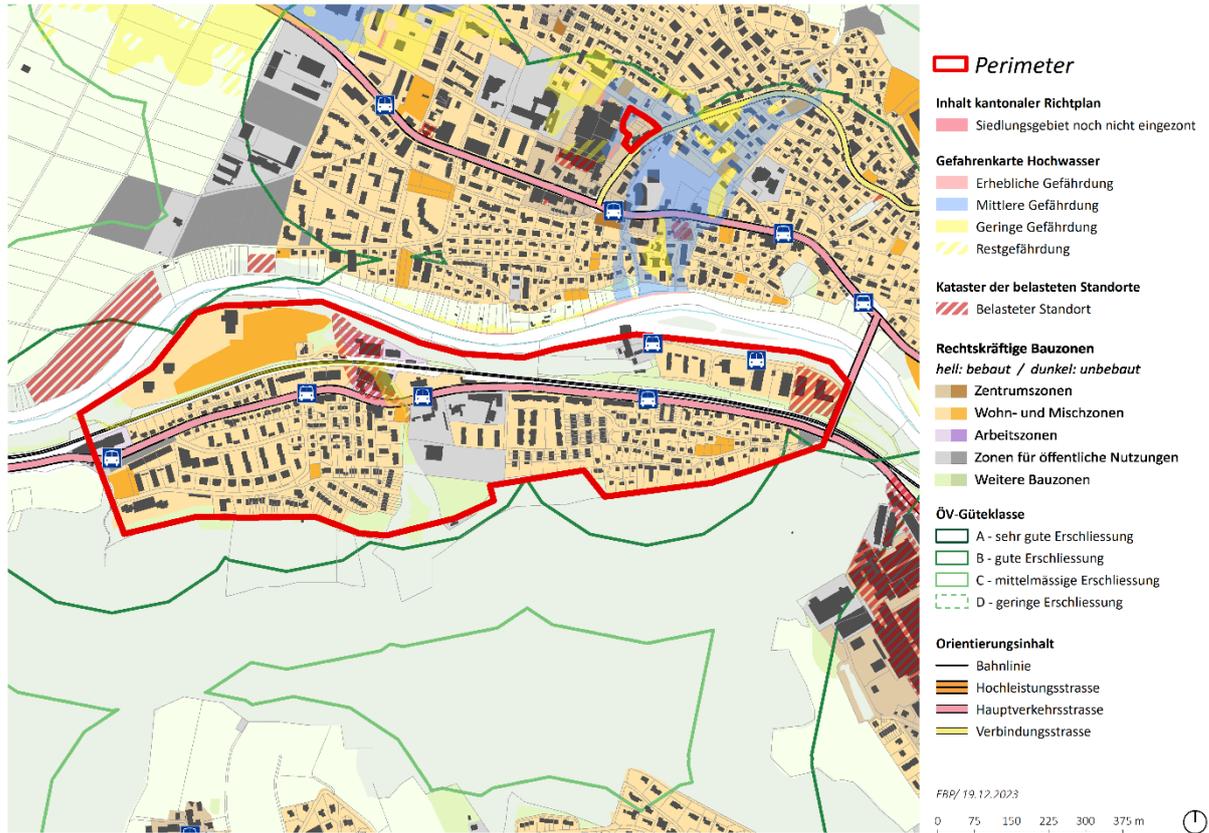
FVV: Bereits eine gute Einbindung ins Fuss- und Velonetz ist vorhanden und soll optimiert werden (vgl. FVV 7.12 Velohauptverbindung Bruggerstrasse, Kappelerhof). Optimierungen und Aufwertungen in Vertiefungsstudie Leitbild Kappelerhof vorgesehen. Arealinterne Durchwegung im Rahmen von SNP sicherstellen. vgl. Massnahme **FVV5 Aufwertung** FVV- Achse Kappelerhof als Begegnungszone / Lückenschliessung «Müllerbrüggli» unter Berücksichtigung Topografie.

Freiraum und Siedlungsklima

Gestaltung eines multifunktionalen Freiraums auf der Schlüsselparzelle um die Schule in der Mitte des Transformationsgebietes inkl. Stadtmobiliar und öffentlicher Infrastruktur. Öffnung des Klostergartens zur FVV-Achse (öffentliche Durchwegung, Frisch- und Kaltluftschneise). Verbesserte Fuss-Velowegverbindungen zur Limmat und dem angrenzenden Naherholungsgebiet Martinsberg-Bruederholz-Flueholz.



Vertiefungsstudie Leitbild Kappelerhof, Stadt Baden (Quelle: Salewski Nater Kretz AG, 2022)



Situationsplan (EBP, 2023)

<p>S 1.3 Baden, Oberstadt AP 4G, Priorität B ARE-Code 4021.4.085 Weiterentwicklung</p>	<p>Ansprechperson bei Gemeinde Amalia Schneider, Projektleiterin in Abt. Stadtentwicklung</p>	<p>Ansprechperson bei Kanton Oliver Hager, Kreisplaner</p>								
	<p>Fläche / Bebauungsstand 5.7 ha, bebaut</p>	<p>Geplante Nutzung Mischnutzung</p>								
	<p>Einwohner und Beschäftigte Bestehend: ca. 700 E und ca. 800 B Potenzial: ca. +1'100 E und ca. +800 B</p>	<p>ÖV-Güteklasse Bestehend: A, B Zukünftig (2040): A, B</p>								
	<p>Beschrieb Die Oberstadt ist eines der vier Transformationsgebiete, die im Raumentwicklungskonzept (REK) der Stadt Baden definiert wurden. In den weiterführenden Planungsschritten werden die Entwicklungsvorstellungen für das Transformationsgebiet Oberstadt konsolidiert und konkretisiert sowie planungsrechtliche Voraussetzungen für die gewünschte Entwicklung geschaffen</p>									
	<p>Entwicklung seit der letzten Generation Geändertes Verfahren: Anstelle Ausarbeitung eines Entwicklungsrichtplans wurden 2020 bis 2022 zwei Vertiefungsstudien als Grundlage für einen Masterplan erarbeitet.</p>									
	<p>Nächste Planungsschritte / Meilensteine</p> <table border="0"> <tr> <td>2023</td> <td>Erarbeitung behördenverbindlicher Masterplan Oberstadt gestützt auf Vertiefungsstudien</td> </tr> <tr> <td>2024</td> <td>Überführung in Bau- und Nutzungsordnung (BNO)</td> </tr> <tr> <td>2024/2026</td> <td>Umsetzungsplanung Masterplanung</td> </tr> <tr> <td>ab 2026</td> <td>Umsetzung Masterplan</td> </tr> </table>		2023	Erarbeitung behördenverbindlicher Masterplan Oberstadt gestützt auf Vertiefungsstudien	2024	Überführung in Bau- und Nutzungsordnung (BNO)	2024/2026	Umsetzungsplanung Masterplanung	ab 2026	Umsetzung Masterplan
2023	Erarbeitung behördenverbindlicher Masterplan Oberstadt gestützt auf Vertiefungsstudien									
2024	Überführung in Bau- und Nutzungsordnung (BNO)									
2024/2026	Umsetzungsplanung Masterplanung									
ab 2026	Umsetzung Masterplan									
	<p>Verkehrliche Einbettung / Leistungsfähigkeit Strassennetz Mobilitätsmanagement: lageabhängig sind in der BNO gegenüber der Norm deutlich reduzierte Parkplatzmaxima vorgesehen, Mobilitätskonzepte werden im Rahmen von Gestaltungsplänen eingefordert.</p>									

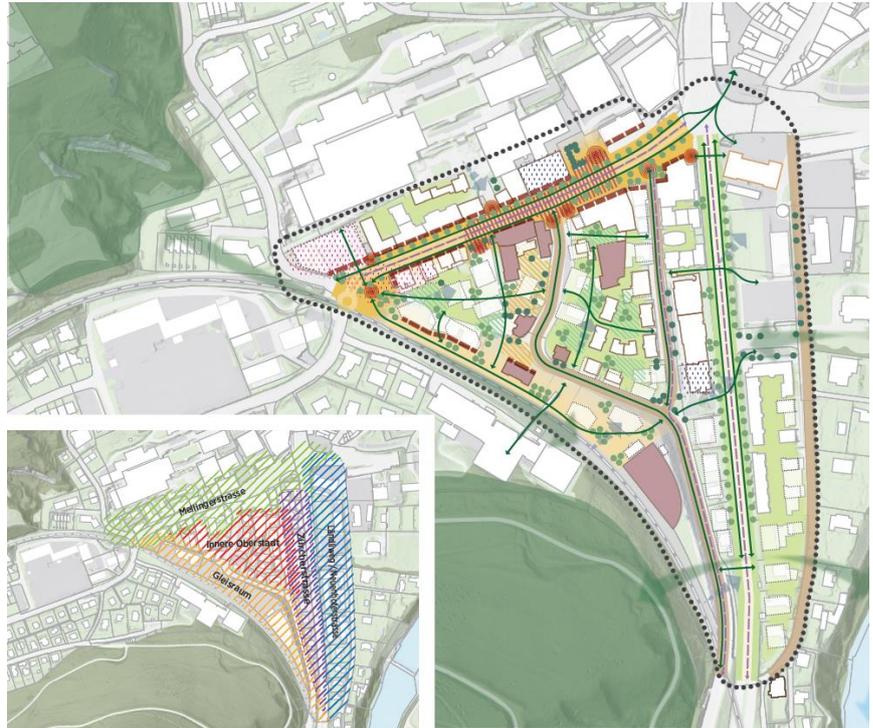
ÖV: Sehr gut mit Bus; ggf. Reaktivierung des bestehenden Bahntrassees von Wettlingen nach Dättwil prüfen

MIV: in Hauptverkehrszeiten hohes Verkehrsaufkommen in Innenstadt Baden, Gebiet liegt aber in Perimeter Verkehrsmanagement Baden-Wettingen. Entwicklung bedingt, dass Gesamtmenge des motorisierten Verkehrs nicht wesentlich ansteigt (Sicherung über Mobilitätskonzepte). Temporeduktionen, verbesserte Querungsmöglichkeiten, und zusätzliche Fuss- und Veloverbindungen sind im Masterplan vorgesehen.

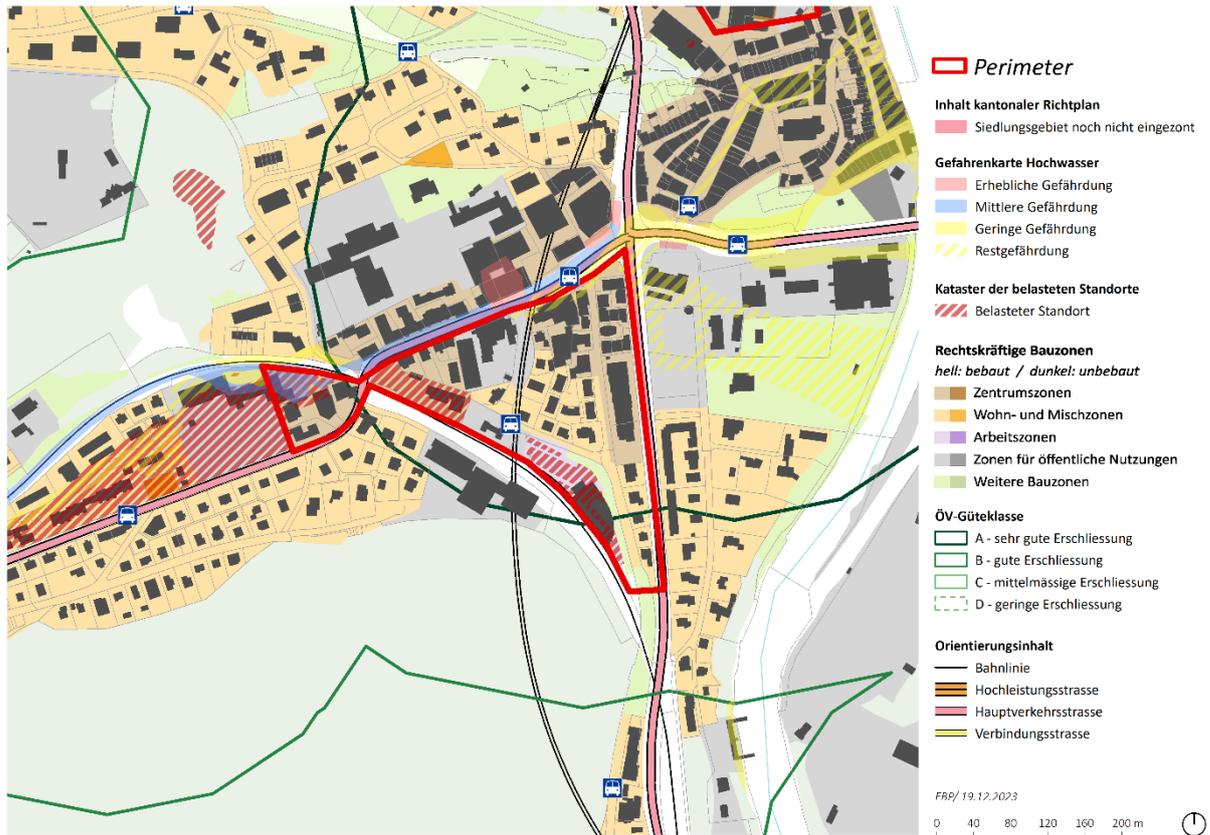
FVV: Das Gebiet ist gut in das kommunale Netz eingebunden (vgl. FVV 5.6 VVR Baden- Dättwil 1. Etappe und FVV 7.4 VVR Baden-Dättwil 2. Etappe)

Freiraum und Siedlungsklima

Der Masterplan sieht die Aufwertung der Freiräume und die siedlungsverträgliche Umgestaltung von Strassenräumen durch Begrünungs-, Bepflanzungs- und Entsiegelungsmassnahmen als Forderung vor. Damit wird die Stadtraumqualität erhöht und einen Beitrag zur Biodiversitätsförderung sowie zur Verbesserung des Lokalklimas geleistet.



Entwurf Masterplan Stand Februar 2024 (Quelle: EBP, 2024)



Situationsplan (EBP, 2023)

S 1.4

Birr, Wyde / Neumatt

AP 4G, Priorität B

ARE-Code 4021.4.087

Weiterentwicklung

Ansprechperson bei Gemeinde

Rahel Schneider, Leiterin Bauverwaltung Eigenamt

Fläche / Bebauungsstand

12.1 ha, bebaut

Einwohner

Bestehend: ca. 2'000 E

Potenzial: ca. +200 bis 800 E

Beschrieb

Verdichtung Wohngebiet; Ergänzung und Revitalisierung der bestehenden Grosssiedlung aus den 1960ern.

Entwicklung seit der letzten Generation

2016-2019 Erarbeitung Masterplan Birr-Wyde, Neumatt, Bachtalen

Die Masterplanung wurde zusammen mit dem BVU in einen Ergänzungsplan (EGP) überführt, welcher mit der Nutzungsplanungsrevision grundeigentümerverbindlich festgesetzt werden soll.

Nächste Planungsschritte / Meilensteine

2020-2024 Gesamtrevision BNO (voraussichtlicher Beschluss Gemeindeversammlung im Juni 2024)

ab 2028 erwarteter Baubeginn einzelner Grundeigentümer

Verkehrliche Einbettung / Leistungsfähigkeit Strassennetz

Zu allgemeiner verkehrlicher Lage vgl. auch Teilmassnahme S3.4 ESP Eigenamt. Verkehrskonzept im Rahmen Masterplan erarbeitet; KGV wurde erstellt.

Mobilitätsmanagement: zentrale Parkierung geplant, Vorgaben zu Parkplatzreduktion in BNO zu prüfen

ÖV: bereits erschlossen durch Bus, Bahnhof Birr in Fussdistanz

Ansprechperson bei Kanton

Hanna Jäggi, Kreisplanerin

Geplante Nutzung

Wohnnutzung

ÖV-Güteklasse

Bestehend: C, D

Zukünftig (2040): C, D

MIV: Aufhebung arealquerender Strassen und autoarme Arealgestaltung vorgesehen, direkte Anbindung an umgelegte Kantonsstrasse (Umlegung bestehende K398), regionaler Kapazitätsnachweis erbracht. Erschliessungsmöglichkeiten im Rahmen EGP festgesetzt. Der EP für die Verbindungsstrasse Wyden-/Zentralstrasse ist in Erarbeitung.

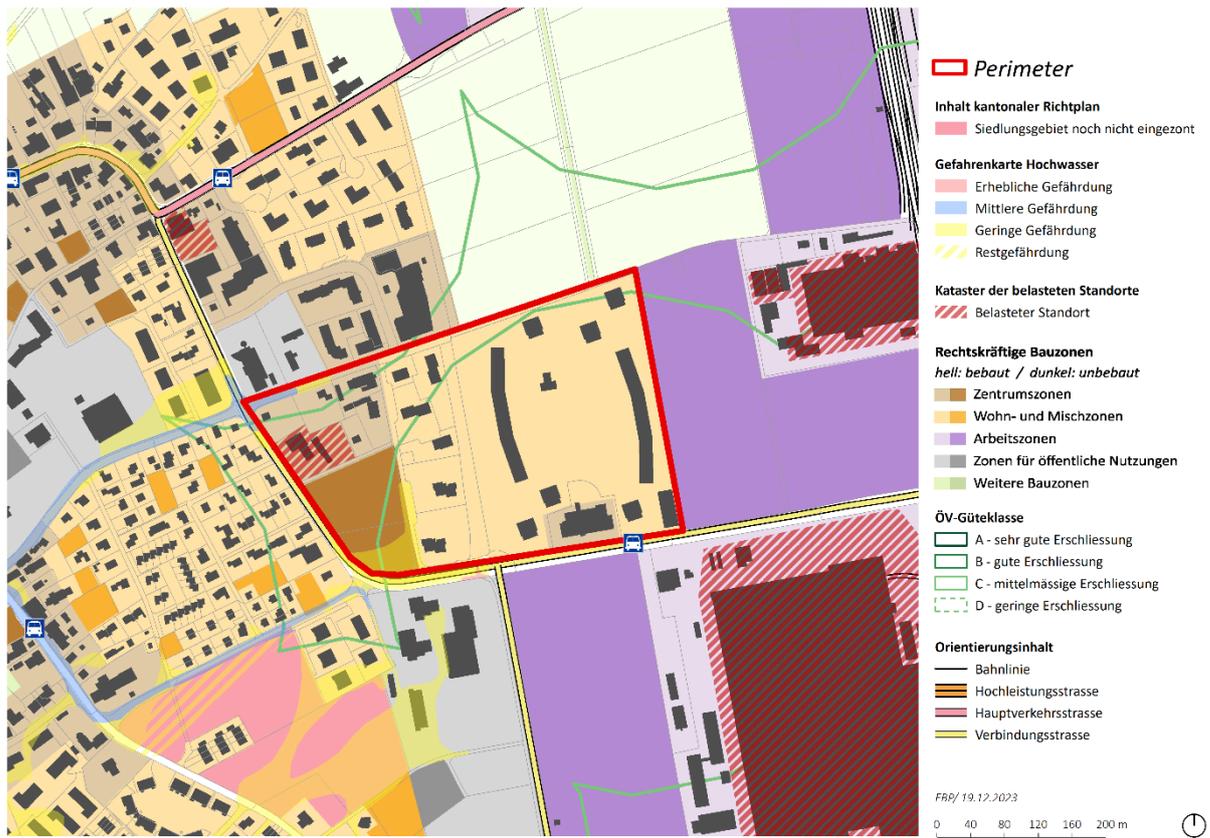
FVV: gut erschlossen, Ausbau des bestehenden arealinternen Fuss- und Velonetzes und neue Radstreifen auf umgelegter Kantonsstrassen geplant

Freiraum und Siedlungsklima

Parkartiger öffentlicher Freiraum in der Mitte des Areals geplant. Insgesamt hoher Durchgrünungsgrad vorgesehen mit unterschiedlichen Aussenraumqualitäten.

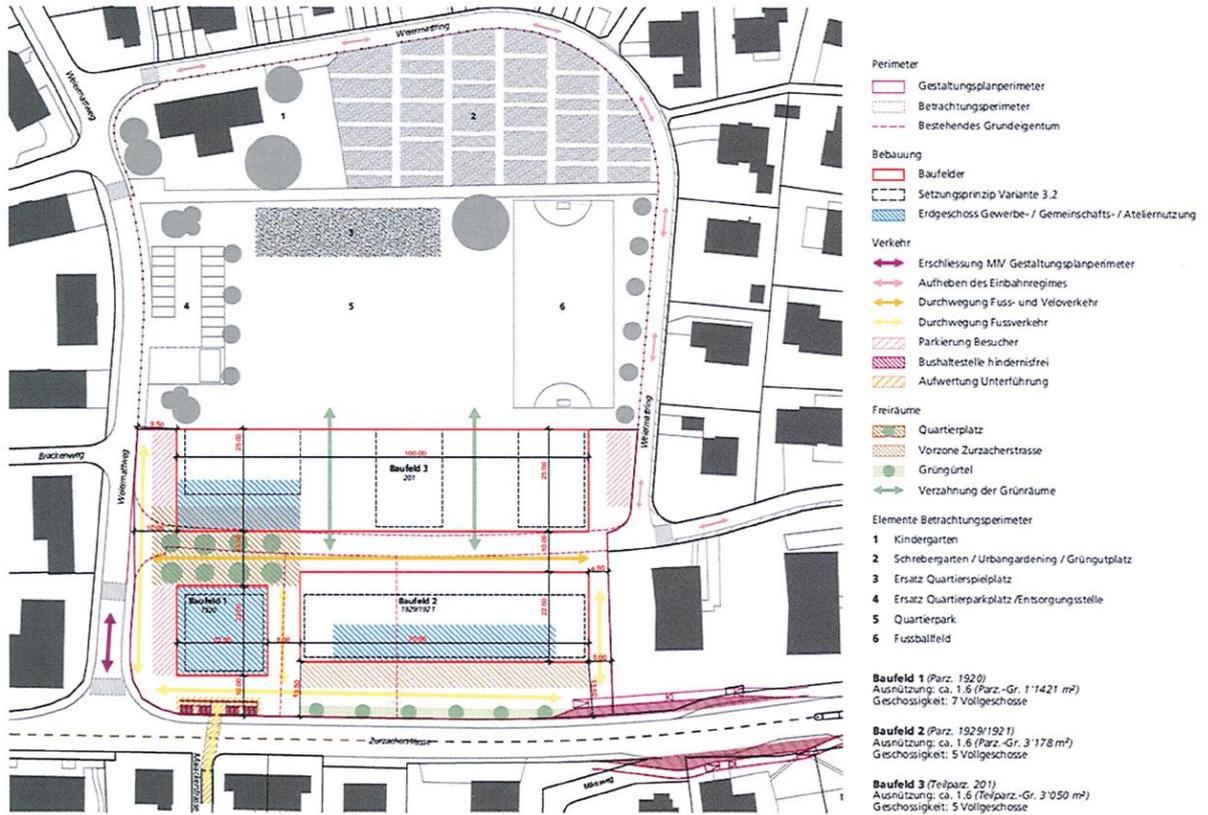


Modellfoto Masterplan Birr-Wyde, Neumatt, Bachtalen (Quelle: UC'NA, 2019)

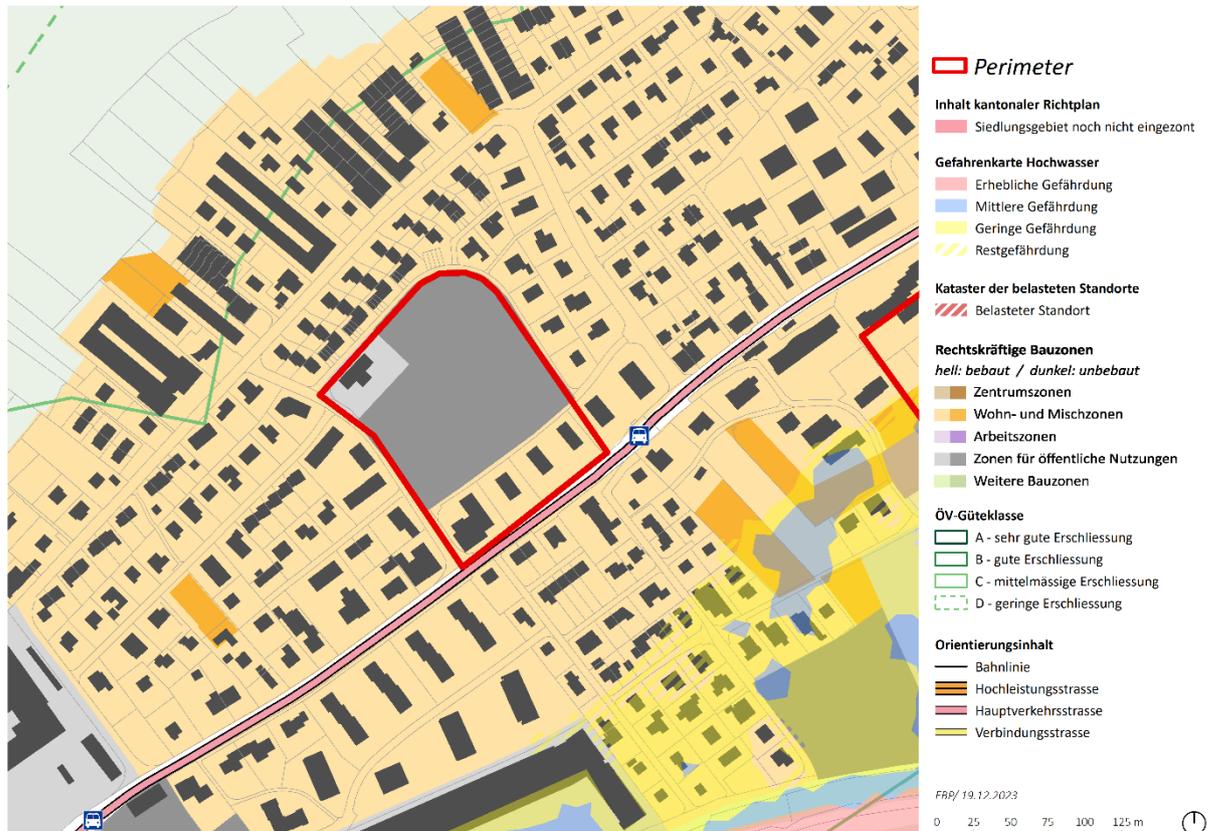


Situationsplan (EBP, 2023)

S 1.5 Brugg, Weiermatt Neue Massnahme	Ansprechperson bei Gemeinde Nay, Daniela, Leiterin Planung und Bau	Ansprechperson bei Kanton Hanna Jäggi, Kreisplanerin
	Fläche / Bebauungsstand 3.05 ha, bebaut	Geplante Nutzung Wohn-, Arbeits- und öffentliche Nutzung
	Einwohner und Beschäftigte Bestehend: ca. 60 E und ca. 5 B Potenzial: ca. +180 E und ca. +55 B	ÖV-Güteklasse Bestehend: B Zukünftig (2040): B
Beschrieb Das Areal gehört der Ortsbürgergemeinde Brugg. Mit der revidierten Bau- und Nutzungsordnung wurde die Parzelle in eine fünfgeschossige Wohn- und Arbeitszone mit Gestaltungsplanpflicht umgezont. In einem partizipativen Prozess wurden Entwicklungsvorstellungen entwickelt.		
Nächste Planungsschritte / Meilensteine		
2021	Inkrafttreten revidierte BNO; Parzelle 201 (Weiermatt) wurde in fünfgeschossige Wohn- und Arbeitszone mit Gestaltungsplanpflicht umgezont	
2021-2022	Erarbeitung Machbarkeitsstudie Zentrum Weiermatt	
2024/2025	Baurechtvergabe	
2025	Erarbeitung Gestaltungsplan	
ab 2029	erwarteter Baubeginn	
Verkehrliche Einbettung / Leistungsfähigkeit Strassennetz		
Mobilitätsmanagement: zentrale unterirdische Parkierung geplant. Vorgaben zur reduzierter Parkplatzangaben werden in GP konkretisiert.		
ÖV: bereits erschlossen durch Bus. Bushaltestelle Brugg, Au liegt direkt angrenzend zum Areal. Ein behindertengerechter Ausbau der Bushaltestelle ist zusammen mit der Arealentwicklung geplant. Die dafür erforderlichen Flächen werden gesichert.		
MIV: Der im Areal liegende Teil des Weiermattrings wird als Durchfahrtsstrasse aufgehoben wie auch das Einbahnregime im restlichen Bereich des Weiermattrings. Die MIV-Haupterschliessung erfolgt über den Weiermattweg, um das umliegende Quartier nicht durch ein zusätzliches Verkehrsaufkommen zu belasten.		
FVV: bereits gut erschlossen. Bei Arealentwicklung wird auf gute Durchwegung für FVV geachtet. Zur Stärkung der Verbindung zwischen den Quartieren Maiacker und Weiermatt soll die Unterführung zur Maiackerstrasse aufgewertet werden.		
Freiraum und Siedungsklima Grosszügiger durchgrünter Quartierpark vorgesehen. Dieser ist öffentlich und bietet Raum für verschiedene Aktivitäten (Aufenthalt, Begegnung, Spiel- und Sport). Der jetzige Baumbestand wird erhalten und ergänzt.		

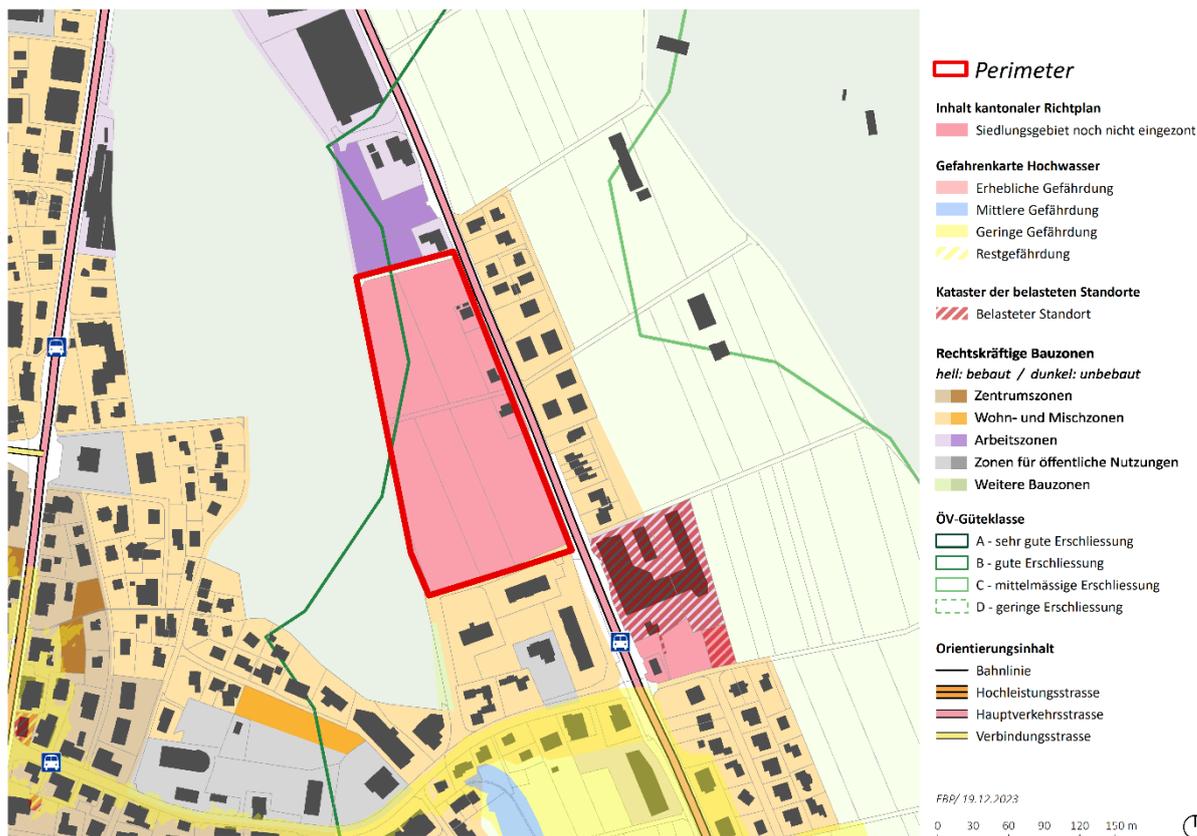


Synthese Machbarkeitsstudie Quartierzentrum Weiermatt. (Quelle: Stadt Brugg, 2022)



Situationsplan (EBP, 2023)

<p>S 1.6 Fislisbach, Buech Neue Massnahme</p>	<p>Ansprechperson bei Gemeinde Roger Kamber, Leiter Bau und Planung mit Leitung Fachbereich Tiefbau</p>	<p>Ansprechperson bei Kanton Oliver Hager, Kreisplaner</p>										
	<p>Fläche / Bebauungsstand 3 ha, aufgeteilt in 2 Etappen (1.2 und 2.8 ha), unbebaut</p>	<p>Geplante Nutzung Wohnnutzung mit 10% Gewerbeanteil und 1'500 m² Verkaufsnutzung</p>										
	<p>Einwohner und Beschäftigte Bestehend: 0 E und 0 B Potenzial: ca. +500 E; Beschäftigtenpotenzial zurzeit unbekannt</p>	<p>ÖV-Güteklasse Bestehend: C Zukünftig (2040): C</p>										
	<p>Beschrieb Siedlungserweiterungsgebiet gemäss kantonalem Richtplan. Mit der Einzonung sind keine nennenswerten Auswirkungen auf die Umwelt verbunden.</p>											
	<p>Nächste Planungsschritte / Meilensteine</p> <table border="0"> <tr> <td>2023-2024</td> <td>Erarbeitung Räumliches Entwicklungsleitbild</td> </tr> <tr> <td>2025</td> <td>Städtebauliche Machbarkeitsstudie</td> </tr> <tr> <td>2023-2024</td> <td>Einzonung 1. Etappe mit Anpassung BNO (1. VP)</td> </tr> <tr> <td>2025</td> <td>Erarbeitung GP / Richtprojekt.</td> </tr> <tr> <td>ab 2028</td> <td>Etappierte Umsetzung.</td> </tr> </table>		2023-2024	Erarbeitung Räumliches Entwicklungsleitbild	2025	Städtebauliche Machbarkeitsstudie	2023-2024	Einzonung 1. Etappe mit Anpassung BNO (1. VP)	2025	Erarbeitung GP / Richtprojekt.	ab 2028	Etappierte Umsetzung.
2023-2024	Erarbeitung Räumliches Entwicklungsleitbild											
2025	Städtebauliche Machbarkeitsstudie											
2023-2024	Einzonung 1. Etappe mit Anpassung BNO (1. VP)											
2025	Erarbeitung GP / Richtprojekt.											
ab 2028	Etappierte Umsetzung.											
	<p>Verkehrliche Einbettung / Leistungsfähigkeit Strassennetz Mobilitätsmanagement: Mobilitätskonzept wird mit GP erbracht. ÖV: Neue Bushaltestelle geplant. MIV: Kapazitätsnachweis ist mit Einzonungsverfahren zu erbringen. FVV: Geplant ist die Schaffung einer attraktiven Verbindung für den Fussverkehr durch das Quartier sowie für den Fuss- und Radverkehr entlang der Kantonsstrasse im GP-Gebiet (nördlicher Teil) die Erschliessung zu verbessern beziehungsweise die fehlende Infrastruktur zu erstellen. Freiraum und Siedlungsklima Anforderungen zu Freiraumgestaltung und -versorgung sind im Rahmen der städtebaulicher Machbarkeitsstudie aufzuzeigen.</p>											



Situationsplan (EBP, 2023)

S 1.7

Möriken-Wildegg, Bahnhof Wildegg

AP 4G, Priorität A
 ARE-Code 4021.4.081
 Weiterentwicklung

Ansprechperson bei Gemeinde

Pascal Chioru, Gemeindeschreiber

Fläche / Bebauungsstand

2.3 ha, bebaut

Einwohner und Beschäftigte

Bestehend: ca. 20 E und ca. 50 B
 Potenzial: ca. +500 E und ca. +100 B

Ansprechperson bei Kanton

Thomas Roduner, Kreisplaner

Geplante Nutzung

Mischnutzung

ÖV-Güteklasse

Bestehend: C
 Zukünftig (2040): C (trotz RE-Entfall gemäss STEP AS 2035)

Beschrieb

Wichtiges regionales Handlungs- und Schlüsselgebiet gemäss REK Lenzburg Seetal. Insgesamt 3 Teile («Süd», «Mitte», «Nord»).

Entwicklung seit der letzten Generation

Umsetzung Teil «Mitte» gemäss Massnahme 4021.4.081 auf Kurs.

2020	Genehmigung Gestaltungsplan (GP) Teilperimeter «Mitte»
2021	Baubeginn Teil «Mitte»
2021	Aufgleisung Erarbeitung GP Teilperimeter «Süd»
ab 2022	Baubeginn öV-Drehscheibe Bahnhof Möriken-Wildegg
2023	Vorbereitungen / Grundlagenerhebungen zum Teilperimeter «Nord»

Nächste Planungsschritte / Meilensteine

2023/2024	Vorbereitungen / Grundlagenerhebungen zum Teilperimeter «Nord»
2025/2026	Verhandlungen mit Grundeigentümer / Festlegen weiteres Vorgehen
2027/29	Erarbeitung GP Teilperimeter «Nord»
ab ca. 2030	Baubeginn Teil «Süd»

Zeitpunkt Ausführung GP Bereich «Süd» ist zum jetzigen Zeitpunkt unklar.

Verkehrliche Einbettung / Leistungsfähigkeit Strassennetz

Mobilitätsmanagement: 60 P+R-Plätze bestehend (westlich und östlich des Bahnhofs), Erstellung von 300 B+R. Parkplatzbedarf für Nutzungen wird im Rahmen der folgenden Gestaltungspläne (Süd und Nord) ermittelt

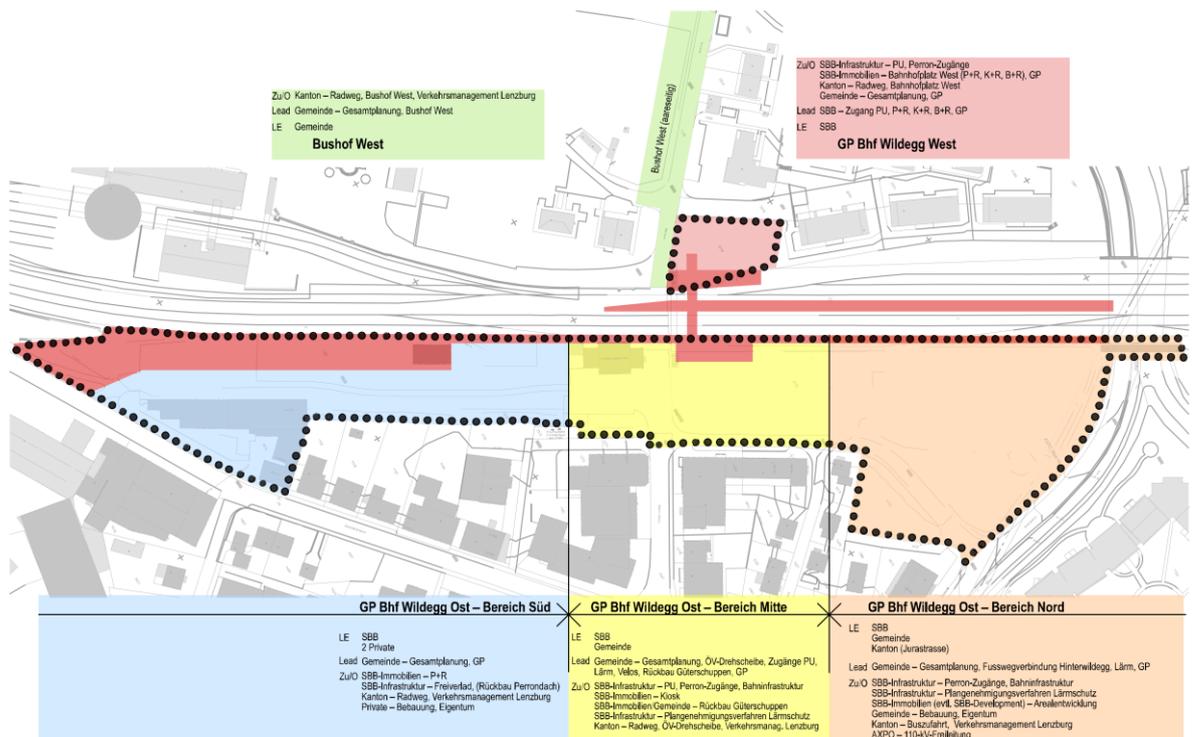
ÖV: Bahnhof Wildegg Teil des Areals

MIV: Aufhebung Poststrasse und Umgestaltung bzw. Aufteilung Bahnhofplatz notwendig, Einführung des Konzepts Verkehrsmanagement Lenzburg, P+R in Ost/West aufteilen, Erschliessung ist sichergestellt (via Bahnhof- resp. Talstrasse).

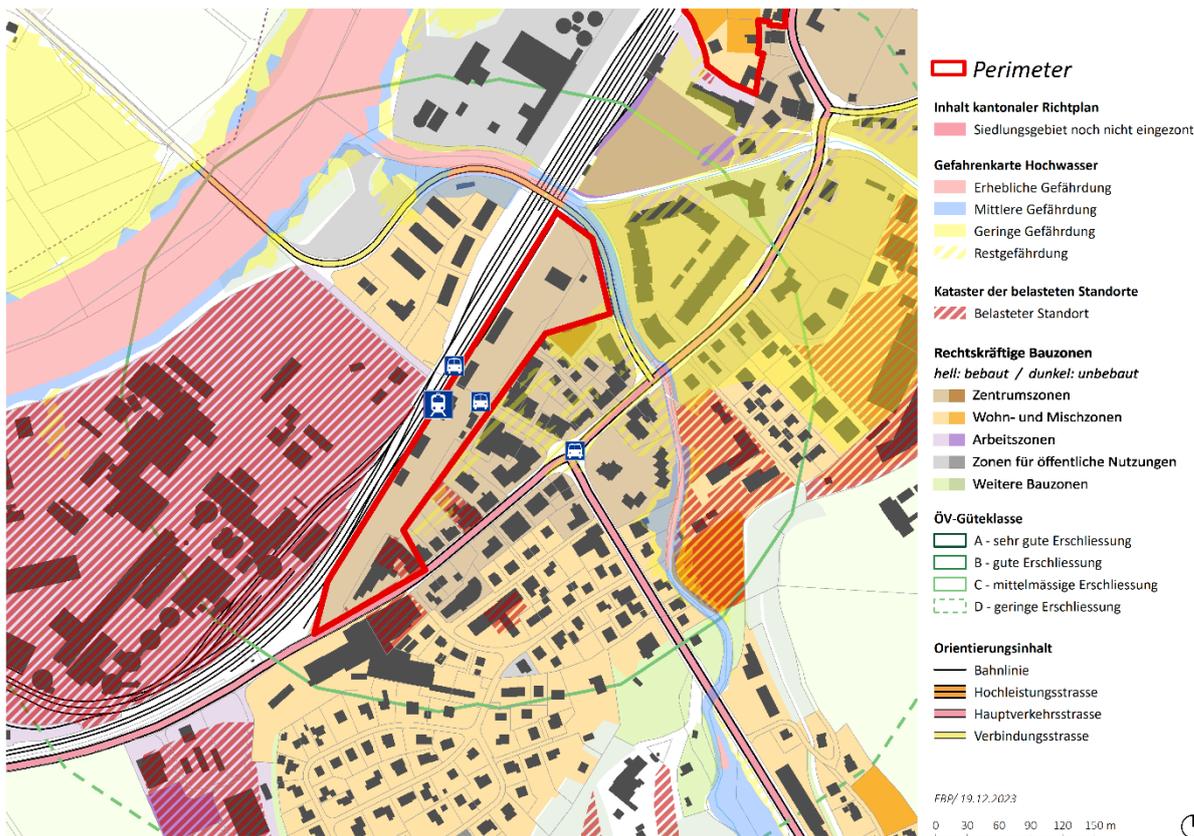
FVV: Fusswegverbindung nach Norden wird bedeutender, der Anschluss ans kantonales Radnetz ist vorhanden, zusätzlich wird das Velonetz ergänzt um die Verbindung zwischen dem Bahnhof Wildegg mit der Schulanlage Hellmatt (vgl. FVV 3.2 Veloweg Wildegg)

Freiraum und Siedlungsklima

Neben einer eigentlichen ÖV-Drehscheibe mit Bushof und Bahnzugängen ist vor dem historischen Aufnahmegebäude ein baumbestandener Platz vorgesehen. Es ist ein attraktiver Freiraum resp. eine Begegnungszone vorgesehen.



Unterteilung des Perimeters mit Gestaltungsplanpflicht, GP Bahnhof Wildegg Ost – Bereich Mitte (Bahnhofplatz), 2020



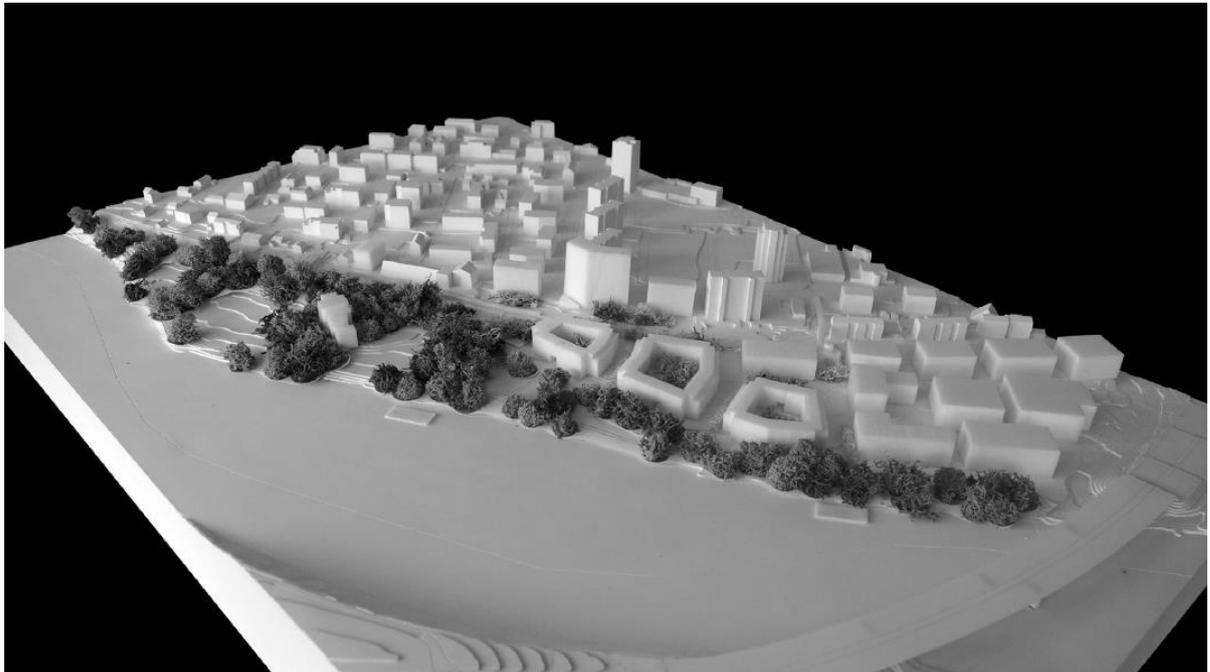
Situationsplan (EBP, 2023)

<p>S 1.8 Neuenhof, Hårdli Neue Massnahme</p>	<p>Ansprechperson bei Gemeinde Daniel Lötcher, Leiter Tiefbau/Infrastruktur</p> <p>Fläche / Bebauungsstand 5.5 ha, Familiengartennutzung</p> <p>Einwohner und Beschäftigte Bestehend: Alterssiedlung Sonnmat (Angestellte ca. 30, Bewohner ca. 70) Potenzial: ca. +800 Einwohner und Beschäftigte</p>	<p>Ansprechperson bei Kanton Oliver Hager, Kreisplaner</p> <p>Geplante Nutzung Wohn-, Arbeits- und öffentliche Nutzung</p> <p>ÖV-Güteklasse Bestehend: C Zukünftig (2040): C</p>
	<p>Beschrieb Langgestrecktes Areal zwischen Limmatufer und Bahngleisen. Mit rund 6ha bedeutendes Entwicklungspotenzial der Gemeinde Neuenhof. Mit BNO-Revision (2018) wurde das Areal von einer Bauzonenreserve ÖBA in die Wohn- und Arbeitsplatzzone «Hårdli» umgezont und damit der Grundstein für die Entwicklung des Areals gelegt.</p>	
	<p>Nächste Planungsschritte / Meilensteine</p> <p>2022-2023 Studienauftrag Hårdli</p> <p>2024-2025 Masterplan Hårdli</p> <p>ab 2026 Erarbeitung von Teilgestaltungsplänen</p> <p>ab 2028 Etappierte Umsetzung</p>	
	<p>Verkehrliche Einbettung / Leistungsfähigkeit Strassennetz</p> <p>Mobilitätsmanagement: Ein Mobilitätsmanagement wird in der nächsten Projektphase ausgearbeitet. Es wird autoreduziertes Wohnen angestrebt.</p> <p>ÖV: direkte Lage am Bahnhof Neuenhof. Busanbindung an Bahnhof wird geprüft.</p> <p>MIV: Die MIV-Erschliessung erfolgt via bestehendes Industriegebiet Ringstrasse/Limmatstrasse mit Anschluss an das übergeordnete Verkehrsnetz beim Kreisel Eich (Knoten Limmatstrasse/Zürcherstrasse).</p> <p>FVV: Neue FVV-Verbindungen unter/über SBB-Gleisen zur verbesserten Anbindung des Areals mit dem restlichen Siedlungsgebiet von Neuenhof (vgl. Massnahme FVV 8.3 Unter- und</p>	

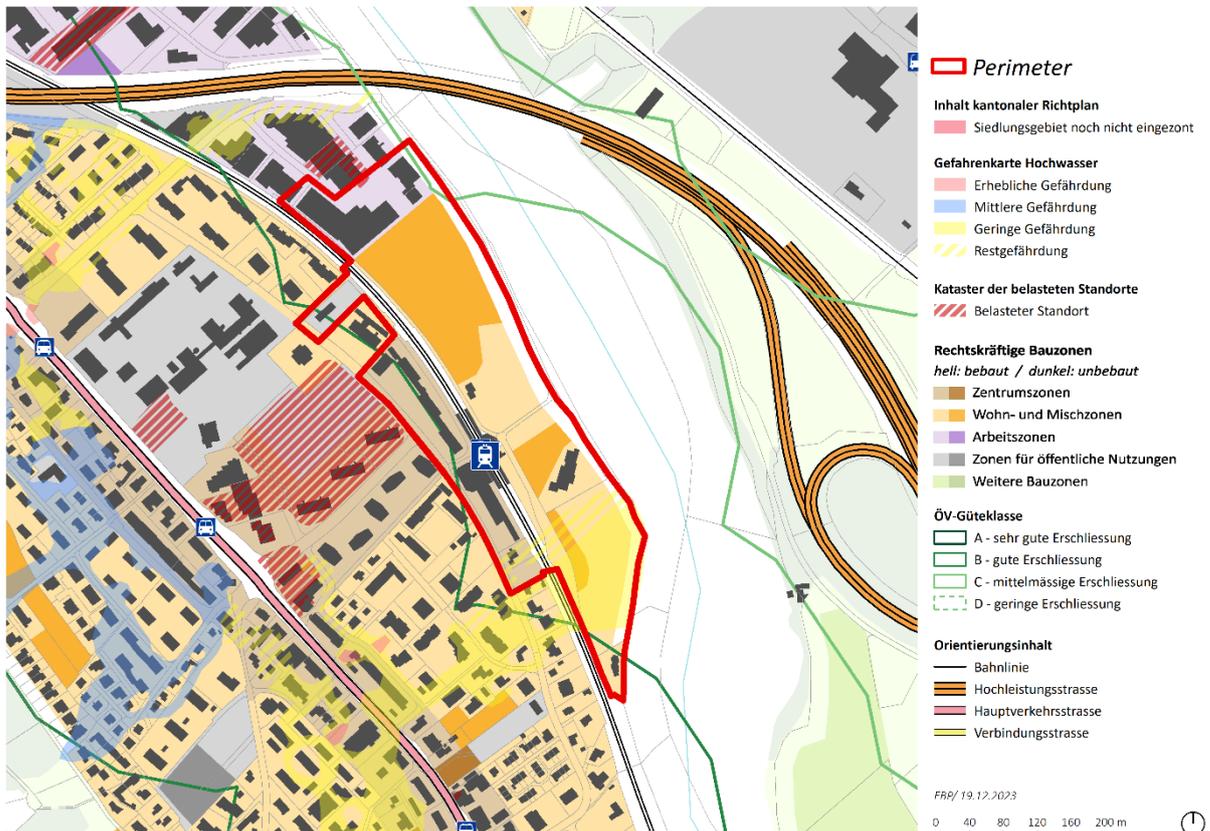
Überführung Händli) und zur Verknüpfung mit der geplanten VVR Limmattal (vgl. Massnahme FVV 7.10 VVR Abschnitt Neuenhof). Somit erfolgen die FVV-Verbindungen über zwei neue Querungen der SBB (Ausbau zentrale Unterführung Bahnhof und neue Fuss- und Velobrücke), über die bestehende Brücke über die SBB Sonnmattweg sowie über die neue Erschliessungsstrasse von der Limmatstrasse.

Freiraum und Siedlungsklima

Konzentration der Bebauung im Westen des Areals ermöglicht, grösseren zusammenhängenden Freiraum im Osten des Areals. Damit entsteht ein grosszügiger öffentlicher Landschafts- und Erholungsraum im Westen entlang der Limmat.

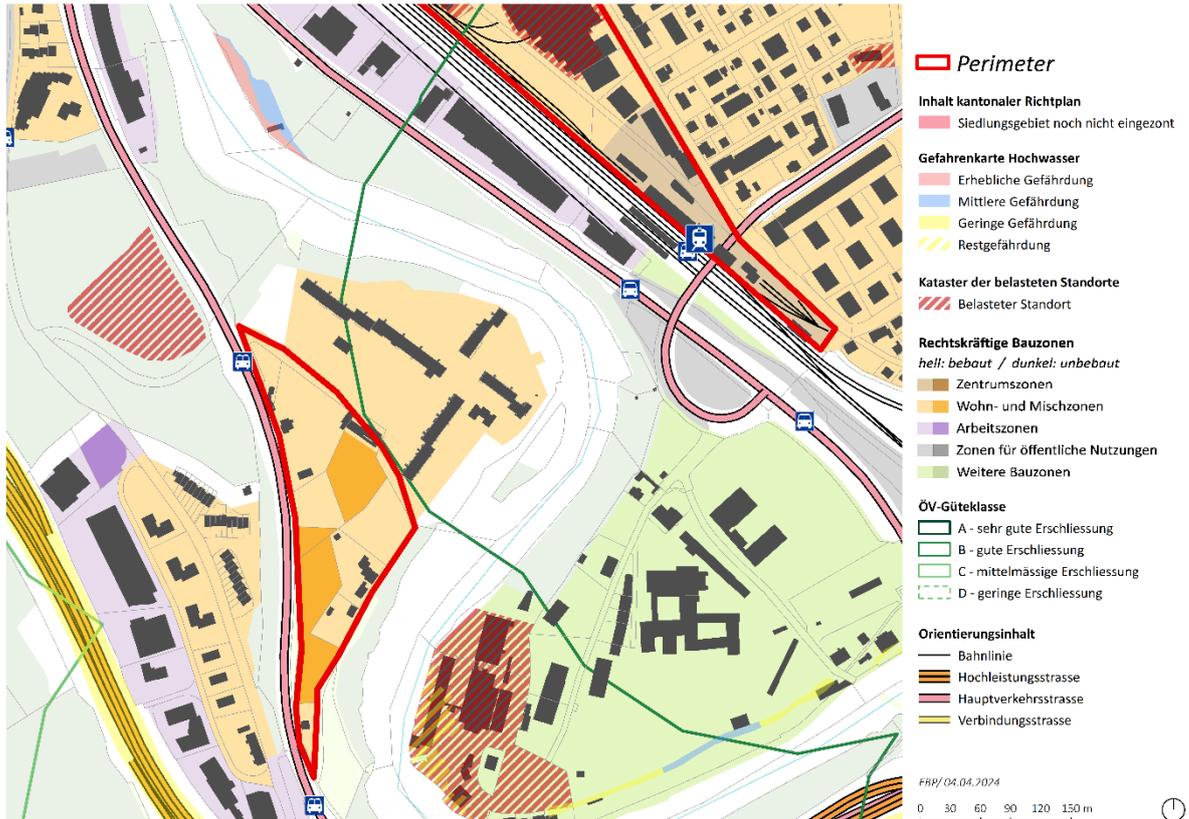


Siegerprojekt «Neue Höfe Händli» aus Studienauftrag Händli von Team Salewski Nater Kretz, Mai 2023



Situationsplan (EBP, 2023)

<p>S 1.9 Neuenhof, Webermühle Neue Massnahme</p>	<p>Ansprechperson bei Gemeinde Daniel Lötscher, Leiter Tiefbau/Infrastruktur</p> <p>Fläche / Bebauungsstand 30 ha, unbebaut</p> <p>Einwohner und Beschäftigte Bestehend: ca. 900 E Potenzial: ca. +500 bis 700 E B</p>	<p>Ansprechperson bei Kanton Oliver Hager, Kreisplaner</p> <p>Geplante Nutzung Wohn-, Arbeits- und öffentliche Nutzung</p> <p>ÖV-Güteklasse Bestehend: C, B Zukünftig (2040): A, B (Angebotsverdichtung am Bahnhof Wettlingen gemäss STEP AS 2035)</p>
<p>Beschrieb Die Webermühle ist ein Quartier der Gemeinde Neuenhof und liegt unmittelbar an der Limmat. Es handelt es sich um eine 1984 fertiggestellte Grosssiedlung mit dem Elementbausystem der Firma Göhner, die an Stelle einer alten Mühle errichtet wurde. Das übrige Baugebiet soll nun entwickelt werden.</p>		
<p>Nächste Planungsschritte / Meilensteine Bis Ende 2025 Erarbeitung Masterplan Bis Ende 2028 Genehmigung Gestaltungsplan Bis Ende 2029 Bauprojekt (Vertragsgrundlage) Ab 2030/2031 Realisierung</p>		
<p>Verkehrliche Einbettung / Leistungsfähigkeit Strassennetz Mobilitätsmanagement: Mobilitätskonzept wird im Rahmen GP ausgearbeitet ÖV: verbesserte Anbindung an Bahnhof Wettlingen und Buslinie durch neuen Lift von Webermühle zum Bahnhof Wettlingen. Prüfung Verschiebung Bushaltestellen. MIV: Erschliessung über Neuenhofer- Zürcherstrasse FVV: Schulweg Webermühle-Zentrum Neuenhof wird aufgewertete. FVV-Verbindung in das Erholungsgebiete Baregg/ Teufelskeller und Limmatraum wird verbessert (allenfalls neues Brückenbauwerk und Fusswegverbindung Webermühle-Klosterrüti über Zürcherstrasse), weitere Verbindung nach Wettlingen (Bahnhof / Zentrum) vorhanden. (vgl. FVV 4.9 Abschnitt Neuenhof)</p>		
<p>Freiraum und Siedlungsklima Im Rahmen des zu entwickelnden Freiraumkonzeptes (ca. 2026) der Gemeinde Neuenhof, werden ebenfalls die Gebiete Webermühle/Klosterrüti eingebunden.</p>		



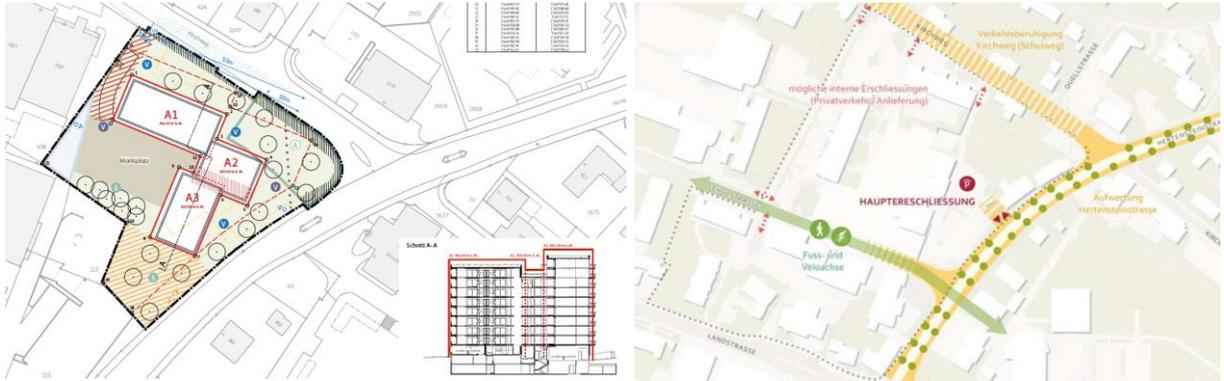
Situationsplan (EBP, 2024)

<p>S 1.10 Obersiggenthal, Zentrumsentwicklung Markthof Neue Massnahme</p>	<p>Ansprechperson bei Gemeinde Bettina Lutz Güttler, Gemeindeammann</p> <p>Fläche / Bebauungsstand 0.3 ha, bebaut</p> <p>Einwohner und Beschäftigte Bestehend: 59 E und 2 B Potenzial: ca. +70 E und ca. +20 B</p>	<p>Ansprechperson bei Kanton Oliver Hager</p> <p>Geplante Nutzung Mischnutzung</p> <p>ÖV-Güteklasse Bestehend: B Zukünftig (2040): B</p>												
<p>Beschrieb Zentral gelegenes Areal in Nussbaumen, Gemeinde Obersiggenthal, mit einem rechtskräftigen Gestaltungsplan (1997). Im Rahmen der Zentrumsentwicklung sollen die alten Bestandesbauten auf dem Schild Ost durch Neubauten ersetzt werden. Das Schild Ost unterliegt einer Gestaltungsplanpflicht.</p>														
<p>Nächste Planungsschritte / Meilensteine</p> <table border="0"> <tr> <td>2018</td> <td>Erarbeitung Strategiepapier Entwicklung Markthof-Areal</td> </tr> <tr> <td>2018</td> <td>Unterzeichnung Planungsvereinbarung mit Grundeigentümer Markthof Schild Ost</td> </tr> <tr> <td>2019</td> <td>Erarbeitung Studienauftrag und Erschliessungsplanung</td> </tr> <tr> <td>2020</td> <td>Erarbeitung Richtprojekt</td> </tr> <tr> <td>2021-2023</td> <td>Erarbeitung Teilgestaltungsplan Markthof Schild Ost</td> </tr> <tr> <td>ab 2028</td> <td>Etappierte Umsetzung</td> </tr> </table>			2018	Erarbeitung Strategiepapier Entwicklung Markthof-Areal	2018	Unterzeichnung Planungsvereinbarung mit Grundeigentümer Markthof Schild Ost	2019	Erarbeitung Studienauftrag und Erschliessungsplanung	2020	Erarbeitung Richtprojekt	2021-2023	Erarbeitung Teilgestaltungsplan Markthof Schild Ost	ab 2028	Etappierte Umsetzung
2018	Erarbeitung Strategiepapier Entwicklung Markthof-Areal													
2018	Unterzeichnung Planungsvereinbarung mit Grundeigentümer Markthof Schild Ost													
2019	Erarbeitung Studienauftrag und Erschliessungsplanung													
2020	Erarbeitung Richtprojekt													
2021-2023	Erarbeitung Teilgestaltungsplan Markthof Schild Ost													
ab 2028	Etappierte Umsetzung													
<p>Verkehrliche Einbettung / Leistungsfähigkeit Strassennetz Mobilitätsmanagement: zentrale Parkieranlage geplant, Mobilitätskonzept noch ausstehend ÖV: Busanbindung in 7-Min-Takt. vorhanden. MIV: Konzentration Erschliessung ab Hertensteinstrasse geplant, um Verkehrsaufkommen auf Kirchweg zu reduzieren, sofern notwendige Kundenparkplätze auf Schild Ost nicht untergebracht werden können. Verkehrsberuhigung Kirchweg und Aufwertung Hertenstrasse geplant.</p>														

FVV: Durchwegung des Areals über Gestaltungsplan sichergestellt, der Kirchweg soll aufgewertet werden, insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr (vgl. Massnahmen SR 1.16 Velobauptverbindung / Aufwertung Landschreiber/Kirchweg Ost und SR 1.17 Velohauptverbindung / Aufwertung Kirchweg Ost-Ost),

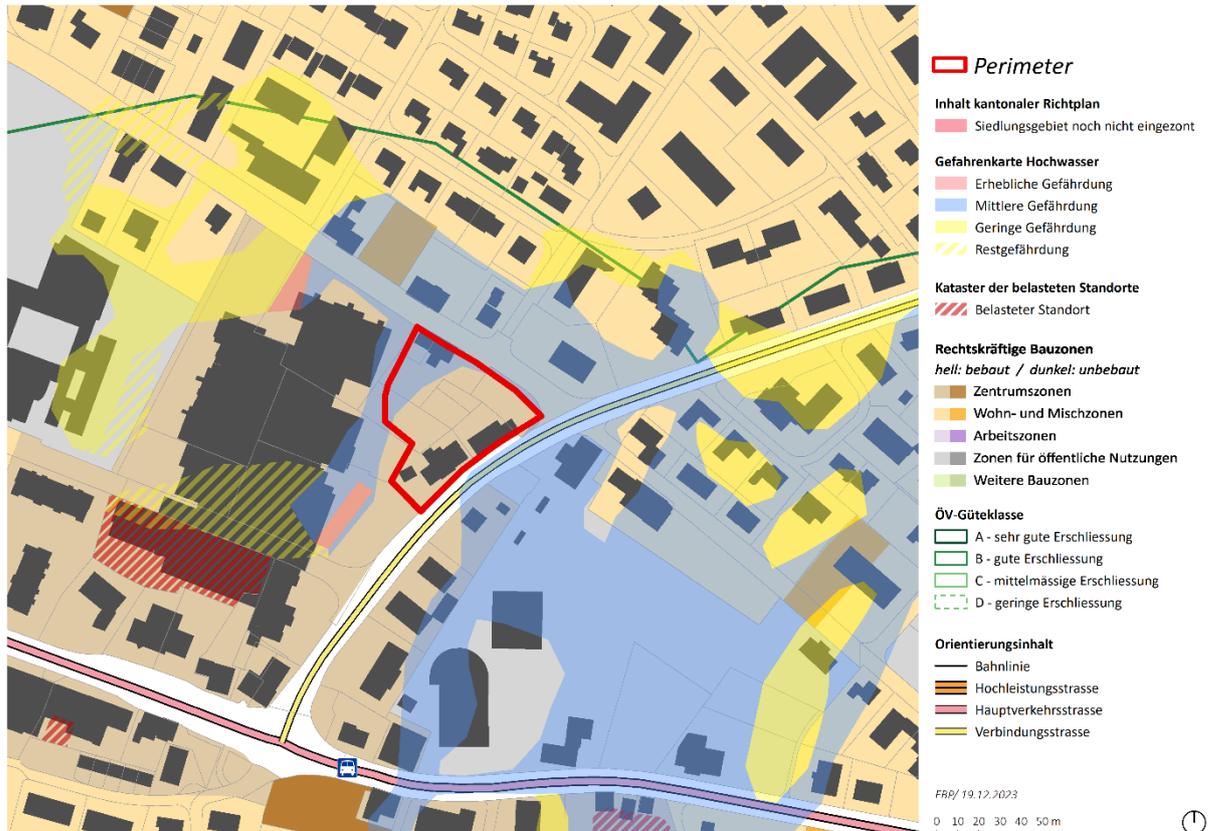
Freiraum und Siedlungsklima

Der Teilgestaltungsplan fordert eine einheimische standortgerechte Bepflanzung und legt eine Mindestanzahl Bäume und ihre ungefähren Standorte fest. Es wird ein neuer durchgrünter öffentlicher Freiraum im Zentrum mit Spiel- und Aufenthaltsbereichen geschaffen. Der neu geschaffene Marktplatz wird dabei das Herz des Schilds Ost, nicht nur für die Bewohner, sondern für den Gesamten Markthof und die Öffentlichkeit. Er soll für Aktivitäten der Gemeinde zur Verfügung stehen wie beispielsweise einen Weihnachtsmarkt oder ähnliches. Der Platz ist nur teilversiegelt und beschattet.



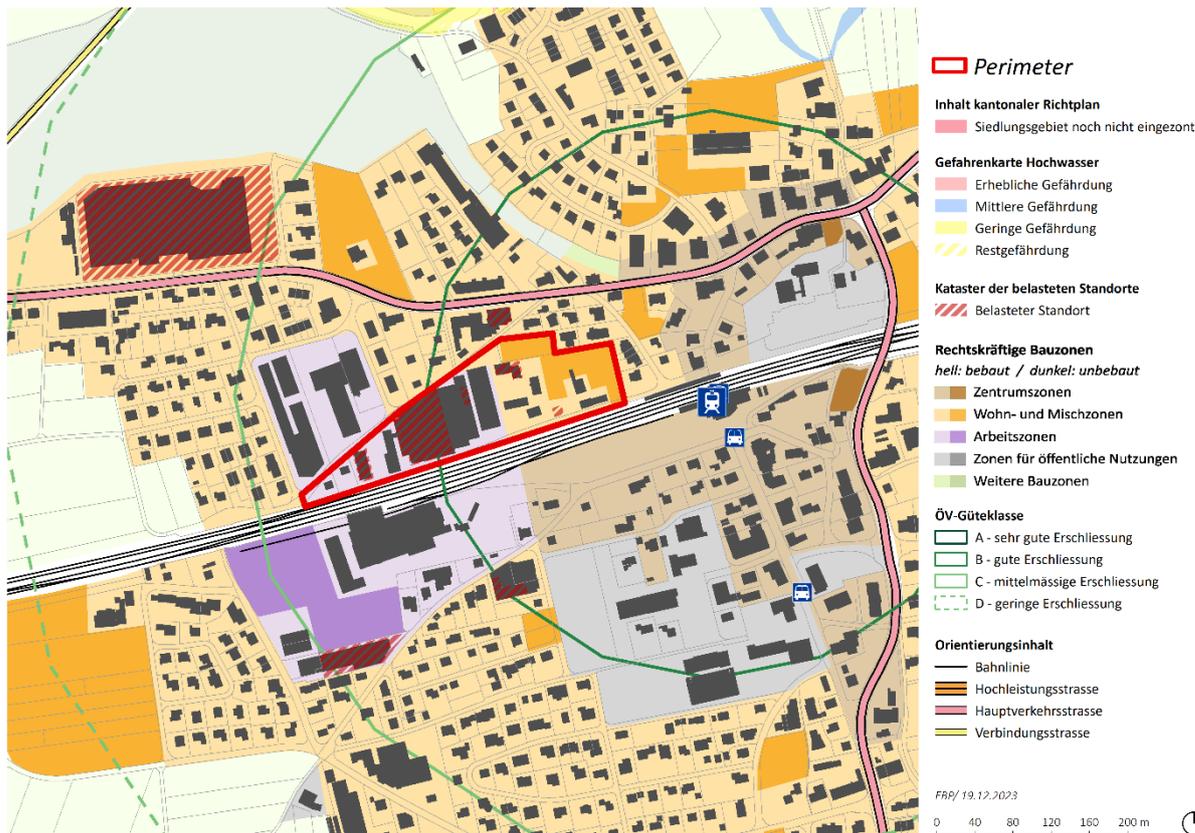
Situationsplan rechtskräftiger Teilgestaltungsplan Schild Ost (Quelle: Planwerkstadt, 2023)

Erschliessungskonzept (Quelle: Metron, 2018)



Situationsplan (EBP, 2023)

<p>S 1.11 Rupperswil, Bahnhof Nord AP 4G, Priorität B ARE-Code 4021.4.089 Weiterentwicklung</p>	<p>Ansprechperson bei Gemeinde David Fiore, Leiter Bau, Planung und Umwelt</p> <p>Fläche / Bebauungsstand 2.4 ha, bebaut</p> <p>Einwohner und Beschäftigte Bestehend: 20 E und 150 B Potenzial: ca. +170 E und ca. +200 B</p>	<p>Ansprechperson bei Kanton Thomas Roduner, Kreisplaner</p> <p>Geplante Nutzung Mischnutzung</p> <p>ÖV-Güteklasse Bestehend: B, C Zukünftig (2040): B, C</p>
<p>Beschrieb Transformationsgebiet am Bahnhof Rupperswil.</p>		
<p>Entwicklung seit der letzten Generation Umsetzung Massnahme gemäss Massnahmenbeschrieb AP 4G auf Kurs.</p> <p>2021 Gesamtrevision BNO: Umwandlung der ehemaligen Industriezone in eine Mischzone mit Gestaltungsplanpflicht</p> <p>2021 Erarbeitung kommunaler Gesamtplan Verkehr</p>		
<p>Nächste Planungsschritte / Meilensteine</p> <p>2023-2024 Grundlagen, Workshopverfahren</p> <p>ab 2024 Start Erarbeitung GP Bahnhof Nord</p> <p>Ab 2026 voraussichtlicher Start Projektentwicklung</p> <p>ab 2027/28 Etappierter Baubeginn</p>		
<p>Verkehrliche Einbettung / Leistungsfähigkeit Strassennetz</p> <p>Mobilitätsmanagement: Parkierungsangebot / Vorgaben betreffend Mobilitätskonzept sind im GP zu regeln</p> <p>ÖV: direkt am Bahnhof Rupperswil</p> <p>MIV: Feinerschliessung noch zu klären im Rahmen Gestaltungsplan, Kapazitätsnachweis noch zu erbringen.</p> <p>FVV: Das Gebiet ist gut in das kommunale Netz eingebunden.</p>		
<p>Freiraum und Siedungsklima Vorhaben werden im Rahmen des GP geklärt.</p>		



Situationsplan (EBP, 2023)

S 1.12

Ruppertswil, Zentrum
 AP 4G, Priorität B
 ARE-Code 4021.4.090
 Weiterentwicklung

Ansprechperson bei Gemeinde

David Fiore, Leiter Bau, Planung und Umwelt

Fläche / Bebauungsstand

5.2 ha, bebaut

Einwohner und Beschäftigte

Bestehend: 30 E und 70 B
 Potenzial: ca. +400 E und ca. +100 B

Beschrieb

Zentrumsentwicklung im Umfeld des Bahnhofs Ruppertswil.

Entwicklung seit der letzten Generation

- 2021 Gesamtrevision BNO: neu Zentrumszone 1 und 2 mit drei Gestaltungsplangebiete («Bahnhofsareal», «Schützenstrasse/ Gartenstrasse» und «Mitteldorf/ Dorfstrasse»)
- 2021 Erarbeitung kommunaler Gesamtplan Verkehr
- 2021-2022 Projektdefinition und Planungsvereinbarungen der Grundeigentümer

Nächste Planungsschritte / Meilensteine

- 2023-2024 Erarbeitung Testplanungen in drei Gestaltungsplangebiete
- 2024-2025 Erarbeitung Masterplan für alle drei Gestaltungsplangebiete
- ab 2026 Erarbeitung einzelner Gestaltungspläne
- anschliessend Etappierter Baubeginn

Verkehrliche Einbettung / Leistungsfähigkeit Strassennetz

Mobilitätsmanagement: Parkierungsangebot / Vorgaben betreffend Mobilitätskonzept sind im GP zu regeln

ÖV: direkt am Bahnhof Ruppertswil

MIV: Feinerschliessung noch zu klären im Rahmen Gestaltungsplänen, allenfalls Kapazitäts-nachweis zu erbringen.

Ansprechperson bei Kanton

Thomas Roduner, Kreisplaner

Geplante Nutzung

Mischnutzung

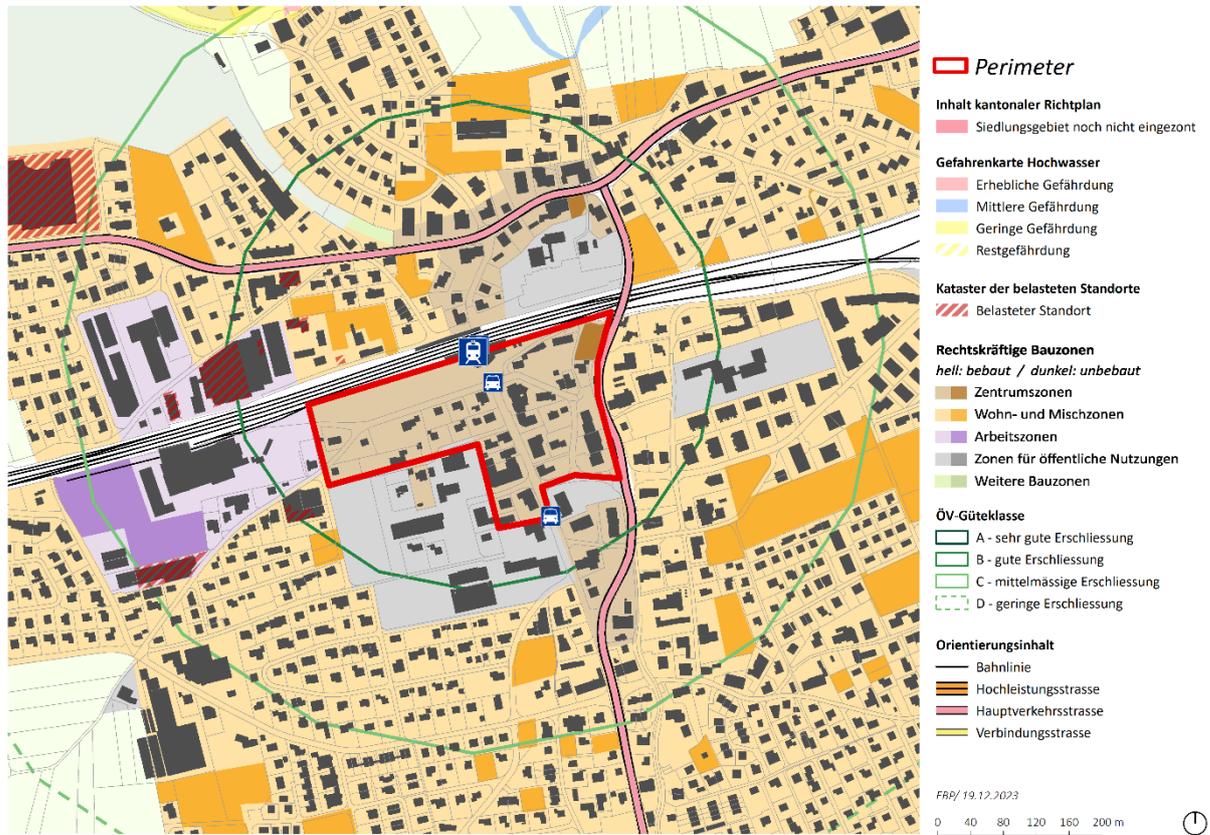
ÖV-Güteklasse

Bestehend: B, C
 Zukünftig (2040): B, C

FVV: Das Gebiet ist gut in das kommunale Netz eingebunden.

Freiraum und Siedlungsklima

Vorgaben werden im Rahmen des GP geklärt.



Situationsplan (EBP, 2023)

S 1.13

Wettingen, Bahnhof

AP 4G, Priorität A

ARE-Code 4021.4.076

Weiterentwicklung

Ansprechperson bei Gemeinde

Melanie Schneider, Fachspezialistin Planung

Fläche / Bebauungsstand

4.1 ha, bebaut

Einwohner und Beschäftigte

Bestehend: 52 E + 50 B

Potenzial: ca. + 900 E und ca. + 400 B

Ansprechperson bei Kanton

Oliver Hager, Kreisplaner

Geplante Nutzung

Wohn- / Mischnutzung

ÖV-Güteklasse

Bestehend: B

Zukünftig (2040): A (Angebotsverdichtung am Bahnhof Wettingen gemäss STEP AS 2035)

Beschrieb

Transformationsgebiet im Bahnhofsumfeld von Wettingen.

Entwicklung seit der letzten Generation

2020 Genehmigung GP Bahnhofsareal, umfasst vier Teilgebiete

Nächste Planungsschritte / Meilensteine

20XX Erarbeitung Bauprojekt für Teilgebiet X

20XX Erarbeitung Wettbewerb für Teilgebiet X

20XX Erarbeitung vertiefte Machbarkeitsstudie für Teilgebiet X

Verkehrliche Einbettung / Leistungsfähigkeit Strassennetz

Mobilitätsmanagement: Pflicht zur Erstellung eines Mobilitätskonzepts, Begrenzung der Anzahl Parkplätze in BNO. Abstimmung zwischen den Bedürfnissen von Fuss- und Veloverkehr sowie MIV und ÖV finden in Rahmen des VDS-Wettingen statt.

ÖV: direkt am Bahnhof Wettingen (gemäss STEP AS 2035 künftig mit Fernverkehrsanschluss), mehrere Bushaltestellen in Fussdistanz.

MIV: Leistungsfähigkeit Anbindung übergeordnetes Netz vermutlich möglich, aber noch nicht nachgewiesen, Achse Seminarstrasse ist ab Lägerstrasse zur Quartiersammelstrasse aufklassiert, Verflüssigung an Knoten zum übergeordneten Netz, mit Vortrittsregelung und Verbesserungen Linksabbiegen.

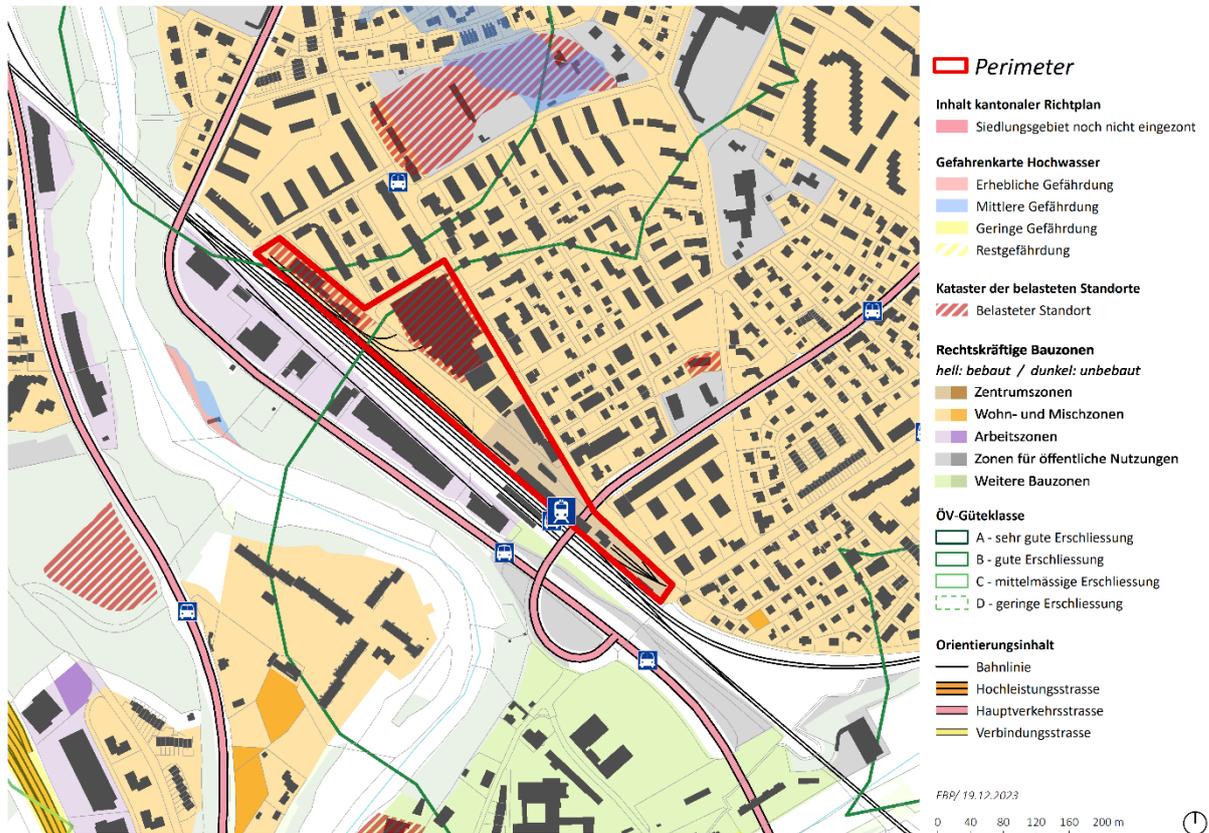
FVV: Lage direkt am Bahnhof, Verbesserung der Durchwegung für Fussgänger und attraktive Führung des Veloverkehrs vorgesehen. Vgl. Massnahmen FVV 4.6 VVR Wettingen-Neuenhof, über Limmat und FVV 4.5 Velohauptverbindung Wettingen Alberich-Zwyszig-Strasse.

Freiraum und Siedlungsklima

GP Bahnhofsareal sieht Baumbepflanzung auf dem Areal und Allee entlang Seminar- und Quartierstrasse vor.

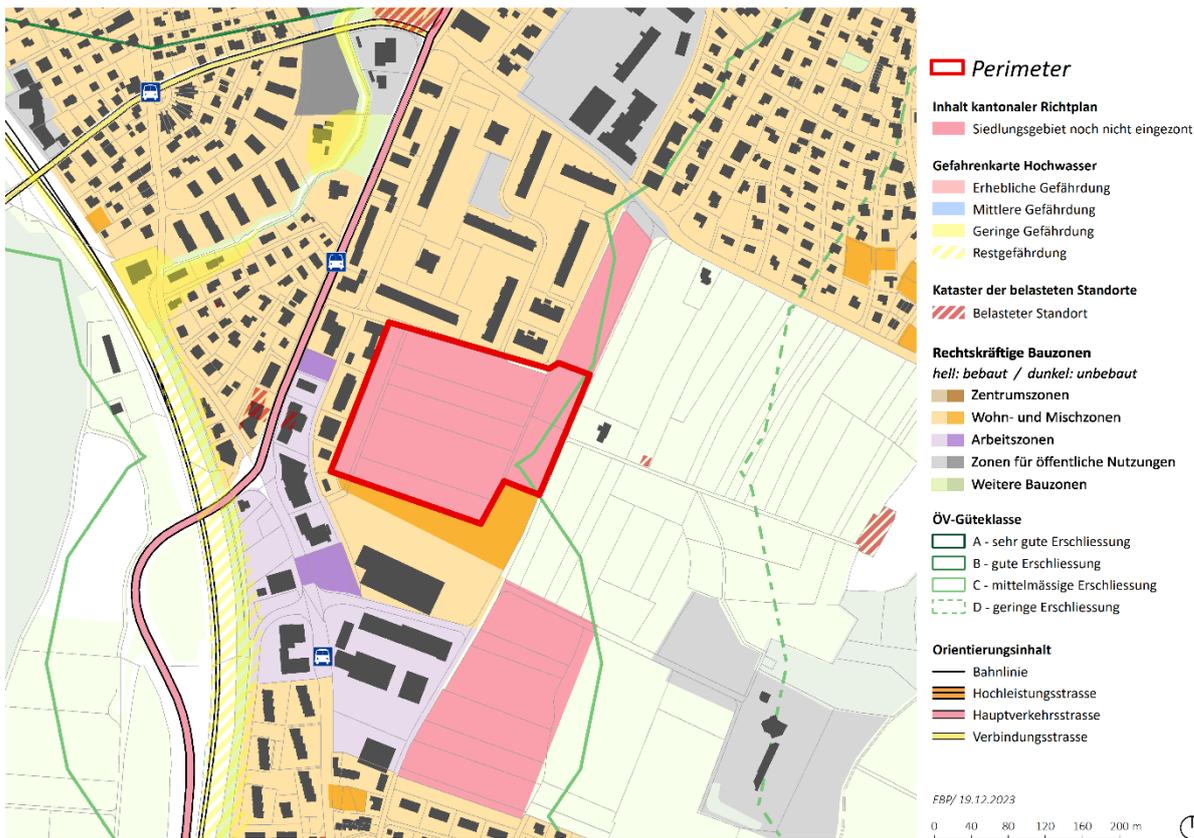


Richtkonzept, Bauart Architekten



Situationsplan (EBP, 2023)

<p>S 1.14 Windisch, Winkel AP 4G, Priorität B ARE-Code 4021.4.088 Weiterentwicklung</p>	<p>Ansprechperson bei Gemeinde Michael Wülser, Bereichsleiter Tiefbau und Verkehr</p> <p>Fläche / Bebauungsstand 4.6 ha, unbebaut</p> <p>Einwohner und Beschäftigte Bestehend: keine Potenzial: ca. + 500-600 E und > 100 B</p> <p>Beschrieb Siedlungserweiterungsgebiet mit erheblichem Entwicklungspotenzial.</p> <p>Entwicklung seit der letzten Generation 2019 Anpassung BNO: Neueinzonung Gebiet Winkel in Wohnzone und Wohn-/Arbeitszone mit GP-Pflicht</p> <p>Nächste Planungsschritte / Meilensteine</p> <table border="0"> <tr><td>2023</td><td>Genehmigung Verpflichtungskredit für Planungsphasen Erstellung Gestaltungsplan</td></tr> <tr><td>2024</td><td>Aufgleisung Studienauftrag und Grundlagenermittlung</td></tr> <tr><td>2025</td><td>Erarbeitung Studienauftrag</td></tr> <tr><td>2026</td><td>Erarbeitung Richtkonzept</td></tr> <tr><td>2027-2028</td><td>Erarbeitung Erschliessungs- und Gestaltungsplan</td></tr> <tr><td>2029</td><td>voraussichtliche Genehmigung Gestaltungsplan</td></tr> <tr><td>2029</td><td>Baugesuch 1. Etappe</td></tr> <tr><td>2030/ 2031</td><td>erwarteter Baustart 1. Etappe</td></tr> </table> <p>Verkehrliche Einbettung / Leistungsfähigkeit Strassennetz Mobilitätsmanagement: Parkierungsangebot / Vorgaben betreffend Mobilitätskonzept sind im GP zu regeln. ÖV: Es befinden sich mehrere Bushaltestellen in Fussdistanz. MIV: von Süden über die Kestenbergstrasse, Detailerschliessung und Leistungsfähigkeit im Rahmen Gestaltungsplan darzulegen, Schnittstelle zu Verkehrsmanagement Region Brugg zu beachten. FVV: Das Gebiet ist gut in das kommunale Netz eingebunden.</p> <p>Freiraum und Siedlungsklima Vorgaben werden im Rahmen des GP geklärt.</p>	2023	Genehmigung Verpflichtungskredit für Planungsphasen Erstellung Gestaltungsplan	2024	Aufgleisung Studienauftrag und Grundlagenermittlung	2025	Erarbeitung Studienauftrag	2026	Erarbeitung Richtkonzept	2027-2028	Erarbeitung Erschliessungs- und Gestaltungsplan	2029	voraussichtliche Genehmigung Gestaltungsplan	2029	Baugesuch 1. Etappe	2030/ 2031	erwarteter Baustart 1. Etappe	<p>Ansprechperson bei Kanton Hanna Jäggi, Kreisplanerin</p> <p>Geplante Nutzung Mischnutzung, mind. 60 % Wohnanteil</p> <p>ÖV-Güteklasse Bestehend: C Zukünftig (2040): C</p>
2023	Genehmigung Verpflichtungskredit für Planungsphasen Erstellung Gestaltungsplan																	
2024	Aufgleisung Studienauftrag und Grundlagenermittlung																	
2025	Erarbeitung Studienauftrag																	
2026	Erarbeitung Richtkonzept																	
2027-2028	Erarbeitung Erschliessungs- und Gestaltungsplan																	
2029	voraussichtliche Genehmigung Gestaltungsplan																	
2029	Baugesuch 1. Etappe																	
2030/ 2031	erwarteter Baustart 1. Etappe																	



Situationsplan (EBP, 2023)

S 1.15
Wohlen, Rigacker
 Neue Massnahme

Ansprechperson bei Gemeinde

Pirmin Wiederkehr, Leiter Tiefbau und Verkehr

Fläche / Bbauungsstand

27 ha, bebaut

Einwohner und Beschäftigte

Bestehend: XX E und XX B

Potenzial: ca.+XX E und ca. +XX B

Ansprechperson bei Kanton

Benno Freiermuth, Kreisplaner

Geplante Nutzung

Arbeitsnutzung

ÖV-Güteklasse

Bestehend: D

Zukünftig (2040): D

Beschreibung

Im Sinne einer vorausschauenden Planung wurde eine Befragung und eine Potenzialanalyse im Rigacker durchgeführt. Für eine Weiterführung und Konkretisierung der daraus resultierenden Erkenntnisse und um die Umsetzungsmassnahmen behördenverbindlich festzusetzen wurde anschliessend ein Entwicklungsrichtplan erstellt. Dieser wurde in einem partizipativen Verfahren mit den Grundeigentümern und Nutzern entwickelt. Als behördenverbindliches Instrument soll der Entwicklungsrichtplan Rigacker als übergeordnetes Leitbild für das Gebiet dienen und für vertiefende Planungen beigezogen werden. Er zeigt die gewünschte und breit abgestützte räumliche Entwicklung auf und bildet die wegleitende Grundlage für die Gebietsentwicklung und weitere Planungs- und Bewilligungsverfahren. Der Entwicklungsrichtplan setzt sich aus einem Analysebericht, Zielbild- und Massnahmenplan und einem Massnahmenkatalog zusammen.

Nächste Planungsschritte / Meilensteine

- 2023-2024 Erarbeitung, Mitwirkung und Verabschiedung Entwicklungsrichtplan zur Optimierung des Gewerbegebietes
- anschliessend Umsetzung gemäss Massnahmenpaket, u.a. Verankerung von Massnahmen in der BNO

Verkehrliche Einbettung / Leistungsfähigkeit Strassennetz

Mobilitätsmanagement: ...

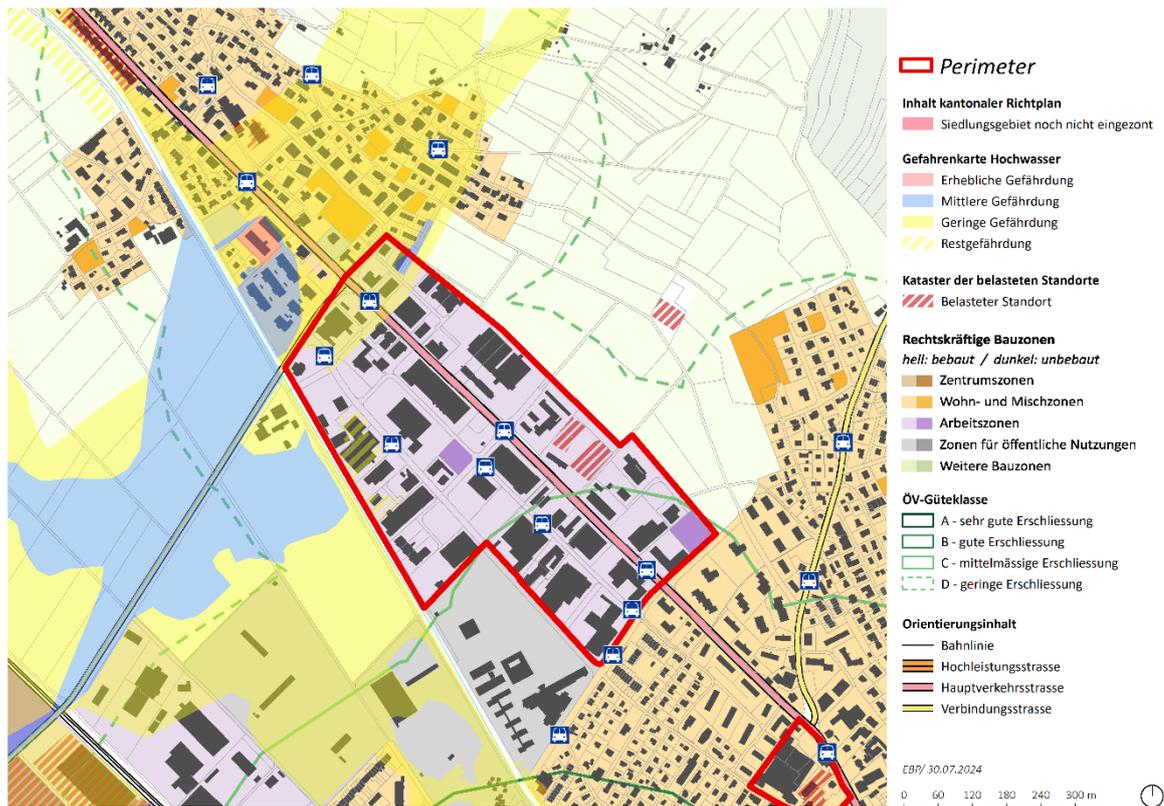
ÖV: ...

MIV: ...

FVV: ...

Freiraum und Siedlungsklima

Als Ausgleich zur intensivierten, flächenoptimierten Gewerbenutzung soll der Rigacker die notwendigen Begleitmassnahmen, u.a. attraktive Grünflächen, durchgängige Alleen und ein Grünpuffer zur Landschaft erhalten. Hochwertige Grünräume sollen an sinnvollen Lagen priorisiert werden. Die Ausformung an den verschiedenen Lagen, wie der Übergang zu den Wohngebieten, zur Landschaft wird definiert. Die Grünkorridore werden festgelegt. Die Klimavorgaben sind integrierter Bestandteil des Gesamtkonzeptes. Hitzereduzierende Massnahmen werden benannt.



Situationsplan (EBP, 2023)

Abstimmung Verkehr und Siedlung / Bezug zu weiteren Planungen

Abstimmung Verkehr und Siedlung

Die Handlungs- und Schlüsselgebiete liegen alle an gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen (mind. Güteklasse C). Die konkrete Abstimmung der einzelnen Entwicklungen mit dem lokalen Verkehrsnetz sowie die Massnahmen des Mobilitätsmanagements sind bei den einzelnen Teilmassnahmen beschrieben. Bei den einzelnen Teilmassnahmen ist auch beschrieben, ob der Nachweis der Leistungsfähigkeit der Anbindung MIV bereits erbracht wurde oder noch zu leisten ist.

Seit 2011 ist die neue kantonale Bauverordnung in Kraft. Darin ist festgelegt, dass die Gemeinden bei Ein- und Umzonungen Siedlung und Verkehr aufeinander abstimmt und darlegt, welche Verkehrserzeugung durch die neue Zonierung zu erwarten ist und wie der zusätzliche Verkehr bewältigt wird (§ 4 Abs. 2 und 3 BauV). Für grosse Bauvorhaben, die ein motorisiertes Individualverkehrsaufkommen von mehr als 1'500 Fahrten pro Tag erwarten lassen, müssen Bauherren einen detaillierten Nachweis erbringen, dass die Kapazitäten des Strassennetzes ausreichen (§ 46 BauV). Ein kantonaler Leitfaden beschreibt die Anforderungen im Detail. Als Grundlage für den Nachweis dienen Erfahrungswerte, erhobene Verkehrsdaten oder die Verkehrsdaten des periodisch aktualisierten kantonalen Verkehrsmodells, das auf den Siedlungsdaten, dem Verkehrsangebot

und den Gesetzmässigkeiten des Mobilitätsverhaltens beruht. Massnahmen zur Begrenzung des Verkehrsaufkommens des Bauprojekts sind verbindlich zu regeln

Bezug zu weiteren Massnahmen im Agglomerationsprogramm	<ul style="list-style-type: none"> — SR 1.17 Baden, Aufwertung und Gestaltung Haselstrasse — SR 1.14 Baden, Neugestaltung Bahnhofstrasse — FVV 4.7 Baden, Verkehrsführung Innenstadt — FVV 7.12 Baden, Velohauptverbindung Bruggerstrasse. — FVV 5.6 VVR Baden- Dättwil 1. Etappe — FVV 7.4 VVR Baden-Dättwil 2. Etappe — FVV 6.3 Möriken-Wildegg Veloweg Wildegg — FVV 8.3 Neuenhof, Unter- und Überführung Händli — FVV 4.9 Neuenhof, VVR Abschnitt Neuenhof — FVV 7.7 Wettingen Neuenhof, VVR Wettingen-Neuenhof, über Limmat und — FVV 4.5 Wettingen, Velohauptverbindung Wettingen Alberich-Zwyszig-Strasse — SR 1.16 Obersiggenthal, Velohauptverbindung / Aufwertung Landschreiber/Kirchweg Ost — SR 1.17 Obersiggenthal, Velohauptverbindung / Aufwertung Kirchweg Ost-Ost — SR 2.4 Wohlen, K266, Massnahme Jurastrasse / Kapellstrasse — EV5 Aufwertung FVV- Achse Kappelerhof als Begegnungszone / Lückenschliessung «Müllerbrüggli» unter Berücksichtigung Topografie.
---------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Bezug zu kantonalem Richtplan (Konflikte mit USG siehe Umweltverträglichkeit)	Richtplanrelevant <input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein	Sämtliche Handlungs- und Schlüsselgebiete liegen im Siedlungsgebiet gemäss kantonalem Richtplan.
-----------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------

Flächenbeanspruchung und Umweltverträglichkeit	Keine Fruchtfolgeflächen oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen, keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung (von Bund und Kantonen) vorhanden.
-------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Umsetzungsschritte

Beitrag Trägerschaft	<p>Die Handlungs- und Schlüsselgebiete wurden im Rahmen der Erarbeitung des Agglomerationsprogramm 5. Generation erarbeitet. Für die Evaluation geeigneter Standorte wurden Workshops mit den Regionalplanungsgruppen und Gemeinden durchgeführt, sowie einzelne Gebiete anhand von Kriterien evaluiert und priorisiert. Damit wurde einerseits eine Übersicht zu wichtigen, in den kommenden Jahren zu erwartenden Gebietsentwicklungen in der Agglomeration erarbeitet, andererseits konnte die Agglomeration Hinweise zu Gunsten einer besseren Abstimmung von Siedlung und Verkehr in die einzelnen Planungen einfließen lassen.</p> <p>Die Umsetzung liegt grundsätzlich in der Verantwortung der Gemeinden in Zusammenarbeit mit den Grundeigentümern. Allerdings ist aufgrund der Grösse der Gebiete, ihrer zentralen Lage und ihren Auswirkungen auf das Verkehrssystem ein enger Austausch mit verschiedenen kantonalen Fachstellen angezeigt. Die Regionalplanungsgruppen sorgen für eine überkommunale Abstimmung der Planungen. Nutzungspläne und Sondernutzungspläne werden in jedem Fall vom Kanton vorgeprüft und genehmigt</p>
-----------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

3.1.2 B-Massnahmen

S2 Handlungs- und Schlüsselgebiete, mittelfristig

Priorität AP 5G

- A (2028-2032)
- B (2032-2036)
- C (nach 2035)
- Daueraufgabe

Massnahmenart

Siedlung

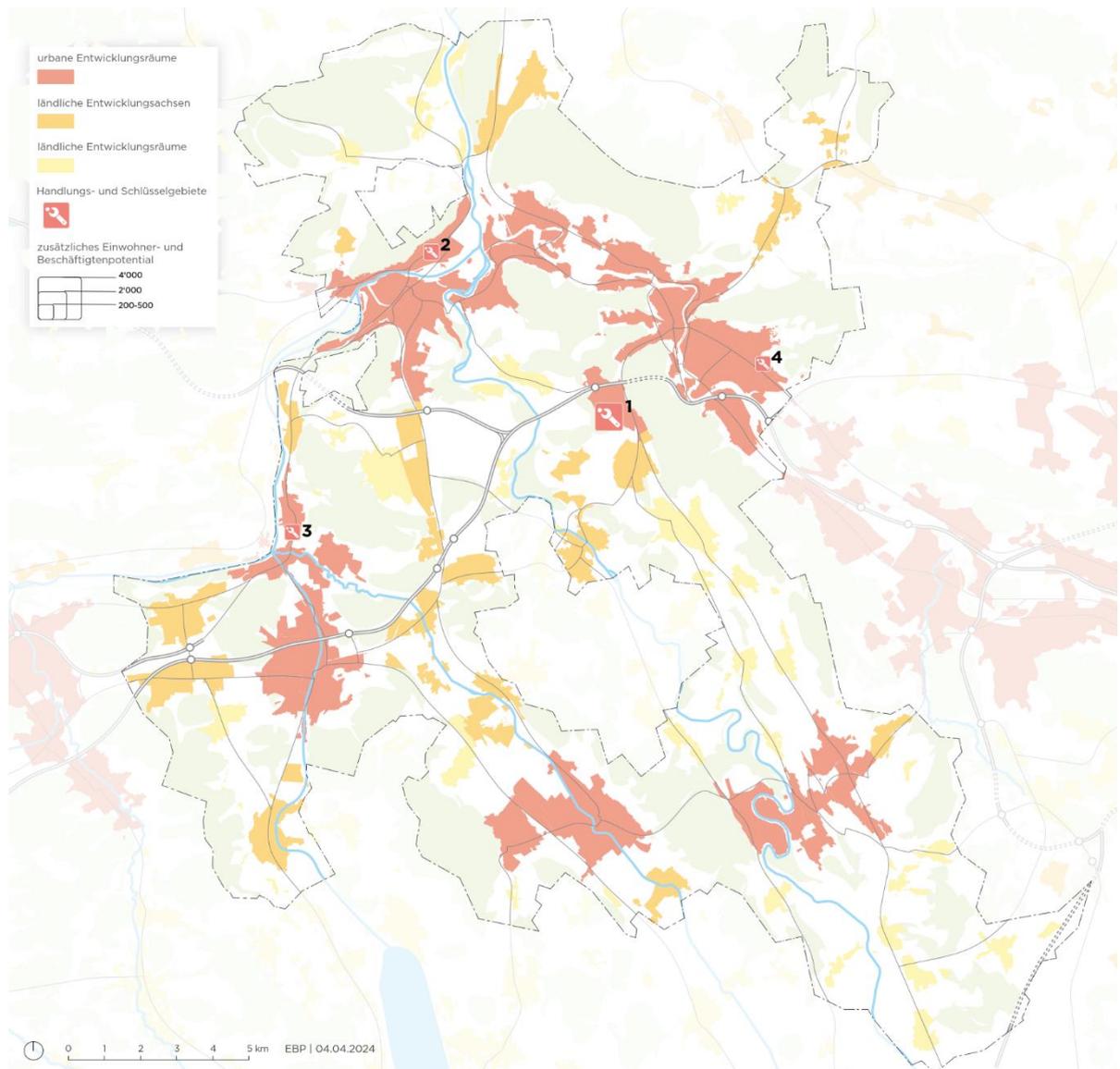
Federführung

Standortgemeinden

Beteiligte

Kanton, Grundeigentümer, in einzelnen Gebieten weitere

Beschreibung



Handlungs- und Schlüsselgebiete sind Wohn- und Mischgebiete in den urbanen Entwicklungsräumen sowie auf den ländlichen Entwicklungachsen, die gut mit dem ÖV erschlossen sind (min. Güteklasse C) und über ein bedeutendes Einwohner- und Beschäftigtenpotenzial (min. 200) verfügen. Es besteht ein Handlungsbedarf aufgrund planerischer Herausforderungen und verkehrlichem Abstimmungsbedarf. In den mittelfristig realisierbaren Handlungs- und Schlüsselgebieten ist eine Entwicklung bis 2036 (Priorität B) absehbar. Die Handlungs- und Schlüsselgebiete unterscheiden sich

durch ihre bauliche Ausgangslage resp. die Art der Entwicklung. Während es sich bei den Handlungsgebieten um mehrheitlich überbaute Gebiete handelt (Innenentwicklung), sind Schlüsselgebiete ganz oder mehrheitlich unbebaute Gebiete.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Zukunftsbild

Das Massnahmenpaket «Handlungs- und Schlüsselgebiete, mittelfristig» trägt zu folgenden Elementen des Zukunftsbilds bei:

Siedlung: Urbane Entwicklungsräume mit Lebensqualität, Standortattraktivität und hohen Bevölkerungs- und Beschäftigtendichten, attraktive Strassenräume mit sicheren und möglichst direkten Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr

Landschaft: Siedlungsorientierte Freiräume in den transformierten/entwickelten Gebieten

Verkehr: Leistungsfähige Naherschliessung der entwickelten Gebiete durch den ÖV, urbane Mobilität dank dichtem, direktem und lückenlosem Velo- und Fussverkehrsnetz

Teilstrategie

Das Massnahmenpaket «Handlungs- und Schlüsselgebiete, mittelfristig» leistet einen Beitrag zur Umsetzung der folgenden Teilstrategien:

S 1 – Wachstum in urbanen Entwicklungsräumen fokussieren: Zusätzliche bauliche Potenziale schaffen und bestehende Potenziale vorantreiben

S 2 – Bauliche Entwicklung auf den ländlichen Entwicklungachsen auf Verkehrsachsen ausrichten: Potenziale im Umfeld der S-Bahn Haltestellen schaffen

S 4 – Entwicklung auf Schwerpunkte konzentrieren

S 5 – Durch Bahnausbau bestehende Potenziale aktivieren

S 8 – Klimaangepasste Siedlungsentwicklung umsetzen

L 1 – Freiräume im Siedlungsgebiet aufwerten und vernetzen: Schaffen von neuen, siedlungsorientierten, klimaangepassten und ökologisch wertvollen Freiräumen in Handlungs- und Schlüsselgebieten

M1 – Effizienten Verkehrsmiteinsatz mittels Mobilitätsmanagement fördern: Erstellen von standortspezifischen Mobilitätskonzepten für Handlungs- und Schlüsselgebiete

ÖV 3 – Zuverlässiges und nachfragegerechtes Busangebot bereitstellen: Busanbindungen an die Gebiete schaffen oder verbessern

ÖV 6 – Attraktive Zugänge zu ÖV-Haltestellen sicherstellen: Sicherer und komfortabler Zugang zu den nächstgelegenen Haltestellen

FVV 3 – Engmaschiges Fuss- und Veloverkehrsnetz in urbanen Entwicklungsräumen anbieten: Neue arealinterne Verbindungen schaffen, um Fuss- und Velowegnetz zu verdichten

MIV 2 – Strassenverkehr siedlungsverträglich abwickeln: Stadträume aufwerten und als Orte der Begegnung und des städtischen Lebens nutzen.

Handlungsbedarf

Mit dem Massnahmenpaket «Handlungs- und Schlüsselgebiete, mittelfristig» wird folgender Handlungsbedarf adressiert: Potenziale schaffen und aktivieren: Schaffung und Aktivierung von neuen Entwicklungspotenzialen im urbanen Entwicklungsraum und auf den ländlichen Entwicklungachsen

Erholungsdruck auffangen: Neue Freiräume in den Gebieten realisieren

Attraktive Alternativen zum MIV schaffen: Engmaschige und attraktive Durchwegung mit Anschluss an Fuss- und Veloverkehrsnetz und ÖV-Haltestellen

Nutzen/Wirkung

Das Massnahmenpaket «Handlungs- und Schlüsselgebiete, mittelfristig» wirkt insbesondere in folgenden Bereichen:

WK 1.2 Verbesserung der Intermodalität und aktive Steuerung der Mobilitätsnachfrage

WK 1.3 Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems

WK 1.5 Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr

WK 2.1 Siedlungskonzentration und Innenverdichtung

WK 2.2 Aufwertung der öffentlichen Freiräume im Siedlungsgebiet

Teilmassnahmen

S2.1

Baden, Galgenbuck

AP 4G, Priorität B

ARE-Code 4021.4.084

Ansprechperson bei Gemeinde

Amalia Schneider, Projektleiterin in Abt. Stadtentwicklung

Fläche / Bebauungsstand

Ansprechperson bei Kanton

Oliver Hager, Kreisplaner

Geplante Nutzung

15 ha, unbebaut

Wohnnutzung

Einwohner und Beschäftigte

ÖV-Güteklasse

Bestehend: 0

Bestehend: B, C

Potenzial: ca. +1'500-2'200 E und ca.+300 B

Zukünftig (2040): B, C

Beschrieb

Das Areal Galgenbuck ist die letzte grosse Baulandreserve in der Stadt Baden. Das Gebiet ist nicht eingezont und die Erschliessungsfrage nicht geklärt.

Entwicklung seit der letzten Generation

2019	Entwicklungsrichtplan Galgenbuck
2020	Start Gesamtrevision Bau- und Nutzungsordnung
2022	Auslaufen der letzten Pachtverträge

Nächste Planungsschritte / Meilensteine

2020-2026	Gesamtrevision Bau- und Nutzungsordnung
2024-2025	Überprüfung ERP (Kooperatives Workshopverfahren)
2026-2028	Anpassung ERP* (je nach Ergebnis Überprüfung ERP)
2028-2030	Teilrevision Nutzungsplanung und Einzonung
2030-2033	Erarbeitung GP mit Landumlegung*
ab 2034	Etappierte Entwicklung*

*Folgeplanungen sind abhängig vom Ergebnis Überprüfung ERP

Verkehrliche Einbettung / Leistungsfähigkeit Strassennetz

Mobilitätsmanagement: Vorgabe zur Reduktion des Parkplatzangebots in Spezialzone: max. 70% (Wohnen) resp. 20-60% (übrige Nutzungen) des Normbedarfs.

ÖV: Erschliessung in hoher Taktichte geplant durch Hauptbuslinie Rütihof – Galgenbuck – Baden Zentrum/Bahnhof

MIV: Der Kantonsstrassenabschnitt ist als dynamischer Raum des Kantons und als «Aufwertung Stadtraum» gemäss Wegleitung Strassenräume der Repla Baden Regio klassiert. In Hauptverkehrszeiten hohes Verkehrsaufkommen, Knoten an Kapazitätsgrenze, Abschnitt liegt aber im Perimeter Verkehrsmanagement Baden-Wettingen. Vorstudie Mellingerstrasse wurde zusammen mit der Stadt Baden erarbeitet, das entsprechende BGK wurde aber aufgrund von Differenzen zwischen den Beteiligten und der nötigen Abstimmung mit dem GVK Raum Baden und Umgebung vorübergehend sistiert. Auf Basis des Masterplans Dättwil soll die Planung für die übergeordnete Anbindung an das Kantonsstrassennetz in Kürze wiederaufgenommen und abgestützt auf die Ziele des GVK eine Vorstudie Ortsdurchfahrten erarbeitet werden. Die Entwicklungsetappen können erst realisiert werden, wenn die verkehrstechnische Leistungsfähigkeit gegeben ist.

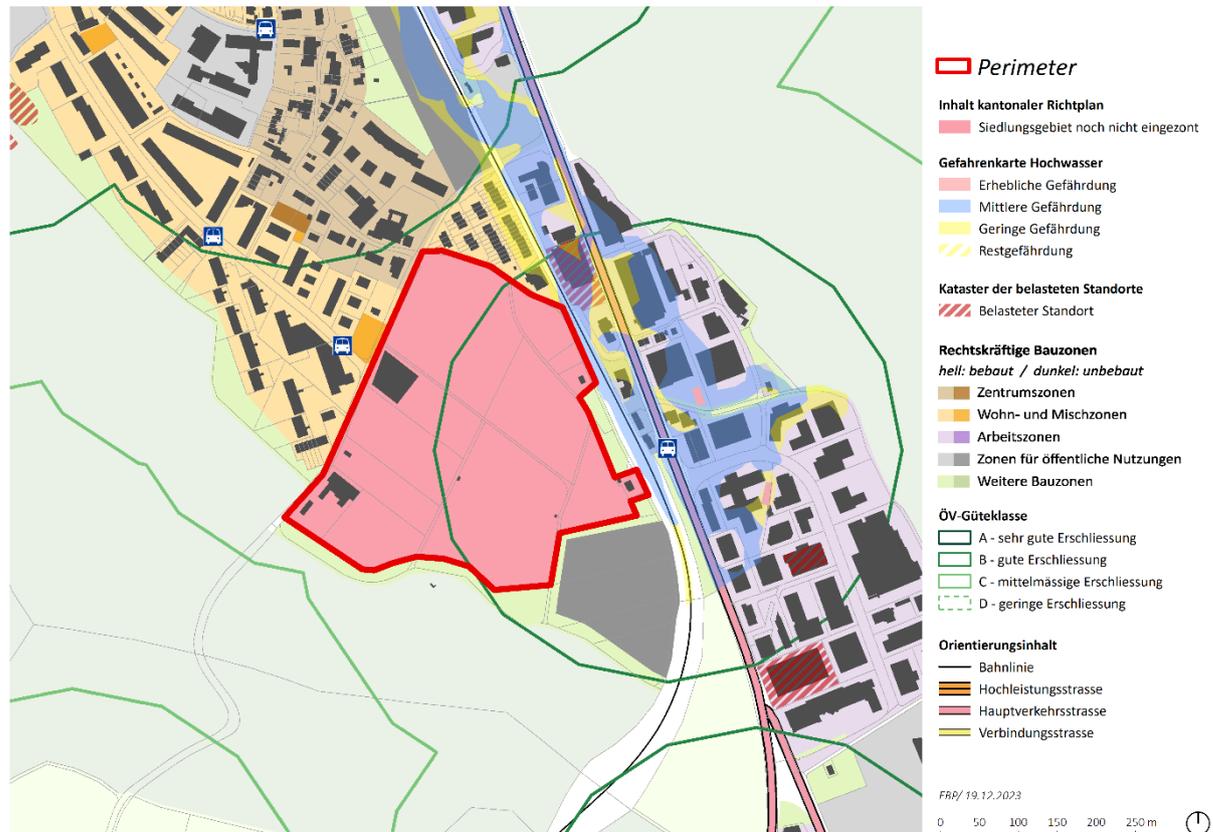
VV: engmaschiges Netz von Velo- und Fusswegen mit Anschlüssen an das Quartier und die übergeordneten Netze geplant (vgl. FVV 5.6 Baden, VVR Baden-Dättwil 1. Etappe, FFV 7.4 Baden, VVR Baden-Dättwil 2. Etappe)

Freiraum und Siedlungsklima

Der Entwicklungsrichtplan sieht mit der Allmend ein grosser öffentlicher Freiraum vor und strebt ein landschaftlich gut gestalteter Siedlungsrand zum angrenzenden Waldgebiet an.



Entwicklungsplan Galgenbuck, Stadt Baden (Quelle: Van de Wetering & Seiler Atelier für Städtebau, 2019)



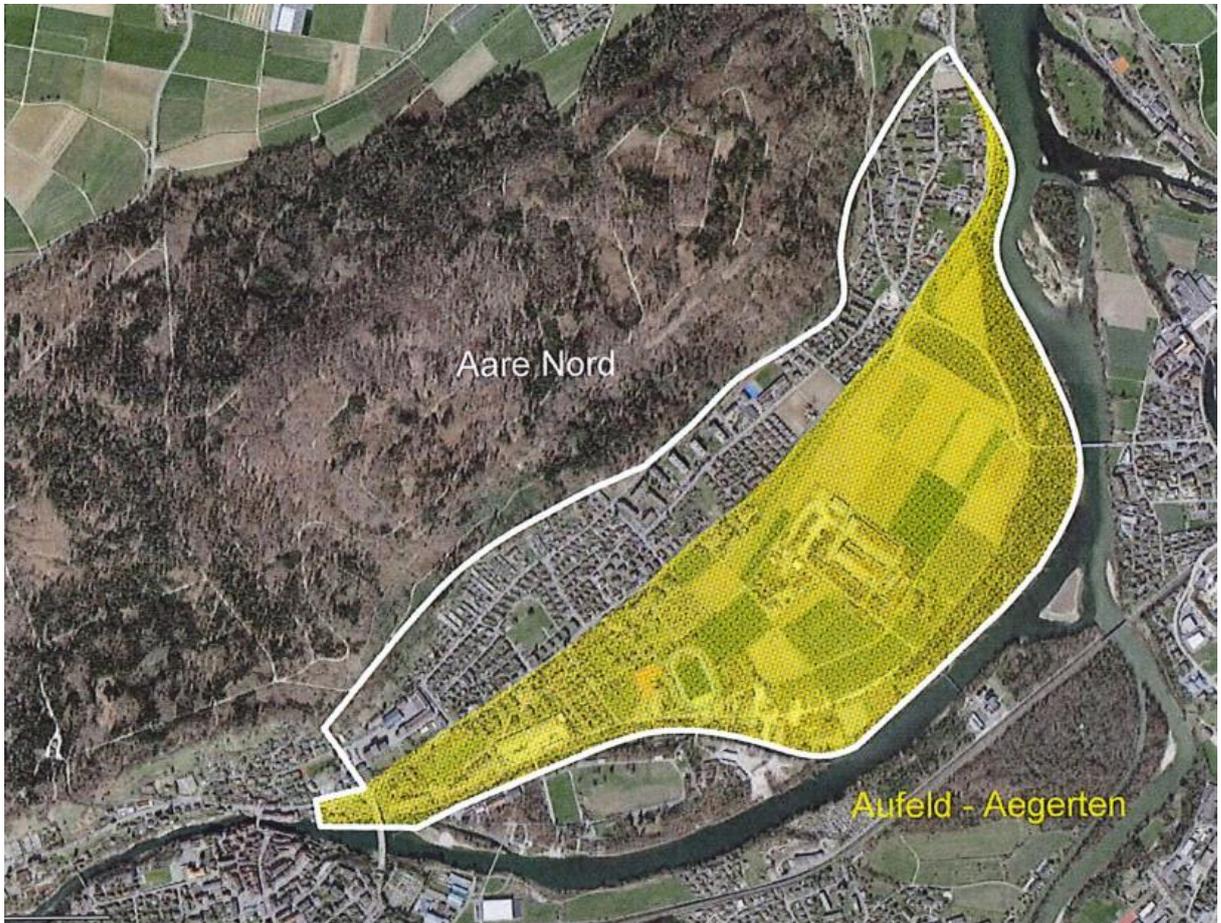
Situationsplan (EBP, 2023)

<p>S2.2 Brugg, Aegerten AP 4G, Priorität B ARE-Code 4021.4.086 Weiterentwicklung</p>	<p>Ansprechperson bei Gemeinde Daniela Nay, Leiterin Planung und Bau</p>	<p>Ansprechperson bei Kanton Hanna Jäggi, Kreisplanerin</p>										
	<p>Fläche / Bebauungsstand 10.6 ha, teilweise bebaut</p>	<p>Geplante Nutzung Mischnutzung</p>										
	<p>Einwohner und Beschäftigte Bestehend: ca. 150 E und ca. 10 B Potenzial: ca. + 130-145 E und > 100 B</p>	<p>ÖV-Güteklasse Bestehend: C Zukünftig (2040): C</p>										
	<p>Beschrieb Das Gebiet Aufeld – Aegerten zwischen Zurzacherstrasse und dem Auen-schutzgebiet an der Aare weist sowohl hinsichtlich Wohn-, Arbeits- als auch Freizeitnutzungen grosses Entwicklungspotenzial aus, das aufgrund der heute nicht ausreichenden Erschliessung nicht ausgeschöpft werden kann. Die Feinerschliessung hängt massgeblich mit der Zentrumsentlastung Brugg zusammen.</p>											
	<p>Entwicklung seit der letzten Generation</p> <table border="0"> <tr> <td>2021</td> <td>Inkrafttreten revidierte BNO</td> </tr> <tr> <td>2021</td> <td>Beschlossene Festsetzungen im kantonalen Richtplan durch Grosse Rat: Zentrumsentlastung Brugg/Windisch, Velovorzugsroute Abschnitt Brugg-Gemeindegrenze Gebenstorf/Baden und Velo-Hauptverbindungen auf dem Gemeindegebiet von Brugg, Windisch, Hausen als Ergänzung des kantonalen Radroutennetzes</td> </tr> </table> <p>Innerhalb des eingezeichneten Perimeters im Situationsplan (siehe Abbildung unten) befinden sich die grössten Innenentwicklungspotenziale. Die Entwicklung wird neu gesamtäumlicher und mit einem grösseren Betrachtungsperi-meter betrachtet.</p>		2021	Inkrafttreten revidierte BNO	2021	Beschlossene Festsetzungen im kantonalen Richtplan durch Grosse Rat: Zentrumsentlastung Brugg/Windisch, Velovorzugsroute Abschnitt Brugg-Gemeindegrenze Gebenstorf/Baden und Velo-Hauptverbindungen auf dem Gemeindegebiet von Brugg, Windisch, Hausen als Ergänzung des kantonalen Radroutennetzes						
2021	Inkrafttreten revidierte BNO											
2021	Beschlossene Festsetzungen im kantonalen Richtplan durch Grosse Rat: Zentrumsentlastung Brugg/Windisch, Velovorzugsroute Abschnitt Brugg-Gemeindegrenze Gebenstorf/Baden und Velo-Hauptverbindungen auf dem Gemeindegebiet von Brugg, Windisch, Hausen als Ergänzung des kantonalen Radroutennetzes											
	<p>Nächste Planungsschritte / Meilensteine</p> <table border="0"> <tr> <td>2023-2025</td> <td>Erarbeitung Verkehrskonzept (aufzeigen der verkehrlichen Rahmenbedingungen in Bezug auf das Gebiet Aufeld-Aegerten und den ganzen Stadtteil Aare Nord) und Konzept Siedlung und Landschaft (aufzeigen der raum- und landschaftsplanerischen Rahmenbedingungen und mögliche Entwicklungsszenarien und -potenziale)</td> </tr> <tr> <td>2025-2027</td> <td>Erarbeitung Vorstudie Siedlung, Landschaft und Verkehr (Vertiefung der konzeptionellen Überlegungen und Abstimmung von Verkehr, Städtebau, Nutzungsdurchmischung, Freiraum und Landschaft)</td> </tr> <tr> <td>2028</td> <td>Zentrumsentlastung in Abstimmung mit Siedlungsentwicklung zu Projekt ausarbeiten unter Berücksichtigung GVK Baden</td> </tr> <tr> <td>Ab 2028</td> <td>Planungsrechtliche Umsetzung der Gesamtkonzeption (z.B. Teilrevision Nutzungsplanung, Entwicklungsricht-pläne, Erschliessungsplanung)</td> </tr> <tr> <td>anschliessend</td> <td>Realisierung Teilprojekte</td> </tr> </table>		2023-2025	Erarbeitung Verkehrskonzept (aufzeigen der verkehrlichen Rahmenbedingungen in Bezug auf das Gebiet Aufeld-Aegerten und den ganzen Stadtteil Aare Nord) und Konzept Siedlung und Landschaft (aufzeigen der raum- und landschaftsplanerischen Rahmenbedingungen und mögliche Entwicklungsszenarien und -potenziale)	2025-2027	Erarbeitung Vorstudie Siedlung, Landschaft und Verkehr (Vertiefung der konzeptionellen Überlegungen und Abstimmung von Verkehr, Städtebau, Nutzungsdurchmischung, Freiraum und Landschaft)	2028	Zentrumsentlastung in Abstimmung mit Siedlungsentwicklung zu Projekt ausarbeiten unter Berücksichtigung GVK Baden	Ab 2028	Planungsrechtliche Umsetzung der Gesamtkonzeption (z.B. Teilrevision Nutzungsplanung, Entwicklungsricht-pläne, Erschliessungsplanung)	anschliessend	Realisierung Teilprojekte
2023-2025	Erarbeitung Verkehrskonzept (aufzeigen der verkehrlichen Rahmenbedingungen in Bezug auf das Gebiet Aufeld-Aegerten und den ganzen Stadtteil Aare Nord) und Konzept Siedlung und Landschaft (aufzeigen der raum- und landschaftsplanerischen Rahmenbedingungen und mögliche Entwicklungsszenarien und -potenziale)											
2025-2027	Erarbeitung Vorstudie Siedlung, Landschaft und Verkehr (Vertiefung der konzeptionellen Überlegungen und Abstimmung von Verkehr, Städtebau, Nutzungsdurchmischung, Freiraum und Landschaft)											
2028	Zentrumsentlastung in Abstimmung mit Siedlungsentwicklung zu Projekt ausarbeiten unter Berücksichtigung GVK Baden											
Ab 2028	Planungsrechtliche Umsetzung der Gesamtkonzeption (z.B. Teilrevision Nutzungsplanung, Entwicklungsricht-pläne, Erschliessungsplanung)											
anschliessend	Realisierung Teilprojekte											
	<p>Verkehrliche Einbettung / Leistungsfähigkeit Strassennetz Die Erschliessung MIV und FVV hängt mit der Realisierung der Zentrumsentlastung Brugg (Portal) zusammen. Grundsätzlich ist eine Feinerschliessung auch unabhängig davon möglich (über Ländistrasse). Mit der Realisierung der Zentrumsentlastung kann die Erschliessung aber neu gestaltet werden (Entflechtung).</p>											
	<p>Mobilitätsmanagement: Detaillierte Klärung im Rahmen Konzepte und Vorstudie ÖV: bereits gut erschlossen durch Bus (Viertelstundentakt) MIV: Detaillierte Klärung im Rahmen Konzepte und Vorstudien.</p>											

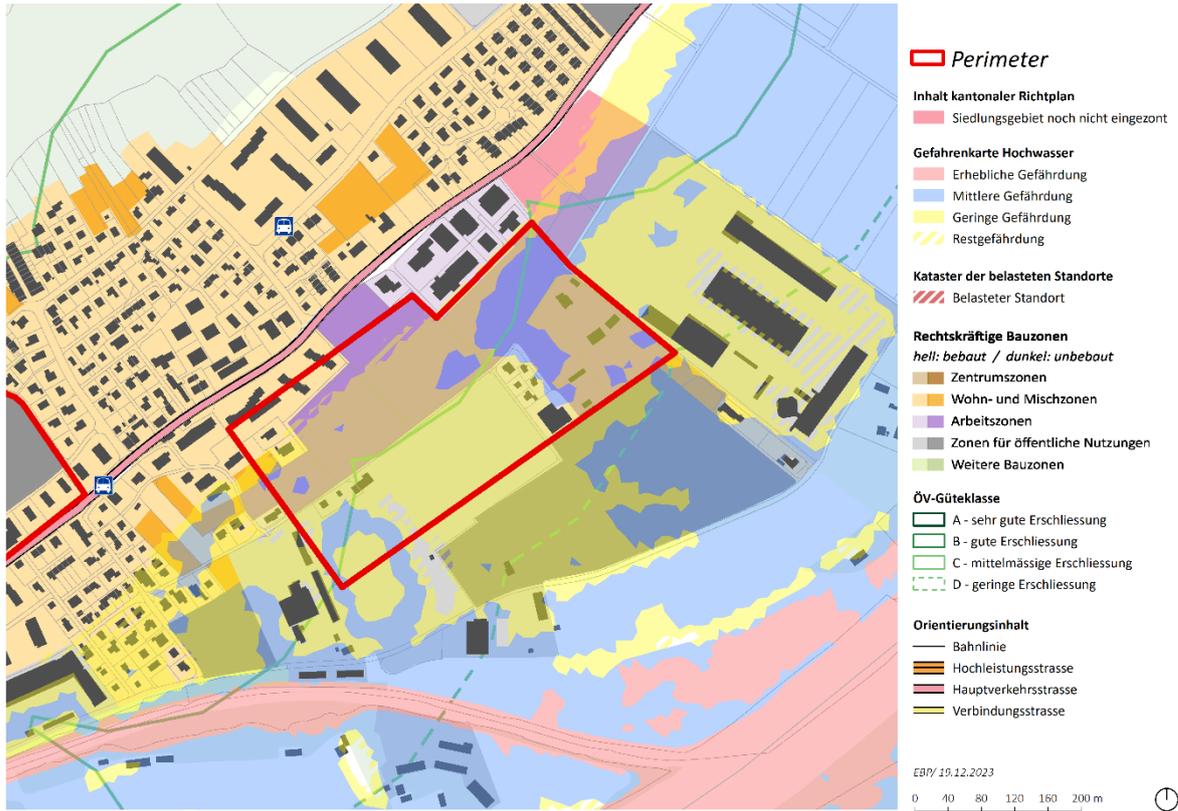
FVV: Die Gebietsentwicklung Aufeld-Aegerten wird als Teilprojekt im Rahmen des GVK Raum Brugg – Windisch erarbeitet. Der Planungsstart erfolgt 2024. Siedlung, Landschaft und Verkehr werden gesamtheitlich betrachtet. Im Rahmen des GVK wird anschliessend die Auswirkungen des GVK und der Gebietsentwicklung Aufeld-Aegerten genauer untersucht.

Freiraum und Siedlungsklima

Vertiefte Betrachtung im Rahmen Konzept und Vorstudie.



Perimeter für Konzepte und Vorstudien (Quelle: Planungskredit für die Gebietsentwicklung Aufeld-Aegerten. Stadt Brugg, 2022)



Situationsplan (EBP, 2023)

S2.3

Möriken-Wildegg, Hinterwildegg
Neue Massnahme

Ansprechperson bei Gemeinde

Pascal Chioru, Gemeindeschreiber

Ansprechperson bei Kanton

Thomas Roduner, Kreisplaner

Fläche / Bebauungsstand

2.3 ha, teilweise bebaut

Geplante Nutzung

Mischnutzung

Einwohner und Beschäftigte

Bestehend: 150 E und 100 B

Potenzial: ca. +XX E und ca. +XX B

ÖV-Güteklasse

Bestehend: C, D, keine

Zukünftig (2040): C, D, keine (unverändert trotz RE-Entfall gemäss STEP AS 2035)

Beschrieb

Das Areal «Hinterwildegg» liegt in einer Arbeitszone, Kernzone und Wohn- und Arbeitszone. Es ist mit einer Gestaltungsplanpflicht belegt. Die Entwicklung hängt mitunter vor Umfahrung Wildegg ab.

Nächste Planungsschritte / Meilensteine

- 2023-2024 Erarbeitung von Entwicklungsvorstellungen zum Gebiet
- ab 2025 Erarbeitung Gestaltungsplan
- 2032 Ziel: vorliegender rechtskräftiger Gestaltungsplan
- ab 2033 Baubeginn

Verkehrliche Einbettung / Leistungsfähigkeit Strassennetz

Mobilitätsmanagement: Mobilitätskonzept wird mit GP erbracht

ÖV: in Fussdistanz zum Bahnhof Wildegg

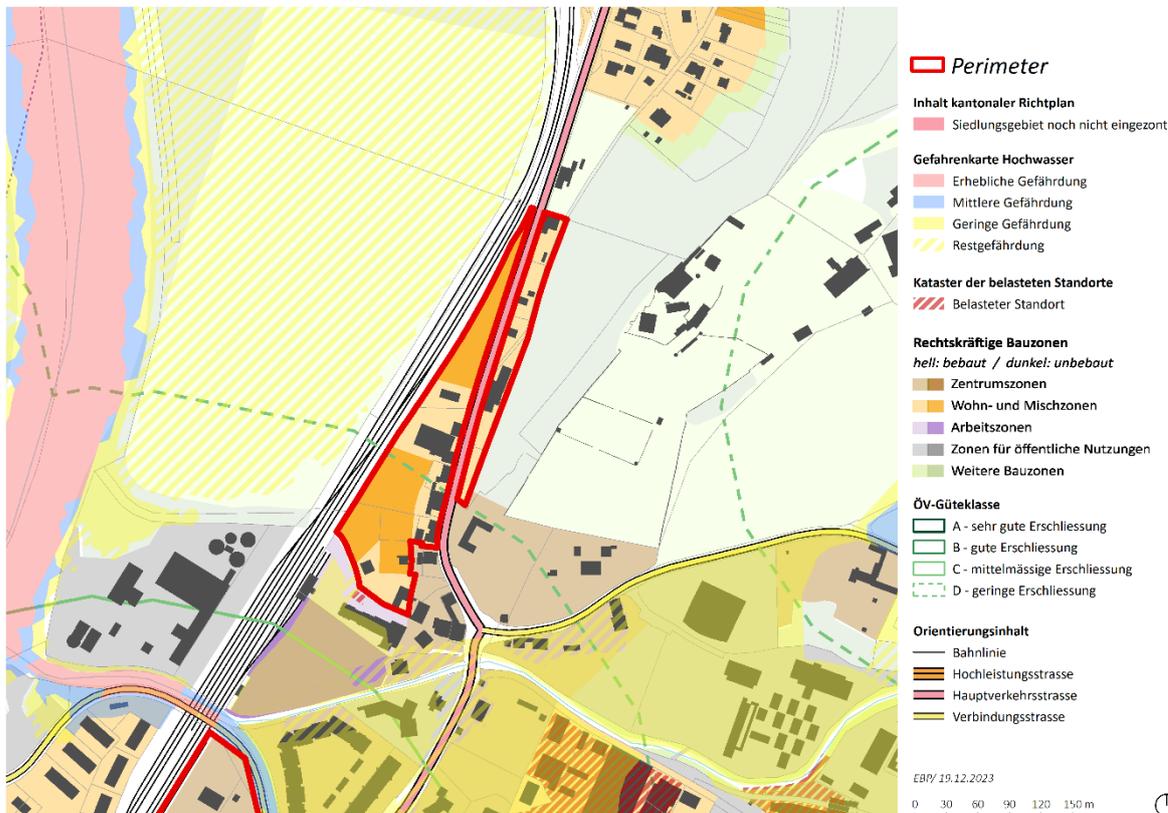
MIV: Abhängigkeit zur Umfahrung Wildegg (eingetragen als Zwischenergebnis im kantonalen Richtplan). Der Kanton startet 2024/2025 in Absprache mit den Gemeinden eine Zweckmässigkeit der Umfahrung.

FVV: Verbesserung FVV im Zusammenhang mit GP geplant, sowie durch die zusätzlich geplante Velowegverbindung zwischen dem Schulhaus Hellmatt und

dem Bahnhof Wildegg, welche südlich des GP angedacht ist (vgl. Massnahme FVV 3.2 Veloweg Wildegg)

Freiraum und Siedlungsklima

Vertiefte Betrachtung im Rahmen Gestaltungsplan.



Situationsplan (EBP, 2023)

<p>S2.4 Wettingen, RVWB Neue Massnahme</p>	<p>Ansprechperson bei Gemeinde Jlko Müller, Leiter Bau und Planung Thomas Kuster, Fachspezialist Planung</p>	<p>Ansprechperson bei Kanton Oliver Hager, Kreisplaner</p>
	<p>Fläche / Bebauungsstand 1.9 ha, bebaut</p>	<p>Geplante Nutzung Mischnutzung</p>
	<p>Einwohner und Beschäftigte Bestehend: 16 E und 0 B Potenzial: ca. +600 E, Potenzial Beschäftigte zurzeit unbekannt</p>	<p>ÖV-Güteklasse Bestehend: C Zukünftig (2040): B, C (mit LTB)</p>
	<p>Beschrieb Das Areal ist heute geprägt vom Busdepot der RVWB, welches untergeordnet vom Strassenverkehrsamt noch für Motorfahrzeugkontrolle und Führerprüfungen genutzt wird. Weiter befinden sich auf dem Areal eine Autogarage und ein Bürogebäude mit Wohnungen. Die RVWB beabsichtigt, ihr Busdepot an einen anderen Standort zu verlegen. Der grösste Teil des Areals steht dann für eine Aufwertung und neue Nutzung zur Verfügung.</p>	
	<p>Nächste Planungsschritte / Meilensteine Sommer 2024 Abschluss Kaufvertrag Fläche für neues Busdepot 2028 frühester Baubeginn Busdepot an neuem Standort Ab 2029/2030 Fläche steht für Entwicklung zur Verfügung*</p>	
	<p><small>*Gemäss Nutzungsplanung liegt ein Teil der Fläche im Gebiet für höhere Gebäude (siehe schraffierte Fläche Abbildung unten); für Entwicklung setzt dies ein Gestaltungsplan mit qualifiziertem Konkurrenzverfahren voraus; zeitliche Aufgleisung der Planungsschritte sind zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht bekannt</small></p>	

Verkehrliche Einbettung / Leistungsfähigkeit Strassennetz

Mobilitätsmanagement: Mobilitätskonzept wird mit GP erbracht

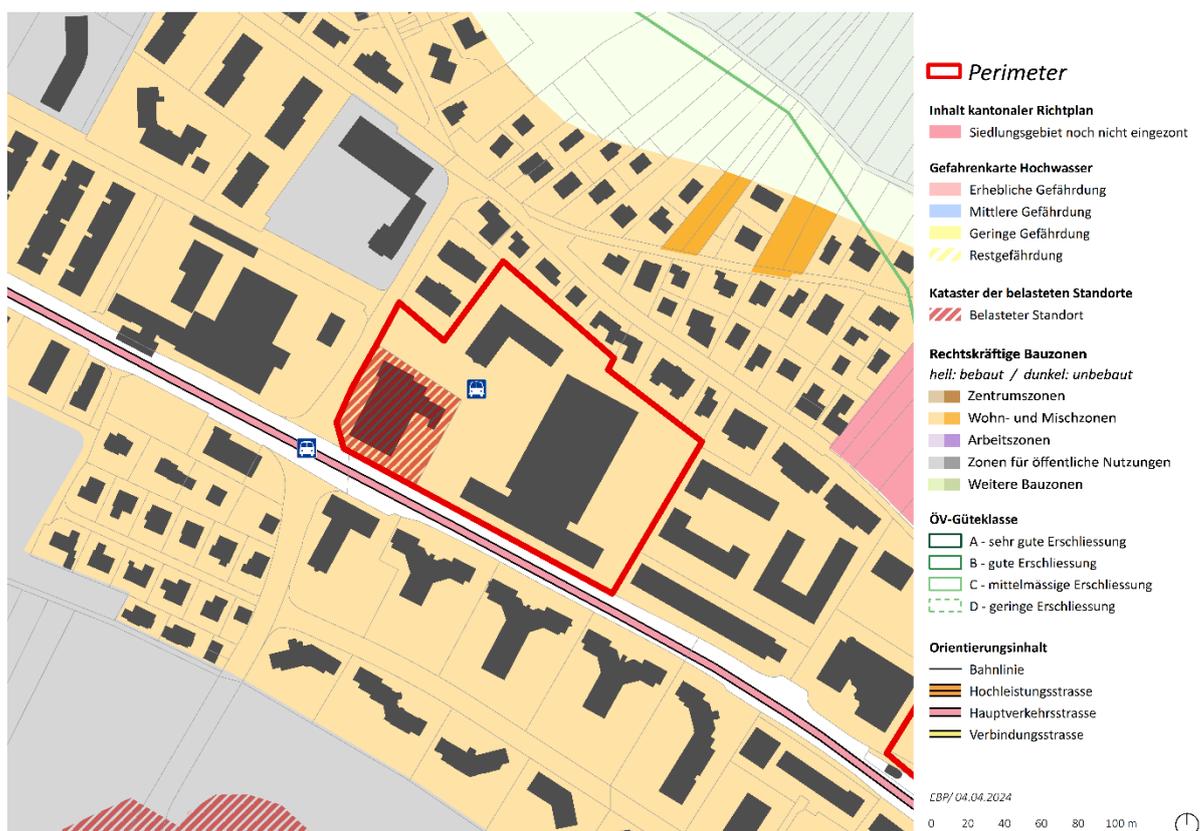
ÖV: Langfristige Erschliessung durch Limmattalbahnhof (C Massnahme Agglomerationsprogramm).

MIV: Anbindung an Kantonsstrasse gegeben; Leistungsfähigkeit noch nicht nachgewiesen

FVV: Gebiet ist in kommunales Fusswegnetz eingebunden. Die Durchwegung ist im Rahmen der Planung zu verbessern.

Freiraum und Siedlungsklima

Freiraum und Siedlungsklima sind detailliert bei der Arealentwicklung (Gestaltungsplan mit qualifiziertem Konkurrenzverfahren) zu berücksichtigen. Grundlagen dafür sind mitunter auch das kommunale Freiraumkonzept und die Umweltstrategie der Gemeinde Wettingen.



Situationsplan (EBP, 2024)

Abstimmung Verkehr und Siedlung / Bezug zu weiteren Planungen

Abstimmung Verkehr und Siedlung

Die Handlungs- und Schlüsselgebiete liegen alle an gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen (mind. Güteklasse C). Die konkrete Abstimmung der einzelnen Entwicklungen mit dem lokalen Verkehrsnetz sowie die Massnahmen des Mobilitätsmanagements sind bei den einzelnen Teilmassnahmen beschrieben. Bei den einzelnen Teilmassnahmen ist auch beschrieben, ob der Nachweis der Leistungsfähigkeit der Anbindung MIV bereits erbracht wurde oder noch zu leisten ist.

Seit 2011 ist die neue kantonale Bauverordnung in Kraft. Darin ist festgelegt, dass die Gemeinden bei Ein- und Umzonungen Siedlung und Verkehr aufeinander abstimmt und darlegt, welche Verkehrserzeugung durch die neue Zonierung zu erwarten ist und wie der zusätzliche Verkehr bewältigt wird (§ 4 Abs. 2 und 3 BauV). Für grosse Bauvorhaben, die ein motorisiertes Individualverkehrsaufkommen von mehr als 1'500 Fahrten pro Tag erwarten lassen, müssen Bauherren einen detaillierten Nachweis erbringen, dass die Kapazitäten des Strassennetzes ausreichen (§ 46 BauV). Ein kantonaler Leitfaden beschreibt die Anforderungen im Detail. Als Grundlage

für den Nachweis dienen Erfahrungswerte, erhobene Verkehrsdaten oder die Verkehrsdaten des periodisch aktualisierten kantonalen Verkehrsmodells, das auf den Siedlungsdaten, dem Verkehrsangebot und den Gesetzmässigkeiten des Mobilitätsverhaltens beruht. Massnahmen zur Begrenzung des Verkehrsaufkommens des Bauprojekts sind verbindlich zu regeln.

Bezug zu weiteren Massnahmen im Agglomerationsprogramm

Bezug zu kantonalem Richtplan Richtplanrelevant Sämtliche Handlungs- und Schlüsselgebiete liegen im Siedlungsgebiet gemäss kantonalem Richtplan
 (Konflikte mit USG siehe Umweltverträglichkeit) Ja Nein

Flächenbeanspruchung und Umweltverträglichkeit Mit den Massnahmen sind keine Neueinzonungen verbunden. Es werden keine Fruchtfolgefleichen tangiert. Es gibt keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Umsetzungsschritte

Beitrag Trägerschaft

Die Handlungs- und Schlüsselgebiete wurden im Rahmen der Erarbeitung des Agglomerationsprogramm 5. Generation erarbeitet. Für die Evaluation geeigneter Standorte wurden Workshops mit den Regionalplanungsgruppen und Gemeinden durchgeführt, sowie einzelne Gebiete anhand von Kriterien evaluiert und priorisiert. Damit wurde einerseits eine Übersicht zu wichtigen, in den kommenden Jahren zu erwartenden Gebietsentwicklungen in der Agglomeration erarbeitet, andererseits konnte die Agglomeration Hinweise zu Gunsten einer besseren Abstimmung von Siedlung und Verkehr in die einzelnen Planungen einfliessen lassen.

Die Umsetzung liegt grundsätzlich in der Verantwortung der Gemeinden in Zusammenarbeit mit den Grundeigentümern. Allerdings ist aufgrund der Grösse der Gebiete, ihrer zentralen Lage und ihren Auswirkungen auf das Verkehrssystem ein enger Austausch mit verschiedenen kantonalen Fachstellen angezeigt. Die Regionalplanungsgruppen sorgen für eine überkommunale Abstimmung der Planungen. Nutzungspläne und Sondernutzungspläne werden in jedem Fall vom Kanton vorgeprüft und genehmigt.

3.2 Wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte

3.2.1 A-Massnahmen

S3 Wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte, kurzfristig

Priorität AP 5G

- A (2028-2032)
- B (2032-2036)
- C (nach 2035)
- Daueraufgabe

Massnahmenart

Siedlung

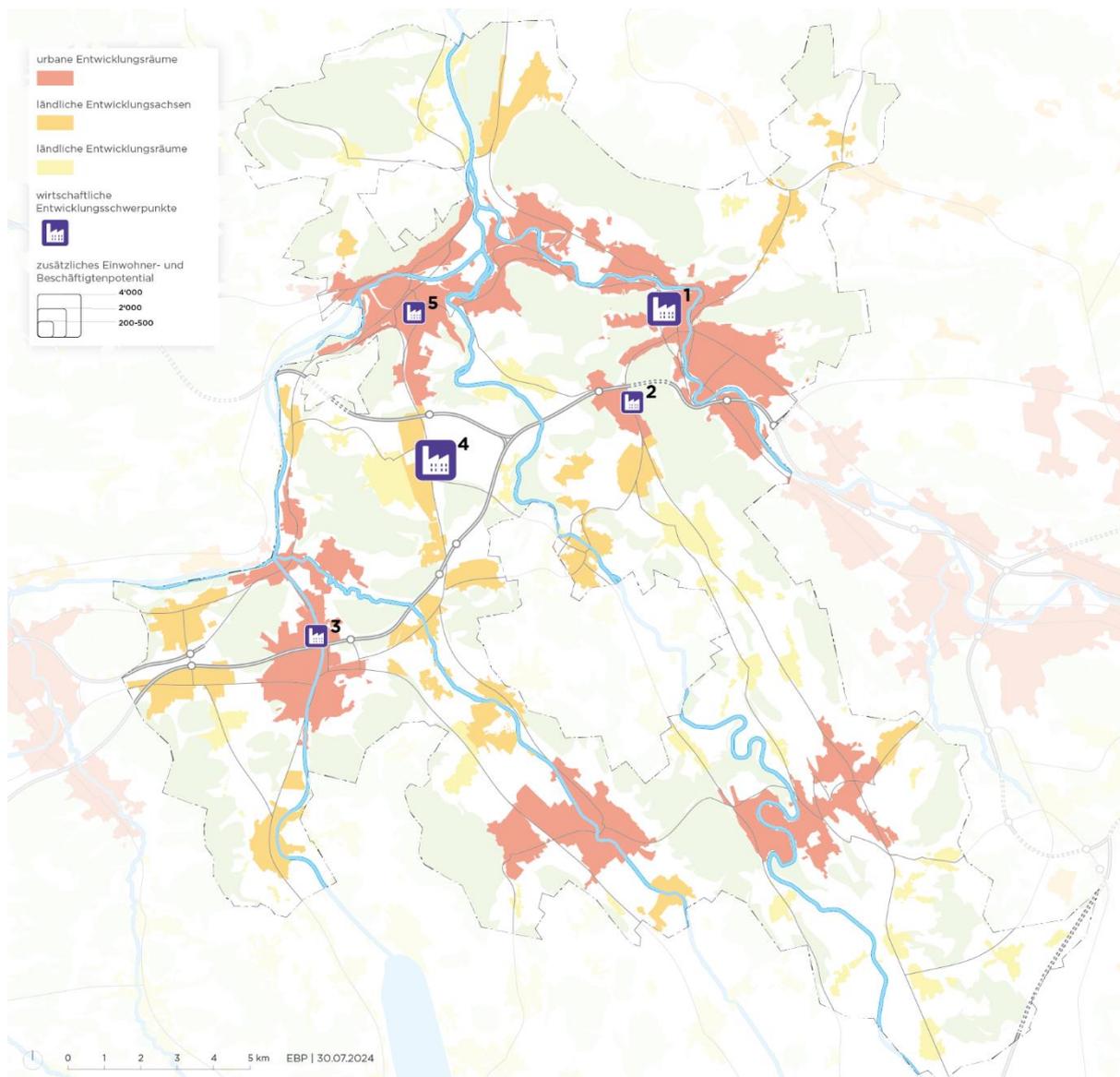
Federführung

Standortgemeinden

Beteiligte

Kanton, Grundeigentümer, in einzelnen Gebieten weitere

Beschreibung



Die im kantonalen Richtplan verankerten wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkte (ESP) in der Agglomeration werden aktiviert und mit geeigneten planerischen Massnahmen weiterentwickelt. Mit einer übergeordneten Planung (z.B. Masterplan, REK oder Entwicklungsrichtplan) legen die Gemeinden im Einklang mit der Nutzungsvorgabe gemäss Richtplan (Kapitel S1.3) die Strategie und die notwendigen Voraussetzungen für Entwicklung der einzelnen ESP fest.

Mit der Nutzungsplanung schaffen die Gemeinden die Voraussetzungen für die gebietsspezifisch geeigneten, auf das Verkehrssystem abgestimmten Nutzungen. In Zusammenarbeit mit den Grundeigentümern und im Dialog mit der Region und Nachbargemeinden werden konkrete Massnahmen (Organisation, Infrastrukturen, Vermarktung) für eine Entwicklung erarbeitet und umgesetzt. Der Kanton unterstützt seit 2023 für voraussichtlich vier Jahre ausgewählte Standortgemeinden bei der Umsetzung und Entwicklung der wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkte (ESP) im Rahmen seines Programms Aargau 2030.

In den kurzfristig zu realisierenden ESPs (Priorität A) sind bis 2032 wichtige Planungsschritte umzusetzen resp. eine bauliche Entwicklung zu ermöglichen. Da fast alle Entwicklungsgebiete relativ gross, teilweise bereits genutzt und von Drittentwicklungen abhängig und im Eigentum von diversen Eigentümern sind, ist eine etappierte Entwicklung an den meisten Standorten zweckmässig.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Zukunftsbild

Das Massnahmenpaket «Wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte, kurzfristig» trägt zu folgenden Elementen des Zukunftsbilds bei:

Siedlung: Urbane Entwicklungsräume mit Lebensqualität, Standortattraktivität und hohen Bevölkerungs- und Beschäftigtendichten, attraktive Strassenräume mit sicheren und möglichst direkten Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr
Verkehr: Leistungsfähige Naherschliessung der entwickelten Gebiete durch den ÖV, urbane Mobilität dank dichtem, direktem und lückenlosem Velo- und Fussverkehrsnetz

Teilstrategie

Das Massnahmenpaket «Wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte, kurzfristig» leistet einen Beitrag zur Umsetzung der folgenden Teilstrategien:

S 1 – Wachstum in urbanen Entwicklungsräumen fokussieren: Zusätzliche bauliche Potenziale schaffen und bestehende Potenziale vorantreiben

S 2 – Bauliche Entwicklung auf den ländlichen Entwicklungssachsen auf Verkehrsachsen ausrichten: Potenziale im Umfeld der S-Bahn Haltestellen schaffen

S 4 – Entwicklung auf Schwerpunkte konzentrieren

M1 – Effizienten Verkehrsmiteinsatz mittels Mobilitätsmanagement fördern: Erstellen von standortspezifischen Mobilitätskonzepten für Handlungs- und Schlüsselgebiete

ÖV 3 – Zuverlässiges und nachfragegerechtes Busangebot bereitstellen: Busanbindungen an die Gebiete schaffen oder verbessern

ÖV 6 – Attraktive Zugänge zu ÖV-Haltestellen sicherstellen: Sicherer und komfortabler Zugang zu den nächstgelegenen Haltestellen

FVV 3 – Engmaschiges Fuss- und Veloverkehrsnetz in urbanen Entwicklungsräumen anbieten: Neue arealinterne Verbindungen schaffen, um Fuss- und Velowegnetz zu verdichten

MIV 2 – Strassenverkehr siedlungsverträglich abwickeln: Stadträume aufwerten und als Orte der Begegnung und des städtischen Lebens nutzen

Handlungsbedarf

Mit dem Massnahmenpaket «Wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte, kurzfristig» wird folgender Handlungsbedarf adressiert:

Potenziale schaffen und aktivieren: Schaffung und Aktivierung von neuen Entwicklungspotenzialen im urbanen Entwicklungsraum und auf den ländlichen Entwicklungssachsen

Attraktive Alternativen zum MIV schaffen: Engmaschige und attraktive Durchwegung mit Anschluss an Fuss- und Veloverkehrsnetz und ÖV-Haltestellen

Nutzen/Wirkung

Das Massnahmenpaket wirkt insbesondere in folgenden Bereichen:

WK 1.2 Verbesserung der Intermodalität und aktive Steuerung der Mobilitätsnachfrage

WK 1.3 Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems

WK 1.5 Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr

WK 2.1 Siedlungskonzentration und Innenverdichtung

Teilmassnahmen

S 3.1

Baden, Baden Nord

AP 4G, Priorität A

ARE-Code 4021.4.093

Weiterentwicklung

Ansprechperson bei Gemeinde

Amalia Schneider, Projektleiterin, Abt. Stadtentwicklung

Fläche / Bebauungsstand

ca. 42 ha, bebaut

Beschäftigte

Bestehend: Grossteil der Umnutzung bereits realisiert

Potenzial: ca. +1'000 B

Beschreibung

Das Arbeitsplatzgebiet Baden ist ein wirtschaftlicher ESP von kantonaler Bedeutung.

Entwicklung seit der letzten Generation

2009	Überarbeitung Entwicklungsrichtplan Baden Nord
seit 2009	Zahlreiche rechtsgültige Gestaltungspläne
2019	Raumentwicklungskonzept Baden
2020	Start Gesamtrevision Bau- und Nutzungsordnung

Nächste Planungsschritte / Meilensteine

2023	Städtebaulich-freiräumliche Vertiefungsstudie
2023	Erarbeitung Masterplan Baden Nord
2020-2026	Gesamtrevision Bau- und Nutzungsordnung: Erkenntnisse aus Masterplan fliessen 2024 in BNO-Prozess ein; Entwicklungsrichtplan wird durch Masterplanung ersetzt.
2024/ 2025	Umsetzungsplanung Masterplanung
Ab 2026	Umsetzung Masterplan

Verkehrliche Einbettung / Leistungsfähigkeit Strassennetz

Mobilitätsmanagement: lageabhängig sind in der BNO gegenüber der Norm deutlich reduzierte Parkplatzmaxima vorgesehen, Mobilitätskonzepte werden im Rahmen der Gestaltungspläne eingefordert.

ÖV: Direkt um Fernverkehrshalt und ÖV-Knoten Baden

MIV: in Hauptverkehrszeiten hohes Verkehrsaufkommen in Innenstadt Baden, Gebiet liegt aber im Perimeter Verkehrsmanagement Baden-Wettingen. Entwicklung bedingt, dass Gesamtmenge des motorisierten Verkehrs nicht wesentlich ansteigt (Sicherung über Mobilitätskonzepte)

FVV: gute Einbindung in Netz, laufender Ausbau des Fuss- und Veloverkehrnetzes gemäss KGV, Aufwertung Velohauptverbindung Haselstrasse (vgl. Massnahmen SR 2.2 Entsiegelung und Aufwertung Stadtraum Baden Nord, SR 1.14 Aufwertung und Gestaltung Haselstrasse)

Freiraum und Siedlungsklima

Der Masterplan sieht die Aufwertung der Freiräume und die Steigerung der Aufenthaltsqualität von Strassenräumen durch Begrünungs-, Bepflanzungs- und Entsiegelungsmassnahmen als Forderung vor. Damit wird die Stadtraumqualität erhöht und einen Beitrag zur Biodiversitätsförderung sowie zur Verbesserung des Lokalklimas geleistet.

Ansprechperson bei Kanton

Oliver Hager, Kreisplaner

Geplante Nutzung

Produzierende und verarbeitende Nutzungen, Arbeitsplatzintensive Nutzungen sowie Nutzungen mit hohem Personenverkehr. Wohnen in untergeordnetem Mass.

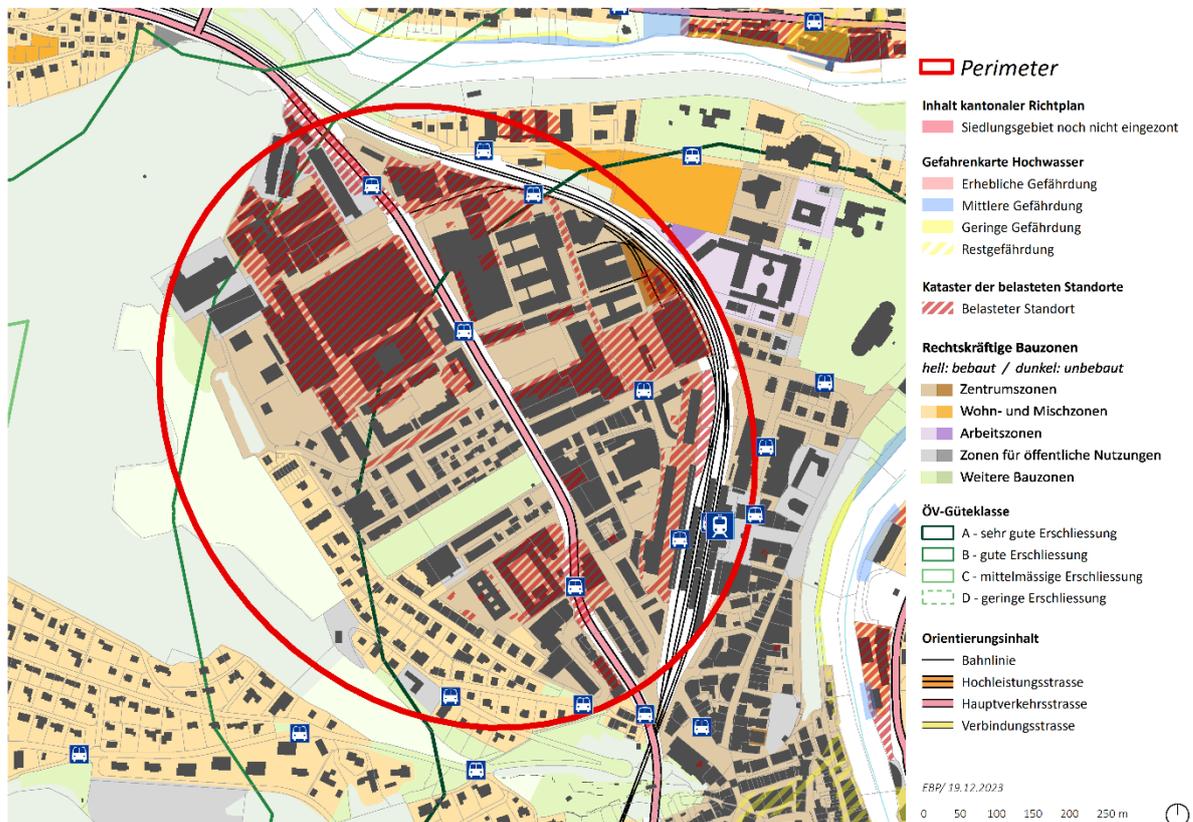
ÖV-Güteklasse

Bestehend: A, B

Zukünftig (2040): A, B



Entwurf Masterplan, Stand Februar 2024 (Quelle: EBP, 2024)



Situationsplan (EBP, 2023)

<p>S 3.2 Baden, Dättwil AP 4G, Priorität A ARE-Code 4021.4.094 Weiterentwicklung</p>	<p>Ansprechperson bei Gemeinde Amalia Schneider, Projektleiterin, Abt. Stadtentwicklung</p> <p>Fläche / Bebauungsstand ca. 36 ha, bebaut (Arbeitszone)</p> <p>Beschäftigte Bestehend: 4'000 B Potenzial: ca. +1'000 B</p> <p>Beschrieb Das Gewerbegebiet Langacker/Täfern/Esp in Dättwil, Baden ist ein wirtschaftlicher ESP von kantonaler Bedeutung.</p> <p>Entwicklung seit der letzten Generation</p> <table border="0"> <tr> <td>2019</td> <td>Raumentwicklungskonzept Baden</td> </tr> <tr> <td>2020</td> <td>Start Gesamtrevision Bau- und Nutzungsordnung</td> </tr> </table> <p>Nächste Planungsschritte / Meilensteine</p> <table border="0"> <tr> <td>2022/2023</td> <td>Erarbeitung Vertiefungsstudie zu Nutzungsmix und Mobilität sowie Vertiefungsstudie zu Städtebau und Freiraum</td> </tr> <tr> <td>2023/2024</td> <td>Erarbeitung Masterplan Dättwil</td> </tr> <tr> <td>2020-2026</td> <td>Gesamtrevision Bau- und Nutzungsordnung: Erkenntnisse aus Masterplan fliessen 2024 in BNO-Prozess ein</td> </tr> <tr> <td>2024/ 2025</td> <td>Umsetzungsplanung Masterplanung</td> </tr> <tr> <td>Ab 2026</td> <td>Umsetzung Masterplan</td> </tr> </table> <p>Verkehrliche Einbettung / Leistungsfähigkeit Strassennetz</p> <p>Mobilitätsmanagement: lageabhängig sind in der BNO gegenüber der Norm deutlich reduzierte Parkplatzmaxima vorgesehen, Mobilitätskonzepte werden im Rahmen der Gestaltungspläne eingefordert.</p> <p>ÖV: mit Bus in sehr dichtem Takt in verschiedene Richtungen erschlossen, kann bei Bedarf weiter ausgebaut werden.</p> <p>MIV: Der Kantonsstrassenabschnitt ist als dynamischer Raum des Kantons und als "Aufwertung Stadtraum" gemäss Wegleitung Strassenräume der Repla Baden Regio klassiert. In Hauptverkehrszeiten hohes Verkehrsaufkommen, Knoten an Kapazitätsgrenze, Abschnitt liegt aber im Perimeter Verkehrsmanagement Baden-Wettingen. Vorstudie Mellingerstrasse wurde zusammen mit der Stadt Baden erarbeitet, das entsprechende BGK wurde aber aufgrund von Differenzen zwischen den Beteiligten und der nötigen Abstimmung mit dem GVK Raum Baden und Umgebung vorübergehend sistiert. Auf Basis des Masterplans Dättwil soll die Planung für die übergeordnete Anbindung an das Kantonsstrassennetz in Kürze wiederaufgenommen und abgestützt auf die Ziele des GVK eine Vorstudie Ortsdurchfahrten erarbeitet werden. (vgl. SR 2.1 Baden Aufwertung Täferstrasse)</p> <p>FVV: gute Einbindung in Netz (u.a. geplante Velovorzugsroute Baden-Dättwil) vorhanden, Aufwertung der quartierinternen Erschliessung vorgesehen (vgl. FVV 5.4 VVR Baden-Dättwil 1. Etappe, FFV 7.4 VVR Baden-Dättwil 2. Etappe)</p> <p>Freiraum und Siedlungsklima</p> <p>Im Rahmen der Vertiefungsstudie wurde ein Freiraumkonzept erarbeitet, das mit dem Masterplans konkretisiert wurde. Der Masterplan zielt auf eine «Begrünung auf 3 Ebenen» ab. Zum einen sind zahlreiche neue öffentliche Freiräume zu schaffen. Die nicht begrünten Freiräume sind, wenn möglich zu entsiegeln. Zum anderen werden Dachbegrünungen gefördert und die Bepflanzung von Einzelbäumen, Baumreihen und Baumhainen vorgesehen. Ergänzend dazu wird ein Fokus auf die Verzahnung der Freiräume mit dem angrenzenden Wald gelegt und somit die ökologische Vernetzung gefördert.</p>	2019	Raumentwicklungskonzept Baden	2020	Start Gesamtrevision Bau- und Nutzungsordnung	2022/2023	Erarbeitung Vertiefungsstudie zu Nutzungsmix und Mobilität sowie Vertiefungsstudie zu Städtebau und Freiraum	2023/2024	Erarbeitung Masterplan Dättwil	2020-2026	Gesamtrevision Bau- und Nutzungsordnung: Erkenntnisse aus Masterplan fliessen 2024 in BNO-Prozess ein	2024/ 2025	Umsetzungsplanung Masterplanung	Ab 2026	Umsetzung Masterplan	<p>Ansprechperson bei Kanton Oliver Hager, Kreisplaner</p> <p>Geplante Nutzung Produzierende und verarbeitende Nutzungen, Arbeitsplatzintensive Nutzungen</p> <p>ÖV-Güteklasse Bestehend: B, C Zukünftig (2040): B, C</p>
2019	Raumentwicklungskonzept Baden															
2020	Start Gesamtrevision Bau- und Nutzungsordnung															
2022/2023	Erarbeitung Vertiefungsstudie zu Nutzungsmix und Mobilität sowie Vertiefungsstudie zu Städtebau und Freiraum															
2023/2024	Erarbeitung Masterplan Dättwil															
2020-2026	Gesamtrevision Bau- und Nutzungsordnung: Erkenntnisse aus Masterplan fliessen 2024 in BNO-Prozess ein															
2024/ 2025	Umsetzungsplanung Masterplanung															
Ab 2026	Umsetzung Masterplan															



Blick Richtung A1 (Quelle Foto: Stadt Baden, 2024)



Situationsplan (EBP, 2023)

S 3.3

Lenzburg / Niederlenz, Hammermatte / Aabach Nord

AP 4G, Priorität A

ARE-Code 4021.4.098

Weiterentwicklung

Ansprechperson bei Gemeinde

Alessandro Savioni, Leiter Abteilung Stadtplanung & Hochbau

Ariane Bhunjun-Frankhauser, Gemeinderätin

Fläche / Bebauungsstand

27.9 ha, teilweise bebaut

Beschäftigte

Bestehend: unbekannt

Potenzial: ca. +1'000 B

Es wird eine Vervierfachung der heutigen Arbeitsplätze erwartet. In einzelnen Gebieten wird eine Arbeitsplatzdichte von bis zu 520 Beschäftigte pro Hektar angestrebt.

Beschrieb

Das Gebiet Hammermatte, Aabach Nord ist ein wirtschaftlicher ESP von kantonaler Bedeutung.

Entwicklung seit der letzten Generation

Hammermatte, Niederlenz

2018 Räumliches Entwicklungsleitbild Niederlenz: Festlegung von Entwicklungszielen für das Gebiet (arbeitsintensive Nutzung (hohe Arbeitsplatzdichte), Entwicklung Richtung Mischnutzung, Erschliessung sichern)

Aabach Nord, Lenzburg

2022 Case Study Aabach Nord

2023 Durchführung einer wirtschaftlichen Potenzialstudie

Nächste Planungsschritte / Meilensteine

2024 Machbarkeitsstudie

2024 Beschluss Gesamtrevision Nutzungsplanung Niederlenz

2024/2025 Beschluss Gesamtrevision Nutzungsplanung Lenzburg

2025/2026 Durchführung Testplanung/ Erarbeitung Synthese

2027 Entwicklungsrichtplan Aabach Nord

im Anschluss Erarbeitung von Gestaltungsplänen und Baubeginn auf einzelnen Arealen

Verkehrliche Einbettung / Leistungsfähigkeit Strassennetz

Mobilitätsmanagement: lageabhängig sind in der BNO gegenüber der Norm deutlich reduzierte Parkplatzmaxima vorgesehen

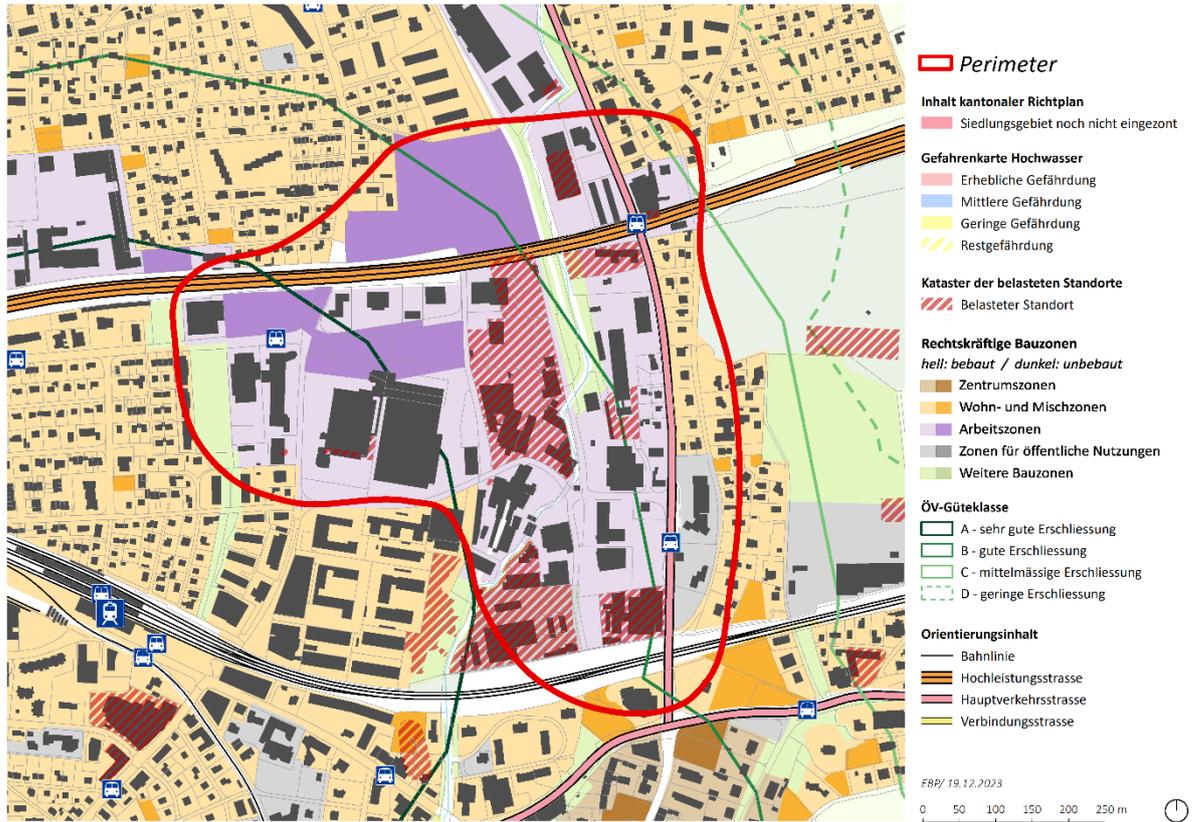
ÖV: Nähe zu Bahnhof Lenzburg (Ausbau Bahnangebot), direkte Fuss- und Velowege

MIV: gut angebunden, gesichertes Projekt «Verlängerung Ringstrasse Nord» (Teil von Massnahme AP3G) für Erschliessung, liegt im Perimeter des geplanten Verkehrsmanagement Lenzburg. Diese dient zusätzlich als Voraussetzung für die Umgestaltung der Sägestrasse (südlich des Perimeters) und das dazugehörige LKW-Verbot (vgl. Massnahme EV2 Verlängerung Ringstrasse, SR 1.2 Umgestaltung Sägestrasse)

FVV: gute Einbindung ins Netz aufgrund neu erstellter Verbindungen im Rahmen Arealentwicklung am Bahnhof Lenzburg sowie der VDS-Lenzburg Planungen (vgl. Massnahme EV1 VDS-Lenzburg), Durchwegung im Rahmen einzelner Arealentwicklungen verbessern

Freiraum und Siedlungsklima

Im Rahmen der Testplanung 2025/2026 wird gestützt auf den «Masterplan Lebensader Aabach» ein Freiraumkonzept für das Gebiet erarbeitet.



Situationsplan (EBP, 2023)

S 3.4

Lupfig / Birr, Eigenamt
 AP 4G, Priorität A
 ARE-Code 4021.4.095
 Weiterentwicklung

Ansprechperson bei Gemeinde

Rahel Schneider, Leiterin Bauverwaltung Eigenamt

Ansprechperson bei Kanton

Hanna Jäggi, Kreisplanerin

Fläche / Bebauungsstand

Total 170 ha, davon ca. 70 ha unbebaut (inkl. Gemeinden Brunegg/Mägenwil, nicht im Perimeter)

Geplante Nutzung

Produzierende und verarbeitende Nutzungen, Nutzungen mit hohem Güterverkehr und Flächenbedarf

Beschäftigte

Bestehend: ca. 4'500 B
 Potenzial: ca. +4'000 B (langfristig)

ÖV-Güteklasse

Bestehend: C, D, keine
 Zukünftig (2040): C, D, keine

Beschreibung

Das Gebiet Eigenamt ist ein wirtschaftlicher ESP von kantonalen Bedeutung.

Entwicklung seit der letzten Generation

Gesamtgebiet

- 2007 Entwicklungskonzept ESP Eigenamt
- 2019 Erschliessungsplanung Lupfig
- 2021 Erschliessungsplanung Birr
- 2023 Regionaler Kapazitätsnachweises Eigenamt

Teilgebiet Grossacher und Grändel, Birr (25 ha)

- 2019 Masterplan
- 2024 Gesamtrevision BNO, Ergänzungsplan

Teilgebiet Reichhold-Areal, Lupfig/Hausen (7.5 ha): www.reichholdareal.ch/

- 2016 Masterplan
- 2018 Erschliessungsplanung
- 2019 Altlastensanierung

2022 Überkommunaler Gestaltungsplan
ab 2023 Entwicklung einzelner Projekte mit Nutzern
anschliessend Realisierung

Nächste Planungsschritte / Meilensteine**

Teilgebiet Grossacher und Grändel, Birr (25 ha)
ab 2025 Projektierung / Realisierung in Etappen*

** Realisierung abhängig von der Genehmigung der Nutzungsplanung. Verhandlungen bezüglich Erschliessung laufen aktuell.*

Teilgebiet Reichhold-Areal, Lupfig/Hausen (7.5 ha)
ab 2023 Entwicklung einzelner Projekte mit Nutzern
anschliessend Realisierung*

** Pendente Baugesuche zu drei Industriebauten und zum Erschliessungsprojekt. Aktuell sind zwei weitere Bürobaute und eine Heizzentrale für einen regionalen Wärmeverbund in Vorbesprechung*

*** Tempo der Entwicklung hängt massgeblich von Grundeigentümern ab; nur bedingte Einflussnahme der Gemeinde und daher schwierig, genauer Zeitplan vorzugeben.*

Verkehrliche Einbettung / Leistungsfähigkeit Strassennetz

Genereller Hinweis: Aufgrund der Grösse, der unterschiedlichen Eigentümer und deren Absichten wird eine Entwicklung in jedem Fall in Etappen erfolgen. Einzelne Gebiete werden erst langfristig (nach 2040) realisiert. Entsprechend sind auch die notwendigen Infrastrukturen erst zu diesem Zeitpunkt bereitzustellen.

Reg. Kapazitätsnachweis (2023)

Die Verkehrserzeugung bis 2040 wurde basierend auf den absehbaren Nutzungen berechnet und die Leistungsfähigkeit der Netzelemente überprüft. Die Umsetzung der Teilmassnahmen läuft.

Mobilitätsmanagement: Parkierungsangebot in Abhängigkeit von konkreten Nutzungen und ÖV-Erschliessungsgüte bei einzelnen Entwicklungen sorgfältig bestimmen. In Bahnhofsumfeldern Reduktion der Parkplatzzahlen vorsehen.

ÖV: Gebiete unmittelbar an Bahnhöfen gut erschlossen (Halbstundentakt nach Brugg und Othmarsingen-Wohlen) entlang Lenzburgstrasse Bus im Viertelstundentakt nach Brugg; Problem: lange Reisezeiten wegen Umwegen via Dörfer und Instabilitäten in Hauptverkehrszeiten (Behinderung an Knoten); Einführung eines Direktbusses als Option fürs Eigenamt, weiteres Vorgehen ist zu klären.

MIV: Belastung Seebliknoten (Autobahnanschluss) in Spitzenstunden problematisch; Machbarkeitsstudie Knoten Seebli in Erarbeitung. Verlegung Freiverlad Brugg nach Lupfig ins Gebiet Bachtele geplant.

Reichhold-Areal: Kapazitätsnachweis gemäss § 46 BauV erbracht

Abtausch Verbindungsstrassen zwischen Lupfig und Birr in Planung, zur Entlastung der Siedlungsgebiete/Dorfkerne. Stattdessen Verbindungsstrasse parallel zu Bahn.

FVV: Basisnetz vorhanden, aber auf Dörfer am Hang ausgerichtet, Ausbauten geplant (vgl. FVV 1.6 Durchstich PU), Erschliessung und Durchwegung im Rahmen der einzelnen Arealentwicklungen zu verbessern, v.a. Anbindung an Bahnhöfe, Netzlückenschliessung bzw. Verbesserungen des Fuss- und Velonetzes zwischen dem RCI-Areal und dem Bahnhof Lupfig inklusive Querungen der aktuellen Verkehrselemente mit dominanter Trennwirkung wie des Seebli-Knotens (vgl. Massnahme FVV 2.6)

Freiraum und Siedlungsklima

Es wurden gebietsspezifische Festlegungen getroffen. In beiden Gebieten wurden jedoch zusammenhängende Grünräume definiert, die qualitativ hochwertig zu gestalten sind.

Teilgebiet Grossacher und Grändel: Als Grundlage für den Gestaltungsplan wurde ein Freiraumkonzept erarbeitet.

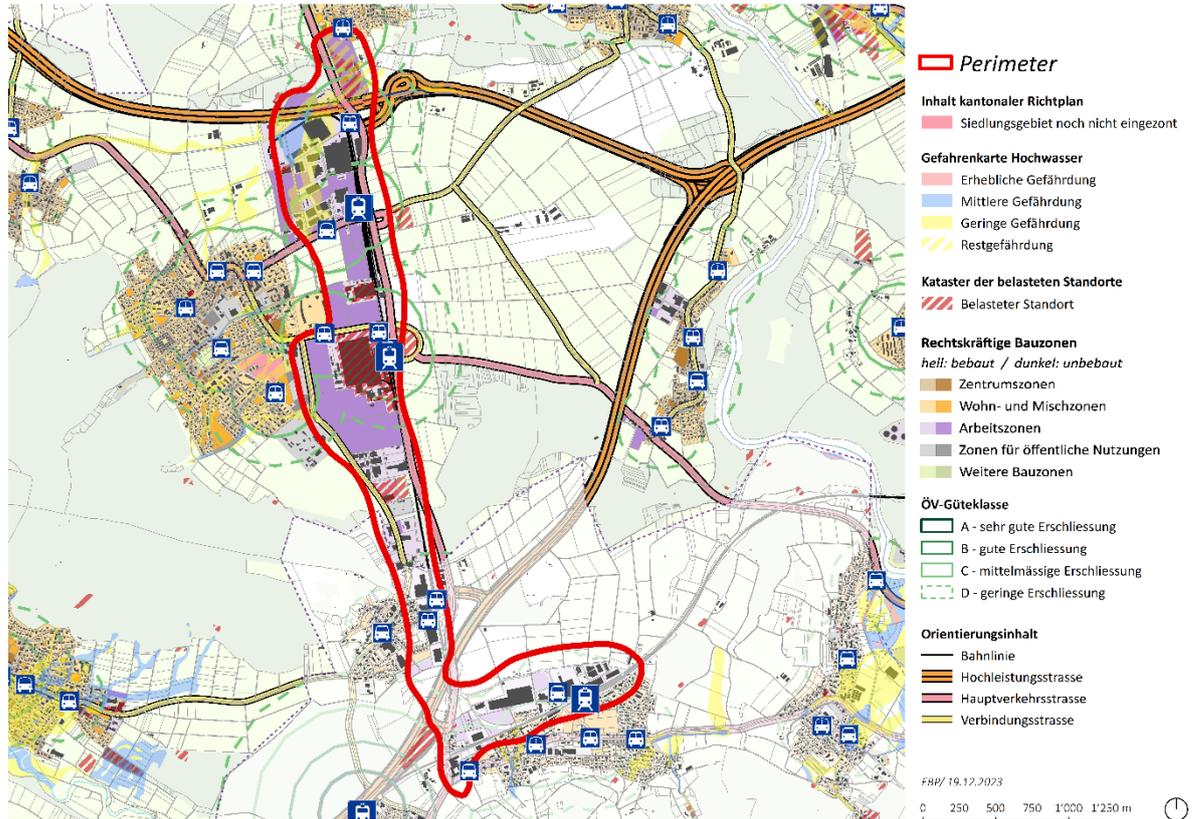
Teilgebiet Reichhold-Areal: Die Freiraumstruktur ist im Masterplan respektive im Ergänzungsplan zur BNO festgelegt.



Masterplan Industriearéal Grossacher und Grändel, Birr, UC'NA



Reichhold-Areal, Hausen/Lupfig, Vermarktungsbild HIAG



Situationsplan (EBP, 2023)

S 3.5

Windisch, Stadtraum Bahnhof
 AP 4G, Priorität A
 ARE-Code 4021.4.096
 Weiterentwicklung

Ansprechperson bei Gemeinde

Roland Schneider, Leiter Planung und Bau
 Gemeinde Windisch
 Daniela Nay, Leiterin Planung und Bau Stadt
 Brugg

Ansprechperson bei Kanton

Hanna Jäggi, Kreisplanerin

Fläche / Bebauungsstand

18.9 ha, bebaut

Geplante Nutzung

Arbeitsplatzintensive Nutzungen,
 Nutzungen mit hohem Personen-
 verkehr

Beschäftigte

Bestehend: ca. 1'500 B
 Potenzial: Lebensraum von gesamthaft 4000
 bis 6000 Einwohnende und Beschäftigte

ÖV-Güteklasse

Bestehend: A, B
 Zukünftig (2040): A, B

Beschrieb

Das Gebiet Brugg-Windisch Mitte ist ein wirtschaftlicher ESP von kantonalen Bedeutung.

Entwicklung seit der letzten Generation

- 2005 Masterplan Vision Mitte
- 2006 Entwicklungsrichtplan Vision Mitte
- 2020 Absichtserklärung «Stadtraum Bahnhof Brugg» (Teilgebiete «Bahnhofplatz Neumarkt», «Campus» und «Bahnhof Süd»)
- 2021 Planungsvereinbarung zwischen der Gemeinde Windisch, der Stadt Brugg, dem Kanton Aargau und der SBB betreffend die Zusammenarbeit in der Gebietsentwicklung Bahnhof Brugg-Windisch
- 2021 Vorbereitungsarbeiten für Testplanung
- 2023 - 2024 Evaluation Planerteams, Erarbeitung Programm zur Testplanung

Nächste Planungsschritte / Meilensteine

2024-2025	Testplanung «Bahnhof Süd»
2026/ 2027	Regionaler Sachplan
Ab 2028	Erarbeitung Planungsinstrumente (Teilrevision Nutzungsplanung) und Umsetzung

Verkehrliche Einbettung / Leistungsfähigkeit Strassennetz

Mobilitätsmanagement: Planungskoordination von Fuss und Veloverkehr sowie MIV und ÖV wird durch den Entwicklungsrichtplan sowie den Gebietsentwicklungsplan sowie die Planung im Rahmen der VDS-Brugg berücksichtigt, lageabhängig sind in der BNO gegenüber der Norm deutlich reduzierte Parkplatzmaxima vorgesehen.

ÖV: Direkt um Fernverkehrshalt und ÖV-Knoten Brugg, Ausbau des Bahnangebots.

MIV: in Hauptverkehrszeiten hohes Verkehrsaufkommen im Zentrum, im Gebiet Verkehrsmanagement Region Brugg, starke verkehrliche Entlastung erwartet mit Zentrumsentlastung Brugg.

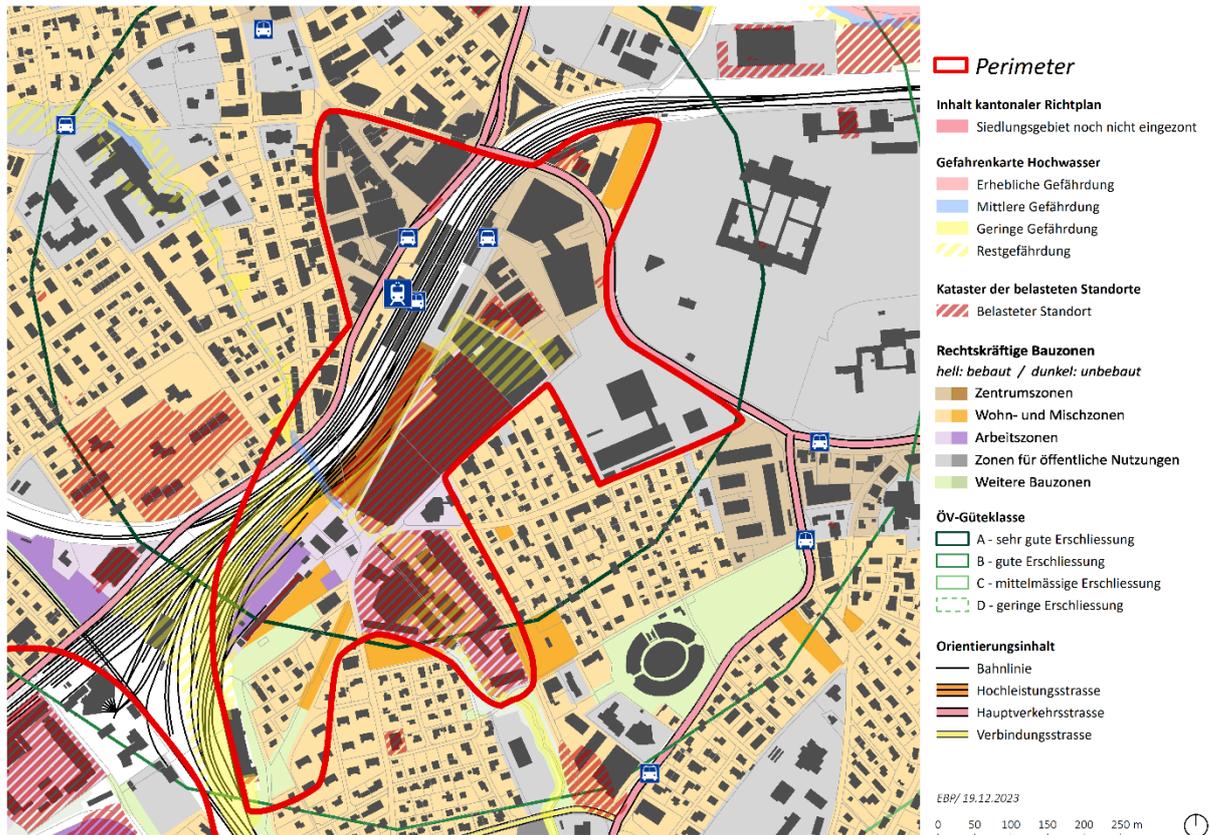
FVV: gute Einbindung in Netz, Ausbau von Velo- und Fusswegsnetz inklusive Geleisquerungen südlich (auf Höhe der Stapferstrasse) und nördlich (parallel zur Badenerstrasse) geplant sowie der Umsetzung der Velovorzugsroute; Planung Mittelschulstandort wird mit Planung Velovorzugsroute abgestimmt.

Freiraum und Siedlungsklima

Die Testplanung soll Ideen und Konzepte dazu liefern, wie geeignete multifunktionale Freiräume für Private und die Öffentlichkeit von hoher Qualität unter Berücksichtigung der sich abzeichnenden klimatischen Veränderungen und zum Schutz vor diesen Auswirkungen geschaffen werden können.



Luftbild, CH Media



Situationsplan (EBP, 2023)

Abstimmung Verkehr und Siedlung / Bezug zu weiteren Planungen

Abstimmung Verkehr und Siedlung

Die Entwicklungsschwerpunkte wurden unter anderem eingeführt, um eine bessere Abstimmung von Siedlung und Verkehr zu erreichen. Für die einzelnen wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkte wurden deshalb in Abhängigkeit von ihrer Erschliessung Nutzungsvorgaben definiert (vgl. Kapitel S1-3 des Richtplans). Grundsätzlich eignen sich alle ESP für produzierende und verarbeitende Nutzungen. Arbeitsplatzintensive Nutzungen sind vorwiegend in ESP mit guter Eisenbahn-Erschliessung anzusiedeln. Nutzungen mit hohem Güterverkehr sind vorwiegend in ESP mit gutem Anschluss ans Kantonsstrassennetz, ohne Ortszentrums- oder Wohngebietsdurchfahrten beziehungsweise mit Gleisanschluss anzusiedeln (abhängig vom Transportvolumen und von der Schienenkapazität). Nutzungen mit hohem Personenverkehr sind in den Kern- und Zentrumsgebieten des urbanen Entwicklungsraums sowie in Bahnhofsgebieten anzusiedeln.

Die konkrete Abstimmung der einzelnen Entwicklungen mit dem lokalen Verkehrsnetz sowie die Massnahmen des Mobilitätsmanagements sind bei den einzelnen Teilmassnahmen beschrieben.

Seit 2011 ist die neue kantonale Bauverordnung in Kraft. Darin ist festgelegt, dass die Gemeinden bei Ein- und Umzonungen Siedlung und Verkehr aufeinander abstimmt und darlegt, welche Verkehrserzeugung durch die neue Zonierung zu erwarten ist und wie der zusätzliche Verkehr bewältigt wird (§ 4 Abs. 2 und 3 BauV). Für grosse Bauvorhaben, die ein motorisiertes Individualverkehrsaufkommen von mehr als 1'500 Fahrten pro Tag erwarten lassen, müssen Bauherren einen detaillierten Nachweis erbringen, dass die Kapazitäten des Strassennetzes ausreichen (§ 46 BauV). Ein kantonaler Leitfaden beschreibt die Anforderungen im Detail. Als Grundlage für den Nachweis dienen Erfahrungswerte, erhobene Verkehrsdaten oder die Verkehrsdaten des periodisch aktualisierten kantonalen Verkehrsmodells, das auf den Siedlungsdaten, dem Verkehrsangebot und den Gesetzmässigkeiten des Mobilitätsverhaltens beruht. Massnahmen zur Begrenzung des Verkehrsaufkommens des Bauprojekts sind verbindlich zu regeln

- Bezug zu weiteren Massnahmen im Agglomerationsprogramm**
- EV1 - Lenzburg, Verkehrsdrehscheibe Lenzburg
 - EV2 - Lenzburg, Verlängerung Ringstrasse
 - FVV 2.5 - Baden, VVR Baden-Dättwil 1. Etappe
 - FVV 4.3 - Baden, VVR Baden-Dättwil 2. Etappe
 - SR 1.2 – Lenzburg, Umgestaltung Sägestrasse
 - SR 1.14 - Baden, Aufwertung und Gestaltung Haselstrasse
 - SR 2.1 - Baden, Aufwertung Täferstrasse
 - SR 2.2 - Baden, Entsiegelung und Aufwertung Stadtraum Baden Nord

Bezug zu kantonalem Richtplan (Konflikte mit USG siehe Umweltverträglichkeit)	Richtplanrelevant <input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein	Das Richtplankapitel S 1.3 Wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte (ESP) von kantonaler und regionaler Bedeutung sowie Bahnhofsgebiete beinhaltet neben allgemeinen Planungsgrundsätzen spezifische Nutzungsvorgaben zu den ESP-Standorten.
-----------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Flächenbeanspruchung und Umweltverträglichkeit Mit den Massnahmen sind keine Einzonungen verbunden. Es werden keine Fruchtfolgefleichen tangiert. Es gibt keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Umsetzungsschritte

Beitrag Trägerschaft

Die wirtschaftlichen Entwicklungsgebiete sind seit mehr als 10 Jahren im kantonalen Richtplan. Im Rahmen der Erarbeitung des Agglomerationsprogramm 5. Generation wurden die einzelnen Standorte unter Einbezug von Kanton und Gemeinden angeschaut und der Entwicklungsstand sowie Herausforderungen erhoben. Damit wurde einerseits eine Übersicht zu möglichen Realisierungshorizonten und zu Abhängigkeiten geschaffen. Andererseits konnte die Agglomeration Hinweise zu Gunsten einer besseren Abstimmung von Siedlung und Verkehr in die einzelnen Planungen einfliessen lassen.

Die Umsetzung liegt grundsätzlich in der Verantwortung der Gemeinden in Zusammenarbeit mit den Grundeigentümern. Allerdings ist aufgrund der Grösse der Gebiete und ihren Auswirkungen auf das Verkehrssystem ein enger Austausch mit verschiedenen kantonalen Fachstellen angezeigt. Nutzungspläne und Sondernutzungspläne werden in jedem Fall vom Kanton vorgeprüft und genehmigt.

3.2.2 B-Massnahmen

S4 Wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte, mittelfristig

Priorität AP 5G

- A (2028-2032)
- B (2032-2036)
- C (nach 2036)
- Daueraufgabe

Massnahmenart

Siedlung

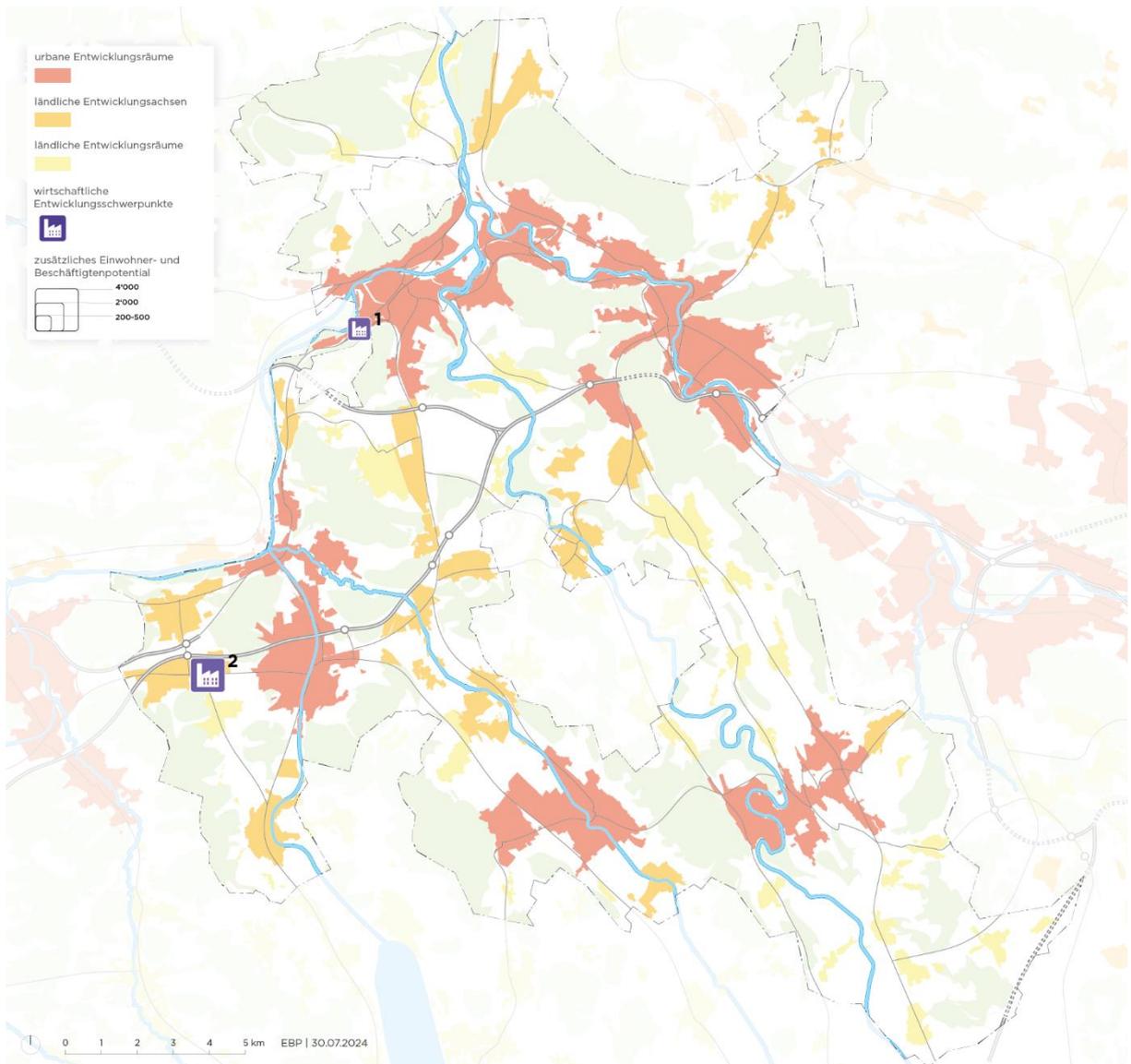
Federführung

Standortgemeinden

Beteiligte

Kanton, Grundeigentümer, in einzelnen Gebieten weitere

Beschreibung



Die im kantonalen Richtplan verankerten wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkte (ESP) in der Agglomeration werden aktiviert und mit geeigneten planerischen Massnahmen weiterentwickelt. Mit einer übergeordneten Planung (z.B. Masterplan, REK oder Entwicklungsrichtplan) legen die Gemeinden im Einklang mit der Nutzungsvorgabe gemäss Richtplan (Kapitel S1.3) die Strategie und die notwendigen Voraussetzungen für Entwicklung der einzelnen ESP fest. Mit der Nutzungsplanung schaffen die Gemeinden die Voraussetzungen für die gebietspezifisch geeigneten, auf das Verkehrssystem abgestimmten Nutzungen. In Zusammenarbeit mit den Grundeigentümern und im Dialog mit der Region und Nachbargemeinden werden konkrete Massnahmen (Organisation, Infrastrukturen, Vermarktung) für eine Entwicklung

erarbeitet und umgesetzt. Der Kanton unterstützt seit 2023 für voraussichtlich vier Jahre ausgewählte Standortgemeinden bei der Umsetzung und Entwicklung der wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkte (ESP) im Rahmen seines Programms Aargau 2030.

In den mittelfristig zu realisierenden ESPs (Priorität B) sind bis 2036 wichtige Planungsschritte umzusetzen resp. eine bauliche Entwicklung zu ermöglichen. Da fast alle Entwicklungsgebiete relativ gross, teilweise bereits genutzt und von Drittentwicklungen abhängig und im Eigentum von diversen Eigentümern sind, ist eine etappierte Entwicklung an den meisten Standorten zweckmässig.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Zukunftsbild

Das Massnahmenpaket «Wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunktemittelfristig, mittelfristig» trägt zu folgenden Elementen des Zukunftsbilds bei:

Siedlung: Urbane Entwicklungsräume mit Lebensqualität, Standortattraktivität und hohen Bevölkerungs- und Beschäftigendichten, attraktive Strassenräume mit sicheren und möglichst direkten Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr

Verkehr: Leistungsfähige Naherschliessung der entwickelten Gebiete durch den ÖV, urbane Mobilität dank dichtem, direktem und lückenlosem Velo- und Fussverkehrsnetz

Teilstrategie

Das Massnahmenpaket «Wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte, mittelfristig» leistet einen Beitrag zur Umsetzung der folgenden Teilstrategien:

S 1 – Wachstum in urbanen Entwicklungsräumen fokussieren: Zusätzliche bauliche Potenziale schaffen und bestehende Potenziale vorantreiben

S 2 – Bauliche Entwicklung auf den ländlichen Entwicklungsachsen auf Verkehrsachsen ausrichten: Potenziale im Umfeld der S-Bahn Haltestellen schaffen

S 4 – Entwicklung auf Schwerpunkte konzentrieren

M1 – Effizienten Verkehrsmiteinsatz mittels Mobilitätsmanagement fördern: Erstellen von standortspezifischen Mobilitätskonzepten für Handlungs- und Schlüsselgebiete

ÖV 3 – Zuverlässiges und nachfragegerechtes Busangebot bereitstellen: Busanbindungen an die Gebiete schaffen oder verbessern

ÖV 6 – Attraktive Zugänge zu ÖV-Haltestellen sicherstellen: Sicherer und komfortabler Zugang zu den nächstgelegenen Haltestellen

FVV 3 – Engmaschiges Fuss- und Veloverkehrsnetz in urbanen Entwicklungsräumen anbieten: Neue arealinterne Verbindungen schaffen, um Fuss- und Velowegnetz zu verdichten

MIV 2 – Strassenverkehr siedlungsverträglich abwickeln: Stadträume aufwerten und als Orte der Begegnung und des städtischen Lebens nutzen

Handlungsbedarf

Mit dem Massnahmenpaket «Wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte, mittelfristig» wird folgender Handlungsbedarf adressiert:

Potenziale schaffen und aktivieren: Schaffung und Aktivierung von neuen Entwicklungspotenzialen im urbanen Entwicklungsraum und auf den ländlichen Entwicklungsachsen

Attraktive Alternativen zum MIV schaffen: Engmaschige und attraktive Durchwegung mit Anschluss an Fuss- und Veloverkehrsnetz und ÖV-Haltestellen

Nutzen/Wirkung

Das Massnahmenpaket wirkt insbesondere in folgenden Bereichen:

WK 1.2 Verbesserung der Intermodalität und aktive Steuerung der Mobilitätsnachfrage

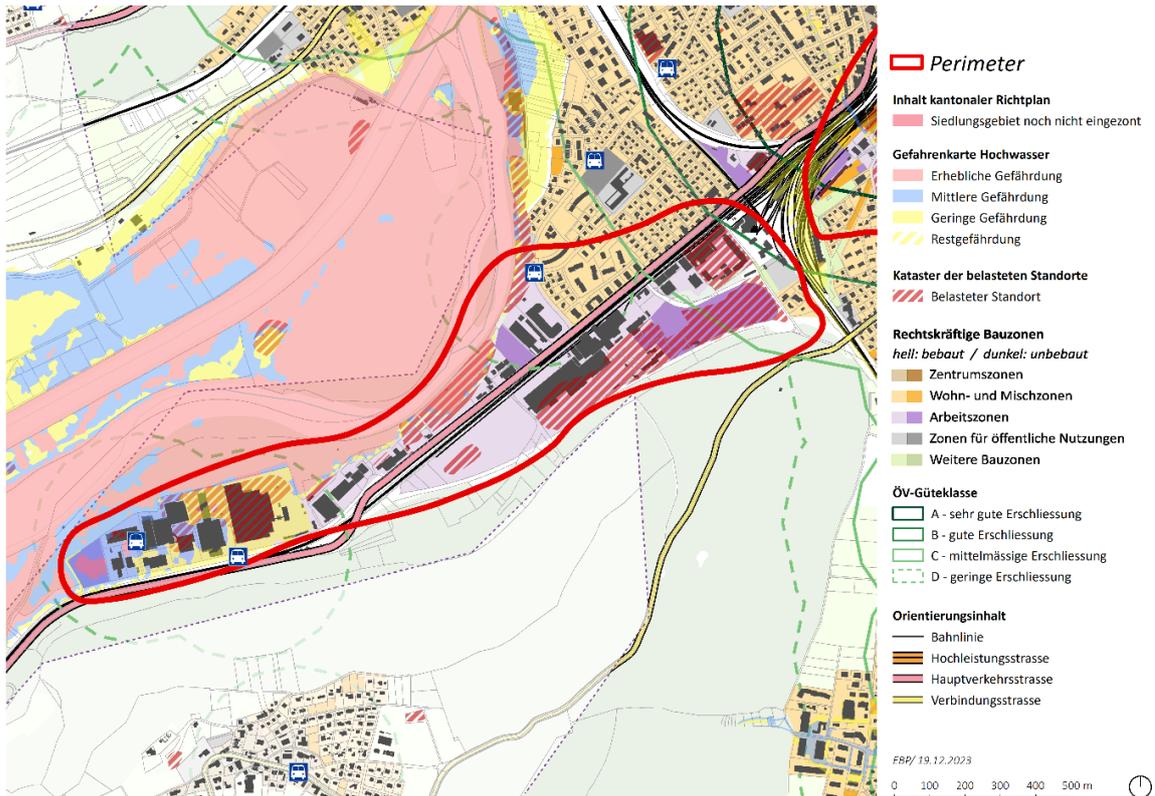
WK 1.3 Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems

WK 1.5 Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr

WK 2.1 Siedlungskonzentration und Innenverdichtung

Teilmassnahmen

<p>S 4.1 Brugg, Brugg-Windisch West AP 4G, Priorität A ARE-Code 4021.4.097 Weiterentwicklung</p>	<p>Ansprechperson bei Gemeinde Daniela Nay Leiterin Planung und Bau</p> <p>Fläche / Bebauungsstand 42.2 ha, weitgehend bebaut</p> <p>Beschäftigte Bestehend: ca. 1'100 B Potenzial: ca. 1'000 zus. B</p> <p>Beschrieb Das Gebiet Brugg-Windisch West ist ein wirtschaftlicher ESP von kantonaler Bedeutung.</p> <p>Entwicklung seit der letzten Generation</p> <table border="0"> <tr> <td>2018</td> <td>Teilrevision BNO</td> </tr> <tr> <td>2021</td> <td>Südwestumfahrung Brugg in Betrieb</td> </tr> </table> <p>Nächste Planungsschritte / Meilensteine laufend Verdichtung und Umnutzung (heute tlw. unternutzt, Lager); Entwicklungsgeschwindigkeit hängt von Grundeigentümer ab</p> <p>Verkehrliche Einbettung / Leistungsfähigkeit Strassennetz</p> <p>Mobilitätsmanagement: lageabhängig sind in der BNO gegenüber der Norm deutlich reduzierte Parkplatzmaxima vorgesehen, zusätzlich grenzt das Gebiet im Nordosten an den betrachteten VDS-Brugg-Perimeter.</p> <p>ÖV: Gebiet mit Bus im Halbstundentakt erschlossen, wird angesichts bestehender Nutzungen als genügend eingestuft, Ausbau bei höherer Nutzungsdichte möglich</p> <p>MIV: gut angebunden, dank Südwestumfahrung Brugg kaum Belastung von Wohngebieten</p> <p>FVV: Einbindung in Netz vorhanden, Ausbau Veloverkehrsnetz geplant</p> <p>Freiraum und Siedlungsklima Siedlungsklima und Freiraum werden projektspezifisch berücksichtigt.</p>	2018	Teilrevision BNO	2021	Südwestumfahrung Brugg in Betrieb	<p>Ansprechperson bei Kanton Hanna Jäggi, Kreisplanerin</p> <p>Geplante Nutzung Produzierende und verarbeitende Nutzungen</p> <p>ÖV-Güteklasse Bestehend: D, keine Zukünftig (2040): D, keine</p>
2018	Teilrevision BNO					
2021	Südwestumfahrung Brugg in Betrieb					



Situationsplan (EBP, 2023)

S 4.2

Schafisheim / Hunzenschwil, Schoren-Aegerten

Neue Massnahme

Ansprechperson bei Gemeinde

Sandra Schauli, Gemeindeschreiberin Schafisheim

Urs Wiederkehr, Gemeindeschreiber Hunzenschwil

Ansprechperson bei Kanton

Thomas Roduner, Kreisplaner

Fläche / Bebauungsstand

62 ha, teilweise unbebaut

Geplante Nutzung

produzierende und verarbeitende Nutzungen, Nutzungen mit hohem Güterverkehr und Flächenbedarf, arbeitsplatzintensive Nutzungen in Abhängigkeit von öV-Erschliessung (aktuell fehlende Bahn-Haltestelle)

Potenzieller Standort für CST-HUB

Beschäftigte

Bestehend: ca. 3'100 B

Potenzial: ca. + 350 bis 450 B (Erweiterung heutige Betriebe/ Nutzungen) & ca. + 650 bis 900 B (Ansielung neue Betriebe/ Nutzungen)

ÖV-Güteklasse

Bestehend: C, D, keine

Die Entwicklungsareale entlang der Industriestrasse befinden sich teilweise in einer frühen Phase. Die Zielnutzungen / Anzahl Beschäftigte werden fortlaufend hinterfragt und können sich in Abhängigkeit der Nachfrage ändern.

Zukünftig (2040): C, D, keine

Beschrieb

Das Gebiet Schoren-Aegerten ist ein wirtschaftlicher ESP von kantonaler Bedeutung.

Nächste Planungsschritte / Meilensteine

2023

Erarbeitung Masterplan «Industriepark Schoren Aegerten» durch IG-Partner in Zusammenarbeit mit Gemeinden und

	Region und bilateralem Miteinbezug kant. Fachstellen (insb. Abt. Verkehr)
2024	IG-interne Genehmigung Masterplan
2024 - 2025	planerische Vertiefung IG-relevanter Themen, Bildung Taskforce S-Bahn-Haltestelle «Schafisheim Schoren», verbindliche Vereinbarung verkehrlicher und weiterer Massnahmen/Regelungen mit Kanton und Gemeinden (Zuständigkeit, Termine, Kostenteiler, etc.)
2025	Realisierung Projekte Coop und Ferrum
2026 - 2030	Realisierung Projekte Lagerhäuser
2030 - 2035	Realisierung Teil RSP und Fertigstellung CST
2035 - 2040	Rest RSP
2040+	Realisierung nach Masterplan

Verkehrliche Einbettung / Leistungsfähigkeit Strassennetz

Mobilitätsmanagement: Zur Diskussion stehen gemäss Masterplan folgende Massnahmen: 45-Minuten-Regel (oder ähnliche Massnahme mit gleicher Wirkung), Mobilitätskonzept, verschiedene neue Velorouten zur besseren Anbindung an die umliegenden Gemeinden.

ÖV: Zur Diskussion stehen gemäss Masterplan folgende Massnahmen: Angebotsoptimierungen beim Bus. Untersuchungen zur Machbarkeit/Zweckmässigkeit einer S-Bahn Haltestelle (würde u.a. auch Anpassung des kantonalen Richtplans bedürfen)

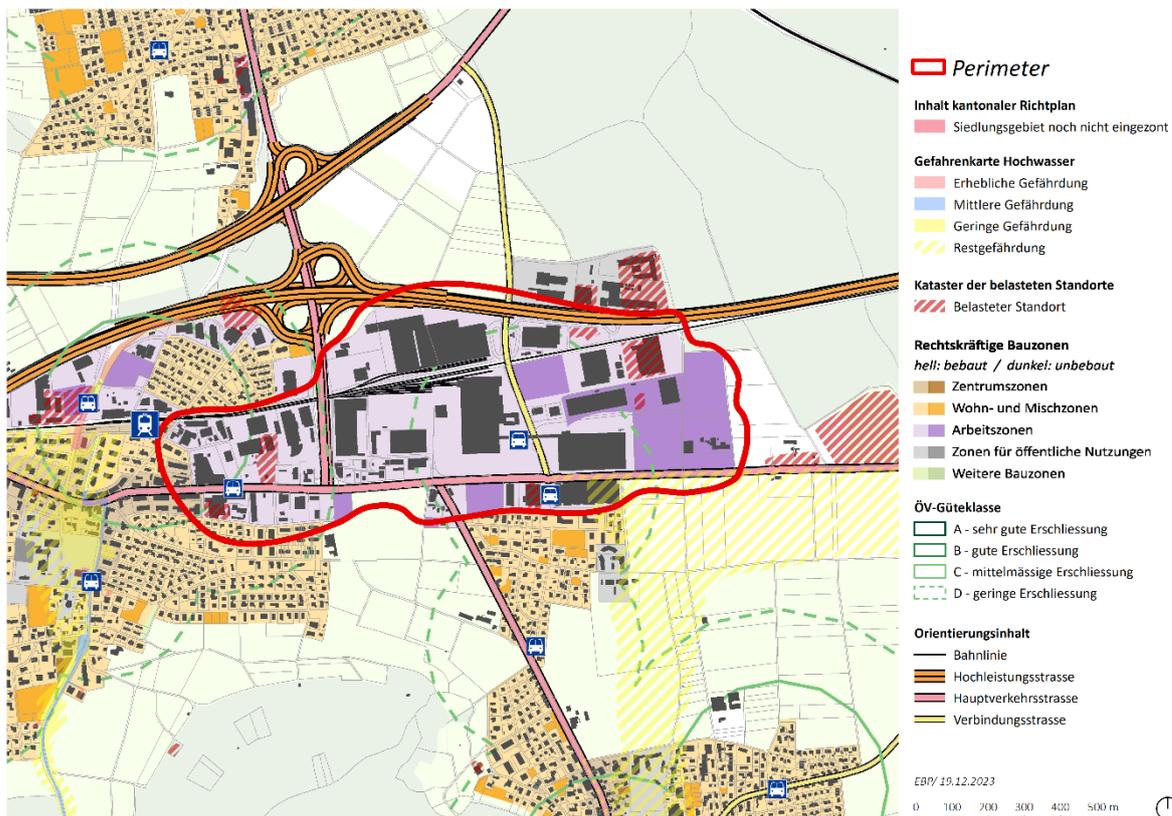
MIV: liegt im Perimeter des Verkehrsmanagements Region Lenzburg, ergänzende Erschliessungsstrasse, um bestehende Knoten, die teilweise bereits heute überlastet sind, zu entlasten

FVV: Attraktivierung von Veloverbindungen zum Bahnhof Lenzburg durch zusätzlich geplante Verbindung zum Industriegebiet (vgl. Massnahme FVV 5.1 Veloweg vom Industriegebiet Schoren zum Bahnhof Lenzburg) attraktive und sichere gebietsinterne FVV-Verbindungen mit Entwicklung geplant

Freiraum und Siedlungsklima

Der Masterplan sieht eine Reihe von (unverbindlichen) Massnahmen vor. Dazu zählen:

- gestalteter Siedlungsrand
- Baumreihen / Strassenrandbepflanzungen
- Pocketparks / zusammenhängende Freiräume u. Grünflächen
- Gemeinsamer Standort für Grünfläche (Pool-Lösung)
- Beschattung, Entsiegelung von grossen Asphaltflächen (sofern Versiegelung nicht betriebsnotwendig ist). Einbezug Wasserelemente
- Anwendung Schwammstadt-Prinzip
- Berücksichtigung Kaltluftbahnen



Situationsplan (EBP, 2023)

Abstimmung Verkehr und Siedlung / Bezug zu weiteren Planungen

Abstimmung Verkehr und Siedlung

Die Entwicklungsschwerpunkte wurden unter anderem eingeführt, um eine bessere Abstimmung von Siedlung und Verkehr zu erreichen. Für die einzelnen wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkte wurden deshalb in Abhängigkeit von ihrer Erschliessung Nutzungsvorgaben definiert (vgl. Kapitel S1-3 des Richtplans). Grundsätzlich eignen sich alle ESP für produzierende und verarbeitende Nutzungen. Arbeitsplatzintensive Nutzungen sind vorwiegend in ESP mit guter Eisenbahn-Erschliessung anzusiedeln. Nutzungen mit hohem Güterverkehr sind vorwiegend in ESP mit gutem Anschluss ans Kantonsstrassennetz, ohne Ortszentrums- oder Wohngebietsdurchfahrten beziehungsweise mit Gleisanschluss anzusiedeln (abhängig vom Transportvolumen und von der Schienenkapazität). Nutzungen mit hohem Personenverkehr sind in den Kern- und Zentrumsgebieten des urbanen Entwicklungsraums sowie in Bahnhofsgebieten anzusiedeln.

Die konkrete Abstimmung der einzelnen Entwicklungen mit dem lokalen Verkehrsnetz sowie die Massnahmen des Mobilitätsmanagements sind bei den einzelnen Teilmassnahmen beschrieben.

Seit 2011 ist die neue kantonale Bauverordnung in Kraft. Darin ist festgelegt, dass die Gemeinden bei Ein- und Umzonungen Siedlung und Verkehr aufeinander abstimmt und darlegt, welche Verkehrserzeugung durch die neue Zonierung zu erwarten ist und wie der zusätzliche Verkehr bewältigt wird (§ 4 Abs. 2 und 3 BauV). Für grosse Bauvorhaben, die ein motorisiertes Individualverkehrsaufkommen von mehr als 1'500 Fahrten pro Tag erwarten lassen, müssen Bauherren einen detaillierten Nachweis erbringen, dass die Kapazitäten des Strassennetzes ausreichen (§ 46 BauV). Ein kantonaler Leitfaden beschreibt die Anforderungen im Detail. Als Grundlage für den Nachweis dienen Erfahrungswerte, erhobene Verkehrsdaten oder die Verkehrsdaten des periodisch aktualisierten kantonalen Verkehrsmodells, das auf den Siedlungsdaten, dem Verkehrsangebot und den Gesetzmässigkeiten des Mobilitätsverhaltens beruht. Massnahmen zur Begrenzung des Verkehrsaufkommens des Bauprojekts sind verbindlich zu regeln

Bezug zu weiteren Massnahmen im Agglomerationsprogramm — FVV 5.1 – Schafisheim, Veloweg vom Industriegebiet Schoren zum Bahnhof Lenzburg

Bezug zu kantonalem Richtplan
 (Konflikte mit USG siehe Umweltverträglichkeit) Richtplanrelevant Ja Nein Das Richtplankapitel S 1.3 Wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte (ESP) von kantonaler und regionaler Bedeutung sowie Bahnhofsgebiete beinhaltet neben allgemeinen Planungsgrundsätzen spezifische Nutzungsvorgaben zu den ESP-Standorten.

Flächenbeanspruchung und Umweltverträglichkeit Keine Einzonungen notwendig, keine Fruchtfolgeflächen oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen.

Umsetzungsschritte

Beitrag Trägerschaft

Die wirtschaftlichen Entwicklungsgebiete sind seit mehr als 10 Jahren im kantonalen Richtplan. Im Rahmen der Erarbeitung des Agglomerationsprogramm 5. Generation wurden die einzelnen Standorte unter Einbezug von Kanton und Gemeinden angeschaut und der Entwicklungsstand sowie Herausforderungen erhoben. Damit wurde einerseits eine Übersicht zu möglichen Realisierungshorizonten und zu Abhängigkeiten geschaffen. Andererseits konnte die Agglomeration Hinweise zu Gunsten einer besseren Abstimmung von Siedlung und Verkehr in die einzelnen Planungen einfließen lassen.

Die Umsetzung liegt grundsätzlich in der Verantwortung der Gemeinden in Zusammenarbeit mit den Grundeigentümern. Allerdings ist aufgrund der Grösse der Gebiete und ihren Auswirkungen auf das Verkehrssystem ein enger Austausch mit verschiedenen kantonalen Fachstellen angezeigt. Nutzungspläne und Sondernutzungspläne

3.3 Wohnschwerpunkte

3.3.1 A-Massnahmen

S5 Wohnschwerpunkte, kurzfristig

Priorität AP 5G

- A (2028-2032)
- B (2032-2036)
- C (nach 2035)
- Daueraufgabe

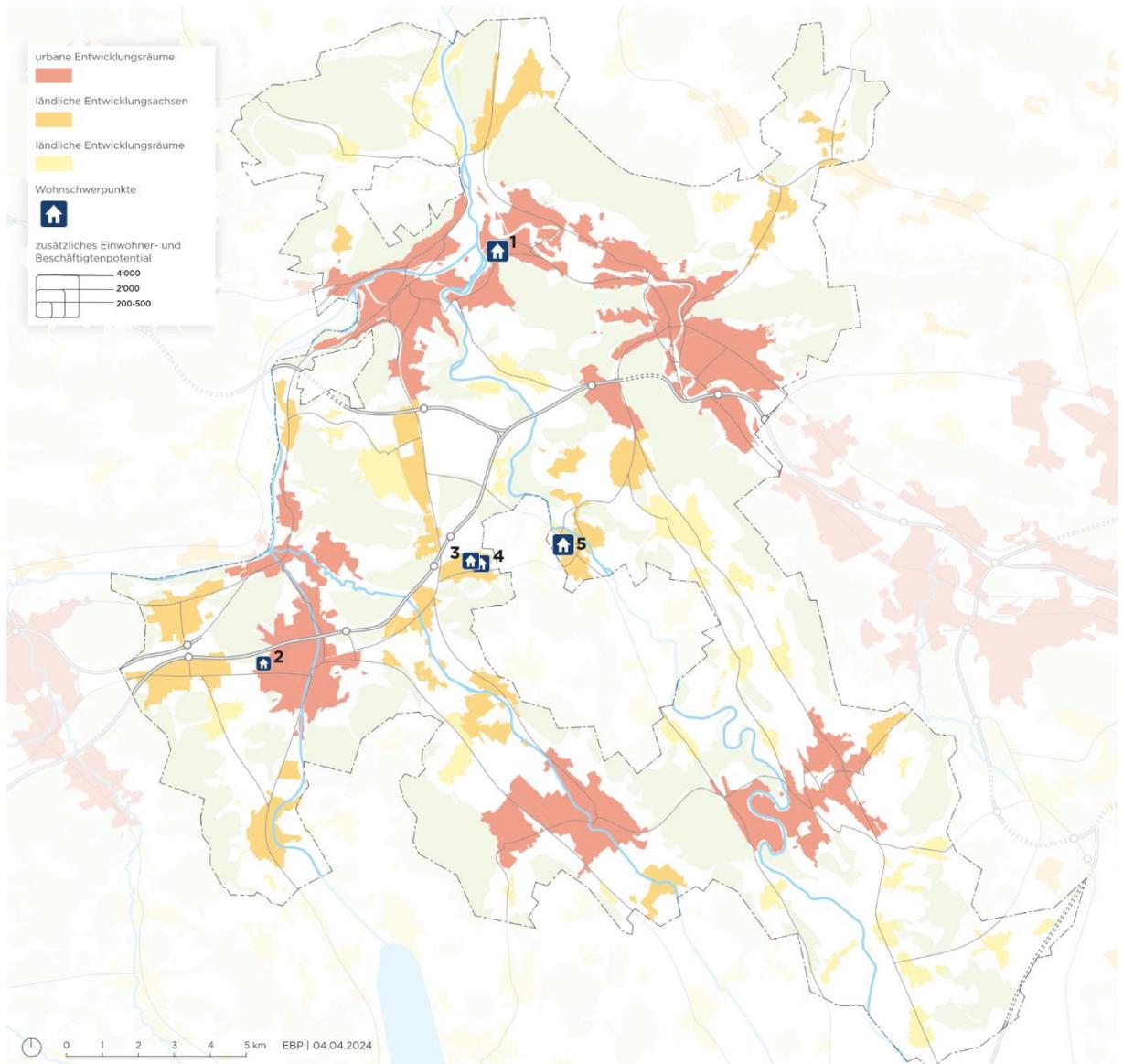
Massnahmenart

Siedlung

Federführung Standortgemeinden

Beteiligte Kanton, Grundeigentümer, in einzelnen Gebieten weitere

Beschreibung



Die im kantonalen Richtplan verankerten Wohnschwerpunkte (WSP) in der Agglomeration werden aktiviert und mit geeigneten planerischen Massnahmen weiterentwickelt. In Zusammenarbeit mit den Grundeigentümern und im Dialog mit dem Kanton werden konkrete Massnahmen (z.B. Varianzverfahren zur Entwicklung von geeigneten städtebaulichen Lösungen, Planungsvereinbarungen zur Realisierung und Finanzierung von Infrastrukturen, Überarbeitung der Bau- und

Nutzungsordnung, Erarbeitung von Gestaltungsplänen, etc.) zur weiteren Entwicklung erarbeitet und umgesetzt. Bei der Entwicklung sind gemäss Richtplankapitel S 1.9 folgende Rahmenbedingungen einzuhalten:

- Minstdichte von 80-120 Einwohnende / ha in überbauten Gebieten und von 100-150 Einwohnende / ha in unüberbauten Gebieten (je nach Raumtyp)
- Mindestwohnanteil von 70%
- ÖV-Erschliessungsgüte B bis zum Zeitpunkt der Realisierung
- Hohe Siedlungs- und Freiraumqualität
- Energieeffizienz und nachhaltige Energieversorgung der Siedlungsstruktur
- Mindestanteil an öffentlichen Freiräumen sowie Sicherung und Aufwertung siedlungsinterner Freiräume
- Zweckmässige Etappierung der Realisierung
- Erdgeschossnutzung fürs Gewerbe und Dienstleistungen an geeigneten Standorten
- Anschluss an das Fuss- und Velonetz sowie direkte Anbindung an nächstgelegene Haltestelle des öffentlichen Verkehrs per Fuss- und Veloverkehr

Die nachfolgenden Massnahmen beschreiben Teilentwicklungen innerhalb der WSP bis 2032 (Priorität A). Die vollständige Entwicklung der kantonalen Wohnschwerpunkte erfolgt etappiert und über einen längeren Zeithorizont.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Zukunftsbild

Das Massnahmenpaket «Wohnschwerpunkte, kurzfristig» trägt zu folgenden Elementen des Zukunftsbilds bei:

Siedlung: Urbane Entwicklungsräume mit Lebensqualität, Standortattraktivität und hohen Bevölkerungs- und Beschäftigtendichten

Landschaft: Siedlungsorientierte Freiräume in den entwickelten Gebieten

Verkehr: Leistungsfähige Naherschliessung der entwickelten Gebiete durch den ÖV, urbane Mobilität dank dichtem, direktem und lückenlosem Velo- und Fussverkehrsnetz

Teilstrategie

Das Massnahmenpaket «Wohnschwerpunkte, kurzfristig» leistet einen Beitrag zur Umsetzung der folgenden Teilstrategien:

S 1 – Wachstum in urbanen Entwicklungsräumen fokussieren: Zusätzliche bauliche Potenziale schaffen und bestehende Potenziale vorantreiben

S 4 – Entwicklung auf Schwerpunkte konzentrieren

S 8 – Klimaangepasste Siedlungsentwicklung umsetzen

L 1 – Freiräume im Siedlungsgebiet aufwerten und vernetzen: Schaffen von neuen, siedlungsorientierten, klimaangepassten und ökologisch wertvollen Freiräumen in Handlungs- und Schlüsselgebieten

M1 – Effizienten Verkehrsmiteinsatz mittels Mobilitätsmanagement fördern: Erstellen von standortspezifischen Mobilitätskonzepten für Handlungs- und Schlüsselgebiete

ÖV 6 – Attraktive Zugänge zu ÖV-Haltestellen sicherstellen: Sicherer und komfortabler Zugang zu den nächstgelegenen Haltestellen

FVV 3 – Engmaschiges Fuss- und Veloverkehrsnetz in urbanen Entwicklungsräumen anbieten: Neue arealinterne Verbindungen schaffen, um Fuss- und Velowegnetz zu verdichten

Handlungsbedarf

Mit dem Massnahmenpaket «Wohnschwerpunkte, kurzfristig» wird folgender Handlungsbedarf adressiert:

Potenziale schaffen und aktivieren: Schaffung und Aktivierung von neuen Entwicklungspotenzialen im urbanen Entwicklungsraum und auf den ländlichen Entwicklungsachsen

Erholungsdruck auffangen: Neue Freiräume in den Gebieten realisieren

Attraktive Alternativen zum MIV schaffen: Engmaschige und attraktive Durchwegung mit Anschluss an Fuss- und Veloverkehrsnetz und ÖV-Haltestellen

Nutzen/Wirkung

Das Massnahmenpaket «Wohnschwerpunkte, kurzfristig» wirkt insbesondere in folgenden Bereichen:

WK 1.2 Verbesserung der Intermodalität und aktive Steuerung der Mobilitätsnachfrage

WK 1.3 Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems

WK 1.5 Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr

WK 2.1 Siedlungskonzentration und Innenverdichtung

WK 2.2 Aufwertung der öffentlichen Freiräume im Siedlungsgebiet

Teilmassnahmen

S5.1

Gebenstorf, Geelig

AP 4G, Priorität B

ARE-Code 4021.4.101

Weiterentwicklung

Ansprechperson bei Gemeinde

Dominic Suter, Leiter Bau und Planung

Fläche / Bebauungsstand

ca. 19 ha, teilweise bebaut

Einwohner und Beschäftigte

Bestehend: ca. 100 E

Potenzial: ca. 800 E

Für die Überbauung gelten die Mindestdichten pro Hektar Bruttozonenfläche gemäss Richtplankapitel S1.9: 120 E/ha in überbauten Wohn- und Mischzonen und 150 E/ha in unüberbauten Wohn- und Mischzonen.

Ansprechperson bei Kanton

Oliver Hager, Kreisplaner

Geplante Nutzung

Wohn- und Mischnutzung

ÖV-Güteklasse

Bestehend: C, D

Zukünftig (2040): C, D

Beschrieb

Das Gebiet Geelig ist im kantonalen Richtplan als Wohnschwerpunkt festgesetzt und bietet grosse innere Siedlungsreserven. Die bisherige Entwicklung des Gebietes erfolgte weitgehend ohne übergeordnetes Konzept. Um das grosse Entwicklungspotenzial auszuschöpfen und in geeignete Bahnen zu lenken, wurde 2018 zunächst ein räumliches Entwicklungsleitbild (REK) für das Gebiet Geelig erarbeitet. Dieses sieht die Transformation des heutigen durch Einkaufsnutzungen geprägten südlichen Teils in ein attraktives, mischgenutztes Zentrumsquartier vor. Das Gebiet der Kiesgrube soll langfristig in Wohnnutzung überführt werden.

Entwicklung seit der letzten Generation

2019-2022	Erarbeitung Entwicklungsrichtplan (ERP)
2023	Behördenverbindliche Festsetzung Entwicklungsrichtplan Geelig durch Gemeinderat Gebenstorf

Nächste Planungsschritte / Meilensteine

2024	Überarbeitung / Aktualisierung kommunaler Gesamtplan Verkehr
2023-2024	Teiländerung Nutzungsplanung und Erarbeitung Erschliessungsplanung
ab 2026	Erarbeitung Gestaltungspläne
Ca. 2030	Beendigung Kiesabbau
ab 2031	Etappierte Umsetzung

Verkehrliche Einbettung / Leistungsfähigkeit Strassennetz

Mobilitätsmanagement: Parkierungsangebot auf ÖV-Erschliessung abstimmen, Mobilitätskonzept vorsehen, Parkierungsreglement der Gemeinde wird überarbeitet

ÖV: Bus verläuft auf Landstrasse ganztags im 15-Min.-Takt, teilweise längere Fusswege zu Haltestellen. Bahnhof Turgi im Osten (ca. 500-800 m Fussweg), Angebotsausbau Buslinien zum durchgehenden 7,5 Min.-Takt auf Landstrasse denkbar, Verlegung Buslinie zur Erschliessung des nördlichen Teils vorsehen

MIV: erschlossen, lokale Überlastungen in Abendspitzenstunde, Kapazitätsnachweis für Schild «Geelig» in Erarbeitung. Zusätzlicher Anschluss an Kantonsstrasse in Prüfung, alternativ Dosierung der Gebietsausfahrten notwendig.

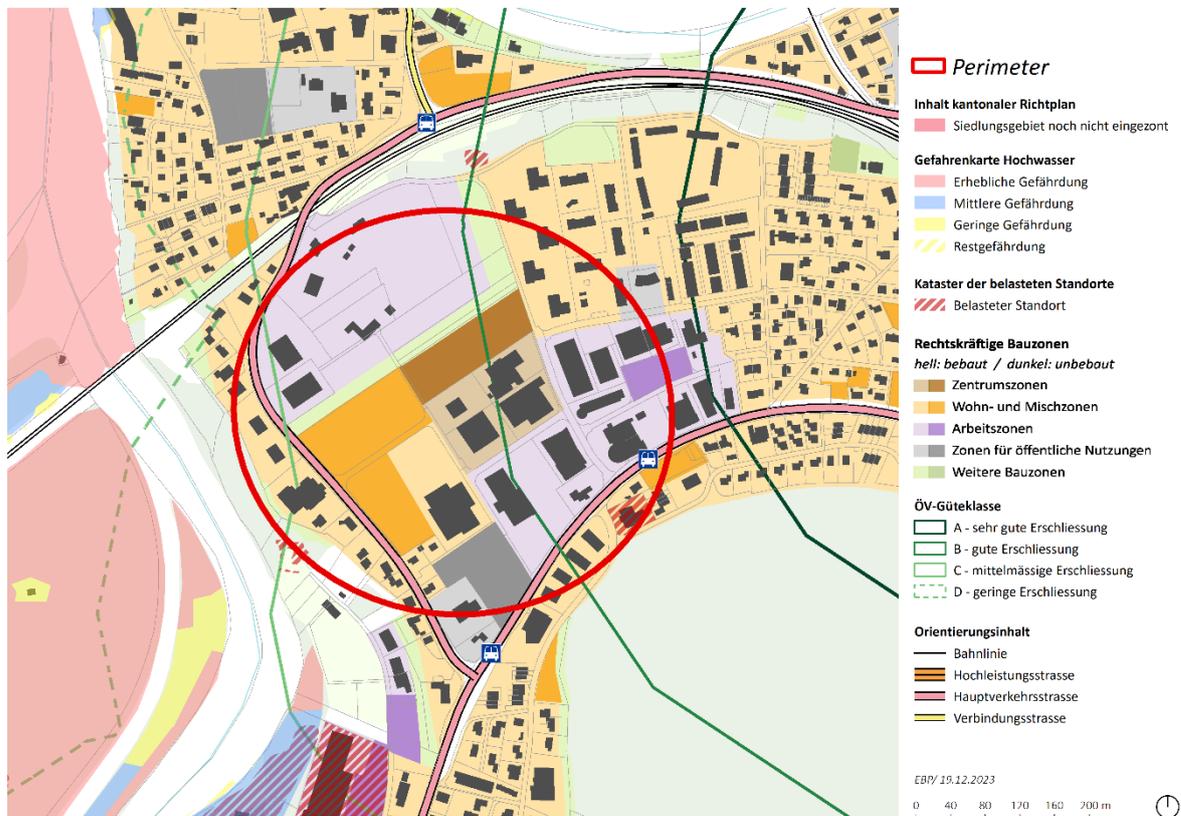
FVV: gute Einbindung ins Fuss- und Velonetz vorhanden, feinmaschige arealinterne Erschliessung im Rahmen Entwicklungsrichtplan vorsehen, direkte Wege zu Bahnhof Turgi im Osten vorsehen. Angrenzend befindet sich die VVR Windisch-Gebenstorf vgl. Massnahme FVV 2.3 VVR Windisch-Gebenstorf.

Freiraum und Siedlungsklima

Das REK legt das Freiraumgerüst für das Gebiet fest. Die Strassenräume sind klimaangepasst und mit einer hohen Aufenthaltsqualität zu gestalten, damit sie ihre Funktion als Begegnungsräume wahrnehmen können. Das REK sieht ein eigenes Baumkonzept dafür vor. Die Freiraumversorgung wird über einen Mix von gemeinschaftlichen und halböffentlichen Grün- und Freiräumen gewährleistet. Die Zielvorgaben des REK geben vor, dass die Grün- und Freiräume klimaangepasst und ökologisch wertvoll gestaltet und untereinander vernetzt werden sollen.

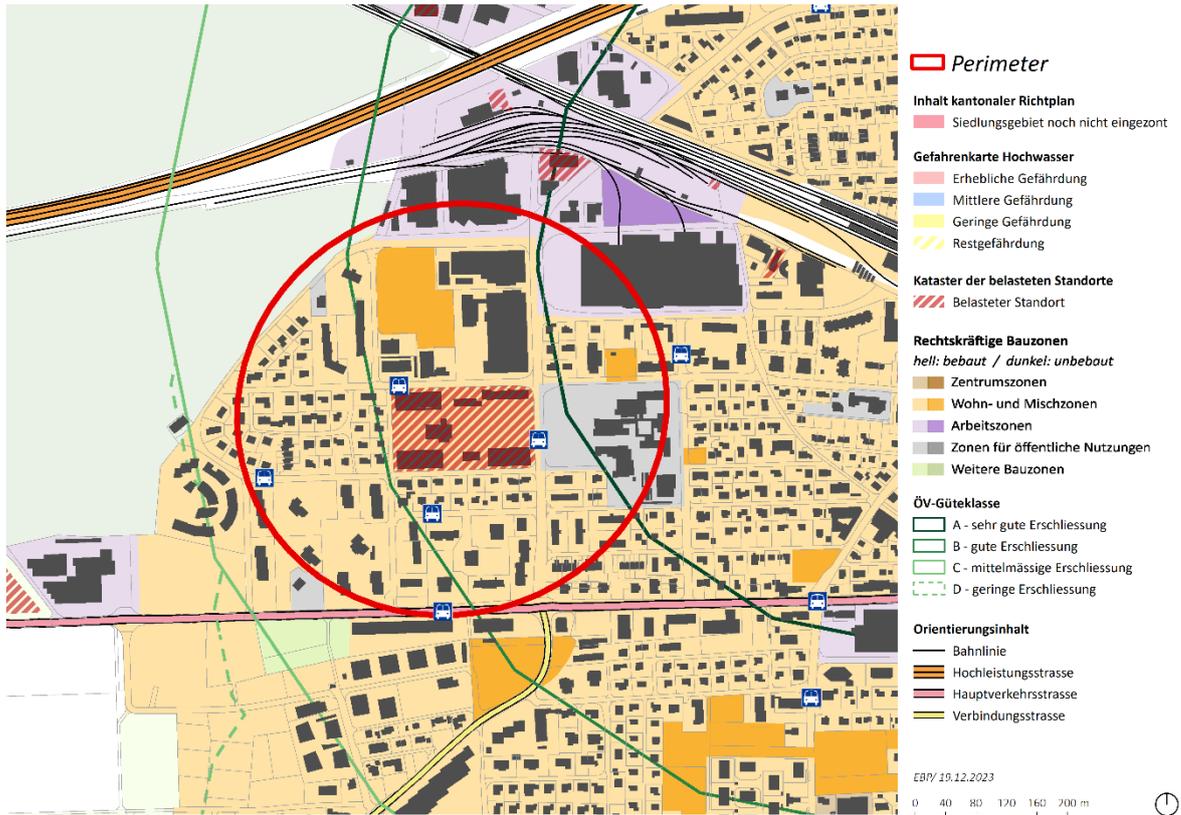


Ausschnitt REK Geelig (Gemeinde Gebenstorf, 2018)



Situationsplan (EBP, 2023)

<p>S5.2 Lenzburg, Zeughaus AP 4G, Priorität B ARE-Code 4021.4.100 Weiterentwicklung</p>	<p>Ansprechperson bei Gemeinde Alessandro Savioni, Leiter Abteilung Stadtplanung & Hochbau</p> <p>Fläche / Bebauungsstand 6.3 ha, bebaut (Brache)</p> <p>Einwohner und Beschäftigte Bestehend: 0 E Potenzial: ca. + 300 E</p> <p><i>Für die Überbauung gelten die Mindestdichten pro Hektar Bruttozonenfläche gemäss Richtplankapitel S1.9: 120 E/ha in überbauten Wohn- und Mischzonen und 150 E/ha in unüberbauten Wohn- und Mischzonen</i></p> <p>Beschrieb Wohnschwerpunkt gemäss kantonalem Richtplan. Es läuft ein zweistufiger Studienwettbewerb (Entscheid Sommer 2024). Entwicklungsmöglichkeiten hängt unter anderem vom Entscheid zu den Mittelschulstandorten ab.</p> <p>Entwicklung seit der letzten Generation</p> <table border="0"> <tr><td>2001</td><td>Testplanung Zeughausareal/Länzetfeld</td></tr> <tr><td>2015</td><td>Räumliche Entwicklungsstrategie Lenzburg</td></tr> <tr><td>2018</td><td>Auszug Zwischennutzung</td></tr> <tr><td>2020-2023</td><td>Gesamtrevision BNO: Wohnzone mit Gestaltungsplanpflicht</td></tr> <tr><td>2022</td><td>Erarbeitung der Potenzialstudie «Arealentwicklung Artoz und Zeughaus»</td></tr> <tr><td>2023</td><td>Areal Zeughaus wird aus Gesamtrevision ausgeklammert; Bewertung um Standort Mittelschule</td></tr> <tr><td>2023</td><td>Vorbereitung/ Durchführung Studienwettbewerb für Artoz-Areal</td></tr> <tr><td>2024</td><td>Entscheid Studienwettbewerb Artoz-Areal / Erarbeitung Richtprojekt Zeughausareal (Mittelschule)</td></tr> </table> <p>Nächste Planungsschritte / Meilensteine</p> <table border="0"> <tr><td>2025</td><td>Teilrevisionen Bau- und Nutzungsordnung (Artoz- und Zeughausareal)</td></tr> <tr><td>Ca. 2026</td><td>Qualitätssicherndes Verfahren Zeughausareal (Mittelschule)</td></tr> <tr><td>Ab 2028</td><td>erwarteter Baubeginn</td></tr> </table> <p>Verkehrliche Einbettung / Leistungsfähigkeit Strassennetz Mobilitätsmanagement: Parkierungsangebot auf hervorragende ÖV-Erschliessung abstimmen, Mobilitätskonzept vorsehen, grenzt westlich an die VDS Lenzburg-Planungen (vgl. Massnahme E1 VDS Lenzburg) ÖV: ÖV-Güteklasse B, in Fussdistanz zum Bahnhof MIV: erschlossen über kommunale Strasse FVV: gute Einbindung ins Fuss- und Velonetz vorhanden, optimale Zugangswege an Bahnhof erhalten</p> <p>Freiraum und Siedlungsklima Erarbeiten von Freiraum und Siedlungsklima auf Grundlage der Potenzialstudie und Ergebnis Studienwettbewerb.</p>	2001	Testplanung Zeughausareal/Länzetfeld	2015	Räumliche Entwicklungsstrategie Lenzburg	2018	Auszug Zwischennutzung	2020-2023	Gesamtrevision BNO: Wohnzone mit Gestaltungsplanpflicht	2022	Erarbeitung der Potenzialstudie «Arealentwicklung Artoz und Zeughaus»	2023	Areal Zeughaus wird aus Gesamtrevision ausgeklammert; Bewertung um Standort Mittelschule	2023	Vorbereitung/ Durchführung Studienwettbewerb für Artoz-Areal	2024	Entscheid Studienwettbewerb Artoz-Areal / Erarbeitung Richtprojekt Zeughausareal (Mittelschule)	2025	Teilrevisionen Bau- und Nutzungsordnung (Artoz- und Zeughausareal)	Ca. 2026	Qualitätssicherndes Verfahren Zeughausareal (Mittelschule)	Ab 2028	erwarteter Baubeginn	<p>Ansprechperson bei Kanton Thomas Roduner, Kreisplaner</p> <p>Geplante Nutzung Wohnnutzung</p> <p>ÖV-Güteklasse Bestehend: B, C, D Zukünftig (2040): B, C, D</p>
2001	Testplanung Zeughausareal/Länzetfeld																							
2015	Räumliche Entwicklungsstrategie Lenzburg																							
2018	Auszug Zwischennutzung																							
2020-2023	Gesamtrevision BNO: Wohnzone mit Gestaltungsplanpflicht																							
2022	Erarbeitung der Potenzialstudie «Arealentwicklung Artoz und Zeughaus»																							
2023	Areal Zeughaus wird aus Gesamtrevision ausgeklammert; Bewertung um Standort Mittelschule																							
2023	Vorbereitung/ Durchführung Studienwettbewerb für Artoz-Areal																							
2024	Entscheid Studienwettbewerb Artoz-Areal / Erarbeitung Richtprojekt Zeughausareal (Mittelschule)																							
2025	Teilrevisionen Bau- und Nutzungsordnung (Artoz- und Zeughausareal)																							
Ca. 2026	Qualitätssicherndes Verfahren Zeughausareal (Mittelschule)																							
Ab 2028	erwarteter Baubeginn																							



Situationsplan (EBP, 2023)

<p>S5.3 Mägenwil, Sandfoore Neue Massnahme</p>	<p>Ansprechperson bei Gemeinde Mathias Däster, Gemeindegeschreiber</p> <p>Fläche / Bebauungsstand 4.7 ha, teilweise bebaut</p> <p>Einwohner und Beschäftigte Bestehend: 30 E und 50 B Potenzial: ca. +500 E und ca. +50 B</p>	<p>Ansprechperson bei Kanton Oliver Hager, Kreisplaner</p> <p>Geplante Nutzung Wohnnutzung / Mischnutzung</p> <p>ÖV-Güteklasse Bestehend: C Zukünftig (2040): C</p>
	<p><i>Für die Überbauung gelten die Mindestdichten pro Hektar Bruttozonenfläche gemäss Richtplankapitel S1.9: 80 E/ha in überbauten Wohn- und Mischzonen und 100 E/ha in unüberbauten Wohn- und Mischzonen.</i></p>	
	<p>Beschrieb</p> <p>Das Gebiet Sandfoore ist Teil des im kantonalen Richtplan festgelegten Wohnschwerpunktes Bahnhof / Wolfboden in Mägenwil. Die Gemeinde hat 2011/ 2012 im Rahmen einer Testplanung Entwicklungsszenarien ausgelotet und gestützt darauf einen Masterplan (2015) als Richtlinie und Planungshilfe für die Entwicklung verabschiedet.</p>	



- | | | | |
|--|----------------------------------------------|--|----------------------------------------------|
| | Baufeld für Mischnutzung (hohe Dichte) | | Öffentlicher Strassen- und Platzbereich |
| | Baufeld für Zentrumsnutzung (hohe Dichte) | | Öffentlicher Bungert |
| | Baufeld für Wohnnutzung (mittlere Dichte) | | Freiraum Schulhausquartier |
| | Baufeld für öffentliche Bauten und Anlagen | | Private Gartenanlagen im Hofbereich |
| | Pflichtbaulinie (geschlossen, schematisch) | | Vorgartenbereich |
| | Pflichtbaulinie (offen, schematisch) | | Baumreihe |
| | Hochwertige Parkfassade (schematisch) | | Lockere Baumreihe |
| | Publikumsorientierte Erdgeschossnutzung | | Einzelbaum |
| | Ortsbaulicher Akzent | | Transformatorstation |
| | Bestehendes Gebäude mit raumbildenden Kanten | | Eignungsstandort Gemeindehaus / Alterswohnen |
| | | | Mehrzweckhalle / Sportplatz |
| | | | Eignungsstandort Schule / Kinderkrippe |
| | | | Spielplatz / Parkinfrastruktur |

Masterplan (Van de Wetering Atelier für Städtebau GmbH, 2015)

Nächste Planungsschritte / Meilensteine

- 2018/ 2019 Beschluss Teiländerung der Bau- und Nutzungsordnung zum Gebiet Sandfoore durch Gemeinderat und Genehmigung durch Regierungsrat: Gebiet Sandfoore wird mit Gestaltungsplanpflicht belegt.
- 2019 Beschluss Gestaltungsplan durch Gemeinderat
- 2022 Beschluss Teilgestaltungsplan «Sandfoore Baufeld V» durch Gemeinderat
- 2023 Beschluss Teilgestaltungsplan «Sandfoore Baufeld III» durch Gemeinderat
- 2022-2024 Erarbeitung Teilgestaltungsplan «Sandfoore Baufeld Ia bis If» (Vorprüfung Kanton)
- 2028 Erarbeitung Teilgestaltungsplan «Sandfoore Baufeld II»
- 2028 Erarbeitung Teilgestaltungsplan «Sandfoore Baufeld IV»
- 2030 Etappierte Umsetzung

Verkehrliche Einbettung / Leistungsfähigkeit Strassennetz

Mobilitätsmanagement: Herabsetzen der Parkfeldanzahl wird im Rahmen der Teilgestaltungspläne umgesetzt. Mobilitätskonzepte werden erstellt.

ÖV: zentrale Bushaltestellen geplant, Bahnhof in Gehdistanz erreichbar

MIV: BGK Hauptstrasse in Erarbeitung, Drosselung Industriestrasse vorgesehen, Knotenplanung Hauptstrasse/ Industriestrasse geplant. Verlegung und Aufwertung Bahnhofstrasse (vgl. Massnahme SR 1.11 Verlegung und Aufwertung Bahnhofstrasse).

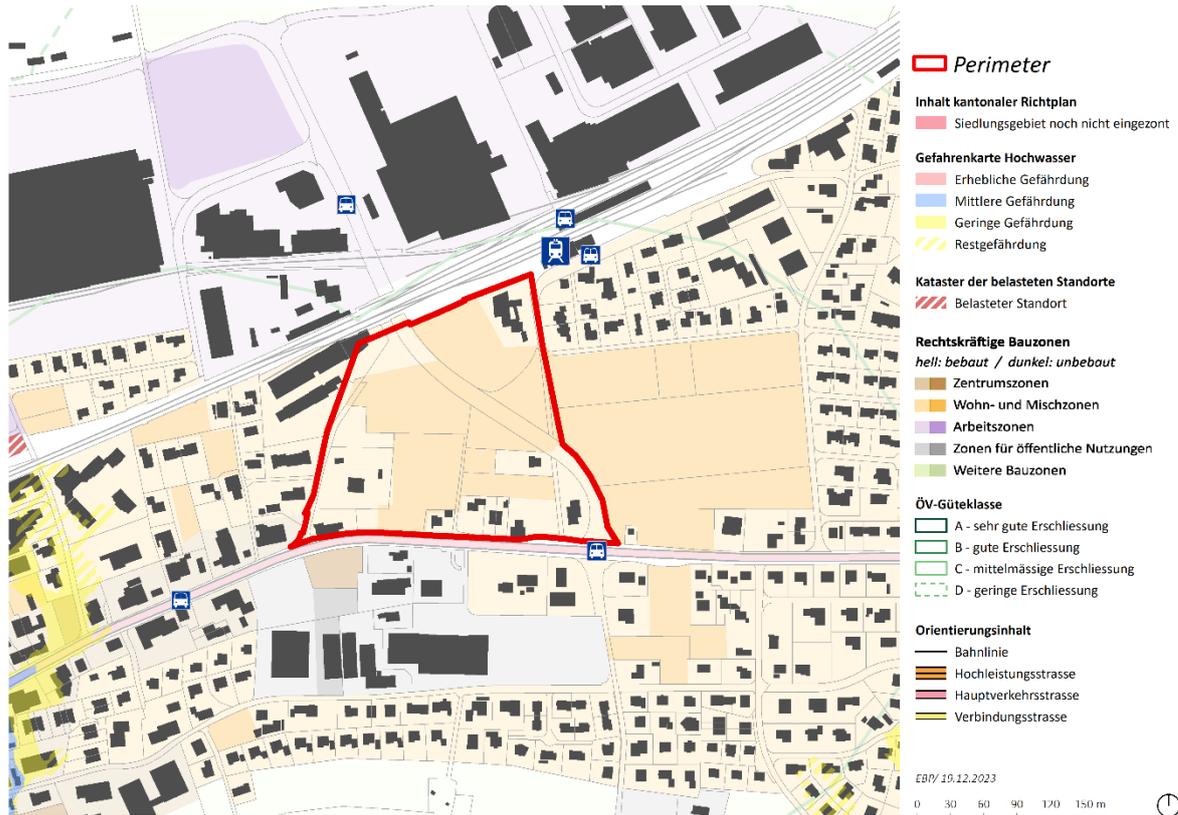
FVV: gute Einbindung ins Fuss- und Velonetz vorhanden, Aufhebung der Trennwirkung der Industriestrasse und Optimierung des Zugangsweges an den Bahnhof Mägenwil FVV-Brücke (vgl. Massnahme FVV-4.2 FVV-Brücke Sandfoore). Der bestehende Radstreifen K268 wird verbreitert (vgl. Massnahme SR 1.10 BGK und Verbreiterung des bestehenden Radstreifens K268).

Freiraum und Siedlungsklima

Der Bungert wird als öffentlicher Quartierpark gestaltet. Die bestehenden Bäume werden erhalten und mit ortstypischen ergänzt. Es sind hochwertige Spiel- und Aufenthaltsflächen für die Bewohnenden und Beschäftigten in unmittelbarer Nähe vorgesehen.



Gestaltungsplan «Sandfoore» (Quelle: Van de Wetering / Belloli, 2018)



Situationsplan (EBP, 2023)

S5.4

Mägenwil, Wolfboden

Neue Massnahme

Ansprechperson bei Gemeinde

Mathias Däster, Gemeindeschreiber

Fläche / Bebauungsstand

3.8 ha, teilweise bebaut

Einwohner und Beschäftigte

Bestehend: 10 E+ 0 B

Potenzial: ca. +430 E und ca. +50 B

Für die Überbauung gelten die Mindestdichten pro Hektar Bruttozonenfläche gemäss Richtplankapitel S1.9: 80 E/ha in überbauten Wohn- und Mischzonen und 100 E/ha in überbauten Wohn- und Mischzonen

Beschreibung

Das Gebiet Wolfboden ist im kantonalen Richtplan als Wohnschwerpunkt festgelegt. Die Gemeinde hat 2011/ 2012 im Rahmen einer Testplanung Entwicklungsszenarien ausgelotet und gestützt darauf einen Masterplan (2015) als Richtlinie und Planungshilfe für die Entwicklung verabschiedet.

Nächste Planungsschritte / Meilensteine

- 2022 Beschluss Gestaltungsplan durch Gemeinderat und Genehmigung BVU
- ab 2024 Etappierte Erarbeitung von Teilgestaltungspläne für die Baufelder I bis VII
- ab 2030 Etappierte Umsetzung der Baufelder I bis VII

Verkehrliche Einbettung / Leistungsfähigkeit Strassennetz

Mobilitätsmanagement: Herabsetzen der Parkfeldanzahl wird im Rahmen der Teilgestaltungspläne umgesetzt. Mobilitätskonzepte werden erstellt.

ÖV: Bahnhof in Gehdistanz erreichbar

MIV: BGK Hauptstrasse in Erarbeitung, Drosselung Industriestrasse vorgesehen, Knotenplanung Hauptstrasse/ Industriestrasse geplant. Verlegung und Aufwertung Bahnhofstrasse (vgl. Massnahme SR 1.11 Verlegung und Aufwertung Bahnhofstrasse)

Ansprechperson bei Kanton

Oliver Hager, Kreisplaner

Geplante Nutzung

Wohnnutzung / Mischnutzung

ÖV-Güteklasse

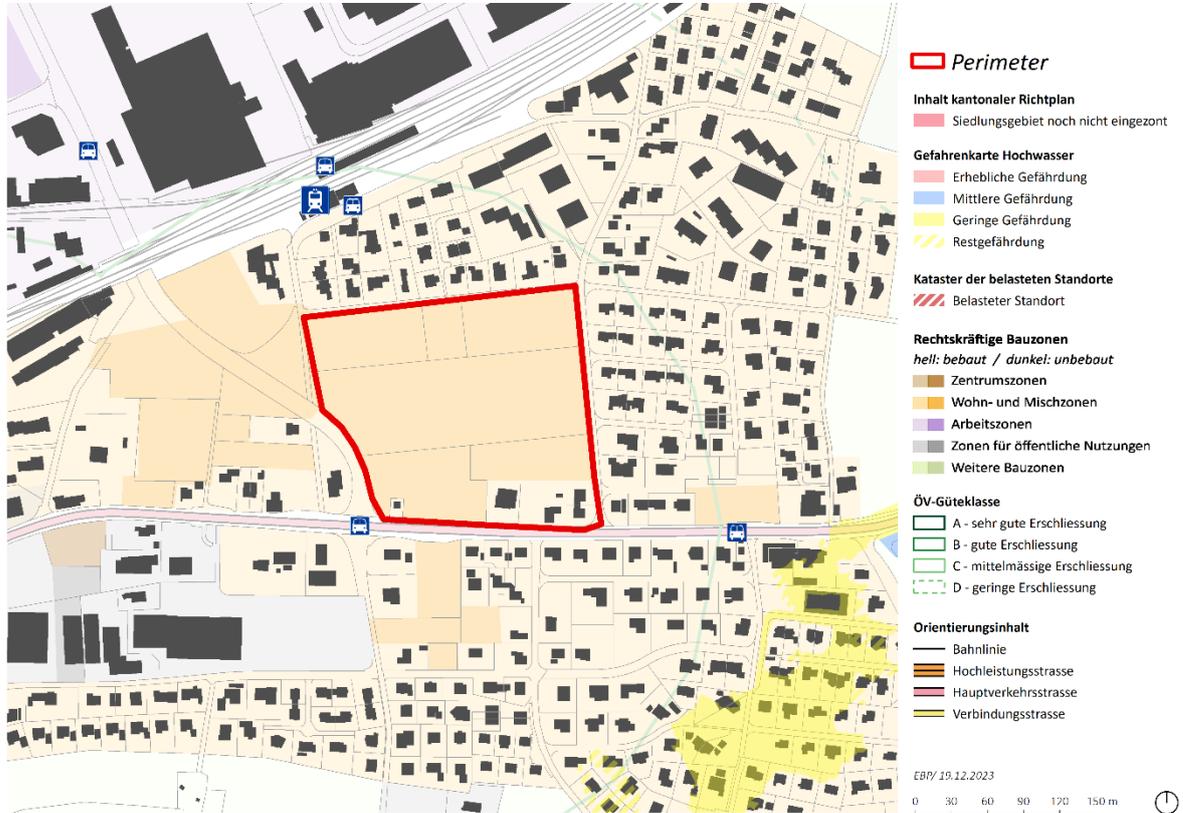
Bestehend: C

Zukünftig (2040): C

FVV: gute Einbindung ins Fuss- und Velonetz vorhanden, optimale Zugangswege an Bahnhof erhalten, Verbreiterung des bestehenden Radstreifens (vgl. Massnahme SR 1.10 BGK und Verbreiterung des bestehenden Radstreifens K268).

Freiraum und Siedlungsklima

Der Gestaltungsplan schreibt vor, dass auf eine gute klimatische Situation anzustreben. Eine Grünflächenziffer von 30% ist in jedem Baufeld einzuhalten.



Situationsplan (EBP, 2023)

S5.5

Mellingen, Birrfeldstrasse

AP 4G, Priorität B
ARE-Code 4021.4.102
Weiterentwicklung

Ansprechperson bei Gemeinde

Reto Studer, Leiter Bau und Planung

Fläche / Bebauungsstand

ca. 10 ha, teilweise bebaut

Einwohner und Beschäftigte

Bestehend: ca. 100 E und ca. 100 B
Potenzial: ca. +450 E und ca. +300-500 B

Für die Überbauung gelten die Minstdichten pro Hektar Bruttozonenfläche gemäss Richtplankapitel S1.9: 80 E/ha in überbauten Wohn- und Mischzonen und 100 E/ha in unüberbauten Wohn- und Mischzonen.

Beschrieb

Das Gebiet Birrfeldstrasse ist im kantonalen Richtplan als Wohnschwerpunkt festgesetzt. Aufgrund seiner zentralen Lage in Mellingen und dem vorhandenen Innenentwicklungspotenzial handelt es sich um ein Schlüsselareal der Gemeinde Mellingen. Mit der Umfahrung Mellingen ergeben sich neue Potenziale für die Entwicklung.

Entwicklung seit der letzten Generation

- 2018 Aufzoning Teilgebiet zu Zentrumszone Z1
- 2020-2023 Projekt PLAZA (Planung Zentrumsentwicklung und Aufwertung Altstadt Mellingen)
- 2020-2023 Potenzialstudie Zentrumszone A und B in Mellingen in Zusammenhang mit der Umfahrung Mellingen

Ansprechperson bei Kanton

Oliver Hager, Kreisplaner

Geplante Nutzung

Wohn- und Mischnutzung (Mindestwohnanteil 70 %)

ÖV-Güteklasse

Bestehend: B, C
Zukünftig (2040): B, C

Nächste Planungsschritte / Meilensteine

2024-2025	Studienauftrag: Erarbeitung eines städtebaulichen Entwurfs für das Gesamtareal und Umsetzungsvorschlag für Etappierung
2025-2026	Erarbeitung Masterplan: Verbindliche Festlegung der Erkenntnisse aus dem Studienauftrag
2026-2028	Erarbeitung von (Teil-)Gestaltungsplänen
ab 2030	Etappierte Umsetzung

Verkehrliche Einbettung / Leistungsfähigkeit Strassennetz

Mobilitätsmanagement: «autoarmes» Wohnen gemäss § 43a BauV angestrebt, Mobilitätskonzept vorsehen

ÖV: gut erschlossen mit Bus, durch neue Bus-Linienführung unter anderem im Zusammenhang mit der Umfahrung Mellingen wird auf der Birrfelderstrasse ganztags ein 15'-Takt verkehren mit guten Verbindungen nach Mellingen Heitersberg - Baden. 7,5 Min.-Takt auch langfristig nicht vorhanden, zur besseren öV-Erreichbarkeit des westlichen Arealteils wird eine zusätzliche Bushaltestelle geplant.

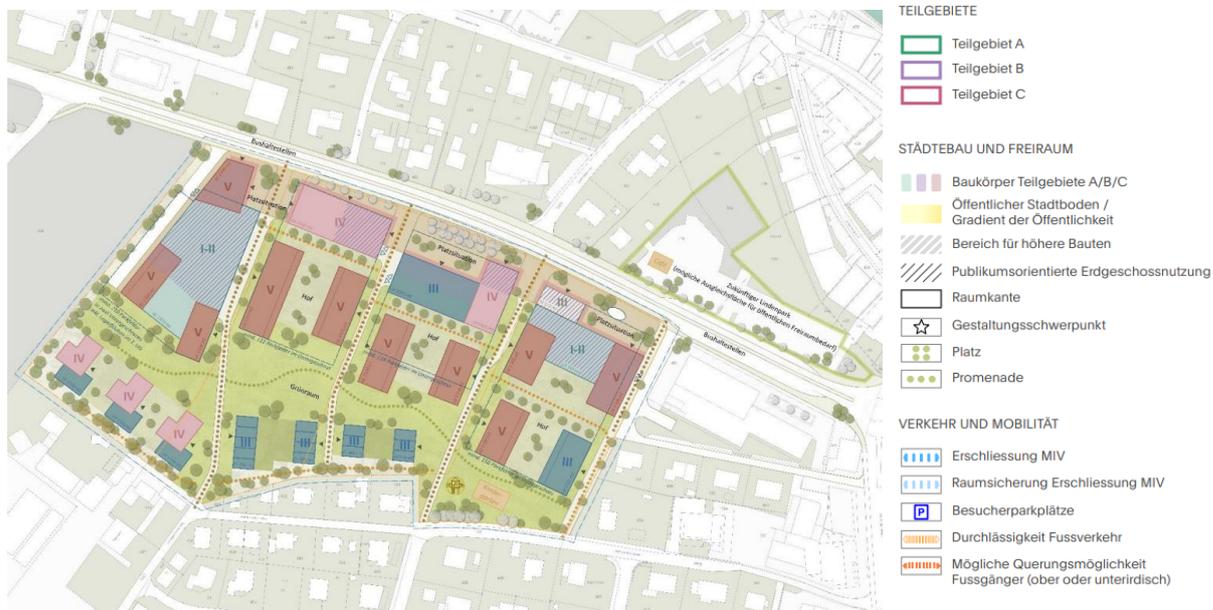
MIV: Entlastung Birrfeldstrasse durch Umfahrung Mellingen, Aufwertung Birrfeldstrasse geplant, Aufwertung angrenzenden Lenzburgerstrasse (vgl. Massnahme SR 1.6 Umgestaltung Lenzburgerstrasse)

FVV: gute Einbindung ins Fuss- und Velonetz vorhanden, Aufwertung des angrenzenden Lindenplatzes (vgl. Massnahme SR 1.7 Platzgestaltung Lindenplatz)

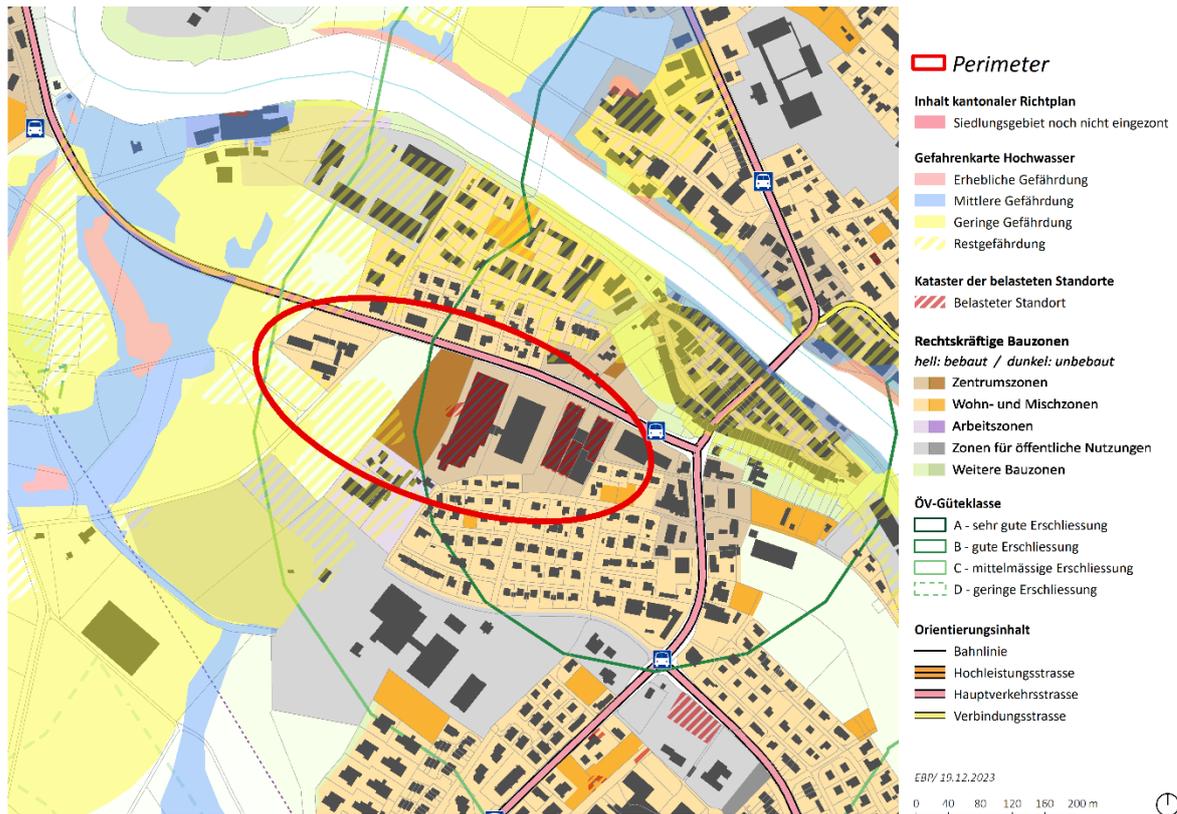
Bezug zu Siedungsklima und Freiraumversorgung

Durch vor- und rückspringende Gebäude entlang der Birrfeldstrasse sollen publikumsorientierte öffentliche Plätze entstehen. Diese bilden den Übergangsbereich zwischen der Birrfeldstrasse und der 1. Bautiefe in der Zentrumszone. Diese öffentlichen Plätze dienen als Ankunftsorte und Treffpunkte sowie zur Adressierung der Gebäude.

Im Innern des Entwicklungsgebietes soll ein grosser zusammenhängender öffentlicher Grünraum entstehen. Es ist vorgesehen, dass dieser nicht unterbaut werden darf und mit grosskronigen Bäumen bepflanzt werden soll.



Syntheseplan Potenzialstudie Zentrumszone A+B, Gemeinde Mellingen (Quelle: Planar, 2023)



Situationsplan (EBP, 2023)

Abstimmung Verkehr und Siedlung / Bezug zu weiteren Planungen

Abstimmung Verkehr und Siedlung

Die Wohnschwerpunkte liegen an Standorten mit mindestens einer Erschliessungsgüte C. Gemäss kantonalem Richtplan sollen Wohnschwerpunkte in Kernstädten und urbanen Entwicklungsräumen beim Zeitpunkt der Realisierung mindestens eine öV-Güteklasse B aufweisen; bei Wohnschwerpunkten in ländlichen Zentren und ländlichen Entwicklungsachsen gilt mindestens eine öV-Güteklasse C beziehungsweise eine bestmögliche Fuss- und Veloverkehr-Erreichbarkeit der entsprechenden Haltestellen. Dieser Planungsgrundsatz ermöglicht es, die Entwicklung auf diesen Verkehrsträger auszurichten und ein stark reduziertes Parkplatzangebot bereitzustellen.

Die konkrete Abstimmung der einzelnen Entwicklungen mit dem lokalen Verkehrsnetz sowie die Massnahmen des Mobilitätsmanagements sind bei den einzelnen Teilmassnahmen beschrieben.

Seit 2011 ist die neue kantonale Bauverordnung in Kraft. Darin ist festgelegt, dass die Gemeinden bei Ein- und Umzonungen Siedlung und Verkehr aufeinander abstimmt und darlegt, welche Verkehrserzeugung durch die neue Zonierung zu erwarten ist und wie der zusätzliche Verkehr bewältigt wird (§ 4 Abs. 2 und 3 BauV). Für grosse Bauvorhaben, die ein motorisiertes Individualverkehrsaufkommen von mehr als 1'500 Fahrten pro Tag erwarten lassen, müssen Bauherren einen detaillierten Nachweis erbringen, dass die Kapazitäten des Strassennetzes ausreichen (§ 46 BauV). Ein kantonaler Leitfaden beschreibt die Anforderungen im Detail. Als Grundlage für den Nachweis dienen Erfahrungswerte, erhobene Verkehrsdaten oder die Verkehrsdaten des periodisch aktualisierten kantonalen Verkehrsmodells, das auf den Siedlungsdaten, dem Verkehrsangebot und den Gesetzmässigkeiten des Mobilitätsverhaltens beruht. Massnahmen zur Begrenzung des Verkehrsaufkommens des Bauprojekts sind verbindlich zu regeln.

Bezug zu weiteren Massnahmen im Agglomerationsprogramm

- EV1 – Lenzburg, Verkehrsdrehscheibe Lenzburg
- FVV 1.2 – Mägenwil, FVV-Brücke Sandfoore

- SR 1.8 – Mägenwil, BGK und Verbreiterung des bestehenden Radstreifen K268
- SR 1.4 – Mellingen, Umgestaltung Lenzburgerstrasse
- SR 1.5 – Umgestaltung Lindenplatz
- SR 1.24 – Mägenwil, Verlegung und Aufwertung Bahnhofstrasse
- FVV 2.3 – VVR Windisch-Gebenstorf

Bezug zu kantonalem Richtplan (Konflikte mit USG siehe Umweltverträglichkeit)	Richtplanrelevant <input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein	Stand: Die Wohnschwerpunkte sind im kantonalen Richtplan festgesetzt. Das Richtplankapitel S 1.9 Wohnschwerpunkte (WSP) beinhaltet Grundsätze für die Entwicklung der WSP-Standorte sowie konkrete Mindestanforderungen, die bei der Umsetzung überprüft werden.
-----------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Flächenbeanspruchung und Umweltverträglichkeit	Mit den Massnahmen sind keine Einzonungen verbunden. Es werden keine Fruchtfolgeflächen tangiert. Es gibt keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.
-------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Umsetzungsschritte

Beitrag Trägerschaft	<p>Die Wohnschwerpunkte sind seit 2015 im kantonalen Richtplan. Im Rahmen der Erarbeitung des Agglomerationsprogramm 5. Generation wurden die einzelnen Standorte unter Einbezug von Kanton und Gemeinden angeschaut und der Entwicklungsstand sowie Herausforderungen erhoben. Damit wurde einerseits eine Übersicht zu möglichen Realisierungshorizonten und zu Abhängigkeiten geschaffen. Andererseits konnte die Agglomeration Hinweise zu Gunsten einer besseren Abstimmung von Siedlung und Verkehr in die einzelnen Planungen einfliessen lassen.</p> <p>Die Umsetzung liegt grundsätzlich in der Verantwortung der Gemeinden in Zusammenarbeit mit den Grundeigentümern. Allerdings ist aufgrund der Grösse der Gebiete und ihren Auswirkungen auf das Verkehrssystem ein enger Austausch mit verschiedenen kantonalen Fachstellen angezeigt. Nutzungspläne und Sondernutzungspläne werden in jedem Fall vom Kanton vorgeprüft und genehmigt.</p>
-----------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

3.3.2 B-Massnahmen

S6 Wohnschwerpunkte, mittelfristig

Priorität AP 5G

- A (2028-2032)
- B (2032-2036)
- C (nach 2035)
- Daueraufgabe

Massnahmenart

Siedlung

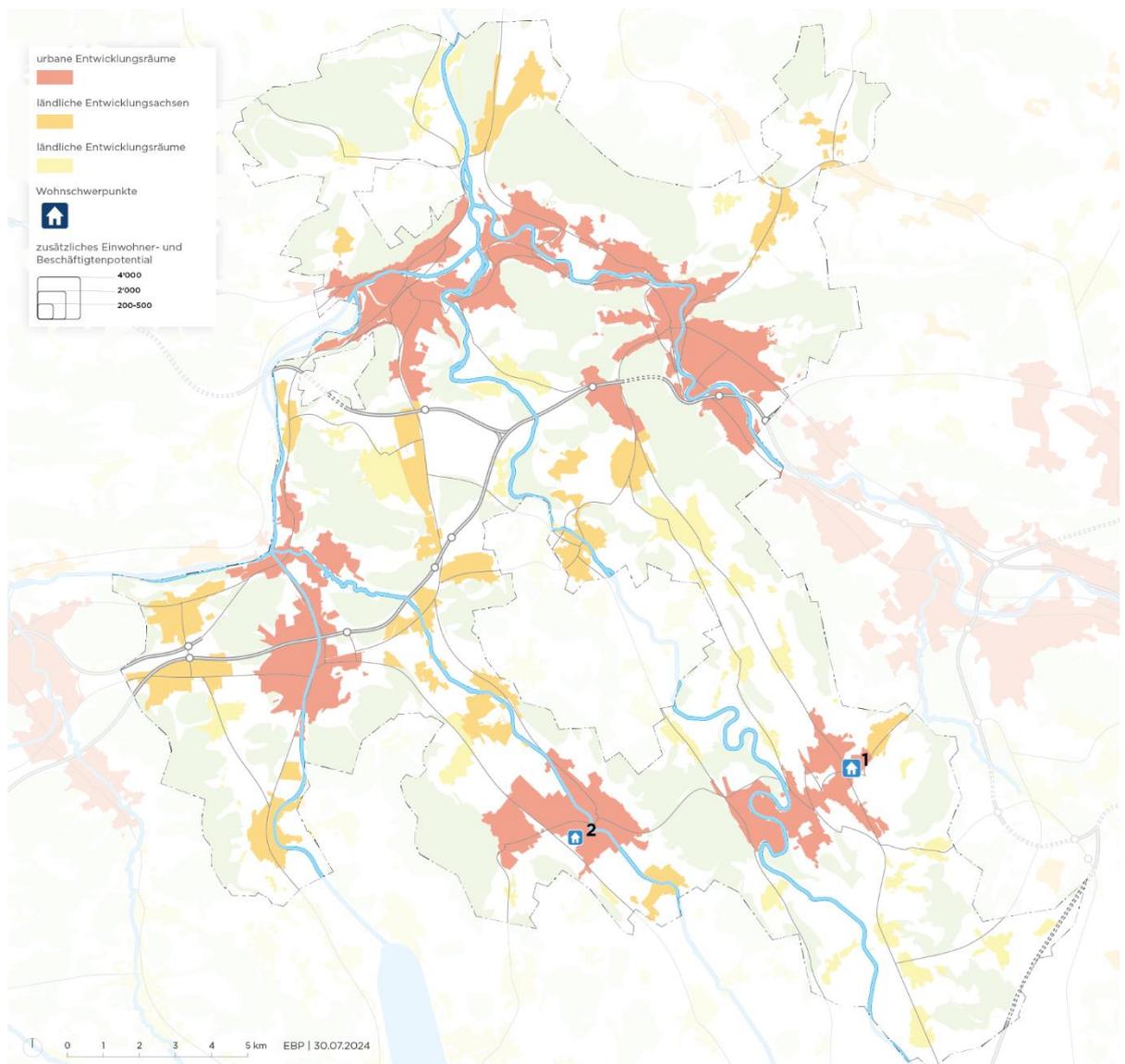
Federführung

Standortgemeinden

Beteiligte

Kanton, Grundeigentümer, in einzelnen Gebieten weitere

Beschreibung



Die im kantonalen Richtplan verankerten Wohnschwerpunkte (WSP) in der Agglomeration werden aktiviert und mit geeigneten planerischen Massnahmen weiterentwickelt. In Zusammenarbeit mit den Grundeigentümern und im Dialog mit dem Kanton werden konkrete Massnahmen (z.B. Varianzverfahren zur Entwicklung von geeigneten städtebaulichen Lösungen, Planungsvereinbarungen zur Realisierung und Finanzierung von Infrastrukturen, Überarbeitung der Bau- und Nutzungsordnung, Erarbeitung von Gestaltungsplänen, etc.) zur weiteren Entwicklung erarbeitet und umgesetzt. Bei der Entwicklung sind gemäss Richtplankapitel S 1.9 folgende Rahmenbedingungen einzuhalten:

- Mindestdichte von 80-120 Einwohnende / ha in überbauten Gebieten und von 100-150 Einwohnende / ha in unüberbauten Gebieten (je nach Raumtyp)
- Mindestwohnanteil von 70%
- ÖV-Erschliessungsgüte B bis zum Zeitpunkt der Realisierung
- Hohe Siedlungs- und Freiraumqualität
- Energieeffizienz und nachhaltige Energieversorgung der Siedlungsstruktur
- Mindestanteil an öffentlichen Freiräumen sowie Sicherung und Aufwertung siedlungsinterner Freiräume
- Zweckmässige Etappierung der Realisierung
- Erdgeschossnutzung fürs Gewerbe und Dienstleistungen an geeigneten Standorten
- Anschluss an das Fuss- und Velonetz sowie direkte Anbindung an nächstgelegene Haltestelle des öffentlichen Verkehrs per Fuss- und Veloverkehr

Die nachfolgenden Massnahmen beschreiben Teilentwicklungen innerhalb der WSP bis 2036 (Priorität B). Die vollständige Entwicklung der kantonalen Wohnschwerpunkt erfolgt etappiert und über einen längeren Zeithorizont.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Zukunftsbild

Das Massnahmenpaket «Wohnschwerpunkte, mittelfristig» trägt zu folgenden Elementen des Zukunftsbilds bei:

Siedlung: Urbane Entwicklungsräume mit Lebensqualität, Standortattraktivität und hohen Bevölkerungs- und Beschäftigtendichten

Landschaft: Siedlungsorientierte Freiräume in den entwickelten Gebieten

Verkehr: Leistungsfähige Naherschliessung der entwickelten Gebiete durch den ÖV, urbane Mobilität dank dichtem, direktem und lückenlosem Velo- und Fussverkehrsnetz

Teilstrategie

Das Massnahmenpaket «Wohnschwerpunkte, mittelfristig» leistet einen Beitrag zur Umsetzung der folgenden Teilstrategien:

S 1 – Wachstum in urbanen Entwicklungsräumen fokussieren: Zusätzliche bauliche Potenziale schaffen und bestehende Potenziale vorantreiben

S 4 – Entwicklung auf Schwerpunkte konzentrieren

S 8 – Klimaangepasste Siedlungsentwicklung umsetzen

L 1 – Freiräume im Siedlungsgebiet aufwerten und vernetzen: Schaffen von neuen, siedlungsorientierten und klimaangepassten Freiräumen in Handlungs- und Schlüsselgebieten

M1 – Effizienten Verkehrsmiteinsatz mittels Mobilitätsmanagement fördern: Erstellen von standortspezifischen Mobilitätskonzepten für Handlungs- und Schlüsselgebiete

ÖV 6 – Attraktive Zugänge zu ÖV-Haltestellen sicherstellen: Sicherer und komfortabler Zugang zu den nächstgelegenen Haltestellen

FVV 3 – Engmaschiges Fuss- und Veloverkehrsnetz in urbanen Entwicklungsräumen anbieten: Neue arealinterne Verbindungen schaffen, um Fuss- und Velowegnetz zu verdichten

Handlungsbedarf

Mit dem Massnahmenpaket «Wohnschwerpunkte, mittelfristig» wird folgender Handlungsbedarf adressiert:

Potenziale schaffen und aktivieren: Schaffung und Aktivierung von neuen Entwicklungspotenzialen im urbanen Entwicklungsraum und auf den ländlichen Entwicklungsachsen

Erholungsdruck auffangen: Neue Freiräume in den Gebieten realisieren

Attraktive Alternativen zum MIV schaffen: Engmaschige und attraktive Durchwegung mit Anschluss an Fuss- und Veloverkehrsnetz und ÖV-Haltestellen

Nutzen/Wirkung

Das Massnahmenpaket «Wohnschwerpunkte, mittelfristig» wirkt insbesondere in folgenden Bereichen:

WK 1.2 Verbesserung der Intermodalität und aktive Steuerung der Mobilitätsnachfrage

WK 1.3 Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems

WK 1.5 Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr

WK 2.1 Siedlungskonzentration und Innenverdichtung

WK 2.2 Aufwertung der öffentlichen Freiräume im Siedlungsgebiet

Teilmassnahmen

S6.1 **Ansprechperson bei Gemeinde** **Ansprechperson bei Kanton**
Berikon / Rudolfstetten-Friedlisberg / Widen, Mutschellenknoten Daniel Roos, Leiter Planung und Bau Gemeinde Berikon Jürg Frey, Kreisplaner

Neue Massnahme

Urs Schuhmacher, Gemeindeschreiber, Gemeinde Rudolfstetten-Friedlisberg

Fläche / Bebauungsstand

18.6 ha, bebaut

Geplante Nutzung

Wohn- und Mischnutzung

Einwohner und Beschäftigte

Bestehend: 1'500 bis 2'000 E und 400 B

Potenzial: ca. +600 E und ca. +50 bis 100 B

ÖV-Güteklasse

Bestehend: B

Zukünftig (2040): B

Für die Überbauung gelten die Mindestdichten pro Hektar Bruttozonenfläche gemäss Richtplankapitel S1.9: 120 E/ha in überbauten Wohn- und Mischzonen und 150 E/ha in unüberbauten Wohn- und Mischzonen.

Beschreibung

Im Schnittpunkt der drei Gemeinden Berikon, Rudolfstetten-Friedlisberg und Widen soll an gut erschlossener Lage das neue, gemeindeübergreifende Zentrum Mutschellen entstehen. Das Gebiet ist als Wohnschwerpunkt Mutschellenknoten im kantonalen Richtplan festgelegt. Der WSP umfasst verschiedene Teilareale wie Welschloh, Bollerli oder Bahnhof Berikon-Widen Süd. Die Umsetzung des Areals Bollerli läuft derzeit. Nachfolgend wird die Entwicklung des Areals Welschloh und des Bahnhofareals beschrieben.

Nächste Planungsschritte / Meilensteine

2016	Erarbeitung Regionaler Sachplan Zentrumsentwicklung Mutschellen
2021	Erarbeitung Masterplan Freiraum Zentrum Mutschellen der Gemeinden Berikon, Rudolfstetten-Friedlisberg und Widen
2021	Erarbeitung Mobilitätskonzept Zentrum Mutschellen der Gemeinden Berikon, Rudolfstetten-Friedlisberg und Widen zusammen mit Kanon
2017-2023	Entwicklungsrichtplan Kernzone Welschloh, Gemeinde Berikon: Festlegungen für die drei Teilgebiete A (Nord), B (Ost) und C (Süd)
2020-2025	Berikon Erlass Planungszone über Bahnhofareal; 2023 Start städtebauliche Studie als Grundlage für Entwicklungsrichtplan, geplant Teiländerung aNP
2022-2026	Teilrevision Bau- und Zonenordnung Gemeinde Berikon: Umzonung Kernzone Welschloh in Zentrumszone Welschloh mit Gestaltungsplanpflicht
2026-2030	Erarbeitung Teilgestaltungspläne
Ab 2032	Etappierte Umsetzung

Verkehrliche Einbettung / Leistungsfähigkeit Strassennetz

Ein Verkehrsmanagementkonzept zum Raum Mutschellen wird erarbeitet; geplanter Abschluss 2024/2025. Es werden alle Verkehrsmittel berücksichtigt.

Mobilitätsmanagement: Zentrale unterirdische Parkieranlage, Mobilitätskonzepte werden im Rahmen GP erstellt.

ÖV: gut erschlossen über Bahnhof Berikon-Widen.

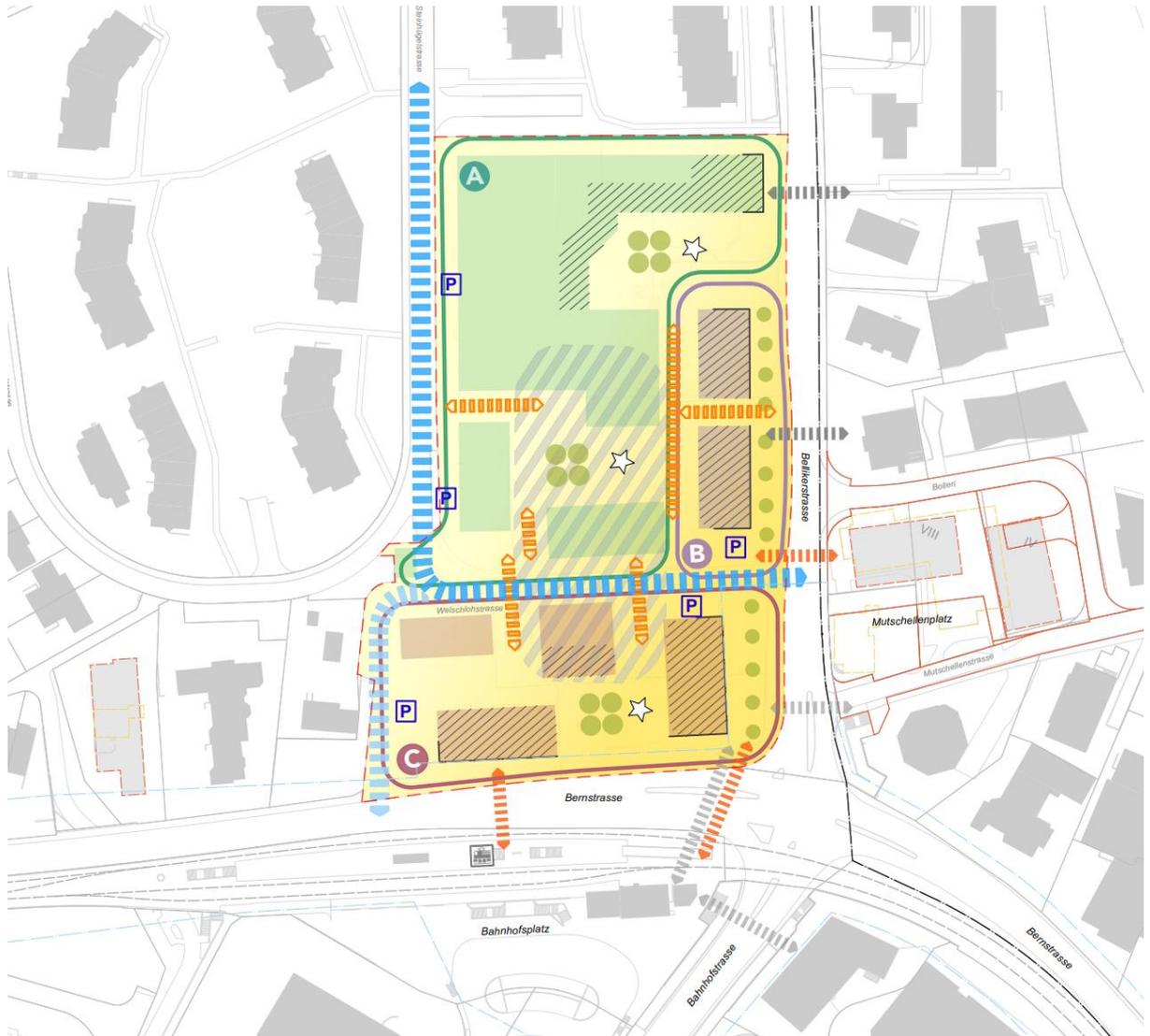
MIV: Umgang mit Mutschellenknoten wird im Rahmen VM-Konzept geklärt.

FVV: gute Durchwegung des Areals und Anbindung an den Bahnhof Berikon-Widen als Vorgabe im ER, Detailprüfung im Rahmen GP. Der Abschnitt Bellikerstasse ist für den FVV aufzuwerten und als Promenade auszugestalten.

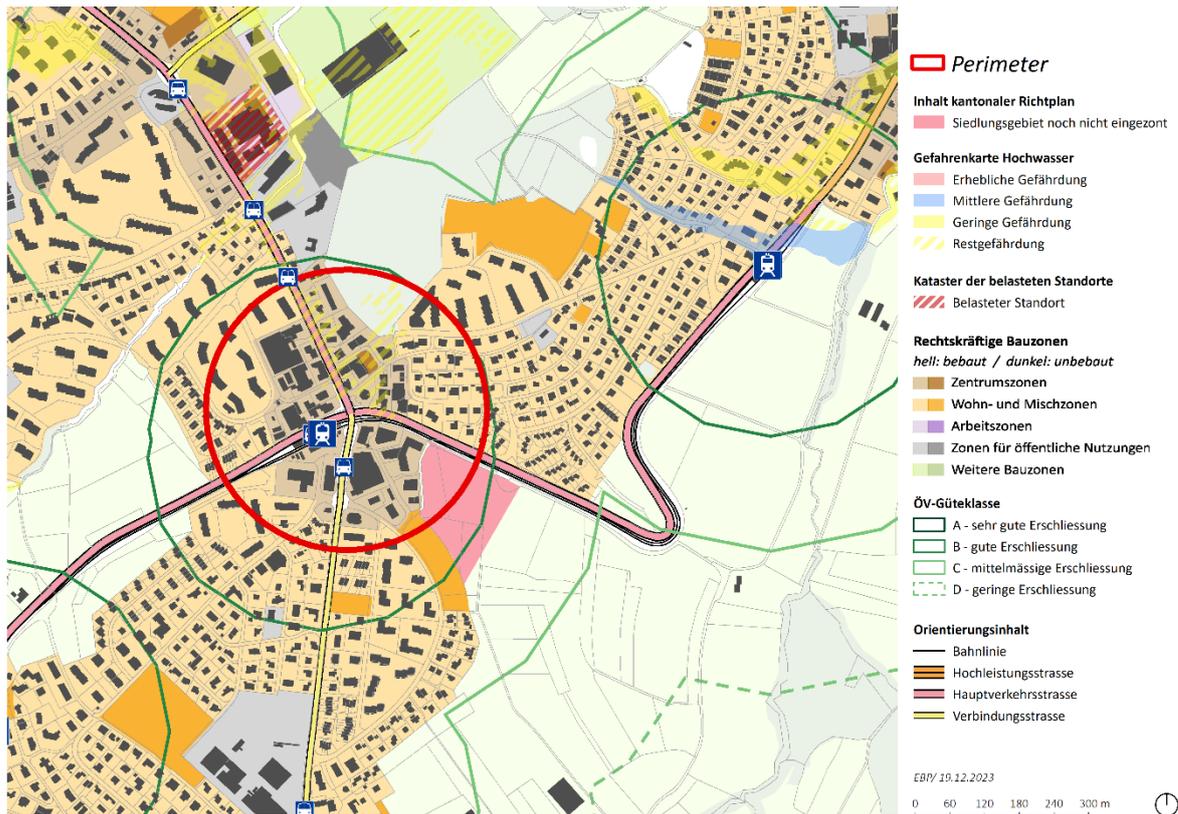
Freiraum und Siedlungsklima

Überkommunaler Masterplan Freiraum für den gesamten WSP gibt Stossrichtungen für Entwicklung Grün- und Freiräume vor. Mit der Entwicklung sollen neue Begegnungsorte im Zentrum geschaffen resp. bestehende aufgewertet werden. Das Freiraumkonzept sieht einen hohen Baumanteil, verschiedene

Grünflächen (Inseln) und Fassadenbegrünungen vor. Siedlungsklimatische und ökologische Aspekte wurden berücksichtigt.



Entwicklungsrichtplan Kernzone Welshloh, Gemeinde Berikon (Quelle: sa_partners, 2023)



Situationsplan (EBP, 2023)

S6.2

Wohlen, Bahnhof Süd
Neue Massnahme

Ansprechperson bei Gemeinde

Pirmin Wiederkehr, Leiter Tiefbau und Verkehr

Ansprechperson bei Kanton

Benno Freiermuth, Kreisplaner

Fläche / Bebauungsstand

23.9 ha, un bebaut

Geplante Nutzung

Wohn- und Mischnutzung

Einwohner und Beschäftigte

Bestehend: 0 E

ÖV-Güteklasse

Bestehend: A, B

Potenzial: + ca. 1000 E

Zukünftig (2040): A

Für die Überbauung gelten die Minstdichten pro Hektar Bruttozonenfläche gemäss Richtplankapitel S1.9: 120 E/ha in überbauten Wohn- und Mischzonen und 150 E/ha in unüberbauten Wohn- und Mischzonen.

Beschreibung

Der Wohnschwerpunkt Wohlen Bahnhof Süd ist im kantonalen Richtplan als Zwischenergebnis aufgenommen. Das überwiegende Gebiet liegt nicht im Siedlungsgebiet. Im Rahmen des 2. Pakets der Gesamtüberprüfung des kantonalen Richtplans ist geplant, den Wohnschwerpunkt Wohlen Bahnhof Süd festzusetzen. Die Gemeinde hat begonnen, Entwicklungsvorstellungen für den WSP zu erarbeiten.

Nächste Planungsschritte / Meilensteine

- 2022-2023 Erarbeitung Kommunalen Gesamtplan Verkehr
- 2023-2025 Erarbeitung Räumliches Entwicklungsleitbild (REL)
- 2026/2027 Erarbeitung Vertiefungsstudie WSP Bahnhof Süd
- 2026-2029 Gesamtrevision Nutzungsplanung: Schaffung von planungsrechtlichen Voraussetzungen für Entwicklung WSP
- ab 2030 Beplanung von Teilarealen im WSP
- ab 2032 Etappierte Umsetzung

Verkehrliche Einbettung / Leistungsfähigkeit Strassennetz

Mobilitätsmanagement: Wohlen wird eingestuft als Verkehrsdrehscheibe von kantonalen Bedeutung ohne Fernverkehr. Im Rahmen dieser Betrachtung wird der öffentliche Strassen- und Aufenthaltsraum in Kombination mit dem MIV, ÖV

und FFV und den umliegenden Quartieren abgestimmt (vgl. Massnahme AP 4G VM3)

ÖV: in Fussdistanz zum Bahnhof Wohlen

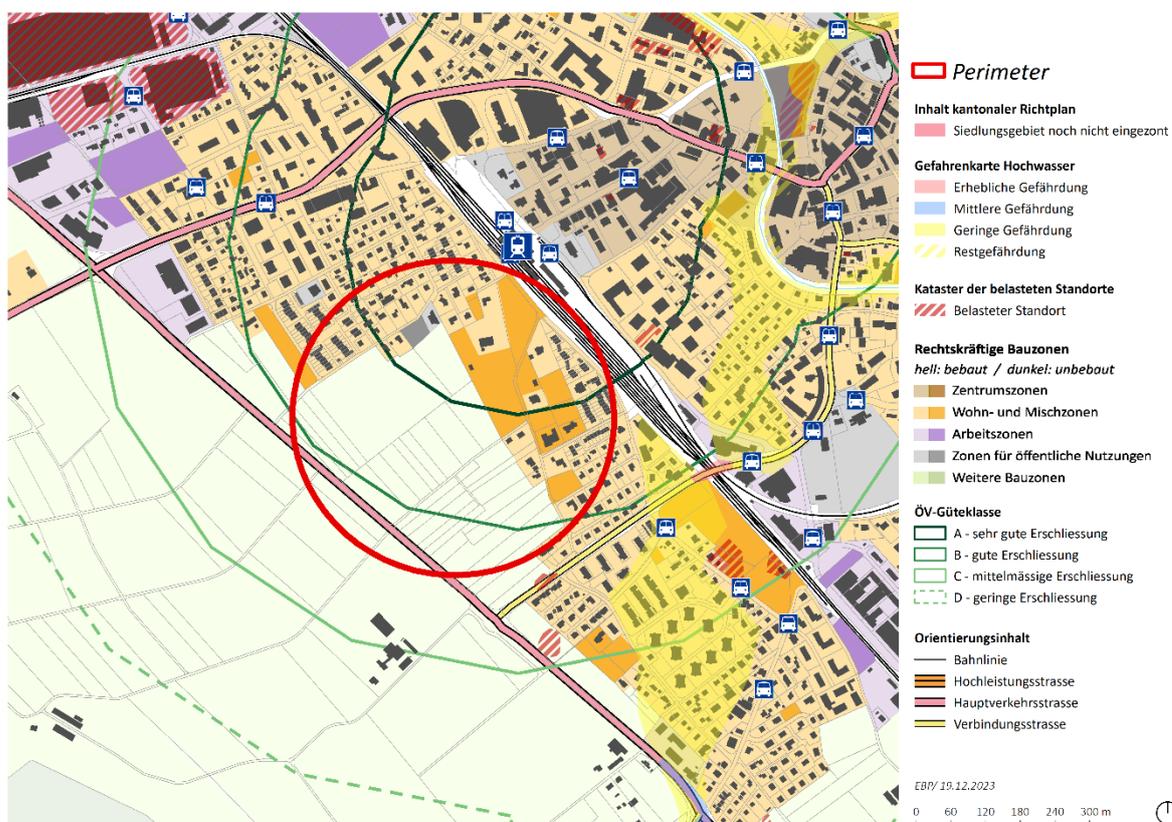
MIV: Zweckmässigkeitsbeurteilung Südumfahrung Wohlen erarbeitet (2023); zwei Varianten werden im Richtplan als Zwischenergebnis aufgenommen. Parallel zum Richtplanverfahren wird das Verkehrsmanagementkonzept Wohlen erarbeitet.

Kapazität Knoten Bünztalstrasse ist zu prüfen, Erschliessungsstrasse Friedhof-/Freiämterstrasse wird aufgewertet

FFV: Anbindung an Bahnhof gegeben, Durchwegung innerhalb WSP und zum Zentrum wird detailliert geprüft.

Freiraum und Siedlungsklima

Die Vorgaben der kantonalen Klimakarten sind u.a. Planungsgrundlage. Grosszügige Freiräume mit ökologischer Funktion, zur Vernetzung und für die Naherholung sind u.a. bzgl. Flächenausweisung, Konzeption und Gestaltung vorzusehen.



Situationsplan (EBP, 2023)

Abstimmung Verkehr und Siedlung / Bezug zu weiteren Planungen

Abstimmung Verkehr und Siedlung

Gemäss kantonalem Richtplan sollen Wohnschwerpunkte in Kernstädten und urbanen Entwicklungsräumen beim Zeitpunkt der Realisierung mindestens eine öV-Güteklasse B aufweisen; bei Wohnschwerpunkten in ländlichen Zentren und ländlichen Entwicklungsachsen gilt mindestens eine öV-Güteklasse C beziehungsweise eine bestmögliche Fuss- und Veloverkehr-Erreichbarkeit der entsprechenden Haltestellen. Dieser Planungsgrundsatz ermöglicht es, die Entwicklung auf diesen Verkehrsträger auszurichten und ein stark reduziertes Parkplatzangebot bereitzustellen.

Die konkrete Abstimmung der einzelnen Entwicklungen mit dem lokalen Verkehrsnetz sowie die Massnahmen des Mobilitätsmanagements sind bei den einzelnen Teilmassnahmen beschrieben.

Seit 2011 ist die neue kantonale Bauverordnung in Kraft. Darin ist festgelegt, dass die Gemeinden bei Ein- und Umzonungen Siedlung und Verkehr aufeinander abstimmt und darlegt, welche Verkehrserzeugung durch die neue Zonierung zu erwarten ist und wie der zusätzliche Verkehr bewältigt wird (§

4 Abs. 2 und 3 BauV). Für grosse Bauvorhaben, die ein motorisiertes Individualverkehrsaufkommen von mehr als 1'500 Fahrten pro Tag erwarten lassen, müssen Bauherren einen detaillierten Nachweis erbringen, dass die Kapazitäten des Strassennetzes ausreichen (§ 46 BauV). Ein kantonaler Leitfaden beschreibt die Anforderungen im Detail. Als Grundlage für den Nachweis dienen Erfahrungswerte, erhobene Verkehrsdaten oder die Verkehrsdaten des periodisch aktualisierten kantonalen Verkehrsmodells, das auf den Siedlungsdaten, dem Verkehrsangebot und den Gesetzmässigkeiten des Mobilitätsverhaltens beruht. Massnahmen zur Begrenzung des Verkehrsaufkommens des Bauprojekts sind verbindlich zu regeln

Bezug zu weiteren Massnahmen im Agglomerationsprogramm			-
Bezug zu kantonalem Richtplan (Konflikte mit USG siehe Umweltverträglichkeit)	Richtplanrelevant <input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein	Stand: Festsetzung und Zwischenergebnis. Das Richtplankapitel S 1.9 Wohnschwerpunkte (WSP) beinhaltet Grundsätze für die Entwicklung der WSP-Standorte sowie konkrete Mindestanforderungen, die bei der Umsetzung überprüft werden.	
Flächenbeanspruchung und Umweltverträglichkeit	Mit der Teilmassnahme S 6.2 werden Fruchtfolgeflächen tangiert, die kompensiert werden müssen. Es gibt keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.		

Umsetzungsschritte

Beitrag Trägerschaft	<p>Die Wohnschwerpunkte sind seit 2015 im kantonalen Richtplan. Im Rahmen der Erarbeitung des Agglomerationsprogramm 5. Generation wurden die einzelnen Standorte unter Einbezug von Kanton und Gemeinden angeschaut und der Entwicklungsstand sowie Herausforderungen erhoben. Damit wurde einerseits eine Übersicht zu möglichen Realisierungshorizonten und zu Abhängigkeiten geschaffen. Andererseits konnte die Agglomeration Hinweise zu Gunsten einer besseren Abstimmung von Siedlung und Verkehr in die einzelnen Planungen einfliessen lassen.</p> <p>Die Umsetzung liegt grundsätzlich in der Verantwortung der Gemeinden in Zusammenarbeit mit den Grundeigentümern. Allerdings ist aufgrund der Grösse der Gebiete und ihren Auswirkungen auf das Verkehrssystem ein enger Austausch mit verschiedenen kantonalen Fachstellen angezeigt. Nutzungspläne und Sondernutzungspläne werden in jedem Fall vom Kanton vorgeprüft und genehmigt</p>
-----------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

3.4 Klima und Umweltstrategie

S7 Klima- und Umweltstrategien, kurzfristig

Priorität AP 5G

- A (2028-2032)
- B (2032-2036)
- C (nach 2035)
- Daueraufgabe

Massnahmenart

Siedlung

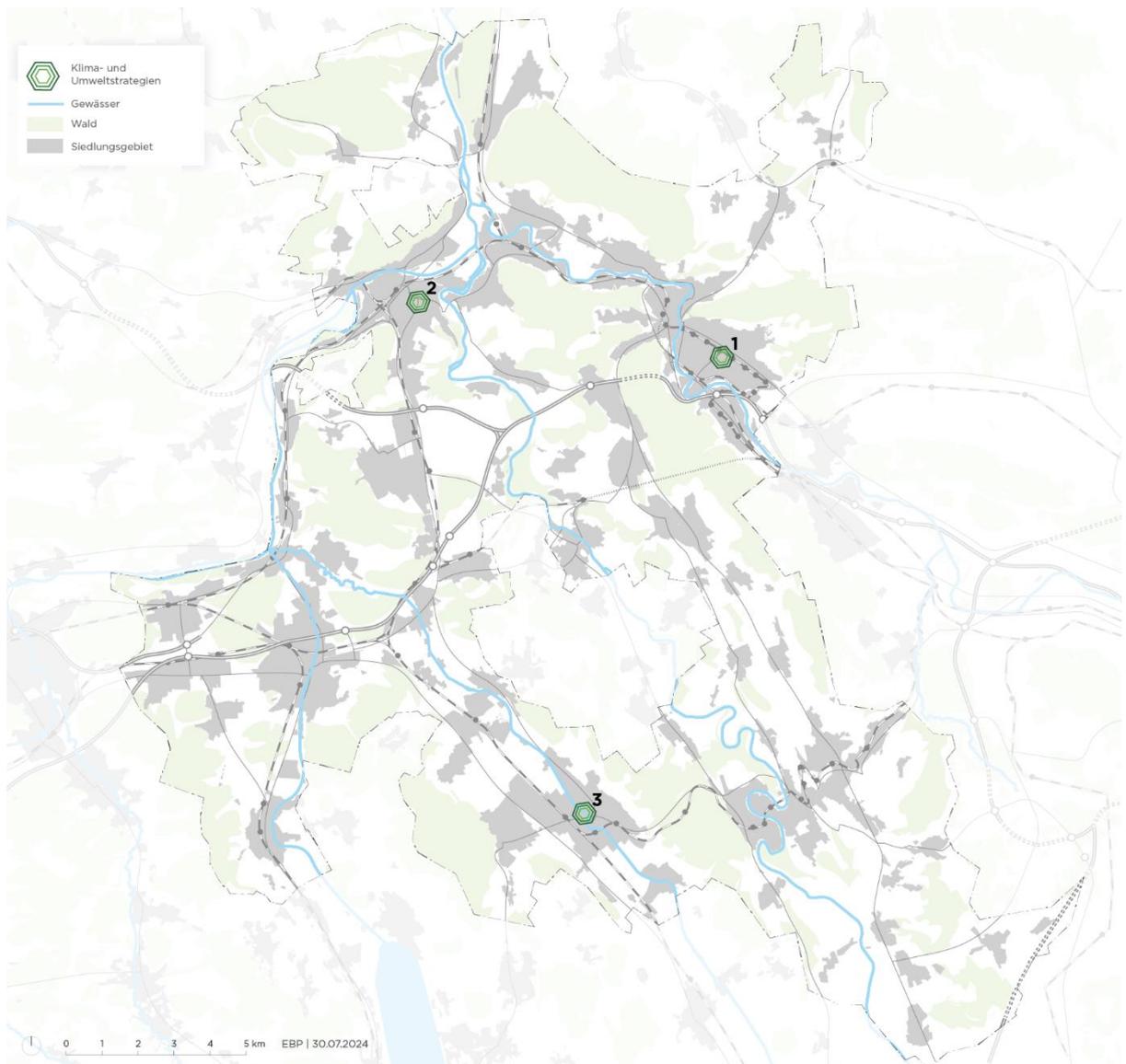
Federführung

Standortgemeinden

Beteiligte

Kanton, Grundeigentümer, in einzelnen Gebieten weitere

Beschreibung



Die Teilmassnahmen zielen auf eine klimaangepasste Siedlungsentwicklung ab. Die konzeptionellen Grundlagen erarbeiten die Gemeinden dazu und setzen daraus abgeleitete Massnahmen sukzessive um.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Zukunftsbild

Das Massnahmenpaket «Klima- und Umweltstrategien, kurzfristig» trägt zu folgenden Elementen des Zukunftsbilds bei:

Siedlung: Starke Agglomerationszentren mit attraktiven öffentlichen Räumen, urbane Entwicklungsräume mit Lebensqualität, ländliche Entwicklungsräume mit hoher Wohnqualität

Teilstrategie

Das Massnahmenpaket «Klima- und Umweltstrategien, kurzfristig» leistet einen Beitrag zur Umsetzung der folgenden Teilstrategie:

S 1 – Wachstum in urbanen Entwicklungsräumen fokussieren

S 3 – Wohnqualität und Ortsbild stärken

S 6 – Strassenräume mit Lebensqualität entwickeln

S 8 – Klimaangepasste Siedlungsentwicklung umsetzen

L 1 – Freiräume im Siedlungsgebiet aufwerten und vernetzen

Handlungsbedarf

Mit dem Massnahmenpaket «Klima- und Umweltstrategien, kurzfristig» wird folgender Handlungsbedarf adressiert:

Potenziale schaffen und aktivieren: Lebensqualität und Standortattraktivität der urbanen Entwicklungsräume steigern

Siedlungen klimaangepasst entwickeln und Biodiversität fördern: Klimaangepasste Siedlungsentwicklung

Nutzen/Wirkung

Das Massnahmenpaket «Klima- und Umweltstrategien, kurzfristig» wirkt insbesondere in folgenden Bereichen:

WK 2.2 Aufwertung der öffentlichen Freiräume im Siedlungsgebiet

W 4.2 Minimierung des Ressourcenverbrauchs und Aufwertung von Natur- und Grünräumen

Teilmassnahmen

S 7.1

Wettingen, Erarbeitung Umweltstrategie

Neue Massnahme

Ansprechperson bei Gemeinde

Melanie Schneider, Projektleiterin Planung, Abteilung Bau und Planung

Beschrieb

Die Gemeinde Wettingen erarbeitet zurzeit eine Umweltstrategie, welche die Grundlage für weitere Massnahmen in den Bereichen Umwelt, Klima, Biodiversität und Energie bildet.

Priorisiert werden die Umweltbereiche Klimaanpassung, Biodiversität, Wasser und Treibhausgasemissionen.

Nächste Planungsschritte / Meilensteine

2023- 2024	Erarbeitung Umweltstrategie
2025	Erarbeitung Umsetzungsplanung und Verankerung in weiteren Planungsinstrumenten
Ab 2026	Etappierte Umsetzung

S 7.2

Windisch, Erarbeitung Klimastrategie

Neue Massnahme

Ansprechperson bei Gemeinde

Roland Schneider, Leiter Planung und Bau

Beschrieb

Die Gemeinde Windisch erarbeitet unter Beizug von Politik, Verwaltung und Bevölkerung ein Energie- und Klimakonzept mit dem Ziel, bis 2040 Klimaneutral zu werden. Das Konzept soll den Handlungsbedarf, die Handlungsfelder und einzelne Massnahmen auf dem Weg zur Klimaneutralität bis 2040 für die Gemeinde Windisch aufzeigen. Handlungsfelder sind Kommunikation/Empowering, Organisation, Industrie und Gewerbe, Energie und Gebäude, Mobilität, Raumplanung, Ver- und Entsorgung, Landschaft und Natur, Konsum und Freizeit, Gesundheit, Wasser. Eine Zusammenarbeit und Koordination mit den umliegenden Gemeinden werden angestrebt. Das Konzept und die einzelnen Massnahmen sollen eine wichtige Grundlage für die nächste Teilrevision der Ortsplanung sowie die Erarbeitung einer kommunalen Regenwasserstrategie, GEP II, bilden. Es ist geplant, dass sich aus dem Bearbeitungsprozess eine ständige Kommission bildet, welche die laufende Umsetzung des Konzepts begleitet.

Nächste Planungsschritte / Meilensteine

2024	Erarbeitung einer Klimastrategie sowie Machbarkeitsstudie für Wärmeverbundlösungen.
2025	Erste Umsetzung von Massnahmen der Klimastrategie



Klimastrategie der Gemeinde Windisch (Gemeinde Windisch, 2024)

<p>S 7.3 Wohlen, Klimaleitbild Neue Massnahme</p>	<p>Ansprechperson bei Gemeinde Pirmin Wiederkehr, Abteilungsleiter Tiefbau & Verkehr</p> <p>Beschrieb Das Klimaleitbild zeigt auf, wie die Gemeinde Wohlen den Auswirkungen des Klimawandels begegnen will. Es enthält Ziele, Strategien und Massnahmen für eine erfolgreiche Anpassung ans Klima. Folgende und weitere Themen werden behandelt: — Verhinderung und Minderung von Hitzeinseln (Analyse kantonale Klimakarten) — Hitzeangepasste Siedlungsentwicklung — Sensibilisierung — Schatten schaffen und Flächen entsiegeln — Synergien zur Förderung der Biodiversität — Etc. Es ist behördenverbindlich, öffentlich und wird dem Einwohnerrat zur Kenntnisnahme vorgelegt.</p> <p>Nächste Planungsschritte / Meilensteine</p> <table border="0"> <tr> <td>2024/2025</td> <td>Erarbeitung Klimaleitbild</td> </tr> <tr> <td>2024</td> <td>Umsetzung Massnahmenplan</td> </tr> </table>	2024/2025	Erarbeitung Klimaleitbild	2024	Umsetzung Massnahmenplan
2024/2025	Erarbeitung Klimaleitbild				
2024	Umsetzung Massnahmenplan				

Abstimmung Verkehr und Siedlung / Bezug zu weiteren Planungen

<p>Abstimmung Verkehr und Siedlung</p>	<p>Sowohl mit der Gestaltung der Strassenräume als auch mit der Gestaltung der Bauten und Freiräume kann ein Mehrwert für das Lokalklima geschaffen werden</p>
-----------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p>Bezug zu weiteren Massnahmen im Agglomerationsprogramm</p>	<ul style="list-style-type: none"> — S 1.14 Windisch, Winkel — S 4.1 Brugg Brugg-Windisch-West — S 3.6 Windisch, Brugg, Stadtraum Bahnhof — S 6.3 Wohlen, Bahnhof Süd
----------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p>Bezug zu kantonalem Richtplan (Konflikte mit USG siehe Umweltverträglichkeit)</p>	<p>Richtplanrelevant Kapitel H7 Klima im kantonalen Richtplan Aargau.</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p>Flächenbeanspruchung und Umweltverträglichkeit</p>	<p>Es gibt keine Umweltverträglichkeitskonflikte.</p>
--------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------

Umsetzungsschritte

<p>Beitrag Trägerschaft</p>	<p>Die Gemeinden sind für die Erarbeitung und Umsetzung ihrer Konzepte und Strategien verantwortlich. Der Kanton stellt den Leitfaden hitzeangepasste Siedlungsentwicklung (www.ag.ch/klimawandel-siedlung) und Klimakarten (www.ag.ch/klimakarten) als Planungsgrundlagen zur Verfügung.</p>
------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

3.5 Exkursionen

S8 Exkursionen Agglomeration Aargau-Ost

Priorität AP 5G	Neue Massnahme	Massnahmenart
<input checked="" type="checkbox"/> AvE (2028-2032)		Eigenleistung
<input type="checkbox"/> BvE (2032-2036)		
		Massnahmenkategorie
		Siedlung
Federführung	Kanton	
Ansprechperson	Silvan Christen, Abteilung Verkehr Kanton Aargau	
Beteiligte	Vertreter und Vertreterinnen der Gemeinden und Regionalplanungsverbände, BVU Kanton Aargau	

Beschreibung

Um die notwendige Akzeptanz für das Agglomerationsprogramm Aargau-Ost zu schaffen, bedarf es einer möglichst breiten Mitwirkung aller lokalen und regionalen Akteure. Sowohl bei der Erarbeitung als auch bei der Umsetzung ist die Partizipation ein wesentliches Element und muss entsprechend sichergestellt werden. Bei der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms werden die Regionalplanungsverbände und die Gemeinden eng einbezogen (Workshops, Mitwirkungsveranstaltungen, Umfrage, Behördenvernehmlassung). Die fünf Replas sind mit ihren Präsidenten in der Behördendelegation vertreten. Ausserdem informieren die Replas mit ihren Gefässen die Gemeinden aktiv über das Agglomerationsprogramm und dessen Umsetzung und koordinieren die Vernehmlassungen.

Um den Austausch zwischen den Gemeinden und Replas untereinander weiter zu fördern und einen physischen Zugang zu bestimmten Themen zu ermöglichen, werden Exkursionen im Perimeter der Agglomeration oder auch ausserhalb angeboten. Diese werden durch die Abteilung Verkehr des Kantons Aargau organisiert und unter Einbezug weiterer Fachpersonen durchgeführt. Primäres Ziel der Exkursionen ist es, bestimmte Themen vor Ort anhand von konkreten Situationen und Projekten zu veranschaulichen. Die Teilnehmenden erhalten Ideen für mögliche Massnahmen und anhand von bereits umgesetzten Projekten Einblicke und Einschätzungen von Beteiligten und Fachpersonen. Primäre Zielgruppe der Exkursionen sind Vertreter und Vertreterinnen der Perimetergemeinden und Replas.

Folgende Themen und Partner für die Zusammenarbeit sind denkbar:

Thema	Partner für Zusammenarbeit
Freiraum (in der Siedlung, siedlungsnahe Erholungs-räume)	BVU, Gemeinden
Hitzeangepasste Siedlungsentwicklung (Massnahmen in den Bereichen klimatisches System, Grün- und Freiraumstrukturen sowie Wasser, Pflanzen & Materialisierung)	BVU; Naturama, "Asphaltknacker", Projekt zur Entsiegelung asphaltierter Flächen; Gemeinden
Fuss- und Veloverkehr	BVU, Gemeinden
Siedlungsentwicklung an gut erschlossenen Lagen	BVU, Gemeinden
Verkehrsdrehscheiben	BVU, Gemeinden, Transportunternehmen
Elektromobilität	BVU, Transportunternehmen, Gemeinden, Elektrizitätswerke
Ortsdurchfahrten	BVU, Gemeinden

Zweckmässigkeit und Nutzen

Zukunftsbild

Die Massnahme «Exkursionen Agglomeration Aargau-Ost» trägt zu folgenden Elementen des Zukunftsbilds bei:

Siedlung: Erfahrungs- und Wissensaustausch für gute Siedlungsentwicklung nach innen, klimaangepasste Siedlungsentwicklung, Stärkung der Freiräume im Siedlungsgebiet und attraktiv gestaltete Strassenräume

Landschaft: Erfahrungs- und Wissensaustausch für die Stärkung der siedlungsorientierten Freiräume als Ausgleichsorte

Verkehr: Erfahrungs- und Wissensaustausch für die Gestaltung von attraktiven Verkehrsdrehscheiben und urbane Mobilität

Teilstrategie

Die Massnahme «Exkursionen Agglomeration Aargau-Ost» leistet einen Beitrag zur Umsetzung der folgenden Teilstrategien:

- S 1 – Wachstum in urbanen Entwicklungsräumen fokussieren: Zusätzliche bauliche Potenziale schaffen und bestehende Potenziale vorantreiben
- S 6 – Strassenräume mit Lebensqualität entwickeln: Aufenthaltsqualität verbessern
- L 1 – Freiräume im Siedlungsgebiet aufwerten und vernetzen: Schaffen von neuen, siedlungsorientierten, klimaangepassten und ökologisch wertvollen Freiräumen in Handlungs- und Schlüsselgebieten
- M1 – Effizienten Verkehrsmiteinsatz mittels Mobilitätsmanagement fördern: Erstellen von standortspezifischen Mobilitätskonzepten für Handlungs- und Schlüsselgebiete
- FVV 3 – Engmaschiges Fuss- und Veloverkehrsnetz in urbanen Entwicklungsräumen anbieten: Neue arealinterne Verbindungen schaffen, um Fuss- und Velowegnetz zu verdichten
- MIV 2 – Strassenverkehr siedlungsverträglich abwickeln: Stadträume aufwerten und als Orte der Begegnung und des städtischen Lebens nutzen

Handlungsbedarf

- Mit der Massnahme «Exkursionen Agglomeration Aargau-Ost» wird folgender Handlungsbedarf adressiert:
- Potenziale schaffen und aktivieren: Schaffung und Aktivierung von neuen Entwicklungspotenzialen im urbanen Entwicklungsraum und auf den ländlichen Entwicklungsachsen
 - Siedlungen klimaangepasst entwickeln und Biodiversität fördern: Versiegelung reduzieren, Begrünung erhöhen
 - Erholungsdruck auffangen: Neue Freiräume in den Gebieten realisieren
 - Attraktive Alternativen zum MIV schaffen: Engmaschige und attraktive Durchwegung mit Anschluss an Fuss- und Veloverkehrsnetz und ÖV-Haltestellen

Nutzen/Wirkung

- Die Massnahme wirkt insbesondere in folgenden Bereichen:
- WK 1.2 Verbesserung der Intermodalität und aktive Steuerung der Mobilitätsnachfrage
 - WK 1.4 Verbesserung des Strassennetzes und Verkehrslenkung
 - WK 1.5 Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr
 - WK 2.1 Siedlungskonzentration und Innenverdichtung
 - WK 2.2 Aufwertung der öffentlichen Freiräume im Siedlungsgebiet

Bezug/ Abgrenzung zu weiteren Planungen

Im Rahmen der Exkursionen sollen umgesetzte Massnahmen aus den Agglomerationsprogrammen vorgestellt werden. Die Auswahl der Massnahmen erfolgt noch mit der Planung der Exkursionen.

Planungsstand und Umsetzungsschritte

Weitere Planungsschritte	Was	Zeitplanung
	Planung und Aufgleisung der Exkursionen	2025-2026
	Durchführung der Exkursionen, periodisch für A-Horizont	ab 2026

4. Massnahmen Landschaft

L1 Aufwertung von Biotopen und Gewässern, kurzfristig

Priorität AP 5G

A (2028-2032)

B (2032-2036)

C (nach 2035)

Daueraufgabe

Massnahmenart

Landschaft

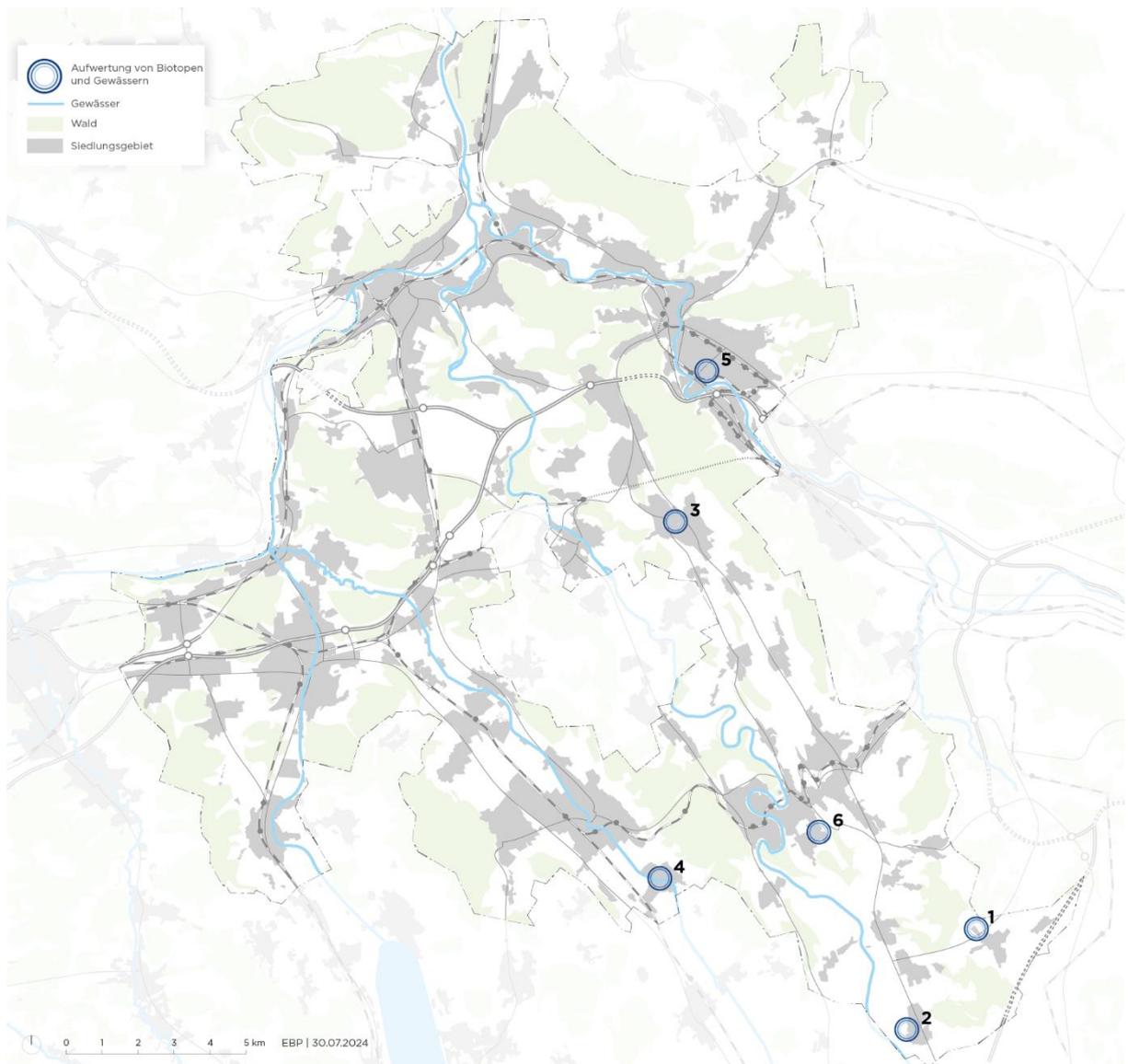
Federführung

Standortgemeinde oder Kanton

Beteiligte

Kanton, Gemeinde, Grundeigentümer

Beschreibung



Die Revitalisierung von Gewässern erweitert den Lebensraum «Gewässer» auf und fördert die ökologische Vernetzung. Neben ihrem positiven Beitrag für die Biodiversität werden Gewässerrevitalisierungen das Landschaftsbild auf. Das Ele-

ment Wasser wird für Naherholende stärker erlebbar, sei es rein visuell oder durch punktuelle Zugänge. Die Revitalisierungen stehen im Einklang mit dem Hochwasserschutz. Die Teilmassnahmen des Massnahmenpaketes werden bis 2032 umgesetzt.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Zukunftsbild

Das Massnahmenpaket «Aufwertung von Biotopen und Gewässer, kurzfristig» trägt zu folgenden Elementen des Zukunftsbilds bei:

Siedlung: Biodiversität und ökologische Vernetzung im Siedlungsgebiet

Landschaft: Vielfältige, intakte und ökologisch vernetzte Lebensräume mit hoher Biodiversität sowie attraktive gewässerbezogene Naherholungsräume

Verkehr: Gute Erschliessung der Freiräume dank einem direkten und lückenlosen Velo- und Fussverkehrsnetz

Teilstrategie

Das Massnahmenpaket «Aufwertung von Biotopen und Gewässer, kurzfristig» leistet einen Beitrag zur Umsetzung der folgenden Teilstrategie:

L 1 – Freiräume im Siedlungsgebiet aufwerten und vernetzen: Schaffen von neuen, siedlungsorientierten, klimaangepassten und ökologisch wertvollen Freiräumen in Handlungs- und Schlüsselgebieten

Handlungsbedarf

Mit dem Massnahmenpaket «Aufwertung von Biotopen und Gewässer, kurzfristig» wird folgender Handlungsbedarf adressiert:

Siedlungen klimaangepasst entwickeln und Biodiversität fördern: Aufwertung von Lebensräumen und Stärkung deren Vernetzung

Erholungsdruck auffangen: Neue Freiräume in den Gebieten realisieren

Nutzen/Wirkung

Das Massnahmenpaket «Aufwertung von Biotopen und Gewässer, kurzfristig» wirkt insbesondere in folgenden Bereichen:

WK 2.2 Aufwertung der öffentlichen Freiräume im Siedlungsgebiet

W 4.2 Minimierung des Ressourcenverbrauchs und Aufwertung von Natur- und Grünräumen

Teilmassnahmen

L1.1

Arni, Reaktivierung Biotop Seegaden

Neue Massnahme

Federführung: Gemeinde Arni

Beteiligte: Grundeigentümerschaft

Ansprechperson bei Gemeinde

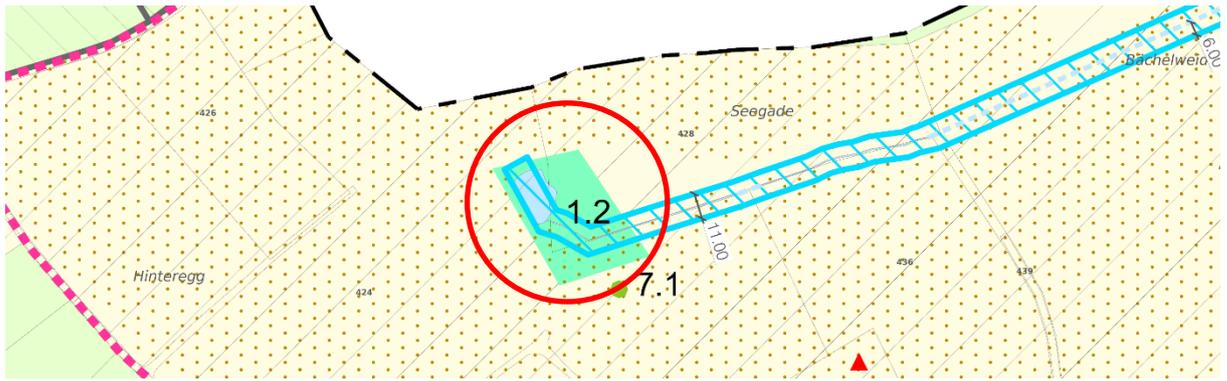
Kevin Tobler, Leiter Bauverwaltung und Gemeindeschreiber

Beschrieb

Das Biotop Seegaden (ca. 30 x 60m) ist heute ausgetrocknet, da kein Wasserzulauf mehr vorhanden ist. Gestützt auf das räumliche Entwicklungsleitbild (REL) wird das ehemalige Biotop reaktiviert, ökologisch aufgewertet und für die extensive Naherholung zugänglich und erlebbar gemacht. Das Biotop soll der Umweltbildung dienen.

Nächste Planungsschritte / Meilensteine

2024	Aufnahme ehemaliges Biotop Seegaden als Nasstandort in den Kulturlandplan
2028/2029	Erarbeitung Nutzungskonzept; genauer Perimeter ist in Absprache mit Grundeigentümer noch genau festzulegen
2030/2031	Umsetzung



Ausschnitt und Fotodokumentation (Landschaftsinventar Gemeinde Arni)

L1.2

Jonen, Revitalisierung Mündungsabschnitt Jonenbach

Neue Massnahme

Federführung: Kanton

Beteiligte: Gemeinde Jonen, Grundeigentümerschaft

Ansprechperson bei Gemeinde

Lorenz Staubli, Gemeindeschreiber und Verwaltungsleiter

Ansprechperson bei Kanton

Bastian Schmid, Abteilung Landschaft und Gewässer

Kurzbeschreibung

Der Jonenbach wird zwischen der Mattenhofbrücke am Siedlungsrand von Jonen und seiner Mündung in die Reuss revitalisiert. Das Bachbett ist heute stark verbaut. Die Massnahme verbessert die Lebensraumqualität und ökologische Vernetzung des Jonenbachs. Die Revitalisierung und Aufwertung des Gewässers steigern auch die Erlebnisqualität des Wanderwegs, welcher entlang des Jonenbachs führt und eine wichtige Verbindung zwischen der Reuss und dem Siedlungsgebiet Jonen ist.

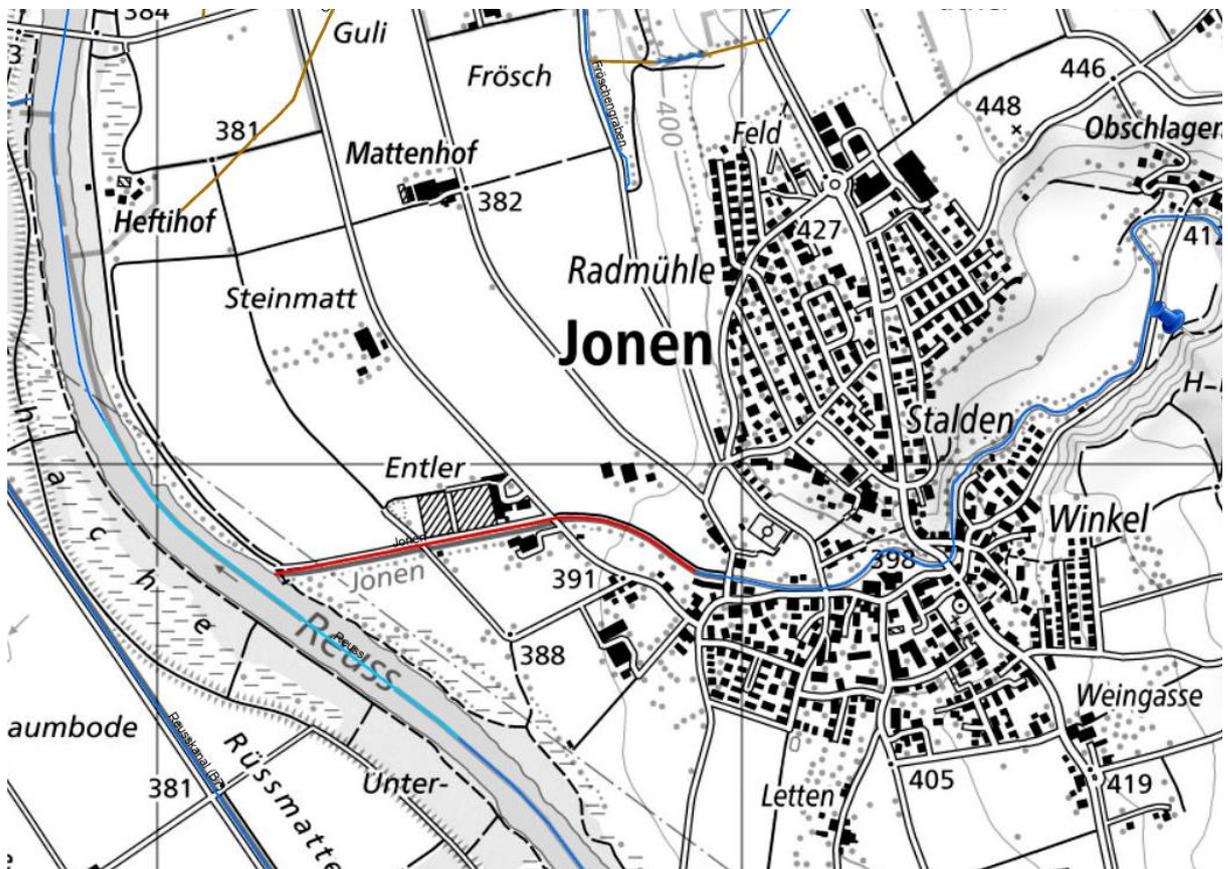
Flächenbeanspruchung und Umweltverträglichkeit: Grosser Landbedarf und Überlagerung mit Grundwasserschutzzone S2. Zur Deckung des Landbedarfs wird im nächsten Schritt gemeinsam mit der Gemeinde nach Landwirtschaftsland für Realersatz gesucht. Für die Arbeiten in der Grundwasserschutzzone wird ein hydrogeologisches Gutachten erstellt.

Nächste Planungsschritte / Meilensteine

2024-2025	Planung Bauprojekt
2026-2027	Vernehmlassung und Projektauflage
2028-2029	Projektgenehmigung und Landerwerb
2030-2032	Realisierung



Sicht auf den Jonenbach (google streetview, Oktober 2016)



Ausschnitt Revitalisierungsplanung Gewässer Kanton Aargau (AGIS, Januar 2024). Der Jonenbach wird im roten Abschnitt revitalisiert.

L1.3

Niederrohrdorf, Renaturierung Mülibach "Mülrirai"

Neue Massnahme

Federführung: Gemeinde Niederrohrdorf

Beteiligte: Kanton, Grundeigentümerschaft

Ansprechperson bei Gemeinde

Susanne Hunziker, Bereichsleiterin Tiefbau und Umwelt

Ansprechperson bei Kanton

Daniel Bosson, Abteilung Landschaft und Gewässer

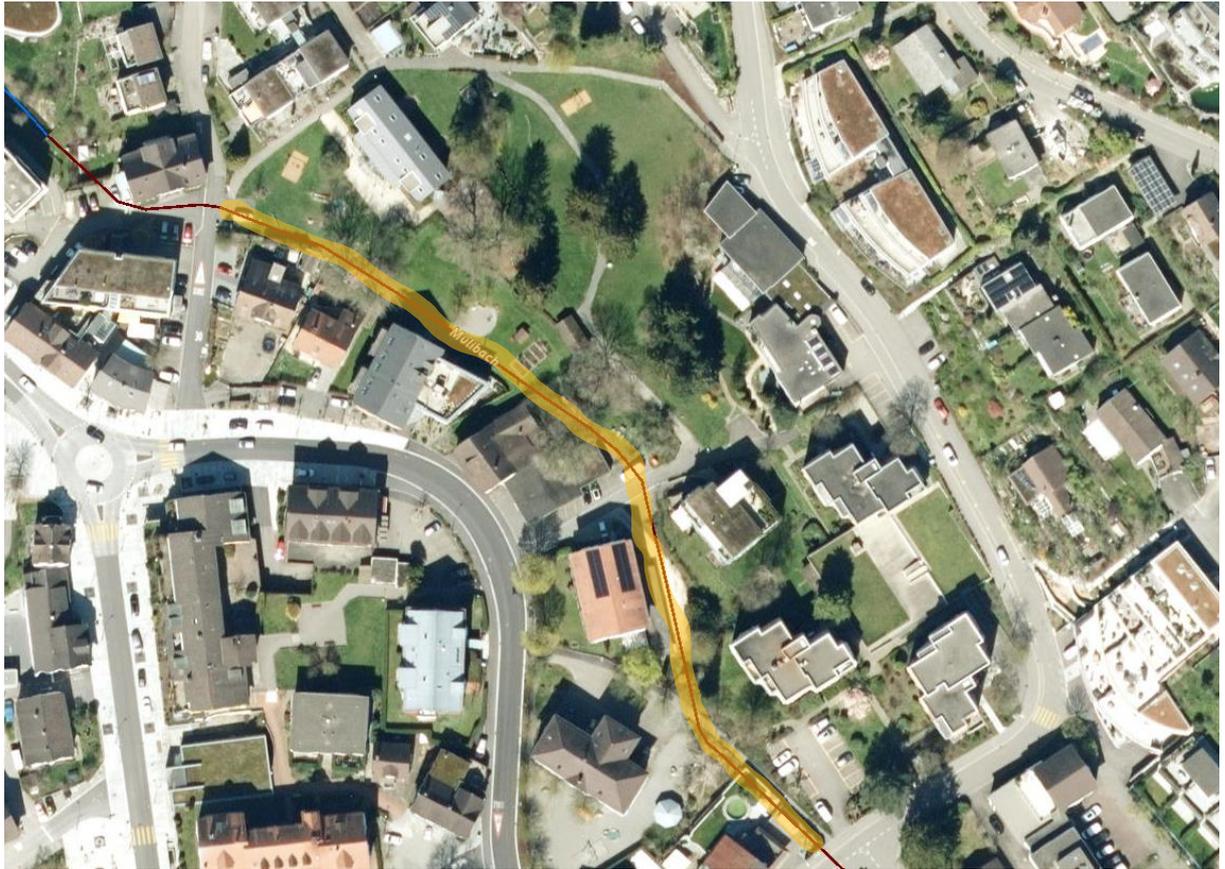
Beschrieb

Die bauliche Entwicklung im Mülrirai ist insbesondere durch die Lage des unterirdischen Kanals des Mülibachs eingeschränkt. Für den Trockenwetterabfluss des Mülibachs soll deshalb zwischen Quellenweg und Mülimattstrasse ein offenes und naturnahes Gerinne erstellt werden. Diese Teilöffnung des Bachs erlaubt es, den Gewässerraum asymmetrisch anzulegen sowie die knappen Platzverhältnisse besser nutz- und das Gewässer erlebbar zu machen.

Nächste Planungsschritte / Meilensteine

2023- 2024	Erarbeitung Bauprojekt
2024- 2025	Öffentliche Auflage
2025	Kreditgenehmigung
2025- 2026	Bewilligung Gemeinderat / Zustimmung Kanton
2026	Landerwerb
Ab 2027	Ausführungsprojekt / Umsetzung





Ausschnitt Bachkataster Gewässer Kanton Aargau (AGIS, März 2024). Der Mülibach wird im gelben Abschnitt revitalisiert.

L1.4

Waltenschwil, Hochwasserschutz und Revitalisierung Bünz

Neue Massnahme

Federführung: Kanton

Beteiligte: Gemeinde Waltenschwil, Grundeigentümerschaft

Ansprechperson bei Gemeinde

Frank Koch, Gemeindeschreiber

Ansprechperson bei Kanton

Silvio Moser, Abteilung Landschaft und Gewässer

Beschrieb

Die Bünz durchfliesst das Gemeindegebiet von Waltenschwil in einem trapezförmigen, monotonen Bachbett. Das Gerinne ist verbaut. Ökomorphologisch gilt die Bünz als stark beeinträchtigt bis naturfremd. In der kantonalen Revitalisierungsplanung ist die Bünz im Projektabschnitt mit der höchsten Priorität ausgewiesen.

Die bachbegleitenden Flurwege werden von Erholungssuchenden rege genutzt. Der Bachraum ist für die Bevölkerung jedoch kaum erlebbar, da die Erholungssuchenden nicht ohne grössere Schwierigkeiten zum Wasser gelangen können. Die Böschungen sind steil und Flachufer oder Abtreppungen zum Bach hin fehlen.

Vergangene Hochwasserereignisse sowie die Gefahrenkarte Hochwasser zeigen das von der Bünz ausgehende Schutzdefizit in der Gemeinde Waltenschwil auf. Das bereits realisierte Hochwasserrückhaltebecken vor Wohlen schützt das Bünztal von Wohlen bis Möriken-Wildegg. Der Hochwasserschutz des oberhalb des Rückhaltebeckens liegenden Siedlungsgebiets von Waltenschwil ist noch sicherzustellen.

Mit dem Projekt soll der Hochwasserschutz innerhalb des Siedlungsgebietes sichergestellt, die Bünz als naturnahes, dynamisches und fischgerechtes Gewässer aufgewertet und die Erlebbarkeit des Bachraums gesteigert werden.

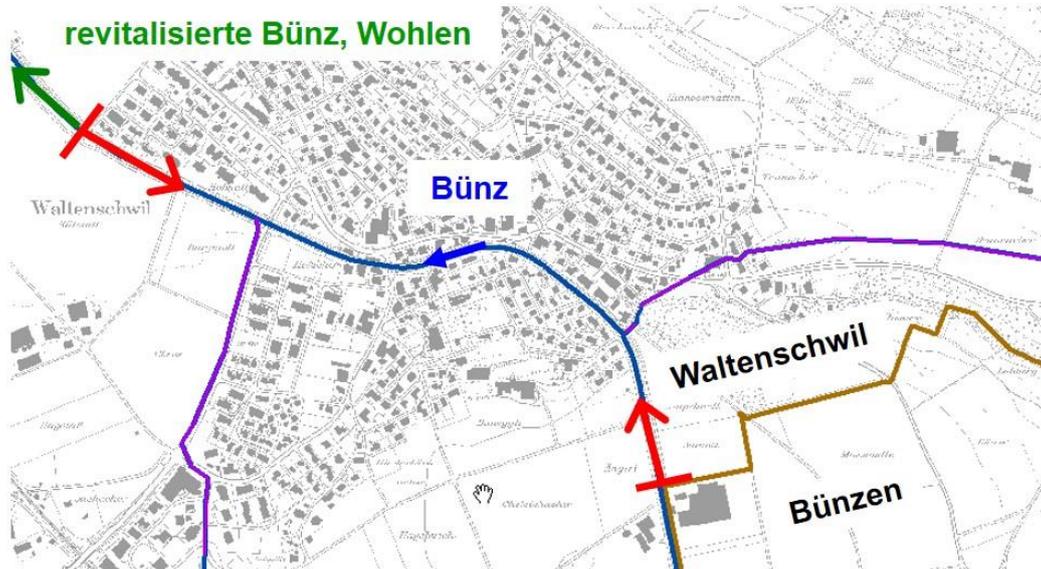
Flächenbeanspruchung und Umweltverträglichkeit: Das Projekt beansprucht rund 0.5 ha Fruchtfolgeflächen (FFF). Die kantonale Strategie zur Kompensation von FFF befindet sich in Erarbeitung.

Nächste Planungsschritte / Meilensteine

2024/ 2025

Erarbeitung Bauprojekt

2025/ 2026	Kreditgenehmigung
2026	Projektgenehmigung
2027 - 2029	Umsetzung

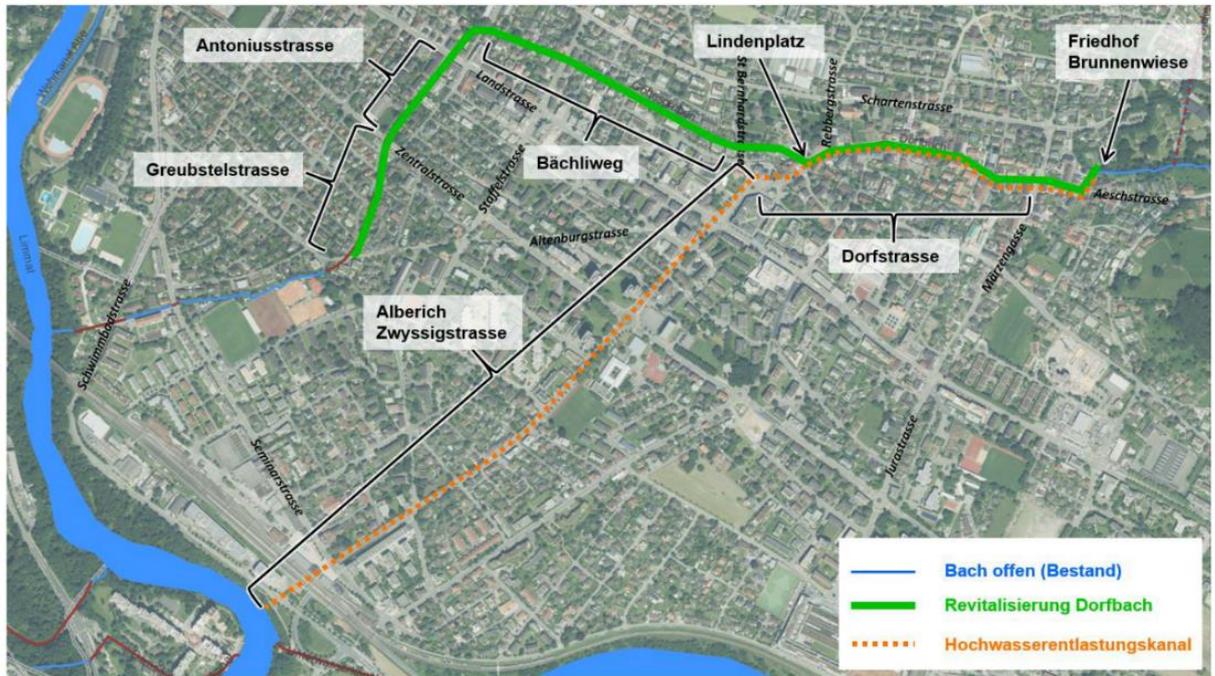


Projektperimeter (zwischen roten Pfeilen) (Auszug Projektsteckbrief ALG, Dezember 2023)

L1.5	Federführung: Kanton	
Wettingen, Hochwasserschutz Dorfbach	Beteiligte: Gemeinde Wettingen, Grundeigentümerschaft	
Neue Massnahme	Ansprechperson bei Gemeinde	Ansprechperson bei Kanton
	Thomas Köhler, Bereichsleiter Realisierung, Abteilung Planung und Bau	Norina Andres, Abteilung Landschaft und Gewässer
	Kurzbeschreibung	
	Die kantonalen Gefahrenkarten zeigen erhebliche Schutzdefizite bei der Hochwassersicherheit des Dorfbachs bzw. Gottesgrabens und der Hangbäche im Siedlungsgebiet Wettingens auf. Im Ereignisfall ist das Schadenspotential im Siedlungsgebiet sehr gross und sogar eines der höchsten im gesamten Kanton. Mit dem geplanten Bauprojekt «Hochwasserschutz Dorfbach Wettingen» soll das Siedlungsgebiet geschützt werden.	
	Das Gesamtprojekt lässt sich in drei Hauptabschnitte einteilen: Der erste verläuft vom Friedhof Brunnenwiese via Dorfstrasse bis zum Lindenplatz. Hier ist ein «Doppelstöcker» geplant. Ein Trennbauwerk soll den Normalwetterabfluss vom allfälligen Hochwasserabfluss trennen. Der Normalwetterabfluss wird oberirdisch in einem revitalisierten Bachlauf offen geführt, während der Hochwasserabfluss in einem unterirdischen Kanal abgeleitet wird, der auf Höhe Lindenplatz Richtung Alberich Zwyszig-Strasse abzweigt.	
	Beim zweiten Abschnitt handelt es sich um einen Hochwasserentlastungskanal, der in rund zehn Metern Tiefe vom Lindenplatz via Alberich Zwyszig-Strasse in gerader Linie bis in die Limmat führt.	
	Mit dem dritten Abschnitt – vom Lindenplatz bis zur Altenburgstrasse – wird der verbleibende Dorfbach revitalisiert (Vorgabe des Bundesamts für Umwelt). Durch diese Massnahmen entsteht ein erheblicher Mehrwert für das Siedlungsgebiet und die Bevölkerung. Zudem führen die Bachöffnung und Revitalisierung des Dorfbachs zu einem Mehrwert für Natur und Umwelt. Die geöffneten und revitalisierten Bachabschnitte erzeugen einen Kühlungseffekt im Siedlungsgebiet, steigern die Freiraumqualität und begünstigen die Biodiversität.	
	Nächste Planungsschritte / Meilensteine	
	2024	Umweltverträglichkeitsprüfung und Erarbeitung Auflageprojekt
	2025	Projektauflage und Einspracheverfahren durch Kanton
	2026	Projektgenehmigung Regierungsrat und Subventionsverfügungen
	2026	Landerwerbsverfahren durch Kanton
	ab 2026 / 2027	Ausführung Abschnitt 1: Entlastungskanal unter Alberich-Zwyszigstr.
	ab 2027 / 2028	Ausführung Abschnitt 2: Dorfstrasse und Trennbauwerk bei Friedhof
	ab 2029	Ausführung Abschnitt 3 Etappe 1: Lindenplatz und Bächliweg

ab 2030
ab 2031

Ausführung Abschnitt 3 Etappe 2: Rosengartenstr. und Antoniusstr.
Ausführung Abschnitt 3 Etappe 3: Kirche St. Anton und Greubstelstr.



Übersicht Projektperimeter (Technischer Bericht Bauprojekt, 2. Oktober 2023)

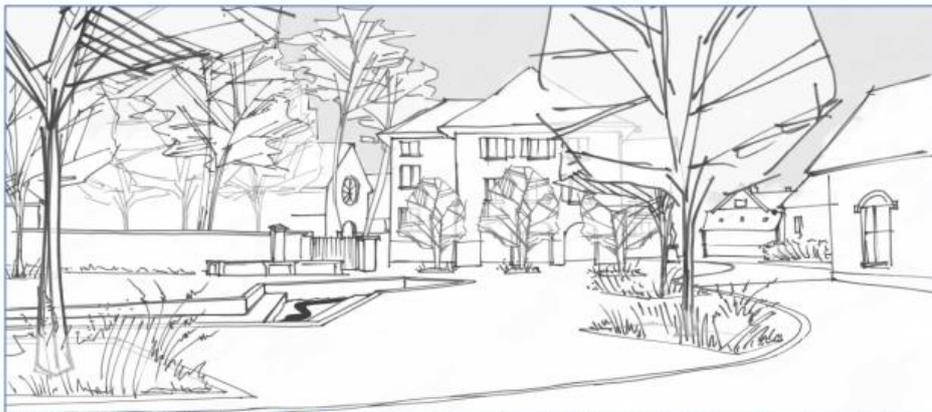


Abb. 9: Auf dem Lindenplatz soll der Bach geöffnet werden. Für Veranstaltungen wird er abgedeckt.

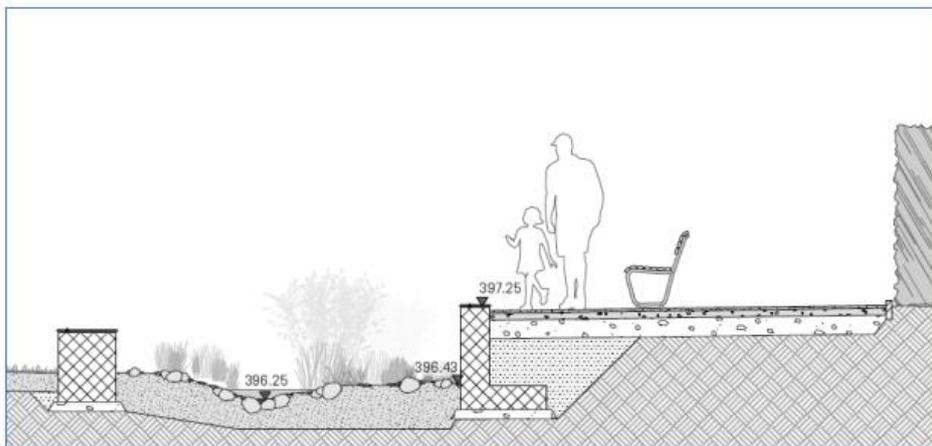


Abb. 10: Im weiteren Verlauf soll der Bach erlebbar und für die Bevölkerung nutzbar werden.

Impressionen des künftigen Abschnitts 3 (Bauprojekt Gestaltungsplan, Situation Teil 2, Lindeplatz – Landstrasse, Februar 2022Antrag Kreditbegehren Gemeinde Wettingen, September 2023)

L1.6

Zufikon, Bachöffnung Kirchbach und teilweise Umlegung Herrengassbach und Ziegelbach

Neue Massnahme

Federführung: Gemeinde Zufikon

Beteiligte: Kanton, Grundeigentümerschaft

Ansprechperson bei Gemeinde

Stark, Daniel, Gemeindeammann

Ansprechperson bei Kanton

Daniel Bosson, Abteilung Landschaft und Gewässer

Kurzbeschreibung

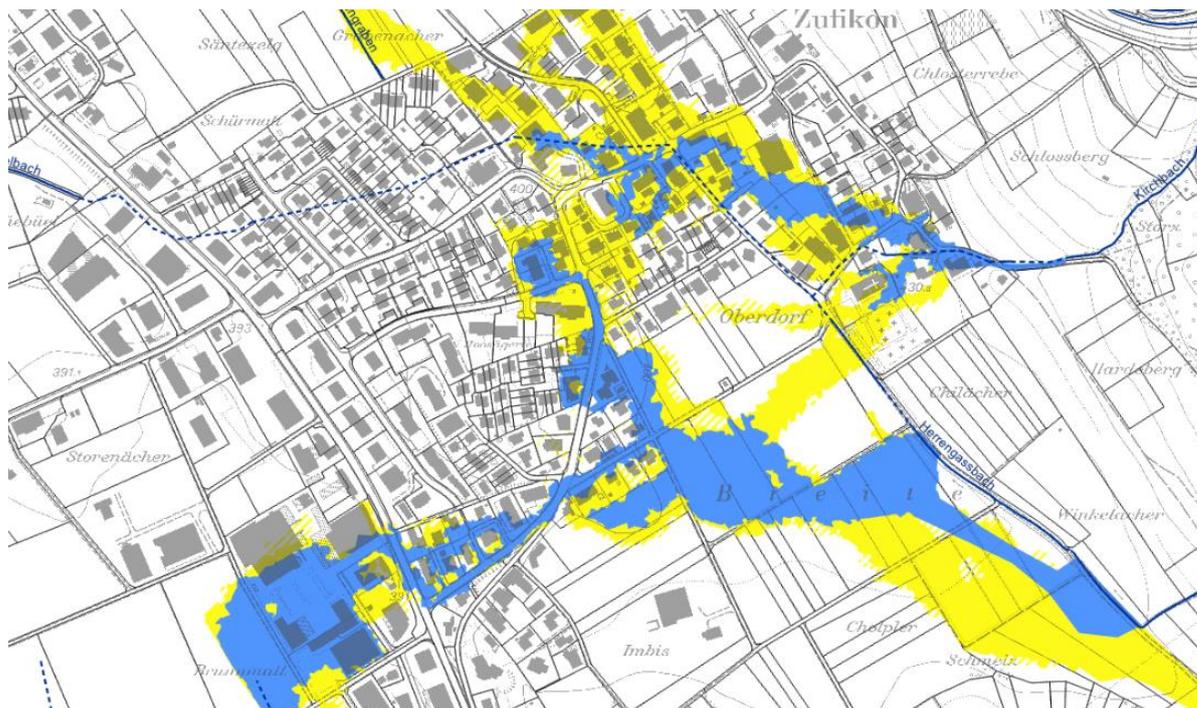
Das Siedlungsgebiet von Zufikon wurde bereits verschiedene Male von Überschwemmungen heimgesucht. Probleme verursachen einerseits die geringen Leitungskapazitäten am Kirchbach, andererseits der Oberflächenabfluss aus dem Gebiet Herrengasse bzw. die tiefen Aufnahmekapazitäten des Herrengassbachs. Mit dem Hochwasserschutzprojekt soll eine Lösung gefunden werden, mit der das Hochwasser besser gefasst und schadlos durch die dichte Siedlung geleitet werden kann. Da die Bebauungsstruktur in der Vergangenheit keinerlei Rücksicht auf die Lage der bestehenden Bachleitung nahm, muss ein neuer geeigneter Verlauf gesucht werden, der den gewässerschutzrechtlichen Vorgaben zufolge, eine grösstmögliche offene Gewässerführung zulässt.

Nachdem erste Studienpläne vor gut 10 Jahren scheiterten, versucht die Gemeinde mit einem neuen Ansatz, das Problem in den Griff zu kriegen.

Es bestehen keine Umweltverträglichkeitskonflikte.

Nächste Planungsschritte / Meilensteine

- 2025 / 2026 Machbarkeitsstudie / Vorprojekt
- 2027 / 2028 Bauprojekt / Auflageprojekt
- 2029 / 2030 Realisierung



Bezug zu weiteren Planungen

Bezug zu kantonalem Richtplan (Konflikte mit USG siehe Umweltverträglichkeit)	Richtplanrelevant <input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein	Das Richtplankapitel L1.2 Gewässer und Hochwassermanagement legt fest, dass Gewässer gesamtheitlich – unter Berücksichtigung von Hochwasser, Ökologie und Erholung – aufgewertet werden.
-----------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Flächenbeanspruchung und Umweltverträglichkeit	Keine, ausser sie sind speziell bei den Teilmassnahmen vermerkt.
-------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------

Umsetzungsschritte

Beitrag Trägerschaft	<p>Der Hochwasserschutz ist Aufgabe der Kantone (Art. 2 WBG). Massnahmen sind aber im Verbund zu bestimmen und umzusetzen. Der Kanton als Eigentümer der Gewässer trifft die notwendigen baulichen Massnahmen, wobei er wasserbauliche Aufgaben an die Gemeinden übertragen kann (§ 120 Abs. 2 BauG).</p> <p>Das Auflageverfahren und in der Regel auch das Landerwerbsverfahren werden bei Wasserbauprojekten durch den Kanton geführt. Die Projektgenehmigung erfolgt durch den Regierungsrat (§ 120 Abs. 3 i.V.m. § 95 Abs. 4 BauG).</p> <p>Die Projektkosten unterliegen einem Kostenteiler zwischen Kanton und Gemeinde (s. § 122 Abs. 2 BauG).</p>
-----------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

5. Massnahmen Verkehr

5.1 Massnahmen Kapazität Strasse

NP1 Sechspur-Ausbau Aarau Ost–Birrfeld

Umsetzungshorizont	Referenznummer	Massnahmenart
Bis 2035	STEP Nationalstrassen, SIN: OB 8.2	Nationale Planungen Verkehr
		Massnahmenkategorie
		Kapazität Strasse

Beschreibung

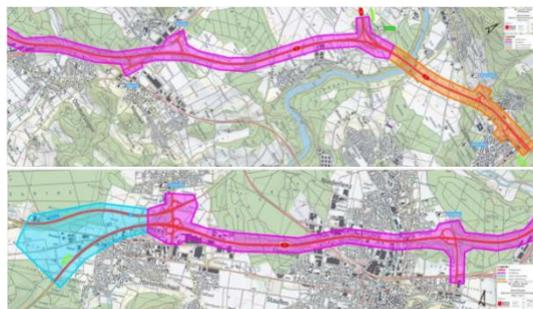


Abbildung: Perimeter 6-Spur-Ausbau (violett) und Projekterweiterungen West (blau) bzw. Ost (orange), Quelle: ASTRA

Abbildung: Perimeter 6-Spur-Ausbau Projektabschnitt, Quelle: ASTRA

Das generelle Projekt 6-Streifenausbaue Aarau Ost – Birrfeld unter Federführung des ASTRA (Filiale Zofingen) liegt vor. Auf diesem Abschnitt der Nationalstrasse A1 wird die Fahrbahn von 4 Fahrstreifen, auf beidseitig je 3 Fahrstreifen auf einer Länge von 14.6 km ausgebaut. Im Westen und im Osten wird auf den angrenzenden Abschnitten die Verkehrssituation mit der Umnutzung der Pannestreifen (PUN) verbessert. Damit soll gewährleistet werden, dass sämtliche Verkehrsbeziehungen auch nach dem 6-Streifenausbaue funktionieren.

Projekterweiterung West: Seit dem 1. Januar 2020 liegt die Zuständigkeit für die N1R (ehemalige T5 Aarau – Hunzenschwil) beim Bund. Die Projektierung umfasst zudem die Anschlüsse Aarau Ost, Lenzburg, Mägenwil und die Verzweigung Birrfeld. Der Anschluss Aarau Ost wird umgebaut, so dass die Fahrbeziehung Zürich - Aarau direkt angebunden werden kann. Der Anschluss wird neu mit Lichtsignalanlagen gesteuert und damit die Verkehrssicherheit erhöht.

Mit dem Ausbauschritt STEP 2035 wird die Attraktivität des ÖV im Perimeter des Agglomerationsprogramms Aargau-Ost stark verbessert. Brugg, Baden, und Lenzburg erhalten viertelstündliche Verbindungen nach Zürich. Abgestimmt auf die Nachfrage besteht daher auch das Potential das Angebot auf den Zubringerbuslinien zu verdichten. Durch Anpassungen am Liniennetz und Aufheben von überlagerten Linienabschnitten kann langfristig in den urbanen Räumen Brugg, Lenzburg und Wohlen der 15-Minuten-Takt umgesetzt werden. In Baden fahren die Buslinien mehrheitlich im 7.5-Minuten-Takt.

Mit der laufenden Umsetzung der ÖV-Drehscheiben und Bahnhofumbauten wird das Bahnangebot zudem optimal mit dem Fuss- und Radverkehr verknüpft, so dass weite Teile der Bevölkerungen in den Kernstädten vom dichten Fernverkehrsangebot profitieren kann.

Ziele

- Engpassbeseitigung, Verflüssigung des Verkehrs
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Werterhalt und Instandsetzung der bestehenden Infrastruktur
- Umsetzung der umweltrechtlichen Vorgaben insbesondere betreffend Lärm-, Umwelt-, und Gewässerschutz

Erste Planungsarbeiten

Das Projekt Aarau Ost–Birrfeld 6-Streifenausbaue ist Bestandteil des Strategischen Entwicklungsprogramms Nationalstrassen (STEP) zur Beseitigung von Engpässen. Die Vernehmlassung des Projekts beim Kanton startete im März 2022 mit anschliessender Ämterkonsultation beim Bund. Dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK wird das Projekt voraussichtlich 2024 eingereicht. Der früheste Baubeginn ist auf 2031 terminiert.

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

Insgesamt wird mit dem Ausbau der A1 eine Rückverlagerung des Verkehrs vom Kantonsstrassennetz auf das Nationalstrassennetz erwartet. Der Kanton sieht vor, dass zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme der ausgebauten A1 die Zubringerstrecken zu den A1-Anschlüssen bedarfsweise ausgebaut sind, sodass keine unerwünschten Ausweichverkehre im Umfeld der A1-Anschlüsse entstehen. Beispiel: A1-Anschluss Lenzburg: Umbau Knoten K123/K247 (niveaufreie Führung ab N1 in Richtung Freiamt), Knotensanierungen entlang K123 Bünztalstrasse.

5.1.1 A-Massnahmen

EV2 Lenzburg, Verlängerung Ringstrasse

Priorität AP 5G

- A (2028-2032)
- B (2032-2036)
- C (nach 2035)

Priorität, ARE-Code AP 1G

- A
- B
- C

ID AGGLO: AO.6.15, alte Bezeichnung aus 1. Generation, Ersatz / Weiterentwicklung

Massnahmenart

Einzelmassnahme Verkehr

Massnahmenkategorie

Kapazität Strasse – Kernentlastungs- und Umfahrungsstrassen

Federführung

Stadt Lenzburg

Ansprechperson

Brenner Christian, Leiter Tiefbau und Verkehr

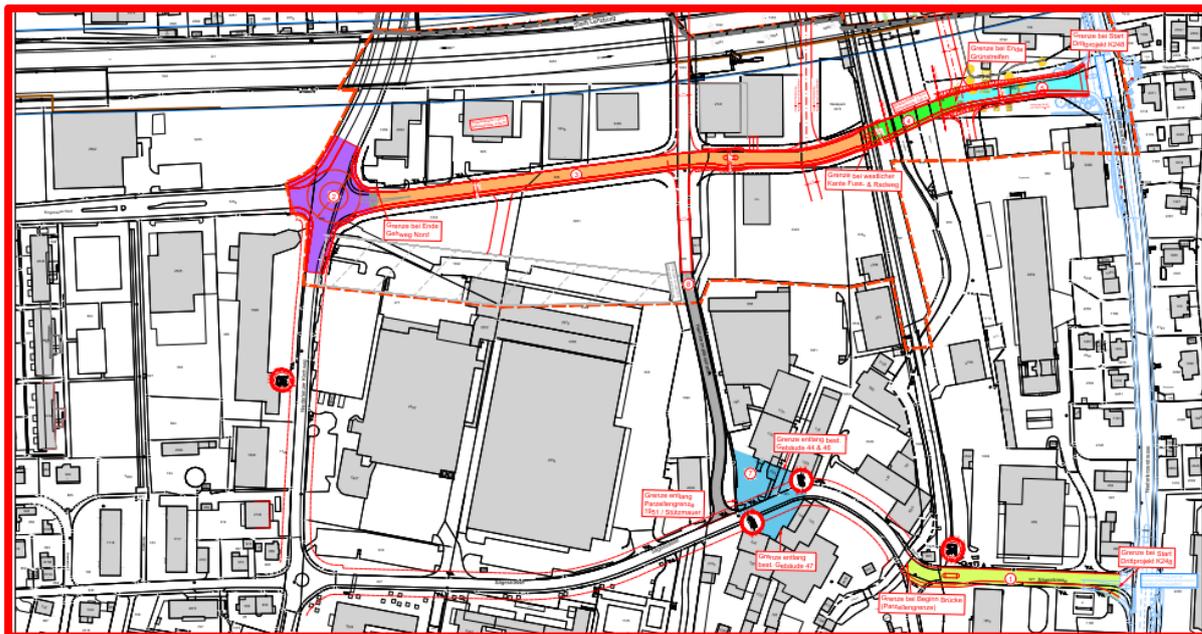
Beteiligte

Gemeinde Niederlenz

Beschreibung



Situationsplan Ringstrasse Nord, Stadt Lenzburg



Entwurf Ringstrasse Nord inklusive Sägestrasse, Stadt Lenzburg 2021

Die Ringstrasse Nord bildet zusammen mit der Ringstrasse West den Teil des äusseren Umfahrungsringes für die Kernstadt von Lenzburg und verbindet die Aarauerstrasse (K247) als westliche Haupteinfallsachse mit dem Niederlenzer Kirchweg und dient als Erschliessung der ESP Hammermatte, Aabach Nord (vgl. Massnahme S3.4 Lenzburg / Niederlenz, Hammermatte / Aabach Nord). Die zukünftige Verkehrsführung über die Ringstrasse Nord nach Osten über den Aabach hinweg bis zur Niederlenzerstrasse (K248) et vice versa soll die bisher als «Ersatz» für die Verlängerung der Ringstrasse dienende Sägestrasse entlasten. Gleichzeitig stellt die Verlängerung Ringstrasse Nord die Voraussetzung für die Umgestaltung/Aufwertung der Sägestrasse und dem dazugehörigen LW-Verbot dar (vgl. Massnahme SR 1.3 Umgestaltung Sägestrasse).

Die Ringstrasse wird mit einem Gehweg ausgebaut und mittels Brücke über den Aabach an die Niederlenzerstrasse angeschlossen. Der Auftakt zur Brücke wird mit je beidseitigen Gruppen zu drei Hochstamm-bäumen gezeichnet. Das Ufergehölz wird nach dem Eingriff wieder bis an die Brücke heran ergänzt. Die gute Passierbarkeit unter der Brücke entlang dem Aabach und dem Hetex-Kanal sind wichtig für bachfolgende Arten. Der Knoten Ring-/Niederlenzerstrasse wird als Merkpunkt gestaltet. Die Aufschüttung gegenüber dem AEW-Gelände bietet sich für eine Platzgestaltung mit Baumgruppe an. Die Situation wurde bereits im Projekt K248 - Ausbau Niederlenzerstrasse berücksichtigt. Der geplante Radweg auf dem Damm des ehemaligen SBB-Gleises wurde in der Planung berücksichtigt. Der geplante Radweg unterquert die verlängerte Ringstrasse neben dem Hetex-Kanal. Dadurch wird der Radweg nicht unterbrochen und die Sicherheit wesentlich erhöht.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Zukunftsbild

Die Massnahme ist in Übereinstimmung mit dem Zielbild:

Verkehr: Zur Reduktion seiner negativen Auswirkungen wird die konsequente Bündelung des motorisierten Verkehrs auf den dafür ausgelegten Hauptachsen angestrebt. Dichte, direkte und lückenlose Velo- und Fussverkehrsnetze gewährleisten attraktive Rahmenbedingungen für die urbane Mobilität und komfortables, sicheres Vorwärtskommen im Alltagsverkehr. Umgestaltete Strassenräume unterstützen die Steigerung der Aufenthaltsqualität in den Ortszentren und damit die Attraktivität des Fussverkehrs.

Siedlung: Als Schwerpunkte der Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung stehen die urbanen Entwicklungsräume für Lebensqualität und Standortattraktivität. Grundlage dafür bilden ihre gute Erreichbarkeit und Vernetzung innerhalb der Agglomeration und die attraktive Anbindung an das nationale Strassen- und Bahnnetz insbesondere Richtung Zürich. Die urbanen Entwicklungsräume weisen vergleichsweise hohe Bevölkerungs- und Beschäftigendichten auf, was auch ein attraktives Versorgungsangebot ermöglicht. Die einzelnen Gemeinden und Quartiere der urbanen Entwicklungsräume zeichnen sich durch eine grosse Vielfalt aus und weisen je unterschiedliche ortsspezifische Qualitäten auf.

Teilstrategie

Mit der Massnahme Verlängerung Ringstrasse Nord wird folgender Handlungsbedarf adressiert:

S 4 – Entwicklung auf Schwerpunkte konzentrieren: Arbeitsplatzgebiete an gut erschlossenen Standorten in urbanen Entwicklungsräumen

MIV 1 – Verkehr auf dem übergeordneten Strassennetz kanalisieren: Verhinderung unnötiger Belastungen im untergeordneten Strassennetz, Schaffung von günstigen Voraussetzungen für den Fuss-/Veloverkehr auf entlasteten Abschnitten

MIV 2 – Strassenverkehr siedlungsverträglich abwickeln: siedlungsgerechte Gestaltung der Strasseninfrastruktur

FVV 2 – Sicheres und durchgängiges Velonetz bereitstellen: sicheres Queren ermöglichen

Handlungsbedarf

Mit der Massnahme Verlängerung Ringstrasse Nord wird folgender Handlungsbedarf adressiert:

- 1. Potenziale schaffen und aktivieren: Potenzial zur Aufnahme des Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstums durch Steigerung der Standortattraktivität des Agglomerationszentrums Lenzburg
- 2. Negative Auswirkungen des Verkehrs auf Siedlungen reduzieren: Reduktion von Lärm und Luftbelastungen, Reduktion der Trennwirkung
- 4. Verkehrsflüsse optimieren: negative Auswirkungen auf dem übrigen Strassennetz reduzieren

Nutzen/Wirkung

- WK 1.4 Verbesserung des Strassennetzes und Verkehrslenkung
- WK 3.1 Erhöhung objektive und subjektive Verkehrssicherheit
- WK 4.1 Reduktion von Lärmemissionen

Bezug zu weiteren Planungen

Bezug/Abgrenzung weitere Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> — Einzelmassnahme EV1 – Lenzburg, Verkehrsdrehscheibe Lenzburg — S3.4 Lenzburg / Niederlenz, Hammermatte / Aabach Nord — SR 1.2 Umgestaltung Sägestrasse
--------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Bezug zu kantonalem Richtplan (Konflikte mit USG siehe Umweltverträglichkeit)	Richtplanrelevant Stand: Festsetzung
	<input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein

Umweltverträglichkeit	Es werden keine zusätzlichen USG-relevanten Flächen beansprucht.
------------------------------	------------------------------------------------------------------

Planungsstand und Finanzierung

Planungsstand gemäss RPAV (Referenzdokumente siehe Dokumente)	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input checked="" type="checkbox"/> 3	Begründung: Die Massnahme ergibt sich aus dem identifizierten Handlungsbedarf. Inhalt, Planungsstand, weitere Schritte sind geklärt. Die finanziellen Auswirkungen der Massnahme sind aufgrund von Erfahrungswerten abgeschätzt
-------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Planungsschritte	Zeitplanung
Variantenvergleich	2020
Vorprojekt	2021

Bau- und Finanzierungsreife	Nächste Umsetzungsschritte	Zeitplanung
	<input checked="" type="checkbox"/> Projektierung	2023-2024
	<input checked="" type="checkbox"/> Plangenehmigung/Baubewilligung	2025
	<input checked="" type="checkbox"/> Finanzierung	2026
	Voraussichtlicher Baubeginn	2026 - 2027
	Voraussichtliche Inbetriebnahme	2028

Anrechenbare Kosten/Finanzierungsschlüssel (CHF, exkl. MWSt.)	Kanton	Gemeinde	Dritte:
4'000'000.-	XXX'XXX.-	XXX'XXX.-	XXX'XXX.-
			(nicht anrechenbar)

Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente

Quantitative Angaben

Neue Strecke: Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf der neuen Achse, mit Massnahme: ca. 5'700 Fz/d (unter Annahme eines Verhältnisses DWV:DTV=1.1, DWV Modellgrundlage 6'300 Fz/d)

Entlastete Strecken:

- Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf der hauptsächlich zu entlastender Achse, ohne Massnahme ca. 6'000 Fz/d (DWV: 6'600 Fz/d)
- Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf der hauptsächlich zu entlastender Achse, mit Massnahme ca. 1'300 Fz/d (DWV: 1'450 Fz/d)

Dokumente

- Vorprojekt Verkehrskonzept Lenzburg Nord (Technischer Bericht), Stadt Lenzburg, 5. März 2021. Porta AG mit SKK-Landschaftsarchitekten und Bänziger Partner.
- Variantenvergleich - Verlängerung Ringstrasse Nord / Ausbau Sägestrasse, Stadt Lenzburg, 18. Dezember 2020, Gruner AG

EV10 Birr, ESP Eigenamt, neue Erschliessungsstrasse Seilwerkstrasse

Priorität AP 5G

- A (2028-2032)
- B (2032-2036)
- C (nach 2035)

Priorität, ARE-Code AP XG

- A
- B
- C

Neue Massnahme

Massnahmenart

Einzelmassnahme Verkehr

Massnahmenkategorie

Kapazität Strasse, Erschliessungsstrassen

Federführung

Gemeinde Birr

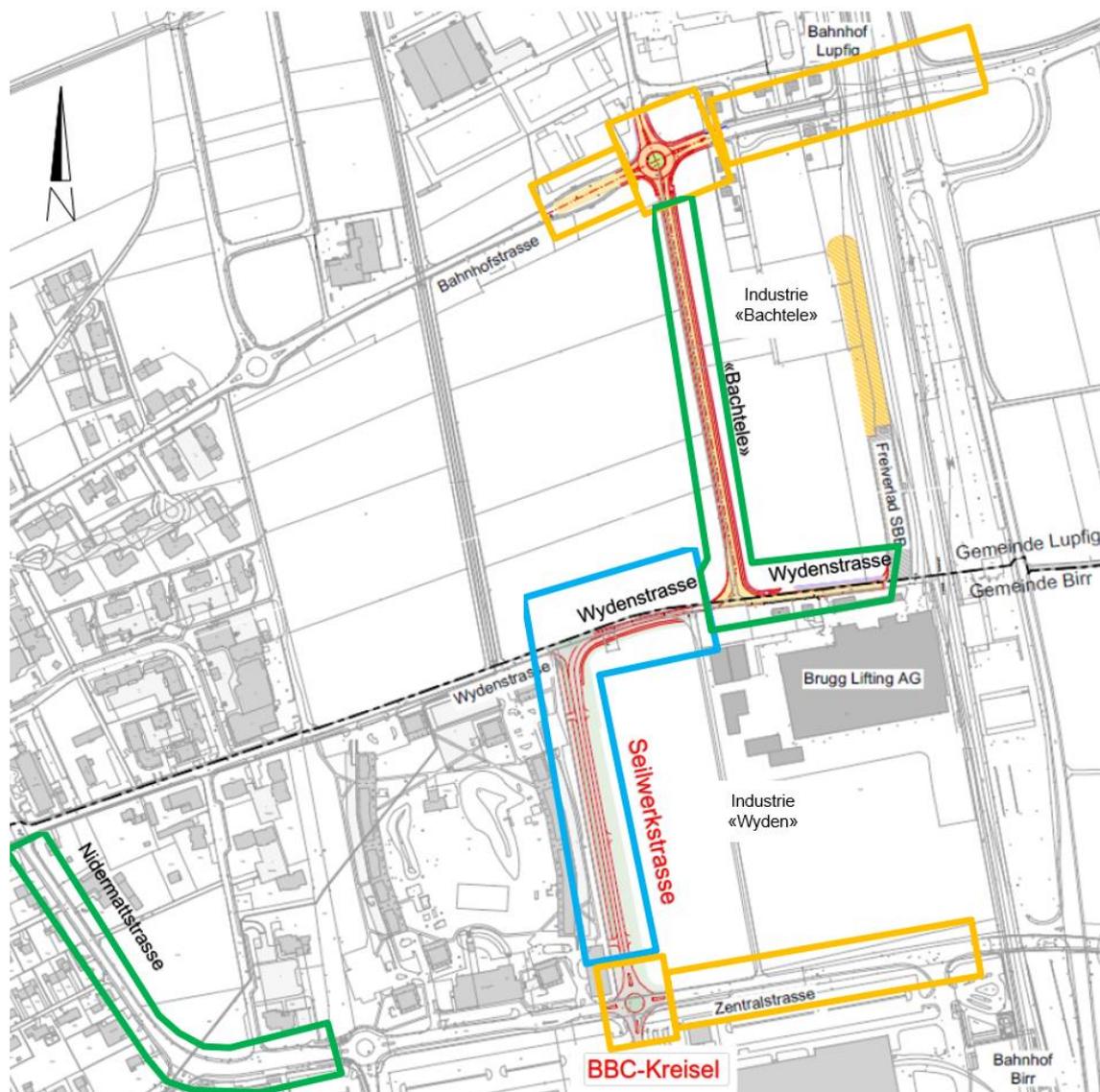
Ansprechperson

Ralf Schramm, Bereichsleiter Tiefbau, Bauverwaltung Eigenamt

Beteiligte

Kanton AG, Gemeinde Birr, Gemeinde Lupfig

Beschreibung



Perimeter Massnahme AP5G Birr «Seilwerkstrasse»

Begleitmassnahme Kanton Aargau

Begleitmassnahme Gemeinden Birr/Lupfig

Massnahmenübersicht (Gemeinde Birr, 2024)

Die Industriegebiete «Bachtele» und «Wyden» in Birr und in Lupfig, welche mehrheitlich noch unbebaut sind, bilden einen wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkt. Die wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkte (ESP) in den Agglomerationen sind ein wesentlicher Bestandteil der Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung. Die Nutzungen in diesen Gebieten sollen standortgerecht und auf die bestehenden und noch zu schaffenden Verkehrskapazitäten abgestimmt entwickelt werden. Eine ideale Nutzung kann nur mit den geeigneten Verkehrsanbindungen erfolgen. Als Erschliessungstrasse eines der grössten Arbeitsplatzgebiete im Eigenamt soll die Seilwerkstrasse einen wesentlichen Beitrag an die kantonalen Ziele (unter anderem Steigerung Ressourcenpotenzial und Wertschöpfung, Erweiterung/Ansiedlung von Unternehmen, Nachhaltigkeit) leisten.

Zusammen mit der zukünftigen Verbindungsstrasse entlang des Gewerbegebiets «Bachtele» (Verbindung Kreisel Bahnhofstrasse und Wydenstrasse) sowie der Erneuerung der Wydenstrasse stellt die Verbindungsstrasse Birr-Lupfig («Seilwerkstrasse») die Erschliessung der Industriegebiete «Bachtele» mit dem Freiverlad SBB sowie «Wyden» sicher. In diesem Zusammenhang soll die Seilwerkstrasse die beiden Dörfer Birr und Lupfig als Umfahrung vom Durchgangsverkehr entlasten und der raschen und zielgerichteten Führung des Werk- und Schwerverkehrs auf das Hochleistungsstrassennetz dienen.

Geplant und realisiert wird die Seilwerkstrasse durch die Gemeinde Birr. Als erster Schritt soll ein Vorprojekt erarbeitet werden. Nach der Realisierung wird die Strasse ins Kantonsstrassennetz aufgenommen werden. Damit kann die Trottmattstrasse / Niedermattstrasse zur Gemeindestrasse umklassiert werden. Diverse Strassen werden im Rahmen der Entwicklung der beiden Gewerbegebiete durch den Kanton Aargau und die beiden Gemeinden Birr und Lupfig angepasst und erneuert. So wird die Seilwerkstrasse beispielsweise über einen neuen Kreisel (BBC-Kreisel) an die Zentralstrasse angeschlossen werden (separates Projekt der Abteilung Tiefbau des Kantons Aargau). Im selben Kontext plant die Abteilung Tiefbau eine Belagssanierung der Zentralstrasse (kein Bestandteil der vorliegenden Massnahme).

Zweckmässigkeit und Nutzen

Zukunftsbild

Die Massnahme ist in Übereinstimmung mit dem Zielbild:

Siedlung: Ländliche Entwicklungsachsen nehmen als Standorte für Wohnen, aber auch für die gewerblich-industrielle Produktion eine wichtige Funktion innerhalb der Agglomeration ein. Die Räume profitieren von der Nähe zu den urbanen Entwicklungsräumen, welche dank einer guten ÖV-Erschliessung durch die S-Bahn und funktionsfähige Verbindungsstrassen in kurzer Zeit erreicht werden können.

Verkehr: Der motorisierte Verkehr spielt überall dort seine Vorteile aus, wo der flächendeckenden Erschliessung durch andere Verkehrsmittel aus Gründen der Kosteneffizienz und der Topografie Grenzen gesetzt sind. Zur Reduktion seiner negativen Auswirkungen wird die konsequente Bündelung des motorisierten Verkehrs auf den dafür ausgelegten Hauptachsen angestrebt.

Teilstrategie

Mit der Massnahme wird folgender Handlungsbedarf adressiert:

S 2 – Bauliche Entwicklung auf Verkehrsachsen ausrichten

S4 – Entwicklung auf Schwerpunkte konzentrieren

MIV 1 – Verkehr auf dem übergeordneten Strassennetz kanalisieren

GV 1 – Geeignete Standorte entwickeln

GV3 – Verkehrsmanagement zur Lenkung des Güterverkehrs auf das übergeordnete Netz einsetzen

Handlungsbedarf

Mit der Massnahme wird folgender Handlungsbedarf adressiert:

1. Potenziale schaffen und aktivieren: Neue Arbeitsplätze auch entlang der ländlichen Entwicklungsachsen

4. Negative Auswirkungen des Verkehrs auf Siedlungen reduzieren: Direkte Erschliessung des ESP ohne zusätzliche Belastung der Ortskerne

5. Verkehrsflüsse optimieren: MIV auf den Hauptachsen bündeln

Nutzen/Wirkung

— WK 1.4 Verbesserung des Strassennetzes und Verkehrslenkung

Bezug zu weiteren Planungen

Bezug/Abgrenzung weitere Massnahmen

Zur Erschliessung des ESP sind drei Massnahmen aufgeführt, die direkt aneinander anknüpfen und inhaltlich koordiniert sind:

- EV 10 Birr, ESP Eigenamt, neue Erschliessungstrasse Seilwerkstrasse
- EV 11 Birr, ESP Eigenamt, Knoten Wyden
- EV 12 Lupfig, ESP-Eigenamt, Knoten Bachtelen

Bezug zu kantonalem Richtplan

Richtplanrelevant Stand: -

(Konflikte mit USG siehe Umweltverträglichkeit) Ja Nein

Umweltverträglichkeit Grundwasserschutzbereich Au (Abklärung folgt); nicht richtplanrelevant, da Gemeindeprojekt

Planungsstand und Finanzierung

Planungsstand gemäss RPAV 1 2 3
 (Referenzdokumente siehe Dokumente) Begründung: Massnahme beschrieben und verortet, Variantenentscheid gefällt, Kostenschätzung liegt vor.

Planungsschritte	Zeitplanung
Vorprojekt (laufend)	2024/2025
Sondernutzungsplanung + Verfahren & Rechtskraft	2025/2026

Bau- und Finanzierungsreife	Nächste Umsetzungsschritte	Zeitplanung
<input checked="" type="checkbox"/>	Projektierung	2026/2027
<input checked="" type="checkbox"/>	Plangenehmigung/Baubewilligung	2028
<input checked="" type="checkbox"/>	Finanzierung	2028
	Voraussichtlicher Baubeginn	2028/2029
	Voraussichtliche Inbetriebnahme	2030/2031

Anrechenbare Kosten/Finanzierungsschlüssel (CHF, exkl. MWSt.)	Kanton	Gemeinde	Dritte: Eigentümer erschlossene Parzellen
4'200'000.-	0.-	4.2 Mio. CHF	0.- (nicht anrechenbar)

Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente

Quantitative Angaben Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf der Achse (Angabe pendent)

Dokumente — Massnahmenbeschrieb Seilwerkstrasse, Gemeinde Birr. Steinmann Ingenieure und Planer AG, 25.06.2024.

EV11 Birr, ESP Eigenamt, Knoten Wyden

Priorität AP 5G

- A (2028-2032)
- B (2032-2036)
- C (nach 2035)

Priorität, ARE-Code AP XG

- A
- B
- C

Neue Massnahme

Massnahmenart

Einzelmassnahme Verkehr

Massnahmenkategorie

Kapazität Strasse, Erschliessungsstrassen

Federführung

ATB / BVU / RE

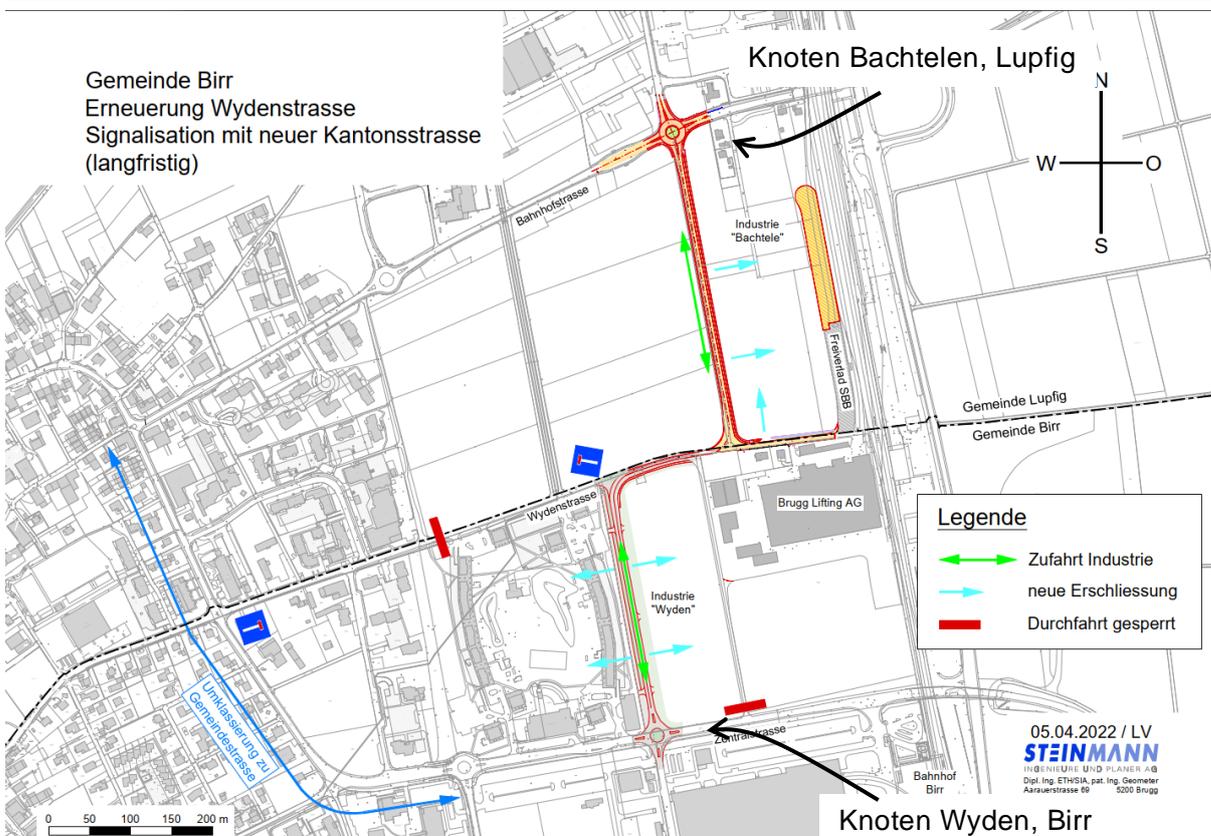
Ansprechperson

Kielhauser, Clemens, Projektleiter Strassenbau, BVU-ATB-RE-S3

Beteiligte

Gemeinde Birr

Beschreibung



Situationsplan ESP Eigenamt, Knoten Wyden (Gemeinde Birr, 2024)

Die Industriegebiete «Bachtelen» und «Wyden» in Birr und in Lupfig, welche mehrheitlich noch unbebaut sind, bilden einen wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkt. Die wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkte (ESP) in den Agglomerationen sind ein wesentlicher Bestandteil der Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung. Die Nutzungen in diesen Gebieten sollen standortgerecht und auf die bestehenden und noch zu schaffenden Verkehrskapazitäten abgestimmt entwickelt werden. Eine ideale Nutzung kann nur mit den geeigneten Verkehrsanbindungen erfolgen.

Mit der Erstellung des Knoten "Wyden" wird der südliche Teil der Verbindungsspanne Birr-Lupfig erstellt. Diese ermöglicht die Erschliessung des Industriegebietes "Wyden" sowie des westlich davon liegenden Wohngebietes. Diese neu erstellte Verbindungsspanne erlaubt es, die Trottmattstrasse/Niedermattstrasse zur Gemeindestrasse umzuklassieren, und den Durchgangsverkehr abseits des Zentrums der Gemeinde zu führen. (vgl. Massnahmenblatt KS 9.3)

Diverse Strassen werden im Rahmen der Entwicklung der beiden Gewerbegebiete durch den Kanton Aargau und die beiden Gemeinden Birr und Lupfig angepasst und erneuert. So wird die Seilwerkstrasse beispielsweise über einen neuen Kreislauf (BBC-Kreislauf) an die Zentralstrasse angeschlossen werden (separates Projekt der Abteilung Tiefbau des Kantons Aargau). Im selben Kontext plant die Abteilung Tiefbau eine Belagssanierung der Zentralstrasse (kein Bestandteil der vorliegenden Massnahme).

Zweckmässigkeit und Nutzen

Zukunftsbild

Die Massnahme ist in Übereinstimmung mit dem Zielbild:

Siedlung: Ländliche Entwicklungsachsen nehmen als Standorte für Wohnen, aber auch für die gewerblich-industrielle Produktion eine wichtige Funktion innerhalb der Agglomeration ein. Die Räume profitieren von der Nähe zu den urbanen Entwicklungsräumen, welche dank einer guten ÖV-Erschliessung durch die S-Bahn und funktionsfähige Verbindungsstrassen in kurzer Zeit erreicht werden können.

Verkehr: Der motorisierte Verkehr spielt überall dort seine Vorteile aus, wo der flächendeckenden Erschliessung durch andere Verkehrsmittel aus Gründen der Kosteneffizienz und der Topografie Grenzen gesetzt sind. Zur Reduktion seiner negativen Auswirkungen wird die konsequente Bündelung des motorisierten Verkehrs auf den dafür ausgelegten Hauptachsen angestrebt.

Teilstrategie

Mit der Massnahme wird folgender Handlungsbedarf adressiert:

S 2 – Bauliche Entwicklung auf Verkehrsachsen ausrichten

S4 – Entwicklung auf Schwerpunkte konzentrieren

MIV 1 – Verkehr auf dem übergeordneten Strassennetz kanalisieren

GV 1 – Geeignete Standorte entwickeln

GV3 – Verkehrsmanagement zur Lenkung des Güterverkehrs auf das übergeordnete Netz einsetzen

Handlungsbedarf

Mit der Massnahme wird folgender Handlungsbedarf adressiert:

1. Potenziale schaffen und aktivieren: Neue Arbeitsplätze auch entlang der ländlichen Entwicklungsachsen

4. Negative Auswirkungen des Verkehrs auf Siedlungen reduzieren: Direkte Erschliessung des ESP ohne zusätzliche Belastung der Ortskerne

5. Verkehrsflüsse optimieren: MIV auf den Hauptachsen bündeln

Nutzen/Wirkung

— WK 1.4 Verbesserung des Strassennetzes und Verkehrslenkung

Bezug zu weiteren Planungen

Bezug/Abgrenzung weitere Massnahmen	<p>Zur Erschliessung des ESP sind drei Massnahmen aufgeführt, die direkt aneinander anknüpfen und inhaltlich koordiniert sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> — EV 10 Birr, ESP Eigenamt, neue Erschliessungsstrasse Seilwerkstrasse — EV 11 Birr, ESP Eigenamt, Knoten Wyden — EV 12 Lupfig, ESP-Eigenamt, Knoten Bachtelen
--------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Bezug zu kantonalem Richtplan (Konflikte mit USG siehe Umweltverträglichkeit)	<p>Richtplanrelevant Stand: -</p> <p><input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein</p>
-----------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Umweltverträglichkeit Angaben offen

Planungsstand und Finanzierung

Planungsstand gemäss RPAV (Referenzdokumente siehe Dokumente)	<p><input type="checkbox"/> 1 Begründung: XXX</p> <p><input type="checkbox"/> 2</p> <p><input type="checkbox"/> 3</p>
-------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Planungsschritte	Zeitplanung
Angabe	Jahr
Angabe	Jahr

Bau- und Finanzierungsreife	Nächste Umsetzungsschritte	Zeitplanung
	<input type="checkbox"/> Projektierung	Jahr
	<input type="checkbox"/> Plangenehmigung/Baubewilligung	Jahr

Finanzierung

Jahr

Voraussichtlicher Baubeginn

Jahr

Voraussichtliche Inbetriebnahme

Jahr

Anrechenbare Kosten/Finanzierungsschlüssel (CHF, exkl. MWSt.)	Kanton	Gemeinde	Dritte: Eigentümer erschlossene Parzellen
2'000'000.-	0.-	Kostenteiler noch unbekannt	Kostenteiler noch unbekannt (nicht anrechenbar)

Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente

Quantitative Angaben Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf der Achse (Angabe pendent)

Dokumente — Planungsdokumente ausstehend

EV12 Lupfig, ESP Eigenamt, Knoten Bachtelen

Priorität AP 5G

- A (2028-2032)
- B (2032-2036)
- C (nach 2035)

Priorität, ARE-Code AP XG

- A
- B
- C

Neue Massnahme

Massnahmenart

Einzelmassnahme Verkehr

Massnahmenkategorie

Kapazität Strasse, Erschliessungsstrassen

Federführung

ATB / BVU / RE

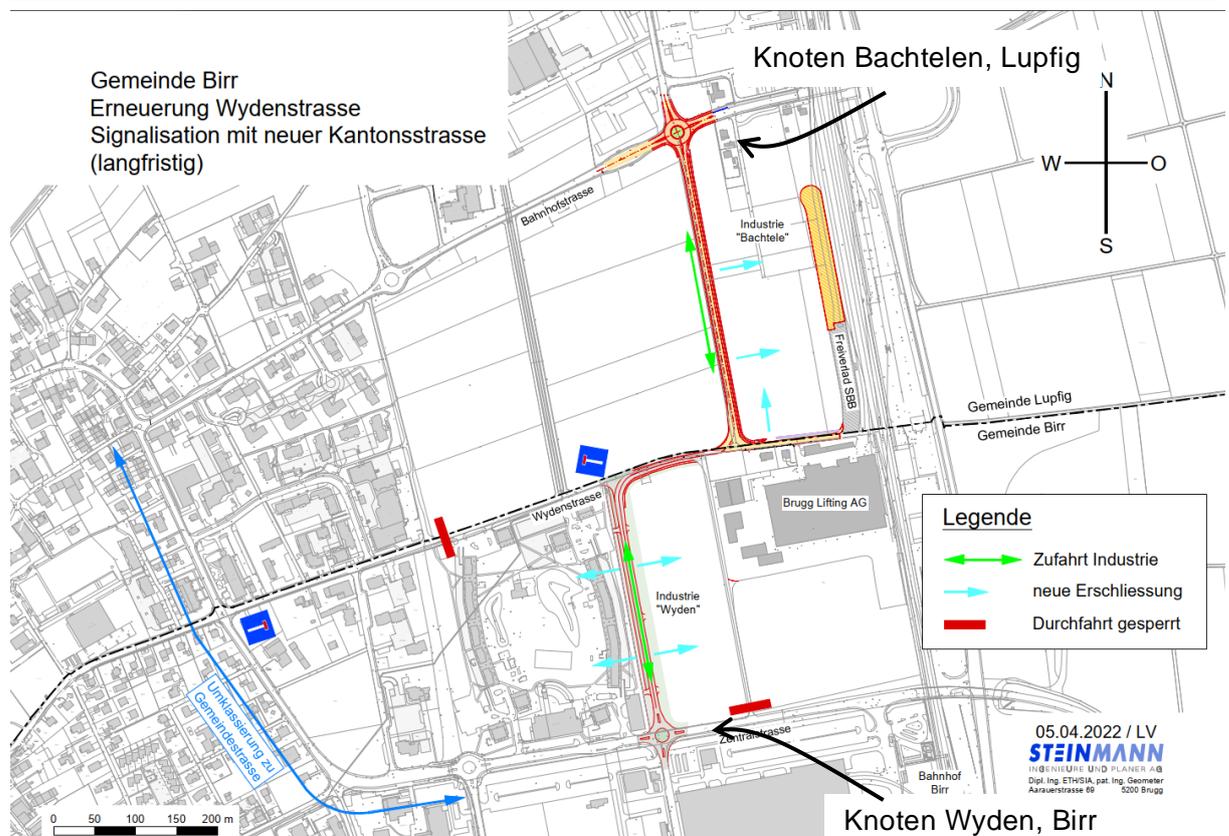
Ansprechperson

Kielhauser, Clemens, Projektleiter Strassenbau, BVU-ATB-RE-S3

Beteiligte

Gemeinde Birr

Beschreibung



Situationsplan ESP Eigenamt, Knoten Bachtelen (Gemeinde Lupfig)

Die Industriegebiete «Bachtelen» und «Wyden» in Birr und in Lupfig, welche mehrheitlich noch unbebaut sind, bilden einen wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkt. Die wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkte (ESP) in den Agglomerationen sind ein wesentlicher Bestandteil der Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung. Die Nutzungen in diesen Gebieten sollen standortgerecht und auf die bestehenden und noch zu schaffenden Verkehrskapazitäten abgestimmt entwickelt werden. Eine ideale Nutzung kann nur mit den geeigneten Verkehrsanbindungen erfolgen.

Mit der Erstellung des Knoten "Bachtelen" wird der nördliche Teil der Verbindungsspanne Birr-Lupfig erstellt. Diese ermöglicht die Erschliessung des Industriegebietes "Bachtelen". Diese neu erstellte Verbindungsspanne erlaubt es, die Trottmattstrasse/Niedermattstrasse in Birr zur Gemeindestrasse umzuklassieren, und den Durchgangsverkehr abseits des Zentrums der Gemeinde Birr zu führen. Zusätzlich sorgt der Knoten für eine sichere Führung der Kantonalen Veloroute R732.

Diverse Strassen werden im Rahmen der Entwicklung der beiden Gewerbegebiete durch den Kanton Aargau und die beiden Gemeinden Birr und Lupfig angepasst und erneuert. So wird die Seilwerkstrasse beispielsweise über einen neuen Kreislauf (BBC-Kreislauf) an die Zentralstrasse angeschlossen werden (separates Projekt der Abteilung Tiefbau des Kantons Aargau). Im selben Kontext plant die Abteilung Tiefbau eine Belagssanierung der Zentralstrasse (kein Bestandteil der vorliegenden Massnahme).

Zweckmässigkeit und Nutzen

Zukunftsbild

Die Massnahme ist in Übereinstimmung mit dem Zielbild:

Siedlung: Ländliche Entwicklungsachsen nehmen als Standorte für Wohnen, aber auch für die gewerblich-industrielle Produktion eine wichtige Funktion innerhalb der Agglomeration ein. Die Räume profitieren von der Nähe zu den urbanen Entwicklungsräumen, welche dank einer guten ÖV-Erschliessung durch die S-Bahn und funktionsfähige Verbindungsstrassen in kurzer Zeit erreicht werden können.

Verkehr: Der motorisierte Verkehr spielt überall dort seine Vorteile aus, wo der flächendeckenden Erschliessung durch andere Verkehrsmittel aus Gründen der Kosteneffizienz und der Topografie Grenzen gesetzt sind. Zur Reduktion seiner negativen Auswirkungen wird die konsequente Bündelung des motorisierten Verkehrs auf den dafür ausgelegten Hauptachsen angestrebt.

Teilstrategie

Mit der Massnahme wird folgender Handlungsbedarf adressiert:

S 2 – Bauliche Entwicklung auf Verkehrsachsen ausrichten

S4 – Entwicklung auf Schwerpunkte konzentrieren

MIV 1 – Verkehr auf dem übergeordneten Strassennetz kanalisieren

GV 1 – Geeignete Standorte entwickeln

GV3 – Verkehrsmanagement zur Lenkung des Güterverkehrs auf das übergeordnete Netz einsetzen

Handlungsbedarf

Mit der Massnahme wird folgender Handlungsbedarf adressiert:

1. Potenziale schaffen und aktivieren: Neue Arbeitsplätze auch entlang der ländlichen Entwicklungsachsen

4. Negative Auswirkungen des Verkehrs auf Siedlungen reduzieren: Direkte Erschliessung des ESP ohne zusätzliche Belastung der Ortskerne

5. Verkehrsflüsse optimieren: MIV auf den Hauptachsen bündeln

Nutzen/Wirkung

— WK 1.4 Verbesserung des Strassennetzes und Verkehrslenkung

Bezug zu weiteren Planungen

Bezug/Abgrenzung weitere Massnahmen

Zur Erschliessung des ESP sind drei Massnahmen aufgeführt, die direkt aneinander anknüpfen und inhaltlich koordiniert sind:

- EV 10 Birr, ESP Eigenamt, neue Erschliessungsstrasse Seilwerkstrasse
- EV 11 Birr, ESP Eigenamt, Knoten Wyden
- EV 12 Lupfig, ESP-Eigenamt, Knoten Bachtelen

Bezug zu kantonalem Richtplan

(Konflikte mit USG siehe Umweltverträglichkeit)

Richtplanrelevant Stand: -
 Ja Nein

Umweltverträglichkeit

Grundwasserschutzbereich Au (Abklärung folgt); nicht richtplanrelevant, da Gemeindeprojekt

Planungsstand und Finanzierung

Planungsstand gemäss RPAV

(Referenzdokumente siehe Dokumente)

- 1 Begründung: XXX
- 2
- 3

Planungsschritte

Angabe

Zeitplanung

Jahr

Angabe

Jahr

Bau- und Finanzierungsreife

Nächste Umsetzungsschritte

- Projektierung

Zeitplanung

Jahr

Plangenehmigung/Baubewilligung Jahr

Finanzierung Jahr

Voraussichtlicher Baubeginn Jahr

Voraussichtliche Inbetriebnahme Jahr

Anrechenbare Kosten/Finanzierungsschlüssel (CHF, exkl. MWSt.)	Kanton	Gemeinde	Dritte: Eigentümer erschlossene Parzellen
4'900'000.-	0.-	Kostenteiler noch unbekannt	Kostenteiler noch unbekannt (nicht anrechenbar)

Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente

Quantitative Angaben Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf der Achse (Angabe pendent)

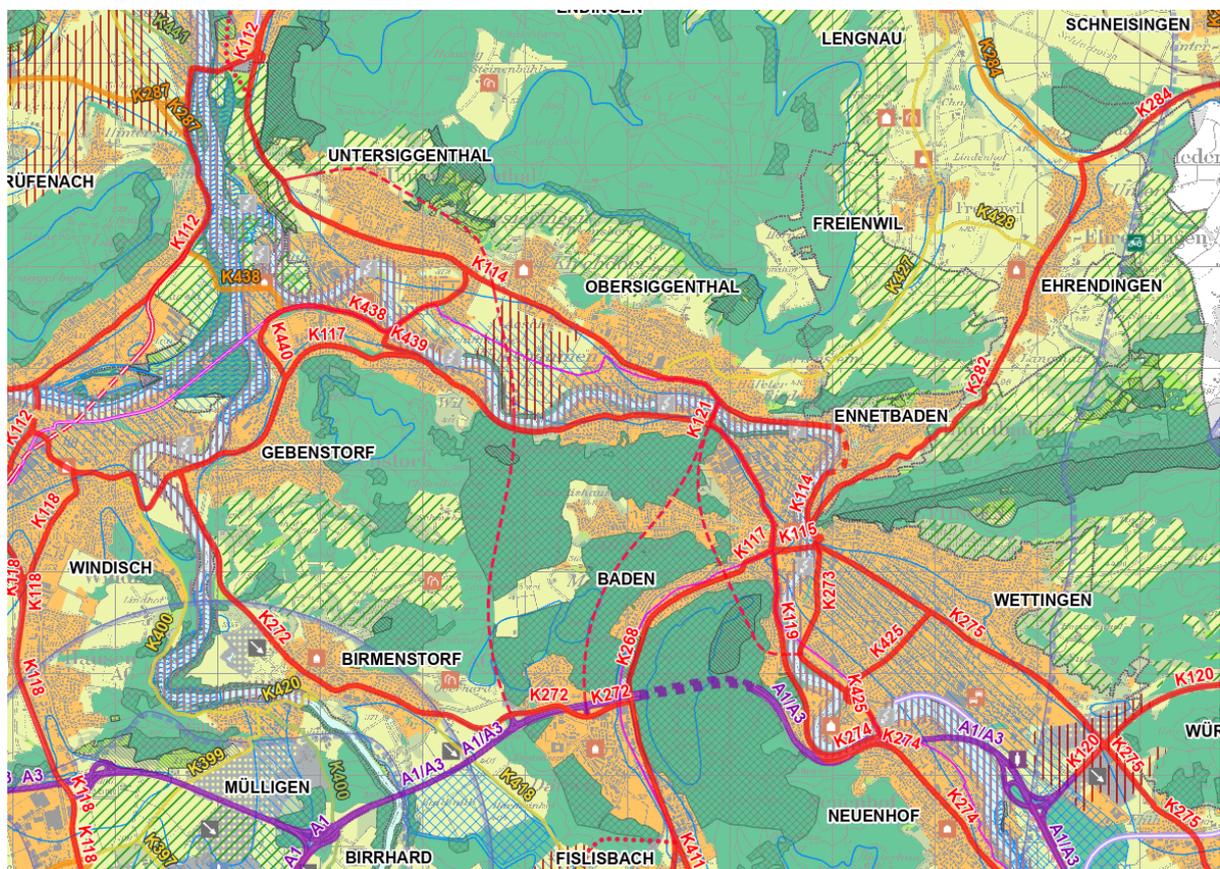
Dokumente — Planungsdokumente ausstehend

5.1.2 C-Massnahmen

EV17 Zentrumsentlastung GVK Raum Baden und Umgebung inkl. Aufwertung Ortsdurchfahrten

Priorität AP 5G <input type="checkbox"/> A (2028-2032) <input type="checkbox"/> B (2032-2036) <input checked="" type="checkbox"/> C (nach 2036)	Priorität, ARE-Code AP 4G <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input checked="" type="checkbox"/> C	Massnahmenart Einzelmassnahme Verkehr Massnahmenkategorie Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum
Federführung	Kanton	
Ansprechperson	Frank Ruede / Julia Bernecker, Abteilung Verkehr Kanton Aargau	
Beteiligte	Baden, Obersiggenthal, Untersiggenthal, Wettingen, Ennetbaden, Ehrendingen, Freienwil, Neuenhof, Killwangen, RePla Baden	

Beschreibung



Betriebskonzept Strasse im Zielzustand rGVK Ostaargau 2040 mit Zentrumsentlastung Baden

Momentaner partizipativer Prozess

Im Raum Baden-Wettingen läuft seit 2021 die Erarbeitung des Gesamtverkehrskonzeptes unter Einbezug der betroffenen Gemeinden und des Regionalplanungsverbands. Die Planung ist gegenüber der Vorphase noch stärker gesamtverkehrtorientiert und partizipativer gestaltet. Insbesondere werden die damals prioritär behandelten grossen Infrastrukturausbauten (v.a. Zentrumsentlastung Baden, Verlängerung Limmattalbahn) nicht mehr als gesetzt betrachtet, sondern ihre Bedeutung und Notwendigkeit wird in einem konsistenten Gesamtverkehrskonzept geprüft.

Aufbauend auf kantonalen Grundlagen (v.a. Richtplan, mobilitätAARGAU) und abgestimmt auf das Agglomerationsprogramm Aargau-Ost wurden insgesamt sieben Ziele für das GVK Raum Baden und Umgebung abgeleitet und von den Exekutiven der einbezogenen Gemeinden verabschiedet. Das Aufkommen des MIV soll gegenüber dem Ist-Zustand (2019) plafoniert werden. Der bis 2040 entstehende Mehrverkehr soll durch ÖV oder FVV übernommen werden. Mit dem bis 2040 prognostizierten Verkehrswachstum soll damit der Anteil des MIV am gesamten Verkehr von heute 58% auf 44% sinken.

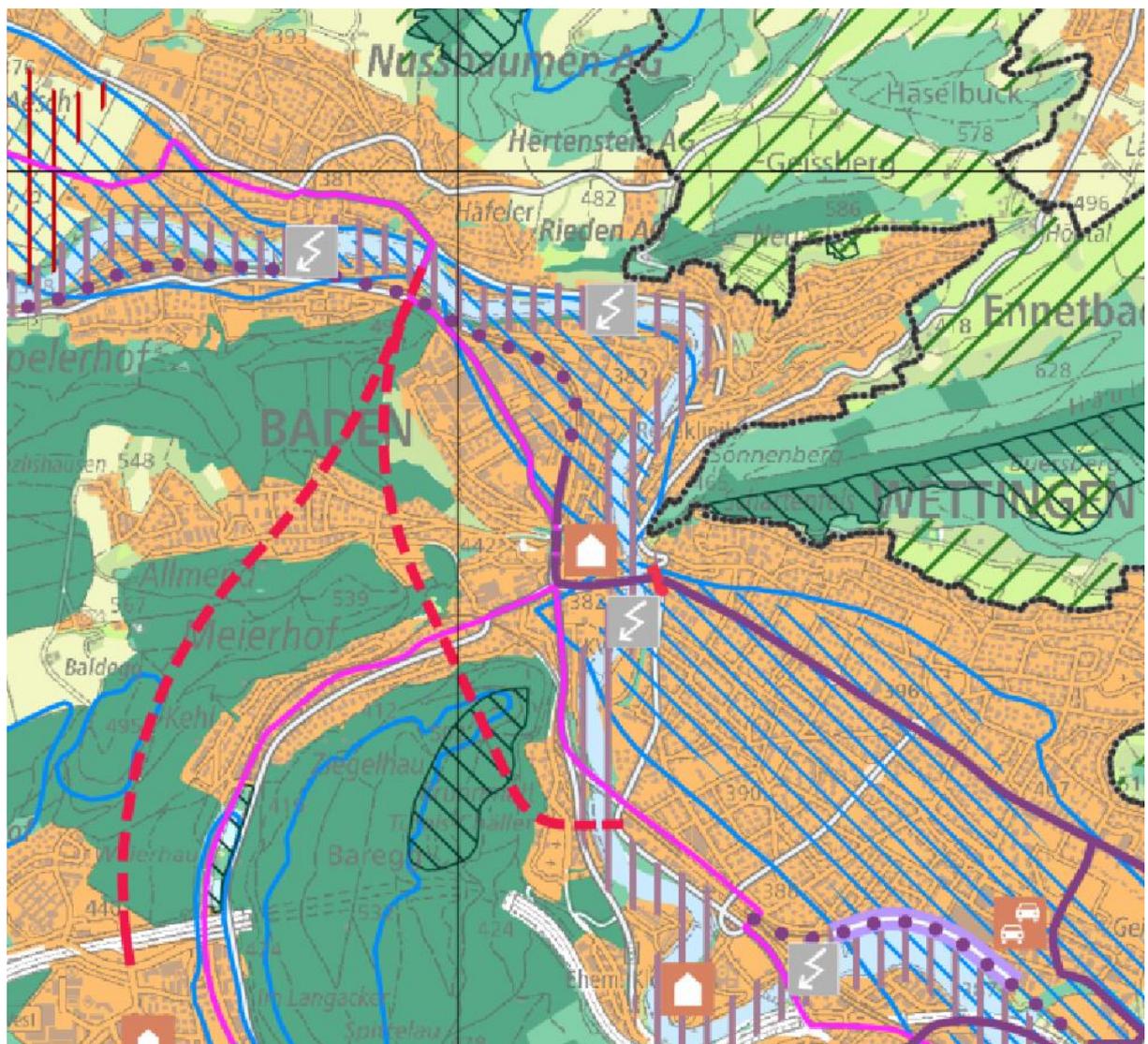
Darauf aufbauend sieht das GVK im Sinne einer effizienten, ressourcen-schonenden und robusten Planung ein etappiertes und aufwärtskompatibles Portfolio mit Massnahmen aus allen fünf Handlungsfeldern «Fuss und Velo», «Bahn und Bus», «Stadt- und Freiraum», «Strassennetz und Betrieb» sowie «Mobilitätsmanagement» vor, das im Mai 2024 erstmals in den Partizipationsgremien vollständig präsentiert wurde.

Vorgesehener Lösungsansatz 2040

Die seit 2021 zum GVK im Raum Baden und Umgebung laufenden Arbeiten zeigen, dass eine Strassennetzergänzung/Zentrumsentlastung aus fachlicher Sicht nicht von vornherein zwingend nötig ist, wenn der gesamte Massnahmenfächer umgesetzt wird. Auch ohne Zentrumsentlastung kann eine hohe Zielerreichung erreicht werden.

Die Partizipationsgremien befassen sich im Moment intensiv mit dem GVK-Massnahmenfächer 2040 und dem Thema Zentrumsentlastung. Aus heutiger Sicht ist noch offen, ob zum Massnahmenfächer des Gesamtverkehrskonzepts Raum Baden und Umgebung bis 2040 auch eine Strassennetzergänzung (Zentrumsentlastung) gehört oder nicht. Die Behördendelegation wird dies im Herbst 2024 definitiv entscheiden, wenn alle Beurteilungsgrundlagen vorliegen.

Weil zurzeit noch unklar ist, ob eine Zentrumsentlastung überhaupt angestrebt werden soll und weil noch diverse Varianten einer Zentrumsentlastung in Diskussion sind, wird - bis weitere Resultate aus dem laufenden Prozess vorliegen - der bisher gültige Richtplaneintrag Zwischenergebnis aus dem Jahr 2017 dargestellt.



Momentan gültiger Richtplaneintrag Zwischenergebnis (2017): Zentrumsentlastung Variante Baden West und Variante Martinsbergtunnel

Mit der Realisierung einer Zentrumsentlastung und den damit verbundenen Verkehrsentlastungen des Kantonsstrassennetzes könnte auf gewissen Abschnitten im regionalen Zentrum mehr Platz für die Umsetzung des Velokonzeptes und die Förderung des ÖV geschaffen werden. Auch die Aufwertung entlasteter Ortsdurchfahren würde einfacher bzw. überhaupt erst siedlungsverträglich möglich.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Zukunftsbild

Die Massnahme ist in Übereinstimmung mit dem Zielbild:

Siedlung: Die Zentrumsentlastung Baden sichert über den Zeithorizont 2040 hinaus die Erreichbarkeit des (Agglomerations-)Zentrums Baden mit allen Verkehrsmitteln und entlastet die besonders stark belasteten Strassenzüge in der dicht besiedelten Innenstadt von Baden. Damit trägt die Massnahme zu starken Agglomerationszentren und attraktiven Strassenräumen im Sinne des Zukunftsbilds Siedlung bei, welche die Basis für die wirtschaftlich prosperierende und funktionierende Agglomeration Aargau-Ost ist. Einerseits sind sie wichtige Arbeitsstandorte, andererseits bieten sie Einkaufs-, Bildungs- und Freizeitangebote für die umliegenden Gemeinden an und sind damit Anziehungspunkte in der Agglomeration. Grundlage dafür ist ihre gute Erreichbarkeit innerhalb der Agglomeration. Die Zentren verfügen über gut erhaltene historische Altstädte, ein lebendiges kulturelles und gesellschaftliches Leben, eine hohe Versorgungsdichte und attraktive öffentliche Räume. Damit sind sie Treffpunkte und Identifikationsorte für die Agglomeration.

Verkehr: Der Zubringerverkehr zur A1 aus dem Raum Siggenthal/Unteres Aaretal wird im Sinne des Zukunftsbilds Verkehr auf einer dafür ausgelegten Hauptachse gebündelt. Durch die Zentrumsentlastung werden zusätzliche Spielräume geschaffen, welche eine nachhaltige Aufwertung ermöglichen und Raum für den Fuss- und Veloverkehr schaffen und urbane Mobilität fördern. Räume für den Fuss- und Veloverkehr werden mittels dieser Massnahme insbesondere in der engen Klus von Baden freigespielt.

Teilstrategie

Die Massnahme leistet einen Betrag zu folgenden Teilstrategien:

S1 – Wachstum in urbanen Entwicklungsräumen fokussieren: Die Anpassungen am kantonalen Strassennetz und die damit möglichen Ausbauten für ÖV sowie Veloverkehr sind notwendig, damit das angestrebte Wachstum nach Innen im Raum Baden und die daraus resultierende Mobilität überhaupt bewältigt werden kann. Die Entlastung ermöglicht die Stärkung der Aufenthaltsqualität von innenstädtischen Verkehrsräumen.

S5 – Strassenräume mit Lebensqualität entwickeln: Die MIV-Belastung auf mehreren Hauptverkehrsstrassen innerorts wird spürbar bis deutlich reduziert und mit den Umgestaltungen wird die Verträglichkeit erhöht.

ÖV1 – Bahn als Rückgrat des ÖV: Die Entlastungen zwischen Baden und Wettingen durch die Umnutzung der Hochbrücke erleichtern die Verlängerung der Limmattalbahn

FVV1 – Direkte Velovorzugsrouten für den regionalen Verkehr realisieren: Die Reduktion des MIV-Aufkommens auf der Bruggerstrasse und der nördlichen Neuenhoferstrasse sind Voraussetzung für die angestrebte Führung der Velovorzugsroute Limmattal-Baden-Siggenthal-Brugg

Handlungsbedarf

Mit der Massnahme wird folgender Handlungsbedarf adressiert:

4. *Negative Auswirkungen des Verkehrs auf Siedlungen reduzieren: Verträglichkeit der Strassen in dichten Raum Baden erhöhen*

5. *Verkehrsflüsse optimieren: zur Gewährleistung direkter und störungsfreier Linienführungen mit hoher Zuverlässigkeit und kurzer Reisezeit*

6. *Attraktive Alternativen zum MIV schaffen: Transportkette FVV–ÖV–FVV*

7. *Rahmenbedingungen für Veloverkehr deutlich verbessern: Voraussetzungen für einen höheren Veloverkehrsanteil bzw. eine urbanere Mobilität schaffen*

Nutzen/Wirkung

WK 1.1 Verbesserung des Gesamtverkehrssystems

WK 1.3 Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems

WK 1.4 Verbesserung des Strassennetzes und Verkehrslenkung

WK 1.5 Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr

WK 2.1 Siedlungskonzentration und Innenverdichtung

WK 2.2 Aufwertung der öffentlichen Freiräume im Siedlungsgebiet

WK 3.1 Erhöhung objektive und subjektive Verkehrssicherheit

WK 4.1 Reduktion von Luftschadstoff- und Reibhausgasemissionen sowie von Lärmemissionen

Bezug/Abgrenzung zu weiteren Massnahmen

— Massnahmenpaket Veloverkehr: Die Zentrumsentlastung bringt günstigere Voraussetzungen, um die geplanten Aufwertungen und Ausbauten des Velonetzes gemäss GVK Raum Baden und Umgebung umsetzen zu können (v.a. Massnahmenpaket FVV4).

— Massnahme «Zentrumsentlastung Brugg/Windisch» (EV18): Die beiden Strassennetzergänzungen basieren beide auf dem rGVK Ostaargau und wurden im Rahmen der Vertiefungsstudien eng aufeinander abgestimmt. Der Umgang mit den unterschiedlichen Realisierungshorizonten ist geklärt.

- Abstimmung mit anderen – gesicherten – nationalen, kantonalen und lokalen Planungen (wie ergänzen sich unterschiedliche verkehrsträgerübergreifenden Netzhierarchien, Abstimmung an den Schnittstellen, Umgang mit Konflikten (Abhängigkeit inkl. Nr.)

Planungsstand und Umsetzung

Aktueller Planungsstand, weitere Planungsschritte	Zeitplanung
(Vorbehalt: Positiver Beschluss zur ZEL als Teil des GVK 2040 zwingend nötig)	Vorstudie als Grundlage für das Richtplanverfahren wird 2025 abgeschlossen
	Richtplanverfahren
	Voraussichtliche Festsetzung im Kantonalen Richtplan
	2025
	2025-2026
	2026
<hr/>	
Nächste Umsetzungsschritte	Zeitplanung
(Vorbehalt: Positiver Beschluss zur ZEL als Teil des GVK 2040 zwingend nötig)	
<input checked="" type="checkbox"/> Projektierung	2027-2035
<input type="checkbox"/> Plangenehmigung/Baubewilligung	Jahr
<input type="checkbox"/> Finanzierung	Jahr
Voraussichtlicher Baubeginn	2036
Voraussichtliche Inbetriebnahme	2042

EV18 Zentrumsentlastung, Brugg/Windisch

Priorität AP 4G

A (2024-2028)

B (2028-2032)

C (nach 2031)

Priorität, ARE-Code AP 4G

A

B

C

Massnahmenart

Einzelmassnahme Verkehr

Massnahmenkategorie

Kapazität Strasse

Federführung

Kanton

Ansprechperson

Martin Bühler Abteilung Tiefbau, Dominik Kramer, Abteilung Verkehr Kanton Aargau

Beteiligte

Gemeinden: Brugg und Windisch

Beschreibung

Ausgangslage / Problemstellung

Für den Raum Brugg wird bis 2040 ein erhebliches Wachstum prognostiziert (+ 25% Einwohner, + 15% Arbeitsplätze). Um den Mehrverkehr zu bewältigen, vergrössert der Kanton das Bahn- und Busangebot bis 2040 auch ohne rGVK Ostaargau nochmals um 50% - nachdem er es seit 1990 bereits verdoppelt hat. Damit wird der ÖV-Anteil im Ostaargau weiter steigen. Dennoch bleibt ohne weitere Massnahmen das Auto das bedeutendste Verkehrsmittel, das Aufkommen des MIV steigt über den gesamten OASE-Perimeter (Räume Baden, Brugg, Unteres Aaretal) im Trendzustand nochmals merkbar gegenüber heute.

Das Zentrum Brugg-Windisch – insbesondere die Achse Zurzacherstrasse-Casinobrücke-Neumarkt-Zürcherstrasse/Aarau-erstrasse – wird heute durch den motorisierten Verkehr stark belastet. Bis 2040 wird das Aufkommen auf der Casinobrücke auf 30'000 Fahrzeuge pro Tag steigen, auf der Zürcherstrasse durch den Ortskern Windisch auf rund 25'000 Fahrzeuge pro Tag. Der Zubringerverkehr aus dem unteren Aaretal durch Brugg bzw. Windisch Richtung A3-Anschluss im Birrfeld bzw. Richtung Wildeg/Lenzburg ist dabei für einen erheblichen Teil der Belastung verantwortlich.

Die hohe MIV-Belastung führt insbesondere entlang der Zurzacherstrasse in Brugg und der Zürcherstrasse in Windisch zu Immissionen und trennt die Siedlungsgebiete. Der Bahnhof Brugg wird durch die stark befahrene Aarauerstrasse von der Innenstadt abgeschnitten.

Strategische Einbettung

Das regionale Gesamtverkehrskonzept Ostaargau (rGVK OASE 2040) zeigt, wie im nordöstlichen Kantonsteil die Vorgaben aus dem Richtplankapitel Siedlung und der Mobilitätsstrategie mobilitätAARGAU umgesetzt werden. In den Kernstädten Baden-Wettingen und Brugg-Windisch sowie im urbanen Entwicklungsraum soll den steigenden Mobilitätsbedürfnissen mit Verkehrslösungen begegnet werden, die weniger Flächen beanspruchen. 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. Es 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.

Das rGVK OASE ist ein verkehrsmittelübergreifendes Gesamtkonzept, das in sechsjähriger intensiver Zusammenarbeit mit den drei Planungsverbänden Brugg Regio, Baden Regio, Zurzibiet Regio und den 12 OASE-Gemeinden entstanden ist. Es besteht aus fünf Handlungsfeldern und enthält Massnahmen zu den Themen öffentlicher Verkehr (öV), Fuss- und Veloverkehr (FVV), motorisierter Individualverkehr (MIV) sowie Mobilitätsmanagement (MM). Es ist abgestimmt mit dem Themenfeld der Siedlungsentwicklung entsprechend den Vorgaben gemäss Raumplanungsgesetz (RPG) und dem Richtplankapitel Siedlung 2015.

Der Kanton Aargau möchte mit dem rGVK Ostaargau das Veloverkehrsnetz gegenüber heute deutlich attraktiver gestalten und damit den Veloverkehrsanteil von heute 7% auf rund 20% bis 2040 steigern. Vorgesehen ist die Realisierung von Velovorzugsrouten sowie die Aufwertung des kantonalen Radroutennetzes zu direkten, attraktiven und sicheren Achsen. Durch diesen starken Ausbau, ergänzt um nachfrageseitige Massnahmen (Veloverkehrskampagne, vgl. Massnahme FVV3), soll das Aufkommen des MIV gegenüber heute plafoniert werden.

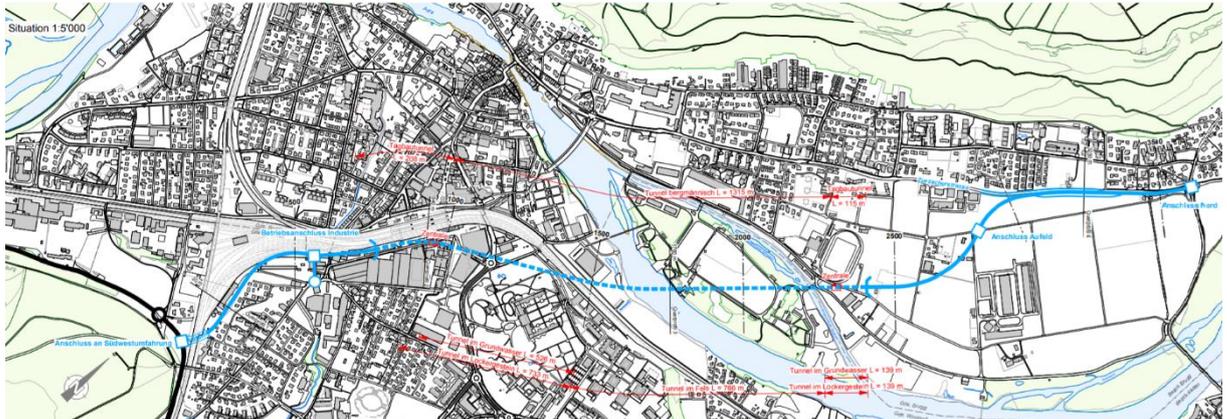
Vorgesehener Lösungsansatz

Voraussetzung für die Erreichung der ambitionierten Ziele des rGVK ist, dass auf dem heutigen Kantonsstrassennetz die MIV-Belastung reduziert und damit Flächen im dichten städtischen Raum freigespielt werden können. Nur so sind eine Aufwertung der Stadträume entlang der Hauptverkehrsstrassen (als Voraussetzung für eine qualitätsvolle Innenentwicklung) und der Ausbau und die Attraktivierung des Veloverkehrsnetzes (als Voraussetzung für den Quantensprung bei der Nutzung des Veloverkehrs) möglich.

Die Vertiefungsstudien zum rGVK OASE haben gezeigt, dass dazu im Raum Brugg eine Ergänzung des Kantonsstrassennetzes durch ein neues Strasseninfrastrukturelement erforderlich ist. Dieses soll insbesondere den erheblichen Durchgangsverkehr aus dem Unteren Aaretal Richtung A3 im Birrfeld sowie – im Zusammenspiel mit der am 4. Oktober 2021

eröffneten Südwestumfahrung Brugg – Richtung Wildegg/Lenzburg an den Siedlungsgebieten von Brugg und Windisch vorbeiführen. Gewisse entlastete Abschnitte der heutigen Kantonsstrassen gehen gleichzeitig ins Eigentum der Gemeinden über und werden siedlungsverträglich umgestaltet.

Die in einem gesamtheitlichen Lösungsfindungsprozess (standardisierte Beurteilung KNA/KWA, ergänzender politischer Mitwirkungsprozess) identifizierte Bestvariante für die Zentrumsentlastung (ZEL) Brugg-Windisch umfasst als Kernelement einen rund 1.6 km langen zweispurigen Tunnel im Gegenverkehr, der die Aare unterquert. Im Süden schliesst der Tunnel an die Südwestumfahrung Brugg an, im Norden an den bestehenden Knoten Zurzacherstrasse bei «Lauffohr». Im Bereich Aufeld (Standort Logistik-Center der Armee) soll das untergeordnete Strassennetz mit einem Knoten an die Zentrumsentlastung angebunden werden. Ein Anschluss an das untergeordnete Strassennetz im Bereich Kabelwerke südöstlich des Bahnhofs Brugg wird derzeit geprüft.



Situationsplan Zentrumsentlastung Brugg (ZEL Brugg)

Nachweis der Machbarkeit / Stand der Projektierung

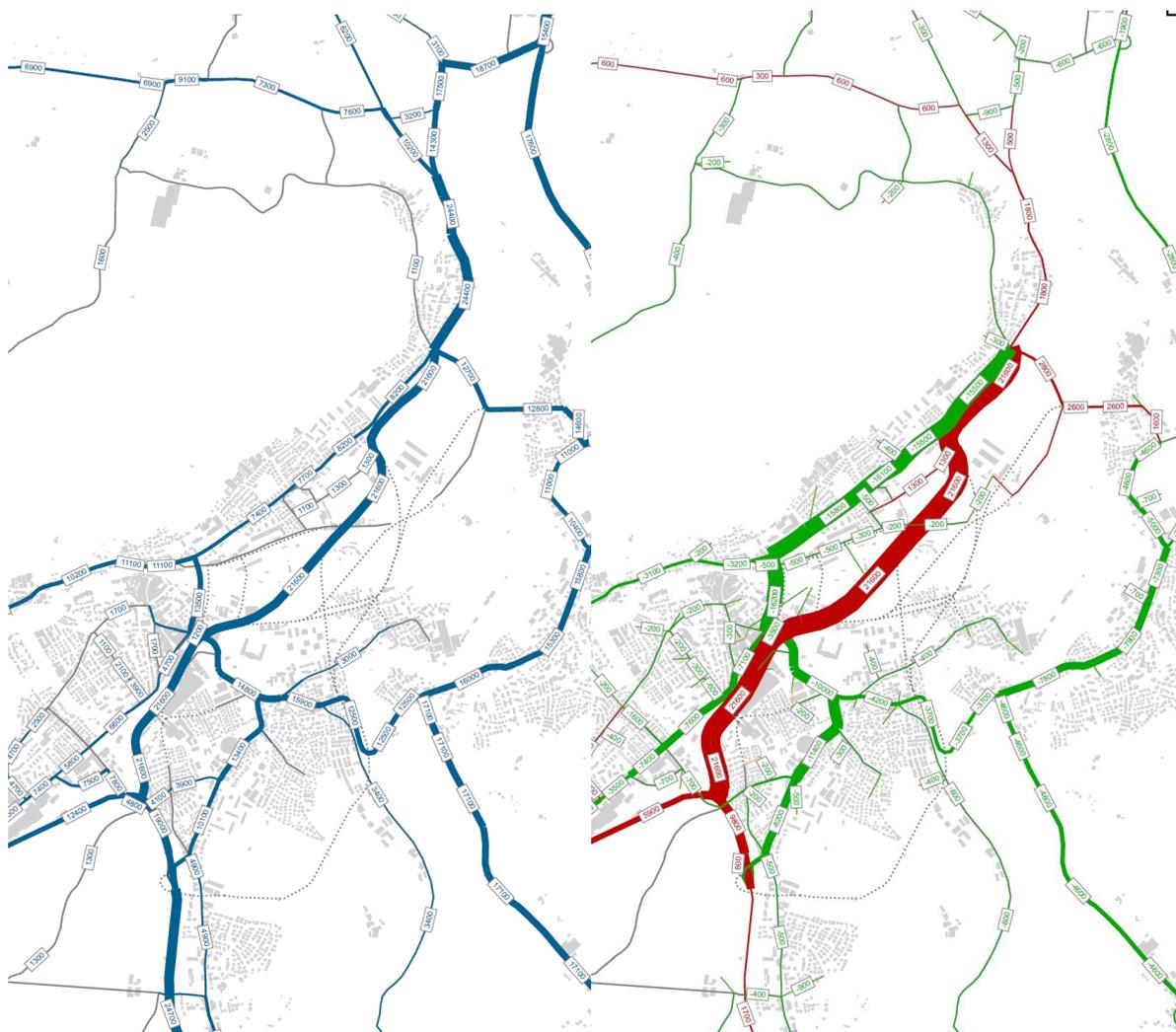
Nach mehrjähriger Planungsarbeit liegen die Machbarkeitsabklärungen und die Vorstudie zur ZEL Brugg/Windisch vor. 2017 hat der Grosse Rat die ZEL Brugg in zwei Varianten in den kantonalen Richtplan aufgenommen. Die nun vorliegende Vorstudie ist die Basis für die Festsetzung des Richtplaneintrags, die am 4. Mai 2021 vom Grossen Rat beschlossen wurde. Entsprechend wurde die Massnahme vollständig räumlich abgestimmt. Das beinhaltet insbesondere die folgenden Abklärungen zur Machbarkeit:

- Projektierung auf Stufe Projektstudie: Bericht Trasse und Verkehrstechnik, Situationspläne (1:5'000, in kritischen Details 1:1'000), Längenprofile, Querprofile (1:200), Kostenschätzung +/- 30%
- Bericht zur Umweltsituation (Voruntersuchung UVP)
- Voruntersuchung Geologie, Grundwasserträger
- Abklärungen mit Parallelprojekten hinsichtlich Realisierungsrisiken (z.B. Planungen Armasuisse zum Logistikcenter Brugg)
- Modellierung der verkehrlichen Wirkungen mit dem Verkehrsmodell OASE (Verfeinerung des kantonalen Verkehrsmodells) für den Zustand 2040 unter Berücksichtigung der flankierenden Massnahmen und der angestrebten Verlagerung auf den Veloverkehr
- Nachweis der verkehrlichen Leistungsfähigkeit (Anschlussknoten) auf Basis der vorgenannten Modellrechnungen
- Standardisierte Variantenbewertung (Kosten-Nutzen-Analyse, Kosten-Wirksamkeits-Analyse) zur Identifikation der Bestvariante und zum Nachweis der Zweckmässigkeit bzw. eines gesamtwirtschaftlich positiven Nutzen-Kosten-Verhältnisses

Die zentralen Erkenntnisse aus allen Untersuchungen inklusive Fuss- und Veloverkehr sowie städtebauliche Potentiale werden im Massnahmenbericht Raum Brugg zusammengefasst. Eine stufengerechte Interessenabwägung der zentralen Richtplaninhalte über das gesamte rGVK Ostaaargau befindet sich im Gesamtbericht rGVK OASE.

Prognostizierte Wirkungen

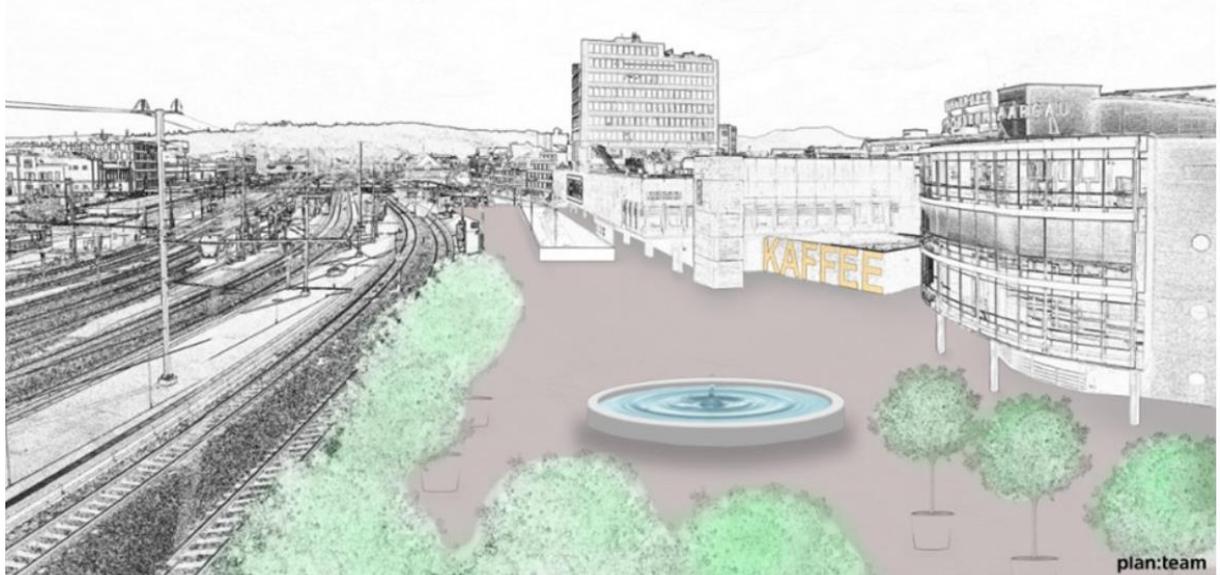
Beinahe alle Kantonsstrassen im siedlungsnahen Raum von Brugg, Windisch und Gebenstorf werden entlastet, wie die nachfolgenden Belastungs- und Differenzpläne aus dem Verkehrsmodell OASE zeigen. Die Wirkungen der Umfahrungsstrasse zusammen mit den Umsteigern auf den Veloverkehr ergeben beispielsweise auf der Zurzacherstrasse (Kantonsstrasse) Entlastungen von ca. 16'000 Fz/Tag, auf der Zürcher- und Hauserstrasse (Kantonsstrassen) von ca. 11'000 Fz/Tag, auf der Aarauerstrasse (Kantonsstrasse wird zur Gemeindestrasse) von ca. 7'000 Fz/Tag.



*Belastung DTV 2040 mit Realisierung der Zentrumsentlastung (links), Differenz zum Referenzzustand 2040 (rechts)
Datengrundlage: KVM Aargau, Aktualisierung 2015 für OASE («OASE-Modell»)*

Diese Verkehrsentslastungen sind nötig, um das urbane Mobilitätsverhalten und den angestrebten Quantensprung bei der Nutzung des Veloverkehrs sowie die angestrebte Siedlungsentwicklung nach innen zu erreichen: Durch die Entlastungen werden die Gebiete mit Verdichtungspotential im Zentrum Brugg-Windisch von den Immissionen des Durchgangsverkehrs entlastet und die nötigen Flächen für den öV und den Fuss- und Veloverkehr werden frei. Die Zentrumsentlastung entlastet aber nicht nur, sondern schafft auch die Voraussetzungen für eine siedlungsverträgliche und zuverlässige strassenseitige Anbindung: Regional wird die Anbindung des Unteren Aaretals und des Zurzibiets im Einklang mit den Zielen des rGVK Ostaargau erhalten, lokal kann die strassenseitige Erschliessung der geplanten Siedlungsentwicklung im Gebiet Aufeld-Aegerten (laufende BNO-Revision) sowie laufender Planungen des Bundes (armasuisse) zum Waffenplatz Brugg mit der Zentrumsentlastung sichergestellt werden. Zudem können die Entwicklungsgebiete Vision Mitte / Stadtraum Bahnhof Brugg Windisch und Brugg-Windisch West (vgl. Massnahme S1, Nr. 4 und 5) siedlungsverträglich ans Strassennetz angebunden werden.

Gleichzeitig eröffnet die Massnahme grosse Chancen und Potenziale, um heute stark durch den Verkehr beeinträchtigte Verkehrsräume zu attraktiven Stadträumen umzugestalten (Stadtrepatur). Das gilt insbesondere für das Zentrum von Brugg-Windisch, das heute mehrfach von stark belasteten, in den Stosszeiten überlasteten Kantonsstrassen geprägt ist, deren Verkehrsbelastung die Aufenthaltsqualität schmälert. Der Kanton wird deshalb die Zurzacherstrasse, die Zürcher- und die Hauserstrasse siedlungsorientiert umgestalten und zusammen mit betrieblichen und organisatorischen Massnahmen sicherstellen, dass die Verkehrsbelastung auf tiefem Niveau bleibt. Die Aarauerstrasse im Herzen des Zentrums nördlich der Bahngeleise wird zur Gemeindestrasse. Die Stadt Brugg erhält damit diesen wichtigen Bereich zwischen Stadt und Bahnhof zurück und kann ihn neugestalten, was die Aufenthaltsqualität und die Attraktivität des ÖV-Knotens erhöht. Mittel- bis langfristig können rund um die Aarauerstrasse auch positive städtebauliche Impulse ausgelöst werden, die eine Ausstrahlung in Stadt- und Freiräume von benachbarten Quartieren haben. Der wachsende Fuss- und Veloverkehr führt zudem zu einer stärkeren Belebung der Freiräume und damit zur Stärkung des Orts- und Regionalzentrums. Der Kanton ist unter Bedingungen bereit, den heute tiefer gelegten Verkehrsknotenpunkt Neumarkt zu überdecken und damit für einen attraktiven Startpunkt der Aarauerstrasse als Gemeindestrasse zu sorgen.



Visualisierung mögliche Platzgestaltung Bereich Bahnhof/Neumarkt bei überdecktem Knoten Neumarkt

Die Zentrumsentlastung ist ein wichtiger Baustein, um das gemeinsame funktionale Zentrum von Brugg und Windisch um den Bahnhof im Sinne der «Vision Mitte» (Stadtraum Bahnhof Brugg Windisch) weiterzuentwickeln (vgl. Massnahme S1, Nr. 4). Die Belastungsreduktion auf der Aarauer- und Zürcherstrasse sowie am Knoten Neumarkt und die dadurch möglichen, oben beschriebenen städtebaulichen Aufwertungen sind Teile eines attraktiven, zusammenhängenden Freiraumrasters um den Bahnhof, welches die verschiedenen zentralen Nutzungen im Bestand (Altstadt, Bahnhof, Neumarkt, Campus FH Nordwestschweiz) sowie die neuen Entwicklungspotentiale (Gebiet Kabelwerke) miteinander vernetzt. Zudem werden die Voraussetzungen verbessert, um den ÖV-Knoten Brugg zu optimieren (Bushof, Velostation, Gleisquerungen Fuss- und Veloverkehr). Um die verschiedenen Planungen miteinander zu koordinieren, haben die Gemeinde Windisch und die Stadt Brugg deshalb das Projekt "Stadtraum Bahnhof Brugg Windisch" gestartet, an welcher auch der Kanton Aargau, die SBB und grosse Grundeigentümer im Gebiet mitwirken. Ziel ist eine dichte Zentrumsentwicklung mit hochwertigen Aussenräumen.

Damit sich die angestrebte Wirkung entfaltet, sind die Massnahmen des regionalen Gesamtverkehrskonzepts vollständig und koordiniert umzusetzen.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Zukunftsbild

Die Massnahme ist in Übereinstimmung mit dem Zielbild:

Siedlung: Die Zentrumsentlastung Brugg sichert im Zeithorizont 2040 die Erreichbarkeit des (Agglomerations-)Zentrums Brugg mit allen Verkehrsmitteln und schafft insbesondere die Voraussetzungen für eine bessere Erschliessung mit dem Veloverkehr und entlastet zudem die besonders stark belasteten Strassenzüge im Kern von Brugg und Windisch. Damit trägt die Massnahme zu starken Agglomerationszentren und attraktiven Strassenräumen im Sinne des Zukunftsbilds Siedlung bei, welche die Basis für die wirtschaftlich prosperierende und funktionierende Agglomeration Aargau-Ost ist. Einerseits sind sie wichtige Arbeitsstandorte, andererseits bieten sie Einkaufs-, Bildungs- und Freizeitangebote für die umliegenden Gemeinden an und sind damit Anziehungspunkte in der Agglomeration. Grundlage dafür ist ihre gute Erreichbarkeit innerhalb der Agglomeration. Die Zentren verfügen über gut erhaltene historische Altstädte, ein lebendiges kulturelles und gesellschaftliches Leben, eine hohe Versorgungsdichte und attraktive öffentliche Räume. Damit sind sie Treffpunkte und Identifikationsorte für die Agglomeration.

Verkehr: Der Zubringerverkehr zur A3 aus dem Raum Unteren Aaretal wird im Sinne des Zukunftsbilds Verkehr auf einer dafür ausgelegten Hauptachse gebündelt. Indem Flächen für den Fuss- und insbesondere den Veloverkehr im knappen öffentlichen Raum des Zentrums Brugg/Windisch freigespielt werden, wird die urbane Mobilität gefördert. Der Bahnhof Brugg kann als multimodaler Knoten optimiert werden, wenn die Belastung des MIV auf dem angrenzenden Strassennetz reduziert wird (Verbesserung Zugänglichkeit, Umsteigebeziehungen sowie Betriebsstabilität Busverkehr).

Teilstrategie

Die Massnahme leistet einen Betrag zu folgenden Teilstrategien:

S1 – Wachstum in urbanen Entwicklungsräumen fokussieren: Die Anpassungen am kantonalen Strassennetz und die damit möglichen Ausbauten für ÖV sowie Veloverkehr sind notwendig, damit das angestrebte Wachstum nach Innen im Raum Brugg und die daraus resultierende Mobilität überhaupt bewältigt werden kann. Die Entlastung ermöglicht die Stärkung der Aufenthaltsqualität von innenstädtischen Verkehrsräumen.

S6 – Strassenräume mit Lebensqualität entwickeln: Die MIV-Belastung auf mehreren Hauptverkehrsstrassen innerorts wird spürbar bis deutlich reduziert und mit den Umgestaltungen wird die Verträglichkeit erhöht. Insbesondere kann der zentrale Bereich zwischen der Altstadt und dem Bahnhof von Brugg im Sinne einer Stadtreparatur aufgewertet werden.

FVV1 – Direkte Velovorzugsrouten für den regionalen Verkehr realisieren: Die Reduktion des MIV-Aufkommens auf den verschiedenen Hauptverkehrsstrassen sind Voraussetzung für die angestrebte Verbreiterung und Aufwertung des kantonalen Radroutennetzes im Raum Brugg/Windisch.

Handlungsbedarf

Mit der Massnahme wird folgender Handlungsbedarf adressiert:

4. Negative Auswirkungen des Verkehrs auf Siedlungen reduzieren: Verträglichkeit der Strassen im Raum erhöhen
5. Verkehrsflüsse optimieren: zur Gewährleistung direkter und störungsfreier Linienführungen mit hoher Zuverlässigkeit und kurzer Reisezeit
6. Attraktive Alternativen zum MIV schaffen: Transportkette FVV–ÖV–FVV
7. Rahmenbedingungen für Veloverkehr deutlich verbessern: Voraussetzungen für einen höheren Veloverkehrsanteil bzw. eine urbanere Mobilität schaffen

Nutzen/Wirkung

Die Massnahme wirkt insbesondere in folgenden Bereichen:

- WK 1.1 Verbesserung des Gesamtverkehrssystems
- WK 1.3 Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems
- WK 1.4 Verbesserung des Strassennetzes und Verkehrslenkung
- WK 1.5 Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr
- WK 2.1 Siedlungskonzentration und Innenverdichtung
- WK 2.2 Aufwertung der öffentlichen Freiräume im Siedlungsgebiet
- WK 3.1 Erhöhung objektive und subjektive Verkehrssicherheit
- WK 4.1 Reduktion von Luftschadstoff- und Reibhausgasemissionen sowie von Lärmemissionen

Bezug zu weiteren Planungen

- Bezug/Abgrenzung weitere Massnahmen**
- Massnahmenpaket Veloverkehr (AP 4G FVV5): Die Zentrumsentlastung ist Voraussetzung, um die geplanten Aufwertungen und Ausbauten des Velonetzes gemäss rGVK Ostaargau vollständig umsetzen zu können.
 - Massnahme «Velokampagne OASE» (AP 4G FVV3): Eng gekoppelte nachfrageseitige Massnahme, damit die durch die Zentrumsentlastung möglichen Ausbauten des Velonetzes optimal genutzt und damit das ambitionierte Modalspliziel für den Veloverkehr erreicht werden kann.
 - Massnahme «Zentrumsentlastung Baden» (EV16): Die beiden Strassennetzergänzungen basieren beide auf dem rGVK OASE und wurden im Rahmen der Vertiefungsstudien eng aufeinander abgestimmt.
 - Massnahme Sechsspur-Ausbau Aarau Ost–Birrfeld (NP2): Der Strasseninfrastrukturausbau A1 von Aarau-Ost bis Birrfeld auf sechs Spuren gehört zur Ausgangslage für das rGVK OASE Raum Brugg.
 - Südwestumfahrung Brugg: Die im Oktober 2021 eröffnete Südwestumfahrung Brugg gehört zur Ausgangslage für das rGVK OASE Raum Brugg.
 - Waffenplatz Brugg (VBS): Der Bund macht sich Überlegungen zur Weiterentwicklung des Waffenplatzes Brugg. Der sich abzeichnende Interessenskonflikt zwischen den Entwicklungsabsichten des VBS mit der nationalen Anlage Waffenplatz Brugg und der Zentrumsentlastung Brugg/Windisch konnte dank der neuen Linienführung und regelmässigen Gesprächen mit dem VBS (armasuisse) auf der Richtplanstufe Festsetzung entsprechend abgestimmt werden.
 - Freiverlad Brugg (SBB, BAV): Der Güterverkehr-Freiverlad beim Bahnhof Brugg, der heute für das Umladen zwischen Bahn und Lastwagen genutzt wird, muss der Zentrumsentlastung Brugg/Windisch weichen. Aufgrund der Probleme bei verschiedenen Freiverladestandorten haben die SBB und der Kanton Aargau ein Zielbild für die Regionalisierung des Freiverladenetzes skizziert. Dieses sieht im Zusammenhang mit der notwendigen Aufhebung des Freiverlads Brugg einen Ausbau des Freiverlads Lupfig vor. Die Machbarkeit in Lupfig ist nachgewiesen und die Akzeptanz ist sowohl in den Gemeinden Lupfig und Birr als auch beim Planungsverband Brugg Regio vorhanden. Zur Verschiebung des Güterverkehr-Freiverlads von Brugg nach Lupfig wurde von den beteiligten Projektpartnern eine Absichtserklärung verabschiedet. Die Aufhebung des Freiverlads beim Bahnhof Brugg kann erst stattfinden, wenn der Freiverlad Lupfig vollständig betriebsbereit ist.

- Bahnhof Brugg (SBB): Im kantonalen Richtplan ist die Nordumfahrung Windisch seit 2006 festgesetzt. Zwischen dem Kanton und der SBB hat damals die nötige räumliche Abstimmung stattgefunden. Die Zentrumsentlastung Brugg/Windisch beansprucht im südwestlichen Teil die gleichen Flächen. 2019 hat deshalb zwischen dem Kanton und der SBB ein Gespräch stattgefunden, um die gegenseitigen Ansprüche zu aktualisieren. Fazit des Gesprächs ist, dass für den Richtplaneintrag Festsetzung im Raum Brugg-Windisch das rGVK OASE mit den Absichten der SBB abgestimmt und damit aus Sicht der Infrastrukturplanung der SBB auf dieser Flughöhe keine Konflikte mehr vorhanden sind.
- öV-Angebot (BAV): Der Kanton setzt sich beim BAV dafür ein, dass das im Referenzzustand 2040 des rGVK OASE angenommene öV-Angebot und die dazu nötigen Bahninfrastrukturen auch wirklich realisiert werden.

Bezug zu kantonalem Richtplan (Konflikte mit USG siehe Umweltverträglichkeit)	Richtplanrelevant <input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein	Mit dem Beschluss des Grossen Rats 2017 wurde die Zentrumsentlastung Brugg auf Stufe Zwischenergebnis im Richtplan eingetragen. Der Bund hat diesen Eintrag im Juni 2019 mit kleinen Vorbehalten genehmigt.
-----------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Umweltverträglichkeit	<ul style="list-style-type: none"> — Der Bericht zur Umweltsituation (rGVK OASE, Regionales Gesamtverkehrskonzept Ostaaargau, Vertiefungsstudie Raum Brugg- Windisch, Bericht zur Umweltsituation, Juli 2019) zeigt, dass sich die Situation in gewissen Umweltbereichen verbessert, in anderen geringfügig verschlechtert. Auch wird aufgezeigt, welche Untersuchungen in den nachgelagerten Verfahren durchzuführen sind. Es ist kein grundsätzliches no-go vorhanden. — Das Thema Fruchtfolgeflächen ist im Bericht zur Umweltsituation im Kapitel Landwirtschaft zwar erwähnt aber noch nicht mit Zahlen hinterlegt. Im Anhörungsbericht ist präzisiert, dass für beide Räume Baden und Brugg inkl. Velonetz rund 2.7 ha Fruchtfolgeflächen beansprucht werden. Im Raum Brugg sind es rund 1.3 ha.
------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Planungsstand und Finanzierung

Planungsstand gemäss RPAV (Referenzdokumente siehe Dokumente)	<input checked="" type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3	Begründung: Die Vorstudien im Rahmen des Richtplanverfahrens Festsetzung sind abgeschlossen. Dabei wurden fundierte Variantenvergleiche durchgeführt, wobei die zur Diskussion stehenden Varianten sukzessive optimiert wurden. Die Bestvariante ist vollständig räumlich abgestimmt, d.h. die Machbarkeit ist gegeben. Die Kosten sind auf Niveau +/30 % geschätzt worden. Vgl. dazu auch die Ausführungen oben unter «Nachweis Machbarkeit».
-------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Planungsschritte	Zeitplanung
Projektstudie / Richtplanverfahren Zwischenergebnis	2014-2016
Regionales Gesamtverkehrskonzept / Richtplanverfahren Festsetzung inkl. Vertiefungsstudien	2016-2020

Bau- und Finanzierungsreife	Nächste Umsetzungsschritte	Zeitplanung
	<input checked="" type="checkbox"/> Projektierung	2022-2029
	<input type="checkbox"/> Plangenehmigung/Baubewilligung	
	<input type="checkbox"/> Finanzierung	
	Voraussichtlicher Baubeginn	2030
	Voraussichtliche Inbetriebnahme	2034

5.2 Massnahmen Verkehrsmanagement

5.2.1 A-Massnahmen

EV 7 Mutschellen-Bremgarten, Verkehrsmanagement Mutschellen-Bremgarten

Priorität AP 5G

- A (2028-2032)
- B (2032-2036)
- C (nach 2035)

Priorität, ARE-Code AP 4G

- A
- B
- C

Massnahmenart

Einzelmassnahme Verkehr

Massnahmenkategorie

Weiterentwicklung

Federführung

Kanton Aargau, Abteilung Verkehr (AVK) und Abteilung Tiefbau (ATB)

Ansprechperson

Mathias Niedermaier, AVK; ab 2025 Daniel Fagone, ATB

Beteiligte

Gemeinden Bremgarten, Berikon, Widen, Rudolfstetten-Friedlisberg, Zufikon

Beschreibung

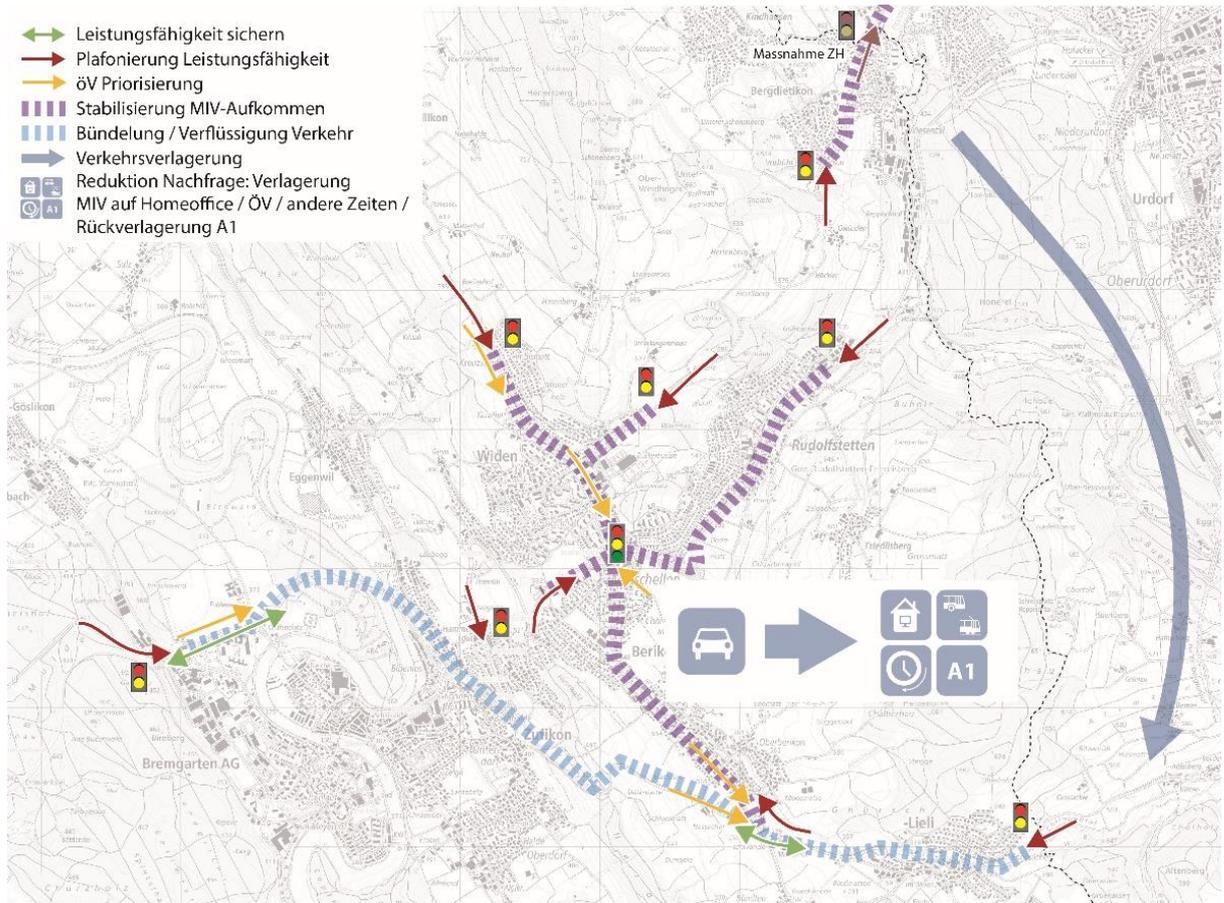


Abbildung 1: Zielbild VM Konzept Mutschellen-Bremgarten

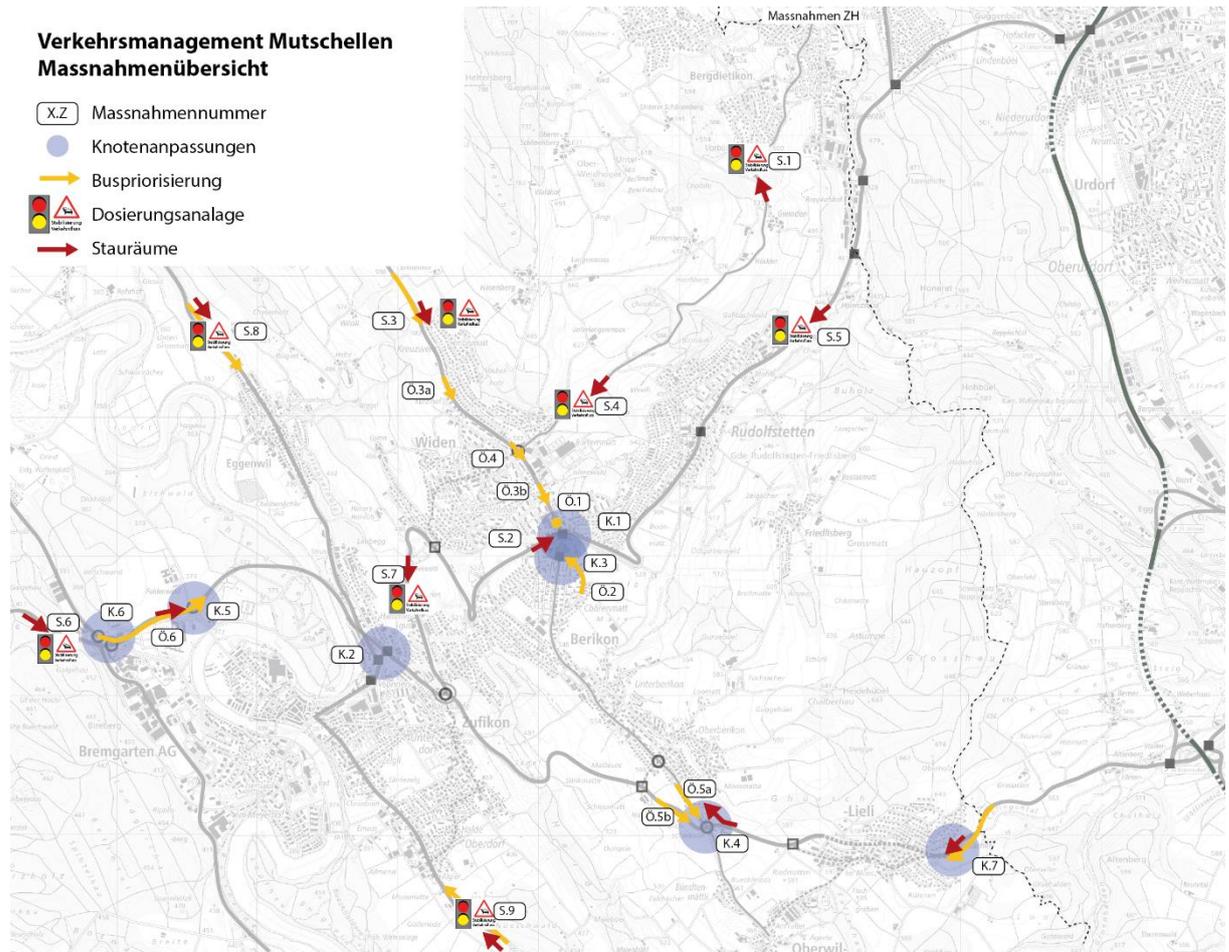


Abbildung 2: Perimeter und Vernehmlassungsentwurf der Massnahmen VM Konzept Mutschellen Bremgarten

Kurzbeschreibung

Kurzbeschreibung mit Einbettung in die entsprechende Teilstrategie.

Der Bearbeitungsperimeter des Verkehrsmanagements (VM) Mutschellen-Bremgarten umfasst die Gemeinden Berikon, Rudolfstetten-Friedlisberg, Widen, Zufikon und die Stadt Bremgarten. Im Perimeter liegt mit der Mutschellen-Achse eine historische Ost-West Verkehrsachse. Der Raum Mutschellen-Bremgarten liegt an der Grenze zum Kanton Zürich. Im Bearbeitungsperimeter hat in den letzten Jahren ein intensives Siedlungs- und Verkehrswachstum stattgefunden.

Die Zielsetzung des VM besteht darin, die Funktionsfähigkeit des Kantonsstrassennetzes im Bearbeitungsperimeter sicherzustellen und die Zuverlässigkeit des öffentlichen Verkehrs zu erhalten. Abgestimmt auf die Teilstrategie Strasse werden im VM Konzept ein Zielbild, Stossrichtungen und Massnahmen aufgezeigt, um die genannte Zielsetzung zu erreichen. Die gewählte Stossrichtung sieht vor:

- die Leistungsfähigkeit der Sädalachse und der Umfahrung Bremgarten entsprechend ihrer Funktion als Hauptverkehrsstrasse zu sichern
- das MIV-Aufkommen auf den Ortsdurchfahrten zu stabilisieren
- zum Siedlungsschutz Verkehre, welche zu Spitzenzeiten an innerorts gelegenen Knoten nicht verarbeitet werden, am Siedlungsrand zurückzuhalten
- die Fahrplanstabilität im öffentlichen Verkehr wiederherzustellen
- die Verkehrsspitzen zu brechen

Das im Entwurf vorliegende Verkehrsmanagementkonzept ist innerhalb der kantonalen Verwaltung konsolidiert und wurde unter engem Einbezug der betroffenen Gemeinden und der Stadt Bremgarten erstellt. Das ASTRA und der Kanton Zürich sind ebenfalls einbezogen.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Zukunftsbild

Das Massnahme Erweiterung VM im Raum Baden trägt zu folgenden Elementen des Zukunftsbilds bei:

Verkehr: Der Bus als Rückgrat der leistungsfähigen Naherschliessung verbindet die attraktiven Verkehrsdrehscheiben mit den nicht direkt durch die Bahn erschlossenen Siedlungsschwerpunkten. Direkte und störungsfreie Linienführungen

sowie optimale Bahnanschlüsse gewährleisten zuverlässige und attraktive Wegeketten im ÖV. Fuss- und Veloverkehr ergänzen den ÖV vor allem im Nahbereich um die ÖV-Haltestellen und im Binnenverkehr der Zentren.

Teilstrategie

Die Massnahme Erweiterung VM Bremgarten leistet einen Beitrag zur Umsetzung der folgenden Teilstrategien:

ÖV 3 – Zuverlässiges und nachfragegerechtes Busangebot bereitstellen: Zuverlässigkeit des Bussystems durch Steuerung des Verkehrs erhöhen

MIV 1 – Verkehr auf dem übergeordneten Strassennetz kanalisieren: Funktionsfähigkeit der übergeordneten Hauptverkehrsachse erhöhen und somit den Ausweichverkehr reduzieren

MIV 3 – Verkehrsmanagement zur Erhöhung der Zuverlässigkeit und zur Lenkung auf das übergeordnete Netz einsetzen: regionale Steuerung

VS 2 – Verkehrssicherheit bei allen Planungen und Projekten institutionalisieren: Sicherheitsaspekte bei der Ausgestaltung des Projekts systematisch berücksichtigt

Handlungsbedarf

Mit der Massnahme VM Bremgarten wird folgender Handlungsbedarf adressiert:

4. Negative Auswirkungen des Verkehrs auf Siedlungen reduzieren: Vermeidung von Verkehrsverlagerungen auf das untergeordnete Netz

5. Verkehrsflüsse optimieren: Optimierung des Verkehrsflusses von Bus und MIV

8. Bedeutende ÖV-Potenziale abholen: Attraktivität des Busangebots stärken

Nutzen/Wirkung

Die Massnahme VM Bremgarten wirkt insbesondere in folgenden Bereichen:

- WK 1.1 Verbesserung des Gesamtverkehrssystems
- WK 1.3 Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems
- WK 1.4 Verbesserung des Strassennetzes und Verkehrslenkung
- WK 4.1 Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen sowie Lärmemissionen

Bezug zu weiteren Planungen

Bezug/Abgrenzung weitere Massnahmen

Abhängigkeiten zu weiteren AP Massnahmen:
- x

Bezug zu kantonalem Richtplan

Richtplanrelevant Begründung
 Ja Nein

(Konflikte mit USG siehe Umweltverträglichkeit)

Umweltverträglichkeit

Text

Planungsstand und Finanzierung

Planungsstand gemäss RPAV

(Referenzdokumente siehe Dokumente)

1 **Begründung:**
 2
 3

Planungsschritte	Zeitplanung
Konzept Verkehrsmanagement	2024

Bau- und Finanzierungsreife

Nächste Umsetzungsschritte	Zeitplanung
<input type="checkbox"/> Projektierung	2025-2028
<input type="checkbox"/> Plangenehmigung/Baubewilligung	Jahr
<input type="checkbox"/> Finanzierung	Jahr
Voraussichtlicher Baubeginn	2029
Voraussichtliche Inbetriebnahme	2030

Anrechenbare Kosten/Finanzierungsschlüssel (CHF, exkl. MWSt.)

Kanton	Gemeinde	Dritte:
-	%	%

Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente

Quantitative Angaben	VM-Massnahmen: An sieben Knoten sind Anpassungen vorgesehen.
Dokumente	— Verkehrsmanagement Konzept Mutschellen (B+S), 2024

5.2.2 B-Massnahmen

EV 15 Erweiterung Verkehrsmanagement (VM) Raum Baden

Priorität AP 5G

- A (2028-2032)
- B (2032-2036)
- C (nach 2035)

Priorität, ARE-Code AP 4G

- A
- B
- C

Weiterentwicklung

Massnahmenart

Einzelmassnahme Verkehr

Massnahmenkategorie

Verkehrsmanagement

Federführung

Kanton Aargau, Abteilung Tiefbau (ATB)

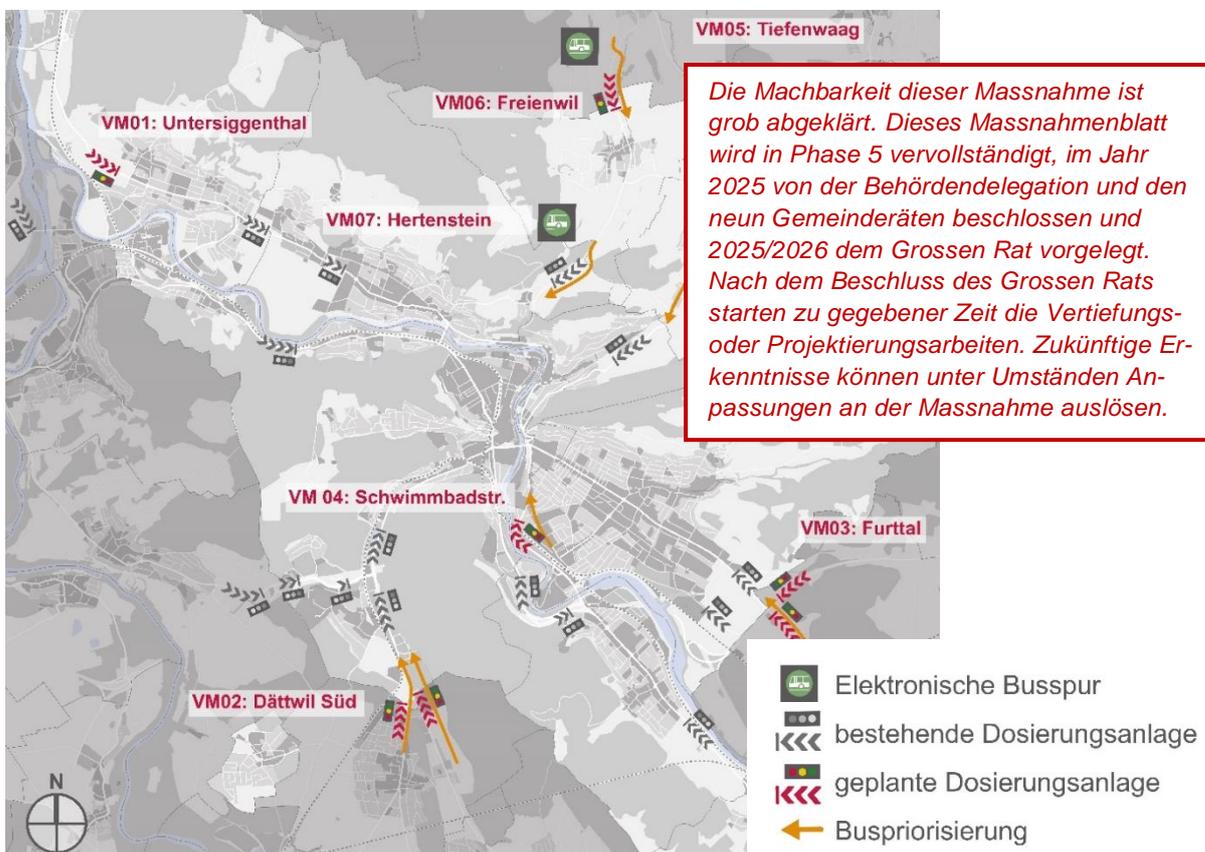
Ansprechperson

Daniel Fagone, Projektleiter, ATB Sektion Verkehrstechnik

Beteiligte

RVBW, Postauto und die Gemeinden Baden, Ehrendingen, Fislisbach, Freienwil, Obersiggenthal, Untersiggenthal, Wettingen Würenlos

Beschreibung



Die MIV-Verkehrsmenge wird im Zielzustand in den äusseren, ländlicheren Bereichen des Perimeters und auf peripheren Beziehungen gering anwachsen. Dieser zusätzliche MIV-Verkehr belastet teilweise auch kapazitätskritische Knoten wie den Brückenkopf Ost. Das Verkehrsmanagement (VM) im Raum Baden und Umgebung ist jedoch bereits heute an Spitzentagen an der Kapazitätsgrenze. Ziel des Verkehrsmanagements ist ein flüssiger Verkehrsfluss innerhalb der Ortschaften und der störungsfreie Betrieb des Busverkehrs auch während der Spitzentage. Um dies in Zukunft sicherzustellen, muss das Verkehrsmanagement ausgebaut werden.

Dazu müssen zusätzliche Dosierungsanlagen in einem äusseren Ring um Baden ergänzt werden. Dadurch können die vorhandenen Strassenkapazitäten besser bewirtschaftet und der Verkehr im Siedlungsgebiet verflüssigt werden. Der öffentliche Verkehr wird an den Dosierungsanlagen priorisiert (Erläuterungen zu den einzelnen Dosierstellen s. Ergänzende Informationen). Dadurch können Reisezeitverluste minimiert und Anschlüsse gewährleistet werden. Die Verkehrsteilnehmenden erhalten in Echtzeit Informationen über die aktuelle Verkehrssituation und eine optimale Routenwahl (Details s. Ergänzende Informationen).

In einem ersten Schritt wird dazu das bestehende Verkehrsmanagementkonzept aktualisiert und erweitert. Dabei sollen zusätzliche Dosierungen vertieft geprüft und deren Dimensionierung, Ausgestaltung und gegenseitige Abstimmung konkretisiert werden. Bei der Umsetzung der VM-Massnahmen wird darauf geachtet, dass der ÖV priorisiert wird und wo möglich auch Verbesserungen für den Veloverkehr realisiert werden können.

Folgende Massnahmen sollen in diesem Konzept geprüft und weiterentwickelt werden:

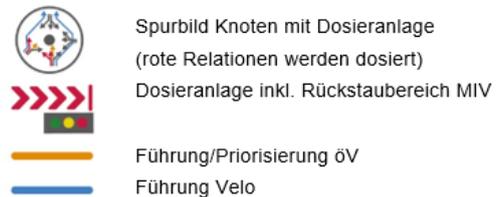
- Dosierungsanlagen: Erstellen einer Lichtsignalanlage zur Dosierung des MIV. Der Verkehr wird ausserhalb des Siedlungsgebiets an einem Ort mit viel Stauraum zurückgehalten. Damit kann Stau in der Ortschaft und eine Überlastung der kapazitätskritischen Knoten verhindert werden.
- Bauliche Busspuren: Überholspur für den Busverkehr zur Priorisierung des öV an einer Dosierungsanlage.
- Elektronische Busspuren: Zeitlich befristete, signaltechnisch gesicherte Benutzung des Gegenfahrstreifens durch den Bus an einer Dosierungsanlage (bspw. auf der Ehrendingerstrasse zwischen Ehrendingen und Ennetbaden).
- Ausbau der Verkehrsinformation: Information der Verkehrsteilnehmenden über die aktuelle Verkehrssituation und eine optimale Routenwahl durch digitale Verkehrstafeln.

Im Folgenden werden die einzelnen Massnahmen jeweils beschrieben. Diese sind in einem nächsten Schritt im Rahmen eines Verkehrsmanagementkonzepts zu überprüfen und vertiefter auszuarbeiten. Die Abbildungen zeigen jeweils die Dosieranlage inkl. Rückstaubereich für den MIV sowie die Führung von Bus und Veloverkehr. Am relevanten Knoten wird das angedachte Ziel-Spurbild angezeigt, in Rot die dosierten Fahrbeziehungen.

Die Ausgestaltung der Buspriorisierung ist abhängig vom weiteren Ausbau des Busnetzes. Die Dosierungsanlage auf der Schwimmbadstrasse (VM04) ist nur möglich, wenn alle Busse über den Bahnhofplatz Wettingen geführt werden. Eine Busbevorzugung am Hertenstein (VM07) ist nur nötig, falls Tangentialbusse auf der Hertensteinstrasse verkehren.

Die Verkehrsinformation soll auch die MIV-öV-Verkehrsdrehscheiben in die Lenkung einbeziehen und entsprechende Reisezeitinformationen bereitstellen.

Legende Abbildungen



Die vorliegende Massnahme ist mit den Zielen des GVK Raum Baden und Umgebung abgestimmt. Sie trägt insbesondere dazu bei, den Verkehrsfluss des MIV zu stabilisieren und Rückstau innerhalb der Siedlungsgebiete zu verringern. Zudem bildet sie die Basis für die Busbevorzugung und damit für die Stärkung des öV und die Erhöhung dessen Anteil am regionalen Verkehr.

VM01 Dosierung Untersiggenthal

Die Dosierung Untersiggenthal ist eine Massnahme aus dem Verkehrsmanagementkonzept 2007. Die Planungen dieser Anlage sind bereits weit fortgeschritten. Eine Inbetriebnahme ist per 2026 geplant.

Es handelt sich um eine Massnahme aus einem früheren AP-Horizont und wird daher nicht zur Mitfinanzierung im AP 5G beantragt.



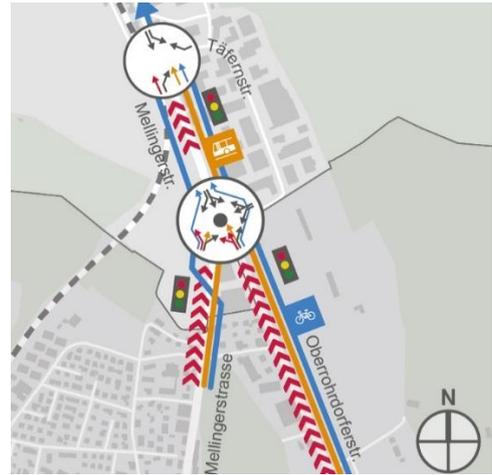
VM02 Dosierung Dättwil Süd

Die Dosierung Dättwil Süd besteht aus mehreren Massnahmen. Kernelement ist die Steuerung des Knotens Mellinger-/Täferstrasse sowie der Knoten Mellinger-/Oberrohrdorferstrasse mit einer Ampelsteuerung.

Der Bus wird priorisiert am Rückstau der Dosierstelle vorbeigeführt. Zwischen Täferstr. und Oberrohrdorferstr. ist diese 300m lang, auf der Oberrohrdorferstrasse kann diese bis zu 500m lang sein. Die bestehende Busspur auf der Mellingerstrasse gegen Fislisbach kann um mindestens 150m verlängert werden.

Der Veloverkehr soll möglichst unabhängig vom MIV auf separaten Radwegen geführt werden. Als Alternative kann die Führung auf der Busspur oder ein breiter Radstreifen geprüft werden, um am dosierten MIV vorbeifahren zu können.

Die Massnahmen müssen mit dem aktuell sistierten Projekt K268 Mellingerstrasse Dättwil (C-Massnahme, EV 16 Baden, Umgestaltung Mellingerstrasse) abgestimmt werden.



VM03 Dosierung Furttal

Die Dosierung Furttal besteht aus zwei Elementen:

Auf der **Furttalstrasse** kann der Beschleunigungsstreifen in Richtung Otelfingen zugunsten eines verlängerten Abbiegestreifen in die Landstrasse Richtung Wettingen umgenutzt werden. Dadurch kann über 1km Stauraum geschaffen werden, so dass der Verkehr Richtung A1 durch die Dosierung nicht beeinträchtigt wird. Ein Bus verkehrt nicht auf dieser Achse, der Veloverkehr hat eine eigene Infrastruktur. Der Abfluss der LSA Furttal auf die Furttalstrasse muss überprüft werden.

Auf der **Landstrasse** von Würenlos kann die kurze, bestehende Busspur um bis zu 500m verlängert werden. Eine Kombination mit dem Rechtsabbieger in die Furttalstrasse bleibt möglich. Der Veloverkehr verkehrt ebenfalls unabhängig auf einer eigenen Infrastruktur.

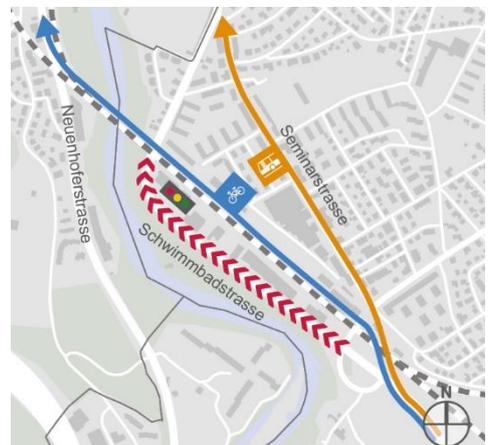


VM04 Dosierung Schwimmbadstr.

Die Dosierung Schwimmbadstr. sieht eine Steuerung des MIV in Richtung Brückenkopf Ost auf der Schwimmbadstrasse vor der Bahnunterführung vor. Dadurch kann der Rückstau am Brückenkopf Ost reduziert werden und der Bus wird nicht behindert.

Diese Dosierung ist abhängig von der Umleitung der Buslinien an den Bahnhof Wettingen Nord, welche im öV-Konzept «starke Busachsen» vorgesehen ist. Auch das Velo wird künftig über die Nordseite der Bahn entlang der Gleise geführt. Total entsteht ein Rückstaubereich von 700m.

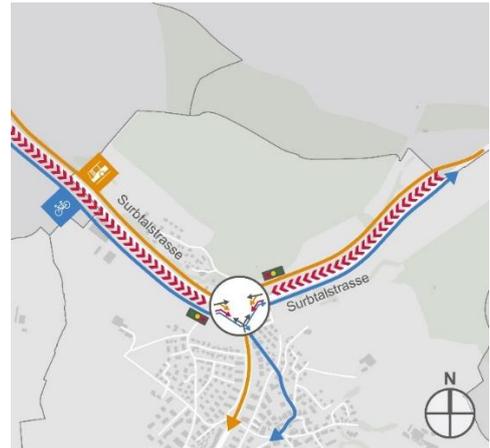
Es müssen geeignete Massnahmen entwickelt werden, um Ausweichverkehr über das untergeordnete Strassennetz zu verhindern. Die Anschlüsse auf die Kantonsstrasse müssen im Rahmen des Verkehrsmanagementkonzepts überprüft werden.



VM05 Dosierung Tiefenwaag

Die Dosierung Tiefenwaag sieht eine Zuflusssteuerung für den in die Landstrasse Richtung Ehrendingen abbiegenden Verkehr vor. Dazu soll je eine zusätzliche Abbiegespur entlang der Surbtalstrasse sowohl aus Richtung Niederweningen als auch aus Richtung Lengnau gebaut werden. Auf diesen kann der Verkehr Richtung Ehrendingen/Baden dosiert werden. Der Verkehr entlang der Surbtalstrasse zwischen Niederweningen und Lengnau kann auf den bestehenden Spuren ungehindert fliessen.

Die abbiegenden Busse werden gemeinsam mit dem Geradeausstrom auf der Surbtalstrasse geführt und dürfen am Knoten priorisiert in die Landstrasse nach Ehrendingen abbiegen. In diesem Zusammenhang ist die Haltestellenanordnung sowie die heutige Knotenform mit zwei Kreiseln in einem nächsten Schritt zu überdenken. Der Veloverkehr entlang der Surbtalstrasse wird bereits heute auf einem separaten Veloweg geführt.



VM06 Buspriorisierung Freienwil

Wird auf der Surbtalstrasse vor Ehrendingen eine Dosierstelle eingerichtet, muss zur Verhinderung von Umgehungsverkehr auch auf der Lengnauerstrasse vor Freienwil eine Dosierung eingerichtet werden. Um den Landverbrauch zu minimieren, soll auf diesem Abschnitt eine elektronische Busspur geprüft werden. Auch die eher tiefe Verkehrsbelastung der Lengnauerstrasse spricht für diese Form der Buspriorisierung.

Für die elektronische Busspur ist sowohl eine Ampel aus Richtung Lengnau als auch eine Ampel aus Richtung Freienwil erforderlich. Meldet sich ein Bus an, wird der Verkehr in beide Richtungen zurückgehalten. Der Bus kann den Rückstau passieren, sobald die Strecke freigemeldet wird.

Der Veloverkehr wird gemäss dem Velonetzplan abseits der Kantonsstrasse geführt.



VM07 Buspriorisierung Hertenstein

Mit der Einführung einer tangentialen Buslinie zwischen Turgi und Niederweningen könnte zukünftig ein Bus auf der Hertensteinstrasse verkehren. In diesem Fall muss die bestehende Dosierungsanlage auf der Hertensteinstrasse mit einer Busbevorzugung ergänzt werden, damit Verlustzeiten auf der neuen Tangentiallinie verhindert werden können. Zu prüfen ist beispielsweise eine elektronische Busspur.

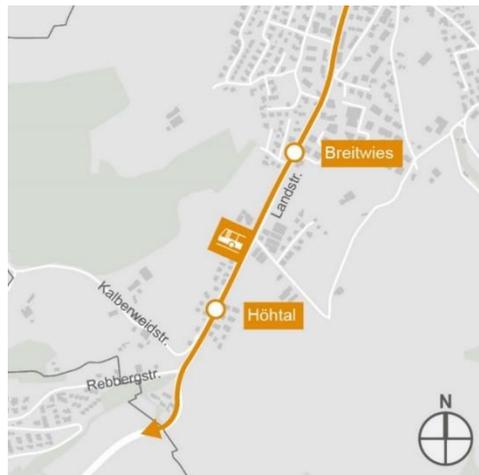


08 Erweiterung Buspriorisierung Höhtal

Zwischen dem Höhtal und dem Ortseingang Ehrendingen soll eine Erweiterung der Buspriorisierung geprüft werden. Zu prüfen sind die folgenden beiden Ansätze:

- Eine Busspur auf bis zu 700m Länge zwischen dem Weiler Höhtal und der Bushaltestelle Ehrendingen Breitwies. Denkbar sind jedoch auch kürzere Abschnitte.
- Die Realisierung von Fahrbahnhaltestellen bei der Bushaltestelle Ehrendingen Höhtal und Ehrendingen Breitwies (nur in Fahrtrichtung Baden).

Die Erweiterung der Buspriorisierung ist erst in einem langfristigen Horizont nötig, insbesondere wenn durch den geplanten Ausbau des Busangebotes auf dem ÖV- Korridor Höhtal die bestehende elektronische Busspur im Höhtal aufgrund der Anzahl Busse an den Anschlag kommt.



Ausbau Verkehrsinformation

Die Verkehrsinformation soll mit zusätzlichen Informationstafeln ergänzt werden. An diesen digitalen Verkehrstafeln wird die zu erwartende Reisezeit für verschiedene Routen transparent in Echtzeit angezeigt. Dies soll zu einer möglichst homogenen Auslastung aller Routen führen und die Reisezeiten aller Verkehrsteilnehmenden optimieren.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Zukunftsbild

Das Massnahme Erweiterung VM im Raum Baden trägt zu folgenden Elementen des Zukunftsbilds bei:

Verkehr: Der Bus als Rückgrat der leistungsfähigen Naherschliessung verbindet die attraktiven Verkehrsdrehscheiben mit den nicht direkt durch die Bahn erschlossenen Siedlungsschwerpunkten. Direkte und störungsfreie Linienführungen sowie optimale Bahnanschlüsse gewährleisten zuverlässige und attraktive Wegeketten im ÖV. Fuss- und Veloverkehr ergänzen den ÖV vor allem im Nahbereich um die ÖV-Haltestellen und im Binnenverkehr der Zentren.

Siedlung: Starke Agglomerationszentren sind die Basis für die wirtschaftlich prosperierende und funktionierende Agglomeration Aargau-Ost. Einerseits sind sie wichtige Arbeitsstandorte, andererseits bieten sie Einkaufs-, Bildungs- und Freizeitangebote für die umliegenden Gemeinden an und sind damit Anziehungspunkte in der Agglomeration. Grundlage dafür ist ihre gute Erreichbarkeit innerhalb der Agglomeration. Die Zentren verfügen über gut erhaltene historische Altstädte, ein lebendiges kulturelles und gesellschaftliches Leben, eine hohe Versorgungsdichte und attraktive öffentliche Räume. Damit sind sie Treffpunkte und Identifikationsorte für die Agglomeration.

Teilstrategie

Die Massnahme Erweiterung VM im Raum Baden leistet einen Beitrag zur Umsetzung der folgenden Teilstrategien:

ÖV 3 – Zuverlässiges und nachfragegerechtes Busangebot bereitstellen: Zuverlässigkeit des Bussystems durch Steuerung des Verkehrs erhöhe

S 1 – Wachstum in urbanen Entwicklungsräumen fokussieren: Verbesserung der Erreichbarkeit im urbanen Entwicklungsraum Baden

MIV 1 – Verkehr auf dem übergeordneten Strassennetz kanalisieren: Attraktivität der übergeordneten Hauptverkehrsachse erhöhen und somit den Ausweichverkehr reduzieren

MIV 3 – Verlässlichkeit der Reisezeit erhöhen und Verkehrsfluss auf dem übergeordneten Netz sicherstellen: Verbesserter Verkehrsfluss durch regionale Steuerung

VS 2 – Verkehrssicherheit bei allen Planungen und Projekten institutionalisieren: Sicherheitsaspekte bei der Ausgestaltung des Projekts systematisch berücksichtigt

Handlungsbedarf

Mit der Massnahme Erweiterung VM im Raum Baden wird folgender Handlungsbedarf adressiert:

5. Verkehrsflüsse optimieren: Optimierung des Verkehrsflusses von Bus und MIV

8. Bedeutende ÖV-Potenziale abholen: Attraktivität des Busangebots stärken

Nutzen/Wirkung

Die Massnahme wirkt insbesondere in folgenden Bereichen:

- WK 1.1 Verbesserung des Gesamtverkehrssystems
- WK 1.2 Verbesserung der Intermodalität und aktive Steuerung der Mobilitätsnachfrage
- WK 1.3 Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems

- WK 1.4 Verbesserung des Strassennetzes und Verkehrslenkung
- WK 4.1 Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen sowie Lärmemissionen

Bezug zu weiteren Planungen

Bezug/Abgrenzung weitere Massnahmen	Abhängigkeiten zu weiteren GVK-Massnahmen: <ul style="list-style-type: none"> - Busbevorzugung öV-Hauptkorridore (BB05) - Parkplatzmanagement / Innere Dosierung (SB02)
--------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Bezug zu kantonalem Richtplan (Konflikte mit USG siehe Umweltverträglichkeit)	Richtplanrelevant	Begründung
	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein	

Umweltverträglichkeit	Text
------------------------------	-------------

Planungsstand und Finanzierung

Planungsstand gemäss RPAV (Referenzdokumente siehe Dokumente)	<input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3	Begründung: Die zweckmässigen Erweiterungen des VM im Raum Baden wurden im Rahmen des GVK stufengerecht vertieft. Die Erweiterung ist mit den anderen Massnahmen des GVK abgestimmt und die Kosten wurden mit einer Genauigkeit von +/- 50% geschätzt. Für das gesamte Massnahmenpaket des GVK wurde zudem die Wirtschaftlichkeit stufengerecht untersucht.
-------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Planungsschritte	Zeitplanung
VM-Konzept im Rahmen des GVK Raum Baden und Umgebung	2024

Bau- und Finanzierungsreife	Nächste Umsetzungsschritte	Zeitplanung
	<input type="checkbox"/> Projektierung	Jahr
	<input type="checkbox"/> Plangenehmigung/Baubewilligung	Jahr
	<input type="checkbox"/> Finanzierung	Jahr
	Voraussichtlicher Baubeginn	Jahr
	Voraussichtliche Inbetriebnahme	Jahr

Anrechenbare Kosten/Finanzierungsschlüssel (CHF, exkl. MWSt.)	Kanton	Gemeinde	Dritte:
	%	%	%

Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente

Quantitative Angaben	Anzahl betroffene Knoten
-----------------------------	---------------------------------

- Dokumente**
- Beschrieb Verkehrsmanagement Kanton Aargau: <https://www.ag.ch/de/verwaltung/bvu/mobilitaet-verkehr/mobilitaet/verkehrsmanagement>
 - Verkehrsmanagement Grossraum Baden-Wettingen, Konzeptbericht, 2007
 - Konzept Lenken und Informieren, BVU Kanton Aargau, 2013

5.3 Massnahmen Aufwertung/ Sicherheit im Strassenraum

5.3.1 A-Massnahmen

EIV 2 Sanierung Unfallschwerpunkte

Priorität AP 5G

AvE (2028-2032)

BvE (2032-2036)

Priorität, ARE-Code AP 4G

A

B

Massnahmenart

Eigenleistung Verkehr

Massnahmenkategorie

Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum

Federführung

ATB

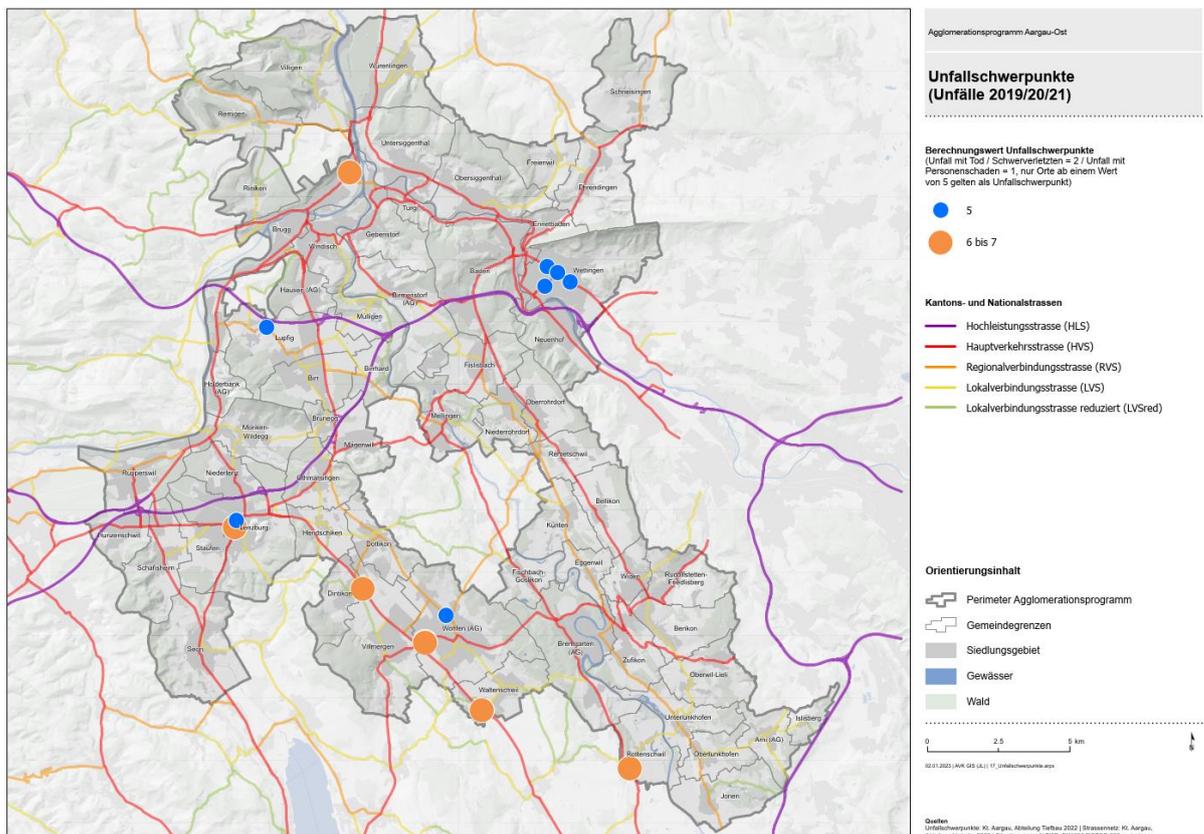
Ansprechperson

Schnetzler Kai, Leiter Sektion Verkehrssicherheit

Beteiligte

Kantone, Gemeinden etc

Beschreibung



Unfallschwerpunkte auf Kantonsstrassen im Perimeter des AP Aargau Ost

Auf Grund von Unfallanalysen und dem systematischen Einsatz der ISSI-Instrumente hat der Kanton die Unfallschwerpunkte auf seinem Strassennetz identifiziert und priorisiert. Das Black Spot Management (BSM) dient der schrittweisen Beseitigung von Unfallschwerpunkten im Strassennetz. Diese werden systematisch identifiziert und nach Sanierungspriorität im Detail analysiert. Geeignete Massnahmen zur Sanierung werden auf Basis der Unfallanalyse abgeleitet, projiziert und realisiert. Die Wirksamkeit der Massnahme wird überprüft und gewährleistet eine nachhaltige Verbesserung der Verkehrssicherheit. Die Sektion Verkehrssicherheit überprüft jährlich Knoten und Abschnitte des Kantonsstrassennetzes auf ihr Unfallgeschehen. Zeigt sich eine erhöhte Anzahl Unfälle mit Personenschäden, werden die Ursachen gesucht und daraus abgeleitete Massnahmen umgesetzt. Der Kanton Aargau hat sich zum Ziel gesetzt, pro Jahr mindestens vier Unfallschwerpunkte dauerhaft zu sanieren.

In den Jahren 2015 bis 2020 wurden die folgenden Unfallschwerpunkte saniert:

USP	Unfallursache	Massnahme	Kosten [Mio. CHF]	Baubeginn
Baden IO, K 115, Einmündung Scharenstrasse	Abbiegeunfälle	Bau Lichtsignalanlage	0.5	2018
Baden IO, K 119, Schulhausplatz, Einmündung Ländliparkhaus	Abbiegeunfälle und Einbiegeunfälle	Belag saniert, neu markiert und Haltebalken für Einhaltung Sichtzonen	0.1	2017
Baden IO, K 115, Schulhausplatz, Bereich Bushaltestelle Schulhausplatz Süd	Disperses Unfallgeschehen	kompletter Neubau mit Optimierungen Lichtsignalanlagen	100	2017
Niederlenz IO, K 123, Autobahnanschluss A1 Lenzburg	Abbiegeunfälle	Bau Lichtsignalanlage	0.5	2015
Niederlenz IO, K 248, Zentrum	Auffahrunfälle und Fussgängerunfälle	Umgestaltung Zentrum	10	2015
Hunzenschwil AO, K111, Autobahnanschluss A1 Aarau Ost	Einbiegeunfälle	Umgestaltung Verkehrsführung Autobahnanschluss A1	0.5	2016

Zweckmässigkeit und Nutzen

Zukunftsbild

Die Massnahme «Sanierung Unfallschwerpunkte» zu folgenden Elementen des Zukunftsbilds bei:

Siedlung: Attraktive Strassenräume sind so gestaltet, dass sie für alle Verkehrsmittel sichere Verbindungen ermöglichen
 Verkehr: Urbane Mobilität mit sicherem Vorwärtskommen im Alltagsverkehr

Teilstrategie

Die Massnahme «Sanierung Unfallschwerpunkte» leistet einen Beitrag zur Umsetzung der folgenden Teilstrategien:

FVV 2 – Sicheres und durchgängiges Velonetz bereitstellen

VS 1 – Verkehrssicherheit bei allen Planungen und Projekten institutionalisieren

VS 2 – Verkehrssicherheit für vulnerable Gruppen systematisch erhöhen

Handlungsbedarf

Mit der Massnahme «Sanierung Unfallschwerpunkte» wird folgender Handlungsbedarf adressiert:

4. Verkehrsflüsse optimieren: Verkehrsstörungen werden seltener aufgrund Unfallreduktion
5. Attraktive Alternativen zum MIV schaffen: Transportkette FVV–ÖV–FVV, sichere Zugänge
6. Rahmenbedingungen für Veloverkehr deutlich verbessern: Unfallschwerpunkte sicherer gestalten

Nutzen/Wirkung

Die Massnahme wirkt insbesondere in folgenden Bereichen:

- WK 1.1 Verbesserung des Gesamtverkehrssystems
- WK 1.4 Verbesserung des Strassennetzes und Verkehrslenkung
- WK 1.5 Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr
- WK 3.1 Erhöhung objektive und subjektive Verkehrssicherheit

Bezug/Abgrenzung zu weiteren Massnahmen

- Verschiedene Aufwertungen von Strassenräumen

Planungsstand und Umsetzung

In den Jahren 2025 bis 2029 ist die Sanierung folgender Unfallschwerpunkt vorgesehen:

USP	Unfallursache	Massnahme	Kosten [Mio. CHF]	Projektstand	Baubeginn voraussichtlich
Baden IO, K268 Schadenmühle	Schleuder- oder Selbstunfälle	Umbau zu Kreisverkehrsplatz	20	Ausschreibung	2021
Brugg IO, K116, Bereich Bushaltestelle Brücke	Schleuder- oder Selbstunfälle und Auffahrunfälle	Sanierung und Umgestaltung Vorstadt	5	Auflage	2023
Brugg IO, K112, Knoten Unterwerkstrasse	Einbiegeunfälle und Unfälle beim Überqueren der Fahrbahn	Knotenumgestaltung und Aufhebung Knotenast Unterwerkstrasse für motorisierten Verkehr im Rahmen Südwestumfahrung Brugg	2	Bauprojekt	2021
Fislisbach IO, K 418, Knoten Sommerhalde	Einbiegeunfälle	Umbau zu Kreisverkehrsplatz	4	Bauprojekt	2022
Lenzburg IO, K 247, Fussgängerstreifen Knoten Schützenmattstrasse	Fussgängerunfälle	Knotenumbau	20	Bauprojekt	2025
Mellingen IO, K 268 / K 414, Knoten Zentralplatz	Einbiegeunfälle	Verkehrsentlastung, Umgestaltung, Dosierung (im Rahmen Umfahrung Mellingen)	40	Auflage, Plan-genehmigung	2024

Gesamthaft investiert der Kanton Aargau im Raum Aargau Ost rund CHF 110 Mio. in die gezielte Verbesserung der Verkehrssicherheit durch die Sanierung von Unfallschwerpunkten.

Aktueller Planungsstand, weitere Planungsschritte	Zeitplanung
Bisherige und weitere: z.B. Vorstudie, Vorprojekt, Machbarkeitsnachweis, Bauprojekt, Öffentliche Auflage, UVP etc.	Jahr
	Jahr
	Jahr
<hr/>	
Nächste Umsetzungsschritte	Zeitplanung
<input type="checkbox"/> Projektierung	Jahr
<input type="checkbox"/> Plangenehmigung/Baubewilligung	Jahr
<input type="checkbox"/> Finanzierung	Jahr
Voraussichtlicher Baubeginn	Jahr
Voraussichtliche Inbetriebnahme	Jahr

EIV 3 Vorstudien an Ortsdurchfahrten

Priorität AP 5G

AvE (2028-2032)

BvE (2032-2036)

Massnahmenart

Eigenleistung Verkehr

Massnahmenkategorie

Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum

Federführung

Kanton

Ansprechperson

Dominik Kramer, Abteilung Verkehr Kanton Aargau

Beteiligte

Kanton Aargau, verschiedene Gemeinden

Beschreibung



Vorstudie Siggenthal Station, Döttinger- und Landstrasse K113 / Basler&Hofmann und Van de Wetering, 2022

Der Kanton Aargau erarbeitet an Kantonsstrassen mit erhöhtem Handlungsbedarf in der Abstimmung von Siedlung/Städtebau, Landschaft/Freiraum und Mobilität Vorstudien an Ortsdurchfahrten. Mit der Vorstudie wird bezweckt, die Entwicklungsabsichten der Gemeinden und die des Kantons frühzeitig zu erkennen und den erhöhten Anforderungen an den Raum gerecht zu werden. Eine Vorstudie ist ein interdisziplinäres Planungsinstrument und klärt die nächsten Planungsschritte für die Gemeinde (u.a. Masterplanungen, Entwicklungsplanungen, Freiraumkonzepte sowie Sondernutzungsplanungen) sowie für den Kanton (Grundlage für Sanierung der Ortsdurchfahrt). Die Flughöhe ist höher als bei einem Betriebs- und Gestaltungskonzept bzw. Vorprojekt.

Die Erarbeitung einer Vorstudie ist an das kantonale Erhaltungsmanagement des Kantons Aargau geknüpft. Wird ein Abschnitt in 6 – 10 Jahren durch den Kanton in Abstimmung mit den Gemeinden saniert, kann eine Vorstudie als Grundlage erarbeitet werden. Die Auswahl welche Abschnitte Handlungsbedarf besteht für eine Vorstudie erfolgt durch den Kanton.

Mit den Vorstudien kann in den multifunktionalen, öffentlichen Strassenräumen und Zentren mit unterschiedlichen Nutzungsansprüchen gebührend Rechnung getragen werden. Diese ganzheitliche Betrachtung unter Berücksichtigung von Siedlung, Städtebau und Innenentwicklung, Freiraum und öffentlicher Raum, Nutzung, Verkehr, Gesellschaft, Ökonomie und Umwelt führt zu einem qualitativ höheren Ergebnis.

In folgenden Gemeinden wurde eine Vorstudie an Ortsdurchfahrten erarbeitet:

- Windisch: 2020
- Möriken-Wildegg, 2020
- Siggenthal Station (Gemeinden Untersiggenthal und Würenlingen): 2022

Im Rahmen der GVK Raum Brugg Windisch und GVK Raum Baden und Umgebung sind in den Gemeinden Neuenhof, Wettingen, Baden (inkl. Turgi), Obersiggenthal und Untersiggenthal Vorstudien an Ortsdurchfahrten geplant, in Brugg steht der Start der Vorstudie bevor.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Zukunftsbild

Die Massnahme Vorstudien an Ortsdurchfahrten trägt zu folgenden Elementen des Zukunftsbilds bei:

Siedlung: Attraktive Strassenräume tragen zu einer lebenswerten und klimaangepassten Agglomeration bei. Für eine funktionsfähige und wirtschaftliche Erschliessung sind Hauptverkehrsstrassen innerhalb von Siedlungen unumgänglich. Sie sind so gestaltet, dass sie für alle Verkehrsträger, insbesondere den Fuss- und Veloverkehr, sichere und möglichst direkte Verbindungen ermöglichen. Innerhalb von dicht genutzten Stadträumen und Ortszentren werden die öffentlichen Räume durch die attraktive Gestaltung der Strassenräume belebt.

Verkehr: Dichte, direkte und lückenlose Velo- und Fussverkehrsnetze gewährleisten attraktive Rahmenbedingungen für die urbane Mobilität und komfortables, sicheres Vorwärtskommen im Alltagsverkehr. Umgestaltete Strassenräume unterstützen die Steigerung der Aufenthaltsqualität in den Ortszentren und damit die Attraktivität des Fussverkehrs.

Teilstrategie

Die Massnahme Vorstudien an Ortsdurchfahrten leistet einen Beitrag zur Umsetzung der folgenden Teilstrategien:

S 4 – Entwicklung auf Schwerpunkte konzentrieren: Attraktive Strassenraumgestaltung in Schwerpunkten

S 6 – Strassenräume mit Lebensqualität entwickeln: Reduktion der negativen Auswirkungen des Verkehrs (Lärm, Luftschadstoffe, Trennungswirkung) und Verbesserung der Sicherheit der Fussgänger und Velofahrenden

FVV 3 – Engmaschiges Fuss- und Veloverkehrsnetz in urbanen Entwicklungsräumen anbieten: Mehr Raum für Fuss und Velo schaffen

MIV 2 – Strassenverkehr siedlungsverträglich abwickeln: Siedlungsgerecht gestalten und Sicherheit erhöhen, verbesserte Aufenthaltsqualität sowie Spielräume für den Fuss- und Veloverkehr nutzen

VS 2 – Verkehrssicherheit bei allen Planungen und Projekten institutionalisieren: bei der Ausgestaltung der Projekte systematisch berücksichtigt

Handlungsbedarf

Mit der Massnahme Vorstudien an Ortsdurchfahrten wird folgender Handlungsbedarf adressiert:

2. Negative Auswirkungen des Verkehrs auf Siedlungen reduzieren: Reduktion von Lärm und Luftbelastungen im dicht besiedelten Raum, Reduktion der Trennungswirkung
4. Verkehrsflüsse optimieren: Strassennetz ganzheitlich betrachten, Berücksichtigung von Überlastungen von Ortsdurchfahrten

Nutzen/Wirkung

- Das Massnahmenpaket wirkt insbesondere in folgenden Bereichen:
- WK 1.1 Verbesserung des Gesamtverkehrssystems
- WK 1.4 Verbesserung des Strassennetzes und Verkehrslenkung
- WK 1.5 Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr
- WK 2.1 Siedlungskonzentration und Innenverdichtung
- WK 2.2 Aufwertung der öffentlichen Freiräume im Siedlungsgebiet
- WK 3.1 Erhöhung objektive und subjektive Verkehrssicherheit

Bezug/Abgrenzung zu weiteren Massnahmen

- SR 1 Massnahmenpaket Aufwertung/Sicherheit Strassenraum (A-Horizont)
- SR 2 Massnahmenpaket Aufwertung/Sicherheit Strassenraum (B-Horizont)

Planungsstand und Umsetzung

Aktueller Planungsstand, weitere Planungsschritte

Das Instrument der Vorstudien an Ortsdurchfahrten wird im Kanton Aargau seit 2018 angewendet.

Zeitplanung

Seit 2018

Nächste Umsetzungsschritte	Zeitplanung
<input type="checkbox"/> Projektierung	laufend
<input type="checkbox"/> Plangenehmigung/Baubewilligung	laufend
<input type="checkbox"/> Finanzierung	laufend
Voraussichtlicher Baubeginn	laufend
Voraussichtliche Inbetriebnahme	laufend

SR 1 Massnahmenpaket für Aufwertung Strassenraum und Erhöhung der Sicherheit im Strassenraum - A-Horizont

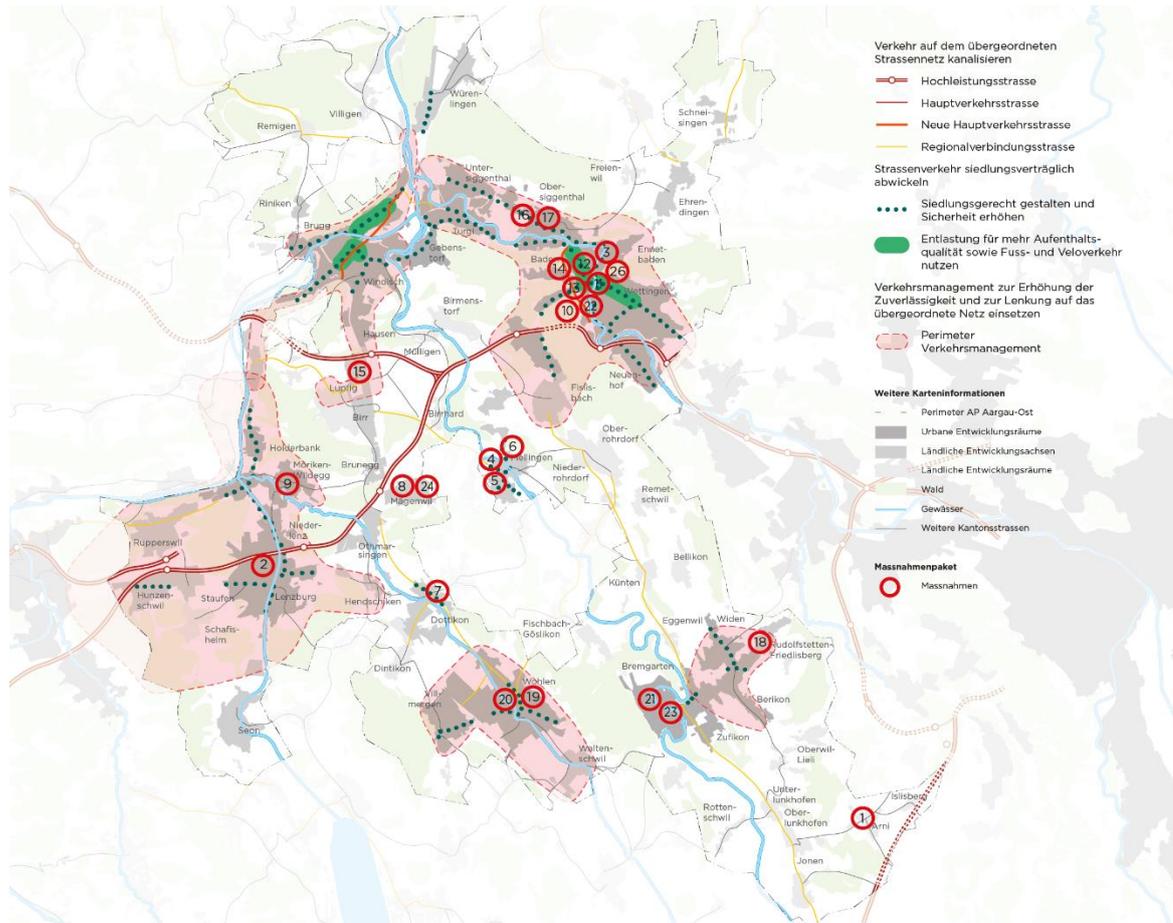
Priorität AP 5G

- A (2028-2032)
- B (2032-2036)
- C (nach 2035)

Massnahmenart

Massnahmenpaket Verkehr: Aufwertung Strassenraum / Sicherheit Strassenraum.

Beschreibung der Konzeption



Räumliche Übersicht Massnahmen und Bezug zur Teilstrategie Strassenverkehr

Verschiedene Hauptverkehrsstrassen und Verbindungsstrassen in dicht besiedelten Räumen der Agglomeration sind stark belastet. Neben einer hohen Lärm- und Luftschadstoffbelastung reduzieren stark belastete Strassen auch die Aufenthaltsqualität und die Attraktivität für den Fuss-/Veloverkehr in den Städten und Gemeinden. Zudem erhöhen sie die Querungswiderstände. Es ist nicht zu vermeiden, dass ein Teil dieser Abschnitte auch zukünftig erhebliche Verkehrsbelastungen bewältigen müssen. Diese Abschnitte sind möglichst siedlungsgerecht zu gestalten und die Sicherheit zu erhöhen. Ziel ist eine Reduktion der negativen Auswirkungen der hohen Belastungen, namentlich Lärm, Luftschadstoffe und Trennwirkung. Bereits in Agglomerationsprogrammen vergangener Generationen wurden verschiedene Massnahmen umgesetzt. Um den festgestellten Handlungsbedarf anzugehen, werden im Rahmen des Agglomerationsprogramms der 5. Generation mehrere Massnahmen umgesetzt.

Die unten aufgeführten Massnahmen für das AP 5G sind im bilateralen Austausch mit den Standortgemeinden und den kantonalen Fachstellen überprüft worden und können voraussichtlich in der Periode 2028 - 2031 realisiert werden.

Zukunftsbild

Das Massnahmenpaket Aufwertung/Sicherheit Strassenraum A-Horizont trägt zu folgenden Elementen des Zukunftsbilds bei:

Siedlung: Attraktive Strassenräume tragen zu einer lebenswerten und klimaangepassten Agglomeration bei. Für eine funktionsfähige und wirtschaftliche Erschliessung sind Hauptverkehrsstrassen innerhalb von Siedlungen unumgänglich. Sie sind so gestaltet, dass sie für alle Verkehrsmittel, insbesondere den Fuss- und Veloverkehr, sichere und möglichst direkte Verbindungen ermöglichen. Innerhalb von dicht genutzten Stadträumen und Ortszentren werden die öffentlichen Räume durch die attraktive Gestaltung der Strassenräume belebt.

Verkehr: Dichte, direkte und lückenlose Velo- und Fussverkehrsnetze gewährleisten attraktive Rahmenbedingungen für die urbane Mobilität und komfortables, sicheres Vorwärtskommen im Alltagsverkehr. Umgestaltete Strassenräume unterstützen die Steigerung der Aufenthaltsqualität in den Ortszentren und damit die Attraktivität des Fussverkehrs. Die durch die Zentrumsentlastungen in Baden und Brugg sowie die Umfahrungen von Mellingen und Wohlen geschaffenen zusätzlichen Spielräume haben eine nachhaltige Aufwertung ermöglicht und Raum für den Fuss- und Veloverkehr geschaffen.

Teilstrategie

Das Massnahmenpaket Aufwertung/Sicherheit Strassenraum A-Horizont leistet einen Beitrag zur Umsetzung der folgenden Teilstrategien:

S3 – Wohnqualität und Ortsbild stärken: Identitätsstiftende Ortskerne als attraktive Aufenthaltsorte und Treffpunkt aus-gestalten

S4 – Entwicklung auf Schwerpunkte konzentrieren: attraktive Strassenraumgestaltung in Schwerpunkten

S6 – Strassenräume mit Lebensqualität entwickeln: Reduktion der negativen Auswirkungen des Verkehrs (Lärm, Luft, Schadstoffe, Trennungswirkung) und Verbesserung der Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden.

MIV 2 – Strassenverkehr siedlungsverträglich abwickeln: Siedlungsgerecht gestalten und Sicherheit erhöhen, verbes-serte Aufenthaltsqualität sowie Spielräume für Fuss- und Veloverkehr nutzen

FVV3 – Engmaschiges Fuss- und Veloverkehrsnetz in urbanen Entwicklungsräumen anbieten: an Bahnhöfen, in Zentren und bei Versorgungsangeboten, ist auf eine hohe Durchgängigkeit und geeignete Abstellanlagen besonders zu achten

VS2 – Verkehrssicherheit für vulnerable Gruppen systematisch erhöhen: systematische Überprüfung der Nutzungsan-sprüche aller Nutzergruppen

Handlungsbedarf

Mit dem Massnahmenpaket Aufwertung / Sicherheit Strassenraum A-Horizont wird folgender Handlungsbedarf adres-siert:

2. Negative Auswirkungen des Verkehrs auf Siedlung reduzieren – Gestaltung attraktiver öffentlicher Strassenräume

6. Rahmenbedingungen für Veloverkehr deutlich verbessern: Bessere Infrastrukturen bereitstellen, um Potenzial besser zu nutzen. Flächen zur Verfügung stellen und Lücken schliessen

Nutzen/Wirkung

Die Massnahme wirkt insbesondere in folgenden Bereichen:

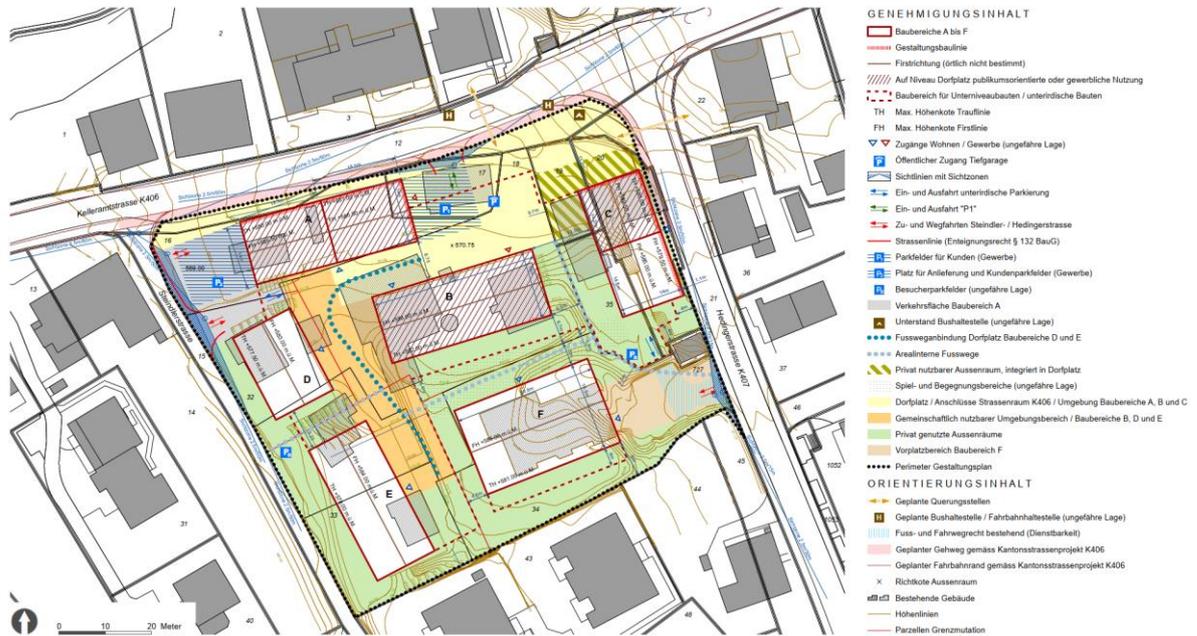
- WK 1.4 Verbesserung des Strassennetzes und Verkehrslenkung
- WK 1.5 Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr
- WK 3.1 Erhöhung objektive und subjektive Verkehrssicherheit

Teilmassnahmen

SR-1.1	Federführung	Ansprechperson
Arni, Schaffung Dorfplatz im Zusam-menhang mit SNP	Gemeinde Arni	Tobler Kevin, Gemeineschreiber und Leiter Bauverwaltung
AP 3G, Eigenleistung	Beteiligte	Kosten
ARE-Code XXXX.XX	Kanton (K406), private Eigentümer	CHF 300'000
	Kurzbeschrieb	
	Im Rahmen des Gestaltungsplans «Dorfkern, Areal Post/Testuz» soll ein öf-fentlicher Dorfplatz gestaltet werden, welcher das bestehende Fusswegnetz miteinbezieht und erweitert, Strassenquerungen vorsieht und attraktive öffent-liche Aufenthaltsräume bietet. Zusätzlich sind Veloabstellplätze sowie eine Bushaltestelle vorgesehen.	
	Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich	
	Umsetzungsbereich Dorfplatz: 1'180m ²	



Übersichtsplan, Gemeinde Arni



Gestaltungsplan Dorfplatz Arni, Gemeinde Arni 2020

SR-1.2

Lenzburg, Umgestaltung Sägestrasse

AP 3G, Priorität A

ARE-Code 4021.3.009

Federführung

Gemeinde Lenzburg

Beteiligte

-

Ansprechperson

Brenner Christian, Leiter Tiefbau und Verkehr

Kosten

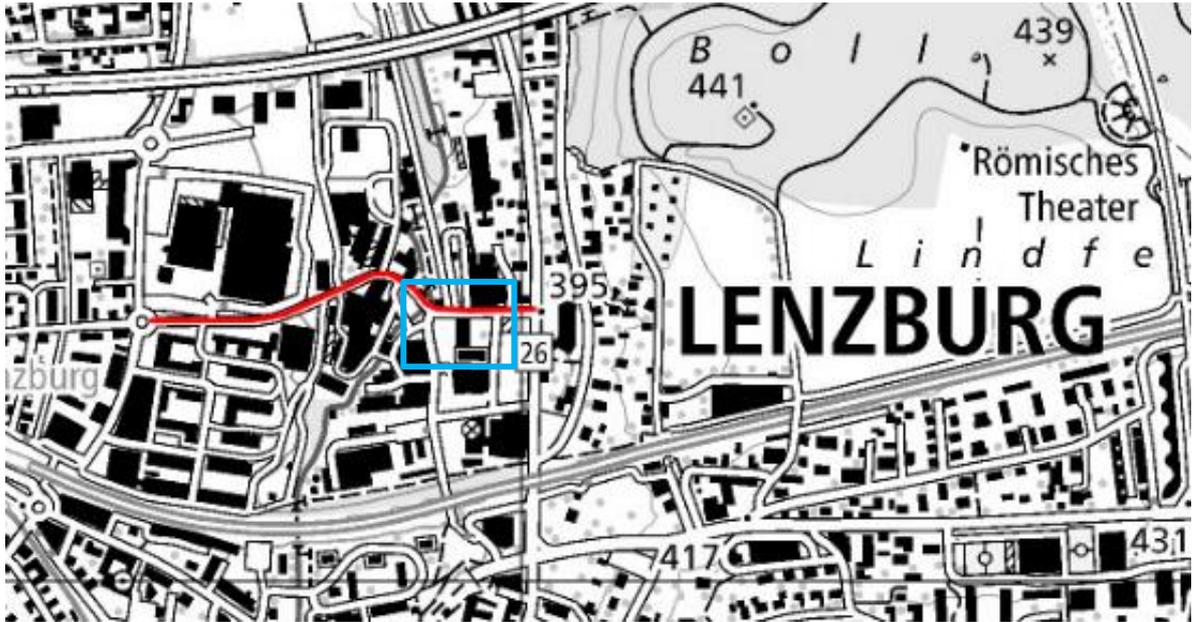
CHF 500'000

Kurzbeschreibung

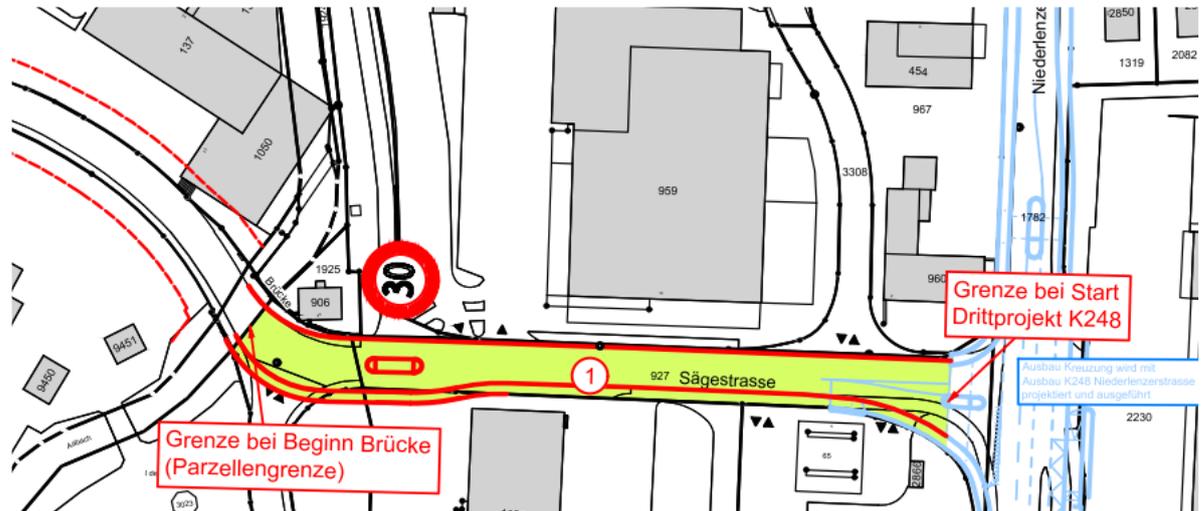
Die Sägestrasse und der Niederlenzer Kirchweg dienen heute als Ersatz für die im Richtplan verankerte Verlängerung der nördlichen Ringstrasse. Im Zuge der geplanten Verlängerung der Ringstrasse kann die Sägestrasse umgestaltet und aufgewertet werden. Vorgesehen sind eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30, ein LW-Verbot, die Verengung des Strassenquerschnitts sowie die Optimierung der Fusswegverbindungen durch zusätzliche Markierungen (z.B. FGSO). Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wird zudem eine Schutzinsel vorgesehen.

Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich

Massnahmenperimeter: 5'300m²



Situationsplan Massnahmen-Abschnitt Sägestrasse, Stadt Lenzburg



Sanierungsplan Abschnitt Sägestrasse, Stadt Lenzburg 2021

SR-1.3

Ennetbaden, BGK / Velohauptverbindung Sonnenbergstrasse

AP 4G, Priorität B

ARE-Code **XXXX.XX**

Federführung

ATB / UH

Beteiligte

Gemeinde Ennetbaden, Kanton

Ansprechperson

Utiger Martin, Kreisingenieur

Kosten

CHF 3'000'000

Kurzbeschreibung

Der Abschnitt der Sonnenbergstrasse in Ennetbaden zwischen dem Knoten Oberdorfstrasse und der Einmündung Schösslistrasse ist der letzte Abschnitt der Sonnenbergstrasse, welcher noch nicht auf die heute geltenden Strassenbreiten ausgebaut ist. Insbesondere ist in diesem Bereich auch keine sichere Veloführung auf der Strasse vorhanden. Die Hauptziele des BGK / Velohauptverbindung Sonnenbergstrasse sind die Verkehrsabwicklung mit erhöhter Sicherheit für alle Teilnehmer sowie Erhöhung der Attraktivität und Schliessung der Lücken für den Radverkehr. Dazu wurde der Strassenquerschnitt neu aufgeteilt. Zukünftig soll die Fahrbahn 2 x 3.00 m Breite einnehmen und Platz für beidseitigen 1.5m breiten Radstreifen sowie beidseitig ca. 2m breit Gehwege ermöglichen. Die Fahrbahnbreite beträgt damit durchgehend 9.00 m. Im Anschlussbereich an die bestehende Fahrbahn bei der Einmündung Schösslistrasse erfolgt eine Verengung auf die heute bestehende Breite von ca. 8.40 m.

Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich

BGK-Perimeter: 4'300 m²



Situationsplan BGK / Velohauptverbindung Sonnenbergstrasse, Gemeinde Ennetbaden



Entwurf BGK / Velohauptverbindung Sonnenbergstrasse, Gemeinde Ennetbaden

SR-1.4
Mellingen, Umgestaltung
Lenzburgerstrasse
 AP 4G, Priorität A
 ARE-Code 4021.4.040

Federführung
 Gemeinde Mellingen
Beteiligte
 private Eigentümer

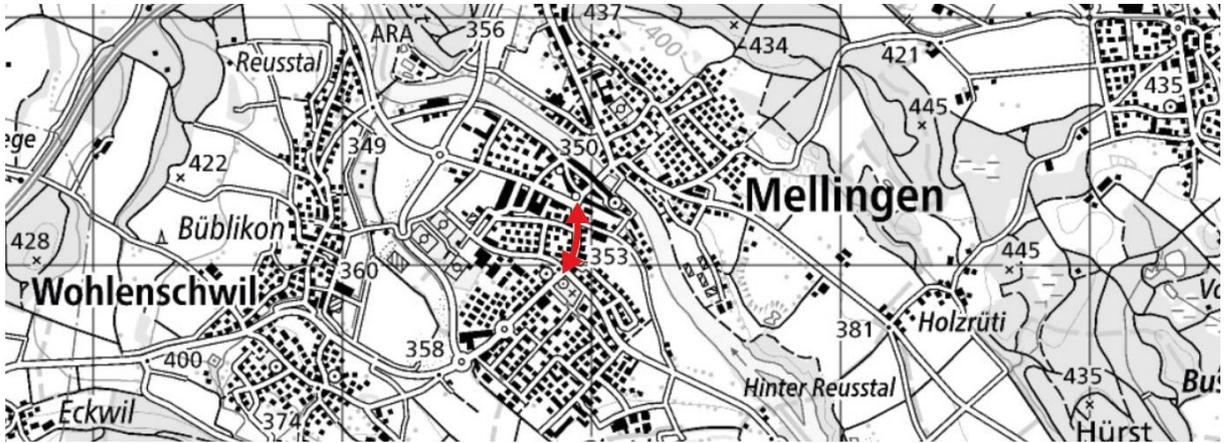
Ansprechperson
 Studer Reto, Bauverwalter
Kosten
 CHF 2'500'000

Kurzbeschreibung
 Mit der Inbetriebnahme der Umfahrung Mellingen 2023 und den flankierenden Massnahmen (Beschränkung des Durchgangsverkehrs durch Altstadt mit Hilfe von Sperrzeiten, generelles Lastwagenverbot, Neuordnung von Vortrittsbeziehungen) nimmt der Verkehr durch die Altstadt deutlich ab. Damit entsteht eine Chance für die Umgestaltung und Erhöhung der Verkehrssicherheit auf der Lenzburgerstrasse. Die Situation für die verschiedenen Verkehrsteilnehmenden soll verbessert werden.
 Gemäss dem städtebaulichen Leitbild liegt eine detaillierte Analyse der Qualitäten, Defizite, Chancen und Risiken des Strassenbereichs vor. Die Strassenbreite soll reduziert werden. Die Fahrspuren sollen jeweils eine Breite von 3.0 m aufweisen. Für Velofahrer sollen separate Fahrspuren zur Verfügung stehen. Entlang der Strasse sollen Bäume gepflanzt werden, welche das Strassenbild aufwerten und gegen die Hitze wirken. Zur Reduktion des Lärms soll ein lärmarmes Deckbelag eingebaut werden. Die bestehende Bushaltestelle ist behindertenge-

recht umzubauen. Das Konzept der Umgestaltung und Aufwertung der Lenzburgerstrasse soll zusammen mit der Birrfeldstrasse sowie der Gestaltung des Lindenplatzes mit einem Busumsteigeknoten im Rahmen eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes (BGK) und Einbezug der Bevölkerung bzw. Anstösser (Begleitgruppe) erarbeitet werden.

Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich

Strassenabschnitt exkl. Kreisel Birrfeld-/Lenzburgerstrasse: 3'700m²



Situationsplan Umgestaltung Lenzburgerstrasse, Gemeinde Mellingen



Städtebauliches Leitbild mit der Lenzburgerstrasse in rot, Gemeinde Mellingen

SR-1.5

Mellingen, Platzgestaltung Lindenplatz

AP 4G, Priorität B

ARE-Code 4021.4.045

Federführung

Gemeinde Mellingen

Beteiligte

private Eigentümer

Kurzbeschreibung

Mit der Inbetriebnahme der Umfahrung Mellingen 2023 und flankierenden Massnahmen (Beschränkung des Durchgangsverkehrs durch Altstadt mit Hilfe von Sperrzeiten, generelles Lastwagenverbot, Neuordnung von Vortrittsbeziehungen) nimmt der Verkehr durch die Altstadt deutlich ab. Damit entsteht eine Chance für die Aufwertung des Lindenplatzes. Der Lindenparkplatz soll zu einem Lindenpark aufgewertet werden, der der Bevölkerung einen Grünraum,

Ansprechperson

Studer Reto, Bauverwalter

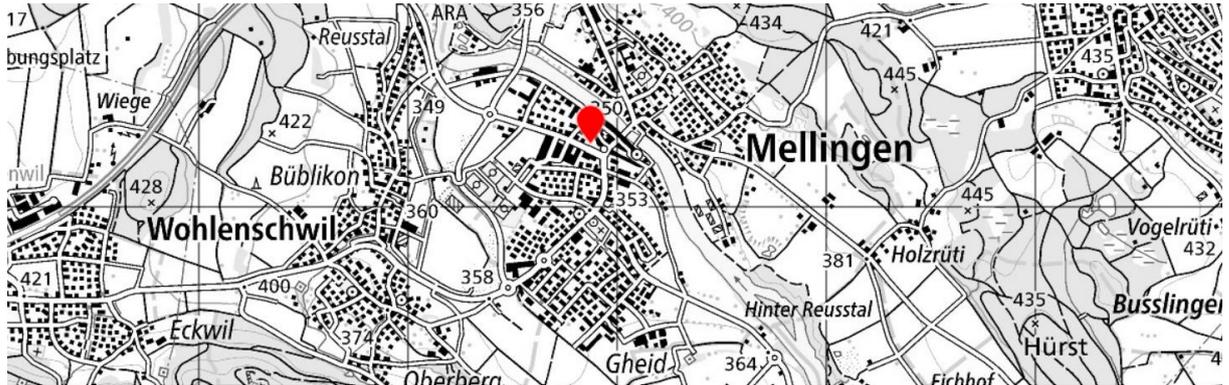
Kosten

CHF 2'500'000

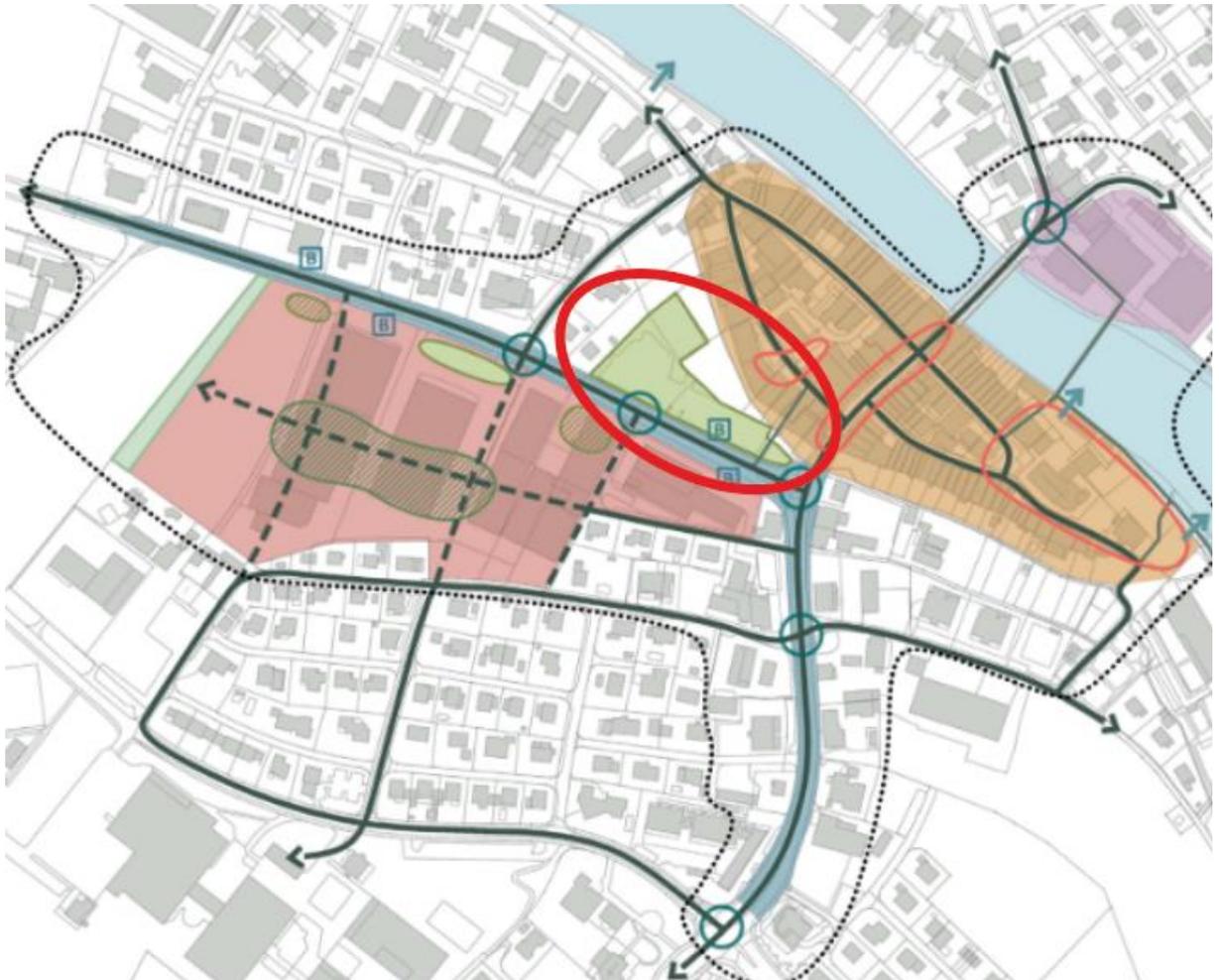
Freiraum und Begegnungsort bietet. Die bestehenden Parkfelder sollen aufgehoben werden und in einer neu zu erstellenden Tiefgarage bei der Überbauung Birrfeldstrasse in die Zentrumszone A oder B verlegt werden. In Zusammenhang mit der Planung der Umgestaltung Birrfeldstrasse ist zu klären, wo die neue behindertengerechte Bushaltestelle platziert werden soll. Die Neugestaltung des Lindenplatzes soll mit einem Studienauftrag oder eines Architekturwettbewerbs geplant werden. Das Konzept der Gestaltung des Lindenplatzes mit einem allfälligen Busumsteigeknoten soll zusammen mit der Birrfeldstrasse und der Lenzburgerstrasse im Rahmen eines Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) und Einbezug der Bevölkerung bzw. Anstösser (Begleitgruppe) erarbeitet werden.

Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich

Platzgestaltung (Lindenplatz): 2'700m²



Situationsplan Lindenplatz, Gemeinde Mellingen

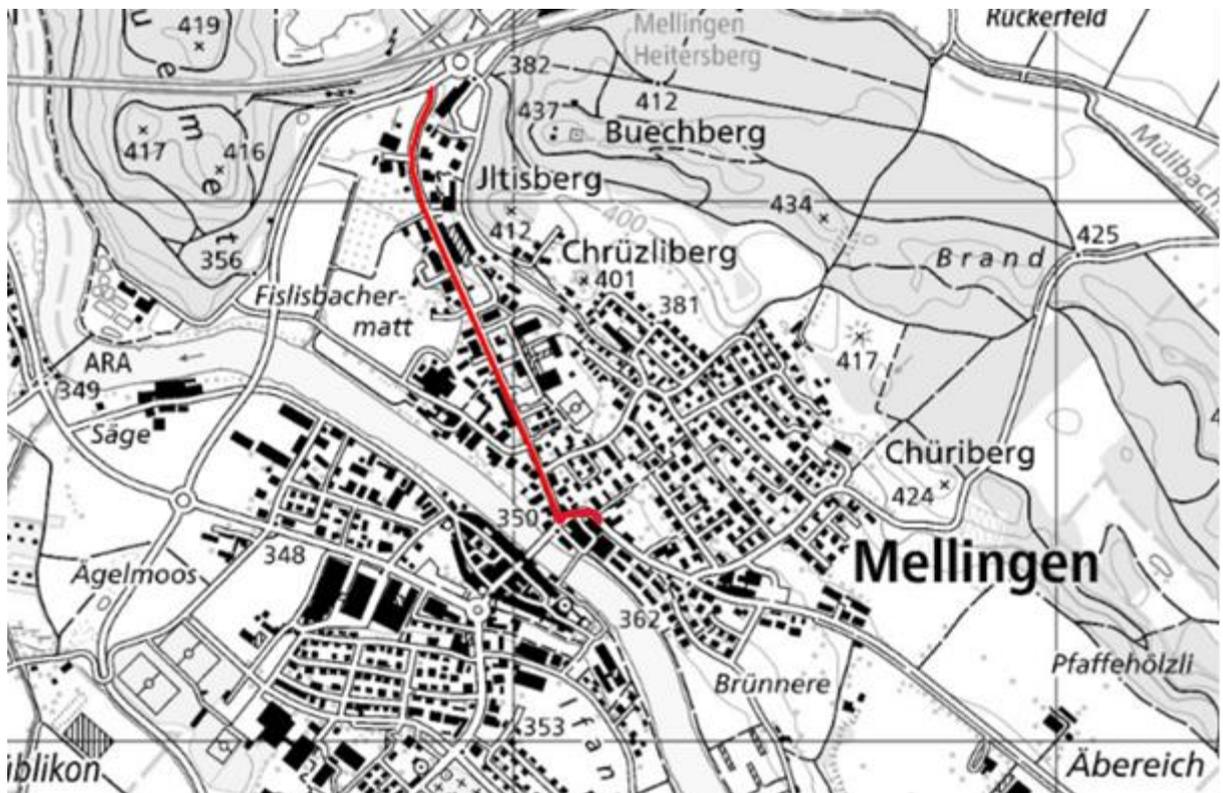


Städtebauliches Leitbild mit Lindenplatz in rot, Gemeinde Mellingen

<p>SR-1.6 Mellingen, Strassenraumaufwertung Bahnhofstrasse K414 Neue Massnahme</p>	<p>Federführung ATB / RE</p> <p>Beteiligte Gemeinde Mellingen, private Eigentümer</p>	<p>Ansprechperson Korbonits Josef, Projektleiter Tiefbau</p> <p>Kosten CHF 1'100'000</p>
<p>Kurzbeschreibung</p> <p>Der Kanton erarbeitet aktuell in Zusammenarbeit mit der Gemeinde ein Projekt zur Neugestaltung der Bahnhofstrasse. Der Strassenquerschnitt soll an verschiedenen Orten angepasst werden, um die Strasse an die Gegebenheiten (geringere Verkehrsbelastung infolge Umfahrung Mellingen, Aufwertung für Fuss- und Veloverkehr) anzupassen. Der Projektperimeter erstreckt sich von der Einmündung in die Umfahrung Mellingen bis etwa zur Einmündung des Ulrichsteg in die Stetterstrasse. Die Bushaltestelle Krone wird hindernisfrei als Fahrbahnhaltestelle umgebaut.</p> <p>Durch die von der Umfahrung Mellingen hervorgerufenen Änderungen im Verkehrsregime hat sich die Hauptbeziehung am Zentralplatz auf die Fahrbeziehung Mellingen – Stetten und zurück verlagert. Die heute an diesem Knoten ungenügende Situation wird verbessert, indem der Zentralplatz mit dem vorliegenden Projekt zu einem Kreisverkehr umgebaut wird.</p> <p>Es ist vorgesehen, das Angebot insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr zu verbessern und den Strassenraum dahingehend zu gestalten.</p> <p>Mit dem Projekt wird der gesamte Strassenkörper saniert und die Fahrbahn erneuert. Im Zuge der Sanierung wird auch die Stetterstrasse bis zur Einmündung des Ulrichstegs saniert. Neben den genannten Massnahmen wird auch die Aufenthaltsqualität mit gestalterischen Massnahmen (Pflanzrabatten, Stauden, Büsche, Bäume, ...) verbessert.</p>		

Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich

Total umgestalteter Strassenraum: 13'000m²



Situationsplan Strassenraumaufwertung Bahnhofstrasse, Gemeinde Mellingen

SR-1.7

**Dottikon, Strassenraumaufwertung
Wohlerstrasse, K266**

Neue Massnahme

Federführung

ATB / RE

Ansprechperson

Busslinger Tom, Projektleiter Tiefbau

Beteiligte

Gemeinde Dottikon

Kosten

CHF 3'500'000

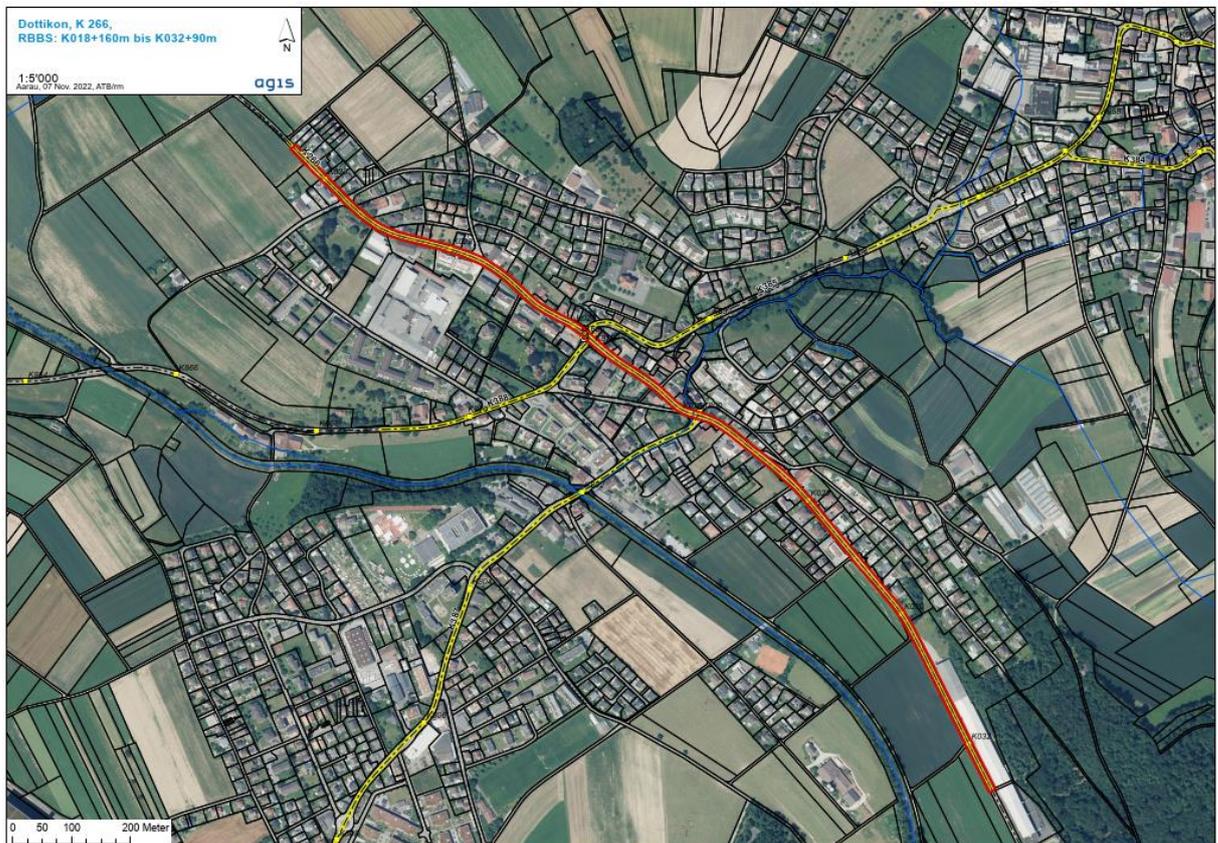
Kurzbeschreibung

Eine Aufwertung der Wohlerstrasse und eine Optimierung der darauf vorgesehenen kantonalen Veloroute ist im Zuge der Sanierung der Kantonsstrasse geplant. Im Fokus steht im Rahmen des BGK-Vorprojekts:

- die Erhöhung der Verkehrssicherheit mittels sicherheitsrelevanter Elemente im Strassenraum
- der Lärmschutz
- die siedlungsverträgliche Strassenraumgestaltung
- die Festlegung der Freihalteflächen
- die möglichen Knotenformulierung

Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich

Total umgestalteter Strassenraum: 4'600m²



Situationsplan Wohlerstrasse, Gemeinde Dottikon 2023

SR-1.8

Mägenwil, K268: BGK und Verbreiterung des bestehenden Radstreifen

Neue Massnahme

Federführung

ATB / UH

Ansprechperson

Utiger Martin, Kreisingenieur

Beteiligte

Gemeinde Mägenwil, Kanton

Kosten

CHF 2'600'000

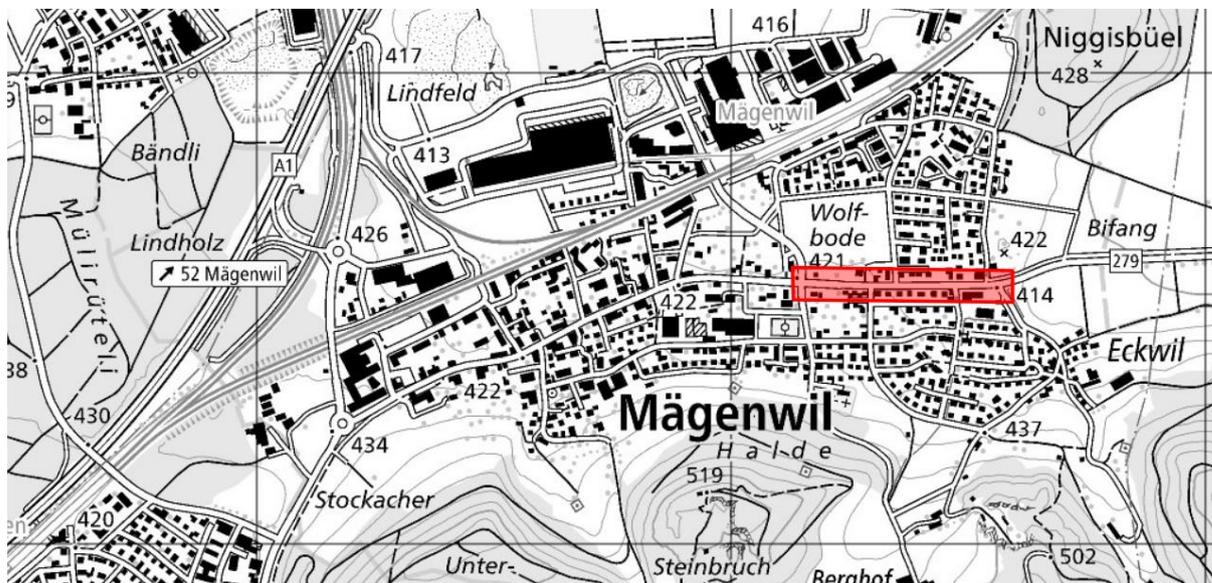
Kurzbeschreibung

Die Hauptstrasse K 268 ist sanierungsbedürftig. Im Hinblick auf die Sanierung wurde im Jahr 2019 unter der Federführung des Departements Bau, Verkehr und Umwelt ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) erarbeitet. Ziel des Konzepts ist einerseits die Bildung einer attraktiven Ortsdurchfahrt, wie auch die Gewährleistung einer höheren Verkehrssicherheit.

Im Rahmen des BGK sind Busbuchten bei der Bushaltestellen Gemeindehaus (beide Haltekanten) sowie bei der Haltestelle Eckwil in Richtung Othmarsingen vorgesehen. Zusätzlich sind neu diverse Strassenquerungen mit Fussgängerstreifen und Fussgängerschutzinseln sowie Trottoirüberfahrten geplant. Der Perimeter der Strassenraumaufwertung grenzt an den Wohnschwerpunkt Wolfboden (Massnahme S5.4).

Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich

Total umgestalteter Strassenraum: 11'000m²



Situationsplan Hauptstrassenabschnitt K268, Gemeinde Mägenwil



Bauprojekt Belagssanierung Hauptstrasse mit Verbreiterung bestehenden Radstreifen, Gemeinde Mägenwil

SR-1.9

**Möriken Wildegg, Aufwertung
Niederlenzstrasse**

AP 3G, Priorität A

ARE-Code XXXX.XX

Federführung

ATB/UH

Beteiligte

Gemeinde Möriken-Wildegg,
Kanton

Ansprechperson

Pedri Ramon, Projektleiter ATB

Kosten

CHF 4'000'000
mit Brückenverbreiterung / Unterführung

Kurzbeschreibung

Der Belagsaufbau der K393 Niederlenzstrasse in Möriken stammt aus den Jahren 1971 bis 1982. Der heute teilweise sehr schlechte Zustand macht eine umfassende Sanierung notwendig. Der Gemeinderat Möriken und die Abteilung Tiefbau möchten die notwendige Sanierung zum Anlass nehmen, die ebenfalls vorhandenen verkehrstechnischen Defizite zu beseitigen und die Strasse den heutigen und zukünftigen Anforderungen und Vorschriften anzupassen. Mit einer Optimierung der Strassenbreite, dem gesicherten Fussgängerübergang Erlenweg, Ergänzungen und Ausbauten von Trottoirs zu Fuss-/Radwegen und Anpassungen von Einmündungen soll die Verkehrssicherheit entscheidend

verbessert werden. Entlang und über die Strasse führen stark frequentierte Schulwegverbindungen. Für die auf der Strecke verkehrenden Regionalbuslinien soll der fahrplangerechte Betrieb gesichert werden. Gleichzeitig können die Haltestellen gemäss Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) umgebaut werden. Mit der Sanierung und dem Ausbau wird jedoch auch eine Stärkung des Ortsbildes und eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum angestrebt. Dazu wird eine Aufwertung des Strassenraumes vorgesehen.

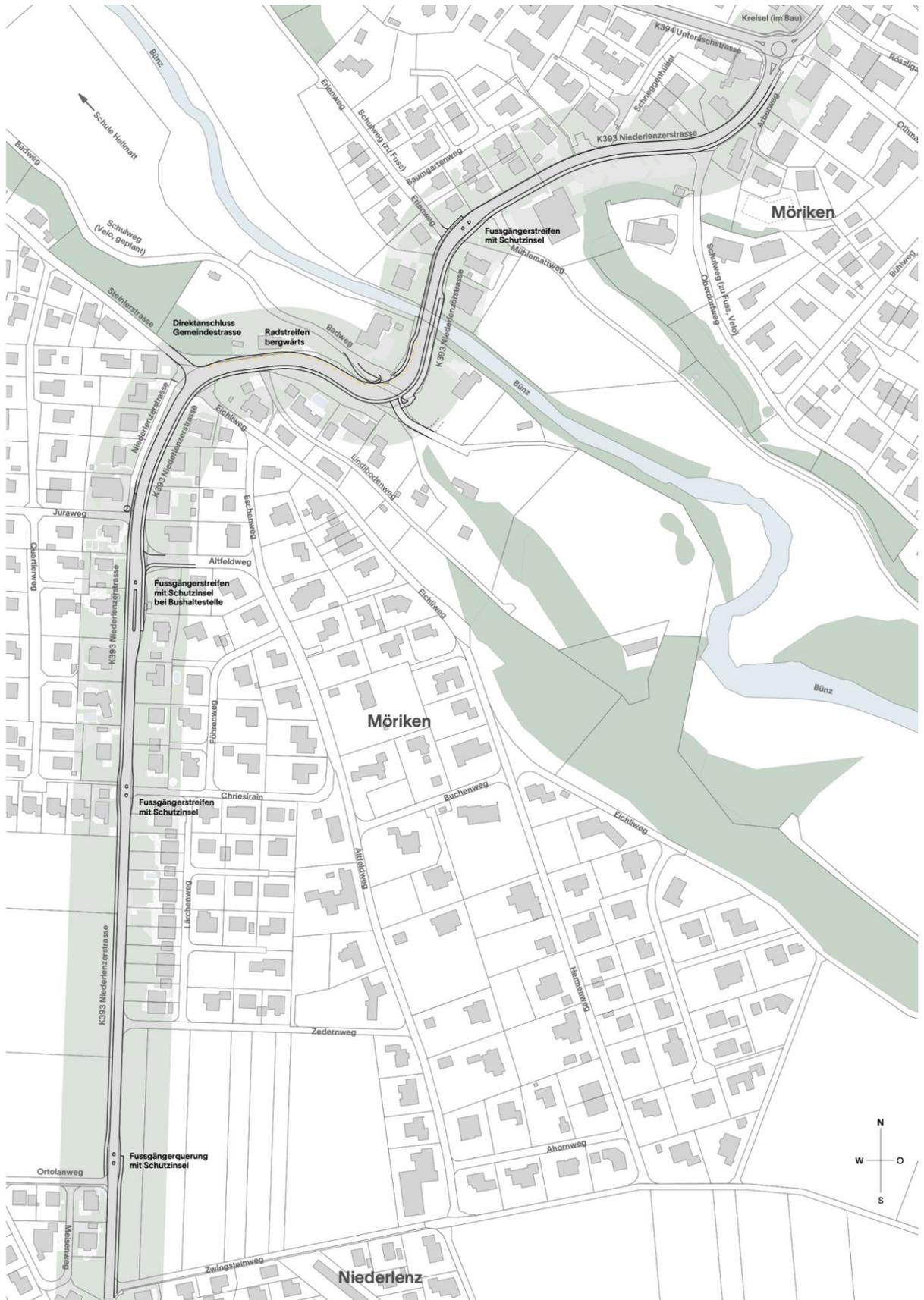
Aufgrund der Entwicklung der Schule Hellmatt (Bezirksschule), kann die kantonale Radroute nicht mehr durch das Schulareal geführt werden. Dies erfordert eine Verlegung der kantonalen Radroute; im Vordergrund steht eine Führung über den Badweg. Aufgrund der gegebenen Linienführung der Kantonsstrasse ist für diese Verlegung eine Unterführung zur sicheren Querung der Strasse für den Schülerverkehr und eine Verbreiterung der Bünzbrücke erforderlich. Die Anordnung einer zusätzlichen Bushaltestelle auf dieser Brücke, zur Anbindung des Einzugsgebiets der Bezirksschule, wird dabei vorbereitet.

Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich

Totalfläche umgestalteter Strassenraum: 16'430m²



Situationsplan Niederlenzstrasse K393, Gemeinde Möriken-Wildegg



Situationsplan Niederlenzstrasse K393, Gemeinde Möriken-Wildegg

SR-1.10 Baden, Aufwertung Badstrasse Neue Massnahme	Federführung Stadt Baden	Ansprechperson Schneider Amalia, Projektleiterin Stadtentwicklung
	Beteiligte -	Kosten CHF 2'000'000

Kurzbeschreibung

Zahlreiche Bauten entlang der Badstrasse stehen in den nächsten Jahren vor einer Sanierung oder baulichen Erneuerung. Im Anschluss ist der öffentliche Raum in der Innenstadt, vorab die Badstrasse, basierend auf einer Gesamtstudie aufzuwerten. Dabei gilt es, die Aufenthaltsqualität zu verbessern und Hitzesituationen zu entschärfen. Viele Platzsituationen und Strassenaufweitungen im unmittelbaren Umfeld der Badstrasse haben ganz unterschiedliche Qualitäten und Atmosphären. All diese Stadträume werden durch die Badstrasse zusammengebunden, diese vermittelt als Teil der Stadtachse zwischen den unterschiedlichen Öffentlichkeiten und hat dennoch ihre genuine Atmosphäre mit eigenen Funktionen. Für den Fussverkehr ist die Badstrasse die zentrale Achse für die Altstadt und sie verbindet die Innenstadt mit dem Bäderquartier.

Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich

Totalfläche umgestalteter Strassenraum: 2'950m²



Situationsplan Badstrasse, Stadt Baden



Entwurf Aufwertung Badstrasse, Stadt Baden

<p>SR-1.11 Baden, Neugestaltung Bahnhofstrasse Neue Massnahme</p>	<p>Federführung Stadt Baden</p> <p>Beteiligte SBB</p>	<p>Ansprechperson Schneider Amalia, Projektleiterin Stadtentwicklung</p> <p>Kosten CHF 1'500'000</p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Kurzbeschreibung

Die Bahnhofstrasse ist für den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr einerseits eine zentrale Verbindungsachse zwischen der Haselstrasse und der Innenstadt und andererseits zwischen der Innenstadt und dem Bäderquartier. Die Bahnhofstrasse erschliesst zudem die Parkierungsanlage „Tunnelgarage“. Die heutige Gestaltung der Bahnhofstrasse wird diesen zahlreichen Bedürfnissen kaum gerecht.

Die SBB haben die Planung für die Perronverlängerung des Gleises 1 gestartet. Erste Studien der SBB zeigen, dass die Bedürfnisse der SBB und der Stadt Baden dringend miteinander abgeglichen werden müssen, da enge Schnittstellen zum angrenzenden Stadtraum, zur Zugänglichkeit der Geleise, zum geplanten Fuss- und Veloweg entlang der Geleise Richtung Römerstrasse und zu öffentlichen Nutzungsangeboten wie den Veloabstellanlagen bestehen.

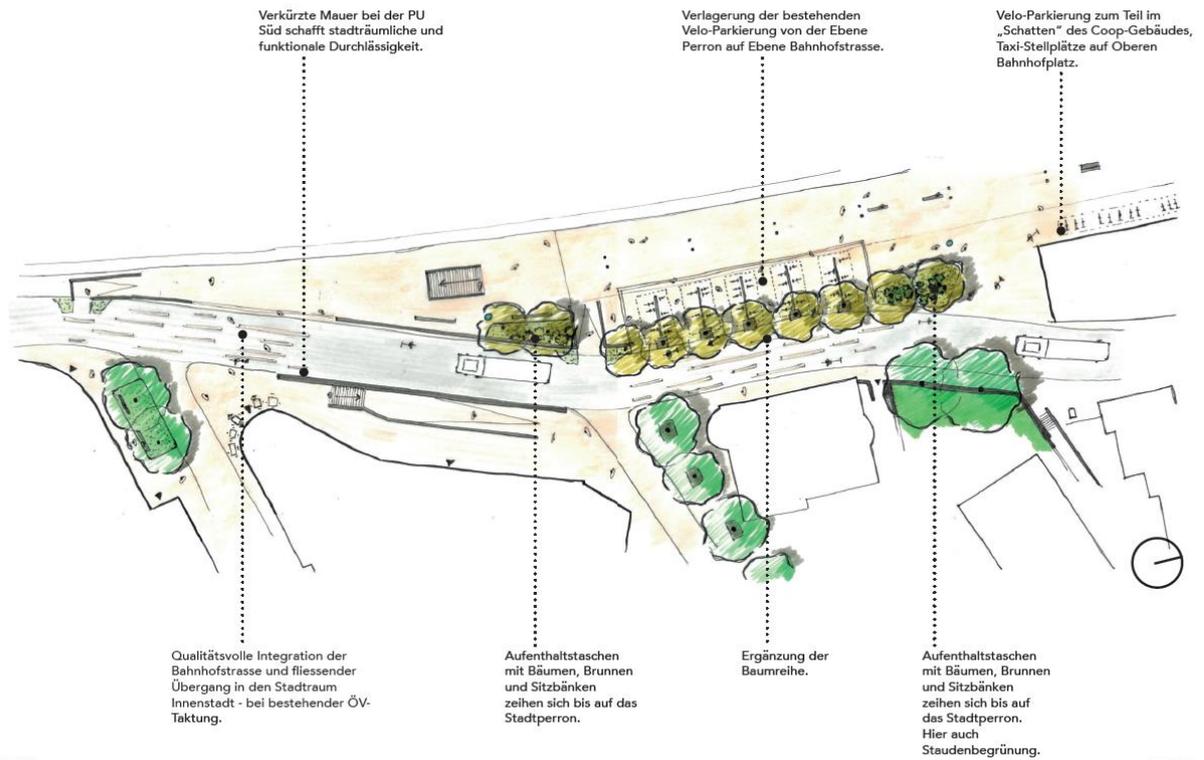
Um die Situation insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr zu verbessern, die Aufenthaltsqualität zu erhöhen und die Zugänglichkeit zu den Gleisanlagen sicherzustellen, wird die Bahnhofstrasse zur Begegnungszone umgestaltet und mit Aufenthaltstaschen ergänzt. Aufgrund der Perronverlängerung muss die heutige Veloparkierung umorganisiert werden. Einen Teil der Veloabstellplätze wird auf die Ebene Bahnhofstrasse verlagert. Damit kann zugleich der Stadtraum mit besseren Sichtbezügen aufgewertet werden. Zudem wird durch eine Neuorganisation der Taxiabstellplätze und Kurzzeitparkplätze auf dem oberen Bahnhofplatz Raum für zusätzliche Veloabstellplätze geschaffen.

Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich

Total umgestalteter Strassenraum: 2'440 m²



Situationsplan Bahnhofstrasse, Stadt Baden



38 / 41

S2L

Übersichtsplan Umgestaltung Bahnhofstrasse, Stadt Baden

SR-1.12

Baden, Aufwertung Unterer Bahnhofplatz

Neue Massnahme

Federführung

Stadt Baden

Beteiligte

-

Ansprechperson

Schneider Amalia, Projektleiterin Stadtentwicklung

Kosten

2.0 Mio. CHF ohne Sanierung

Kurzbeschreibung

Für Personen, die mit Bus oder Bahn nach Baden reisen, ist der Untere Bahnhofplatz ein populärer Ankunftsort. Der Untere Bahnhofplatz grenzt an den Oelrain-Wald und bietet Sicht auf die Limmat. Weiter kommen am Unteren Bahnhofplatz die Altstadt und die Bäder zusammen.

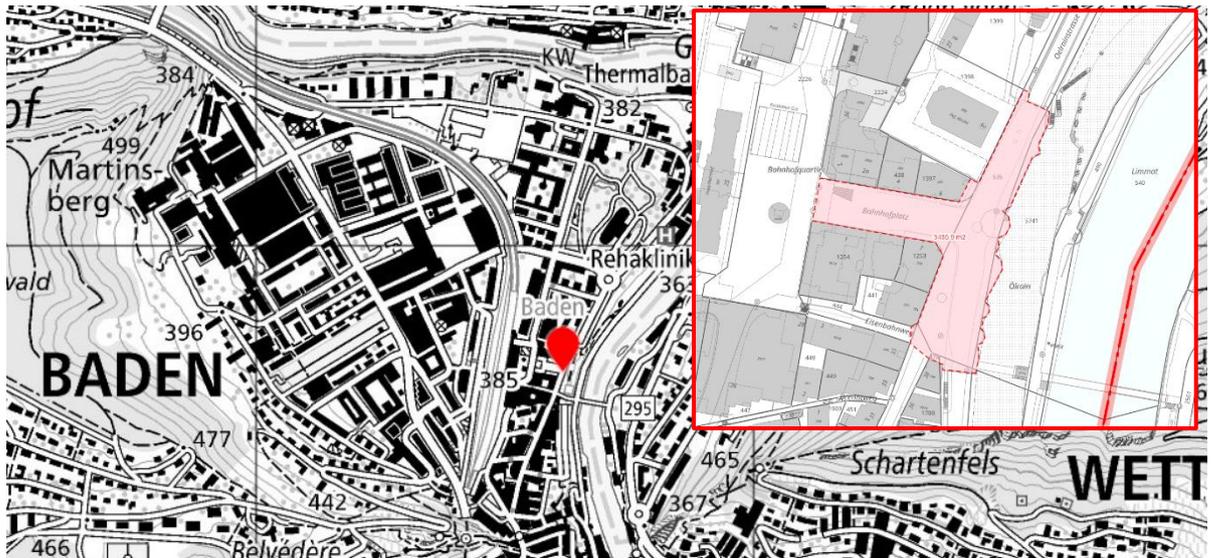
Da der gesamte Platz durch die Oelrainstrasse und das Metro-Parking unterbaut ist, fehlen Grünflächen und schattenspendende Bäume. Entsprechend ist die Aufenthaltsqualität, trotz günstiger Lage, gering.

Die Aufenthaltsqualität soll, mittels Beschattungen, Sitzgelegenheiten, Oberflächen und Wasserspielen die Aufenthaltsqualität gesteigert werden. Das Projekt soll mit dem, sich aktuell in Erarbeitung befindenden «Konzept öffentliche Räume», abgestimmt werden. Weiter sollen die Aspekte der «Vertiefungsstudie Innenstadt» in das Projekt integriert werden.

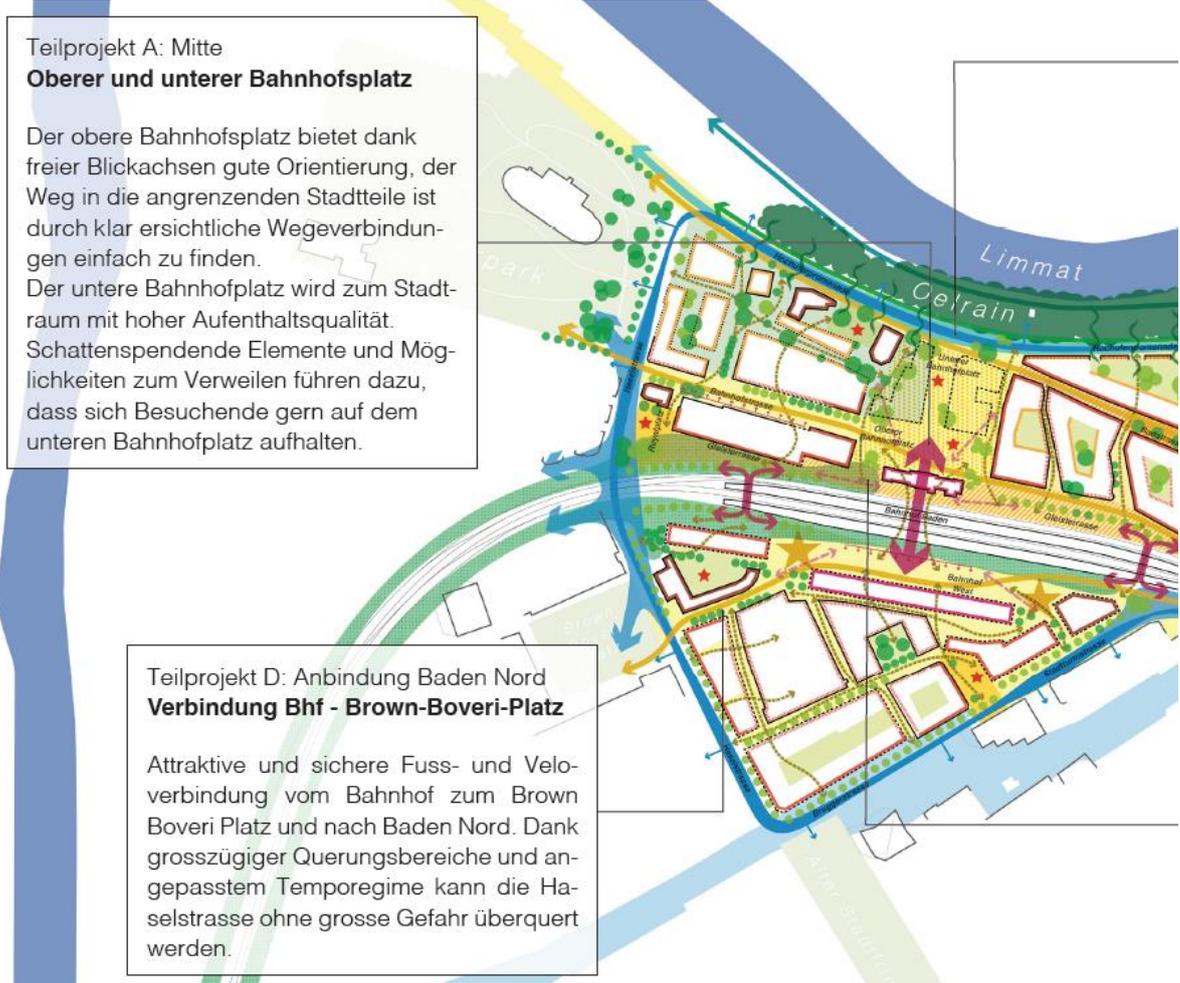
Gleichzeitig wird der Untere Bahnhofplatz statisch ertüchtigt. Die Kosten für die Ertüchtigung gehören nicht zur vorliegenden Massnahme.

Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich

Total umgestalteter Raum: 3'435 m²



Situationsplan Bahnhofplatz, Stadt Baden



Auszug aus Vertiefungsstudie Leitbild Innenstadt, Stadt Baden

SR-1.13	Federführung	Ansprechperson
Baden, Weiterentwicklung Theaterplatz	Stadt Baden	Schneider Amalia, Projektleiterin Stadtentwicklung
Neue Massnahme	Beteiligte	Kosten
	-	CHF 1'500'000

Kurzbeschreibung

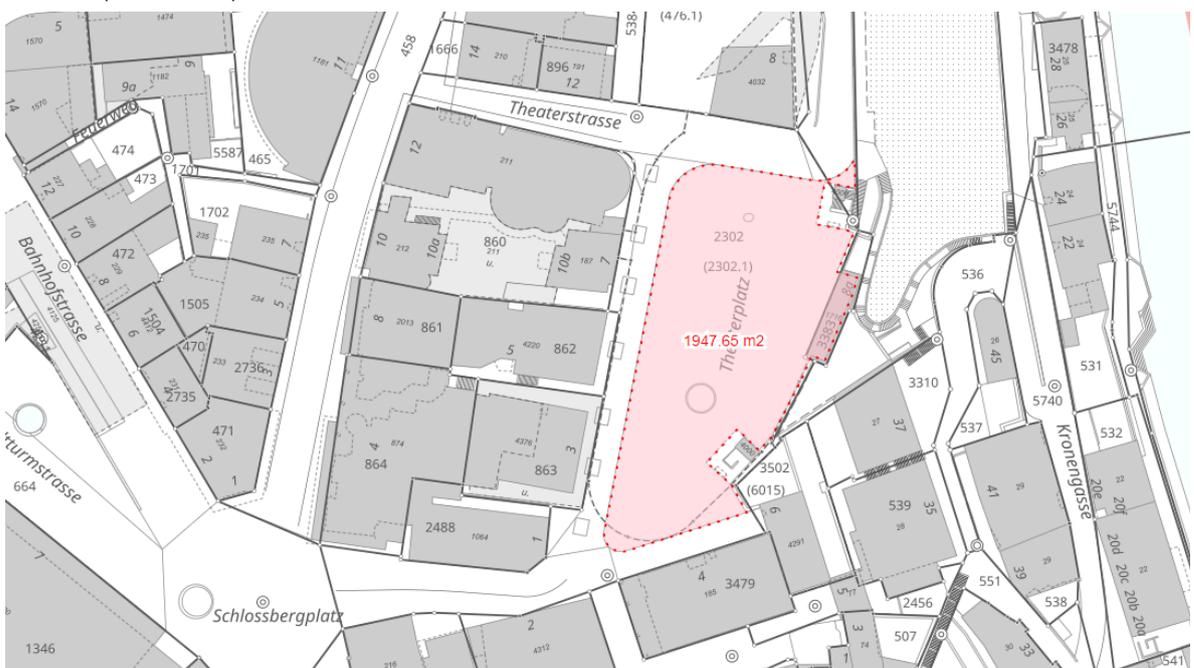
Der öffentliche Raum soll als Ort der Begegnung weiterentwickelt und gestärkt werden. In Zusammenhang mit der Fertigstellung des Brown Boveri-Platzes als Eventplatz der Stadt sowie der Einführung einer neuen Verkehrsführung durch die Innenstadt wird der Theaterplatz von Nutzungsdruck befreit und soll einen Belag erhalten, der den zukünftigen Anforderungen genügt. Gleichzeitig sollen die Bäume durch gestalterische Massnahmen besser geschützt und wo notwendig ersetzt werden. Durch diese Massnahmen wird die Biodiversität gefördert und die Aufenthaltsqualität gesteigert. Anstelle, dass die Strasse als Ausfahrtsstrasse genutzt wird, kann die Fläche freigespielt werden für den Fuss- und Veloverkehr.

Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich

Total umgestaltete Fläche: 1950 m²

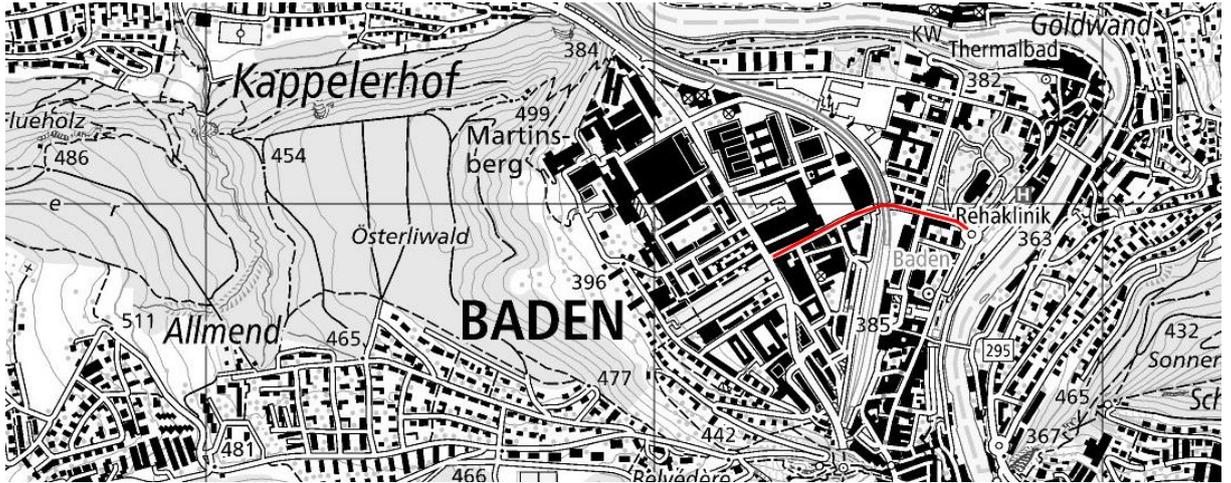


Situationsplan Theaterplatz, Stadt Baden

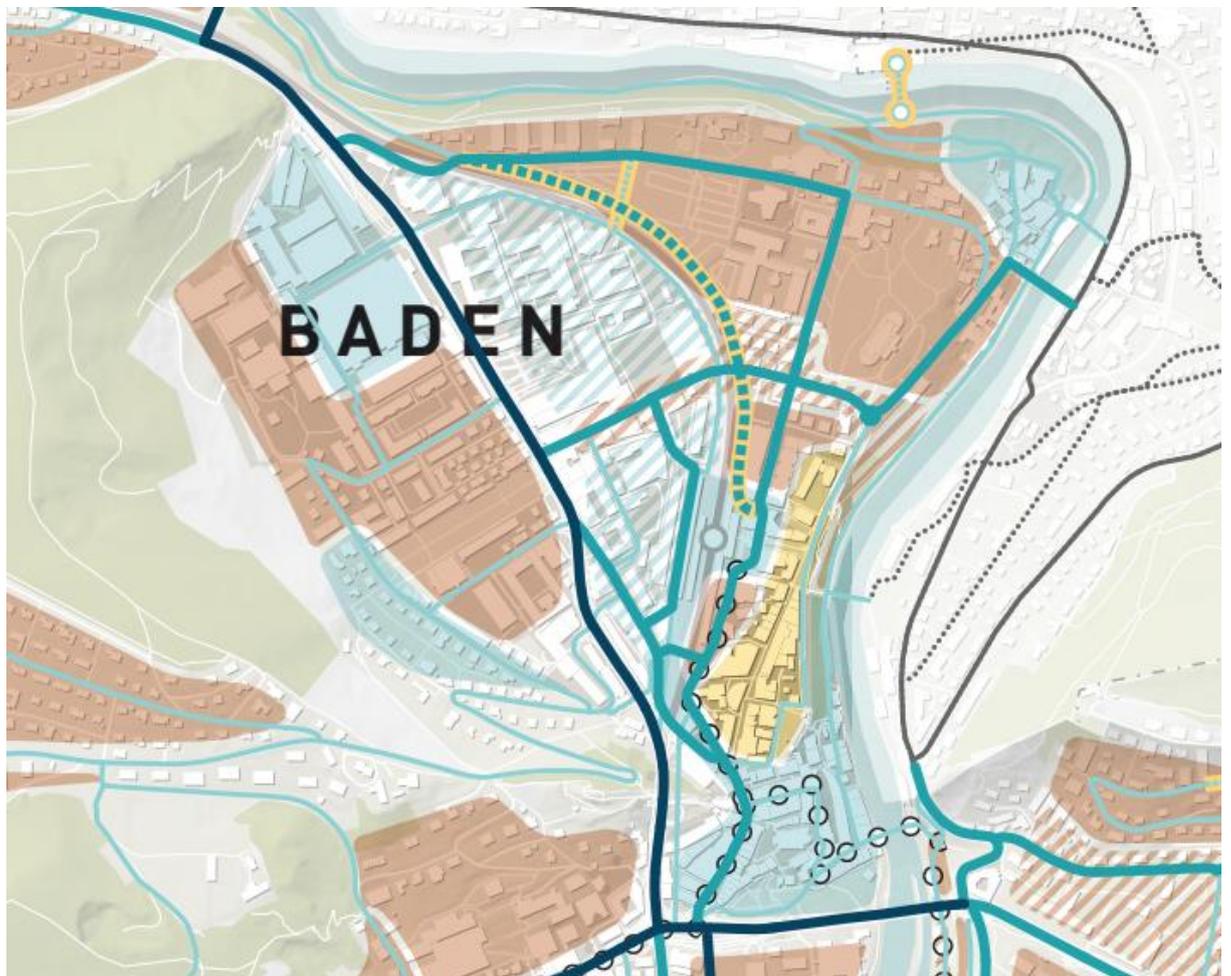


Situationsplan Theaterplatz, Stadt Baden

<p>SR-1.14 Baden, Aufwertung und Gestaltung Haselstrasse Neue Massnahme</p>	<p>Federführung Stadt Baden</p>	<p>Ansprechperson Schneider Amalia, Projektleiterin Stadtentwicklung (Stadt Baden) und Frank Rüede, Projektleiter Infrastruk- tur (AVK)</p>
	<p>Beteiligte Kanton</p>	<p>Kosten CHF 4'900'000</p>
	<p>Kurzbeschreibung</p> <p>Die Haselstrasse ist eine kommunale Sammelstrasse. Sie ist das Verbindungsstück zwischen der Bruggerstrasse und den grossen Parkhäusern der Innenstadt, es ist eine wichtige öV- und Veloachse und die Strasse verbindet die Innenstadt mit den umliegenden Quartieren, Plätzen und Parks. Seit die «Schiefe Brücke» für den motorisierten Individualverkehr gesperrt worden ist, wird fast der gesamte Verkehr auf der Haselstrasse durch die Parkierungsanlagen und die Anlieferung der Innenstadt erzeugt. Besonders in der Zufahrt zur Bruggerstrasse orientieren sich die Erdgeschosse am Strassenraum und machen den Abschnitt somit zu einer weiteren Stadtachse. Auf der Haselstrasse – eine Hauptroute im Velonetzplan der Stadt Baden und eine kantonale Radroute - besteht lediglich zwischen der Eisenbahnbrücke und dem Knoten Güterstrasse sowie zwischen dem Knoten Dynamo-/Bruggerstrasse in Südwestrichtung ein kurzer Radstreifen für das Velo. Am Knoten Hasel-/Bruggerstrasse ist zudem ein ausgeweiteter Radstreifen («Velosack») markiert. Die Querung der Haselstrasse mittels eines Fussgängerstreifens an der Kreuzung Güterstrasse / Brown-Boveri-Platz stellt für den Fussverkehr aufgrund des hohen Personenaufkommens ein Kapazitätsengpass und somit eine mangelhafte Querungsmöglichkeit dar. Dies wird sich mit der Eröffnung des Brown Boveri Platzes im Sommer 2025 weiter verstärken.</p> <p>In verschiedenen behördenverbindlichen Dokumenten wie dem Raumentwicklungskonzept, dem kommunalen Gesamtplan Verkehr, Masterplan Baden Nord, Vertiefungsstudie Innenstadt und das Velokonzept der Stadt Baden sind Stossrichtungen für die Aufwertung der Haselstrasse benannt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Innerstädtische Gestaltung der Haselstrasse mit einer hohen Aufenthaltsqualität, um die Verbindung der Innenstadt in die angrenzenden Gebiete (Bäderquartier, Römerquartier, Baden Nord) zu stärken - Verbesserung der Querungsmöglichkeiten insbesondere im Bereich Brown-Boveri-Platz, aber auch im östlichen Abschnitt - Durchgehende, attraktiv gestaltete und sichere Längsverbindungen für den Fuss- und Veloverkehr - Sichere Abbiegebeziehungen für den Veloverkehr - Sicherung der öV-Achse - Strassenraum klimatisch aufwerten <p>Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich 8700 m²</p>	



Situationsplan Haselstrasse, Stadt Baden



Ausschnitt Velonetz Stadt Baden

SR-1.15

Lupfig, Verbesserungen für den Fussverkehr an der Bahnhofstrasse (K399)

Neue Massnahme

Federführung

ATB/UH

Beteiligte

Gemeinde Hausen

Kurzbeschreibung

Der Perimeter verläuft vom Ährenkreisel über den Büchlikreisel zur Ochsenkreuzung, wobei der Büchlikreisel 2017 ausgeführt wurde und deshalb vom Perimeter ausgeschlossen wird. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit werden die noch fehlenden nördlichen Gehwege an der Dorfstrasse (Schwanengasse – Gasthof Ochsen) und an der

Ansprechperson

Martin Utiger, Kreisingenieur

Kosten

CHF 2'000'000

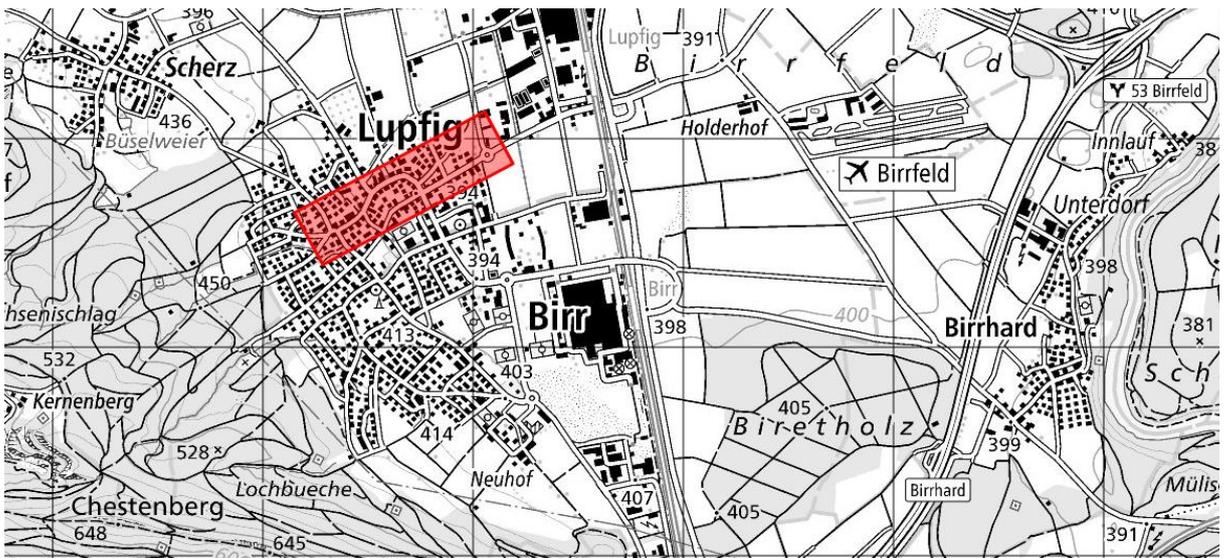
Bahnhofstrasse (Ährenkreisel – Ziegelhofstrasse) ergänzt. Die bestehenden Busbuchten der Haltestelle Trotte werden aufgehoben und Fahrbahnhaltestellen in etwa an gleicher Lage eingerichtet. Das bestehende Buswartehaus in Fahrtrichtung Brugg wird abgebrochen und nach Möglichkeit ein neues, mit nebenliegendem gedecktem Velo-unterstand, erstellt

Zusätzlich wird nach dem Fahrbahnhalt in Fahrtrichtung Brugg eine Fussgängerschutzinsel realisiert und damit auch den bestehenden Fussgängerstreifen um 6.00m in Richtung Westen, auf die neue Fussgängerschutzinsel verschoben.

Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich

Total Laufmeter des Massnahmenabschnitts: 540m

Anzahl Fussgängerschutzinseln: 1



Situationsplan Sanierung Bahnhof- und Dorfstrasse mit Werkleitungen, Gemeinde Lupfig



Situationsplan Sanierung Bahnhof- und Dorfstrasse mit Werkleitungen, Gemeinde Lupfig

<p>SR-1.16 Obersiggenthal, Velohauptverbindung / Aufwertung Landschreiber / Kirchweg Ost AP 4G, Priorität B ARE-Code 4021.4.035</p>	<p>Federführung Gemeinde Obersiggenthal</p> <p>Beteiligte Kanton</p>	<p>Ansprechperson Lutz Bettina, Gemeindeammann</p> <p>Kosten CHF 3'900'000 (abzüglich nicht-beitragsberechtigter Sanierung?)</p>
<p>Kurzbeschreibung</p> <p>Die Streckenführung über den Kirchweg Ost und die Landschreiberstrasse ist einerseits von grosser Bedeutung als Sammel- und Erschliessungsstrasse, wird andererseits aber auch als Schleichweg für den Durchgangsverkehr benutzt. Der hohe DTV von stellenweise über 5'000 Fahrzeugen pro Tag bringt für Anwohnende eine grosse Lärmbelastung mit sich. Die Strasse ist lang, gerade, übersichtlich und als Tempo 50 Zone ausgebildet, was zu einer rasanten Fahrweise verführt. Im Projektperimeter befindet sich ein wichtiger Schulweg, zusätzlich verläuft eine kantonale Velohaupt-</p>		

verbindung auf dem Kirchweg. Querungsstellen (Fussgängerstreifen) verfügen teilweise über keine Schutzinseln. Ausserdem erfolgt die LKW-Anlieferung für das Einkaufszentrum Markthof über den Kirchweg. Diese Umstände haben zur Folge, dass die Sicherheit insbesondere für Kinder und Velofahrende nicht gewährleistet werden kann und der Aufenthalt im öffentlichen Raum teilweise unattraktiv ist. Ausserdem ist der Strassenzustand (inkl. Werkleitungen) zum Teil ungenügend und eine umfassende Sanierung ist anstehend.

Das BGK sieht eine Verlangsamung des Verkehrsflusses durch Einführung Tempo 30 vor. Durch die Reduzierung der Fahrbahnquerschnitte wird Raum für Grünstreifen mit Bäumen und durchgehende Längsverbindungen für den Fussverkehr geschaffen. Von Fussgängerschutzinseln wird aufgrund der vorgesehenen Tempo 30 Vorgabe abgesehen. Durch die Änderung des Vortritts wird die wichtige Veloverbindung auf dem Kirchweg gestärkt. Die Projekterarbeitung erfolgt parallel zur Massnahme SR 1.17 Obersiggenthal, Velohauptverbindung / Aufwertung Kirchweg Ost-Ost)

Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich

Laufmeter: 9'480 m²



Situationsplan BGK Kirchweg / Landschreiberstrasse, Gemeinde Obersiggenthal

SR-1.17

Obersiggenthal, Velohauptverbindung / Aufwertung Kirchweg Ost-Ost

Neue Massnahme

Federführung

Gemeinde Obersiggenthal

Beteiligte

Kanton

Ansprechperson

Lutz Bettina, Gemeindeammann

Kosten

CHF 1'500'000

Kurzbeschreibung

Der Kirchweg Ost-Ost von der Kreuzung Hertensteinstrasse bis zur Einmündung des Kirchenwegs in die Landstrasse ist sowohl Teil des kantonalen Velohauptnetzes als auch eine wichtige Fusswegverbindung zwischen Kirchdorf und Nussbaumen. Die Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr soll mittels Anpassungen am Strassenquerschnitt und der damit verbundenen Temporeduktion auf Tempo 30 sowie der zusätzlichen Optimierung der Kreuzungseinfahrt Kirchweg-Landstrasse erreicht werden. Die Projekterarbeitung erfolgt parallel zur Massnahme SR 1.16 Obersiggenthal, Velohauptverbindung / Aufwertung Landschreiber / Kirchweg Ost)

Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich

Strassenraum: ca. 2'320 m²



Situation Velohauptverbindung / Aufwertung Landschreiber / Kirchweg Ost, Gemeinde Obersiggingenthal

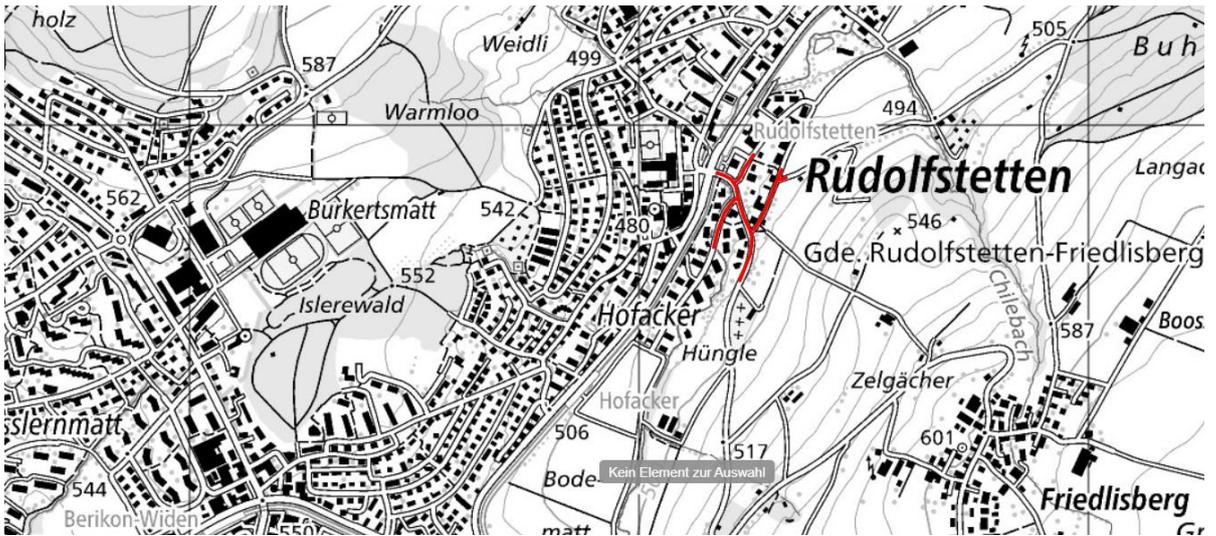
SR-1.18	Federführung	Ansprechperson
Rudolfstetten-Friedlisberg,	Gemeinde Rudolfstetten-Friedlis-	Schuhmacher Urs, Gemeindeschreiber
Realisierung Begegnungszone	berg	
Neue Massnahme	Beteiligte	Kosten
		CHF 2'000'000

Kurzbeschreibung

Im Zentrum der Gemeinde Rudolfstetten-Friedlisberg soll das Gemeindehausareal umstrukturiert und weiterentwickelt werden. Angrenzend an das Areal und direkt bei der Bahnhaltestelle Rudolfstetten wurde ein hohes Gebäude als städtebaulicher Akzent fertiggestellt. Vom Areal Bahnhof bis zum Areal Gemeindehaus ist gemäss räumlichem Entwicklungsleitbild aus dem Jahr 2021 ein neuer Platz mit hoher Aufenthaltsqualität vorgesehen. Im Zusammenhang mit der Entwicklung der Areale Gemeindehaus und Bahnhof beabsichtigt die Gemeinde die Realisierung einer Begegnungszone auf den angrenzenden Strassenabschnitten. Im Rahmen der Umsetzung der Begegnungszone ist vorgesehen entsprechende Ein- und Ausgangstore sowie diverse farbliche (Zonen-) Markierungen sowie Platzumgestaltungen (bspw. Pflästerungen und Bänderungen) zu realisieren. Asphalt-Flächen sollen in Grünflächen umgewandelt werden und sich in die Begegnungszone integrieren. Aufgrund der einbezogenen kantonalen Veloroute wird ein besonderer Fokus auf die enge Abstimmung mit den kantonalen Behörden gelegt.

Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich

Totale Fläche Begegnungszone ca. 5'400 m²



Situationsplan Begegnungszone Areal Gemeindehaus Rudolfstetten-Friedlisberg



Übersichtsplan Begegnungszone Areal Gemeindehaus

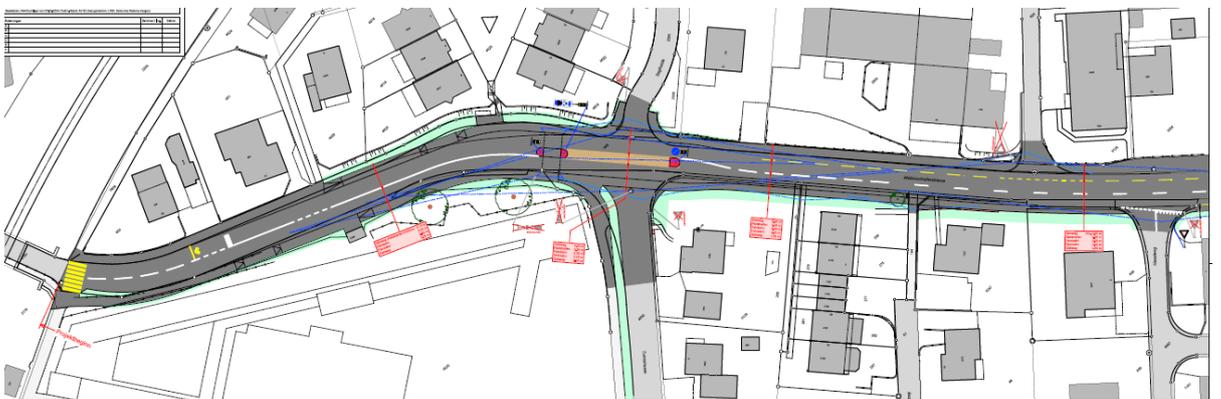
<p>SR-1.19 Wohlen, IO, K362 Waltenschwilerstrasse: Aufwertung Strassenraum, Verbesserungsmassnahmen Fuss- und Veloverkehr Neue Massnahme</p>	<p>Federführung ATB / UH</p> <p>Beteiligte Gemeinde Wohlen</p>	<p>Ansprechperson Runco Siro, Projektleiter Strassenunterhalt Kreis 3</p> <p>Kosten CHF 1'900'000</p>
<p>Kurzbeschreibung</p> <p>Die Waltenschwilerstrasse soll mit Radstreifen, neuen Trottoirs, einer Querungshilfe (vorerst ohne Fussgängerstreifen) umgebaut werden. Zusätzlich werden die beiden Busbuchten-Haltestellen Turmstrasse zu Fahrbahnhaltestellen umgebaut und tragen so zur Verkehrsberuhigung bei. Das Projekt sieht vor, dass die Waltenschwilerstrasse verbreitert und ein beidseitiger Radstreifen markiert wird. Vor der Einmündung des Eichholzweges wird eine Eingangspforte resp. Eingangsbremse mit integrierter Querungshilfe für die Velofahrenden erstellt.</p> <p>Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich 5'115 m²</p>		



Situationsplan Waltenschwilerstrasse mit Projektperimeter (orange)



Übersichtsplan Massnahmen auf Waltenschwilerstrasse, Teil Ost (ATB)



Übersichtsplan Massnahmen auf Waltenschwilerstrasse, Teil West (ATB)

SR-1.20

Wohlen, IO K 363 Freiämter-Friedhofstrasse: Aufwertung Strassenraum, Verbesserungsmassnahmen Fuss- und Veloverkehr

Neue Massnahme

Federführung

Kanton Aargau DBVU ATB / RE

Beteiligte

Gemeinde Wohlen

Ansprechperson

Meile Thomas, Projektleiter ATB RE

Kosten

CHF 1'290'000

Kurzbeschreibung

Der Perimeter des Sanierungsprojektes begrenzt sich auf die K363 ab dem Kreisel Farn bis zur Einmündung Waltenschwilerstrasse. Die Ortsdurchfahrt wird auf einer Gesamtlänge von ca. 945 m saniert und gleichzeitig betrieblich und gestalterisch aufgewertet.

Im Auftrag des Departements Bau, Verkehr und Umwelt wird eine konsequente Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung sowie die Stärkung des Fuss- und Veloverkehrs verfolgt. Unter Einbezug der Gemeinde Wohlen, der Road Safety Audit bez. der Behebung von Verkehrssicherheitsdefizite sowie der Massnahmenplanung der BVU im Auftrag des Kanton Aargau zur «Werterhaltung der Kantonsstrassen» wird ein optimales Gesamtpaket geschnürt.

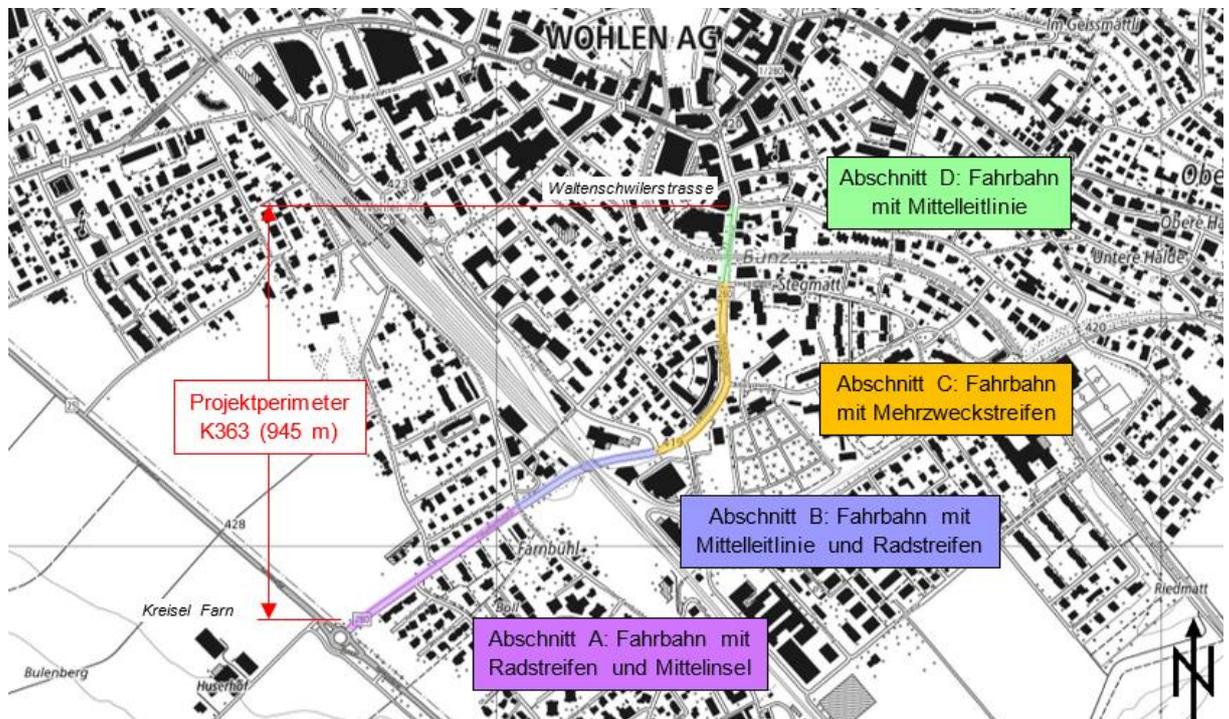
Mit dem angepassten Velowegkonzept mittels Längsführung durch Radwegmarkierung, Mehrzweckstreifen und Trottoirüberfahrten und der neuen Anordnung der Bushaltestellen wird der gesamte Projektabschnitt aufeinander abgestimmt.

Im Rahmen des Projekts werden durch die fast durchgehenden strassenmittigen angeordneten Mehrzweck- oder Grünstreifen das Strassenbild neu geprägt und beruhigt. Zusätzlich sind neu mehrheitlich Strassenquerungen mit Fussgängerstreifen und Fussgängerschutzinseln sowie Gehwegüberfahrten geplant.

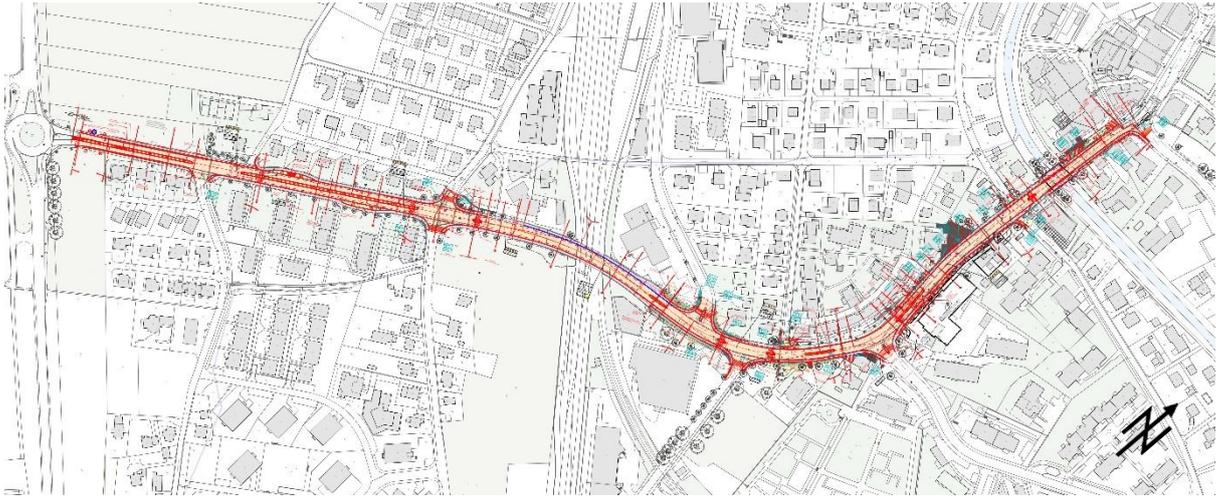
Durch das landschaftspflegerische Begleitprojekt wird eine räumliche Gliederung umgesetzt. Dies wird erzielt mit der Verringerung der Strassenverkehrsflächen zu Gunsten von Gehweg- und Grünflächen, einer einheitlichen Gestaltung des Strassenraums durch Materialisierung und Bepflanzungen (Strassenbäume).

Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich

16'250 m² (Fläche Gesamtprojekt) davon 2'640 m² (umgestaltete Fläche)



Situationsplan Freiämter- / Friedhofstrasse, Gemeinde Wohlen, Verortung der Massnahme / Massnahmenabschnitt



SR-1.21

**Bremgarten, Umgestaltung
Badstrasse zu Begegnungszone**

Neue Massnahme

Federführung

Stadt Bremgarten

Ansprechperson

Stefan Walder, Leiter Abteilung Bau

Beteiligte

-

Kosten

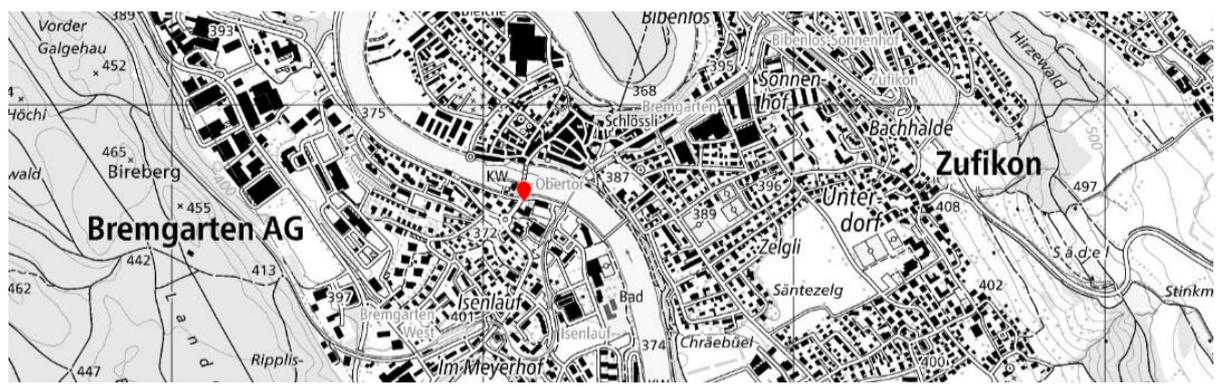
CHF 3'500'000

Kurzbeschreibung

Das Casino-Areal von Bremgarten ist eine Schlüsselstelle zwischen der Altstadt und den angrenzenden Wohnquartieren, den Einrichtungen der St. Josef-Stiftung und der Schul- und Sportanlage «Isenlauf». Das Areal ist ein wichtiger Versammlungs-, Veranstaltungs- und Freizeitort für die Bevölkerung. Der motorisierte Individualverkehr prägt das Casino-Areal mit der Durchfahrt entlang der Uferpromenade und der mehrheitlich befestigten Aussenflächen für Parkplätze wesentlich und wirkt als verkehrsorientierter Strassen- und Parkplatzraum was den heutigen Bedürfnissen nicht mehr entspricht. Für das Stadtgebiet links der Reuss bis hin zum Bahnhof Bremgarten West stellt das Casino-Areal ein grosses Potenzial dar. Eine differenzierte Ausarbeitung der Freiräume bietet die Chance für höhere Aufenthaltsqualität und attraktivere Wege für den Fuss- und Veloverkehr. Zudem kann sich die Stadt Bremgarten durch eine aufgewertete Uferpromenade mit Bezug zum Wasser und dem Blick auf die Altstadt von der besten Seite präsentieren. Ziel ist, das Areal aufzuwerten. Im Zentrum stehen der Platz vor dem Casino, die Badstrasse und der Uferbereich der Reuss sowie die Wohlerstrasse im Abschnitt zwischen dem Kreisel und der Reussbrücke. Das Projekt sieht eine neue Verkehrsführung der Badstrasse auf der Reuss abgewandten Seite und eine Aufwertung für den Fuss- und Veloverkehr auf der Nordseite des Casinos am Reussufer samt Platzgestaltung vor. Zusätzlich soll die Wohlerstrasse in eine siedlungsverträgliche Erschliessungsstrasse des Casino-Areals rückgebaut werden.

Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich

2500 m²



Situationsplan Massnahme zur Umgestaltung der Badstrasse zur Begegnungszone, Bremgarten



Konzeptplan Projekt «Rolls Reuss 1»

SR-1.22 Baden, Verkehrsführung Innenstadt Neue Massnahme	Federführung Stadt Baden	Ansprechperson Schneider Amalia, Projektleiterin Stadtentwicklung
	Beteiligte Stadt Baden	Kosten CHF 2'000'000
Kurzbeschreibung Die Verordnung über die Zufahrt in die Innenstadt regelt die Zufahrtsberechtigung und definiert den Güterumschlag und die Wegfahrt. Im selben Perimeter befinden sich mehrere Begegnungszonen und der Bus verkehrt ebenfalls in diesem Perimeter. Der betroffene Perimeter befindet sich in einer beliebte Fuss- und Veloverbindung und ist gleichzeitig der Mittelpunkt der Stadt. Die Zu- und Wegfahrt für den Güterumschlag ist heute über den Theaterplatz (185m), die Theater- und Hirschlistrasse (135m) sowie die Schlossbergpassage (115m) definiert. Die Qualität der Fuss- und Veloverbindungen Schlossbergplatz / Theaterplatz zur Oelrainstrasse wird stark durch den Anlieferverkehr beeinträchtigt. Zudem beschränkt dieses Verkehrsregime auch die Aufenthaltsqualität des Theaterplatzes. Durch eine Verlegung der Wegfahrtroute vom Theaterplatz / Oelrainstrasse zur Schlossbergpassage wird eine bedeutende Aufwertung für den Fuss- und Veloverkehr erreicht. Mit der heutigen Höhe der Schlossbergpassage kann der Lieferverkehr nicht über diese Route weggeführt werden. Entsprechend sind umfangreiche Massnahmen an der Schlossbergpassage notwendig, damit der Lieferverkehr über diese Route verkehren kann. Zu den Massnahmen gehört eine Absenkung der Strasse und eine sorgfältige Strassenraumgestaltung als Begegnungszone, damit die Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr trotz Mehrverkehr gewährleistet werden kann. Mit einem geänderten Verkehrsregime kann der Schlossbergplatz sowie der Theaterplatz zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs aufgewertet werden kann. Durch die Optimierung der Zu- und Ausfahrtsituation für den motorisierten Verkehr (inkl. ÖV und Anlieferung) soll eine zusätzliche Förderung von Fuss und Veloverkehr erfolgen. Davon profitiert die gesamte Innenstadt.		
Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich Laufmeter: 435 m		



Situationsplan Verkehrsführung Innenstadt, Stadt Baden

SR-1.23

**Bremgarten, Badstrasse- Erhöhung
FV-Sicherheit**

Neue Massnahme

Federführung

Stadt Bremgarten

Beteiligte

Kanton, Gemeinde

Ansprechperson

Stefan Walder, Leiter Abteilung Bau

Kosten

CHF 150'000

Kurzbeschreibung

Bei der Fussgängerquerung beim Schulhaus St. Josef (Westseite Badstrasse) soll die Schwachstelle für den Fussverkehr behoben werden, indem die Badstrasse im Querungsbereich des Fussverkehrs mittels eines Horizontalversatzes deutlicher ausgebildet wird.

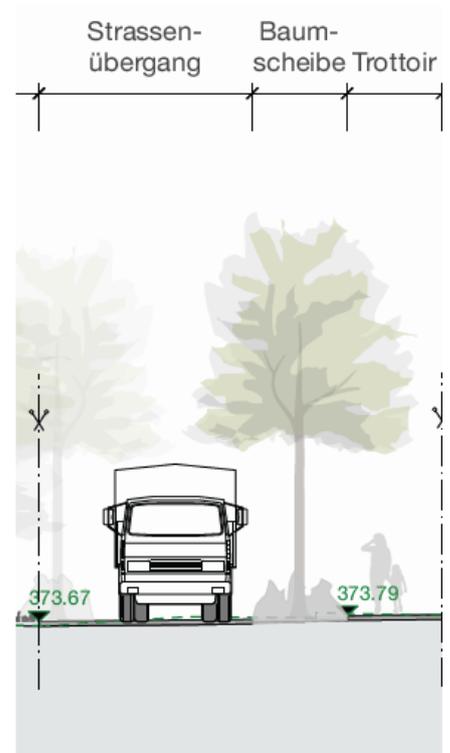
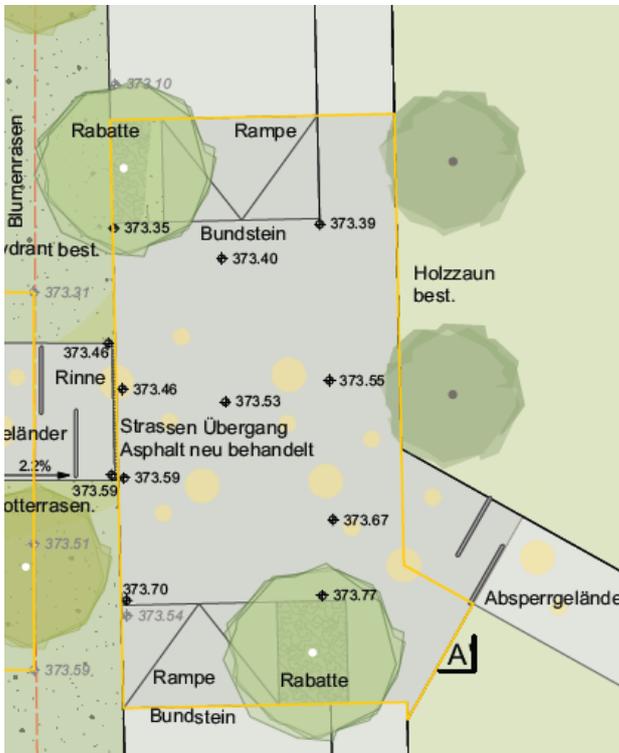
Es sind die folgenden Massnahmen vorgesehen: Teilerhöhung der Fahrbahn mit gleichzeitiger Verengung der Fahrbahnbreite für den Fahrzeugverkehr, optische Verengung durch Strassenbäume und Grünrabatten, Rückbau des Randsteinabschlusses, Montage von zwei verkehrslenkenden Elementen beim Arealaustritt aus den beiden Schularealen zur Badstrasse hin.

Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich

160 m² (Erstellung neuer Grün- und Hartflächen, Rückbau der Fahrbahn mit neuer Anrampung samt der erhöhten Fahrbahn, Begrünung des Strassenraums samt korrekter Strassenraumausleuchtung des Querungsstelle)



Situationsplan, Verbesserung Fussverkehrssicherheit auf der Badstrasse (Stadt Bremgarten)



Konzeptplan Strassenquerung (Stadt Bremgarten)

SR-1.24

Mägenwil, Verlegung und Aufwertung Bahnhofstrasse

Neue Massnahme

Federführung

Gemeinde Mägenwil

Beteiligte

-

Ansprechperson

Däster Matthias, Gemeindeschreiber

Kosten

CHF 300'000

Kurzbeschreibung

Die Führung des Fussverkehrs und die Sichtweiten im Knotenbereich Bahnhof-/Industriestrasse in Mägenwil sind heute ungenügend. Die eingeschränkte Übersicht im Strassenverkehr sowohl für Abbiegende aus der Industriestrasse als auch für Einmündende von der Bahnhofstrasse gefährdet die Sicherheit des Fussverkehrs, der im Knotenbereich nur über eine einseitige Infrastruktur verfügt. Es kommt heute zu Konflikten zwischen Fussgänger/innen und dem MIV bzw. dem strassengebundenen ÖV (zwei Buslinien vom/zum Bahnhof Mägenwil). Mit der Massnahme wird der Knoten Bahnhof-/Industriestrasse unter Einhaltung der notwendigen Sichtweiten nach Südosten verlegt und die Führung des Fussverkehrs mit zusätzlichen Trottoirs verbessert. Im angrenzenden Gebiet Wolfboden (Entwicklung geplant, Masterplan Zentrum vorliegend, vgl. Massnahme S5.3)

wird zudem das Fusswegnetz um weitere Nord-Süd-Verbindungen erweitert und es werden Querungsmöglichkeiten über die Industriestrasse geschaffen.

Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich

Total umgestalteter Strassenraum: 700 m²



Übersicht geplante Massnahmen Knoten Industrie-/Bahnhofstrasse, Situationsplan Masterplan Zentrum Mägenwil mit Knoten in Rot (Gemeinde Mägenwil)

Finanzierung Massnahmenpaket

Anrechenbare Schlüssel (CHF, exkl. MWSt.)	Kosten/Finanzierung	Kanton	Gemeinden	Dritte: Wer
	XXX'XXX.-	XXX'XXX.-	XXX'XXX.-	XXX'XXX.-
Kosten total		Massnahmen ATB etc.	Massnahmen mit Gemeinden als Träger	(nicht anrechenbar)

Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente

Quantitative Angaben Beigelegte Sachinformationen gemäss Anhang 4 RPAV

Dokumente	
	Gemeinde Arni
	— Entwurf Situationsplan – Gestaltungsplan Dorfkern, Areal Post / Testuz, Gemeinde Arni, Gemeinde Arni, 25. Februar 2020. arcoplan klg
	— Gestaltungsplan Dorfkern, Gemeinde Arni, 08. Juli 2021, Toppler Architekten AG.
	— Entwurf Sondernutzungsvorschriften- Gestaltungsplan Dorfkern, Areal Post / Testuz, Gemeinde Arni, 29. Juni 2023.
	— Planungsbericht Gestaltungsplan Dorfkern, Areal Post / Testuz, Gemeinde Arni, 29. Juni 2023. arcoplan klg und Toppler Architekten AG.
	— Planungsbericht (öffentliche Auflage) Gesamtrevision Nutzungsplanung Siedlung und Kulturlang, Gemeinde Arni, 20. Juni 2023. KIP Siedlungsplan AG.
	Gemeinde Hausen
	— Freiraumkonzept Campus Reichold, Gemeinde Hausen und Lupfig 9. März 2022. arcoplan klg.
	— KGV Beilage 1, Gemeinde Hausen, 22. November 2021. Belloli Raum- und Verkehrsplanung GmbH.
	— KGV Beilage 5, Gemeinde Hausen, 23. November 2021. Belloli Raum- und Verkehrsplanung GmbH.

- KGV Massnahme A1 – Betriebs- und Gestaltungskonzept Hauptstrasse, Gemeinde Hausen, 23. November 2021. . Belloli Raum- und Verkehrsplanung GmbH.
- Stadt Lenzburg
 - Situationsübersicht Sanierung Sägestrasse mit Anpassung Fuss- und Radquerung, Stadt Lenzburg, 24 Mai 2023. suisseplan Ingenieure AG.
- Stadt Brugg
 - Situationsplan Umgestaltung Zone Eisi, Stadt Brugg, 27. September 2023. Geodatenservice der Stadt Brugg
 - Tempozonen per 2023, Stadt Brugg, stand 18. September 2023. Stadt Brugg
- Gemeinde Ennetbaden
 - Technischer Bericht Ausbau Sonnenbergstrasse, Gemeinde Ennetbaden, 29. Januar 2018, Gähler Partner AG.
 - Situation Strassenbau - Ausbau Sonnenbergstrasse, Gemeinde Ennetbaden, 31. August 2023, Gähler Partner AG.
 - Markierung und Sichtweiten - Ausbau Sonnenbergstrasse, Gemeinde Ennetbaden, 31. August 2023, Gähler Partner AG.
 - Normalprofile - Ausbau Sonnenbergstrasse, Gemeinde Ennetbaden, 31. August 2023, Gähler Partner AG.
- Gemeinde Oberrohrdorf
 - Entwurf Masterplan Zentrum Oberrohrdorf, Gemeinde Oberrohrdorf, 3. März 2023. Kollektiv Für Architektur, Raum und Ort GmbH.
- Gemeinde Mellingen
 - Übersichtsplan Verkehrsberuhigung Mellingen, Gemeinde Mellingen, 10. November 2022. Ingenieurgemeinschaft Meli.
 - Protokollauszug des Gemeinderates,
 - Entwurf Städtebauliches Leitbild, Gemeinde Mellingen, stand 16. März 2023. Planar AG für Raumentwicklung
- Gemeinde Dottikon
 - KGV, Gemeinde Dottikon, 22. Dezember 2021. . Belloli Raum- und Verkehrsplanung GmbH.
- Gemeinde Mägenwil
 - Masterplan Zentrum Mägenwil, Gemeinde Mägenwil, 26. März 2015. Van de Wetering Atelier für Städtebau GmbH
 - Bauprojekt Belagssanierung Abschnitt Ost Strassenbau, Gemeinde Mägenwil, 24. Februar 2023, Scheidegger Partner AG.
 - Technischer Bericht Belagssanierung Abschnitt Ost Strassenbau, Gemeinde Mägenwil, 24. März 2023, Scheidegger Partner AG.
- Stadt Bremgarten
 - Neugestaltung Freiräume Casino, Bremgarten. Evariste-Mertens-Preis 2018, Jurybericht 21.03.2019, SKK Landschaftsarchitekten AG.
 - Entwicklung Casino-Areal, Bremgarten, Entwurf vom 28.04.2023, Metron Raumentwicklung AG.

5.3.2 B-Massnahmen

SR 2 Massnahmenpaket für Aufwertung Strassenraum und Erhöhung der Sicherheit im Strassenraum - B-Horizont

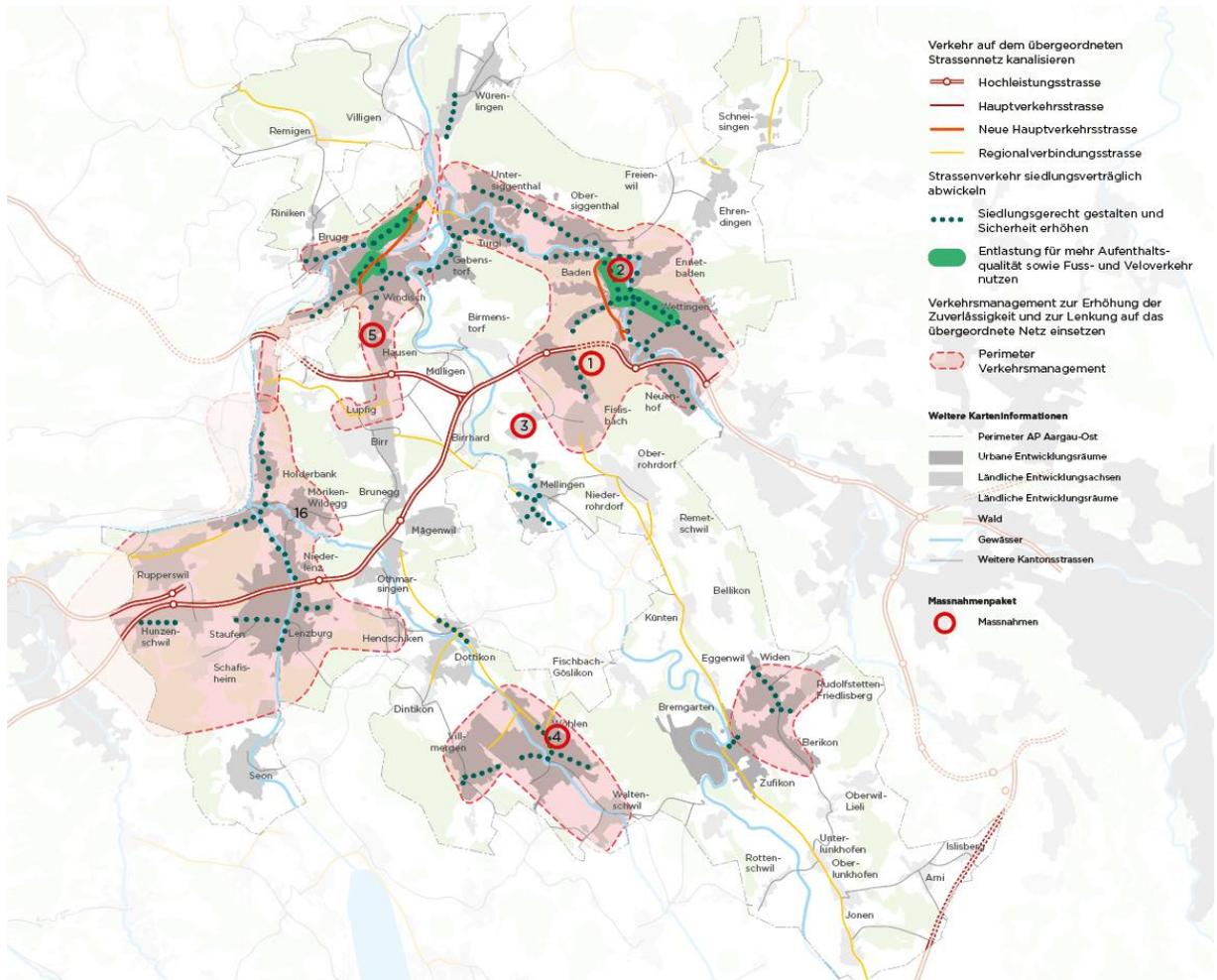
Priorität AP 5G

- A (2028-2032)
- B (2032-2036)
- C (nach 2035)

Massnahmenart

Massnahmenpaket Verkehr: Aufwertung Strassenraum / Sicherheit Strassenraum.

Beschreibung der Konzeption



Räumliche Übersicht Massnahmen und Bezug zur Teilstrategie ÖV (Horizont B)

Verschiedene Hauptverkehrsstrassen in dicht besiedelten Räumen der Agglomeration sind stark belastet. Neben einer hohen Lärm- und Luftschadstoffbelastung reduzieren stark belastete Strassen auch die Aufenthaltsqualität und die Attraktivität für den Fuss-/Veloverkehr in den Städten und Gemeinden. Zudem erhöhen sie die Querungswiderstände. Es ist nicht zu vermeiden, dass ein Teil dieser Abschnitte auch zukünftig erhebliche Belastungen bewältigen müssen. Diese Abschnitte sind möglichst siedlungsgerecht zu gestalten und die Sicherheit zu erhöhen. Ziel ist eine Reduktion der negativen Auswirkungen der hohen Belastungen, namentlich Lärm, Luftschadstoffe und Trennwirkung. Bereits in Agglomerationsprogrammen vergangener Generationen wurden verschiedene Massnahmen umgesetzt. Um den festgestellten Handlungsbedarf anzugehen, werden im Agglomerationsprogramm, 5. Generation mehrere Massnahmen umgesetzt.

Die unten aufgeführten Massnahmen für das AP 5G sind im bilateralen Austausch mit den Standortgemeinden und den kantonalen Fachstellen überprüft worden und können voraussichtlich in der Periode 2032 - 2036 realisiert werden.

Zukunftsbild

Das Massnahmenpaket Aufwertung/Sicherheit Strassenraum B-Horizont trägt zu folgenden Elementen des Zukunftsbilds bei:

Siedlung: Attraktive Strassenräume tragen zu einer lebenswerten und klimaangepassten Agglomeration bei. Für eine funktionsfähige und wirtschaftliche Erschliessung sind Hauptverkehrsstrassen innerhalb von Siedlungen unumgänglich. Sie sind so gestaltet, dass sie für alle Verkehrsträger, insbesondere den Fuss- und Veloverkehr, sichere und möglichst direkte Verbindungen ermöglichen. Innerhalb von dicht genutzten Stadträumen und Ortszentren werden die öffentlichen Räume durch die attraktive Gestaltung der Strassenräume belebt.

Verkehr: Dichte, direkte und lückenlose Velo- und Fussverkehrsnetze gewährleisten attraktive Rahmenbedingungen für die urbane Mobilität und komfortables, sicheres Vorwärtskommen im Alltagsverkehr. Umgestaltete Strassenräume unterstützen die Steigerung der Aufenthaltsqualität in den Ortszentren und damit die Attraktivität des Fussverkehrs. Die durch die Zentrumsentlastungen in Baden und Brugg sowie die Umfahrungen von Mellingen und Wohlen geschaffenen zusätzlichen Spielräume haben eine nachhaltige Aufwertung ermöglicht und Raum für den Fuss- und Veloverkehr geschaffen.

Teilstrategie

Das Massnahmenpaket Aufwertung/Sicherheit Strassenraum B-Horizont leistet einen Beitrag zur Umsetzung der folgenden Teilstrategien:

S3 – Wohnqualität und Ortsbild stärken: Identitätsstiftende Ortskerne als attraktive Aufenthaltsorte und Treffpunkt ausgestalten

S4 – Entwicklung auf Schwerpunkte konzentrieren: attraktive Strassenraumgestaltung in Schwerpunkten

S6 – Strassenräume mit Lebensqualität entwickeln: Reduktion der negativen Auswirkungen des Verkehrs (Lärm, Luft, Schadstoffe, Trennungswirkung) und Verbesserung der Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden.

MIV 2 – Strassenverkehr siedlungsverträglich abwickeln: Siedlungsgerecht gestalten und Sicherheit erhöhen, verbesserte Aufenthaltsqualität sowie Spielräume für Fuss- und Veloverkehr nutzen

FVV3 – Engmaschiges Fuss- und Veloverkehrsnetz in urbanen Entwicklungsräumen anbieten: an Bahnhöfen, in Zentren und bei Versorgungsangeboten, ist auf eine hohe Durchgängigkeit und geeignete Abstellanlagen besonders zu achten

VS2 – Verkehrssicherheit für vulnerable Gruppen systematisch erhöhen: systematische Überprüfung der Nutzungsansprüche aller Nutzergruppen

Handlungsbedarf

Mit dem Massnahmenpaket Aufwertung / Sicherheit Strassenraum B-Horizont wird folgender Handlungsbedarf adressiert:

2. *Negative Auswirkungen des Verkehrs auf Siedlung reduzieren – Gestaltung attraktiver öffentlicher Strassenräume*

6. *Rahmenbedingungen für Veloverkehr deutlich verbessern: Bessere Infrastrukturen bereitstellen, um Potenzial besser zu nutzen. Flächen zur Verfügung stellen und Lücken schliessen*

Nutzen/Wirkung

Die Massnahme wirkt insbesondere in folgenden Bereichen:

- WK 1.4 Verbesserung des Strassennetzes und Verkehrslenkung
- WK 1.5 Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr
- WK 3.1 Erhöhung objektive und subjektive Verkehrssicherheit

Teilmassnahmen

SR-2.1 Baden, Aufwertung Täferstrasse Neue Massnahme	Federführung Stadt Baden	Ansprechperson Schneider Amalia, Projektleiterin Stadtentwicklung
	Beteiligte -	Kosten CHF 1'500'000

Kurzbeschreibung

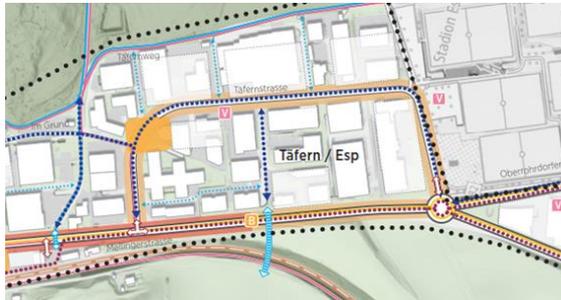
Die Täferstrasse liegt im Arbeitsgebiet Dättwil, im Teilgebiet Täfer/ESP und wirkt als Zäsur. Mit der Erarbeitung des Masterplans Transformationsgebiet Dättwil zeigt sich, dass die Täferstrasse als zentrales Element zur Attraktivierung des Arbeitsgebiets beiträgt. Es ist eine gesamte Aufwertung mit Bäumen und Platzgestaltung vorgesehen. An der Biegung der Täferstrasse entsteht ein Platz, der von Hauskante zu Hauskante und über die Täferstrasse hinweg reicht. Der Platz – der eigentlich eine Strasse bleibt, die aber beispielsweise mit einer anderen Asphaltfarbe gestalterisch hervorgehoben werden könnte – markiert eine Zäsur zwischen dem nördlichen Teil des Teilgebiets Täfer/ESP mit seinen eher leisen und flächeneffizienten sowie publikumsorientierten Arbeitsnutzungen und dem südlichen Teil mit seinen eher lärm- und flächenintensiven sowie publikumsärmeren Nutzungen. Der Durchfahrts- und Anlieferungsverkehr über den Platz soll mit gestalterischen Mitteln verlangsamt werden und die verkehrliche Erschliessung von Täfer/ESP erfolgt je nach Zielort stattdessen direkt über den südlichen oder nördlichen Zugang. Der Platz ist als verkehrsberuhigte Zone gestaltet und dient diesen sowie den angrenzenden Nutzungen als Begegnungs- und Aufenthaltsraum sowie als wichtige Adresse und zur Steigerung der Visibilität der angrenzenden Nutzungen im Teilgebiet.

Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich

Total umgestalteter Strassenraum: 7250 m²



Situationsplan Täferweg, Stadt Baden



Abbildungen Erschliessung und Freiraum aus dem Masterplan Transformationsgebiet Dättwil, 2024 (Stadt Baden)

<p>SR-2.2 Baden, Entsiegelung und Aufwertung Stadtraum Baden Nord Neue Massnahme</p>	<p>Federführung Stadt Baden</p> <p>Beteiligte -</p>	<p>Ansprechperson Schneider Amalia, Projektleiterin Stadtentwicklung</p> <p>Kosten CHF 1'500'000</p>
<p>Kurzbeschreibung</p> <p>Die städtebaulich-freiräumliche Studie von 2023 kommt zum Schluss, dass Baden Nord u.a. grüner, die Aufenthaltsqualität gestärkt und die Fussverbindungen verbessert werden sollen. Der behördenverbindliche Masterplan Baden Nord stützt diese Erkenntnis und hält entsprechende Zielsetzungen fest. Mit einem Entsiegelungs- und Aufwertungskonzept soll in einem ersten Schritt die Grundlage für die Umsetzungsmassnahmen geschaffen werden. Zu den Aufwertungsmaßnahmen gehören entsiegelte Flächen, Baumpflanzungen, Verbesserung der Fuss- und Velowege sowie die Schaffung von Aufenthaltsqualitäten.</p> <p>Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich</p> <p>Total umgestalteter Strassenraum: 3'910m²</p>		



Fehlende Urbanität und starke Versiegelung in Baden Nord (Quelle: Vertiefungsstudie Baden Nord. Pool Architekten, Schmid Landschaftsarchitekten, 2023)

SR-2.3 Baden, Aufwertung Dorfplatz Rütihof Neue Massnahme	Federführung Stadt Baden	Ansprechperson Schneider Amalia, Projektleiterin Stadtentwicklung
	Beteiligte -	Kosten CHF 900'000

Kurzbeschreibung

Gem. dem städtischen Freiraumkonzept fehlen Im Quartier Rütihof öffentlich nutzbare Freiräume. Insbesondere der südwestliche Bereich des Quartiers zeigen sich unterversorgt und ein für alle gut erreichbarer multifunktionaler Quartiertreffpunkt oder Dorfplatz fehlt. Deshalb definiert das Freiraumkonzept die Aufwertung des Dorfplatzes als dringliche Massnahme. Die Aufwertung soll durch identitätsstiftende Gestaltung erfolgen und durch ein verbessertes Spielangebot die Aufenthaltsqualität fördern. Durch Entsiegelung, Vernetzung von Wiesenhabitaten und den Erhalt der Grünflächenanteilen soll ein Beitrag für die Ökologie geleistet werden.

Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich

Total umgestalteter Strassenraum: 3'430m²



Situationsplan Dorfplatz Rütihof, Stadt Baden



Situationsplan Dorfplatz Rütihof, Stadt Baden

SR-2.4

Wohlen, K266m, Jurastrasse / Kapellstrasse: Aufwertung Strassenraum

Neue Massnahme

Federführung

ATB / RE

Beteiligte

Gemeinde Wohlen

Ansprechperson

Korbonits Josef, Projektleiter Tiefbau

Kosten

CHF 3'240'000

Kurzbeschreibung

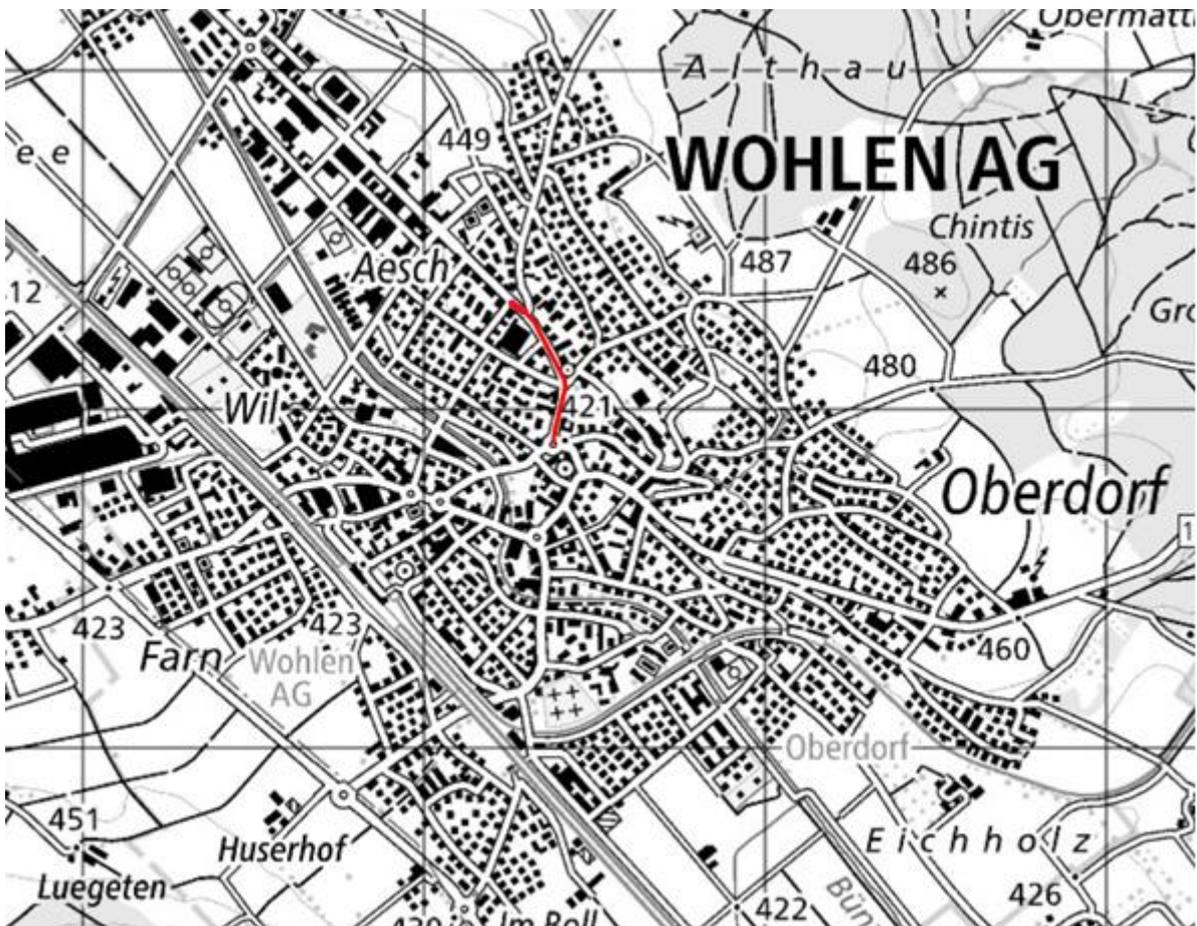
Bei der Aufwertung der Jura- / Kapellstrasse wird insbesondere bei der Erschliessung und Gestaltung entlang der Grundstücksgrenze zur Kantonsstrasse Wert auf die Abstimmung mit dem Strassenbauprojekt gelegt.

Die Radroute 670 (im Projektperimeter) soll von der Kantonsstrasse auf kommunale Strassen verlegen werden, damit allen Bedürfnissen (ÖV, LV, MIV) trotz den begrenzten Platzverhältnissen Rechnung getragen werden kann. Die Verlagerung betrifft voraussichtlich das genannte Baugebiet und muss entsprechend mit dem Eigentümer abgestimmt werden. Die Gemeinde Wohlen ist bereits in den Prozess involviert. Im Zuge dessen sollen im Perimeter alle Bushaltestellen hindernisfrei umgebaut werden. Zusätzlich wird der Knoten Jura-, Angliker- und Niederwilerstrasse von einem T-Knoten zu einem Kreisverkehr umgestaltet. Mit dieser Massnahme wird dem Rückstau in der Niederwilerstrasse entgegengewirkt und das Einmünden auf der Ausnahmetransportroute IIb (Angliker-, Niederwilerstrasse) erleichtert.

Entlang des Perimeters bestehen einige schutzwürdige Objekte. Zusammen mit dem bereits genannten Baugebiet wird in der Gestaltung darauf reagiert und die Aufenthaltsqualität verbessert.

Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich

Total umgestalteter Strassenraum: 6'110m²



Situationsplan Jurastrasse / Kapellstrasse, Gemeinde Wohlen

SR-2.5

Hausen, BGK Ortsdurchfahrt
 Neue Massnahme

Federführung
 Gemeinde Hausen

Ansprechperson
 Schmucki Andreas, Leiter Bau und Planung Hausen

Beteiligte
 Kanton

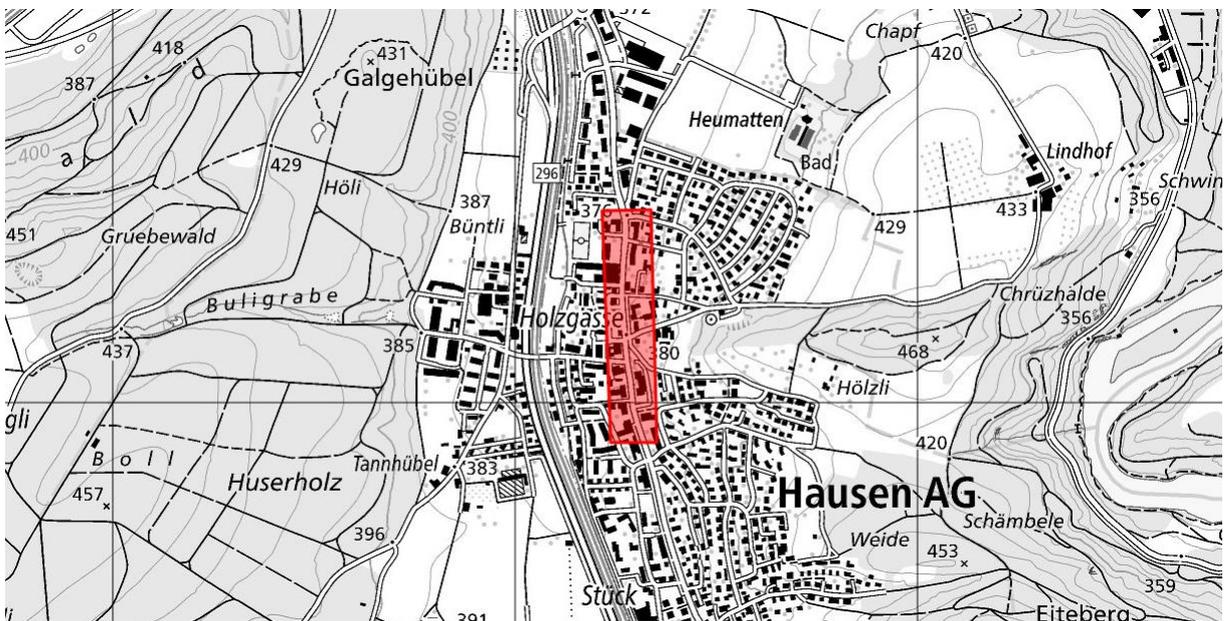
Kosten
 CHF 1'000'000

Kurzbeschreibung

Die Hauptstrasse als Ortsdurchfahrt soll in Betrieb und Gestaltung mittels eines BGK optimiert werden, dies als Massnahme des KGV. Erzielt werden soll unter anderem eine Erhöhung der Verkehrssicherheit, eine angepasste Geschwindigkeit, eine geringe Durchfahrtsattraktivität, geringe Lärmbelastung und intuitiv passende Verkehrsbeziehungen, wie beispielsweise mittels einer Neuaufteilung des Strassenquerschnitts sowie der Optimierung von Fussgängerquerungen. Eine erste Massnahmenentwicklung erfolgt im Rahmen des Freiraumkonzepts und der Erschliessungsplanung des Campus Reichhold.

Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich

Ortsdurchfahrt Zentrumszone: 5500m²



Situationsplan Ortsdurchfahrt Zentrumsabschnitt, Gemeinde Hausen



Zentrumsabschnitt, Gemeinde Hausen

Finanzierung Massnahmenpaket

Anrechenbare Schlüssel (CHF, exkl. MWSt.)	Kosten/Finanzierung-	Kanton	Gemeinden	Dritte: Wer
	XXX'XXX.-	XXX'XXX.-	XXX'XXX.-	XXX'XXX.- (nicht anrechen- bar)

Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente

Quantitative Angaben	Beigelegte Sachinformationen gemäss Anhang 4 RPAV
Dokumente	Baden — Masterplan Transformationsgebiet Dättwil, 2024 — Titel, Herausgeber (Abteilung und Ort), Datum (x. Monat Jahr), Verfasser.

5.3.3 C-Massnahmen

EV 16 Baden, Umgestaltung Mellingerstrasse

Priorität AP 5G

- A (2028-2032)
- B (2032-2036)
- C (nach 2036)

Priorität, ARE-Code AP 4G

- A
- B
- C

Massnahmenart

Einzelmassnahme Verkehr

Massnahmenkategorie

Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum

(1. Etappe im A-Horizont, 2. Etappe im B-Horizont)

Federführung

Kanton

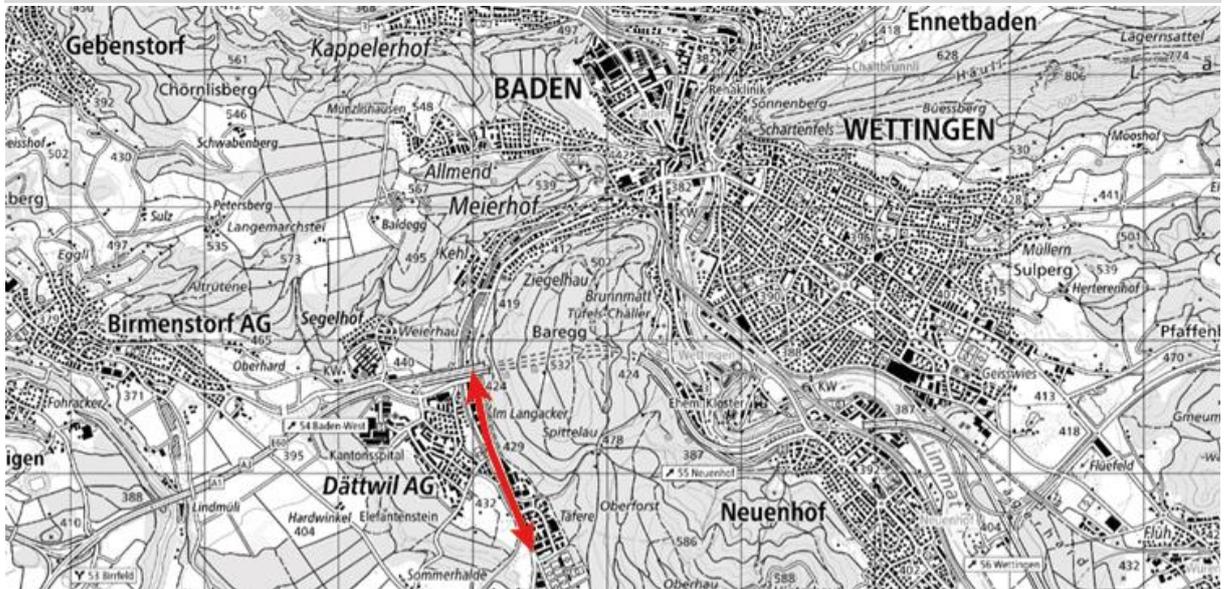
Ansprechperson

Marius Büttiker, Sektionsleiter Realisierung, ATB

Beteiligte

Stadt Baden

Beschreibung



Situationsplan Mellingerstrasse, Baden



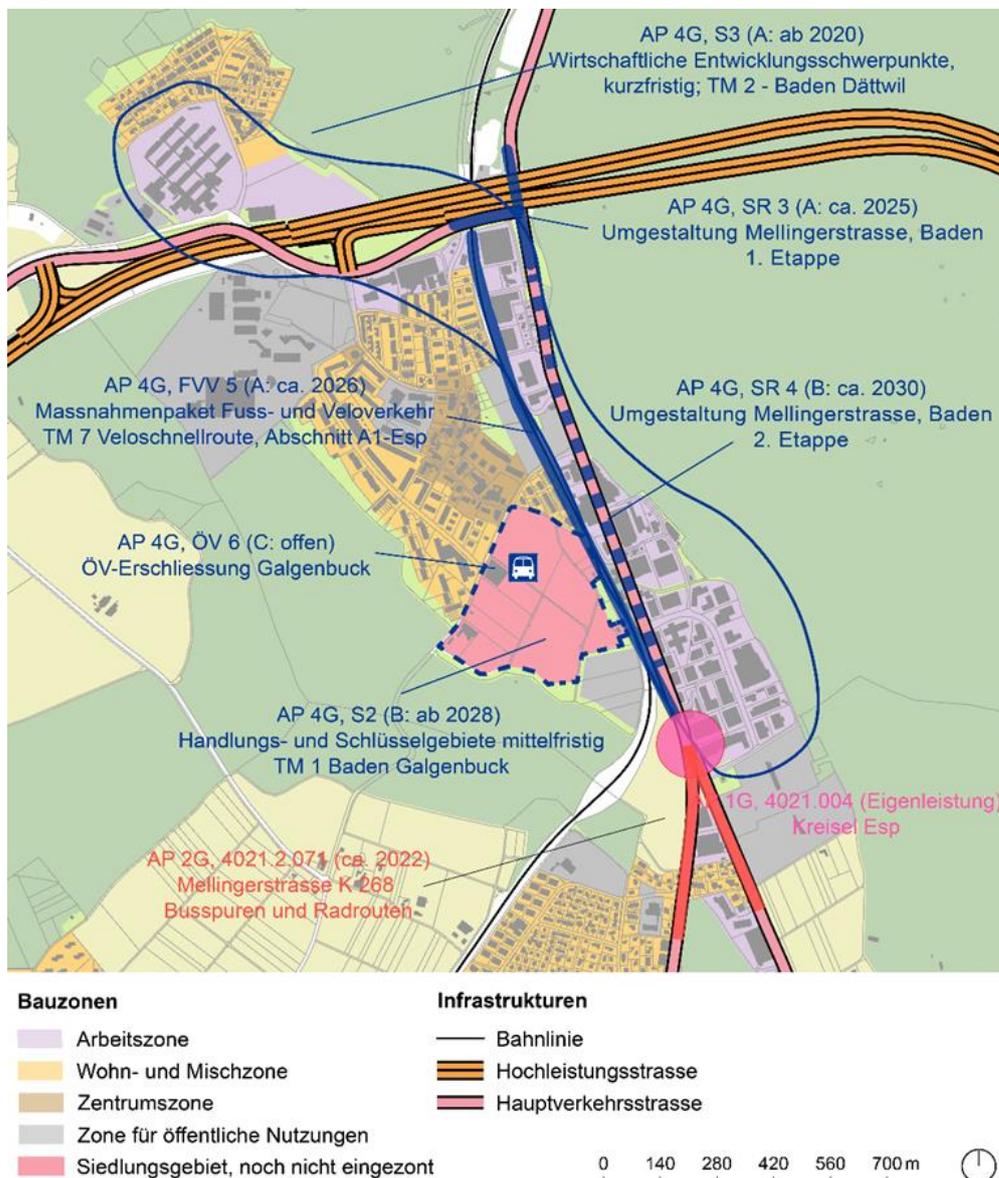
Projektperimeter Mellingerstrasse Baden, A1 bis Knoten ESP

Die Mellingerstrasse (K268) in Baden-Dättwil ist eine wichtige Verkehrsachse für die Stadt Baden und für die Region. Sie ist als Hauptverkehrsstrasse klassifiziert, gehört mit einer durchschnittlichen Verkehrsbelastung von bis zu 27'000 Fahrzeugen pro Tag zu den meistbefahrenen Kantonsstrassen im Kanton Aargau und ist in den Spitzenstunden überlastet. Sie erschliesst diesen Raum mit den direkt angrenzenden Gebieten Langacker, ESP/Täfern und Galgenbuck. Ein Sanierungsbedarf mit Verbesserungen in den Bereichen Siedlungsverträglichkeit, Förderung von Fuss- und Veloverkehr sowie öffentlichem Verkehr ist unbestritten. Gleichzeitig wird in Dättwil ein starkes Siedlungswachstum einhergehend

mit einer entsprechenden Zunahme der Verkehrsnachfrage erwartet. So erarbeitet die Stadt Baden derzeit einen Masterplan Dättwil für den kantonalen Entwicklungsschwerpunkt. Parallel laufen die Gesamtrevision der Bau- und Nutzungsordnung (BNO) sowie die Entwicklung der Siedlungsplanung «Galgenbuck». Diese zukünftige Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung in der Stadt und der Region Baden werden sich auf den Verkehr auf der Mellingerstrasse in Dättwil auswirken und die Kantonsstrassenplanung entsprechend beeinflussen.

In den letzten Jahren haben der Kanton und die Stadt Baden gemeinsam und partizipativ ein Strassenprojekt für die Mellingerstrasse in Dättwil, Abschnitt A1 bis Esp, in Form eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts (BGK) auf Stufe Vorprojekt entwickelt. Ende 2023 wurde in einem gemeinsamen Austauschprozess festgestellt, dass die städtischen Planungen einen wesentlichen Einfluss auf die Strassenbauprojekte haben. Derzeit fehlen die übergeordneten raumplanerischen und verkehrlichen Grundlagen sowie die Rahmenbedingungen, um die Planungen der Mellingerstrasse qualitativ weiter vorantreiben zu können. In gegenseitigem Einvernehmen haben der Kanton und die Stadt Baden daraufhin entschieden, die bisherige Strassenplanung für die Mellingerstrasse in Dättwil zu sistieren. Die zugehörigen Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm des Bundes (1.-4. Generation) sollen ebenfalls abgemeldet werden. Sie wurden bereits zur Mitfinanzierung aufgenommen, mit dem Projektabbruch können die vom Bund mitfinanzierten Massnahmen jedoch nicht fristgerecht umgesetzt werden. Nicht betroffen von der Abmeldung sind Strassenprojekte an der Badenerstrasse in Fislisbach und das Projekt der Velovorzugsroute Baden-Dättwil (AP5).

Vorgesehener Lösungsansatz 2036-2040: Die städtischen Planungen werden weitergeführt und zu einem Abschluss gebracht. Nach dem Vorliegen der städtischen Ergebnisse, können die übergeordneten raumplanerischen und verkehrlichen Grundlagen erstellt und die Rahmenbedingungen für das weitere Vorgehen definiert werden. Dadurch wird eine Basis geschaffen, auf der die zukünftige Planung für das Projekt «Mellingerstrasse» gemeinsam durch Kanton und Stadt aufgebaut werden kann.



Projektperimeter Mellingerstrasse Baden, A1 bis Knoten ESP mit Massnahmen aus der 1., 2. und 4. Generation

Zweckmässigkeit und Nutzen

Zukunftsbild

Die Massnahme ist in Übereinstimmung mit dem Zielbild:

Siedlung: Als Schwerpunkte der Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung stehen die urbanen Entwicklungsräume für Lebensqualität und Standortattraktivität. Grundlage dafür bilden ihre gute Erreichbarkeit und Vernetzung innerhalb der Agglomeration und die attraktive Anbindung an das nationale Strassen- und Bahnnetz insbesondere Richtung Zürich. Die urbanen Entwicklungsräume weisen vergleichsweise hohe Bevölkerungs- und Beschäftigendichten auf, was auch ein attraktives Versorgungsangebot ermöglicht. Die einzelnen Gemeinden und Quartiere der urbanen Entwicklungsräume zeichnen sich durch eine grosse Vielfalt aus und weisen je unterschiedliche ortsspezifische Qualitäten auf. Allen gemeinsam ist, dass in unmittelbarer Fussdistanz attraktive Grün- und Freiräume im Siedlungsgebiet sowie siedlungsnahe Naherholungsgebiete und attraktive Landschaften erreichbar sind.

Verkehr: Dichte, direkte und lückenlose Velo- und Fussverkehrsnetze gewährleisten attraktive Rahmenbedingungen für die urbane Mobilität und komfortables, sicheres Vorwärtskommen im Alltagsverkehr. Umgestaltete Strassenräume unterstützen die Steigerung der Aufenthaltsqualität in den Ortszentren und damit die Attraktivität des Fussverkehrs. Die durch die Zentrumsentlastungen in Baden und Brugg sowie die Umfahrung von Mellingen geschaffenen zusätzlichen Spielräume haben eine nachhaltige Aufwertung ermöglicht und Raum für den Fuss- und Veloverkehr geschaffen. Zur urbanen Mobilität gehören auch neue Mobilitätsformen im Bereich der elektrischen Mikromobilität. Der Bus als Rückgrat der leistungsfähigen Naherschliessung verbindet die attraktiven Verkehrsdrehscheiben mit den nicht direkt durch die Bahn erschlossenen Siedlungsschwerpunkten. Direkte und störungsfreie Linien-führungen sowie optimale Bahnan-schlüsse gewährleisten zuverlässige und attraktive Wegeketten im ÖV. Fuss- und Veloverkehr ergänzen den ÖV vor allem im Nahbereich um die ÖV-Haltestellen und im Binnenverkehr der Zentren.

Teilstrategie

Die Massnahme Umgestaltung Mellingerstrasse, Baden, leistet einen Beitrag zur Umsetzung der folgenden Teilstrategien:

- S 1 – Wachstum in urbanen Entwicklungsräumen fokussieren: Attraktivität der Siedlung erhöhen und Innenentwicklung unterstützen
- S 4 – Entwicklung auf Schwerpunkte konzentrieren: Attraktive Strassenraumgestaltung in Schwerpunkten
- S 5 – Strassenräume mit Lebensqualität entwickeln: Reduktion der negativen Auswirkungen des Verkehrs (Lärm, Luftschadstoffe, Trennungswirkung) und Verbesserung der Sicherheit der Fussgänger und Velofahrenden
- ÖV3 – Zuverlässiges und nachfragegerechtes Busangebot bereitstellen
- FVV 3 – Engmaschiges Fuss- und Veloverkehrsnetz in urbanen Entwicklungsräumen anbieten: Mehr Raum für Fuss und Velo schaffen
- MIV 2 – Strassenverkehr siedlungsverträglich abwickeln: Siedlungsgerecht gestalten und Sicherheit erhöhen, verbesserte Aufenthaltsqualität sowie Spielräume für den Fuss- und Veloverkehr nutzen
- MIV3 – Verlässlichkeit der Reisezeit erhöhen und Verkehrsfluss auf dem übergeordneten Netz sicherstellen
- VS 2 – Verkehrssicherheit bei allen Planungen und Projekten institutionalisieren: bei der Ausgestaltung der Projekte systematisch berücksichtigt

Handlungsbedarf

1. *Potenziale schaffen und aktivieren: ermöglichen und unterstützen der Entwicklung am ESP Dättwil und am Schlüsselgebiet Galgenbuck*
4. *Negative Auswirkungen des Verkehrs auf Siedlungen reduzieren: Reduktion von Lärm und Luftbelastungen im dicht besiedelten Raum, Reduktion der Trennungswirkung*
5. *Verkehrsflüsse optimieren: Optimierung des Verkehrsflusses für alle Verkehrsträger, mit Fokus auf Fahrplanstabilität Bus*
7. *Rahmenbedingungen für Veloverkehr deutlich verbessern: Netzlücken schliessen, Infrastruktur bereitstellen.*

Nutzen /Wirkung

- WK 1.1 Verbesserung des Gesamtverkehrssystems
- WK 1.3 Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems
- WK 1.4 Verbesserung des Strassennetzes und Verkehrslenkung
- WK 1.5 Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr
- WK 2.1 Siedlungskonzentration und Innenverdichtung
- WK 3.1 Erhöhung objektive und subjektive Verkehrssicherheit
- WK 4.1 Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen sowie von Lärmemissionen

Bezug/Abgrenzung zu weiteren Massnahmen

- Zusammenhang mit Massnahme AP 2G Baden-Dättwil, Mellingerstrasse K268, Busspuren und Radrouten (ARE-Code 4021.2.071): wird gleichzeitig realisiert
- Zusammenhang mit B-Massnahme AP 3G Baden, BGK Dättwil K 268 (ARE-Code 4021.3.002): Weiterentwicklung: Aufteilung in 3 Massnahmen (SR 3, SR 4, und FVV5.7)
- Zusammenhang mit AP 4G SR 4 SR Umgestaltung Mellingerstrasse, Baden, 1. Etappe
- Zusammenhang mit AP 4G SR 5 SR Umgestaltung Mellingerstrasse, Baden, 2. Etappe
- Zusammenhang mit AP 4G FVV 5.7 Veloschnellroute, Abschnitt Baden A1-Esp: Gleichzeitige Realisierung
- Zusammenhang mit AP 4G S3.2: Baden, Dättwil und S2.1 Baden, Galgenbuck: Optimierte Verkehrsabwicklung für alle Verkehrsträger, insbesondere Radverkehr und ÖV im Hinblick auf Entwicklung des ESP/ Schlüsselgebiets
- Zusammenhang mit AP 4G ÖV7 ÖV- Erschliessung Galgenbuck, Baden: Neue ÖV-Erschliessung muss mit umgestalteter Strasse möglich sein

Planungsstand und Umsetzung

Aktueller Planungsstand, weitere Planungsschritte:

Zeitplanung

Planungen der Stadt Baden	2024-2030
Erarbeitung der übergeordneten raumplanerischen und verkehrlichen Grundlagen auf der Basis der städtischen Planungen; Vorstudie Mellingerstrasse	Ab 2028

Nächste Umsetzungsschritte

Zeitplanung

<input checked="" type="checkbox"/> Projektierung	2030-2035
<input type="checkbox"/> Plangenehmigung/Baubewilligung	Jahr
<input type="checkbox"/> Finanzierung	Jahr
Voraussichtlicher Baubeginn	2036
Voraussichtliche Inbetriebnahme	2040

5.4 Massnahmen Verkehrsdrehscheiben

5.4.1 A-Massnahmen

EV1 Lenzburg, Verkehrsdrehscheibe Lenzburg

Priorität AP 5G

A (2028-2032)

B (2032-2036)

C (nach 2035)

Priorität, ARE-Code AP 4G

A

B

C

Massnahmenart

Einzelmassnahme Verkehr

Massnahmenkategorie

Verkehrsdrehscheiben

Federführung

Stadt Lenzburg

Ansprechperson

Brenner Christian, Abteilungsleiter Tiefbau und Verkehr, Stadt Lenzburg

Lombardi Marco, Stv. Leiter Sektion Infrastruktur, Departement Bau, Verkehr und Umwelt

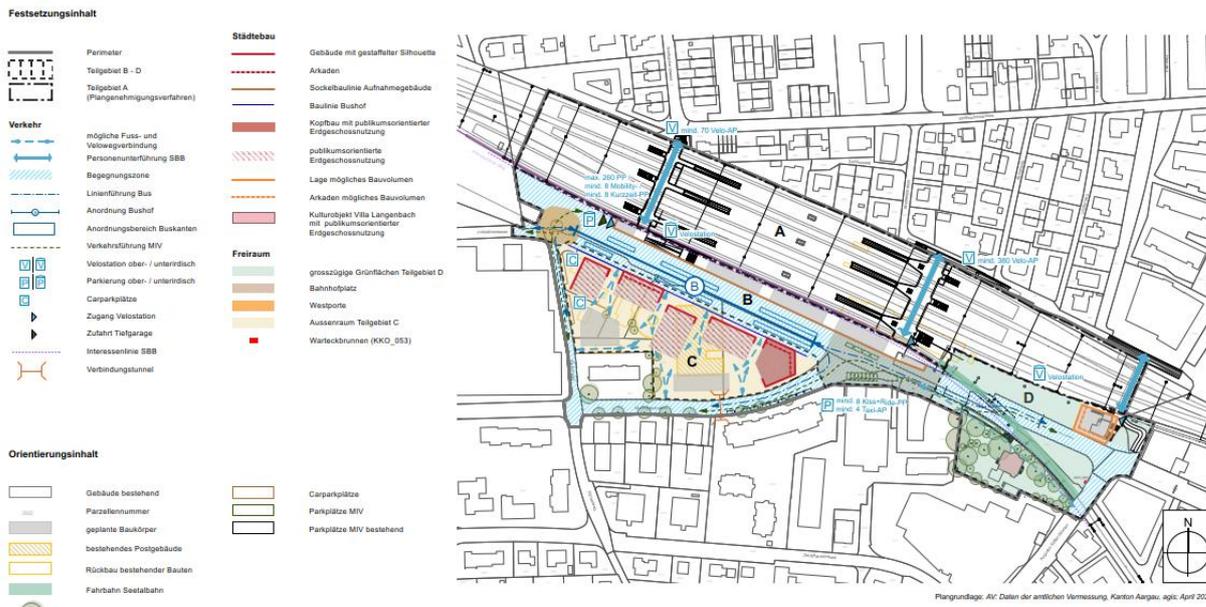
Beteiligte

Kanton, SBB

Beschreibung



Situationsplan VDS – Bahnhof Lenzburg



Entwicklungsrichtplan VDS – Bahnhof Lenzburg (27. Januar 2023 vom Stadtrat beschlossen am 1. Februar 2023)

Im Rahmen des Ausbaus 2035 baut die SBB die Publikumsanlagen des Bahnhofs Lenzburg komplett neu. Die aus Sicherheitsgründen notwendige Verbreiterung der Perrons führt zu tiefgreifenden Veränderungen im Bahnhofumfeld. Die Stadt Lenzburg, die SBB und der Kanton haben in einer funktionalen Studie Verkehr aufgezeigt, wie die Verkehrsdrehscheibe Lenzburg für die Zukunft zu disponieren ist. Betroffen sind sämtliche Mobilitätsangebote (Fussverkehr aus Stadt und Quartieren, Buszubringerlinien, B+R, K+R, P+R, Sharing-Angebote etc.) an der Schnittstelle zum übergeordneten Verkehrssystem.

Der Entwicklungsrichtplan, der gestützt auf die Synthese der Testplanung erarbeitet wurde, gliedert den Bahnhof und das nähere Umfeld in die vier Teilbereiche A bis D. Der Teilbereich A entspricht dem Ausbauprojekt der Publikumsanlagen, welches von SBB Infrastruktur umgesetzt wird. Die Teilbereiche B und D umfassen die «öffentliche» Infrastruktur mit dem Aufnahmegebäude, dem Busterminal, den Anlagen der kombinierten Mobilität, Anlagenobjekte von SBB Immobilien und der Gestaltung des öffentlichen Freiraums. Die beiden Teilbereiche B und D bilden die vorliegende Massnahme des Agglomerationsprogramms ab, welche die Stadt Lenzburg, die SBB Immobilien und der Kanton gemeinsam entwickelt. Der Teilbereich C ist im Besitz von PostFinance und privaten Grundeigentümern. Hier soll das neue, attraktive und identitätsstiftende Bahnhofquartier mit Gewerbenutzungen im Sockelgeschoss und Wohnraum in den oberen Etagen entstehen.

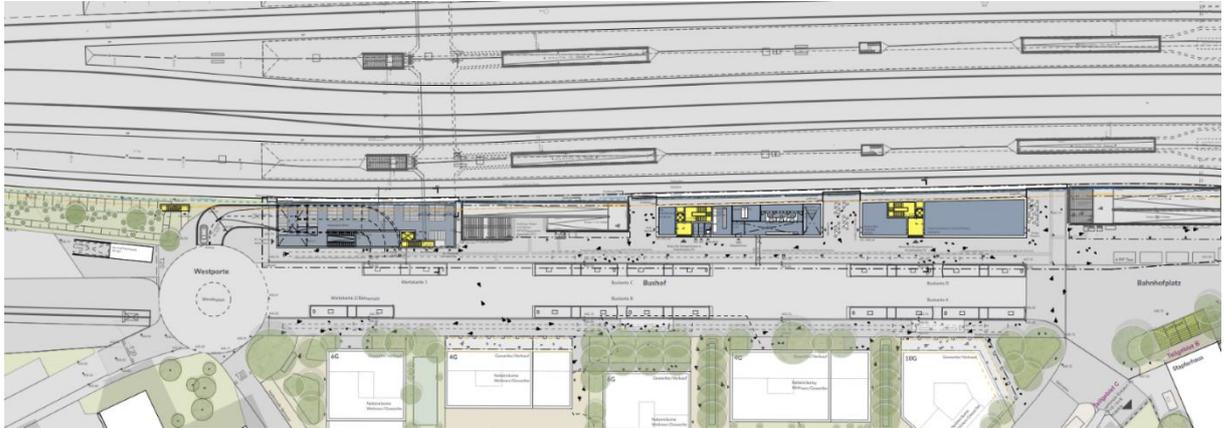
Im Quartier «Im Lenz» (ehemaliges Hero-Areal) sind in den vergangenen 10 Jahren direkt beim Bahnhof Wohnraum für 1'000 Personen sowie Büro- und Gewerbeflächen mit etwa 800 Arbeitsplätzen in kurzer, attraktiver Gehdistanz entstanden. Im Südwesten des Bahnhofs liegt in Geh-/Velodistanz der Wohnschwerpunkt Zeughaus, welcher das Potenzial für eine qualitativ hochwertige, dichte Wohnraumentwicklung von überregionaler Bedeutung aufweist. Ebenfalls in Geh-/ Velodistanz (1 km) ist in den vergangenen Jahren in der Nachbargemeinde Staufien das Entwicklungsgebiet Esterli/Flöss dicht bebaut worden (Wohnraum für über 500 Personen).

Mit dem Ausbau der Publikumsanlagen SBB erhält der Bahnhof Lenzburg zwei neue Personenunterführungen. Die bestehende Unterführung Hero dient weiterhin als Veloquerung und Quartierverbindung. Der neue, leistungsfähige Busterminal wird als zentraler, regionaler Zubringer zum Bahnhof zwischen der westlich und mittig gelegenen Personenunterführungen angeordnet und damit kurze, schnelle Umsteigewege sicherstellen. Als platzsparende Lösung sollen zudem die durch den Bahnhofumbau und Neugestaltung des Bahnhofumfelds verloren gegangenen P+R-Plätze unter dem Busterminal mit direktem Zugang zur Personenunterführung ersetzt werden. Das Angebot an P+R-Parkfelder wird ggü. heute jedoch reduziert. Das heute vorwiegend auf der Südseite konzentrierte B+R- / Roller-Angebot wird auf rund 2'000 Abstellplätze erheblich erweitert und neu auf die Zugänge der Personenunterführungen ausgerichtet. Für die südwestliche Anlage ist ein zweigeschossiges Velohaus mit rund 560 Veloabstellplätzen geplant. Bei der südöstlichen Anlage ist als Lösung eine unterirdische Velostation mit rund 1'220 Veloabstellplätzen vorgesehen. Diese kann raumsparend an die bestehende, velotaugliche Rampe der Hero-Unterführung angeschlossen und auf der anderen Seite mit der Personenunterführung Ost verbunden werden. Auch auf der Nordseite wird das Angebot nach Möglichkeit auf rund 600 Abstellplätze ausgebaut. Trotz weiterhin beschränkter Platzverhältnisse rund um den Bahnhof können die Verkehrsströme aufgeteilt und auch die zusätzlichen Mobilitätsangebote platziert werden (K+R, Mobility und/oder Taxi).

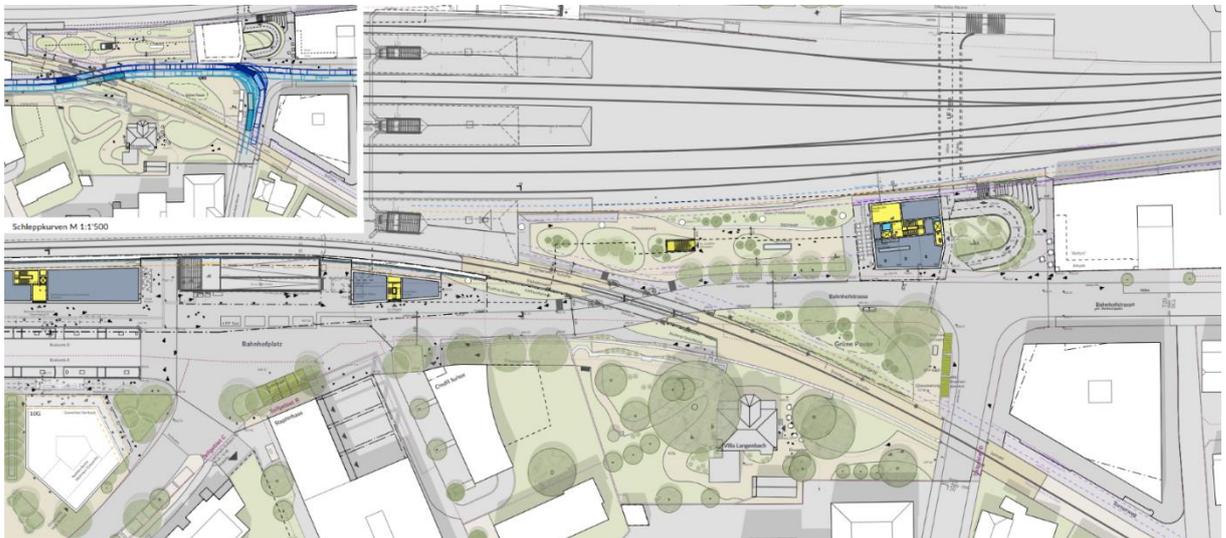
Um dem Wärmeineffekt wirksam entgegenzuwirken, wird bei der Entwicklung der Verkehrsdrehscheibe auf eine hitzeangepasste Infrastruktur geachtet. So verlangt der Entwicklungsrichtplan eine starke Durchgrünung im Teilbereich C. Im Teilbereich D wird als Schlüsselmassnahme mit der sogenannten «Grünen Pause» der bestehende parkähnliche, baumbestandene Aussenraum der «Villa Langenbach» in angemessener Weise hin zum Gleisfeld ausgedehnt.

Mit der Massnahme Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Lenzburg wird eine schlüssige und umfassende Weiterentwicklung des Bahnhofs und dem Umfeld aufgezeigt. Insbesondere gelingt es, auf die herausfordernde neue Situation des Ausbauprojekts der Publikumsanlagen in adäquater Weise zu reagieren und dem Bahnhof Lenzburg eine neue Identität – ganz im Sinne der Erklärung von Emmenbrücke – zu verleihen.

Nachdem mit der Testplanung drei verschiedene, interdisziplinäre Planungsteams das Zusammenspiel und die Disposition von intermodalen Reiseketten sowie unterschiedliche Nutzungen im Bahnhofsumfeld ausgelotet haben, wurde mit dem Entwicklungsrichtplan und dem Richtprojekt der Variantenfelder hin zur Bestvariante mit einer Kostenschätzung verdichtet. Das nun vorliegende Richtprojekt bildet die Basis für den Gestaltungsplan und den Projektwettbewerb in den nächsten Planungsschritten.



Richtprojekt Teilbereich B mit Busterminal, Velohaus West über Rampe Tiefgarage und Aufnahmegebäude



Richtprojekt Teilbereich D mit Grüner Pause, darunter liegender Velostation

Zweckmässigkeit und Nutzen

Zukunftsbild

Die Massnahme Verkehrsdrehscheibe Lenzburg ist in Übereinstimmung mit dem Zielbild:

Verkehr: Das Verkehrssystem basiert auf Intermodalität. So werden oft unterschiedliche Verkehrsmittel für einen Weg kombiniert. Deshalb sind die attraktiven Verkehrsdrehscheiben darauf ausgelegt, optimale Rahmenbedingungen für den Wechsel zwischen Verkehrsmitteln zu bieten. Zentrale Elemente sind kurze und komfortable Umsteigewege, primär zwischen Bus-Haltekanten, Velo-Abstellanlagen und Bahnperrens. Ergänzende Angebote wie Bike- und Carsharing komplettieren die intermodale Transportkette und positionieren sie als attraktive Alternative zur ausschliesslichen Nutzung des eigenen Autos. An Verkehrsdrehscheiben besteht eine hohe Aufenthaltsqualität, die Siedlung in der Umgebung von Verkehrsdrehscheiben ist auf diese ausgerichtet und weist eine angemessene Dichte auf. Die Angebotseigenschaften im AP-Perimeter werden differenziert gemäss dem jeweiligen VDS-Typ. Beim Bahnhof Lenzburg handelt es sich um eine Drehscheibe von kantonaler Bedeutung mit Fernverkehr und einer sehr hohen ÖV-Angebotsdichte und zugleich Zugang ist zum nahe gelegenen wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkt von kantonaler Bedeutung "Lenzhard" (Richtplan Kanton Aargau, Kap. S 1.3, ESP Nr. 8) und Wohnschwerpunkt "Bahnhof und Zeughaus" (Richtplan Kanton Aargau, Kap. S 1.9, WSP Nr. 8).

Siedlung: Als Schwerpunkte der Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung stehen die urbanen Entwicklungsräume für Lebensqualität und Standortattraktivität. Grundlage dafür bilden ihre gute Erreichbarkeit und Vernetzung innerhalb der Agglomeration und die attraktive Anbindung an das nationale Strassen- und Bahnnetz.

Teilstrategie

Die Massnahme Verkehrsdrehscheibe Lenzburg leistet einen Betrag zu folgenden Teilstrategien:

S 1 – Wachstum in urbanen Entwicklungsräumen fokussieren: Realisierung der bestehenden Potenziale im Gebiet Bahnhof Lenzburg durch Umstrukturierung und Innenentwicklung

S 4 – Entwicklung auf Schwerpunkte konzentrieren: Handlungs- und Schlüsselgebiete im Zentrum Lenzburg durch Aufwertung des Bahnhofs optimal in die Netze von FVV und ÖV einbinden

L 1 – Freiräume im Siedlungsgebiet aufwerten und vernetzen: Höhere Aufenthaltsqualität auf Bahnhofplatz, hitzeangepasste Entwicklung zur Minderung des Wärmeinseleffekts einer Verkehrsdrehscheibe

ÖV 3 – Zuverlässiges und nachfragegerechtes Busangebot bereitstellen: Sicherstellung der zukunftsgerichteten Busanbindung des gesamten Einzugsgebiets

ÖV 4 – Verkehrsdrehscheiben stärken: Stärkung des Knotens Lenzburg als Mittel zu effizienten Transportketten mit der Hauptrolle beim ÖV, mit umfassendem Angebot der Kombinierten Mobilität (Veloabstellplätze, Sharing-Angeboten etc.) und angenehmen Warteflächen

ÖV 6 – Attraktive Zugänge zu ÖV-Haltestellen sicherstellen: Verbesserung des Zugangs zur Bahn durch zweite Personenunterführung (kürzere Wege in die umliegenden Quartiere), optimale Anbindung des Busterminals zwischen den Personenunterführungen, der direkten Anbindung der Velostation Ost an die Personenunterführung Ost und gutplatzierten Veloabstellanlagen bei den weiteren Zugängen zu den Personenunterführungen

FVV 3 – Engmaschiges Fuss- und Veloverkehrsnetz in urbanen Entwicklungsräumen anbieten: Ergänzung Fussverkehrsnetz mit neuen Wegverbindungen und redundanten Zugängen zu den Personenunterführungen

VS 1 – Verkehrssicherheit bei allen Planungen und Projekten institutionalisieren: bei der Ausgestaltung des Projekts systematisch berücksichtigt; Verkehrsströme nach Möglichkeit entflochten, Koexistenz wird durch Ausdehnung der Begegnungszone gefördert

Handlungsbedarf

Mit der Massnahme Verkehrsdrehscheibe Lenzburg wird folgender Handlungsbedarf adressiert:

1. *Potenziale schaffen und aktivieren: Potenzial zur Aufnahme des Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstums durch Steigerung der Standortattraktivität des Agglomerationszentrums Lenzburg*
5. *Attraktive Alternativen zum MIV schaffen: Transportkette FVV–ÖV–FVV: Durch sichere und attraktive Zugänge zur Verkehrsdrehscheibe gesamte Transportketten von der Quelle zum Ziel in den Fokus stellen*
6. *Rahmenbedingungen für Veloverkehr deutlich verbessern: Angebot an Veloabstellplätzen erhöhen*
7. *Bedeutende ÖV-Potenziale abholen: Bahn- und Nahverkehrsangebot abstimmen*

Nutzen/Wirkung

- *WK 1.1 Verbesserung des Gesamtverkehrssystems*
- *WK 1.2 Verbesserung der Intermodalität und aktive Steuerung der Mobilitätsnachfrage*
- *WK 1.3 Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems*
- *WK 1.5 Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr*
- *WK 2.2 Aufwertung der öffentlichen Freiräume im Siedlungsgebiet*
- *WK 4.1 Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen*
- *WK 4.2 Minimierung des Ressourcenverbrauchs und Aufwertung von Natur- und Grünräumen*

Bezug zu weiteren Planungen

Bezug/Abgrenzung — SR 1.2 – Lenzburg, Umgestaltung Sägestrasse (im nordöstlichen Bahnhofsumfeld)
weitere Massnahmen

Bezug zu kantonalem Richtplan Richtplanrelevant
 Ja Nein

(Konflikte mit USG siehe Umweltverträglichkeit)

Umweltverträglichkeit Es werden keine zusätzlichen USG-relevanten Flächen beansprucht.

Planungsstand und Finanzierung

Planungsstand mäss RPAV ge- 1
 2
 3
 (Referenzdokumente siehe Dokumente)

Begründung: Die Massnahme ergibt sich aus dem identifizierten Handlungsbedarf. Der Variantenentscheid ist gefällt. Inhalt, Planungsstand, weitere Schritte sind geklärt. Die finanziellen Auswirkungen der Massnahme sind auf Basis eines Richtprojekts und einem Mengengerüst anhand von Erfahrungswerten (±20%) abgeschätzt.

Planungsschritte		Zeitplanung	
Vorstudie SBB		2014	
Funktionale Studie Verkehr		2019	
Testplanung / Synthesebericht und -plan		2021	
Entwicklungsrichtplan mit Erläuterungsbericht		2023	
Richtprojekt Teilgebiet B und D		2023	
Gestaltungsplan Teilgebiet B und D		2024/25	
Projektwettbewerb Teilgebiet B und D		2025/26	
Bau- und Finanzierungsreife	Nächste Umsetzungsschritte	Zeitplanung	
	<input checked="" type="checkbox"/> Projektierung	2026-2029	
	<input checked="" type="checkbox"/> Plangenehmigung/Baubewilligung	2028	
	<input checked="" type="checkbox"/> Finanzierung	2027/28	
	Voraussichtlicher Baubeginn	2030	
	Voraussichtliche Inbetriebnahme	2029	
Anrechenbare Kosten/Finanzierungsschlüssel (CHF, exkl. MWSt.)	Kanton	Gemeinde	Dritte: Wer
43'500'000	45-50%	50-55%	- (nicht anrechenbar)

Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente

Quantitative Angaben keine

- Dokumente**
- Funktionale Studie Verkehr, Stadt Lenzburg, 21. März 2019, Metron AG
 - Dynamische Verkehrssimulation Fussgängerströme Bahnhof Lenzburg, 29. Mai 2018, Präsentation Resultate, BG Ingenieure und Berater AG
 - Entwicklung Bahnhofareal Lenzburg - Synthesebericht Testplanung, Stadt Lenzburg, Kanton Aargau, SBB Immobilien und Infrastruktur, PostFinance AG, 12. November 2021, Basler und Hofmann AG
 - Syntheseplan – Entwicklung Bahnhofareal Lenzburg, Stadt Lenzburg, 12. November 2021, Basler und Hofmann AG
 - Entwicklungsrichtplan Bahnhof Lenzburg – Plan M1:1500, Stadt Lenzburg, 13. Oktober 2022, Marti Partner Architekten und Planer AG
 - Entwicklungsrichtplan Bahnhof Lenzburg Erläuterungsbericht, Stadt Lenzburg, 27. Januar 2023, Marti Partner, Architekten und Planer AG
 - Richtprojekt (Vorprojekt) Bahnhof Lenzburg, Teilgebiet B und D (inkl. Kostenschätzung ±20%); 19. Dezember 2023, Brühlmann Loetscher Architektur + Stadtplanung, SKK AG Landschaftsarchitekten, mrs partner AG Verkehrsplanung, Rothpletz Lienhard + Cie AG Projektierende Bauingenieure SIA; Schlussbericht

EV3 Döttingen, Verkehrsdrehscheibe Döttingen

Priorität AP 5G

- A (2028-2032)
- B (2032-2036)
- C (nach 2035)

Priorität, ARE-Code AP 4G

- A
- B
- C

Weiterentwicklung

Massnahmenart

Einzelmassnahme Verkehr

Massnahmenkategorie

Verkehrsdrehscheiben

Federführung

Gemeinde Döttingen

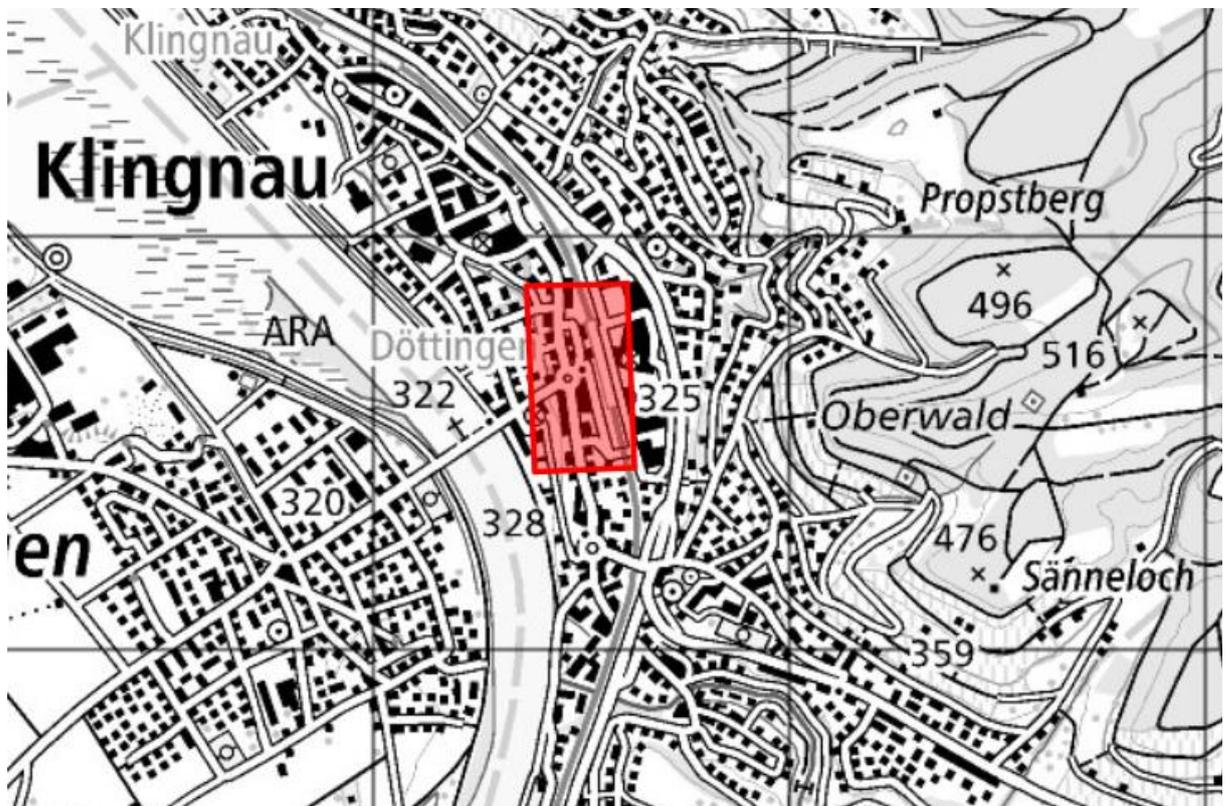
Ansprechperson

Lombardi Marco, Stv. Leiter Sektion Infrastruktur

Beteiligte

Kanton, SBB

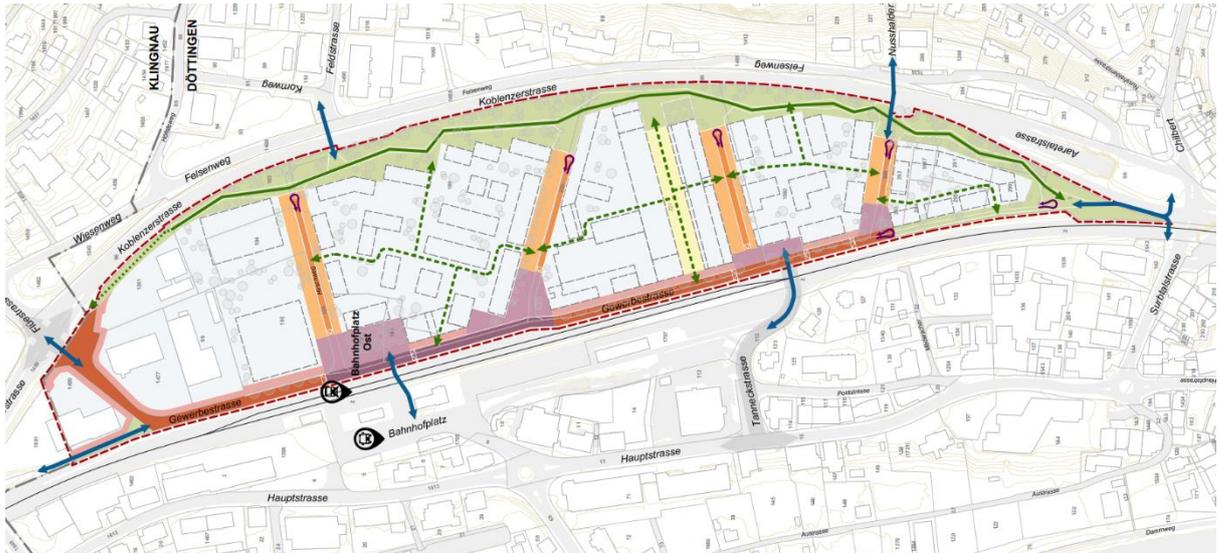
Beschreibung



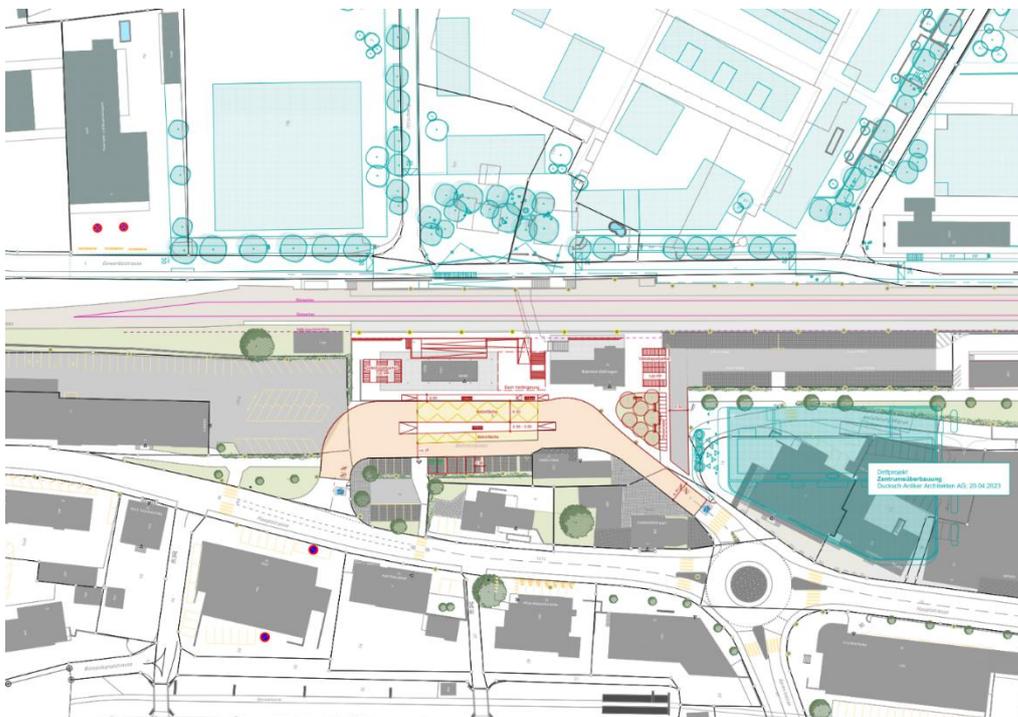
Situationsplan Verkehrsdrehscheibe Döttingen, Gemeinde Döttingen



Wohnschwerpunkt (WSP) Klingnau-Döttingen (Botschaft 14.235)



Entwicklungsrichtplan Gewerbestrasse, bzw. Wohnschwerpunkt Bahnhof Ost; Teilplan Mobilität und Erschliessung (Metron, Beschluss Gemeinderat vom 6.12.2021)



Vorstudie Bahnhofplatz Döttingen, Bestvariante (Metron, 10.11.2023)

Gemäss Raumkonzept Aargau ist Klingnau-Döttingen ein ländliches Zentrum im Unteren Aaretal, dass über die ländliche Entwicklungsachse mit der Kernstadt Baden-Wettingen in der Agglomeration Aargau-Ost verbunden ist. Gemäss Siedlungsstrategie soll die bauliche Entwicklung entlang dieser Achsen konzentriert werden, wobei die Möglichkeiten zur Nutzungsverdichtung in den bestehenden Bauzonen unter Erhaltung und Verbesserung der Siedlungsqualität ausgeschöpft werden sollen. Gestützt auf das neue Raumplanungsgesetz hat der Kanton Aargau bei der Richtplananpassung Siedlungsgebiet in Klingnau-Döttingen einen Wohnschwerpunkt festgelegt. Seit dem Rückgang der Möbelindustrie im unteren Aaretal ist die rund 8 ha grosse Arbeitszone in Klingnau-Döttingen ein prädestiniertes Transformationsgebiet und in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof Döttingen geeignet als Wohnschwerpunkt.

Heute wird der Bahnhof Döttingen täglich von über 4'800 Reisenden (DWV Bahn und Bus) benutzt. Mit dem Ausbauschritt AS 2035 bleibt das Angebotsniveau mit einem Halbstundentakt und Zusatzzügen in den Hauptverkehrszeiten etwa unverändert. Dennoch gehen die SBB in ihren Planungsgrundlagen zu STEP 2035 von einer Nachfrageresteigerung im Korridor von 40% aus. Langfristig rechnen die SBB bei einem Angebotsausbau mit rund 60% Nachfragerewachstum. Für die multimodale Drehscheibe bedeutet das, dass bis 2035 mit rund 6'700 Reisenden und langfristig mit rund 7'700 Reisenden (DWV Bahn und Bus) zu rechnen ist.

Während im Rahmen der Automatisierung der Bahnstationen im Unteren Aaretal die Perronanlagen des Bahnhofs Döttingen modernisiert und barrierefrei gestaltet wurden, besteht insbesondere beim Busterminal, der Personenunterführung SBB und den Perronlängen der SBB ein Defizit. So fehlen behindertengerechte Buskanten und die Rampe zur Personenunterführung zwingt Menschen mit eingeschränkter Mobilität zu einem längeren Umweg. Gemäss Mehrjahreprogramm öffentlicher Verkehr 2020 ist der Bahnhof Döttingen als ÖV-Drehscheibe von kantonaler Bedeutung klassiert. Mit der geplanten Massnahme erfährt die Verkehrsdrehscheibe mit dem neuen Busterminal und der Optimierung der Bahnhofszugänge und der Personenunterführung eine wesentliche Aufwertung. Zudem ist der Zugang zum geplanten Wohnschwerpunkt in der ehemaligen Arbeitszone östlich des Bahnhofs unattraktiv.

Das Projekt sieht vor, den Busterminal auf dem Bahnhofplatz mit behindertengerechten und gelenkbustauglichen Halteanlagen auszubauen (nicht Bestandteil der unten aufgeführten Kosten) und um eine Buskante für künftige Entwicklungen des Busangebots zu erweitern. Zudem soll der Bahnhofplatz als Begegnungszone ausgestaltet werden. In Abhängigkeit des SBB-Ausbauprojekts ist eine, direkt beim SBB-Perron angeordnete Faltrampe vorgesehen. Die Veloabstellplätze werden neu angeordnet und die Abstellkapazität auf 240 Plätze erweitert. Beim Bahnzugang auf der Ostseite sieht die Gemeinde im Rahmen des Entwicklungsrichtplans, bzw. der Planung des Wohnschwerpunkts einen grosszügigen, begrünten Platz zur Förderung des Freiraums und der Aufenthaltsqualität vor.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Zukunftsbild

Das Massnahme Verkehrsdrehscheibe Döttingen trägt zu folgenden Elementen des Zukunftsbilds bei:

Verkehr: Das Verkehrssystem basiert auf Intermodalität. So werden oft unterschiedliche Verkehrsmittel für einen Weg kombiniert. Deshalb sind die attraktiven Verkehrsdrehscheiben darauf ausgelegt, optimale Rahmenbedingungen für den Wechsel zwischen Verkehrsmitteln zu bieten. Zentrales Element sind kurze und komfortable Umsteigewege, primär zwischen Bus-Halteanlagen, Velo-Abstellanlagen und Bahnperrons. Ergänzende Angebote wie Bike- und Carsharing komplettieren die intermodale Transportkette und positionieren sie als attraktive Alternative zur ausschliesslichen Nutzung des eigenen Autos. An Verkehrsdrehscheiben besteht eine hohe Aufenthaltsqualität, die Siedlung in der Umgebung von Verkehrsdrehscheiben ist auf diese ausgerichtet und weist eine angemessene Dichte auf. Die Angebotseigenschaften im AP-Perimeter werden differenziert gemäss dem jeweiligen VDS-Typ. Beim Bahnhof Döttingen handelt es sich um eine Drehscheibe von kantonaler Bedeutung ohne Fernverkehr.

Siedlung: Als Schwerpunkte der Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung stehen die urbanen Entwicklungsräume für Lebensqualität und Standortattraktivität. Grundlage dafür bilden ihre gute Erreichbarkeit und Vernetzung innerhalb der Agglomeration und die attraktive Anbindung an das nationale Strassen- und Bahnnetz.

Teilstrategie

Die Massnahme Verkehrsdrehscheibe Döttingen leistet einen Beitrag zur Umsetzung der folgenden Teilstrategien:

S 2 – Bauliche Entwicklung auf Verkehrsachsen ausrichten: Wohnschwerpunkt direkt am Bahnhof ermöglicht eine ÖV-orientierte Entwicklung

ÖV 3 – Zuverlässiges und nachfragegerechtes Busangebot bereitstellen

ÖV 4 – Verkehrsdrehscheiben stärken: Stärkung von VDS als Mittel zu effizienten Transportketten mit der Hauptrolle beim ÖV, mit Veloabstellplätzen, Sharing-Angeboten und öffentlichen Räumen hoher Aufenthaltsqualität

ÖV 5 – Intermodale Angebote entlang ländlicher Entwicklungsachsen ausbauen: Ausbau von Bike&Ride, Park&Ride, Bike- und Car-Sharing Angeboten als Übergang von ländlichen Entwicklungsräumen zum S-Bahn-Netz

ÖV 6 – Attraktive Zugänge zu ÖV-Haltestellen sicherstellen: Verbesserung der Zugänge zum Bahnhof Döttingen, insbesondere Erstellung eines Zugangs zur Personenunterführung

Handlungsbedarf

Mit der Massnahme Verkehrsdrehscheibe Döttingen wird folgender Handlungsbedarf adressiert:

1. Potenziale schaffen und aktivieren: Potenzial zur Aufnahme des Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstums durch Steigerung der Standortattraktivität

5. Attraktive Alternativen zum MIV schaffen: Transportkette FVV–ÖV–FVV: Durch sichere und attraktive Zugänge zum multimodalen Knoten gesamte Transportketten von der Quelle zum Ziel in den Fokus stellen

6. Rahmenbedingungen für Veloverkehr deutlich verbessern: Angebot an Veloabstellplätzen erhöhen

7. Bedeutende ÖV-Potenziale abholen: Bahn- und Nahverkehrsangebot abstimmen

Nutzen/Wirkung

Die Massnahme wirkt insbesondere in folgenden Bereichen:

- WK 1.1 Verbesserung des Gesamtverkehrssystems
- WK 1.2 Verbesserung der Intermodalität und aktive Steuerung der Mobilitätsnachfrage
- WK 1.3 Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems
- WK 1.5 Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr
- WK 4.1 Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen

Bezug zu weiteren Planungen

Bezug/Abgrenzung weitere Massnahmen	Der vom Bundesparlament beschlossene Ausbauschnitt sieht einen Ausbau des Bahnhofs Döttingen vor (Verlängerung Kreuzungsstelle und Perrons). Die Konkretisierung der Massnahme ist Gegenstand der laufenden Planung der SBB.
Bezug zu kantonalem Richtplan (Konflikte mit USG siehe Umweltverträglichkeit)	Richtplanrelevant <input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein
Umweltverträglichkeit	Es werden keine zusätzlichen USG-relevanten Flächen beansprucht.

Planungsstand und Finanzierung

Planungsstand gemäss RPAV (Referenzdokumente siehe Dokumente)	<input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3	Begründung: Die Massnahme ergibt sich aus dem identifizierten Handlungsbedarf. Inhalt, Planungsstand, weitere Schritte sind geklärt. Die finanziellen Auswirkungen der Massnahme sind aufgrund von Erfahrungswerten abgeschätzt.
-------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Planungsschritte	Zeitplanung
Vorstudie	2023

Bau- und Finanzierungsreife	Nächste Umsetzungsschritte	Zeitplanung
	<input checked="" type="checkbox"/> Projektierung	2025-2027
	<input checked="" type="checkbox"/> Plangenehmigung/Baubewilligung	2029
	<input checked="" type="checkbox"/> Finanzierung	2028
	Voraussichtlicher Baubeginn	2029
	Voraussichtliche Inbetriebnahme	2031

Anrechenbare Kosten/Finanzierungsschlüssel (CHF, exkl. MWSt.)	Kanton	Gemeinde	Dritte:
3'800'000.-	30-50%	50-70%	-

Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente

Quantitative Angaben	keine
Dokumente	<ul style="list-style-type: none"> — Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr 2020 (MJP ÖV 2020), Kanton Aargau, vom Grossen Rat am 3. Dezember 2019 beschlossen — Sachplan Infrastruktur Schiene, Objektblatt 1.5 Baden–Koblentz — Entwicklungsrichtplan Gewerbestrasse, Gemeinde Döttingen, 6. Dezember 2021, Planer — Vorstudie Bahnhofplatz Bericht und Bestvariante, Kanton Aargau, 10. November 2023, Metron

EV6 Wohlen, VDS Wohlen, 3. Etappe - Aufwertung Bahnhofplatz

Priorität AP 5G

- A (2028-2032)
 B (2032-2036)
 C (nach 2035)

Priorität, ARE-Code AP XG

- 4021.4.015 Weiterentwicklung
 4021.3.032 Weiterentwicklung

Massnahmenart

Einzelmassnahme Verkehr

Massnahmenkategorie

Verkehrsdrehscheiben

Federführung

Gemeinde Wohlen

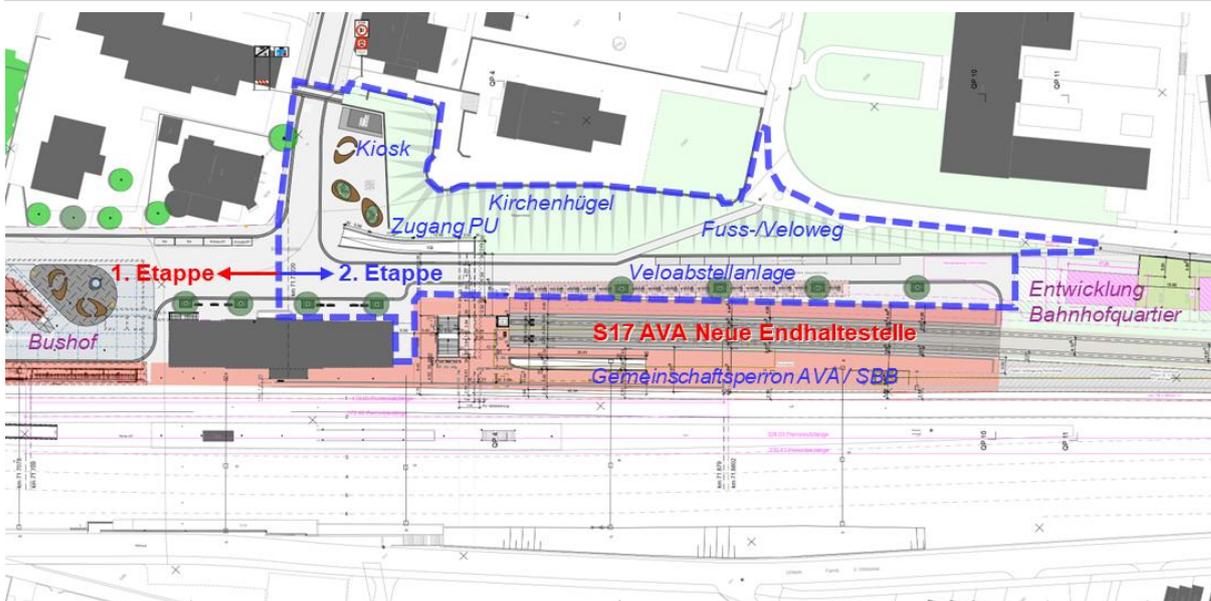
Ansprechperson

Stefan Leuenberger, Leiter Planung, Bau und Umwelt

Beteiligte

Kanton, Aargau Verkehr AG (AVA), SBB

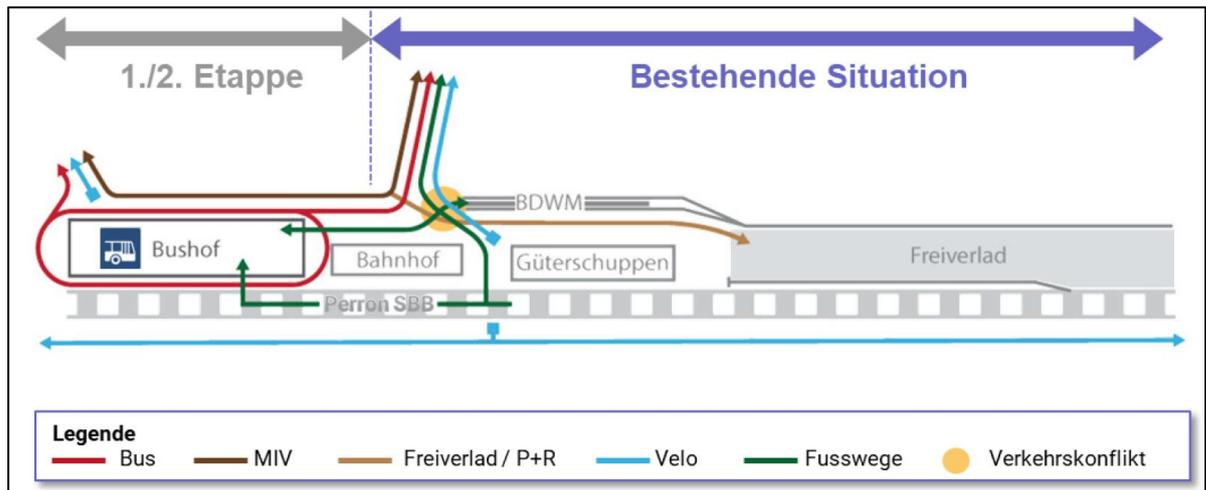
Beschreibung



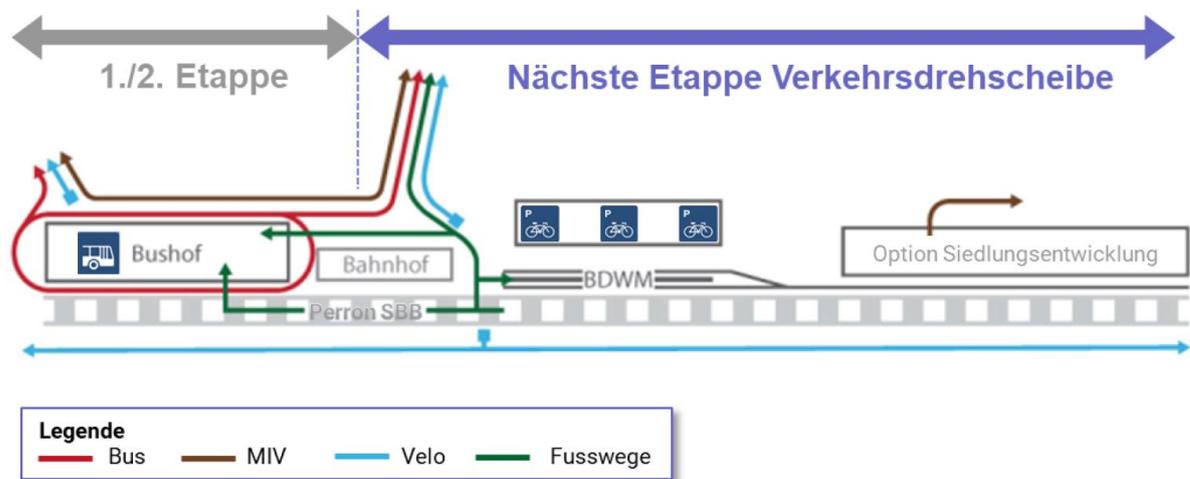
Die Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Wohlen wurde in den vergangenen Jahren kontinuierlich weiterentwickelt. Mit der S-Bahn Aargau 2016 ff. konnte in einer ersten Etappe die Publikumsanlagen des SBB-Bahnhofs behindertengerecht ausgebaut werden. Unter der Federführung der Gemeinde Wohlen wurde die Verkehrsdrehscheibe in einer zweiten Etappe mit dem neuen Busterminal, der zweiten Personenunterführung und der unterirdischen Park+Ride-Anlage ausgebaut. Diese Massnahme war Bestandteil des Agglomerationsprogramms Aargau Ost, 2. Generation (Wohlen, Aufwertung Umsteigeknoten Bus-Bahn, ARE-Code 4021.2.022).

Aktuell geht es um die Umsetzung der nächsten bewilligten. 3. Etappe. Im Rahmen eines einjährigen Strategieprozesses haben Raumplanende, Verkehrsplanende, Denkmalsschützende, Kanton, Gemeinde, Bahnbetreiber und externen Planungsbüros zwei unterschiedliche Zielbildvarianten für ein Gesamtprojekt (dritte Etappe) ausgearbeitet: Zum einen eine Neueinführung der S17 AVA mit einer Endhaltestelle im Bereich des heutigen Güterschuppens, zum anderen eine Sanierung der Endhaltestelle am heutigen Standort. Die Zielbilder wurden dabei integral auf ihre verkehrlichen und städtebaulichen Potentiale hin überprüft. Aus einer umfassenden Interessenabwägung ging das Szenario Neueinführung der S17 AVA hervor.

Das Gesamtprojekt umfasst die Neueinführung der S17 mit neuer Endhaltestelle unmittelbar neben den Perronanlagen der SBB. Dadurch entstehen kurze, sichere Umsteigewege zwischen den beiden Bahnen. Für den Freiverlad im Bahnhof Wohlen, der zugunsten der Neueinführung der S17 aufgehoben werden muss, wird in Villmergen ein Ersatzstandort realisiert. Sowohl die Neueinführung der S17 wie auch der Ersatzstandort Freiverlad liegen in der Zuständigkeit der Bahnen (SBB und AVA) und werden ganz oder teilweise aus dem Bahninfrastrukturfonds finanziert. Sie sind daher nicht Bestandteil der nachfolgenden beschriebenen Massnahme des Agglomerationsprogramms.



Konzeptschema VDS Wohlen der bestehenden Situation



Konzeptschema VDS Wohlen der geplanten Situation

Bestandteil dieser ins Gesamtprojekt eingebetteten Massnahme des Agglomerationsprogramms Aargau Ost, ist die Schaffung eines neuen, sicheren Zugangs vom Ortszentrum Wohlen zum Bahnhof (Zugänge vom Ortszentrum über die Bahnhofstrasse und dem Bahnhofweg zum Bahnhofplatz).

Mit dem Bahnprojekt würde im Bereich des Bahnhofplatzes lediglich eine Instandsetzung weiterverfolgt. Mit der Verlegung der Gleisanlagen der BDWM-Gleise wird jedoch öffentlicher Raum frei, welcher nun gezielt städtebaulich aufgewertet wird. Dadurch werden die unterschiedlichen Verkehrsströme besser entflochten und die Verkehrssicherheit erhöht. Insbesondere beim heutigen Verkehrskonflikt (vgl. obenstehende Abbildung: gelber Punkt) wird ein direkter Zugang zu den Perons geschaffen. Zusätzlich wird die Zugänglichkeit zum Bahnhof zu Fuss und mit dem Velo über die Bahnhofstrasse verbessert und über den Bahnhofsweg möglich gemacht. Das Angebot an Veloabstellanlagen wird vor der zukünftigen Gleisanlage der S17 AVA erweitert. Zudem wird die Freistellung des Kirchenhügels und die Sichtbarkeit des historischen, denkmalgeschützten Verwaltungsgebäudes der Camille Bauer Metrawatt AG verbessert.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Zukunftsbild

Übereinstimmung mit Zukunftsbild:

Starke Agglomerationszentren sind die Basis für die wirtschaftlich prosperierende und funktionierende Agglomeration Aargau-Ost. Einerseits sind sie wichtige Arbeitsstandorte, andererseits bieten sie Einkaufs-, Bildungs- und Freizeitangebote für die umliegenden Gemeinden an und sind damit Anziehungspunkte in der Agglomeration. Grundlage dafür ist ihre gute Erreichbarkeit innerhalb der Agglomeration.

Das Verkehrssystem basiert auf Intermodalität. So werden oft unterschiedliche Verkehrsmittel für einen Weg kombiniert. Deshalb sind die attraktiven Verkehrsdrehscheiben darauf ausgelegt, optimale Rahmenbedingungen für den Wechsel zwischen Verkehrsmitteln zu bieten. Zentrales Element sind kurze und komfortable Umsteigewege, primär zwischen

Bus-Haltekanten, Velo-Abstellanlagen oder wie im Fall von Wohlen, zwischen den Zügen der AVA und der SBB. Ergänzende Angebote wie Bike- und Carsharing komplettieren die intermodale Transportkette und positionieren sie als attraktive Alternative zur ausschliesslichen Nutzung des eigenen Autos. An Verkehrsdrehscheiben besteht eine hohe Aufenthaltsqualität, die Siedlung in der Umgebung von Verkehrsdrehscheiben ist auf diese ausgerichtet und weist eine angemessene Dichte auf.

Dichte, direkte und lückenlose Velo- und Fussverkehrsnetze gewährleisten attraktive Rahmenbedingungen für die urbane Mobilität und komfortables, sicheres Vorwärtkommen im Alltagsverkehr.

Teilstrategie

Beitrag zur Umsetzung der relevanten Teilstrategie, Bsp.

S 4 – Entwicklung auf Schwerpunkte konzentrieren: Bahnhofquartier stärken sowie Voraussetzungen für eine gute Erschliessung des ESP von kantonaler Bedeutung Hopferen / Allmend (Nr. 14) und WSP Wohlen, Bahnhof Süd (Nr. 21)

S 8 – Klimaangepasste Siedlungsentwicklung umsetzen: Überdimensionierte Verkehrsflächen entsiegeln und soweit möglich mit Schwammstadtelementen ergänzen

L 1 – Freiräume im Siedlungsgebiet aufwerten und vernetzen: Höhere Aufenthaltsqualität auf Bahnhofplatz, hitzeangepasste Entwicklung zur Minderung des Wärmeinseleffekts einer Verkehrsdrehscheibe

ÖV 4 – Verkehrsdrehscheiben stärken: Weiterentwicklung der Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Wohlen durch die Neueinführung der S17 AVA mit kürzeren, sichereren Umsteigewegen sowie bessere Einbettung ins lokale Fuss- und Velowegnetz

ÖV 5 – Intermodale Angebote entlang ländlicher Entwicklungsachsen ausbauen: Zusätzliches Angebot an Veloabstellanlagen schaffen und Car-Sharing kundenfreundlicher einbinden

ÖV 6 – Attraktive Zugänge zu ÖV-Haltestellen sicherstellen: Steigerung der Attraktivität durch direkten Zugang vom Zentrum zur Bahnunterführung und Eliminieren der heutigen Trennwirkung durch die heutige Einführung der AVA in den Bahnhof

FVV 3 – Engmaschiges Fuss- und Veloverkehrsnetz in urbanen Entwicklungsräumen anbieten: Ergänzung Fussverkehrsnetz mit neuen Wegverbindungen und redundanten Zugängen zu den Personenunterführungen

GV 2 – Verlagerungspotenzial Strasse-Schiene nutzen: Der Freiverlad wird nicht ersatzlos aufgehoben, sondern in Villmergen (heutige Umspannanlage Dottikon SBB) wird mit dem neuen regionalen Freiverlad Unteres Bünztal ein leistungsfähiger Ersatz geschaffen, der mit der Nähe zum ESP Hopferen / Allmend weiteres Verlagerungspotenzial aufweist

VS 1 – Verkehrssicherheit bei allen Planungen und Projekten institutionalisieren: Die Verkehrsströme werden weitgehend entflochten, Koexistenz wird durch Ausdehnung der Begegnungszone gefördert

Handlungsbedarf

Mit der Aufwertung Bahnhofplatz Wohlen (dritte Etappe Verkehrsdrehscheibe) wird folgender Handlungsbedarf adressiert:

1. Potenziale schaffen und aktivieren: Potenzial zur Aufnahme des Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstums durch Steigerung der Standortattraktivität des Agglomerationszentrums Wohlen
2. Siedlungen klimaangepasst entwickeln und Biodiversität fördern: Die künftig nicht mehr benötigten Verkehrsflächen entsiegeln und möglichst durch Schwammstadtelemente ersetzen
6. Attraktive Alternativen zum MIV schaffen: Transportkette FVV–ÖV–FVV: Durch sichere und attraktive Zugänge zum multimodalen Knoten gesamte Transportketten von der Quelle zum Ziel in den Fokus stellen
7. Rahmenbedingungen für Veloverkehr deutlich verbessern: Angebot an Veloabstellplätzen erhöhen

Nutzen/Wirkung

- WK 1.2 Verbesserung der Intermodalität und aktive Steuerung der Mobilitätsnachfrage
- WK 1.3 Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems
- WK 1.5 Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr
- WK 2.2 Aufwertung der öffentlichen Freiräume im Siedlungsgebiet
- WK 3.1 Erhöhung objektive und subjektive Verkehrssicherheit

Bezug zu weiteren Planungen

Bezug/Abgrenzung weitere Massnahmen

- Das Gesamtprojekt ist auf die umgesetzte Massnahme des Agglomerationsprogramms Aargau Ost, 2. Generation (Wohlen, Aufwertung Umsteigeknoten Bus-Bahn, ARE-Code 4021.2.022) abgestimmt.
- Die Massnahme Wohlen: Velostation 2. Etappe (ARE-Code 4021.3.032) wurde abgemeldet und ist nun in die vorliegende Massnahme integriert.
- Die nicht durch das AP mitfinanzierbaren Massnahmen (Neueinführung der S17 AVA und die Ersatzanlage für den Freiverlad Wohlen) sind klar abgegrenzt (BIF-Finanzierung, keine NAF-Gelder). Diese Teilprojekte sind jedoch Voraussetzung für die Massnahme Verkehrsdrehscheibe, 3. Etappe;

Aufwertung Bahnhofplatz. Es besteht eine zeitliche Abhängigkeit in der Umsetzung

— Weiter ist die Massnahme auf den Ausbauschritt AS 2035 mit dem zugehörigen AK 2035 koordiniert.

Bezug zu kantonalem Richtplan Richtplanrelevant
(Konflikte mit USG siehe Umweltverträglichkeit) Ja Nein

Umweltverträglichkeit Es werden keine zusätzlichen USG-relevanten Flächen beansprucht

Planungsstand und Finanzierung

Planungsstand gemäss RPAV 1 2 3
(Referenzdokumente siehe Dokumente) Begründung: Die Massnahme ergibt sich aus dem identifizierten Handlungsbedarf. Inhalt, Planungsstand, weitere Schritte sind geklärt. Die finanziellen Auswirkungen der Massnahme sind aufgrund von Erfahrungswerten abgeschätzt

Planungsschritte	Zeitplanung
------------------	-------------

<u>Gesamtprojekt Verkehrsdrehscheibe Wohlen</u>	
Strategieprozess Verkehrsdrehscheibe, 3. Etappe	2018
<u>TP: Regionaler Freiverlad Villmergen (Ersatzstandort)</u>	
Planung und Projektierung Ersatzstandort Freiverlad	2018–2024
Finanzierung Zufahrtsstrasse (Gemeinde Wohlen, Kt.)	2024
Plangenehmigungsverfahren Ersatzstandort Freiverlad	2024–2025
Realisierung	2026
<u>TP: Neueinführung S17 AVA</u>	
Projektierung Neueinführung S17 AVA	2023–2026
Plangenehmigungsverfahren	2026–2027
Realisierung	2028–2030
<u>TP: Aufwertung Bahnhofplatz und öffentlicher Raum (AP-Massnahme)</u>	
Projektierung	2024-2026
Finanzierung Gemeinde Wohlen und Kanton	2027
Realisierung	2029–2030

Bau- und Finanzierungsreife	Nächste Umsetzungsschritte	Zeitplanung
	<input checked="" type="checkbox"/> Projektierung	2024–2026
	<input checked="" type="checkbox"/> Plangenehmigung/Baubewilligung	2027
	<input checked="" type="checkbox"/> Finanzierung	2027
	Voraussichtlicher Baubeginn	2029
	Voraussichtliche Inbetriebnahme	2030

Anrechenbare Kosten/Finanzierungsschlüssel (CHF, exkl. MWSt., Preisstand 2023, +/- 30%)	Kanton	Gemeinde	Dritte: Keine
3'650'000.-	40-50%	50-60%	-,- (nicht anrechenbar)

Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente

Quantitative Angaben **Angabe zu ergänzen**

Dokumente **Liste der in elektronischer Form mitgelieferten Dokumente (Vor-Projekt, Vorstudie, usw.), Zitierungs-Bsp.:**

TP Freiverlad:

- Vorbescheid BAV zum Antrag Aufhebung Freiverlad Wohlen, 01.12.2020, BAV
- Auflageprojekt Freiverlad Dottikon (Gemeinde Villmergen), Situation Erschliessung, Villmergen, 29.04.2024, SBB Infrastruktur (Bauherr) und Fahrgrund AG (Projektvefasser)

TP Neueinführung S17 AVA:

- öV-Drehscheibe Wohlen; Machbarkeitsstudie / Interessenabwägung; Schlussbericht inkl. Anhang 2; 16.03.2018; wb-planung GmbH und TBF+Partner AG, Gähler Partner, Seippel Landschaftsarchitekten, Schockguyan
- Machbarkeitsstudie / Zielbild Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Wohlen, Variante 3B-2-2, Wohlen, aktualisierte Version vom 24.01.2024, Schockguyan

5.4.2 B-Massnahmen

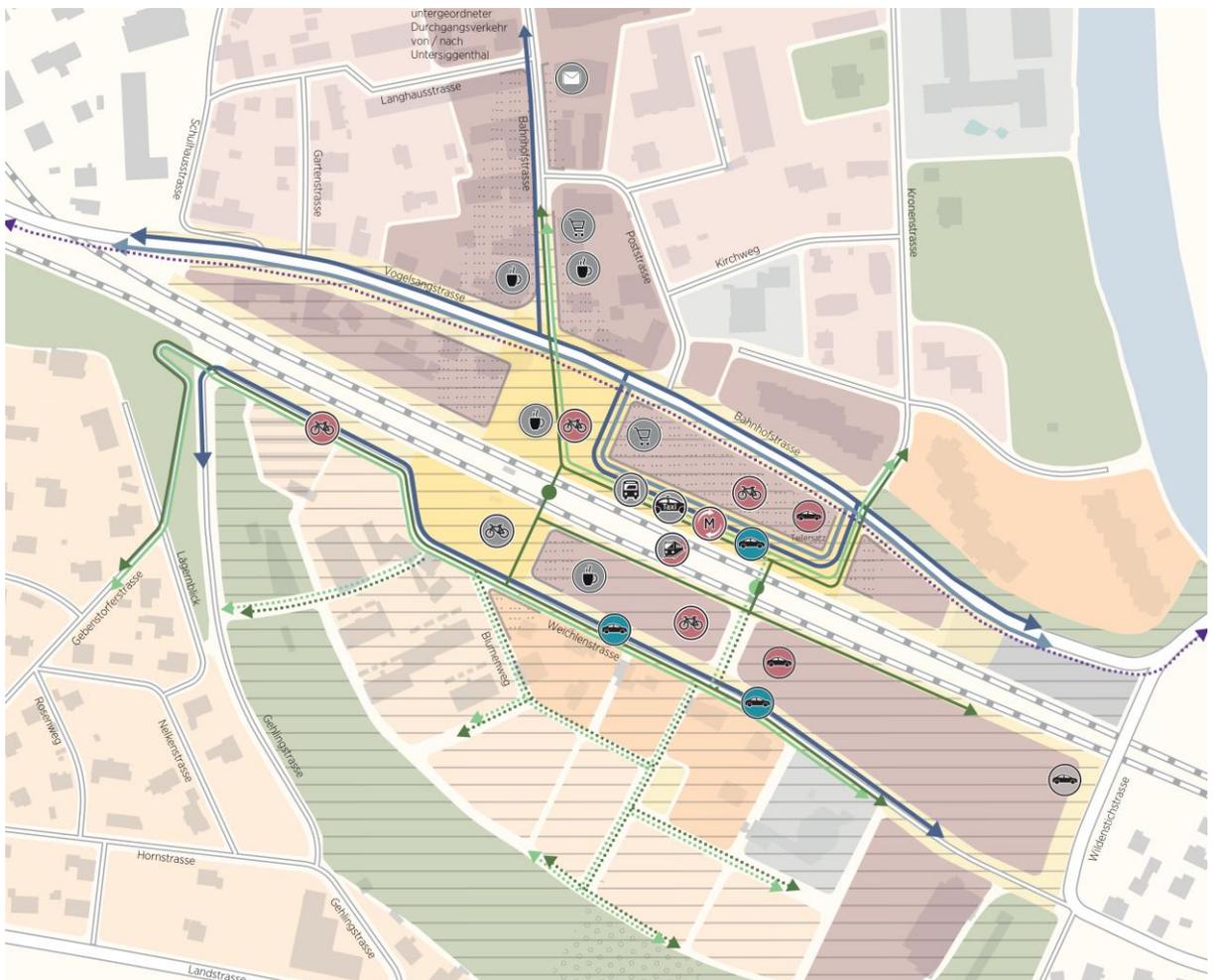
EV13 Turgi, Verkehrsdrehscheibe Turgi

Priorität AP 5G	Priorität, ARE-Code AP 4G	Massnahmenart
<input type="checkbox"/> A (2028-2032)	<input type="checkbox"/> A	Einzelmassnahme Verkehr
<input checked="" type="checkbox"/> B (2032-2036)	<input type="checkbox"/> B	Massnahmenkategorie
<input type="checkbox"/> C (nach 2035)	<input type="checkbox"/> C	Verkehrsdrehscheiben

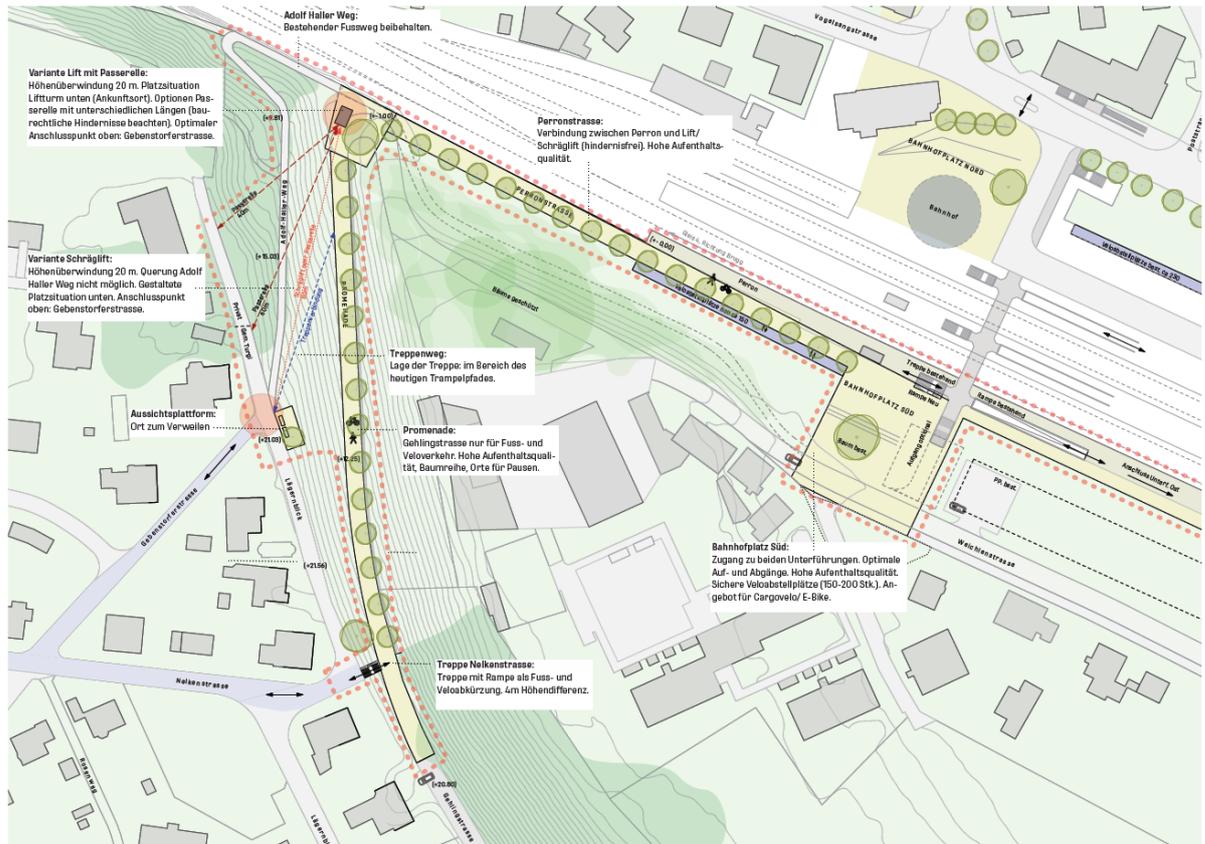
Federführung	Stadt Baden
Ansprechperson	Schneider Amalia, Projektleiterin Stadtentwicklung
Beteiligte	Kanton, SBB, Gemeinde Gebenstorf

Beschreibung

<p>Nutzungen und Dichte</p> <ul style="list-style-type: none"> Mischnutzung mittlerer / hoher Dichte Wohnnutzung mittlerer / hoher Dichte Gewerbliche Nutzung Bahnhofplatz mit hoher Aufenthaltsqualität Weitere öffentliche Räume mit hoher Aufenthaltsqualität Naturschutzzone Publikumsorientierte Erdgeschossnutzung Gastronomie Einkaufsmöglichkeiten des täglichen Bedarfs Post Bahnhof / Weichlen (AP4G) 	<p>Mobilitätsangebot</p> <ul style="list-style-type: none"> Erschliessung MIV / Bus Velonetz, bestehend / geplant Velovorzugsroute umgesetzt / Zwischenstand Fussnetz, bestehend / geplant Perronzugang (Fuss- / Veloverkehr) Bahnhofangebot ausbauen Busstation, bestehend / geplant Shared Mobility, bestehend / geplant Taxis, bestehend / geplant Kiss + Ride, bestehend / geplant Park + Ride, bestehend / geplant Bike + Ride, bestehend / geplant Neugestaltung Ortsdurchfahrt Turgi (AP1G) 	<p>Orientierungsinhalt</p> <ul style="list-style-type: none"> Bauten / Flächen für öffentliche Bauten Strassen Gleise Grünflächen Gewässer
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



Konzeptplan Verkehrsdrehscheibe Turgi (Stand: Oktober 2023)



Übersicht Infrastrukturmassnahmen aus Machbarkeitsstudie Geelig / Bahnhof Turgi (Stand: August 2023)

Am Bahnhof Turgi werden im Horizont 2040 vier RE-Abfahrten und 10 S-Bahn-Abfahrten pro Stunde angeboten. Aufgrund dieses dichten Bahnangebots weist das Bahnhofsgebiet bereits heute die ÖV-Gütekategorie A auf. Ziel des Gesamtverkehrskonzeptes Raum Baden und Umgebung ist es, dass die VDS Turgi (ebenso wie die VDS Wettingen) mit ihrem guten Bahnangebot gestärkt wird, um die VDS Baden zu entlasten. Dazu ist vorgesehen, das Busangebot aus dem Siggenthal und den angrenzenden Gebieten im Norden und Süden zum Bahnhof Turgi auszubauen. Statt 4 Busse pro Stunde sollen bis 2040 11 Busse pro Stunde vom Bahnhof Turgi abfahren.

Der Bahnhof Turgi ist als Verkehrsdrehscheibe von kantonaler Bedeutung mit Fernverkehr und hoher Angebotsdichte klassiert. Heute besteht zwar eine Bahnhofsvorfahrt, jedoch mit wenig einladenden Verkehrsflächen auf der Nordseite. Vom künftigen Entwicklungsgebiet auf der Südseite führen lediglich einige Trampelpfade zum Bahnhof.

Mit der geplanten Massnahme wird die Verkehrsdrehscheibe für den öffentlichen Verkehr am Bahnhof Turgi übersichtlicher und beidseitig mit barrierefreien, attraktiven Bahnhofszugängen gestaltet. Neben dem behindertengerechten und attraktiven Busterminal auf der Nordseite ist auch ein Ausbau der Veloabstellanlagen und der Sharingangebote geplant. Die Südseite des Bahnhofs wird komplett neugestaltet, sodass auch dort ein Platz realisiert werden kann als Übergang zum direkt angrenzenden Gebiet mit einer dichten Mischnutzung.

Die Ortsteile Turgi und die Gemeinde Gebenstorf haben 2023 eine Studie zur Verbesserung der Fuss- und Veloanbindung des Wohnquartiers Gehling und des Entwicklungsschwerpunkts Geelig zum Bahnhof Turgi durchgeführt. Die darin entwickelten Massnahmen sollen die Erreichbarkeit des Bahnhofs über die Südseite verbessern inklusive der Überwindung des Höhenunterschieds. Die darin entwickelten Massnahmen sind in die Verkehrsdrehscheibe Turgi einzubinden und der Perimeter entsprechend anzupassen.

Eine verbesserte Busanbindung des Bahnhof Turgi an das Busnetz der Stadt Baden als erster Etappe des oben beschriebenen Ausbaus im Rahmen des regionalen Gesamtverkehrskonzeptes wird 2024 im Rahmen einer ÖV-Studie untersucht. Damit sollen die Badener Ortsteile Kappelerhof und Wil zur Entlastung des Bahnhofs Baden besser an den Bahnhof Turgi angebunden werden. Hierbei wird auch die Anbindung Gebenstorf Geelig und Vogelsang mit dem zu erwartenden Bevölkerungszuwachs von etwa 500 Personen per 2030 durch Entwicklungen auf dem BAG-Areal einbezogen. Die Bedeutung der Verkehrsdrehscheibe Turgi wird so bereits in naher Zukunft steigen.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Zukunftsbild

Die Massnahme ist in Übereinstimmung mit dem Zielbild:

Verkehr: Das Verkehrssystem basiert auf Intermodalität. So werden oft unterschiedliche Verkehrsmittel für einen Weg kombiniert. Deshalb sind die attraktiven Verkehrsdrehscheiben darauf ausgelegt, optimale Rahmenbedingungen für den Wechsel zwischen Verkehrsmitteln zu bieten. Zentrale Elemente sind kurze und komfortable Umsteigewege, primär zwischen Bus-Haltekanten, Velo-Abstellanlagen und Bahnperrens. Ergänzende Angebote wie Bike- und Carsharing komplettieren die intermodale Transportkette und positionieren sie als attraktive Alternative zur ausschliesslichen Nutzung des eigenen Autos. An Verkehrsdrehscheiben besteht eine hohe Aufenthaltsqualität, die Siedlung in der Umgebung von Verkehrsdrehscheiben ist auf diese ausgerichtet und weist eine angemessene Dichte auf. Die Angebotseigenschaften im AP-Perimeter werden differenziert gemäss dem jeweiligen VDS-Typ. Beim Bahnhof Turgi handelt es sich um eine Drehscheibe von kantonaler Bedeutung mit Fernverkehr und einer hohen ÖV-Angebotsdichte.

Siedlung: Als Schwerpunkte der Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung stehen die urbanen Entwicklungsräume für Lebensqualität und Standortattraktivität. Grundlage dafür bilden ihre gute Erreichbarkeit und Vernetzung innerhalb der Agglomeration und die attraktive Anbindung an das nationale Strassen- und Bahnnetz.

Teilstrategie

Die Massnahme leistet einen Beitrag zu folgenden Teilstrategien:

S 1 – Wachstum in urbanen Entwicklungsräumen fokussieren: Realisierung der bestehenden Potenziale im Gebiet Bahnhof Turgi

S 4 – Entwicklung auf Schwerpunkte konzentrieren: Handlungs- und Schlüsselgebiete im Zentrum Turgi durch Aufwertung des Bahnhofplatzes attraktiveren

L 1 – Freiräume im Siedlungsgebiet aufwerten und vernetzen: Höhere Aufenthaltsqualität auf Bahnhofplatz, hitzeangepasste Entwicklung zur Minderung des Wärmeinseleffekts einer Verkehrsdrehscheibe

ÖV 4 – Verkehrsdrehscheiben stärken: Stärkung des Knotens Turgi als Mittel zu effizienten Transportketten mit der Hauptrolle beim ÖV, mit Veloabstellplätzen, Sharing-Angeboten und angenehmen Warteflächen

ÖV 6 – Attraktive Zugänge zu ÖV-Haltestellen sicherstellen: Verbesserung der Zugänge

VS 1 – Verkehrssicherheit bei allen Planungen und Projekten institutionalisieren: bei der Ausgestaltung des Projekts systematisch berücksichtigt

Handlungsbedarf

Mit der Massnahme Verkehrsdrehscheibe Turgi wird folgender Handlungsbedarf adressiert:

1. Potenziale schaffen und aktivieren: Potenzial zur Aufnahme des Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstums durch Steigerung der Standortattraktivität als urbaner Entwicklungsraum Turgi

5. Attraktive Alternativen zum MIV schaffen: Transportkette FVV-ÖV-FVV: Durch sichere und attraktive Zugänge zum multimodalen Knoten gesamte Transportketten von der Quelle zum Ziel in den Fokus stellen

6. Rahmenbedingungen für Veloverkehr deutlich verbessern: Angebot an Veloabstellplätzen erhöhen

8. Bedeutende ÖV-Potenziale abholen: Bahn- und Nahverkehrsangebot abstimmen

Nutzen/Wirkung

- WK 1.1 Verbesserung des Gesamtverkehrssystems
- WK 1.2 Verbesserung der Intermodalität und aktive Steuerung der Mobilitätsnachfrage
- WK 1.3 Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems
- WK 1.5 Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr
- WK 4.1 Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen
- WK 4.2 Reduktion von Lärmemissionen

Bezug zu weiteren Planungen

Bezug/Abgrenzung weitere Massnahmen	Bezug zu S4 Wohnschwerpunkte, kurzfristig, S4.1 Turgi, Bahnhof / Weichlen; Schnittstellen zur Entwicklung des Wohnschwerpunkts, aber keine direkten Abhängigkeiten.
Bezug zu kantonalem Richtplan (Konflikte mit USG siehe Umweltverträglichkeit)	Richtplanrelevant <input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein
Umweltverträglichkeit	Es werden keine zusätzlichen USG-relevanten Flächen beansprucht.

Planungsstand und Finanzierung

Planungsstand gemäss RPAV	<input checked="" type="checkbox"/> 1	Begründung: Die Massnahme ergibt sich aus dem identifizierten Handlungsbedarf. Inhalt, Planungsstand, weitere
----------------------------------	---------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------

(Referenzdokumente siehe Dokumente)

- 2 Schritte sind geklärt. Die finanziellen Auswirkungen der Massnahme sind aufgrund von Erfahrungswerten abgeschätzt.
- 3

Planungsschritte		Zeitplanung
Städtebauliches Konzept Bahnhof Turgi		2017
Entwicklungsrichtplan Bahnhofgebiet		2023

Bau- und Finanzierungsreife	Nächste Umsetzungsschritte	Zeitplanung
	<input checked="" type="checkbox"/> Projektierung	2029
	<input checked="" type="checkbox"/> Plangenehmigung/Baubewilligung	2032
	<input checked="" type="checkbox"/> Finanzierung	Ab 2032
	Voraussichtlicher Baubeginn	2034
	Voraussichtliche Inbetriebnahme	2036

Anrechenbare Kosten/Finanzierungsschlüssel (CHF, exkl. MWSt.)	Kanton		Kanton
5 bis 10 Mio.	30-50%	50-70%	-

Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente

Quantitative Angaben keine

- Dokumente**
- Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr 2020 (MJP öV 2020), Kanton Aargau, vom Grosse Rat am 3. Dezember 2019 beschlossen
 - Städtebauliches Konzept Bahnhof Turgi, Kanton Aargau / Gemeinde Turgi, Schlussbericht 3. Mai 2017, Van de Wetering
 - Entwicklungsrichtplan Bahnhof Turgi, Gemeinde Turgi, 15. Mai 2023, Van de Wetering Atelier für Städtebau GmbH
 - Machbarkeitsstudie Infrastruktur Verbesserung Fuss- und Veloverkehr Geelig / Bahnhof Turgi, August 2023
 - **Gesamtverkehrskonzept Raum Baden und Umgebung, Synthesebericht (in Arbeit, Publikation voraussichtlich 2024)**

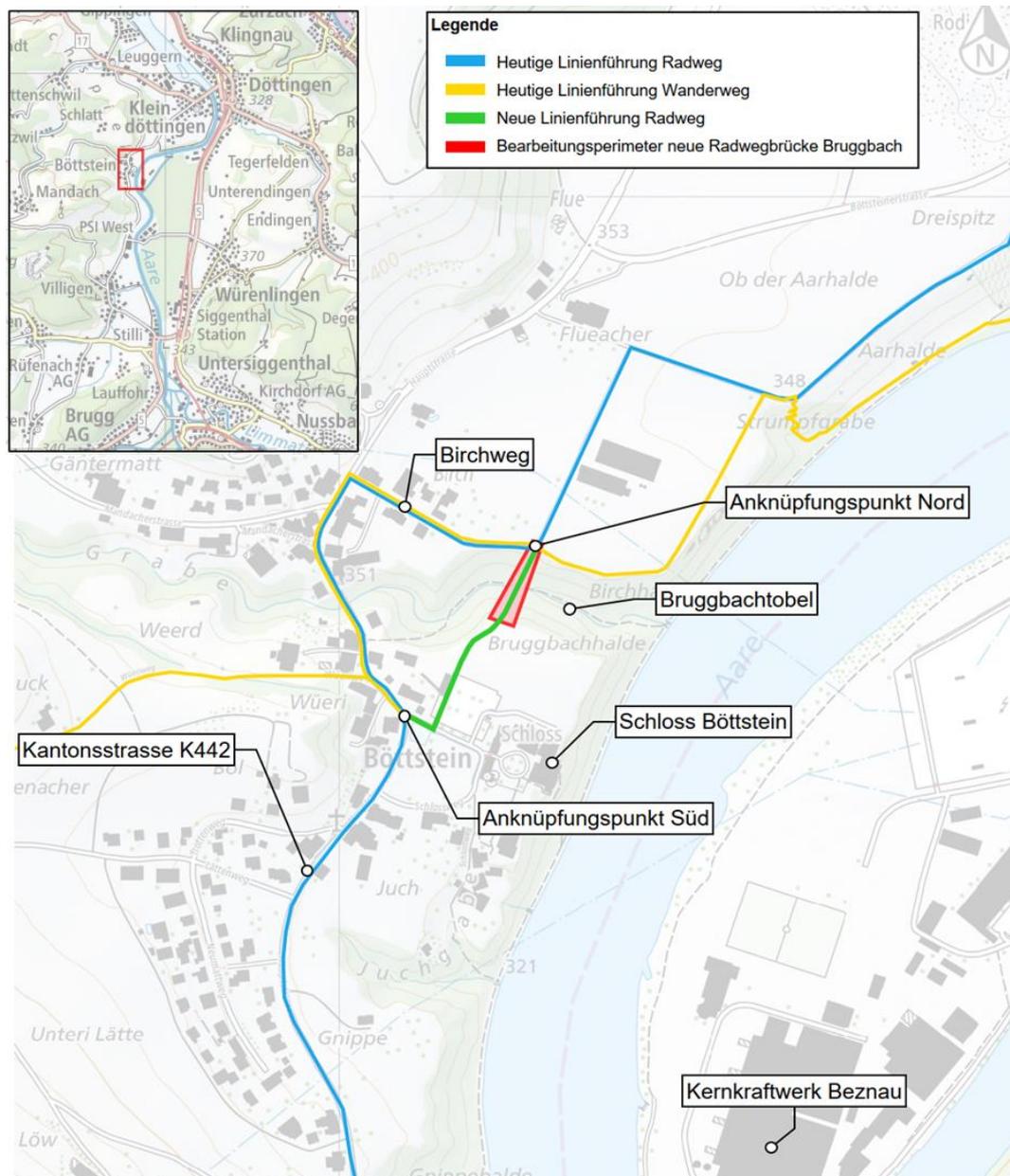
5.5 Massnahmen Fuss- und Veloverkehr

5.5.1 A-Massnahmen

EV 4 Böttstein, Lückenschluss Veloroute 607

Priorität AP 5G	Neue Massnahme	Massnahmenart
<input checked="" type="checkbox"/> A (2028-2032)		Einzelmassnahme Verkehr
<input type="checkbox"/> B (2032-2036)		
<input type="checkbox"/> C (nach 2035)		
Federführung		ATB / Brücken
Ansprechperson		Scappaticci Roberto, Sektionsleiter ATB
Beteiligte		Gemeinde Böttstein,

Beschreibung



Situation der heutigen und zukünftigen Linienführung der Radroute Nr. R 607

Vorprojekt		2024	
Bau- und Finanzierungsreife	Nächste Umsetzungsschritte	Zeitplanung	
	<input checked="" type="checkbox"/> Projektierung	2024 - 2025	
	<input checked="" type="checkbox"/> Plangenehmigung/Baubewilligung	2025 - 2026	
	<input checked="" type="checkbox"/> Finanzierung	2026	
	Voraussichtlicher Baubeginn	2027	
	Voraussichtliche Inbetriebnahme	2028	
Anrechenbare Kosten/Finanzierungsschlüssel (CHF, exkl. MWSt.)	Kanton	Gemeinde	Dritte:
	5.0 Mio.	.5.0 Mio.	0.-
			0.- (nicht anrechenbar)

Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente

Quantitative Angaben	Veloweg: 140m Velowegbrücke: 80m / 316m ²
Dokumente	<ul style="list-style-type: none"> — Studienauftrag (Programm), B-8419 – Radwegbrücke Bruggbach Böttstein, Kanton Aargau, 25. Septembe 2023. — Studienauftrag (Projekt und Leistungsbeschreibung), B-8419 – Radwegbrücke Bruggbach Böttstein, Kanton Aargau, 25. Septembe 2023. — Studienauftrag (schlussbericht), B-8419 – Radwegbrücke Bruggbach Böttstein, Kanton Aargau, Mai 2024.

EV5 Dintikon/Villmergen, FVV-Passerelle über Knoten Langelen, K123/K387

Priorität AP 5G

- A (2028-2032)
- B (2032-2036)
- C (nach 2035)

Neue Massnahme

Massnahmenart

Einzelmassnahme Verkehr

Massnahmenkategorie

Fuss- und Veloverkehr

Federführung

ATB / RE

Ansprechperson

Rauchenstein Armin, Projektleiter Strassenbau

Beteiligte

Gemeinde Dintikon, Gemeinde Villmergen

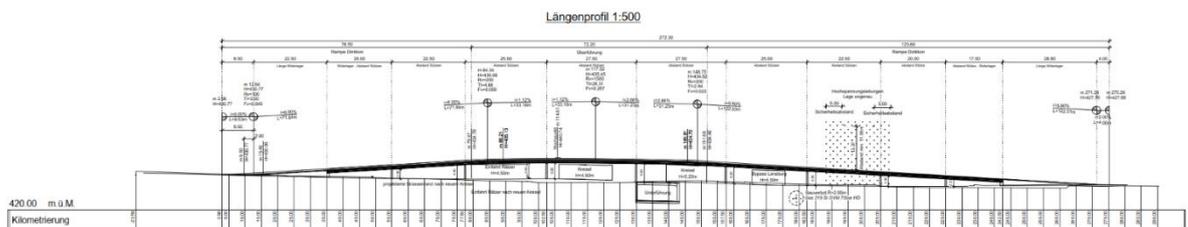
Beschreibung



Situationsplan FVV Passerelle über den Knoten Langelen K123/K387



Situation Passerelle für den Fuss- und Veloverkehr



Längenprofil Passerelle mit Lichtraumprofilen

Mit dem Ausbau des Knotens Langelen, zur Engpassbeseitigung in Dintikon, wird für die kantonale Veloroute Nr. 742 Dintikon-Dottikon eine kreuzungsfreie Querung in Form einer Überführung über die K123 Bünztalachse und den Knoten Langelen erstellt.

Neu unterquert die K123 Bünztalstrasse den Kreisel Langelen mittels Unterführung. Die Verkehrsströme am Knoten werden entflechtet. Die Passerelle in der 3. Ebene dient dem Velo- und Fussverkehr. Das Bauwerk führt geradlinig entlang der K387 Dorf-/Bahnhofstrasse. Das Überführungsbauwerk wird **rund 270 m** lang mit beidseitigen Anschlüssen ans bestehende Velo- und Fussverkehrsnetz. Die Passerelle ist als Stahlbau auf Betonstützen geplant.

Die Linienführung der Passerelle wurde im Vorprojekt untersucht und optimiert.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Zukunftsbild

Übereinstimmung mit Zukunftsbild:

Verkehr: Dichte, direkte und lückenlose Velo- und Fussverkehrsnetze gewährleisten attraktive Rahmenbedingungen für die urbane Mobilität und komfortables, sicheres Vorwärtskommen im Alltagsverkehr.

Teilstrategie

Beitrag zur Umsetzung der relevanten Teilstrategie, Bsp.

FVV 2 – Sicheres und durchgängiges Velonetz bereitstellen: Damit das Velo eine zentrale Rolle im Alltagsverkehr übernehmen kann, müssen die Rahmenbedingungen für den Veloverkehr deutlich verbessert, genügend Flächen zur Verfügung gestellt und Lücken geschlossen werden.

VS2 – Verkehrssicherheit für vulnerable Gruppen systematisch erhöhen: systematische Überprüfung der Nutzungsansprüche aller Nutzergruppen

Handlungsbedarf

Mit der Massnahme wird folgender Handlungsbedarf adressiert:

6. Attraktive Alternativen zum MIV schaffen: Transportkette FVV–ÖV–FVV: Attraktivität des Fuss- und Veloverkehrs insbesondere auf der «ersten resp. letzten Meile» erhöhen

7. Rahmenbedingungen für Veloverkehr deutlich verbessern: Bessere Infrastrukturen bereitstellen, um Potenzial besser zu nutzen. Flächen zur Verfügung stellen und Lücken schliessen

Nutzen/Wirkung

— WK 1.5 Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr

— WK 3.1 Erhöhung objektive und subjektive Verkehrssicherheit

Bezug zu weiteren Planungen

Bezug/Abgrenzung weitere Massnahmen

- Abstimmungsbedarf mit anderen AP-Massnahmen oder Bezug zu Massnahmen, die nicht mitfinanzierbar, aber von Bedeutung sind, Abhängigkeit inkl. Nr.
- Bezug zu vorangegangenen Massnahmen (Umsetzungsstand) und AP's inklusive Nennung des jeweiligen ARE-Codes;
- Abstimmung mit anderen – gesicherten – nationalen, kantonalen und lokalen Planungen (wie ergänzen sich unterschiedliche verkehrsträgerübergreifenden Netzhierarchien, Abstimmung an den Schnittstellen, Umgang mit Konflikten (Abhängigkeit inkl. Nr.)

Bezug zu kantonalem Richtplan (Konflikte mit USG siehe Umweltverträglichkeit)

Richtplanrelevant Ja Nein Stand: - (Teil des kantonalen Velonetzes, aber als Massnahme nicht im Richtplan zu verankern)

Umweltverträglichkeit

Das Gesamtprojekt am Knoten Langelen ist UVP-pflichtig. Im Rahmen der weiteren Projekterarbeitung und Genehmigungsverfahren wird die Umweltverträglichkeit geprüft und optimiert.

Planungsstand und Finanzierung

Planungsstand gemäss RPAV (Referenzdokumente siehe Dokumente)

- 1 Begründung: Massnahme ergibt sich aus dem Handlungsbedarf, konkrete Inhalte sind definiert. Erste Abklärungen sind durchgeführt. Kosten sind geschätzt.
- 2
- 3

Planungsschritte

Zeitplanung

Vorstudie Bünztalstrasse

Bis 2018

Vorprojekt

2019-2024

	Bauprojekt			2025
	Kreditgenehmigungen			2026
	Projektauflage			2027
	Projektguthessung			2028
	Landerwerb			2099
	Submission			2030
	Baubeginn			2030
	Bauende/Inbetriebnahme			2033
Bau- und Finanzierungsreife	Nächste Umsetzungsschritte			Zeitplanung
	<input type="checkbox"/> Projektierung			2026
	<input type="checkbox"/> Plangenehmigung/Baubewilligung			2028
	<input type="checkbox"/> Finanzierung			2026 bzw. 2028
	Voraussichtlicher Baubeginn			2030
	Voraussichtliche Inbetriebnahme			2033
Anrechenbare Kosten/Finanzierungsschlüssel (CHF, exkl. MWSt.)		Kanton	Gemeinde	Dritte: Wer
	8'000'000.-	XXX'XXX.-	XXX'XXX.-	0.-
				(nicht anrechenbar)
Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente				
Quantitative Angaben	Miteingereichten Geodaten und Sachinformationen über die Massnahmen sowie Excel-Tabellen gemäss Anhang 4 RPAV sind aufzulisten. Das Vorprojekt kann bis zur Eingabe nachgereicht werden.			
Dokumente	Liste der in elektronischer Form mitgelieferten Dokumente (Vor-Projekt, Vorstudie, usw.), — Vorstudie — Vorprojekt (vorliegend im Herbst 2024)			

FVV 1 Massnahmenpaket FVV – A-Horizont, Fokus Fuss-/Gehwege

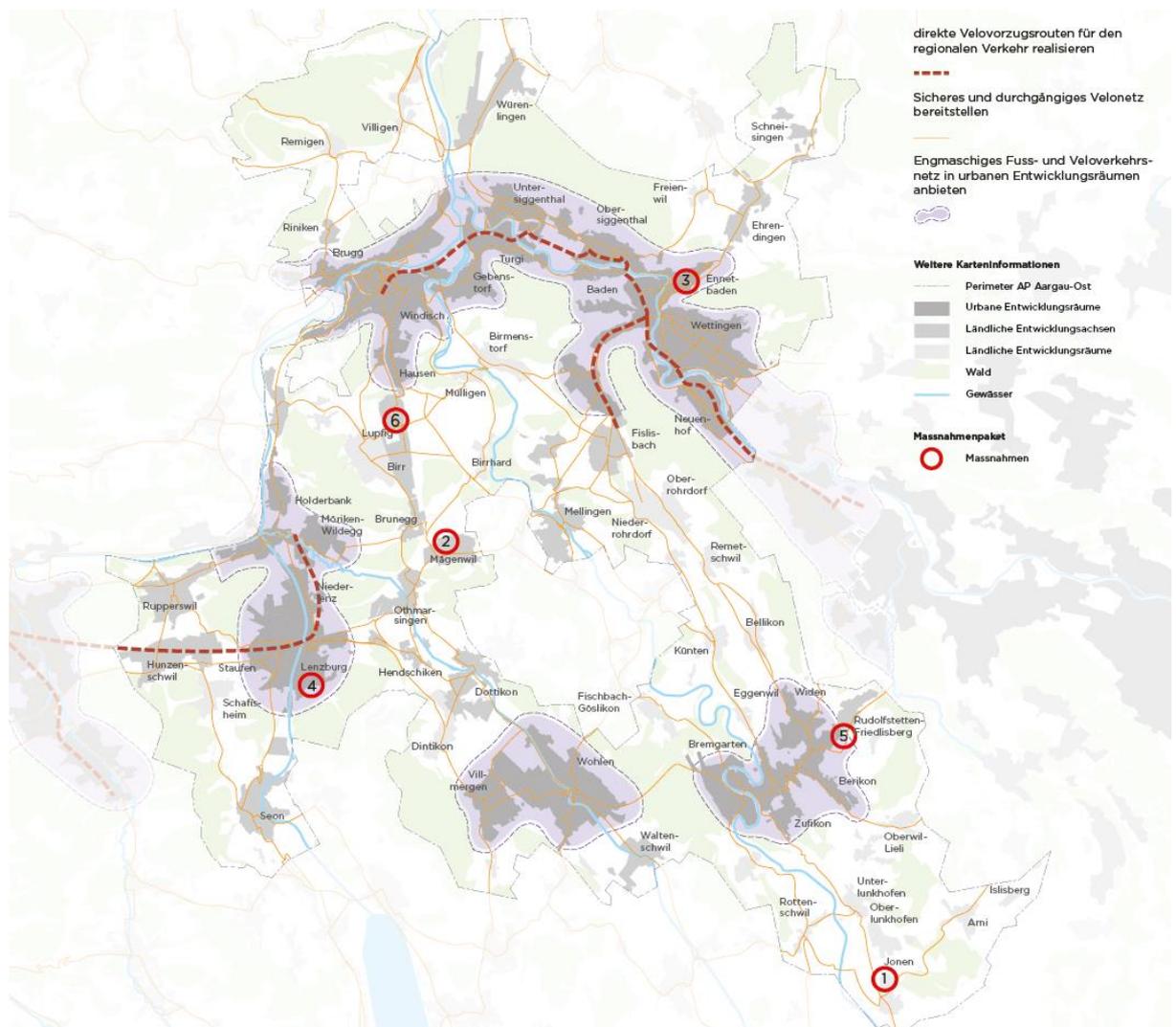
Priorität AP 5G

- A (2028-2032)
- B (2032-2036)
- C (nach 2035)

Massnahmenart

Massnahmenpaket Verkehr: Fuss- und Veloverkehr

Beschreibung der Konzeption



Übersicht Massnahmen mit Bezug zur Teilstrategie Fussverkehr (Horizont A – Fuss-/Gehwege)

Das Potenzial für den Fussverkehr in der Agglomeration Aargau-Ost wird aktuell nicht ausgeschöpft. Die zukünftige Verkehrszunahme, welche durch das Bevölkerungswachstum ausgelöst wird, ist möglichst mit den flächeneffizienten Verkehrsmitteln ÖV, Fuss und Veloverkehr abzuwickeln. Um die gemäss Zukunftsbild und Teilstrategien erwünschte Zunahme des Fussverkehrsanteils am Gesamtverkehr zu erreichen, sind auch neue und verbesserte Infrastrukturen notwendig.

Im Fokus dieses Massnahmenpakets stehen Massnahmen mit dem Ziel sichere, attraktive, direkte und kohärente Wegführungen gewährleisten zu können. Im Agglomerationsprogramm 3. Generation wurde eine pragmatische Schwachstellenanalyse Fussverkehr für die gesamte Agglomeration erarbeitet. Ein Teil der identifizierten Schwachstellen wurde mittlerweile behoben. Bei anderen Schwachstellen wurden Massnahmen und Umsetzungsschritte definiert. Die unten aufgeführten Massnahmen für das AP 5G sind im bilateralen Austausch mit den Standortgemeinden und den kantonalen Fachstellen überprüft worden und können voraussichtlich in der Periode 2028 - 2032 realisiert werden.

Zukunftsbild

Das Massnahmenpaket «Fussverkehr im A-Horizont – Fuss-/Gehwege» trägt zu folgenden Elementen des Zukunftsbilds bei:

Siedlung: Attraktive Strassenräume tragen zu einer lebenswerten und klimaangepassten Agglomeration bei. Für eine funktionsfähige und wirtschaftliche Erschliessung sind Hauptverkehrsstrassen innerhalb von Siedlungen unumgänglich. Sie sind so gestaltet, dass sie für alle Verkehrsmittel, insbesondere den Fussverkehr, sichere und möglichst direkte Verbindungen ermöglichen. Innerhalb von dicht genutzten Stadträumen und Ortszentren werden die öffentlichen Räume durch die attraktive Gestaltung der Strassenräume belebt.

Verkehr: Ein dichtes, direktes und lückenloses Fussverkehrsnetz gewährleistet attraktive Rahmenbedingungen für die urbane Mobilität und komfortables, sicheres Vorwärtskommen im Alltagsverkehr. Umgestaltete Strassenräume unterstützen die Steigerung der Aufenthaltsqualität in den Ortszentren und damit die Attraktivität des Fussverkehrs. Die durch die Zentrumsentlastungen in Baden und Brugg sowie die Umfahrungen von Mellingen und Wohlen geschaffenen zusätzlichen Spielräume haben eine nachhaltige Aufwertung ermöglicht und Raum für den Fussverkehr geschaffen.

Teilstrategie

Das Massnahmenpaket «Fussverkehr A-Horizont – Fuss-/Gehwege» leistet einen Beitrag zur Umsetzung der folgenden Teilstrategien:

S5 – Strassenräume mit Lebensqualität entwickeln: Reduktion der negativen Auswirkungen des Verkehrs (Lärm, Luft, Schadstoffe, Trennungswirkung) und Verbesserung der Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden.

L 2 – Regionale Anziehungspunkte in der Landschaft einbinden: Weiterentwicklung des Wegnetzes abgestimmt auf die Bedürfnisse der unterschiedlichen Funktionen (Landwirtschaft, Spazieren, Biken, etc.)

FVV 3 – Engmaschiges Fuss- und Veloverkehrsnetz in urbanen Entwicklungsräumen anbieten

VS 2 – Verkehrssicherheit für vulnerable Gruppen systematisch erhöhen: Eigentrossierung und Entflechtung des Fussverkehrs vom MIV

Handlungsbedarf

Mit dem Massnahmenpaket «Fussverkehr A-Horizont – Fuss-/Gehwege» wird folgender Handlungsbedarf adressiert:

2. Negative Auswirkungen des Verkehrs auf Siedlungen reduzieren: Schaffung von attraktiven öffentlichen (Strassen-) Räumen, auch für den Fussverkehr

5. Attraktive Alternativen zum MIV schaffen: Transportkette FVV–ÖV–FVV: Attraktivität des Fussverkehrs insbesondere auf der «ersten resp. letzten Meile» erhöhen

Nutzen/Wirkung

Die Massnahme wirkt insbesondere in folgenden Bereichen:

- WK 1.5 Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr
- WK 3.1 Erhöhung objektive und subjektive Verkehrssicherheit

Teilmassnahmen

FVV-1.1

Jonen, Fussweg zur Erschliessung des Gebiets «im Feld Nordost»

Neue Massnahme

Federführung

Gemeinde Jonen

Beteiligte

Fischer Bau AG, Jonen
(Eigentümerin Parzellen)

Ansprechperson

Staubli Lorenz, Gemeindeschreiber

Kosten

CHF 200'000

Kurzbeschreibung

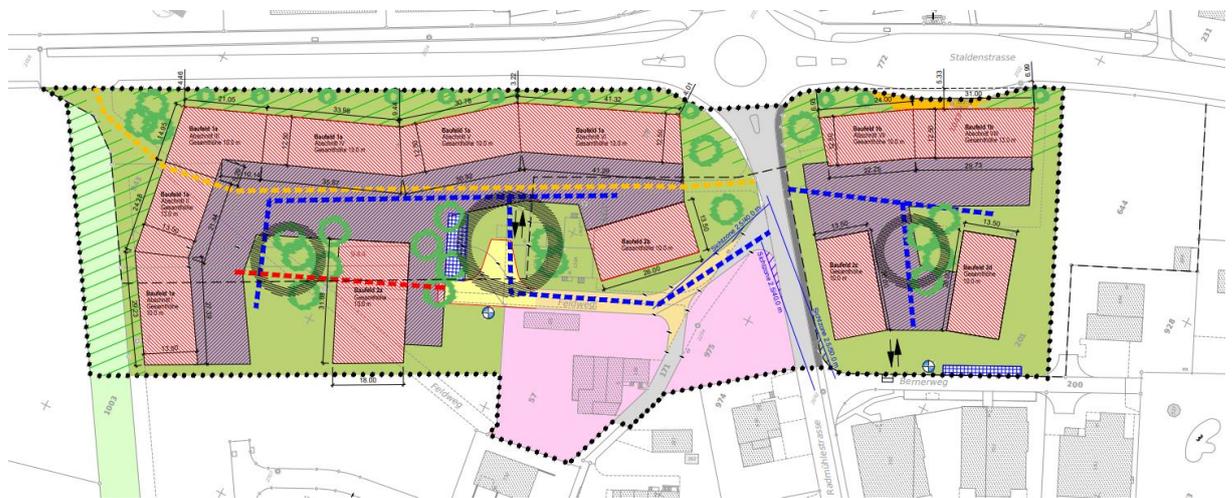
Der Gestaltungsplan des Neubaugebiets «im Feld Nordost», welche 2020 aufgelegt wurde, sieht die arealinterne sowie die Erschliessung des Gestaltungsperrimeters vor. Die arealinterne Erschliessung soll das öffentliche Fusswegnetz ergänzen und Anbindungen an bestehende Wege gewährleisten. Die Erschliessung des Perimetergebiets nordwestlich der Radmühlestrasse erfolgt für Fussgänger/innen und Fahrzeuge über den Feldweg. Das Perimetergebiet südöstlich der Radmühlestrasse soll über den Bernerweg erschlossen werden. Dadurch soll eine rationale Erschliessung in Abstimmung mit der Überbauung erzielt werden, um eine möglichst hohe Siedlungs- und Wohnqualität sicherzustellen zu können.

Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich

Laufmeter: 177m



Gebiet «im Feld Nordost», Gemeinde Jonen 2020



Gestaltungsplan «Im Feld Nordost», Gemeinde Jonen 2020

FVV-1.2

Mägenwil, FVV-Brücke Sandfoore
Neue Massnahme

Federführung

Gemeinde Mägenwil

Beteiligte

SBB, Julea AG

Ansprechperson

Däster Matthias, Gemeindeschreiber

Kosten

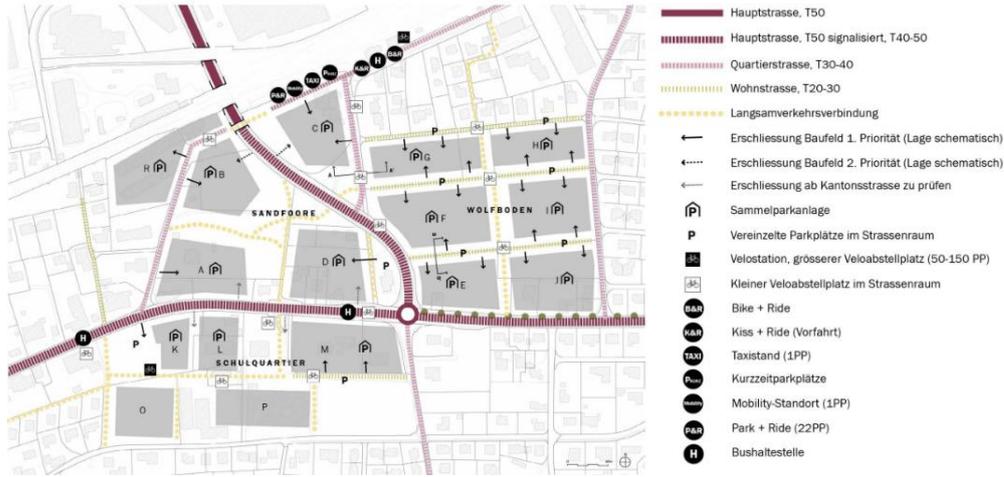
2.0 Mio. CHF ohne Sanierung

Kurzbeschreibung

Die Gemeinde Mägenwil ist bemüht, die Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr mithilfe eines feinmaschigen Infrastrukturnetzes zu verbessern. Dazu sind gemäss dem Masterplan Zentrum Mägenwil (2015) insbesondere Wegverbindungen zwischen den einzelnen Quartieren und dem Bahnhof vorzusehen. Entsprechend ist im Rahmengestaltungsplan «Sandfoore» (2020) eine Brücke südlich der Unterführung, parallel zu den SBB-Gleisen enthalten. Dadurch soll die Erreichbarkeit des Bahnhofs verbessert werden (vgl. S5.3 Mägenwil, Sandfoore).

Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich

FVV-Brücke: 800m²



Situationsplan Erschliessung und Strassenraum, Masterplan Zentrum Mägenwil 2015



Rahmengestaltungsplan «Sandfoore», Gemeinde Mägenwil 2020

FVV-1.3
Ennetbaden, Neue Fusswege
 AP 4G, Priorität B
 ARE-Code 4021.4.023

Federführung
 Gemeinde Ennetbaden
Beteiligte
 Private Grundeigentümer

Ansprechperson
 Müller Andreas, Leiter Bau und Planung
Kosten
 CHF 350'000

Kurzbeschreibung

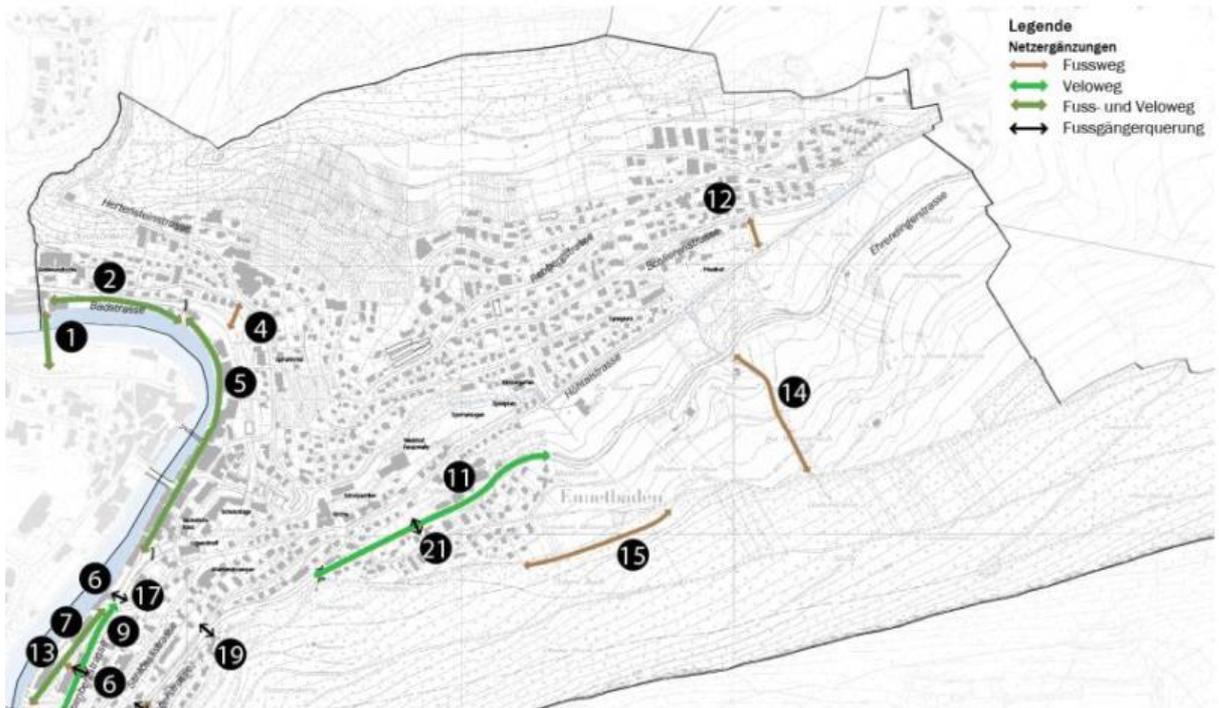
Die Gemeinde Ennetbaden strebt ein flächendeckendes, dichtes und attraktives Fuss- und Velowegnetz an und setzt sich für die Schliessung von Netzlücken ein. Das Fusswegnetz wurde im Rahmen des KGV erarbeitet, basierend auf den übergeordneten Zielen des Leitbilds Kern Ennetbaden und des der REK Vision 2030. Die darin ausgewiesenen fehlenden Fusswegverbindungen sollen ergänzt werden (Hierbei handelt es sich um die Massnahmen 12 und 14). Bei beiden Projekten hat es Abschnitte mit Treppen, was die Kosten erhöht. Gleichzeitig wird durch die Schliessung der Lücken im Fusswegnetz, die Anbindung ins Naherholungsgebiet verbessert.

Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich

Strecke: 350m inklusive diversen Treppenabschnitten



Situationsplan Massnahme Neue Fusswege, Ennetbaden



Situationsplan der neu geplanten Fusswege, Gemeinde Ennetbaden

<p>FVV-1.4 Lenzburg, Gehwegausbau K374 Neue Massnahme</p>	<p>Federführung ATB / RE</p>	<p>Ansprechperson Mathys Daniel, Projektleiter Strassenbau</p>
	<p>Beteiligte Stadt Lenzburg</p>	<p>Kosten CHF 1'600'000</p>
<p>Kurzbeschreibung</p> <p>Entlang des westlichen Strassenrands der Ammerswilerstrasse fehlt heute ein durchgehender Gehweg. Dies stelle eine wesentliche Lücke im Fusswegnetz der Stadt Lenzburg dar, da sich angrenzend ein Einfamilien- und Mehrfamilienhausquartier befindet. Um diese zu beheben wird zwischen dem Friedweg und dem Ziegeleiweg ein durchgehender, von der Fahrbahn baulich getrennter Gehweg gebaut. Zwei neue Fussgängerquerungen mit Mittelinsel erhöhen zusätzlich die Sicherheit Für Fussgänger und Schüler. Die Strasse wird auf einer Länge von 740m saniert.</p>		
<p>Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich Laufmeter Gehweg: 520m</p>		

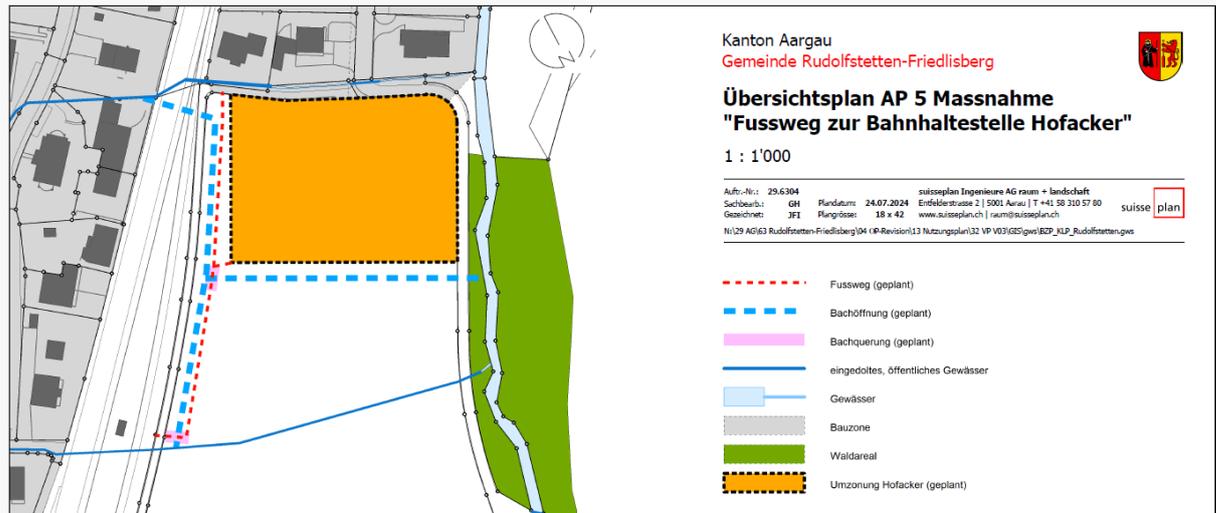


Situationsplan Gehwegausbau K374, Stadt Lenzburg



Bauprojekt Strassensanierung Ammerswilerstrasse K374 mit Neubau Gehweg (Abschnitt 1/3), Stadt Lenzburg

FVV-1.5	Federführung	Ansprechperson
Rudolfstetten-Friedlisberg, Fussweg zur Bahnhaltestelle Hofacker	Gemeinde Rudolfstetten-Friedlisberg	Schuhmacher Urs, Gemeindeschreiber
Neue Massnahme	Beteiligte	Kosten
	-	CHF 1'000'000
	Kurzbeschreibung	
	Das neu geschaffene Siedlungsgebiet im Hofacker-Quartier soll zur optimalen Nutzung mit einer direkten Fusswegverbindung an die Bahnhaltestelle Hofacker angeschlossen werden. Mit der Verbindung zur, in unmittelbarer Nähe liegenden Bahnhaltestelle soll die Anbindung ans ÖV-Netz optimiert und die Standortattraktivität des Hofacker-Quartiers erhöht werden.	
	Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich	
	Laufmeter: 160m	



Entwurf Fusswegverbindung Hofacker, Gemeinde Rudolfstetten-Friedlisberg 2023

FVV-1.6

Lupfig, Durchstich PU
Neue Massnahme

Federführung

Gemeinde Lupfig

Ansprechperson

Ivano Colomberotto, Gemeindeammann
Lupfig

Beteiligte

SBB

Kosten

CHF --

Kurzbeschreibung

Die Massnahme FVV 1.6 ist wesentlich verknüpft mit der Massnahme FVV 2.4. Mit Massnahme FVV 2.4 wird die kantonale Veloroute R731 zwischen Hausen und Lupfig auf die Wunschlinie verlegt, ein grosser Umweg für den Fuss- und Veloverkehr wird so aufgehoben. Mit der Massnahme FVV 2.4 können die Gemeinde Hausen und damit auch das Reichhold-Areal (vgl. Massnahme S3.3 AP 4G) mit dem Fuss- und Veloverkehr direkt an den Bahnhof Lupfig angeschlossen werden.

Der Bahnhof Lupfig ist heute nur von Westen her zugänglich, was für den Fuss- und Veloverkehr ebenfalls mit grösseren Umwegen verbunden ist. Damit der Bahnhof über die Veloroute R731 angebunden werden kann, braucht es als ergänzende Massnahme zu FVV 2.4 den Durchstich und die Verlängerung der Personenunterführung auf der östlichen Seite des Bahnhofs Lupfig (Massnahme 1.6). Beide Massnahmen FVV 1.6 und FVV 2.4 tragen gemeinsam zu einer deutlichen Verbesserung der Fuss- und Velonetze inklusive der Anbindung an den öV für die Gemeinden Hausen, Lupfig und Birr und die Region bei. Die Durchlässigkeit für den Veloverkehr ist in Richtung Birr mit dem Anschluss an die kantonale Veloroute R732 (Bahnhofstrasse) gewährleistet. Die Machbarkeit der Massnahme wurde in einer Vorstudie abgeklärt.

Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich

Quadratmeter Unterführung

FVV-1.7

Villigen, Mandacherstrasse, Verbesserung FV-Führung
Neue Massnahme

Federführung

Kanton Aargau DBVU ATB, UH

Ansprechperson

René Acklin, Projektleiter Kreis II

Beteiligte

Gemeinde Villigen

Kosten

CHF 310'000

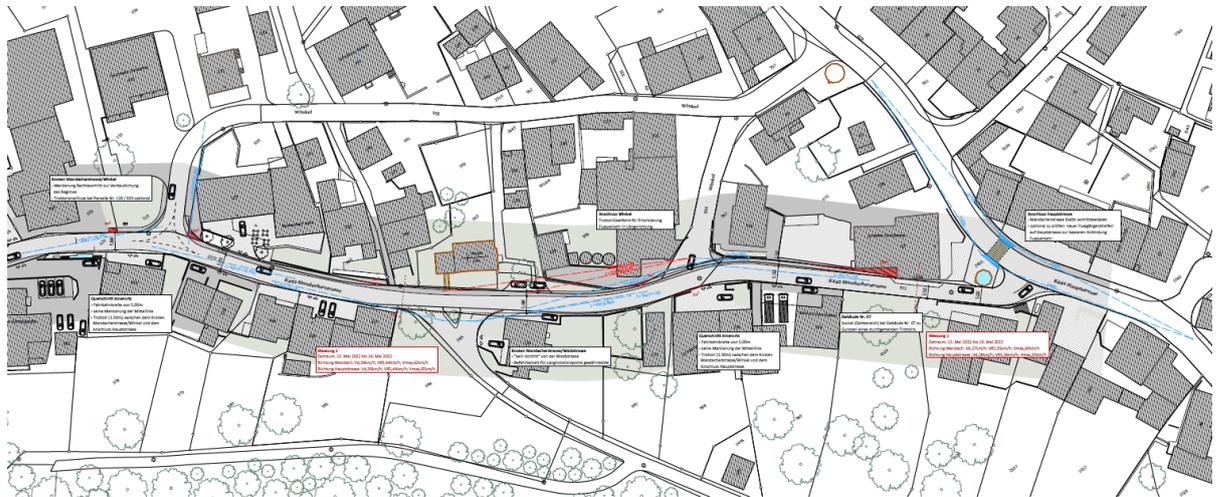
Kurzbeschreibung

Der Deckbelag der Mandacherstrasse (K443) im Innerorts von Villigen in Richtung Mandach muss saniert werden. Die Strassenbreiten bewegen sich zwischen 4.80 m und 5.20 m und verfügen über keine Bankette, dies ist ungenügend und für den Betrieb unsicher.

Im Rahmen der Belagssanierung (kein Bestandteil der Massnahme) wird ein durchgehendes Trottoir auf der Nordseite der Mandacherstrasse über eine Länge von 265m erstellt, um das Fussverkehrsaufkommen des Dorfkerns aufzunehmen und sichere Schulwege sicherzustellen.

Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich

Laufmeter: 265m



Situationsplan und Massnahmenübersicht (ATB)

Finanzierung Massnahmenpaket

Anrechenbare Kosten/Finanzierungsschlüssel (CHF, exkl. MWSt.)

XXX'XXX.-

Kanton

XXX'XXX.-

Gemeinden

XXX'XXX.-

Dritte: Wer

XXX'XXX.-

(nicht anrechenbar)

Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente

Quantitative Angaben

Beigelegte Sachinformationen gemäss Anhang 4 RPAV

Dokumente

Gemeinde Jön

— Gestaltungsplan «Im Feld Nordost», Gemeinde Jön. 21. Oktober 2020, Rosenmayr Landschaftsarchitektur, Urs Müller Architekten und Planer SIA, KIP Siedlungsplan AG.

Gemeinde Mägenwil

— Masterplan Zentrum Mägenwil, Gemeinde Mägenwil, 26. März 2015, Van de Wetering Atelier für Städtebau GmbH

— Rahmgestaltungplan «Sandfoore», Gemeinde Mägenwil, 31. Januar 2020, Belloli AG

Gemeinde Rudolfstetten-Friedlisberg

— Gutachten nach Art. 32 Abs. 3SVG, Begegnungszone Zentrum, Gemeinderat Rudolfstetten-Friedlisberg, 13. Juni 2022, KIP Siedlungsplan AG.

Gemeinde Ennetbaden

— Massnahmenplan Fusswege, Gemeinde Ennetbaden, Stand 2024

Gemeinde Lupfig

— Machbarkeitsstudie PU-Durchstich Bahnhof Lupfig

FVV 2 Massnahmenpaket FVV – A-Horizont, Fokus Velovorzugsroute und Velohauptverbindungen

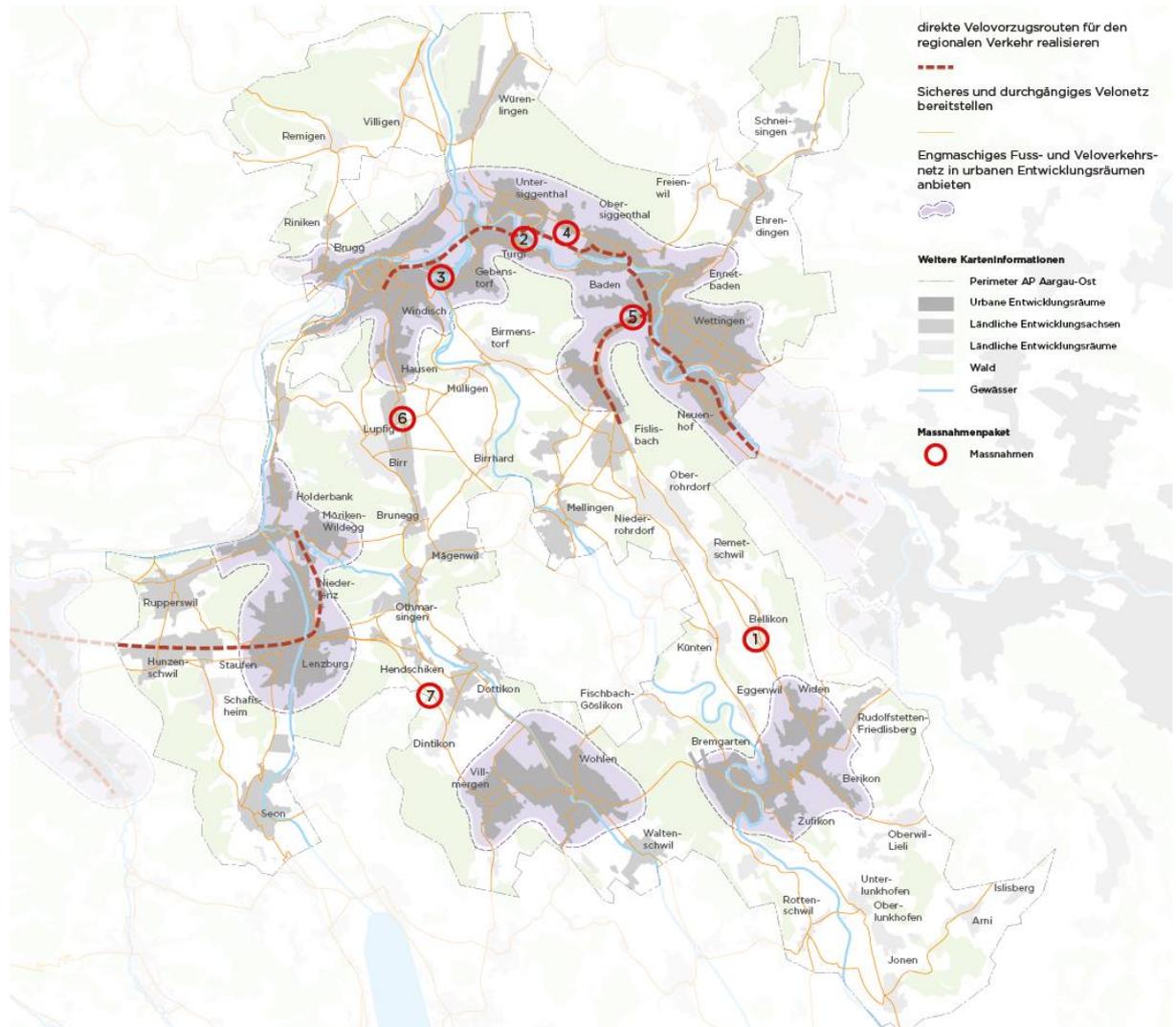
Priorität AP 5G

- A (2028-2032)
- B (2032-2036)
- C (nach 2035)

Massnahmenart

Massnahmenpaket Verkehr: Fuss- und Veloverkehr

Beschreibung der Konzeption



Übersicht Massnahmen mit Bezug zur Teilstrategie Veloverkehr (Horizont A – Velovorzugsroute und Velohauptverbindungen)

Das Potenzial für den Veloverkehr in der Agglomeration Aargau-Ost wird aktuell nicht ausgeschöpft. Die zukünftige Verkehrszunahme, welche durch das Bevölkerungswachstum ausgelöst wird, ist möglichst mit den flächeneffizienten Verkehrsmittel ÖV, Fuss und Veloverkehr abzuwickeln. Um die gemäss Zukunftsbild und Teilstrategien erwünschte Zunahme des Veloverkehrsanteils am Gesamtverkehr zu erreichen, sind auch neue und verbesserte Infrastrukturen notwendig.

Im Fokus der Massnahmen dieses Massnahmenpakets stehen dabei die kantonalen Vorgaben an ein Velonetz, mit dem Ziel sichere, attraktive, direkte und kohärente Wegführungen gewährleisten zu können. Im Agglomerationsprogramm 3. Generation wurde eine pragmatische Schwachstellenanalyse Veloverkehr für die gesamte Agglomeration erarbeitet. Ein Teil der identifizierten Schwachstellen wurde mittlerweile behoben. Bei anderen Schwachstellen wurden Massnahmen und Umsetzungsschritte definiert. Für den am dichtesten besiedelten Teilraum Baden-Brugg, in dem das grösste Potenzial für den Veloverkehr erwartet wird, wurde 2018 im Rahmen des regionalen Gesamtverkehrskonzepts Ostaargau eine systematische Netzkonzeption und Schwachstellenanalyse erarbeitet. Für die Teilräume Baden und Umgebung, Brugg-

Windisch und Zurzibiet Regio erfolgt nun eine Konkretisierung und Massnahmenplanung. Die unten aufgeführten Massnahmen für das AP 5G sind im bilateralen Austausch mit den Standortgemeinden und den kantonalen Fachstellen überprüft worden und können voraussichtlich in der Periode 2028 – 2032 realisiert werden.

Zukunftsbild

Das Massnahmenpaket «Veloverkehr im A-Horizont – Velovorzugsroute und Velohauptverbindungen» trägt zu folgenden Elementen des Zukunftsbilds bei:

Siedlung: Attraktive Strassenräume tragen zu einer lebenswerten und klimaangepassten Agglomeration bei. Für eine funktionsfähige und wirtschaftliche Erschliessung sind Hauptverkehrsstrassen innerhalb von Siedlungen unumgänglich. Sie sind so gestaltet, dass sie für alle Verkehrsmittel, insbesondere den Veloverkehr, sichere und möglichst direkte Verbindungen ermöglichen. Innerhalb von dicht genutzten Stadträumen und Ortszentren werden die öffentlichen Räume durch die attraktive Gestaltung der Strassenräume belebt.

Verkehr: Ein dichtes, direktes und lückenloses Veloverkehrsnetz gewährleistet attraktive Rahmenbedingungen für die urbane Mobilität und komfortables, sicheres Vorwärtskommen im Alltagsverkehr. Umgestaltete Strassenräume unterstützen die Steigerung der Attraktivität des Veloverkehrs. Die durch die Zentrumsentlastungen in Baden und Brugg sowie die Umfahrungen von Mellingen und Wohlen geschaffenen zusätzlichen Spielräume haben eine nachhaltige Aufwertung ermöglicht und Raum für den Veloverkehr geschaffen.

Teilstrategie

Das Massnahmenpaket «Veloverkehr A-Horizont – Velovorzugsroute und Velohauptverbindungen» leistet einen Beitrag zur Umsetzung der folgenden Teil-strategien:

S5 – Strassenräume mit Lebensqualität entwickeln: Reduktion der negativen Auswirkungen des Verkehrs (Lärm, Luft, Schadstoffe, Trennungswirkung) und Verbesserung der Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden.

L 2 – Regionale Anziehungspunkte in der Landschaft einbinden: Weiterentwicklung des Wegnetzes abgestimmt auf die Bedürfnisse der unterschiedlichen Funktionen (Landwirtschaft, Spazieren, Biken, etc.)

FVV 1 – Direkte Velovorzugsrouten für den regionalen Verkehr realisieren: Vorzugsrouten bieten sichere, komfortable und schnelle Verbindungen zwischen den Entwicklungsräumen und fördern so das Velo als attraktive Alternative zu MIV und ÖV

FVV 2 – Sicheres und durchgängiges Velonetz bereitstellen: Lücken schliessen und Schwachstellen beseitigen

FVV 3 – Engmaschiges Fuss- und Veloverkehrsnetz in urbanen Entwicklungsräumen anbieten

VS 2 – Verkehrssicherheit für vulnerable Gruppen systematisch erhöhen: Eigentrassierung und Entflechtung des Veloverkehrs vom MIV

Handlungsbedarf

Mit dem Massnahmenpaket «Veloverkehr A-Horizont – Velovorzugsroute und Velohauptverbindungen» wird folgender Handlungsbedarf adressiert:

2. Negative Auswirkungen des Verkehrs auf Siedlungen reduzieren: Schaffung von attraktiven öffentlichen (Strassen-) Räumen, auch für den Veloverkehr

5. Attraktive Alternativen zum MIV schaffen: Transportkette FVV–ÖV–FVV: Attraktivität des Veloverkehrs insbesondere auf der «ersten resp. letzten Meile» erhöhen

6. Rahmenbedingungen für Veloverkehr deutlich verbessern: Bessere Infrastrukturen bereitstellen, um Potenzial besser zu nutzen. Flächen zur Verfügung stellen und Lücken schliessen

Nutzen/Wirkung

Die Massnahme wirkt insbesondere in folgenden Bereichen:

- WK 1.5 Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr
- WK 3.1 Erhöhung objektive und subjektive Verkehrssicherheit

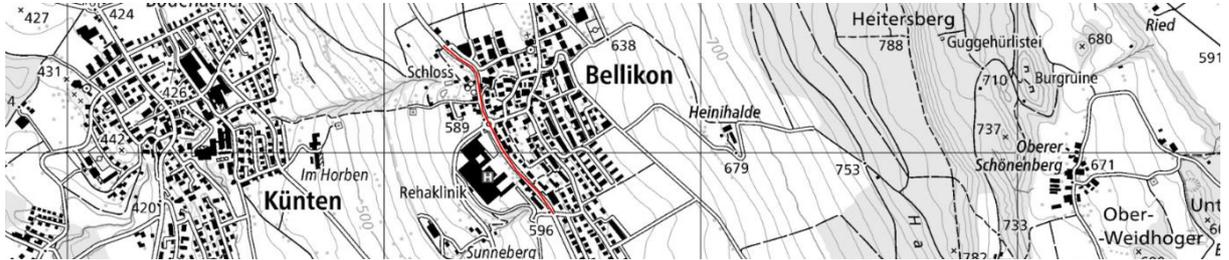
Teilmassnahmen

<p>FVV-2.1 Bellikon, kantonale Radroute an (K411) Neue Massnahme</p>	<p>Federführung ATB/UH</p> <p>Beteiligte Gemeinde Bellikon</p> <p>Kurzbeschreibung Die ursprünglich auf höherer Lage und verkehrsarmen Strassen vorgesehene kantonale Radroute R 680 wurde aufgrund der erhöhten Steigung des Geländes neu separat, aber parallel entlang der K411 geplant (vgl. AP 3G Remetschwil / Widen: Parallelweg Rad- und Gehweg 411). Bisher war die der Kantonsstras-</p>	<p>Ansprechperson Utiger Martin, Kreisingenieur</p> <p>Kosten CHF 1'300'000</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

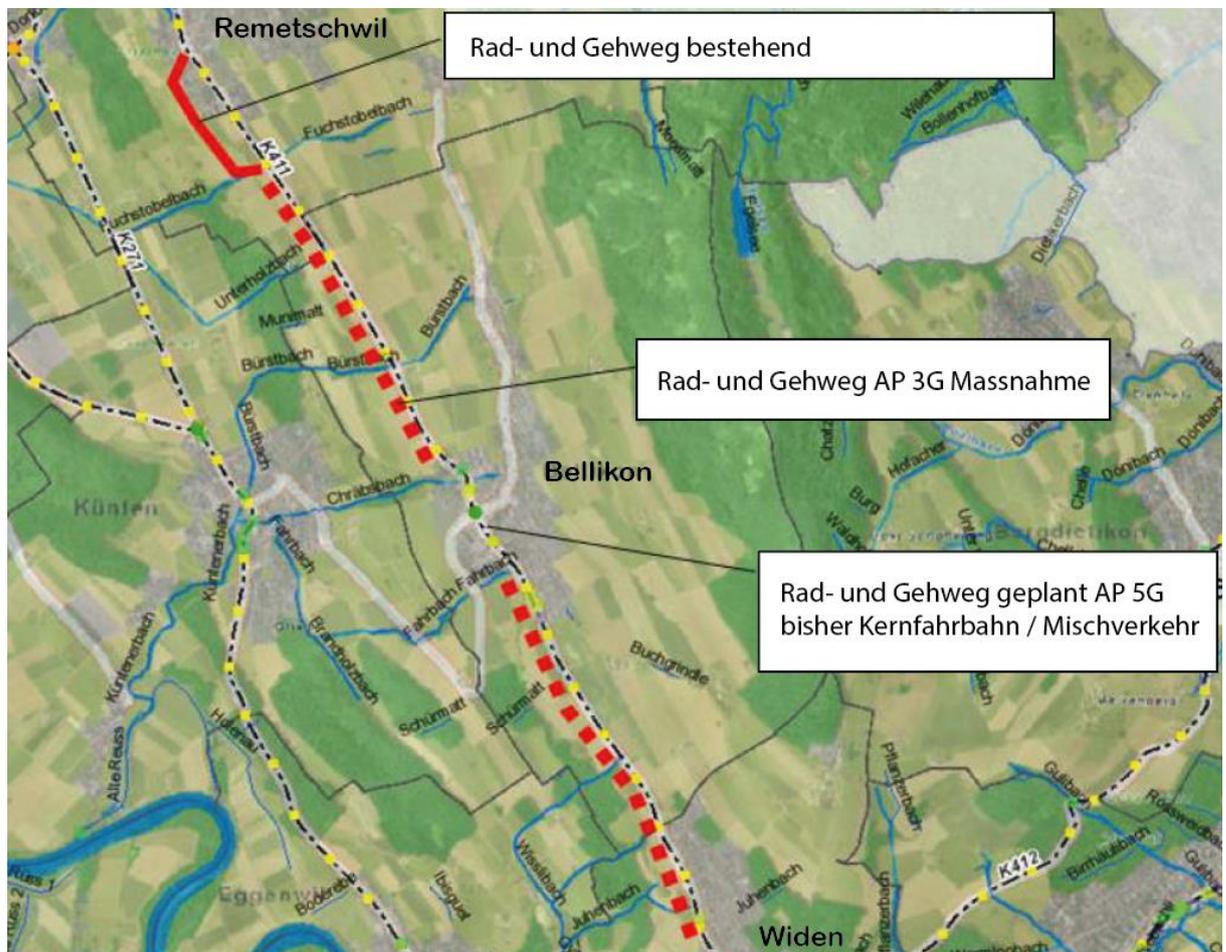
senabschnitt in Bellikon, als einziger Abschnitt, mit Kernfahrbahn und Mischverkehr geplant. Zur Attraktivierung des Strassenabschnitts für den Fuss- und Veloverkehr in Bellikon sind neu, neben einem neuen Gehweg und Querungshilfen in Form von Fussgängerstreifen zusätzliche Velostreifen geplant.

Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich

Kantonale Radroute: 720m



Situationsplan Massnahme Kantonale Radroute an K411, Bellikon



Kantonaler Radroutenabschnitt Bellikon, zwischen Widen und Remetschwil

FVV-2.2
Turgi, Velohauptverbindung
Wilerloch
 Neue Massnahme

Federführung
 ATB/UH
Beteiligte

Ansprechperson
 Utiger Martin, Kreisingenieur

Stadt Baden (zuständig gemäss Fu- sion per 01.01.24)

Kosten

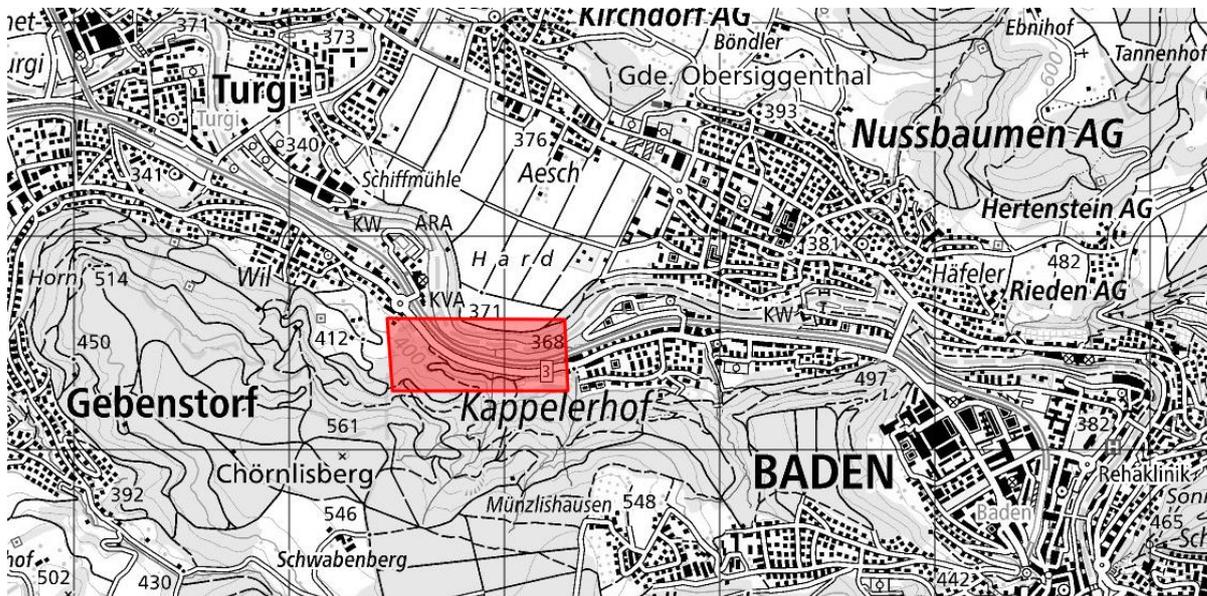
Kurzbeschreibung

Der Belag des Ausserorts-Strassenabschnittes Wilerloch in Baden ist erneuerungsbedürftig. Zudem sollen die bestehenden Radstreifen aufgehoben und eine durch breitere, separate Infrastrukturen (Radwege mit 2m Breite) erstellt und der hangseitig angeordnete Radweg als kombinierter Rad-/Gehweg (2.5m Breite) ausgebildet werden. Das verbreiterte Normalprofil hat zur Folge, dass

auf der Südseite Geländeanschnitte nötig sind, welche durch entsprechende Stützbauwerke gesichert werden müssen. Zusätzlich ist die Erneuerung und Anpassung der Strassen- und Hangentwässerung, die Instandsetzung der Durchlässe, ein neuer Bachdurchlass für das Rütibuckbächli und der Ersatz des Fahrzeugrückhalteystems infolge höherem Schutzbedarf vorgesehen.

Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich

Total Laufmeter des Massnahmenabschnitts: 850m



Übersichtsplan Velohauptverbindung Wilerloch, Gemeinde Turgi

Legende Strassenbau:

- | | |
|-----------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|
| Projekt: | Bestehend: |
| Fahrbahn Belag (AC MRB) | Fahrbahn Belag |
| Fahrbahn Belag (SDA 4-12) | Fahrbahn Belag |
| Rad- und Gehweg Belag | Gehweg Belag |
| Radweg Belag | Radweg Belag |
| Anpassungen, Vorplätze | Gebäude |
| Bankett / Versickerungstreifen | Gewässer |
| FZRS System mit Streifenfundament 60x60 | Vorplätze |
| Strassenentwässerung | Waldareal |
| | Altlasten |
| | Status nach AltIV: weder überwachungs- noch sanierungsbedürftig |
| | Best. Leitplanke |
| | Strassenentwässerung |



Bauprojekt, Belagssanierung und Ausbau Rad- und Gehweg Wilerloch, 2021

FVV-2.3

Windisch / Gebenstorf, VVR Windisch-Gebenstorf

AP 4G, Priorität A

ARE-Code **XXXX.XX**

Federführung

ATB

Beteiligte

Gemeinde Windisch, Gemeinde Gebenstorf, evtl. SBB

Ansprechperson

Sutter Guido, Projektleiter Grossprojekte, ATB

Kosten

CHF 4'900'000

Kurzbeschreibung

Auf dem südlichen Abschnitt Mühlemattweg (von Windisch her) führt derzeit ein Velo-/Gehweg (3m breit). Dieser soll zu einem Zweirichtungsradschwergewichtsweg mit separiertem Fussweg ausgebaut werden (690 m Länge). Weiter führt die Velovorzugsroute über die Sommeraustasse, auf welche derzeit keine Veloinfrastruktur besteht, ein Temporegime von T50 gültig ist und neu als Fahrradstrasse (T30, angepasste Rechtsvortrittsregelung) ausgebaut werden soll (990 m

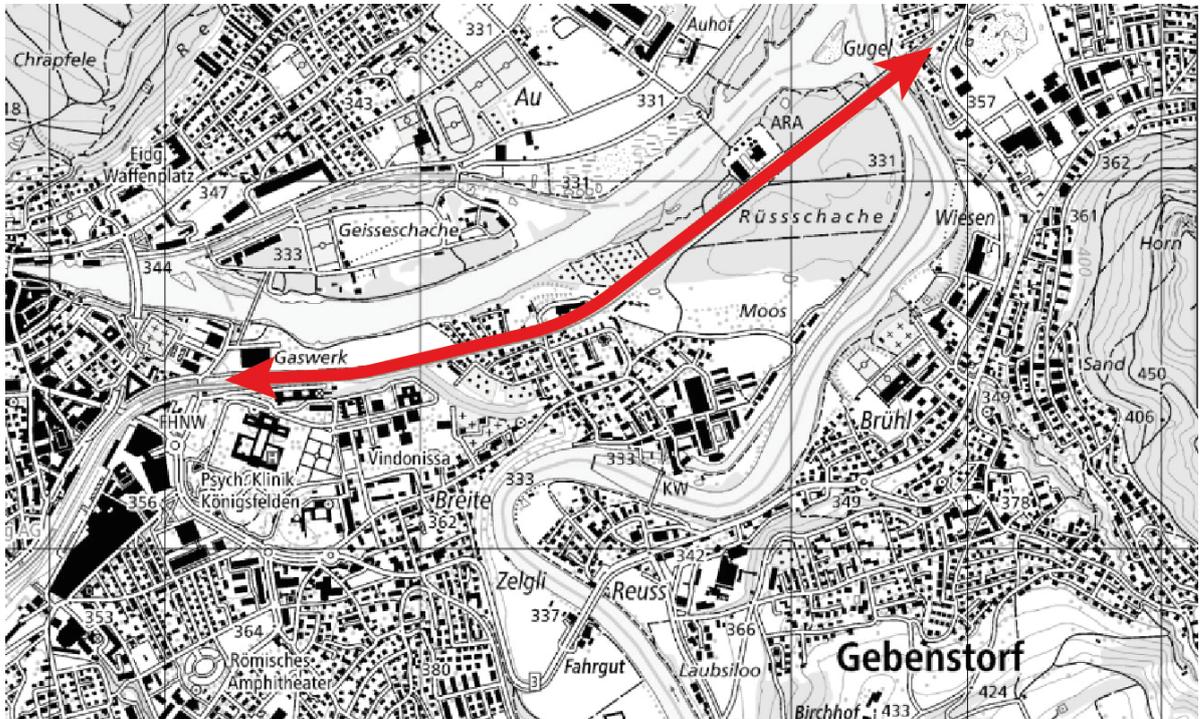
Länge). Nördlich der Kläranlage Brugg-Birrfeld geht die Sommeraustasse in einen ungeteerten Feldweg über. Dieser soll zu einem Zweirichtungsweg verbreitert und asphaltiert werden (210 m Länge). Anschliessend führt der Weg über eine Rampe mit 6% Neigung in der Bahnböschung hoch auf das Niveau der parallel verlaufenden SBB-Gleise (100m Länge). Die Linienführung tangiert die angrenzende Grundwasserschutzzone S2 nicht. Die Lebensraumkartierung zeigt keine schützenswerten Pflanzen in diesem Bereich. Eine ökologische Aufwertung der Böschung mit dem Projekt ist möglich.

Das Schlüsselstücke der Velovorzugsroute ist die Querung der Reuss. Aus Rücksichtnahme auf die Bundesinventare der Landschaften von nationaler Bedeutung wird auf eine separate Veloverkehrsbrücke verzichtet. Der bestehende sehr schmale 1.0 m breite Steg an der SBB-Brücke wird auf 2.5m verbreitert. Aus statischen Gründen muss die Verbreiterung beidseitig erfolgen und ist auf 2.5 m begrenzt. Die Verbreiterung erfolgt mit dem Brückensanierungsprojekt der SBB (der Kanton bezahlt die Mehrkosten).

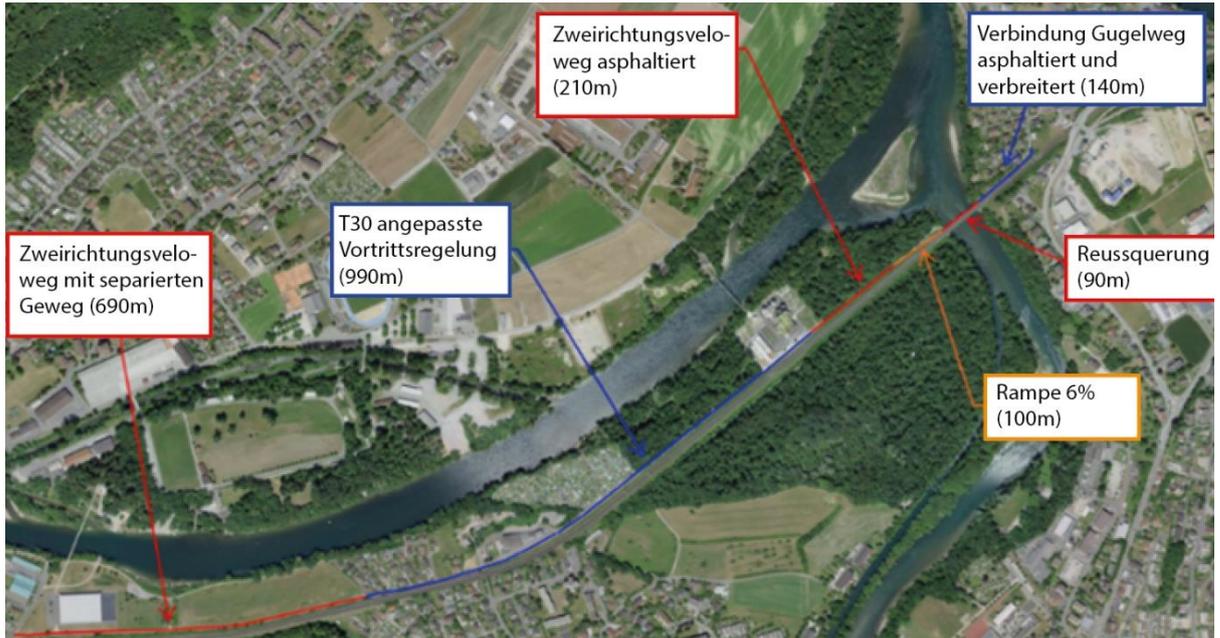
Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich

Laufmeter Velowege: 2260m

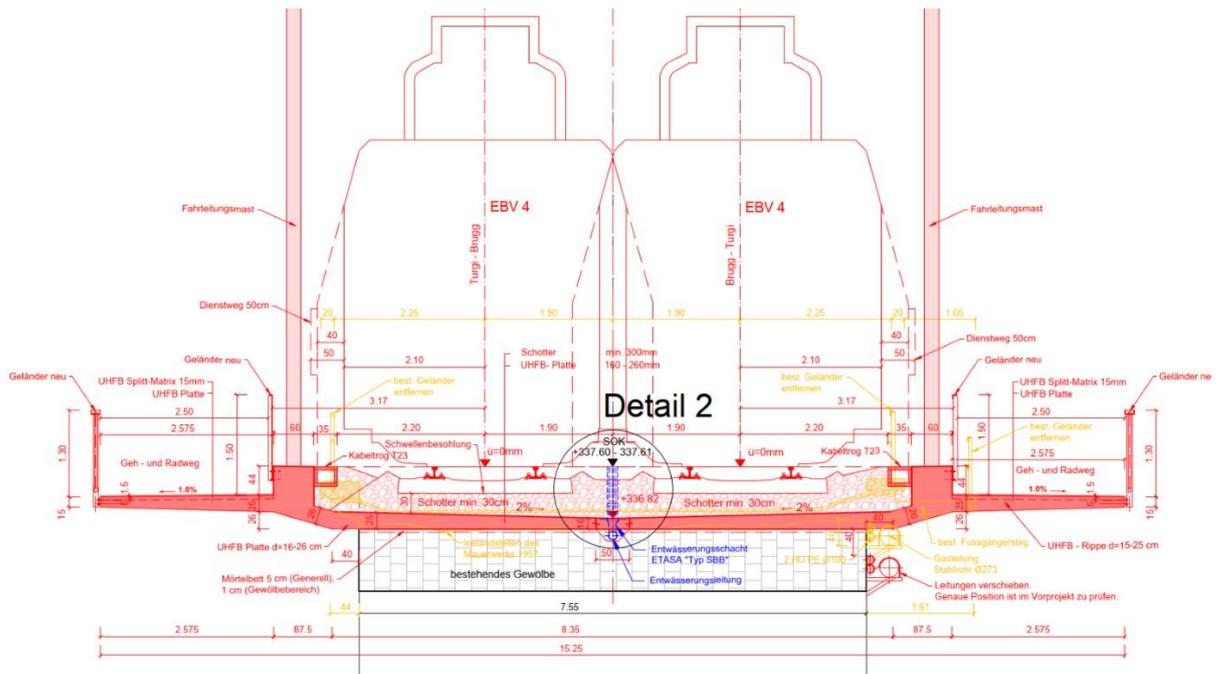
Quadratmeter Überführung: 225m²



Situationsplan zu den Projektabschnitte, Gemeinde Windisch / Gebenstorf



Situationsplan Reussquerung, Grundlage rGVK Oase 2040



Detailplan Querschnitt

FVV-2.4 Obersiggenthal, Velohauptverbindung / Aufwertung Kirchweg West Neue Massnahme	Federführung	Ansprechperson
	Gemeinde Obersiggenthal	Lutz Bettina, Gemeindeamann
	Beteiligte	Kosten
	Kanton Aargau	CHF 1'500'000
Kurzbeschreibung		
Der Kirchweg West, vom Knoten Kirchdorf / Kretzgasse bis zur Kreuzung Kirchweg / Wälschmattstrasse / Landschreiberstrasse ist sowohl Teil des Velohauptnetzes (kantonale Veloverbindung) wie auch eine wichtige Fusswegverbindung zwischen Kirchdorf und Nussbaumen und dient als Schulweg. Aufgrund der vorgesehenen Nutzungen und den zunehmenden Konflikten soll die Verkehrssicherheit mittels eines Ausbaus und einer Entflechtung der Flächen für den Fuss- und Veloverkehr erhöht werden. Auf diesem Abschnitt wird kein MIV abgewickelt mit Ausnahme von vereinzelt Zubringern.		
Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich		
Laufmeter 950m		



Situation Velohauptverbindung / Aufwertung Kirchweg West, Gemeinde Obersiggenthal

FVV-2.5 Baden, VVR Baden-Dättwil 1. Etappe AP 4G, Priorität B ARE-Code 4021.4.026	Federführung	Ansprechperson
	ATB / Stadt Baden	Rauchenstein Armin, Projektleiter Strassenbau
	Beteiligte	Kosten
	Stadt Baden	CHF 4'800'000
Kurzbeschreibung		
Mit der Velovorzugsroute von Dättwil nach Baden wird eine durchgehende Veloinfrastruktur mit hohem Fahrkomfort angeboten. Die Route ist bereits heute als Veloland Schweiz-Route Nr. 5 «Mittelland-Route» und Nr. 34 «Alter Bernerweg» ausgewiesen. Sie soll für Velofahrende aus Richtung Rohrdorferberg und Reusstal (Zubringerrouten über Haupttrassen) sowie aus den südlichen Stadtquartieren Dättwil und Rütihof Richtung Baden eine attraktive und leistungsfähige Verbindung gewährleisten. Der Korridor weist gemäss einer vom Kanton durchgeführten Analyse ein hohes Potential für den Veloverkehr auf.		
Die Vorzugsroute verläuft parallel zur Mellingerstrasse mehrheitlich auf Strassen mit geringer Belastung des motorisierten Verkehrs. Sie führt vom Schulhausplatz aus auf der Mellingerstrasse bis zum Schadenmühleplatz und wechselt dort auf die Stadtbachstrasse, dem Dättwiler Weiher entlang in den Langacker und auf dem Stationsweg bis zum Galgenbuck.		

Die vorliegende Massnahme stellt die 1. Etappe der Vorzugsroute dar und soll mit einer weiteren Massnahme im B-Horizont (Massnahme FVV-7.4) fortgeführt werden. Um die Route umzusetzen sind abschnittsweise unterschiedliche Massnahmen nötig.

— Teilabschnitt Schadenmühle Ost inkl. Edi-Zander-Stich

— Teilabschnitt Stadtbachstrasse bis Weiherweg

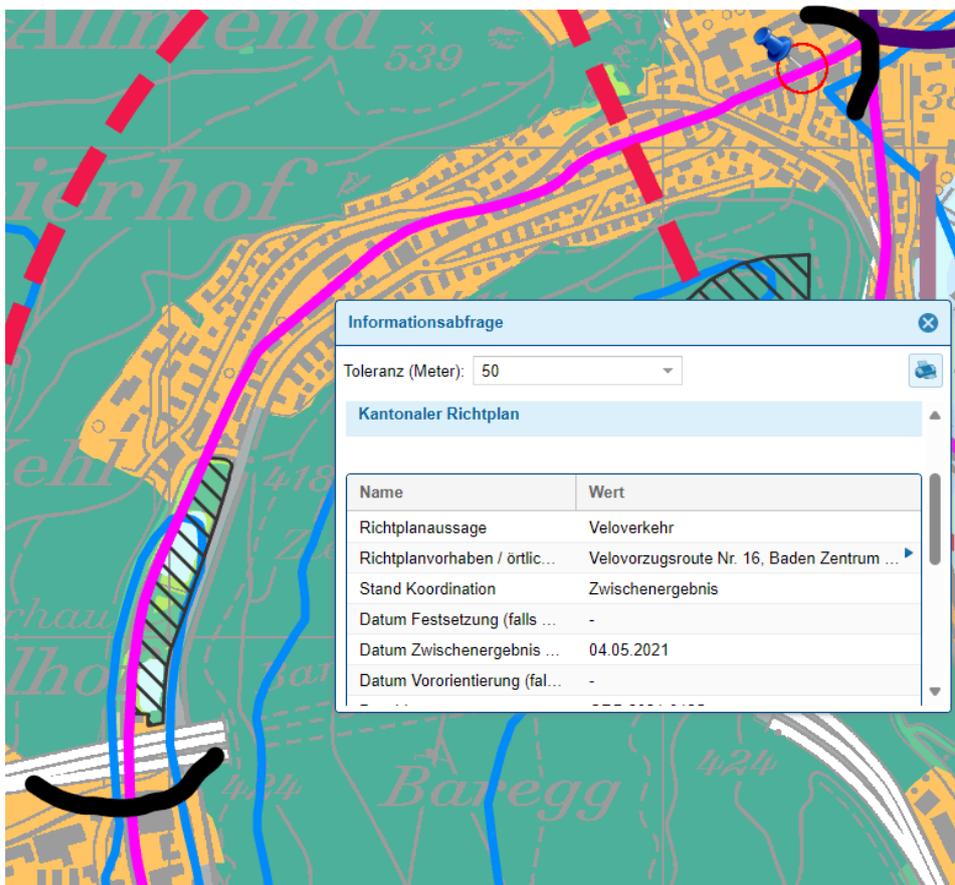
— Teilabschnitt Weiherweg bis A1

Machbarkeitsstudie liegt bis Herbst 2024 vor, definitive Informationen werden nach Vorliegen der Studie vorgenommen.

Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich

Provisorisch: 2820m inkl. Edi-Zander-Stich (Verbreiterung Unterführung bei Bahntrasse). Machbarkeitsstudie liegt bis Herbst 2024 vor, definitive Informationen werden nach Vorliegen der Studie vorgenommen.

Auszug Kantonalen Richtplan mit Markierung des Perimeters. Definitive Karte wird nach Vorliegen der Machbarkeitsstudie im Herbst 2024 eingefügt.



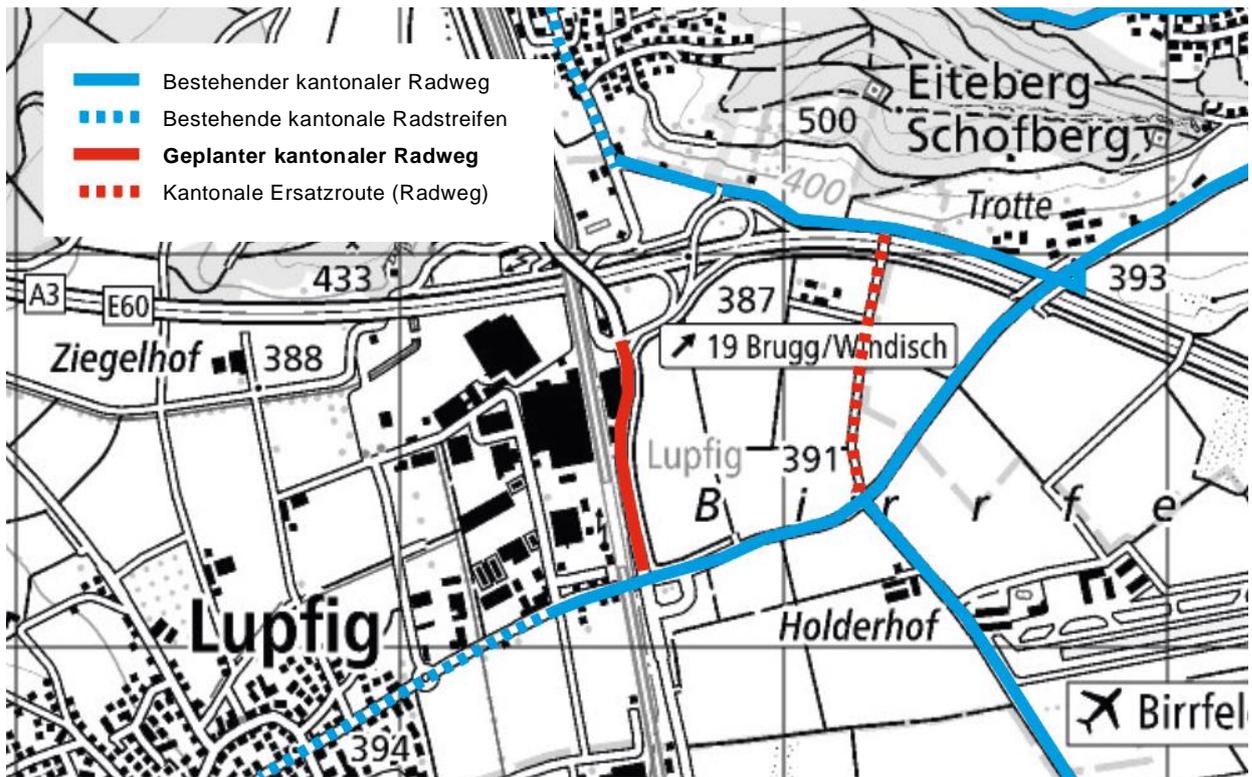
FVV-2.6	Federführung	Ansprechperson
Lupfig, Radweg Lupfig Bahnhof	ATB/RE	Erhard Michael, Projektleiter Oberbauleiter
AP 4G, Priorität B		
ARE-Code XXXX.XX	Beteiligte	Kosten
	Gemeinde Lupfig, Hausen, SBB, Astra	2.0 Mio. CHF ohne Sanierung

Kurzbeschreibung

Die vorhandene kantonale Veloroute R731 verursacht zwischen Hausen und Lupfig einen Umweg von einem Kilometer gegenüber der Wunschlínie. Hausen hat keinen Bahnhof, das Reichhold-Areal (vgl. Massnahme S3.3 AP 4G) ist für Fuss- und Veloverkehr nicht an den Bahnhof Lupfig angeschlossen. Ziel der beiden Gemeinden Hausen und Lupfig ist die Veränderung des Modal-Splits hin zu einem höheren Anteil Fuss- und Veloverkehr am erzeugten Gesamtverkehr für bestehende und insbesondere neue Nutzungen. Zudem sollen Netzlücken im Fussweg- und Velonetz geschlossen werden. Es ist deshalb die Erstellung eines Fuss- und Veloweges zwischen dem RCI-Areal und dem Bahnhof Lupfig geplant. Dies bedeutet eine Traversierung des Seebli-Knotens, eine Querung des Privatareals Coop Seebli und ein Anschluss an die zu verlängernde Personenunterführung Bahnhof Lupfig. Die Durchlässigkeit für den Veloverkehr ist mit einem Anschluss an die kantonale Veloroute R732 (Bahnhofstrasse) zu gewährleisten. Die Machbarkeit der Massnahme wurde in einer Vorstudie abgeklärt und bestätigt. Die zu schliessende Netzlücke ist in den KGV der Gemeinden Lupfig und Hausen enthalten.

Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich

Laufmeter: 1200m



Übersichtsplan geplanter Veloweg zwischen RCI-Areal und dem Bahnhof Lupfig

FVV-2.7
Henschiken/ Dintikon, kantonale Radroute an K123
 Neue Massnahme

Federführung
 ATB/RE

Ansprechperson
 Runco Siro, Projektleiter Strassenunterhalt Kreis III

Beteiligte
 Gemeinde Lupfig, Gemeinde Dintikon

Kosten
 CHF 2'100'000

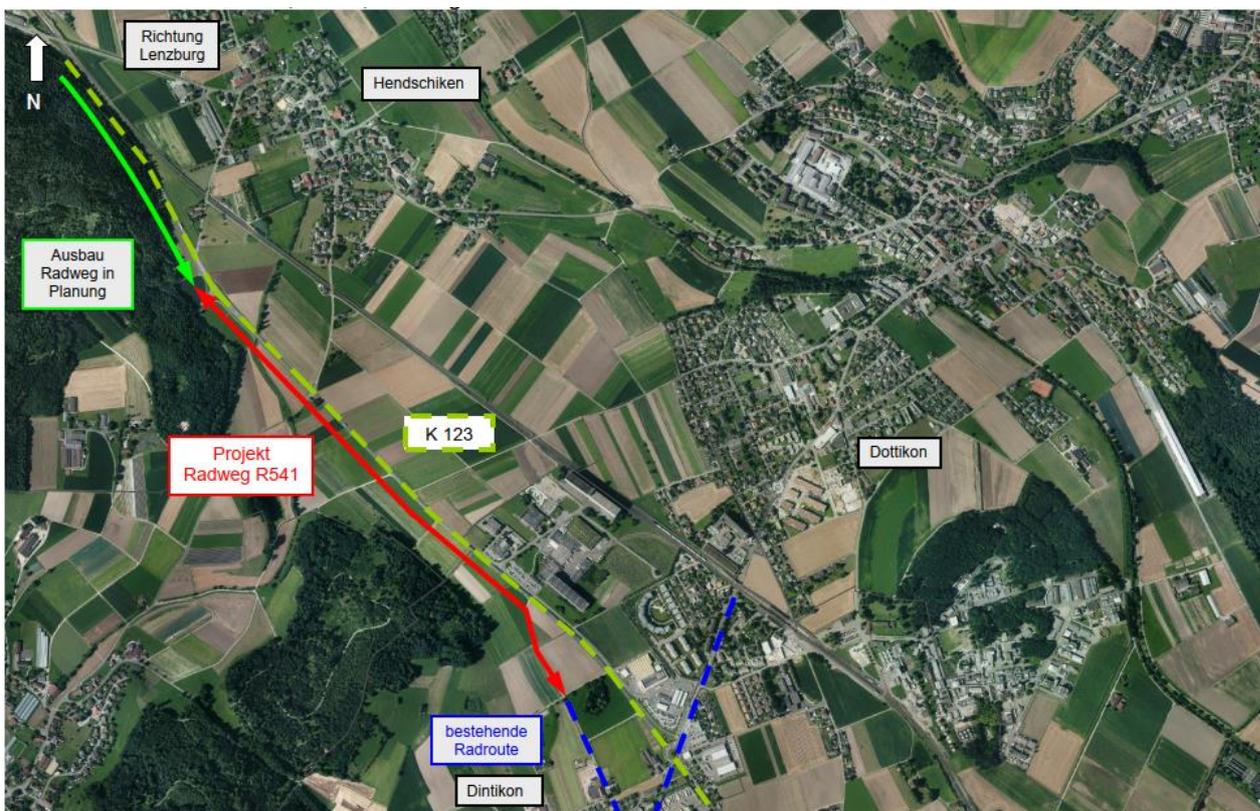
Kurzbeschreibung

Die Velowegnetzücke zwischen Henschiken (Einfahrt Henschikerstrasse) und Dintikon (Langelenstrasse), entlang der stark befahrenen Kantonsstrasse K123, soll geschlossen werden, um eine möglichst sichere und attraktive Veloverkehrsverbindung zwischen den Gemeinden gewährleisten zu können.

Im Bereich parallel zur Kantonsstrasse wird zudem zwischen der Kantonsstrasse und der Veloverkehrsinfrastruktur ein Grünstreifen von 1.50m und ein Bankett von 0.5m vorgesehen.

Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich

Kantonale Radroute: 1220m



Übersichtsplan Velonetzücke zwischen Henschiken und Dintikon entlang K123

FVV-2.8
Baden, K115, Schartenstrasse, indirekter Linksabbieger Veloverkehr
 Neue Massnahme

Federführung
 Kanton Aargau DBVU ATB, VT

Ansprechperson
 Daniel Fagone, Projektleiter Verkehrstechnik

Beteiligte
 Gemeinde Baden

Kosten
 CHF 1'356'000

Kurzbeschreibung

Der Knoten Wettinger- / Schartenstrasse ist stark auf den Individualverkehr ausgerichtet. Der Knoten befindet sich auf der Hauptverbindung zwischen Baden (Schulhausplatz/Hochbrücke) und Ennetbaden. Gleichzeitig verläuft eine wichtige Veloverbindung auf der Wettinger- und der Schartenstrasse. Um diese Verbindung nutzen zu können, muss der Veloverkehr den Knoten überqueren. Aufgrund der Steigung und dem starken Verkehr ist die Situation für Velos äusserst unbefriedigend. Die Sicherheit des Veloverkehrs kann bei der Querung des Knotens nur mangelhaft gewährleistet werden.

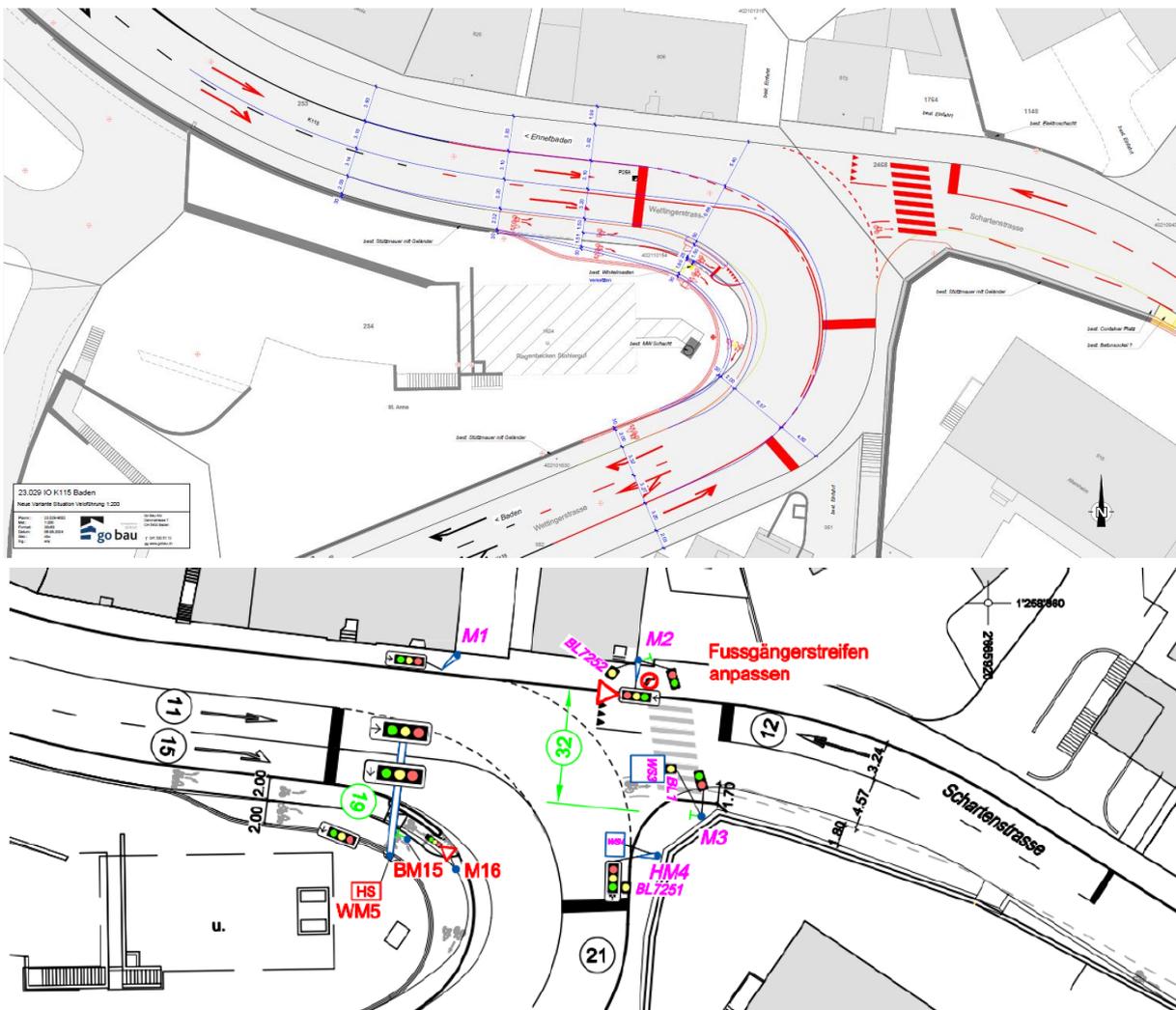
Um die Situation für den Veloverkehr zu verbessern, soll auf der Wettingerstrasse ein indirektes Linksabbiegen in die Scharthenstrasse eingerichtet werden. Dafür wird auf der Wettingerstrasse ein zusätzlicher Einspurstreifen eingerichtet. Hierfür muss die Stützmauer im Kurvenbereich neu gebaut werden. Im Aufstellbereich wird der Fahrstreifen durch eine Trenninsel gegen die MIV-Fahrbahn abgeschirmt. In der Scharthenstrasse wird der Gehweg rückgebaut und die so gewonnene Fläche dem Veloverkehr zur Verfügung gestellt. Der Querungsbereich auf der Scharthenstrasse für den Fussverkehr wird angepasst und mit einem Velosack versehen. Die Querungsstelle wird mit einer Velosignalgruppe und einem Velodrücker ausgestattet.

Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich

Anzahl Veloschutzinseln mit Strassenaufweitung: 1

Anzahl Veloquerungen: 1

Anzahl Fussgängermarkierungen: 1



Baden, IO; K115; Veloführung Richtung Scharthenstrasse mit indirektem Linksabbieger und Velosignalknopf (ATB)

Finanzierung Massnahmenpaket

Anrechenbare Schlüssel (CHF, exkl. MWSt.)	Kanton	Gemeinden	Dritte: Wer
XXX'XXX.-	XXX'XXX.-	XXX'XXX.-	XXX'XXX.-
			(nicht anrechenbar)

Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente

Quantitative Angaben	Beigelegte Sachinformationen gemäss Anhang 4 RPAV
Dokumente	Gemeinde Turgi

- Technischer Bericht Belagsanierung und Ausbau Wilerloch, Gemeinde Turgi, 29. Januar 2018, Scheidegger Partner AG.
- Bauprojekt Belagssanierung und Ausbau Rad- und Gehweg Wilerloch, Gemeinde Turgi, 17. Juli 2023, Scheidegger Partner AG.

Obersiggenthal

- Auszug aus dem Protokoll, Gemeinderat Obersiggenthal, Gemeinde Obersiggenthal, 6. November 2023. Gemeinderat Obersiggenthal

Wettingen

- Zusammenstellung weiterer Informationen zu den Massnahmen Agglomerationsprogramm 5. Generation, Gemeinde Wettigen, Stand Oktober 2024, Köhler Thomas - Fachspezialist Tiefbau Gemeinde Wettigen

Gemeinde Windisch / Gebenstorf

- rGVK OASE 2040, Kanton Aargau, Juli 2019, Metron AG
- **Übersichtskarte Projektabschnitte, vom Projektzuständigen**

FVV 3 Massnahmenpaket FVV – A-Horizont, Fokus Kommunale Velowege und Veloabstellanlagen

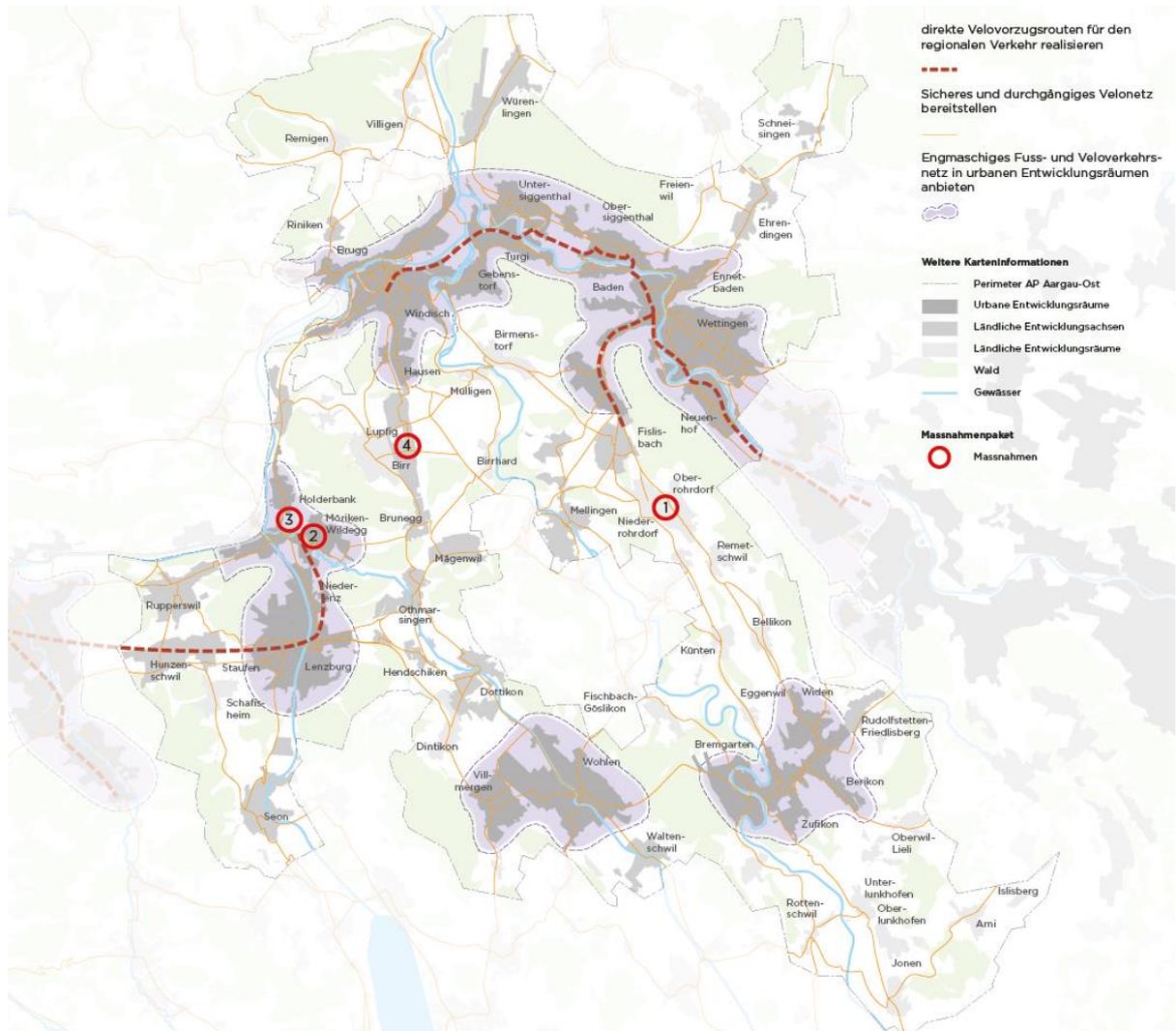
Priorität AP 5G

- A (2028-2032)
- B (2032-2036)
- C (nach 2035)

Massnahmenart

Massnahmenpaket Verkehr: Fuss- und Veloverkehr

Beschreibung der Konzeption



Übersicht Massnahmen mit Bezug zur Teilstrategie Veloverkehr (Horizont A – Kommunale Velowege und Veloabstellanlagen)

Das Potenzial für den Veloverkehr in der Agglomeration Aargau-Ost wird aktuell nicht ausgeschöpft. Die zukünftige Verkehrszunahme, welche durch das Bevölkerungswachstum ausgelöst wird, ist möglichst mit den flächeneffizienten Verkehrsmittel ÖV, Fuss und Veloverkehr abzuwickeln. Um die gemäss Zukunftsbild und Teilstrategien erwünschte Zunahme des Veloverkehrsanteils am Gesamtverkehr zu erreichen, sind auch neue und verbesserte Infrastrukturen notwendig.

Im Fokus der Massnahmen diese Massnahmenpakets stehen dabei die kantonalen Vorgaben an ein Velonetz, mit dem Ziel sichere, attraktive, direkte und kohärente Wegführungen sowie Veloabstellanlagen gewährleisten zu können. Im Agglomerationsprogramm 3. Generation wurde eine pragmatische Schwachstellenanalyse Veloverkehr für die gesamte Agglomeration erarbeitet. Ein Teil der identifizierten Schwachstellen wurde mittlerweile behoben. Bei anderen Schwachstellen wurden Massnahmen und Umsetzungsschritte definiert. Für den am dichtesten besiedelten Teilraum Baden-Brugg, in dem das grösste Potenzial für den Veloverkehr erwartet wird, wurde 2018 im Rahmen des regionalen Gesamtverkehrskonzepts Ostaargau eine systematische Netzkonzeption und Schwachstellenanalyse erarbeitet. Für die Teilräume Baden und Umgebung, Brugg-Windisch und Zurzibiet Regio erfolgt nun eine Konkretisierung und Massnahmenplanung. Die unten aufgeführten Massnahmen für das AP 5G sind im bilateralen Austausch mit den Standortgemeinden

und den kantonalen Fachstellen überprüft worden und können voraussichtlich in der Periode 2028 – 2032 realisiert werden.

Zukunftsbild

Das Massnahmenpaket «Veloverkehr im A- Horizont – Kommunale Velowege und Veloabstellanlagen» trägt zu folgenden Elementen des Zukunftsbilds bei:

Siedlung: Attraktive Strassenräume tragen zu einer lebenswerten und klimaangepassten Agglomeration bei. Für eine funktionsfähige und wirtschaftliche Erschliessung sind Hauptverkehrsstrassen innerhalb von Siedlungen unumgänglich. Sie sind so gestaltet, dass sie für alle Verkehrsmittel, insbesondere den Veloverkehr, sichere und möglichst direkte Verbindungen ermöglichen. Innerhalb von dicht genutzten Stadträumen und Ortszentren werden die öffentlichen Räume durch die attraktive Gestaltung der Strassenräume belebt.

Verkehr: Ein dichtes, direktes und lückenloses Veloverkehrsnetz gewährleistet attraktive Rahmenbedingungen für die urbane Mobilität und komfortables, sicheres Vorwärtskommen im Alltagsverkehr. Umgestaltete Strassenräume unterstützen die Steigerung der Attraktivität des Veloverkehrs. Die durch die Zentrumsentlastungen in Baden und Brugg sowie die Umfahrungen von Mellingen und Wohlen geschaffenen zusätzlichen Spielräume haben eine nachhaltige Aufwertung ermöglicht und Raum für den Veloverkehr geschaffen.

Teilstrategie

Das Massnahmenpaket «Veloverkehr A-Horizont – Kommunale Velowege und Veloabstellanlagen» leistet einen Beitrag zur Umsetzung der folgenden Teil-strategien:

S5 – Strassenräume mit Lebensqualität entwickeln: Reduktion der negativen Auswirkungen des Verkehrs (Lärm, Luft, Schadstoffe, Trennungswirkung) und Verbesserung der Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden.

L 2 – Regionale Anziehungspunkte in der Landschaft einbinden: Weiterentwicklung des Wegnetzes abgestimmt auf die Bedürfnisse der unterschiedlichen Funktionen (Landwirtschaft, Spazieren, Biken, etc.)

FVV 2 – Sicheres und durchgängiges Velonetz bereitstellen: Lücken schliessen und Schwachstellen beseitigen

FVV 3 – Engmaschiges Fuss- und Veloverkehrsnetz in urbanen Entwicklungsräumen anbieten

VS 2 – Verkehrssicherheit für vulnerable Gruppen systematisch erhöhen: Eigentrassierung und Entflechtung des Veloverkehrs vom MIV

Handlungsbedarf

Mit dem Massnahmenpaket «Veloverkehr A- Horizont – Kommunale Velowege und Veloabstellanlagen» wird folgender Handlungsbedarf adressiert:

2. Negative Auswirkungen des Verkehrs auf Siedlungen reduzieren: Schaffung von attraktiven öffentlichen (Strassen-) Räumen, auch für den Veloverkehr

5. Attraktive Alternativen zum MIV schaffen: Transportkette FVV–ÖV–FVV: Attraktivität des Veloverkehrs insbesondere auf der «ersten resp. letzten Meile» erhöhen

6. Rahmenbedingungen für Veloverkehr deutlich verbessern: Bessere Infrastrukturen bereitstellen, um Potenzial besser zu nutzen. Flächen zur Verfügung stellen und Lücken schliessen

Nutzen/Wirkung

Die Massnahme wirkt insbesondere in folgenden Bereichen:

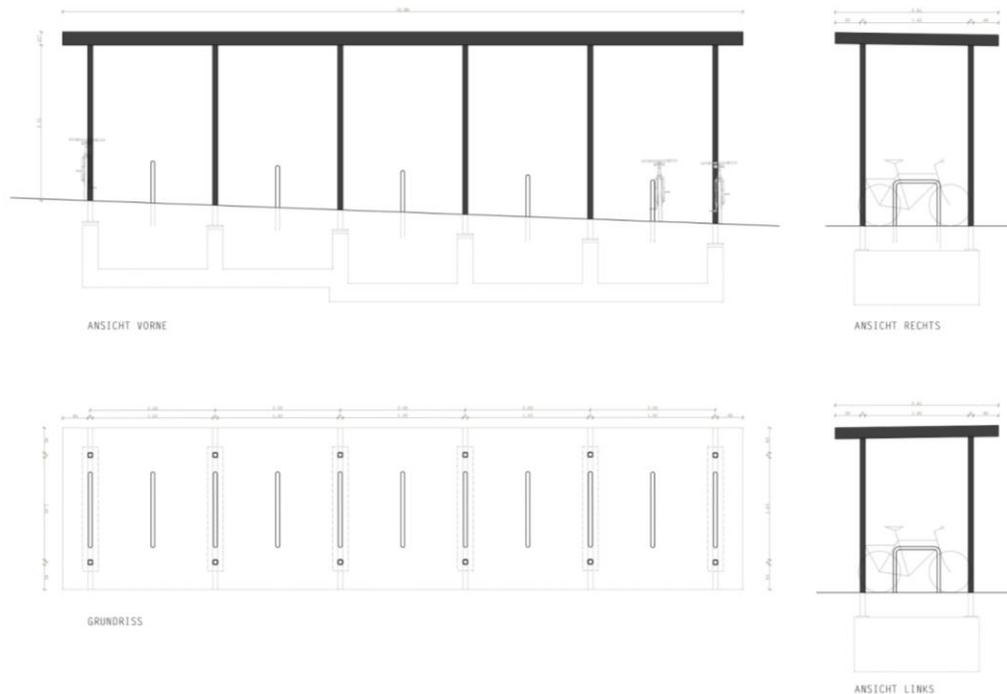
- WK 1.5 Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr
- WK 3.1 Erhöhung objektive und subjektive Verkehrssicherheit

Teilmassnahmen

FVV-3.1	Federführung	Ansprechperson
Oberrohrdorf, Veloabstellanlage	Gemeinde Oberrohrdorf	Busslinger Thomas, Gemeindeschreiber
Bushaltestelle Staretschwil	Beteiligte	Kosten
Neue Massnahme	-	CHF 250'000
	Kurzbeschreibung	
	Akutell werden Velos auf dem Areal des Schützenhauses Staretschwil, welches nicht mehr in Betrieb wild und ungedeckt abstellt. Zukünftig sollen bei der Bushaltestelle Staretschwil offizielle und gedeckte Veloabstellplätze geschaffen werden.	
	Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich	
	Anzahl Veloabstellplätze: 20-30	



Situationsplan Veloabstellplätze Bushaltestelle Staretschwil, Gemeinde Oberrohrdorf



Planstand Velounterstand Bushaltestelle Staretschwil, Gemeinde Oberrohrdorf 2022

FVV-3.2

Möriken-Wildegg, Veloweg Wildegg
Neue Massnahme

Federführung

Gemeinde Möriken-Wildegg

Ansprechperson

Chioru Pascal, Gemeindeschreiber

Beteiligte

Kanton

Kosten

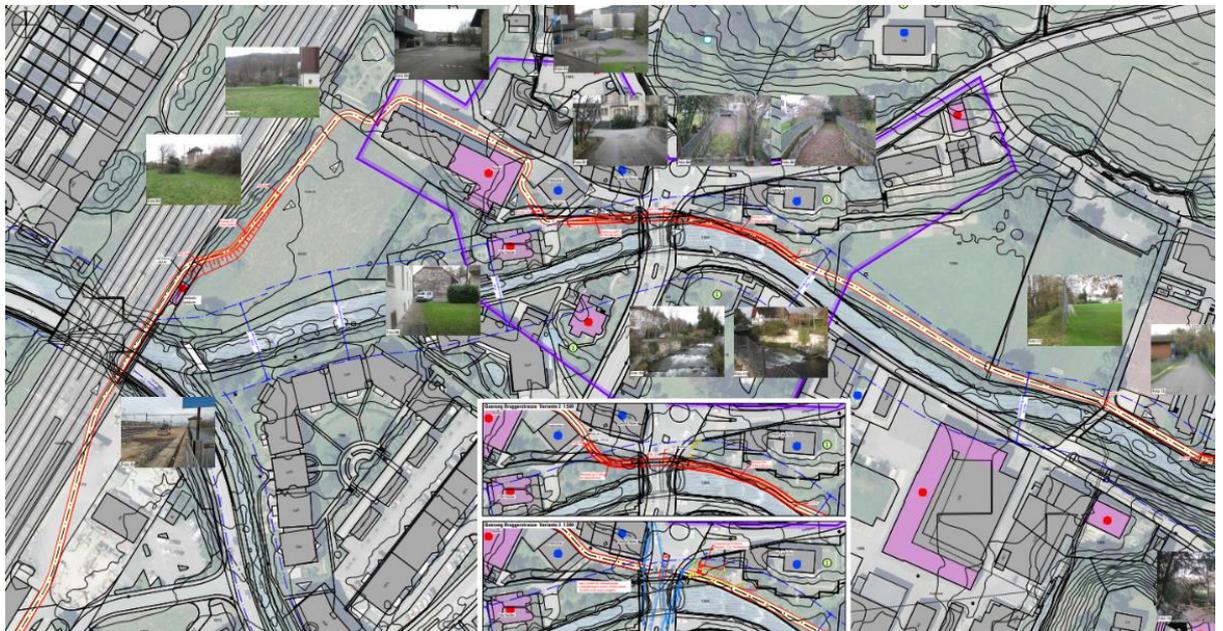
CHF 2'000'000

Kurzbeschrieb

Möriken-Wildegg plant eine Ergänzung des Radwegnetzes. Die vorgesehene Radwegführung Wildegg soll den Bahnhof Wildegg mit der Schulanlage Hellmatt verbinden und damit die Schulwegsicherheit erhöhen. Die Radwegführung soll in Zusammenarbeit mit den kantonalen Fachstellen 2024 konkretisiert werden. Die hohe Komplexität des Projekts mit Querungen von Gestaltungsplan-gebieten und einer Kantonsstrassenquerung verlangt ein sorgfältiges Vorgehen. Es sind auch Fragen von hoher Komplexität wie Gewässerabstände, Brückenbauten, denkmalgeschützte Bauten oder Verkehrsfragen zu klären.

Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich

Laufmeter Wegführung zwischen 800 und 1000m



Entwurf Velowegführung Sektor Bahnhof Möriken-Wildegg bis Schulhaus mit farblich hervorgehobener Bestvariante

FVV-3.3

**Möriken-Wildegg, Veloabstellanlage
Bushaltestelle Gemeindehaus**

Neue Massnahme

Federführung

Gemeinde Möriken-Wildegg

Beteiligte

-

Ansprechperson

Chioru Pascal, Gemeindeschreiber

Kosten

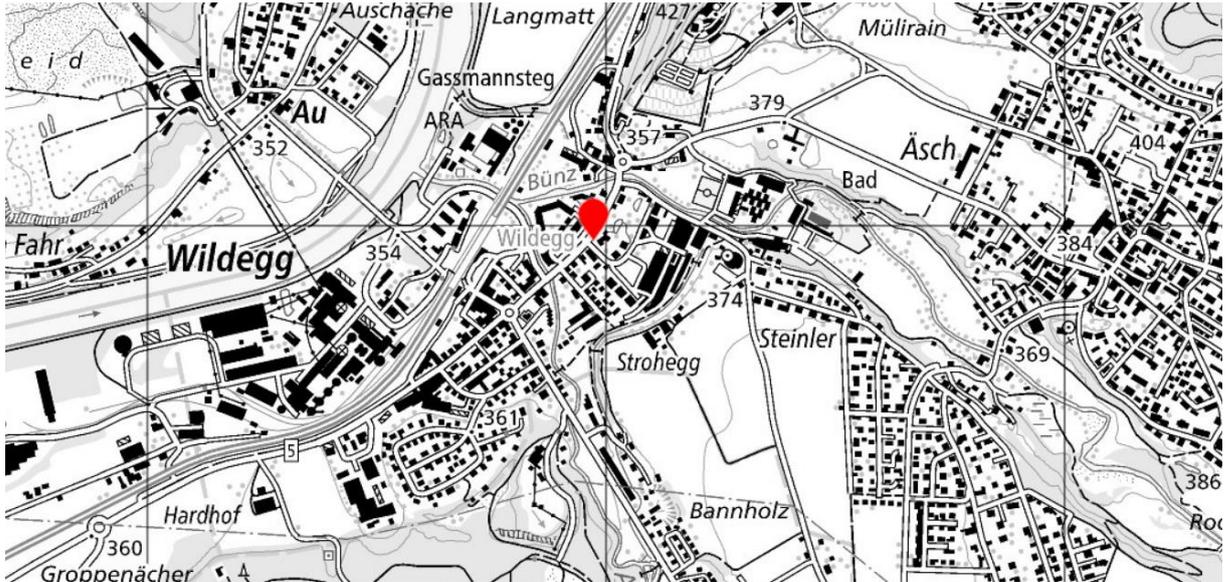
CHF 150'000

Kurzbeschreibung

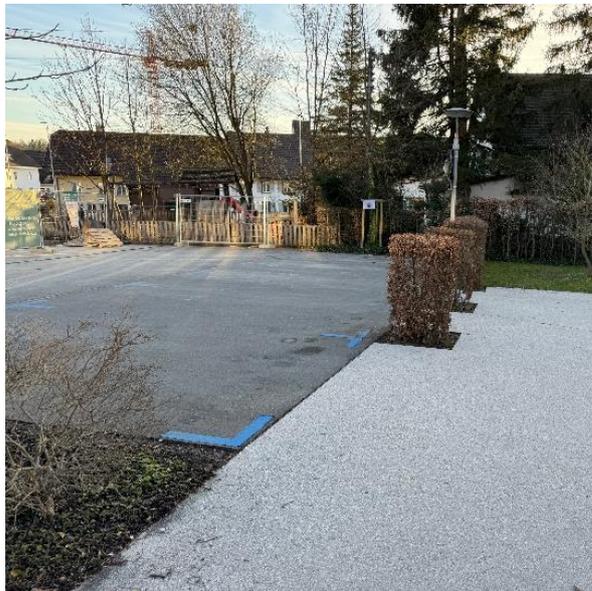
Im Dorfzentrum Möriken soll die bestehende Veloabstellanlage bei der Bushaltestelle Gemeindehaus erweitert werden. Der heutige Abstellanlage kann den Bedarf infolge des Bevölkerungswachstums nicht mehr decken und soll um mindestens 50 Plätze vergrössert werden.

Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich

50 Veloabstellplätze



Lageplan Bushaltestelle Wildeggen-Möriken Zentrum (Quelle: Technischer Bericht)



Aktuelle Situation mit bestehender Veloabstellanlage und Bushaltestelle sowie möglicher Erweiterungsfläche

FVV-3.4

Birr, Veloboxen beim Bahnhof

Neue Massnahme

Federführung

Gemeinde Birr

Beteiligte

SBB

Ansprechperson

Ralf Schramm, Bereichsleiter Tiefbau

Kosten

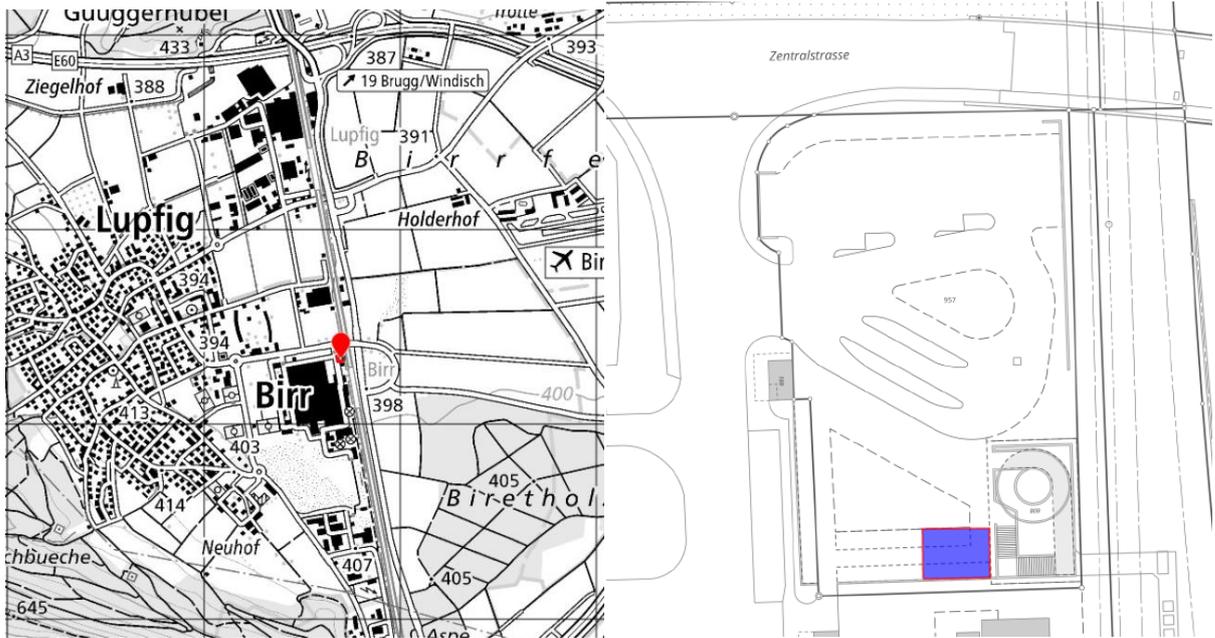
CHF 310'000

Kurzbeschreibung

Der Veloverkehr gewinnt immer mehr an Bedeutung, insbesondere in Kombination mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Zudem erwartet die Gemeinde Birr in den nächsten Jahren Arbeitsplätze, durch grosse entstehende Industriebetriebe eine Zunahme von bis zu 2'500 Arbeitsplätzen. Gleichzeitig ist eine Aufwertung des Bahnhofs Birr, an dem die kantonale Veloroute vorbeiführt, aufgewertet. Um eine Ausschöpfung, des dabei entstehenden Bike+Ride Potenzials zu fördern, soll das Bike+Ride-Angebot durch ansprechende Veloabstellangebote mit abschliessbaren Veloboxen beim Bahnhof Birr ergänzt und attraktiviert werden.

Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich

32 abschliessbare Fahrradboxen



Lageplan Veloboxen, Bahnhof Birr

Finanzierung Massnahmenpaket

Anrechenbare Kosten/Finanzierungsschlüssel (CHF, exkl. MWSt.)

XXX'XXX.-

Kanton

XXX'XXX.-

Gemeinden

XXX'XXX.-

Dritte: **Wer**

XXX'XXX.-

(nicht anrechenbar)

Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente

Quantitative Angaben

Beigelegte Sachinformationen gemäss Anhang 4 RPAV

Dokumente

Gemeinde Oberrohrdorf

- Kostenschätzung Velohäuschen Staretschwil, Gemeinde Oberrohrdorf, stand unbekannt, Ersteller Unbekannt
- Velounterstand Gemeinde Oberrohrdorf, Gemeinde Oberrohrdorf, 14. Juli 2022, Scherer Lukas Architektur

Gemeinde Möriken-Wildegg

- Protokoll des Gemeinderats, Gemeinde Möriken Wildegg, 06. November 2023, Gemeinderat Möriken-Wildegg
- Bestvariante Veloweg Sektor Bahnhof bis Hellmatt (Entwurf), stand 24. Februar 2023, SKK Landschaftsarchitekten AG

Gemeinde Birr

- Kostenvoranschlag für Veloparking Bahnhof Birr, Gemeinde Birr, 21. Juni 2024, Bauverwaltung Eigenamt.
- Lageplan Veloparking Bahnhof Birr, Gemeinde Birr, Stand 24. Juni 2024.

5.5.2 B-Massnahmen

EV 14 Velotunnel Brugg

Priorität AP 5G

- A (2028-2032)
- B (2032-2036)
- C (nach 2035)

Priorität, ARE-Code AP XG

Neue Massnahme

Massnahmenart

Einzelmassnahme Verkehr

Massnahmenkategorie

Massnahmenkategorie; Fuss- und Veloverkehr

Federführung

Kanton Aargau

Ansprechperson

Jeannine Geiser, Abteilung Verkehr

Beteiligte

Stadt Brugg, Gemeinde Windisch, SBB

Beschreibung

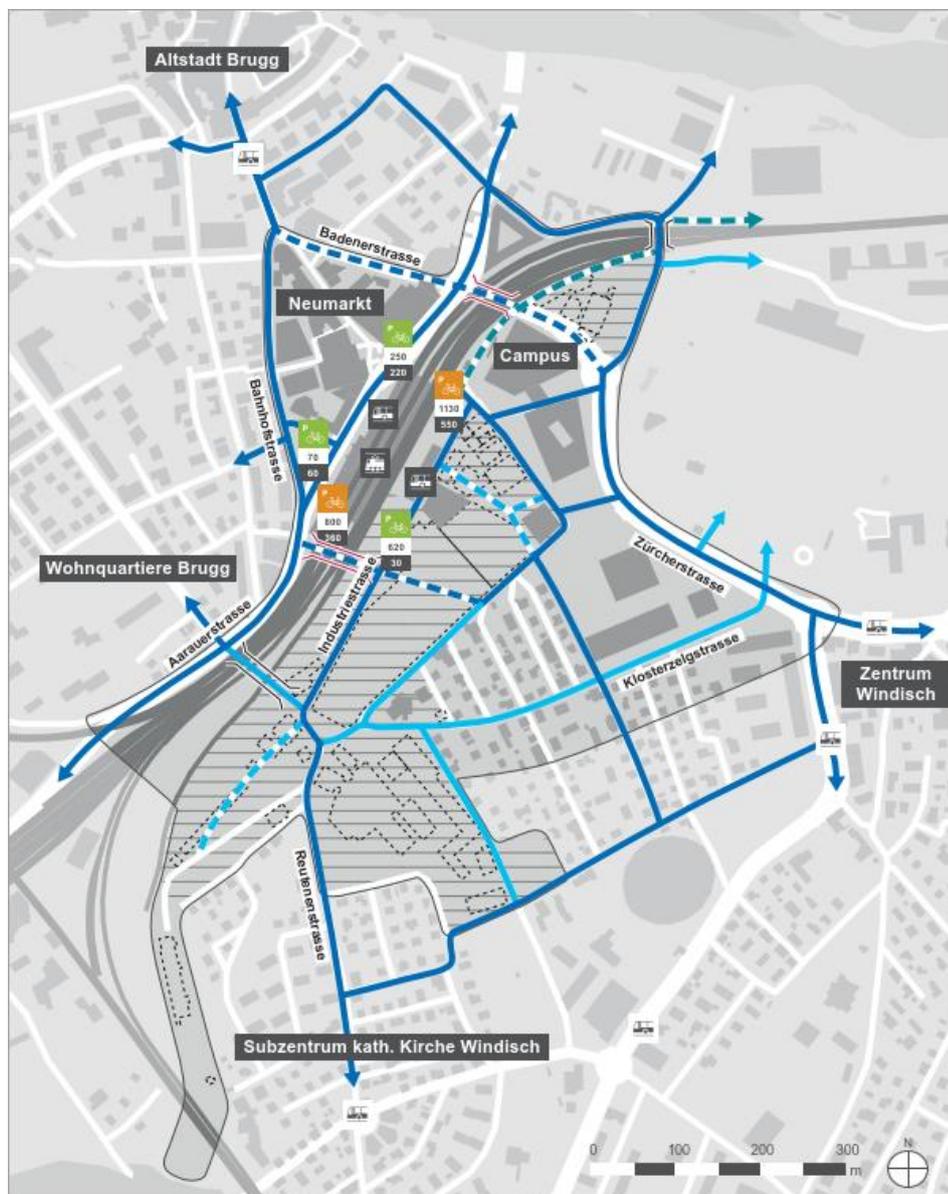
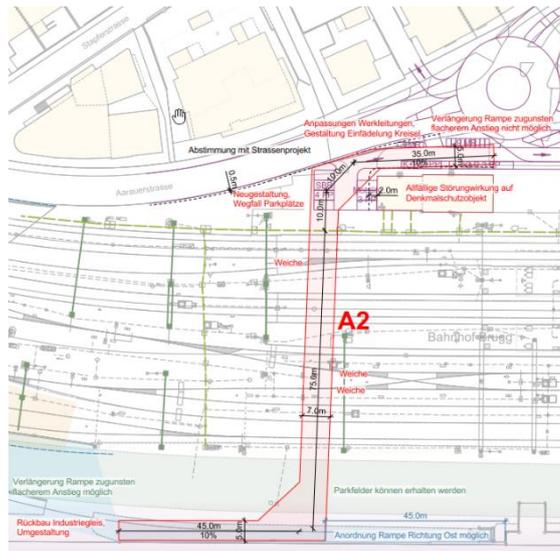
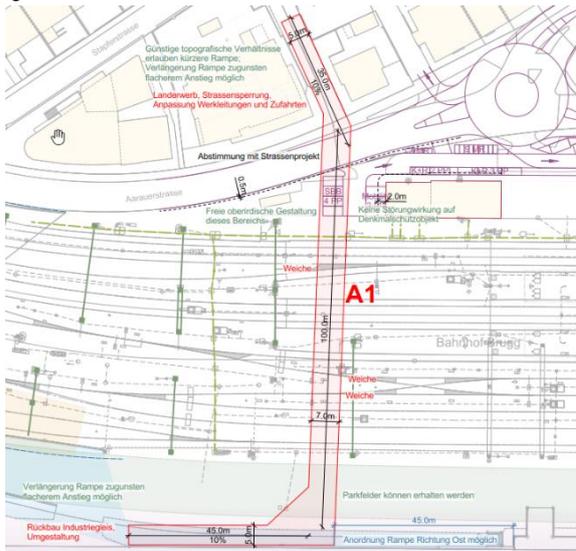


Abbildung 2 (Quelle: Verkehrskonzept aus der Gebietsentwicklung Stadtraum Bahnhof Brugg Windisch (2021))

Das Verkehrskonzept aus der Gebietsentwicklung Stadtraum Bahnhof Brugg Windisch (2021) legt die Notwendigkeit einer zusätzlichen Gleisquerung am Bahnhof Brugg für den Veloverkehr da (siehe Abbildung 1). Zurzeit besteht nur eine für den Veloverkehr befahrbare Gleisquerung zur Verfügung (Gaswerkunterführung im Norden). Die bestehenden Personenunterführungen der SBB (Campus-Passage und Personenunterführung Mitte) werden auch in Zukunft nicht für den Veloverkehr ertüchtigt werden können. Das Gleiche gilt für die bestehende Süssbachunterführung, die auch nach der Sanierung nicht als Hauptverbindung für den Veloverkehr dienen wird. Aus diesen Gründen besteht das Bedürfnis einer neuen Hauptverbindung für den Veloverkehr an zentraler Lage beim Bahnhof Brugg.

Die Machbarkeit der auf Abbildung 1 dargestellten Lage mit einer Untertunnelung der SBB-Gleise wurde in einer Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2023 nachgewiesen. Die Lage ist auch in Bezug auf die Einbindung in das bestehende und geplante Velonetz am zweckmässigsten.

Offen ist zum jetzigen Zeitpunkt nur noch die Lage der Rampe auf Bruger Seite. Die beiden in dieser Frage zur Diskussion stehenden Varianten A1 (Rampe in der Frickerstrasse (kommunal)) und A2 (direkte Anbindung an den geplanten Kreislauf Aarau-Strasse) sind beide technisch machbar. Ebenfalls sind die Kosten für beide Rampenvarianten gleich hoch.



In einem nächsten Schritt sind die beiden Rampenvarianten gegeneinander abzuwägen. Gemeinsam mit der Stadt Brugg ist zu klären, welche Rampenvariante zu bevorzugen ist. Die Rampen A1 und A2 knüpfen an unterschiedliche Knoten des Bruger Velonetzes an und bewirken eine unterschiedliche Nutzung des Velonetzes in diesem Teil von Brugg. Dieser letzte Entscheid ist noch offen und muss unter Berücksichtigung der weiteren Stadt- und Quartierentwicklung gefällt werden.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Zukunftsbild

Die Massnahme trägt zu folgenden Elementen des Zukunftsbildes bei:

Verkehr: Dichte, direkte und lückenlose Velo- und Fussverkehrsnetze gewährleisten attraktive Rahmenbedingungen für die urbane Mobilität und komfortables, sicheres Vorwärtskommen im Alltagsverkehr.

Teilstrategie

FVV 2 – Sicheres und durchgängiges Velonetz bereitstellen: Damit das Velo eine zentrale Rolle im Alltagsverkehr übernehmen kann, müssen die Rahmenbedingungen für den Veloverkehr deutlich verbessert, genügend Flächen zur Verfügung gestellt und Lücken geschlossen werden.

FVV 3 – Engmaschiges Fuss- und Veloverkehrsnetz in urbanen Entwicklungsräumen anbieten

Handlungsbedarf

Mit der Massnahme wird folgender Handlungsbedarf adressiert:

6. Attraktive Alternativen zum MIV schaffen: Transportkette FVV–ÖV–FVV: Attraktivität des Fuss- und Veloverkehrs insbesondere auf der «ersten resp. letzten Meile» erhöhen

7. Rahmenbedingungen für Veloverkehr deutlich verbessern: Bessere Infrastrukturen bereitstellen, um Potenzial besser zu nutzen. Flächen zur Verfügung stellen und Lücken schliessen

Nutzen/Wirkung

— WK 1.5 Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr

— WK 3.1 Erhöhung objektive und subjektive Verkehrssicherheit

Bezug zu weiteren Planungen

Bezug/Abgrenzung weitere Massnahmen — EV18 Zentrumsentlastung Brugg

Bezug zu kantonalem Richtplan Richtplanrelevant Stand: Festsetzung
 (Konflikte mit USG siehe Umweltverträglichkeit) Ja Nein

Umweltverträglichkeit Vertiefte Untersuchungen zu den Auswirkungen auf Umwelt und Raum werden in den nächsten Planungs- und Projektierungsschritten durchgeführt.

Planungsstand und Finanzierung

Planungsstand gemäss RPAV 1 2 3 Begründung: Machbarkeitsstudie liegt vor, Kosten sind geschätzt
 (Referenzdokumente siehe Dokumente)

Planungsschritte	Zeitplanung
Verkehrskonzept Gebietsentwicklung Stadtraum Bahnhof Brugg Windisch	2021
Machbarkeitsstudie Velotunnel zwischen Brugg und Windisch (dient als Grundlage für die Testplanung Gebietsentwicklung Stadtraum Bahnhof Brugg Windisch 2024/25)	2023
Zweckmässigkeitsbeurteilung	2024/2025
Aufnahme in den regionalen Sachplan Stadtraum Bahnhof Brugg Windisch	Ab 2025

Bau- und Finanzierungsreife	Nächste Umsetzungsschritte	Zeitplanung
	<input checked="" type="checkbox"/> Projektierung	2027/28
	<input checked="" type="checkbox"/> Plangenehmigung/Baubewilligung	2031
	<input checked="" type="checkbox"/> Finanzierung	2031/2035
	Voraussichtlicher Baubeginn	2032
	Voraussichtliche Inbetriebnahme	2034

Anrechenbare Kosten/Finanzierungsschlüssel (CHF, exkl. MWSt.)	Kanton	Gemeinde	Dritte:
Grobkostenschätzung: 24'350'000.- (+/- 30%)	24'350'000.-	0.-	0.- (nicht anrechenbar)

Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente

Quantitative Angaben Quadratmeterangabe Velotunnel:
 1140m² (Rampe Kreisel) oder 1175m² (Rampe Frickerstrasse)

Dokumente - Machbarkeitsstudie Velotunnel zwischen Brugg und Windisch, EWP AG, 26.09.2023

FVV 4 Massnahmenpaket für Fuss- und Veloverkehr – B-Horizont, Fokus Velovorzugsroute und Velohauptverbindungen

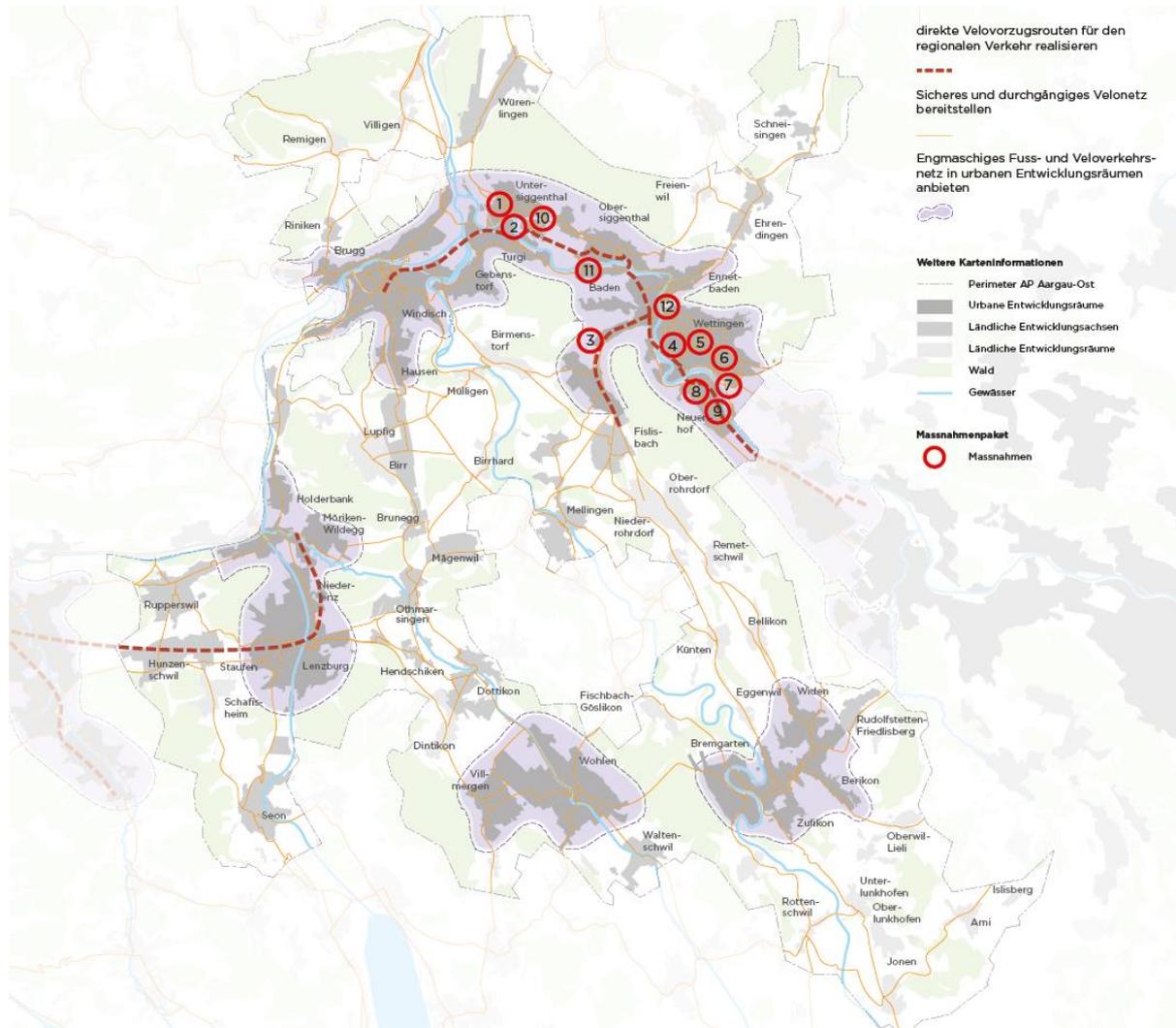
Priorität AP 5G

- A (2028-2032)
- B (2032-2036)
- C (nach 2035)

Massnahmenart

Massnahmenpaket Verkehr: Fuss- und Veloverkehr

Beschreibung der Konzeption



Räumliche Übersicht Massnahmen und Bezug zur Teilstrategie Veloverkehr (Horizont B – Velovorzugsroute und Velohauptverbindungen)

Das Potenzial für den Veloverkehr in der Agglomeration Aargau-Ost wird aktuell nicht ausgeschöpft. Die zukünftige Verkehrszunahme, welche durch das Bevölkerungswachstum ausgelöst wird, ist möglichst mit den flächeneffizienten Verkehrsmittel ÖV, Fuss und Veloverkehr abzuwickeln. Um die gemäss Zukunftsbild und Teilstrategien erwünschte Zunahme des Veloverkehrsanteils am Gesamtverkehr zu erreichen, sind auch neue und verbesserte Infrastrukturen notwendig.

Im Fokus der Massnahmen dieses Massnahmenpakets stehen dabei die kantonalen Vorgaben an ein Velonetz, mit dem Ziel sichere, attraktive, direkte und kohärente Wegführungen gewährleisten zu können. Im Agglomerationsprogramm 3. Generation wurde eine pragmatische Schwachstellenanalyse Veloverkehr für die gesamte Agglomeration erarbeitet. Ein Teil der identifizierten Schwachstellen wurde mittlerweile behoben. Bei anderen Schwachstellen wurden Massnahmen und Umsetzungsschritte definiert. Für den am dichtesten besiedelten Teilraum Baden-Brugg, in dem das grösste Potenzial für den Veloverkehr erwartet wird, wurde 2018 im Rahmen des regionalen Gesamtverkehrskonzepts Ostaargau eine systematische Netzkonzeption und Schwachstellenanalyse erarbeitet. Für die Teilräume Baden und Umgebung, Brugg-Windisch und Zurzibiet Regio erfolgt nun eine Konkretisierung und Massnahmenplanung. Die unten aufgeführten Massnahmen

für das AP 5G sind im bilateralen Austausch mit den Standortgemeinden und den kantonalen Fachstellen überprüft worden und können voraussichtlich in der Periode 2032 – 2036 realisiert werden.

Zukunftsbild

Das Massnahmenpaket «Veloverkehr im B-Horizont – Velovorzugsroute und Velohauptverbindungen» trägt zu folgenden Elementen des Zukunftsbilds bei:

Siedlung: Attraktive Strassenräume tragen zu einer lebenswerten und klimaangepassten Agglomeration bei. Für eine funktionsfähige und wirtschaftliche Erschliessung sind Hauptverkehrsstrassen innerhalb von Siedlungen unumgänglich. Sie sind so gestaltet, dass sie für alle Verkehrsmittel, insbesondere den Veloverkehr, sichere und möglichst direkte Verbindungen ermöglichen. Innerhalb von dicht genutzten Stadträumen und Ortszentren werden die öffentlichen Räume durch die attraktive Gestaltung der Strassenräume belebt.

Verkehr: Ein dichtes, direktes und lückenloses Veloverkehrsnetz gewährleistet attraktive Rahmenbedingungen für die urbane Mobilität und komfortables, sicheres Vorwärtkommen im Alltagsverkehr. Umgestaltete Strassenräume unterstützen die Steigerung der Attraktivität des Veloverkehrs. Die durch die Zentrumsentlastungen in Baden und Brugg sowie die Umfahrungen von Mellingen und Wohlen geschaffenen zusätzlichen Spielräume haben eine nachhaltige Aufwertung ermöglicht und Raum für den Veloverkehr geschaffen.

Teilstrategie

Das Massnahmenpaket «Veloverkehr B-Horizont – Velovorzugsroute und Velohauptverbindungen» leistet einen Beitrag zur Umsetzung der folgenden Teil-strategien:

S5 – Strassenräume mit Lebensqualität entwickeln: Reduktion der negativen Auswirkungen des Verkehrs (Lärm, Luft, Schadstoffe, Trennungswirkung) und Verbesserung der Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden.

L 2 – Regionale Anziehungspunkte in der Landschaft einbinden: Weiterentwicklung des Wegnetzes abgestimmt auf die Bedürfnisse der unterschiedlichen Funktionen (Landwirtschaft, Spazieren, Biken, etc.)

FVV 1 – Direkte Velovorzugsrouten für den regionalen Verkehr realisieren: Vorzugsrouten bieten sichere, komfortable und schnelle Verbindungen zwischen den Entwicklungsräumen und fördern so das Velo als attraktive Alternative zu MIV und ÖV

FVV 2 – Sicheres und durchgängiges Velonetz bereitstellen: Lücken schliessen und Schwachstellen beseitigen

FVV 3 – Engmaschiges Fuss- und Veloverkehrsnetz in urbanen Entwicklungsräumen anbieten

VS 2 – Verkehrssicherheit für vulnerable Gruppen systematisch erhöhen: Eigentrassierung und Entflechtung des Veloverkehrs vom MIV

Handlungsbedarf

Mit dem Massnahmenpaket «Veloverkehr B-Horizont – Velovorzugsroute und Velohauptverbindungen» wird folgender Handlungsbedarf adressiert:

2. Negative Auswirkungen des Verkehrs auf Siedlungen reduzieren: Schaffung von attraktiven öffentlichen (Strassen-) Räumen, auch für den Veloverkehr

5. Attraktive Alternativen zum MIV schaffen: Transportkette FVV–ÖV–FVV: Attraktivität des Veloverkehrs insbesondere auf der «ersten resp. letzten Meile» erhöhen

6. Rahmenbedingungen für Veloverkehr deutlich verbessern: Bessere Infrastrukturen bereitstellen, um Potenzial besser zu nutzen. Flächen zur Verfügung stellen und Lücken schliessen

Nutzen/Wirkung

Die Massnahme wirkt insbesondere in folgenden Bereichen:

- WK 1.5 Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr
- WK 3.1 Erhöhung objektive und subjektive Verkehrssicherheit

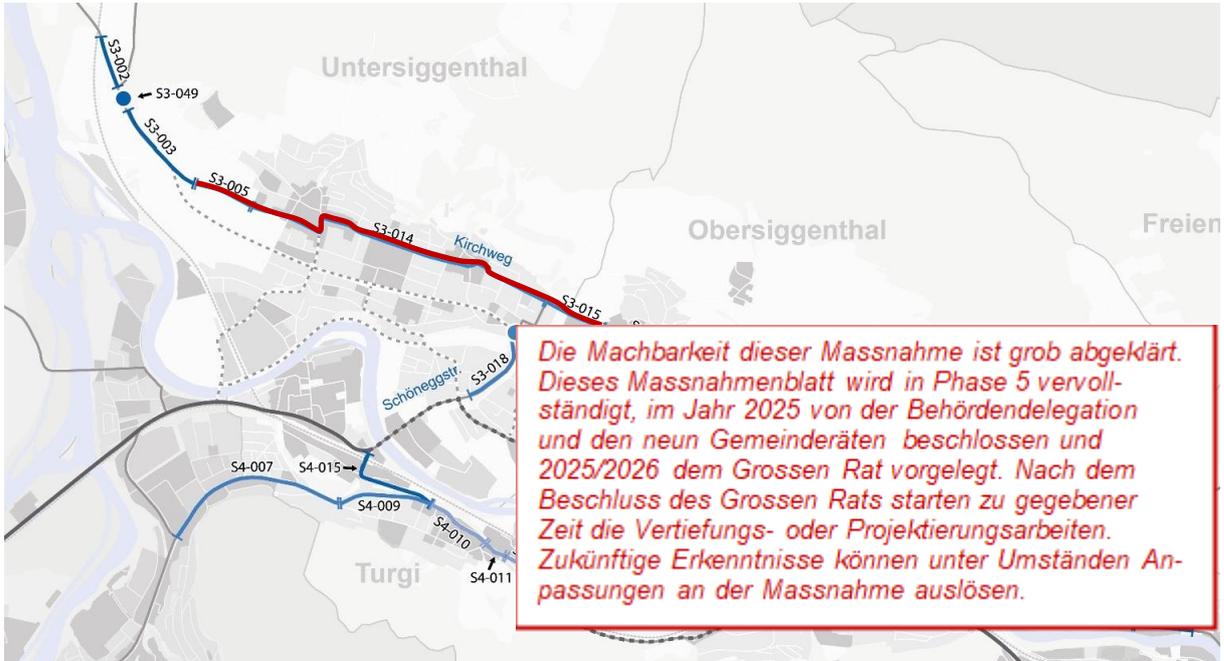
Teilmassnahmen

<p>FVV-4.1 Untersiggenthal, Velohauptverbindung Kirchweg AP 4G, Priorität B ARE-Code XXXX.XX</p>	<p>Federführung Gemeinde Untersiggenthal / ATB</p> <p>Beteiligte Kanton</p> <p>Kurzbeschreibung Der Kirchweg in Ober- und Untersiggenthal ist bereits heute eine stark genutzte Veloverbindung im kantonalen Velonetz. Er verbindet einerseits das untere Aaretal mit Baden, andererseits werden durch ihn die grossen Wohngebiete und die kommunalen sowie regionalen Ziele (Schulen/ Badi/ Sportanlagen) des Siggenthals erschlossen. Zusätzlich ist er ein bedeutender Teil des kantonalen Veloroutennetzes, in Abstimmung mit dem GVK Baden und Umgebung.</p>	<p>Ansprechperson Urs Zumsteg, Leiter-Stv. Bau und Planung</p> <p>Kosten CHF 1'900'000</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

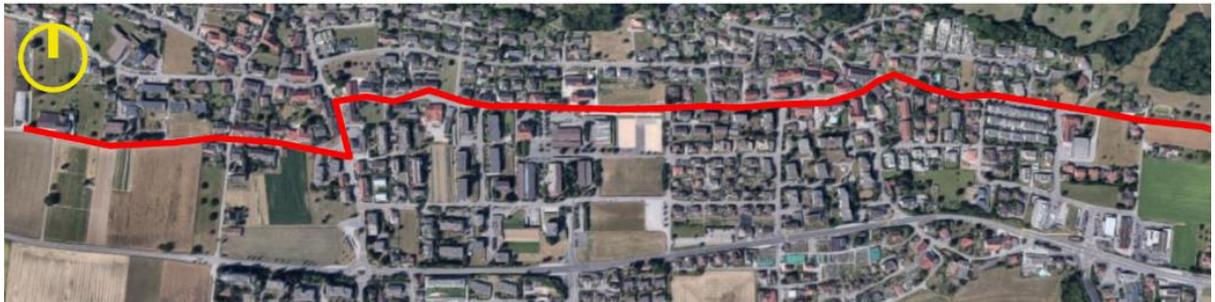
Auf dem Abschnitt S3-005, mit Temporegime 80km/h, besteht heute keine Infrastruktur. Die Netzlücke soll mittels kombiniertem Rad-/Gehweg (4.5m) behoben werden. Bei dem weiterführenden Abschnitt S3-014 handelt es sich um eine verkehrsberuhigte Gemeindestrasse ebenfalls ohne Veloinfrastruktur. Diese Netzlücke soll mittels Velostrasse sowie einer Knotenanpassung behoben werden. Beim anschliessenden Abschnitt S3-015 soll der vorhandene 3.5m breite Rad-/ Gehweg um 1m verbreitert werden.

Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich

3300m



Übersicht Massnahmenabschnitt Velohauptverbindung Kirchweg, Untersiggenthal (GVK Baden und Umgebung)



Übersicht Massnahme im Raum Untersiggenthal

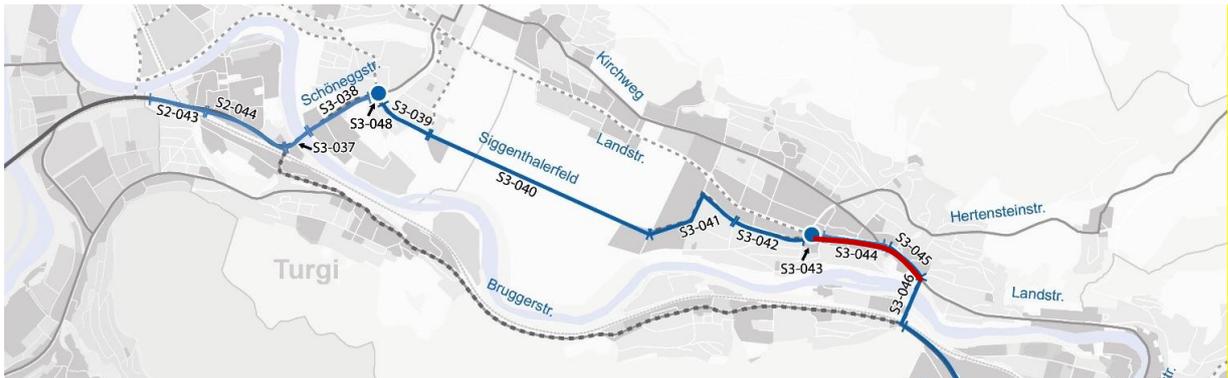
<p>FVV-4.2 Obersiggenthal, VVR Obersiggenthal (Landstrasse) AP 4G, FVV6.6, Priorität B ARE-Code XXXX.XX</p>	<p>Federführung ATB</p> <p>Beteiligte Gemeinde Obersiggenthal</p>	<p>Ansprechperson unbekannt</p> <p>Kosten CHF 1'500'000</p>
<p>Kurzbeschreibung</p> <p>Mit der Velovorzugsroute durchs Limmattal wird eine durchgehende Veloinfrastruktur mit hohem Fahrkomfort zwischen Zürich und Brugg angeboten. Die Abschnitte Spreitenbach-Killwangen sowie Gebenstorf-Brugg sind bereits im kantonalen Richtplan festgesetzt. Der Abschnitt Siggenthal beinhaltet die Route zwischen dem Schulhausplatz in Baden und dem Bahnhof Turgi. Von dort führt sie weiter nach Brugg (Teil des GVK Brugg-Windisch). Zwischen der Siggenthalerbrücke und der Bahnhofstrasse in Turgi stehen zurzeit zwei Routenführungen zur Diskussion. Der Variantenentscheid wird im Rahmen des GVK erfolgen. Die nicht gewählte Route wird ins Hauptroutennetz integriert.</p>		

Die **südliche Route** führt auf der Bruggerstrasse durch den Kappelerhof und Turgi. Um sie gemäss aktuellen Standards umzusetzen, muss die Strasse vielerorts verbreitert werden.

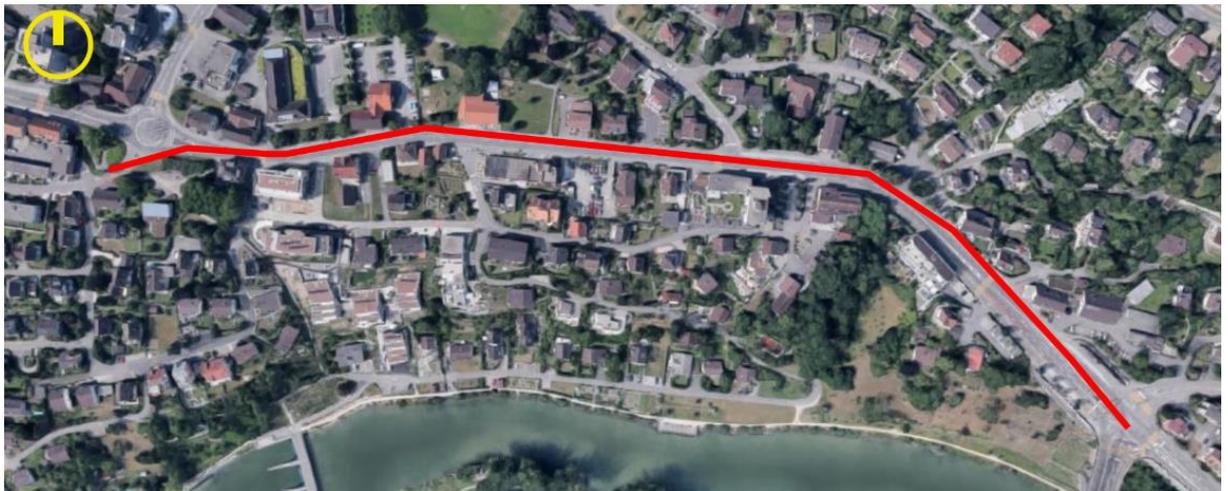
Die **nördliche Route** führt über die Hochbrücke nach Obersiggenthal. Bis zum Kreisel Markthof liegt sie auf der Landstrasse, welche ebenfalls verbreitert werden muss. Nach dem Kreisel wechselt sie auf die verkehrsberuhigten Quartierstrassen. An zwei Stellen sind Verbreiterungen der bestehenden Rad-/ Gehwege notwendig, um die Route gemäss Standards umzusetzen. Auf dem bereits heute oft genutzten Weg über das Siggenthalerfeld sollen Fuss- und Veloverkehr getrennt geführt werden. Mit einem mäandrierenden Fussweg und begleitender Baumbepflanzung kann ein hoher Mehrwert erzielt werden.

Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich

2900m



Übersicht Massnahmenabschnitt VVR Landstrasse, Obersiggenthal (GVK Baden und Umgebung)



Übersicht Massnahme VVR Obersiggenthal, Landstrasse

<p>FVV-4.3 Baden, VVR Baden-Dättwil, 2. Etappe AP 4G, FVV5.7, Priorität B ARE-Code 4021.4.014</p>	<p>Federführung ATB</p> <p>Beteiligte Stadt Baden</p>	<p>Ansprechperson Rauchenstein Armin, Projektleiter Strassenbau</p> <p>Kosten CHF 3'500'00</p>
<p>Kurzbeschreibung</p> <p>Mit der Velovorzugsroute von Dättwil nach Baden wird eine durchgehende Veloinfrastruktur mit hohem Fahrkomfort angeboten. Die Route ist bereits heute als Veloland Schweiz-Route "Nr. 5 Mittelland-Route" und "Nr. 34 Alter Bernerweg" ausgewiesen. Sie soll für Velofahrende aus Richtung Rohrdorferberg und Reusstal (Zubringerrouen über Hauptrouen) sowie aus den südlichen Stadtquartieren Dättwil und Rütihof Richtung Baden eine attraktive und leistungsfähige Verbindung gewährleisten. Der Korridor weist gemäss einer vom Kanton durchgeführten Analyse ein hohes Potential für den Veloverkehr auf.</p>		

Die Vorzugsroute verläuft parallel zur Mellingerstrasse mehrheitlich auf Strassen mit geringer Belastung des motorisierten Verkehrs. Sie führt vom Schulhausplatz aus auf der Mellingerstrasse bis zum Schadenmühleplatz und wechselt dort auf die Stadtbachstrasse, dem Dättwiler Weiher entlang in den Langacker und auf dem Stationsweg bis zum Galgenbuck.

Die vorliegende Massnahme stellt die 2. Etappe der Vorzugsroute dar und schliesst an die 1. Etappe (Massnahme FVV-5.6) an. Um die Route umzusetzen sind abschnittsweise unterschiedliche Massnahmen nötig. Bei einigen Massnahmen bietet es sich an, Synergien zu nutzen.

- S6-026: der zu schmale Rad- / Gehweg (2.5m) wird zur Velostrasse
- S6-027: der zu schmale Rad- / Gehweg (2.5m) wird auf 3.5m verbreitert
- S6-028: die Netzlücke wird mittels Radweg oder Velostrasse behoben
- S6-029: die Netzlücke wird mittels Radweg oder Velostrasse behoben, in Abstimmung mit dem BGK Mellingerstrasse (**Massnahme EV ?**)

Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich

Flächenangabe: **unbekannt m²**

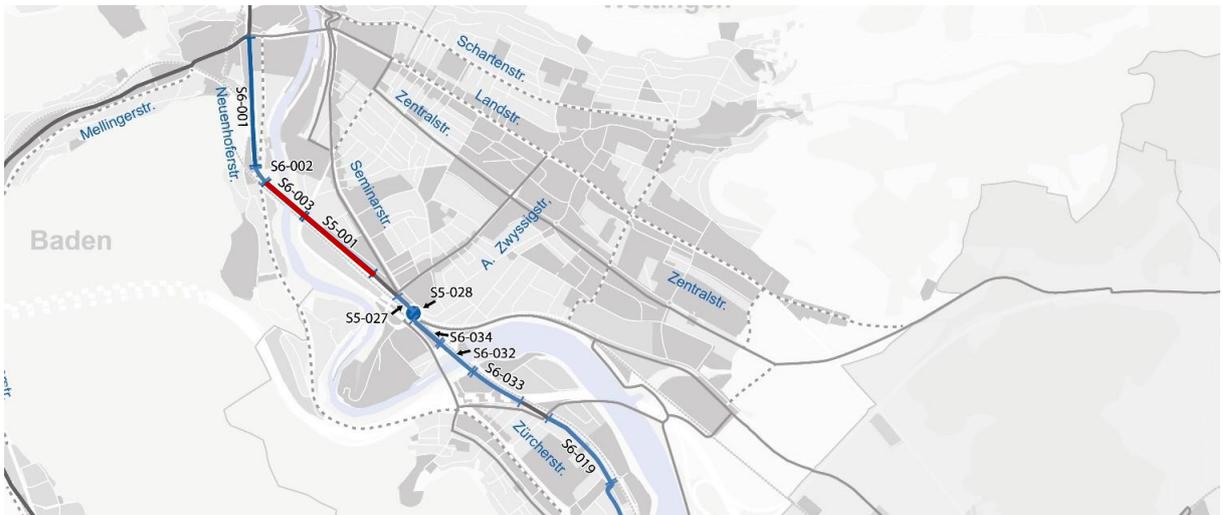


Übersicht Massnahmenabschnitt VVR Baden-Dättwil, 2. Etappe (GVK Baden und Umgebung)

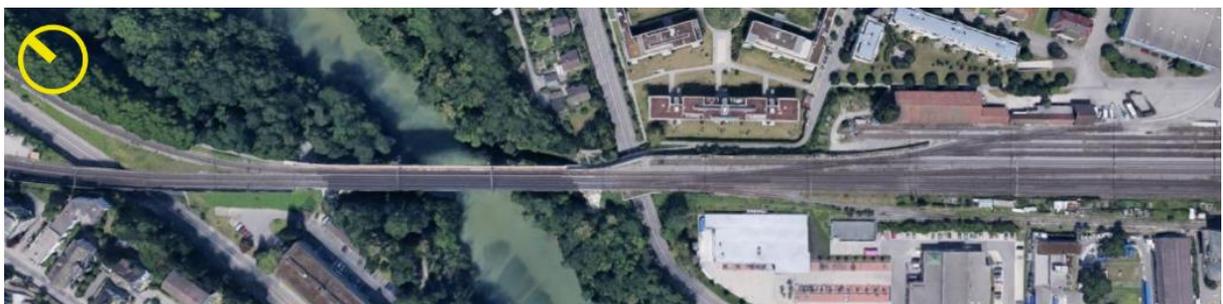


Übersicht: Massnahme VVR Baden-Dättwil, 2. Etappe

FVV-4.4	Federführung	Ansprechperson
Wettingen, VVR Abschnitt Wettingen	ATB	unbekannt
AP 4G, FVV6.8, Priorität B	Beteiligte	Kosten
ARE-Code XXXX.XX	Gemeinde Wettingen, Stadt Baden, SBB	CHF x.xx Mio.
Kurzbeschreibung		
<p>Mit der Velovorzugsroute durchs Limmattal wird eine durchgehende Veloinfrastruktur mit hohem Fahrkomfort zwischen Zürich und Brugg angeboten. Die Abschnitte Spreitenbach-Killwangen sowie Gebenstorf-Brugg sind bereits im kantonalen Richtplan festgesetzt. Der Abschnitt Killwangen-Gebenstorf ist im Richtplan auf Stufe Zwischenergebnis eingetragen. Die vorliegende Massnahme ist Teil dieses Abschnittes.</p> <p>Vom Schulhausplatz in Baden verläuft die Vorzugsroute bereits heute auf der verkehrsarmen Zürcherstrasse (Abschnitt S6-001, vgl. Übersichtsplan unten). Für die Weiterführung zum Bahnhof Wettingen braucht es eine Unter- oder Überquerung der Neuenhoferstrasse (Teilmassnahme S6-002) sowie eine Verbreiterung des an die SBB-Brücke angehängten Fuss-/Velostegs über die Limmat (Teilmassnahme S6-003). Dieser Steg wurde bereits 2015 verbreitert und durch den Bund im Rahmen der AP 1G (4021.2.011) und 2G (4021.2.011) mitfinanziert, die Breiten entsprechen aber nicht mehr den künftigen Anforderungen an eine Velovorzugsroute. Für den Abschnitt bis zum Bahnhof Wettingen (Teilmassnahme S5-001) soll der bestehende Radweg verbreitert und abgestimmt auf die Arealentwicklung am Bahnhof Wettingen (Massnahme S 1.13) bis auf den Bahnhofplatz fortgeführt werden.</p>		
Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich		
450m		



Übersicht Massnahmenabschnitt VVR Abschnitt Wettingen (GVK Baden und Umgebung)



Situation zur Massnahme Verbreiterung Limmatbrücke

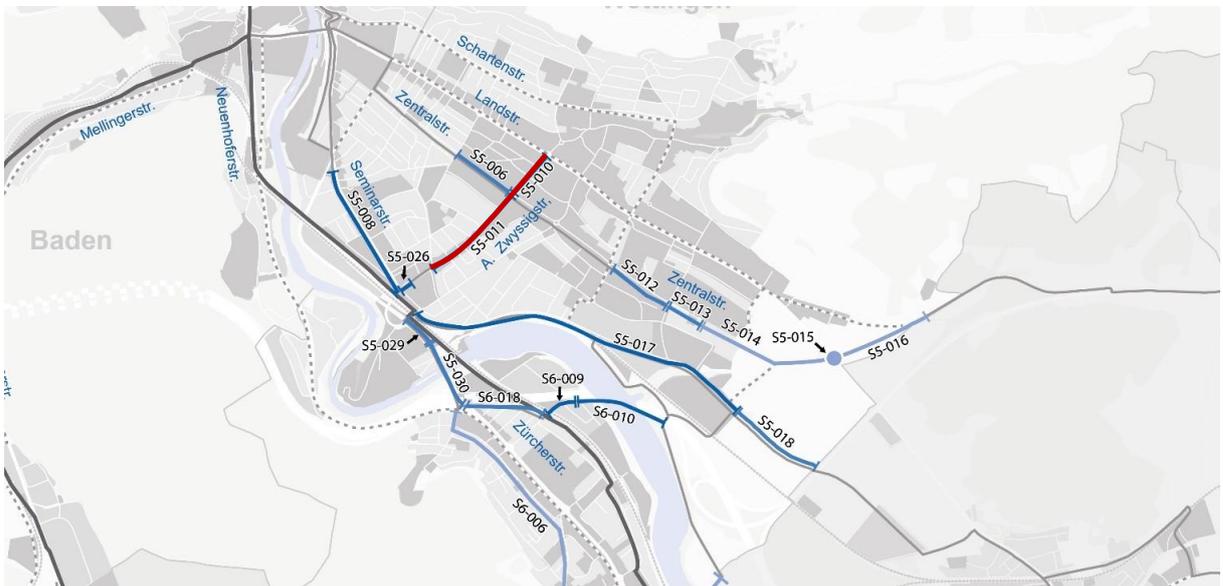
FVV-4.5	Federführung	Ansprechperson
Wettingen, Velohauptverbindung Al-berich-Zwyszig-Strasse	ATB	unbekannt
AP 4G, FVV6.9, Priorität B	Beteiligte	Kosten
ARE-Code XXXX.XX	Gemeinde Wettingen	CHF 1'000'000

Kurzbeschreibung

Die Alberich-Zwyszigstrasse stellt eine wichtige Verbindung zwischen dem Bahnhof und dem Zentrum Wettingens dar. Die bestehenden Radstreifen sind mit rund 1.25 m zu schmal und entsprechen nicht den kantonalen Standards für eine Velohauptverbindung (1.80m). Sie sollen deshalb verbreitert werden. Insbesondere im Abschnitt S5-010 (vgl. Übersichtsplan unten) sowie im südlichen Teil des Abschnittes S5-011 ist das aufgrund der räumlichen Verhältnisse schwierig, so dass alternativ auch die Signalisation von Tempo 30 geprüft werden soll.

Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich

860m



Übersicht Massnahmenabschnitt Velohauptverbindung Alberich-Zwyszig-Strasse, Wettingen (GVK Raum Baden u.U.)



Situation zur Massnahme Velohauptverbindung Alberich-Zwyszig-Strasse, Wettingen

FVV-4.6	Federführung	Ansprechperson
Wettingen Neuenhof, VVR Abschnitt- Wettingen-Neuenhof, über Limmat	ATB	Geiser Jeannine, Projektleiterin Infrastruktur
AP 4G, FVV6.10, Priorität B	Beteiligte	Kosten
ARE-Code XXXX.XX	Gemeinde Wettingen, Gemeinde Neuenhof	CHF 5'000'000
	Gibt es weitere Beteiligte, SBB?	

Kurzbeschreibung

?

Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich

250m – bitte überprüfen

FVV-4.7

Wettingen, Velohauptverbindung Wettingen Geisswies

AP 4G, FVV6.13, Priorität B

ARE-Code XXXX.XX

Federführung

ATB

Beteiligte

Gemeinde Wettingen

Gibt es weitere Beteiligte, SBB?

Ansprechperson

Geiser Jeannine, Projektleiterin Infrastruktur

Kosten

CHF 1'200'000

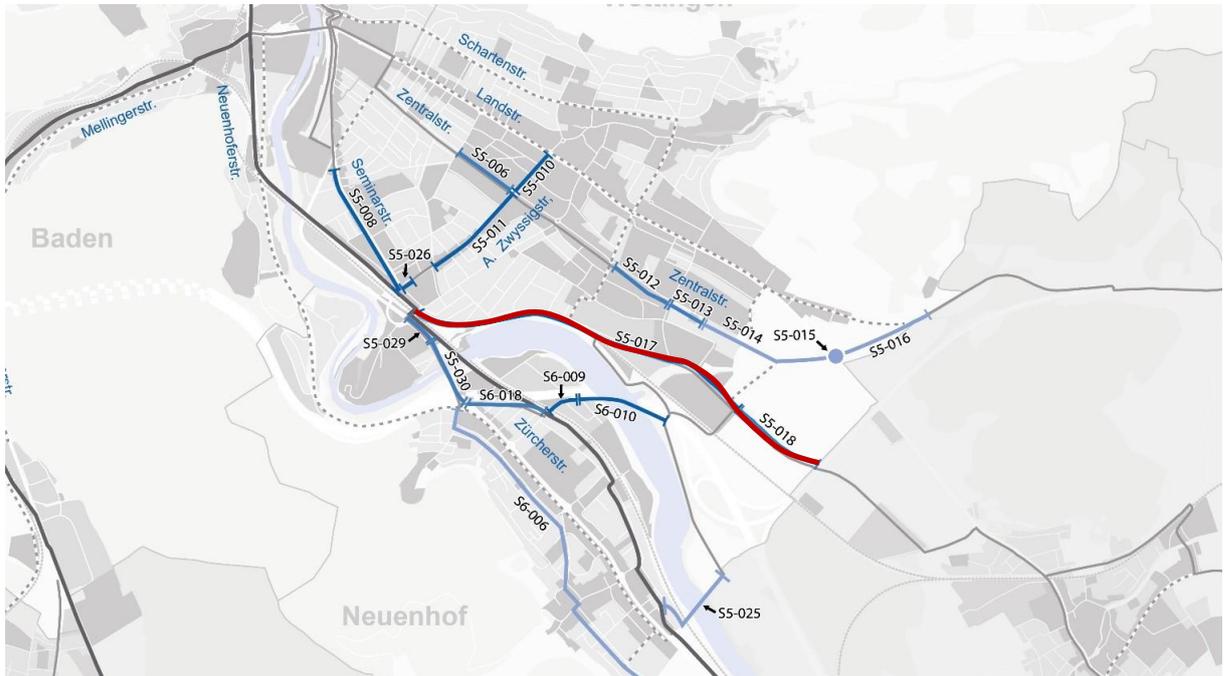
Kurzbeschreibung

Die Velohauptverbindung vom Bahnhof Wettingen entlang der Bahnlinie Richtung Würenlos stellt für den kommunalen Veloverkehr von Wettingen eine wichtige Route dar. Sie erschliesst zudem das regional bedeutsame Freizeit-, Sport- und Kongresszentrum Tägi (bzw. Tägerhard) und das Einkaufszentrum Tägi-park. Die folgenden Massnahmen sind auf den untenstehenden Strassenabschnitten vorgesehen (vgl. Abbildung):

- S5-017: Die heute nur abschnittsweise mit einem einseitigen Radstreifen ausgerüstete Tägerhardstrasse wird zur Velostrasse umgebaut. Im Abschnitt vom Knoten Halbartenstrasse bis zum Tägi ist Tempo 30 zu prüfen.
- S5-018: Der bestehende, aber zu schmale kombinierte Rad-/Gehweg wird um zwei Meter (von 2.5 auf 4.5 m) verbreitert.

Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich

1410m



Übersicht Massnahmenabschnitt Velohauptverbindung Wettingen Geisswies, Wettingen (GVK Baden und Umgebung)



Situation zur Massnahme Velohauptverbindung Wettingen Geisswies, Wettingen

FVV-4.8

Neuenhof, Velohauptverbindung Abschnitt Neuenhof

AP 4G, FVV6.11, Priorität B

ARE-Code **XXXX.XX**

Federführung

ATB

Beteiligte

Gemeinde Neuenhof

Gibt es weitere Beteiligte?

Ansprechperson

Geiser Jeannine, Projektleiterin Infrastruktur

Kosten

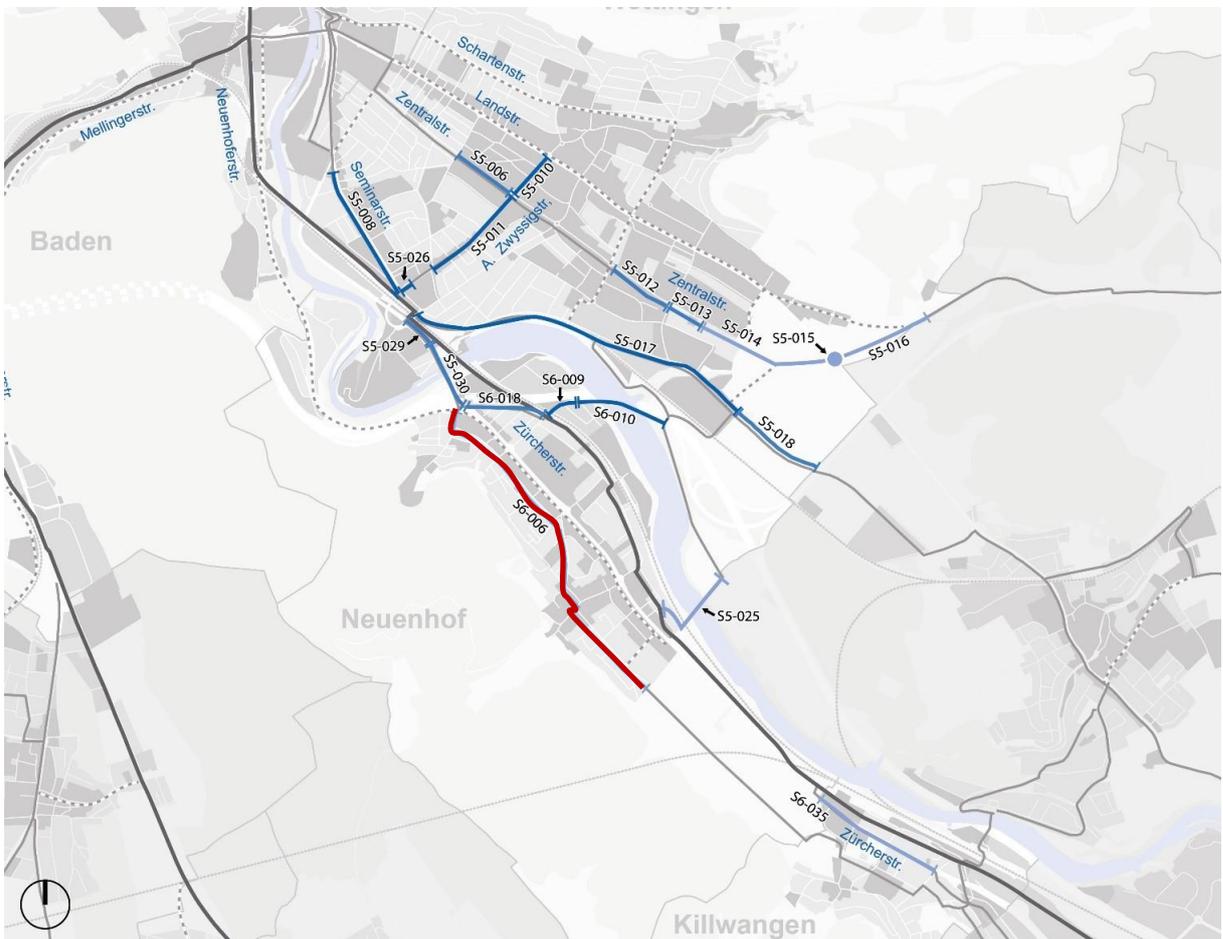
CHF 1'000'000

Kurzbeschreibung

In Neuenhof kann die Velohauptroute auf verkehrsarmen Quartierstrassen (ohne bisherige Veloinfrastruktur) geführt werden. Die Umsetzung als neue Velostrasse bringt entsprechend relativ wenig Aufwand mit sich. Parallel dazu wird die Ortsdurchfahrt Neuenhof (Zürcherstrasse) als Nebenroute weiterentwickelt (Verbreiterung Radstreifen im Rahmen einer Aufwertung des Strassenraums im Zuge der nächsten Instandsetzung).

Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich

1890m



Übersicht Massnahmenabschnitt Velohauptverbindung Abschnitt Neuenhof (GVK Baden und Umgebung)

FVV-4.9

Neuenhof, VVR Abschnitt Neuenhof

AP 4G, FVV6.12, Priorität B

ARE-Code **XXXX.XX**

Federführung

ATB

Beteiligte

Gemeinde Neuenhof

Ansprechperson

Geiser Jeannine, Projektleiterin Fuss- und Veloverkehr

Kosten

XX CHF

Kurzbeschreibung

Mit der Velovorzugsroute durchs Limmattal wird eine durchgehende Veloinfrastruktur mit hohem Fahrkomfort zwischen Zürich und Brugg angeboten. Die Abschnitte Spreitenbach-Killwangen sowie Gebenstorf-Brugg sind bereits im kantonalen Richtplan festgesetzt. Der Abschnitt Killwangen-Gebenstorf ist im Richtplan auf Stufe Zwischenergebnis eingetragen. Die vorliegende Massnahme ist Teil dieses Abschnittes.

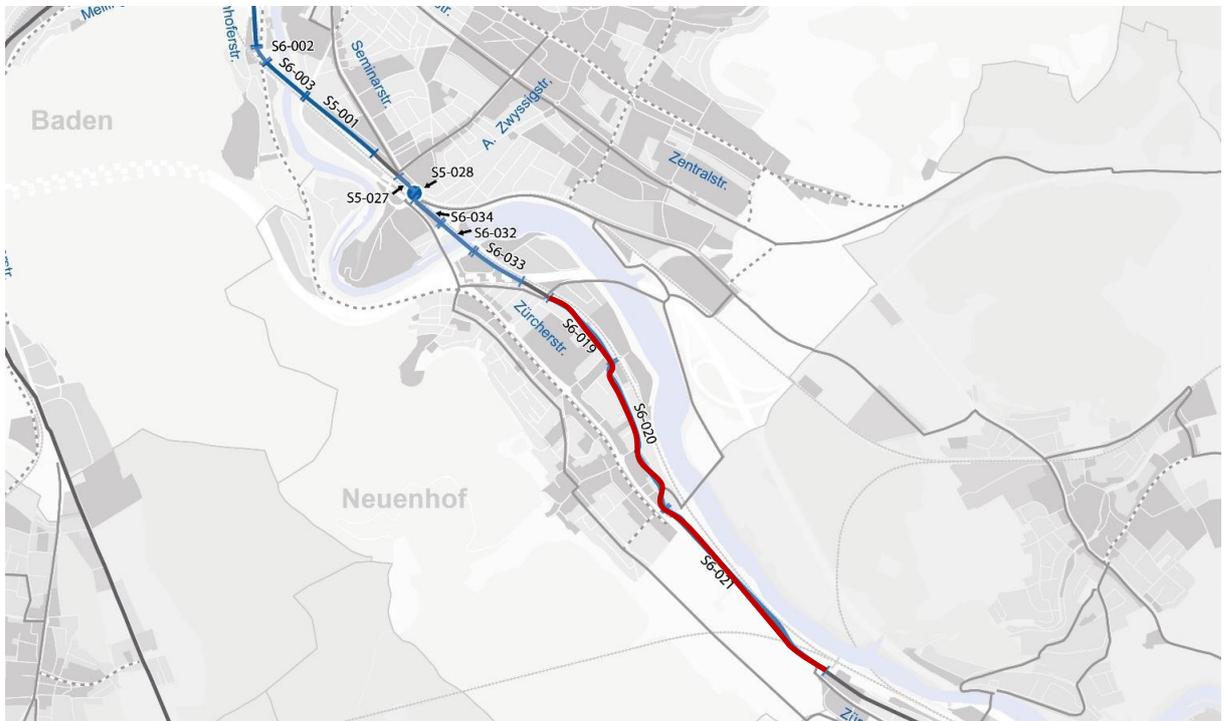
Die Velovorzugsroute wird durch Neuenhof auf der verkehrsberuhigten Hardstrasse durch die nördlichen Wohnquartiere geführt. Im westlichen Abschnitt zwischen der Limmatstrasse und dem Bahnhof Neuenhof braucht es dazu eine Verbreiterung auf den Standard Velovorzugsroute inklusive Landerwerb. Auf dem östlichen Abschnitt vom Bahnhof Neuenhof bis zum Ortsausgang Richtung Killwangen wird die Hardstrasse/Glärnischstrasse in eine Velostrasse umgebaut. Ausserorts Richtung Killwangen

Konkret sind folgende Massnahmen nötig:

- S6-019: Der zu schmale, 4m breite Rad-/Gehweg entlang der Bahnlinie wird um 2m verbreitert
- S6-020: Die Hardstrasse (heute ohne Veloinfrastruktur) wird zur Velostrasse umgestaltet.
- S6-021: Der zu schmale Rad-/Gehweg auf der südlichen Strassenseite soll auf die gegenüberliegende Strassenseite verlegt und als separierter Zweirichtungsradweg mit einer Breite von 4.5m ausgestaltet werden.

Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich

1370m

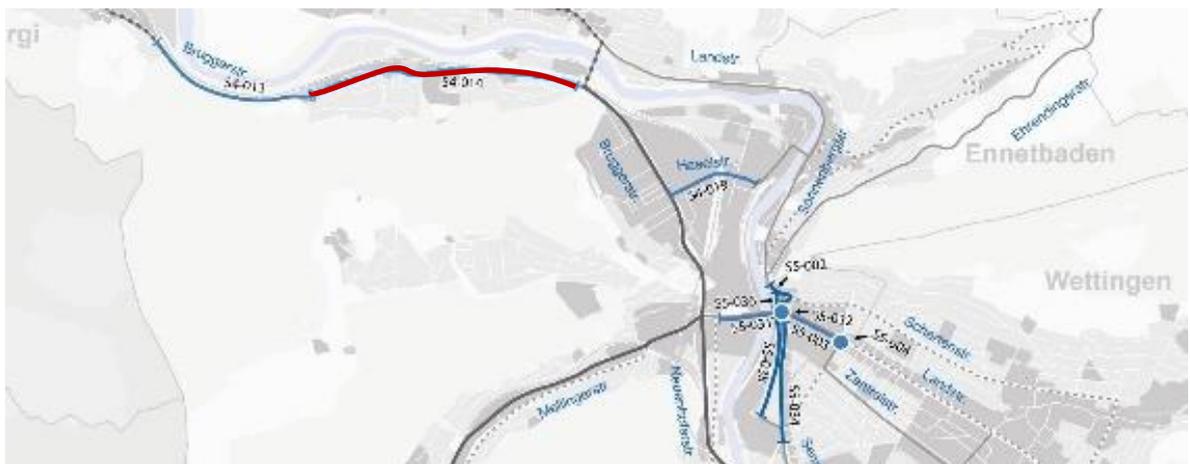


Übersicht Massnahmenabschnitt VVR Abschnitt Neuenhof (GVK Baden und Umgebung)

FVV-4.10 Untersiggenthal, VVR Abschnitt Untersiggenthal	Federführung ATB	Ansprechperson Geiser Jeannine, Projektleiterin Infrastruktur
AP 4G, FVV6.5, Priorität B ARE-Code XXXX.XX	Beteiligte Gemeinde Untersiggenthal Gibt es weitere Beteiligte, SBB?	Kosten 3.0 Mio. CHF ohne Sanierung
Kurzbeschreibung Vom Quartier Zelgli wird der bestehende kombinierte Velo- und Gehweg nach "Standard+" aufgewertet. Ab dem Knoten Land-/Schöneggstrasse wird der Abschnitt zur Velovorzugsroute und entsprechend diesem Standard für den Begegnungsfall 2+2 ertüchtigt		
Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich 1300m		

Karte und Beschriftung

FVV-4.11 Baden, Velohauptverbindung Brugerstrasse Kappelerhof Neue Massnahme	Federführung Brug- ATB	Ansprechperson unbekannt
ARE-Code XXXX.XX	Beteiligte Gibt es weitere Beteiligte, SBB?	Kosten x.x Mio. CHF ohne Sanierung
Kurzbeschreibung Sollte die Vorzugsroute im Raum Siggenthal nördlich der Limmat verlaufen, wird die Brugerstrasse Kappelerhof ins Haupttroutennetz integriert. Um die Hauptroute umzusetzen, sind Radstreifen oder abgesetzte Einrichtungradwege von 1.80 m Breite vorgesehen. Für die Projektierung, Realisierung und Finanzierung ist der Kanton Aargau verantwortlich		
Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich xxxm bitte vervollständigen		



Übersicht Massnahmenabschnitt Velohauptverbindung Brugerstrasse Kappelerhof, Baden (GVK Raum Baden u.U.)



Situation zur Massnahme Velohauptverbindung Bruggstrasse Kappelerhof, Baden

<p>FVV-4.12 Baden, Brückenkopf Ost, Verbesserung für Velofahrende</p>	<p>Federführung ATB</p>	<p>Ansprechperson Rauchenstein Armin, Projektleiter Strassenbau</p>
<p>Neue Massnahme</p>	<p>Beteiligte Stadt Baden, Regionalwerke Baden</p>	<p>Kosten CHF 300'000</p>
<p>Kurzbeschreibung</p> <p>Die kantonalen Velorouten 520, 713 und 823 führen über den Knoten Brückenkopf Ost, wo die K115 Hochbrücke bzw. Wettingerstrasse Nord, K273 Seminarstrasse und K275 Wettingerstrasse Ost zusammentreffen. Der Knoten Brückenkopf Ost ist zu Verkehrsspitzenzeiten überlastet. Zudem entsprechen der Belag und die Lichtsignalanlage nicht mehr den Anforderungen und müsse saniert werden. Zudem weist der Knoten grosse Defizite für den Veloverkehr auf. Unter anderem fehlt ein separates Angebot für Velofahrer auf der Wettingerstrasse Nord (Veloroute Nr. 520). Der kombinierte Velo- und Gehweg endet heute rund 50 m vor dem Knoten. Der Veloverkehr wird im Mischverkehr über den Knoten geführt. Je nach Ziel sind Spurwechsel für den Veloverkehr notwendig. Die Steigung in diesem Abschnitt beträgt knapp 7 %.</p> <p>Die Leistungsfähigkeit des Knotens Brückenkopf Ost wird mit einer neuen Spuraufteilung in der Wettingerstrasse Nord optimiert. Der Belag und der Lichtsignalanlage werden saniert. Gleichzeitig wird die Veloinfrastruktur optimiert und die Verkehrssicherheit erhöht. Für den Veloverkehr aus Richtung Ennetbaden wird neu eine durchgehende Veroverbindung erstellt. Der Velostreifen wird seitlich angeordnet und führt geradeaus und nach rechts. Zusätzlich wird ein indirekter Linksabbieger nach Wettingen via bestehendem Velofahrerstreifen von der Hochbrücke angeboten, welcher für die Weiterfahrt auf der Route 520 genutzt wird. Bei der Anordnung der Velospur wird auf den Baumbestand Rücksicht genommen. Der Knotenbereich wird in Absprache mit der Stadt Baden gestalterisch und ökologisch aufgewertet.</p> <p>Mittelfristig sind gemäss Massnahmenkonzept im GVK Raum Baden und Umgebung weitere Verbesserungen für den Veloverkehr an diesem Knoten vorgesehen. Diese sollen aber noch vertieft und deshalb erst in einer späteren Generation des Agglomerationsprogramms eingereicht werden.</p>		
<p>Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich</p> <p>Laufmeter: ca. 100m Veloweg in der Wettingerstrasse Nord (Strassenraumgestaltung und Optimierung der Leistungsfähigkeit)</p>		

Finanzierung Massnahmenpaket

Anrechenbare Schlüssel (CHF, exkl. MWSt.)	Kosten/Finanzierung-	Kanton	Gemeinden	Dritte: Wer
	XXX'XXX.-	XXX'XXX.-	XXX'XXX.-	XXX'XXX.- (nicht anrechen- bar)

Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente

Quantitative Angaben	Beigelegte Sachinformationen gemäss Anhang 4 RPAV
Dokumente	- Gesamtverkehrskonzept Baden und Umgebung, Kanton Aargau, 2024

FVV 5 Massnahmenpaket für FVV – B-Horizont, Fokus kommunale Fuss- und Veloverbindungen

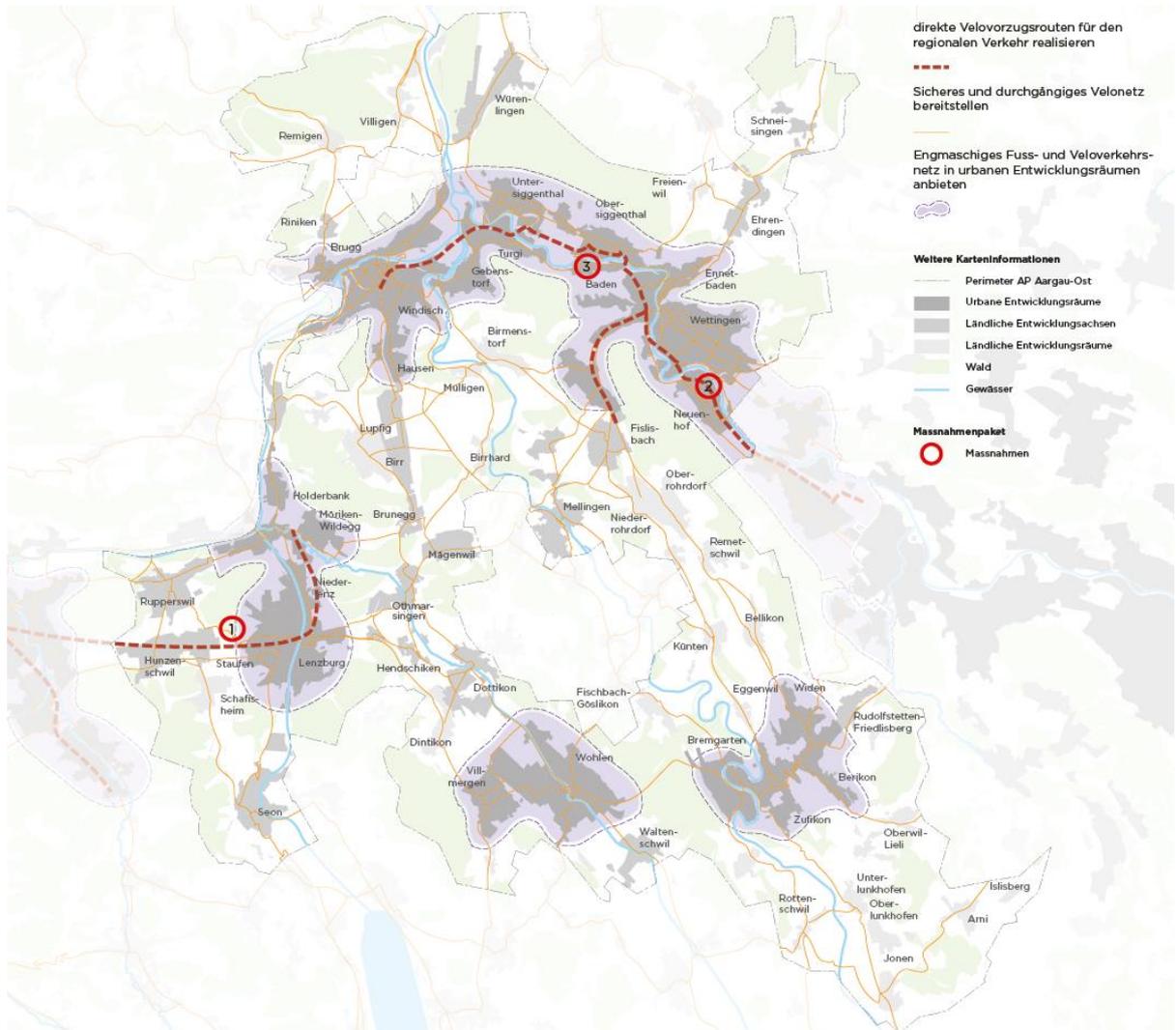
Priorität AP 5G

- A (2028-2032)
- B (2032-2036)
- C (nach 2035)

Massnahmenart

Massnahmenpaket Verkehr: Fuss- und Veloverkehr

Beschreibung der Konzeption



Räumliche Übersicht Massnahmen und Bezug zur Teilstrategie Fuss- und Veloverkehr (Horizont B – kommunale Fuss- / Veloverbindungen)

Das Potenzial für den Fuss- und Veloverkehr in der Agglomeration Aargau-Ost wird aktuell nicht ausgeschöpft. Die zukünftige Verkehrszunahme, welche durch das Bevölkerungswachstum ausgelöst wird, ist möglichst mit den flächeneffizienten Verkehrsmittel ÖV, Fuss und Veloverkehr abzuwickeln. Um die gemäss Zukunftsbild und Teilstrategien erwünschte Zunahme des Fuss- und Veloverkehrsanteils am Gesamtverkehr zu erreichen, sind auch neue und verbesserte Infrastrukturen notwendig.

Im Fokus der Massnahmen dieses Massnahmenpakets steht dabei das kommunale Fuss- und Velonetz, mit dem Ziel sichere, attraktive, direkte und kohärente Wegführungen gewährleisten zu können. Im Agglomerationsprogramm 3. Generation wurde eine pragmatische Schwachstellenanalyse Fuss- und Veloverkehr für die gesamte Agglomeration erarbeitet. Ein Teil der identifizierten Schwachstellen wurde mittlerweile behoben. Bei anderen Schwachstellen wurden Massnahmen und Umsetzungsschritte definiert. Für den am dichtesten besiedelten Teilraum Baden-Brugg, in dem das grösste Potenzial für den Veloverkehr erwartet wird, wurde 2018 im Rahmen des regionalen Gesamtverkehrskonzepts Ostaargau eine systematische Netzkonzeption und Schwachstellenanalyse erarbeitet. Für die Teilräume Baden und Um-

gebung, Brugg-Windisch und Zurzibiet Regio erfolgt nun eine Konkretisierung und Massnahmenplanung. Die unten aufgeführten Massnahmen für das AP 5G sind im bilateralen Austausch mit den Standortgemeinden und den kantonalen Fachstellen überprüft worden und können voraussichtlich in der Periode 2032 - 2036 realisiert werden.

Zukunftsbild

Das Massnahmenpaket «Fuss und Veloverkehr im B-Horizont – kommunale Fuss- / Veloverbindungen» trägt zu folgenden Elementen des Zukunftsbilds bei:

Siedlung: Attraktive Strassenräume tragen zu einer lebenswerten und klimaangepassten Agglomeration bei. Für eine funktionsfähige und wirtschaftliche Erschliessung sind Hauptverkehrsstrassen innerhalb von Siedlungen unumgänglich. Sie sind so gestaltet, dass sie für alle Verkehrsmittel, insbesondere den Fuss- und Veloverkehr, sichere und möglichst direkte Verbindungen ermöglichen. Innerhalb von dicht genutzten Stadträumen und Ortszentren werden die öffentlichen Räume durch die attraktive Gestaltung der Strassenräume belebt.

Verkehr: Dichte, direkte und lückenlose Velo- und Fussverkehrsnetze gewährleisten attraktive Rahmenbedingungen für die urbane Mobilität und komfortables, sicheres Vorwärtskommen im Alltagsverkehr. Umgestaltete Strassenräume unterstützen die Steigerung der Aufenthaltsqualität in den Ortszentren und damit die Attraktivität des Fussverkehrs. Die durch die Zentrumsentlastungen in Baden und Brugg sowie die Umfahrungen von Mellingen und Wohlen geschaffenen zusätzlichen Spielräume haben eine nachhaltige Aufwertung ermöglicht und Raum für den Fuss- und Veloverkehr geschaffen.

Teilstrategie

Das Massnahmenpaket «Fuss- und Veloverkehr B-Horizont – kommunale Fuss- / Veloverbindungen» leistet einen Beitrag zur Umsetzung der folgenden Teilstrategien:

S5 – Strassenräume mit Lebensqualität entwickeln: Reduktion der negativen Auswirkungen des Verkehrs (Lärm, Luft, Schadstoffe, Trennungswirkung) und Verbesserung der Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden.

L 2 – Regionale Anziehungspunkte in der Landschaft einbinden: Weiterentwicklung des Wegnetzes abgestimmt auf die Bedürfnisse der unterschiedlichen Funktionen (Landwirtschaft, Spazieren, Biken, etc.)

FVV 2 – Sicheres und durchgängiges Velonetz bereitstellen: Lücken schliessen und Schwachstellen beseitigen

FVV 3 – Engmaschiges Fuss- und Veloverkehrsnetz in urbanen Entwicklungsräumen anbieten

VS 2 – Verkehrssicherheit für vulnerable Gruppen systematisch erhöhen: Eigentrassierung und Entflechtung des Veloverkehrs vom MIV

Handlungsbedarf

Mit dem Massnahmenpaket «Fuss- und Veloverkehr B-Horizont – kommunale Fuss- / Veloverbindungen» wird folgender Handlungsbedarf adressiert:

2. Negative Auswirkungen des Verkehrs auf Siedlungen reduzieren: Schaffung von attraktiven öffentlichen (Strassen-) Räumen, auch für den Fuss- und Veloverkehr

5. Attraktive Alternativen zum MIV schaffen: Transportkette FVV–ÖV–FVV: Attraktivität des Fuss- und Veloverkehrs insbesondere auf der «ersten resp. letzten Meile» erhöhen

6. Rahmenbedingungen für Veloverkehr deutlich verbessern: Bessere Infrastrukturen bereitstellen, um Potenzial besser zu nutzen. Flächen zur Verfügung stellen und Lücken schliessen

Nutzen/Wirkung

Die Massnahme wirkt insbesondere in folgenden Bereichen:

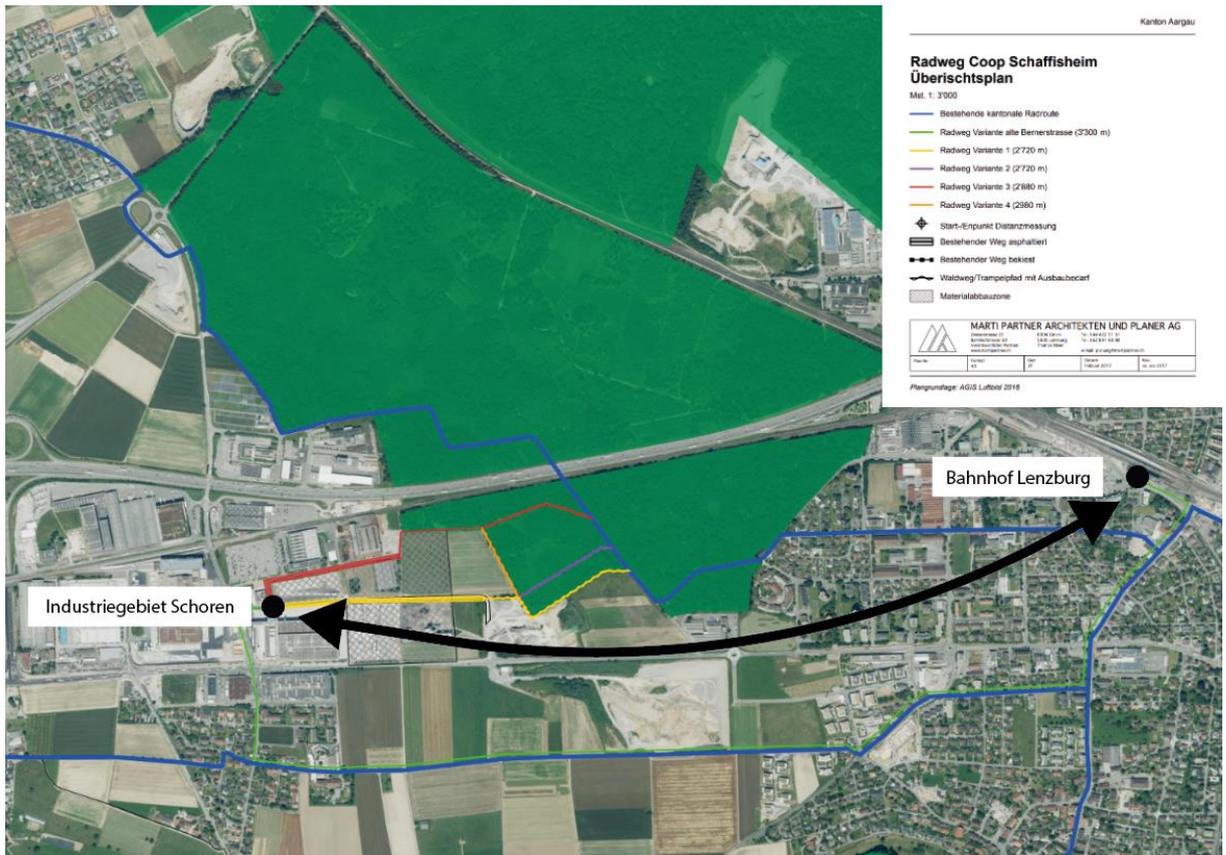
- WK 1.5 Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr
- WK 3.1 Erhöhung objektive und subjektive Verkehrssicherheit

Teilmassnahmen

FVV-5.1	Federführung	Ansprechperson
Schafisheim, Veloweg vom Industriegebiet Schoren zum Bahnhof Lenzburg	Gemeinde Schafisheim	Schauli Sandra, Gemeindeschreiberin
Neue Massnahme	Beteiligte	Kosten
	IG Schoren Aegerten	CHF 200'000
	Kurzbeschreibung	
	Um schnelle und direkte Velowegverbindungen für den Pendelverkehr zwischen dem Bahnhof Lenzburg und dem Industriegebiet Schoren bieten zu können, soll das Alltagsvelowegnetz ausgebaut werden. Velowegrouten-Varianten wurden bereits untersucht und es wurde aufgezeigt, welche sich im kantonalen Veloroutennetz einbetten lassen.	

Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich

Laufmeter: ca. 1'000m



Varianten-Übersichtsplan – Radweg Coop / Schaffisheim Bahnhof, Schaffisheim 2017

FVV-5.2

Neuenhof, Unter- und Überführung Händli

Neue Massnahme

Federführung

Gemeinde Neuenhof

Beteiligte

diverse private Grundeigentümer, CHF 4'000'000
 SBB

Kurzbeschreibung

Das Gebiet Händli in Neuenhof soll als attraktives und nachhaltiges Gebiet massvoll entwickelt werden. Erste Studien wurden bereits 2022 erstellt und das Siegerprojekt Anfang 2023 der breiten Öffentlichkeit ausführlich vorgelegt. Zur Optimierung der Erschliessung des Neubaugebiets Händli für den Fuss- und Veloverkehr soll die bestehende Unterführung für den Fuss- und Veloverkehr ausgebaut und eine neue Überführung der SBB-Gleise bereitgestellt werden. Das Variantenstudium ist noch in Erarbeitung. Die Umsetzung wird voraussichtlich im Jahr 2032 erwartet.

Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich

Überführung: 385 m²
 Unterführung: 150 m² (exkl. Rampenbereiche)

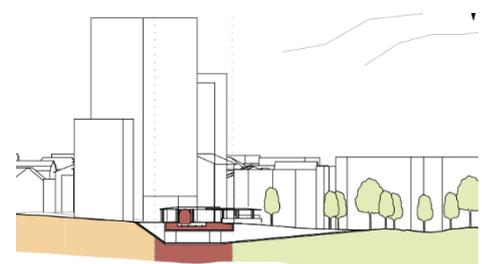
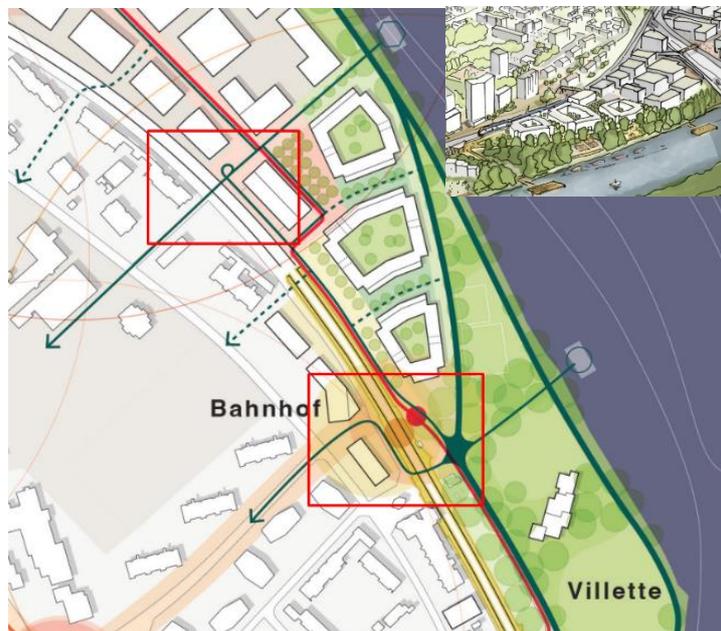
Ansprechperson

Lötscher Daniel, Leiter Tiefbau / Infrastruktur

Kosten



Situationsplan Unterführungen Händli, Gemeinde Neuenhof



Querschnitt Unterführung Händli



Situationsplan Unterführungen Händli inkl. Visualisierungen, Gemeinde Neuenhof

FVV-5.3

Aufwertung FVV-Achse Kappelerhof als Begegnungszone / Lückenschliessung «Müllerbrüggli» unter Berücksichtigung Topographie

Neue Massnahme

Federführung

Gemeinde

Beteiligte

Stadt Baden

Kurzbeschreibung

Der Stockmattgraben, durchflossen vom Müllerbächli, stellt eine Schlüsselstelle im Kappelerhof dar. Hier verbinden sich die zentralen Bereiche der Bruggerstrasse mit den Wohnquartieren des unteren und oberen Kappelerhofs. Diese Verbindung ist heute jedoch ungenügend gestaltet und funktioniert nur ansatzweise. Die Topografie (Ausbildung als Graben) erschwert den Übergang zu den anderen Quartierteilen. Insbesondere die Einmündung an der Bruggerstrasse ist zurzeit unattraktiv und für den FVV-Verkehr unzugänglich gestaltet. Mit den geplanten Einfahrten für die Überbauung Ifang und Mariawil entsteht zudem ein grosses Gefährdungspotential für den FVV-Verkehr und die Schulwegsicherheit. Für diesen Teilbereich, den sogenannten Müllerplatz, soll ein integrales Gestaltungskonzept als Begegnungszone erarbeitet werden. Besonders wichtig ist die Abstimmung mit laufenden Planungen (Einfahrten Gestaltungsplan Ifang und Überbauung Mariawil, Recyclingstelle).

Ansprechperson

Schneider Amalia, Projektleiterin Stadtplanung

Kosten

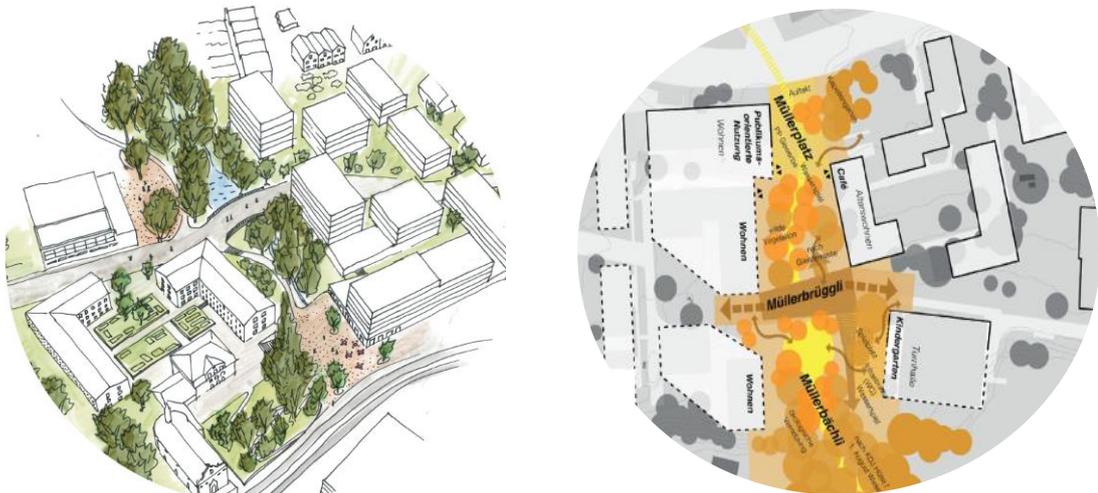
CHF 2'000'000

Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich

11000m2



Situationsplan Aufwertung FVV-Achse Kappelerhof als Begegnungszone / Lückenschliessung, Stadt Baden



Visualisierungsentwürfe zur Aufwertung FVV-Achse Kappelerhof als Begegnungszone / Lückenschliessung, Stadt Baden

Finanzierung Massnahmenpaket

Anrechenbare Kosten/Finanzierungsschlüssel (CHF, exkl. MWSt.)

XXX'XXX.-

Kanton

XXX'XXX.-

Gemeinden

XXX'XXX.-

Dritte: **Wer**

XXX'XXX.-

(nicht anrechenbar)

Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente

Quantitative Angaben

Beigelegte Sachinformationen gemäss Anhang 4 RPAV

Dokumente

Gemeinde Bremgarten

— Kommunalen Gesamtplan Verkehr Stadt Bremgarten, Stadt Bremgarten. 24. April 2023, Belloli GmbH

Gemeinde Schafisheim

— Übersichtsplan Radweg Coop Schafisheim, Kanton Aargau, stand Februar 2017, Marti Partner Architekten und Planer AG

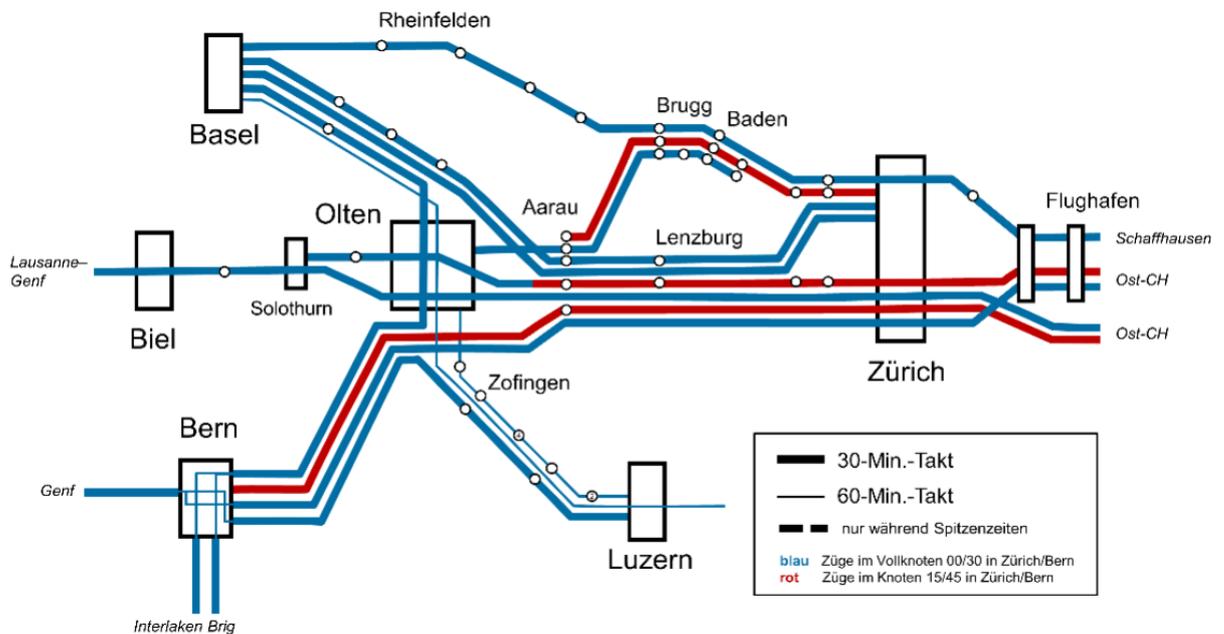
— Detailkarte RadwegCoop Schafisheim, Kanton Aargau, stand Februar 2017, Marti Partner Architekten und Planer AG

5.6 Massnahmen Bus-/ ÖV-Infrastruktur

NP1 Strategisches Entwicklungsprogramm Bahn, Ausbauschnitt 2035

Umsetzungshorizont	Referenznummer	Massnahmenart
Bis 2035	STEP 2035	Nationale Planungen Verkehr
		Massnahmenkategorie
		Öffentlicher Verkehr

Beschreibung



Mit der Umsetzung des STEP 2035 bzw. der Systematisierung im Mittelland profitiert der Aargau-Ost von wesentlichen Angebotsverdichtungen im Fernverkehr auf wichtigen Streckenabschnitten.

- 15-Minuten-Takt Aarau–Lenzburg–Zürich durch Kombination von zwei halbstündlichen Zügen aus Basel–Liestal und Solothurn–Oensingen nach Aarau–Lenzburg–Zürich.
- 15-Minuten-Takt Brugg–Baden–Zürich durch Kombination von zwei halbstündlichen Zügen aus Basel–Rheinfelden und Aarau nach Brugg–Baden–Zürich mit zusätzlichen Halten im Limmattal.
- 15-Minuten-Takt Baden–Brugg–Aarau mit halbstündlichen Anschlüssen in Aarau nach Bern und halbstündlichen Anschlüssen in Olten nach Liestal–Basel, Bern–Interlaken/Brig, Luzern, Solothurn und Biel–Genf.
- Halbstündliche Verbindungen von Lenzburg und Brugg–Baden an den Flughafen Zürich.

Auch bei der S-Bahn sind Taktverdichtungen geplant.

- Viertelstundentakt Wohlen–Lenzburg mit Anschluss in Lenzburg nach Zürich.
- Halbstundentakt Muri–Othmarsingen mit Anschluss in Othmarsingen an die S-Bahn nach Dietikon–Zürich.
- Shuttlezug Berikon–Widen–Dietikon im 30-Minuten-Takt, neu insgesamt 6 Züge pro Stunde zwischen Berikon–Widen und Dietikon mit zusätzlichen Anschlüssen in Dietikon.

Für die Umsetzung dieser Angebotsverbesserung mit der Systematisierung im Mittelland sind gemäss Angebotskonzept 2035 diverse kleinere Infrastrukturmassnahmen geplant.

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

Mit dem Ausbauschnitt STEP 2035 wird die Attraktivität des ÖV im Perimeter des Agglomerationsprogramms Aargau-Ost stark verbessert. Brugg, Baden und Lenzburg erhalten viertelstündliche Verbindungen nach Zürich. Zusätzliche Halte der Züge von Baden nach Zürich werden das Bahnangebot am Bahnhof Wettingen stark auf. Abgestimmt auf die Nachfrage besteht daher auch das Potential, das Angebot auf den Zubringerbuslinien zu verdichten. Durch Anpassungen

am Liniennetz und Aufheben von überlagerten Linienabschnitten kann langfristig in den urbanen Räumen Brugg, Lenzburg und Wohlen der 15-Minuten-Takt umgesetzt werden. In Baden fahren die Buslinien mehrheitlich im 7.5-Minuten-Takt. Genauere Abklärungen zur Linienführung und allfälligen Anpassungen an den Haltestellen liegen aber zum heutigen Zeitpunkt nicht vor bzw. sind Bestandteil laufender Planungen (bspw. GVK Raum Baden und Umgebung).

Mit der laufenden Umsetzung der ÖV-Drehscheiben und Bahnhofumbauten wird das Bahnangebot zudem optimal mit dem Fuss- und Radverkehr verknüpft, so dass weite Teile der Bevölkerungen in den Kernstädten vom dichten Fernverkehrsangebot profitieren kann.

5.6.1 A-Massnahmen

EIV 1 Alternative Antriebssysteme im Busverkehr

Priorität AP 5G	Priorität, ARE-Code AP 4G	Massnahmenart
<input checked="" type="checkbox"/> AvE (2028-2032)	<input checked="" type="checkbox"/> A	Eigenleistung Verkehr
<input type="checkbox"/> BvE (2032-2036)	<input type="checkbox"/> B	Massnahmenkategorie
		Bus-/ÖV-Infrastruktur, alternativ betriebene Systeme
Federführung	AVK, Busbetriebe	
Ansprechperson	Maritz Sandro, Co-Leiter öffentlicher Verkehr	
Beteiligte	Kantone, Gemeinden	

Beschreibung



Elektrobus und Ladestation an Haltestelle der RVBW (Quelle: RVBW, 2019)

Um die Energiestrategie des Kantons Aargau umzusetzen und einen Beitrag zur Bewältigung des Klimawandels zu leisten, soll längerfristig im Perimeter des Agglomerationsprogramms Aargau-Ost der öffentliche Verkehr auf erneuerbare Energieträger umgestellt werden. Während der öffentliche Verkehr auf der Bahn bereits heute emissionsarm betrieben wird, wird der Busverkehr überwiegend mit reinen Dieselnissen betrieben (einzelne Hybridbusse sind bereits im Einsatz). Mit der Umstellung auf alternative Antriebsformen können die Emissionen massgeblich reduziert werden (CO₂, NO_x, Lärm). Davon profitiert neben den Fahrgästen insbesondere die Bevölkerung im urbanen Raum. Damit die Batterien der Elektrobusse geladen werden können, sind im Depot und/oder an den Haltestellen Ladestationen erforderlich. Dazu sind je nach Situation bauliche Massnahmen (z.B. Anpassung der Haltestellen) notwendig. Zudem muss die Stromversorgung sichergestellt werden. Der Kanton Aargau fördert die Umstellung mit einmaligen Beiträgen an die Ladeinfrastruktur aus der Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur. Seit Dezember 2019 wird die RVBW-Linie 8 zwischen Neuenhof und Wettingen mit einem Elektrobus betrieben. Im Jahr 2021 kam die RVBW-Linie 5 Ennetbaden–Bahnhof Baden–Baldegg und die PostAuto-Linie 361 zwischen Brugg und Unterwindisch auf Elektrobusse hinzu. Ende 2023 kamen zehn Normalbusse für die Linien 3, 10 und 12 bei der RVBW dazu. Im Jahr 2024 kommt bei PostAuto in Brugg für die Ortsbuslinien ein weiterer Normalbus mit Gelegenheitsladung hinzu. Zusätzlich testet PostAuto ab März 2024 ein Brennstoffzellen-Bus in Brugg.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Zukunftsbild

Die Massnahme «Alternative Antriebssysteme im Busverkehr» trägt zu folgenden Elementen des Zukunftsbilds bei:

Siedlung: Attraktive Strassenräume durch Reduktion von Emissionen

Verkehr: Direkte und störungsfreie Linienführungen sowie optimale Bahnanschlüsse gewährleisten zuverlässige und attraktive Wegeketten im ÖV.

Teilstrategie

Die Massnahme «Alternative Antriebssysteme im Busverkehr» leistet einen Beitrag zur Umsetzung der folgenden Teilstrategien:

S 6 – Strassenräume mit Lebensqualität entwickeln

M 3 – Verlagerung vom Verbrennungs- zum Elektroantrieb unterstützen

ÖV 3 – Zuverlässiges und nachfragegerechtes Busangebot bereitstellen

Handlungsbedarf

Mit der Massnahme «Alternative Antriebssysteme im Busverkehr» wird folgender Handlungsbedarf adressiert:

2. Negative Auswirkungen des Verkehrs auf Siedlungen reduzieren

5. Attraktive Alternativen zum MIV schaffen: Transportkette FVV–ÖV–FVV

Nutzen/Wirkung

Das Massnahmenpaket wirkt insbesondere in folgenden Bereichen:

- WK 1.1 Verbesserung des Gesamtverkehrssystems
 - WK 1.3 Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems
 - WK 4.1 Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen
 - WK 4.2 Reduktion von Lärmemissionen
-

Bezug/Abgrenzung zu weiteren Massnahmen

Für Ladestationen sollen Synergiepotentiale mit anderen Projekten genutzt werden. Bei den anstehenden Umbauten von Bahnhöfen (öV-Drehscheiben) sollen mögliche Ladestationen als Anforderungen berücksichtigt werden

Planungsstand und Umsetzung

Die Umstellung auf alternative Antriebssysteme erfolgt gestützt auf das Umsetzungskonzept alternative Antriebssysteme im Aargauer Busverkehr und ist abgestimmt auf die anstehenden Ersatzbeschaffungen der Transportunternehmen. Die Umstellung der letzten Gelenkbusse bei den RVBW ist für das Jahr 2028 geplant. Die Vorstudie dazu wird 2026 erarbeitet.

EV 8 Baden-Dättwil, Busdepot RVBW Segelhof

Priorität AP 5G

- A (2028-2032)
- B (2032-2036)
- C (nach 2035)

Priorität, ARE-Code AP 4G

- A
- B
- C

Weiterentwicklung

Massnahmenart

Einzelmassnahme Verkehr

Massnahmenkategorie

Bus-/ÖV-Infrastruktur

Federführung

Regionale Verkehrsbetriebe Baden-Wettingen (RVBW) AG

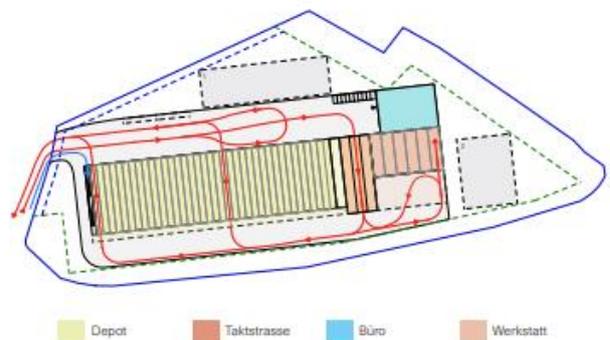
Ansprechperson

Valentin Schmid, RVBW Gesamtprojektleiter

Beteiligte

Kanton Aargau, Gemeinde Baden, Energieversorgungsunternehmen (EVU), RVBW

Beschreibung



Vorgesehener Perimeter des neuen Busdepots und funktionale Anordnung (RVBW, 2024)

Die RVBW betreiben in der Region Baden insgesamt 13 Buslinien. Die Linie 1 ist dem Regionalen Personenverkehr (RPV) zugeordnet. Die Linien 2 bis 13 zählen zum Ortsverkehr. Die RVBW haben sich zum Ziel gesetzt, bis 2030 sämtliche Buslinien mit oberleitungsfreien Elektrobussen zu betreiben. Dazu wird eine Ladeinfrastruktur an den Endhaltestellen sowie im Busdepot realisiert. Der Ausbaustand zeigt sich wie folgt:

Linie 1:	RPV-Linie	Ausbau 2025	Nicht Bestandteil AP 5G
Linie 2:	Ortsverkehr	Ausbau 2025	Nicht Bestandteil AP 5G
Linie 3:	Ortsverkehr	Ausbau 2023	Nicht Bestandteil AP 5G
Linie 4:	Ortsverkehr	Ausbau 2028 – 2030	Bestandteil AP 5G
Linie 5:	Ortsverkehr	Ausbau 2023	Nicht Bestandteil AP 5G
Linie 6:	Ortsverkehr	Ausbau 2029 – 2031	Bestandteil AP 5G
Linie 7:	Ortsverkehr	Ausbau 2029 – 2031	Bestandteil AP 5G
Linie 8:	Ortsverkehr	Ausbau 2020	Nicht Bestandteil AP 5G
Linie 9:	Ortsverkehr	Kleinbuslinie	Nicht Bestandteil AP 5G
Linie 10:	Ortsverkehr	Ausbau 2023	Nicht Bestandteil AP 5G

Linie 11	Ortsverkehr	Kleinbuslinie	Nicht Bestandteil AP 5G
Linie 12	Ortsverkehr	Ausbau 2023	Nicht Bestandteil AP 5G
Linie 13	Ortsverkehr	Kleinbuslinie	Nicht Bestandteil AP 5G

Im bestehenden Depot in Wettingen ist die Ladeinfrastruktur für die Normalbuslinien bereits realisiert oder wird im Laufe des Jahres 2025 installiert. Bis 2029 soll ein neues Depot im Segelhof (Baden-Dättwil) realisiert werden. Das bestehende Depot in Wettingen wird aufgegeben. Die bestehende Ladeinfrastruktur (Ladeelektronik, Ladekabel und Pantographen) wird dann ins neue Depot verschoben. Für die Busse der Linien 4, 6 und 7 wird im Depotneubau im Segelhof eine komplett neue Ladeinfrastruktur gebaut.

In Wettingen werden bis Ende 2025 insgesamt 31 Ladepunkte installiert sein. Im Neubau im Segelhof werden im Rahmen der Elektrifizierung bis 2030 zusätzliche 21 Ladepunkte (insgesamt 52) realisiert. In diesem Massnahmenblatt sind die Kosten für die zu versetzenden 31 sowie die 21 neuen Ladepunkte enthalten. Die Realisierung des Busdepots selbst ist nicht Bestandteil der Massnahme.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Zukunftsbild

Das Massnahme Erweiterung VM im Raum Baden trägt zu folgenden Elementen des Zukunftsbilds bei:

Siedlung: Attraktive Strassenräume durch Reduktion von Emissionen

Verkehr: Direkte und störungsfreie Linienführungen sowie optimale Bahnanschlüsse gewährleisten zuverlässige und attraktive Wegeketten im ÖV.

Teilstrategie

Die Massnahme leistet einen Beitrag zur Umsetzung der folgenden Teilstrategien:

S 6 – Strassenräume mit Lebensqualität entwickeln

M 3 – Verlagerung vom Verbrennungs- zum Elektroantrieb unterstützen

ÖV 3 – Zuverlässiges und nachfragegerechtes Busangebot bereitstellen

Handlungsbedarf

Mit der Massnahme wird folgender Handlungsbedarf adressiert:

2. Negative Auswirkungen des Verkehrs auf Siedlungen reduzieren

5. Attraktive Alternativen zum MIV schaffen: Transportkette FVV–ÖV–FVV

Nutzen/Wirkung

Die Massnahme wirkt insbesondere in folgenden Bereichen:

- WK 1.1 Verbesserung des Gesamtverkehrssystems
- WK 1.3 Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems
- WK 4.1 Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen
- WK 4.2 Reduktion von Lärmemissionen

Bezug zu weiteren Planungen

Bezug/Abgrenzung weitere Massnahmen	Abhängigkeiten zu weiteren Massnahmen:	
	-	EIV 1 Alternative Antriebssysteme im Busverkehr
	-	EV 9 RVBW, Ladeinfrastruktur Endhaltestellen

Bezug zu kantonalem Richtplan	Richtplanrelevant	-
(Konflikte mit USG siehe Umweltverträglichkeit)	<input type="checkbox"/> Ja	<input checked="" type="checkbox"/> Nein

Umweltverträglichkeit	Es werden keine zusätzlichen USG-relevanten Flächen beansprucht.
------------------------------	------------------------------------------------------------------

Planungsstand und Finanzierung

Planungsstand gemäss RPAV (Referenzdokumente siehe Dokumente)	<input checked="" type="checkbox"/> 1	Begründung: Das Projekt Neubau Depot Segelhof ist lanciert. Zurzeit findet der Prozess Landkauf statt. Der Verkäufer (ABB) hat der RVBW den Zuschlag zum Landkauf gegeben. Der Kaufvertrag ist in Vorbereitung.
	<input type="checkbox"/> 2	
	<input type="checkbox"/> 3	

Planungsschritte	Zeitplanung
Machbarkeitsstudie	2023/2024
Vorbereitung Architekturwettbewerb	2024/2025

Bau- und Finanzierungsreife	Nächste Umsetzungsschritte	Zeitplanung
	<input checked="" type="checkbox"/> Projektierung	2025
	<input checked="" type="checkbox"/> Plangenehmigung/Baubewilligung	2026
	<input checked="" type="checkbox"/> Finanzierung	2028/2030
	Voraussichtlicher Baubeginn	2027
	Voraussichtliche Inbetriebnahme	2030

Anrechenbare Kosten/Finanzierungsschlüssel (CHF, exkl. MWSt.)	Kanton	Gemeinde	Dritte:
5'240'000.00	-	-	-

Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente

Quantitative Angaben	keine
-----------------------------	-------

Dokumente	<ul style="list-style-type: none"> — Terminprogramm Neubau Depot — Machbarkeitsstudie — Kostenschätzung RVBW Ladeinfrastruktur Depot
------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

EV 9 RVBW, Ladeinfrastruktur Endhaltestellen

Priorität AP 5G

- A (2028-2032)
- B (2032-2036)
- C (nach 2035)

Priorität, ARE-Code AP 4G

- A
- B
- C

Massnahmenart

Einzelmassnahme Verkehr

Massnahmenkategorie

Bus-/ÖV-Infrastruktur

Neue Massnahme

Federführung

Regionale Verkehrsbetriebe Baden-Wettingen (RVBW) AG

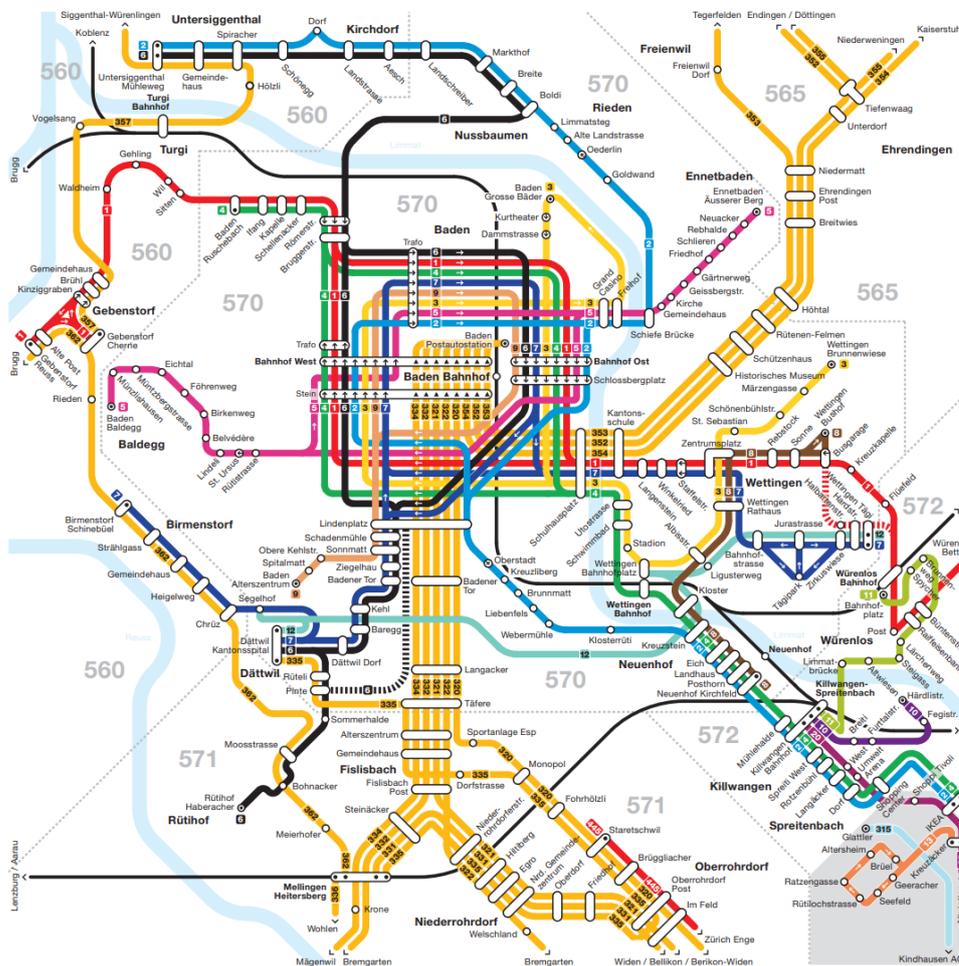
Ansprechperson

Valentin Schmid, RVBW Gesamtprojektleiter

Beteiligte

Kanton Aargau, Gemeinden im Liniennetz der RVBW, Energieversorgungsunternehmen (EUV), RVBW

Beschreibung



Liniennetz Region Baden (A-Welle, 2024)

Die RVBW betreiben in der Region insgesamt 13 Buslinien. Die Linie 1 ist dem Regionalen Personenverkehr (RPV) zugeordnet. Die Linien 2 bis 13 zählen zum Ortsverkehr. Die RVBW betreiben in der Region insgesamt 13 Buslinien. Die Linie 1 ist dem Regionalen Personenverkehr (RPV) zugeordnet. Die Linien 2 bis 13 zählen zum Ortsverkehr. Die RVBW haben sich zum Ziel gesetzt, bis 2030 sämtliche Buslinien mit oberleitungsfreien Elektrobusen zu betreiben. Dazu wird eine Ladeinfrastruktur an den Endhaltestellen sowie im Busdepot realisiert. Der Ausbaustand zeigt sich wie folgt:

Linie 1:	RPV-Linie	Ausbau 2025	Nicht Bestandteil AP 5G
Linie 2:	Ortsverkehr	Ausbau 2025	Nicht Bestandteil AP 5G
Linie 3:	Ortsverkehr	Ausbau 2023	Nicht Bestandteil AP 5G
Linie 4:	Ortsverkehr	Ausbau 2028 – 2030	Bestandteil AP 5G

Linie 5	Ortsverkehr	Ausbau 2023	Nicht Bestandteil AP 5G
Linie 6	Ortsverkehr	Ausbau 2029 – 2031	Bestandteil AP 5G
Linie 7	Ortsverkehr	Ausbau 2029 – 2031	Bestandteil AP 5G
Linie 8	Ortsverkehr	Ausbau 2020	Nicht Bestandteil AP 5G
Linie 9	Ortsverkehr	Kleinbuslinie	Nicht Bestandteil AP 5G
Linie 10	Ortsverkehr	Ausbau 2023	Nicht Bestandteil AP 5G
Linie 11	Ortsverkehr	Kleinbuslinie	Nicht Bestandteil AP 5G
Linie 12	Ortsverkehr	Ausbau 2023	Nicht Bestandteil AP 5G
Linie 13	Ortsverkehr	Kleinbuslinie	Nicht Bestandteil AP 5G

Folgende Haltestellen werden ab 2028 (bis 2030) mit einer Ladeinfrastruktur ausgerüstet:

Spreitenbach IKEA (Linie 4)	Ausbau mit 2. Lademast
Baden Ruschebach (Linie 4)	alternativer Standort in Turgi
Rütihof Haberacher (Linie 6)	
Untersiggenthal Mühleweg (Linie 6)	Ausbau mit 2. Lademast
Birmenstorf Schinebüel (Linie 7)	
Wettingen Tägi (Linie 7)	

Die Haltestellen IKEA und Mühleweg werden bereits im Zuge des Ausbaus 2025 teilelektrifiziert (Anschlussleitungen, nötige Trafostationen, Anschlussfelder). In diesem Massnahmenblatt sind daher lediglich die Kosten für einen zusätzlichen Lademast enthalten.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Zukunftsbild

Das Massnahme Erweiterung VM im Raum Baden trägt zu folgenden Elementen des Zukunftsbilds bei:

Siedlung: Attraktive Strassenräume durch Reduktion von Emissionen

Verkehr: Direkte und störungsfreie Linienführungen sowie optimale Bahnanschlüsse gewährleisten zuverlässige und attraktive Wegeketten im ÖV.

Teilstrategie

Die Massnahme leistet einen Beitrag zur Umsetzung der folgenden Teilstrategien:

S 6 – Strassenräume mit Lebensqualität entwickeln

M 3 – Verlagerung vom Verbrennungs- zum Elektroantrieb unterstützen

ÖV 3 – Zuverlässiges und nachfragegerechtes Busangebot bereitstellen

Handlungsbedarf

Mit der Massnahme wird folgender Handlungsbedarf adressiert:

2. Negative Auswirkungen des Verkehrs auf Siedlungen reduzieren

5. Attraktive Alternativen zum MIV schaffen: Transportkette FVV–ÖV–FVV

Nutzen/Wirkung

Die Massnahme wirkt insbesondere in folgenden Bereichen:

- WK 1.1 Verbesserung des Gesamtverkehrssystems
- WK 1.3 Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems
- WK 4.1 Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen
- WK 4.2 Reduktion von Lärmemissionen

Bezug zu weiteren Planungen

Bezug/Abgrenzung weitere Massnahmen

Abhängigkeiten zu weiteren Massnahmen:

- EIV 1 Alternative Antriebssysteme im Busverkehr
- EV 8 RVBW, Busdepot Segelhof

Bezug zu kantonalem Richtplan

Richtplanrelevant

(Konflikte mit USG siehe Umweltverträglichkeit)

Ja Nein

Umweltverträglichkeit

Es werden keine zusätzlichen USG-relevanten Flächen beansprucht.

Planungsstand und Finanzierung

Planungsstand gemäss RPAV (Referenzdokumente siehe Dokumente)	<input checked="" type="checkbox"/> 1	Begründung: Begründung: Zurzeit findet die Elektrifizierung der Linien 1 und 2 statt. Diese werden im Jahre 2025 abgeschlossen sein. Die Linien 4, 6 und 7 folgen anschliessend. Da die Vorlaufzeit für die Realisierung ca. 2 Jahre beträgt, startet die Detailplanung im Jahr 2026/27	
	<input type="checkbox"/> 2		
<input type="checkbox"/> 3			
	Planungsschritte	Zeitplanung	
	Vorstudie, Machbarkeitsabklärungen, strategische Planung Elektrifizierung	Seit 2023	
	Detailplanung	2026/2027	
Bau- und Finanzierungsreife	Nächste Umsetzungsschritte	Zeitplanung	
	<input checked="" type="checkbox"/> Projektierung	2026/2027	
	<input checked="" type="checkbox"/> Plangenehmigung/Baubewilligung	2027/2028	
	<input checked="" type="checkbox"/> Finanzierung	2028/2029	
	Voraussichtlicher Baubeginn	2028	
	Voraussichtliche Inbetriebnahme	Ab 2028/2029	
Anrechenbare Kosten/Finanzierungsschlüssel (CHF, exkl. MWSt.)	Kanton	Gemeinde	Dritte:
1'960'000.00	-	-	-
Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente			
Quantitative Angaben	keine		
Dokumente	— Kostenschätzung RVBW Endhaltestellen		

ÖV 1 Massnahmenpaket öffentlicher Verkehr / Intermodalität - A-Horizont

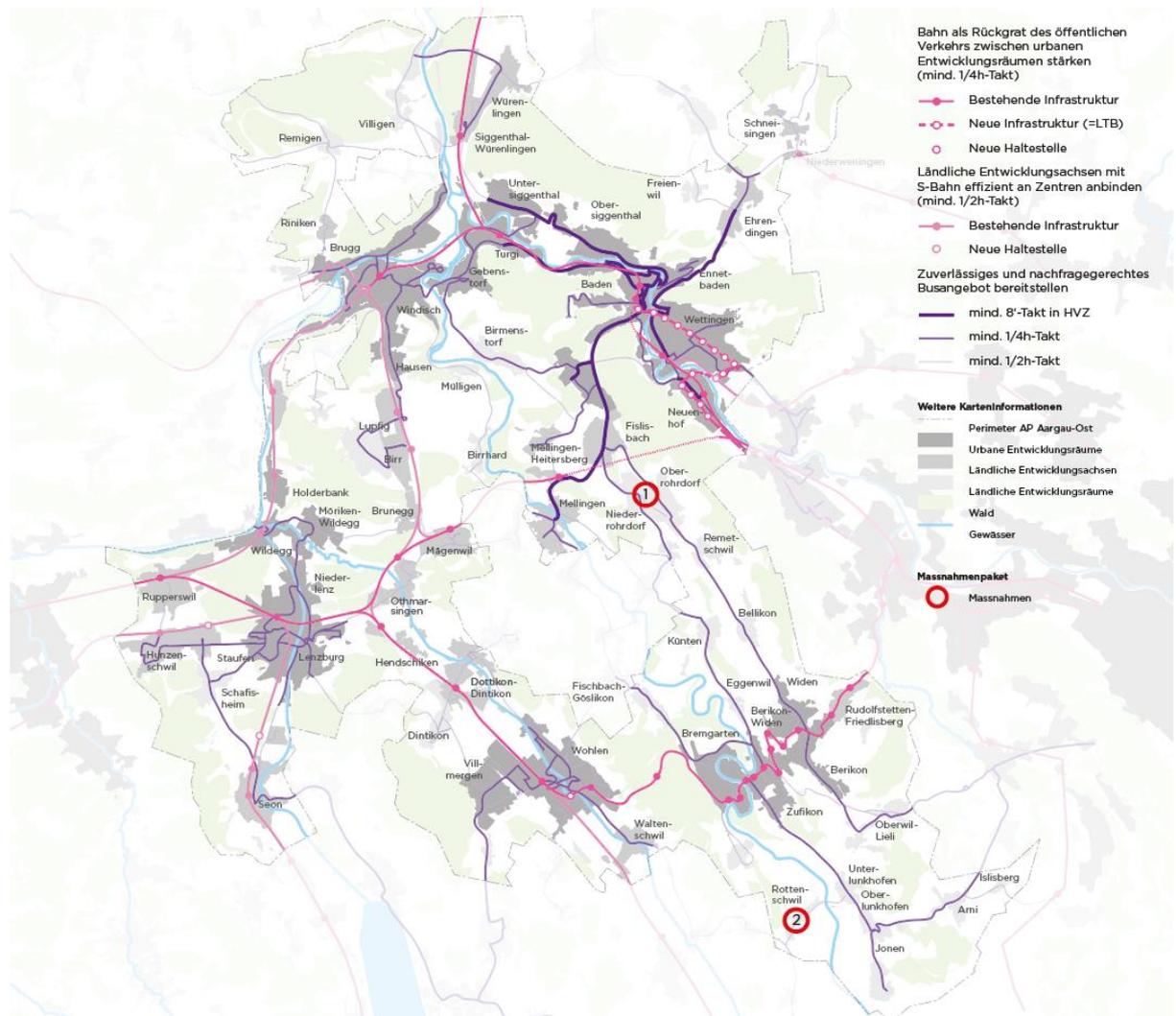
Priorität AP 5G

- A (2028-2032)
- B (2032-2036)
- C (nach 2035)

Massnahmenart

Massnahmenpaket Verkehr: Bus-/ÖV-Infrastruktur

Beschreibung der Konzeption



Räumliche Übersicht Massnahmen und Bezug zur Teilstrategie ÖV (Horizont A)

Die Massnahmen zur Verbesserung des ÖV werden in verschiedenen Planungsinstrumenten umgesetzt. Betriebliche Massnahmen zur Optimierung der Buserschliessung werden im Rahmen des kantonalen Mehrjahresprogramms ÖV und der ordentlichen Fahrplanverfahren umgesetzt (bspw. angepasste Linienführungen, Taktverdichtungen etc.). Da diese einerseits sehr schnell und flexibel umgesetzt werden können und andererseits i.d.R. keinen Infrastrukturausbau bedingen, sind diese Massnahmen nicht Bestandteil des Agglomerationsprogramms. Dennoch werden im Agglomerationsprogramm im Zusammenhang mit Infrastrukturaufwertungen ÖV-Infrastrukturen aufgeführt und eine Mitfinanzierung beantragt. Es handelt sich insbesondere um Massnahmen zur Aufwertung von Bus- und Tramhaltestellen. Die unter anderem daraus abgeleiteten und unten aufgeführten Massnahmen für das AP 5G sind im bilateralen Austausch mit den Standortgemeinden und den kantonalen Fachstellen überprüft worden und können voraussichtlich in der Periode 2028-2031 realisiert werden.

Zukunftsbild

Das Massnahmenpaket ÖV / Intermodalität A-Horizont trägt zu folgenden Elementen des Zukunftsbilds bei:

Siedlung: Konkurrenzfähige Arbeitsplatzgebiete für Industrie und Gewerbe sind direkt an das übergeordnete Netz angeschlossen und verfügen über direkte und attraktive Fuss- und Veloverbindungen an die ÖV-Haltestellen.

Verkehr: Der Bus als Rückgrat der leistungsfähigen Naherschliessung verbindet die attraktiven Verkehrsdrehscheiben mit den nicht direkt durch die Bahn erschlossenen Siedlungsschwerpunkten. Direkte und störungsfreie Linienführungen sowie optimale Bahnanschlüsse gewährleisten zuverlässige und attraktive Wegeketten im ÖV. Fuss- und Veloverkehr ergänzen den ÖV vor allem im Nahbereich um die ÖV-Haltestellen und im Binnenverkehr der Zentren.

Teilstrategie

Das Massnahmenpaket ÖV / Intermodalität A-Horizont leistet einen Beitrag zur Umsetzung der folgenden Teilstrategien:

ÖV 3 – Zuverlässiges und nachfragegerechtes Busangebot bereitstellen: Busanbindungen an die Gebiete schaffen oder verbessern

ÖV 6 – Attraktive Zugänge zu ÖV-Haltestellen sicherstellen: flächendeckend attraktive Zugänge zu allen ÖV-Haltestellen

Handlungsbedarf

Mit dem Massnahmenpaket ÖV / Intermodalität A-Horizont wird folgender Handlungsbedarf adressiert:

5. Attraktive Alternativen zum MIV schaffen: Transportkette FVV–ÖV–FVV: sichere und attraktive Zugang zum ÖV-Angebot schaffen

7. Bedeutende ÖV-Potenziale abholen: Angebote im Nahverkehr ausbauen

Nutzen/Wirkung

Die Massnahme wirkt insbesondere in folgenden Bereichen:

- WK 1.2 Verbesserung der Intermodalität und Steuerung der Mobilitätsnachfrage
- WK 1.3 Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems
- WK 1.5 Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr

Teilmassnahmen

ÖV-1.1	Federführung	Ansprechperson
Niederrohrdorf, Aufwertung Bushaltestelle Egro	Gemeinde Niederrohrdorf	Rittler Andreas, Leiter Abteilung Planung und Bau
Neue Massnahme	Beteiligte	Kosten
	Kanton Aargau, Birchmeier Immobilien AG (Döttingen)	CHF 350'0000
	Kurzbeschreibung	
	Im Zusammenhang mit der Areal-Entwicklung «Egro-West», dem Neubau Verkaufsladen und der dadurch bedingten erweiterten Bedeutung der Haltestelle Egro soll die Haltestelle Ergo (Haltekante in Fahrtrichtung nach Baden) aufgewertet werden.	
	Die geplante Aufwertung der Bushaltestelle Egro beinhaltet:	
	<ul style="list-style-type: none"> — Anbindung an die kantonalen Velorouten 522 und 727 inklusive der Erstellung einer Velozufahrt ab der Mellingerstrasse aus Fahrtrichtung des Gemeindezentrums. — Errichtung von 30 abschliessbaren «Bike & Ride» Veloabstellvorrichtungen, inklusive Manövriertflächen — Attraktive Platzgestaltung mit Bedachung als Witterungsschutz — Implementierung elektronischer Anzeigetafeln 	
	Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich	
	1 Haltestelle und 30 Veloabstellplätze	



Situationsplan Bushaltestelle Egro, Gemeinde Niederrohrdorf



Entwurf Bushaltestelle Egro, Gemeinde Niederrohrdorf

ÖV-1.2

**Rottenschwil, Aufwertung
Bushaltestelle Abzweigung**

Neue Massnahme

Federführung

Gemeinde Rottenschwil

Beteiligte

Baudepartement (Unterhaltskreis III),
Gemeinde Besenbüren

Ansprechperson

Burkard Cornelia, Gemeindeschreiberin

Kosten

Kurzbeschreibung

An der Bushaltestelle Abzweigung (aktuelle Bezeichnung) soll im Zuge der Strassensanierung mit Kreisbau zudem ein Personen- und Fahrradunterstand gebaut werden. Die Bushaltestelle ist für die Gemeinden Rottenschwil und Besenbüren aufgrund als Umsteige- und Verbindungspunkt zu den umliegenden Gemeinden wie Muri und Wohlen von besonderer Bedeutung.

Die Bushaltestelle Abzweigung wird hauptsächlich durch Einwohnerinnen und Einwohner von Besenbüren genutzt wird.

Leistungseinheiten – Umsetzungsbereich

1 Haltestelle

5.6.2 C-Massnahmen

EV 19 Limmattalbahn 3. Etappe Killwangen - Baden Bahnhof (Optionale Weiterführung bis Untersiggenthal und Mellingen)

Priorität AP 5G

- A (2028-2032)
- B (2032-2036)
- C (nach 2036)

Priorität, ARE-Code AP XG

- A
- B
- C

Massnahmenart

Einzelmassnahme Verkehr

Massnahmenkategorie

Bus-/ÖV-Infrastruktur

Federführung

Kanton

Ansprechperson

Oliver Morel

Beteiligte

Kanton Aargau, Baden, Killwangen, Neuenhof, Spreitenbach, Wettingen

Beschreibung

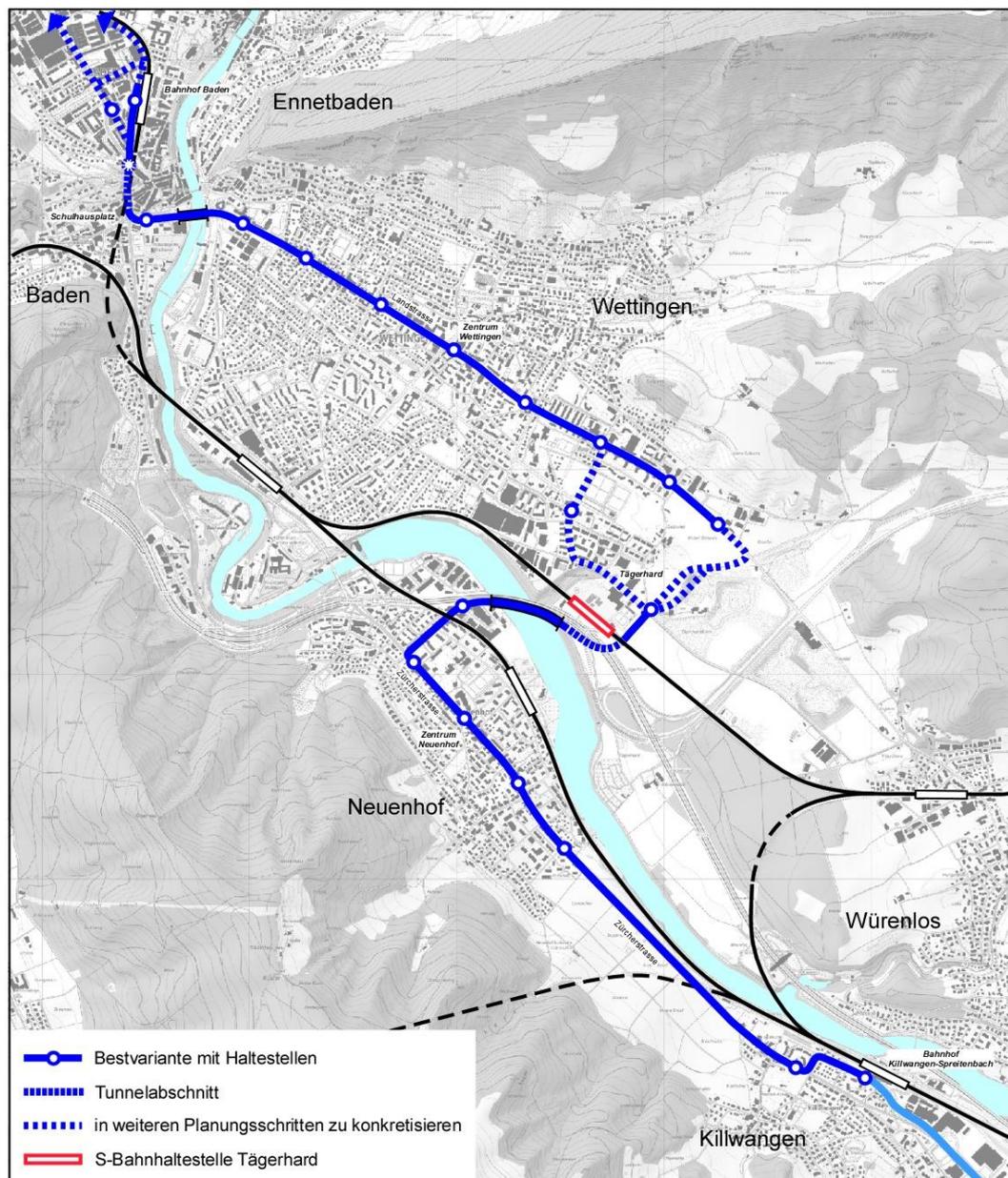


Abbildung: Streckenführung Limmattalbahn gemäss Richtplaneintrag im Zwischenergebnis vom 08.09.2020

Die Limmattalbahn (LTB) ist ein zentraler Baustein, der mithilfe, langfristig die Mobilitätsbedürfnisse im Limmattal mit Baden-Wettingen als Zentrum – gemäss Vorgaben der Mobilitätsstrategie mobilitätAARGAU 2016 – zu bewältigen. Die ersten beiden Etappen der LTB von Zürich Altstetten nach Schlieren und weiter bis Killwangen-Spreitenbach sind bereits in Betrieb. Sie wurden im Rahmen der Agglomerationsprogramme Limmattal der 2. und 3. Generation mitfinanziert.

Die Vorkehrungen für eine langfristige Weiterführung bis ins Zentrum von Baden und allenfalls darüber hinaus Richtung Siggenthal und Mellingen werden derzeit im Rahmen des Gesamtverkehrskonzepts (GVK) Raum Baden und Umgebung behandelt. Ziel und Planungsbasis dabei ist, dass der öffentliche Verkehr (ÖV) bis 2040 seine Beförderungsleistung gegenüber heute verdoppelt, seinen Modal-Split-Anteil von 20% auf 30% steigert und so den Grossteil des Mehrverkehrs bewältigt, der aus der prognostizierten Siedlungsentwicklung resultiert.

Heute gibt es im Raum Baden und Umgebung ein gutes Bussystem, das mit dem vorhandenen Ausbaupotenzial und den ebenfalls im GVK enthaltenen flankierenden Massnahmen das Leistungsziel 2040 voraussichtlich erreichen kann. Die bestehenden Siedlungszentren und die geplanten Entwicklungsschwerpunkte (Wettingen Tägerhard/Geisswies) können demnach vorläufig mit leistungsfähigen Bushauptachsen in dichtem Takt untereinander verbunden werden.

Ein Tram könnte darüber hinaus gezielte Entwicklungsimpulse unterstützen, wie es die LTB besonders im Raum Dietikon/Spreitenbach bewiesen hat. Aktuell wird im Rahmen des GVK-Prozesses geklärt, ob solche starken Impulse im Raum Baden künftig nötig und sinnvoll sind und wo sie realisiert werden sollen. Nach 2040 ist bei anhaltender Siedlungsentwicklung durchaus möglich, dass das Nachfragewachstum ein Bussystem auf seinen stärksten Hauptachsen an die Kapazitätsgrenze bringt. Damit langfristig der Spielraum für einen Systemwechsel von Bus auf Tram möglich bleibt, sollen die Trassees für mögliche Tramkorridore gesichert werden. Auf folgenden Korridoren ist denkbar, dass nach 2040 das Potential für einen Trambetrieb erreicht wird:

- Killwangen – Neuenhof – Wettingen – Baden, mit Varianten bei der Führung in Wettingen
- Baden – Obersiggenthal – Untersiggenthal
- Baden – Dättwil – Mellingen Heitersberg, mit Varianten bei der Anbindung von Baden (mit Tunnel oder oberirdisch via Schulhausplatz) und der Streckenführung ab Dättwil nach Mellingen-Heitersberg (via Nationalbahntrasse oder Mellingerstrasse durch Fislisbach)

Aufgrund der unterschiedlichen Platzverhältnisse erfolgt die Trasseesicherung je nach Abschnitt unterschiedlich:

- Tram auf einer Spur mit MIV (Mischverkehr mit MIV, wenig Landerwerb)
- Tram abschnittsweise auf separater Spur (abschnittsweise Eigentrassierung)
- Tram durchgehend auf separater Spur (Eigentrassee bzw. bestehendes Bahntrasse)

Die Machbarkeit einer Tramstrecke Killwangen – Baden über Neuenhof, Tägerhard, Wettingen Zentrum, die Hochbrücke und den Schulhausplatz ist stufengerecht für den bestehenden Richtplaneintrag (Zwischenergebnis, vgl. Abbildung oben) nachgewiesen. Weiterführende Äste Richtung Siggenthal und Mellingen werden im laufenden GVK vertieft untersucht, damit auch sie bei Bedarf als Zwischenergebnis in den Richtplan aufgenommen werden können. **Ob einzelne Äste bereits festgesetzt werden sollen, ist nach Abschluss des GVK zu entscheiden (Herbst 2024).** Die exakte Lage des Trassees ist stellenweise noch offen, insbesondere dort, wo noch alternative Varianten zu prüfen sind. Anzahl und Lage der Haltestellen sind noch zu konkretisieren. Bis zur Festsetzung müssten die betriebliche Machbarkeit und Stabilität von Abschnitten im Mischbetrieb Tram/MIV/Velo/Fussverkehr (z.B. Hochbrücke und Schulhausplatz in Baden) geklärt werden.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Zukunftsbild

Die Massnahme ist in Übereinstimmung mit dem Zielbild:

Verkehr: Die Bahn als Rückgrat des ÖV verbindet die urbanen Entwicklungsräume untereinander, bindet die ländlichen Entwicklungsachsen an die Zentren und damit an den Fernverkehr an und verbindet die Agglomeration mit den wichtigen Wirtschaftsräumen der Schweiz. Die Bahn zeichnet sich durch die effiziente Raumnutzung und ihre hohe Zuverlässigkeit aus und nimmt damit im Pendelverkehr der Agglomeration eine zentrale Rolle ein. Zwischen den urbanen Entwicklungsräumen und Richtung Zürich machen ganztags dicht getaktete Zugfolgen den Bahnverkehr besonders attraktiv. Das differenzierte Bahnangebot vom Fernverkehr über den Regionalverkehr bis zum Feinverteiler, wie es durch die Limmattalbahn ist, ist bezüglich Takt und Rollmaterial optimal auf die jeweilige Nachfrage abgestimmt.

Siedlung: Mit der Limmattalbahn wird das Agglomerationszentrum Baden gestärkt und die Erreichbarkeit und Vernetzung der an die Limmattalbahn angrenzenden urbanen Entwicklungsräumen und ländlichen Entwicklungsachsen gesteigert. Dies stellt eine wichtige Grundlage zur Erreichung von Arbeitsstandorten, Einkaufs- Bildungs- und Freizeitangeboten sowie weitere Anziehungspunkte in der Agglomeration zu gewährleisten.

Teilstrategie

Die Massnahme «Limmattalbahn 3. Etappe Killwangen - Baden Bahnhof» leistet einen Beitrag zur Umsetzung der folgenden Teilstrategien:

- S 1 – Wachstum in urbanen Entwicklungsräumen fokussieren: Siedlungsattraktivität erhöhen und Innenentwicklung unterstützen
- S 2 – Bauliche Entwicklung auf Verkehrsachsen ausrichten: ÖV orientierte Entwicklung
- S 4 – Entwicklung auf Schwerpunkte konzentrieren: optimale Einbindung der Schwerpunkte im ÖV-Netz.

S 6 – Strassenräume mit Lebensqualität entwickeln: Verträglichkeit mit nicht-strassenverkehrlichen Nutzung und Funktionen erhöhen

ÖV1 – Bahn als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs zwischen urbanen Entwicklungsräumen stärken (mind. 1/4h-Takt)

ÖV6 – Attraktive Zugänge zu ÖV-Haltestellen sicherstellen: komfortable Zugänge für Fuss- und Veloverkehr

Handlungsbedarf

Mit der Massnahme Verkehrsdrehscheibe Lenzburg wird folgender Handlungsbedarf adressiert:

1. *Potenziale schaffen und aktivieren: urbanen Entwicklungsräume sollen erwartete Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum aufnehmen*
2. *Negative Auswirkungen des Verkehrs auf Siedlung reduzieren: Reduktion der Verkehrsbelastungen sind notwendig*
6. *Attraktive Alternativen zum MIV schaffen: Transportkette FVV–ÖV–FVV, durch sichere und attraktive Zugänge die gesamte Transportketten von der Quelle zum Ziel in den Fokus stellen*
7. *Bedeutende ÖV-Potenziale abholen: Angebote im Nahverkehr ausbauen und mit dem Bahn- und Nahverkehrsangebot abstimmen*

Nutzen/Wirkung

Mit der Massnahme Verkehrsdrehscheibe Lenzburg wird folgender Handlungsbedarf adressiert:

Die Massnahme wirkt insbesondere in folgenden Bereichen:

- WK 1.1 Verbesserung des Gesamtverkehrssystems
- WK 1.3 Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems
- WK 2.1 Siedlungskonzentration und Innenverdichtung
- WK 4.1 Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen sowie von Lärmemissionen

Bezug/Abgrenzung zu weiteren Massnahmen

- Abstimmung mit S-Bahn-Haltestelle Wettingen Tägerhard: öV-Drehscheibe zwischen LTB und S-Bahn
- Massnahmen aus rGVK OASE (Teil Baden)

Planungsstand und Umsetzung

Aktueller Planungsstand, weitere Planungsschritte	Zeitplanung
Vertiefungsarbeiten für Richtplananpassung Erweiterung Zwischenergebnis oder Festsetzung (laufendes Verfahren)	2024
Öffentliche Anhörung/Mitwirkung Erweiterung Zwischenergebnis oder Richtplananpassung Festsetzung	Ende 2025
Behandlung der Botschaft Richtplananpassung Festsetzung im Grosse Rat	2026
Nächste Umsetzungsschritte	Zeitplanung
<input checked="" type="checkbox"/> Projektierung (inkl. Vorprojekt)	Ab 2040
<input type="checkbox"/> Plangenehmigung/Baubewilligung	
<input type="checkbox"/> Finanzierung	
Voraussichtlicher Baubeginn	Ca. 2050
Voraussichtliche Inbetriebnahme	Ca. 2055