

# MOBILITÄT

Ostaargauer Strassenentwicklung  
«OASE»: schon heute die Weichen  
für die Mobilität von morgen stellen.



Kanton Aargau  
Departement Bau, Verkehr und Umwelt  
Abteilung Verkehr  
5001 Aarau  
www.ag.ch/oase

Redaktion und Gestaltung  
Ernst Basler + Partner AG, Zollikon

Copyright  
© 2016 Kanton Aargau

## Vorwort

Zusammen haben wir Massnahmen zur Verbesserung der Mobilität im Ostaargau entwickelt. Damit kann das Verkehrsaufkommen im Jahr 2040 bewältigt werden. Ein intensiver gemeinsamer Prozess hat innert zweier Jahre zu Lösungen für eine Verkehrs-entlastung der Agglomerationen Brugg und Baden sowie für eine bessere Anbindung des Unteren Aaretals geführt. Diese Ansätze sind in einem Gesamtverkehrskonzept eingebettet, das Massnahmen in den Bereichen motorisierter Individualverkehr (Autos, Motorräder, Motorroller, Schwerverkehr), öffentlicher Verkehr, Fuss- und Radverkehr sowie Mobilitätsmanagement beinhaltet. Der frühe Einbezug und das direkte Mitwirken der drei betroffenen Regionen haben sich bewährt.

In den Räumen Baden und Brugg stehen jetzt je zwei Umfahrungsvarianten kombiniert mit der Förderung des Fuss- und Radverkehrs im Vordergrund. Sie sollen in einem ersten Schritt mit dem Ziel Zwischenergebnis ins Richtplanverfahren starten. Das offizielle Anhörungs- und Mitwirkungsverfahren dazu beginnt im April 2016.

Wirken Sie mit!

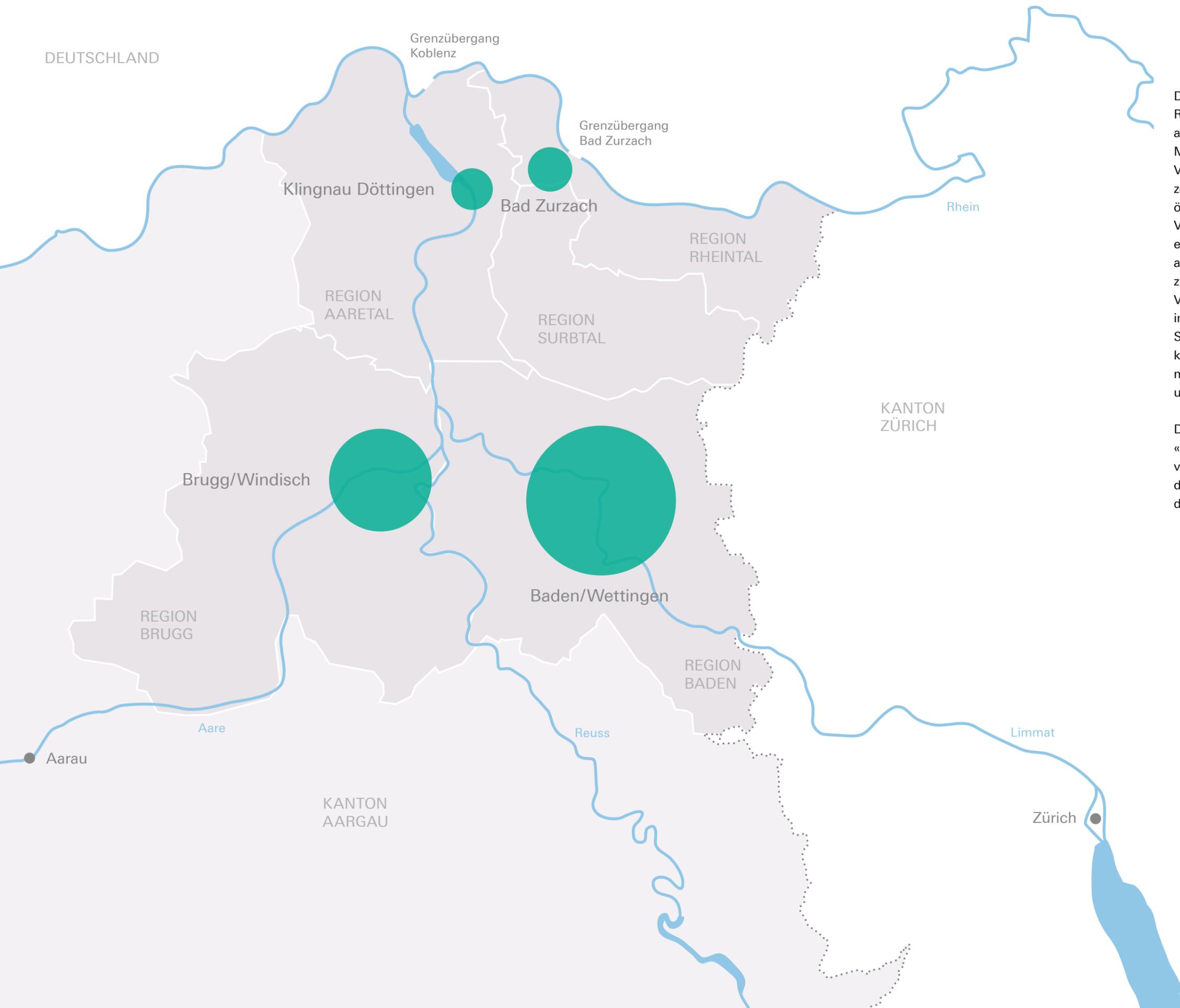
Daniel Moser, Präsident Brugg Regio

Dr. Markus Dieth, Präsident Baden Regio

Felix Binder, Präsident Zurzibiet Regio

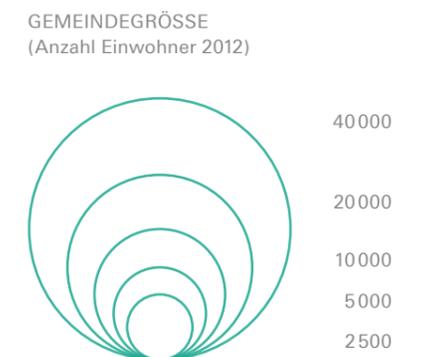
Stephan Attiger, Landstatthalter  
Vorsteher Departement Bau, Verkehr und Umwelt

# Dynamische Region Ostaargau



Der Ostaargau entwickelt sich dynamisch. Die guten Rahmenbedingungen im Kanton Aargau, die ausgezeichnete Lage am Tor zum Limmattal und zur Metropolitanregion Zürich bieten hervorragende Voraussetzungen für eine hohe Wirtschaftskraft und zentrumsnahe Wohnlagen. Ob zu Fuss, mit den öffentlichen Verkehrsmitteln (öV), dem Auto oder dem Velo – rund 250 000 Menschen legen tagtäglich über eine Million Wege in der Region zurück. Das Verkehrsaufkommen ist hoch und wird in Zukunft weiter zunehmen. Denn die Bevölkerung wächst hier im Vergleich zum Rest des Kantons stärker, insbesondere in Baden/Wettingen und Brugg/Windisch. Diese Städte leiden schon heute unter dem hohen Verkehrsaufkommen auf der Strasse. Das Untere Aaretal bemängelt die schlechte Strassenanbindung an die Zentren und an die Autobahn A1/A3.

Das Gesamtkonzept Ostaargauer Strassenentwicklung «OASE» schafft die Voraussetzungen, um die Mobilität von morgen bewältigen zu können. Davon profitiert die Bevölkerung in den Ostaargauer Gemeinden und in den angrenzenden Regionen.

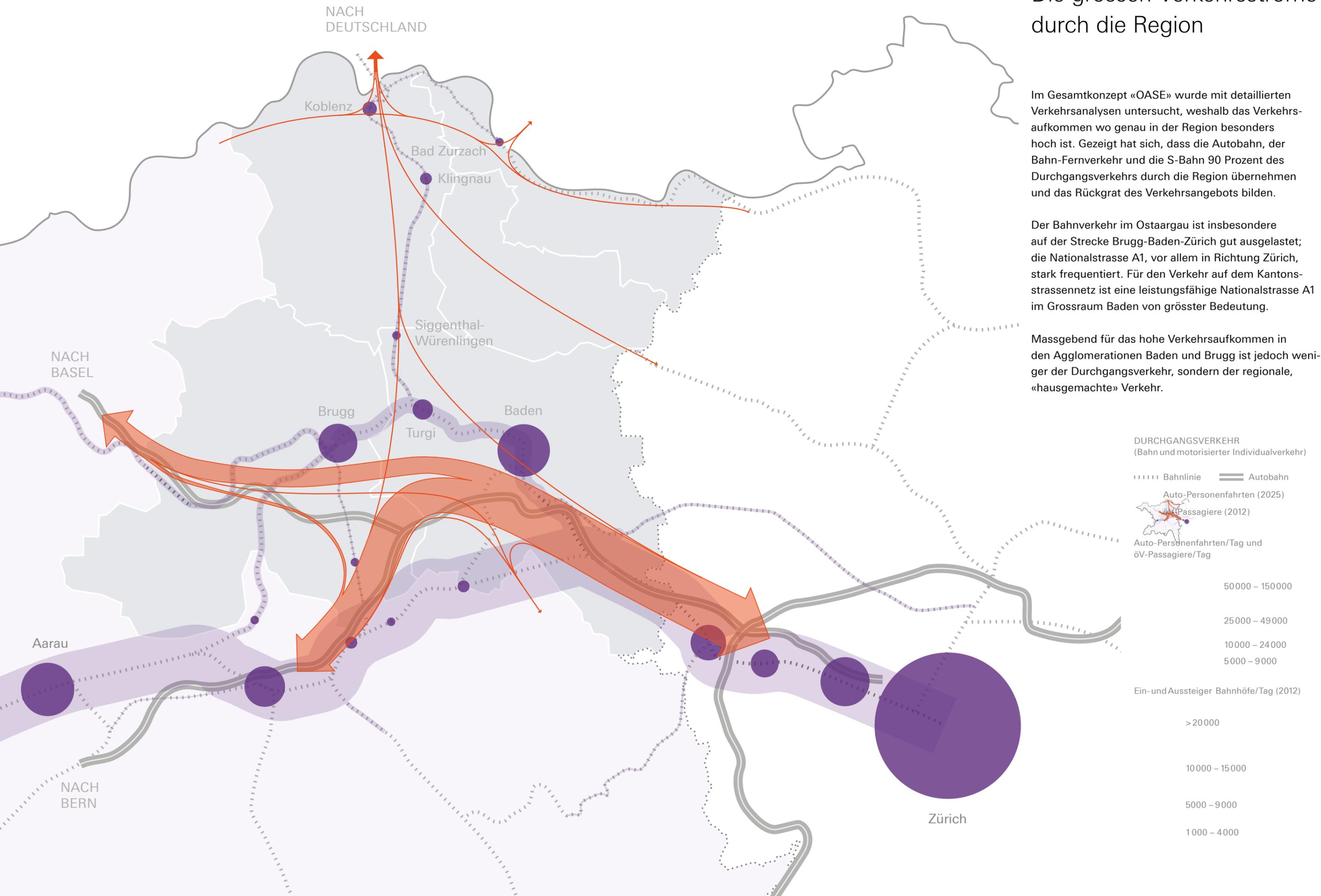


# Die grossen Verkehrsströme durch die Region

Im Gesamtkonzept «OASE» wurde mit detaillierten Verkehrsanalysen untersucht, weshalb das Verkehrsaufkommen wo genau in der Region besonders hoch ist. Gezeigt hat sich, dass die Autobahn, der Bahn-Fernverkehr und die S-Bahn 90 Prozent des Durchgangsverkehrs durch die Region übernehmen und das Rückgrat des Verkehrsangebots bilden.

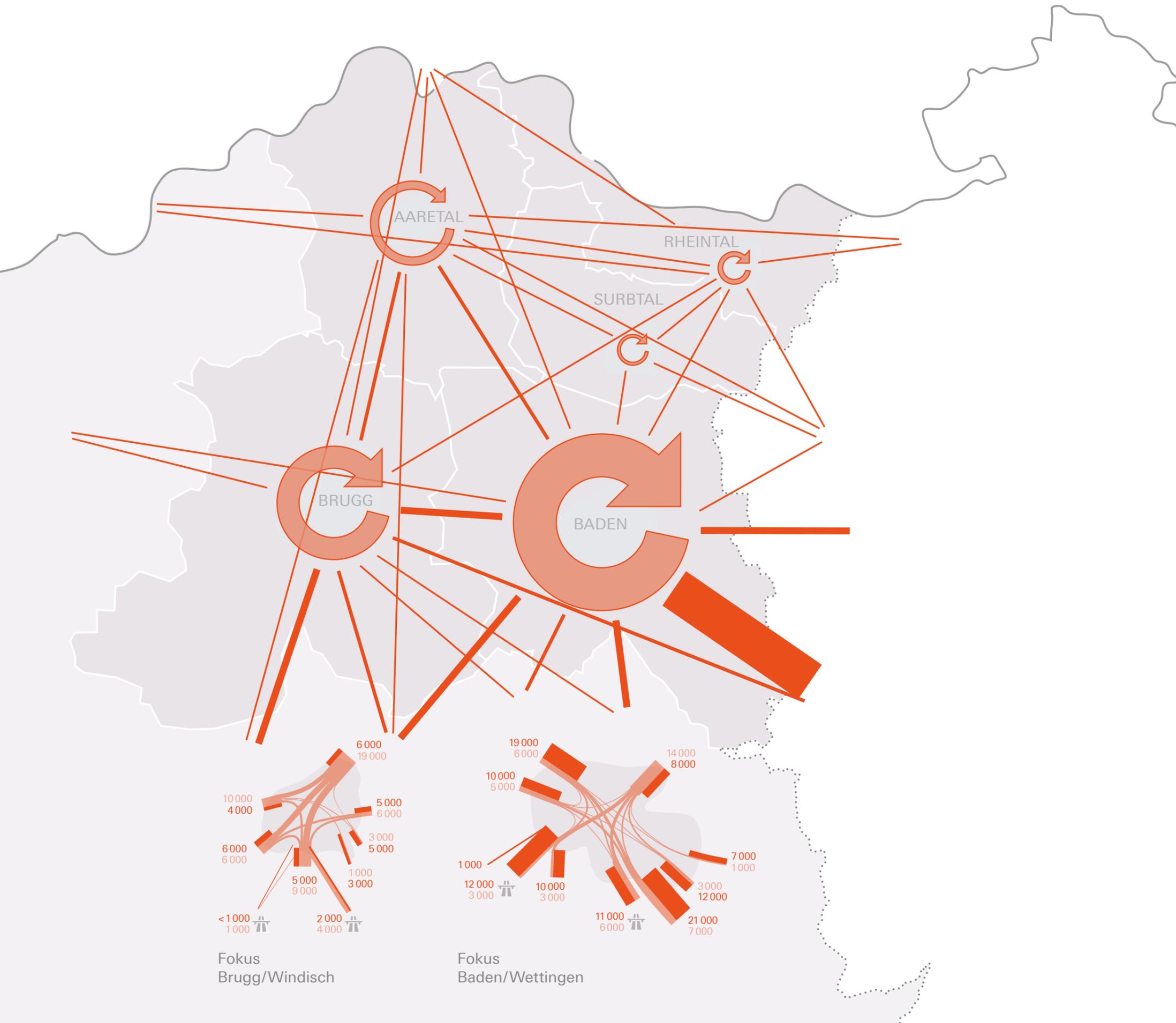
Der Bahnverkehr im Ostaaargau ist insbesondere auf der Strecke Brugg-Baden-Zürich gut ausgelastet; die Nationalstrasse A1, vor allem in Richtung Zürich, stark frequentiert. Für den Verkehr auf dem Kantonsstrassennetz ist eine leistungsfähige Nationalstrasse A1 im Grossraum Baden von grösster Bedeutung.

Massgebend für das hohe Verkehrsaufkommen in den Agglomerationen Baden und Brugg ist jedoch weniger der Durchgangsverkehr, sondern der regionale, «hausgemachte» Verkehr.



# «Hausgemachter» Verkehr

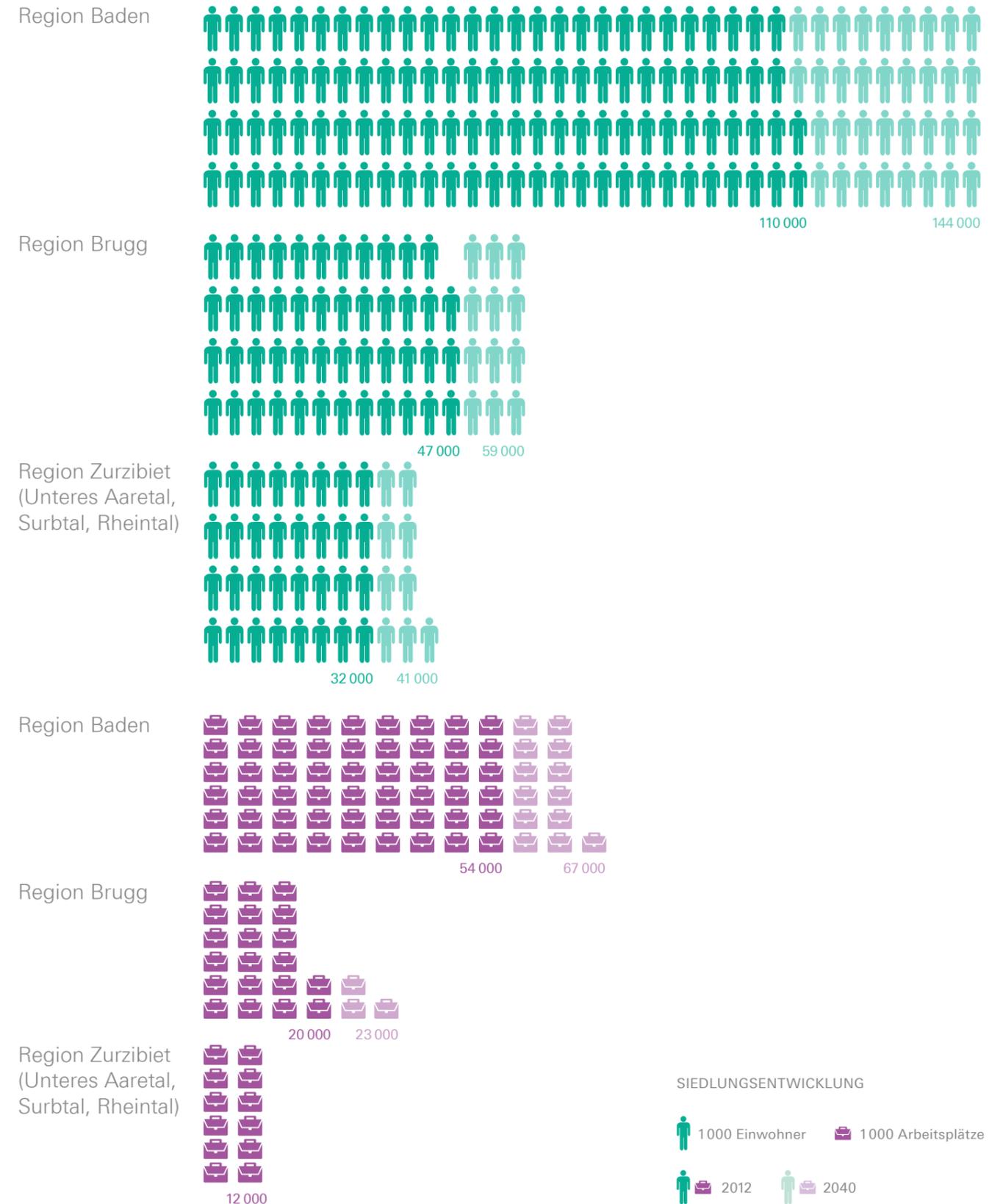
Dezentrales Wohnen, moderate Siedlungsdichte und eine starke Vernetzung der Gemeinden lösen viel Verkehr aus. Auch im Ostargau ist Wohnen im Grünen nach wie vor beliebt und verhältnismässig günstig. In den Zentren steigen die Kosten für Wohnraum. Die Arbeitsplätze konzentrieren sich nur zum Teil an zentralen Lagen. Die bauliche Dichte in den Zentren von Baden und Brugg ist moderat. Die regionale Wirtschaft basiert auf dem Austausch zwischen Bewohnern und Unternehmen – innerhalb der Gemeinden sowie zwischen den regionalen Zentren. So erstaunt es nicht, dass die Verkehrsanalysen aufzeigen, wie wichtig die Mobilität innerhalb des Ostargaus ist. Das Verkehrsaufkommen auf den Strassen der Region ist zu einem wesentlichen Teil «hausgemacht» – Binnenverkehr (zum Beispiel innerhalb von Baden/Wettingen) und Ziel-/Quellverkehr (zum Beispiel von Brugg nach Baden). Der Durchgangsverkehr spielt im Vergleich dazu eine untergeordnete Rolle.

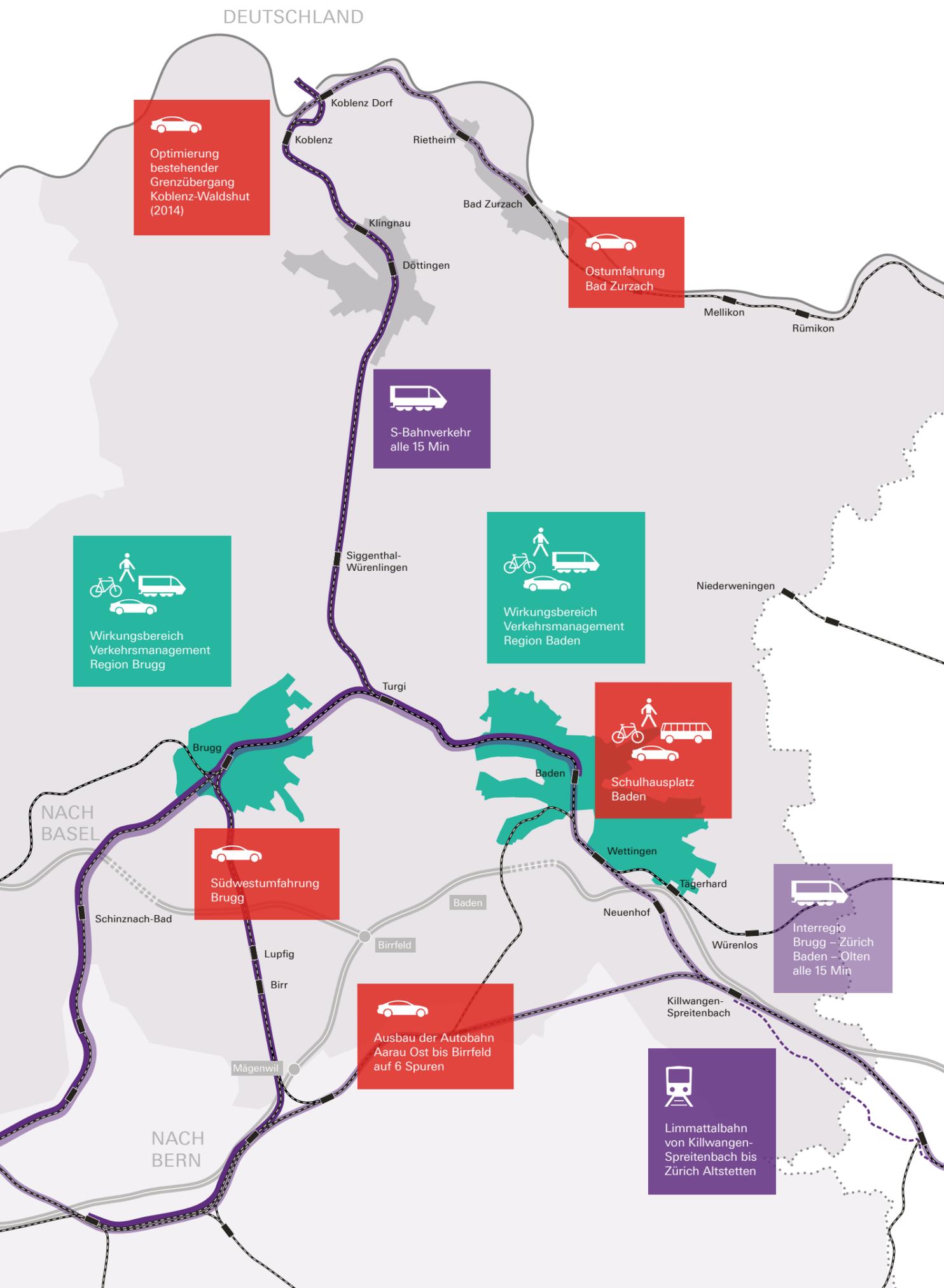


# 2040: mehr Menschen, mehr Verkehr

Das prognostizierte Wachstum im Ostargau bis 2040 ist beachtlich. Es werden in der Region Baden 34 000 mehr Menschen wohnen (+ 31 Prozent). In der Region Brugg sind es ca. 12 000 Personen (+ 26 Prozent) und im Zurzibiet rund 9 000 (+ 27 Prozent). Dies führt zu einer erheblichen Verkehrszunahme. Die Anzahl Arbeitsplätze erhöht sich ebenfalls, jedoch in geringerem Ausmass. Die Distanz zwischen Wohnen und Arbeiten nimmt deshalb weiter zu. Die Zahl der Pendler, innerhalb der Region und darüber hinaus, steigt – und damit der «hausgemachte» Verkehr. Ein Trend, der durch die Siedlungsentwicklung nach innen in den Zentren alleine nicht aufgefangen werden kann.

Gefragt sind Lösungen, die auf die Raumplanung abgestimmt sind und alle Verkehrsarten (Strasse, Bahn, Bus, Fuss- und Radverkehr) miteinbeziehen. Genau hier setzt das Gesamtkonzept «OASE» an. Mit der Richtplananpassung des Siedlungsgebietes im Frühjahr 2015 definierte der Kanton die raumplanerischen Rahmenbedingungen: Sie begrenzen die Siedlungsentwicklung in der Fläche und fördern die Innenentwicklung. Auf diesen Rahmenbedingungen baut die «OASE» auf.





## Weitblick «OASE»: Vorhaben bis 2040 im Visier

Um die steigende Nachfrage nach Mobilität zu bewältigen, spielt im «OASE»-Gesamtkonzept auch die geplante Angebotsentwicklung auf der Schiene eine zentrale Rolle: Der Kanton Aargau setzt auf den öffentlichen Verkehr. «Stark vernetzt und dicht vertaktet», so lautet das Ziel zum Bahnangebot im Jahr 2030, das der Kanton Aargau zusammen mit den Nordwestschweizer Kantonen ausgearbeitet hat. Die Umsetzung der strategischen Bahnentwicklung 2030 (STEP) übernimmt die Schlüsselrolle bei der Bewältigung des künftigen Verkehrs: Alle 15 Minuten soll eine Direktverbindung von Baden und Brugg nach Zürich und Aarau angeboten werden. Die wichtigsten S-Bahn-Linien ergänzen einander im 15-Minuten-Takt, auch ins Untere Aaretal. Die angebotenen Sitzplatzkilometer sollen sich damit bis 2040 annähernd verdoppeln.

Eine weitere Brücke zwischen den Kantonen Aargau und Zürich schlägt die Limmattalbahn, die ab Ende 2022 die Gemeinden Zürich Altstetten, Schlieren, Urdorf, Dietikon, Spreitenbach und Killwangen im 15-Minuten-

Takt verbinden wird. Ein regionales Verkehrsmanagementsystem für Baden und Brugg ermöglicht ein effizientes Bewirtschaften der vorhandenen Strassen. Das Bussystem wird bis 2040 in Abhängigkeit zur baulichen Dichte und zum Bahnangebot optimiert.

Neben der Schiene und dem öV sind bis 2040 auch Strassenmassnahmen geplant beziehungsweise zum Teil bereits umgesetzt: Zwischen Aarau Ost und Birrfeld soll die Autobahn auf sechs Spuren ausgebaut werden. Der Schulhausplatz Baden wird umgebaut sein. Geplant oder bereits in Ausführung sind weitere Vorhaben wie die Südwestumfahrung Brugg, die Ostumfahrung Bad Zurzach sowie die Optimierung des Grenzübergangs Koblenz-Waldshut.

Das Gesamtkonzept «OASE» basiert auf diesen bereits umgesetzten beziehungsweise geplanten Vorhaben und ergänzt sie zielgerichtet.

### GEPLANTE VORHABEN

- Interregio
- S-Bahn
- Limmattalbahn
- Motorisierter Individualverkehr (Autos, Motorräder, Motorroller, Schwerverkehr)
- Wirkungsbereich Verkehrsmanagement



# «OASE»: Entlastung und mehr Lebensqualität

## Entlastung von Baden und Brugg

Die Hauptziele der «OASE» sind die Entlastung von Baden/Wettingen und Brugg/Windisch vom hohen Verkehrsaufkommen auf der Strasse sowie die bessere Anbindung des Unteren Aaretals. Kern der «OASE» sind neue Umfahrungen, ergänzt mit Massnahmen für den Fuss- und Radverkehr. Der Regierungsrat des Kantons Aargau hat am 11. November 2015 zur Kenntnis genommen, dass folgende fünf Massnahmen für das Richtplanverfahren vorbereitet werden:

**Raum Baden:** Umfahrung Baden West mit Anschluss an die Mellingerstrasse (1) beziehungsweise ohne (2) sowie Martinsbergtunnel (3).

**Raum Brugg:** Nordumfahrung Windisch tief mit Spange Aufeld (4) sowie Südostumfahrung Windisch mit neuer Aarequerung (5).

Die fünf Massnahmen sind aus umfangreichen Situations-, Verkehrs- und Nachhaltigkeitsanalysen als erfolgversprechendste Varianten mit dem grössten Nutzen pro eingesetztem Franken hervorgegangen. Im Rahmen des anstehenden Richtplanverfahrens werden sie nochmals evaluiert. Ziel ist, im Raum Baden und Brugg je eine Variante im Richtplan festzusetzen.

**Raum Zurzibiet:** Auch das Aaretal profitiert in Form einer zuverlässigeren Zufahrt auf die Autobahn von den beiden Umfahrungen in Baden und Brugg/Windisch (6). Dazu kommt, dass die unabhängig von der «OASE» schon im Richtplan eingetragenen Umfahrungen, Siggenthal-Station und die neue Rheinbrücke Koblenz Ost, in den nächsten Jahren in separaten Verfahren wieder aufgenommen werden.

## Mehr Lebensqualität dank attraktivem Fuss- und Radverkehr

Die «OASE»-Strassenmassnahmen in Baden und Brugg schneiden deutlich besser ab, wenn sie mit den Massnahmen für den Fuss- und Radverkehr kombiniert werden: nicht nur gegenüber der reinen Strassenvariante,

sondern auch gegenüber der Kombination Strasse/öV. Dies, weil flächendeckende Massnahmen zur Förderung des Fuss- und Radverkehrs einerseits den Strassenverkehr in den Zentren reduzieren. Andererseits haben sie zur Folge, dass der verbleibende Verkehr tiefere Geschwindigkeiten aufweist.

Die Strategie Fuss- und Radverkehr meint nicht einfach «ein bisschen mehr Velo und Fussgänger» – der Ausbau des Fuss- und Radverkehrs soll vielmehr zum leistungsfähigen Verkehrsträger für den städtischen Binnen- und Ziel-/Quellverkehr werden. In den urbanen Räumen in und um Baden und Brugg soll eine Fuss- und Radverkehrskultur entstehen, die Beschäftigte und Bewohner dazu bewegt, die «letzte Meile», zum Beispiel den Weg von und zum Bahnhof, zu Fuss oder mit dem Velo zurückzulegen. Unter dem Strich heisst das: mehr Raum für Velofahrende und Fussgänger. Zum Beispiel durch Bike + Ride-Stationen, Veloabstellplätze, eine Umnutzung der Hochbrücke in Baden oder durch trassierte Schnellrouten, auf denen der Veloverkehr möglichst ungestört bis ins städtische Zentrum zirkulieren kann. Mobilitätsmanagement-Massnahmen sollen durch neue Angebote und innovative Anreize die Nutzung des Fuss- und Radverkehrs, des öV sowie die effiziente Autonutzung fördern. Das Resultat ist nicht nur weniger Strassenverkehr in den Zentren, sondern auch mehr Sicherheit, städtebauliche Attraktivität und Lebensqualität.



# Wie es weitergeht

Das Gesamtkonzept «OASE» ist das Resultat eines umfangreichen Verfahrens, an dem die betroffenen Regionen aktiv partizipiert haben: Rund hundert Lösungsideen kamen zusammen und wurden punkto Machbarkeit, verkehrliche Wirkung, Nachhaltigkeit sowie Zielerfüllung beurteilt. Die ausgewählten Massnahmen versprechen auf lange Sicht den höchsten Nutzen.

Die nächsten Meilensteine der «OASE» sind:

**Richtplanverfahren «OASE»-Strasseninfrastruktur-Varianten:** Die fünf «OASE»-Varianten sollen auf der Stufe Zwischenergebnis im Richtplan (vgl. Kasten rechts) eingetragen werden. Die öffentliche Anhörung und Mitwirkung dazu beginnt im April 2016. 2017 beschliesst der Grosse Rat, ob die «OASE» als Zwischenergebnis aufgenommen wird. 2019 wird er voraussichtlich über eine Festsetzung im Richtplan entscheiden – wenn möglich nur noch mit je einer Bestvariante im Raum Brugg und Baden. Ist die Festsetzung erfolgt, kann der Kanton das Projektierungsverfahren starten.

**Fuss- und Radverkehr sowie Mobilitätsmanagement:** Zum jetzigen Zeitpunkt liegen Ideen vor. Sie werden nun weiter konkretisiert. Ziel ist, dass sie die Verbindlichkeit eines Richtplaneintrags erhalten.

**Bahnverkehr gemäss Prozess STEP:** Ab ca. 2040 gibt es eine Direktverbindung von Baden und Brugg nach Zürich und Aarau mit Zügen im 15-Minuten-Takt. Auch die S-Bahn-Linien verkehren ab dann im 15-Minuten-Takt.

Neben der «OASE» laufen folgende Vorhaben:

**Limmattalbahn:** Ca. 2019 erfolgt der Richtplaneintrag auf Stufe Zwischenergebnis «Busvorlauf Limmattalbahn». Die Strecke Killwangen-Spreitenbach soll voraussichtlich bis 2022 realisiert werden.

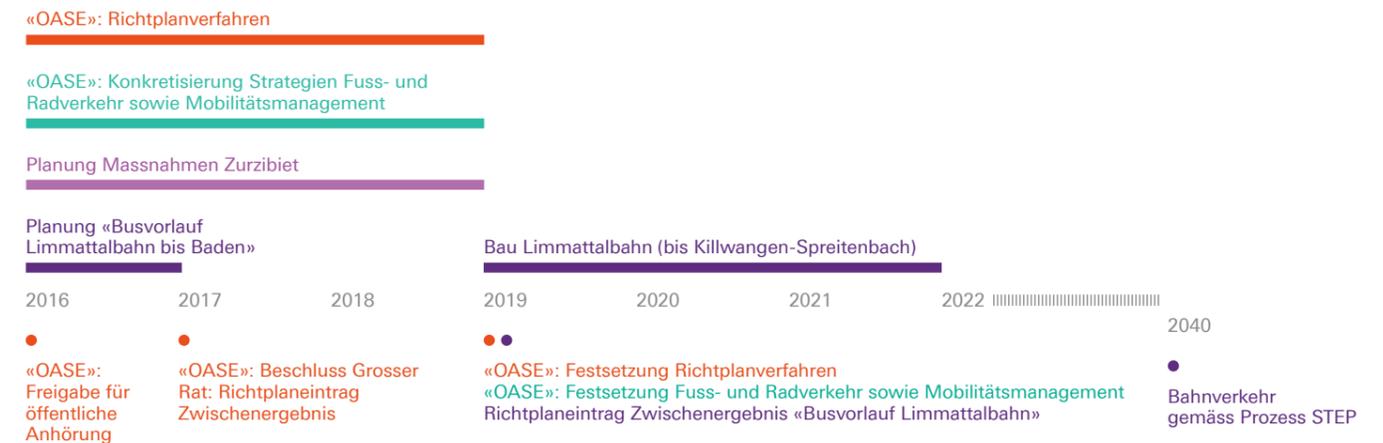
**Nationalstrasse:** Die Autobahn A1 hat im Raum Baden eine grosse Bedeutung für den regionalen (Ziel-/Quell-) Verkehr. Unabhängig von den «OASE»-Planungsarbeiten muss ihre Funktionsfähigkeit im Raum Baregg bis zum Gubrist mittel- bis langfristig sichergestellt werden. Der Kanton Aargau wird deshalb ausserhalb der «OASE»-Planungen zusammen mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) eine Studie zu diesem Thema starten.

**Zurzibiet:** Schon vor Beginn der «OASE»-Planungen waren die «Umfahrung Siggenthal-Station» und «Neue Rheinbrücke Koblenz Ost» auf Stufe Vororientierung im Richtplan eingetragen. In den nächsten Jahren werden sie nun in separaten Verfahren weiterbehandelt.

## Was bisher geschah



## Die nächsten Schritte



## Richtplan kurz erklärt

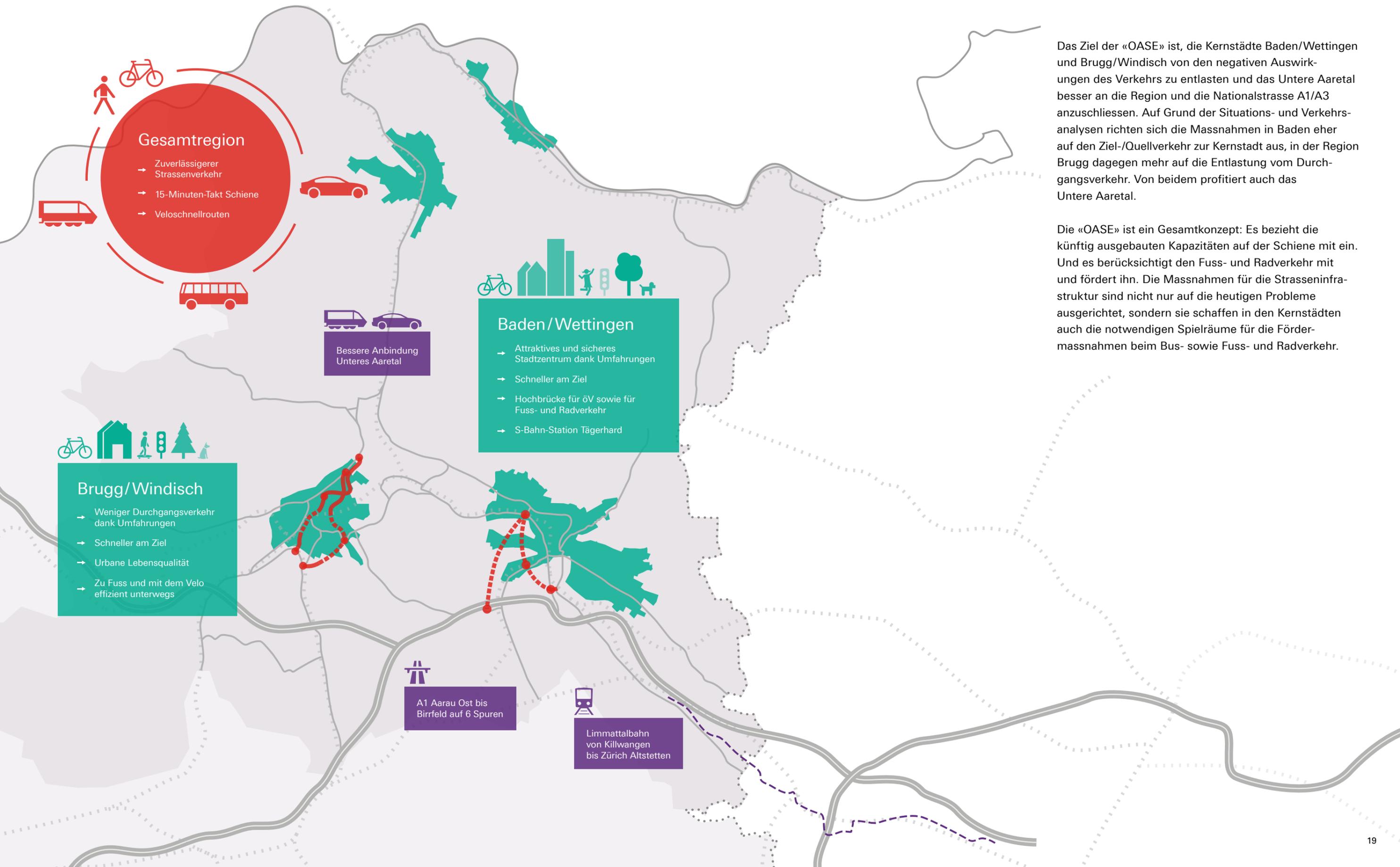
Der Richtplan ist das zentrale Planungsinstrument des Kantons. Er zeigt die aufeinander abzustimmenden Planungen von Bund, Kanton und Gemeinden. Im Richtplan gibt es drei verschiedene Stufen:

**Festsetzungen** sind Vorhaben, die mit Blick auf die wesentlichen räumlichen Auswirkungen bereits abgestimmt sind.

**Zwischenergebnisse** sind Vorhaben, die noch nicht abgestimmt sind, für die sich aber klare Aussagen zu den weiteren Abstimmungsschritten machen lassen.

Bei **Vororientierungen** handelt es sich um Ideen von Vorhaben, die eine Raumrelevanz haben können und bei Bedarf weiterentwickelt werden können.

# Gesamtkonzept «OASE» auf einen Blick



Das Ziel der «OASE» ist, die Kernstädte Baden/Wettingen und Brugg/Windisch von den negativen Auswirkungen des Verkehrs zu entlasten und das Untere Aaretal besser an die Region und die Nationalstrasse A1/A3 anzuschliessen. Auf Grund der Situations- und Verkehrsanalysen richten sich die Massnahmen in Baden eher auf den Ziel-/Quellverkehr zur Kernstadt aus, in der Region Brugg dagegen mehr auf die Entlastung vom Durchgangsverkehr. Von beidem profitiert auch das Untere Aaretal.

Die «OASE» ist ein Gesamtkonzept: Es bezieht die künftig ausgebauten Kapazitäten auf der Schiene mit ein. Und es berücksichtigt den Fuss- und Radverkehr mit und fördert ihn. Die Massnahmen für die Strasseninfrastruktur sind nicht nur auf die heutigen Probleme ausgerichtet, sondern sie schaffen in den Kernstädten auch die notwendigen Spielräume für die Fördermassnahmen beim Bus- sowie Fuss- und Radverkehr.

