



**DEPARTEMENT
BAU, VERKEHR UND UMWELT**

Neues Veloweggesetz

Gesamtverkehrskonzept (GVK) Raum Baden und Umgebung

**GV Pro Velo Baden
22. Februar 2024**

Inhaltsverzeichnis

1. **Veloweggesetz des Bundes**
Veronika Killer, BVU AVK
2. **Stand Gesamtverkehrskonzept (GVK) Raum Baden und Umgebung**
Frank Rüede, BVU AVK



KANTON AARGAU

Menschen machen Zukunft

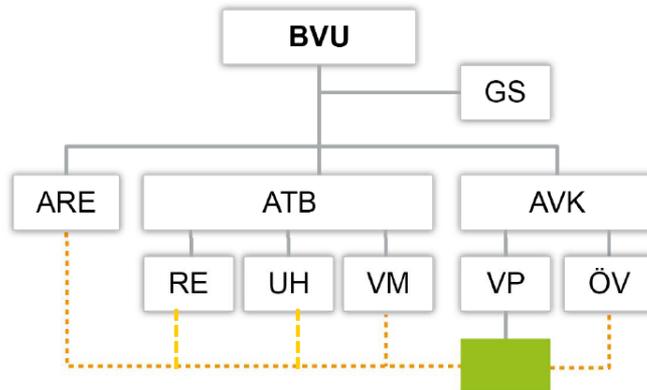
DEPARTEMENT
BAU, VERKEHR UND UMWELT

Bundesgesetz über Velowege (Veloweggesetz, VWG)

Inkrafttreten per 1. Januar 2023

Fachstelle Fuss- und Veloverkehr = Fachstelle für Velowege gemäss Veloweggesetz

Abteilung Verkehr (AVK),
Departement Bau, Verkehr
und Umwelt (BVU)



Veronika Killer, 80 %, Dr. sc., MSc.
Geografie

veronika.killer@ag.ch

062 835 33 35



Jeannine Geiser, 80 %, MA/MSc. in
Sustainable Development

jeannine.geiser@ag.ch

062 835 45 37

Bundesgesetz über Veloweg

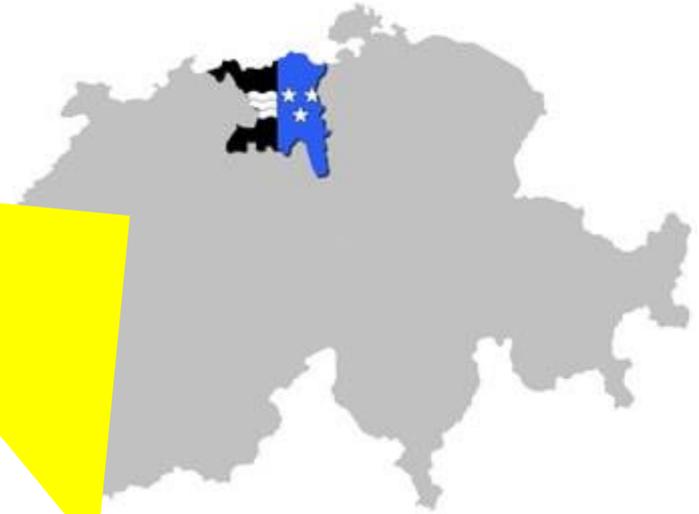


Foto Kanton Aargau - © Sven Knie - Fotolia.com

Weshalb Veloweggesetz und nicht Velogesetz?

Bundesverfassung

Art. 88 Fuss-, Wander- und Velowege

¹ Der Bund legt **Grundsätze** über Fuss-, Wander- und Velowegnetze fest.

² Er kann Massnahmen der Kantone und Dritter zur Anlage und Erhaltung solcher Netze sowie zur Information über diese unterstützen und koordinieren. **Dabei wahrt er die Zuständigkeiten der Kantone.**

³ **Er** nimmt bei der Erfüllung seiner Aufgaben Rücksicht auf solche Netze. Er ersetzt Wege, die er aufheben muss.

- > Infrastrukturgesetz
 - > Keine Fahrzeuge oder Personen
 - > Velo**WEG**gesetz
- Kanton Aargau: **Velorouten oder Velonetz**

Wer setzt das Veloweggesetz um?

Art. 1 Gegenstand

Dieses Gesetz:

- a. **legt die Grundsätze** fest, **die die Kantone und Gemeinden** bei der Planung, Anlage und Erhaltung von Velowegnetzen **beachten müssen**;
- b. regelt die Unterstützung der Kantone und Gemeinden durch den Bund bei der Planung, Anlage und Erhaltung von Velowegnetzen und bei der Information der Öffentlichkeit über diese Netze;
- c. regelt die Aufgaben des Bundes im Bereich Velowegnetze.

- > Betrifft die Behörden
- > Bund, Kanton und Gemeinden

Alltagsvelonetz (Art. 3)

Art. 3 Velowegnetze für den Alltag

¹ Velowegnetze für den Alltag liegen in der Regel in oder zwischen Siedlungsgebieten.

² Sie umfassen Strassen, Strassen mit Radstreifen, Velobahnen, Radwege, Wege, Veloparkierungsanlagen und ähnliche Infrastrukturen.

³ Sie erschliessen und verbinden insbesondere Wohngebiete, Arbeitsplätze, Schulen, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, öffentliche Einrichtungen, Einkaufsläden, Freizeit- und Sportanlagen sowie Velowegnetze für die Freizeit.



ALLTAGSNETZ

- > Alltagsnetze in oder zwischen Siedlungsgebieten
- > Velowegnetze im Mischverkehr oder auf eigener Veloinfrastruktur
- > Velobahnen (Bezeichnung Bund) = Velovorzugsrouten (Bezeichnung Kanton Aargau)
- > Veloparkierungsanlagen
Bund geht von grösseren Anlagen mit einer übergeordneten Bedeutung aus = im Kt. Aargau Bike+Ride-Anlagen an Bahnhöfen und regional wichtigen Bushaltestellen

Velonetz = Alltag und Freizeit



Freizeitvelonetz (Art. 4)

Art. 4 Velowegnetze für die Freizeit

¹ Velowegnetze für die Freizeit dienen vorwiegend der Erholung und liegen in der Regel ausserhalb der Siedlungsgebiete.

² Sie umfassen Strassen, Radwege, Wege, signalisierte Velowander- und Mountainbike-Routen und ähnliche Infrastrukturen.

³ Sie erschliessen und verbinden insbesondere für die Erholung geeignete Gebiete und Landschaften sowie Sehenswürdigkeiten, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, Freizeitanlagen und touristische Einrichtungen.



- > Freizeitnetze ausserhalb der Siedlungsgebiete, Anbindung mit Alltagsnetz
- > Bestehen aus signalisierten Velowander- und Mountainbike-Routen
 - > Bund geht davon aus, dass Mountainbike-Routen Teil des Freizeitnetzes sind.
 - > Kanton heute: Zusammenarbeit mit der Stiftung SchweizMobil (Velolandrouten und Mountainbike-Routen), Zusammenarbeit soll beibehalten werden
 - > Nationale und regionale Velolandrouten = Freizeitnetz des Kt. Aargau (wie bisher)
 - > lokale Veloland- und Mountainbike-Routen = kommunale Freizeitrouten (wie bisher)

Planungspflicht bis 2027 (Art. 5, 12, 19)

Art. 5 Planungspflicht und Zugänglichkeit der Pläne

¹ Die Kantone sorgen dafür, dass:

- a. bestehende und vorgesehene Velowegnetze für den Alltag und die Freizeit in **Plänen festgehalten werden**;
- b. die Pläne periodisch überprüft und nötigenfalls angepasst werden.

² Die **Pläne sind für die Behörden verbindlich**. Die Kantone legen die übrigen Rechtswirkungen der Pläne fest und regeln das Verfahren für deren Erstellung und Änderung. Falls sie die **Planung der kommunalen Wegnetze an ihre Gemeinden delegieren**, sorgen sie für die Erfüllung der Aufgaben nach Absatz 1.

³ Die Betroffenen sowie die interessierten Organisationen sind an der Planung zu beteiligen.

⁴ Die **Pläne sind öffentlich**. Sie müssen **in elektronischer Form zugänglich** sein.

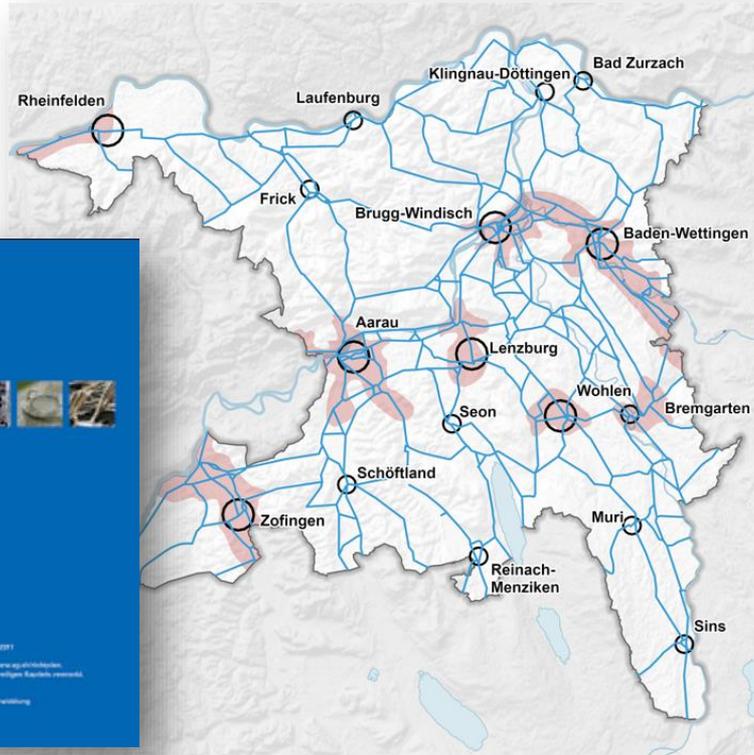
Art. 12 Zurverfügungstellung von Geobasisdaten

¹ Die **Kantone** stellen **dem Bund die aktuellen Geobasisdaten** zu ihren Velowegnetzen **zur Verfügung**.

² Die Fachstelle des Bundes für Velowege kann Vorschriften über die qualitativen und technischen Anforderungen an diese Geobasisdaten erlassen.

- > Kantone sind zuständig, dass Alltags- und Freizeitnetze **bis 2027 in Plänen festgehalten** werden.
- > Kantone können die Planung der kommunalen Wegnetze an die Gemeinden delegieren = Kt. Aargau kennt das Instrument "Kommunaler Gesamtplan Verkehr". Die **kommunalen Netze werden im kommunalen Gesamtplan Verkehr gesichert**. Der Kanton unterstützt die Gemeinden diesbezüglich (Netzplanung und Anwendung Planungsgrundsätze).
- > Digitalisierung der Velonetzpläne, Daten werden vom Bund verwaltet und publiziert.

Alltagsnetz



Richtplan

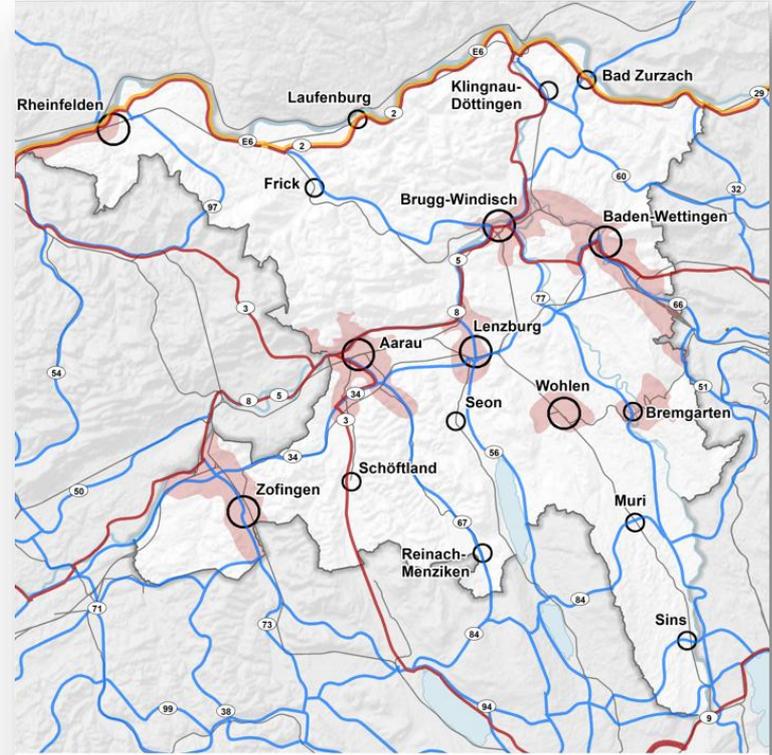
Wachstumsbericht April bis Oktober 2014, Seite 29, September 2014

Die aktuelle Fassung des Richtplans ist online verfügbar unter www.zh.ch/richtplan. Die Änderungen des letzten Halbjahres sind in der jeweiligen Ausgabe ersichtbar.

Merkmale:
 - Die Kantone Aargau, Valais und Uri sind, abgesehen von den jeweiligen Kantonsverordnungen, nicht dargestellt.
 - Stand: 1. September 2014
 - Herausgeber: www.zh.ch/richtplan

Ausgangslage	Richtplanaussage	
	Kantonales Veloroutennetz	
	Kernstadt / Ländliches Zentrum	
	Urbane Entwicklungsraum	

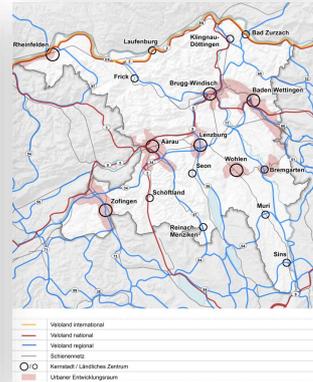
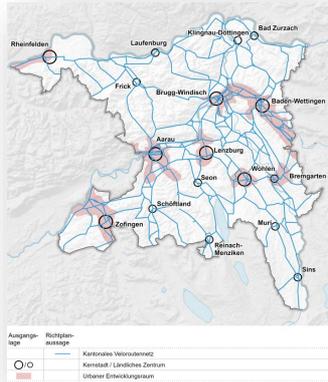
Freizeitnetz



	Veloland international
	Veloland national
	Veloland regional
	Schiennetz
	Kernstadt / Ländliches Zentrum
	Urbane Entwicklungsraum

Alltags- und Freizeitvelonetz

Kanton
im Richtplan festgehalten



VELONETZ ALLTAG

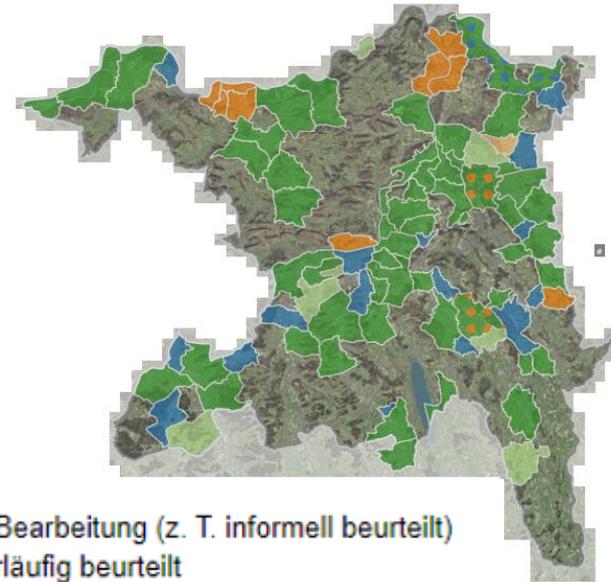
«Der Weg zum Ziel»

VELONETZ FREIZEIT

Velo- wandern Mountain- biken

«Der Weg als Ziel»

Gemeinde
mit kommunalen Gesamtplan Verkehr festgehalten [Teilpläne Fuss- und Veloverkehr (Alltag und Freizeit)]



- in Bearbeitung (z. T. informell beurteilt)
- vorläufig beurteilt
- genehmigt

Umsetzung mit Planungsgrundsätzen (Art. 6, 8, 19)

Art. 6 Planungsgrundsätze

Die für die Planung der Velowegnetze zuständigen Behörden sorgen im Grundsatz dafür, dass:

- a. die Velowege **zusammenhängend** und **durchgehend** sind und insbesondere die wichtigen Orte nach den Artikeln 3 Absatz 3 und 4 Absatz 3 erschliessen;
- b. **die Netze eine angemessene Dichte** und die Velowege eine **direkte** Streckenführung **aufweisen**;
- c. die Velowege **sicher** sind und der Veloverkehr, **wo möglich** und angebracht, **getrennt vom motorisierten Verkehr und vom Fussverkehr** geführt wird;
- d. die Velowege einen **homogenen** Ausbaustandard aufweisen;
- e. die Netze **attraktiv** sind und dass die Velowegnetze für die Freizeit für die Velofahrerinnen und die Velofahrer eine hohe Erholungsqualität aufweisen.

Art. 8 Anlage und Erhaltung

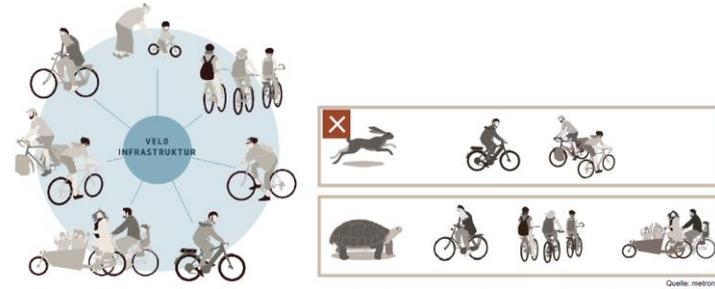
Die für die Velowege **zuständigen Behörden sorgen dafür, dass:**

- a. **Velowege angelegt, erhalten und signalisiert werden**;
- b. die Velowege frei und sicher mit dem Velo befahren werden können;
- c. die öffentliche Benutzung rechtlich gesichert ist.

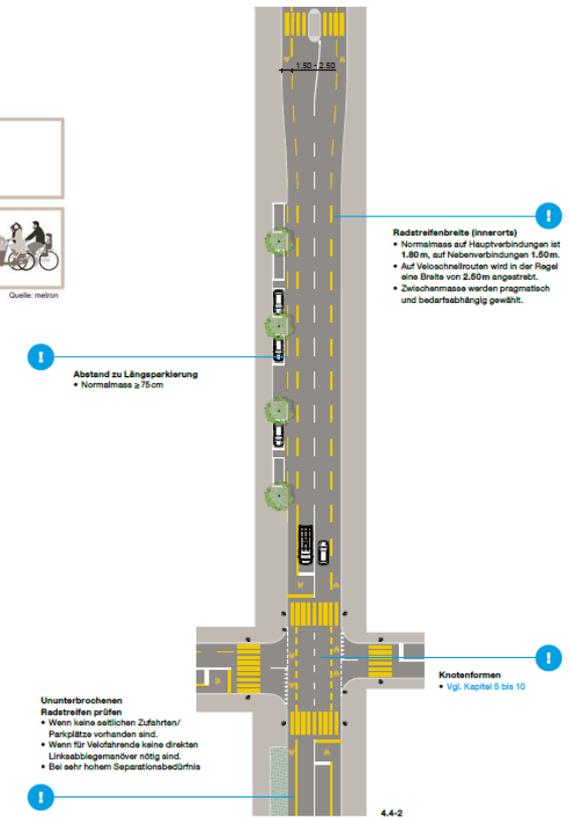
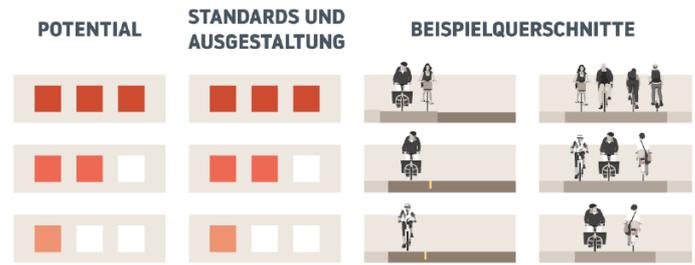
- > ASTRA publiziert **Planungshilfe Velowegnetzplanung** bis Februar 2024
- > Kanton erarbeitet Grundsätze zur **Netzentwicklung**:
 - > **Festlegung der Dichte der Velonetze ist Aufgabe der Kantone** = Kanton Aargau derzeit im Klärungsprozess, was eine sinnvolle Dichte bei Velowegen ist.
 - > **Anerkannte Qualitätskriterien:** zusammenhängend, durchgehend, angemessen dicht, direkt, sicher, Verkehrstrennung wo möglich, homogen, attraktiv
- > **Umsetzung bis 2042**

Zusammenspiel von Planungsgrundsätzen und Infrastruktur

Ein Netz für alle



- > Zusammenhängend, durchgehend, angemessen, dicht, direkt, sicher, Verkehrstrennung, homogen, attraktiv



Weitere Pflichten Kanton

Art. 9 Ersatz

¹ Müssen in den Plänen festgelegte Velowege oder Teile davon aufgehoben werden, so sorgen die zuständigen Behörden für angemessenen Ersatz durch vorhandene oder neu zu schaffende Wege; dabei berücksichtigen sie das öffentliche Interesse und die örtlichen Verhältnisse.

² Velowege sind insbesondere zu ersetzen, wenn:

- a. sie nicht mehr frei befahrbar sind;
- b. sie unterbrochen werden;
- c. sie nicht mehr sicher befahren werden können, insbesondere wenn sie auf einer längeren Wegstrecke von Motorfahrzeugen stark oder schnell befahren werden;
- d. sie zu Velowegnetzen für die Freizeit gehören und ihre Attraktivität stark eingeschränkt wird.

³ Die Kantone können Ausnahmen von der Ersatzpflicht vorsehen.

⁴ Sie regeln das Verfahren für die Aufhebung von Velowegen und bestimmen, wer zum Ersatz verpflichtet ist.

- > Ersatzpflicht für Velowege und Aufhebungsverfahren regeln
- > Gesetzliche Grundlage Delegation Planungs- und Umsetzungspflicht Gemeinden
- > Velonetz als harmonisierter digitaler Geodatensatz zur Verfügung stellen
- > Zusammenarbeit mit privaten Fachorganisationen ist gesetzlich regeln
- > Bestehende Zusammenarbeit mit der Stiftung SchweizMobil beim Freizeitnetz

Weitere Pflichten Bund (Art. 13-16, 18)

Art. 13 Rücksichtnahme auf Velowege

¹ Die **Bundesstellen nehmen** bei der Erfüllung ihrer Aufgaben **Rücksicht auf die** in den Plänen nach Artikel 5 festgelegten **Velowegnetze**, indem sie:

- a. eigene Bauten und Anlagen in hoher Qualität planen und erstellen;
- b. Konzessionen und Bewilligungen nur unter Bedingungen und Auflagen erteilen oder sie verweigern;
- c. Beiträge nur unter Bedingungen gewähren oder ihre Gewährung ablehnen;
- d. im öffentlichen Interesse für angemessenen Ersatz sorgen, wenn Velowegnetze oder Teile davon aufgehoben werden müssen.

² **Entstehen Kosten**, weil **Velowegnetze** berücksichtigt oder Teile davon **ersetzt werden müssen**, so werden sie dem betreffenden Objektkredit belastet oder zum gleichen Beitragssatz wie die übrigen Objektkosten **subventioniert**.

- > Bundesstellen nehmen Rücksicht auf bestehende Velonetze
- > **Bestehendes Velonetz wird von Bundesinfrastruktur tangiert → Bund ist ersatzpflichtig**
- > Bund hat Beratungs- und Informationsaufgaben (z.B. Publikation von Planungshilfen, Vollzugshilfen, Normen)
- > **Beschwerdelegitimation von Gemeinden und Kantonen, kein Verbandsbeschwerderecht**

Fazit Umsetzung VWG

Roadmap Bund

- > Eigene Planung und Projekte, Vollzugshilfen, Grundlagen und Rahmenbedingungen, Gesetzgebung

Kanton (→ KVNR Projekt)

- > Neubeurteilung kantonales Velonetz (inklusive Hierarchisierung und Planungsgrundsätzen) → Workshops 2026
- > Klärt weiteres Vorgehen bezüglich gesetzlicher Regelung
- > Verbesserung der Planungspflicht und Geodaten

Gemeinden

- > Kanton ist froh um jede Gemeinde, die einen KGV BauG Art. 54a macht beziehungsweise die Velonetzplanung aktualisiert unter Einbezug Kanton.

Danke für Ihr Interesse!

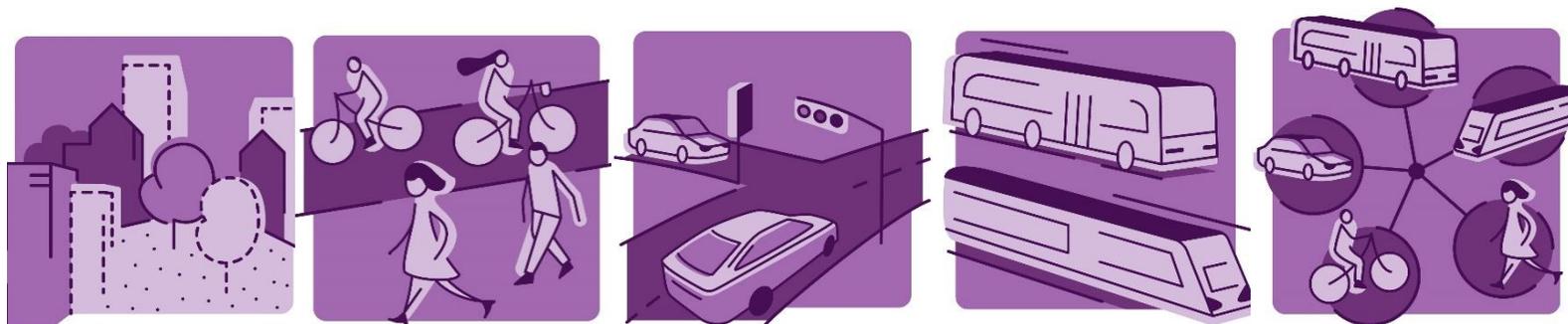


Inhaltsverzeichnis

1. **Veloweggesetz des Bundes**
Veronika Killer, BVU AVK
2. **Stand Gesamtverkehrskonzept (GVK Raum Baden und Umgebung)**
Frank Rüede, BVU AVK

Gesamtverkehrskonzept (GVK) Raum Baden und Umgebung

Stand



Ausgangslage rGVK Ostaargau

Beschlüsse zum rGVK Ostaargau

- > Beschluss Grosser Rat am 8.9.2020
Richtplananpassung **Zwischenergebnis** Linienführung LTB, der Tram-Haltestelle Asp und der SBB-Haltestelle Tägerhard
- > Beschluss RR am 27.1.2021
Freigabe Botschaft Richtplananpassung GVK Raum Baden und Umgebung an Grossen Rat
- > Beschluss Grosser Rat am 4.5.2021
Richtplananpassung GVK Raum Baden und Umgebung
Zwischenergebnis Raum Baden
Festsetzung Raum Brugg



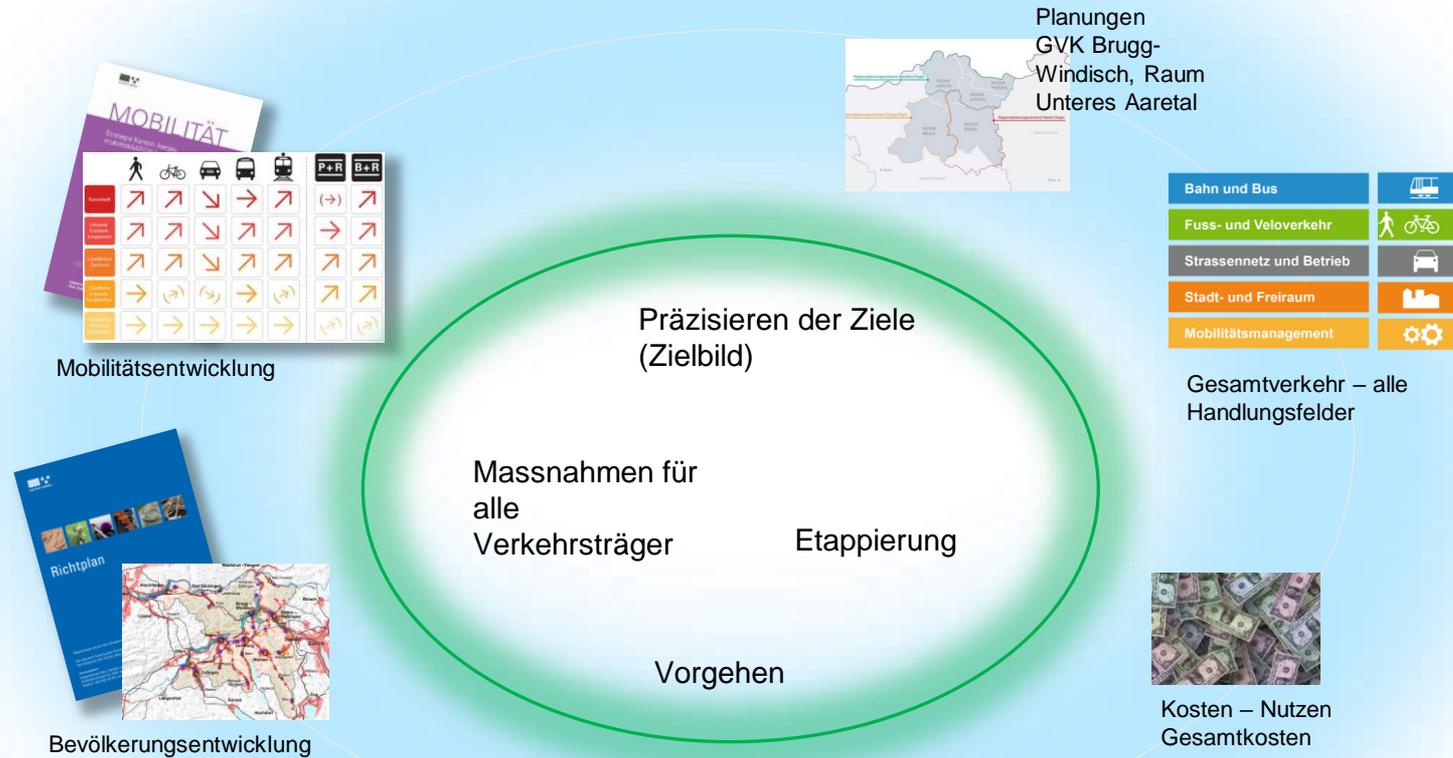
Auftrag Raum Baden

Inhalt GVK

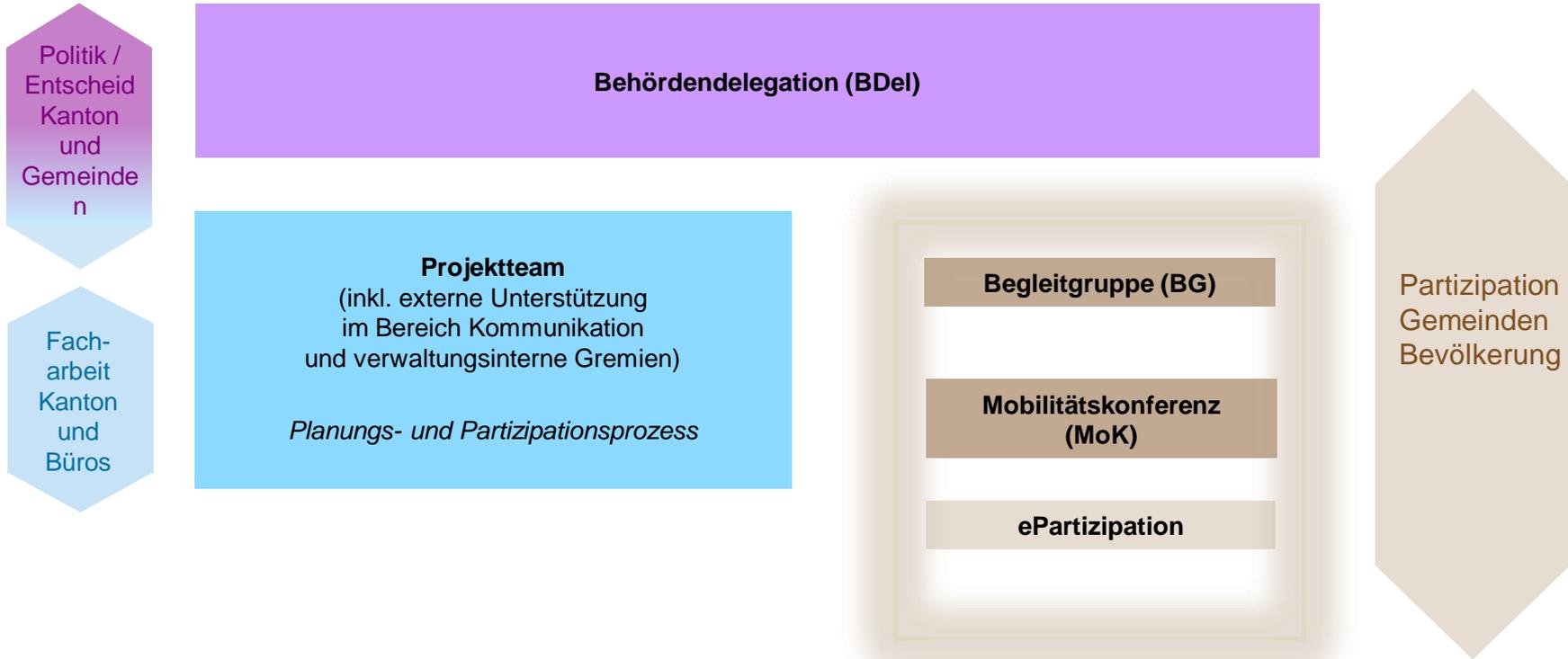
- > Auftrag Grosser Rat 2017/2021 auch die **Planung im Raum Baden bis zur Festsetzungsreife voranzutreiben.**
- > Für eine Festsetzung im GVK-Raum Baden sind **weitere Planungsarbeiten** in den Teilräumen Baden und Unteres Aaretal nötig.
- > Die **bisherigen Untersuchungen** zur Zentrumsentlastung, zur Umnutzung der Hochbrücke und zur neuen Limmatbrücke zwischen Wettingen und Baden sowie zum Autobahnanschluss Neuenhof sollen zusammen **mit der Planung der Limmattalbahn ab 2021 weitergeführt** und vertieft werden.



Gestaltungsspielraum und Rahmen

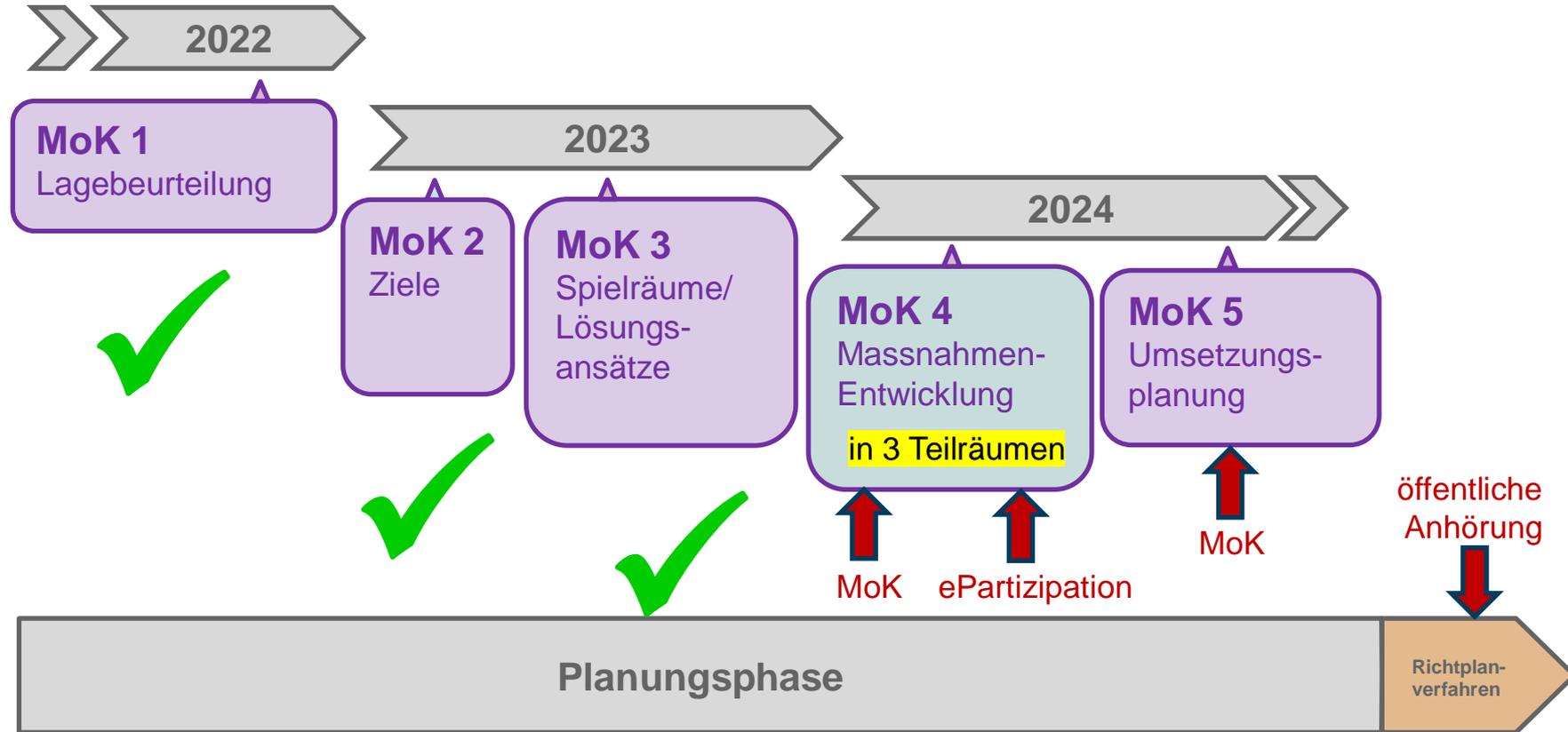


Projektorganisation

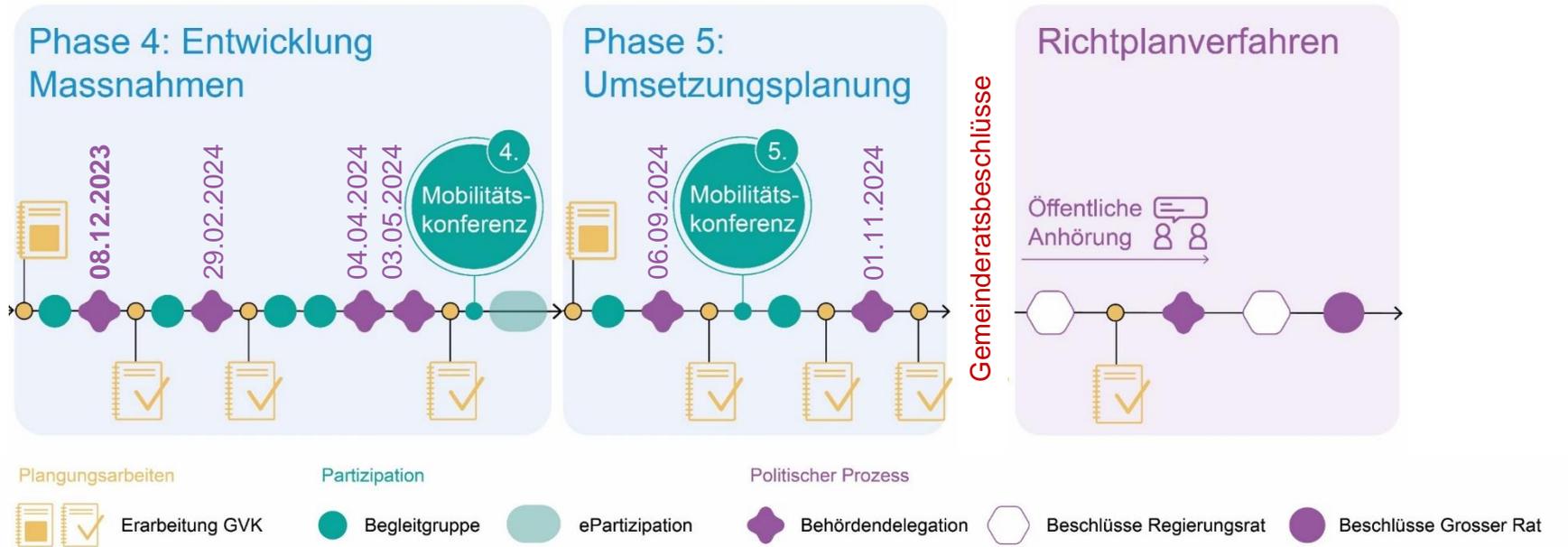


Stand 06.06.2022

"Wo wir im Prozess aktuell stehen"



Detail-Ablauf im Prozess



Überblick Projektstand, was ist entschieden, was ist noch offen?

Phase 1 Lagebeurteilung: Planungs- / Partizipationsprozess an zwei Sitzungen der Begleitgruppe und an zwei Mobilitätskonferenzen inkl. ePartizipation. Abgeschlossen mit Beschluss BDel.

Phase 2 Ziele / Erfolgskriterien: Planungs- / Partizipationsprozess an zwei Sitzungen der Begleitgruppe und an einer Mobilitätskonferenz inkl. ePartizipation. Beschluss BDel.

Schlussbericht Lagebeurteilung und Ziele inklusive Erfolgskriterien mit Zustimmung der **zehn Gemeinde- und Stadträte**.

Phase 3 Spielräume: Planungs- / Partizipationsprozess an drei Sitzungen der Begleitgruppe und an einer Mobilitätskonferenz inkl. ePartizipation. Beschluss BDel.

Phase 4 Massnahmenentwicklung

Phase 5 Umsetzungsplanung



Planung abgeschlossen «entschieden»

laufende Planung, «noch offen»

Mobilitätskonferenz







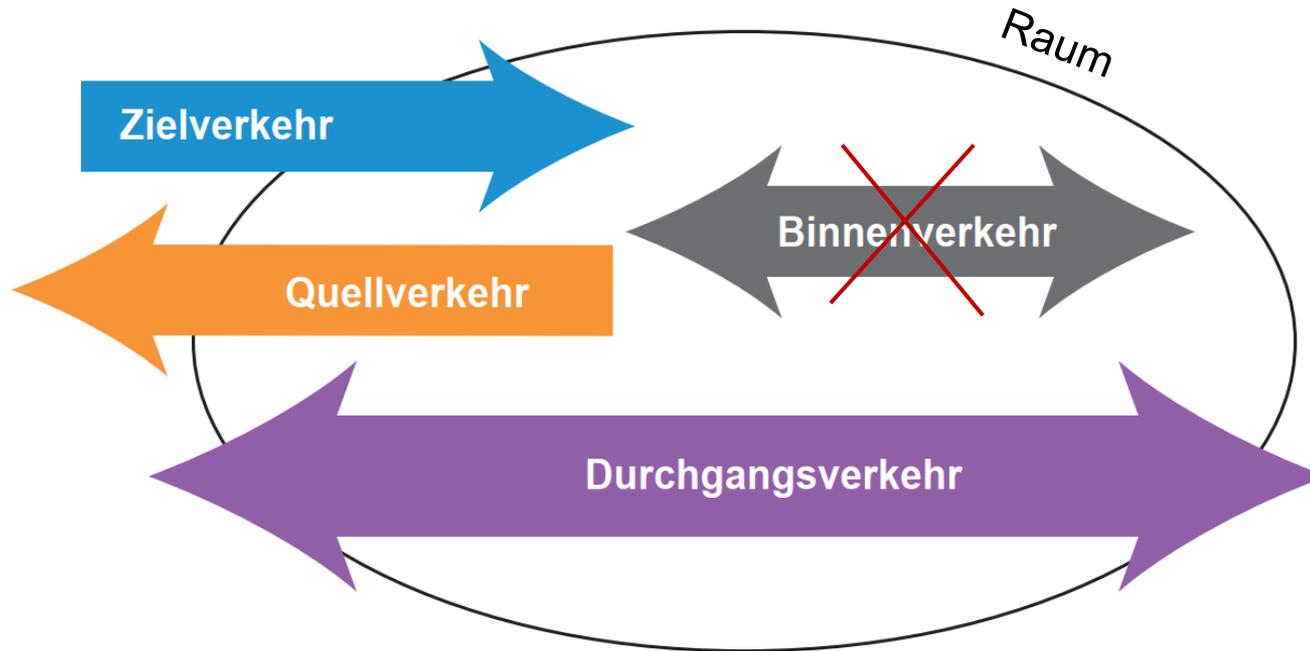
Ausgewählte Grundlagen

Nummernschilderhebung



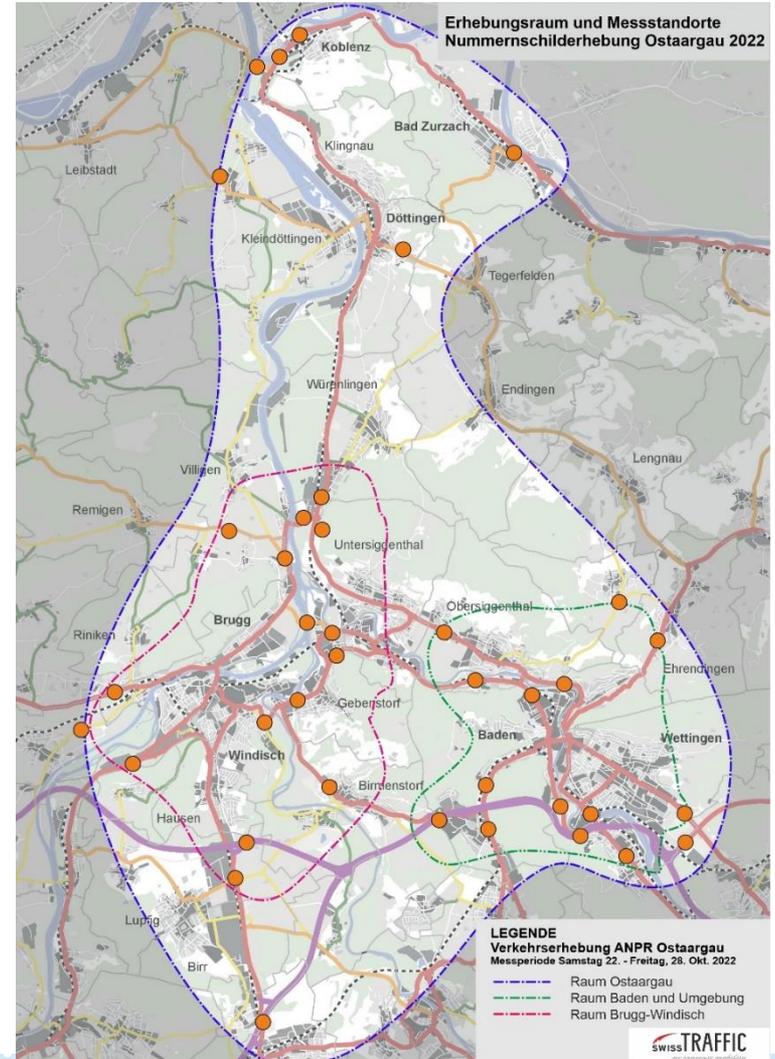
Nummernschilderhebung

Arten der Verkehrsströme



Perimeter, Auswertungen

- > Drei Räume
 - > Ostaaargau (Gesamtraum)
 - > Teilraum Baden und Umgebung
 - > Teilraum Brugg-Windisch
- > Anteil an Quell- / Ziel- und Durchgangsverkehr für die verschiedenen Räume
- > Routenwahl zwischen der Grenze Koblenz – Waldshut und den Zielen in- und ausserhalb des Raums Ostaaargau



Nummernschilderhebung Ostaargau

Fazit

- Raum Ostaargau
 - Gesamtverkehr 215'800 Fahrten / Werktag
 - Strassengüterverkehr 8'400 Fahrten /Werktag
 - Für den Ostaargau ist der **Quell- und Zielverkehr** massgebend.
→ **92 % vom Gesamtverkehr und 80 % vom Strassengüterverkehr**
 - Der Verkehr kommt von Süden.
- Grenzverkehr Koblenz-Waldshut
 - **82 % aller Fahrten über die Grenze haben Start oder Ziel im Ostaargau**
 - Beim **Strassengüterverkehr** verbleiben **knapp die Hälfte (49 %) aller Fahrten im Raum Ostaargau.**
- Der Verkehr verteilt sich zwischen den Räumen Baden und Brugg.

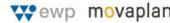


Lagebeurteilung, Ziele, Spielräume je Handlungsfeld

Lagebeurteilung



Gemeindeportrait Untersiggenthal



Die Landstrasse ist primär auf den motorisierten Verkehr ausgerichtet. Das legt einerseits an der Strasse selbst, welche geradlinig und verkehrsorientiert gestaltet ist und andererseits an den Nutzungen, welche abgesehen von einzelnen Geschäften von der Strasse abgewandt sind. Der Strassenraum lädt nicht zum Aufenthalt ein.

In zwei Bereichen (ab Ortsereinfahrt von Westen bis Kornfeldweg und im Abschnitt Dorf / Schöneggstrasse) weist die Landstrasse trotz der Lage innerhalb der Siedlung einen eigentlichen Ausserortscharakter auf. Die Strasse trennt die Siedlungsgebiete der Gemeinde in diesen Abschnitten praktisch vollständig. Die Gebäude wurden aufgrund der hohen Verkehrsbelastung bewusst und praktisch vollständig von der Strasse abgewandt gestaltet und werden mehrheitlich rücksseitig erschlossen. Knotenbereiche, Lärmschutzwände und Abstandsgrünung dominieren das Erscheinungsbild.



Landstrasse mit Umfahrungscharakter: Die Bebauung ist stark von der Strasse abgewandt und oft ohne Fuss- und Velofahrerstrasse.

Oberirdische Querungen über die Landstrasse sind nur wenige vorhanden. Bei den grossen Knoten und Bushaltestellen bestehen Unterführungen, welche jedoch nicht alle Wunschlinien des Fuss- und Veloverkehrs abdecken. Netzlücken im Fuss- und Veloverkehr sind die Folge. Das Bahnhofsquartier wird durch die Landstrasse und die Schöneggstrasse vom restlichen Siedlungsgebiet abgeschnitten. Es besteht keine oberirdische Querungsmöglichkeit für Fussgänger. An der Bushaltestelle Schönegg bestehen Unterführungen, die aber für den Fussverkehr nur mässig attraktiv sind und Umwege erfordern. Darum queren viele Menschen die Kantonsstrasse auch ohne Fussgängerstreifen oberirdisch, was zu gefährlichen Situationen führt. Auch zwischen den Quartieren Bachsäck und Hölzli ist eine Querung aufgrund des Einchnitts der Schöneggstrasse nicht möglich. Kritisch sind diese fehlenden oder ungenügenden Querungen insbesondere, weil viele Wegbeschwerden zu den Schulen und Kindergärten über die beiden Kantonsstrassen führen.

09.08.2022

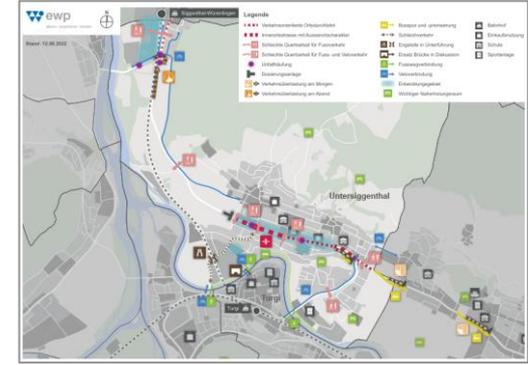
Ausserhalb des Siedlungsgebiets im Raum Schätt und im Raum Oberau fehlen zudem wichtige Querungsmöglichkeiten für den Fuss- und Veloverkehr als Zugang zur Limmat, zum Stropel-Areal sowie zum Sportplatz Unterau. Das Industriegebiet Hard ist für den Fuss- und Veloverkehr nur aus Süden erreichbar, eine attraktive Anbindung zum Bahnhof im Dorfteil Siggenthal Station fehlt.



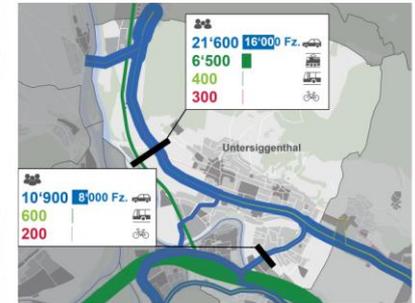
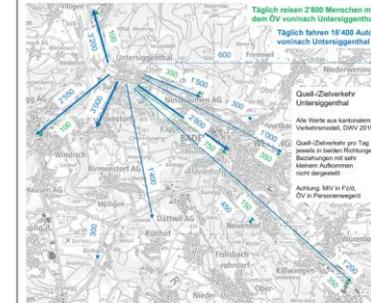
Die Landstrasse kann mehrheitlich nur via Unterführungen gequert werden, die Braten für die Doppelnutzung von Fuss- und Veloverkehr ist daher knapp. Einzig im Bereich Späcker besteht zwei Fussgängerstreifen.

An vier Orten entlang der Landstrasse ist eine Häufung von Unfällen mit Personenschäden festzustellen. Am Kreisell Müheweg wurden seit 2011 fünf Unfälle registriert. Darüber sind mehrere Einlege- und Auffahrunfälle, bei einem davon verunglückte 2016 ein Velofahrer tödlich. An der Einmündung Blumenweg / Mandelkriemli ereigneten sich ebenfalls fünf Unfälle, davon drei mit Fussgängerbeteiligung. Die weiteren Unfallrisikopunkte befinden sich im Ortsteil Siggenthal Station am Knoten Hardacker. Hier häufen sich Auffahrunfälle, Ein- und Abbiegeunfälle, welche wohl auf die hohen Geschwindigkeiten und die Knotensituation zurückzuführen sind.

Auf der Landstrasse wird der aus dem unteren Aaretal zulaufende Verkehr in Richtung Obersiggenthal am Knoten Schönegg und Zeigstrasse dosiert, um den Verkehrsstaus durch Nussbaumen nach Baden zu optimieren. Eine zusätzliche Dosierstation entsteht zurzeit beim westlichen Ortsanfang. Innerorts/ausserorts staut sich der Verkehr morgens auf der Landstrasse zwischen Zeigstrasse im Ortsteil Kirchdorf (Obersiggenthal) und Schönegg (ausserhalb des Siedlungsgebiets) sowie vor dem Knoten Schönegg- / Landstrasse. Am Abend staut sich der Verkehr hauptsächlich in Richtung Norden (Siggenthal Station) und (in geringerer Masse) von Stilli her am Knoten Hardacker in Siggenthal Station.



Gemeindeportrait Untersiggenthal – Statistische Daten



Datenquellen: siehe Website

Ziele und Erfolgskriterien

a) Flächensparende
Mobilität



b) Rahmenbedingungen
Arbeits- & Bildungsverkehr



c) Attraktiver
und zukunfts-
fähiger
Lebensraum



d) Velogerech-
ter Raum



e) Leistungs-
fähiges und
vernetztes öV-
System



f) Stabile
Erreichbarkeit
für den
Autoverkehr



g) Siedlungsentwicklung an gut erreichbaren Orten



Ziele benachbarte Räume

Ziele GVK: Beschrieb (2)



d) Velogerechter Raum

Das Veloverkehrsnetz im ganzen Raum ist durchgängig, direkt und attraktiv. Menschen aller Generationen bewegen und fühlen sich darauf sicher.



e) Leistungsfähiges und vernetztes öV-System

Auf den wichtigen Beziehungen innerhalb des Raums und zu den angrenzenden Räumen besteht ein zuverlässiges, direktes und komfortables öV-Angebot, das mit anderen Fortbewegungsarten vernetzt ist.



f) Stabile Erreichbarkeit für den Autoverkehr

Die Reisezeiten für den Autoverkehr innerhalb der Region sind planbar, die heutige Erreichbarkeit bleibt damit erhalten.



g) Siedlungsentwicklung an gut erreichbaren Orten

Das Siedlungswachstum erfolgt in gut bis sehr gut mit dem öV erschlossenen Gebieten. Möglichst viele Alltags- und Freizeitaktivitäten sind in Fuss- oder Velodistanz zum Wohnort erreichbar.

Spielräume je Handlungsfeld



Stadt- und Freiraum

- Aufwertung Ortsdurchfahrten
- Quartiere der kurzen Wege
- Siedlungsentwicklung in öV-Korridoren



Fuss- und Veloverkehr

- Bereinigung Velonetz
- (Etappierte) Behebung Netzlücken / Schwachstellen
- Tangentialverbindungen, Veloabstellanlagen
- Sichtbarkeit, Velokultur



Strassennetz und Betrieb

- Ausweitung Verkehrsmanagement
- Knotenoptimierungen (v.a. an Limmatquerungen)
- Evtl. Netzergänzungen

Bahn und Bus

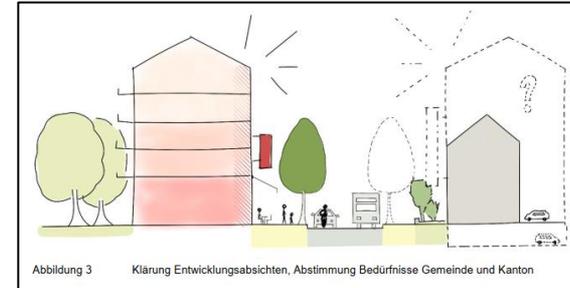
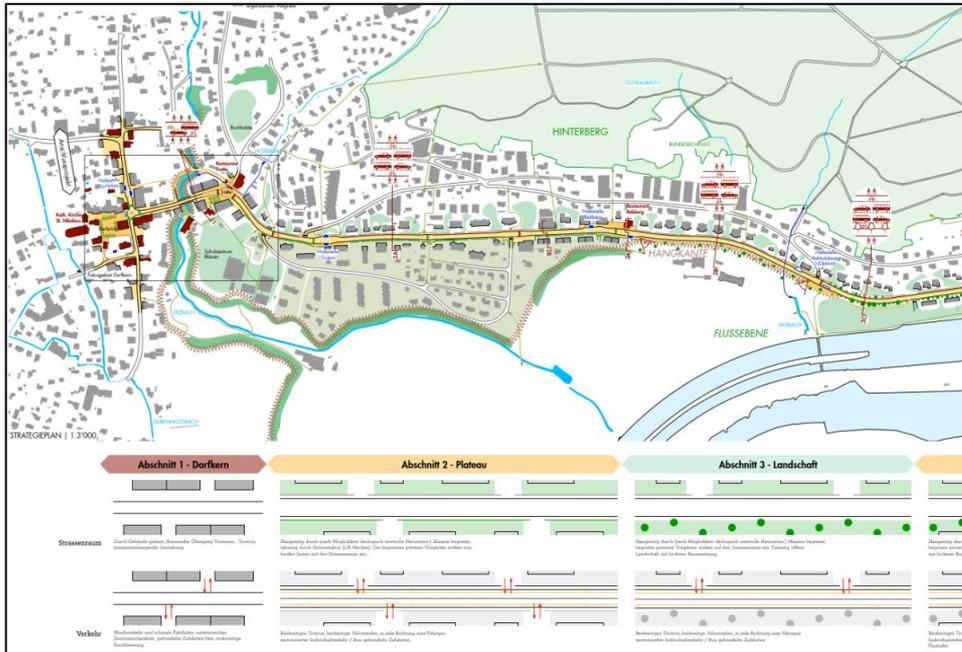
- Ausbau öV-Angebot (v.a. entlang Korridoren)
- Tangentialverbindungen
- Busbevorzugung
- öV-Drehscheiben

Mobilitätsmanagement

- Parkplatzangebot und -bewirtschaftung
- Betriebliches Mobilitätsmanagement
- Kampagnen, etc.
- (Drehscheiben Auto-öV)

Spielräume: Ortsdurchfahrten

Handlungsfeld Stadt- und Freiraum
Vertiefung im Rahmen des GVK: Erarbeitung
von Strategieplänen für ausgewählte ODF

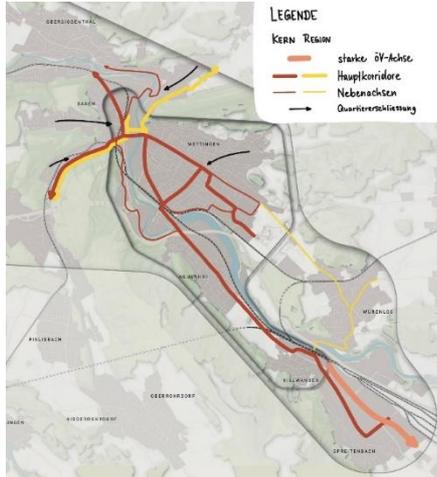


- Planende erstellen einen Strategieplan je Ortsdurchfahrt; Aufteilung in Abschnitte; Analyse Strassenraum, Verkehr...
- Abstimmung zwischen BVU-intern, Spiegelung mit Gemeinde
- Handlungsempfehlungen an Gemeinden: z.B. wann der Planungsprozess in Abstimmung mit der Erhaltungsplanung Strasse weitergeführt werden soll (Vorstudie Ortsdurchfahrten)

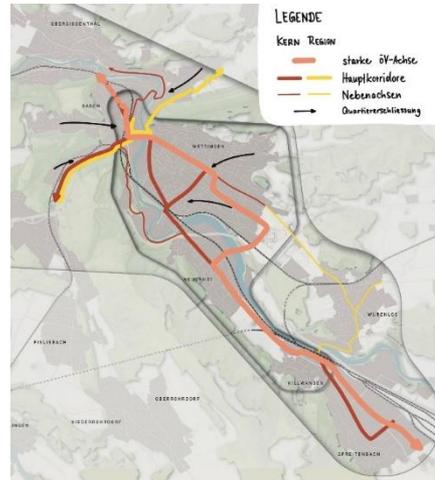
Spielräume: Bahn und Bus

Handlungsfeld Bahn und Bus

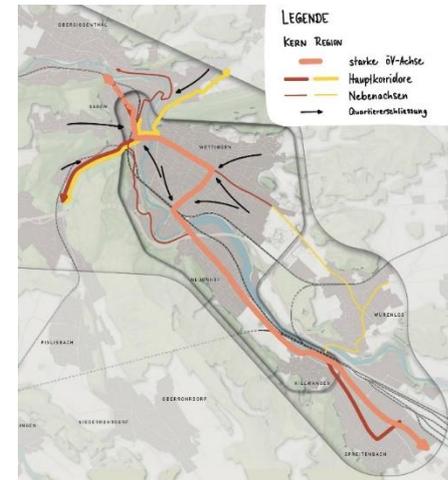
- Ausbau öV-Angebot (v.a. entlang Korridoren)
- Tangentialverbindungen
- Busbevorzugung
- öV-Drehscheiben



Flächiges Busnetz



Starke öV-Achse via Tägerhard

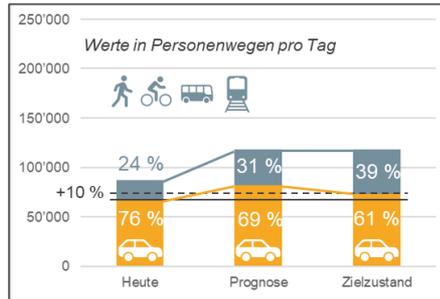
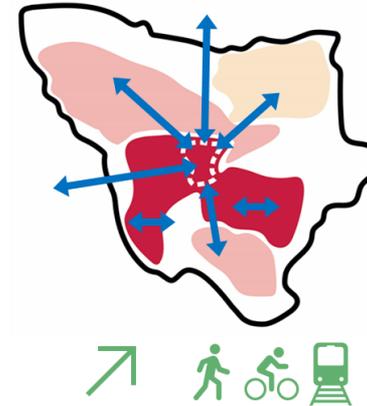
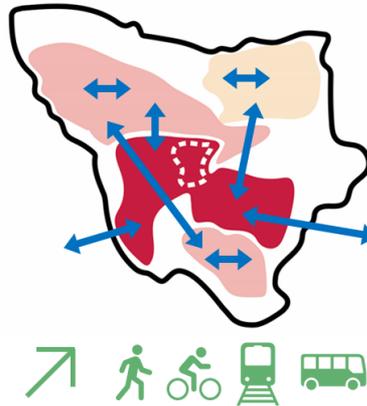
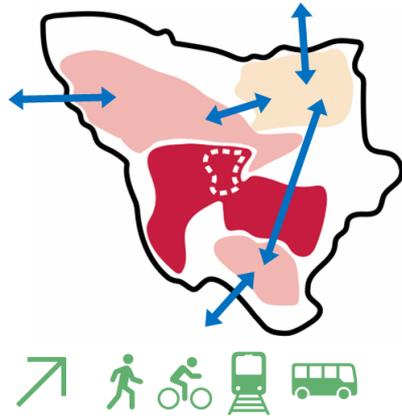


Starke öV-Achse via Bhf. Wettingen

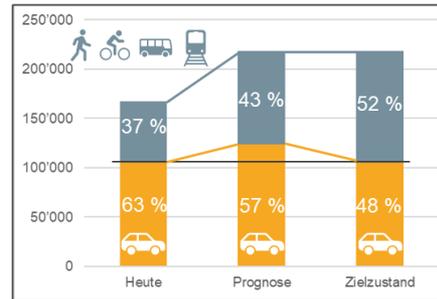
Spielräume: Netzergänzungen

Handlungsfeld Strassennetz und Betrieb

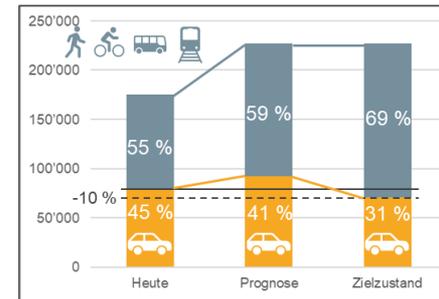
Was wollen wir mit Netzergänzungen erreichen – Zielwerte für Modalsplit gemäss GVK



Ansatz «Halbierung Wachstum MIV»



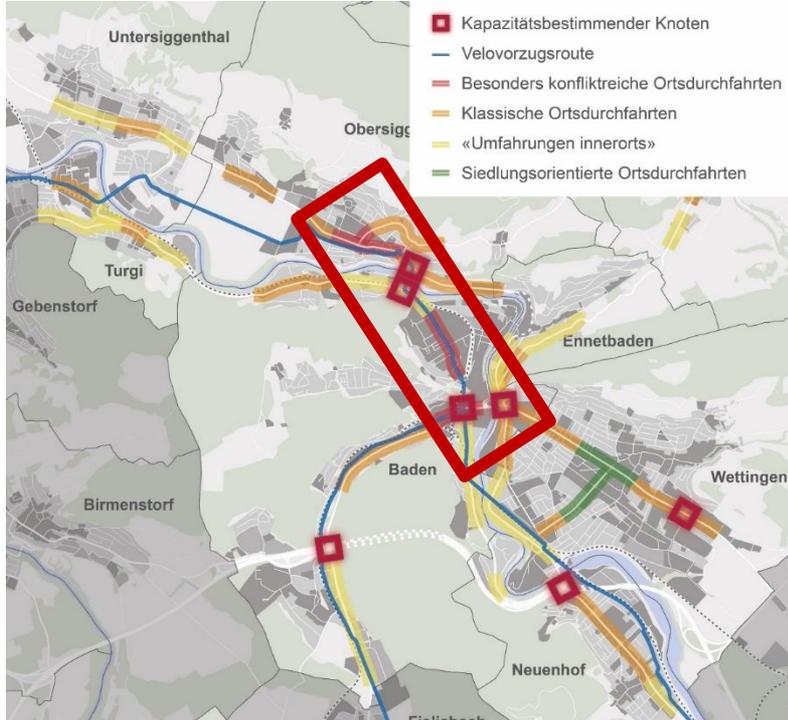
Ansatz «Plafonierung MIV»



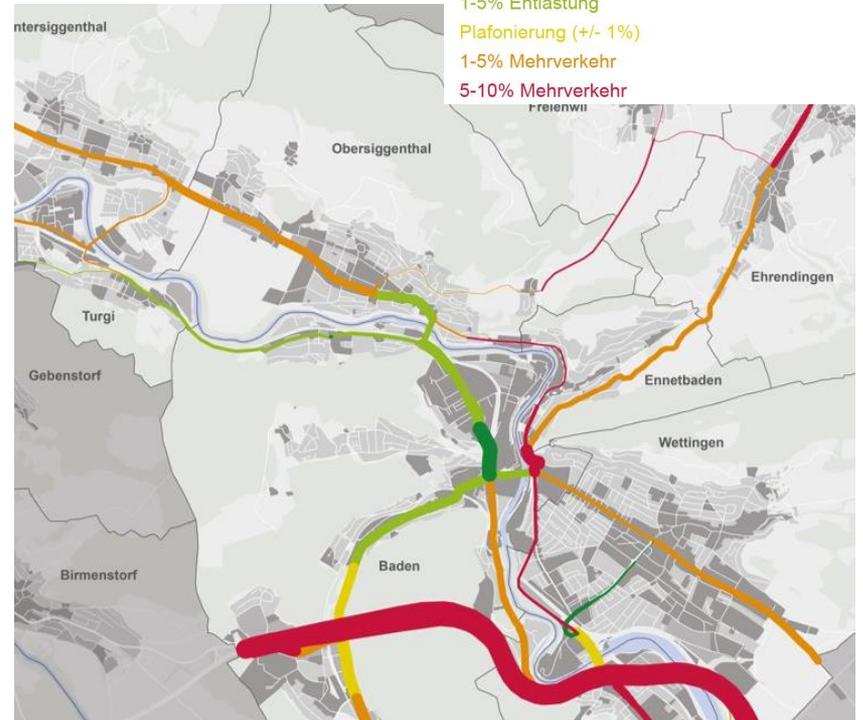
Ansatz «Reduktion MIV um 10 %»

Spielräume: Netzergänzungen

Was heisst das für die Variantenentwicklung



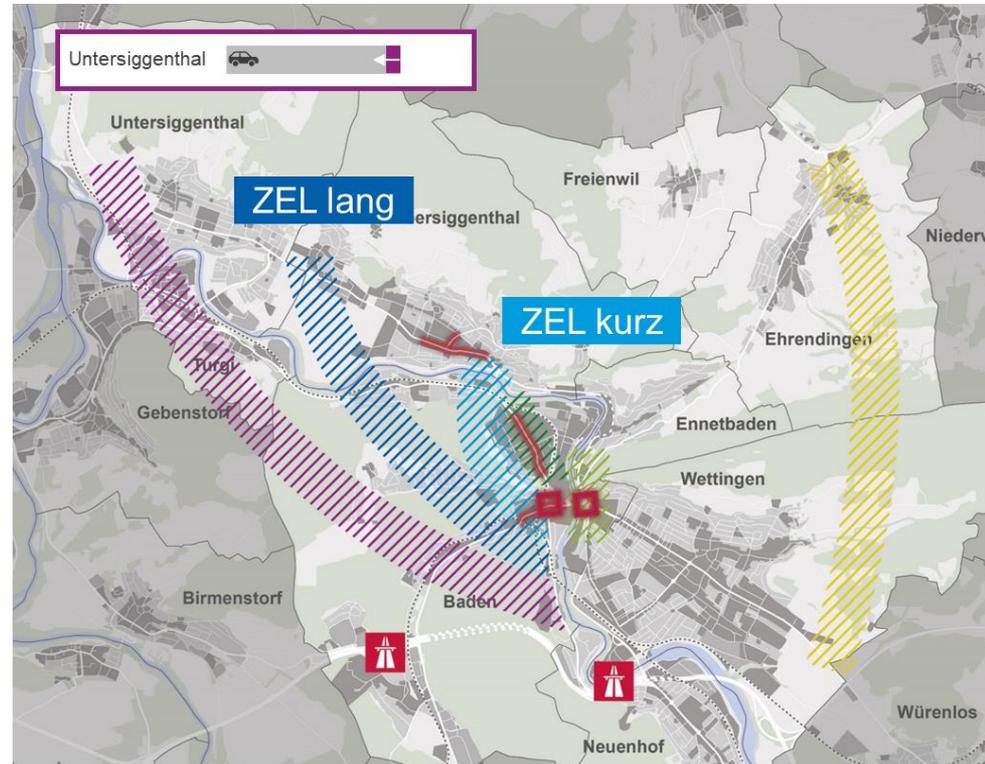
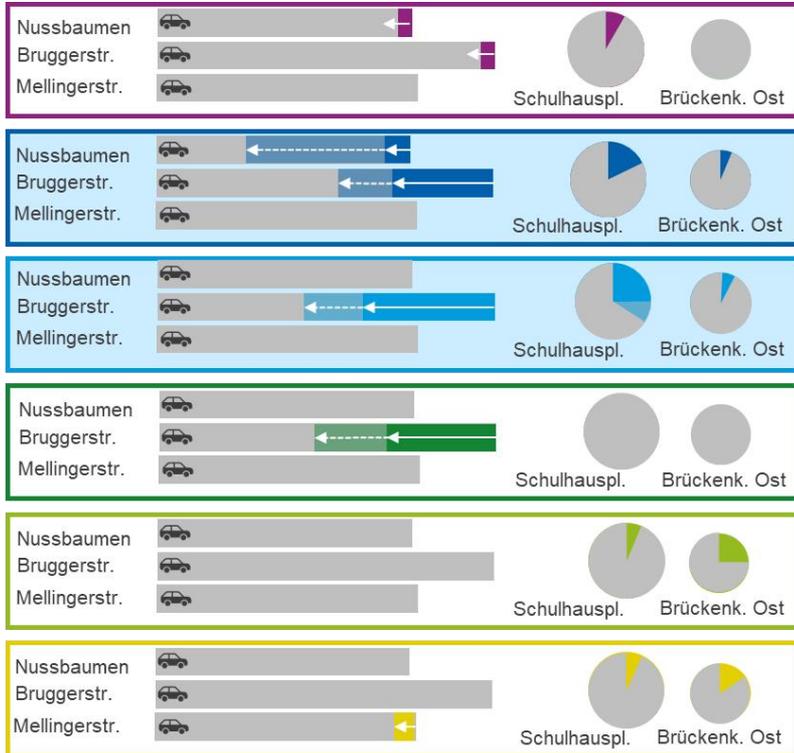
Handlungsbedarf muss angegangen werden...



... weitgehend bei heutigen Verkehrsmengen.

Spielräume: Netzergänzungen

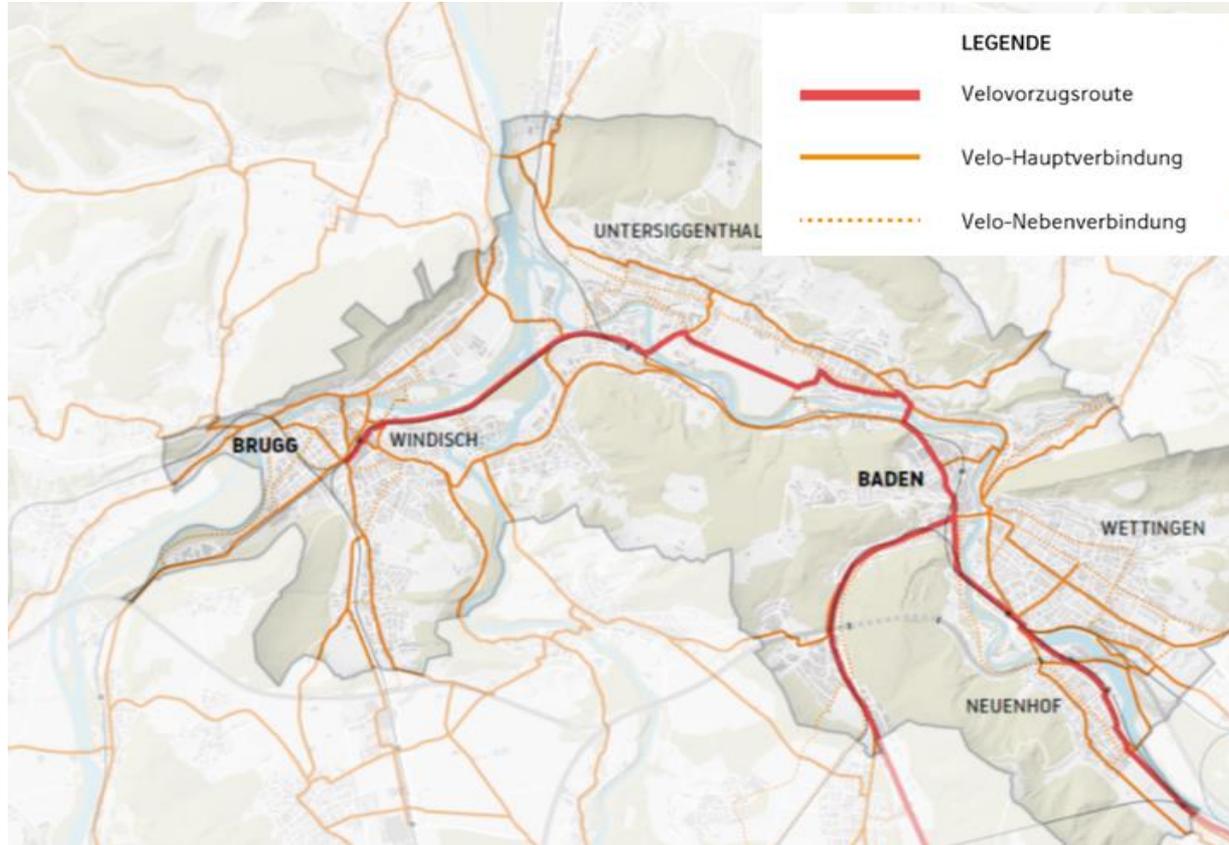
Erkenntnisse zum Variantenfächer: Entlastungswirkungen



inkl. starken flankierenden Massnahmen

Spielräume: Veloverkehr

Handlungsfeld Fuss- und Veloverkehr



Fuss- und Veloverkehr

- Bereinigung Velonetz
- (Etappierte) Behebung Netzlücken / Schwachstellen
- Tangentialverbindungen, Veloabstellanlagen
- Sichtbarkeit, Velokultur

Kommunikation - Webseite



KANTON AARGAU

Aargau > Verwaltung > Departement Bau, Verkehr und Umwelt > Mobilität & Verkehr > Mobilität > Gesamtverkehrsplanung

← Gesamtverkehrsplanung

Regionales Gesamtverkehrskonzept Ostaargau

Publiziert gestern, 12:05 Uhr

Der Ostaargau ist eine ... wird – insbesondere in ... Wirtschaftsstandort über ... Mobilitätsansprüche: M ... Ostaargau (rGVK Ostaa ... werden.

Der Grosse Rat ha ... angenommen und ... Gesamtverkehrs...

Teilprojekte

<p>Regionales Gesamtverkehrskonzept Ostaargau Projekte Raum Baden und Umgebung</p> <p>Das GVK soll zukunftsweisende, nachhaltige und bedarfsorientierte Mobilitätsangebote bieten. Es entsteht in einem partizipativen Prozess.</p>	<p>Regionales Gesamtverkehrskonzept Ostaargau Projekte Raum Brugg-Windisch</p> <p>Für den Raum Brugg-Windisch wurde ein Paket mit Massnahmen erarbeitet.</p>	<p>Regionales Gesamtverkehrskonzept Ostaargau Projekte Raum Zurzibiet</p> <p>Ein Hauptziel des Regionalen Gesamtverkehrsplans Ostaargau ist es, das Naturschutzgebiet anzubinden.</p>
--	---	--

GVK Raum Baden und Umgebung - Fragen und Antworten

Publiziert gestern, 07:37 Uhr | Lesedauer 11 Minuten | Drucken

Projektdokumentation

- Wichtigste Projektunterlagen
- Phase 3: Spielräume und Lösungsansätze
- Phase 2: Definition Ziele
- Phase 1: Lagebeurteilung
- Auftrag
- Medienmitteilungen
- Medienberichte

→ <https://www.ag.ch/rgvk-ostaargau>

Kommunikation – Info-Letter



Suche Anmelden

[← Gesamtverkehrskonzept Region Ostaargau](#)

Info-Letter abonnieren

Publiziert 19.01.24, 10:32 Uhr Lesedauer 1 Minute Drucken

Möchten Sie regelmässig über den aktuellen Stand, die Meilensteine und die Mitwirkungsmöglichkeiten im Gesamtverkehrskonzept (GVK) Raum Baden und Umgebung informiert werden? Sind Sie an weiteren Hintergrundinformationen interessiert? Abonnieren Sie unseren Info-Letter!

→ [Info-Letter abonnieren](#)

Weiteres Vorgehen, Termine

4. Partizipationszyklus Massnahmenentwicklung

- **Begleitgruppensitzung am 30.01.2024**
- Behördendelegation Ende Februar 2024
- Begleitgruppensitzungen
- Behördendelegation April 2024
- Behördendelegation Mai 2024
- MoK4 am 25.05. / 08.06. / 15.06.2024
(Durchführungen in drei Teilräumen)
- **ePartizipation**
24.06. bis 14.07.2024

5. Partizipationszyklus Umsetzungsplanung

- Begleitgruppensitzung August 2024
- Behördendelegation September 2024
- MoK5 in Q4 2024
- Begleitgruppensitzung Oktober 2024
- Behördendelegation in Q4 2024
- **Abschliessende Gemeinderatsbeschlüsse
in den 9 GVK-Gemeinden**

Danach startet das ordentliche Richtplanverfahren mit öffentlicher Anhörung. Ziel Richtplaneintrag durch Beschluss Grosser Rat geplant Ende 2025.