

MOBILITÄT

Gesamtverkehrskonzept
Raum Baden und Umgebung

Anhangband, Massnahmenblätter

Departement
Bau, Verkehr und Umwelt

Herausgeber

Departement Bau, Verkehr und Umwelt
Abteilung Verkehr
5001 Aarau
www.ag.ch

Externe Fachspezialisten**Gesamtleitung**

movaplan Mobilitätsstrategien GmbH, Baden

Teilprojekt Strasse und Gesamtmobilität

Lajo AG, Zürich

Teilprojekt Fuss- und Veloverkehr

Metron Verkehrsplanung AG, Brugg

Teilprojekt öffentlicher Verkehr

Metron Verkehrsplanung AG, Brugg

Teilprojekt Stadt- und Freiraum

SKK Landschaftsarchitekten AG, Wettingen
yellow z AG, Basel

Vorabklärung Tunnelbau

ILF Beratende Ingenieure AG, Zürich

Geologische Gutachten

Jäckli Geologie AG, Zürich

Verkehrsmodellauswertungen

Transoptima GmbH, Zürich

Bericht zur Umweltsituation (BUS)

AFRY Schweiz AG, Zürich

Verfahrensbegleitung und Moderation

frischer wind AG, Winterthur

Projektunterstützung

F. Preisig AG, Zürich | Ventus Projekte GmbH, Zürich

Kommunikation

EBP Schweiz AG, Zürich

Copyright

© 2025 Kanton Aargau

Übersicht Dokumentation

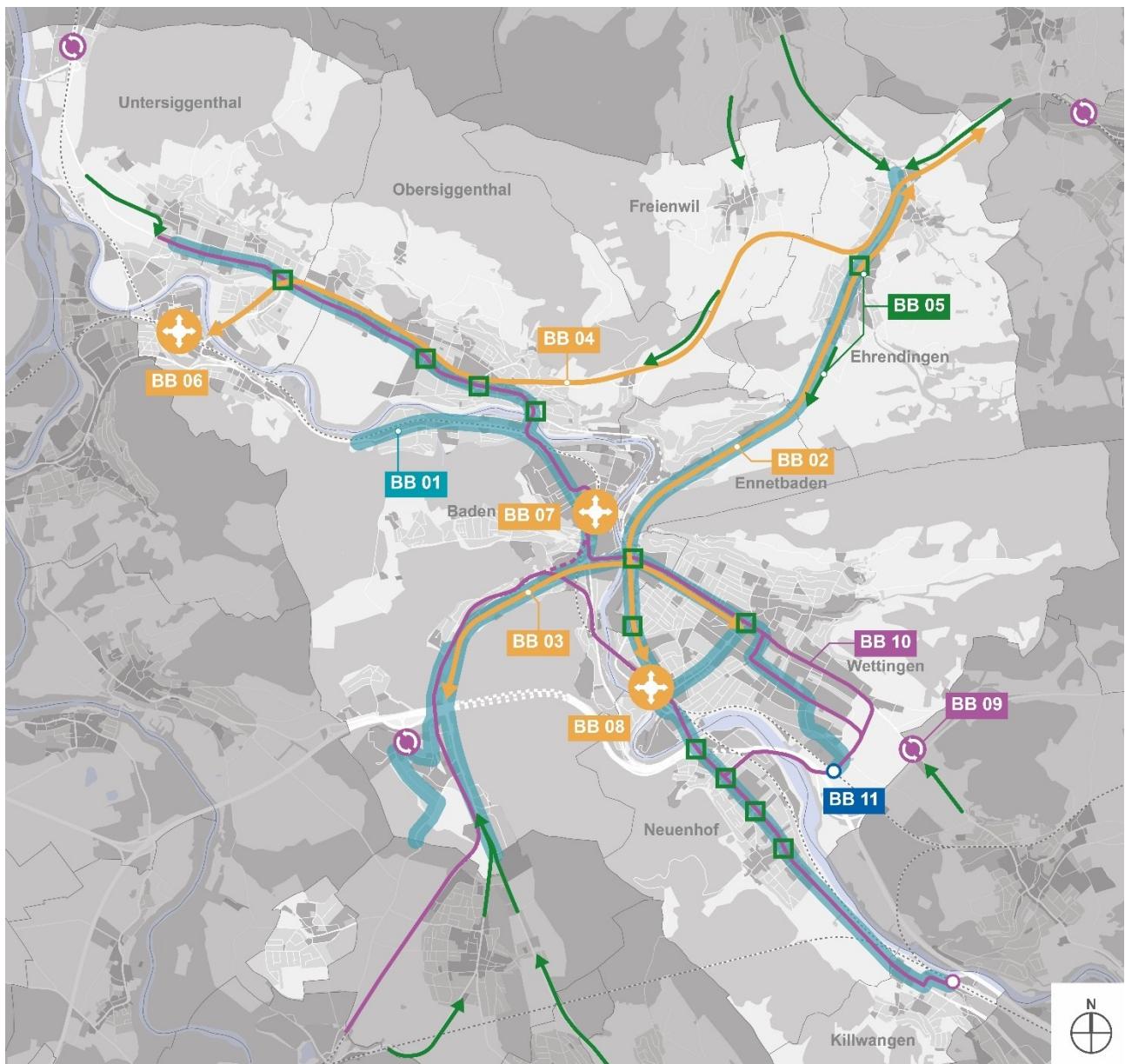
Die Ergebnisse des Gesamtverkehrskonzeptes Raum Baden und Umgebung sind in folgenden definitiven Berichten und Planunterlagen dokumentiert:

- 01 Gesamtbericht GVK
Anhangband, Massnahmenblätter  Dieser Bericht
- 02 Fachbericht Handlungsfeld Bahn und Bus
- 03 Fachbericht Handlungsfeld Fuss- und Veloverkehr
- 04 Fachbericht Handlungsfeld Strassennetz und Betrieb / Gesamtmobilität
- 05 Fachbericht Handlungsfeld Stadt- und Freiraum
- 06 Fachbericht Handlungsfeld Mobilitätsmanagement

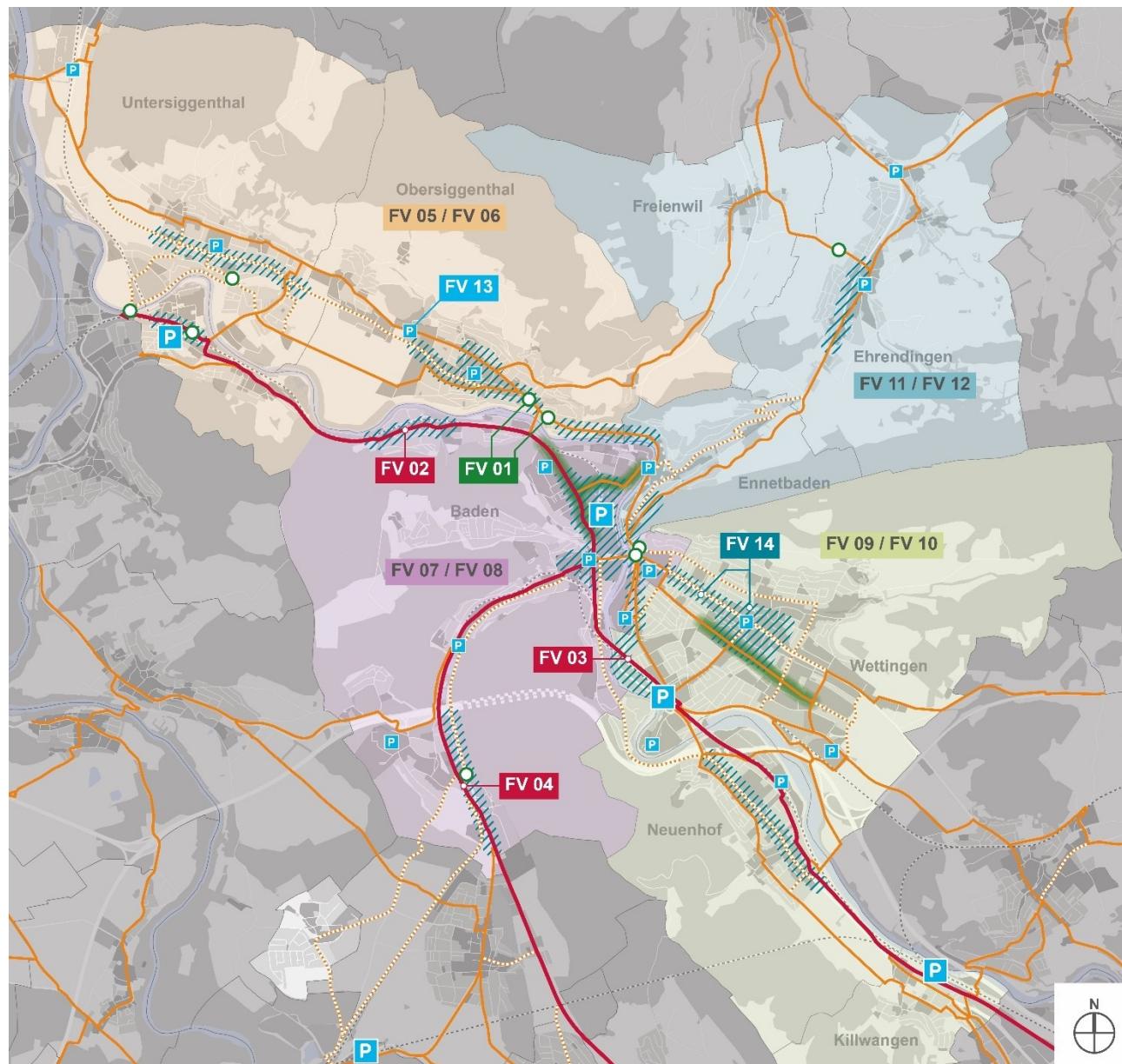
- 07 ZEL lang + : Situationsplan
- 08 ZEL lang + : Längenprofil
- 09 ZEL lang: Bericht zur Umweltsituation

Handlungsfeld Bahn und Bus	Seite 10
BB01 Kapazitätsausbau Bushauptachsen	Seite 11
BB02 Tangentiale Buslinie Höhtal-Wettingen	Seite 16
BB03 Tangentiale Buslinie Wettingen-Dättwil	Seite 20
BB04 Tangentiale Buslinie Turgi-Nussbaumen-Niederweningen	Seite 24
BB05 Busbevorzugung öV-Hauptkorridore	Seite 28
BB06 Aufwertung öV-Drehscheibe Bahnhof Turgi	Seite 33
BB07 Aufwertung öV-Drehscheibe Bahnhof Baden	Seite 37
BB08 Aufwertung öV-Verkehrsdrehscheibe Wettingen	Seite 41
BB09 MIV/öV-Verkehrsdrehscheiben	Seite 47
BB11 S-Bahn-Haltestelle Tägerhard	Seite 57
Handlungsfeld Fuss- und Veloverkehr	Seite 59
FV01 Sofortmassnahmen Veloverkehr	Seite 60
FV02 Velovorzugsroute Baden – Brugg	Seite 64
FV03 Velovorzugsroute Killwangen – Baden	Seite 70
FV04 Velovorzugsroute Dättwil – Baden	Seite 75
FV05 Aufwertung Velohauptrouten Raum Siggenthal	Seite 80
FV06 Aufwertung Velonebenrouten Raum Siggenthal	Seite 86
FV07 Aufwertung Velohauptrouten Raum Baden	Seite 91
FV08 Aufwertung Velonebenrouten Raum Baden	Seite 96
FV09 Aufwertung Velohauptrouten Raum Süd-Ost	Seite 101
FV10 Aufwertung Velonebenrouten Raum Süd-Ost	Seite 107
FV11 Aufwertung Velohauptrouten Raum Nord-Ost	Seite 112
FV12 Aufwertung Velonebenrouten Raum Nord-Ost	Seite 117
FV13 Ausbau und Aufwertung Veloparkierung	Seite 120
FV14 Aufwertung kommunale Fussverkehrsnetze	Seite 123
Handlungsfeld Mobilitätsmanagement	Seite 126
MM01 Förderung betriebliches Mobilitätsmanagement	Seite 127
MM02 Regelung Parkierung in kommunaler Nutzungsplanung	Seite 131
MM03 Regionales Parkplatzmanagement	Seite 134
MM04 Ausbildungsverkehr überkommunale Schulen	Seite 138
MM05 Information und Sensibilisierung zu Mobilitätsverhalten	Seite 141
Handlungsfeld Strassenetz und Betrieb	Seite 145
SB01 Erweiterung Verkehrsmanagement (VM)	Seite 146
SB02 Baden, Parkplatzmanagement / Innere Dosierung	Seite 153
SB03 Optimierungen Bruggerstrasse im Bestand	Seite 156
SB04 Brückenkopf Ost, kurzfristige Massnahmen	Seite 161
SB05 Brückenkopf Ost, mittel- bis langfristige Massnahmen	Seite 165
Handlungsfeld Stadt und Freiraum	Seite 176
SF01 Quartier der kurzen Wege – Innenstadt Baden	Seite 177
SF02 Quartier der kurzen Wege – Zentrum Wettingen	Seite 183
SF03 Quartier der kurzen Wege – Zentrum Obersiggenthal	Seite 189
SF04 Siedlungsentwicklung an zentralen Orten	Seite 195
SF05 Umgestaltung Bruggerstrasse Kappelerhof	Seite 200
SF06 Umgestaltung Seminar - /Schwimmbadstrasse Baden/Wettingen	Seite 204
SF07 Umgestaltung Bahnhofstrasse Turgi	Seite 209
SF08 Umgestaltung Landstrasse Ehrendingen	Seite 213
SF09 Umgestaltung Ehrendingerstrasse Ennetbaden	Seite 217
SF10 Umgestaltung Zürcherstrasse Neuenhof	Seite 221
SF11 Umgestaltung Ortsdurchfahrt Nussbaumen	Seite 226
SF12 Umgestaltung Landstrasse Rieden	Seite 232
SF13 Umgestaltung Landstrasse Untersiggenthal	Seite 236
SF14 Umgestaltung Landstrasse Wettingen	Seite 242
SF15 Umgestaltung Mellingerstrasse Baden-Dättwil	Seite 248
SF16 Umgestaltung Neuenhoferstrasse Baden	Seite 252
Massnahmen als Optionen	
BB10 Trasseesicherung Tramkorridore als langfristige Option	Seite 53
SB06 Zentrumsentlastung als Option	Seite 170

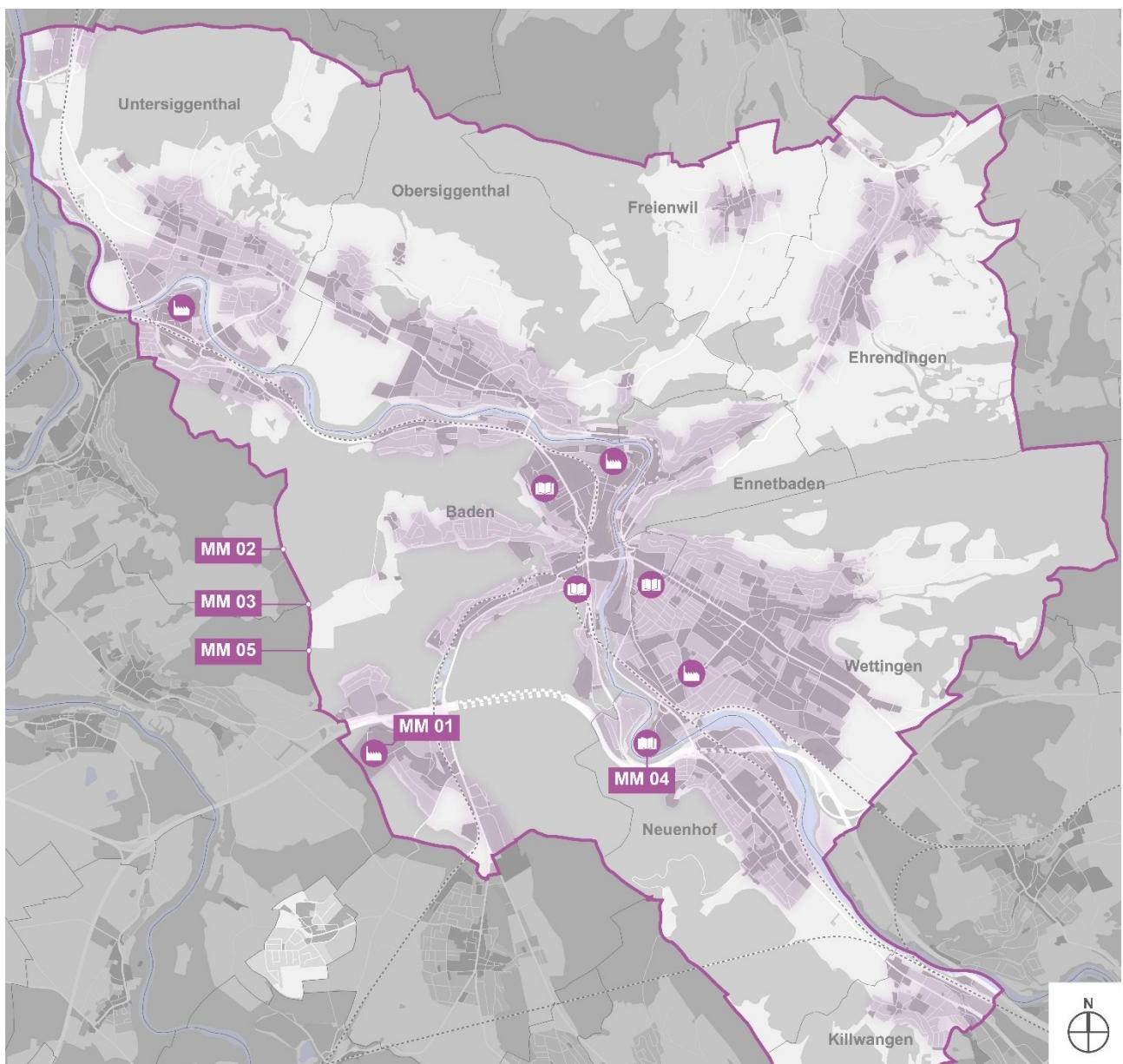
Massnahmenübersicht im Handlungsfeld Bahn und Bus



Massnahmenübersicht im Handlungsfeld Fuss- und Veloverkehr



Massnahmenübersicht im Handlungsfeld Mobilitätsmanagement



Massnahmenübersicht im Handlungsfeld Strassennetz und Betrieb

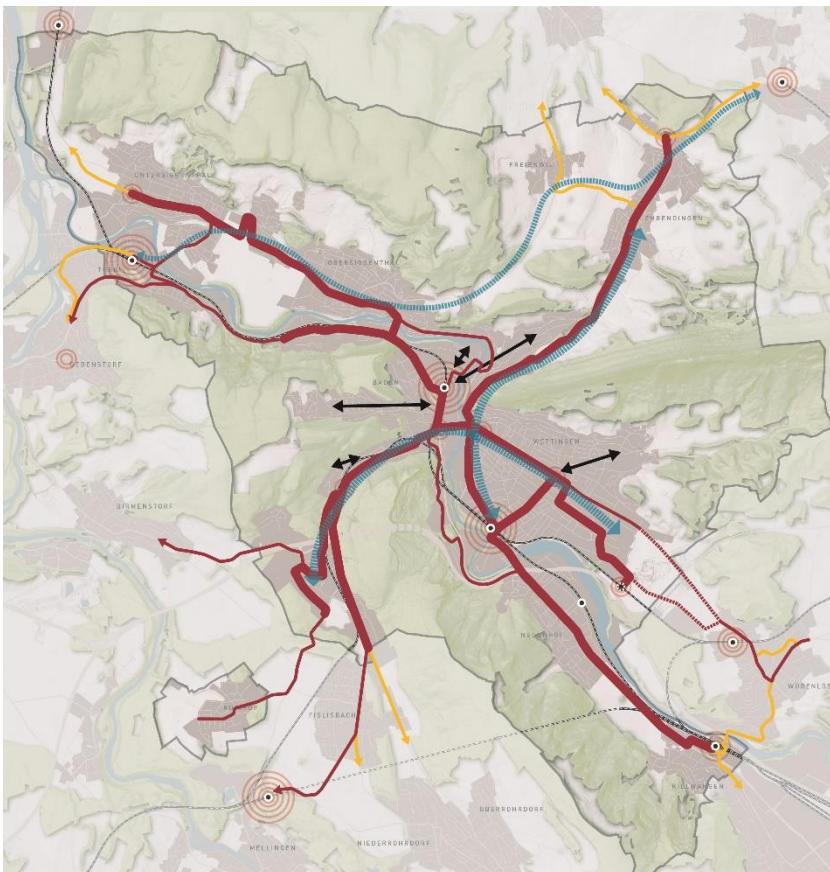


Massnahmenübersicht im Handlungsfeld Stadt und Freiraum



Handlungsfeld Bahn und Bus

BB01 Kapazitätsausbau Bushauptachsen



Diese Massnahme gehört zum Massnahmenfänger GVK 2040. Die Machbarkeit dieser Massnahme ist grob abgeklärt. Nach dem Beschluss des Grossen Rats im 2026 starten zu gegebener Zeit die Vertiefungs- oder Projektierungsarbeiten. Zukünftige Erkenntnisse können unter Umständen Anpassungen an der Massnahme auslösen.

LEGENDE

Hauptachsen im Kern	—	≤ 7.5-Min.-Takt
Nebenachsen im Kern	—	≤ 15-Min.-Takt
Nebenachsen in der Region	—	≤ 30-Min.-Takt
Quartiererschliessung	↔	≤ 15-Min.-Takt
Tangentialverbindung kernnah	↔	≤ 15-Min.-Takt
Tangentialverbindung aussen	↔	≤ 30-Min.-Takt
Bahnhof / geplant	● ● ●	

Verknüpfungspunkte
(Regionale Hauptverknüpfungspunkte,
weitere Verknüpfung
S-Bahn, weitere
Umsteigepunkte Busnetz)



Beschrieb der Massnahme

Die Weiterentwicklung des Busnetzes ist wesentlich, um die geforderte Kapazität im öffentlichen Verkehr (öV) und einen Attraktivitätssprung zu erreichen. Die Darstellung oben zeigt die Hauptachsen aus konzeptioneller Sicht auf. Diese zeigt aber noch nicht ein konkretes Liniennetz. Dazu bedarf es nach der GVK-Phase der Planung und Umsetzung eines umfassenden öV-Angebotskonzepts für die Region Baden, also eines konkreten Liniennetzes. Im Rahmen des GVK wurden bereits Schwerpunkte erarbeitet, auf denen das Angebotskonzept aufbauen soll. Die wichtigsten Achsen mit der grössten Nachfrage bzw. dem grössten Potenzial wurden identifiziert (vgl. ergänzende Informationen).

Auf diesen Hauptachsen sollen die Busse zukünftig häufiger (mind. 7.5-Min.-Takt) verkehren, was neben der besseren zeitlichen Verfügbarkeit auch zu höheren Kapazitäten führt. Im Rahmen des Angebotskonzepts ist ausserdem ergänzend oder teilweise anstelle der vorgesehenen Taktverdichtungen der langfristige Fahrzeugeinsatz zu prüfen (z.B. Einsatz von Doppelgelenkbussen). Folgende Hauptachsen sind vorgesehen:

- Wettingen-Baden
- Killwangen-Baden
- Dättwil-Baden
- Täfere-Baden
- Kappelerhof - Baden
- Untersiggenthal – Baden
- Ehrendingen - Baden

Mit der Massnahme ist auf allen Bushauptachsen eine Angebotsverdichtung und ein Kapazitätsausbau vorgesehen, welcher sich an der Nachfrageentwicklung und der angestrebten Erhöhung des öV-Anteils orientiert (Verdopplung des Nachfragewachstums). Auf den Achsen Richtung Siggenthal, Wettingen und Dättwil ist ein besonders grosser Ausbau gegenüber heute vorgesehen, einerseits aufgrund des grossen Fahrgastpotentials, andererseits wegen nötiger Verlagerung von Verkehr vom Auto auf den öV auf den sensiblen Ortsdurchfahrten in diesen Korridoren.

Zuständigkeiten und Prozessuale

Federführung (erste Phase ab 2026)	Kanton BVU AVK Abteilung Verkehr, Sektion öV	Beteiligte	Kanton, Gemeinden, Transportunternehmen, Repla Baden Regio
Standort	Gesamter GVK-Perimeter	Investitionskosten (+/- 40 %)	0 Mio. Franken (ohne Berücksichtigung eines allfälligen Einsatzes von Doppelgelenkbussen)
		Laufende Kosten	3.6 Mio. Franken pro Jahr (brutto)

Herleitung aus Lagebeurteilung

Die heutigen Kapazitäten im regionalen Busnetz reichen bei weitem nicht, um das künftige Wachstum der öV-Nachfrage zu decken. Um den öV-Anteil im Sinne der Ziele des GVK zu erhöhen, müssen Busse zudem häufiger und zuverlässiger verkehren als heute. Das gilt ganz besonders für die radialen Achsen Richtung Zentrum Baden, auf welchen besonders viele Menschen unterwegs sind.

Abhängigkeiten zu weiteren GVK-Massnahmen

- Tangentielle Buslinien (BB02, BB03, BB04)
- Busbevorzugung öV-Hauptkorridore (BB05)
- Aufwertung öV-Drehscheiben (BB06, BB07, BB08)
- S-Bahn-Haltestelle Tägerhard (BB11)

Wirkung und Zielbeitrag der Massnahme BB01

Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Der dichtere Takt und die höheren Kapazitäten im Busverkehr führen zu einem attraktiveren und leistungsfähigeren öV-Angebot. ▪ Die Neuordnung des Liniennetzes im Zuge des Kapazitätsausbaus ermöglicht mehr direkte und damit schnelle Busverbindungen. ▪ Damit werden zusammen mit den anderen Angebotsausbauten (Tangentiallinien) die Voraussetzungen geschaffen, dass der öV-Anteil von heute 20% auf 30% steigen kann. ▪ Diese Verlagerung vom Autoverkehr auf den öV trägt massgeblich dazu bei, den MIV wie angestrebgt zu plafonieren. Damit bleibt die Erreichbarkeit für den verbleibenden Autoverkehr stabiler. ▪ Der Kapazitätsausbau erfolgt entlang der Hauptachsen der Siedlungsentwicklung und dabei auch in den Bereichen mit einem besonders grossen Potential für die Innenentwicklung. 	 Leistungsfähiges und vernetztes öV-System  Flächensparende Mobilität  Stabile Erreichbarkeit für den Autoverkehr  Siedlungsentwicklung an gut erreichbaren Orten
----------------	---	--

Insgesamt sind im GVK sieben Ziele definiert. Die vorliegende Massnahme beeinflusst vier der sieben Ziele.

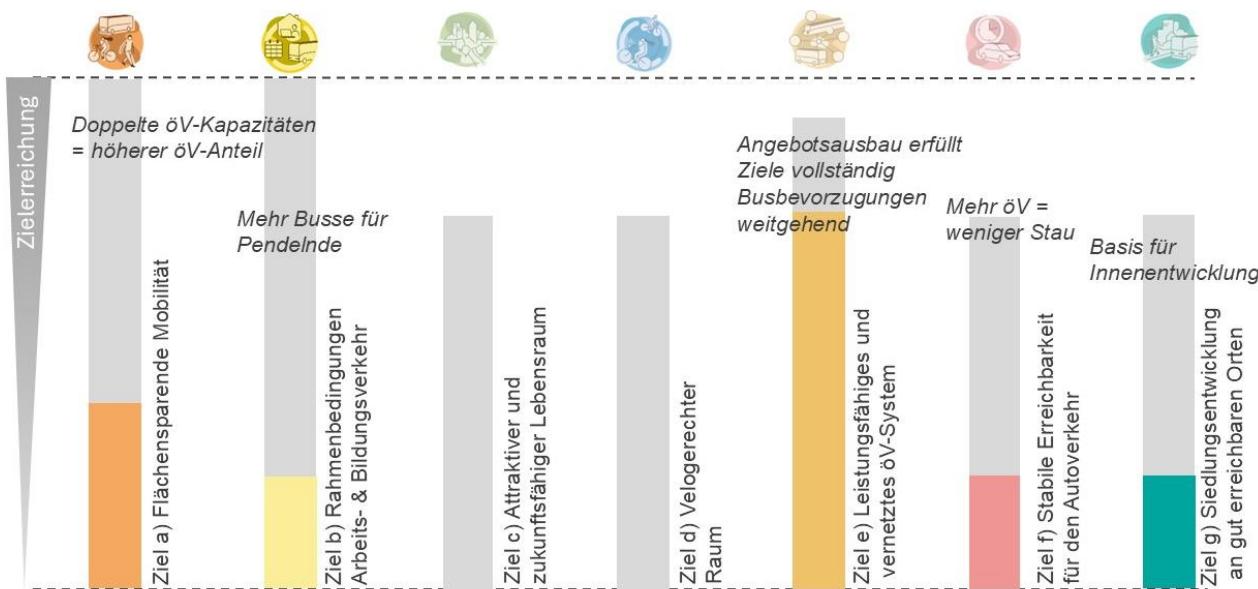
Wirkung und Zielbeitrag des Handlungsfelds Bahn und Bus

Mit der Umsetzung aller Massnahmen des Massnahmenfächers GVK 2040¹, der in rund 50 GVK-Massnahmenblättern beschrieben ist, werden zwei Ziele vollständig erreicht, fünf Ziele können in hohem Maße erfüllt werden. Die verbleibenden Ziellücken sind darauf zurückzuführen, dass in Nussbaumen und Baden Zentrum ohne MIV-Entlastung (z.B. durch Verlagerung auf eine Zentrumsentlastung) nicht alle notwendigen Massnahmen möglich sind.

Von den elf Massnahmen des Handlungsfelds Bahn und Bus erzielen der Ausbau des Busangebotes auf Hauptachsen (BB01), die tangentiale Buslinie Ehrendingen – Wettingen (BB02) und die Busbevorzugung (BB05) die grösste Wirkung. Die tangentiale Buslinie Wettingen – Dättwil (BB03) stiftet einen mittleren Wirkungsbeitrag. Kleinere Wirkungen ergeben sich aus der tangentialen Buslinie Niederweningen – Nussbaumen – Turgi (BB04) und den MIV-öV-Verkehrsdrehscheiben (BB09).

¹ Ohne Zentrumsentlastung (SB06), ohne langfristige Optionen öV-Hauptkorridore (BB10), ohne S-Bahn-Haltestelle Tägerhard (BB11) und ohne langfristige Massnahmen am Brückenkopf Ost

In folgender Grafik verdeutlichen die ausgefüllten Flächen die Zielerreichungsbeiträge aller "Bahn und Bus"-Massnahmen an der Gesamt-Zielerreichung des GVK-Massnahmenfächers.

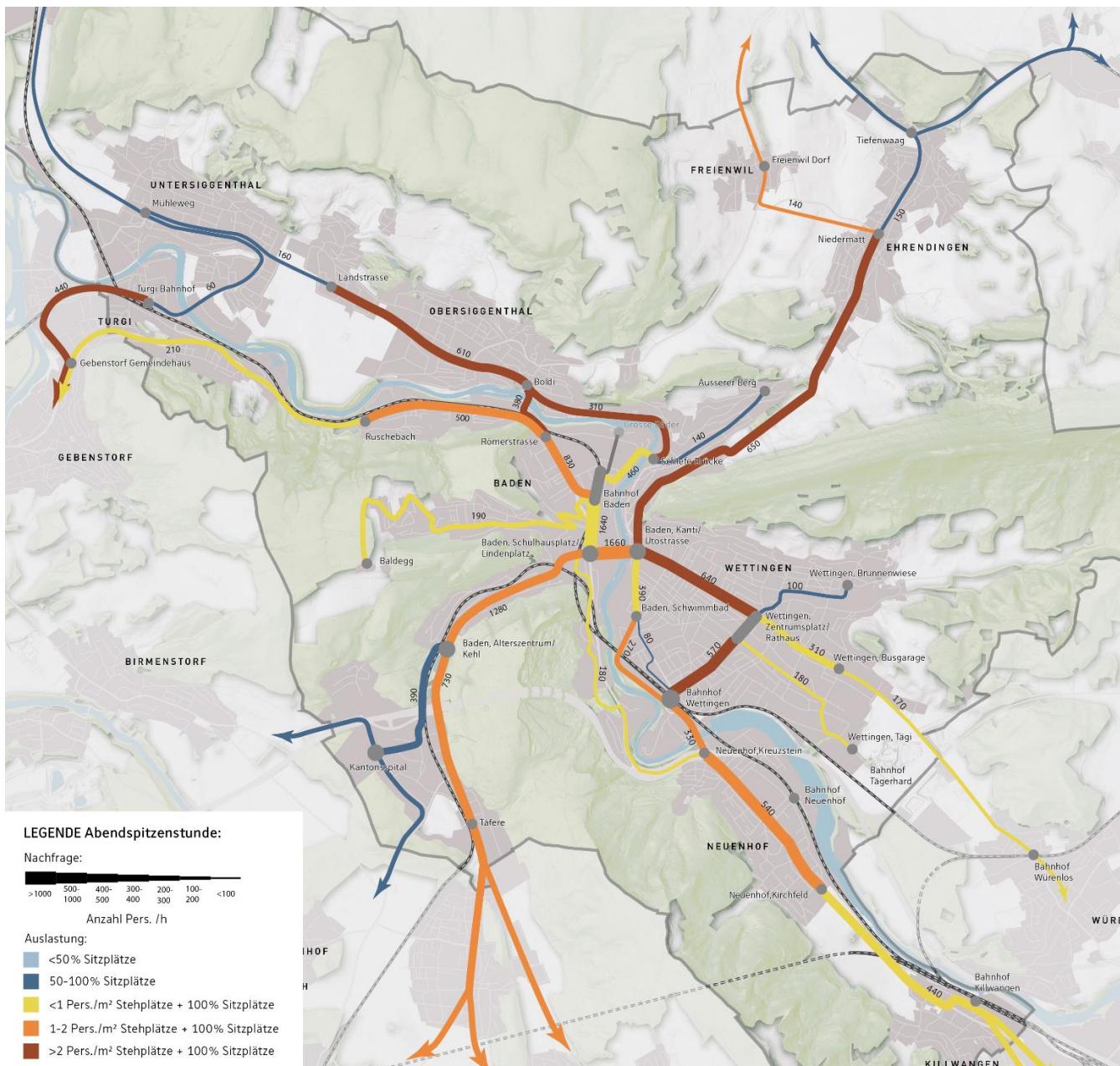


Weiterführende Dokumente / Links

- [Faktenblatt ÖV-Hauptkorridore](#)

Ergänzende Informationen

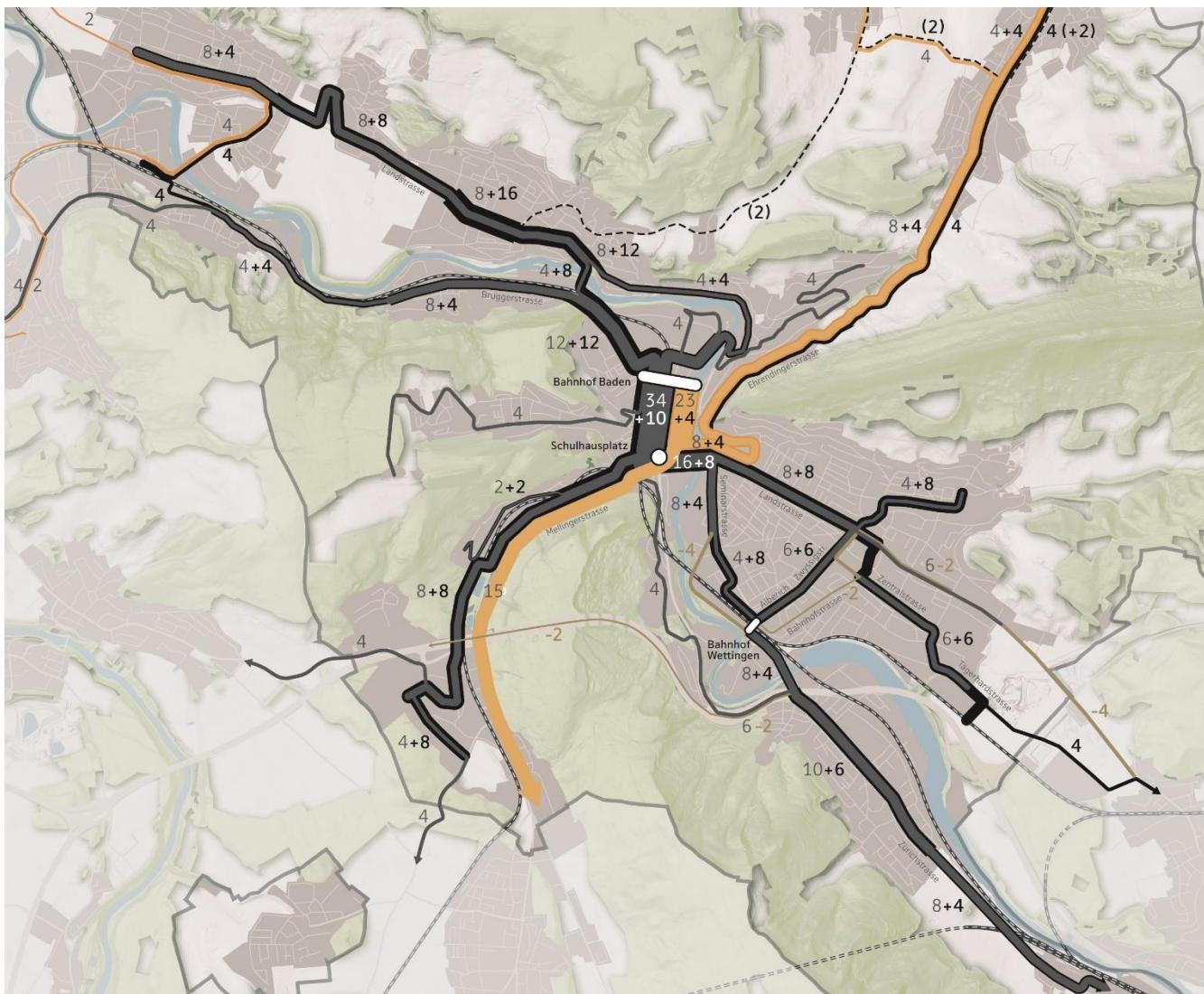
Das heutige öV-System ist zweckmäßig und entspricht den bestehenden kantonalen Vorgaben, stösst jedoch hinsichtlich der Zuverlässigkeit, Kapazität und Angebotsqualität an Grenzen. Die folgende Abbildung zeigt die Nachfrage und die Auslastung im Prognosezustand 2040 (Abendspitze, mit Berücksichtigung der Siedlungsentwicklung und einem Verlagerungsziel im ÖV), wenn gegenüber dem heutigen Zustand keine weiteren Massnahmen im Netz getroffen werden. Mit der vorgesehenen Siedlungsentwicklung und den gesetzten Verlagerungszielen zeichnen sich Kapazitätsengpässe auf verschiedenen Korridoren ab.



Aus verkehrlicher und aus raumplanerischer Sicht ist die Einführung eines schienengebundenen Fahrzeugs mit den absehbaren Entwicklungen nicht zwingend. Mit der Weiterentwicklung des Busnetzes lässt sich die geforderte Kapazität bereitstellen und erlaubt mit entsprechenden Massnahmen einen Attraktivitätssprung. Ein Tram kann gezielte Entwicklungsimpulse unterstützen (z.B. Glattalbahn), aktuell ist aber offen, wo solche starken Impulse im Raum Baden künftig nötig / sinnvoll sind. In vergleichbaren Räumen (z.B. Winterthur, Luzern) mit bereits heute höherer Nachfrage wird auch langfristig auf ein Bussystem gesetzt. Deshalb wird zum Prognosehorizont 2040 und darüber hinaus auf die Weiterentwicklung des Busnetzes aufgebaut. Darüber hinaus werden Spielräume für ein Tram gesichert (siehe BB10 / [Faktenblatt ÖV-Hauptkorridore](#)).

Im Rahmen der Erarbeitung des Konzepts für die Haupt-, Nebenachsen und Quartiererschliessung sowie die tangentiaalen Verbindungen wurde ein beispielhaftes Liniennetz entworfen. Dieses diente dem Nachweis, dass das Konzept der öV-Achsen auch sinnvoll mit einem Liniennetz bespielt werden kann (ohne zum Beispiel Überkapazitäten zu schaffen). Die folgende Abbildung zeigt auf Basis dieses Liniennetzes, wo und in welchem Mass Ausbauten im Busnetz geplant werden.

Nachstehende Abbildung zeigt die Anzahl Kurspaare in der Hauptverkehrszeit (HVZ) in der Ist-Situation (4) sowie die zusätzlichen Kurse, welche im Buskonzept 2040 vorgesehen sind (+8). Lesebeispiel: 4 + 8 steht für 4 Kurse während der HVZ im heutigen Zustand und zusätzliche 8 Kurse im Buskonzept 2040:



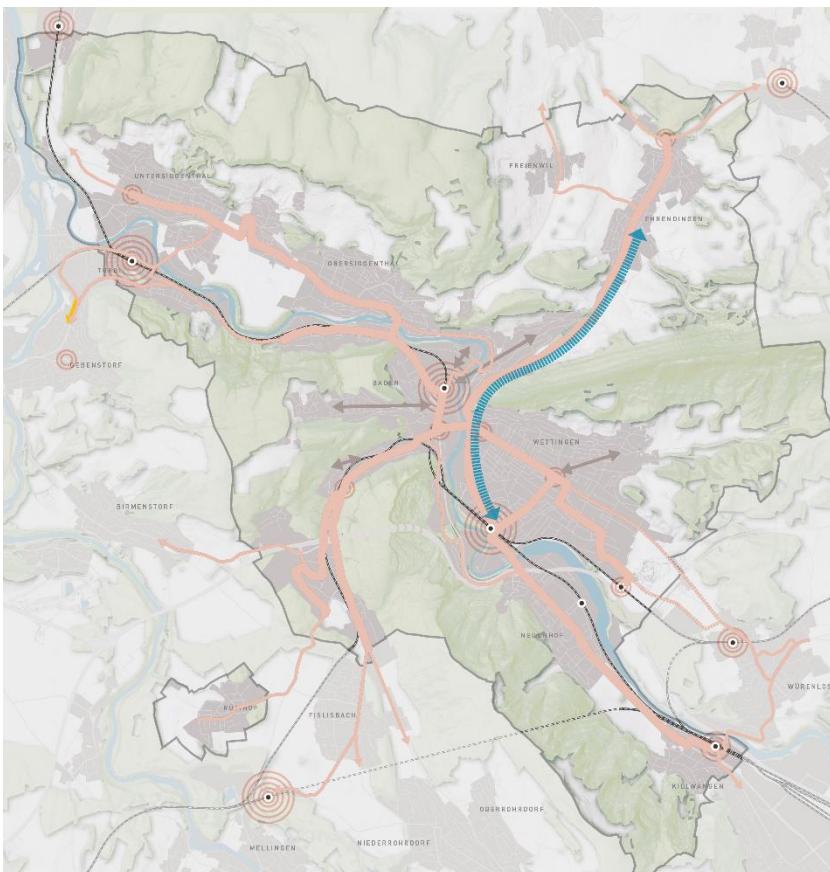
Auf Basis des exemplarischen Liniennetzes wurde der Fahrzeugbedarf und damit die Betriebskosten ohne Fahrgeldeinnahmen (Bruttokosten) abgeleitet. Die Betriebskosten erhöhen sich im Zielzustand um CHF 3.6 Millionen gegenüber dem Trendzustand. Gesamthaft ergibt sich vom Ist-Zustand (2024) zum Zielzustand eine Erhöhung der Betriebskosten um ca. 40%.

Für den Kapazitätsausbau auf den ÖV-Hauptachsen ist ergänzend zur Taktverdichtung mittelfristig der Einsatz von grösseren Fahrzeugen zu prüfen (sog. Doppelgelenkbusse). Das gilt insbesondere auf Abschnitten, wo mit den heutigen Fahrzeugen Taktdichten von weniger als 5 Minuten nötig wären, weil so kurze Zeitabstände zwischen zwei Bussen dazu führen, dass sich die Busse gegenseitig behindern und sich Verspätungen aufschaukeln (d.h. die meisten Fahrgäste steigen in den jeweils vorderen Kurs ein, welcher dadurch immer grössere Verlustzeiten erhält, bis zwei Kurse unmittelbar hintereinanderfahren). In verschiedenen Städten der Schweiz sind Doppelgelenkbusse bereits im Einsatz, um möglichst effizient die notwendige Kapazität bereitzustellen zu können. Ein Einsatz von Doppelgelenkbusen bedingt allerdings tiefgreifende Massnahmen in der Infrastruktur (v.a. längere Haltestellen, grössere Wendeanlagen, mehr Flächen in Depots).

Das letztendlich umzusetzende Liniennetz wird im Rahmen des später noch zu konkretisierenden Angebotskonzepts 2040 vertieft erarbeitet. Bei der Neuordnung des Liniennetzes sollen die Kapazitätsausbauten auch genutzt werden, um mehr direkte und damit schnelle Verbindungen zu schaffen. Folgende Themen sind u.a. im Angebotskonzept 2040 zu prüfen:

- direkte Linie Untersiggenthal-Nussbaumen-Baden ohne Umweg über Ortskern Kirchdorf (ergänzend zu heutiger Linie)
- Linie vom Höntal über Ennetbaden Ortskern und Schiefe Brücke nach Baden führen (ergänzend zu heutiger Linie)
- Anbindung Würenlos
- Zusätzliche Haltestelle beim Fussballplatz Turgi / Untersiggenthal
- Punktuelle Einführung von Expressbuslinien
- Inputs zu möglichen Anpassungen der Tarifzonen.

BB02 Tangentiale Buslinie Höhtal-Wettingen



Diese Massnahme gehört zum Massnahmenfänger GVK 2040. Die Machbarkeit dieser Massnahme ist grob abgeklärt. Nach dem Beschluss des Grossen Rats im 2026 starten zu gegebener Zeit die Vertiefungs- oder Projektierungsarbeiten. Zukünftige Erkenntnisse können unter Umständen Anpassungen an der Massnahme auslösen.

Hauptachsen im Kern	≤ 7.5-Min.-Takt
Nebenachsen im Kern	≤ 15-Min.-Takt
Nebenachsen in der Region	≤ 30-Min.-Takt
Quartierschliessung	↔ ≤ 15-Min.-Takt
Tangentialverbindung kernnah	↔ ≤ 15-Min.-Takt
Tangentialverbindung aussen	↔ ≤ 30-Min.-Takt
Bahnhof / geplant	

Verknüpfungspunkte (Regionale Hauptverknüpfungspunkte, weitere Verknüpfung S-Bahn, weitere Umsteigepunkte Busnetz)



Beschrieb der Massnahme

Das regionale Busnetz ist heute praktisch ausschliesslich auf den Knoten Bahnhof Baden ausgerichtet. Die Busse erleiden auf der Zufahrt zu diesem Knoten über das hoch ausgelastete Strassennetz im Zentrum von Baden regelmässig Verlustzeiten, Anschlüsse können nicht immer eingehalten werden. Aufgrund des radialen Aufbaus des Busnetzes ist der öV auf tangentialem Beziehungen wegen der nötigen Umwege und Umstiege zwischen Buslinien zudem unattraktiv. Ein wichtiger Bestandteil des Angebotskonzepts 2040 (siehe Massnahme BB01) für den Raum Baden und Umgebung ist deshalb die Schaffung von tangentialem Buslinien (vgl. ergänzende Information S. 4).

Eine kernnahe Tangentialverbindung ist zwischen dem Höhtal und Wettingen vorgesehen. Zwischen Ehrendingen und dem Bahnhof Wettingen besteht aktuell noch kein umsteigefreies Busangebot. Vor allem in Richtung Zürich könnten mit dieser Bus-Tangentialverbindung, im Zusammenhang mit dem geplanten Ausbau des Bahnangebots am Bahnhof Wettingen, kürzere Reisezeiten erzielt werden als beim bisherigen Angebot mit Umstieg in Baden. Eine Fortführung der Linie in Richtung Neuenhof oder Killwangen kann im Angebotskonzept ebenfalls geprüft werden. So entstünde eine zusätzliche, umsteigefreie Verbindung über Wettingen hinaus. Das Angebot ist mit der Nachfrageentwicklung abzustimmen. Mittelfristig wird auf den kernnahen Tangentialverbindungen ein 15-Min.-Takt in den Hauptverkehrszeiten angestrebt.

Das konkrete Angebot der Tangentiallinie Höhtal-Wettingen und mögliche Umsetzungsetappen sollen im Rahmen der Erarbeitung des vorgesehenen Angebotskonzepts 2040 Raum Baden und Umgebung geprüft werden.

Zuständigkeiten und Prozessuale

Federführung	Kanton BVU AVK Abteilung Verkehr, Sektion öV	Beteiligte	Kanton, Baden, Ehrendingen, Freienwil, Wettingen, Transport- unternehmen, Repla Baden Regio
Standort	Strecke Ehrendingen– Wettingen	Investitionskosten (+/- 40 %)	0 Mio. Franken (ist in Detailplanung zu überprüfen)

Laufende Kosten

2.5 Mio Franken pro Jahr (brutto)

Herleitung aus Lagebeurteilung

Auf der Relation vom Höhtal nach Wettingen und weiter Richtung Zürich werden heute rund 11'000 Personenwege pro Tag zurückgelegt, davon mehr als 80% mit dem Auto. Ein wichtiger Grund für den geringen öV-Anteil ist, dass aktuell keine umsteigefreien Busverbindungen bestehen. öV-Nutzende vom Höhtal nach Zürich müssen den Umweg über den Bahnhof Baden in Kauf nehmen, welcher ohnehin bereits hoch ausgelastet ist.

Abhängigkeiten zu weiteren GVK-Massnahmen

- Busbevorzugung öV-Hauptkorridore (BB05)
- Verkehrsdrehscheibe Wettingen (BB08)

Wirkung und Zielbeitrag der Massnahme BB02

Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mit der neuen Linie wird auf einer Verbindung mit beträchtlicher Nachfrage eine direkte und schnelle öV-Verbindung ohne Umsteigen geschaffen. Damit wird ein deutlich höherer Teil dieses Verkehrs mit dem öV zurückgelegt. Zudem wird der Bahnhof Wettingen als Umsteigeknoten gestärkt. ▪ Damit werden zusammen mit den anderen Angebotsausbauten (Kapazitätsausbau Bushauptachsen, weitere Tangentiallinien) die Voraussetzungen geschaffen, dass der öV-Anteil von heute 20% auf 30% steigen kann. ▪ Durch die attraktivere Anbindung der beiden Kantonsschulen werden die Rahmenbedingungen für den Bildungsverkehr verbessert. <p>Insgesamt sind im GVK sieben Ziele definiert. Die vorliegende Massnahme beeinflusst drei der sieben Ziele.</p>	 Leistungsfähiges und vernetztes öV-System
		 Flächensparende Mobilität
		 Rahmenbedingungen Arbeits- und Bildungsverkehr

Wirkung und Zielbeitrag des Handlungsfelds Bahn und Bus

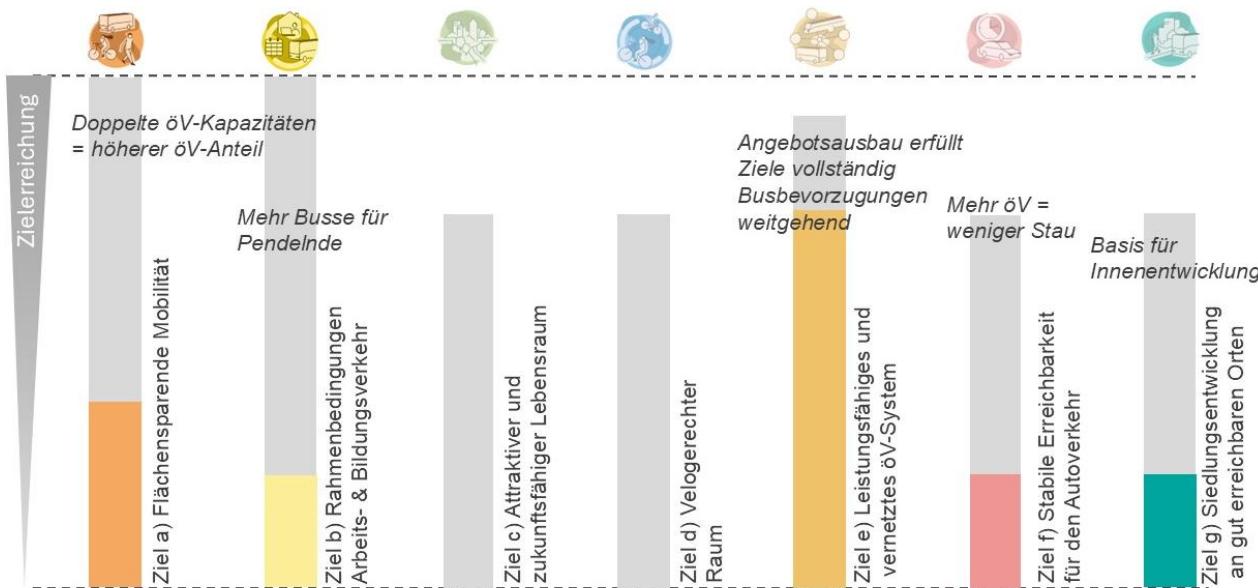
Mit der Umsetzung aller Massnahmen des Massnahmenfächers GVK 2040¹, der in rund 50 GVK-Massnahmenblättern beschrieben ist, werden zwei Ziele vollständig erreicht, fünf Ziele können in hohem Maße erfüllt werden. Die verbleibenden Ziellücken sind darauf zurückzuführen, dass in Nussbaumen und Baden Zentrum ohne MIV-Entlastung (z.B. durch Verlagerung auf eine Zentrumsentlastung) nicht alle notwendigen Massnahmen möglich sind.

Von den elf Massnahmen des Handlungsfelds Bahn und Bus erzielen der Ausbau des Busangebotes auf Hauptachsen (BB01), die tangentiale Buslinie Ehrendingen – Wettingen (BB02) und die Busbevorzugung (BB05) die grösste Wirkung. Die tangentiale Buslinie Wettingen – Dättwil (BB03) stiftet einen mittleren Wirkungsbeitrag. Kleinere Wirkungen ergeben sich aus der tangentialen Buslinie Niederweningen – Nussbaumen – Turgi (BB04) und den MIV-öV-Verkehrsdrehscheiben (BB09).

In folgender Grafik verdeutlichen die ausgefüllten Flächen die Zielerreichungsbeiträge aller "Bahn und Bus"-Massnahmen an der Gesamt-Zielerreichung des GVK-Massnahmenfächers.

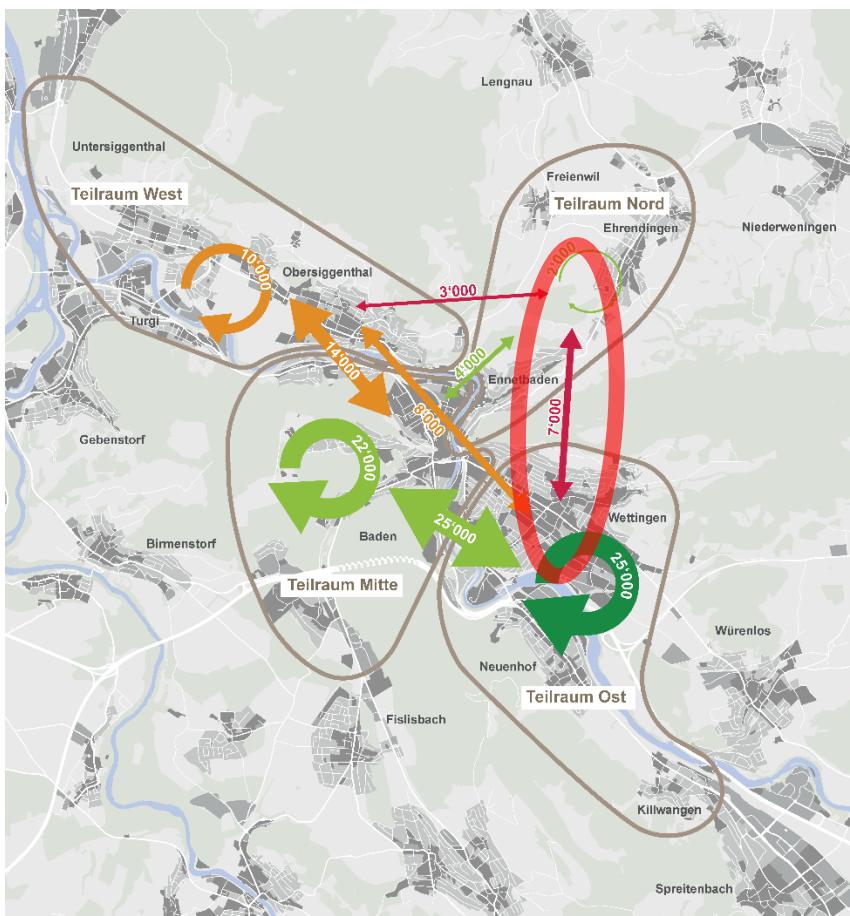
¹ Ohne Zentrumsentlastung (SB06), ohne langfristige Optionen öV-Hauptkorridore (BB10), ohne S-Bahn-Haltestelle Tägerhard (BB11) und ohne langfristige Massnahmen am Brückenkopf Ost

Wirkung und Zielbeitrag des Handlungsfelds Bahn und Bus



Ergänzende Informationen

Auf nachfolgender Abbildung sind die Verkehrsströme innerhalb des Raums Baden und Umgebung ersichtlich. Für die Beziehung zwischen Teilraum Ost und Teilraum Nord besteht eine beträchtliche Nachfrage (ca. 7'000 Personenwege pro Tag über beide Richtungen), die heute zu über 80% durch den MIV abgedeckt wird. Dies liegt auch am zwingend erforderlichen Umstieg und der damit verbundenen höheren Reisezeit auf dieser Relation. So beträgt die Reisezeit im heutigen Netz zwischen Ehrendingen, Niedermatt und dem Bahnhof Wettingen mindestens 21 Min. (mit Umstieg auf die S-Bahn in Baden) bzw. mindestens 29 Min. (mit Umstieg am Schulhausplatz). Die Reisezeit auf einer zukünftigen und direkten Tangentialverbindung beträgt ca. 15 Min. und ist somit vergleichbar zu der benötigten Reisezeit mit dem MIV zur Hauptverkehrszeit. Somit entsteht eine beschleunigte Verbindung nach Wettingen und mit einmaligem Umstieg ins Limmattal ohne Umsteigen am Knoten Baden.



Strichdicke: Anzahl Personen / Tag (2019) des Gesamtverkehrs



Farbe: MIV Anteil

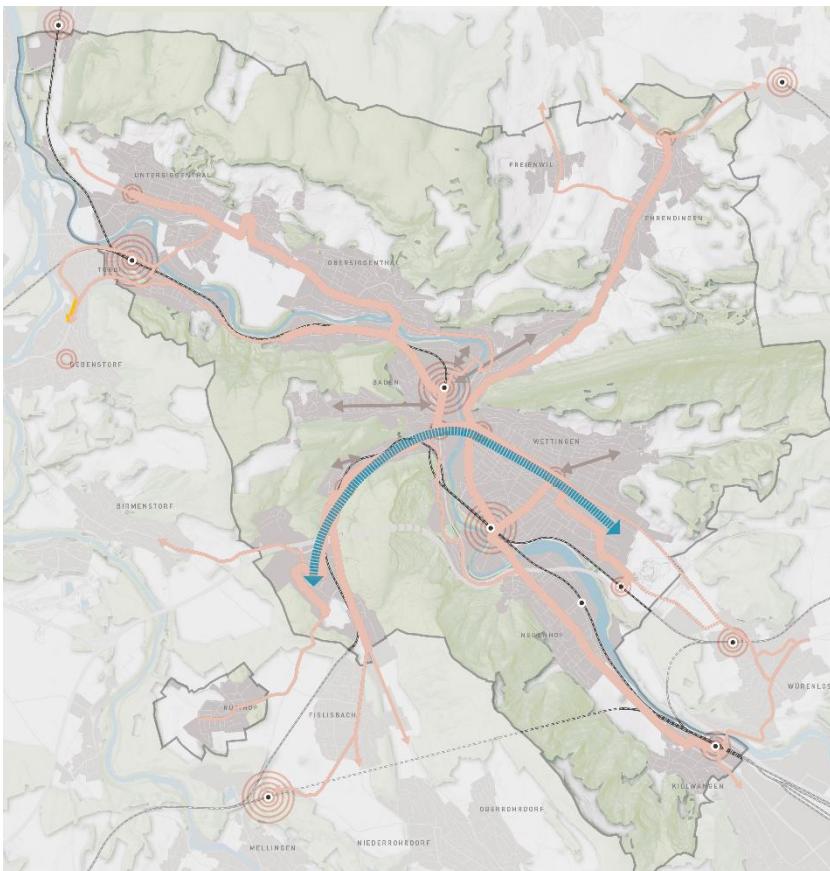
Über 80%	
66 bis 80%	
50 bis 65%	
Unter 50%	

Das heutige Netz ist stark radial auf den Bahnhof Baden ausgerichtet. Aufgrund der begrenzten Kapazitäten im Zulaufstrecke Richtung Bahnhof und der begrenzten Verfügbarkeit von Haltekanten am Bahnhof Baden, ist ein künftig rein radialer Angebotsausbau nicht sinnvoll. Mit dem vorgesehenen Ausbau des Bahnangebots werden die Bahnhalte Wettingen (u.a. Fernverkehrshalt) und Turgi (Ausbau S-Bahn) gestärkt, was neue Chancen im ÖV-Netz ermöglicht. Mit der Tangentialverbindung von Ehrendingen nach Wettingen werden die Zu-/Wegfahrt und der Umsteigeknoten Bahnhof Baden entlastet. Zudem werden die Kantonsschulen in Baden und (vor allem) Wettingen mit dem öV direkter und umsteigefrei aus den nördlichen Räumen Surbtal und Höhtal erreichbar.

Für die Verbindung sind grundsätzlich keine neuen Haltestellen vorgesehen. In der Detailplanung sind allenfalls einzelne Verschiebungen oder Bedarf an zusätzlichen Haltekanten möglich, welche aufgrund der ohnehin laufenden Siedlungsentwicklung vermutlich auch ohne die neue Verbindung anfallen würden.

Die Betriebskosten für die Linie betragen ca. CHF 2.5 Millionen pro Jahr (brutto). Mögliche Fahrgeldeinnahmen sind in diesem Betrag nicht berücksichtigt.

BB03 Tangentiale Buslinie Wettingen - Dättwil



Diese Massnahme gehört zum Massnahmenfänger GVK 2040. Die Machbarkeit dieser Massnahme ist grob abgeklärt. Nach dem Beschluss des Grossen Rates im 2026 starten zu gegebener Zeit die Vertiefungs- oder Projektierungsarbeiten. Zukünftige Erkenntnisse können unter Umständen Anpassungen an der Massnahme auslösen.

Hauptachsen im Kern	—	≤ 7.5-Min.-Takt
Nebenachsen im Kern	—	≤ 15-Min.-Takt
Nebenachsen in der Region	—	≤ 30-Min.-Takt
Quartiererschliessung	↔	≤ 15-Min.-Takt
Tangentialverbindung kernnah	↔	≤ 15-Min.-Takt
Tangentialverbindung aussen	↔↔	≤ 30-Min.-Takt
Bahnhof / geplant	●	

Verknüpfungspunkte (Regionale Hauptverknüpfungspunkte, weitere Verknüpfung S-Bahn, weitere Umsteigeorte Busnetz)



Beschrieb der Massnahme

Das regionale Busnetz ist heute praktisch ausschliesslich auf den Knoten Bahnhof Baden ausgerichtet. Die Busse erleiden auf der Zufahrt zu diesem Knoten über das hoch ausgelastete Strassennetz im Zentrum von Baden regelmässig Verlustzeiten, Anschlüsse können nicht immer eingehalten werden. Aufgrund des radialen Aufbaus des Busnetzes ist der öV auf tangentialen Beziehungen wegen der nötigen Umwege und Umstiege zwischen Buslinien zudem unattraktiv. Ein wichtiger Bestandteil des Angebotskonzepts 2040 (siehe Massnahme BB01) für den Raum Baden und Umgebung ist deshalb die Schaffung von tangentialen Buslinien (vgl. ergänzende Informationen S. 4).

Eine kernnahe Tangentialverbindung ist zwischen Dättwil und Wettingen vorgesehen. Auf dieser Relation besteht aktuell in der Hauptverkehrszeit ein Angebot mit der Buslinie 12. Diese verkehrt allerdings durch den Baregg tunnel und weist somit nur eine minimale räumliche Erschliessung auf. Sowohl entlang der Landstrasse in Wettingen als auch entlang der Mellingerstrasse bis nach Dättwil inklusive Kantonsspital Baden besteht jedoch ein Potenzial für eine direkte Verbindung, das heisst ohne Umweg via Bahnhof Baden oder Umstieg am Schulhausplatz. So können kürzere Reisezeiten angeboten und zusätzliche Kapazitäten geschaffen werden, ohne dabei den Bereich Bahnhof Baden mit zusätzlichen Busfahrten zu belasten.

Das konkrete Angebot der Tangentiallinie Wettingen-Dättwil, die Konsequenzen für die bestehende Linie 12 und mögliche Umsetzungsetappen sollen im Rahmen der Erarbeitung des vorgesehenen Angebotskonzepts 2040 Raum Baden und Umgebung zu geprüft werden.

Zuständigkeiten und Prozessuale

Federführung	Kanton BVU AVK Abteilung Verkehr, Sektion öV	Beteiligte	Kanton, Baden, Wettingen, Transportunternehmen, Repla Baden Regio
Standort	Strecke Baden – Wettingen	Investitionskosten (+/- 40 %)	0 Mio. Franken
		Laufende Kosten	3 Mio Franken pro Jahr (brutto)

Herleitung aus Lagebeurteilung

Auf der Relation von der Mellingerstrasse nach Wettingen über Schulhausplatz und Hochbrücke werden heute rund 4'000 Personenwege pro Tag mit dem Auto zurückgelegt. Verkehrsteilnehmende, die diese Verbindung mit dem öV zurücklegen möchten, müssen am Schulhausplatz umsteigen oder den Umweg über den Bahnhof Baden in Kauf nehmen.

Abhängigkeiten zu weiteren Massnahmen

- Busbevorzugung öV-Hauptkorridore (BB05)

Wirkung und Zielbeitrag der Massnahme BB03

- Wirkung**
- Mit der neuen Linie wird auf einer Verbindung mit beträchtlicher Nachfrage eine direkte und schnelle öV-Verbindung ohne Umweg über den Bahnhof Baden oder Umstieg am Schulhausplatz geschaffen. Damit wird ein höherer Teil dieses Verkehrs mit dem öV zurückgelegt.
 - Damit werden zusammen mit den anderen Angebotsausbauten (Kapazitätsausbau Bushauptachsen, weitere Tangentiallinien) die Voraussetzungen geschaffen, dass der öV-Anteil von heute 20% auf 30% steigen kann.
- Insgesamt sind im GVK sieben Ziele definiert. Die vorliegende Massnahme beeinflusst zwei der sieben Ziele.



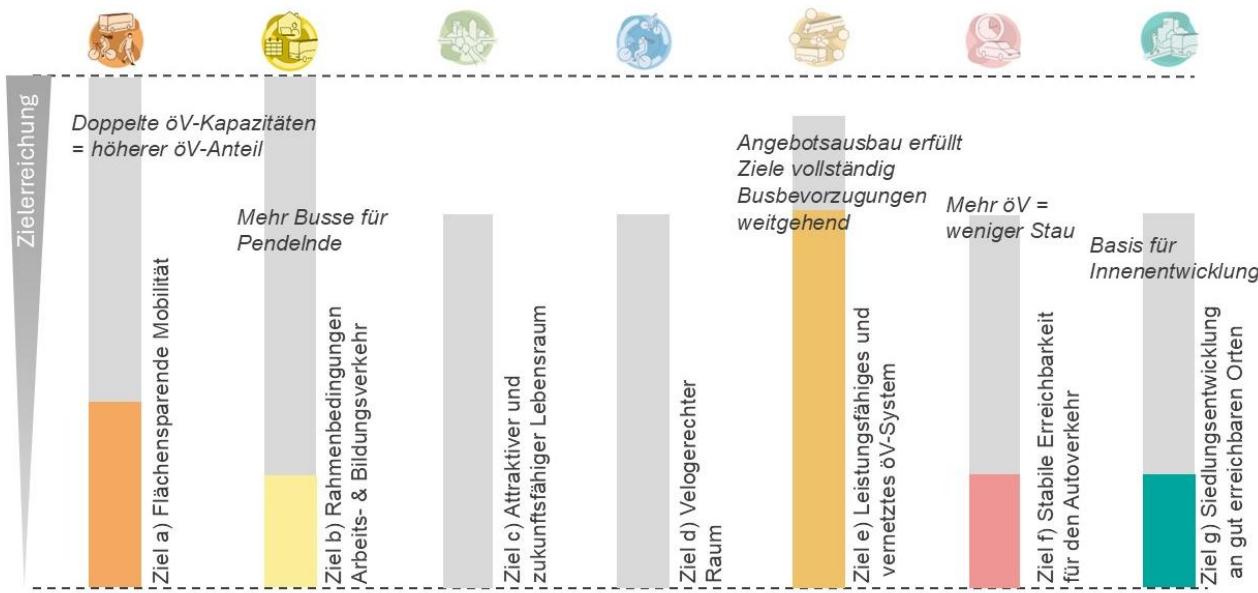
Wirkung und Zielbeitrag des Handlungsfelds Bahn und Bus

Mit der Umsetzung aller Massnahmen des Massnahmenfächers GVK 2040¹, der in rund 50 GVK-Massnahmenblättern beschrieben ist, werden zwei Ziele vollständig erreicht, fünf Ziele können in hohem Maße erfüllt werden. Die verbleibenden Ziellücken sind darauf zurückzuführen, dass in Nussbaumen und Baden Zentrum ohne MIV-Entlastung (z.B. durch Verlagerung auf eine Zentrumsentlastung) nicht alle notwendigen Massnahmen möglich sind.

Von den elf Massnahmen des Handlungsfelds Bahn und Bus erzielen der Ausbau des Busangebotes auf Hauptachsen (BB01), die tangentiale Buslinie Ehrendingen – Wettingen (BB02) und die Busbevorzugung (BB05) die grösste Wirkung. Die tangentiale Buslinie Wettingen – Dättwil (BB03) stiftet einen mittleren Wirkungsbeitrag. Kleinere Wirkungen ergeben sich aus der tangentialen Buslinie Niederweningen – Nussbaumen – Turgi (BB04) und den MIV-öV-Verkehrsrehscheiben (BB09).

In folgender Grafik verdeutlichen die ausgefüllten Flächen die Zielerreichungsbeiträge aller "Bahn und Bus"-Massnahmen an der Gesamt-Zielerreichung des GVK-Massnahmenfächers.

¹ Ohne Zentrumsentlastung (SB06), ohne langfristige Optionen öV-Hauptkorridore (BB10), ohne S-Bahn-Haltestelle Tägerhard (BB11) und ohne langfristige Massnahmen am Brückenkopf Ost

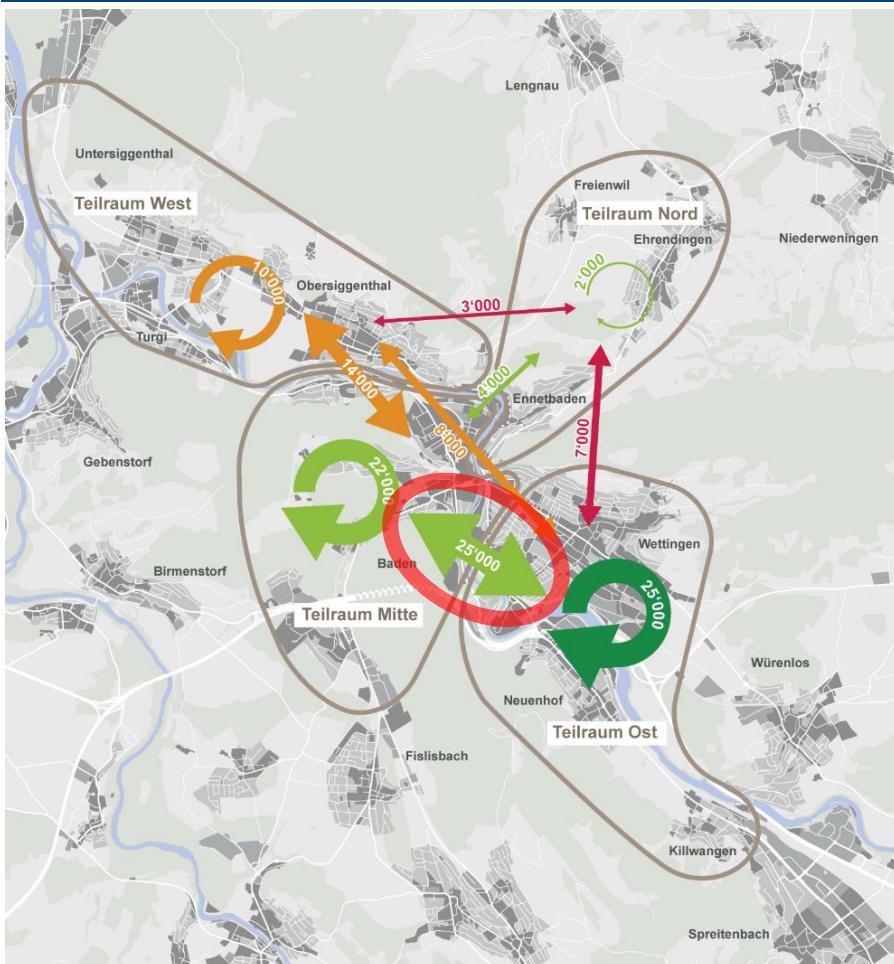


Ergänzende Informationen

Auf folgender Abbildung sind die Verkehrsströme innerhalb des Raums Baden und Umgebung ersichtlich. Auf der Beziehung zwischen Teilraum Ost und Teilraum Mitte besteht eine hohe Nachfrage (insgesamt rund 25'000 Personenwege pro Tag über beide Richtungen zusammen). Ein grosser Teil davon hat das Badener Zentrum zum Ziel (oder als Start) jedoch ziehen auch das Kantonsspital, das Transformationsgebiet Dättwil und die Nutzungen entlang der Mellingerstrasse bedeutenden Verkehr an. Mit der Entwicklung des Gebietes Oberstadt entstehen zudem südlich der Altstadt zusätzliche Nutzungen, welche ebenfalls Verkehr aus dem Teilraum Ost anziehen werden. All diese Verkehrsbeziehungen werden heute mehrheitlich durch den MIV abgedeckt. Dies liegt auch an der, gegenüber dem MIV, verlängerten Reisezeit durch die Stichfahrt der Linie 7 über den Bahnhof Baden. So beträgt die Reisezeit im heutigen Netz zwischen Wettingen, Zentrumsplatz und Dättwil, Kantonsspital mindestens 23 Min. Eine direkte Tangentialverbindung reduziert die Reisezeit auf ca. 13 Min. Diese Reisezeit ist vergleichbar mit der vom MIV benötigten Zeit während den Hauptverkehrszeiten.

Heute besteht mit der Linie 12 bereits eine tangentiale Verbindung, welche das Spital in Dättwil mit dem Bahnhof Wettingen verknüpft. Eine neue kernnahe Tangentiallinie kann die Potenziale des Korridors Landstrasse mit dem Korridor Mellingerstrasse verbinden.

Ergänzende Informationen



Strichdicke: Anzahl Personen / Tag (2019)
des Gesamtverkehrs

Farbe: MIV Anteil

Über 80% 

66 bis 80% 

50 bis 65% 

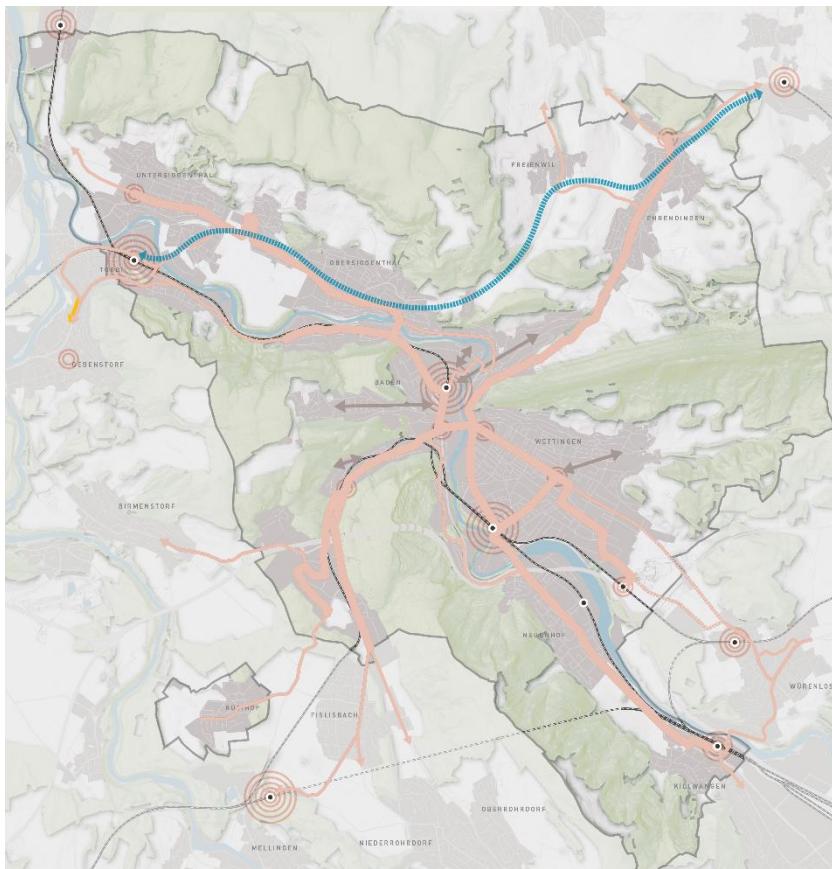
Unter 50% 

Das heutige Netz ist stark radial auf den Bahnhof Baden ausgerichtet. Aufgrund der begrenzten Kapazitäten im Zulauf Richtung Bahnhof und der begrenzten Verfügbarkeit von Haltekanten am Bahnhof Baden, ist ein künftig rein radialer Angebotsausbau nicht sinnvoll. Mit dem vorgesehenen Ausbau des Bahnangebots werden die Bahnhalte Wettingen (u.a. Fernverkehrshalt) und Turgi (Ausbau S-Bahn) gestärkt, was neue Chancen im ÖV-Netz ermöglicht. Mit der kernnahen Tangentialverbindung von Wettingen nach Dättwil werden die Zu-/ Wegfahrt und Umsteigeknoten Bahnhof Baden entlastet.

Für die Verbindung sind grundsätzlich keine neuen Haltestellen vorgesehen. In der Detailplanung sind allenfalls einzelne Verschiebungen oder Bedarf an zusätzlichen Haltekanten möglich, welche aufgrund der ohnehin laufenden Siedlungsentwicklung vermutlich auch ohne die neue Verbindung anfallen würden.. Ebenfalls in der Detailplanung sind denkbare Verlängerungen der Linie zum Beispiel in Richtung Mellingen-Heitersberg oder Neuenhof-Killwangen-Spreitenbach zu prüfen. Die Tangentiallinie führt zu neuen Busanforderungen beim Schulhausplatz (geradeaus in beide Richtungen). Die Auswirkungen auf die Verkehrssteuerung (Anpassung der LSA) und die Leistungsfähigkeit sind in den nächsten Phasen detailliert zu überprüfen.

Die Betriebskosten für die Linie betragen ca. CHF 3 Millionen pro Jahr (brutto). Mögliche Fahrgeldeinnahmen sind in diesem Betrag nicht berücksichtigt.

BB04 Tangentiale Buslinie Turgi – Nussbaumen – Niederweningen



Diese Massnahme gehört zum Massnahmenfänger GVK 2040. Die Machbarkeit dieser Massnahme ist grob abgeklärt. Nach dem Beschluss des Grossen Rates im 2026 starten zu gegebener Zeit die Vertiefungs- oder Projektierungsarbeiten. Zukünftige Erkenntnisse können unter Umständen Anpassungen an der Massnahme auslösen.

Hauptachsen im Kern	—	≤ 7.5-Min.-Takt
Nebenachsen im Kern	—	≤ 15-Min.-Takt
Nebenachsen in der Region	—	≤ 30-Min.-Takt
Quartierschliessung	↔	≤ 15-Min.-Takt
Tangentialverbindung kernnah	↔↔	≤ 15-Min.-Takt
Tangentialverbindung aussen	↔↔↔	≤ 30-Min.-Takt
Bahnhof / geplant	●	

Verknüpfungspunkte
(Regionale Hauptverknüpfungspunkte,
weitere Verknüpfung
S-Bahn, weitere
Umsteigepunkte Busnetz)



Beschrieb der Massnahme

Das regionale Busnetz ist heute praktisch ausschliesslich auf den Knoten Bahnhof Baden ausgerichtet. Die Busse erleiden auf der Zufahrt zu diesem Knoten über das hoch ausgelastete Strassennetz im Zentrum von Baden regelmässig Verlustzeiten, Anschlüsse können nicht immer eingehalten werden. Aufgrund des radialen Aufbaus des Busnetzes ist der öffentliche Verkehr (öV) auf tangentialem Beziehungen wegen der nötigen Umwege und Umstiege zwischen Buslinien zudem unattraktiv. Ein wichtiger Bestandteil des Angebotskonzepts 2040 (siehe Massnahme BB01) für den Raum Baden und Umgebung ist deshalb die Schaffung von tangentialem Buslinien (vgl. ergänzende Information S. 4).

Eine äussere Tangentialverbindung ist auf der Relation Turgi – Untersiggenthal – Obersiggenthal – Freienwil – Ehrendingen – Niederweningen vorgesehen. Zwischen Turgi und Obersiggenthal sowie zwischen Freienwil und Niederweningen besteht aktuell noch kein umsteigefreies Busangebot. Auf dem Abschnitt Obersiggenthal – Freienwil besteht aktuell gar kein zumutbares Busangebot. Reisen mit dem öV auf dieser Relation müssen im Moment stets via Baden erfolgen, was eine längere Reisezeit nach sich zieht.

Auch innerhalb des Teilraums Siggental ist auf der Relation Turgi – Untersiggenthal – Obersiggenthal ein Potenzial für ein direktes Busangebot vorhanden. Dieses wird sich künftig erhöhen, wenn der geplante Ausbau des Bahnangebots am Bahnhof Turgi umgesetzt ist.

Das konkrete Angebot der Tangentiallinie Turgi – Nussbaumen – Niederweningen und mögliche Umsetzungsetappen sollen im Rahmen der Erarbeitung des vorgesehenen Angebotskonzepts 2040 Raum Baden und Umgebung geprüft werden.

Zuständigkeiten und Prozessuale

Federführung	Kanton BVU AVK Abteilung Verkehr, Sektion öV	Beteiligte	Kanton, Baden, Ehrendingen, Freienwil, Obersiggenthal, Niederweningen, Unter- siggenthal, Transportunter- nehmen, Repla Baden Regio
Standort	Strecke Turgi – Obersiggenthal – Freienwil – Ehrendingen	Investitionskosten (+/- 40 %)	2 Mio. Franken
		Laufende Kosten	3.5 Mio. Franken pro Jahr (brutto)

Herleitung aus Lagebeurteilung

Auf der Relation zwischen dem Raum nördlich des Höhtals (Ehrendingen/Freienwil) und dem Siggenthal werden heute rund 3'000 Personenwege pro Tag zurückgelegt. Aufgrund des fehlenden direkten öV-Angebotes finden die Wege praktisch ausschliesslich mit dem Auto statt. Zwischen Obersiggenthal und Turgi werden zudem rund 1'500 Personenwege pro Tag mit dem Auto zurückgelegt, eine direkte Busverbindung fehlt.

öV-Nutzende vom Höhtal Richtung Aarau/Basel müssen den Umweg über den Bahnhof Baden in Kauf nehmen, welcher ohnehin bereits hoch ausgelastet ist.

Abhängigkeiten zu weiteren GVK-Massnahmen

- Busbevorzugung öV-Hauptachsen (BB05)
- Verkehrsdrehscheibe Turgi (BB06)

Wirkung und Zielbeitrag der Massnahme BB04

- Wirkung**
- Mit der neuen Linie wird auf einer Verbindung mit beträchtlicher Nachfrage eine Lücke im regionalen Busnetz geschlossen. Zudem wird der Bahnhof Turgi als Umsteigeknoten gestärkt. Über den Bahnhof Niederweningen werden zudem Verbindungen nach Zürich-Nord/ Glattal gestärkt.
 - Damit werden zusammen mit den anderen Angebotsausbauten (Kapazitätsausbau Bushauptachsen, weitere Tangentiallinien) die Voraussetzungen geschaffen, dass der öV-Anteil von heute 20% auf 30% steigen kann.
- Insgesamt sind im GVK sieben Ziele definiert. Die vorliegende Massnahme beeinflusst zwei der sieben Ziele.



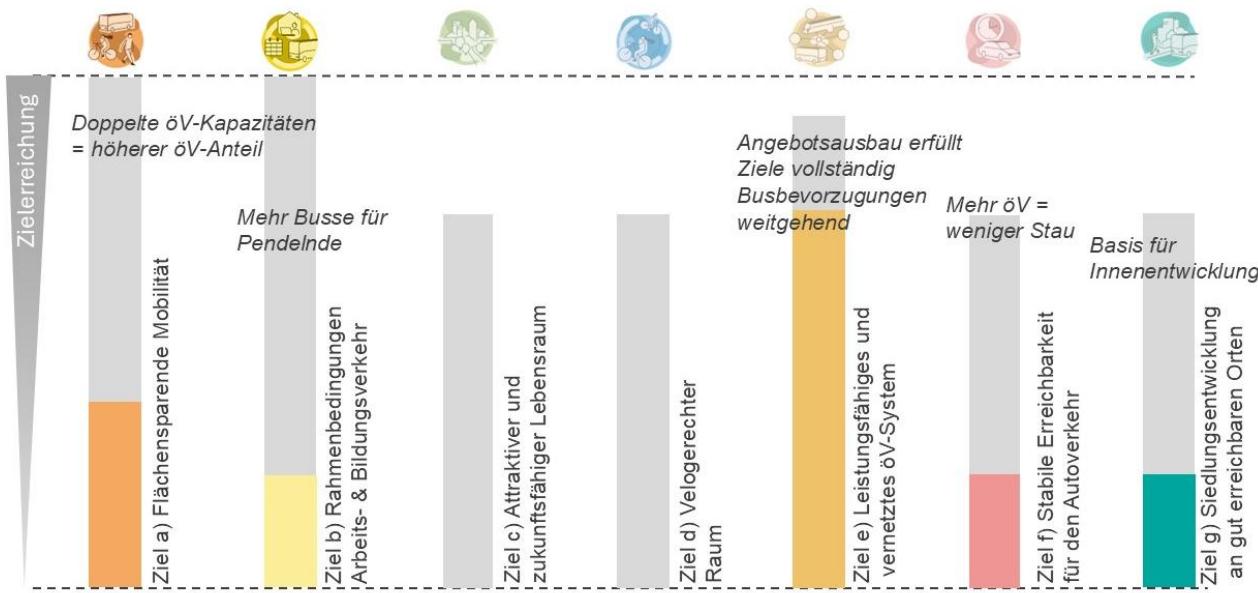
Wirkung und Zielbeitrag des Handlungsfelds Bahn und Bus

Mit der Umsetzung aller Massnahmen des Massnahmenfächers GVK 2040¹, der in rund 50 GVK-Massnahmenblättern beschrieben ist, werden zwei Ziele vollständig erreicht, fünf Ziele können in hohem Massse erfüllt werden. Die verbleibenden Ziellücken sind darauf zurückzuführen, dass in Nussbaumen und Baden Zentrum ohne MIV-Entlastung (z.B. durch Verlagerung auf eine Zentrumsentlastung) nicht alle notwendigen Massnahmen möglich sind.

Von den elf Massnahmen des Handlungsfelds Bahn und Bus erzielen der Ausbau des Busangebotes auf Hauptachsen (BB01), die tangentiale Buslinie Ehrendingen – Wettingen (BB02) und die Busbevorzugung (BB05) die grösste Wirkung. Die tangentiale Buslinie Wettingen – Dättwil (BB03) stiftet einen mittleren Wirkungsbeitrag. Kleinere Wirkungen ergeben sich aus der tangentialen Buslinie Niederweningen – Nussbaumen – Turgi (BB04) und den MIV-öV-Verkehrsdrehscheiben (BB09).

In folgender Grafik verdeutlichen die ausgefüllten Flächen die Zielerreichungsbeiträge aller "Bahn und Bus"-Massnahmen an der Gesamt-Zielerreichung des GVK-Massnahmenfächers.

¹ Ohne Zentrumsentlastung (SB06), ohne langfristige Optionen öV-Hauptkorridore (BB10), ohne S-Bahn-Haltestelle Tägerhard (BB11) und ohne langfristige Massnahmen am Brückenkopf Ost

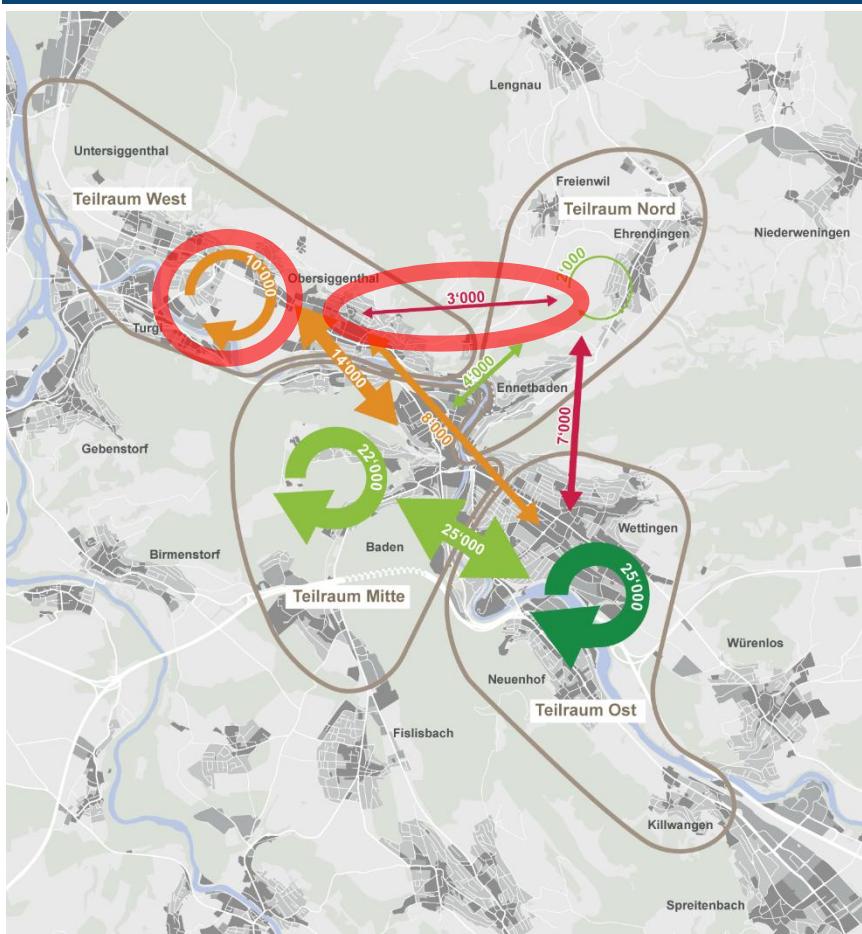


Ergänzende Informationen

Auf folgender Abbildung sind die Verkehrsströme innerhalb des Raums Baden und Umgebung ersichtlich. Es besteht eine Nachfrage von 3'000 Personenwegen pro Tag auf der Beziehung zwischen Teilraum Nord und Teilraum West, welche einen sehr geringen ÖV-Anteil ausweist. Zudem ist der Binnenverkehr innerhalb des Teilraums West (Siggenthal) mit 10'000 Personenwegen pro Tag beträchtlich, der MIV-Anteil ist für einen urbanen Raum mit mehr als zwei Dritteln hoch. Ein Grund dafür ist die fehlende direkte Verbindung aus Kirchdorf und Nussbaumen in Richtung Turgi im heutigen Netz. Auf der Strecke Nussbaumen AG, Markthof zum Bahnhof Turgi ist entweder ein Umstieg in Untersiggenthal (Reisezeit 17 Min.) oder am Bahnhof Baden (Reisezeit 25 Min.) erforderlich. Gegenüber dem MIV ist dies eine substanziell längere Fahrzeit (6 Min. zur Hauptverkehrszeit am Morgen). Mit der neuen Linie wird ausserdem die heutige Erschliessungslücke im Bereich Häfeler / Hertenstein geschlossen.

Eine direkte Verbindung auf der Tangentialen zwischen Turgi und Niederweningen reduziert die Reisezeit zwischen Nussbaumen AG, Markthof zum Bahnhof Turgi auf rund 6 Min. und spart einen Umstieg. Reisende von Nussbaumen AG, Markthof nach Ehrendingen, Niedermatt benötigen mit dem Bus im heutigen Netz mindestens 24 Minuten. Eine direkte Tangentiallinie bräuchte knapp 10 Min. was in etwa der Fahrzeit mit dem Auto in den Hauptverkehrszeiten entspricht. Durch die Führung der Tangentiallinie bis zum Bahnhof Niederweningen wird zudem vom Siggenthal ein Anschluss an die S-Bahn-Verbindung vom Wehntal Richtung Glattal und Zürich-Nord geschaffen.

Ergänzende Informationen



Strichdicke: Anzahl Personen / Tag (2019)
des Gesamtverkehrs 

Farbe: MIV Anteil

Über 80%	
66 bis 80%	
50 bis 65%	
Unter 50%	

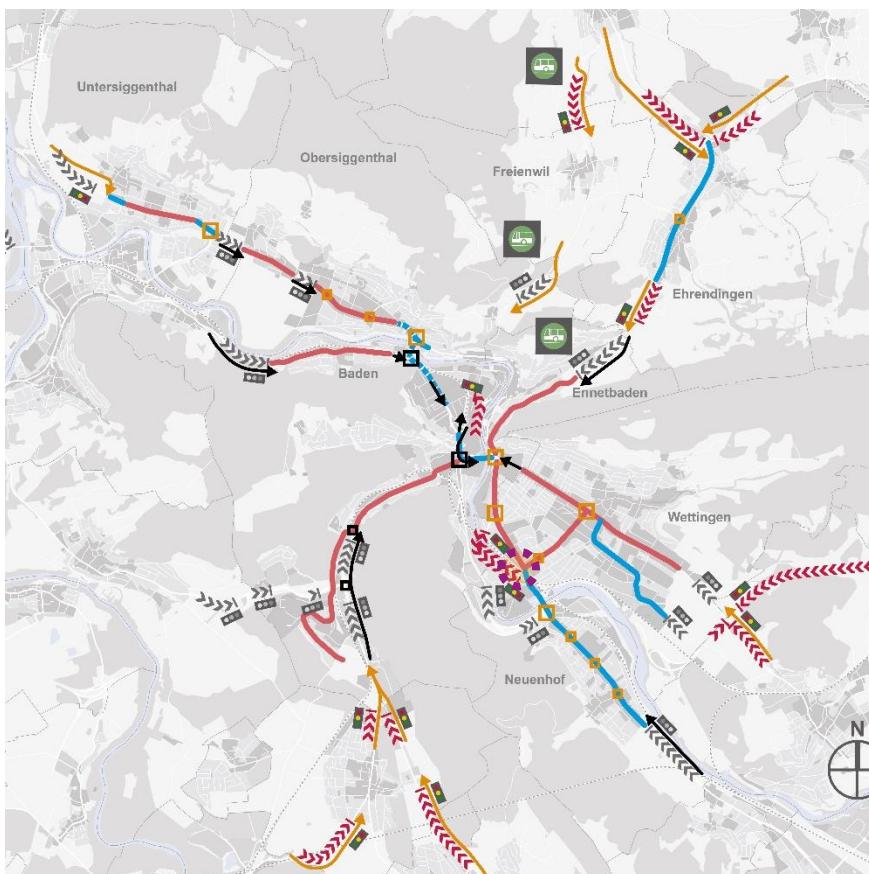
Das heutige Netz ist stark radial auf den Bahnhof Baden ausgerichtet. Aufgrund der begrenzten Kapazitäten im Zulauf Richtung Bahnhof und der begrenzten Verfügbarkeit von Haltekanten am Bahnhof Baden, ist ein künftig rein radialer Angebotsausbau nicht sinnvoll. Mit dem vorgesehenen Ausbau des Bahnangebots werden die Bahnhalte Wettingen (u.a. Fernverkehrshalt) und Turgi (Ausbau S-Bahn) gestärkt, was neue Chancen im ÖV-Netz ermöglicht. Mit der Tangentialverbindung von Turgi – Nussbaumen - Ehrendingen - Niederwenigen- werden die Zu-/Wegfahrt und der Umsteigeknoten Bahnhof Baden entlastet.

Für die Verbindung werden weitgehend bestehende Haltekanten genutzt. In der Detailplanung sind allenfalls einzelne Verschiebungen oder Bedarf an zusätzlichen Haltekanten zu vertiefen, welche aufgrund der ohnehin laufenden Siedlungsentwicklung vermutlich auch ohne die neue Verbindung anfallen würden.

Die Betriebskosten für die Linie betragen ca. CHF 3.5 Millionen pro Jahr (brutto). Mögliche Fahrgeldeinnahmen sind in diesem Betrag nicht berücksichtigt.

BB05

Busbevorzugung öV-Hauptkorridore



Diese Massnahme gehört zum Massnahmenfacher GVK 2040. Die Machbarkeit dieser Massnahme ist grob abgeklärt. Nach dem Beschluss des Grossen Rates im 2026 starten zu gegebener Zeit die Vertiefungs- oder Projektierungsarbeiten. Zukünftige Erkenntnisse können unter Umständen Anpassungen an der Massnahme auslösen.

Führung Bus im Strassenraum	
—	Mischverkehr (mit Fahrbahnhaltestellen)
—	Abschnittsweise Eigentrassierung
···	in Abhängigkeit von ZEL
→	Busspur bestehend / geplant
—	Elektronische Busspur
□ □ □	Knotenoptimierung bestehend / geplant
□	Ausbau Verknüpfungspunkt Bahnhof
○ ○ ○	Wettingen
>>> >>>	Verkehrsmanagement bestehend (oder geplante Realität*) / geplant

* Geplante Realitäten sind Massnahmen, welche (bereits ausserhalb des GVK) geplant und beschlossen wurden

Beschrieb der Massnahme

Das Busnetz im Raum Baden und Umgebung soll weiterentwickelt werden, um die geforderten Kapazitäten im öffentlichen Verkehr (öV) und einen Attraktivitätssprung zu erreichen. Um den Attraktivitätssprung im Busangebot zu erreichen, müssen Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit verbessert und gewährleistet werden. Der Fokus liegt dabei vor allem auf den Hauptachsen sowie den tangentialen Buslinien, auf welchen der grösste Teil der zusätzlichen Kapazitäten geschaffen wird.

Aufgrund der räumlichen Verhältnisse der einzelnen Strassenabschnitte wurde für die wichtigsten Busachsen eine Einschätzung vorgenommen, wie der Bus geführt werden kann (Herleitung siehe ergänzende Informationen S.4):

- Auf Strassen mit nur je einer möglichen Fahrspur je Richtung wird der Bus auch zukünftig im Mischverkehr geführt. Um in diesen Abschnitten die nötige Zuverlässigkeit zu erreichen, sind mehr Fahrbahnhaltestellen vorzusehen, damit die Busse ihre Position im Fahrzeugpulk nicht verlieren (abgestimmt auf den Fahrplan sind punktuell Haltestellen als Bucht auszuführen, um betriebliche Wartezeiten zu ermöglichen).
- Ergänzend sind an diversen Stellen auch Knotenoptimierungen nötig. Denkbare Massnahmen sind zum Beispiel eine verbesserte Priorisierung an einer mit Lichtsignalen (LSA) gesteuerten Kreuzung oder die Umgestaltung von Kreiseln zu LSA-Kreuzungen.
- Außerdem wurden für diese Abschnitte Inputs für die Massnahme SB01 Erweiterung Verkehrsmanagement abgeleitet: Wo die Busse im Mischverkehr unterwegs sind, muss durch das Verkehrsmanagement ein flüssiger Verkehrsablauf sichergestellt werden.
- Wo es die räumlichen Verhältnisse zulassen, ist eine abschnittsweise Eigentrassierung, d.h. die Einrichtung von Busspuren vorgesehen. Diese können beidseitig aber auch nur in eine Fahrtrichtung vorgesehen werden, je nach Bedarf.

Zuständigkeiten und Prozessuale

Federführung (erste Phase ab 2026)	Kanton Aargau BVU AVK Abteilung Verkehr, Sektion öV	Beteiligte	Kanton Aargau BVU ATB Abteilung Tiefbau, Gemeinden, Transportunternehmen
Standort	Gesamter GVK-Perimeter	Investitionskosten (+/- 40 %)	22.8 Mio. CHF --

Laufende Kosten

Herleitung aus Lagebeurteilung

In der Analyse wurden zusammen mit den Busbetreibern die Abschnitte im Busnetz identifiziert, auf denen Behinderungen des öV mindestens in den Spitzenzeiten vorkommen. Betroffen sind vor allem Strassenabschnitte im zentralen Bereich des Busnetzes, deren Verlustzeiten strahlen auf das gesamte Netz aus. Zu nennen sind u.a. die Seminar- und Landstrasse in Wettingen, die Mellinger- und Bruggerstrasse in Baden sowie die Landstrasse in Nussbaumen.

Abhängigkeiten zu weiteren GVK-Massnahmen

- Kapazitätsausbau Hauptachsen (BB01)
- Aufwertung öV-Drehscheibe Bahnhof Wettingen (BB08)
- Erweiterung Verkehrsmanagement (SB01)
- Optimierung Brückenkopf Ost (SB04 / SB05)

Wirkung und Zielbeitrag der Massnahme BB05

Wirkung

- Durch die Verbesserung der Zuverlässigkeit und den Ausbau des Fahrplanangebots wird der öV gesamthaft eine attraktive Alternative gegenüber dem MIV. Mit dem zuverlässigeren Betrieb des Busnetzes werden zudem die Anschlüsse an den Drehscheiben gesichert und das öV-System gesamthaft besser vernetzt.
- Somit wird ein wesentlicher Beitrag zur angestrebten Verschiebung der Verkehrsmittelanteile gemäss Ziel «Flächeneffiziente Mobilität» geleistet.

Insgesamt sind im GVK sieben Ziele definiert. Die vorliegende Massnahme beeinflusst zwei der sieben Ziele.



Leistungsfähiges
und vernetztes öV-
System



Flächensparende
Mobilität

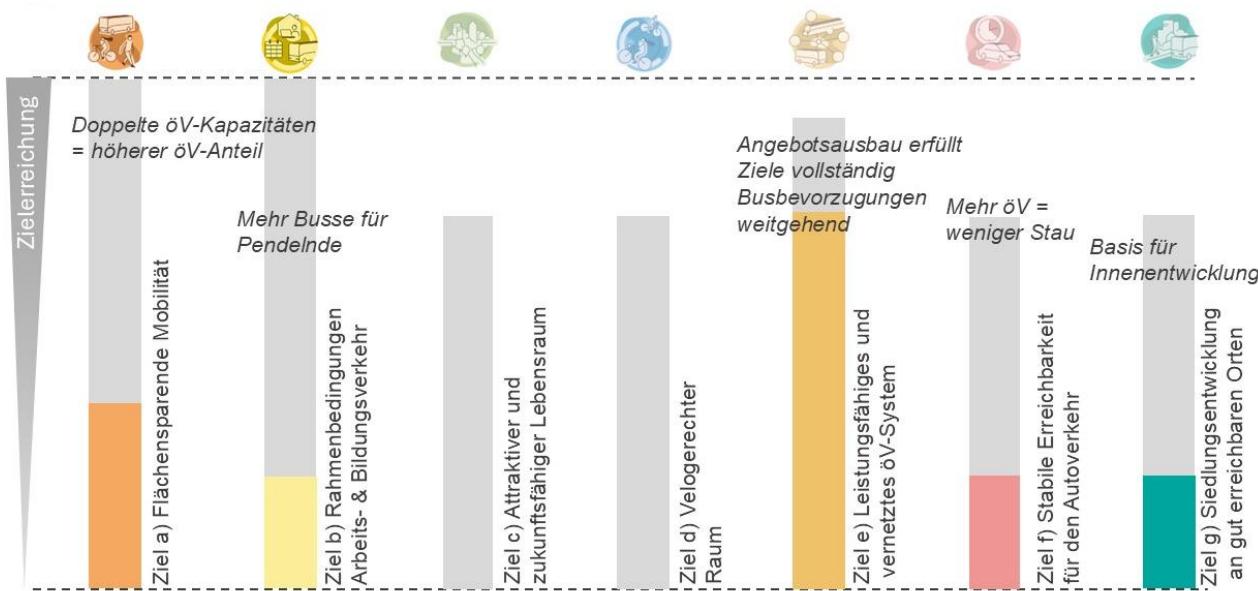
Wirkung und Zielbeitrag des Handlungsfelds Bahn und Bus

Mit der Umsetzung aller Massnahmen des Massnahmenfächers GVK 2040¹, der in rund 50 GVK-Massnahmenblättern beschrieben ist, werden zwei Ziele vollständig erreicht, fünf Ziele können in hohem Maße erfüllt werden. Die verbleibenden Ziellücken sind darauf zurückzuführen, dass in Nussbaumen und Baden Zentrum ohne MIV-Entlastung (z.B. durch Verlagerung auf eine Zentrumsentlastung) nicht alle notwendigen Massnahmen möglich sind.

Von den elf Massnahmen des Handlungsfelds Bahn und Bus erzielen der Ausbau des Busangebotes auf Hauptachsen (BB01), die tangentiale Buslinie Ehrendingen – Wettingen (BB02) und die Busbevorzugung (BB05) die grösste Wirkung. Die tangentiale Buslinie Wettingen – Dättwil (BB03) stiftet einen mittleren Wirkungsbeitrag. Kleinere Wirkungen ergeben sich aus der tangentialen Buslinie Niederweningen – Nussbaumen – Turgi (BB04) und den MIV-öV-Verkehrsdrehscheiben (BB09).

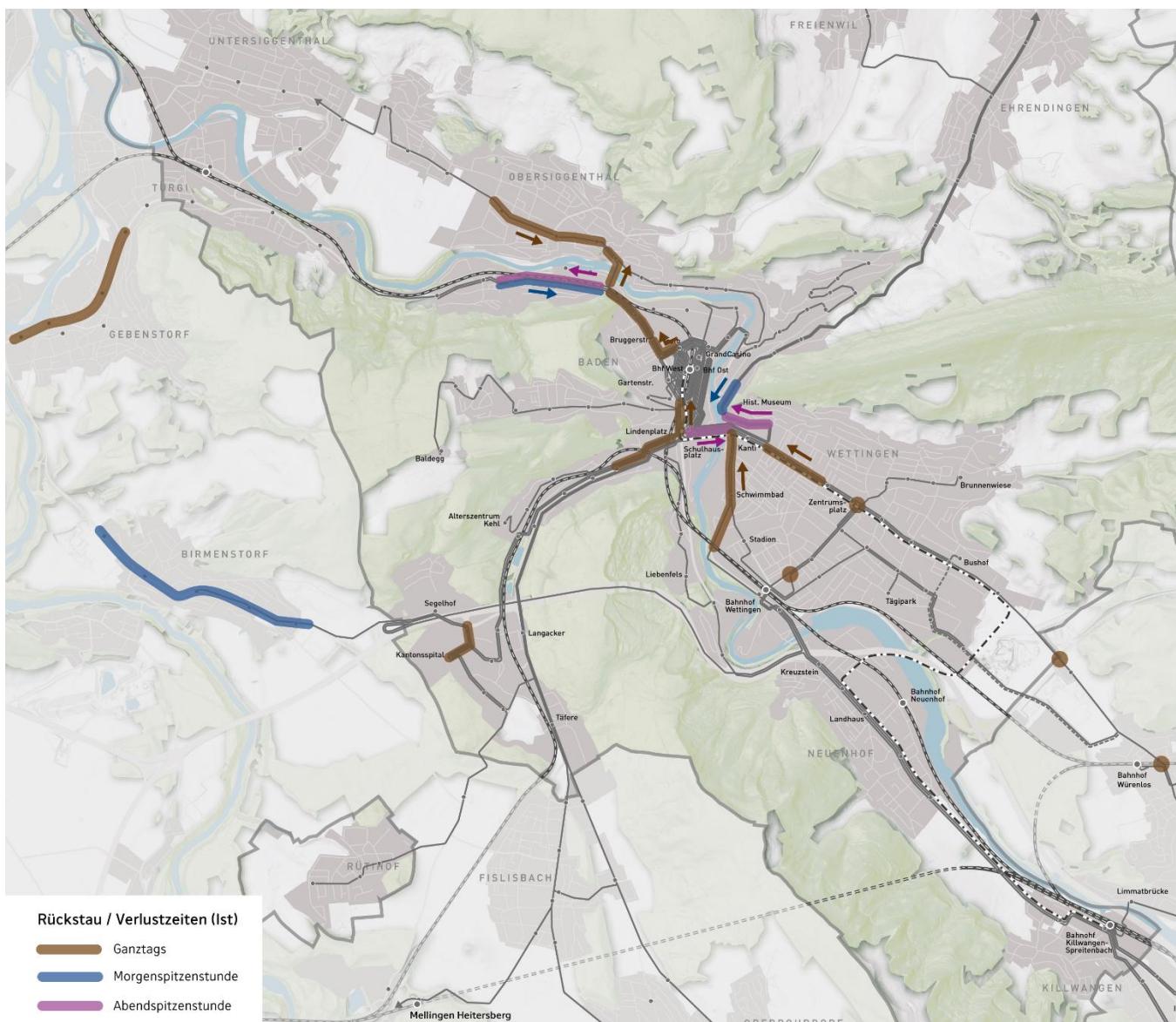
In folgender Grafik verdeutlichen die ausgefüllten Flächen die Zielerreichungsbeiträge aller "Bahn und Bus"-Massnahmen an der Gesamt-Zielerreichung des GVK-Massnahmenfächers.

¹ Ohne Zentrumsentlastung (SB06), ohne langfristige Optionen öV-Hauptkorridore (BB10), ohne S-Bahn-Haltestelle Tägerhard (BB11) und ohne langfristige Massnahmen am Brückenkopf Ost



Ergänzende Informationen

Die Abbildung zeigt die mit den Busbetreibern analysierten Schwachstellen im heutigen Busnetz bezüglich der Zuverlässigkeit des Busbetriebs. Die vorgeschlagenen Massnahmen adressieren die Schwachstellen. Es wird davon ausgegangen, dass sich diese Defizite im ÖV-Betrieb ohne entsprechende Massnahmen künftig akzentuieren. Zu diesen heutigen Schwachstellen werden in Zukunft noch weitere hinzukommen, wenn der motorisierte Verkehr (in Randgebieten) und das ÖV-Angebot zunehmen. Dies stellt ein grosses Risiko im Hinblick auf ein funktionsfähiges ÖV-System dar.



Mit den Busbevorzugungsmassnahmen werden die massgebenden Schwachstellen auf den ÖV-Hauptkorridoren angegangen.

- Die Zuverlässigkeit des ÖV-Korridors Landstrasse Wettingen – Baden wird über eine Erweiterung des Verkehrsmanagements im Raum Würenlos entschärft.
- Mit den Massnahmen im Raum Wettingen Bahnhof (inkl. Steuerungsmassnahmen Schwimmbadstrasse) und der neuen Linienführung kann die Situation Seminarstrasse / Brückenkopf Ost entschärft werden. Steuerung des Zulaufs zur Alberich Zwyssig-Strasse in Richtung Zentrum Wettingen wird dadurch nötig.
- Die Zuverlässigkeit aus dem Korridor Höhtal (inkl. Landvogteischloss, Brückenkopf Ost) soll über mehrere Steuerungsmassnahmen im Raum Ehrendingen und Tiefenwaag verbessert werden.
- Die Schwachstellen auf der Landstrasse in Obersiggenthal und auf der Bruggerstrasse werden durch eine Erweiterung des Verkehrsmanagements im Raum Untersiggenthal adressiert.
- Die Verlustzeiten auf der Mellingerstrasse in Richtung Schulhausplatz können durch die Erweiterung des Verkehrsmanagements im Raum Fislisbach angegangen.

Es bestehen verschiedene Möglichkeiten zur Busbevorzugung:

Eigentrassierung:

Bei Strassenräumen und Bebauungsstrukturen, welche die Einrichtung von mehr als zwei Spuren erlauben, ist eine abschnittsweise Eigentrassierung des Busverkehrs vorgesehen. Im Einzelfall ist zu prüfen, ob Busspuren in beide Richtungen nötig und möglich sind. Je nach Situation ist es denkbar, Busspuren nur in die Richtung zu etablieren, in die es aufgrund des Verkehrsaufkommens zweckmäßig ist.

Beispiel einer Eigentrassierung des Busverkehrs in eine Richtung (Quelle: Aargauer Zeitung)



Elektronische Busspur

Ausserorts ist teilweise die Einführung von elektronischen Busspuren vorgesehen, um die in Massnahme SB01 geplanten Dosierungsstellen für den motorisierten Individualverkehr (MIV) umfahren zu können. Dabei wird der entgegenkommende Verkehr mit einer Ampel angehalten, so dass der Bus auf dem Gegenfahrstreifen an der Dosierung vorbeifahren kann.

Beispiel einer elektronischen Busspur im Höhthal, die es Bussen erlaubt, eine Autokolonne zu überholen (Quelle: Wynentaler Blatt)



ÖV-Bevorzugung an Knoten

Auch Optimierungen einzelner Knoten sind im Rahmen der Busbevorzugung vorgesehen. Dies können beispielsweise angepasste Schaltungen von bestehenden Ampeln oder zusätzliche Fahrbeziehungen für den Bus im Kreuzungsbereich sein (z.B. Bus geradeaus auf Rechtsabbiegerspur). Auch bauliche Anpassungen sind denkbar, zum Beispiel der Ersatz von Kreiseln durch lichtsignalgesteuerte Kreuzungen oder die Ergänzung von Kreiseln mit Ampeln zur Busbevorzugung.

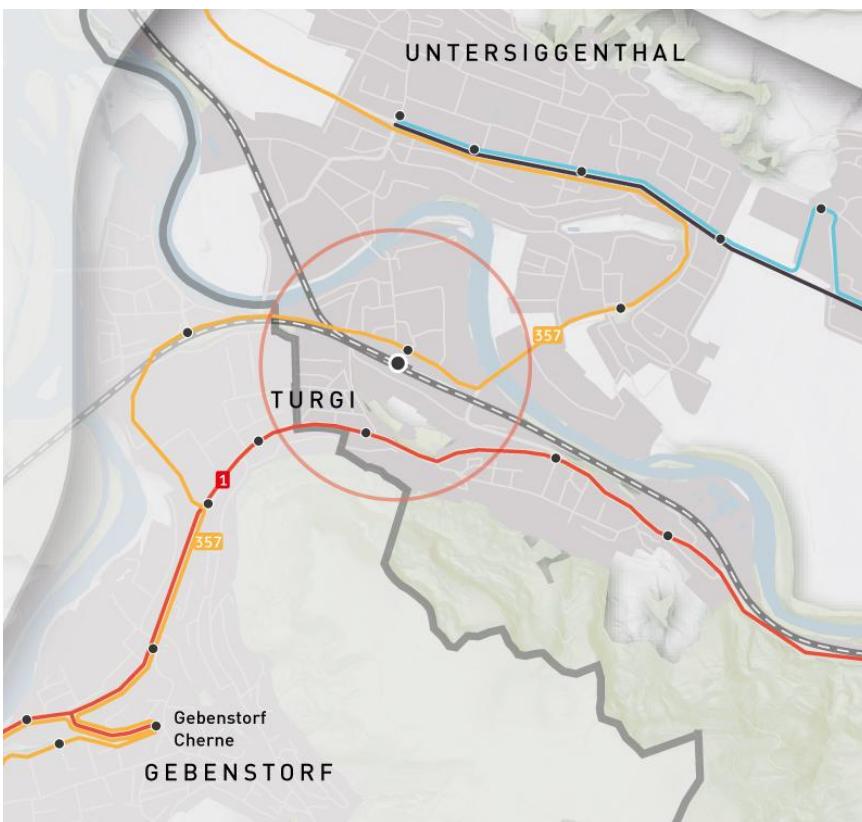
Beispiel einer ÖV-Bevorzugung an einem Knoten. Der Bus nutzt die Rechtsabbiegerspur, um während einer Rotphase die geradeaus-fahrende Fahrzeuge zu überholen (Quelle: Google Street View, 2021)



Neues Bustrassee

Wie am Schulhausplatz in Baden sind auch neue, eigens für den Bus eingerichtete Bustrasseeen denkbar. Im Rahmen der Massnahme Aufwertung öV-Drehscheibe Bahnhof Wettingen (BB08) ist die Herstellung von neuen Bus-Fahrbeziehungen geplant, welche die Fahrzeiten verkürzt und eine bessere Bevorzugung des Busverkehrs gegenüber dem Autoverkehr ermöglicht.

BB06 Aufwertung öV-Drehscheibe Bahnhof Turgi



Diese Massnahme gehört zum Massnahmenfänger GVK 2040. Die Machbarkeit dieser Massnahme ist grob abgeklärt. Nach dem Beschluss des Grossen Rats im 2026 starten zu gegebener Zeit die Vertiefungs- oder Projektierungsarbeiten. Zukünftige Erkenntnisse können unter Umständen Anpassungen an der Massnahme auslösen.

Heutiges Liniennetz im Raum Turgi

Beschrieb der Massnahme

Verkehrsdrehscheiben sind Orte, an denen mehrere Verkehrsträger untereinander und insbesondere mit der Bahn verknüpft werden. Mit der vorliegenden Massnahme ist eine Aufwertung der Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Turgi vorgesehen. Mit den Ausbauschritten im Rahmen des Ausbauschrittes STEP 2035 ist ein dichteres Bahnangebot in Turgi vorgesehen: Im Horizont 2040 sind vier RE-Abfahrten und zehn S-Bahn-Abfahrten pro Stunde vorgesehen (in alle Richtungen). Damit das erweiterte Bahnangebot gut genutzt wird, soll der Bahnhof Turgi als Verkehrsdrehscheibe gestärkt werden. Aus den Planungen im GVK ergeben sich folgende, konkrete Anforderungen an die Verkehrsdrehscheibe (vgl. ergänzende Informationen auf Seite 4):

- Stärkere Einbindung des Bahnhofs Turgi in das Busnetz, zum Beispiel durch
 - die Bedienung mit neuen oder bestehenden Buslinien (z.B. Verlängerung Linie 4) und/oder
 - die Verdichtung des Angebots auf der Linie 357, welche bereits den Bahnhof bedient
- Infrastrukturelle Voraussetzungen für den Angebotsausbau im Busnetz wie z.B. zusätzliche Haltekanten oder Wendemöglichkeiten (z.B. für die neue tangentiale Buslinie, vgl. Massnahme BB04)
- Verbesserung der Zugänglichkeit für den Veloverkehr (v.a. attraktive Führung VVR Baden – Brugg auf Bahnhofstrasse) und angebotsorientierter Ausbau der Veloparkierung
- Verbesserung der Zugänglichkeit des Bahnhofs aus dem Dorfzentrum (hochwertige Querung der Bahnhofstrasse / Platzgestaltung am Knoten Bahnhofstrasse)
- Verbesserung der Zugänglichkeit des Bahnhofs aus dem Gebiet Weichle (im Rahmen der Bebauung ERP Bahnhof Turgi)
- Attraktiver Zugang für Fuss-/ Veloverkehr aus den Quartieren Geelig / Neuwil (Überwindung Höhensprung, evtl. auch mit Lift)
- Aufwertung des öffentlichen Raums beidseitig des Bahnhofs
 - Aufhebung oder Reduzierung der P+R-Anlage auf der Nordseite des Bahnhofs (Verlagerung an einen anderen Standort, z.B. Station Siggenthal)
 - Ergänzung öffentliche (Verkaufs-)Nutzungen nahe Bahnhof
 - Platzgestaltung auf Nordseite des Bahnhofs mit verbesserter Aufenthaltsqualität

Weitere Anforderungen können sich in den vertiefenden Planungen ergeben.

Zuständigkeiten und Prozessuale

Federführung	Stadt Baden, Stadtentwicklung	Beteiligte	Kanton, Baden, SBB, Transportunternehmen
Standort	Bahnhof Turgi	Investitionskosten (+/- 40 %)	2.4 Mio. CHF (Aufwertung Publikumsanlagen und Bushof; Kosten für Veloparkierung, Aufwertung Strassenraum, etc. in anderen Massnahmen eingerechnet)

Herleitung aus Lagebeurteilung

Der MIV-Anteil des Verkehrs innerhalb des Siggenthal ist mit mehr als 65% vergleichsweise hoch, ganz besonders gilt das für die tangentiaLEN Beziehungen (z.B. Nussbaumen-Turgi).

Mit dem Ausbau des Bahnangebotes gemäss STEP eröffnet sich die Chance, die Umsteigebeziehungen zwischen Bus und Bahn im Raum Baden und Umgebung auf mehrere Bahnhöfe zu verteilen, unter anderem auf den Bahnhof Turgi.

Abhängigkeiten zu weiteren GVK-Massnahmen

- Kapazitätsausbau Bushauptachsen (BB01)
- Tangentiale Buslinie Turgi-Nussbaumen-Niederweningen (BB04)
- Velovorzugsroute Baden-Brugg (FV02)
- Ausbau und Aufwertung Veloparkierung (FV13)
- Siedlungsentwicklung an zentralen Orten (SF04)
- Umgestaltung Bahnhofstrasse Turgi (SF07)

Wirkung und Zielbeitrag

Wirkung

- Der Bahnhof Turgi wird als Umsteigepunkt zwischen Bus und Bahn gestärkt. Damit werden einerseits direktere öV-Verbindungen (v.a. vom Siggenthal Richtung Aarau und Unteres Aaretal) geschaffen, andererseits wird der heutige regionale Hauptknoten Bahnhof Baden entlastet und damit das gesamte regionale öV-System stabiler.
- Die Aufwertung der Verkehrsdrehscheibe stärkt den öV vor allem im Teilraum Siggenthal als attraktive Alternative zum MIV und trägt damit zu einer flächensparenden Mobilität bei.
- Die Aufwertung der Verkehrsdrehscheibe erhöht die Standortgunst auch auf den angrenzenden Arealen und fördert damit eine attraktive und dichte Siedlungsentwicklung im Bahnhofs-umfeld.

Insgesamt sind im GVK sieben Ziele definiert. Die vorliegende Massnahme beeinflusst drei der sieben Ziele.



Leistungsfähiges und vernetztes öV-System



Flächensparende Mobilität



Siedlungsentwicklung an gut erreichbaren Orten

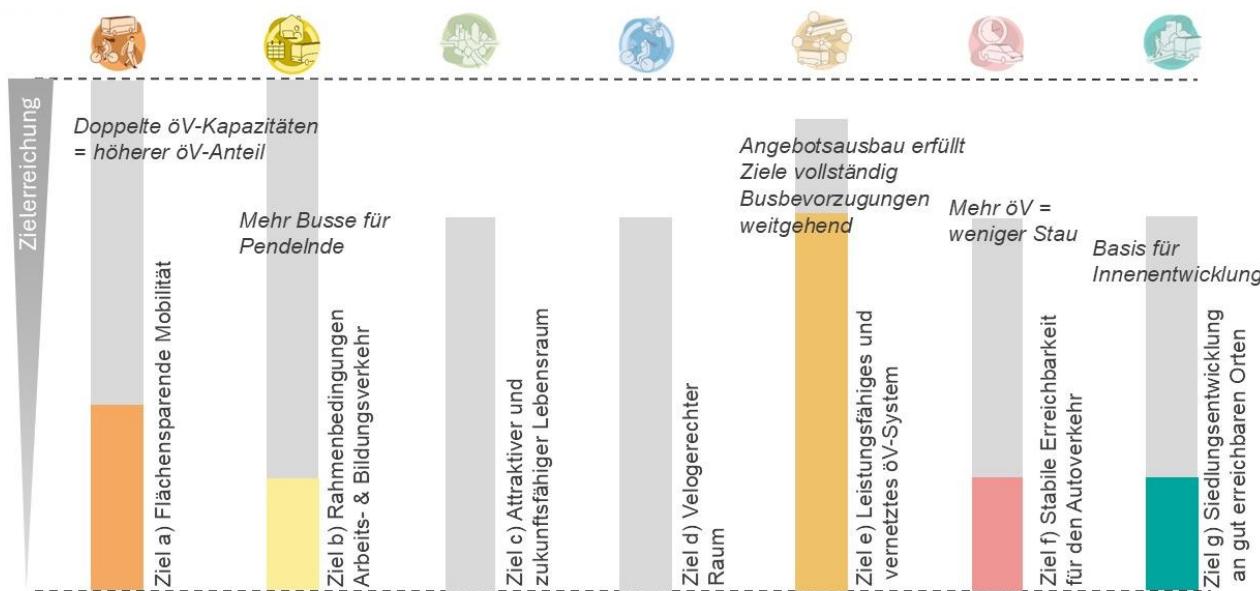
Wirkung und Zielbeitrag des Handlungsfelds Bahn und Bus

Mit der Umsetzung aller Massnahmen des Massnahmenfächers GVK 2040¹, der in rund 50 GVK-Massnahmenblättern beschrieben ist, werden zwei Ziele vollständig erreicht, fünf Ziele können in hohem Masse erfüllt werden. Die verbleibenden Ziellücken sind darauf zurückzuführen, dass in Nussbaumen und Baden Zentrum ohne MIV-Entlastung (z.B. durch Verlagerung auf eine Zentrumsentlastung) nicht alle notwendigen Massnahmen möglich sind.

Von den elf Massnahmen des Handlungsfelds Bahn und Bus erzielen der Ausbau des Busangebotes auf Hauptachsen (BB01), die tangentiale Buslinie Ehrendingen – Wettingen (BB02) und die Busbevorzugung (BB05) die grösste Wirkung. Die tangentiale Buslinie Wettingen – Dättwil (BB03) stiftet einen mittleren Wirkungsbeitrag. Kleinere Wirkungen ergeben sich aus der tangentiaLEN Buslinie Niederweningen – Nussbaumen – Turgi (BB04) und den MIV-öV-Verkehrsdrehscheiben (BB09).

¹ Ohne Zentrumsentlastung (SB06), ohne langfristige Optionen öV-Hauptkorridore (BB10), ohne S-Bahn-Haltestelle Tägerhard (BB11) und ohne langfristige Massnahmen am Brückenkopf Ost

In folgender Grafik verdeutlichen die ausgefüllten Flächen die Zielerreichungsbeiträge aller "Bahn und Bus"-Massnahmen an der Gesamt-Zielerreichung des GVK-Massnahmenfächers.



Weiterführende Dokumente / Links

- [Verkehrsdrehscheiben \(admin.ch\)](#)

Ergänzende Informationen

Im Rahmen des Agglomerationsprogramms Aargau-Ost der 5. Generation wurde die Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Turgi ebenfalls vertieft untersucht.

Nachfolgender Konzeptplan und die dazu gehörenden Erläuterungen aus dem Agloprogramm zeigen die Stossrichtungen für die künftige Weiterentwicklung auf und sind zwischen Gemeinde und Kanton abgestimmt:

- Der Ausbau des Bahnangebots am Bahnhof Turgi eröffnet die Chance, die heutige Ausrichtung des Busnetzes auf den Bahnhof Baden aufzubrechen. Mit der Etablierung des Bahnhofs Turgi als Verkehrsdrehscheibe mit umfangreicher Einbindung in das Busnetz eröffnet sich die Möglichkeit für Reisezeitverkürzungen für öV-Nutzende aus dem Raum Siggenthal und Baden Kappelerhof, welche heute am Bahnhof Baden umsteigen müssen. Gleichzeitig kann so ein Teil des nötigen Kapazitätsausbaus im Busnetz ohne zusätzliche Belastung der Businfrastruktur am Bahnhof Baden erfolgen.
- An der Verkehrsdrehscheibe erfolgt auf der Nordseite eine Verknüpfung mit dem Busangebot. Dort sind rund um den Bahnhofplatz auch die neuen Veloabstellplätze, Kurz- und Langzeitparkplätze, Taxis und Sharing-Angebote positioniert. Am Übergang zur Bahnhofstrasse bestehen bereits heute einige Gastro- und Einkaufsangebote, dieser Bereich ist freiräumlich noch besser mit dem Bahnhof selbst zu vernetzen und aufzuwerten. Die Südseite des Bahnhofs wird komplett neu gestaltet, so dass auch dort ein Platz realisiert werden kann. Direkt angrenzend werden heute nur geringfügig bebaute Gebiete zu einem dichten Misch- und Wohnquartier transformiert. Dazu muss auch das Fuss- und Velonetz weiterentwickelt werden, so dass attraktive Verbindungen entstehen, wie beispielsweise zum Ortsteil Geelig und Richtung Gebenstorf.

Ergänzende Informationen



**Agglomerationsprogramm Aargau Ost
Verkehrsdrehscheibe Turgi
Konzeptplan**

Nutzungen und Dichte

- 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 / Weichlein (AP4G)

Mobilitätsangebot

- 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 (APIG)

Orientierungsinhalt

- Bauten / Flächen für öffentliche Bauten
- Straßen
- Gleise
- Grünflächen
- Gewässer

Grundlagen:

- Entwicklungsrichtplan Bahnhof Turgi 2023
- Bauzonen- und Kulturlandplan 2019
- Kommunaler Gesamtplan Verkehr Turgi 2018
- Agglomerationsprogramme 1.-4. Generation
- Machbarkeitsstudie Infrastruktur Fuss- und Veloverkehr Geelig / Bahnhof Turgi 2023

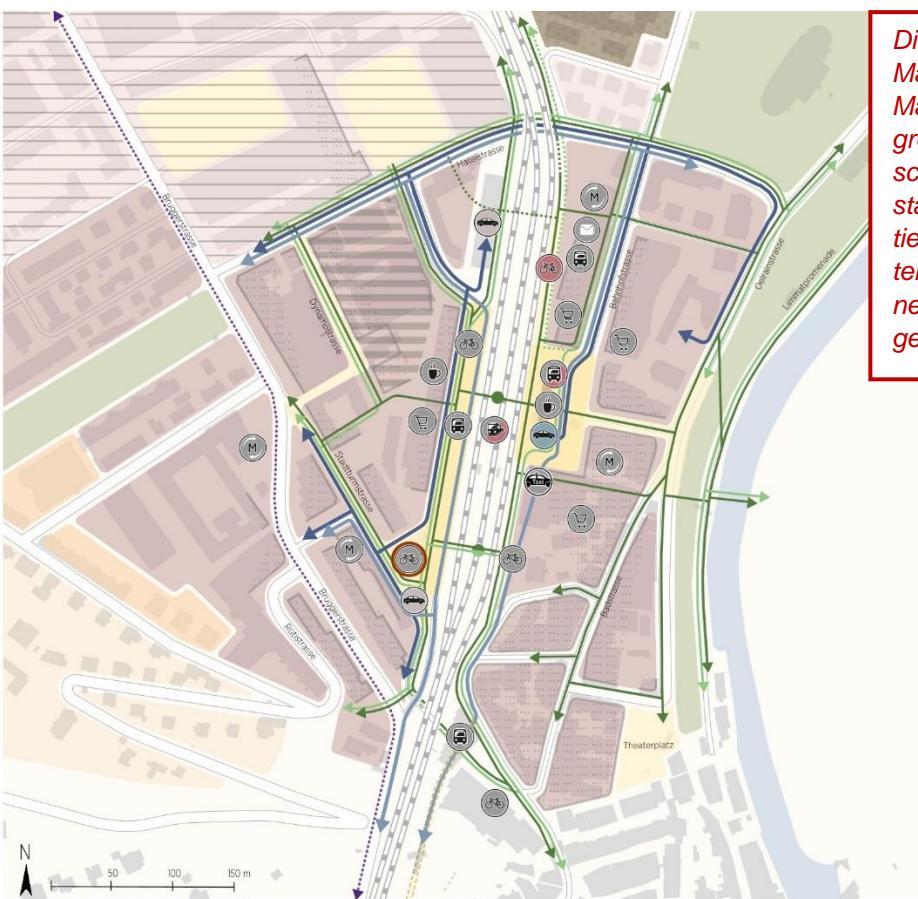
 Entwurf

1. September 2023 

Aufhebung oder Reduzierung P+R:

Durch die Aufwertung der Verkehrsdrehscheibe wird die Einbindung des Bahnhofs in das Busnetz deutlich verbessert. Für das Zurzibiet ist der Bahnhof Siggenthal Station von der Lage ein sinnvollerer Punkt für die Verknüpfung von MIV und ÖV. Im Bahnhofsgebiet von Turgi soll die Siedlungsentwicklung vorangetrieben werden, diese ist dem Erhalt von oberirdischen Parkplätzen vorzuziehen.

BB07 Aufwertung öV-Drehscheibe Bahnhof Baden



Diese Massnahme gehört zum Massnahmenfänger GVK 2040. Die Machbarkeit dieser Massnahme ist grob abgeklärt. Nach dem Beschluss des Grossen Rates im 2026 starten zu gegebener Zeit die Vertiefungs- oder Projektierungsarbeiten. Zukünftige Erkenntnisse können unter Umständen Anpassungen an der Massnahme auslösen.

Ausschnitt Konzeptplan Bahnhof Baden AP5

Beschrieb der Massnahme

Verkehrsdrehscheiben sind Orte, an denen mehrere Verkehrsträger untereinander und insbesondere mit der Bahn verknüpft werden. Mit der vorliegenden Massnahme ist eine Aufwertung der Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Baden vorgesehen. Dieser ist heute die mit Abstand bedeutendste Verkehrsdrehscheibe in der Region Baden und Umgebung und wird das – auch mit der Aufwertung der Drehscheiben in Turgi (BB06) und Wettingen (BB08) – auch künftig bleiben. Das Bahnangebot wird im Horizont 2040 auf acht IR-Abfahrten und vier RE-Abfahrten pro Stunde ausgebaut (in beide Richtungen) und auch das Busangebot in der Region soll ausgebaut werden (vgl. BB01). Um seiner Funktion als Verkehrsdrehscheibe weiterhin gerecht zu werden, ist eine Aufwertung des Bahnhofs Baden notwendig. Aus den Planungen im GVK ergeben sich folgende, konkrete Anforderungen an die Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Baden:

- Bereitstellung der notwendigen Infrastruktur für die vorgesehene Weiterentwicklung des Bus-Angebots z.B. für Taktverdichtungen, den Einsatz von Doppelgelenkbussen, die Elektrifizierung der Flotte und zur Schaffung der notwendigen betrieblichen Flexibilität
- Erhöhung der Betriebsstabilität auf den Zu- und Wegfahrten (inkl. Haselstrasse), damit ein zuverlässiger Busbetrieb möglich ist und somit die Anschlüsse zur Bahn gewährleistet werden können
- Angebotsorientierter Ausbau der Veloparkierung
- Sicherstellung Bedürfnisse Fuss- und Veloverkehr betreffend Zugang und Parkierung, intuitivere Führung sowie ergänzende verständliche Signaletik für Zufussgehende
- Durchgehende Fuss- und Veloverkehrsverbindung entlang Postareal über Haselstrasse zum Gleisweg Richtung Verenaächer
- Organisation des öffentlichen Raumes für Bedürfnisse Kurzzeitparkierung, Taxi, Car-Sharing etc. ggü Velo, Stadt- und Grünraum, Personen zu Fuss
- Aufhebung Park+Ride
- Planung zusätzliche Personenunterführung Nord

Zuständigkeiten und Prozessuale

Federführung	Stadt Baden, Stadtentwicklung	Beteiligte	Kanton, Baden, SBB, Transportunternehmen
Standort	Bahnhof Baden	Investitionskosten (+/- 40 %)	10.0 Mio. CHF (Aufwertung Publikumsanlagen und Bushaltestellen; Kosten für Veloparkierung, Zugänglichkeit, etc. in anderen Massnahmen eingerechnet)

Herleitung aus Lagebeurteilung

Am Bahnhof Baden sollen mit dem geplanten Bahnausbau im Zuge von STEP künftig noch mehr Züge verkehren. Dieser Ausbau liefert einen wichtigen Beitrag zur Erhöhung des öV-Anteils gemäss Zielen des GVK. Voraussetzung dafür ist allerdings, dass Angebot und Zuverlässigkeit des anschliessenden Busverkehrs ebenfalls erhöht und auch die Schnittstellen für den Fuss- und Veloverkehr verbessert werden.

Abhängigkeiten zu weiteren GVK-Massnahmen

- Kapazitätsausbau Bushauptachsen (BB01)
- Busbevorzugung Hauptkorridore (BB05)
- Parkplatzmanagement / Innere Dosierung (SB02)
- Optimierungen Bruggerstrasse im Bestand (SB03)
- Ausbau und Aufwertung Veloparkierung (FV13)
- Quartier der kurzen Wege - Innenstadt Baden (SF01)

Wirkung und Zielbeitrag der Massnahme BB07

- Wirkung**
- Der Bahnhof Baden wird als Umsteigepunkt zwischen Bus und Bahn gestärkt. Damit bleibt der Bahnhof als regionaler Hauptknoten auch künftig leistungsfähig.
 - Die Aufwertung der Verkehrsdrehscheibe stärkt den öV in der gesamten Region als attraktive Alternative zum MIV und trägt damit in hohem Masse zu einer flächensparenden Mobilität bei. Auch die Stärkung der Schnittstellen zum Veloverkehr mit attraktiven Zufahrten und Abstellplätzen beeinflusst die Verkehrsmittelwahl
 - Die Aufwertung der Verkehrsdrehscheibe erhöht die Standortgunst auch auf den angrenzenden Arealen und fördert damit eine attraktive und dichte Siedlungsentwicklung im Bahnhofs-umfeld.

Insgesamt sind im GVK sieben Ziele definiert. Die vorliegende Massnahme beeinflusst drei der sieben Ziele.



Leistungsfähiges und vernetztes öV-System



Flächensparende Mobilität



Siedlungsentwicklung an gut erreichbaren Orten

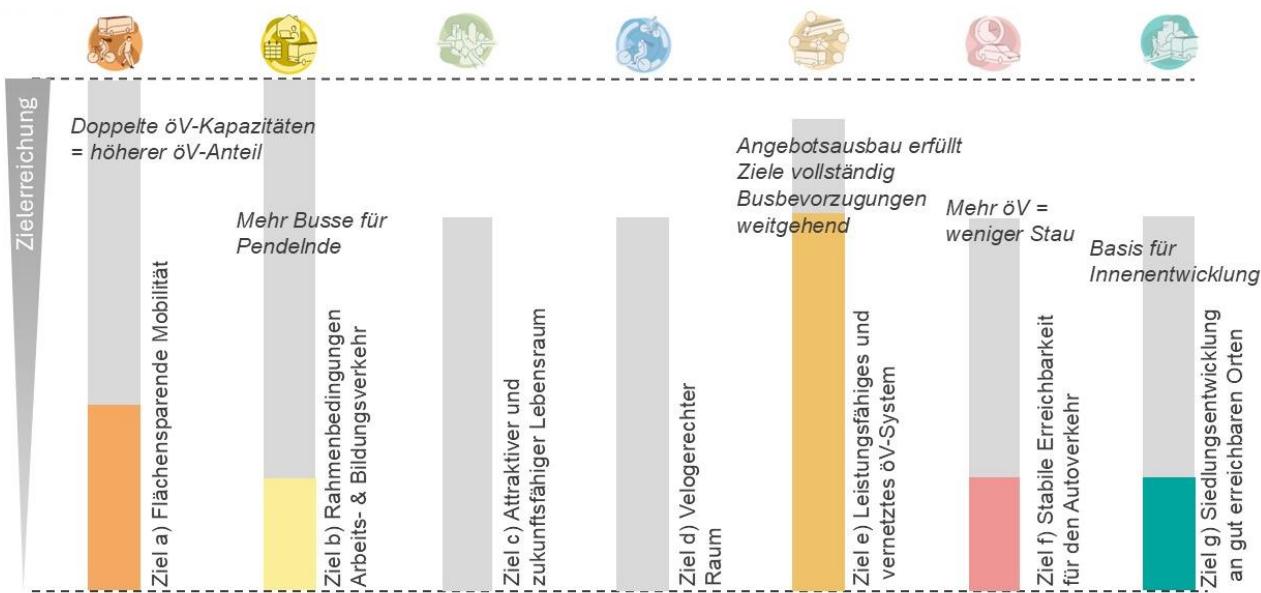
Wirkung und Zielbeitrag des Handlungsfelds Bahn und Bus

Mit der Umsetzung aller Massnahmen des Massnahmenfächers GVK 2040¹, der in rund 50 GVK-Massnahmenblättern beschrieben ist, werden zwei Ziele vollständig erreicht, fünf Ziele können in hohem Masse erfüllt werden. Die verbleibenden Ziellücken sind darauf zurückzuführen, dass in Nussbaumen und Baden Zentrum ohne MIV-Entlastung (z.B. durch Verlagerung auf eine Zentrumsentlastung) nicht alle notwendigen Massnahmen möglich sind.

Von den elf Massnahmen des Handlungsfelds Bahn und Bus erzielen der Ausbau des Busangebotes auf Hauptachsen (BB01), die tangentiale Buslinie Ehrendingen – Wettingen (BB02) und die Busbevorzugung (BB05) die grösste Wirkung. Die tangentiale Buslinie Wettingen – Dättwil (BB03) stiftet einen mittleren Wirkungsbeitrag. Kleinere Wirkungen ergeben sich aus der tangentialen Buslinie Niederweningen – Nussbaumen – Turgi (BB04) und den MIV-öV-Verkehrsdrehscheiben (BB09).

In folgender Grafik verdeutlichen die ausgefüllten Flächen die Zielerreichungsbeiträge aller "Bahn und Bus"-Massnahmen an der Gesamt-Zielerreichung des GVK-Massnahmenfächers.

¹ Ohne Zentrumsentlastung (SB06), ohne langfristige Optionen öV-Hauptkorridore (BB10), ohne S-Bahn-Haltestelle Tägerhard (BB11) und ohne langfristige Massnahmen am Brückenkopf Ost



Weiterführende Dokumente / Links

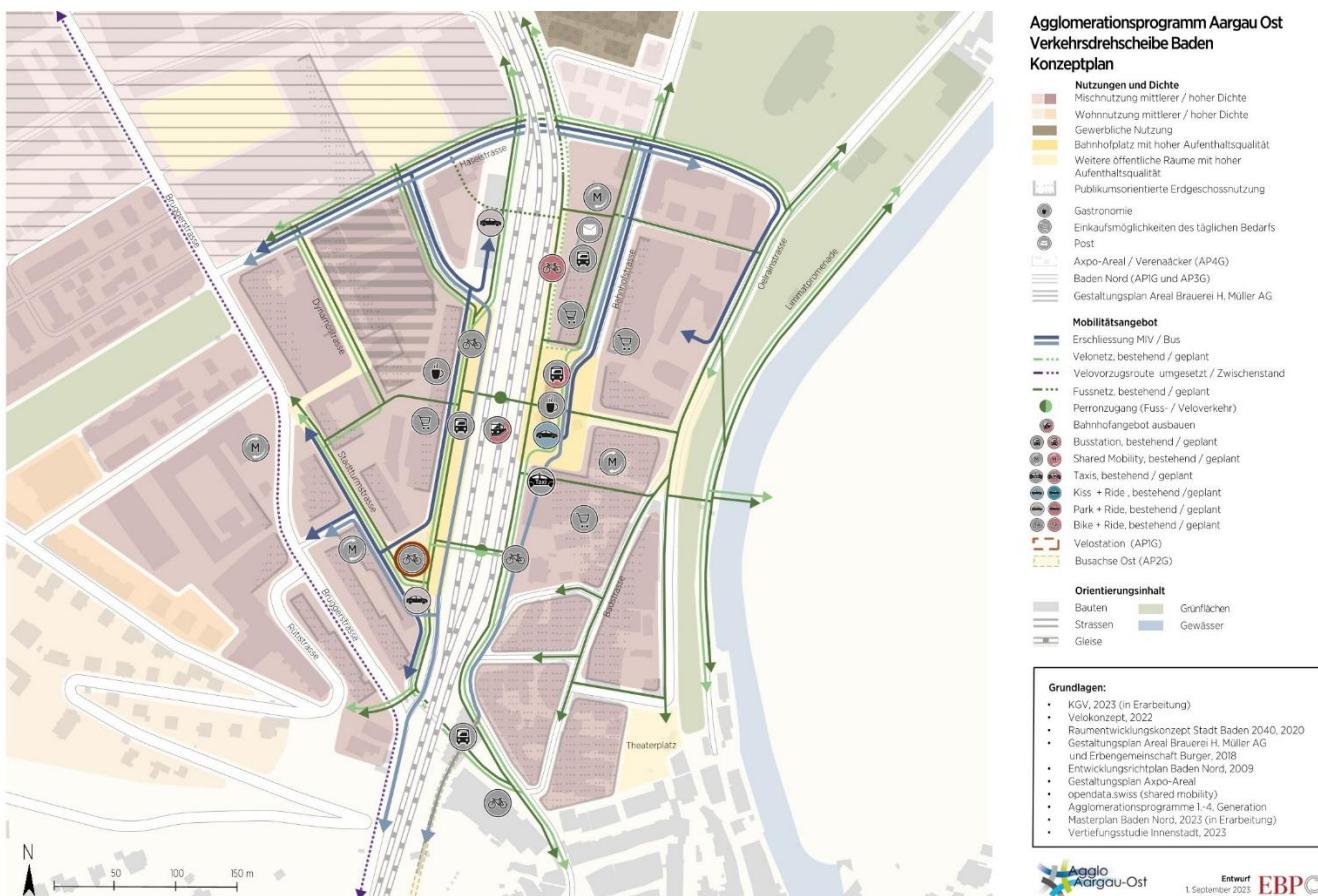
- [Verkehrsdrehscheiben \(admin.ch\)](#)

Ergänzende Informationen

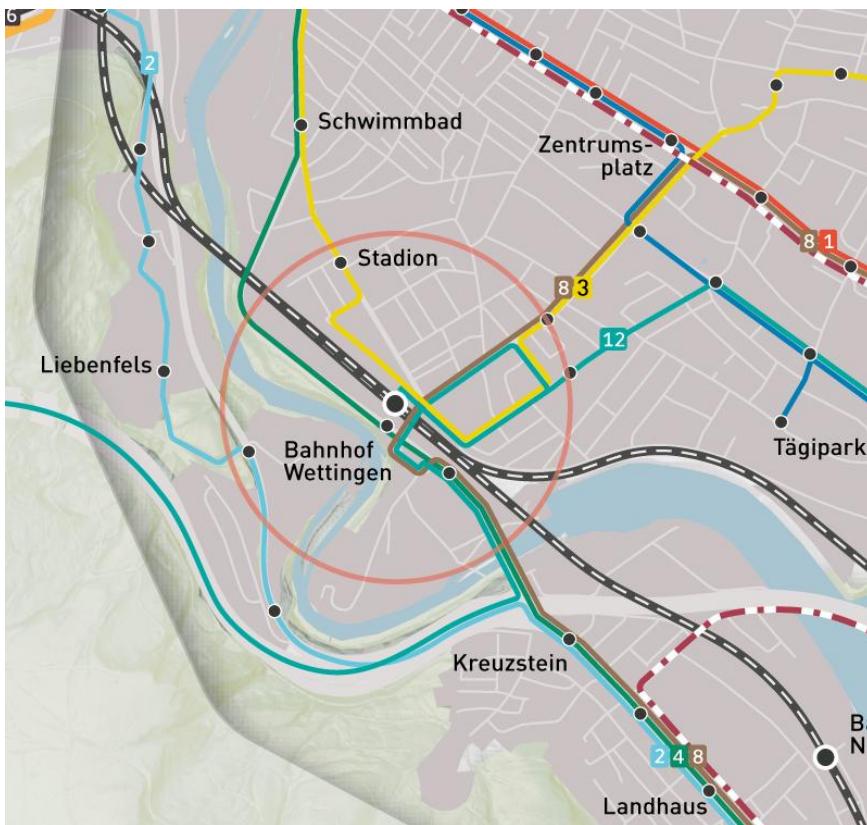
Im Rahmen des Agglomerationsprogramms Aargau-Ost der 5. Generation wurde die Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Baden ebenfalls vertieft untersucht.

Nachfolgender Konzeptplan und die dazu gehörenden Erläuterungen aus dem Aggloprogramm zeigen die Stossrichtungen für die künftige Weiterentwicklung auf und sind zwischen Gemeinde und Kanton abgestimmt.

- Am Bahnhof Baden sind im Horizont 2040 acht IR-Abfahrten und vier RE-Abfahrten pro Stunde vorgesehen.
- An der Verkehrsdrehscheibe erfolgt eine Verknüpfung des Bahn-Angebots mit dem dichten Busangebot. Der Übergang erfolgt an den Busstationen West und Ost sowie an der etwas nördlich gelegenen Postautostation.
- Umfassende Bike+Ride-Anlagen, eine überwachte Velostation, Kurzzeitparkplätze, ein Taxistand sowie verschiedene Sharing-Angebote erweitern das Mobilitätsangebot.
- Die Verkehrsdrehscheibe ist gut ins Fuss- und Velowegnetz eingebunden, im Norden werden eine zusätzliche Personenunterführung sowie Netzergänzungen realisiert. Im Rahmen des kommunalen Projektes zur Aufwertung der Haselstrasse sollen die querenden Fusswegverbindungen zwischen Bahnhof und Innenstadt Nord / Kurpark / Römer- und Bäderquartier sicherer und attraktiver gestaltet werden.
- Der eigentliche Bahnhofplatz befindet sich östlich der Gleise und stellt den Übergang zur Innenstadt bzw. Altstadt dar.
- Rund um die Verkehrsdrehscheibe ist ein dichtes Angebot von Gastronomie und Einkaufsmöglichkeiten vorhanden.
- Die bereits dichte Siedlung rund um den Bahnhof wird im Westen (Gestaltungsplan «Areal Brauerei H. Müller AG») und im Norden (Baden Nord) zukünftig ergänzt. Auf der Stadtturmstrasse im Südwesten des Bahnhofs ist aufgrund der vielfältigen Nutzungen und Verkehrsströme zur Verkehrsdrehscheibe eine Begegnungszone geplant.



BB08 Aufwertung öV-Verkehrsdrehscheibe Wettingen



Diese Massnahme gehört zum Massnahmenfacher GVK 2040. Die Machbarkeit dieser Massnahme ist grob abgeklärt. Nach dem Beschluss des Grossen Rats im 2026 starten zu gegebener Zeit die Vertiefungs- oder Projektierungsarbeiten. Zukünftige Erkenntnisse können unter Umständen Anpassungen an der Massnahme auslösen.

Heutiges Liniennetz im Raum Wettingen Bahnhof

Beschrieb der Massnahme

Verkehrsdrehscheiben sind Orte, an denen mehrere Verkehrsträger untereinander und insbesondere mit der Bahn verknüpft werden. Mit der vorliegenden Massnahme ist eine Aufwertung der Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Wettingen vorgesehen. Mit den Ausbauschritten Rahmen des Ausbauschrittes STEP 2035 ist ein dichteres Bahnangebot in Wettingen (inkl. Halt Fernverkehr) vorgesehen. Im Horizont 2040 sind 4 IR-, 2 RE- und 12 S-Bahn-Abfahrten pro Stunde vorgesehen (in alle Richtungen). Damit das erweiterte Bahnangebot gut genutzt wird, soll der Bahnhof Wettingen als Verkehrsdrehscheibe gestärkt werden. Aus den Planungen im GVK ergeben sich folgende, konkrete Anforderungen an die Verkehrsdrehscheibe (vgl. ergänzende Informationen ab Seite 4):

- Stärkere Einbindung des Bahnhofs Wettingen in das Busnetz, zum Beispiel durch
 - die Führung neuer oder bestehender Buslinien (u.a. tangentiale Buslinie Höltal-Wettingen, vgl. Massnahme BB02) via Bahnhof Wettingen und/oder
 - die Verdichtung des Angebots auf den Linien, welche bereits den Bahnhof bedienen
- Aufhebung von Umweg- und Schlaufenfahrten durch eine neue oder angepasste Gleisquerung, um kurze Fahrzeiten für den Bus zu erreichen, u.a. durch eine Busverbindung von der Seminarstrasse in Richtung Neuenhof mit Halt am Bahnhof (siehe ergänzende Informationen)
- Verkürzung der Umsteigewege Bus-Bahn und Bus-Bus im Zusammenhang mit den Anpassungen an der Gleisquerung
- Prüfung und Bereitstellung der notwendigen Infrastruktur für die nötige Weiterentwicklung des öV-Angebots und zur Schaffung der notwendigen Flexibilität
- Neue Veloquerung der Gleise (Umsetzung Velo-Vorzugsroute)
- Angebotsorientierter Ausbau der Veloparkierung
- Aufwertung öffentlicher Raum beidseitig Bahnhof (laufende Quartierplanung Bahnhofareal Wettingen)

Weitere Anforderungen können sich in den vertiefenden Planungen ergeben.

Zuständigkeiten und Prozessuale

Federführung	Wettingen	Beteiligte	Kanton, Wettingen, SBB, Transportunternehmen
Standort	Bahnhof Wettingen	Investitionskosten (+/- 40 %)	40.0 Mio. CHF (Aufwertung Publikumsanlagen und neue Gleisquerungen öV und Velo; Kosten für Veloparkierung, Zugänglichkeit, etc. in anderen Massnahmen eingerechnet)

Herleitung aus Lagebeurteilung

Mit dem geplanten Ausbau des Bahnangebots v.a. in Richtung Zürich steigt die regionale Bedeutung des Bahnhofs Wettingen. Dies erfordert eine stärkere Einbindung in das Busnetz mit zusätzlichen Angeboten. Die Busse müssen heute im Umfeld des Bahnhofs zum Teil Umweg- und Schlaufenfahrten fahren (negativ hinsichtlich Reisezeiten und Attraktivität). Zudem wird das heutige Angebot an Velostellplätzen dem künftigen Potenzial nicht gerecht.

Abhängigkeiten zu weiteren GVK-Massnahmen

- Kapazitätsausbau Bushauptachsen (BB01)
- Tangentiale Buslinie Höhtal – Wettingen (BB02)
- Busbevorzugung öV-Hauptkorridore (BB05)
- Velovorzugsroute Killwangen – Baden (FV03)
- Schwachstellen Hauptroutennetz Raum Wettingen/ Neuenhof (FV09)
- Ausbau und Aufwertung Veloparkierung (FV13)
- Erweiterung Verkehrsmanagement (SB01)

Wirkung und Zielbeitrag der Massnahme BB08

- Wirkung**
- Der Bahnhof Wettingen wird als Umsteigepunkt zwischen Bus und Bahn gestärkt, sowohl durch kürzere Umsteigebeziehungen als auch durch eine optimierte Führung der Buslinien. Damit werden einerseits attraktivere öV-Verbindungen (v.a. Richtung Zürich) geschaffen, andererseits wird der heutige regionale Hauptknoten Bahnhof Baden entlastet und damit das gesamte regionale öV-System stabiler.
 - Die Aufwertung der Verkehrsdrehscheibe stärkt den öV vor allem für den östlichen Teilraum und aus Richtung Höhtal/Surbtal als attraktive Alternative zum MIV und trägt damit zu einer flächensparenden Mobilität bei.
 - Die Aufwertung der Verkehrsdrehscheibe erhöht die Standortgunst auch auf den angrenzenden Arealen und fördert damit eine attraktive und dichte Siedlungsentwicklung im Bahnhofsumfeld.
- Insgesamt sind im GVK sieben Ziele definiert. Die vorliegende Massnahme beeinflusst drei der sieben Ziele.
- 

Leistungsfähiges
und vernetztes öV-
System



Flächensparende
Mobilität



Siedlungsentwicklung
an gut erreichbaren
Orten

Wirkung und Zielbeitrag des Handlungsfelds Bahn und Bus

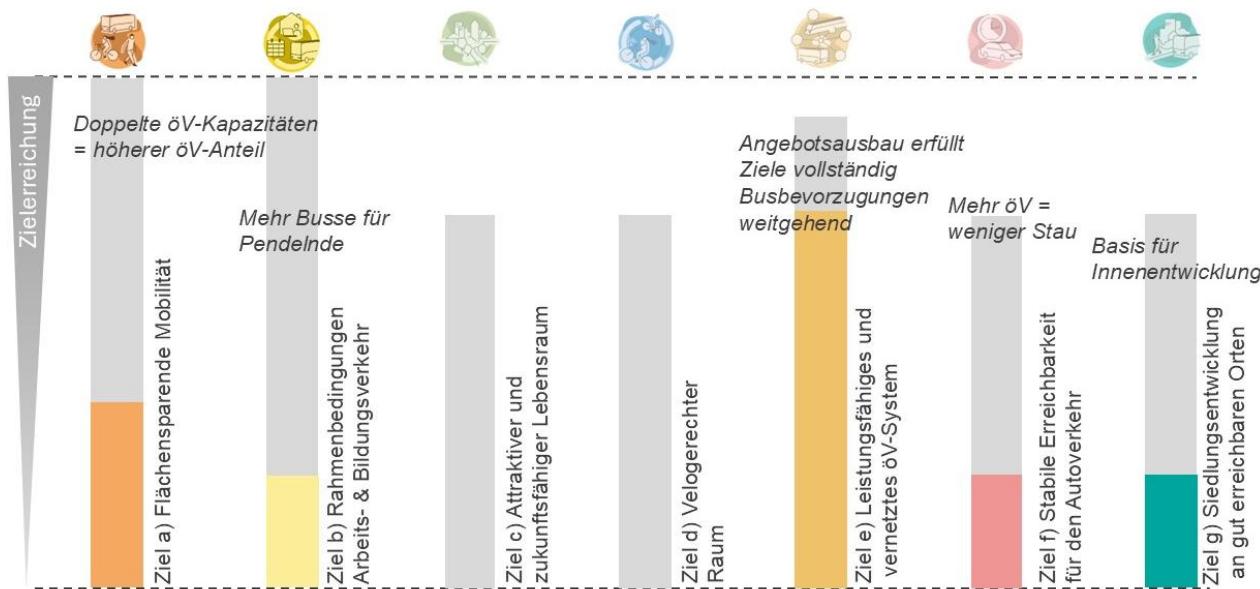
Mit der Umsetzung aller Massnahmen des Massnahmenfächers GVK 2040¹, der in rund 50 GVK-Massnahmenblättern beschrieben ist, werden zwei Ziele vollständig erreicht, fünf Ziele können in hohem Maße erfüllt werden. Die verbleibenden Ziellücken sind darauf zurückzuführen, dass in Nussbaumen und Baden Zentrum ohne MIV-Entlastung (z.B. durch Verlagerung auf eine Zentrumsentlastung) nicht alle notwendigen Massnahmen möglich sind.

Von den elf Massnahmen des Handlungsfelds Bahn und Bus erzielen der Ausbau des Busangebotes auf Hauptachsen (BB01), die tangentiale Buslinie Ehrendingen – Wettingen (BB02) und die Busbevorzugung (BB05) die grösste Wirkung. Die tangentiale Buslinie Wettingen – Dättwil (BB03) stiftet einen mittleren Wirkungsbeitrag.

¹ Ohne Zentrumsentlastung (SB06), ohne langfristige Optionen öV-Hauptkorridore (BB10), ohne S-Bahn-Haltestelle Tägerhard (BB11) und ohne langfristige Massnahmen am Brückenkopf Ost

Kleinere Wirkungen ergeben sich aus der tangentialen Buslinie Niederweningen – Nussbaumen – Turgi (BB04) und den MIV-öV-Verkehrsrehscheiben (BB09).

In folgender Grafik verdeutlichen die ausgefüllten Flächen die Zielerreichungsbeiträge aller "Bahn und Bus"-Massnahmen an der Gesamt-Zielerreichung des GVK-Massnahmenfächers.

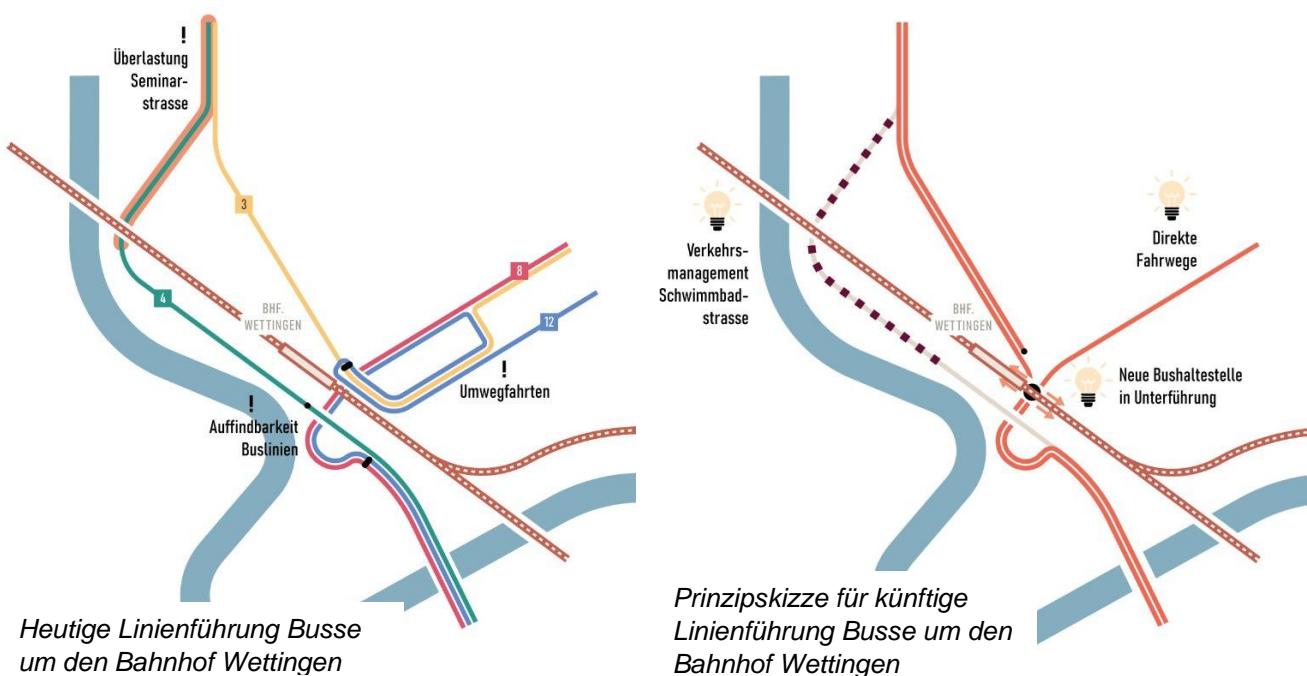


Weiterführende Dokumente / Links

- [Verkehrsrehscheiben \(admin.ch\)](#)

Ergänzende Informationen

Im Raum Wettingen bestehen aus Sicht ÖV verschiedene Defizite. Aufgrund der heute bestehenden Infrastruktur im Bereich des Bahnhofs Wettingen ist die Fahrbeziehung Wettingen-Neuenhof und die Anbindung des Bahnhofs nur mit wenig attraktiven Umwegen möglich. Die Bushaltestellen befinden sich beidseits des Bahnhofs, was die Auffindbarkeit erschwert und zu teilweise unattraktiven Umsteigewegen führt. Zudem ist der Knoten Brückenkopf Ost in den Hauptverkehrszeiten überlastet, was zu Rückstau in der Seminarstrasse führt. Mit der heutigen Linienführung bestehen kaum Möglichkeiten, diese Situation zu entschärfen. Deshalb wird vorgeschlagen, im Rahmen der Aufwertung der Verkehrsrehscheibe Wettingen die Busführung anzupassen: Die Streckenführung soll direkt erfolgen (via Seminarstrasse anstelle der Schwimmbadstrasse). In der bestehenden Unterführung wird die Errichtung einer neuen Bushaltestelle mit Zugang auf die Bahnsteige vorgeschlagen. Dies erlaubt die Einrichtung von Verkehrsmanagementmassnahmen auf der Schwimmbadstrasse und somit die Entschärfung der Rückstausituation auf der Seminarstrasse. Zudem entfallen die Umwegfahrten zur Anbindung des Bahnhofs und die Haltestellenanordnung wird vereinfacht.



Ergänzende Informationen

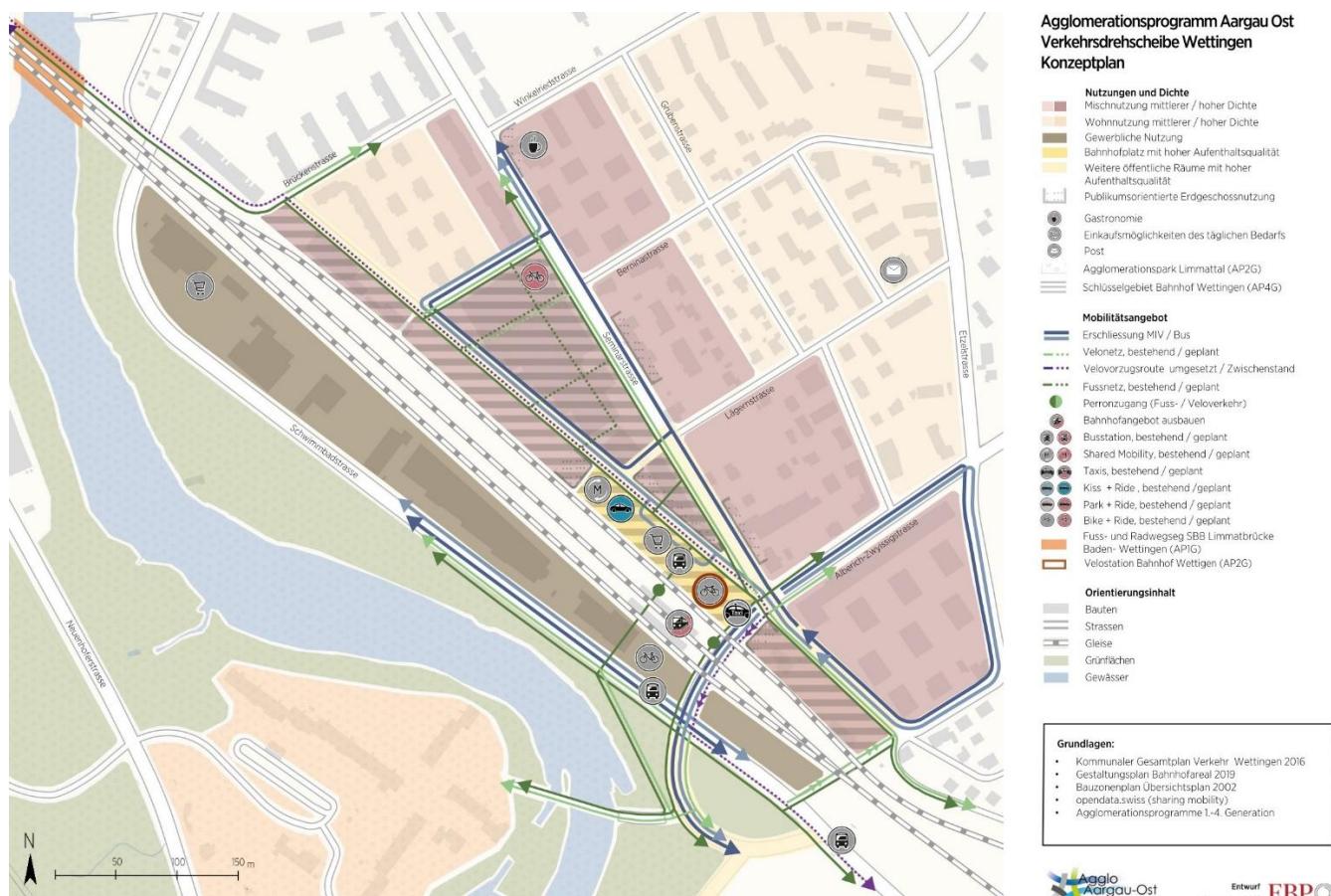
Die folgende Abbildung zeigt, wie eine solche Lösung funktional denkbar wäre. Wichtig ist die zeitnahe Abstimmung mit dem Gestaltungsplan Bahnhofareal (u.a. Rampenanlagen). Das Projekt ist komplex und bezüglich Machbarkeit im Detail zu prüfen. Eine weitere Herausforderung stellen die Auswirkungen auf die Perronanlagen und allfällige Anpassungen am Bahnhofslayout dar. Im Bereich des Bahnhof Wettingen ist auch für die Velovorzugsroute eine attraktive Querung der Bahngleise zu finden. Synergien zwischen einer neuen Busführung und der Velovorzugsroute sind zu prüfen.



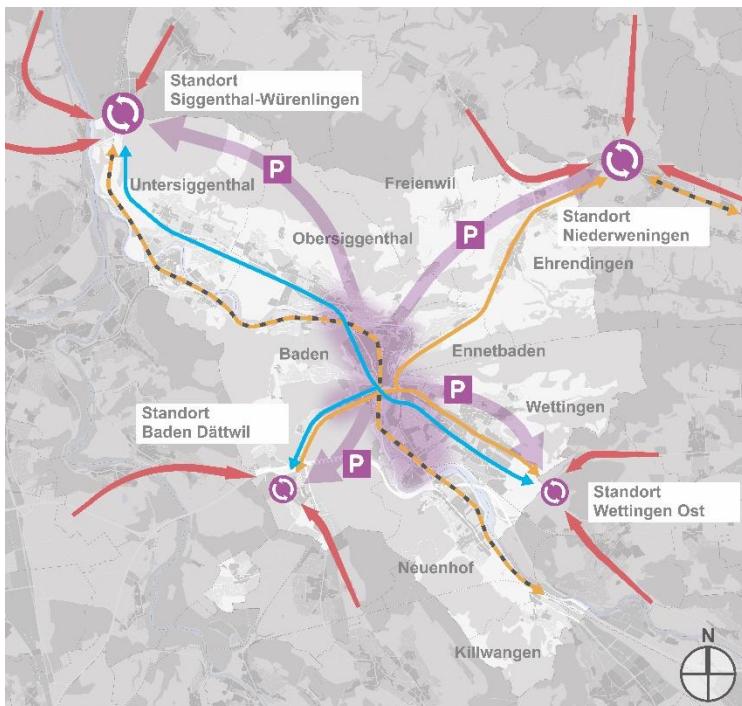
Im Rahmen des Agglomerationsprogramms Aargau-Ost der 5. Generation wurde die Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Wettingen ebenfalls vertieft untersucht.

Nachfolgender Konzeptplan und die dazu gehörenden Erläuterungen aus dem Aggloprogramm zeigen die Stossrichtungen für die künftige Weiterentwicklung auf und sind zwischen Gemeinde und Kanton abgestimmt.

- Am Bahnhof Wettingen werden im Horizont 2040 vier IR-Abfahrten und zwei RE-Abfahrten pro Stunde angeboten
- An der Verkehrsdrehscheibe erfolgt eine Verknüpfung mit dem S-Bahn-Angebot und dem Busangebot, und zwar auf beiden Seiten des Bahnhofs
- beidseitige B+R-Anlagen, Kurzzeitparkplätze, Sharing- und Taxiangebote vorhanden.
- Die Verkehrsdrehscheibe ist gut ins Fuss- und Velowegnetz eingebunden
- Sichtbar wird dies zum einen durch die kantonale Velovor zugsroute (nördlich) entlang der Gleisanlage und die Veloverbindung entlang des Gewerbegebiets (südlich der Gleisanlage) sowie die beiden Gleisquerungsmöglichkeiten in Form von Unterführungen
- Der Bahnhofplatz befindet sich nordöstlich der Gleise. Auf der gleichen Seite ist auch eine deutliche Siedlungsentwicklung mit Mischnutzungen in hoher Dichte vorgesehen, hierzu besteht der Gestaltungsplan «Bahnhofareal»
- Durch den angrenzenden Limmatraum bestehen auch nahe Grün- bzw. Freiflächen.



BB09 MIV/öV-Verkehrsdrehscheiben



Diese Massnahme gehört zum Massnahmenfächer GVK 2040. Die Machbarkeit dieser Massnahme ist grob abgeklärt. Nach dem Beschluss des Grossen Rates im 2026 starten zu gegebener Zeit die Vertiefungs- oder Projektierungsarbeiten. Zukünftige Erkenntnisse können unter Umständen Anpassungen an der Massnahme auslösen.

- Mobilitätsmanagement
- P → Verlagerung der Parkierung
- Q → MIV/ÖV-Verkehrsdrehscheiben
- → Zubringer MIV
- Velo
- Buslinie
- — Bahnlinie

Beschrieb der Massnahme

Am Rand der Region Baden und Umgebung sollen am Übergang vom ländlichen zum urbanen Raum Verkehrsdrehscheiben realisiert werden, an welchen vom MIV auf die flächeneffizienteren Verkehrsmittel Bahn, Bus und Velo umgestiegen werden kann. Standorte mit Bahnanschluss haben das grösste Umsteigepotenzial. Auch ein Umstieg auf das Velo ist an diesen Standorten möglich, das Umsteigepotenzial ist aber weniger gross als auf den öV. Die MIV/ÖV-Verkehrsdrehscheiben ergänzen die für den Umstieg öV-öV vorgesehenen Drehscheiben (Massnahmen BB06, BB07, BB08). In der Region wurden vier grundsätzlich geeignete Standorte mit einer guten Anbindung ans öV- und Velonetz in die Kernstadt eruiert:

- Der Standort **Siggenthal-Würenlingen** dient dem Umstieg vom Auto aus dem Unteren Aaretal auf die direkten Bahnverbindungen Richtung Baden, Wettingen und Zürich. Dieser Standort hat das grösste Potenzial.
- Der Standort **Niederweningen** liegt an der Surbtalstrasse an der Grenze zum Kanton Zürich und ist aus dem Surbtal und dem Zurzibiet über das Strassennetz sehr gut erreichbar. Von hier verkehren halbstündliche S-Bahnverbindungen nach Zürich und Postautoverbindungen nach Baden. Prioritär ist hier der Umstieg für Autofahrende aus dem Zurzibiet und Surbtal Richtung Zürich, von untergeordneter Bedeutung aus dem Wehntal und Zurzibiet auf den Bus Richtung Baden.
- Der Standort **Wettingen Ost** liegt an der Landstrasse am Siedlungsrand von Wettingen und somit am Übergang vom städtischen zum ländlicheren Raum. Er dient insbesondere dem Umstieg vom Autoverkehr aus dem Furttal (v.a. nördliche Talseite) auf den Bus Richtung Baden und Wettingen. Der Standort hat vor allem langfristig im Zusammenhang mit einer allfälligen Tramverbindung über Wettingen Ost Potenzial.
- Der Standort **Baden Dättwil** liegt direkt an der Autobahnausfahrt Baden West und nimmt den MIV-Verkehr auf Tangentialbeziehungen von ländlicheren Ortschaften südlich und westlich von Baden auf, welche nicht gut durch den öV abgedeckt sind. Am Standort kann auf den Bus nach Baden und Wettingen umgestiegen werden, ein grösseres Potenzial bestünde mit einem Tramangebot auf dem Nationalbahnhof.

Die Verkehrsdrehscheiben sollen mehr als ein Parkplatz an einer Bahn- oder Busstation sein. Von den Parkplätzen soll ein möglichst direkter, witterungsgeschützter Zugang zum öV möglich sein und sie sollen mit Elektro-Ladestationen ausgerüstet werden. Weiter können verschiedene Dienstleistungen angeboten werden, welche den Umstieg attraktiver machen, z.B. kleine Einkaufsmöglichkeiten, Pick-Up-Services oder fahrzeugbezogene Services. Das Verhältnis zwischen den Parkgebühren im Zentrum und an der Drehscheibe soll so gestaltet werden, dass das Parkieren an der Drehscheibe inkl. öV-Fahrt günstiger ist als ein Parkplatz im Zentrum. Gleichzeitig soll die Preisgestaltung einen Umstieg auf den öV möglichst nahe an der Quelle fördern. Es sind entsprechende, einfach nutzbare Ticket-Angebote auszuarbeiten. Zudem muss das Parkplatzangebot im Zentrum entsprechend beschränkt sein (vgl. ergänzende Informationen ab Seite 4). In einem nächsten Schritt müssen die Standorte vertiefter ausgearbeitet und die Rahmenbedingungen definiert werden.

Zuständigkeiten und Prozessuale

Federführung	Standortgemeinde	Beteiligte	SBB, Transportunternehmen, Kanton Aargau, Kanton Zürich
Standort	Baden, Wettingen, Würenlingen und Kanton Zürich	Investitionskosten (+/- 40 %)	18 Mio. Franken (für 2-3 Standorte)

Herleitung aus Lagebeurteilung

Der Raum Baden und Umgebung ist heute grösstenteils gut mit dem öV erschlossen. Im angrenzenden ländlichen Raum ist dagegen aufgrund der geringeren Siedlungsdichte kein Angebot in der gleichen Qualität möglich, weshalb die Bevölkerung dort häufig auf ein Auto angewiesen ist. Insbesondere die Stadt Baden zieht aber auch aus diesen Räumen viel Verkehr an, welcher zu deutlich über 80% mit dem Auto zurückgelegt wird. Dieser Verkehr belastet das Strassennetz und insbesondere die Ortsdurchfahrten stark.

Abhängigkeiten zu weiteren GVK-Massnahmen

- Kapazitätsausbau Bushauptachsen (BB01), Tangentiale Buslinie Höhtal – Wettingen (BB02)
- Busbevorzugung öV-Hauptkorridore (BB05)
- Erweiterung Verkehrsmanagement (SB01)
- Velovorzugsrouten Richtung Baden (FV02 / FV 03 / FV04)
- Förderung betriebliches Mobilitätsmanagement (MM01)
- Regionales Parkplatzmanagement (MM03)

Wirkung und Zielbeitrag der Massnahme BB09

Wirkung Verkehrsrehscheiben verknüpfen die Verkehrsmittel und machen das Umsteigen attraktiver:

- Die Verkehrsströme aus den ländlichen Gebieten in die Kernstädte Baden und Wettingen werden auf flächeneffiziente Verkehrsmittel verlagert.
- Die MIV-Verkehrsbelastung an Kapazitätskritischen Knoten und in stark belasteten Ortsdurchfahrten wird reduziert.

Insgesamt sind im GVK sieben Ziele definiert. Die vorliegende Massnahme beeinflusst zwei der sieben Ziele.



Leistungsfähiges und vernetztes öV-System



Flächensparende Mobilität



Stabile Erreichbarkeit für den Autoverkehr

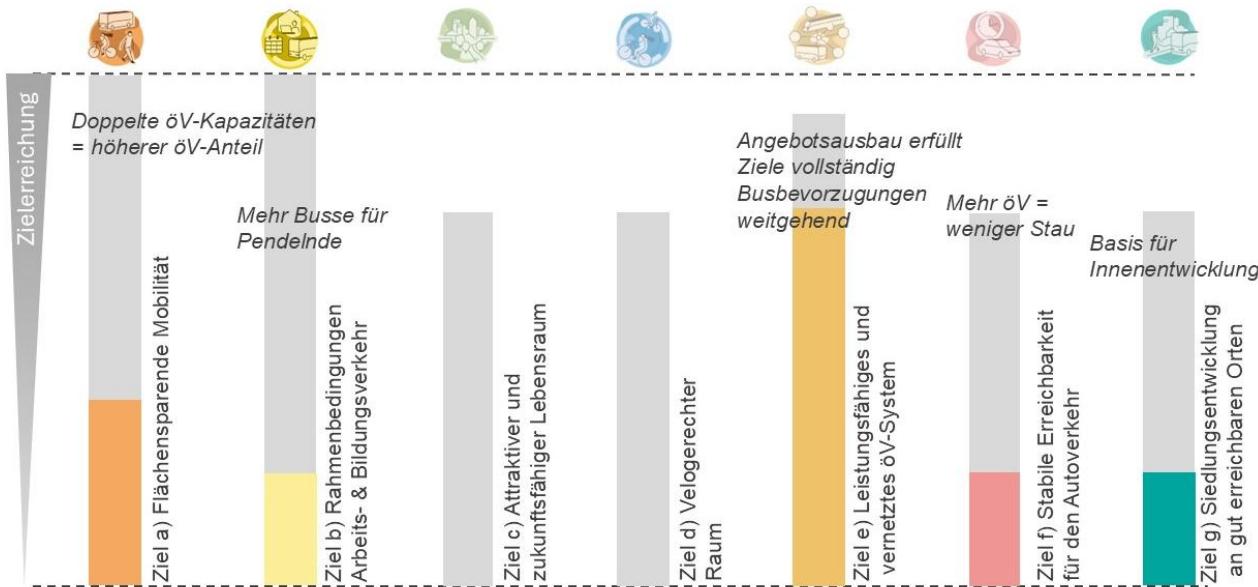
Wirkung und Zielbeitrag des Handlungsfelds Bahn und Bus

Mit der Umsetzung aller Massnahmen des Massnahmenfächers GVK 2040¹, der in rund 50 GVK-Massnahmenblättern beschrieben ist, werden zwei Ziele vollständig erreicht, fünf Ziele können in hohem Maße erfüllt werden. Die verbleibenden Ziellücken sind darauf zurückzuführen, dass in Nussbaumen und Baden Zentrum ohne MIV-Entlastung (z.B. durch Verlagerung auf eine Zentrumsentlastung) nicht alle notwendigen Massnahmen möglich sind.

Von den elf Massnahmen des Handlungsfelds Bahn und Bus erzielen der Ausbau des Busangebotes auf Hauptachsen (BB01), die tangentiale Buslinie Ehrendingen – Wettingen (BB02) und die Busbevorzugung (BB05) die grösste Wirkung. Die tangentiale Buslinie Wettingen – Dättwil (BB03) stiftet einen mittleren Wirkungsbeitrag. Kleinere Wirkungen ergeben sich aus der tangentialen Buslinie Niederweningen – Nussbaumen – Turgi (BB04) und den MIV-öV-Verkehrsrehscheiben (BB09).

In folgender Grafik verdeutlichen die ausgefüllten Flächen die Zielerreichungsbeiträge aller "Bahn und Bus"-Massnahmen an der Gesamt-Zielerreichung des GVK-Massnahmenfächers.

¹ Ohne Zentrumsentlastung (SB06), ohne langfristige Optionen öV-Hauptkorridore (BB10), ohne S-Bahn-Haltestelle Tägerhard (BB11) und ohne langfristige Massnahmen am Brückenkopf Ost



Weiterführende Dokumente / Links

- <https://www.are.admin.ch/are/de/home/mobilitaet/programme-und-projekte/verkehrsrehscheiben.html>

Ergänzende Informationen

Der Bau einer MIV-/öV-Verkehrsrehscheibe allein genügt nicht, damit ein positiver verkehrlicher Effekt entsteht. Es braucht zusätzliche Faktoren, welche die Nutzung einer Verkehrsrehscheibe unterstützen (Rahmenbedingungen):

- Preis- und Reisezeitinformation:** Vor dem Verkehrsrehscheibenstandort sollen Verkehrsinformationen (über Wechseltextanzeigen im Rahmen des Verkehrsmanagements und/oder Informationen in digitalen Routenplanern) die Reisezeiten zu wichtigen Zielgebieten mit dem Auto und im Vergleich zur Option mit einem Umstieg an den Drehscheiben sowie die nächste Zug-/Busabfahrt anzeigen. Dadurch wird die Option mit einem Umstieg insbesondere bei überlastetem Strassennetz besser wahrgenommen. Die Reisezeiten werden planbarer. Als zusätzlicher Anreiz für einen Umstieg können auch Preisinformationen für Parkieren im Zentrum und an der Drehscheibe angezeigt werden.
- Gebühren:** Die Gebühren müssen als Kombiticket für Parkierung und öV gelöst werden können, auch Abomodelle sind denkbar. Die Abwicklung kann beispielsweise über eine App geschehen. Der Preis für Parkierung an der Drehscheibe und öV Ticket soll günstiger als für das Parkieren im Zentrum sein.
- Komfort und Services:** Die Drehscheiben sind einfach ausgestaltet und auf einen raschen Umstieg ausgelegt. Sie bieten jedoch einzelne Mantelnutzungen wie Verpflegungsmöglichkeiten ToGo-Angebote, Pick-Up Service für Pakete, Einkaufsmöglichkeiten und Serviceleistungen fürs Motorfahrzeug (in Kooperation mit Privaten, z.B. Garagen). Zudem kann das Elektroauto geladen werden. Durch eine Reservierungsmöglichkeit per App wird kann die Verfügbarkeit eines Parkplatzes an der Drehscheibe sichergestellt werden.
- Mobilitätsmanagement:** Parkierung an Drehscheiben außerhalb der Zentren wird durch das betriebliche Mobilitätsmanagement von Firmen unterstützt, indem Firmen Parkraum an den Drehscheiben reservieren und diesen im Rahmen eines Mobilitätsbonus mitfinanzieren. Im Gegenzug kann beteiligten Unternehmen die Pflicht zur Erstellung von Parkplätzen an zentralen Lagen erlassen werden.
- MIV-Erschliessung:** Die Standorte sind so ans Strassennetz angeschlossen, dass sie einfach und direkt ab dem übergeordneten Strassennetz erreichbar sind und weder die Ortsdurchfahrt belasten noch die Zufahrt durch das Verkehrsmanagement beeinträchtigt wird.

Ergänzende Informationen

Im folgenden Abschnitt werden die einzelnen Standorte beschrieben. Es werden Aussagen zur Reisezeit mit und ohne Drehscheibe sowie zum Potenzial und Grösse der Verkehrsrehscheibe gemacht. Der genaue Standort und die Ausgestaltung der Drehscheibe ist in einem nächsten Schritt zu klären.

Erläuterung zu den Potenzialschätzungen:

Das Potenzial der Verkehrsrehscheibe ist abhängig von der Anzahl Fahrzeuge, welche den Standort der Verkehrsrehscheibe passieren und in den Zielort fahren, der vom MIV entlastet werden soll (i.d.R. Baden/Wettingen). Es können jedoch nicht alle Personen umsteigen, beispielsweise Personen mit schwerem Gepäck, Handwerker oder Personen, die in Baden wohnen. Potenzial für einen Umstieg besteht insbesondere beim Pendler- sowie beim Freizeit- und Einkaufsverkehr. Auch die Attraktivität der öV-Verbindung in die Innenstadt und die daraus folgenden Reisezeitgewinne/-verluste bei einem Umstieg spielen eine Rolle. Für diese Faktoren wurden entsprechende Annahmen getroffen. Aus dem Potenzial wird eine ungefähre Anzahl benötigter Parkplätze abgeleitet. Die Entlastungswirkung des Strassennetzes ist doppelt so hoch wie das Potenzial, da sowohl die Hin- als auch die Rückfahrt im MIV ab der Drehscheibe entfällt. Das ausgewiesene Potenzial entspricht einer Größenordnung und muss in weiteren Planungen geschärft werden.

Standort Siggenthal-Würenlingen

Der Bahnhof Siggenthal-Würenlingen liegt am Übergang vom urbanen zum ländlichen Entwicklungsräum. Im Umfeld liegen verschiedene ländlich geprägte Dörfer, welche zwar in der Hauptverkehrszeit im 30-Min.-Takt mit dem Bus erschlossen sind, zu den übrigen Zeiten jedoch teilweise nur stündlich und nicht bis Betriebsschluss in gleicher Qualität bedient werden. Der Bahnhof Siggenthal-Würenlingen bietet dagegen ganztägig direkte Verbindungen nach Baden, Wettingen und weiter ins Limmattal und nach Zürich. Die S27 verkehrt halbstündlich bis Baden und wird in den Spitzenzeiten stündlich durch die S19 ergänzt, welche weiter ins Limmattal und nach Zürich verkehrt. Der Standort verfügt über eine hervorragende Anbindung ans Strassennetz, sowohl aus dem unteren Aaretal, dem Zurzibiet als auch von den ländlichen Ortschaften westlich der Aare.

Die folgende Analyse der Reisezeiten zeigt auf, dass der Weg auf den dargestellten Relationen in der Kombination MIV-öV schneller ist als rein mit dem öV. Ohne Stau ist und bleibt der MIV zwar die schnellste Variante, zu Spitzestunden kann die Fahrt mit dem Auto aber auch 15min länger dauern. Mit Anreizen wie einem Kombi-Ticket bezüglich Parkierung und einer Reduktion des Parkplatzangebotes im Zentrum kann der Umstieg attraktiver gemacht werden.



Reisezeiten mit MIV, öV und mit Umstieg am Standort Siggenthal Station

Reisezeit nach Baden	Mit MIV*	Mit öV	Mit Umstieg an VDS (inkl. 10min Umsteigezeit)
von Böttstein	25min	40min	30min (10min Auto, 10min Zug)
von Mandach (1h-Takt öV**)	30min	40min	35min (15min Auto, 10min Zug)
von Gansingen (1h-Takt öV**)	30min	40min	35min (15min Auto, 10min Zug)

*Reisezeit mit dem Auto kann zur Spitzenzzeit am Morgen und Abend deutlich länger dauern, während die Reisezeit mit Umstieg an VDS konstant ist (Zeitverzögerungen von bis zu 15min).

**Halbstundentakt in der Hauptverkehrszeit

Potenzial und Grösse der Verkehrsrehscheibe

Fahrzeuge, welche Standort der Drehscheibe passieren mit Ziel Innenstadt Baden/Wettingen	550 Fz./Tag
Potenzial für Umstieg MIV-öV	200 Fz./Tag
Anzahl Parkplätze (Angebot an Drehscheibe, nach Möglichkeit in Innenstadt zu reduzieren)	Ca. 250 PP
Entlastung kapazitätskritische Knoten	400 Fz./Tag

Ergänzende Informationen

Standort Niederweningen ZH

Der Bahnhof Niederweningen liegt im Wehntal im Kanton Zürich an der Grenze zum Kanton Aargau. Der Bahnhof hat direkte, halbstündliche S-Bahn Verbindungen nach Zürich. Der Standort verfügt mit der Surbtalstrasse über eine hervorragende Anbindung ans Strassenetz, aus dem unteren Aaretal und dem Zurzibiet. Auch der Kanton Zürich sieht den Standort als wichtigen Umsteigepunkt vom MIV zum öV (Gesamtkonzept VDS Kanton Zürich). Der Standort kann die Region Baden entlasten, weil Autofahrten aus dem Surbtal, dem Zurzibiet oder dem unteren Aaretal in den Grossraum Zürich oft über die A1 und damit durch die Region Baden führen.

Denkbar ist auch der Umstieg in Niederweningen für Autofahrende aus dem Wehntal oder dem Zurzibiet / Studenland auf den Bus Richtung Baden. Aufgrund der geringeren Angebotsqualität der Busverbindung gegenüber der S-Bahn ist dieses Potenzial jedoch geringer.

Das Potenzial muss gemeinsam mit dem Kanton Zürich geschätzt und die weiteren Schritte geprüft werden.



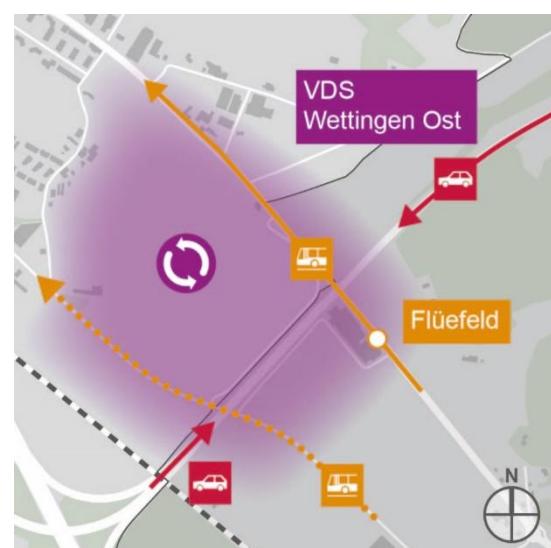
Reisezeiten mit MIV, öV und mit Umstieg am Standort Niederweningen

Reisezeit nach Oerlikon	Mit MIV*	Mit öV	Mit Umstieg an VDS (inkl. 10min Umsteigezeit)
von Würenlingen	40min	1h 20min	55min (15min Auto, 30min Zug)
von Baldingen	40min	1h 30min	55min (15min Auto, 30min Zug)

*Reisezeit mit dem Auto kann mit Auto zur Spitzenzzeit am Morgen und Abend deutlich länger dauern, während die Reisezeit mit Umstieg an VDS konstant ist.

Standort Wettingen Ost

Der Standort Wettingen Ost liegt an der Kreuzung Landstrasse-Furttalstrasse (Furttalkreuzung). Der Standort wird vom Bus bedient, welcher bei einer konsequenten Umsetzung der öV-Priorisierung (Massnahme BB05) ohne Zeitverlust im Stau in die Innenstadt von Wettingen/Baden verkehren kann. Der Standort muss auf den Kapazitätsausbau der Bushauptachsen (BB01) abgestimmt werden, da die zukünftige Linienführung in diesem Bereich offen ist. Der Standort eignet sich insbesondere, um Verkehrsströme aus dem Furttal und weiteren Quellorten aus dem Kanton Zürich aufzufangen, welche ungenügend mit dem öV abgedeckt sind. Der Standort gewinnt insbesondere an Bedeutung, falls der Wohnschwerpunkt Wettingen Ost bzw. das Gebiet Tägerhard entwickelt und längerfristig mit einem Tram erschlossen wird. Der genaue Standort ist im Rahmen der Gebietsentwicklungen zu konkretisieren. Die Erschliessung der Drehscheibe soll direkt ab der Furttalstrasse unabhängig von der Zuflusssteuerung erfolgen. Das Potential der Drehscheibe ist beschränkt, da Teile des Furttals mit der S6 bereits eine sehr attraktive öV-Verbindung in den Raum Baden haben und für viele Gemeinden P+R an den Bahnhöfen im Furttal sinnvoller ist, da diese näher an der Fahrtquelle liegen.



Reisezeiten mit MIV, öV und mit Umstieg am Standort Wettingen Ost

Ergänzende Informationen

Reisezeit nach Wettingen	Mit MIV*	Mit öV	Mit Umstieg an VDS (10min Umsteigezeit)
von Regensberg	15min	1h 15min	25min (10min Auto, 5min Bus)
von Dällikon	15 min	50 min	25min (10min Auto, 5min Bus)
von Niederhasli	25min	1h	35min (20min Auto, 5min Bus)

*Reisezeit mit dem Auto kann mit Auto zur Spitzenzzeit am Morgen und Abend deutlich länger dauern, während die Reisezeit mit Umstieg an VDS konstant ist (Zeitverzögerungen von bis zu 10min).

Potenzial und Grösse der Verkehrsrehrscheibe

Fahrzeuge, welche Standort der Drehscheibe passieren mit Ziel Innenstadt Baden/Wettingen	700 Fz.
Potenzial für Umstieg MIV-öV	200 Fz.
Anzahl Parkplätze (Angebot an Drehscheibe, nach Möglichkeit in Innenstadt zu reduzieren)	Ca. 250 PP
Entlastung kapazitätskritische Knoten	400 Fz./Tag

Standort Baden, Dättwil

Der Standort Dättwil liegt direkt an der Autobahnausfahrt Baden West der A1. Der Standort wird von verschiedenen Buslinien bedient, welche priorisiert und ohne Stau in die Innenstadt von Baden/Wettingen verkehren können. Der Standort eignet sich insbesondere, um tangentiale Verkehrsströme aus dem südlicheren Teil des Kanton Aargaus aufzufangen, welche teils ungenügend mit dem öV abgedeckt sind.

Der Standort muss so ans Strassennetz angeschlossen sein, dass die kapazitätskritischen Knoten in Dättwil möglichst wenig belastet werden. Zudem ist er in die Gebietsentwicklung Dättwil zu integrieren. Im kommunalen Gesamtplan Verkehr der Stadt Baden ist bereits eine geplante P+R Anlage an diesem Standort vermerkt. Zudem muss der Standort gut ins Busnetz integriert werden, damit der Bus von der Drehscheibe möglichst direkt ins Zentrum verkehrt.



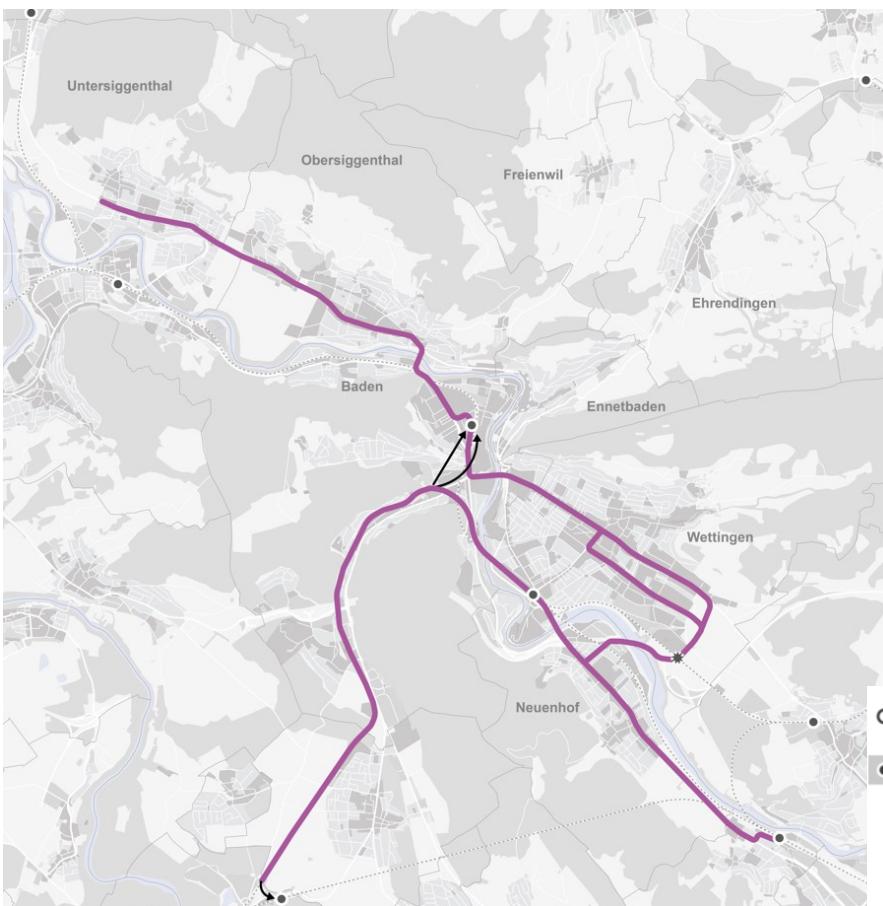
Verbindungen mit Reisezeitersparnis MIV

Reisezeit nach Baden	Mit MIV*	Mit öV	Mit Umstieg an VDS (10min Umsteigezeit)
von Hägglingen	24min	1h 10min	40min (15min Auto, 15min Bus)
von Wohlen	30min	1h	45min (20min Auto, 15min Bus)
von Birr	20min	40min	35min (10min Auto, 15min Bus)

*Reisezeit mit dem Auto kann mit Auto zur Spitzenzzeit am Morgen und Abend deutlich länger dauern, während Zeit mit Umstieg an VDS konstant ist (Zeitverzögerungen von bis zu 10min).

Fahrzeuge, welche Standort der Drehscheibe passieren mit Ziel Innenstadt Baden/Wettingen	5'500 Fz.
Potenzial für Umstieg MIV-öV	400 Fz./Tag
Anzahl Parkplätze (Angebot an Drehscheibe, nach Möglichkeit in Innenstadt zu reduzieren)	Ca. 500 PP
Entlastung kapazitätskritische Knoten	800 Fz./Tag

BB10 Trasseesicherung Tramkorridore als langfristige Option



Die langfristigen Massnahmen gehören nicht zum Massnahmenfacher GVK 2040. Die Machbarkeit dieser Massnahme ist grob abgeklärt. Nach dem Beschluss des Grossen Rats im 2026 starten zu gegebener Zeit die Vertiefungs- oder Projektierungsarbeiten. Zukünftige Erkenntnisse können unter Umständen Anpassungen an der Massnahme auslösen.

- ● Haltestellen sichern im Mischverkehr / auf Nationalbahntrassee
- * Bahnhöfe / geplant
- Anbindungen Bahnhöfe:
 - Baden: mit Tunnel oder via Schulhausplatz (nur mit ZEL möglich)
 - Mellingen-Heitersberg: neue Spange für direkte Umsteigebeziehungen nötig

Beschrieb der Massnahme

Der öffentliche Verkehr (öV) soll in Zukunft im Raum Baden und Umgebung eine bedeutendere Rolle einnehmen und einen deutlich grösseren Teil des Verkehrs aufnehmen als bisher. Aus verkehrlicher und aus raumplanerischer Sicht ist die Einführung eines schienengebundenen Verkehrsmittels mit den absehbaren Entwicklungen nicht zwingend. Mit der Weiterentwicklung des Busnetzes lässt sich die geforderte Kapazität bis 2040 bereitstellen und erlaubt mit entsprechenden Massnahmen einen Attraktivitätsprung. Ein Tram kann gezielte Entwicklungsimpulse unterstützen (z.B. Glattalbahn). Aktuell ist offen, wo solche starken Impulse im Raum Baden künftig nötig / sinnvoll sind. In vergleichbaren Räumen (z.B. Winterthur, Luzern) mit höherer Nachfrage wird auch langfristig auf ein Bussystem gesetzt. Deshalb wird zum Prognosehorizont 2040 und darüber hinaus auf die Weiterentwicklung des Busnetzes aufgebaut. Damit langfristig weiterhin der Spielraum für einen Systemwechsel von Bus auf Tram möglich bleibt, sollen dennoch die Trassées für mögliche Tramkorridore gesichert werden. Auf folgenden Korridoren ist es angesichts der Untersuchungen denkbar, dass nach 2040 das Potential für einen Trambetrieb erreicht wird:

- Killwangen – Neuenhof – Wettingen Ost – Baden, mit Varianten bei der Führung in Wettingen
- Baden – Obersiggenthal – Untersiggenthal
- Neuenhof – Wettingen Bahnhof – Baden Bahnhof Oberstadt – Dättwil – Mellingen Heitersberg (via Nationalbahntrassee ab Wettingen Bahnhof), mit Varianten bei der Anbindung von Baden (mit Tunnel oder oberirdisch via Schulhausplatz)

Aufgrund der Platzverhältnisse in den einzelnen Abschnitten erfolgt die Trasseesicherung wie folgt:

- Tram auf einer Spur mit MIV (Mischverkehr mit MIV, wenig Landerwerb)
- Tram abschnittweise auf separater Spur (abschnittsweise Eigentrassierung)
- Tram durchgehend auf separater Spur (Eigentrassee bzw. bestehendes Bahntrassee)

Die Form der Trasseesicherung wird in den ergänzenden Informationen präzisiert.

Zuständigkeiten und Prozessuale

Federführung (Start als langfristige Option)	Kanton Aargau BVU AVK Abteilung Verkehr, Sektion öV	Beteiligte	Kanton Aargau, Baden, Neuenhof, Killwangen, Ober- siggenthal, Untersiggenthal, Wettingen, Mellingen, Fislisbach, SBB
Standort	Killwangen – Neuenhof – Wettingen – Baden, Baden – Obersiggenthal – Untersiggenthal, Baden – Dättwil	Investitionskosten (+/- 40 %) Laufende Kosten	<i>Keine im Zeithorizont GVK 2040 (vorerst nur Trasseesicherung)</i>

Herleitung aus Lagebeurteilung

Für einen starken öV gemäss GVK-Zielen steht aufgrund der durchgeföhrten Analysen bis nach 2040 der Ausbau des Busnetzes im Vordergrund. Gleichzeitig ist denkbar, dass verschiedene grössere Entwicklungsschwerpunkte (Wettingen-Ost, Galgenbuck) in einer fernen Zukunft den Wechsel zu Tramangeboten erfordern.

Abhängigkeiten zu weiteren GVK-Massnahmen

- Busbevorzugung öV-Hauptkorridore (BB05)
- Aufwertung öV-Drehscheibe Bahnhof Baden (BB07)
- S-Bahn-Haltestelle Tägerhard (BB11)
- Quartier der kurzen Wege - Zentrum Wettingen (SF02) und Obersiggenthal (SF03)
- Umgestaltung Zürcherstrasse Neuenhof (SF10), Landstrasse Nussbaumen (SF11) und Landstrasse Wettingen (SF14)
- Optimierung Brückenkopf Ost (SB04 / SB05)

Wirkung und Zielbeitrag der Massnahme BB10

Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Sicherung von möglichen Tramtrassees hält langfristig die Spielräume für einen weiteren Kapazitätsausbau des öV innerhalb der Region offen, um dannzumal ein starkes Rückgrat eines öV-Systems in einem urbanen Raum nach 2040 analog zu bestehender LTB von Zürich bis Killwangen zu realisieren. ▪ Damit soll auch bei weiterem starkem Wachstum in der Region deutlich nach 2040 ein hoher öV-Anteil und damit eine flächensparende Mobilität möglich sein. ▪ Zudem können damit bei Bedarf ebenfalls sehr langfristig Entwicklungsimpulse für (heute noch unsichere) grössere Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung ausgesendet werden. 	 Leistungsfähiges und vernetztes öV-System
		 Flächensparende Mobilität
		 Siedlungsentwicklung an gut erreichbaren Orten

Insgesamt sind im GVK sieben Ziele definiert. Die vorliegende Massnahme beeinflusst drei der sieben Ziele.

Wirkung und Zielbeitrag des Handlungsfelds Bahn und Bus

Weil eine Umsetzung eines möglichen Tramkorridors erst deutlich nach 2040 erfolgt und das angestrebte Inbetriebnahme-Jahrzehnt noch völlig offen ist, lassen sich die Wirkungen und Zielbeiträge von möglichen Tramkorridoren auf das Massnahmenpaket im Handlungsfeld Bahn und Bus sowie auf das gesamte GVK heute kaum verlässlich abschätzen. Das gilt insbesondere auch, weil ein wirtschaftlicher Betrieb solcher Tramkorridore Siedlungsentwicklungen bzw. Verdichtungen entlang des Korridors erfordern würde, die in vielen Gemeinden weit über den Zeithorizont bestehender Nutzungs- und Richtplanungen hinausgehen. Diese Entwicklungen und ihre Auswirkungen auf den gesamten Verkehr können heute unter diesen Rahmenbedingungen noch nicht genügend genau beschrieben bzw. quantifiziert werden.

Weiterführende Dokumente / Links

- [Faktenblatt ÖV-Hauptkorridore](#)

Ergänzende Informationen

Konkrete Massnahmen zur Sicherung der Tramkorridore

Nachfolgend werden die drei Kategorien für die Trasseesicherung (vgl. Seite 1) ausführlicher erläutert:

- **Tram auf einer Spur mit Autos (Mischverkehr mit MIV, wenig/kein Landerwerb):**
Zweckmässig entlang von Achsen durch gewachsene Siedlungsstrukturen mit eher engen Strassenräumen (Querschnitt < 24 m). Da auf eigene Spuren für das Tram verzichtet wird, ist neben der grundsätzlichen Trasseesicherung im Richtplan keine räumliche Sicherung (Baulinien) erforderlich. Dafür braucht es Aussagen zur Begrenzung des MIV auf diesen Abschnitten, um Mischverkehr zu ermöglichen. Gemäss aktuellem Stand der Forschung ist (je nach Taktdichte des öV) Mischverkehr MIV/öV (also die Führung des Trams gemeinsam mit dem Motorfahrzeugverkehr auf einer Spur) in der Regel ein zuverlässiger Tram-Betrieb problemlos möglich, wenn nicht mehr als 450 bis 600 Motorfahrzeuge pro Stunde auf der Spur unterwegs sind. Das entspricht üblicherweise einer täglichen Belastung von 8'000 bis 10'000 Motorfahrzeugen im Querschnitt. Mit Begleitmassnahmen ist Mischverkehr auch bei Belastungen von bis zu 15'000 Motorfahrzeugen pro Tag möglich.
- **Abschnittsweise Tram auf separater Spur (Eigentrassierung) prüfen:**
Zweckmässig entlang von Abschnitten innerorts mit eher breiten Strassenräumen (Querschnitt > 24 m), auf welchem ein Eigentrassee zumindest in einer Richtung möglich ist oder der nötige Raum im Rahmen von Zentrumsentwicklungen geschaffen werden kann. Da Eigentrassees aber die Trennung des Siedlungsgebietes verschärfen können, sollen sie in diesen Bereichen nur bei ausgewiesenem Bedarf und allenfalls nur in eine Richtung (üblicherweise Richtung Zentrum bzw. kritischem Knoten) realisiert werden. Die vorhandene (oder geplante) Breite des Strassenraums ist zu sichern.
Im Abschnitt Nussbaumen – Baden ist die erforderliche teilweise Eigentrassierung aufgrund der dort hohen MIV-Belastung nur mit einer Reduktion des Autoverkehrs möglich, welche aus heutiger Sicht und im Einklang mit den 7 Zielen des GVK nur durch eine Zentrumsentlastung ZEL erreicht werden könnte.
- **Tram auf separater Spur (Eigentrassee bzw. bestehendes Trassee):**
Zweckmässig auf Abschnitten ausserorts oder bei bereits vorhandenem Bahntrassee (Nationalbahnenlinie). Bei Abschnitten ausserorts muss (Kultur-)Land, bei Abschnitten innerorts die vorhandene, ausreichende Breite des Strassenraums gesichert werden. Auf dem vorhandenen Gleistrassee (Nationalbahnenlinie Wettlingen-Dättwil-Mellingen) ist bei ausreichender Breite nur für Haltestellenbereiche eine räumliche Sicherung notwendig. Verfügbar wird es erst bei Einstellung der heutigen Nutzung. Gemäss Antwort des Regierungsrates auf die Interpellation Ramseier (21.212) vom 3. November 2021 beansprucht die SBB das Trassee bis zur Inbetriebnahme einer Neubaustrecke zwischen Aarau und Zürich Altstetten beziehungsweise bis mindestens zum Zeithorizont 2045 für regelmässigen Güterverkehr und ausserplanmässige Umleitungen im Personen- und Güterverkehr.

Bei Einführung eines Tramangebots wird das Busnetz überarbeitet und wo möglich Buslinien durch die Tramlinie ersetzt. Dies wird jedoch aufgrund der abzudeckenden Verkehrsbeziehungen nicht überall möglich sein. Gemeinsame Abschnitte von Bus- und Trambetrieb sind absehbar.

Die Flächensicherung ist zu grossen Teilen Aufgabe der betroffenen Gemeinden. Die Sicherung soll mit Augenmaß erfolgen, um zwischenzeitliche Entwicklungsspielräume nicht zu stark zu tangieren. Es ist nur zu sichern, was unbedingt notwendig ist. In der Regel ist die Integration des Tramtrassee innerhalb der bestehenden Baulinien möglich. Vereinzelt besteht Bedarf für zusätzliche Flächensicherungen, welche in der folgenden Tabelle aufgeführt sind.

Gemeinde	Massnahmenbedarf Flächensicherung
Korridor Baden - Wettlingen Ost - Killwangen	
Stadt Baden	– Kein Handlungsbedarf
Gemeinde Wettlingen	– Kein Handlungsbedarf
Gemeinde Neuenhof	<p>Zürcherstrasse:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Flächensicherung östlich der Zürcherstrasse zwischen Schiblerstrasse und Anschluss Autobahn A1 – Flächensicherung östlich der Zürcherstrasse bei der geplanten Bebauung Langacher Limmatstrasse: – Flächensicherung im Bereich Knoten mit Ringstrasse
Gemeinde Killwangen	<p>Zürcherstrasse:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Flächensicherung südlich der Zürcherstrasse zwischen Dorf- und Schulstrasse
Korridor Neuenhof – Wettlingen Bahnhof - Baden - Dättwil	

Ergänzende Informationen

Stadt Baden – Flächensicherung für Zuwegung zu möglichen Haltestellen am Nationalbahnhofstrasse

Gemeinde Wettingen – Flächensicherung Abschnitt Bahnhof Wettingen

Korridor Baden - Untersiggenthal

Stadt Baden – Kein Handlungsbedarf

Gemeinde Obersiggenthal – Kein Handlungsbedarf

Gemeinde Untersiggenthal – Kein Handlungsbedarf

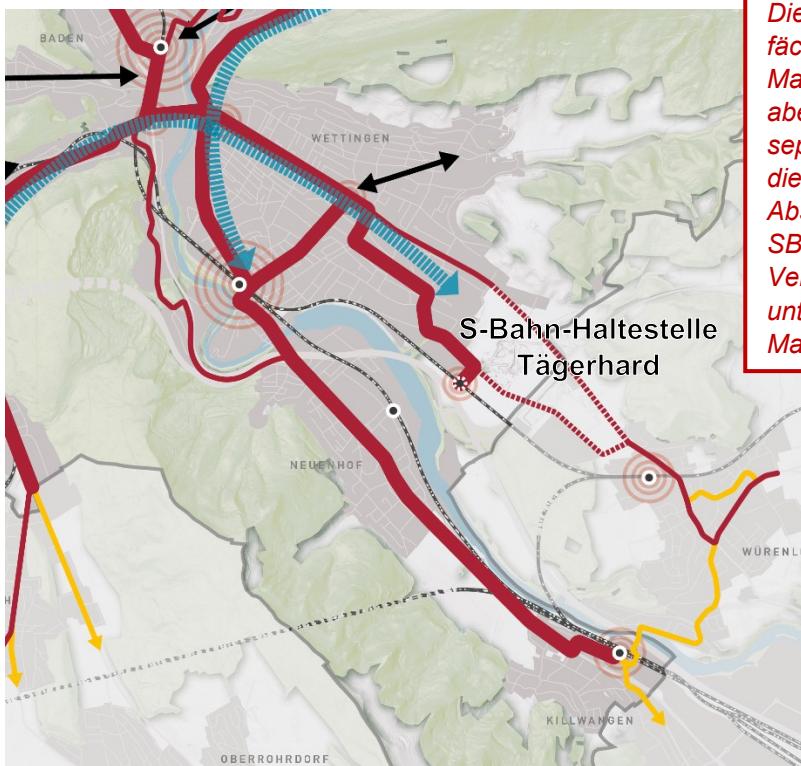
Schwerpunkt Hochbrücke / Brückenkopf Ost

Im Korridor Killwangen-Baden ist die Trasseesicherung für ein Tram im Bereich des Brückenkopfs Ost und der Hochbrücke besonders anspruchsvoll. Die Hochbrücke selbst ist mit heute ca. 16'000 Fz/d stark belastet. Entscheidend für die regionale Verkehrssituation sind aber insbesondere die beiden angrenzenden vierarmigen Knoten.

- Der Schulhausplatz wird heute von rund 40'000 Fz/d und zahlreichen Bussen befahren. Mit der Neugestaltung konnten die angestrebten Ziele gemäss Wirkungskontrolle weitgehend erreicht werden, insbesondere verkehren die Busse zuverlässiger und der Fuss- und Veloverkehr kann den Platz sicherer queren. Bei gleichbleibenden Verkehrsmengen (Zielzustand) besteht im Horizont bis 2040 kaum Handlungsbedarf. Die grundlegende Machbarkeit der Führung eines Tramtrassees wurde im Rahmen des Projekts Schulhausplatz geprüft und bestätigt. Eine Mengenreduktion des Autoverkehrs (zum Beispiel durch die Zentrumsentlastung) würde die Einführung des Trams auf dem Knoten und dem Schlossbergtunnel vereinfachen.
- Der Brückenkopf Ost ist dagegen seit der Umgestaltung des Schulhausplatzes zum kritischen Brennpunkt des regionalen Verkehrsgeschehens geworden. In den Hauptverkehrszeiten ist der Knoten (inkl. den benachbarten Knoten Scharzenstrasse und Kreisel Landvogteischloss) überlastet. Der Busverkehr ist von den resultierenden Rückstaus ebenfalls betroffen, für den Fuss- und Veloverkehr stehen auf einigen Beziehungen keine sicheren und attraktiven Verbindungen zur Verfügung.

Mit den kurz- und mittelfristigen Massnahmen am Knoten Brückenkopf Ost (SB04 und SB05) kann der öV über die Limmatquerung nicht in beiden Richtungen auf einem eigenen Trassee verkehren.

BB11 S-Bahn-Haltestelle Tägerhard



Diese Massnahme gehört zum Massnahmenfacher GVK 2040. Die Machbarkeit dieser Massnahme ist grob abgeklärt. Das Vorhaben wird aber aus dem GVK herausgelöst und in einem separaten Verfahren im Richtplan festgesetzt. In diesem separaten Verfahren soll auch die nötige Abstimmung mit den Planungen des Bundes und der SBB für das Bahnnetz erfolgen. Im 2025 starten die Vertiefungsarbeiten. Zukünftige Erkenntnisse können unter Umständen Anpassungen an der Massnahme auslösen.

Verknüpfungspunkte (Regionale Hauptverknüpfungspunkte, weitere Verknüpfung S-Bahn, weitere Umsteigepunkte Busnetz)	
--	--

Beschrieb der Massnahme

Im Zusammenhang mit dem Tramkorridor Killwangen – Neuenhof – Wettingen Ost – Baden (Verlängerung Limmattalbahn, Massnahme BB10) und dem kantonalen Wohnschwerpunkt Tägerhard-Ost ist eine S-Bahn-Haltestelle Tägerhard als Zwischenergebnis im kantonalen Richtplan eingetragen. Im Rahmen der Arbeiten am GVK hat sich gezeigt, dass für den Horizont 2040 ein ausgebautes Busnetz ausreichende Kapazitäten zur Verfügung stellen kann. Dabei ist vorgesehen, die Bushauptachse von Baden her über die Landstrasse und das Zentrum von Wettingen in Richtung Tägerhard zu stärken, damit das Sport-, Freizeit- und Eventzentrum Tägi mit einem dichten Takt angebunden ist. Eine allfällige S-Bahn-Haltestelle Tägerhard würde prinzipiell einen sehr guten Endpunkt für diese Hauptachse darstellen. So könnte die Nachfrage auf deren Schlussabschnitt erhöht werden, wenn sie auch als Zubringer auf die S-Bahn in Richtung Furttal dienen kann. Aus regionaler Sicht ist die S-Bahn-Station Tägerhard demnach kein zwingender Bestandteil. Der Kapazitätsausbau der Bushauptachsen (Massnahme BB01) funktioniert auch ohne die neue S-Bahn-Station. Erst bei einer allfälligen späteren Realisierung eines Tramkorridors Neuenhof – Wettingen Ost – Baden drängt sich die Realisierung der S-Bahn-Station auf, weil damit eine öV-Drehscheibe (Verknüpfung mit Furtallinie) geschaffen wird, welche auch das Potenzial des öV-Hauptkorridors erhöhen kann.

Kurz vor Fertigstellung des Gesamtverkehrskonzeptes hat sich im April 2025 die Ausgangslage aus Sicht der Gemeinde Wettingen massgebend verändert. Aufgrund einer möglichen Ansiedlung des Hauptsitzes eines internationalen Grossunternehmens im Raum Tägerhard könnten ab 2030 bis zu 3'000 neue Arbeitsplätze entstehen. Neben den raumplanerischen Vorkehrungen könnte eine neue S-Bahn-Station und die damit verbundene Stärkung des öV-Angebotes die Chancen für eine erfolgreiche Ansiedlung deutlich erhöhen.

Die Behördendelegation hat an ihrer Sitzung vom 1. April 2025 deshalb beschlossen, das Vorhaben aus dem GVK herauszulösen und separat die Festsetzung im kantonalen Richtplan anzustreben. In diesem separaten Verfahren soll auch die nötige Abstimmung mit den Planungen des Bundes und der SBB für das Bahnnetz erfolgen.

Zuständigkeiten und Prozessuale

Hinweis: Massnahme wird ausserhalb des GVK in einem separaten Prozess weitergeführt. Die Kompatibilität mit den Zielsetzungen des GVK ist dennoch zu gewährleisten.

Federführung	Kanton Aargau BVU AVK Sektion öV	Beteiligte	Kanton Aargau, Wettingen, SBB, Bund, Kanton Zürich
Standort	Wettingen Tägerhard	Investitionskosten (+/- 40 %)	Nicht Teil des GVK, sofortige separate Weiterbearbeitung als eigenständiges Projekt

Herleitung aus Lagebeurteilung

In der Analyse zeigte sich, dass die Potenziale für den öV im Raum Wettingen Ost noch nicht vollständig ausgeschöpft sind. Als Gründe wurden u.a. gegenüber dem MIV nicht konkurrenzfähige Reisezeiten (v.a. Richtung Zürich) oder zu geringe zeitliche Verfügbarkeit des öV-Angebots identifiziert.

Abhängigkeiten zu weiteren GVK-Massnahmen

- Kapazitätsausbau Bushauptachsen (BB01)
- Trasseesicherung Tramkorridore (BB10)

Wirkung und Zielbeitrag der Massnahme BB11

- Wirkung**
- Die Reisezeiten mit dem öV zwischen Wettingen und Teilen des Grossraums Zürich (v.a. Zürich-Nord) können zusätzlich reduziert werden. Der zusätzliche Verknüpfungspunkt zwischen Bus und Bahn führt zu einer noch besseren Vernetzung des regionalen öV-Netzes.
 - Durch die direkte öV-Anbindung der östlichen Gebiete von Wettingen, vor allem aber des Sport-, Freizeit- und Eventzentrums Tägi, wird der öV-Anteil des Quell-/Zielverkehrs in diesen Gebieten erhöht.

Insgesamt sind im GVK sieben Ziele definiert. Die vorliegende Massnahme beeinflusst zwei der sieben Ziele.



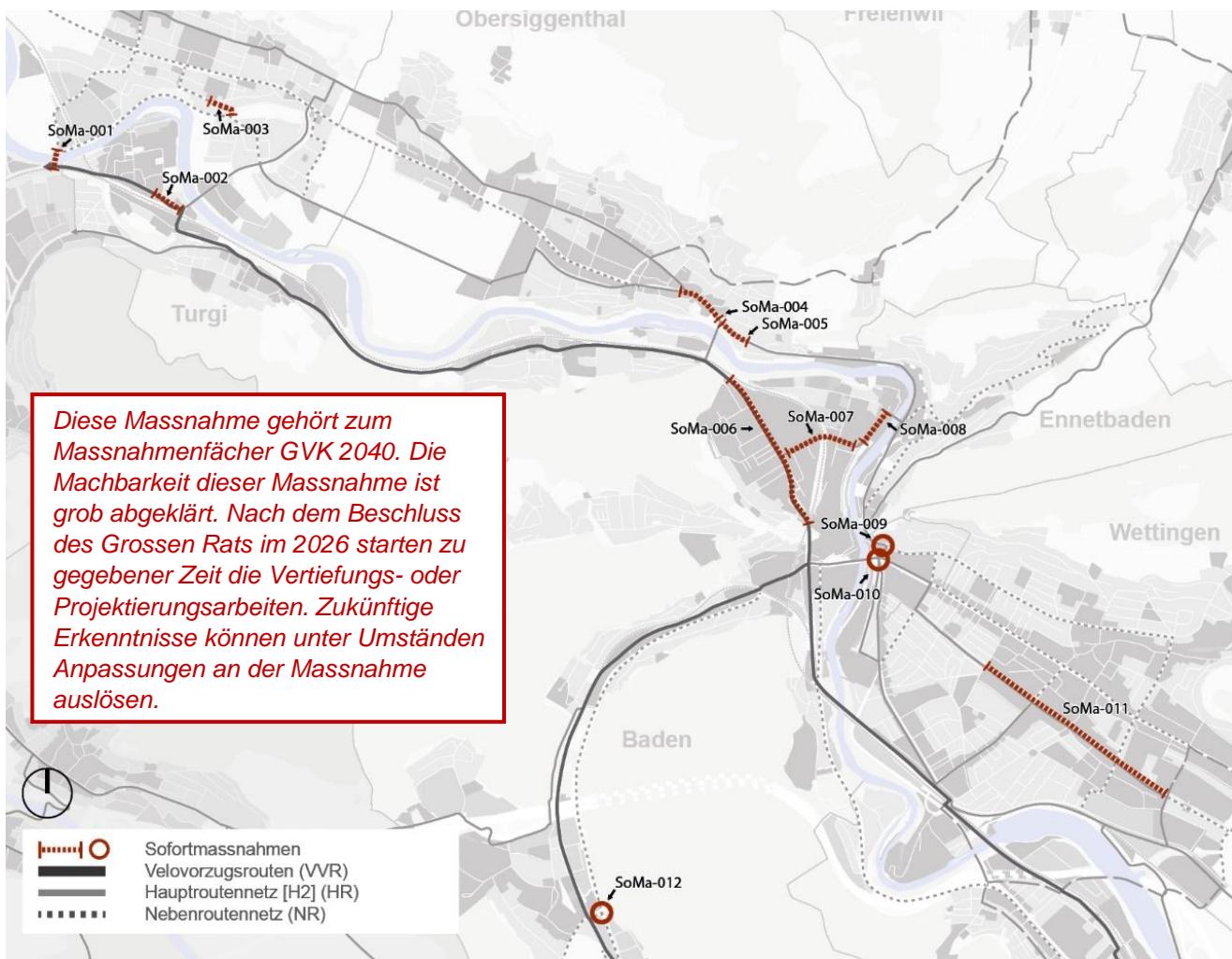
Wirkung und Zielbeitrag des Handlungsfelds Bahn und Bus

Die GVK-Arbeiten haben gezeigt, dass sich eine S-Bahn-Haltestelle Tägerhard bereits ohne einen Tramkorridor (vgl. BB10) in das öV-Netz einfügen lässt. Der prioritäre Kapazitätsausbau der Bushauptachsen (BB01) funktioniert aber auch ohne neue S-Bahn-Haltestelle Tägerhard. Aus Sicht des GVK ist die Umsetzung der S-Bahn-Haltestelle Tägerhard im Zeithorizont 2040 aus heutiger Sicht nicht zwingend. Aus diesem Grund ist der Beitrag der S-Bahn-Haltestelle Tägerhard zur Zielerreichung nicht in der Wirkungsbeurteilung aller "Bahn und Bus"-Massnahmen an der Gesamt-Zielerreichung des GVK-Massnahmenfächers 2040 enthalten (vgl. BB01 bis BB09).

Mit der beschlossenen separaten und kurzfristigen Weiterführung der Massnahme im Zusammenhang mit der möglichen Ansiedlung eines grossen Unternehmens im Raum Tägerhard ist es denkbar, dass das Vorhaben unabhängig vom GVK, aber dennoch innerhalb des Zeithorizontes bis 2040 realisiert wird. Die geplante Stärkung des Arbeitsplatzstandortes Tägerhard verbunden mit einer deutlich besseren öV-Erschliessung ist aber mit den Zielsetzungen des GVK kompatibel. Insbesondere kann dadurch die Innenstadt von Baden als heute dominierender Arbeitsplatzstandort entlastet werden, weil sich der Arbeitspendlerverkehr regional besser verteilt. Mit einer neuen S-Bahn-Haltestelle könnte zudem ein zusätzlicher Beitrag zu einem höheren öV-Anteil in der ganzen Region geleistet werden.

Handlungsfeld Fuss und Veloverkehr

FV01 Sofortmassnahmen Veloverkehr



Beschrieb der Massnahme

Sofortmassnahmen sollen kurzfristige Verbesserungen an Stellen erzielen, an denen die Schwachstellen erst mittel- oder langfristig vollständig gelöst werden können (vgl. ergänzende Informationen ab Seite 4).

Einige Schwachstellen im Velenetz (insbesondere auf Vorzugs- und Hauptrouten) erfordern aufwändige Massnahmen. Dabei handelt es sich um grössere bauliche Eingriffe oder Projekte, in denen weitere Problemstellungen vorgängig bzw. koordiniert gelöst werden müssen (z.B. Brückenkopf Ost / Bruggerstrasse Baden). Gleichzeitig können die aufwändigen Massnahmen eine Vielzahl Parteien betreffen, sodass eine ausführliche Projektierung und sorgfältige Abstimmung aller Anspruchsgruppen zwingend notwendig werden. Deshalb benötigten die weitere Projektierung und Umsetzung der aufwändigen Massnahmen mehr Zeit.

Weil es sich bei diesen aufwändigen Schwachstellen oft um wichtige Knotenpunkte im Velo- aber auch in den übrigen Verkehrsnetzen handelt, haben sie einen Einfluss auf die Qualität des umliegenden Netzes. Auch wenn die benachbarten Schwachstellen behoben werden können, steigert sich die Attraktivität der zusammenhängenden Routen nur punktuell.

Mit kurzfristigen Sofortmassnahmen sollen schnelle Verbesserungen erzielt werden. Dadurch wird zeitnah ein aufgewertetes Gesamtnetz ermöglicht. Die Wirksamkeit der Massnahmen in umliegenden Abschnitten wird dadurch deutlich erhöht, weil ganze Achsen bis ins Zentrum oder längere Abschnitte durchgehend attraktiver werden. Das Paket umfasst insgesamt 12 Massnahmen an Strecken und Knoten (vgl. Detailbeschreibung auf letzter Seite).

Für die Projektierung und Umsetzung von Haupt- und Vorzugsrouten ist in der Regel der Kanton verantwortlich, im Zusammenhang mit Sanierungsprojekten auf Gemeindestrassen ist im Normalfall die Gemeinde verantwortlich. Bei Nebenrouten auf kommunalen Strassen liegt die Verantwortung bei den Gemeinden.

Zuständigkeiten und Prozessuale

Federführung	Kanton Aargau, BVU ATB Abteilung Tiefbau auf Kantonsstrassen; Gemeinde auf Gemeindestrassen	Beteiligte	Kanton Aargau; Gemeinden: Baden, Obersiggenthal, Untersiggenthal, Wettingen; SBB
Standort	Raum Baden	Investitionskosten (+/- 40 %)	0.7 Mio. Franken

Laufende Kosten --

Herleitung aus Lagebeurteilung

Im Rahmen der Lagebeurteilung wurden zusammen mit den Gemeinden zahlreiche Schwachstellen auf dem definierten regionalen Velonetz identifiziert. Diese Schwachstellen müssen für ein zusammenhängendes, sicheres und attraktives regionales Velonetz und damit einen höheren Anteil des Velos am regionalen Verkehr behoben werden. Dabei stellt sich die Frage, wie besonders kritische Defizite zeitnah behoben werden können.

Abhängigkeiten zu weiteren GVK-Massnahmen

- Übrige Massnahmen zum regionalen Velonetz (FV02 bis FV11)
- Optimierungen Bruggerstrasse im Bestand (SB03)
- Brückenkopf Ost, kurzfristige Massnahmen (SB04)
- Umgestaltung Bahnhofstrasse Turgi (SF07)

Wirkung und Zielbeitrag der Massnahme FV01

- Wirkung**
- Mit der Umsetzung wird bereits kurzfristig ein Beitrag zum Ziel eines velogerechten Raums geleistet. Allerdings können damit nur einige wenige punktuelle Defizite behoben werden, die weiteren Massnahmen (FV02 bis FV11) müssen ebenfalls möglichst bald umgesetzt werden, um durchgehend attraktive Routen zu erreichen.
 - Die Behebung von Lücken und Schwachstellen im regionalen Velonetz leistet einen wichtigen Beitrag, damit mehr Menschen mit dem Velo unterwegs sind und trägt damit zur Erreichung des Ziels Flächensparende Mobilität bei. Die Sofortmassnahmen setzen bereits kurzfristig punktuelle Impulse, der Umsteigeeffekt ist aber eher gering, weil dadurch noch keine durchgehenden Verbesserungen auf ganzen Routen erreicht werden.

Insgesamt sind im GVK sieben Ziele definiert. Die vorliegende Massnahme beeinflusst zwei der sieben Ziele.



Velogerechter
Raum



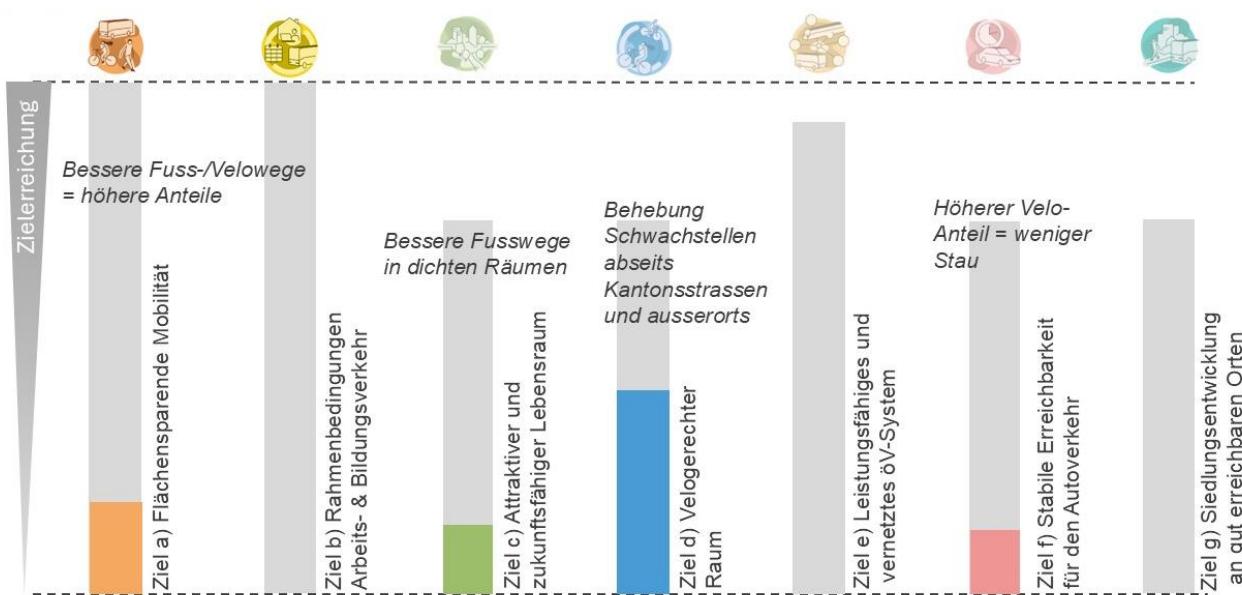
Flächensparende
Mobilität

Wirkung und Zielbeitrag des Handlungsfelds Fuss- und Veloverkehr

Mit der Umsetzung aller Massnahmen des Massnahmenfächers GVK 2040¹, der in rund 50 GVK-Massnahmenblättern beschrieben ist, werden zwei Ziele vollständig erreicht, fünf Ziele können in hohem Masse erfüllt werden. Die verbleibenden Ziellücken sind darauf zurückzuführen, dass in Nussbaumen und Baden Zentrum ohne MIV-Entlastung (z.B. durch Verlagerung auf eine Zentrumsentlastung) nicht alle notwendigen Massnahmen möglich sind.

Von den 14 Massnahmen des Handlungsfelds Fuss- und Veloverkehr erzielen die Behebung der Schwachstellen auf Hauptrouten und die Realisierung der Vorzugsrouten die grösste Wirkung. Die Behebung der Schwachstellen auf Nebenrouten sowie die Fussverkehrsmassnahmen (durch die Gemeinden) stifteten einen mittleren Wirkungsbeitrag. Kleinere Wirkungen ergeben sich aus den Veloabstellanlagen.

In folgender Grafik verdeutlichen die ausgefüllten Flächen die Zielerreichungsbeiträge aller "Fuss- und Veloverkehr"-Massnahmen an der Gesamt-Zielerreichung des GVK-Massnahmenfächers.



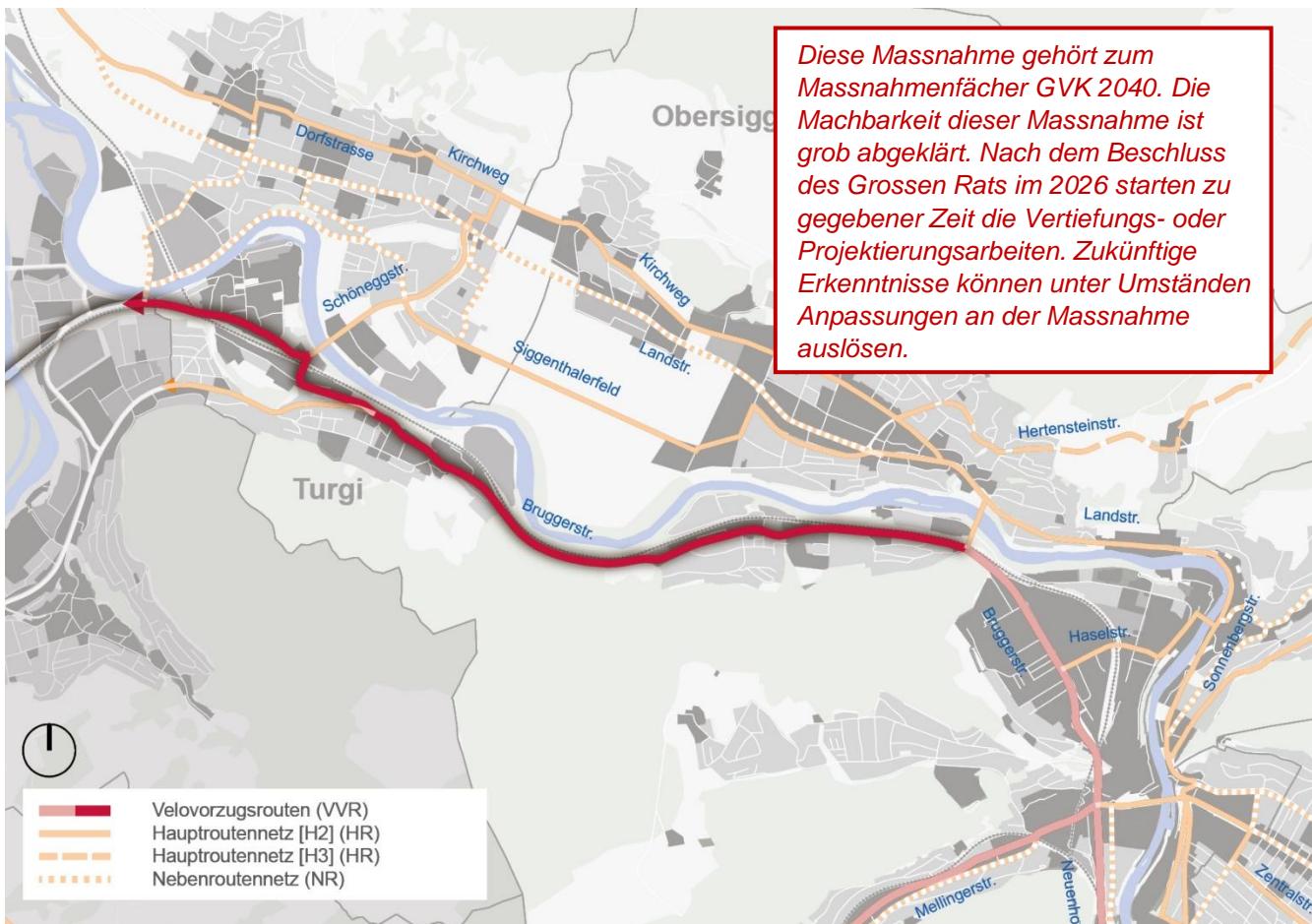
¹ Ohne Zentrumsentlastung (SB06), ohne langfristige Optionen öV-Hauptkorridore (BB10), ohne S-Bahn-Haltestelle Tägerhard (BB11) und ohne langfristige Massnahmen am Brückenkopf Ost

Ergänzende Informationen

Nr.	Abweichung von den kantonalen Standards Veloinfrastruktur	Lösungsvorschlag	Abhängigkeiten	Kosten (CHF)
SoMa-001	Keine Veloinfrastruktur	Einengung Fahrbahn zugunsten kombiniertem Rad-/ Gehweg (2.50 m breit)	Zustandsanalyse Brücke (Vorhaben der Gemeinden, unabhängig vom GVK) / GVK Raum Brugg	50'000 bis 100'000
SoMa-002	Radstreifen zu schmal (1.25 m), abschnittsweise keine Veloinfrastruktur	Linksabbiegen Richtung Bahnhof für Velos ermöglichen:- Umgestaltung Sperrfläche zu geschütztem Mittelbereich mit baulichem Element (Höhe Kronenstrasse). - Lösung gem. Handbuch Veloverkehr in Kreuzungen (Kapitel 4.3.3) Zufahrt Veloparkplätze im Gegenverkehr		25'000 bis 50'000
SoMa-003	Fahrverbot	Neue Signalisation (Fahrverbot für Veloverkehr aufheben)		> 10'000
SoMa-004	Radstreifen zu schmal / Keine Mittelinsel zur Querung	Querung Landstrasse bei Abzweigung Kirchweg anbieten, Verbreiterung Radstreifen (1.80m)	Aufwärtskompatibel mit Rahmengestaltungsplan Landstrasse	10'000 bis 25'000
SoMa-005	Bei Engstelle kein Radstreifen / Verflechtung Velo mit Auto problematisch	Verlängerung Radstreifen / Einkürzung Linksabbiegestreifen	Leistungsfähigkeits-betrachtung LSA	> 10'000
SoMa-006	<i>Keine Infrastruktur für Linksabbiegen / Radstreifen zu schmal (1.25 m)</i>	<i>Punktuelle Eingriffe – Teil der Optimierungen auf Bruggerstrasse im Bestand, enthalten in SB03</i>	<i>SB03 Optimierung Bruggerstrasse im Bestand</i>	250'000
SoMa-007	Nur punktuelle Veloinfrastruktur	Radstreifen beidseitig (1.80m)	Städtisches BGK	10'000 bis 25'000
SoMa-008	Parkierung innerhalb Fahrbahn / Engstelle	Entfernung Parkfelder (etappiert, 1. Etappe bereits gestartet)		> 10'000
SoMa-009	Keine Veloinfrastruktur für das Linksabbiegen in Schartenstrasse / Gemeinsame Fuss-Veloführung zu schmal (2.0 m)	Indirektes Linksabbiegen Abzweigung Schartenstrasse (Umsetzung in Planung)		25'000 bis 50'000
SoMa-010	<i>Fehlende Veloinfrastruktur / Keine Veloinfrastruktur für Geradeaus-/ Linksabbiegebeziehung / Radstreifen zu schmal (1.25 m)</i>	<i>Massnahme enthalten in SB04</i>	<i>SB04 Brückenkopf Ost, kurzfristige Massnahmen</i>	50'000 bis 100'000
SoMa-011	Radstreifen zu schmal (1.5 m)	Radstreifen beidseitig (1.80m)		25'000 bis 50'000
SoMa-012	Keine Veloinfrastruktur für Linksabbiegen / Radstreifen zu schmal (1.25 m)	oberirdische Querung anbieten - leichte Anpassung bestehende Verkehrsinsel (Querungshilfe Schweiz Mobil Route)		25'000 bis 50'000

Blau/kursive Einträge sind in anderen GVK-Massnahmen enthalten (z.B. Ortsdurchfahrten SF05-16). Die Kosten fliessen deshalb nicht in die Gesamtkosten des vorliegenden Massnahmenblattes ein.

FV02 Velovorzugsroute Baden - Brugg



Beschrieb der Massnahme

Mit dem 2023 in Kraft getretenen Bundesgesetz über Velowege (Veloweggesetz) werden die Kantone und Gemeinden zur Planung und Realisierung von durchgängigen, sicheren und attraktiven Velowegnetzen verpflichtet. Die Kantone können die Planung der kommunalen Wegnetze an ihre Gemeinden delegieren.

In den kantonalen Velonetzplanungen sollen als neues Element Velovorzugsrouten (VVR) geprüft und bei den geeigneten Verbindungen der erforderliche Raum in kantonalen und kommunalen Planungsinstrumenten gesichert werden.

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).

Die Vorzugsroute verläuft bis nach Turgi auf der Bruggerstrasse und erschliesst somit die Siedlungsgebiete südlich der Limmat. Aus dem Siedlungsgebiet nördlich der Limmat ist die Vorzugsroute über die Hauptrouten auf den Limmatbrücken erreichbar. Der erste Abschnitt, vom Schulhausplatz bis zur Siggenthalerbrücke, ist Teil der Massnahme «SB04 Optimierungen Bruggerstrasse im Bestand».

Im Abschnitt Kappelerhof ist die Veloinfrastruktur heute lückenhaft und entspricht, wo vorhanden, nicht den Standards. Für die Umsetzung muss die Fahrbahn neu aufgeteilt und stellenweise verbreitert werden (i.d.R. Radwege 2.20 m beidseits). Dasselbe gilt für den Abschnitt Turgi.

Im dazwischenliegenden Abschnitt „Wilerloch“ entspricht das bestehende Angebot ebenfalls nicht den Standards für Velovorzugsrouten. Für die Erstellung von Einrichtungsradwegen beidseits der Fahrbahn muss Land erworben werden. Davon können auf der Südseite Bäume betroffen sein. Außerdem sind aufgrund des gewachsenen Terrains stellenweise Stützmauern notwendig.

Für die Projektierung und Realisierung der VVR ist der Kanton Aargau verantwortlich (vgl. ergänzende Informationen im Fachbericht Fuss- und Veloverkehr).

Zuständigkeiten und Prozessuale

Federführung (erste Phase ab 2026)	Kanton Aargau, BVU AVK Abteilung Verkehr	Beteiligte	Kanton Aargau, BVU ATB Abteilung Tiefbau; Baden, (bei Bedarf Abstimmung mit Nachbargemeinden)
Standort	Raum Siggenthal: Baden	Investitionskosten (+/- 40 %)	9.3 Mio. Franken
		Laufende Kosten	--

Herleitung aus Lagebeurteilung

Heute fehlen Verbindungen in Korridoren mit hohem Potenzial, auf denen viele Velofahrende (auch E-Bike) direkt und mit so wenig Stopps wie möglich verkehren können.

In einer Studie des Kantons von 2016 wurde das Potenzial für eine durchgehende Velovorzugsroute vom Limmattal durch den Raum Baden Richtung Brugg nachgewiesen.

Abhängigkeiten zu weiteren GVK-Massnahmen

- Sofortmassnahmen Veloverkehr (FV01)
- Aufwertung Velohauptrouten Raum Siggenthal (FV05)
- Umgestaltung Bruggerstrasse Kappelerhof (SF05)
- Optimierungen Bruggerstrasse im Bestand (SB03)
- Zentrumsentlastung (SB06)

Wirkung und Zielbeitrag der Massnahme FV02

Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mit der lückenlosen und standardgerechten Umsetzung der drei geplanten Velovorzugsrouten wird ein wichtiger Beitrag zum Ziel eines velogerechten Raums geleistet. ▪ Die Velovorzugsroute leistet einen wichtigen Beitrag, damit mehr Menschen zwischen Baden und Brugg mit dem Velo unterwegs sind und trägt damit zur Erreichung des Ziels Flächensparende Mobilität bei. ▪ Die insbesondere durch die durchgehenden, attraktiven Velohauptrouten und Velovorzugsrouten möglichen Verlagerungen vom Auto- auf den Veloverkehr reduzieren das Aufkommen des Autoverkehrs und tragen zu einer höheren Stabilität des Verkehrsflusses bei. 	 Velogerechter Raum
		 Flächensparende Mobilität
		 Stabile Erreichbarkeit für den Autoverkehr

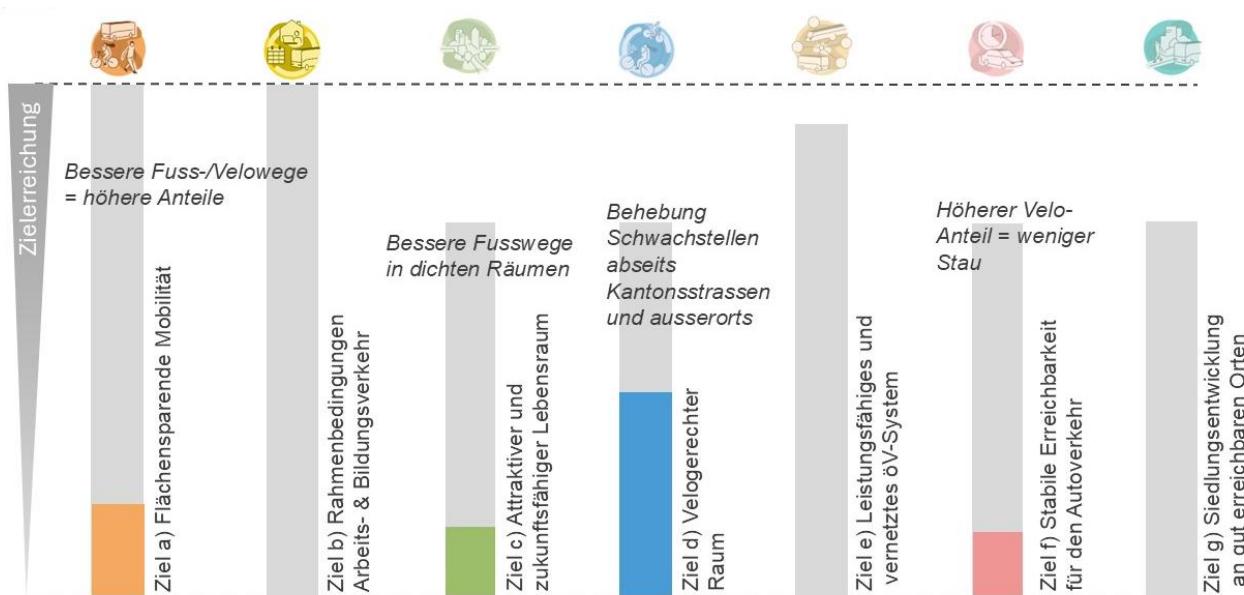
Insgesamt sind im GVK sieben Ziele definiert. Die vorliegende Massnahme beeinflusst drei der sieben Ziele.

Wirkung und Zielbeitrag des Handlungsfelds Fuss- und Veloverkehr

Mit der Umsetzung aller Massnahmen des Massnahmenfächers GVK 2040¹, der in rund 50 GVK-Massnahmenblättern beschrieben ist, werden zwei Ziele vollständig erreicht, fünf Ziele können in hohem Masse erfüllt werden. Die verbleibenden Ziellücken sind darauf zurückzuführen, dass in Nussbaumen und Baden Zentrum ohne MIV-Entlastung (z.B. durch Verlagerung auf eine Zentrumsentlastung) nicht alle notwendigen Massnahmen möglich sind.

Von den 14 Massnahmen des Handlungsfelds Fuss- und Veloverkehr erzielen die Behebung der Schwachstellen auf Hauptrouten und die Realisierung der Vorzugsrouten die grösste Wirkung. Die Behebung der Schwachstellen auf Nebenrouten sowie die Fussverkehrsmassnahmen (durch die Gemeinden) stiften einen mittleren Wirkungsbeitrag. Kleinere Wirkungen ergeben sich aus den Veloabstellanlagen.

In folgender Grafik verdeutlichen die ausgefüllten Flächen die Zielerreichungsbeiträge aller "Fuss- und Veloverkehr"-Massnahmen an der Gesamt-Zielerreichung des GVK-Massnahmenfächers.



Weiterführende Dokumente / Links

- [Faktenblatt VVR Baden-Brugg](#)

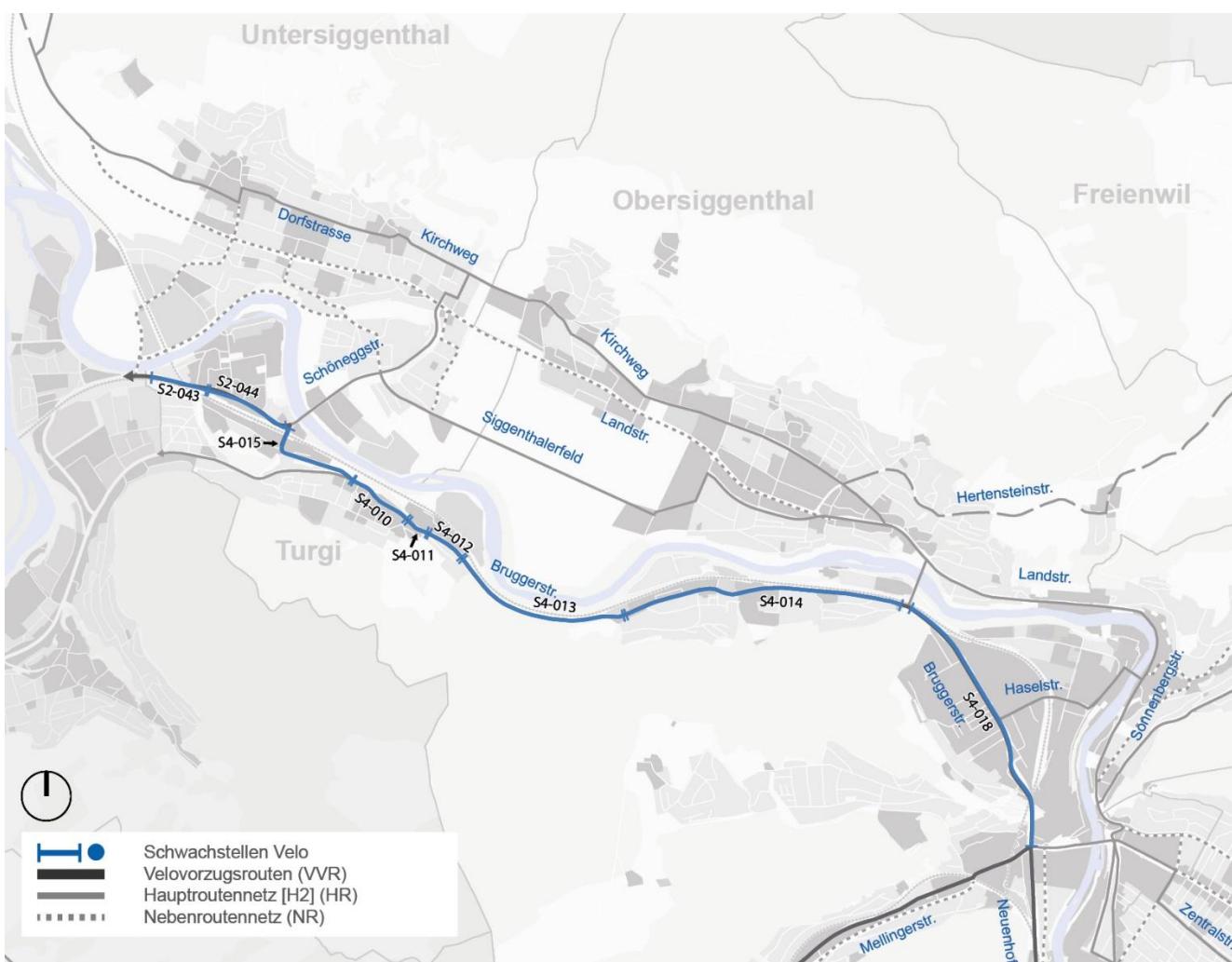
¹ Ohne Zentrumsentlastung (SB06), ohne langfristige Optionen öV-Hauptkorridore (BB10), ohne S-Bahn-Haltestelle Tägerhard (BB11) und ohne langfristige Massnahmen am Brückenkopf Ost

Ergänzende Informationen

Übersichtskarte Massnahmen

Mit den Massnahmenblättern FV02 –12 werden gemeinschaftlich alle erforderlichen Massnahmen beschrieben, um das vorgeschlagene regional bedeutsame Velonetz im Raum Baden und Umgebung gemäss den kantonalen Standards auszubauen. Massnahmen auf kommunalen Velonetzen werden im Rahmen des GVK nicht behandelt. Wo solche Massnahmen als Ergänzung zum regional bedeutsamen Netz sinnvoll sind, sollen diese durch die Gemeinden im Rahmen ihrer eigenen Planungen (kommunaler Gesamtplan Verkehr, kommunale Velokonzepte) auf die Massnahmen aus dem vorliegenden GVK abgestimmt werden.

In der folgenden Karte wird auf die Abschnitte hingewiesen, die Mängel aufweisen. Dabei handelt es sich nicht immer um gravierende Schwachstellen. Vielerorts entspricht die bestehende, teils gut funktionierende Veloinfrastruktur nicht den aktuell gültigen Velo-Standards des Kantons und wird deswegen vermerkt.



Übersicht Einzelmassnahmen Velovorzugsroute Baden - Brugg

Übersichtstabelle: Massnahmen Velovorzugsroute Baden - Brugg

In der folgenden Tabelle werden die Schwachstellen bzw. Abweichungen von den kantonalen Standards einzeln aufgeführt und beschrieben. Für jede Schwachstelle wird ein Lösungsvorschlag gemäss den aktuellen Standards des Kantons vorgeschlagen. Beispiele für die grundsätzlichen Führungsprinzipien von Veloinfrastruktur entlang von Strecken finden sich nach der Tabelle.

Im Rahmen des GVK geht es hier grundsätzlich um die Velovorzugsroute und um die Führung zwischen Baden und dem Bahnhof Turgi

NR.	Schwachstelle	Lösungsvorschlag	Abhängigkeiten	Kosten (CHF)
S2-043	Radstreifen zu schmal (1.25 m)	Radstreifen je 2.2 m	SF07 Umgestaltung ODF Turgi	100'000 bis 500'000
S2-044	Radstreifen zu schmal (1.25 m), abschnittsweise keine Veloinfrastruktur	T30 und 1.8m Radstreifen, Abschnitt Zentrum im Mischverkehr (T30) - als BGK umsetzen	SF07 Umgestaltung ODF Turgi	100'000 bis 500'000
S4-010	Keine Veloinfrastruktur	Einrichtungsradwege je 2.2 m	Bestehendes Bauprojekt (Radstreifen 1.50m entspricht nicht VVR-Standards)	1 Mio. bis 5 Mio.
S4-011	Keine Veloinfrastruktur	Einrichtungsradwege je 2.2 m	Bestehendes Bauprojekt (Radstreifen 1.50m entspricht nicht VVR-Standards)	100'000 bis 500'000
S4-012	Radstreifen zu schmal (1.25 m)	Einrichtungsradwege je 2.2 m	Bestehendes Bauprojekt (Radstreifen 1.50m entspricht nicht VVR-Standards)	100'000 bis 500'000
S4-013	Radstreifen zu schmal (1.5 m)	Radweg je 2.50m (optional: Rad-/Gehweg 4.0 m in eine Richtung)	Bestehendes Bauprojekt sieht bereits Radweg (2.0 m) und Rad-/Gehweg (2.5 m) vor. Vorgeschlagene Massnahme sieht weitere Verbreiterung für beidseits genügend breite Radstreifen und separaten Gehweg vor.	1 Mio. bis 5 Mio.
S4-014	Radstreifen zu schmal (1.5 m)	Einrichtungsradwege je 2.2 m	SF05 Umgestaltung ODF Kappelerhof - mit Kernfahrbahn im Bestand möglich (sonst Landerwerb nötig)	1 Mio. bis 5 Mio.
S4-015	Talwärts keine Veloinfrastruktur, Radstreifen zu schmal (1.5 m)	Trottoir 4.2 m /Radstreifen 2.2 m	kürzlich saniert	1 Mio. bis 5 Mio.
S4-018	Radstreifen zu schmal (1.25 m) / fehlende Abbiegehilfen	Radstreifen je 2.2 m + Knotenanpassungen	SB03 - Optimierungen Bruggerstrasse im Bestand Auch ohne ZEL werden auf gesamter Länge Verbesserungen für das Velo erreicht. Die VVR-Standards können nicht überall umgesetzt werden.	1 Mio. bis 5 Mio.

Blau/kursive Einträge sind in anderen GVK-Massnahmen enthalten (z.B. Ortsdurchfahrten SF05-16). Die Kosten fließen nicht in die Gesamtkosten des vorliegenden Massnahmenblattes ein.

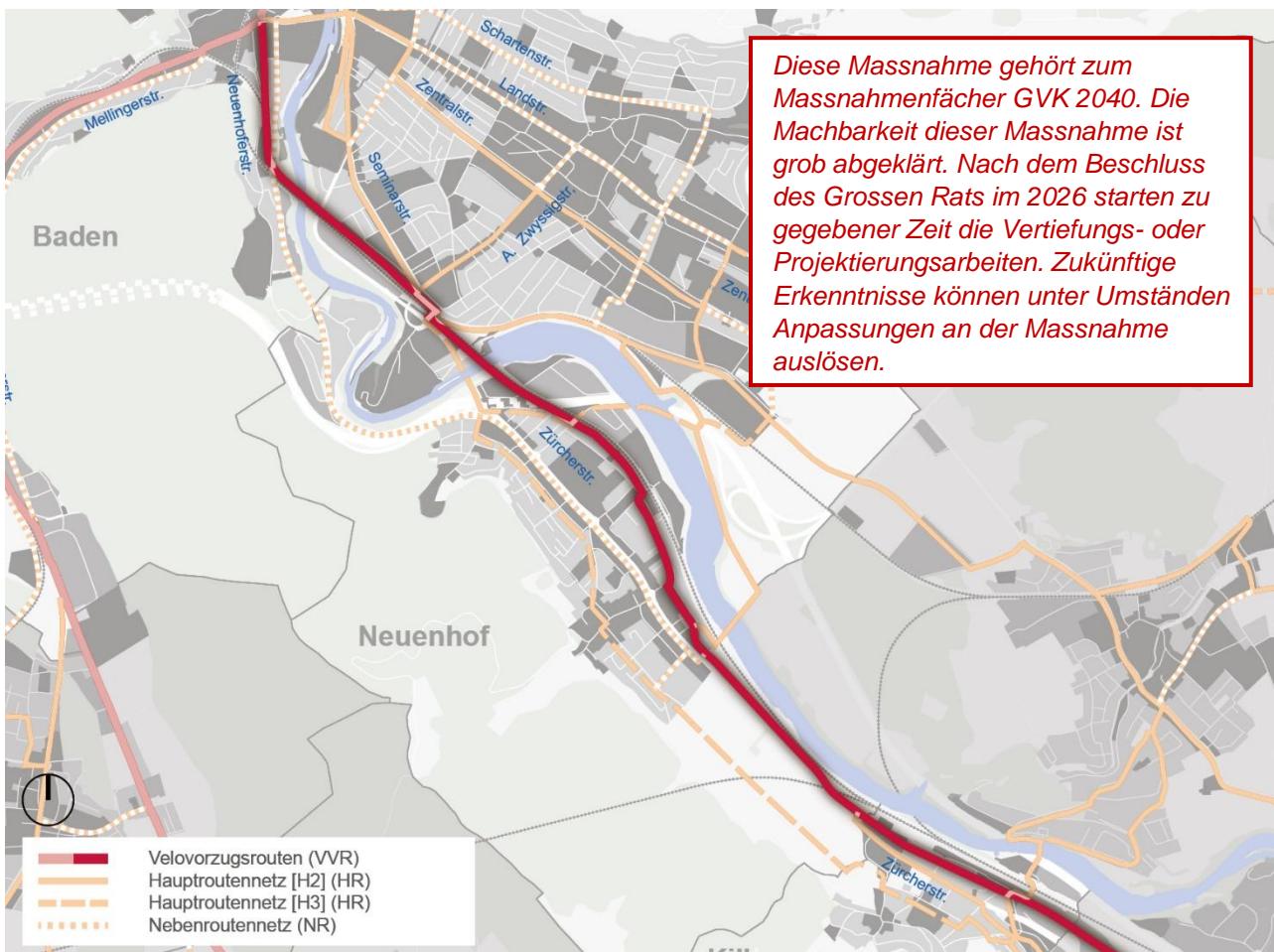
NR.	Prio	Schwachstelle	Lösungsvorschlag	Abhängigkeiten	Kosten
S5-001	mittel	Gemeinsamer Velo-Gehweg zu schmal (2.6 m -3.2 m), unübersichtlich, Konflikt mit Parkierung	Velo/Gehweg 6m, Reorganisation Parkierung (Güterstrasse)	Bauprojekt GP-Perimeter Bahnhofareal (-> Abstimmungsbedarf)	500K - 1Mio
S5-027	mittel	Keine Veloinfrastruktur	T30 prüfen, Velostrasse, Querungsstelle	MN BB08 Verkehrsdrehscheibe Wettingen	100K - 500K
S5-028	hoch	Fuss-/Veloverkehrsunterführung zu schmal (3.0 m)	Verbreiterung und Aufwertung Unterführung	MN BB08 Verkehrsdrehscheibe Wettingen	1Mio - 5Mio



S6-001	mittel	Velostreifen zu schmal (1.75 m)	langfristig: Velostreifen 2.2 m auf Neuenhoferstrasse / kurzfristig: Führung via Zürcherstrasse (erfordert Verbreiterung Ländliweg Richtung Bahntrasse ev. mit Stützmauer oder Unterführung Bahntrasse und Brücke über Neuenhoferstrasse)	ZEL	1Mio - 5Mio
--------	--------	------------------------------------	---	-----	-------------

S6-002	mittel	Netzlücke (Querung Bahnlinie)	Neue Unterführung unter der Bahnlinie		1Mio - 5Mio
S6-003	mittel	Fuss-/Veloverkehrsbrücke zu schmal (2.5 m)	Verbreiterung Brücke um 3.5 m		1Mio - 5Mio
S6-019	hoch	Velo-/Gehweg zu schmal (4.0 m)	Verbreiterung um 2.0 m		1Mio - 5Mio
S6-020	hoch	Quartierstrasse ohne Veloinfrastruktur	Velostrasse	Gestaltungsplan Parzelle 849	unter 100K
S6-021	hoch	Velo-/Gehweg zu schmal und auf falscher Strassenseite	Separierter Zweirichtungsveloweg 4.5 m auf andere Strassenseite verlegen		1Mio - 5Mio
S6-032	hoch	Netzlücke	Neue Brücke (4.5 m breit)		5Mio - 10Mio
S6-033	hoch	Netzlücke	Neuer Veloweg, inkl. Querungen Limmatstrasse und Seestrasse		1Mio - 5Mio
S6-034	hoch	Netzlücke	Neuer Veloweg (4.5 m)		100K - 500K

FV03 Velovorzugsroute Killwangen - Baden



Beschrieb der Massnahme

Mit dem 2023 in Kraft getretenen Bundesgesetz über Velowege (Veloweggesetz) werden die Kantone und Gemeinden zur Planung und Realisierung von durchgängigen, sicheren und attraktiven Velowegnetzen verpflichtet. Die Kantone können die Planung der kommunalen Wegnetze an ihre Gemeinden delegieren.

In den kantonalen Velonetzeplanungen sollen als neues Element Velovorzugsrouten (VVR) geprüft und bei den geeigneten Verbindungen der erforderliche Raum in kantonalen und kommunalen Planungsinstrumenten gesichert werden.

Mit der Velovorzugsroute durchs Limmattal wird eine durchgehende Veloinfrastruktur mit hohem Fahrkomfort zwischen Brugg und Zürich angeboten. Die Abschnitte Killwangen-Spreitenbach sowie Gebenstorf-Brugg sind bereits im kantonalen Richtplan festgesetzt. Der Abschnitt Gebenstorf-Killwangen ist im Richtplan auf Stufe Zwischenergebnis eingetragen.

Der Abschnitt führt vom Schulhausplatz in Baden über die Neuenhoferstrasse via SBB-Brücke zum Bahnhof Wettingen und von dort durch Neuenhof und Killwangen zum Bahnhof Spreitenbach-Killwangen. Die Route wird durch Spreitenbach und den Kanton Zürich bis zum Hauptbahnhof Zürich fortgesetzt.

Um die Route umzusetzen, sind abschnittsweise unterschiedliche Massnahmen nötig. Je nach Teilabschnitt beinhaltet diese den Bau oder die Verbreiterung von Radstreifen bzw. Radwegen (z.T. mit Fussverkehr) gemäss den Standards des Kantons, teilweise auch die Führung durch verkehrsberuhigte Gemeindestrassen (Einrichtung von Velostrassen bei T30). Zudem müssen die Limmatbrücke und die Unterführung am Bahnhof Wettingen verbreitert werden.

Für die Projektierung und Realisierung der VVR ist der Kanton Aargau verantwortlich (vgl. ergänzende Informationen im Fachbericht Fuss- und Veloverkehr).

Zuständigkeiten und Prozessuale

Federführung	Kanton Aargau, BVU AVK Abteilung Verkehr	Beteiligte	Kanton Aargau, BVU ATB Abteilung Tiefbau; Baden, Killwangen, Neuenhof, Wettingen (bei Bedarf Abstimmung mit Nachbargemeinden)
Standort	Raum Süd Ost: Baden, Killwangen, Neuenhof, Wettingen	Investitionskosten (+/- 40 %) Laufende Kosten	22.6 Mio. Franken --

Herleitung aus Lagebeurteilung

Heute fehlen Verbindungen in Korridoren mit hohem Potenzial, auf denen viele Velofahrende (inkl. E-Bike) direkt und mit so wenig Stopps wie möglich verkehren können.

In einer Studie des Kantons von 2016 wurde das Potenzial für eine durchgehende Velovorzugsroute vom Limmattal durch den Raum Baden Richtung Brugg nachgewiesen.

Abhängigkeiten zu weiteren GVK-Massnahmen

- Aufwertung Velohaupttrouten Raum Süd-Ost (FV09)
- Aufwertung öV-Drehscheibe Bahnhof Wettingen (BB08)
- Zentrumsentlastung (SB06)

Wirkung und Zielbeitrag der Massnahme FV03

- Wirkung**
- Mit der lückenlosen und standardgerechten Umsetzung der drei geplanten Velovorzugsrouten wird ein wichtiger Beitrag zum Ziel eines velogerechten Raums geleistet.
 - Die Velovorzugsroute leistet einen wichtigen Beitrag, damit mehr Menschen zwischen dem Kanton Zürich und Baden sowie innerhalb des Limmattals mit dem Velo unterwegs sind und trägt damit zur Erreichung des Ziels Flächensparende Mobilität bei.
 - Die insbesondere durch die durchgehenden, attraktiven Velohaupttrouten und Velovorzugsrouten möglichen Verlagerungen vom Auto- auf den Veloverkehr reduzieren das Autoverkehrsaufkommen und tragen zu einer höheren Stabilität des Verkehrsflusses bei.

Insgesamt sind im GVK sieben Ziele definiert. Die vorliegende Massnahme beeinflusst drei der sieben Ziele.

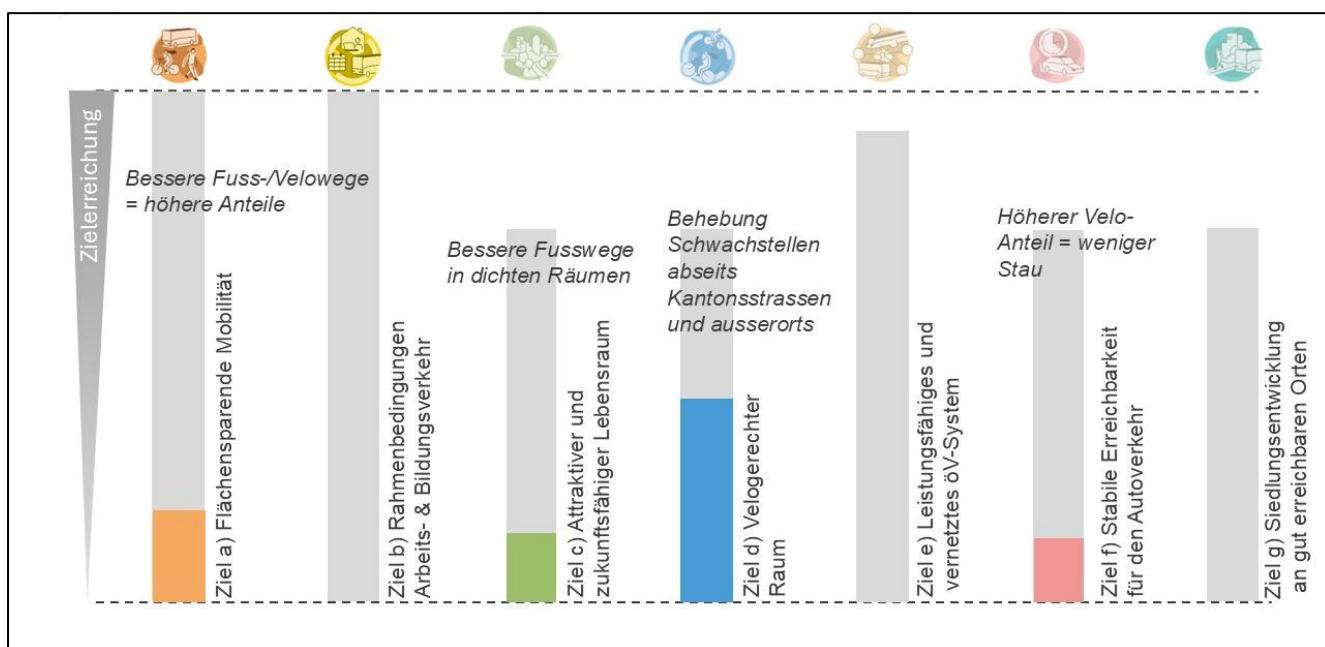


Wirkung und Zielbeitrag des Handlungsfelds Fuss- und Veloverkehr

Mit der Umsetzung aller Massnahmen des Massnahmenfächers GVK 2040¹, der in rund 50 GVK-Massnahmenblättern beschrieben ist, werden zwei Ziele vollständig erreicht, fünf Ziele können in hohem Masse erfüllt werden. Die verbleibenden Ziellücken sind darauf zurückzuführen, dass in Nussbaumen und Baden Zentrum ohne MIV-Entlastung (z.B. durch Verlagerung auf eine Zentrumsentlastung) nicht alle notwendigen Massnahmen möglich sind.

Von den 14 Massnahmen des Handlungsfelds Fuss- und Veloverkehr erzielen die Behebung der Schwachstellen auf Hauptrouten und die Realisierung der Vorzugsrouten die grösste Wirkung. Die Behebung der Schwachstellen auf Nebenrouten sowie die Fussverkehrsmassnahmen (durch die Gemeinden) stiften einen mittleren Wirkungsbeitrag. Kleinere Wirkungen ergeben sich aus den Veloabstellanlagen.

In folgender Grafik verdeutlichen die ausgefüllten Flächen die Zielerreichungsbeiträge aller "Fuss- und Veloverkehr"-Massnahmen an der Gesamt-Zielerreichung des GVK-Massnahmenfächers.



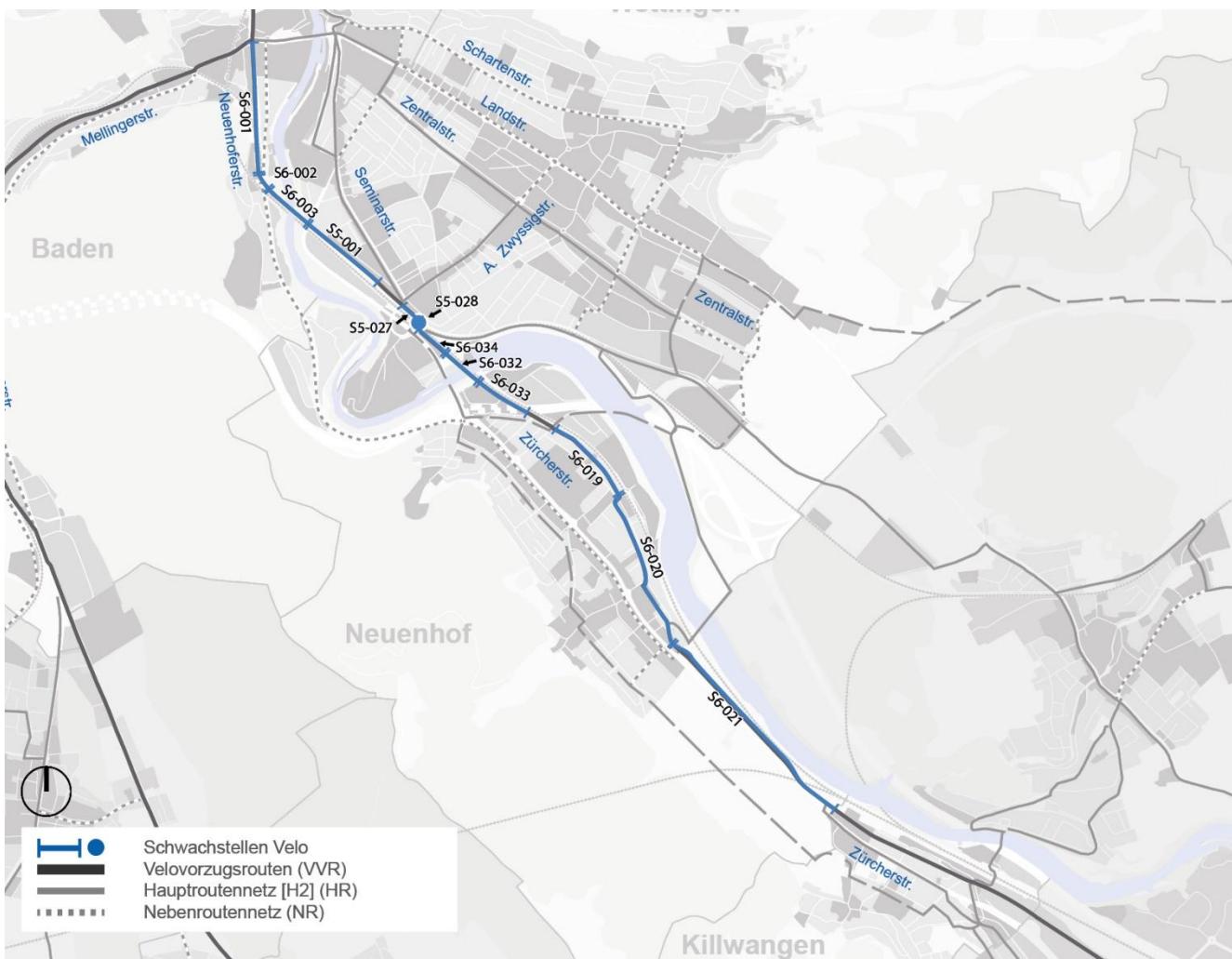
¹ Ohne Zentrumsentlastung (SB06), ohne langfristige Optionen öV-Hauptkorridore (BB10), ohne S-Bahn-Haltestelle Tägerhard (BB11) und ohne langfristige Massnahmen am Brückenkopf Ost

Ergänzende Informationen

Übersichtskarte Massnahmen

Mit den Massnahmenblättern FV02 –12 werden gemeinschaftlich alle erforderlichen Massnahmen beschrieben, um das vorgeschlagene regional bedeutsame Velonetz im Raum Baden und Umgebung gemäss den kantonalen Standards auszubauen. Massnahmen auf kommunalen Velonetzen werden im Rahmen des GVK nicht behandelt. Wo solche Massnahmen als Ergänzung zum regional bedeutsamen Netz sinnvoll sind, sollen diese durch die Gemeinden im Rahmen ihrer eigenen Planungen (kommunaler Gesamtplan Verkehr, kommunale Velokonzepte) auf die Massnahmen aus dem vorliegenden GVK abgestimmt werden.

In der folgenden Karte wird auf die Abschnitte hingewiesen, die Mängel aufweisen. Dabei handelt es sich nicht immer um gravierende Schwachstellen. Vielerorts entspricht die bestehende, teils gut funktionierende Veloinfrastruktur nicht den aktuell gültigen Velo-Standards des Kantons und wird deswegen vermerkt.



Übersicht Einzelmassnahmen Velovorzugsroute Killwangen - Baden

Übersichtstabelle: Massnahmen Velovorzugsroute Killwangen - Baden

In der folgenden Tabelle werden die Schwachstellen bzw. Abweichungen von den kantonalen Standards einzeln aufgeführt und beschrieben. Für jede Schwachstelle wird ein Lösungsvorschlag gemäss den aktuellen Standards des Kantons vorgeschlagen. Beispiele für die grundsätzlichen Führungsprinzipien von Veloinfrastruktur entlang von Strecken finden sich nach der Tabelle.

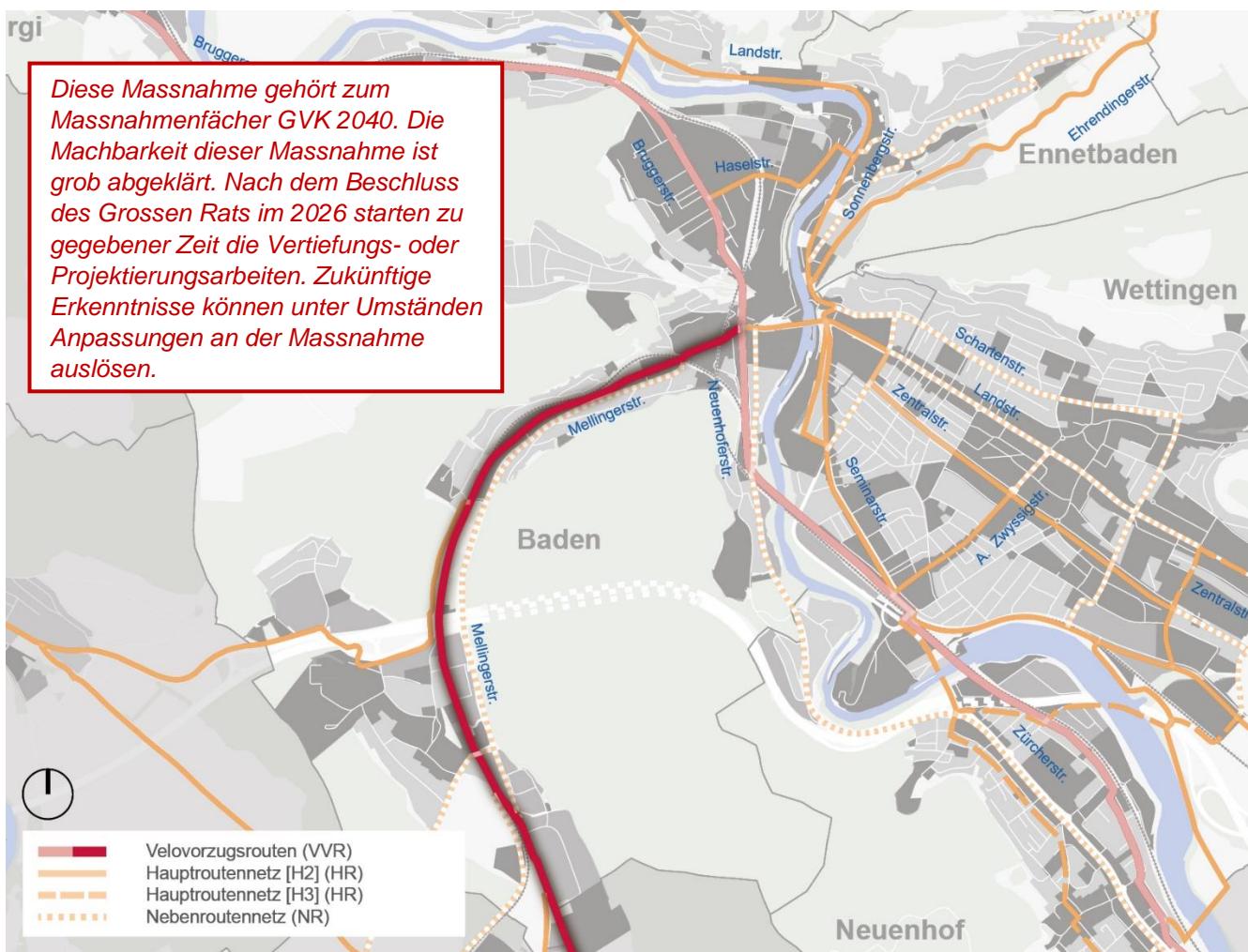
Im Rahmen des GVK geht es hier grundsätzlich um die Velovorzugsroute und um die Führung der VVR zwischen Killwangen und Baden.

NR.	Schwachstelle	Lösungsvorschlag	Abhängigkeiten	Kosten (CHF)
S5-001	Gemeinsamer Rad-Gehweg zu schmal (2.6 m -3.2 m), unübersichtlich, Konflikt mit Parkierung	Velo/Gehweg (6m), Reorganisation Parkierung (Güterstrasse)	Bauprojekt GP-Perimeter Bahnhofareal erfordert Abstimmung	500'000 bis 1 Mio.
S5-027	Keine Veloinfrastruktur	T30 prüfen, Velostrasse, Querungsstelle	MN BB08 Verkehrsdrehscheibe Wettingen	100'000 bis 500'000
S5-028	Fuss-/Veloverkehrsunterführung zu schmal (3.0 m)	Verbreiterung und Aufwertung Unterführung	MN BB08 Verkehrsdrehscheibe Wettingen	1 Mio. bis 5 Mio.
S6-001	Radstreifen zu schmal (1.75 m)	Einrichtungsradwege je 2.2 m	SF16 Umgestaltung ODF Neuenhoferstrasse Baden - separate Einrichtungsradwege beidseitig 2.2 m (alternativ Zweirichtungsradweg 4.5 m)	500'000 bis 1 Mio.
S6-002	Netzlücke (Querung Bahnlinie)	Neue Unterführung unter der Bahnlinie (um von der Eisenbahnbrücke auf das Niveau der Neuenhoferstrasse zu gelangen)		1 Mio. bis 5 Mio.
S6-003	Fuss-/Veloverkehrsbrücke zu schmal (2.5 m)	Verbreiterung Brücke um 3.5 m		1 Mio. bis 5 Mio.
S6-019	Rad-/Gehweg zu schmal (4.0 m)	Verbreiterung um 2.0 m		1 Mio. bis 5 Mio.
S6-020	Quartierstrasse ohne Veloinfrastruktur	Velostrasse	Gestaltungsplan Parzelle 849	< 100'000
S6-021	Rad-/Gehweg zu schmal und auf falscher Strassenseite	Separierter Zweirichtungsradweg 4.5 m auf andere Strassenseite verlegen		1 Mio. bis 5 Mio.
S6-032	Netzlücke	Neue Brücke (4.5 m breit)		5 Mio. bis 10 Mio.
S6-033	Netzlücke	Neuer Radweg, inkl. Querungen Limmatstrasse und Seestrasse		1 Mio. bis 5 Mio.
S6-034	Netzlücke	Neuer Radweg (4.5 m)		100'000 bis 500'000

Blau/kursive Einträge sind in anderen GVK-Massnahmen enthalten (z.B. Ortsdurchfahrten SF05-16). Die Kosten fliessen nicht in die Gesamtkosten des vorliegenden Massnahmenblattes ein.

Die Massnahmen S6-032/033/034 (Behebung Netzlücke) haben einen langfristigen Umsetzungshorizont (vermutlich nach Zeithorizont GVK). Die heutige Führung auf einer untergehängten Fuss-/Velobrücke unterhalb der Strassenbrücke Wettingen-Neuenhof stellt zwar einen geringen Umweg dar und entspricht nicht den Standards für eine Velovorzugsroute, weist aber auch keine gravierenden Mängel auf. Bis zur Umsetzung der langfristigen Massnahmen kann die Vorzugsroute über dieses bestehende Angebot geführt werden.

FV04 Velovorzugsroute Dättwil - Baden



Beschrieb der Massnahme

Mit dem 2023 in Kraft getretenen Bundesgesetz über Velowege (Veloweggesetz) werden die Kantone und Gemeinden zur Planung und Realisierung von durchgängigen, sicheren und attraktiven Velowegnetzen verpflichtet. Die Kantone können die Planung der kommunalen Wegnetze an ihre Gemeinden delegieren.

In den kantonalen Velonetzplanungen sollen als neues Element Velovorzugsrouten (VVR) geprüft und bei den geeigneten Verbindungen der erforderliche Raum in kantonalen und kommunalen Planungsinstrumenten gesichert werden.

Mit der Velovorzugsroute von Dättwil nach Baden und weiter durchs Limmattal bis Zürich wird eine durchgehende Veloinfrastruktur mit hohem Fahrkomfort angeboten. Die Route soll zudem auch für Velofahrende aus Richtung Rohrdorferberg und Reusstal (Zubringerrouten über Hauptrouten) Richtung Baden attraktiv sein. Eine weitere Verbindung der Velovorzugsroute führt nach Brugg.

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.

Um die Route umzusetzen sind abschnittsweise unterschiedliche Massnahmen nötig. Je nach Teilabschnitt beinhalten diese den Bau oder die Verbreiterung von Radstreifen bzw. Radwegen (z.T. mit Fussverkehr) gemäss den Standards des Kantons. Im Abschnitt Stadtbachstrasse kann die VVR durch die Umsetzung einer Velostrasse umgesetzt werden.

Bei einigen Massnahmen bietet es sich an, Synergien zu nutzen. Dies betrifft insbesondere die Mellingerstrasse im Bereich Schulhausplatz bis Schadenmühleplatz, wo der Strassenraum als Ganzes zu betrachten ist.

Für die Projektierung und Realisierung der VVR ist der Kanton Aargau verantwortlich (vgl. ergänzende Informationen im Fachbericht Fuss- und Veloverkehr).

Zuständigkeiten und Prozessuale

Federführung	Kanton, BVU ATB Abteilung Tiefbau, AVK Abteilung Verkehr	Beteiligte	Kanton, Baden (Bei Bedarf Abstimmung mit Nachbargemeinde)
Standort	Raum Baden:	Investitionskosten (+/- 40 %)	4.1 Mio. Franken

Laufende Kosten --

Herleitung aus Lagebeurteilung

Heute fehlen Verbindungen in Korridoren mit hohem Potenzial, auf denen viele Velofahrende (inkl. E-Bike) direkt und mit so wenig Stopps wie möglich verkehren können.

In einer Studie des Kantons von 2016 wurde das Potenzial für eine durchgehende Velovorzugsroute von Baden Richtung Süden nachgewiesen.

Abhängigkeiten zu weiteren GVK-Massnahmen

- Aufwertung Velohauptrouten Raum Baden (FV07)
- Umgestaltung Mellingerstrasse Baden-Dättwil (SF15)

Wirkung und Zielbeitrag der Massnahme FV04

- Wirkung**
- Mit der lückenlosen und standardgerechten Umsetzung der drei geplanten Velovorzugsrouten wird ein wichtiger Beitrag zum Ziel eines velogerechten Raums geleistet.
 - Die Velovorzugsroute leistet einen wichtigen Beitrag, damit mehr Menschen zwischen dem Zentrum von Baden einerseits und ihren südlichen Stadtquartieren Meierhof und Dättwil sowie dem Raum Rohrdorferberg andererseits mit dem Velo unterwegs sind. Damit trägt sie zur Erreichung des Ziels Flächensparende Mobilität bei.
 - Die insbesondere durch die durchgehenden, attraktiven Velohauptrouten und Velovorzugsrouten möglichen Verlagerungen vom Auto- auf den Veloverkehr reduzieren das Aufkommen des Autoverkehrs und tragen zu einer höheren Stabilität des Verkehrsflusses bei.

Insgesamt sind im GVK sieben Ziele definiert. Die vorliegende Massnahme beeinflusst drei der sieben Ziele.

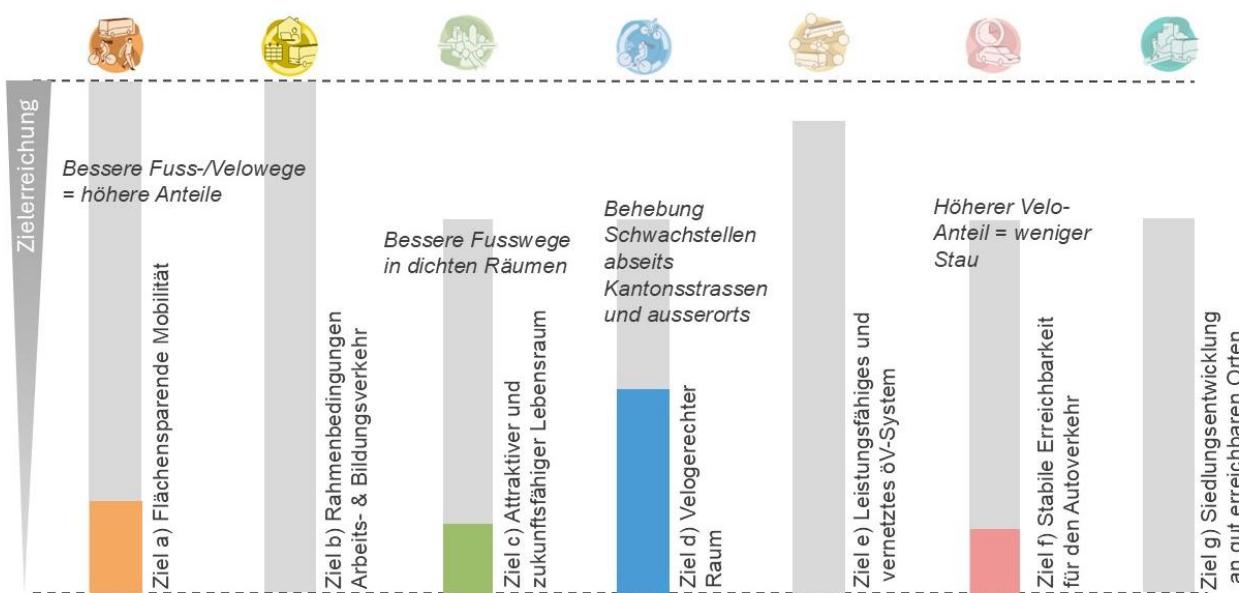


Wirkung und Zielbeitrag des Handlungsfelds Fuss- und Veloverkehr

Mit der Umsetzung aller Massnahmen des Massnahmenfächers GVK 2040¹, der in rund 50 GVK-Massnahmenblättern beschrieben ist, werden zwei Ziele vollständig erreicht, fünf Ziele können in hohem Masse erfüllt werden. Die verbleibenden Ziellücken sind darauf zurückzuführen, dass in Nussbaumen und Baden Zentrum ohne MIV-Entlastung (z.B. durch Verlagerung auf eine Zentrumsentlastung) nicht alle notwendigen Massnahmen möglich sind.

Von den 14 Massnahmen des Handlungsfelds Fuss- und Veloverkehr erzielen die Behebung der Schwachstellen auf Hauptrouten und die Realisierung der Vorzugsrouten die grösste Wirkung. Die Behebung der Schwachstellen auf Nebenrouten sowie die Fussverkehrsmassnahmen (durch die Gemeinden) stifteten einen mittleren Wirkungsbeitrag. Kleinere Wirkungen ergeben sich aus den Veloabstellanlagen.

In folgender Grafik verdeutlichen die ausgefüllten Flächen die Zielerreichungsbeiträge aller "Fuss- und Veloverkehr"-Massnahmen an der Gesamt-Zielerreichung des GVK-Massnahmenfächers.



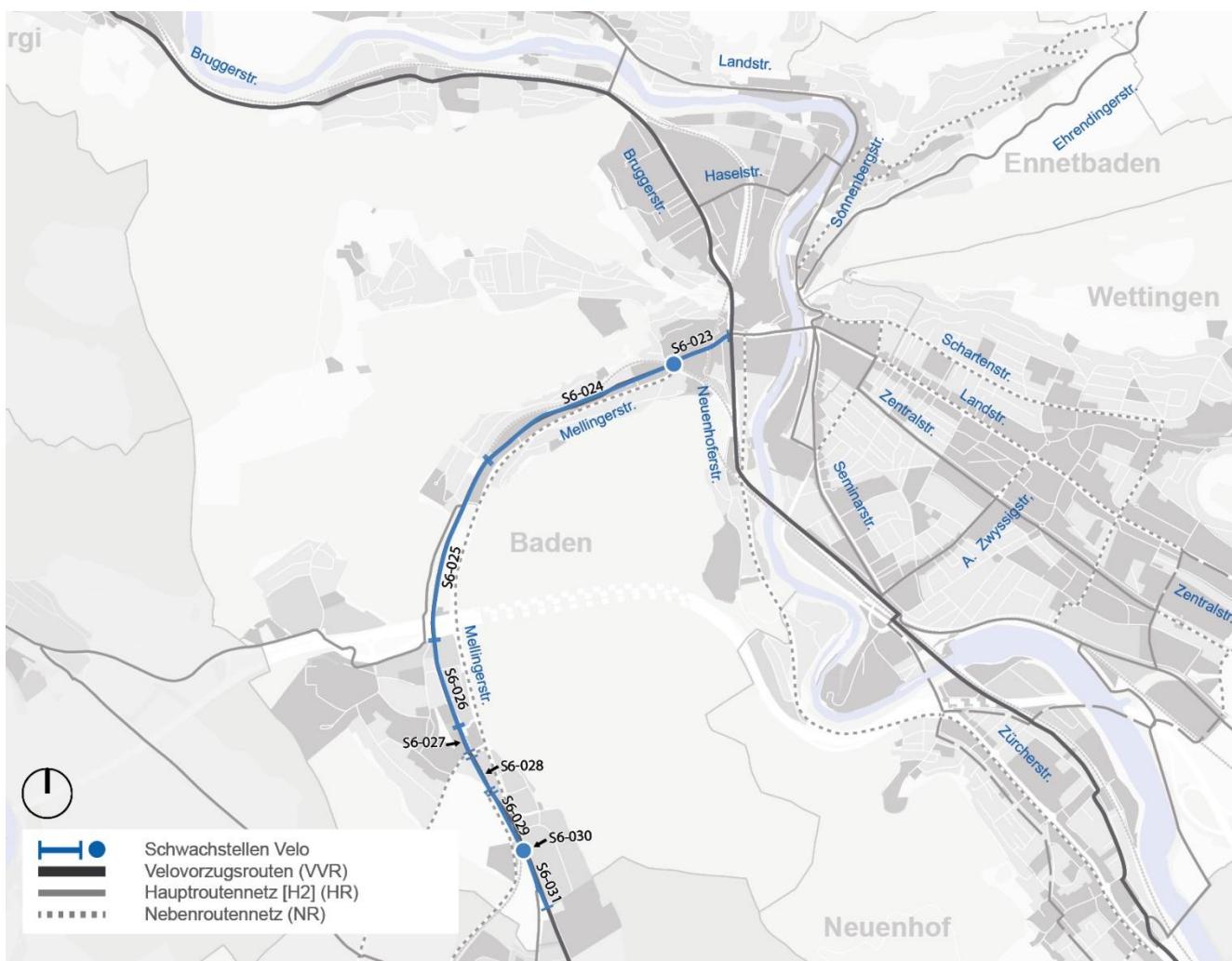
¹ Ohne Zentrumsentlastung (SB06), ohne langfristige Optionen öV-Hauptkorridore (BB10), ohne S-Bahn-Haltestelle Tägerhard (BB11) und ohne langfristige Massnahmen am Brückenkopf Ost

Ergänzende Informationen

Übersichtskarte Massnahmen

Mit den Massnahmenblättern FV02 –12 werden gemeinschaftlich alle erforderlichen Massnahmen beschrieben, um das vorgeschlagene regional bedeutsame Velonetz im Raum Baden und Umgebung gemäss den kantonalen Standards auszubauen. Massnahmen auf kommunalen Velonetzen werden im Rahmen des GVK nicht behandelt. Wo solche Massnahmen als Ergänzung zum regional bedeutsamen Netz sinnvoll sind, sollen diese durch die Gemeinden im Rahmen ihrer eigenen Planungen (kommunaler Gesamtplan Verkehr, kommunale Velokonzepte) auf die Massnahmen aus dem vorliegenden GVK abgestimmt werden.

In der folgenden Karte wird auf die Abschnitte hingewiesen, die Mängel aufweisen. Dabei handelt es sich nicht immer um gravierende Schwachstellen. Vielerorts entspricht die bestehende, teils gut funktionierende Veloinfrastruktur nicht den aktuell gültigen Velo-Standards des Kantons und wird deswegen vermerkt.



Übersicht Einzelmassnahmen Velovorzugsroute Dättwil - Baden

Übersichtstabelle: Massnahmen Velovorzugsroute Dättwil - Baden

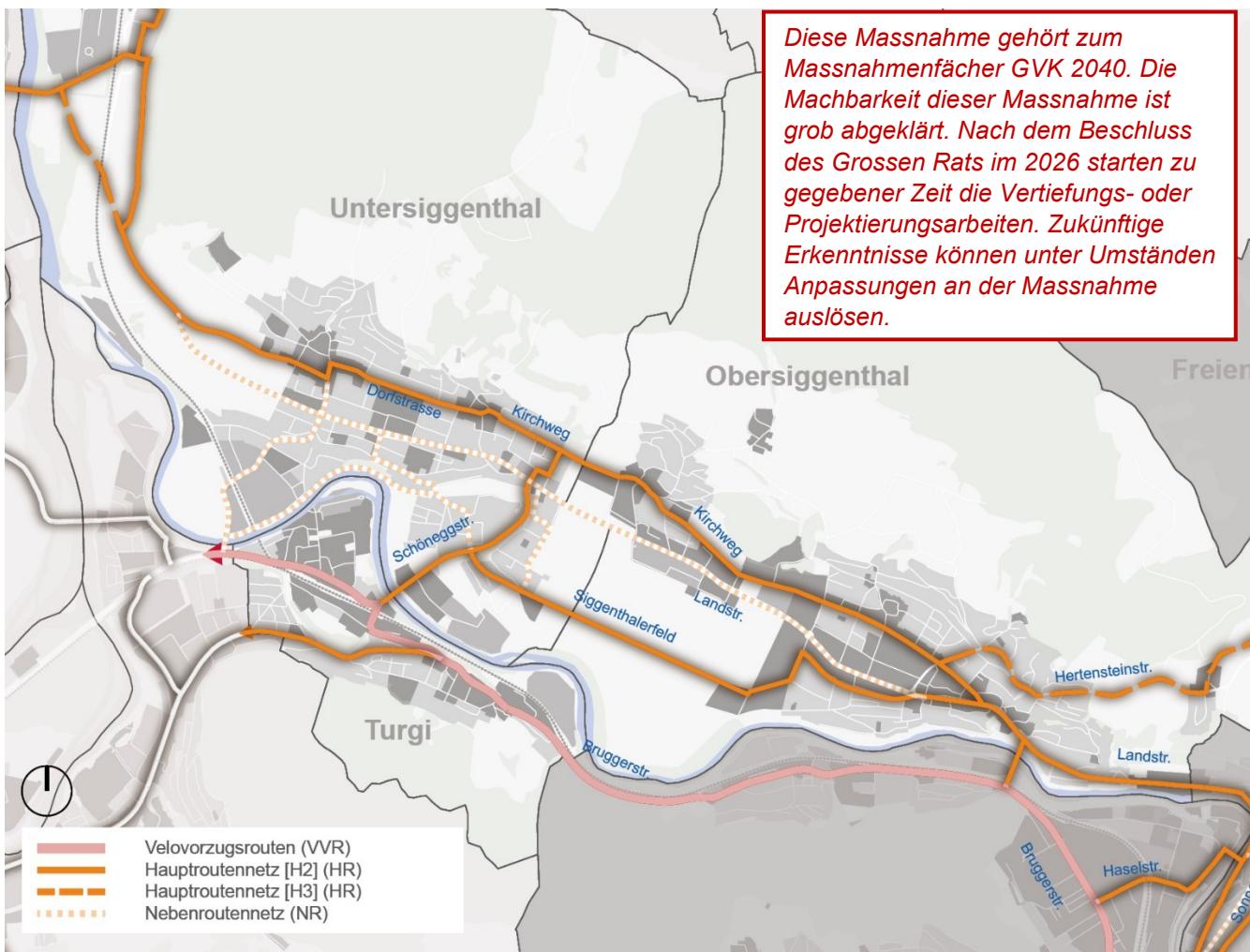
In der folgenden Tabelle werden die Schwachstellen bzw. Abweichungen von den kantonalen Standards einzeln aufgeführt und beschrieben. Für jede Schwachstelle wird ein Lösungsvorschlag gemäss den aktuellen Standards des Kantons vorgeschlagen. Beispiele für die grundsätzlichen Führungsprinzipien von Veloinfrastruktur entlang von Strecken finden sich nach der Tabelle.

Im Rahmen des GVK geht es hier grundsätzlich um die Velovorzugsroute und um die Führung der VVR zwischen Dättwil und Baden.

NR.	Schwachstelle	Lösungsvorschlag	Abhängigkeiten	Kosten (CHF)
S6-023	Radstreifen zu schmal 1.25 m (Konflikte mit Fussverkehr)	Radstreifen 2.2 m – im Rahmen eines BGK umsetzen		500'000 bis 1 Mio.
S6-024	Konflikte in Knoten-/ Einmündungsbereichen	Velostrasse (T30 bereits bestehend)		< 100'000
S6-025	Rad-/Gehweg zu schmal (3.0 m)	Zweirichtungsradweg (4.5 m) und Gehweg (2 m) – total Verbreiterung um 3.5 m	Naturschutzgebiet Dättwiler Weiher	1 Mio. bis 5 Mio.
S6-026	Rad-/Gehweg zu schmal (2.5 m)	Velostrasse		100'000 bis 500'000
S6-027	Rad-/Gehweg zu schmal (2.5 m)	Verbreiterung um 3.5 m		100'000 bis 500'000
S6-028	Netzlücke / keine Veloinfrastruktur durch Gewerbegebiet	Radweg (4.5 m) oder Velostrasse prüfen		500'000 bis 1 Mio.
S6-029	Keine Veloinfrastruktur	Radweg (4.5 m) oder Velostrasse prüfen	Abstimmung mit zu aktualisierendem BGK Mellingerstrasse	100'000 bis 500'000
S6-030	<i>Fehlende Querungsmöglichkeit</i>	<i>Unterführung</i>	<i>SF15 Umgestaltung ODF Mellingerstrasse Baden-Dättwil (Abstimmung mit zu aktualisierendem BGK Mellingerstrasse)</i>	<i>1 Mio. bis 5 Mio.</i>
S6-031	<i>Veloinfrastruktur zu schmal (Radstreifen 1.25 m, Rad-/Gehweg 2.5 m)</i>	<i>Separierter Radweg (4.5 m)</i>	<i>SF15 Umgestaltung ODF Mellingerstrasse Baden-Dättwil (Abstimmung mit zu aktualisierendem BGK Mellingerstrasse)</i>	<i>1 Mio. bis 5 Mio.</i>
S6-036	Bestehender Radweg (Unterführung & Rampe "Edi-Zander-Stich") zu schmal (3.0 m)	Verbreiterung Unterführung & Velorampe um 1.5 m		100'000 bis 500'000

Blaue/kursive Einträge sind in anderen GVK-Massnahmen enthalten (z.B. Ortsdurchfahrten SF05-16). Die Kosten fliessen nicht in die Gesamtkosten des vorliegenden Massnahmenblattes ein.

FV05 Aufwertung Velohauptrouten Raum Siggenthal



Beschrieb der Massnahme

Mit dem 2023 in Kraft getretenen Bundesgesetz über Velowege (Veloweggesetz) werden die Kantone und Gemeinden zur Planung und Realisierung von durchgängigen, sicheren und attraktiven Velowegnetzen verpflichtet. Die Kantone können die Planung der kommunalen Wegnetze an ihre Gemeinden delegieren.

Das HauptROUTENNETZ bildet das Rückgrat des Alltagsverkehrs und ein starkes Grundgerüst für das Velonetz (vgl. ergänzende Informationen im Fachbericht Fuss- und Veloverkehr). Es verbindet die Wohngebiete mit den Zentren und wichtigen Zielen der Region in einem lückenlosen Netz. Wo möglich und sinnvoll werden die HauptROUTEN abseits von stark befahrenen Strassen geführt.

Durch das Siggenthal sind drei übergeordnete Verbindungen vorgesehen. Diejenige südlich der Limmat durch den Kappelerhof soll als Velovorzugsroute die Räume Baden und Brugg miteinander verbinden (vgl. FV02). Als wichtigste Verbindung auf der Nordseite des Siggentals soll der Kirchweg in Ober- und Untersiggenthal als HauptROUTE aufgewertet werden. Als bereits heute stark genutzte Veloverbindung verbindet er einerseits das untere Aaretal mit Baden, andererseits werden durch ihn die grossen Wohngebiete und die kommunalen sowie regionalen Ziele (Schulen/ Badi/ Sportanlagen) des Siggenthal erschlossen.

Da die Landstrasse durch ihre hohe Verkehrsbelastung eine trennende Wirkung hat und die HauptROUTE Kirchweg und die VVR durch den Kappelerhof weit auseinander liegen, ist in der Mitte des Siggenthal eine zweite HauptROUTE vorgesehen. Diese Route durch die südlichen Quartiere in Nussbäumen ist attraktiv, weil sie weit abseits stark belasteter Verkehrsachsen liegt und eine hohe Umgebungsqualität aufweist. Die Schönegg- und die Hertensteinstrasse vervollständigen als Querachsen das Velohauptroutennetz im Siggenthal.

Auf allen Verbindungen werden in einigen Abschnitten die heute gültigen Standards für HauptROUTEN nicht eingehalten, so dass Massnahmen für ein attraktives Netz nötig sind. Für deren Projektierung, Realisierung und Finanzierung ist der Kanton Aargau verantwortlich (vgl. ergänzende Informationen ab Seite 5).

Zuständigkeiten und Prozessuale

Federführung (erste Phase ab 2026)	Kanton Aargau, BVU ATB Abteilung Tiefbau; oder Gemeinden Obersiggenthal, Untersiggenthal	Beteiligte	Obersiggenthal, Untersiggenthal (bei Bedarf Abstimmung mit Nachbargemeinden)
Standort	Raum Siggenthal: Baden, Obersiggenthal, Untersiggenthal	Investitionskosten (+/- 40 %)	11.7 Mio. Franken

Laufende Kosten --

Herleitung aus Lagebeurteilung

Das Haupttroutnet entspricht weitgehend dem heutigen kantonalen Velonet. Die Infrastruktur genügt aber nicht überall den angestrebten Standards. Ein vollständiges, sicheres und attraktives regionales Hauptnetz zur Verbindung der wichtigsten Quell- und Zielorte ist zentral. Bereits kleinere Lücken oder Schwachstellen mindern die Attraktivität und damit den Velo-Anteil am Gesamtverkehr.

Abhängigkeiten zu weiteren GVK-Massnahmen

- Velovorzugsroute Baden-Brugg (FV02)
- Aufwertung Velonebenrouten Raum Siggenthal (FV06)
- Umgestaltung Landstrasse Nussbaumen (SF11)
- Umgestaltung Landstrasse Rieden (SF12)

Wirkung und Zielbeitrag der Massnahme FV05

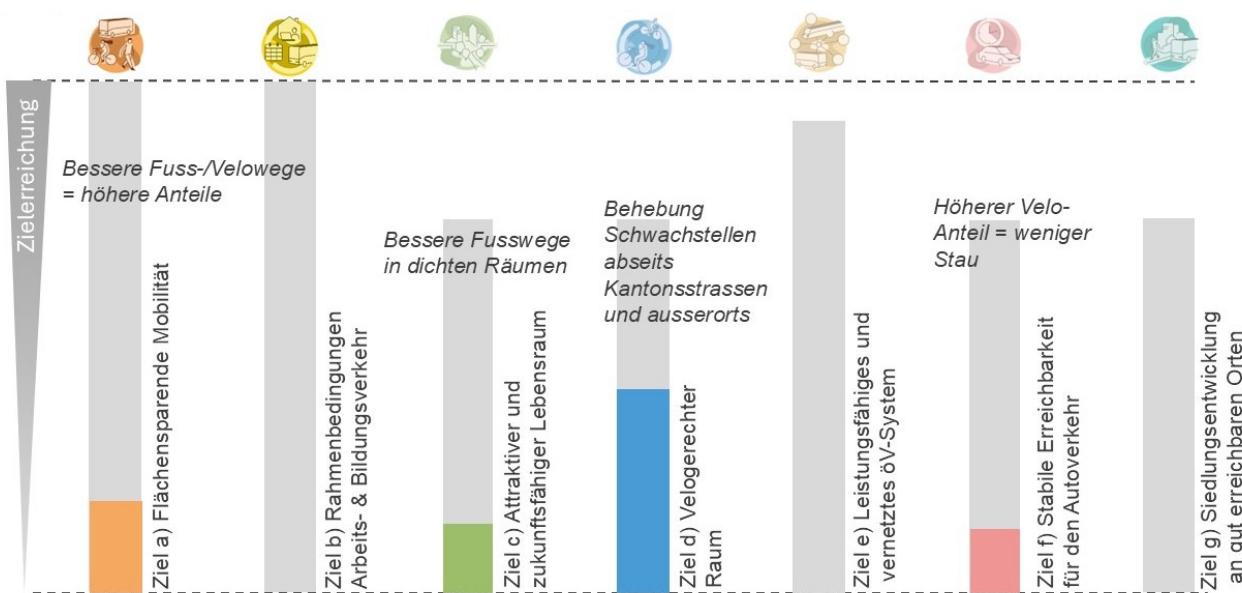
Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ein zusammenhängendes, attraktives und sicheres Haupttroutnet bildet die Basisinfrastruktur für einen velogerechten Raum im Siggenthal. ▪ Mit der Behebung der Schwachstellen werden die Voraussetzungen geschaffen, damit mehr Menschen mit dem Velo unterwegs sind. Damit kann der Veloverkehr seinen Beitrag zur Erreichung des Ziels Flächensparende Mobilität leisten. ▪ Die insbesondere durch die durchgehenden, attraktiven Velohauptrouten und Velovorzugsrouten möglichen Verlagerungen vom Auto- auf den Veloverkehr reduzieren das Autoverkehrsaufkommen und tragen zu einer höheren Stabilität des Verkehrsflusses bei. 	 Velogerechter Raum  Flächensparende Mobilität  Stabile Erreichbarkeit für den Autoverkehr
Insgesamt sind im GVK sieben Ziele definiert. Die vorliegende Massnahme beeinflusst drei der sieben Ziele.		

Wirkung und Zielbeitrag des Handlungsfelds Fuss- und Veloverkehr

Mit der Umsetzung aller Massnahmen des Massnahmenfächers GVK 2040¹, der in rund 50 GVK-Massnahmenblättern beschrieben ist, werden zwei Ziele vollständig erreicht, fünf Ziele können in hohem Masse erfüllt werden. Die verbleibenden Ziellücken sind darauf zurückzuführen, dass in Nussbaumen und Baden Zentrum ohne MIV-Entlastung (z.B. durch Verlagerung auf eine Zentrumsentlastung) nicht alle notwendigen Massnahmen möglich sind.

Von den 14 Massnahmen des Handlungsfelds Fuss- und Veloverkehr erzielen die Behebung der Schwachstellen auf Hauptrouten und die Realisierung der Vorzugsrouten die grösste Wirkung. Die Behebung der Schwachstellen auf Nebenrouten sowie die Fussverkehrsmassnahmen (durch die Gemeinden) stifteten einen mittleren Wirkungsbeitrag. Kleinere Wirkungen ergeben sich aus den Veloabstellanlagen.

In folgender Grafik verdeutlichen die ausgefüllten Flächen die Zielerreichungsbeiträge aller "Fuss- und Veloverkehr"-Massnahmen an der Gesamt-Zielerreichung des GVK-Massnahmenfächers.

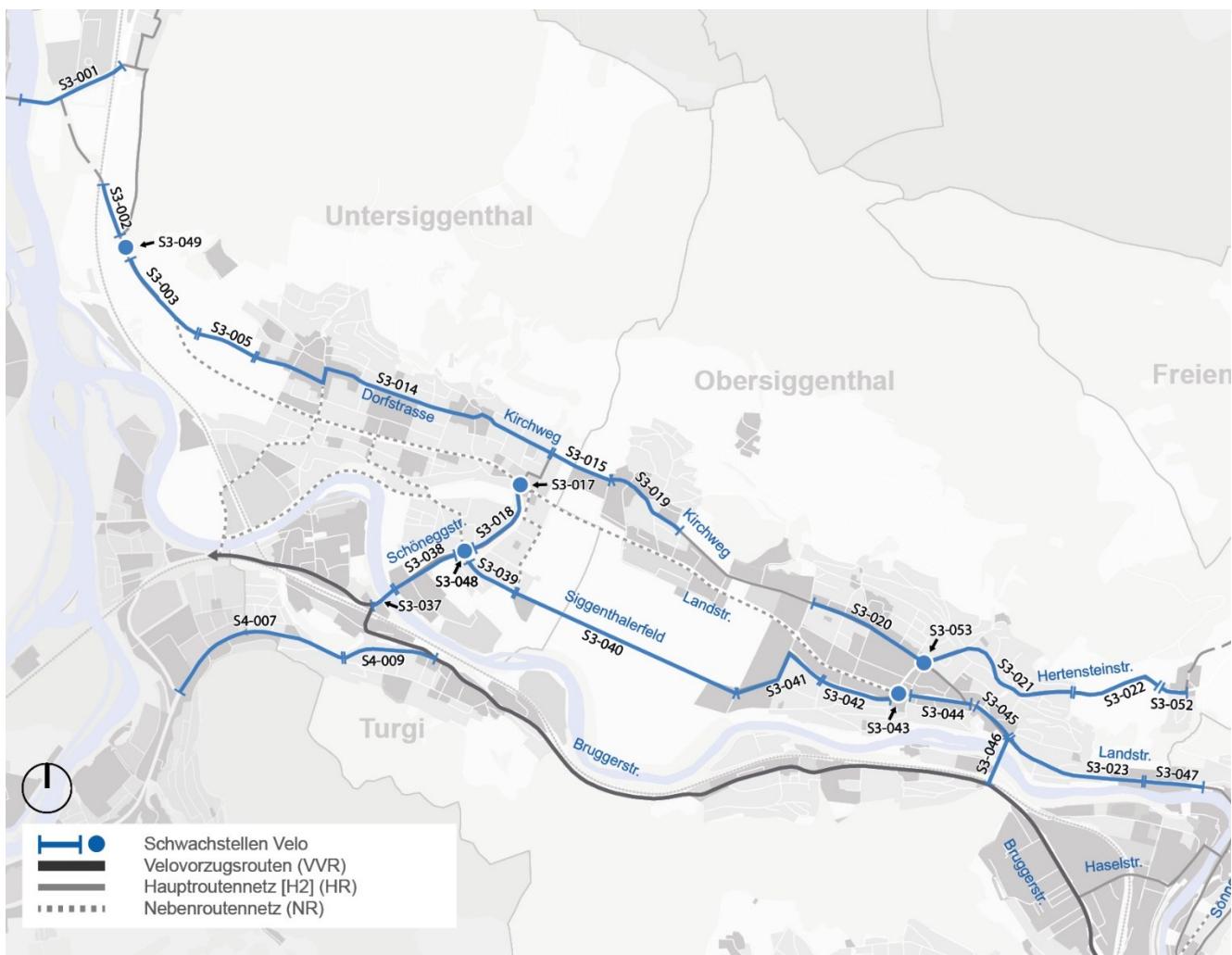


¹ Ohne Zentrumsentlastung (SB06), ohne langfristige Optionen öV-Hauptkorridore (BB10), ohne S-Bahn-Haltestelle Tägerhard (BB11) und ohne langfristige Massnahmen am Brückenkopf Ost

Ergänzende Informationen

Mit den Massnahmenblättern FV02 –12 werden gemeinschaftlich alle erforderlichen Massnahmen beschrieben, um das vorgeschlagene regional bedeutsame Velonetz im Raum Baden und Umgebung gemäss den kantonalen Standards auszubauen. Massnahmen auf kommunalen Velonetzen werden im Rahmen des GVK nicht behandelt. Wo solche Massnahmen als Ergänzung zum regional bedeutsamen Netz sinnvoll sind, sollen diese durch die Gemeinden im Rahmen ihrer eigenen Planungen (kommunaler Gesamtplan Verkehr, kommunale Velokonzepte) auf die Massnahmen aus dem vorliegenden GVK abgestimmt werden.

In der folgenden Karte wird auf die Abschnitte hingewiesen, die Mängel aufweisen. Dabei handelt es sich nicht immer um gravierende Schwachstellen. Vielerorts entspricht die bestehende, teils gut funktionierende Veloinfrastruktur nicht den aktuell gültigen Velo-Standards und wird deswegen vermerkt.



Übersichtstabelle: Massnahmen Hauptrouten Raum Siggenthal

In der folgenden Tabelle werden die Schwachstellen bzw. Abweichungen von den kantonalen Standards einzeln aufgeführt und beschrieben. Für jede Schwachstelle wird ein Lösungsvorschlag gemäss den aktuellen Standards des Kantons vorgeschlagen. Beispiele für die grundsätzlichen Führungsprinzipien von Veloinfrastruktur entlang von Strecken finden sich nach der Tabelle.

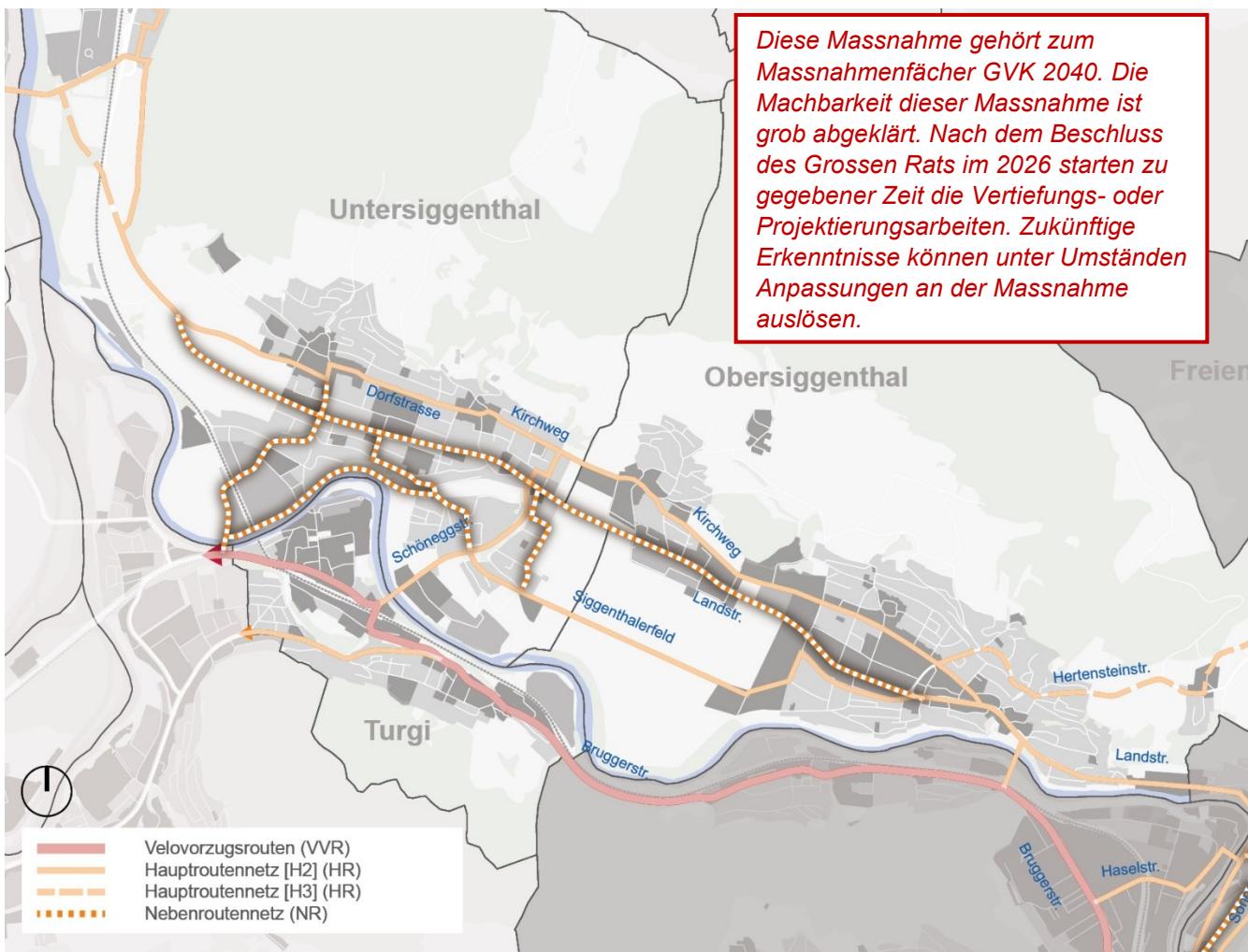
Im Rahmen des GVK geht es hier grundsätzlich um Hauptrouten als Bestandteil des Velonetzes und auch darum, ob die Hauptrouten im Raum Siggenthal über diese Strassenachsen geführt werden sollen.

NR.	Schwachstelle	Lösungsvorschlag	Abhängigkeiten	Kosten (CHF)
S3-001	Rad-/Gehweg zu schmal (2.7 m), fehlende Querungshilfe	Verbreiterung um 1.8 m, Querungshilfe		500'000 bis 1 Mio.
S3-002	Keine Veloinfrastruktur	Verbreiterung: Kombinierter Rad-/Gehweg (4.5 m), Querungshilfe (Aufnahme als H3 im kant. Velonetz)		500'000 bis 1 Mio.
S3-003	Rad-/Gehweg zu schmal (2.7 m)	Verbreiterung: Kombinierter Rad-/Gehweg (4.5 m)		100'000 bis 500'000
S3-005	Keine Veloinfrastruktur bei Temporegime 80km/h	Kombinierter Rad-/Gehweg (4.5 m)		100'000 bis 500'000
S3-014	Keine Veloinfrastruktur (Gemeindestrasse verkehrsberuhigt)	Velostrasse (inkl. 5 Knotenanpassungen)		100'000 bis 500'000
S3-015	Rad-/Gehweg zu schmal (3.5 m)	Verbreiterung: Kombinierter Rad-/Gehweg (4.5 m)		< 100'000
S3-017	<i>Unterirdische Veloführung zu schmal, subjektiv unsicher</i>	<i>Aufwertung, Verbreiterung Unterführung, Aufgänge</i>	<i>SF13 Umgestaltung ODF Untersiggenthal</i>	<i>1 Mio. bis 5 Mio.</i>
S3-018	Rad-/Gehweg zu schmal (2.5 m)	Verbreiterung: Kombinierter Rad-/Gehweg (4.5 m)		100'000 bis 500'000
S3-019	Veloführung im Mischverkehr mit unübersichtlichen Knoten, ungenügende Sichtverhältnisse	Velostrasse		100'000 bis 500'000
S3-020	Radstreifen zu schmal (1.25 m)	T30	BGK Kirchweg in Umsetzung	< 100'000
S3-021	Keine Veloinfrastruktur talwärts, untermassiger Radstreifen bergwärts, oberer Abschnitt in beide Richtungen im Mischverkehr	Radstreifen je 1.8 m, gesicherte Querungshilfe - BGK (Aufnahme als H3 im kant. Velonetz)		1 Mio. bis 5 Mio.
S3-022	bestehender Rad- Gehweg bergwärts zu schmal (2.0 m)	Rad-/Gehweg 3.0 m (Aufnahme als H3 im kant. Velonetz)		100'000 bis 500'000
S3-023	<i>Radstreifen zu schmal/unterbrochen (1.5 m)</i>	<i>Radstreifen je 1.8 m</i>	<i>SF12 Umgestaltung ODF Rieden</i>	<i>1 Mio. bis 5 Mio.</i>
S3-037	Fuss-/Veloverkehrsbrücke zu schmal (2.5 m)	Verbreiterung Brücke um 2 m		1 Mio. bis 5 Mio.
S3-038	Rad-/Gehweg zu schmal (2.5 m)	Rad-/Gehweg 4.5 m - Verbreiterung um 2 m		100'000 bis 500'000
S3-039	HR durch T30 ohne Velostrasse	Velostrasse		< 100'000
S3-040	Rad-/Gehweg ungeteert (4.0 m)	Asphaltierung Rad-/Gehweg		500'000 bis 1 Mio.
S3-041	VVR durch T30 ohne Velostrasse	Velostrasse		< 100'000
S3-042	Rad-/Gehweg abschnittsweise zu schmal (3.0 m)	Verbreiterung um 1.5 m		100'000 bis 500'000
S3-043	<i>Keine Veloinfrastruktur</i>	<i>Umgestaltung Knoten</i>	<i>SF11 Umgestaltung ODF Nussbaumen</i>	<i>100'000 bis 500'000</i>
S3-044	<i>Keine Veloinfrastruktur</i>	<i>Radstreifen je 1.8 m</i>	<i>SF11 Umgestaltung ODF Nussbaumen</i>	<i>1 Mio. bis 5 Mio.</i>
S3-045	<i>Radstreifen zu schmal (1.25 m)</i>	<i>Radstreifen je 1.8 m, Querungshilfe</i>	<i>SF11 Umgestaltung ODF Nussbaumen</i>	<i>100'000 bis 500'000</i>
S3-046	Radstreifen einseitig zu schmal (1.5 m)	Radstreifen beidseits 1.8 m		< 100'000

S3-047	<i>Engstelle ohne Veloinfrastruktur</i>	Radstreifen je 1.8 m	<i>SF12 Umgestaltung ODF Rieden</i>	100'000 bis 500'000
S3-048	Unterirdische Veloführung zu schmal, subjektiv unsicher	Alternativ: Oberirdische Querungsmöglichkeit prüfen		500'000 bis 1 Mio.
S3-049	Kurve sehr eng und unübersichtlich	Anpassung Linienführung Kombinierter Rad-/Gehweg		< 100'000
S3-052	Radstreifen bergwärts zu schmal, fehlende Infrastruktur talwärts	Radstreifen je 1.8 m (Aufnahme als H3 im kant. Velonetz) & Querungshilfe neu		100'000 bis 500'000
S3-053	<i>unübersichtlicher Knoten</i>	<i>Umgestaltung Knoten</i>	<i>SF11 Umgestaltung ODF Nussbäumen</i>	100'000 bis 500'000
S4-007	Keine Veloinfrastruktur	Radstreifen je 1.8 m	bestehendes Bauprojekt (Radstreifen 1.50m entspricht nicht HR-Standards)	1 Mio. bis 5 Mio.
S4-009	Keine Veloinfrastruktur	Radstreifen je 1.8 m	bestehendes Bauprojekt (Radstreifen 1.50m entspricht nicht HR-Standards)	500'000 bis 1 Mio.

Blaue/kursive Einträge sind in anderen GVK-Massnahmen enthalten (z.B. Ortsdurchfahrten SF05-16). Die Kosten fliessen nicht in die Gesamtkosten des vorliegenden Massnahmenblattes ein.

FV06 Aufwertung Velonebenrouten Raum Siggenthal



Beschrieb der Massnahme

Mit dem 2023 in Kraft getretenen Bundesgesetz über Velowege (Veloweggesetz) werden die Kantone zur Planung und Realisierung von durchgängigen, sicheren und attraktiven Velowegnetzen verpflichtet. Die Kantone können die Planung der kommunalen Wegnetze an ihre Gemeinden delegieren.

Die kommunalen Nebenrouten ergänzen das Hauptroutennetz und weisen den «niedrigsten» Ausbaustandard auf (vgl. ergänzende Informationen im Fachbericht Fuss- und Veloverkehr).

Einige Nebenrouten verlaufen abschnittsweise auf Ortsdurchfahrten (Kantonsstrassen). Diese Nebenrouten sollen in denjenigen Siedlungsgebieten die Ortskerne erschliessen, wo Vorzugsrouten oder Hauptrouten abseits der Kantonsstrasse geführt werden.

Andere Nebenrouten verlaufen quer zur Talachse bzw. zu den Siedlungsbändern. Diese Nebenrouten decken die wichtigen tangentialen Beziehungen innerhalb dichter Siedlungsgebiete oder zwischen solchen Gebieten ab.

Die Landstrasse durch Ober- und Untersiggenthal wird als Nebenroute klassiert, um die dortigen Zentren zu erschliessen und um die Nutzungen an das Velonetz anzubinden. Die Veloinfrastruktur entlang der Landstrasse ist heute punktuell unterbrochen oder abschnittsweise nicht vorhanden. Im Rahmengestaltungsplan Landstrasse werden die Nebenrouten berücksichtigt und der erforderliche Raum gemäss aktuell gültigen Standards gesichert. Die Hauptrouten können über parallele Linien (Kirchweg) geführt werden.

Zuständigkeiten und Prozessuale

Federführung (erste Phase ab 2026)	Gemeinden: Obersiggenthal, Untersiggenthal; Kanton Aargau, BVU ATB Abteilung Tiefbau auf Kantonsstrassen	Beteiligte	Obersiggenthal, Untersiggenthal (bei Bedarf Abstimmung mit Nachbargemeinden)
Standort	Raum Siggenthal: Baden, Obersiggenthal, Untersiggenthal	Investitionskosten (+/- 40 %)	2.5 Mio. Franken

Laufende Kosten --

Herleitung aus Lagebeurteilung

Für einen velogerechten Raum braucht es ein engmaschiges Netz, das auch die Ortsdurchfahrten (Kantonsstrassen) mit ihrem dichten Nutzungsumfeld erschliesst und tangentiale Verbindungen aufweist. Das Netz muss durchgehend, direkt und attraktiv sein, bereits kleinere Lücken oder Schwachstellen mindern die Attraktivität und damit den Velo-Anteil am Gesamtverkehr.

Abhängigkeiten zu weiteren GVK-Massnahmen:

- Quartier der kurzen Wege - Zentrum Obersiggenthal (SF03)
- Aufwertung Velohauptrouten Raum Siggenthal (FV05)
- Umgestaltung Landstrasse Nussbaumen (SF11)
- Umgestaltung Landstrasse Untersiggenthal (SF13)

Wirkung und Zielbeitrag der Massnahme FV06

Wirkung

- Das Nebenroutennetz ergänzt die Basisinfrastruktur aus Vorzugsrouten und Hauptrouten und vervollständigt das kantonale Netz im Hinblick auf einen velogerechten Raum.
- Mit der Behebung der Schwachstellen werden die Voraussetzungen geschaffen, damit mehr Menschen mit dem Velo unterwegs sind. Die Wirkung auf das Ziel «Flächensparende Mobilität» ist aber geringer als bei den Hauptrouten.
- Dafür wird insbesondere mit verbesserten Veloverbindungen entlang von Ortsdurchfahrten ein wichtiger Beitrag zu einem attraktiven und zukunftsfähigen Lebensraum geleistet.

Insgesamt sind im GVK sieben Ziele definiert. Die vorliegende Massnahme beeinflusst zwei der sieben Ziele.



Velogerechter
Raum



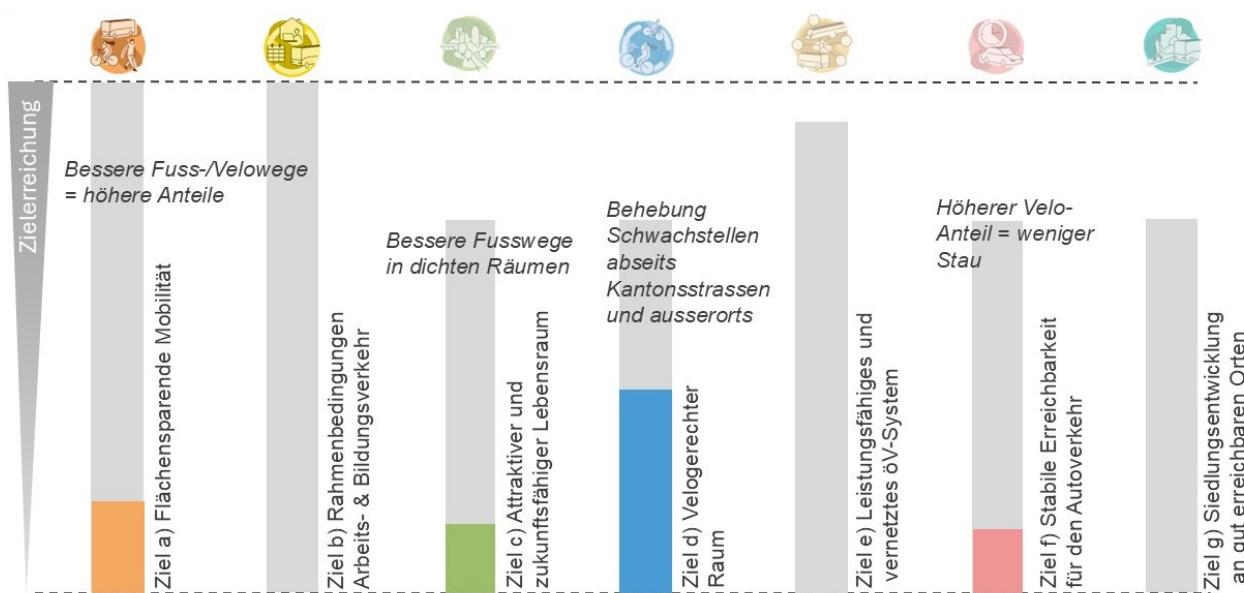
Attraktiver und
zukunftsfähiger
Lebensraum

Wirkung und Zielbeitrag des Handlungsfelds Fuss- und Veloverkehr

Mit der Umsetzung aller Massnahmen des Massnahmenfächers GVK 2040¹, der in rund 50 GVK-Massnahmenblättern beschrieben ist, werden zwei Ziele vollständig erreicht, fünf Ziele können in hohem Masse erfüllt werden. Die verbleibenden Ziellücken sind darauf zurückzuführen, dass in Nussbaumen und Baden Zentrum ohne MIV-Entlastung (z.B. durch Verlagerung auf eine Zentrumsentlastung) nicht alle notwendigen Massnahmen möglich sind.

Von den 14 Massnahmen des Handlungsfelds Fuss- und Veloverkehr erzielen die Behebung der Schwachstellen auf Hauptrouten und die Realisierung der Vorzugsrouten die grösste Wirkung. Die Behebung der Schwachstellen auf Nebenrouten sowie die Fussverkehrsmassnahmen (durch die Gemeinden) stifteten einen mittleren Wirkungsbeitrag. Kleinere Wirkungen ergeben sich aus den Veloabstellanlagen.

In folgender Grafik verdeutlichen die ausgefüllten Flächen die Zielerreichungsbeiträge aller "Fuss- und Veloverkehr"-Massnahmen an der Gesamt-Zielerreichung des GVK-Massnahmenfächers.



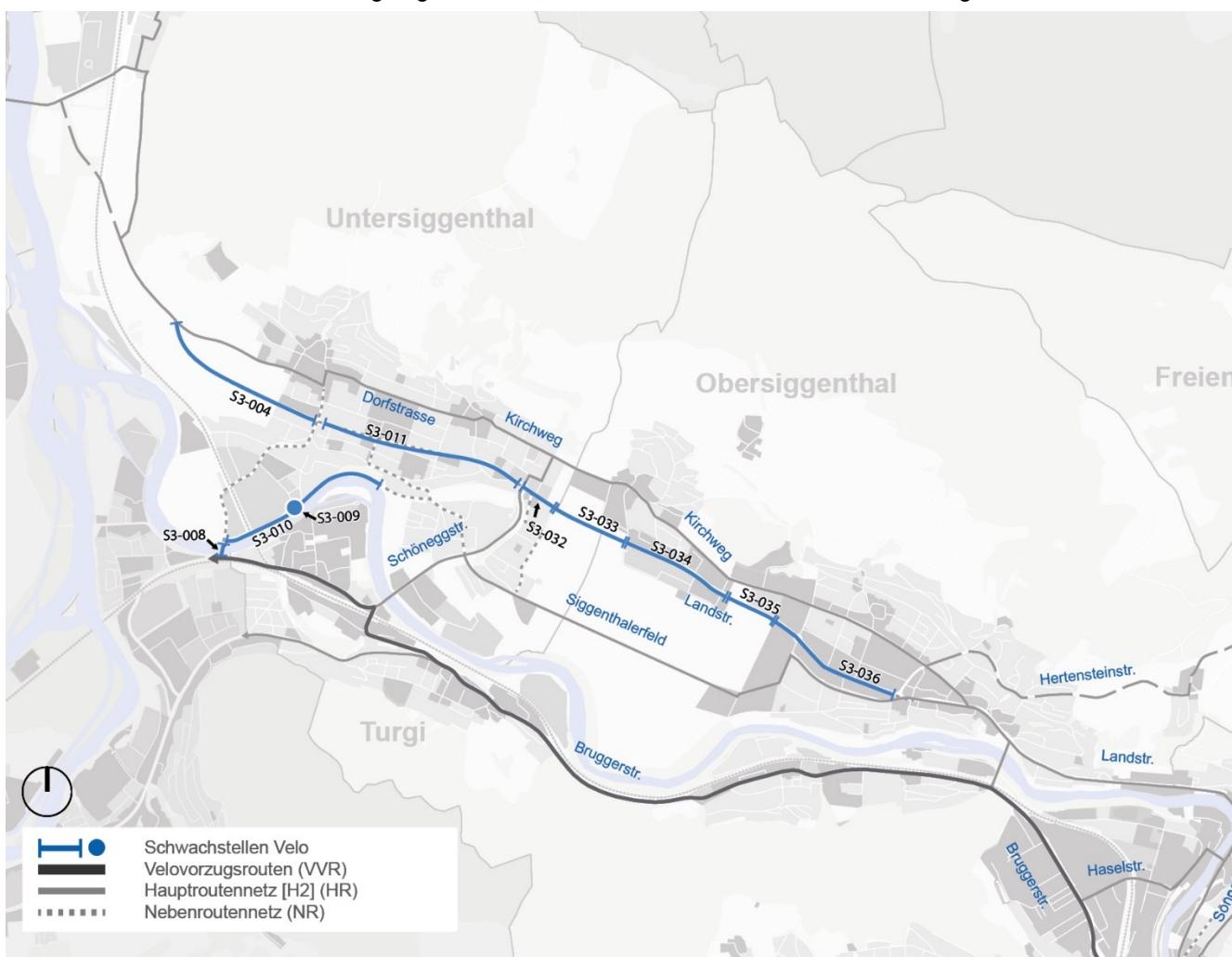
¹ Ohne Zentrumsentlastung (SB06), ohne langfristige Optionen öV-Hauptkorridore (BB10), ohne S-Bahn-Haltestelle Tägerhard (BB11) und ohne langfristige Massnahmen am Brückenkopf Ost

Ergänzende Informationen

Übersichtskarte Massnahmen

Mit den Massnahmenblättern FV02 –12 werden gemeinschaftlich alle erforderlichen Massnahmen beschrieben, um das vorgeschlagene regional bedeutsame Velonetz im Raum Baden und Umgebung gemäss den kantonalen Standards auszubauen. Massnahmen auf kommunalen Velonetzen werden im Rahmen des GVK nicht behandelt. Wo solche Massnahmen als Ergänzung zum regional bedeutsamen Netz sinnvoll sind, sollen diese durch die Gemeinden im Rahmen ihrer eigenen Planungen (kommunaler Gesamtplan Verkehr, kommunale Velokonzepte) auf die Massnahmen aus dem vorliegenden GVK abgestimmt werden.

In der folgenden Karte wird auf die Abschnitte hingewiesen, die Mängel aufweisen. Dabei handelt es sich nicht immer um gravierende Schwachstellen. Vielerorts entspricht die bestehende, teils gut funktionierende Veloinfrastruktur nicht den aktuell gültigen Velo-Standards des Kantons und wird deswegen vermerkt.



Übersicht Einzelmassnahmen Nebenroutennetz Raum Siggenthal

Übersichtstabelle: Massnahmen Nebenrouten Raum Siggenthal

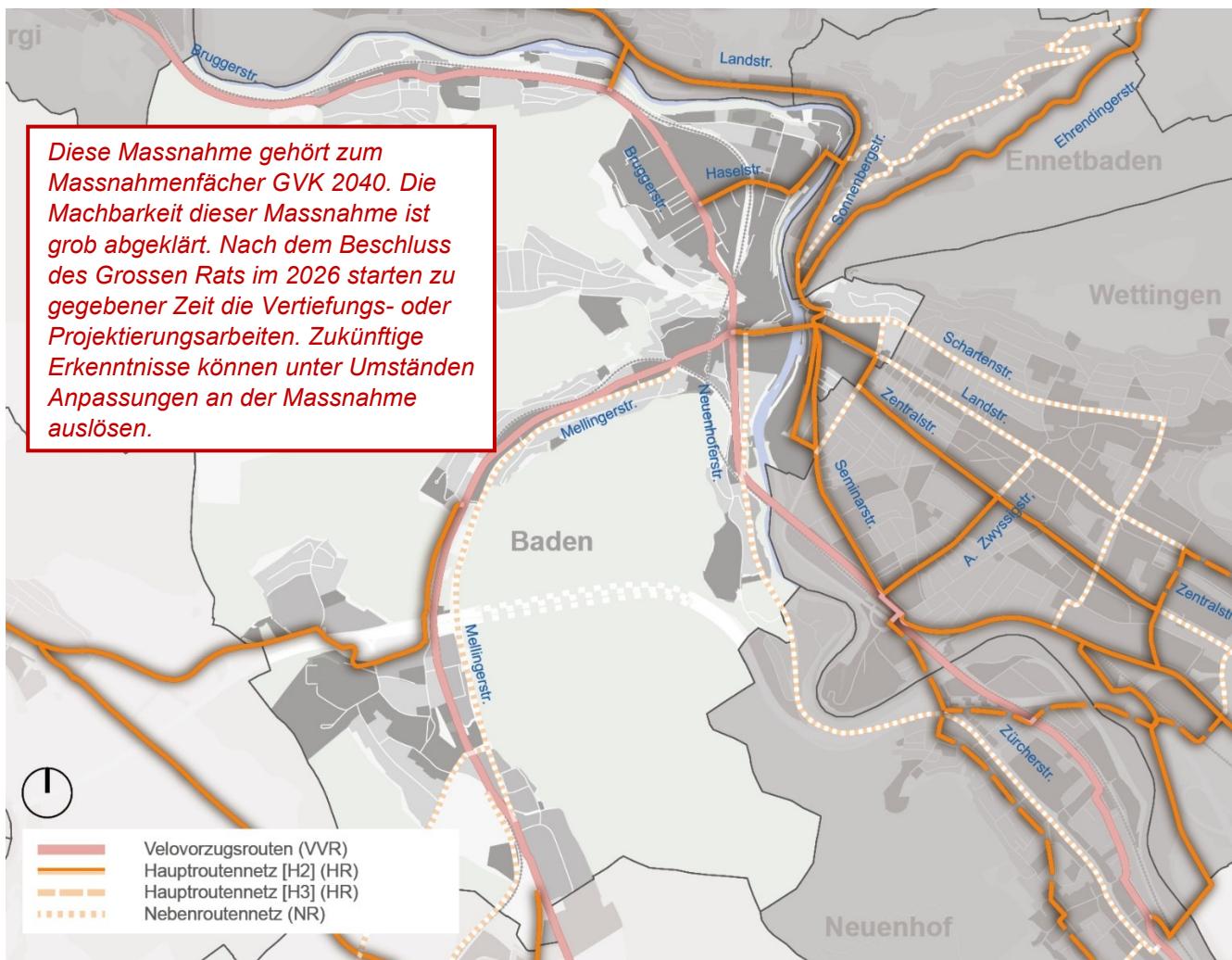
In der folgenden Tabelle werden die Schwachstellen bzw. Abweichungen von den kantonalen Standards einzeln aufgeführt und beschrieben. Für jede Schwachstelle wird ein Lösungsvorschlag gemäss den aktuellen Standards des Kantons vorgeschlagen. Beispiele für die grundsätzlichen Führungsprinzipien von Veloinfrastruktur entlang von Strecken finden sich nach der Tabelle.

Im Rahmen des GVK geht es hier grundsätzlich um Nebenrouten als Bestandteil des Velonetzes und auch darum, ob die Nebenrouten im Raum Siggenthal über diese Strassenachsen geführt werden sollen.

NR.	Schwachstelle	Lösungsvorschlag	Abhängigkeiten	Kosten (CHF)
S3-004	Keine Veloinfrastruktur	Kombinierter Rad-/Gehweg (3.0 m), Querungshilfe Dorfstrasse	SF13 Umgestaltung ODF Untersiggenthal	500'000 bis 1 Mio.
S3-008	Keine Veloinfrastruktur	Radstreifen je 1.5 m (Verbreiterung Brücke)	Zustandsanalyse Brücke (Vorhaben der Gemeinden, unabhängig vom GVK) / GVK Raum Brugg	1 Mio. bis 5 Mio.
S3-009	Indirekte Veloführung teilweise über privates Gelände	Neue Führung (Querung Steigstrasse 3.0 m)		100'000 bis 500'000
S3-010	Rad-/Gehweg abschnittsweise zu schmal (1.3 m), ungeeignet, Fahrverbot	Verbreiterung auf 3.0 m / Fahrverbot für Veloverkehr aufheben		100'000 bis 500'000
S3-011	Keine Veloinfrastruktur	Radstreifen je 1.5 m	SF13 Umgestaltung ODF Untersiggenthal	1 Mio bis 5 Mio
S3-032	Keine Veloinfrastruktur	Radstreifen je 1.5 m	SF13 Umgestaltung ODF Untersiggenthal	100'000 bis 500'000
S3-033	Keine Veloinfrastruktur	Radstreifen je 1.5 m		100'000 bis 500'000
S3-034	Keine Veloinfrastruktur	Radstreifen je 1.5 m		500'000 bis 1 Mio.
S3-035	Keine Veloinfrastruktur	Radstreifen je 1.5 m		< 100'000
S3-036	Keine Veloinfrastruktur	Radstreifen je 1.5 m	SF11 Umgestaltung ODF Nussbaumen	1 Mio. bis 5 Mio.

Blaue/kursive Einträge sind in anderen GVK-Massnahmen enthalten (z.B. Ortsdurchfahrten SF05-16). Die Kosten fließen nicht in die Gesamtkosten des vorliegenden Massnahmenblattes ein.

FV07 Aufwertung Velohauptrouten Raum Baden



Beschrieb der Massnahme

Mit dem 2023 in Kraft getretenen Bundesgesetz über Velowege (Veloweggesetz) werden die Kantone und Gemeinden zur Planung und Realisierung von durchgängigen, sicheren und attraktiven Velowegnetzen verpflichtet. Die Kantone können die Planung der kommunalen Wegnetze an ihre Gemeinden delegieren.

Das Hauptroutennetz bildet das Rückgrat des Alltagsverkehrs und ein starkes Grundgerüst für das Velonetz (vgl. ergänzende Informationen im Fachbericht Fuss- und Veloverkehr). Es verbindet die Wohngebiete mit den Zentren und wichtigen Zielen der Region in einem lückenlosen Netz. Wo möglich und sinnvoll werden die Hauptrouten abseits von stark befahrenen Straßen geführt.

Die Hauptrouten im Raum Baden sind vor allem Strecken, die die verschiedenen Routen aus den umliegenden Siedlungskorridoren untereinander und mit der Innenstadt verbinden. Einige zentrale Verbindungen in und durch die Innenstadt sind als Velovorzugsrouten klassiert, Massnahmen werden in den entsprechenden Blättern beschrieben (FV02/03/04). Die wichtigsten Hauptrouten sind die Haselstrasse, welche ans Hauptroutennetz in Ennetbaden anschliesst, sowie das Veloangebot um den Brückenkopf Ost. An diesem neuralgischen Punkt laufen diverse Routen zusammen, weswegen eine optimale Verknüpfung in alle Richtungen für das gesamte Netz der Region wichtig ist. Die Massnahmen sind mit den Optimierungen für die übrigen Verkehrsmittel abzustimmen und werden in den Massnahmenblättern zu den kurzfristigen (SB04) und mittel- bis langfristigen Massnahmen (SB05) am Brückenkopf Ost erläutert.

Weitere punktuelle Massnahmen im Velohauptroutennetz auf dem Gebiet der Stadt Baden sind in Dättwil vorgesehen.

Für die Projektierung, Realisierung und Finanzierung ist der Kanton Aargau verantwortlich.

Zuständigkeiten und Prozessuale

Federführung	Kanton Aargau, BVU ATB Abteilung Tiefbau; oder Stadt Baden	Beteiligte	Baden (bei Bedarf Abstimmung mit Nachbargemeinden)
Standort	Raum Baden	Investitionskosten (+/- 40 %)	1 Mio. Franken

Laufende Kosten --

Herleitung aus Lagebeurteilung

Das Hauptroutennetz entspricht heute weitgehend dem kantonalen Velonetz. Die Infrastruktur genügt aber nicht überall den angestrebten Standards. Ein vollständiges, sicheres und attraktives regionales Hauptnetz zur Verbindung der wichtigsten Quell- und Zielorte ist zentral. Bereits kleinere Lücken oder Schwachstellen mindern die Attraktivität und damit den Velo-Anteil am Gesamtverkehr.

Abhängigkeiten zu weiteren GVK-Massnahmen

- Sofortmassnahmen Veloverkehr (FV01)
- Velovorzugsroute Baden - Brugg (FV02)
- Velovorzugsroute Killwangen-Baden (FV03)
- Velovorzugsroute Dättwil - Baden (FV04)
- Optimierung Bruggerstrasse im Bestand (SB03)
- Brückenkopf Ost, kurz- bzw. mittel- bis langfristige Massnahmen (SB04 und SB05)
- Umgestaltung Seminar-/Schwimmbadstrasse Baden/Wettingen (SF06)
- Umgestaltung Mellingerstrasse Baden-Dättwil (SF15)

Wirkung und Zielbeitrag der Massnahme FV07

Wirkung

- Ein zusammenhängendes, attraktives und sicheres Hauptroutennetz bildet die Basisinfrastruktur für einen velogerechten Raum innerhalb der Stadt Baden. Zwingend ist allerdings besonders in diesem Teilraum die lückenlose Verknüpfung mit dem kommunalen Velonetz.
- Mit der Behebung der Schwachstellen werden die Voraussetzungen geschaffen, damit mehr Menschen mit dem Velo unterwegs sind. Damit kann der Veloverkehr seinen Beitrag zur Erreichung des Ziels Flächensparende Mobilität leisten.
- Die insbesondere durch die durchgehenden, attraktiven Velohauptrouten und Velovorzugsrouten möglichen Verlagerungen vom Auto- auf den Veloverkehr reduzieren das Autoverkehrsaufkommen und tragen zu einer höheren Stabilität des Verkehrsflusses bei.

Insgesamt sind im GVK sieben Ziele definiert. Die vorliegende Massnahme beeinflusst drei der sieben Ziele.

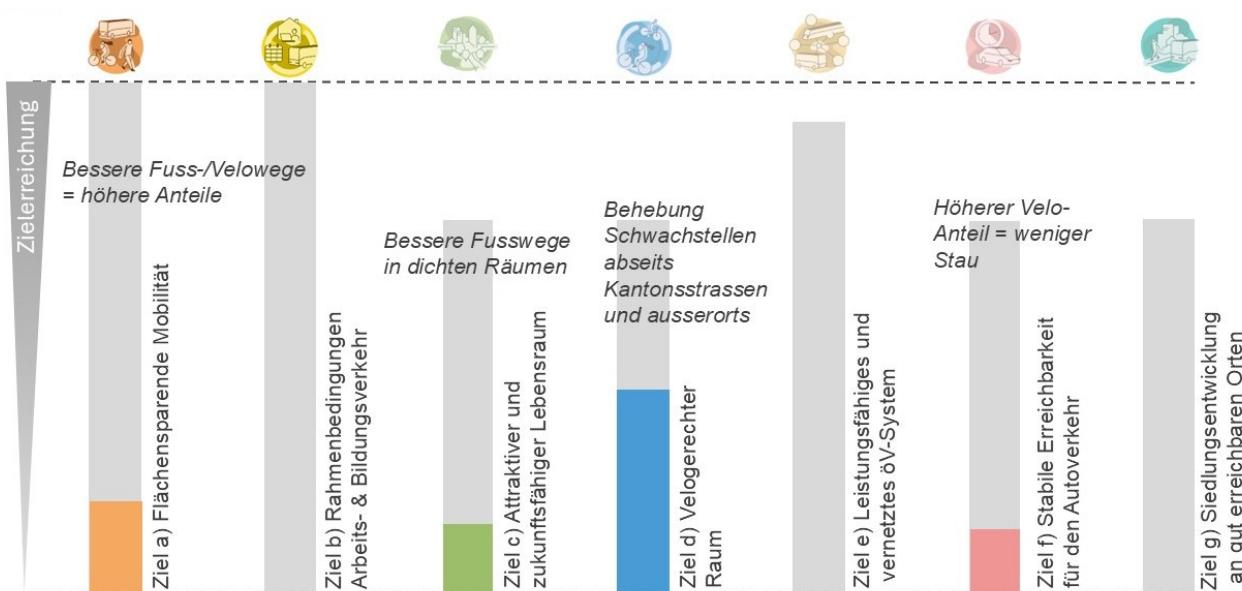


Wirkung und Zielbeitrag des Handlungsfelds Fuss- und Veloverkehr

Mit der Umsetzung aller Massnahmen des Massnahmenfächers GVK 2040¹, der in rund 50 GVK-Massnahmenblättern beschrieben ist, werden zwei Ziele vollständig erreicht, fünf Ziele können in hohem Masse erfüllt werden. Die verbleibenden Ziellücken sind darauf zurückzuführen, dass in Nussbaumen und Baden Zentrum ohne MIV-Entlastung (z.B. durch Verlagerung auf eine Zentrumsentlastung) nicht alle notwendigen Massnahmen möglich sind.

Von den 14 Massnahmen des Handlungsfelds Fuss- und Veloverkehr erzielen die Behebung der Schwachstellen auf Hauptrouten und die Realisierung der Vorzugsrouten die grösste Wirkung. Die Behebung der Schwachstellen auf Nebenrouten sowie die Fussverkehrsmassnahmen (durch die Gemeinden) stifteten einen mittleren Wirkungsbeitrag. Kleinere Wirkungen ergeben sich aus den Veloabstellanlagen.

In folgender Grafik verdeutlichen die ausgefüllten Flächen die Zielerreichungsbeiträge aller "Fuss- und Veloverkehr"-Massnahmen an der Gesamt-Zielerreichung des GVK-Massnahmenfächers.



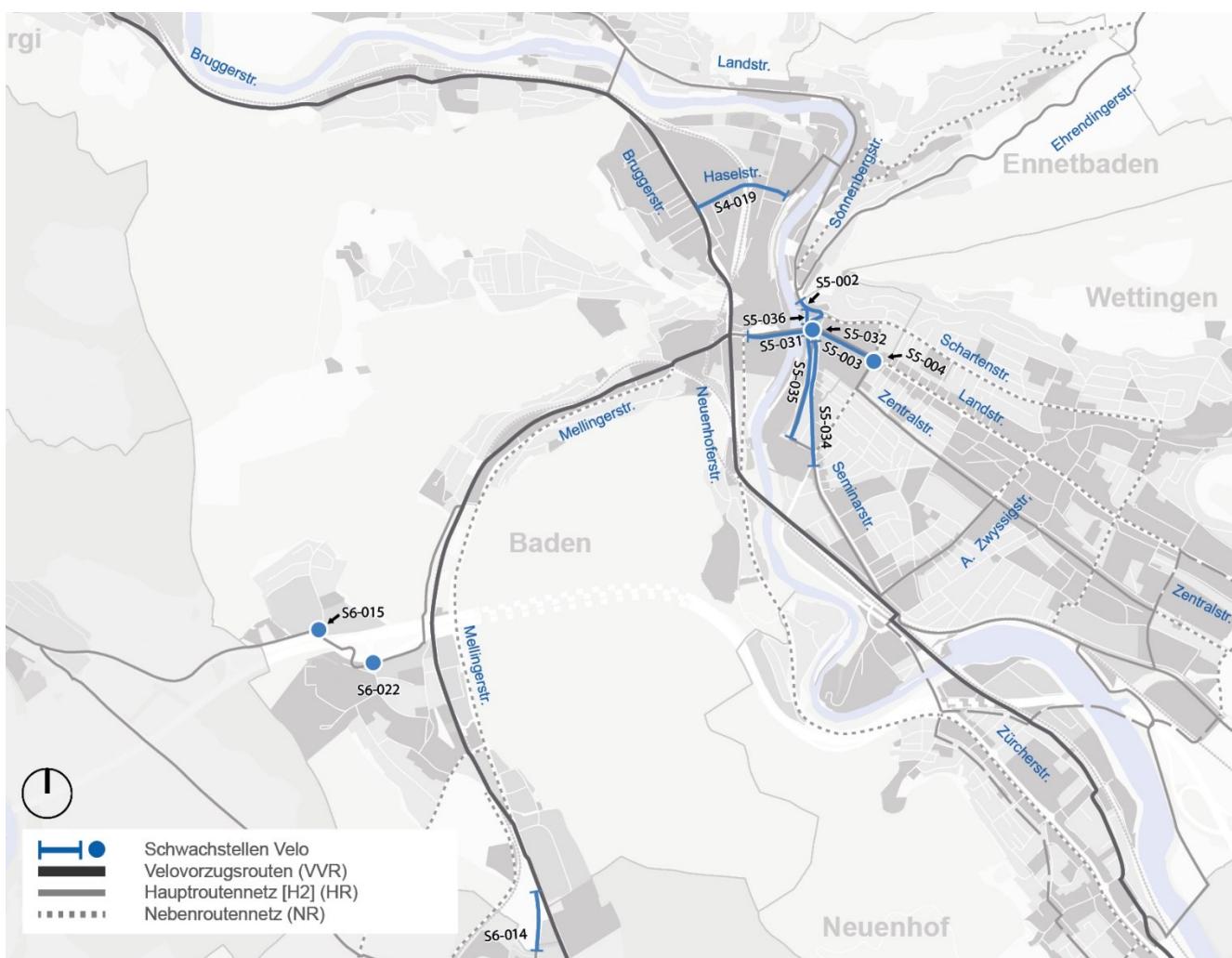
¹ Ohne Zentrumsentlastung (SB06), ohne langfristige Optionen öV-Hauptkorridore (BB10), ohne S-Bahn-Haltestelle Tägerhard (BB11) und ohne langfristige Massnahmen am Brückenkopf Ost

Ergänzende Informationen

Übersichtskarte Massnahmen

Mit den Massnahmenblättern FV02 –12 werden gemeinschaftlich alle erforderlichen Massnahmen beschrieben, um das vorgeschlagene regional bedeutsame Velonetz im Raum Baden und Umgebung gemäss den kantonalen Standards auszubauen. Massnahmen auf kommunalen Velonetzen werden im Rahmen des GVK nicht behandelt. Wo solche Massnahmen als Ergänzung zum regional bedeutsamen Netz sinnvoll sind, sollen diese durch die Gemeinden im Rahmen ihrer eigenen Planungen (kommunaler Gesamtplan Verkehr, kommunale Velokonzepte) auf die Massnahmen aus dem vorliegenden GVK abgestimmt werden.

In der folgenden Karte wird auf die Abschnitte hingewiesen, die Mängel aufweisen. Dabei handelt es sich nicht immer um gravierende Schwachstellen. Vielerorts entspricht die bestehende, teils gut funktionierende Veloinfrastruktur nicht den aktuell gültigen Velo-Standards des Kantons und wird deswegen vermerkt.



Übersicht Einzelmassnahmen HauptROUTENNETZ Raum Baden

Übersichtstabelle: Massnahmen Hauptrouten Raum Baden

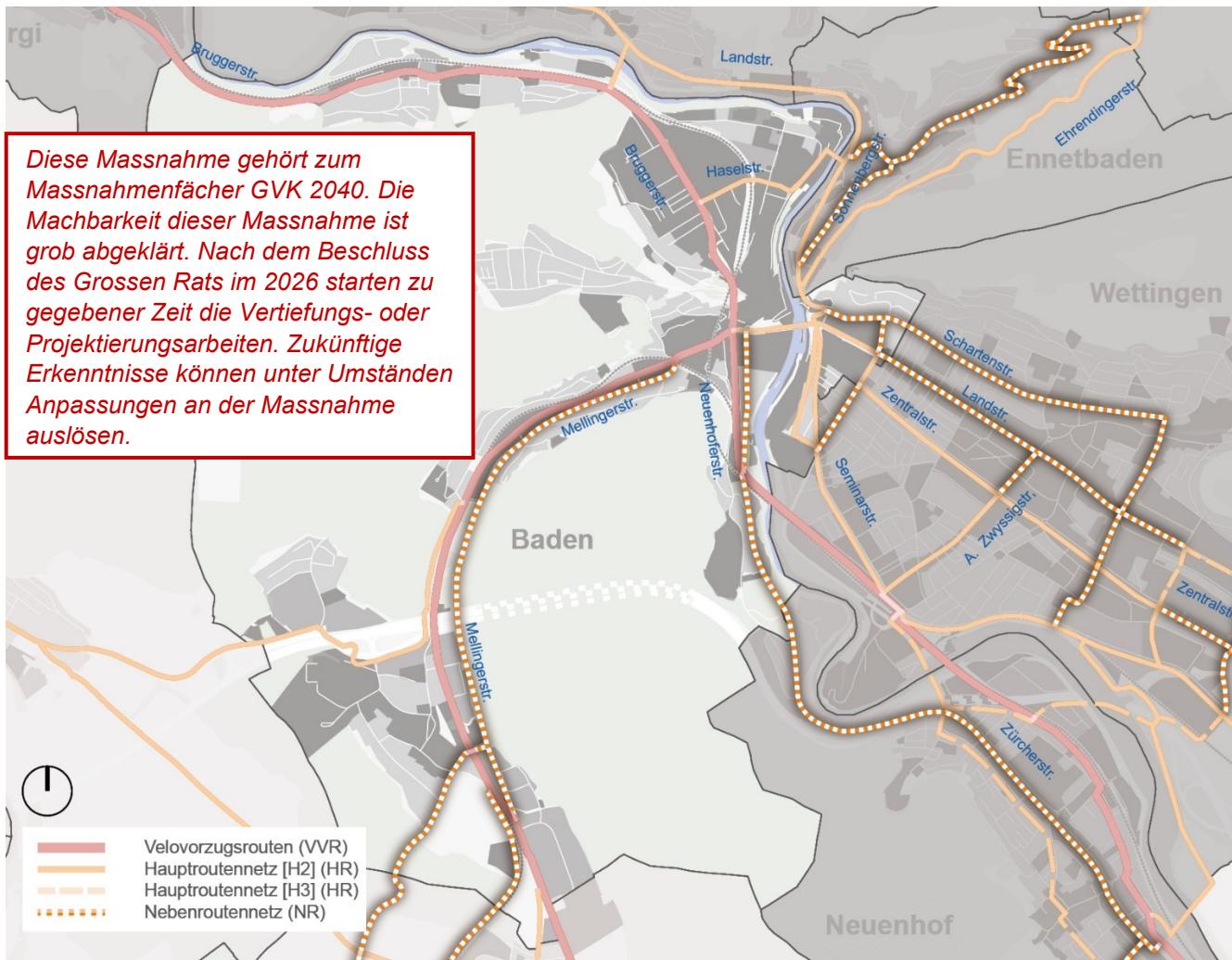
In der folgenden Tabelle werden die Schwachstellen bzw. Abweichungen von den kantonalen Standards einzeln aufgeführt und beschrieben. Für jede Schwachstelle wird ein Lösungsvorschlag gemäss den aktuellen Standards des Kantons vorgeschlagen. Beispiele für die grundsätzlichen Führungsprinzipien von Veloinfrastruktur entlang von Strecken finden sich nach der Tabelle.

Im Rahmen des GVK geht es hier grundsätzlich um Hauptrouten als Bestandteil des Velo-Netzes und auch darum, ob die Hauptrouten im Raum Baden über diese Straßenachsen geführt werden sollen.

NR.	Schwachstelle	Lösungsvorschlag	Abhängigkeiten	Kosten (CHF)
S4-019	Nur punktuelle Veloinfrastruktur	T30 prüfen	Städtisches BGK	< 100'000
S5-002	Gemeinsame Fuss-/Veloverkehrsleitung zu schmal (2.0 m)	Radstreifen je 1.8 m / Verbreiterung Brücke	SB05 Brückenkopf Ost mittelfristig	5 Mio. bis 10 Mio.
S5-003	Radstreifen stadtauswärts zu schmal (1.5 m)	Radstreifen stadtauswärts 1.8 m (Stadtteinwärts auf Busspur)		< 100'000
S5-004	Keine Veloinfrastruktur Linksabbieger in Richtung Baden	Querungshilfe, Umgestaltung Knoten		500'000 bis 1 Mio.
S5-031	Radstreifen zu schmal (1.5 m)	Radstreifen je 1.8 m	SB05 Brückenkopf Ost mittelfristig	1 Mio. bis 5 Mio.
S5-032	Radstreifen zu schmal (1.25 m)/ fehlende Veloinfrastruktur	Unterirdischer Anschluss	SB05 Brückenkopf Ost mittelfristig/bestehendes Bauprojekt	500'000 bis 1 Mio.
S5-034	Radstreifen zu schmal (1.25 m)	Radweg (1.8 m) Richtung Hochbrücke; Führung in Gegenrichtung über David-Hess-Weg (S5-035), alternativ Radstreifen (1.8 m) Richtung Schwimmbad	SF06 Umgestaltung ODF Seminarstr. Baden Wettingen / SB05 Brückenkopf Ost mittelfristig	100'000 bis 500'000
S5-035	Rad-/Gehweg zu schmal (2.9 m)	Rad-/Gehweg (4.5 m), Veloverkehr nur Richtung Schwimmbad	SF06 Umgestaltung ODF Seminarstr. Baden Wettingen	500'000 bis 1 Mio.
S5-036	Netzlücke	Separate Velo Rampe	SB05 Brückenkopf Ost mittelfristig	500'000 bis 1 Mio.
S6-014	Radstreifen zu schmal (1.5 m)	Radstreifen je 1.8 m, Querungshilfe		100'000 bis 500'000
S6-015	Keine Veloinfrastruktur	Umgestaltung Knoten		< 100'000
S6-022	Fahrverbot bei Querung	Umgestaltung Knoten		< 100'000

Blaue/kursive Einträge sind in anderen GVK-Massnahmen enthalten (z.B. Ortsdurchfahrten SF05-16). Die Kosten fliessen nicht in die Gesamtkosten des vorliegenden Massnahmenblattes ein.

FV08 Aufwertung Velonebenrouten Raum Baden



Beschrieb der Massnahme

Mit dem 2023 in Kraft getretenen Bundesgesetz über Velowege (Veloweggesetz) werden die Kantone zur Planung und Realisierung von durchgängigen, sicheren und attraktiven Velowegnetzen verpflichtet. Die Kantone können die Planung der kommunalen Wegnetze an ihre Gemeinden delegieren.

Die kommunalen Nebenrouten ergänzen das Hauptroutennetz und weisen den «niedrigsten» Ausbaustandard auf (vgl. ergänzende Informationen im Fachbericht Fuss- und Veloverkehr).

Einige Nebenrouten verlaufen abschnittsweise auf Ortsdurchfahrten (Kantonsstrassen). Diese Nebenrouten sollen dadurch in denjenigen Siedlungsgebieten die Ortskerne erschliessen, wo Vorzugsrouten oder Hauptrouten abseits der Kantonsstrasse geführt werden.

Einige Nebenrouten verlaufen tangential. Diese Nebenrouten decken die wichtigen tangentialen Beziehungen innerhalb dichter Siedlungsgebiete oder zwischen solchen Gebieten ab.

Die Nebenrouten in der Stadt Baden umfassen primär die Mellingerstrasse, auf der bereits durchgehende Radstreifen angeboten werden, und den Ländliweg, welcher durch verkehrsberuhigte Quartiere führt. Dazu kommt ein kurzer Abschnitt der Scharthenstrasse mit Schwachstellen, die im Kontext der Optimierung Brückenkopf Ost behoben werden müssen. In Dättwil werden Wohngebiete durch Nebenrouten erschlossen, welche Schwachstellen aufweisen. Ein wichtiger Knotenpunkt ist dabei die Kreuzung Mellingerstrasse / Sommerhaldenstrasse, hier soll das sichere Abbiegen in alle Richtungen ermöglicht werden.

Zuständigkeiten und Prozessuale

Federführung	Stadt Baden; Kanton Aargau, BVU ATB Abteilung Tiefbau auf Kantonsstrassen	Beteiligte	Stadt Baden (bei Bedarf Abstimmung mit Nachbargemeinden)
Standort	Raum Baden	Investitionskosten (+/- 40 %)	0.6 Mio. Franken
		Laufende Kosten	--

Herleitung aus Lagebeurteilung

Für einen velogerechten Raum braucht es ein engmaschiges Netz, das auch die Ortsdurchfahrten (Kantonsstrassen) mit ihrem dichten Nutzungsumfeld erschliesst und tangentiale Verbindungen aufweist. Das Netz muss durchgehend, direkt und attraktiv sein, bereits kleinere Lücken oder Schwachstellen mindern die Attraktivität und damit den Velo-Anteil am Gesamtverkehr.

Abhängigkeiten zu weiteren GVK-Massnahmen

- Brückenkopf Ost, kurzfristige Massnahmen (SB04)
- Umgestaltung Mellingerstrasse Baden-Dättwil (SF15)

Wirkung und Zielbeitrag der Massnahme FV08

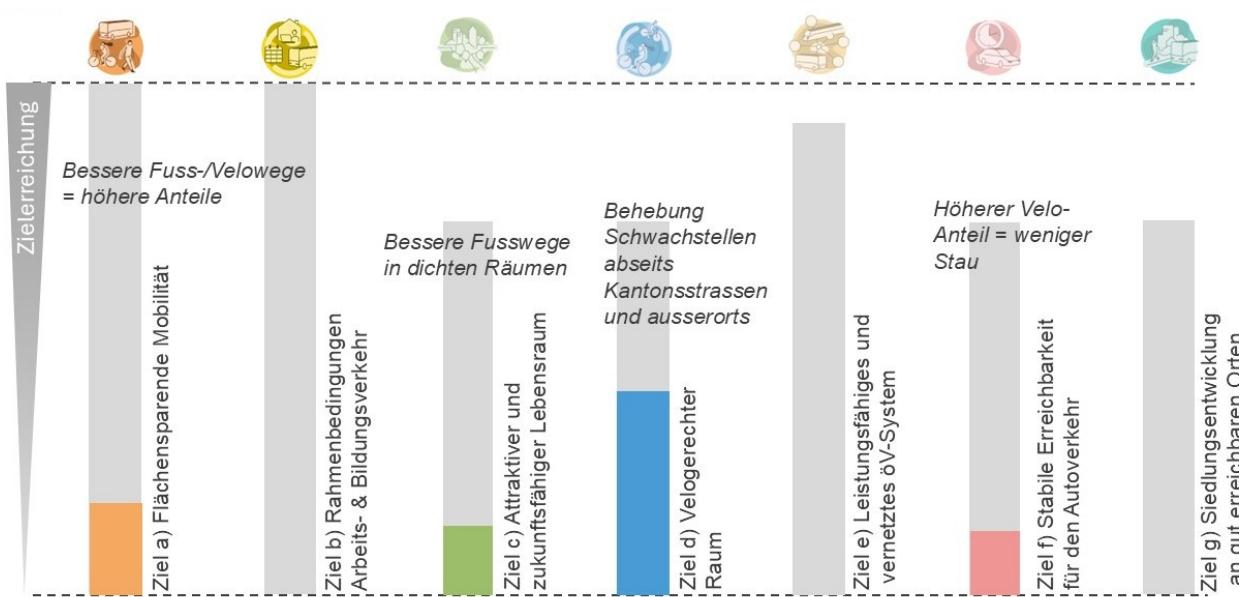
Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Das Nebenroutennetz ergänzt die Basisinfrastruktur aus Vorzugsrouten und Hauptrouten und vervollständigt das kantonale Netz im Hinblick auf einen velogerechten Raum. ▪ Mit der Behebung der Schwachstellen werden die Voraussetzungen geschaffen, damit mehr Menschen mit dem Velo unterwegs sind. Die Wirkung auf das Ziel «Flächensparende Mobilität» ist aber geringer als bei den Hauptrouten. ▪ Dafür wird insbesondere mit verbesserten Velorouten entlang von Ortsdurchfahrten ein wichtiger Beitrag zu einem attraktiven und zukunftsfähigen Lebensraum geleistet. <p>Insgesamt sind im GVK sieben Ziele definiert. Die vorliegende Massnahme beeinflusst zwei der sieben Ziele.</p>	 Velogerechter Raum
		 Attraktiver und zukunftsfähiger Lebensraum

Wirkung und Zielbeitrag des Handlungsfelds Fuss- und Veloverkehr

Mit der Umsetzung aller Massnahmen des Massnahmenfächers GVK 2040¹, der in rund 50 GVK-Massnahmenblättern beschrieben ist, werden zwei Ziele vollständig erreicht, fünf Ziele können in hohem Masse erfüllt werden. Die verbleibenden Ziellücken sind darauf zurückzuführen, dass in Nussbaumen und Baden Zentrum ohne MIV-Entlastung (z.B. durch Verlagerung auf eine Zentrumsentlastung) nicht alle notwendigen Massnahmen möglich sind.

Von den 14 Massnahmen des Handlungsfelds Fuss- und Veloverkehr erzielen die Behebung der Schwachstellen auf Hauptrouten und die Realisierung der Vorzugsrouten die grösste Wirkung. Die Behebung der Schwachstellen auf Nebenrouten sowie die Fussverkehrsmassnahmen (durch die Gemeinden) stifteten einen mittleren Wirkungsbeitrag. Kleinere Wirkungen ergeben sich aus den Veloabstellanlagen.

In folgender Grafik verdeutlichen die ausgefüllten Flächen die Zielerreichungsbeiträge aller "Fuss- und Veloverkehr"-Massnahmen an der Gesamt-Zielerreichung des GVK-Massnahmenfächers.



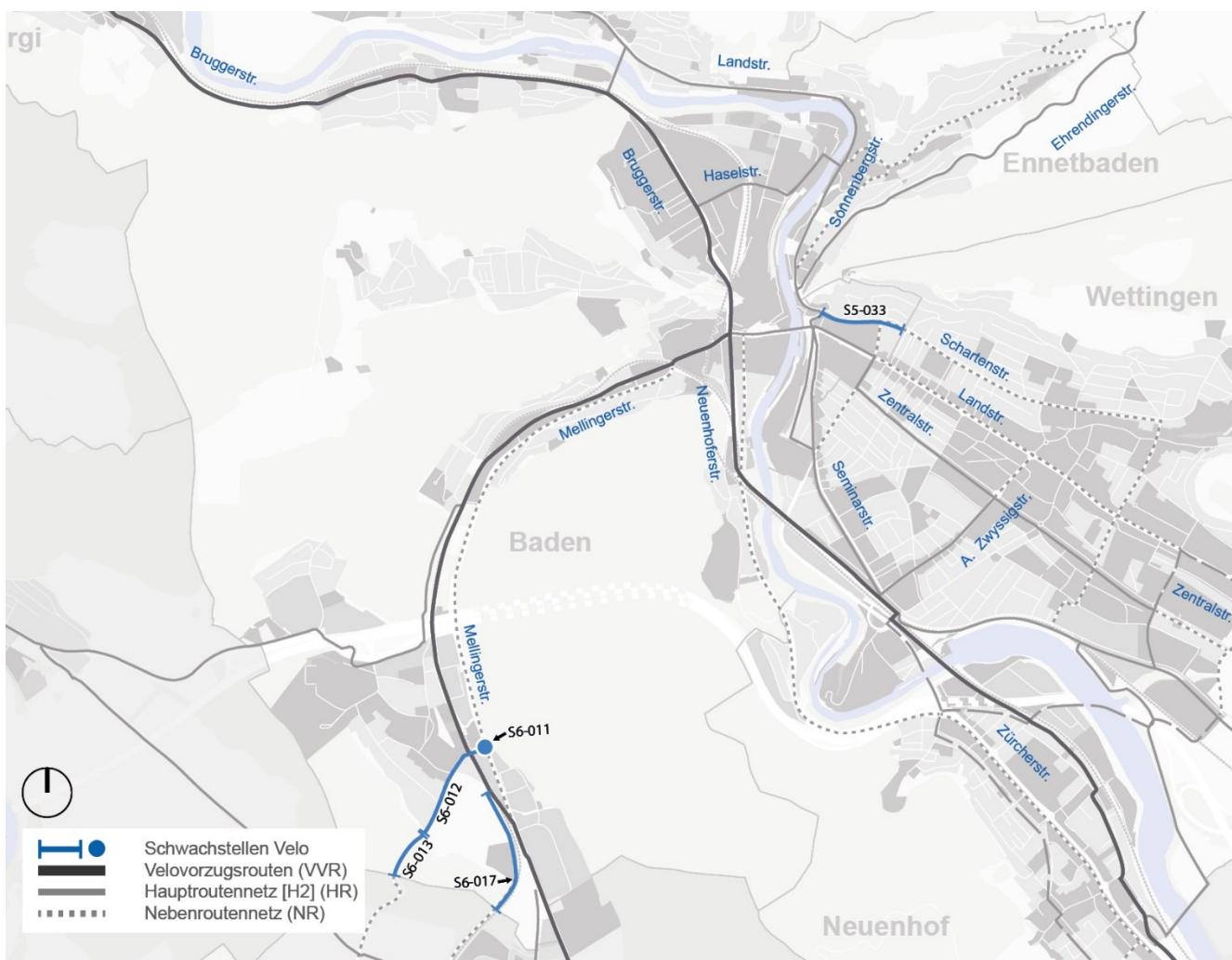
¹ Ohne Zentrumsentlastung (SB06), ohne langfristige Optionen öV-Hauptkorridore (BB10), ohne S-Bahn-Haltestelle Tägerhard (BB11) und ohne langfristige Massnahmen am Brückenkopf Ost

Ergänzende Informationen

Übersichtskarte Massnahmen

Mit den Massnahmenblättern FV02 –12 werden gemeinschaftlich alle erforderlichen Massnahmen beschrieben, um das vorgeschlagene regional bedeutsame Velonetz im Raum Baden und Umgebung gemäss den kantonalen Standards auszubauen. Massnahmen auf kommunalen Velonetzen werden im Rahmen des GVK nicht behandelt. Wo solche Massnahmen als Ergänzung zum regional bedeutsamen Netz sinnvoll sind, sollen diese durch die Gemeinden im Rahmen ihrer eigenen Planungen (kommunaler Gesamtplan Verkehr, kommunale Velokonzepte) auf die Massnahmen aus dem vorliegenden GVK abgestimmt werden.

In der folgenden Karte wird auf die Abschnitte hingewiesen, die Mängel aufweisen. Dabei handelt es sich nicht immer um gravierende Schwachstellen. Vielerorts entspricht die bestehende, teils gut funktionierende Veloinfrastruktur nicht den aktuell gültigen Velo-Standards des Kantons und wird deswegen vermerkt.



Übersicht Einzelmassnahmen Nebenroutennetz Raum Baden

Übersichtstabelle: Massnahmen Nebenrouten Raum Baden

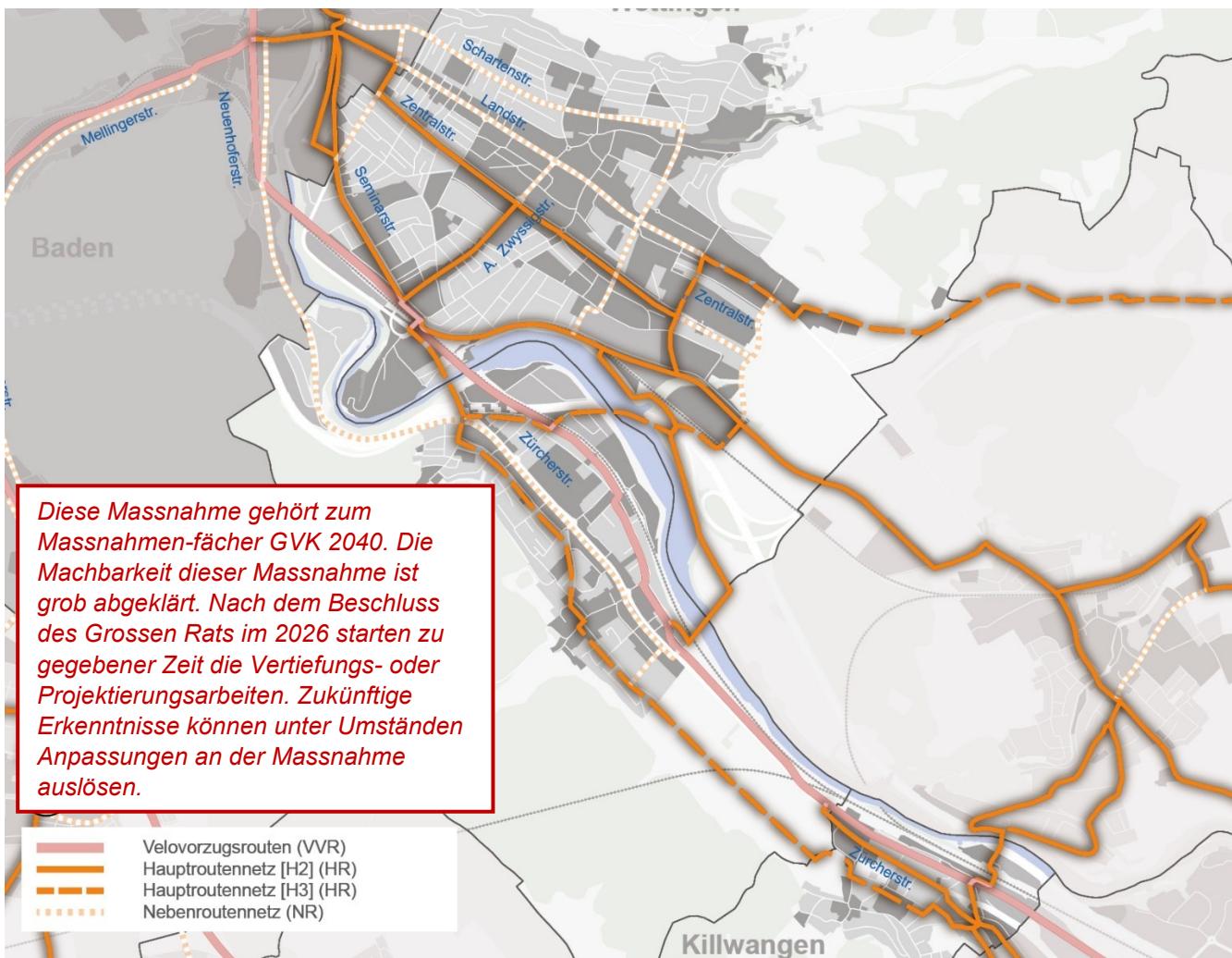
In der folgenden Tabelle werden die Schwachstellen bzw. Abweichungen von den kantonalen Standards einzeln aufgeführt und beschrieben. Für jede Schwachstelle wird ein Lösungsvorschlag gemäss den aktuellen Standards des Kantons vorgeschlagen. Beispiele für die grundsätzlichen Führungsprinzipien von Veloinfrastruktur entlang von Strecken finden sich nach der Tabelle.

Im Rahmen des GVK geht es hier grundsätzlich um Nebenrouten als Bestandteil des Velonetzes und auch darum, ob diese Nebenrouten im Raum Baden über die diese Strassenachsen geführt werden sollen.

NR.	Schwachstelle	Lösungsvorschlag	Abhängigkeiten	Kosten (CHF)
S5-033	talwärts keine Veloinfrastruktur	Radstreifen bergwärts 1.5 m/ talwärts kombinierte Bus-/Velospur	SB04 / SB05 Kurz- und mittelfristige Optimierungen Brückenkopf Ost	100'000 bis 500'000
S6-011	Nur teilweise Veloinfrastruktur	vorgezogene Haltebalken in beiden Richtungen und für jede Abbiegebeziehung	SF15 Umgestaltung ODF Mellingerstrasse Baden-Dättwil	100'000 bis 500'000
S6-012	Radstreifen beidseitig zu schmal (1.25 m)	T30 prüfen		< 100'000
S6-013	Radstreifen beidseitig zu schmal (1.25 m) / nicht vollständig	Kombinierter Rad-/ Gehweg (3.0 m)		100'000 bis 500'000
S6-017	Netzlücke	Kombinierter Rad-/ Gehweg (3.0 m)		100'000 bis 500'000

Blaue/kursive Einträge sind in anderen GVK-Massnahmen enthalten (z.B. Ortsdurchfahrten SF05-16). Die Kosten fliessen nicht in die Gesamtkosten des vorliegenden Massnahmenblattes ein.

FV09 Aufwertung Velohauptrouten Raum Süd-Ost



Beschrieb der Massnahme

Mit dem 2023 in Kraft getretenen Bundesgesetz über Velowege (Veloweggesetz) werden die Kantone und Gemeinden zur Planung und Realisierung von durchgängigen, sicheren und attraktiven Velowegnetzen verpflichtet. Die Kantone können die Planung der kommunalen Wegnetze an ihre Gemeinden delegieren.

Das HauptROUTENNETZ bildet das Rückgrat des Alltagsverkehrs und ein starkes Grundgerüst für das Velonetz (vgl. ergänzende Informationen im Fachbericht Fuss- und Veloverkehr). Es verbindet die Wohngebiete mit den Zentren und wichtigen Zielen der Region in einem lückenlosen Netz. Wo möglich und sinnvoll werden die HauptROUTEN abseits von stark befahrenen Strassen geführt.

In Wettingen kann mit der Zentralstrasse ein attraktives Parallelangebot zur Landstrasse (Nebenroute) realisiert werden. Mit der Alberich-Zwyssigstrasse soll die Verbindung zwischen dem Bahnhof und dem Zentrum Wettingens aufgewertet werden. Die Seminarstrasse ist eine wichtige Verbindung zwischen Bahnhof Wettingen, Schwimmbad Baden und Brückenkopf Ost (Anschluss Richtung Baden, Ennetbaden, Surbtal). Im Osten von Wettingen sind die Verbindungen Richtung Würenlos und Furttal wichtig und erfordern ebenfalls Massnahmen zur Aufwertung. Auf den meisten Abschnitten ist entweder die Verbreiterung von Radstreifen oder alternativ die Einrichtung von Tempo-30-Zonen vorgesehen.

In Neuenhof kann die HauptROUTE als Ergänzung zur Nebenroute (Zürcherstrasse) ebenfalls auf verkehrsarmen Quartierstrassen geführt werden, womit der Umsetzungsaufwand gering gehalten wird. Die bestehenden Velobrücke über die Limmat Richtung Bahnhof Wettingen und entlang der Autobahn über den Stausee sollen verbreitert werden.

Für die Projektierung, Realisierung und Finanzierung ist der Kanton Aargau verantwortlich.

Zuständigkeiten und Prozessuale

Federführung	Kanton Aargau, BVU ATB Abteilung Tiefbau; oder Gemeinden Neuenhof, Wettingen, Killwangen	Beteiligte	Kanton, Killwangen, Neuenhof, Wettingen (bei Bedarf Abstimmung mit Nachbargemeinden)
Standort	Raum Süd Ost: Killwangen, Neuenhof, Wettingen	Investitionskosten (+/- 40 %) Laufende Kosten	16.0 Mio. Franken --

Herleitung aus Lagebeurteilung

Das Haupttroutnet entspricht heute weitgehend dem kantonalen Velonetz. Die Infrastruktur genügt aber nicht überall den angestrebten Standards. Ein vollständiges, sicheres und attraktives regionales Hauptnetz zur Verbindung der wichtigsten Quell- und Zielorte ist zentral. Bereits kleinere Lücken oder Schwachstellen mindern die Attraktivität und damit den Velo-Anteil am Gesamtverkehr.

Abhängigkeiten zu weiteren GVK-Massnahmen

- Sofortmassnahmen Veloverkehr (FV01)
- Velovorzugsroute Killwangen-Baden (FV03)
- Aufwertung Velonebenrouten Raum Süd-Ost (FV10)
- Aufwertung öV-Drehscheibe Bahnhof Wettingen (BB08)

Wirkung und Zielbeitrag der Massnahme FV09

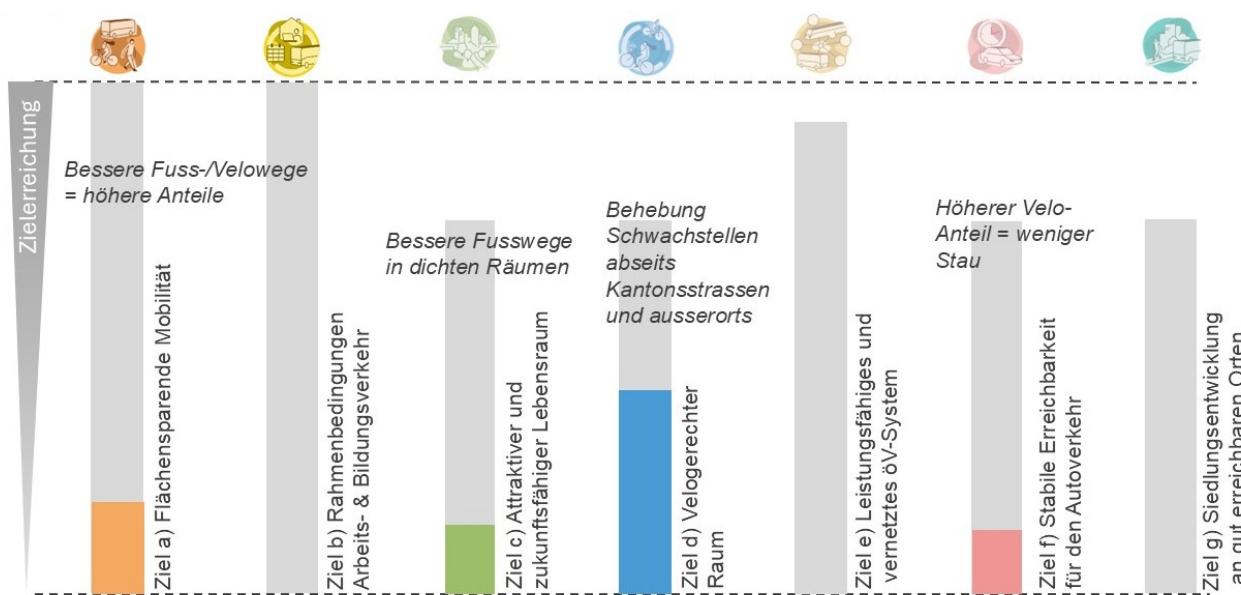
Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ein zusammenhängendes, attraktives und sicheres Haupttroutnet bildet die Basisinfrastruktur für einen velogerechten Raum im Raum Wettingen / Neuenhof / Killwangen. ▪ Mit der Behebung der Schwachstellen werden die Voraussetzungen geschaffen, damit mehr Menschen mit dem Velo unterwegs sind. Damit kann der Veloverkehr seinen Beitrag zur Erreichung des Ziels Flächensparende Mobilität leisten. ▪ Die insbesondere durch die durchgehenden, attraktiven Velohauptrouten und Velovorzugsrouten möglichen Verlagerungen vom Auto- auf den Veloverkehr reduzieren das Aufkommen des Autoverkehrs und tragen zu einer höheren Stabilität des Verkehrsflusses bei. <p>Insgesamt sind im GVK sieben Ziele definiert. Die vorliegende Massnahme beeinflusst drei der sieben Ziele.</p>	 Velogerechter Raum  Flächensparende Mobilität  Stabile Erreichbarkeit für den Autoverkehr
----------------	---	---

Wirkung und Zielbeitrag des Handlungsfelds Fuss- und Veloverkehr

Mit der Umsetzung aller Massnahmen des Massnahmenfächers GVK 2040¹, der in rund 50 GVK-Massnahmenblättern beschrieben ist, werden zwei Ziele vollständig erreicht, fünf Ziele können in hohem Masse erfüllt werden. Die verbleibenden Ziellücken sind darauf zurückzuführen, dass in Nussbaumen und Baden Zentrum ohne MIV-Entlastung (z.B. durch Verlagerung auf eine Zentrumsentlastung) nicht alle notwendigen Massnahmen möglich sind.

Von den 14 Massnahmen des Handlungsfelds Fuss- und Veloverkehr erzielen die Behebung der Schwachstellen auf Hauptrouten und die Realisierung der Vorzugsrouten die grösste Wirkung. Die Behebung der Schwachstellen auf Nebenrouten sowie die Fussverkehrsmassnahmen (durch die Gemeinden) stifteten einen mittleren Wirkungsbeitrag. Kleinere Wirkungen ergeben sich aus den Veloabstellanlagen.

In folgender Grafik verdeutlichen die ausgefüllten Flächen die Zielerreichungsbeiträge aller "Fuss- und Veloverkehr"-Massnahmen an der Gesamt-Zielerreichung des GVK-Massnahmenfächers.



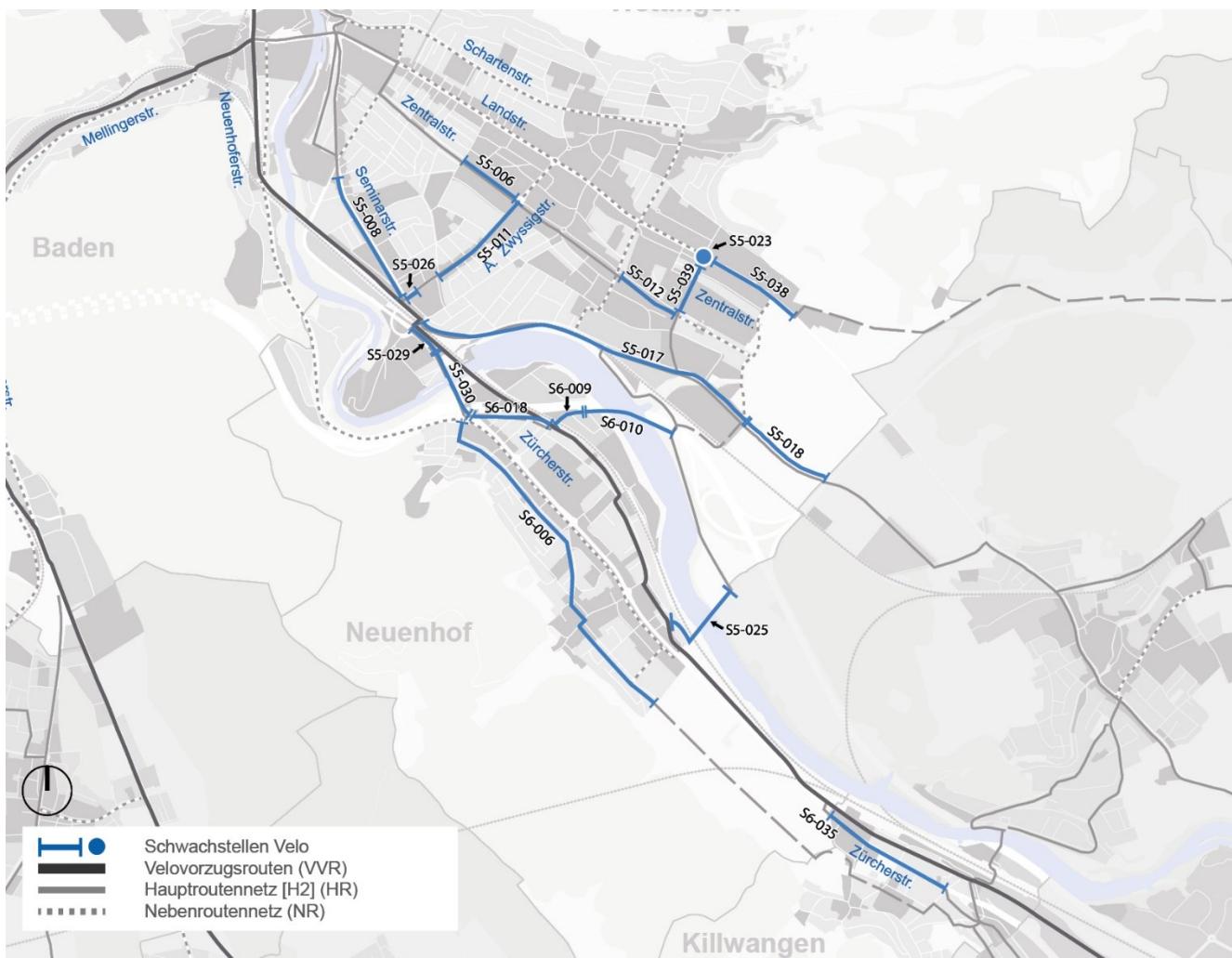
¹ Ohne Zentrumsentlastung (SB06), ohne langfristige Optionen öV-Hauptkorridore (BB10), ohne S-Bahn-Haltestelle Tägerhard (BB11) und ohne langfristige Massnahmen am Brückenkopf Ost

Ergänzende Informationen

Übersichtskarte Massnahmen

Mit den Massnahmenblättern FV02 –12 werden gemeinschaftlich alle erforderlichen Massnahmen beschrieben, um das vorgeschlagene regional bedeutsame Velonetz im Raum Baden und Umgebung gemäss den kantonalen Standards auszubauen. Massnahmen auf kommunalen Velonetzen werden im Rahmen des GVK nicht behandelt. Wo solche Massnahmen als Ergänzung zum regional bedeutsamen Netz sinnvoll sind, sollen diese durch die Gemeinden im Rahmen ihrer eigenen Planungen (kommunaler Gesamtplan Verkehr, kommunale Velokonzepte) auf die Massnahmen aus dem vorliegenden GVK abgestimmt werden.

In der folgenden Karte wird auf die Abschnitte hingewiesen, die Mängel aufweisen. Dabei handelt es sich nicht immer um gravierende Schwachstellen. Vielerorts entspricht die bestehende, teils gut funktionierende Veloinfrastruktur nicht den aktuell gültigen Velo-Standards des Kantons und wird deswegen vermerkt.



Übersicht Einzelmassnahmen Hauptroutennetz Raum Süd Ost

Übersichtstabelle: Massnahmen Hauptrouten Raum Süd Ost

In der folgenden Tabelle werden die Schwachstellen bzw. Abweichungen von den kantonalen Standards einzeln aufgeführt und beschrieben. Für jede Schwachstelle wird ein Lösungsvorschlag gemäss den aktuellen Standards des Kantons vorgeschlagen. Beispiele für die grundsätzlichen Führungsprinzipien von Veloinfrastruktur entlang von Strecken finden sich nach der Tabelle.

Im Rahmen des GVK geht es hier grundsätzlich um Hauptrouten als Bestandteil des Velonetzes und auch darum, ob die Hauptrouten im Raum Süd-Ost über diese Strassenachsen geführt werden sollen.

NR.	Prio	Schwachstelle	Lösungsvorschlag	Abhängigkeiten	Kosten
-----	------	---------------	------------------	----------------	--------



S5-006	hoch	Velostreifen zu schmal (1.5 m)	Velostreifen je 1.8 m	unter 100K
S5-008	mittel	Velostreifen zu schmal (1.5 m)	Velostreifen je 1.8 m (alternativ T30 prüfen)	1Mio - 5Mio
S5-011	mittel	Velostreifen zu schmal (1.25 m)	Velostreifen je 1.8 m (alternativ T30 prüfen)	1Mio - 5Mio
S5-012	tief	Velostreifen zu schmal (1.5 m)	Velostreifen je 1.8 m	unter 100K
S5-017	mittel	nur Abschnittsweise und einseitiger Velostreifen	T30 prüfen/ Velostrasse	100K - 500K
S5-018	tief	Velo-/Gehweg zu schmal (2.5 m)	Kombinierter Velo-/ Gehweg (4.5 m)	100K - 500K
S5-023	mittel	Keine Veloinfrastruktur	Umgestaltung Veloführung, Vorgezogene Haltebalken (Aufnahme als H3 im kant. Velonetz)	100K - 500K
S5-025	hoch	Netzlücke	Neue Fuss- und Veloverbindung / Neue Brücke	Bau Neu Brücke (Projekt bereits fortgeschritten) 1Mio - 5Mio
S5-026	hoch	Velo-/Gehweg zu schmal 2.5	Kombinierter Velo-/ Gehweg (4.5 m)	MN BB08 Verkehrsdrehscheibe Wettingen 500K - 1Mio
S5-029	mittel	Velo-/Gehweg zu schmal (4.0 m)	Velo-/Gehweg zu schmal (4.5 m)	MN BB08 Verkehrsdrehscheibe Wettingen 100K - 500K
S5-030	tief	Fuss-/Veloverkehrsbrücke zu schmal (ca. 3.5 m)	Verbreiterung um 1.0 m	S6-010 - Priorität der Schwachstelle hängt vom Umsetzungshorizont der VVR-Brücke ab 1Mio - 5Mio
S5-038		Velo-/Gehweg innerorts (2.5 m)	Velostreifen je 1.8 m, Querungshilfe (Aufnahme als H3 im kant. Velonetz)	100K - 500K
S5-039		Velostreifen zu schmal (1.25 m)	Velostreifen je 1.8 m (Aufnahme als H3 im kant. Velonetz)	unter 100K
S6-006	hoch	Keine Veloinfrastruktur	Velostrasse (Aufnahme als H3 im kant. Velonetz)	unter 100K
S6-009	mittel	Keine Veloinfrastruktur	T30 prüfen (Aufnahme als H3 im kant. Velonetz)	unter 100K
S6-010	mittel	Fuss-/Veloverkehrsbrücke zu schmal (2.5 m)	Velo-/ Gehweg 4.5 m - Verbreiterung Brücke (Aufnahme als H3 im kant. Velonetz)	5Mio - 10Mio
S6-018	mittel	Keine Veloinfrastruktur	Velostrasse (Aufnahme als H3 im kant. Velonetz)	unter 100K
S6-035	tief	Velostreifen zu schmal (1.25 m) lückenhaft	Velostreifen je 1.8 m	500K - 1Mio

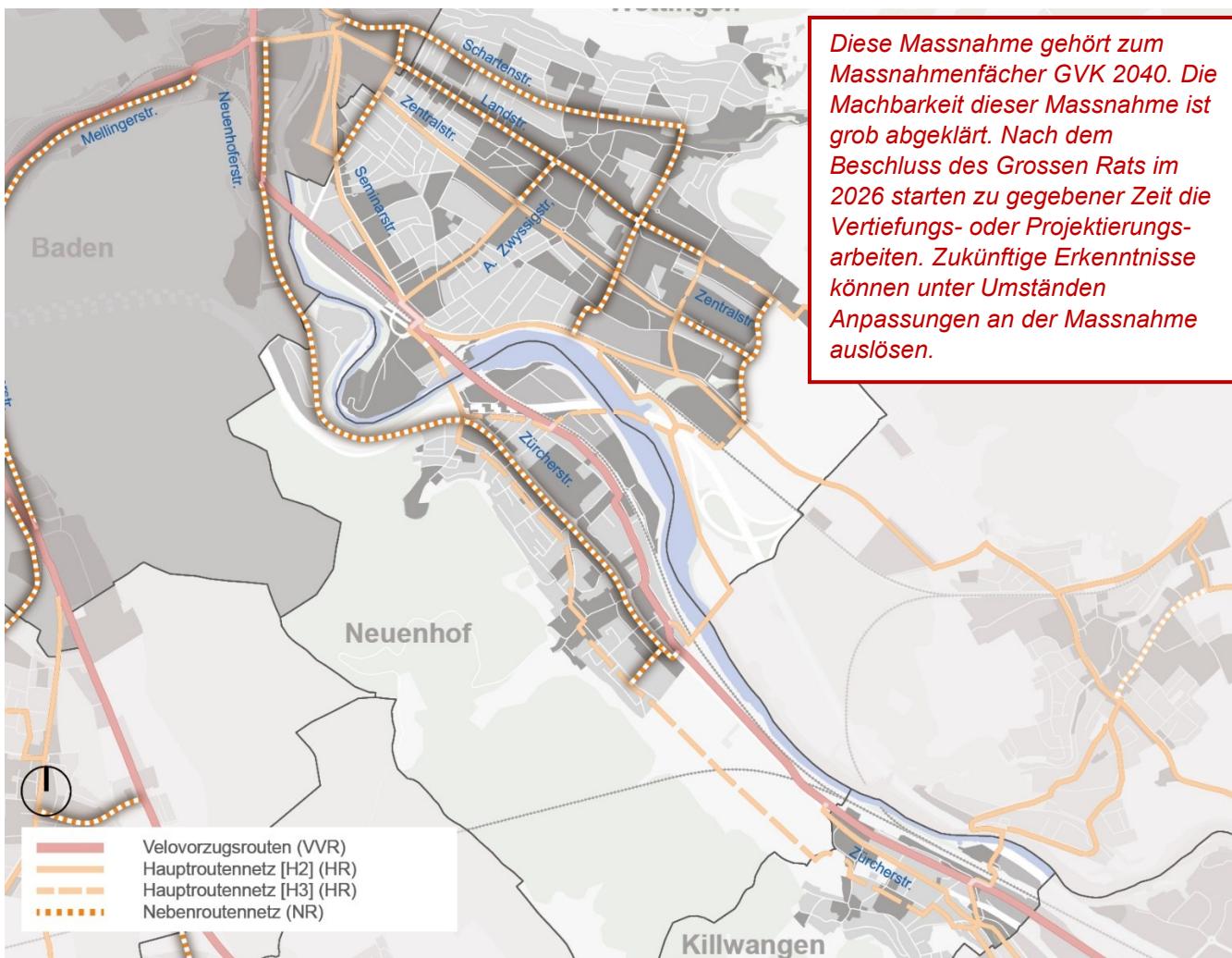
NR.	Schwachstelle	Lösungsvorschlag	Abhängigkeiten	Kosten (CHF)
S5-006	Radstreifen zu schmal (1.5 m)	Radstreifen je 1.8 m		< 100'000
S5-008	Radstreifen zu schmal (1.5 m)	Radstreifen je 1.8 m (alternativ T30 prüfen)		1 Mio. bis 5 Mio.
S5-011	Radstreifen zu schmal (1.25 m)	Radstreifen je 1.8 m (alternativ T30 prüfen)		1 Mio. bis 5 Mio.
S5-012	Radstreifen zu schmal (1.5 m)	Radstreifen je 1.8 m		< 100'000
S5-017	Nur abschnittsweise und einseitiger Radstreifen	T30 prüfen/Velostrasse	Gde Wettingen plant Sanierung und Einführung T30 auf westlichem Abschnitt	100'000 bis 500'000
S5-018	Rad-/Gehweg zu schmal (2.5 m)	Kombinierter Rad-/Gehweg (4.5 m)		100'000 bis 500'000



S5-023	Keine Veloinfrastruktur	Umgestaltung Veloführung, Vorgezogene Haltebalken (Aufnahme als H3 im kant. Velonetz)		100'000 bis 500'000
S5-025	Netzlücke	Neue Fuss- und Veloverkehrsbrücke	Bestehendes Projekt, bereits fortgeschritten	1 Mio. bis 5 Mio.
S5-026	<i>Rad-/Gehweg (Verbindung Alberich- Zwyssig-Strasse - Bahnhof Wettingen) zu schmal 2.5</i>	<i>Kombinierter Rad-/Gehweg (4.5 m)</i>	<i>MN BB08 Verkehrsdrehscheibe Wettingen</i>	<i>500'000 bis 1 Mio.</i>
S5-029	<i>Rad-/Gehweg zu schmal (4.0 m)</i>	<i>Rad-/Gehweg zu schmal (4.5 m)</i>	<i>MN BB08 Verkehrsdrehscheibe Wettingen</i>	<i>100'000 bis 500'000</i>
S5-030	Fuss-/Veloverkehrs- brücke zu schmal (ca. 3.5 m)	Verbreiterung um 1.0 m	FV03 Velovorzugsroute Killwangen-Baden (Priorität Verbreiterung abhängig von Umsetzungshorizont für neue Brücke)	1 Mio. bis 5 Mio.
S5-038	Rad-/Gehweg innerorts (2.5 m)	Radstreifen je 1.8 m, Querungshilfe (Aufnahme als H3 im kant. Velonetz)		100'000 bis 500'000
S5-039	Radstreifen zu schmal (1.25 m)	Radstreifen je 1.8 m (Aufnahme als H3 im kant. Velonetz)		< 100'000
S6-006	Keine Veloinfrastruktur	Velostrasse (Aufnahme als H3 im kant. Velonetz)		< 100'000
S6-009	Keine Veloinfrastruktur	T30 prüfen (Aufnahme als H3 im kant. Velonetz)		< 100'000
S6-010	Fuss-/Veloverkehrs- brücke zu schmal (2.5 m)	Rad-/Gehweg 4.5 m - Verbreiterung Brücke (Aufnahme als H3 im kant. Velonetz)		5 Mio. bis 10 Mio.
S6-018	Keine Veloinfrastruktur	Velostrasse (Aufnahme als H3 im kant. Velonetz)	Dito S5-030	< 100'000
S6-035	Radstreifen zu schmal (1.25 m) lückenhaft	Verbreiterung Radstreifen auf je 1.8 m		500'000 bis 1 Mio.

*Blaue/kursive Einträge sind in anderen GVK-Massnahmen enthalten (z.B. Ortsdurchfahrten SF05-16). Die Kosten
fließen nicht in die Gesamtkosten des vorliegenden Massnahmenblattes ein.*

FV10 Aufwertung Velonebenrouten Raum Süd-Ost



Beschrieb der Massnahme

Mit dem 2023 in Kraft getretenen Bundesgesetz über Velowege (Veloweggesetz) werden die Kantone zur Planung und Realisierung von durchgängigen, sicheren und attraktiven Velowegnetzen verpflichtet. Die Kantone können die Planung der kommunalen Wegnetze an ihre Gemeinden delegieren. Die kommunalen Nebenrouten ergänzen das Hauptroutennetz und weisen den «niedrigsten» Ausbaustandard auf (vgl. ergänzende Informationen im Fachbericht Fuss- und Veloverkehr).

Einige Nebenrouten verlaufen abschnittsweise auf Ortsdurchfahrten (Kantonsstrassen). Diese Nebenrouten sollen dadurch in denjenigen Siedlungsgebieten die Ortskerne erschliessen, wo Vorzugsrouten oder Hauptrouten abseits der Kantonsstrasse geführt werden. Einige Nebenrouten verlaufen tangential. Diese Nebenrouten decken die wichtigen tangentialen Beziehungen innerhalb dichter Siedlungsgebiete oder zwischen solchen Gebieten ab.

Die Landstrasse Wettingen wird als Nebenroute klassiert, da mit der Hauptroute auf der Zentralstrasse ein attraktives Parallelangebot geschaffen wird. Für den Abschnitt ist ein Sanierungsprojekt in Planung. Die Zürcherstrasse in Neuenhof ist ebenfalls als Nebenroute vorgesehen. Die Anforderungen für den Veloverkehr sind für beide Abschnitte in die Massnahmenblätter eingeflossen (SF10 Umgestaltung Zürcherstrasse Neuenhof, SF14 Umgestaltung Landstrasse Wettingen).

Mit der Einführung von Tempo 30 und einer Velostrasse auf der Scharfenstrasse und der Märzengasse in Wettingen kann für das Velo ein grosser Mehrwert erzielt werden. Auf der Jurastrasse und Abschnitten von Alberich-Zwyssig- sowie Zentralstrasse sollen breitere Radstreifen und/oder Tempo 30 umgesetzt werden.

Zuständigkeiten und Prozessuale

Federführung	Gemeinden: Killwangen, Neuenhof, Wettingen; Kanton Aargau, BVU ATB Abteilung Tiefbau auf Kantonsstrassen	Beteiligte	Neuenhof, Wettingen (bei Bedarf Abstimmung mit Nachbargemeinden)
Standort	Raum Süd Ost: Killwangen, Neuenhof, Wettingen	Investitionskosten (+/- 40 %)	1.4 Mio. Franken

Laufende Kosten --

Herleitung aus Lagebeurteilung

Für einen velogerechten Raum braucht es ein engmaschiges Netz, das auch die Ortsdurchfahrten (Kantonsstrassen) mit ihrem dichten Nutzungsumfeld erschliesst und tangentiale Verbindungen aufweist. Das Netz muss durchgehend, direkt und attraktiv sein, bereits kleinere Lücken oder Schwachstellen mindern die Attraktivität und damit den Velo-Anteil am Gesamtverkehr.

Abhängigkeiten zu weiteren GVK-Massnahmen

- Aufwertung Velohauptrouten Raum Süd-Ost (FV09)
- Quartier der kurzen Wege - Zentrum Wettingen (SF02)
- Umgestaltung Landstrasse Neuenhof (SF10)
- Umgestaltung Landstrasse Wettingen (SF14)

Wirkung und Zielbeitrag der Massnahme FV10

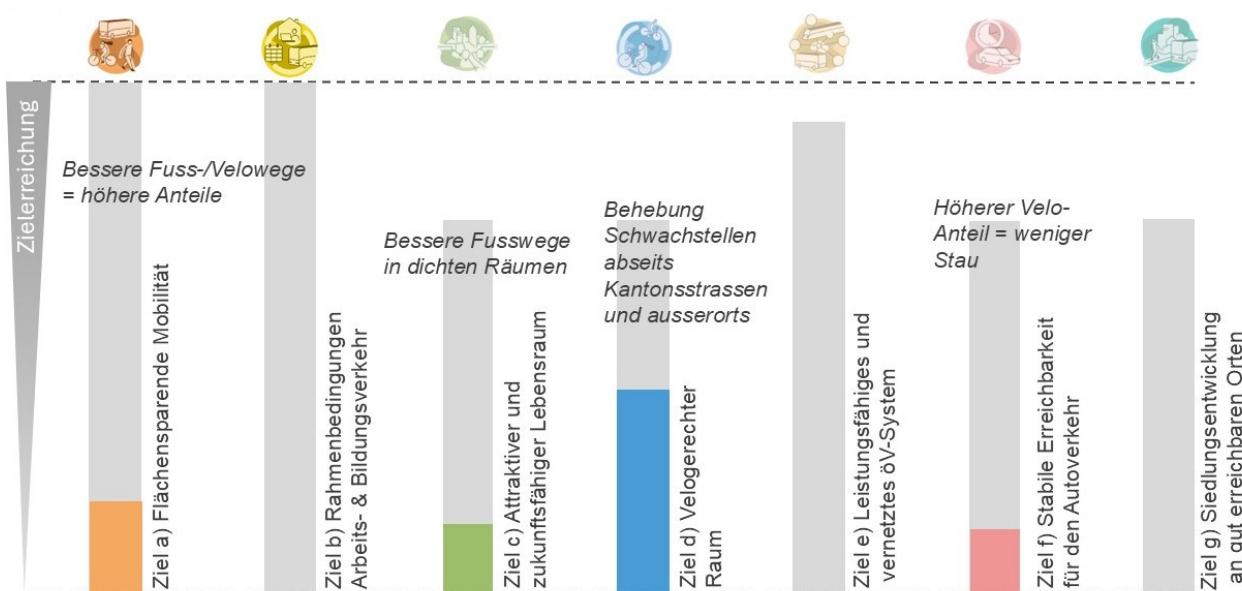
Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Das Nebenroutennetz ergänzt die Basisinfrastruktur aus Vorzugsrouten und Hauptrouten und vervollständigt das kantonale Netz im Hinblick auf einen velogerechten Raum. ▪ Mit der Behebung der Schwachstellen werden die Voraussetzungen geschaffen, damit mehr Menschen mit dem Velo unterwegs sind. Die Wirkung auf das Ziel «Flächensparende Mobilität» ist aber geringer als bei den Hauptrouten. ▪ Dafür wird insbesondere mit verbesserten Veloverbindungen entlang von Ortsdurchfahrten ein wichtiger Beitrag zu einem attraktiven und zukunftsfähigen Lebensraum geleistet. 	 Velogerechter Raum
	Insgesamt sind im GVK sieben Ziele definiert. Die vorliegende Massnahme beeinflusst zwei der sieben Ziele.	 Attraktiver und zukunftsfähiger Lebensraum

Wirkung und Zielbeitrag des Handlungsfelds Fuss- und Veloverkehr

Mit der Umsetzung aller Massnahmen des Massnahmenfächers GVK 2040¹, der in rund 50 GVK-Massnahmenblättern beschrieben ist, werden zwei Ziele vollständig erreicht, fünf Ziele können in hohem Masse erfüllt werden. Die verbleibenden Ziellücken sind darauf zurückzuführen, dass in Nussbaumen und Baden Zentrum ohne MIV-Entlastung (z.B. durch Verlagerung auf eine Zentrumsentlastung) nicht alle notwendigen Massnahmen möglich sind.

Von den 14 Massnahmen des Handlungsfelds Fuss- und Veloverkehr erzielen die Behebung der Schwachstellen auf Hauptrouten und die Realisierung der Vorzugsrouten die grösste Wirkung. Die Behebung der Schwachstellen auf Nebenrouten sowie die Fussverkehrsmassnahmen (durch die Gemeinden) stifteten einen mittleren Wirkungsbeitrag. Kleinere Wirkungen ergeben sich aus den Veloabstellanlagen.

In folgender Grafik verdeutlichen die ausgefüllten Flächen die Zielerreichungsbeiträge aller "Fuss- und Veloverkehr"-Massnahmen an der Gesamt-Zielerreichung des GVK-Massnahmenfächers.



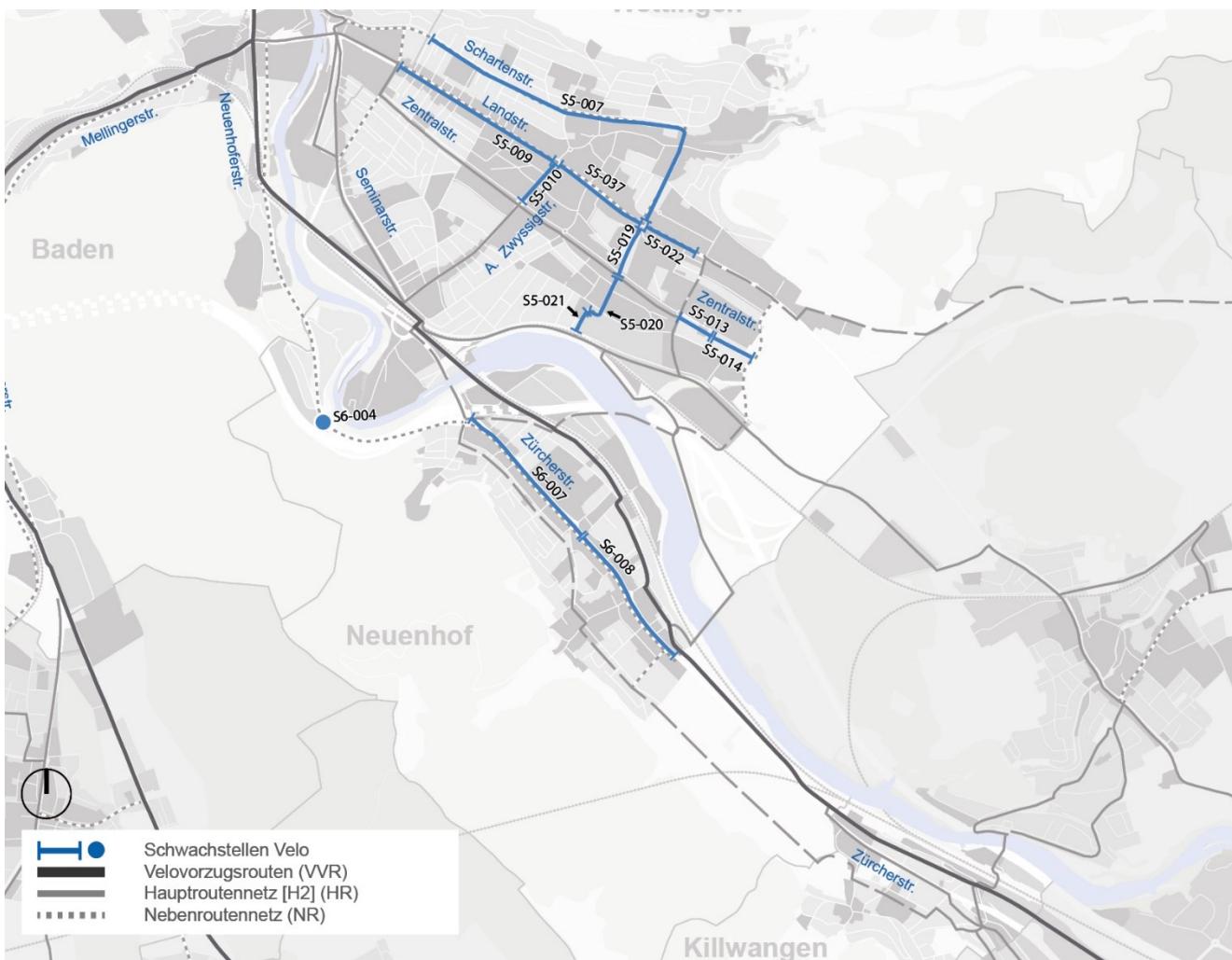
¹ Ohne Zentrumsentlastung (SB06), ohne langfristige Optionen öV-Hauptkorridore (BB10), ohne S-Bahn-Haltestelle Tägerhard (BB11) und ohne langfristige Massnahmen am Brückenkopf Ost

Ergänzende Informationen

Übersichtskarte Massnahmen

Mit den Massnahmenblättern FV02 –12 werden gemeinschaftlich alle erforderlichen Massnahmen beschrieben, um das vorgeschlagene regional bedeutsame Velonetz im Raum Baden und Umgebung gemäss den kantonalen Standards auszubauen. Massnahmen auf kommunalen Velonetzen werden im Rahmen des GVK nicht behandelt. Wo solche Massnahmen als Ergänzung zum regional bedeutsamen Netz sinnvoll sind, sollen diese durch die Gemeinden im Rahmen ihrer eigenen Planungen (kommunaler Gesamtplan Verkehr, kommunale Velokonzepte) auf die Massnahmen aus dem vorliegenden GVK abgestimmt werden.

In der folgenden Karte wird auf die Abschnitte hingewiesen, die Mängel aufweisen. Dabei handelt es sich nicht immer um gravierende Schwachstellen. Vielerorts entspricht die bestehende, teils gut funktionierende Veloinfrastruktur nicht den aktuell gültigen Velo-Standards des Kantons und wird deswegen vermerkt.



Übersichtstabelle: Massnahmen Nebenrouten Raum Süd Ost

In der folgenden Tabelle werden die Schwachstellen bzw. Abweichungen von den kantonalen Standards einzeln aufgeführt und beschrieben. Für jede Schwachstelle wird ein Lösungsvorschlag gemäss den aktuellen Standards des Kantons vorgeschlagen. Beispiele für die grundsätzlichen Führungsprinzipien von Veloinfrastruktur entlang von Strecken finden sich nach der Tabelle.

Im Rahmen des GVK geht es hier grundsätzlich um Nebenrouten als Bestandteil des Velonetzes und auch darum, ob die Nebenrouten im Raum Süd-Ost über diese Strassenachsen geführt werden sollen.

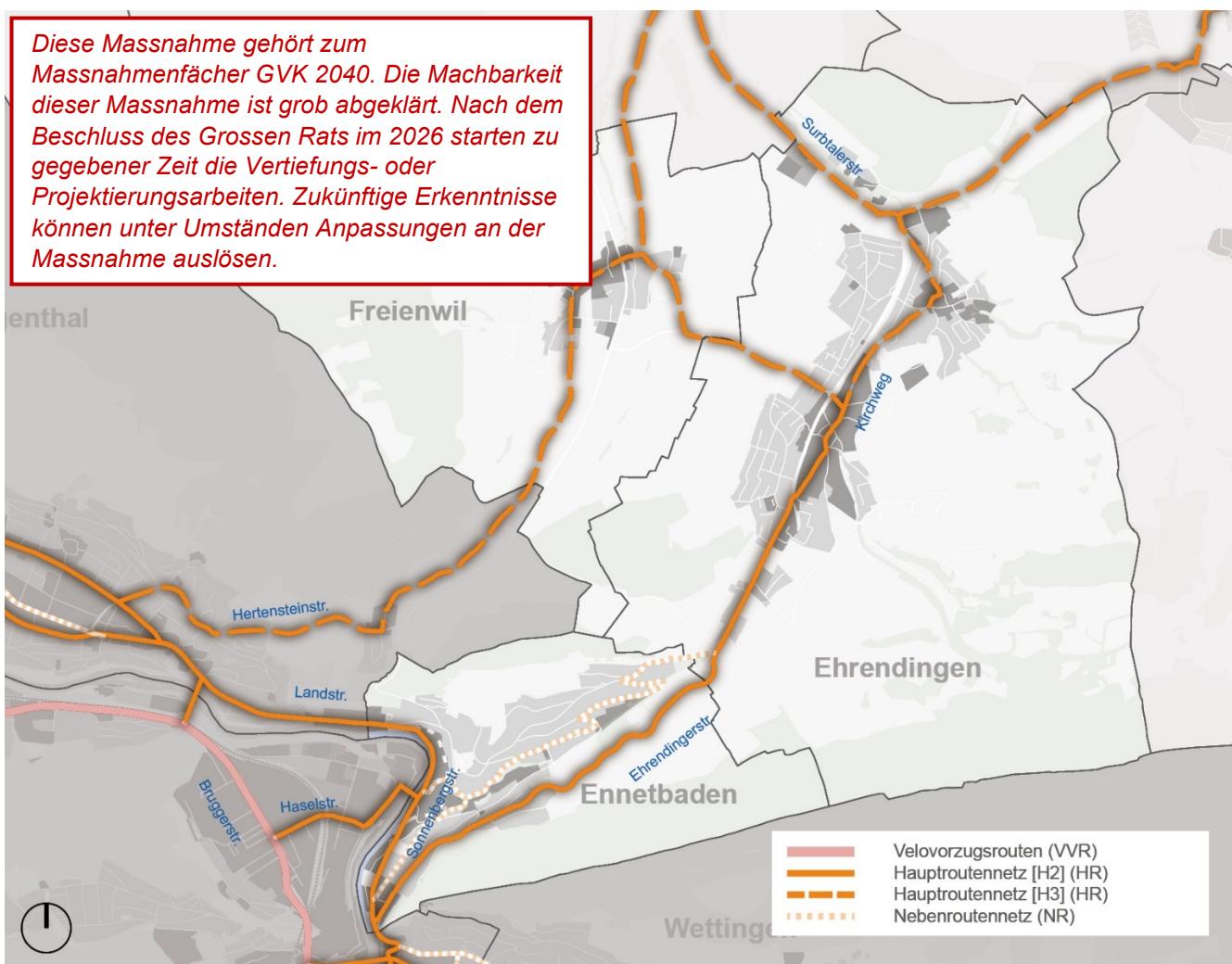
NR.	Schwachstelle	Lösungsvorschlag	Abhängigkeiten	Kosten (CHF)
S5-007	Keine Veloinfrastruktur	T30 prüfen / Velostrasse		100'000 bis 500'000
S5-009	<i>Keine Veloinfrastruktur</i>	<i>Radstreifen je 1.5 m</i>	<i>SF14 Umgestaltung ODF Landstrasse Wettingen</i>	<i>1 Mio. bis 5 Mio.</i>
S5-010	Radstreifen zu schmal (1.25 m)	Radstreifen je 1.8 m (alternativ T30 prüfen)		100'000 bis 500'000
S5-013	Keine Veloinfrastruktur	T30 prüfen		< 100'000
S5-014	Netzlücke	Neue Fuss- und Veloverbindung	Realisierung abgestimmt auf Entwicklung Wettingen-Ost	100'000 bis 500'000
S5-019	Keine Veloinfrastruktur	T30 prüfen		< 100'000
S5-020	Keine Veloinfrastruktur	T30 prüfen		< 100'000
S5-021	Rad-/Gehweg zu schmal (3.0 m)	Kombinierter Rad-/ Gehweg (Verbreiterung auf 4.0 m)		100'000 bis 500'000
S5-022	Rad-/Gehweg innerorts (2.5 m)	Erstellung Radstreifen je 1.8 m, Querungshilfe		100'000 bis 500'000
S5-037	<i>Keine Veloinfrastruktur</i>	<i>Radstreifen je 1.5 m</i>	<i>SF14 Umgestaltung ODF Landstrasse Wettingen</i>	<i>100'000 bis 500'000</i>
S6-004	Fehlende Querungshilfe im Knotenbereich	Querungshilfe		100'000 bis 500'000
S6-007	<i>Radstreifen zu schmal (1.25 m)</i>	<i>Radstreifen je 1.5 m</i>	<i>SF10 Umgestaltung ODF Neuenhof</i>	<i>100'000 bis 500'000</i>
S6-008	<i>Radstreifen zu schmal (1.25 m)</i>	<i>Radstreifen je 1.5 m</i>	<i>SF10 Umgestaltung ODF Neuenhof</i>	<i>500'000 bis 1 Mio.</i>

Blaue/kursive Einträge sind in anderen GVK-Massnahmen enthalten (z.B. Ortsdurchfahrten SF05-16). Die Kosten fliessen nicht in die Gesamtkosten des vorliegenden Massnahmenblattes ein.

FV11 Aufwertung Velohauptrouten Raum Nord-Ost



Diese Massnahme gehört zum Massnahmenfacher GVK 2040. Die Machbarkeit dieser Massnahme ist grob abgeklärt. Nach dem Beschluss des Grossen Rats im 2026 starten zu gegebener Zeit die Vertiefungs- oder Projektierungsarbeiten. Zukünftige Erkenntnisse können unter Umständen Anpassungen an der Massnahme auslösen.



Beschrieb der Massnahme

Mit dem 2023 in Kraft getretenen Bundesgesetz über Velowege (Veloweggesetz) werden die Kantone und Gemeinden zur Planung und Realisierung von durchgängigen, sicheren und attraktiven Velowegnetzen verpflichtet. Die Kantone können die Planung der kommunalen Wegnetze an ihre Gemeinden delegieren.

Das Hauptroutennetz bildet das Rückgrat des Alltagsverkehrs und ein starkes Grundgerüst für das Velonetz (vgl. ergänzende Informationen im Fachbericht Fuss- und Veloverkehr). Es verbindet die Wohngebiete mit den Zentren und wichtigen Zielen der Region in einem lückenlosen Netz. Wo möglich und sinnvoll werden die Hauptrouten abseits von stark befahrenen Strassen geführt.

Die Hauptroute vom Hertenstein über Freienwil und weiter nach Lengnau weist bereits heute als Radweg eine gute Infrastruktur auf, weswegen keine Massnahmen notwendig sind. Auch die rückwärtige Route auf dem Kirchweg durch Ehrendingen bedarf keiner Eingriffe. Der Mühleweg, auf der gegenüberliegenden Seite der Ortsdurchfahrt, eignet sich als kommunale Ergänzung im Veloangebot, hat aber heute keine regionale Bedeutung.

Die Route von Ennetbaden nach Ehrendingen, auf der Ehrendergerstrasse, verfügt bergwärts über einen Radstreifen, der die Standards stellenweise unterschreitet. Talwärts werden die Velos im Mischverkehr mit dem motorisierten Verkehr geführt. In Abstimmung mit der elektronischen Busspur ist hier ein Angebot zu ergänzen, um die Standards zu erfüllen.

Die Sonnenbergstrasse in Ennetbaden ist insbesondere für den Veloverkehr zwischen Wettingen und dem Siggenthal ein wichtiger Abschnitt. Sie weist heute keine Infrastruktur fürs Velo auf. Zurzeit wird vom Kanton ein Bauprojekt für den Abschnitt erarbeitet, in dem die aktuellen Standards berücksichtigt werden.

Für die Projektierung, Realisierung und Finanzierung ist der Kanton Aargau verantwortlich.

Zuständigkeiten und Prozessuale

Federführung	Kanton Aargau, BVU ATB Abteilung Tiefbau; oder Gemeinden Ehrendingen, Freienwil	Beteiligte	Kanton, Ehrendingen, Ennetbaden (bei Bedarf Abstimmung mit Nachbargemeinden)
Standort	Raum Nord Ost: Ehrendingen, Ennetbaden	Investitionskosten (+/- 40 %)	5.0 Mio. Franken
		Laufende Kosten	--

Herleitung aus Lagebeurteilung

Das Hauptroutennetz entspricht heute weitgehend dem kantonalen Velonetz. Die Infrastruktur genügt aber nicht überall den angestrebten Standards. Ein vollständiges, sicheres und attraktives regionales Hauptnetz zur Verbindung der wichtigsten Quell- und Zielorte ist zentral. Bereits kleinere Lücken oder Schwachstellen mindern die Attraktivität und damit den Velo-Anteil am Gesamtverkehr.

Abhängigkeiten zu weiteren GVK-Massnahmen

- Umgestaltung Landstrasse Ehrendingen (SF08)
- Umgestaltung Ehrendergerstrasse Ennetbaden (SF09)
- Umgestaltung Landstrasse Rieden (SF12)
- Erweiterung Verkehrsmanagement (SB01)

Wirkung und Zielbeitrag der Massnahme FV11

- Wirkung**
- Ein zusammenhängendes, attraktives und sicheres Hauptroutennetz bildet die Basisinfrastruktur für einen velogerechten Raum über das Höhtal.
 - Im Gegensatz zu den Hauptrouten in den anderen Teilräumen ist der Einfluss auf das Ziel «Flächensparende Mobilität» und indirekt auf das Ziel «Stabile Erreichbarkeit für den Autoverkehr» voraussichtlich deutlich geringer, weil das Volumen auf dieser Verkehrsbeziehung geringer ist als in den anderen Räumen und weil primär (mit der Tangentiallinie Höhtal-Wettingen sowie dem Kapazitätsausbau Bushauptachsen) eine Verlagerung auf den öV angestrebt wird.



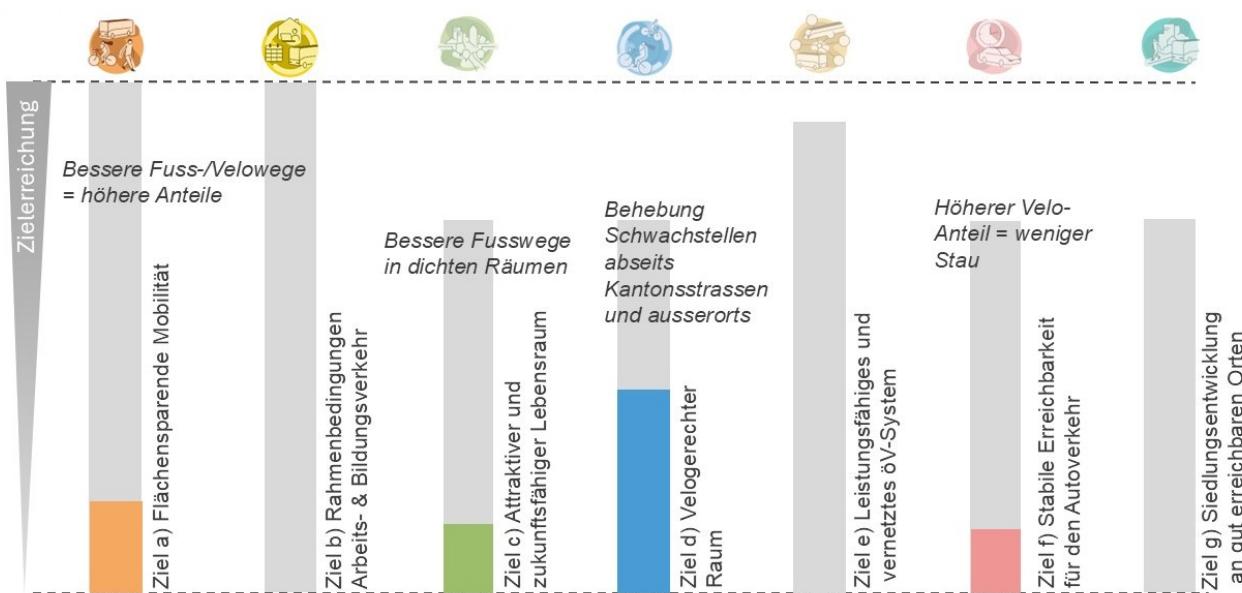
Insgesamt sind im GVK sieben Ziele definiert. Die vorliegende Massnahme beeinflusst eins der sieben Ziele.

Wirkung und Zielbeitrag des Handlungsfelds Fuss- und Veloverkehr

Mit der Umsetzung aller Massnahmen des Massnahmenfächers GVK 2040¹, der in rund 50 GVK-Massnahmenblättern beschrieben ist, werden zwei Ziele vollständig erreicht, fünf Ziele können in hohem Masse erfüllt werden. Die verbleibenden Ziellücken sind darauf zurückzuführen, dass in Nussbaumen und Baden Zentrum ohne MIV-Entlastung (z.B. durch Verlagerung auf eine Zentrumsentlastung) nicht alle notwendigen Massnahmen möglich sind.

Von den 14 Massnahmen des Handlungsfelds Fuss- und Veloverkehr erzielen die Behebung der Schwachstellen auf Hauptrouten und die Realisierung der Vorzugsrouten die grösste Wirkung. Die Behebung der Schwachstellen auf Nebenrouten sowie die Fussverkehrsmassnahmen (durch die Gemeinden) stifteten einen mittleren Wirkungsbeitrag. Kleinere Wirkungen ergeben sich aus den Veloabstellanlagen.

In folgender Grafik verdeutlichen die ausgefüllten Flächen die Zielerreichungsbeiträge aller "Fuss- und Veloverkehr"-Massnahmen an der Gesamt-Zielerreichung des GVK-Massnahmenfächers.



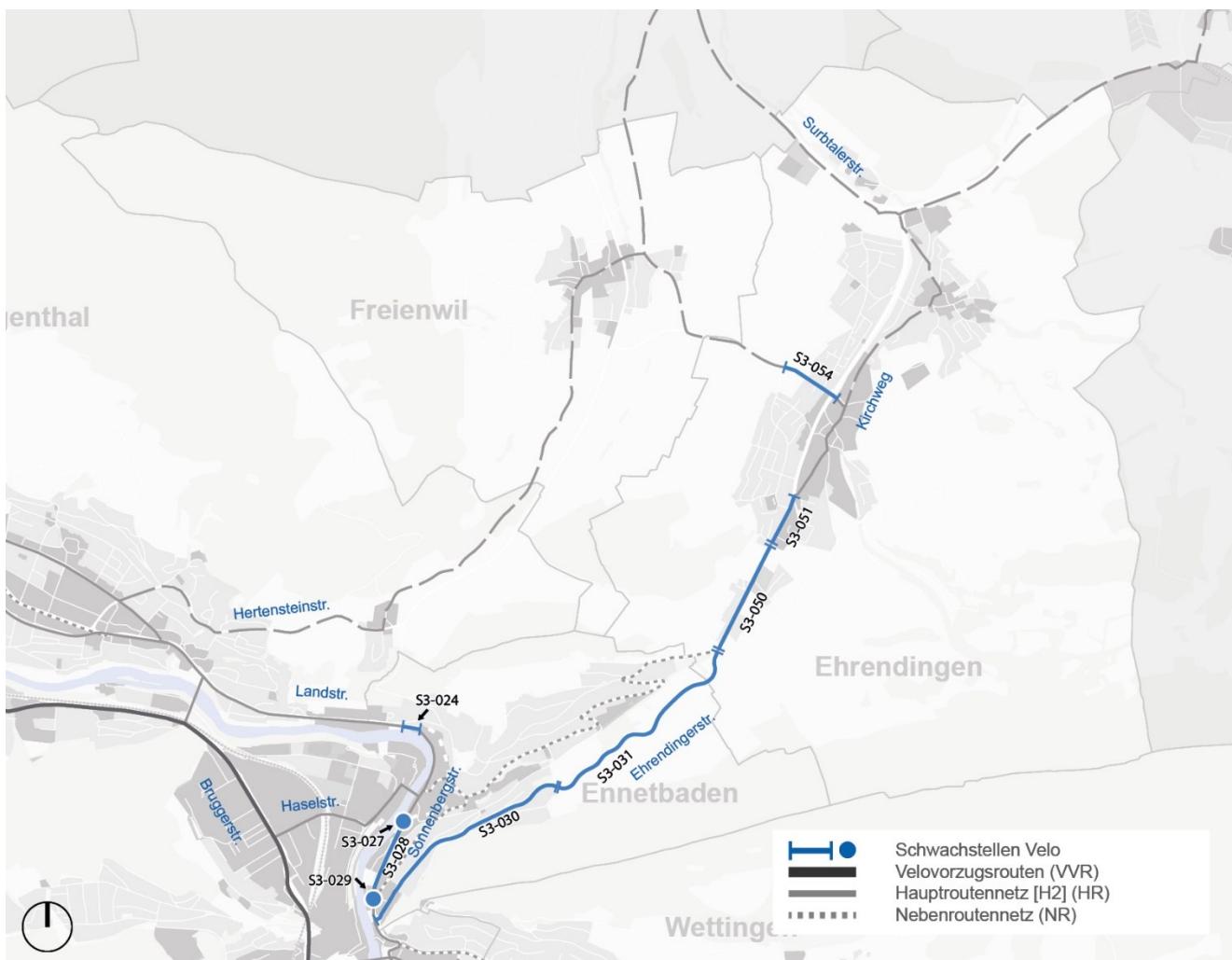
¹ Ohne Zentrumsentlastung (SB06), ohne langfristige Optionen öV-Hauptkorridore (BB10), ohne S-Bahn-Haltestelle Tägerhard (BB11) und ohne langfristige Massnahmen am Brückenkopf Ost

Ergänzende Informationen

Übersichtskarte Massnahmen

Mit den Massnahmenblättern FV02 –12 werden gemeinschaftlich alle erforderlichen Massnahmen beschrieben, um das vorgeschlagene regional bedeutsame Velonetz im Raum Baden und Umgebung gemäss den kantonalen Standards auszubauen. Massnahmen auf kommunalen Velonetzen werden im Rahmen des GVK nicht behandelt. Wo solche Massnahmen als Ergänzung zum regional bedeutsamen Netz sinnvoll sind, sollen diese durch die Gemeinden im Rahmen ihrer eigenen Planungen (kommunaler Gesamtplan Verkehr, kommunale Velokonzepte) auf die Massnahmen aus dem vorliegenden GVK abgestimmt werden.

In der folgenden Karte wird auf die Abschnitte hingewiesen, die Mängel aufweisen. Dabei handelt es sich nicht immer um gravierende Schwachstellen. Vielerorts entspricht die bestehende, teils gut funktionierende Veloinfrastruktur nicht den aktuell gültigen Velo-Standards des Kantons und wird deswegen vermerkt.



Übersicht Einzelmassnahmen HauptROUTENNETZ Raum Nord Ost

Hinweis: auf der Badstrasse in Ennetbaden (im Bereich des Limmat-Knies bzw. der ehemaligen Bäderhotels) kommt es regelmäßig zu Konflikten zwischen Fuss- und Veloverkehr. Die Konfliktbehebung erfolgt auf communaler Ebene, im vorliegenden Massnahmenblatt sind für diesen Abschnitt keine Massnahmen enthalten .

Übersichtstabelle: Massnahmen Hauptrouten Raum Nord Ost

In der folgenden Tabelle werden die Schwachstellen bzw. Abweichungen von den kantonalen Standards einzeln aufgeführt und beschrieben. Für jede Schwachstelle wird ein Lösungsvorschlag gemäss den aktuellen Standards des Kantons vorgeschlagen. Beispiele für die grundsätzlichen Führungsprinzipien von Veloinfrastruktur entlang von Strecken finden sich nach der Tabelle.

Im Rahmen des GVK geht es hier grundsätzlich um Hauptrouten als Bestandteil des Velo-Netzes und auch darum, Stob die Hauptrouten im Raum Nord-Ost über diese Strassenachsen geführt werden sollen.

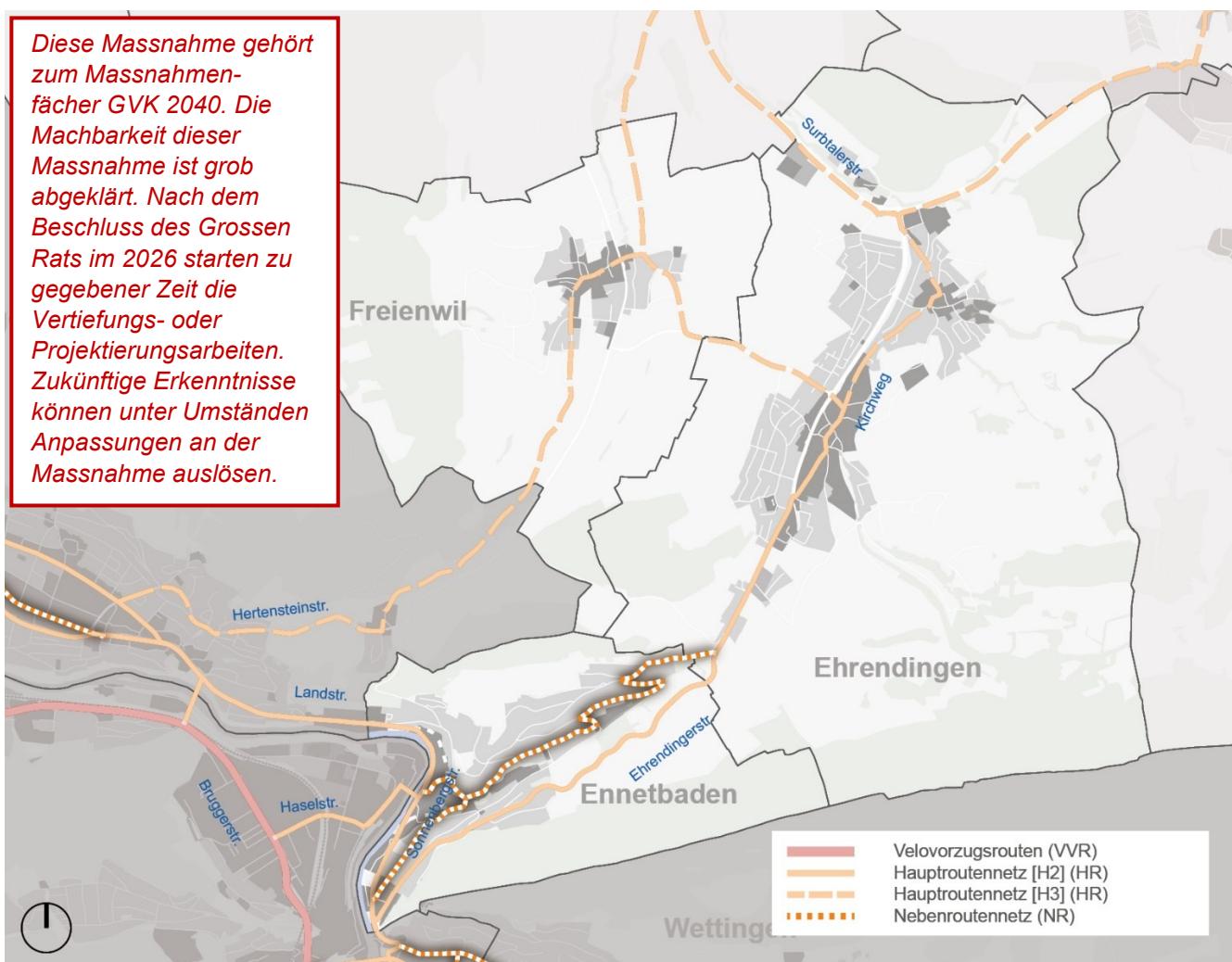
NR.	Schwachstelle	Lösungsvorschlag	Abhängigkeiten	Kosten (CHF)
S3-024	<i>Rad-/Gehweg zu schmal (2.75 m)</i>	<i>Velo/Gehweg 4.5 m</i>	<i>SF12 Umgestaltung ODF Rieden</i>	<i>1 Mio. bis 5 Mio.</i>
S3-027	Keine Veloinfrastruktur (nur Geradeausspur in Richtung Baden)	Radstreifen und vorgezogene Haltebalken	bestehendes Vorprojekt	100'000 bis 500'000
S3-028	Keine Veloinfrastruktur	Radstreifen je 1.8 m	bestehendes Vorprojekt	500'000 bis 1 Mio.
S3-029	Fehlende Querungshilfe im Knotenbereich	Querungshilfe	bestehendes Vorprojekt	100'000 bis 500'000
S3-030	<i>Keine Veloinfrastruktur (kurzer Abschnitt Radstreifen bergwärts)</i>	<i>Radstreifen je 1.8 m</i>	<i>Abstimmung Elektronische Busspur (bestehend) / SF09 Umgestaltung ODF Ennetbaden</i>	<i>1 Mio. bis 5 Mio.</i>
S3-031	Keine Veloinfrastruktur talwärts (Radstreifen bergwärts abschnittweise unter 1.8 m)	Radstreifen je 1.8 m (Verbreiterung Streifen bergwärts mit höherer Priorität)	Abstimmung Elektronische Busspur (bestehend)	1 Mio. bis 5 Mio.
S3-050	keine Veloinfrastruktur	Radstreifen je 1.8 m	best. BGK Landstrasse Ehrendingen	500'000 bis 1 Mio.
S3-051	<i>keine Veloinfrastruktur</i>	<i>Radstreifen je 1.8 m</i>	<i>best. BGK Landstrasse Ehrendingen (Radstreifen je 1.5 m) / SF08 Umgestaltung ODF Ehrendingen</i>	<i>500'000 bis 1 Mio.</i>
S3-054	Keine Veloinfrastruktur talwärts, untermassiger Radstreifen bergwärts / fehlende Querungshilfe Kreisel	Radstreifen je 1.8 m & Knotenanpassung / T30 prüfen		100'000 bis 500'000

Blaue/kursive Einträge sind in anderen GVK-Massnahmen enthalten (z.B. Ortsdurchfahrten SF05-16). Die Kosten fliessen nicht in die Gesamtkosten des vorliegenden Massnahmenblattes ein.

FV12 Aufwertung Velonebenrouten Raum Nord-Ost



Diese Massnahme gehört zum Massnahmenfacher GVK 2040. Die Machbarkeit dieser Massnahme ist grob abgeklärt. Nach dem Beschluss des Grossen Rats im 2026 starten zu gegebener Zeit die Vertiefungs- oder Projektierungsarbeiten. Zukünftige Erkenntnisse können unter Umständen Anpassungen an der Massnahme auslösen.



Beschrieb der Massnahme

Mit dem 2023 in Kraft getretenen Bundesgesetz über Velowege (Veloweggesetz) werden die Kantone zur Planung und Realisierung von durchgängigen, sicheren und attraktiven Velowegnetzen verpflichtet. Die Kantone können die Planung der kommunalen Wegnetze an ihre Gemeinden delegieren.

Die kommunalen Nebenrouten ergänzen das Haupttroutnennetz und weisen den «niedrigsten» Ausbaustandard auf (vgl. ergänzende Informationen im Fachbericht Fuss- und Veloverkehr).

Einige Nebenrouten verlaufen abschnittsweise auf Ortsdurchfahrten (Kantonsstrassen). Diese Nebenrouten sollen dadurch in denjenigen Siedlungsgebieten die Ortskerne erschliessen, wo Vorzugsrouten oder Hauptrouten abseits der Kantonsstrasse geführt werden.

Einige Nebenrouten verlaufen tangential. Diese Nebenrouten decken die wichtigen tangentialen Beziehungen innerhalb dichter Siedlungsgebiete oder zwischen solchen Gebieten ab.

Im Teilraum Nord-Ost wird nur das Wohngebiet in Ennetbaden mit Nebenrouten an das übergeordnete Netz angeschlossen. Hier wurden durch die Einführung von Tempo-30-Zonen bereits Verbesserungen für das Velo erzielt, so dass nach heutigem Kenntnisstand keine Schwachstellen vermerkt werden. Das Massnahmenblatt wird dennoch beibehalten, falls im Rahmen der Umsetzung neuer Handlungsbedarf erkannt oder das Netz angepasst wird.

Zuständigkeiten und Prozessuale

Federführung	Gemeinden: Ehrendingen, Ennetbaden	Beteiligte	(bei Bedarf Abstimmung mit Nachbargemeinde)
Standort	Raum Nord Ost: Ehrendingen, Ennetbaden, Freienwil	Investitionskosten (+/- 40 %) Laufende Kosten	Aktuell keine konkreten Massnahmen nötig, Ergänzung in Umsetzungsphase möglich

Herleitung aus Lagebeurteilung

Für einen velogerechten Raum braucht es ein engmaschiges Netz, das auch die Ortsdurchfahrten (Kantonsstrassen) mit ihrem dichten Nutzungsumfeld erschliesst und tangentiale Verbindungen aufweist. Das Netz muss durchgehend, direkt und attraktiv sein, bereits kleinere Lücken oder Schwachstellen mindern die Attraktivität und damit den Velo-Anteil am Gesamtverkehr.

Abhängigkeiten zu weiteren GVK-Massnahmen

- Keine

Wirkung und Zielbeitrag der Massnahme FV12

Wirkung

- Das Nebenroutennetz ergänzt die Basisinfrastruktur aus Vorzugsrouten und Hauptrouten und vervollständigt das kantonale Netz im Hinblick auf einen velogerechten Raum.
- Mit der Behebung der Schwachstellen werden die Voraussetzungen geschaffen, damit mehr Menschen mit dem Velo unterwegs sind. Die Wirkung auf das Ziel «Flächensparende Mobilität» ist aber geringer als bei den Hauptrouten.
- Dafür wird insbesondere mit verbesserten Veloverbindungen entlang von Ortsdurchfahrten ein wichtiger Beitrag zu einem attraktiven und zukunftsfähigen Lebensraum geleistet.



Velogerechter
Raum

Insgesamt sind im GVK sieben Ziele definiert. Die vorliegende Massnahme beeinflusst zwei der sieben Ziele.



Attraktiver und
zukunftsfähiger
Lebensraum

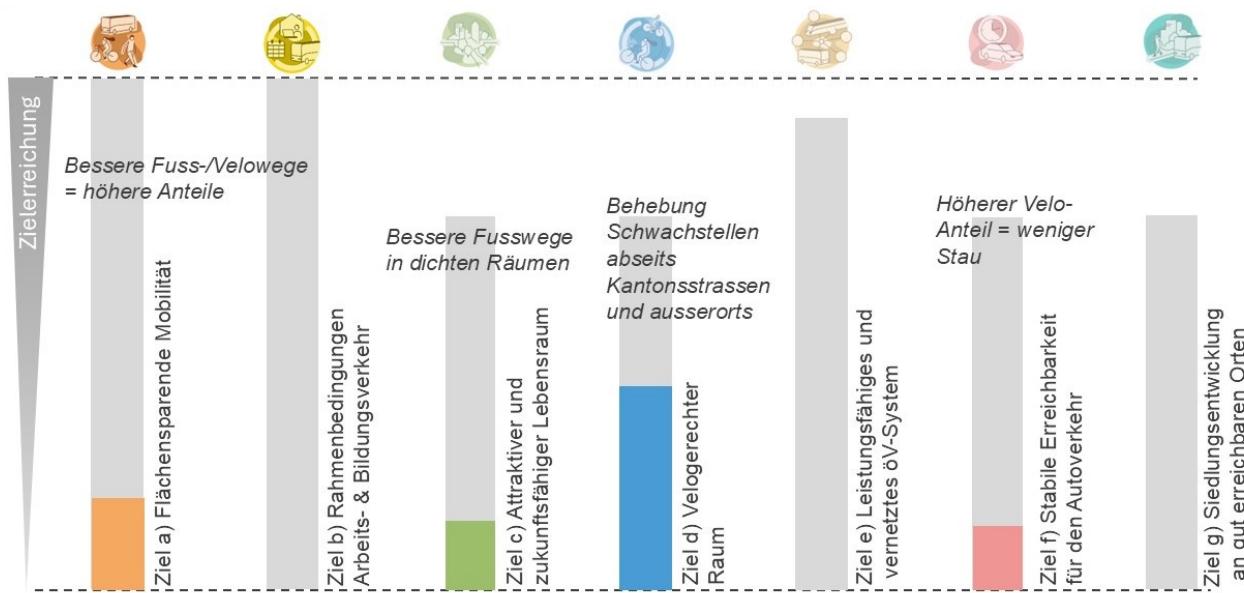
Wirkung und Zielbeitrag des Handlungsfelds Fuss- und Veloverkehr

Mit der Umsetzung aller Massnahmen des Massnahmenfächers GVK 2040¹, der in rund 50 GVK-Massnahmenblättern beschrieben ist, werden zwei Ziele vollständig erreicht, fünf Ziele können in hohem Masse erfüllt werden. Die verbleibenden Ziellücken sind darauf zurückzuführen, dass in Nussbaumen und Baden Zentrum ohne MIV-Entlastung (z.B. durch Verlagerung auf eine Zentrumsentlastung) nicht alle notwendigen Massnahmen möglich sind.

Von den 14 Massnahmen des Handlungsfelds Fuss- und Veloverkehr erzielen die Behebung der Schwachstellen auf Hauptrouten und die Realisierung der Vorzugsrouten die grösste Wirkung. Die Behebung der Schwachstellen auf Nebenrouten sowie die Fussverkehrsmassnahmen (durch die Gemeinden) stiften einen mittleren Wirkungsbeitrag. Kleinere Wirkungen ergeben sich aus den Veloabstellanlagen.

In folgender Grafik verdeutlichen die ausgefüllten Flächen die Zielerreichungsbeiträge aller "Fuss- und Veloverkehr"-Massnahmen an der Gesamt-Zielerreichung des GVK-Massnahmenfächers.

¹ Ohne Zentrumsentlastung (SB06), ohne langfristige Optionen öV-Hauptkorridore (BB10), ohne S-Bahn-Haltestelle Tägerhard (BB11) und ohne langfristige Massnahmen am Brückenkopf Ost



Ergänzende Informationen

Auf den wenigen Nebenrouten im Abschnitt Nord-Ost (primär durch Wohnquartiere von Ennetbaden) werden keine Schwachstellen für den Veloverkehr vermerkt. Entsprechend werden zum Zeitpunkt der Fertigstellung des GVK keine Massnahmen vorgeschlagen.

In den Gemeinden Ehrendingen und Freienwil besteht das Velonetz heute lediglich aus Hauptrouten. Es sind keine Nebenrouten vermerkt. Allerdings bietet der Römerweg die Möglichkeit, die Hauptrouten auf der Landstrasse und der Freienwilerstrasse miteinander zu verbinden (violett, Abbildung 1). Dadurch entstünde für Velofahrende zwischen Freienwil und Höhtal eine Alternativroute abseits der verkehrsbelasteten Ortsdurchfahrt mit einem geringeren Höhenunterschied als via Kreisel Breitwies.

Aus der Netzbetrachtung auf Stufe GVK besteht kein Bedarf für diese Nebenverbindung. Der Vorschlag ist als Hinweis für spätere Planungsphasen zu verstehen.

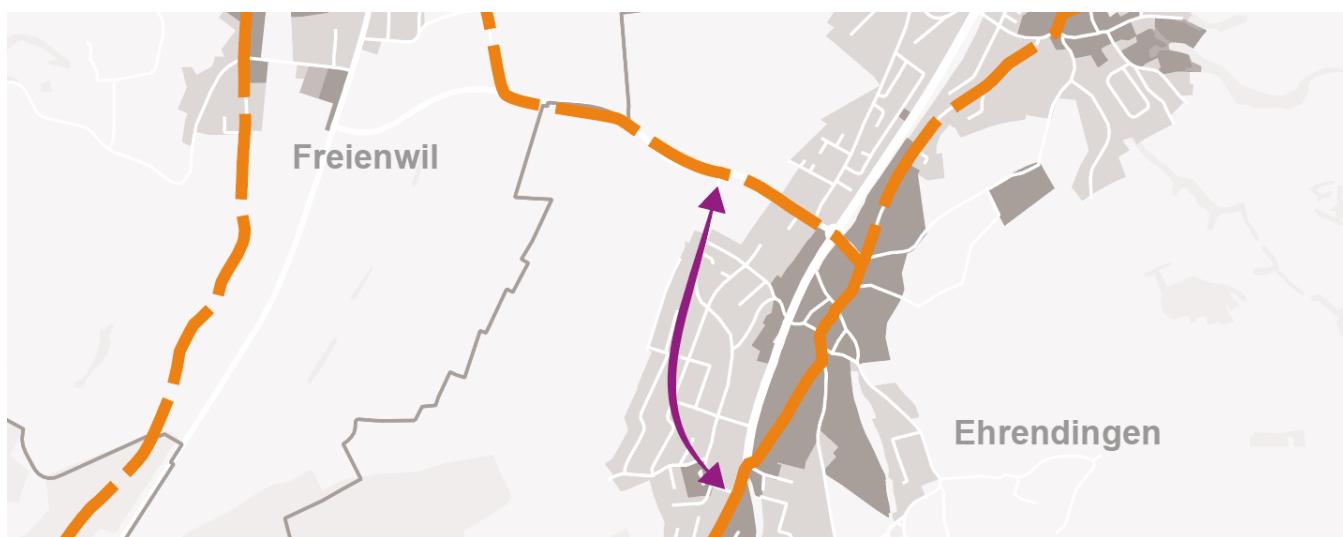


Abbildung 1: Grobskizze Veloverbindung Römerweg



FV13 Ausbau und Aufwertung Veloparkierung



Am Ende jeder Fahrt muss das Velo abgestellt werden können. Neben dem durchgehenden Netz auf sicherer Infrastruktur sind also auch die Velo-Abstellanlagen an den Zielen wichtig, um den angestrebten Zielbeitrag zu erreichen. Grundsätzlich lassen sich die Anlagen drei Kategorien mit unterschiedlichen Anforderungen und Möglichkeiten zur Einflussnahme durch zuständigen Behörden:

1. Wichtige öffentliche Anlagen (dargestellt in obiger Karte)

Wichtige öffentliche Parkierungsanlagen mit einer **Relevanz** bezüglich **Raumsicherung** und **Finanzierung** werden in behördlichen Plänen festgelegt. Besonderes Augenmerk gilt den Bike and Ride (B+R) Standorten im Umfeld der Bahnhaltestellen. Die bestehenden B+R Standorte sind meistens stark ausgelastet. Sie sind kurz- bis mittelfristig auszubauen. Dazu ist eine proaktive Sicherung der strategisch wichtigen Flächen im unmittelbaren Umfeld der Bahnhaltestellen notwendig.

2. Weitere öffentliche Anlagen

Für die weiteren öffentlichen Veloparkierungsanlagen wird empfohlen, die Standorte und Ausstattungen in kommunalen Instrumenten oder Konzepten festzuhalten. Als Hilfsmittel steht das Dokument «Veloparkierung – Empfehlungen zu Planung, Realisierung und Betrieb» des Astra zur Verfügung.

3. Private Abstellanlagen

Die Erstellung von privaten Velo-Abstellanlagen wird in den kommunalen Planungsinstrumenten und im Rahmen der Baubewilligungen gesichert. Anhand entsprechender Reglemente und Artikel in der Bau- und Nutzungsordnung kann die Qualität der Abstellanlagen eingefordert werden. Ein Beispiel für eine zweckmässige Regelung in einer BNO ist in den ergänzenden Informationen dargestellt.

Insbesondere bei grossen Velo-Abstellanlagen mit breitem Zielpublikum steigt das Bedürfnis nach einem vielseitigen Angebot. Es braucht abschliessbare Anlagen, Lademöglichkeiten für E-Velos aber auch einfach zugängliche Kurzzeitparkplätze. Als Hilfsmittel steht das Dokument «Veloparkierung – Empfehlungen zu Planung, Realisierung und Betrieb» des ASTRA zur Verfügung.

Zuständigkeiten und Prozessuale

Federführung (laufend ab 2026)	Baden, Ehrendingen, Freienwil, Killwangen, Neuenhof, Obersiggenthal, Untersiggenthal, Wettingen	Beteiligte	Bei öV-Haltestellen: Kanton, BVU AVK Abteilung Verkehr, SBB, TU
Standort	Raum Baden	Investitionskosten (+/- 40 %)	6.0 Mio. Franken

Laufende Kosten --

Herleitung aus Lagebeurteilung

Bestehende Veloabstellanlagen im Raum Baden und Umgebung sind heute oft überlastet und entsprechen vielerorts nicht den üblichen Qualitätsanforderungen (Zufahrt, Komfort, Witterungsschutz, Diebstahlsicherheit). Ein ausreichend dimensioniertes und attraktives Angebot ist eine wichtige Voraussetzung, um einen höheren Anteil des Veloverkehrs an der Gesamtmobilität zu erreichen.

Abhängigkeiten zu weiteren GVK-Massnahmen

- Massnahmen zum regionalen Velonetz (FV01 bis FV11)
- Aufwertung öV-Drehscheiben (BB06 bis BB08)
- Quartiere der kurzen Wege (SF01 bis SF03)

Wirkung und Zielbeitrag der Massnahme FV13

Wirkung

- Das in anderen Massnahmenblättern beschriebene lückenlose Velonetz mit gut ausgebauter Infrastruktur schafft zwar eine wichtige Basis für einen velogerechten Raum. Für viele Velofahrende braucht es aber darüber hinaus sichere und attraktive Abstellanlagen an den Zielorten.
- Die Kombination aus aufgewertetem Netz und einem hochstehenden Angebot an Veloabstellanlagen an den Zielorten schafft die Voraussetzungen, damit mehr Menschen mit dem Velo unterwegs sind. Damit kann der Veloverkehr seinen Beitrag zur Erreichung des Ziels Flächensparende Mobilität leisten.

Insgesamt sind im GVK sieben Ziele definiert. Die vorliegende Massnahme beeinflusst zwei der sieben Ziele.



Velogerechter
Raum



Flächensparende
Mobilität

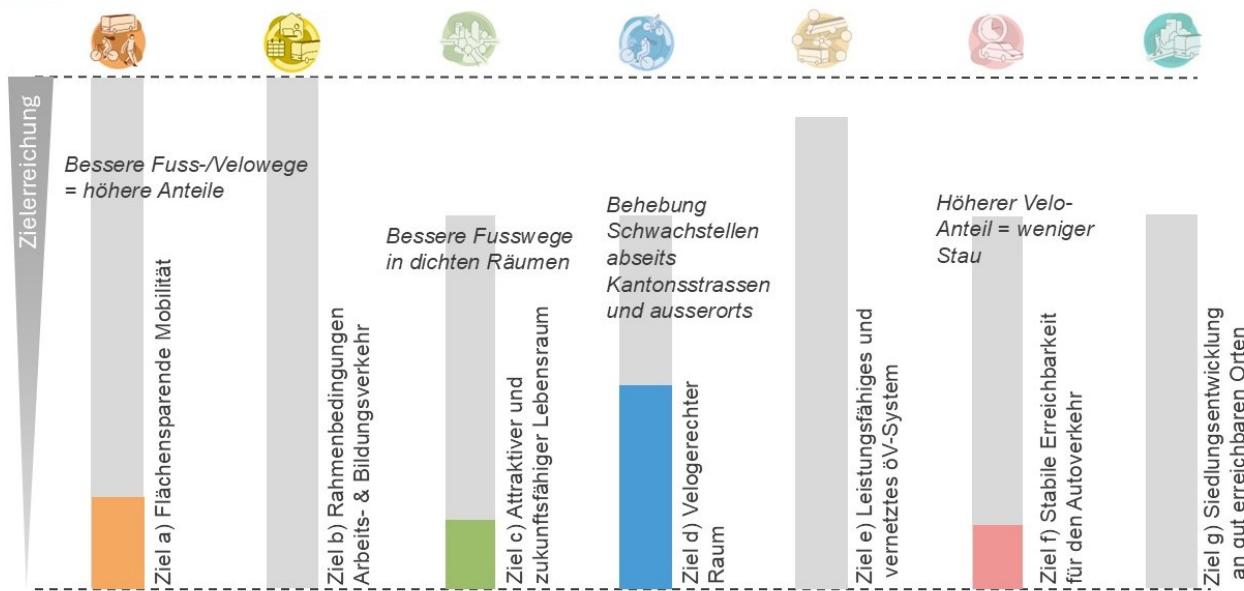
Wirkung und Zielbeitrag des Handlungsfelds Fuss- und Veloverkehr

Mit der Umsetzung aller Massnahmen des Massnahmenfächers GVK 2040¹, der in rund 50 GVK-Massnahmenblättern beschrieben ist, werden zwei Ziele vollständig erreicht, fünf Ziele können in hohem Masse erfüllt werden. Die verbleibenden Ziellücken sind darauf zurückzuführen, dass in Nussbaumen und Baden Zentrum ohne MIV-Entlastung (z.B. durch Verlagerung auf eine Zentrumsentlastung) nicht alle notwendigen Massnahmen möglich sind.

Von den 14 Massnahmen des Handlungsfelds Fuss- und Veloverkehr erzielen die Behebung der Schwachstellen auf Hauptrouten und die Realisierung der Vorzugsrouten die grösste Wirkung. Die Behebung der Schwachstellen auf Nebenrouten sowie die Fussverkehrsmassnahmen (durch die Gemeinden) stifteten einen mittleren Wirkungsbeitrag. Kleinere Wirkungen ergeben sich aus den Veloabstellanlagen.

In folgender Grafik verdeutlichen die ausgefüllten Flächen die Zielerreichungsbeiträge aller "Fuss- und Veloverkehr"-Massnahmen an der Gesamt-Zielerreichung des GVK-Massnahmenfächers.

¹ Ohne Zentrumsentlastung (SB06), ohne langfristige Optionen öV-Hauptkorridore (BB10), ohne S-Bahn-Haltestelle Tägerhard (BB11) und ohne langfristige Massnahmen am Brückenkopf Ost



Ergänzende Informationen

Für die Erstellung von Veloabstellplätzen gilt § 43 der BauV des Kanton Aargau, welcher sich auf die VSS-Norm 40 065 bezieht. Artikel § 43a bestimmt, dass für die Umsetzung von autoarmem- oder freiem Wohnen ein Mobilitätskonzept zu erstellen ist, in dem beispielsweise mehr Abstellraum für Zweiräder vorgeschlagen wird (vgl. GVK-Massnahme MM02 «Regelung Parkierung komm. Nutzungsplanung»)

Die Gemeinden konkretisieren die Vorgaben in ihren Bau- und Nutzungsordnungen:

Der folgende BNO-Artikel, aus der laufenden BNO-Revision der Stadt Baden, steht als Vorlage für die Gemeinden zur Verfügung. Er fordert die Erstellung von Velo-Abstellplätzen in ausreichender Anzahl an geeigneten Standorten, aber auch die Berücksichtigung unterschiedlicher Bedürfnisse.

§ Abstellplätze für leichte Zweiräder und andere Gefährte

1. Die Bedarfsermittlung und die Standortwahl von Abstellplätzen für leichte Zweiräder wie Velos und Mofas erfolgt gemäss der VSS-Norm SN 40 065.
2. Eine etappierte Realisierung von Abstellplätzen ist nicht zulässig.
3. Wer weniger Abstellplätze als erforderlich erstellt, hat der Gemeinde eine Ersatzabgabe zu entrichten. Die Höhe richtet sich nach § XY [Artikel über Ersatzabgaben, bzw. mit Verweis auf Reglemente bzgl. Ersatzabgaben und/oder Aussagen zu Ausnahmen]
4. Für andere Gefährte wie z. B. Kinderwagen, Veloanhänger, Cargo-Bikes, Kindervelos sind ebenfalls genügend zugängliche Abstellplätze zu schaffen.
5. Langzeitabstellplätze sind überdacht, abschliessbar und gut zugänglich anzulegen. Es sind Steckdosen für E-Velos vorzusehen.
6. In Eingangsnähe sind ausreichend Kurzzeitparkplätze anzurufen.

Um die Qualität und Betriebstauglichkeit der Veloabstellanlagen langfristig sicherzustellen, sollen die Anlagen bewirtschaftet werden. Es soll verhindert werden, dass einzelne Velos über einen langen Zeitraum die Abstellflächen blockieren bzw. dass die Anlagen für die «Gratisentsorgung» missbraucht werden. Im Velokonzept der Stadt Baden werden die folgenden Massnahmen beschrieben, welche als Beispiel für die gesamte Region gelten:

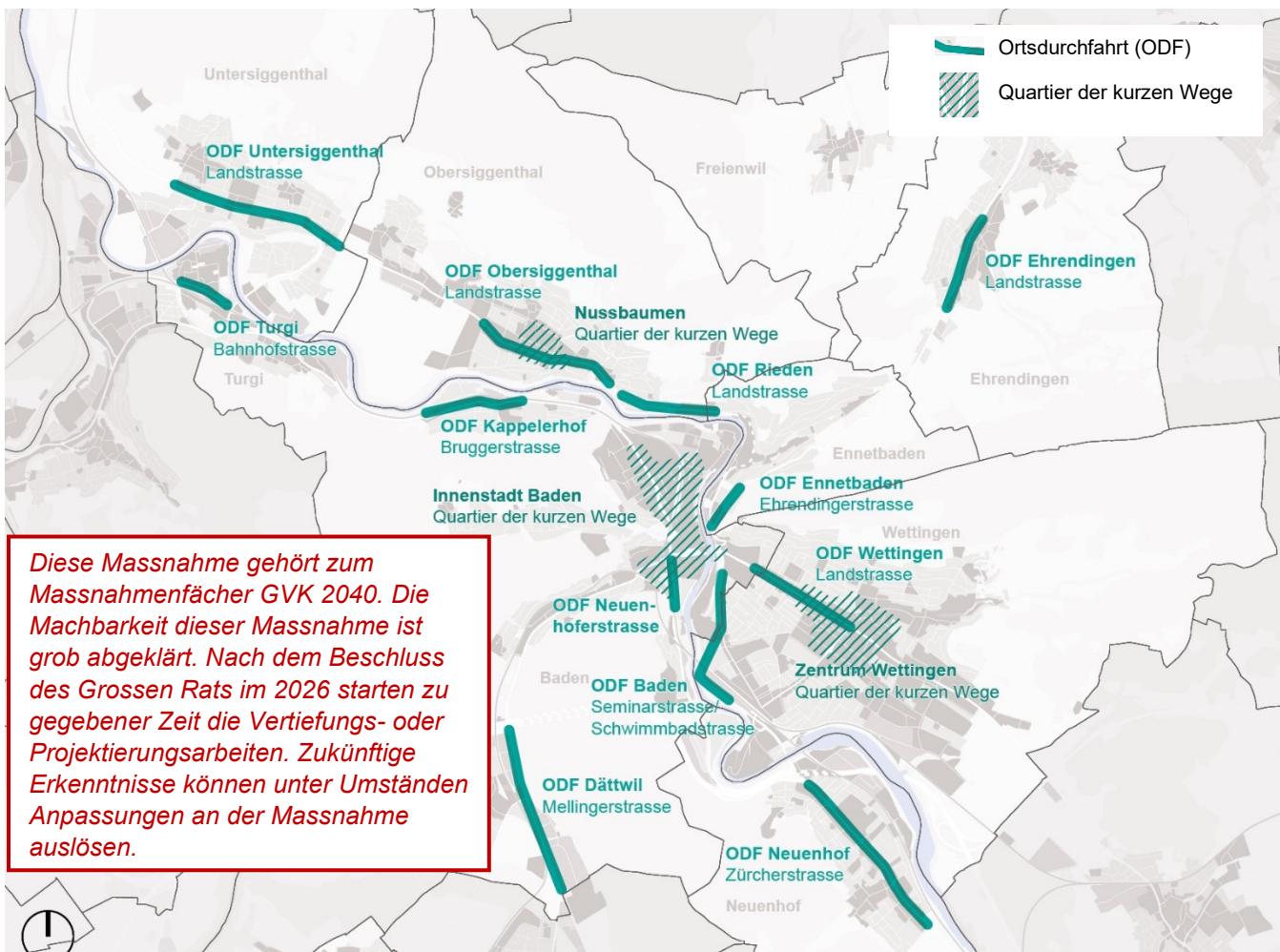
Entrümpelung

Über einen längeren Zeitraum nicht mehr genutzte bzw. abgeholt Velos in Abstellanlagen auf dem öffentlichen Grund werden eingesammelt und fachgerecht entsorgt bzw. über den weiteren Verwendungszweck bestimmt. Dies sorgt für mehr Platz für regelmäßig genutzte Velos und entrümpelt den öffentlichen Raum.

Information

An Orten, wo öffentliche Veloabstellanlagen knapp sind (z.B. am Bahnhof), werden Velofahrende darauf hingewiesen, ihr Velo nicht länger als nötig stehen zu lassen. Eine mögliche Sanktion gegen Nichteinhaltung ist das Abschleppen der Velos. Die Velofahrenden werden mittels Tafeln darüber informiert, dass bei Überschreitung einer bestimmten Abstelldauer das Velo abtransportiert wird und nur gegen eine Gebühr zurückerstattet wird.

FV14 Aufwertung kommunale Fussverkehrsnetze



Beschrieb der Massnahme

Innerhalb der Gemeinden nimmt der Fussverkehr eine hohe Bedeutung ein. Insbesondere die kurzen Wege in den Zentren, Kerngebieten oder im Umfeld von wichtigen öV-Haltestellen weisen hohe Fussverkehrs frequenzen auf. Die dafür zur Verfügung stehende Infrastruktur hat deswegen hohe Anforderungen bezüglich Qualität, Kapazität und Sicherheit zu erfüllen.

Die Verbesserung der Fussgängerinfrastruktur gehört zu den Daueraufgaben der Gemeinden. Wichtige planerische Instrumente wie der Kommunale Gesamtplan Verkehr sind etabliert. Die Fusswegenetzplanung ist weiter zu aktualisieren und die Umsetzung voranzutreiben.

Im Rahmen des GVK wird der Fokus auf die bezeichneten Quartiere der kurzen Wege und die Ortsdurchfahrten gelegt. Dies sind die Gebiete mit dem höchsten Fussverkehrsaufkommen und gleichzeitig mit dem höchsten Potenzial, den Fussverkehr weiter zu fördern.

Quartiere der kurzen Wege

In den Perimetern «Quartier der kurzen Wege» werden die Schwachstellen ermittelt und Massnahmen ausgearbeitet. Die Massnahmen sind mit der baulichen Entwicklung der Gebiete abzustimmen. Im Perimeter sind auch kurzfristig umsetzbare Massnahmen zu eruieren.

Ortsdurchfahrten

Die Ortsdurchfahrten weisen Potenzial für Verbesserungen bezüglich Sicherheit und Attraktivität auf, sowohl in Längsbeziehung wie auch bei den Querungen. Die Ortsdurchfahrten werden unter der Federführung des Kantons geplant. Aufgabe der Gemeinden ist ein funktionierendes Fussverkehrsnetz vorzuhalten, welches die Einbindung der Fussverkehrs anlagen entlang der Ortsdurchfahrten im Gesamtnetz sicherstellt.

Zuständigkeiten und Prozessuale

Federführung	Gemeinden Baden, Ehrendingen, Ennetbaden, Freienwil, Killwangen, Neuenhof, Obersiggenthal, Untersiggenthal, Wettingen; Kanton Aargau, BVU ATB Abteilung Tiefbau bei Kantonsstrassen	Beteiligte	Baden, Ehrendingen, Ennetbaden, Freienwil, Killwangen, Neuenhof, Obersiggenthal, Untersiggenthal, Wettingen
Standort	Raum Baden und Umgebung	Investitionskosten (+/- 40 %) Laufende Kosten	In Erhaltungsprojekten für Gemeinestrassen zu beheben, laufende Aufgabe der Gemeinden

Herleitung aus Lagebeurteilung

Die Fusswegverbindungen innerorts sind oft mangelhaft. Die häufigsten Schwachstellen sind zu schmale Trottoirs, fehlende oder mangelhafte Querungen über Ortsdurchfahrten, aber auch zu viele asphaltierte und nicht beschattete Fusswegverbindungen in den Quartieren. Teilweise sind Fusswege unterbrochen oder fehlen gänzlich.

Abhängigkeiten zu weiteren GVK-Massnahmen

- Quartier der kurzen Wege – Innenstadt Baden (SF01)
- Quartier der kurzen Wege – Zentrum Wettingen (SF02)
- Quartier der kurzen Wege – Zentrum Nussbaumen (SF03)
- Siedlungsentwicklung an zentralen Orten (SF04)
- Umgestaltung Ortsdurchfahrten (SF05 bis SF16)

Wirkung und Zielbeitrag der Massnahme FV14

Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Heute sind im schweizerischen Mittel 10% aller Autofahrten kürzer als 1 km. Werden Fusswegnetze innerhalb von dichten Siedlungsgebieten attraktiv gestaltet (sicher, umwegfrei, beschattet bzw. klimagerecht), kann ein Teil dieser kurzen Autofahrten verlagert und so ein Beitrag zur flächensparenden Mobilität erreicht werden. ▪ Ein dichtes, attraktives und klimaangepasstes Fusswegnetz ist auch das zentrale Rückgrat für die Quartiere der kurzen Wege und damit die Siedlungsentwicklung an gut erreichbaren Orten. Zudem tragen die Fusswegnetze und deren häufige Nutzung auch dazu bei, dass Ortsdurchfahrten weniger (auto-)verkehrsdominiert sind und dass diese Teile von attraktiven und zukunftsfähigen Lebensräumen sind. 	 Flächensparende Mobilität
		 Attraktiver und zukunftsfähiger Lebensraum
		 Siedlungsentwicklung an gut erreichbaren Orten

Insgesamt sind im GVK sieben Ziele definiert. Die vorliegende Massnahme beeinflusst drei der sieben Ziele.

Wirkung und Zielbeitrag des Handlungsfelds Fuss- und Veloverkehr

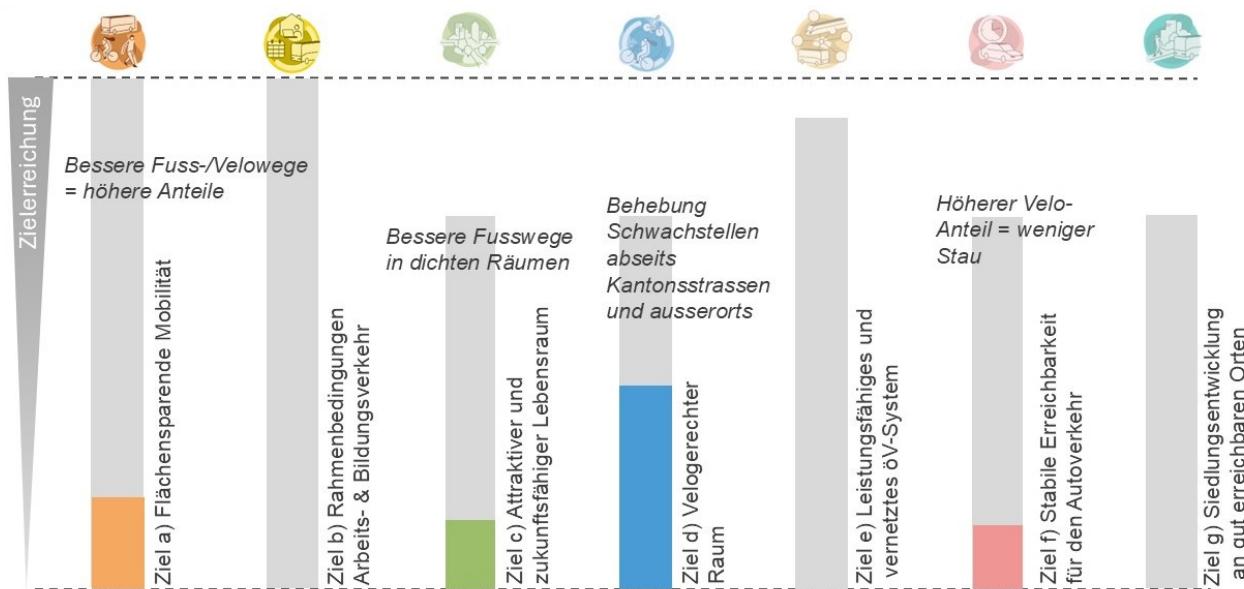
Mit der Umsetzung aller Massnahmen des Massnahmenfächers GVK 2040¹, der in rund 50 GVK-Massnahmenblättern beschrieben ist, werden zwei Ziele vollständig erreicht, fünf Ziele können in hohem Masse erfüllt werden. Die verbleibenden Ziellücken sind darauf zurückzuführen, dass in Nussbaumen und Baden Zentrum ohne MIV-Entlastung (z.B. durch Verlagerung auf eine Zentrumsentlastung) nicht alle notwendigen Massnahmen möglich sind.

Von den 14 Massnahmen des Handlungsfelds Fuss- und Veloverkehr erzielen die Behebung der Schwachstellen auf Hauptrouten und die Realisierung der Vorzugsrouten die grösste Wirkung. Die Behebung der Schwachstellen

¹ Ohne Zentrumsentlastung (SB06), ohne langfristige Optionen öV-Hauptkorridore (BB10), ohne S-Bahn-Haltestelle Tägerhard (BB11) und ohne langfristige Massnahmen am Brückenkopf Ost

auf Nebenrouten sowie die Fussverkehrsmassnahmen (durch die Gemeinden) stiftten einen mittleren Wirkungsbeitrag. Kleinere Wirkungen ergeben sich aus den Veloabstellanlagen.

In folgender Grafik verdeutlichen die ausgefüllten Flächen die Zielerreichungsbeiträge aller "Fuss- und Veloverkehr"-Massnahmen an der Gesamt-Zielerreichung des GVK-Massnahmenfächers.



Ergänzende Informationen

Planungshilfen

Als Planungshilfen für die Gemeinden werden die folgenden Dokumente vorgeschlagen.

- Handbuch: Fusswegnetzplanung (ASTRA)
- Handbuch: Schwachstellenanalyse und Massnahmenplanung Fussverkehr (ASTRA)
- Begegnungszonen – Eine Anleitung für belebte Quartierstrassen (Fussverkehr Schweiz)
- Informationsbroschüre: Fussverkehrsführung bei Baustellen (Fussverkehr Schweiz)

Je nach Aufgabe können weitere Dokumente beigezogen werden. Auf der Webseite von Fussverkehr Schweiz steht eine Vielzahl an Handbüchern und Praxisbeispielen zur Verfügung.

Spielraum Kanton

Um die Querungen über die Kantonsstrassen für den Fussverkehr attraktiver zu machen, sind diverse Möglichkeiten zu prüfen. Mögliche Anpassungen sind: längere Grünzeiten, kürzere Wartezeiten, Grünzeiten ohne Anmeldung oder mehrere Grünphasen pro Umlauf. Zudem ist es gut denkbar, dass in den kommenden Jahren intelligente LSA-Steuerungen eingesetzt werden können, um die Effizienz der Anlagen zu steigern. Die Themen sind als generelle Daueraufgabe des Kantons zu verstehen.

Handlungsfeld Mobilitätsmanagement

MM01 Förderung betriebliches Mobilitätsmanagement



Mobilitätsbonus für umweltfreundliches Pendeln



Diese Massnahme gehört zum Massnahmenfänger GVK 2040. Die Machbarkeit dieser Massnahme ist grob abgeklärt. Nach dem Beschluss des Grossen Rats im 2026 starten zu gegebener Zeit die Vertiefungsarbeiten in den Gemeinden. Zukünftige Erkenntnisse können unter Umständen Anpassungen an der Massnahme auslösen.

Beschrieb der Massnahme

Der Pendelverkehr trägt massgeblich zur hohen Auslastung des Strassennetzes in den Hauptverkehrszeiten bei. Mit einem betrieblichen Mobilitätsmanagement sollen Anreize geschaffen werden, den Pendelweg vermehrt mit dem öffentlichen Verkehr, zu Fuss oder mit dem Velo zurückzulegen. Städte und Gemeinden sollen regional abgestimmt die Einführung, Umsetzung und das Controlling eines betrieblichen Mobilitätsmanagements bei allen Unternehmen fördern. Die kommunalen Verwaltungen gehen mit gutem Beispiel voran. Für Unternehmen ab 50 Mitarbeitenden (oder entsprechender Anzahl Parkplätzen auf dem Areal) soll die Erarbeitung und Umsetzung eines Mobilitätskonzepts (betriebliches Mobilitätsmanagement) im Rahmen des Baugesuchs mit verpflichtenden Vorgaben (entsprechend den GVK-Zielen) obligatorisch sein. Die Gemeinden sollen diese Verpflichtung in ihrer Bau- und Nutzungsordnung festsetzen und darüber hinaus auch ansässige Unternehmen für die Erarbeitung und Umsetzung solcher Konzepte motivieren.

Das betriebliche Mobilitätsmanagement eines Unternehmens soll eine Auswahl der folgenden Elemente beinhalten:

- Kostenpflichtige Parkplätze für Mitarbeitende; kein Anspruch auf Parkplatz, wenn öV-Pendelweg kürzer als 45 Minuten dauert
- Mobilitätsbonus (zum Beispiel Beiträge an Halbtax, A-Welle, Lohnbestandteil, o.ä.) für umweltbewusstes Pendeln (finanziert durch die Gebühreneinnahmen für Mitarbeitendenparkplätze, vgl. oben)
- Parkplätze reduzieren und im Gegenzug ein Kontingent an Parkplätzen an der MIV-öV-Verkehrsdrehscheibe ausserhalb des Zentrums reservieren (vgl. Massnahme BB09)
- Flottenmanagement statt fix zugeteilter Dienstfahrzeuge, firmeneigene Mobility-Abos und „Dienstvelos“
- Verbesserung Velo-Infrastruktur (überdachte und nahe Veloparkplätze, Duschen, Pumpen)
- Optimale Rahmenbedingungen für Home-Office
- Sensibilisierung (Bike-to-Work, Velofahr-/Flickkurs, etc.)

Die Repla soll zusammen mit den Gemeinden und dem Kanton zusätzlich einen Leitfaden zur Erstellung von Mobilitätskonzepten inkl. einer Sammlung guter Beispiele erarbeiten. Die Repla kann weitere Anreize setzen, beispielsweise Prämierung guter Konzepte, finanzielle oder fachliche Unterstützung.

Zuständigkeiten und Prozessuale

Federführung	Gemeinden und Städte	Beteiligte	Kanton, Replas und Unternehmen
Investitionskosten (+/- 40 %)	100'000 Franken	Laufende Kosten	25'000 Franken pro Jahr

Herleitung aus Lagebeurteilung

Im Raum Baden und Umgebung gibt es (Stand 2021) rund 5'400 Betriebe mit über 46'000 Mitarbeitenden. Davon arbeiten rund 26'000 in der Stadt Baden, wobei gut 80% nicht in der Stadt wohnen und davon rund die Hälfte (ca. 11'000) in einer der am GVK Raum Baden uU beteiligten Gemeinden. Der resultierende Pendlerverkehr v.a. Richtung Baden trägt massgeblich zur hohen Auslastung des Verkehrs- und insbesondere des Strassennetzes in den Hauptverkehrszeiten bei.

Abhängigkeiten zu weiteren Massnahmen

- MIV-öV-Verkehrsdrehscheiben (BB09)
- Velovorzugsrouten (FV02 bis FV04), Behebung von Schwachstellen auf Hauptrouten (FV05 bis FV08)
- Aufwertung Verkehrsdrehscheiben (BB06 bis BB08)

Wirkung und Zielbeitrag der Massnahme MM01

Wirkung

- Die Massnahme fördert eine flächensparende Arbeitsmobilität, indem MIV-Fahrten eingespart und auf ÖV bzw. Fuss-/Velo Verkehr verlagert werden. Beispiele aus der Region zeigen, dass dabei bis zu 30% aller Fahrten vom MIV auf andere Verkehrsmittel umgelagert werden können (siehe Best Practice-Beispiele unten). Besonders wirksam sind die Bewirtschaftung von Parkplätzen sowie Mobilitätsboni für Mitarbeitende, die mit dem öV, zu Fuss oder mit dem Velo pendeln.
- Die Reduktion der Anzahl Autofahrten während der Hauptverkehrszeiten leistet einen wichtigen Beitrag zu einem berechenbaren Verkehrsfluss bzw. einer stabileren Erreichbarkeit für den verbleibenden Autoverkehr (insbesondere für den auf das Auto angewiesenen Gewerbeverkehr).

Insgesamt sind im GVK sieben Ziele definiert. Die vorliegende Massnahme beeinflusst drei der sieben Ziele.



Flächensparende Mobilität



Rahmenbedingungen Arbeits- und Bildungsverkehr



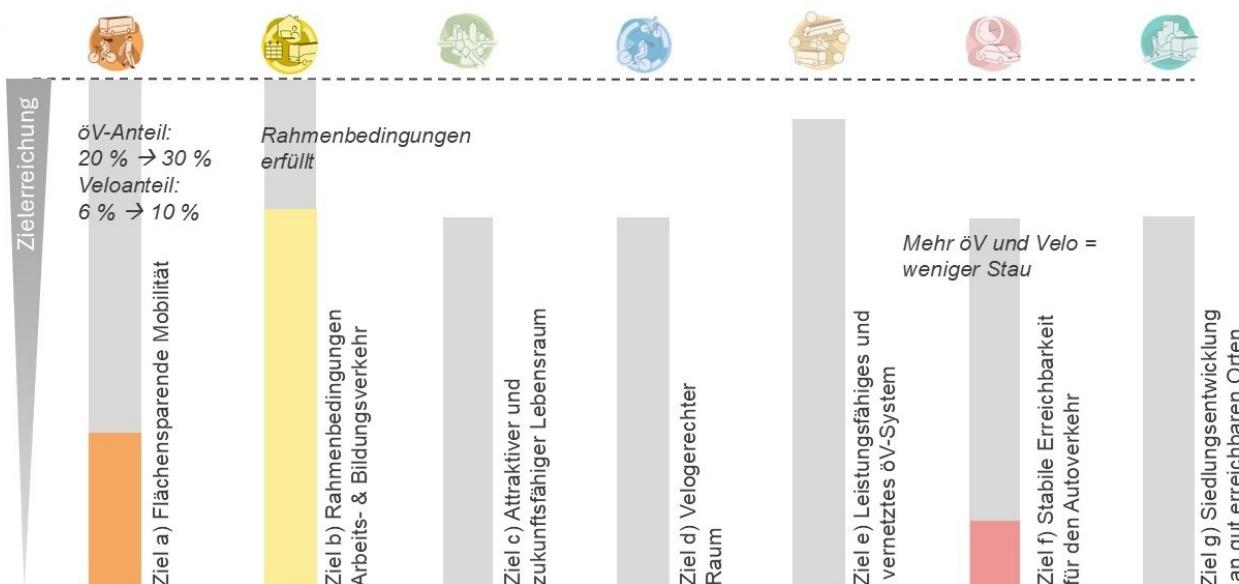
Stabile Erreichbarkeit für den Autoverkehr

Wirkung und Zielbeitrag des Handlungsfelds Mobilitätsmanagement

Mit der Umsetzung aller Massnahmen des Massnahmenfächers GVK 2040¹, der in rund 50 GVK-Massnahmenblättern beschrieben ist, werden zwei Ziele vollständig erreicht, fünf Ziele können in hohem Maße erfüllt werden. Die verbleibenden Ziellücken sind darauf zurückzuführen, dass in Nussbaumen und Baden Zentrum ohne MIV-Entlastung (z.B. durch Verlagerung auf eine Zentrumsentlastung) nicht alle notwendigen Massnahmen möglich sind.

Die fünf Massnahmen des Handlungsfelds Mobilitätsmanagement enthalten unabdingbare Unterstützungsmaßnahmen, um die angestrebte Verlagerung vom MIV auf den öV sowie den Fuss- und Veloverkehr zu erreichen (Ziel "flächensparende Mobilität"). Zudem werden die Rahmenbedingungen im Arbeits- und Bildungsverkehr so verändert, dass die Verkehrsbelastungen während der Hauptverkehrszeiten abnehmen. Damit werden auch Staus reduziert, was die Zuverlässigkeit des MIV erhöht.

In folgender Grafik verdeutlichen die ausgefüllten Flächen die Zielerreichungsbeiträge aller "Mobilitätsmanagement"-Massnahmen an der Gesamt-Zielerreichung des GVK-Massnahmenfächers.



Weiterführende Dokumente / Links

- Umsetzungskonzept Mobilitätsmanagement Kanton Aargau
www.ag.ch/de/verwaltung/bvu/mobilitaet-verkehr/mobilitaet/aargumobil/umsetzungskonzept-mobilitaetsmanagement
- Impulsberatung für Unternehmen
www.ag.ch/de/verwaltung/bvu/mobilitaet-verkehr/mobilitaet/aargumobil/unternehmen-standortbetreiber
- Innovationsfonds Mobilitätsmanagement Kanton Aargau
www.ag.ch/de/verwaltung/bvu/mobilitaet-verkehr/mobilitaet/aargumobil/innovative-projekte

¹ Ohne Zentrumsentlastung (SB06), ohne langfristige Optionen öV-Hauptkorridore (BB10), ohne S-Bahn-Haltestelle Tägerhard (BB11) und ohne langfristige Massnahmen am Brückenkopf Ost

Ergänzende Informationen

Unterstützende Massnahmen aus dem GVK

Folgende Massnahmen des GVK Raum Baden und Umgebung unterstützen die Förderung des betrieblichen MM:

- An MIV-ÖV-Verkehrsrehrscheiben (BB09) könnten Mitarbeitendenparkplätze geschaffen werden, die Unternehmen mit Standort im Zentrum mieten und dafür im Gegenzug an ihrem Firmenstandort nicht mehr erstellen / mieten müssten. Damit würde die kombinierte Mobilität gefördert und MIV-Fahrleistung reduziert. Die entsprechenden Regelungen zur Parkplatzerstellungspflicht in den kommunalen Bau- und Nutzungsordnungen (MM03) müssten dazu angepasst werden. (Beispiel [Weil am Rhein, Rheincenter](#))
- Velovorzugsrouten (FV02 bis FV04) sowie die Behebung von Schwachstellen auf Velorouten (FV05 bis FV12) machen das Pendeln per Velo für Angestellte attraktiver.
- Aufgewertete Verkehrsrehrscheiben (BB06 bis BB08), schlanke Anschlüsse und ein stabiler Fahrplan fördern den Umstieg auf den öV.

Best-Practice: Paul Scherrer Institut PSI, Villigen

Das PSI will als umweltbewusste Arbeitgeberin ihre Mitarbeitenden mit attraktiven Angeboten für ein nachhaltiges Verkehrsverhalten motivieren. Dabei will das PSI eine Vorbildrolle im sparsamen Umgang mit Ressourcen und Energien einnehmen. Ausserdem gab es für die Mitarbeitenden im Schichtbetrieb am Abend keine Postautoverbindungen mehr vom bzw. zum Betriebsstandort in Villigen. Deshalb wurden folgende Massnahmen ergriffen:

Bauliche Massnahmen

- Die bestehenden Veloabstellanlagen wurden optimiert (Anzahl, Lage und Ausstattung).
- Garderoben und Duschmöglichkeiten wurden den Bedürfnissen der Nutzenden angepasst.

Organisatorische Massnahmen / Anreize

- Es wurde ein Veloverleihsystem eingeführt.
- Es wird jährlich ein Mobilitätsbonus in Form von REKA-Checks ausbezahlt.
- Die Parkgebühren pro Jahr wurden erhöht. Jahreskartenbezüger können keinen Mobilitätsbonus beziehen, Tagesparkgebühren sind verhältnismässig hoch angesetzt.
- Die Mitfahrzentrale Hitchhike für regelmässiges Pendeln oder einzelne Fahrten wurde eingeführt.

Information und Bewusstseinsbildung

- Gemeinsam mit Kanton und Gemeinde wurden der Anschluss von und zum PSI an das kantonale Velonetz und zu den umliegenden Bahnhöfen signalisiert. Velowegen wurden partiell neu markiert.
- Mit Aktionen und Veranstaltungen wird nachhaltige Mobilität zum Thema gemacht. 2018/2019 lief eine Veranstaltungsreihe „How to get to PSI“, um die Mitarbeitenden für ein umweltschonendes Mobilitätsverhalten zu sensibilisieren.

Bereits mehr als die Hälfte der Mitarbeitenden kommen mit dem ÖV oder dem Velo zur Arbeit. Das gesetzte Ziel einer Verlagerung von 5-10% der MIV-Pendelnden auf den öffentlichen Verkehr sowie Fuss- und Veloverkehr (bis Ende 2019) konnte mit der Erhöhung der Parkgebühren im Mai 2019 bereits realisiert werden.

Die Parkplatzsituation hat sich entspannt und das Ziel, denjenigen Mitarbeitenden Parkplätze bereitzustellen zu können, welche auf das Auto angewiesen sind, konnte umgesetzt werden.

Quelle: www.mobilservice.ch -> Paul Scherrer Institut (2019) und Corporate Carpooling www.hitchhike.ch

MM02 Regelung Parkierung in kommunaler Nutzungsplanung




BNR

Erläuterungen zum
Bau- und Nutzungsrecht
des Kantons Aargau

Gesamthöhe h

Diese Massnahme gehört zum Massnahmenfacher GVK 2040. Die Machbarkeit dieser Massnahme ist grob abgeklärt. Nach dem Beschluss des Grossen Rates im 2026 starten zu gegebener Zeit die Vertiefungsarbeiten in den Gemeinden. Zukünftige Erkenntnisse können unter Umständen Anpassungen an der Massnahme auslösen.

Beschrieb der Massnahme

Die Gemeinden sollen die Parkplatzzerstellungspflicht in ihren kommunalen Bau- und Nutzungsordnung (BNO) im Hinblick auf eine flächensparende Mobilität für alle Nutzungen anpassen. Die Anpassungen sollen bestehende Fehlanreize beseitigen, die die Bauherrschaften zwingen, eine Mindestanzahl an Parkplätzen zu erstellen. Das gilt besonders bei Bauvorhaben an zentralen Lagen mit guter ÖV-Erschliessungsgüte. Im Sinne der Innenentwicklung sollen an diesen Lagen der knappe Raum und die Investitionsmittel besser für mehr Wohn- und Gewerbeflächen genutzt werden. An diesen zentralen Lagen soll gemäss dem Ziel «Flächensparende Mobilität» die Anzahl MIV-Fahrten gesenkt werden, die Massnahme setzt dazu die nötigen Anreize.

Damit die Änderungen in der BNO der Gemeinden regional abgestimmt sind, soll die Regionalplanung konkrete Empfehlungen und Formulierungen erarbeiten. Die Anpassung der BNO soll folgende Themen behandeln:

- Die Parkplatzzerstellungspflicht soll räumlich entsprechend der zukünftigen Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr und der Eignung als «Quartier der kurzen Wege» differenziert werden. Die minimal zu erstellende Anzahl Parkplätze ist zu reduzieren. Insbesondere an gut erreichbaren Orten ist zudem die Anzahl möglicher Parkplätze gegen oben zu begrenzen.
- Autofreies und autoarmes Wohnen soll mit Mobilitätskonzept in der ganzen Region möglich sein. An den sehr gut mit dem ÖV erreichbaren Gebieten (hauptsächlich rund um die Bahnhöfe) sind Ausnahmeregelungen zu prüfen, welche einen Verzicht auf bzw. die Reduktion von Parkplätzen auch ohne Mobilitätskonzept erlauben oder die minimale Anzahl Parkplätze auf null setzen. Bedingung dafür ist, dass die Parkplätze im Umfeld bewirtschaftet werden, um eine Verlagerung ins Quartier auszuschliessen.
- Bei Gestaltungsplänen sollen gegenüber der Nutzungsplanung weiter reduzierte Parkplatzzahlen oder eine höhere Ausnützung bei gleicher Anzahl Parkplätze möglich sein. Auch Ausnützungsboni für autoarme oder -freie Nutzungen sind als Anreize denkbar.
- Die Mehrfachnutzung von Parkplätzen durch unterschiedliche, nahe gelegene Nutzungen ist baurechtlich zu ermöglichen und zu fördern (bspw. Sportanlage und Arbeitsplatzgebiet).
- Für Bauvorhaben ist ab 500 Fahrten pro Tag ein Kapazitätsnachweis gemäss § 46 BauV zu erbringen, um Baureife zu erlangen. Der Einflussbereich der Vorhaben ist gemäss den kantonalen Empfehlungen zum Kapazitätsausweis festzulegen. Ansonsten müssen Massnahmen zur Begrenzung des Verkehrsaufkommens verbindlich geregelt werden. Darüber hinaus sollen Gemeinden prüfen, ob sie im Einklang mit dem kantonalen Recht in Wohngebieten bereits ab 250 Fahrten pro Tag Massnahmen einfordern können, mit besonderem Fokus auf Verkehrssicherheit.
- Der minimale Bedarf an Veloabstellplätzen ist gemäss §43 BauV im Sinne der Norm VSS 40 065 auf kommunaler Ebene in den Bau- und Nutzungsordnungen zu konkretisieren.

Zuständigkeiten und Prozessuale

Federführung	Alle Gemeinden	Beteiligte	Baden Regio, Gemeinden, Kanton
Standort	Alle Gemeinden	Investitionskosten (+/- 40 %)	0.6 Mio. Franken (total alle Gemeinden)
		Laufende Kosten	--

Herleitung aus Lagebeurteilung

In den bestehenden Bau- und Nutzungsordnungen (BNO) schaffen noch nicht alle Gemeinden die Möglichkeit für eine Reduktion von Parkplätzen bei guter öV-Erschliessung sowie für autoarme/-freie Nutzungen. In einigen BNO ist zudem nur der Minimalbedarf festgelegt, eine Obergrenze an Parkplätzen fehlt oder sie ist sehr hoch angesetzt. Insgesamt müssen bzw. dürfen dadurch mehr Parkplätze erstellt werden als nötig, was den MIV begünstigt und damit falsche Anreize hinsichtlich Flächenverbrauch setzt.

Abhängigkeiten zu weiteren GVK-Massnahmen

- Quartiere der kurzen Wege (SF01 bis SF03)
- Siedlungsentwicklung an zentralen Orten (SF04)
- Förderung betriebliches Mobilitätsmanagement (MM01)
- Regionales Parkplatzmanagement (MM03)
- Information und Sensibilisierung zu Mobilitätsverhalten (MM05)

Wirkung und Zielbeitrag der Massnahme MM02

- Wirkung**
- An zentralen, gut mit dem öV erreichbaren Lagen werden durch die Massnahme weniger private Parkplätze für Wohnen, Arbeiten, Einkauf und Freizeit gebaut. Dadurch werden Anreize für einen Verzicht auf ein privates Auto gesetzt, womit die flächensparende Mobilität (Fuss- und Veloverkehr sowie öV) mehr genutzt wird.
 - Die Reduktion des motorisierten Quell-/Zielverkehrs entlastet die umliegenden Strassennetze in den zentralen, gut erreichbaren Gebieten und stärkt dort zusammen mit dem höheren Fussverkehrsaufkommen die erwünschte Siedlungsentwicklung.



Flächensparende Mobilität



Siedlungsentwicklung an gut erreichbaren Orten

Insgesamt sind im GVK sieben Ziele definiert. Die vorliegende Massnahme beeinflusst zwei der sieben Ziele.

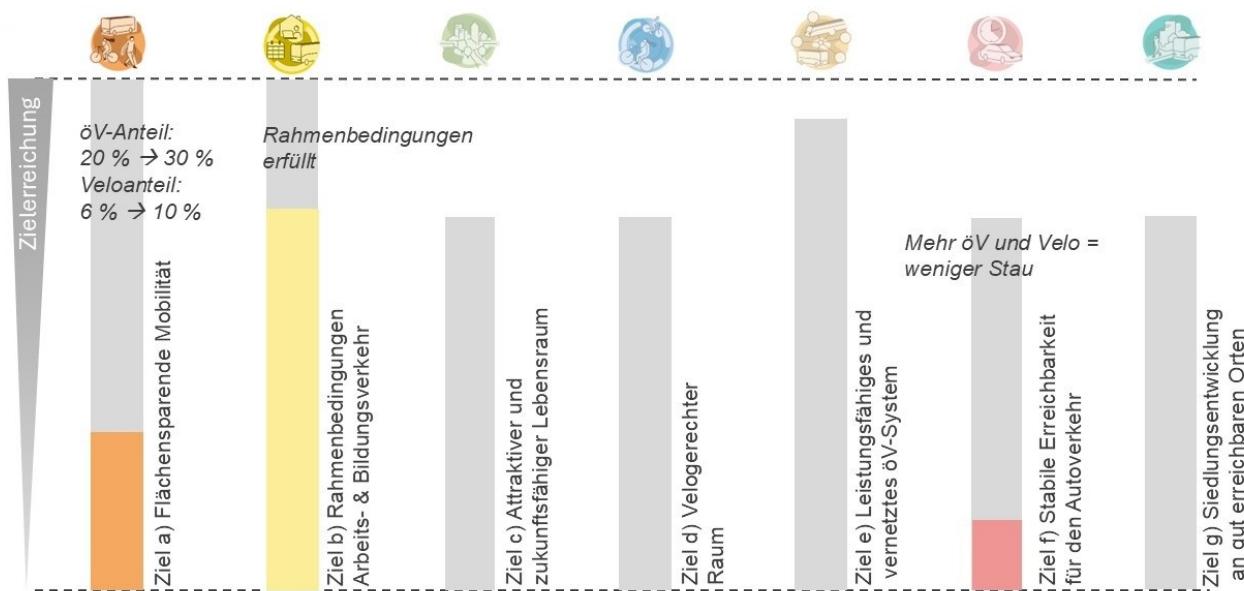
Wirkung und Zielbeitrag des Handlungsfelds Mobilitätsmanagement

Mit der Umsetzung aller Massnahmen des Massnahmenfächers GVK 2040¹, der in rund 50 GVK-Massnahmenblättern beschrieben ist, werden zwei Ziele vollständig erreicht, fünf Ziele können in hohem Masse erfüllt werden. Die verbleibenden Ziellücken sind darauf zurückzuführen, dass in Nussbaumen und Baden Zentrum ohne MIV-Entlastung (z.B. durch Verlagerung auf eine Zentrumsentlastung) nicht alle notwendigen Massnahmen möglich sind.

Die fünf Massnahmen des Handlungsfelds Mobilitätsmanagement enthalten unabdingbare Unterstützungsmaßnahmen, um die angestrebte Verlagerung vom MIV auf den öV sowie den Fuss- und Veloverkehr zu erreichen (Ziel "flächensparende Mobilität"). Zudem werden die Rahmenbedingungen im Arbeits- und Bildungsverkehr so verändert, dass die Verkehrsbelastungen während der Hauptverkehrszeiten abnehmen. Damit werden auch Staus reduziert, was die Zuverlässigkeit des MIV erhöht.

In folgender Grafik verdeutlichen die ausgefüllten Flächen die Zielerreichungsbeiträge aller "Mobilitätsmanagement"-Massnahmen an der Gesamt-Zielerreichung des GVK-Massnahmenfächers.

¹ Ohne Zentrumsentlastung (SB06), ohne langfristige Optionen öV-Hauptkorridore (BB10), ohne S-Bahn-Haltestelle Tägerhard (BB11) und ohne langfristige Massnahmen am Brückenkopf Ost



Weiterführende Dokumente / Links

- Baden Regio (2017): Regionales Parkraumkonzept - Mustertexte für Vorschriften zur Erstellung und Bewirtschaftung von Parkfeldern
- Baden Regio (2014): Umsetzung Regionales Parkraumkonzept

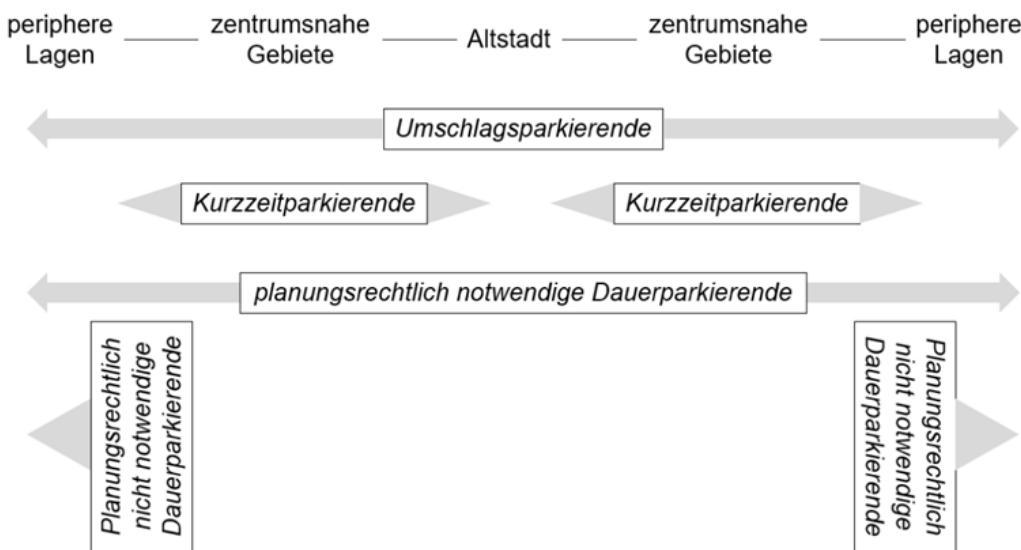
Ergänzende Informationen

Die Bau- und Nutzungsordnung (BNO) einer Gemeinde regelt, wie viele private Parkplätze bei einem Neubau oder grösseren Umbauten minimal und maximal erstellt werden müssen/dürfen. Die Anzahl Parkplätze bezieht sich in der Regel auf die Richtwerte gemäss VSS-Norm SN 40 281 und legt einen minimalen und maximalen Reduktionsfaktor in % der Richtwerte der Norm fest.

Jede Gemeinde revidiert ihre BNO ca. alle 15 Jahre. Spätestens bei der nächsten Aktualisierung soll die Voraussetzung für die Förderung einer flächensparenden Mobilität geschaffen werden. An zentralen, gut mit dem öV erschlossenen Lagen soll die minimal notwendige Anzahl Parkplätze reduziert sowie Grenzwerte für die maximal zulässige Anzahl definiert werden. Autoarme oder autofreie Nutzungen sollen mindestens in diesen zentralen Lagen zugelassen und gefördert werden. Dadurch kann der Quell-Zielverkehr mit dem MIV in den Zentren und Ortsdurchfahrten verringert werden, indem mehr Fahrten mit flächeneffizienteren Verkehrsmitteln durchgeführt werden. Anstatt für Parkierungsanlagen stehen diese Flächen an bester Lage für andere Nutzungen wie mehr Grün- und Freiraum oder mehr Fläche zum Wohnen, Arbeiten oder weitere Dienstleistungen zur Verfügung.

Durch die Reduktion von Vorgaben bezüglich PP in bestimmten Gebieten („Quartier der kurzen Wege“) werden Bauherren in diesen Gebieten gegenüber Bauherren in unmittelbar daneben liegenden Quartieren bevorteilt. Es steht den Gemeinden offen, diese Vorteile mittels einer Abgabe abzufedern.

MM03 Regionales Parkplatzmanagement



Diese Massnahme gehört zum Massnahmenfänger GVK 2040. Die Machbarkeit dieser Massnahme ist grob abgeklärt. Nach dem Beschluss des Grossen Rats im 2026 starten zu gegebener Zeit die Vertiefungsarbeiten. Zukünftige Erkenntnisse können unter Umständen Anpassungen an der Massnahme auslösen.

Beschrieb der Massnahme

Jede MIV-Fahrt beginnt und endet an einem Parkplatz. Grösse, Lage und Preisgestaltung von öffentlichen Parkplätzen beeinflussen die Verkehrsmittelwahl und damit das Aufkommen und den Verkehrsfluss auf dem Strassenetz erheblich. Die Gemeinden haben als Eigentümer und Betreiber von öffentlichen Parkplätzen im Strassenraum und in Parkhäusern einen grossen Spielraum bei der Ausgestaltung der Rahmenbedingungen (Angebot, Bewirtschaftung). Daneben gibt es insbesondere in der Stadt Baden auch grosse privat betriebene Parkhäuser. Ziel des Parkplatzmanagements ist es:

- die Anzahl der MIV-Fahrten in zentralen Gebieten mit Kapazitätsengpässen im Strassennetz zu reduzieren.
- den Flächenverbrauch durch die Parkierung im öffentlichen Raum an zentraler Lage zu reduzieren.

Dabei gilt es, folgende Stossrichtungen zu berücksichtigen:

- Durch eine effizientere Nutzung der künftigen Parkierungsmöglichkeiten (höhere Auslastung bei geringerer Parkplatzzahl) soll auch eine effektive Nutzung (bestimmungsgemäße Nutzende, am richtigen Ort, auf kürzestem Weg) sichergestellt werden.
- Der MIV soll möglichst direkt zu Parkhäusern/-plätzen geführt werden, sodass Parksuchverkehr vermieden wird. Dies soll durch ein Parkleitsystem und eine lenkungsorientierte Bewirtschaftung des Parkraums erreicht werden.
- Die Parkierung soll besser auf verschiedene Nutzergruppen ausgerichtet werden (Anwohnende, Gewerbe, Kunden, Pendelnde, ...). Die planungsrechtlich notwendige Dauerparkierung durch Anwohnende und Gewerbetreibende als öffentliche Aufgabe soll höher priorisiert werden als die Parkierung durch Pendelnde. Die Kurzzeitparkierung soll zur Erhaltung der Wertschöpfung des Einkaufsstandorts in füssläufiger Distanz der Geschäfte sichergestellt werden. Das Gewerbe soll unkomplizierten Zugang zum Parkraum haben.
- Oberirdische Parkplätze sollen durch effizientere Nutzung von unterirdischen Parkplätzen aufgehoben werden, um den öffentlichen Raum aufzuwerten und Parksuchverkehr möglichst zu vermeiden.
- Vor grösseren Investitionen in die Erneuerung der bestehenden Parkhäuser in der Innenstadt soll geprüft werden, wie viel Bedarf an Parkplätzen an dieser Lage besteht und ob ein Teil der Fläche umgenutzt werden kann. Es sind planungsrechtliche Anreize zur Umnutzung von Parkhäusern an zentraler Lage zu schaffen.
- Abgebaute Parkplätze können an einer der MIV-ÖV Verkehrsdrehscheiben am Übergang vom urbanen zum ländlichen Raum ersetzt werden.
- Die bestehenden Empfehlungen der Repla im regionalen Parkraumkonzept sollen aktualisiert und weiterentwickelt werden und anschliessend in die entsprechenden Instrumente der Parkraumpolitik der Gemeinden überführt und umgesetzt werden.

Zuständigkeiten und Prozessuale

Federführung	Baden Regio	Beteiligte	Gemeinden
Standorte	Alle Gemeinden	Investitionskosten (+/- 40 %)	0.6 Mio. Franken
		Laufende Kosten	

Herleitung aus Lagebeurteilung

Die öffentliche Parkierung im Strassenraum verbraucht viele Flächen in städtischen Freiräumen. An zentralen Orten in der Region hat es zudem heute ein sehr grosses Angebot an Parkhäusern, deren Zufahrt das Strassennetz stark belastet. Der MIV-Anteil am Quell-Zielverkehr ist auch deswegen hoch. Die Bewirtschaftung der Parkierung ist je nach Gemeinde sehr unterschiedlich und nicht aufeinander abgestimmt.

Abhängigkeiten zu weiteren GVK-Massnahmen

- Quartiere der kurzen Wege (SF01 bis SF03)
- Siedlungsentwicklung an zentralen Orten (SF04)
- Parkplatzmanagement / Innere Dosierung (SB02)
- Regelung Parkierung in kommunaler Nutzungsplanung (MM02)
- Information und Sensibilisierung zu Mobilitätsverhalten (MM05)

Wirkung und Zielbeitrag der Massnahme MM04

- | | | |
|----------------|--|---|
| Wirkung | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Der Autoverkehr in die Innenstadt von Baden und innerhalb der Gemeinden Baden und Wettingen wird im Sinne des Ziels «Flächeneffiziente Mobilität» reduziert. ▪ Durch die Reduktion des Parkplatzangebotes im regionalen Zentrum (Innenstadt Baden) kann der Zielverkehr mit dem Auto in das dortige hoch belastete Strassennetz reduziert werden. Das wirkt sich positiv auf die Stabilität des Autoverkehrs aus. ▪ Heute von oberirdischen Parkplätzen belegte Flächen können bei einem Rückbau dieser Parkplätze zugunsten eines attraktiven und zukunftsfähigen Lebensraums umgenutzt werden. |  Flächensparende Mobilität

 Stabile Erreichbarkeit für den Autoverkehr

 Attraktiver und zukunftsfähiger Lebensraum |
|----------------|--|---|

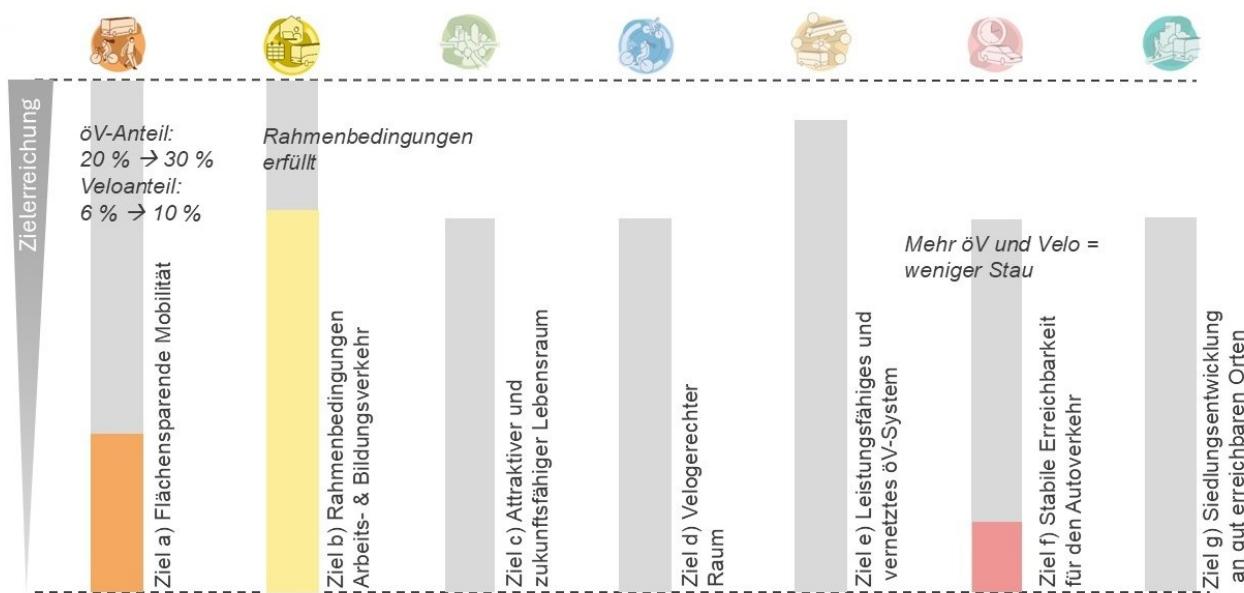
Insgesamt sind im GVK sieben Ziele definiert. Die vorliegende Massnahme beeinflusst drei der sieben Ziele.

Wirkung und Zielbeitrag des Handlungsfelds Mobilitätsmanagement

Mit der Umsetzung aller Massnahmen des Massnahmenfächers GVK 2040¹, der in rund 50 GVK-Massnahmenblättern beschrieben ist, werden zwei Ziele vollständig erreicht, fünf Ziele können in hohem Masse erfüllt werden. Die verbleibenden Ziellücken sind darauf zurückzuführen, dass in Nussbaumen und Baden Zentrum ohne MIV-Entlastung (z.B. durch Verlagerung auf eine Zentrumsentlastung) nicht alle notwendigen Massnahmen möglich sind.

Die fünf Massnahmen des Handlungsfelds Mobilitätsmanagement enthalten unabdingbare Unterstützungsmaßnahmen, um die angestrebte Verlagerung vom MIV auf den öV sowie den Fuss- und Veloverkehr zu erreichen (Ziel "flächensparende Mobilität"). Zudem werden die Rahmenbedingungen im Arbeits- und Bildungsverkehr so verändert, dass die Verkehrsbelastungen während der Hauptverkehrszeiten abnehmen. Damit werden auch Staus reduziert, was die Zuverlässigkeit des MIV erhöht.

In folgender Grafik verdeutlichen die ausgefüllten Flächen die Zielerreichungsbeiträge aller "Mobilitätsmanagement"-Massnahmen an der Gesamt-Zielerreichung des GVK-Massnahmenfächers.



Weiterführende Dokumente / Links

- Regionales Parkraummanagement Baden Region (2014)
- Parkplatzbedarfsanalyse Stadt Baden (2024)

¹ Ohne Zentrumsentlastung (SB06), ohne langfristige Optionen öV-Hauptkorridore (BB10), ohne S-Bahn-Haltestelle Tägerhard (BB11) und ohne langfristige Massnahmen am Brückenkopf Ost

Ergänzende Informationen

Bei der Ausarbeitung des regionalen Parkraummanagement sollen folgende Grundsätze berücksichtigt werden, um die Ziele des GVK zu unterstützen:

Öffentliche Parkplätze im Strassenraum für Personenverkehr bewirtschaften und Nutzung zeitlich begrenzen:

- Dauerparkkarten auf öffentlichen Parkplätzen werden lediglich an Anwohnende vergeben, welche nicht die Möglichkeit eines privaten Parkplatzes haben. Pendlerinnen und Pendler haben keinen Anspruch auf einen Parkplatz im öffentlichen Raum oder in Parkhäusern.
- Die Preise für das Dauerparkieren im öffentlichen Raum orientieren sich an den marktüblichen Preisen. Eine Differenzierung der Tarife nach Zentralität oder ÖV-Gütekasse wird angestrebt. Die Parkpreise sind überkommunal abgestimmt.
- Öffentliche Parkplätze werden jederzeit flächendeckend bewirtschaftet. Die Bewirtschaftung soll lenkungswirksam differenziert werden. An zentralen Lagen mit vielen Geschäften und Dienstleistungen werden bei öffentlichen Parkplätzen im Strassenraum nur Kurzzeitparkplätze angeboten (15-30min), um den Flächenverbrauch möglichst gering zu halten. Ausnahmen bspw. für Mehrfachnutzung zu Randzeiten sind möglich.
- Es wird eine regionale Handwerker- und Gewerbeparkkarte eingeführt. Dadurch wird sichergestellt, dass Dienstleistungen fürs Gewerbe unkompliziert durchgeführt werden können (siehe unten).

Öffentliche Parkplätze an zentralen Lagen umnutzen oder an Verkehrsdrehscheiben verschieben

- Keine neuen öffentlichen Parkplätze an zentraler Lage mit gutem ÖV-Angebot mehr erstellen
- In der Kernstadt Baden und Wettingen wird eine Reduktion der öffentlichen Parkplätze um mindestens 10% angestrebt. Im urbanen Entwicklungsräum wird die Anzahl Parkplätze nicht ausgebaut. Bei Strassenparkplätzen entlang von Ortsdurchfahrten wird die Umnutzung zugunsten von Fuss- und Veloverkehrsinfrastruktur oder Grünraum (Entsiegelung) angestrebt.
- Parkplätze an zentraler Lage im Umfeld von Bahnhöfen (Neuenhof, Wettingen, Baden, Turgi) werden an die Verkehrsdrehscheiben verschoben.

Private und öffentliche Parkhäuser reduzieren und umnutzen

- Es werden keine öffentlichen Parkhäuser mehr an zentralen Lagen errichtet. Parkhäuser im Eigentum der Gemeinden werden stärker bewirtschaftet.
- Vor grösseren Erneuerungen wird geprüft, ob das Parkhaus umgenutzt werden kann. Es werden Anreize geschaffen, dass private Parkhäuser an zentraler Lage umgenutzt werden. (Nutzungsplanungsanpassung -> Umnutzen in Wohnen/Gewerbe).

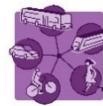
Wie könnte eine Gewerbeparkkarte aussehen?

Personen, die ein Gewerbe betreiben, können mit der Gewerbeparkkarte ihr mit Material oder mit Werkzeug beladenes Fahrzeug in der Nähe der Bau-, Montage- oder Servicestelle abstellen, ohne ihre Arbeit mit Parkplatzwechsel oder Nachbezahlen unterbrechen zu müssen. Dies gilt unabhängig vom geltenden Parkierungsregime.

Gewerbetrieb sind Betriebe, die ausserhalb des Betriebsstandorts etwas bauen, liefern, herstellen, montieren oder reparieren. Keinen Anspruch auf eine GPK haben Fahrzeuge, wenn sie nicht für den Arbeitseinsatz gebraucht werden sowie Fahrzeuge, die nicht den Kriterien entsprechen (z.B. Fahrzeuge von Bauleitern).

Beispiel Gewerbeparkkarte Kantone BL oder BS oder Stadt Aarau.

MM04 Ausbildungsverkehr überkommunale Schulen



Diese Massnahme gehört zum Massnahmenfacher GVK 2040. Die Machbarkeit dieser Massnahme ist grob abgeklärt. Nach dem Beschluss des Grossen Rates im 2026 starten zu gegebener Zeit die Vertiefungs- oder Projektierungsarbeiten. Zukünftige Erkenntnisse können unter Umständen Anpassungen an der Massnahme auslösen.



Beschreibung der Massnahme

Die Kantonsschulen erarbeiten in Zusammenarbeit mit dem Kanton ein Mobilitätskonzept für Schülerinnen und Schüler sowie für die Lehrpersonen. Primäres Ziel der Konzepte ist es, der hohen Auslastung von Buslinien insbesondere in der Morgenspitze entgegenzuwirken. Weiter soll vor allem an den Berufsschulen der Anteil der Wege mit dem motorisierten Individualverkehr reduziert und derjenige mit öV sowie Fuss- und Veloverkehr erhöht werden. Folgende Punkte können in einem Mobilitätskonzept behandelt werden:

Zur Entlastung der Buslinien (an allen überkommunalen Schulen):

- Staffelung der Unterrichtszeiten, um die Spitzenstunden zu entlasten
- Zusätzliche, auf den Schulunterricht abgestimmte öV-Kurse in den Spitzenstunden realisieren
- Möglichkeit zu Online- oder Fernunterricht nutzen

Zur Verschiebung der Verkehrsmittelwahl (vor allem an Berufsschulen):

- Parkplätze monetär bewirtschaften.
- Parkplätze nur für Lehrpersonen und SchülerInnen, wenn die öV-Nutzung unzumutbar ist, z.B. Reisezeit länger als 30 Minuten, (Beispiel ZHAW, Wädenswil) (siehe auch Massnahmen MM01_betriebliches Mobilitätsmanagement)
- Genügend gedeckte und nahe am Eingang liegende Veloparkplätze anbieten inkl. Lademöglichkeit für E-Velos
- Informieren und Sensibilisieren fürs Velo (Thementage Bsp. schlau mobil Velofahrkurse, Veloflickkurse)

Neben Kantons- und Berufsschulen kann auch bei grösseren Sekundarschulstandorten ein Mobilitätskonzept sinnvoll sein. Das gilt vor allem bei Standorten im Regionalzentrum (z.B. Baden, Wettingen), zu welchen viele Schülerinnen und Schüler aus anderen Ortschaften mit dem öffentlichen Verkehr anreisen und es zu Kapazitätsengpässen auf diesen Linien kommt. Gestaffelte und insbesondere spätere Schulzeiten kommen zudem gemäss Studien dem Biorhythmus von Jugendlichen entgegen.

Zuständigkeiten und Prozessuale

Federführung	Kanton BVU AVK Abteilung Verkehr	Beteiligte	überkommunale Schulen, BKS, Baden, Wettingen
Standorte	Kantonschule Baden, Kantonsschule Wettingen, Berufsfachschule Baden (BBB), Zentrum Bildung (KV)	Investitionskosten (+/- 40 %)	150'000 Franken

Herleitung aus Lagebeurteilung

Der Ausbildungsverkehr führt aufgrund der fixen Stundenplanzeiten auf einigen Busverbindungen zu sehr hohem Fahrgastaufkommen und dies hautsächlich während der auch vom Arbeitspendlerverkehr stark belasteten Spitzstunden am Morgen und Abend. Die Berufsschulen generieren zudem auch Autoverkehr.

Abhängigkeiten zu weiteren GVK-Massnahmen

- Kapazitätsausbau Bushauptachsen (BB01)
- Tangentiale Buslinien (BB02 bis BB03)
- Velovorzugsrouten (FV02 bis FV04), Behebung von Schwachstellen auf Hauptrouten (FV05 bis FV08)

Wirkung und Zielbeitrag der Massnahme MM04

Wirkung

- Durch Mobilitätskonzepte an überkommunalen Schulen und deren Umsetzung werden die Spitzenzeiten im Busverkehr entlastet, indem die Belastung auf mehr Kurse verteilt wird. So werden die Rahmenbedingungen für den Erfolg der Steuerung des Ausbildungsverkehrs verbessert.
- Insbesondere an Berufsschulen sollen dabei auch Anreize gesetzt werden, um für den Ausbildungsweg flächensparende Verkehrsmittel zu nutzen, der Zielbeitrag ist insgesamt gering.



Rahmenbedingungen
Arbeits- und
Rahmenbedingungen

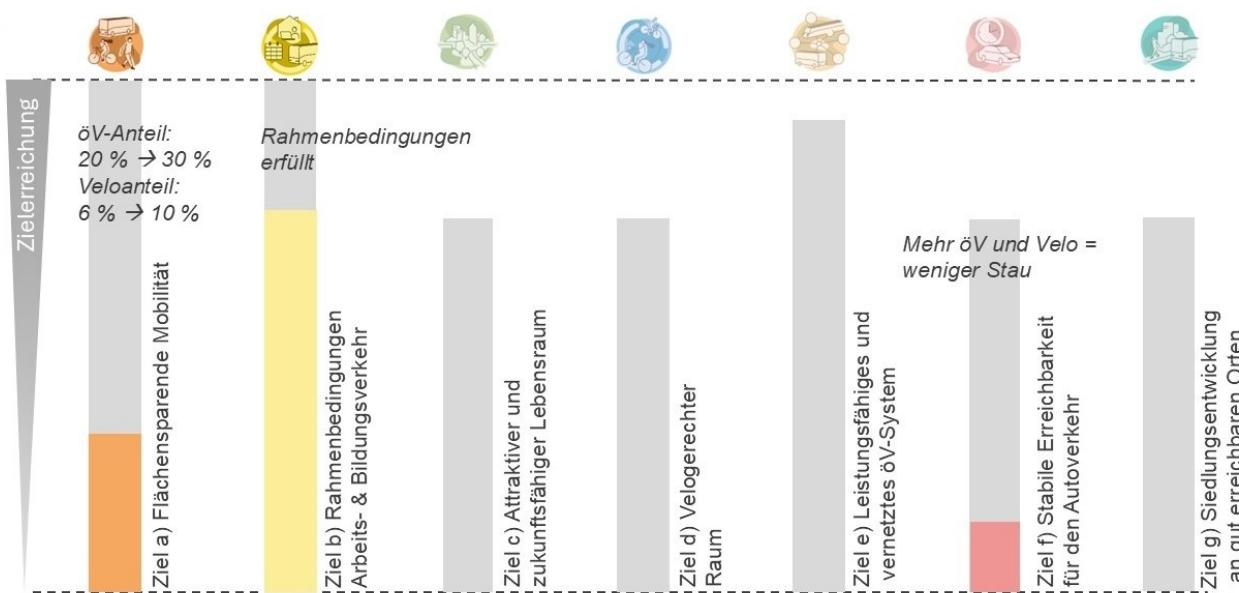
Insgesamt sind im GVK sieben Ziele definiert. Die vorliegende Massnahme beeinflusst eines der sieben Ziele.

Wirkung und Zielbeitrag des Handlungsfelds Mobilitätsmanagement

Mit der Umsetzung aller Massnahmen des Massnahmenfächers GVK 2040¹, der in rund 50 GVK-Massnahmenblättern beschrieben ist, werden zwei Ziele vollständig erreicht, fünf Ziele können in hohem Masse erfüllt werden. Die verbleibenden Ziellücken sind darauf zurückzuführen, dass in Nussbaumen und Baden Zentrum ohne MIV-Entlastung (z.B. durch Verlagerung auf eine Zentrumsentlastung) nicht alle notwendigen Massnahmen möglich sind.

Die fünf Massnahmen des Handlungsfelds Mobilitätsmanagement enthalten unabdingbare Unterstützungsmaßnahmen, um die angestrebte Verlagerung vom MIV auf den öV sowie den Fuss- und Veloverkehr zu erreichen (Ziel "flächensparende Mobilität"). Zudem werden die Rahmenbedingungen im Arbeits- und Bildungsverkehr so verändert, dass die Verkehrsbelastungen während der Hauptverkehrszeiten abnehmen. Damit werden auch Staus reduziert, was die Zuverlässigkeit des MIV erhöht.

In folgender Grafik verdeutlichen die ausgefüllten Flächen die Zielerreichungsbeiträge aller "Mobilitätsmanagement"-Massnahmen an der Gesamt-Zielerreichung des GVK-Massnahmenfächers.



Weiterführende Dokumente / Links

- [mobXpert - Mobilität verstehen](#)
- Praxisbeispiel: [Verkehrsspitzen glätten: Mobilitätsmanagement im Ausbildungsverkehr - Mobilservice](#)

¹ Ohne Zentrumsentlastung (SB06), ohne langfristige Optionen öV-Hauptkorridore (BB10), ohne S-Bahn-Haltestelle Tägerhard (BB11) und ohne langfristige Massnahmen am Brückenkopf Ost



MM05 Information und Sensibilisierung zu Mobilitätsverhalten



Diese Massnahme gehört zum Massnahmenfänger GVK 2040. Die Machbarkeit dieser Massnahme ist grob abgeklärt. Nach dem Beschluss des Grossen Rats im 2026 starten zu gegebener Zeit die Vertiefungsarbeiten in den Gemeinden. Zukünftige Erkenntnisse können unter Umständen Anpassungen an der Massnahme auslösen.

Schulhausplatz, Baden: Sichtbarmachung und Sensibilisierung für mehr Koexistenz im öffentlichen Raum

Beschrieb der Massnahme

Selbst die beste infrastrukturelle Verbesserung im öffentlichen Verkehr oder im Fuss- und Veloverkehr bleibt ohne gezielte Sensibilisierung der Öffentlichkeit schlecht genutzt. Viele Menschen kennen auch nach einigen Jahren die Vorzüge und Möglichkeiten des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öV zu wenig, gerade wenn sie praktisch ausschliesslich mit dem Auto unterwegs sind. Gezielte Informationen und die Sichtbarmachung von Infrastrukturen und Angeboten beeinflussen den Kulturwandel und das Bewusstsein in der Bevölkerung für flächeneffiziente Mobilität. Gemeinden können in Zusammenarbeit mit Dritten und dem Kanton durch Informationskampagnen die Bevölkerung über die Vorteile einer nachhaltigen und flächensparenden Mobilität aufklären. Anreize begünstigen den Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel zusätzlich.

Dafür sollen verschiedene Dienstleistungen, Produkte und Kampagnen für unterschiedliche Zielgruppen zur Verfügung gestellt und durchgeführt werden. Die Gemeinde übernimmt dabei die Rolle des Initiators, sie koordiniert und fördert beispielsweise die Zusammenarbeit mit Schulen oder (Quartier-)Vereinen. Der Kanton unterstützt mit Hilfsmitteln. So entstandene Dienstleistungen, Produkte und Kampagnen können permanent, wiederkehrend oder auch einzeln durchgeführt werden. Um den Aufwand gering zu halten, kann auch auf bestehende Produkte oder gute Beispiele zurückgegriffen werden (siehe Beispiele bei ergänzenden Informationen). Ausserdem sollen neue Infrastrukturen und Angebote sichtbar gemacht und an die Öffentlichkeit getragen werden. Folgende Themenfelder und Zielgruppen können adressiert werden:

- Kinder und Jugendliche: Sensibilisierung für Vor-/Nachteile unterschiedlicher Verkehrsmittel sowie für Verhalten im Strassenverkehr, Prüfung von vergünstigten öV-Angeboten für ältere Jugendliche bzw. junge Erwachsene als Alternative zum eigenen Auto.
- Neuzugezogene: gezielte Information zu Kursen und Angeboten, evtl. Gutscheine/Anreize
- Eltern: Sensibilisierung bzgl. Nachteilen von Elterntaxis, gegebenenfalls Sperrzonen für Elterntaxis
- Vereine: Engere Zusammenarbeit mit Vereinen bezüglich Mobilität. Informieren über Mobilitätsangebote. Optimierung der Freizeitmobilität (bspw. Fahrt ins Training, Mobilität an Anlässen etc.).
- Information über bereits bestehende Angebote von beispielsweise ProVelo oder ProSenectute explizit bei Veränderungen der Lebensumstände (z.B. Jobwechsel, Umzug, Kinder, Rente)
- Flick- und Fahrkurse für Velos, Testmöglichkeiten von Cargo- und E-Velos
- Bekanntmachung von Hilfsmitteln für verkehrsmittelneutraler Mobilität inkl. den entsprechenden neuen technologischen Lösungen wie Sharingplattformen, Mobilitätsapps etc. (Mobility as a Service)

Zuständigkeiten und Prozessuale

Federführung	Alle Gemeinden	Beteiligte	Kanton, Repla Baden Regio
Standort	Alle Gemeinden	Investitionskosten (+/- 40 %)	500'000 Mio. Franken
		Laufende Kosten	300'000 Franken pro Jahr

Herleitung aus Lagebeurteilung

Um den Autoverkehr im Raum Baden und insbesondere denjenigen mit Quelle oder Ziel im Regionalkern zu reduzieren, sollen flächeneffiziente Verkehrsmittel gefördert werden. Der Umstieg auf andere Verkehrsmittel setzt auch einen Kulturwandel voraus. Dieser soll durch Information, Sichtbarmachung und Sensibilisierungsmassnahmen unterstützt werden.

Abhängigkeiten zu weiteren GVK-Massnahmen

- Förderung Betriebliches Mobilitätsmanagement (MM01)

Wirkung und Zielbeitrag der Massnahme MM05

Wirkung

- Die Akzeptanz der verschiedenen Massnahmen zur Förderungen von flächeneffizienter Mobilität sowie der Kulturwandel hin zu mehr öV und Veloverkehr werden erhöht. Verkehrsteilnehmende wissen besser über die verschiedenen Mobilitätsformen Bescheid. Damit ist es insbesondere bei Veränderungen ihrer Lebensumstände (Ein- oder Austritt aus Arbeitsleben, Wohnortwechsel, etc.) wahrscheinlicher, dass sie sich für eine Alternative zum Auto entscheiden.



Flächensparende
Mobilität

Insgesamt sind im GVK sieben Ziele definiert. Die vorliegende Massnahme beeinflusst eines der sieben Ziele.

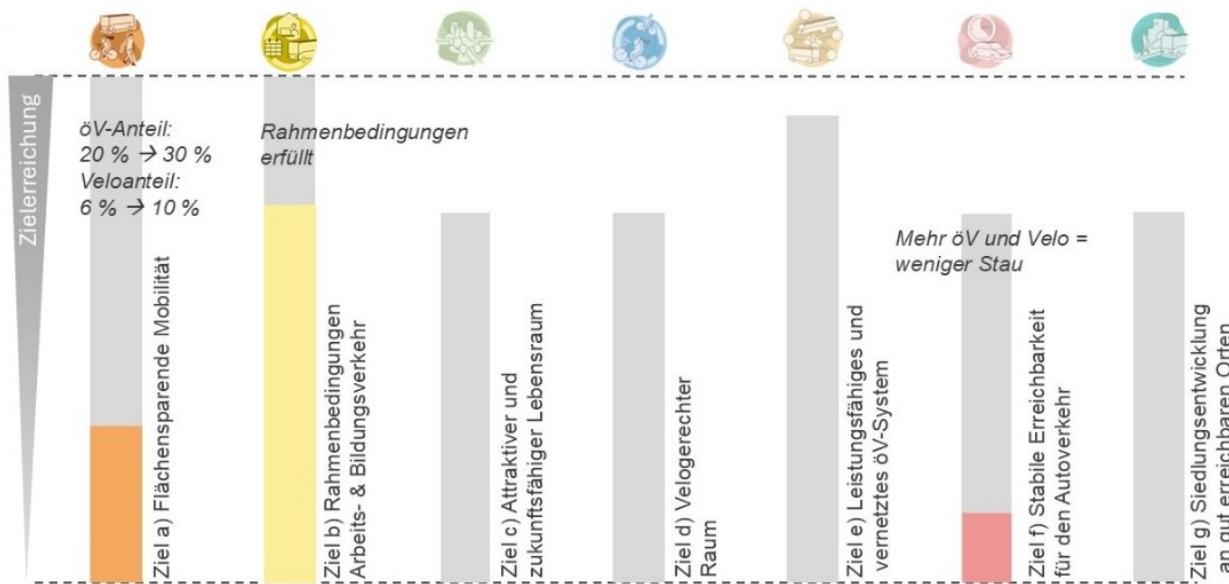
Wirkung und Zielbeitrag des Handlungsfelds Mobilitätsmanagement

Mit der Umsetzung aller Massnahmen des Massnahmenfächers GVK 2040¹, der in rund 50 GVK-Massnahmenblättern beschrieben ist, werden zwei Ziele vollständig erreicht, fünf Ziele können in hohem Maße erfüllt werden. Die verbleibenden Ziellücken sind darauf zurückzuführen, dass in Nussbaumen und Baden Zentrum ohne MIV-Entlastung (z.B. durch Verlagerung auf eine Zentrumsentlastung) nicht alle notwendigen Massnahmen möglich sind.

Die fünf Massnahmen des Handlungsfelds Mobilitätsmanagement enthalten unabdingbare Unterstützungsmaßnahmen, um die angestrebte Verlagerung vom MIV auf den öV sowie den Fuss- und Veloverkehr zu erreichen (Ziel "flächensparende Mobilität"). Zudem werden die Rahmenbedingungen im Arbeits- und Bildungsverkehr so verändert, dass die Verkehrsbelastungen während der Hauptverkehrszeiten abnehmen. Damit werden auch Staus reduziert, was die Zuverlässigkeit des MIV erhöht.

In folgender Grafik verdeutlichen die ausgefüllten Flächen die Zielerreichungsbeiträge aller "Mobilitätsmanagement"-Massnahmen an der Gesamt-Zielerreichung des GVK-Massnahmenfächers.

¹ Ohne Zentrumsentlastung (SB06), ohne langfristige Optionen öV-Hauptkorridore (BB10), ohne S-Bahn-Haltestelle Tägerhard (BB11) und ohne langfristige Massnahmen am Brückenkopf Ost



Ergänzende Informationen

Beispiele für bereits bestehende Aktionen, welche Gemeinden durchführen können:

- slowUp (www.slowup.ch)
- Fussverkehrswochen (www.cleverunterwegs.ch)
- Cyclomania, nationale VeloChallenge für Gemeinden (www.cyclomania.ch)
- Walk to School (www.schulwege.ch)
- Bike to work für Verwaltungen und Unternehmen (www.biketowork.ch), bereits heute nehmen daran einige Gemeindeverwaltungen der Region teil.

Beispiele für Aktionstage, Kampagnen Produkte oder Dienstleistungen:

- Bikefestival Winterthurer VeloFrühling (www.velofruehling.ch)
- Eröffnungsfest neue Fuss- und Veloinfrastruktur: Sitterbrücke in St.Gallen (www.provelo.info) oder Velo-Komfortroute in Uster (www.uster.ch)
- Pro Velo Baden: Velo-Elternabend (www.provelobaden.ch)
- DEFI VELO Wettbewerb und Spiel für Jugendliche (www.provelo-beiderbasel.ch)
- öV-Gutscheine für Kinder und Jugendliche der Stadt Luzern (www.stadtlu.zern.ch)
- Sammlung von Beispielen aus der ganzen Schweiz zu allen Mobilitätsarten (www.mobilservice.ch)
- Plattform für Verbesserungsvorschläge für Veloinfrastruktur (www.bikeable.ch)



Quelle: Stadt St.Gallen, Medienmitteilung 2023

Bestehende Produkte und Angebote, über welche die Gemeinden und Regionen informieren können:

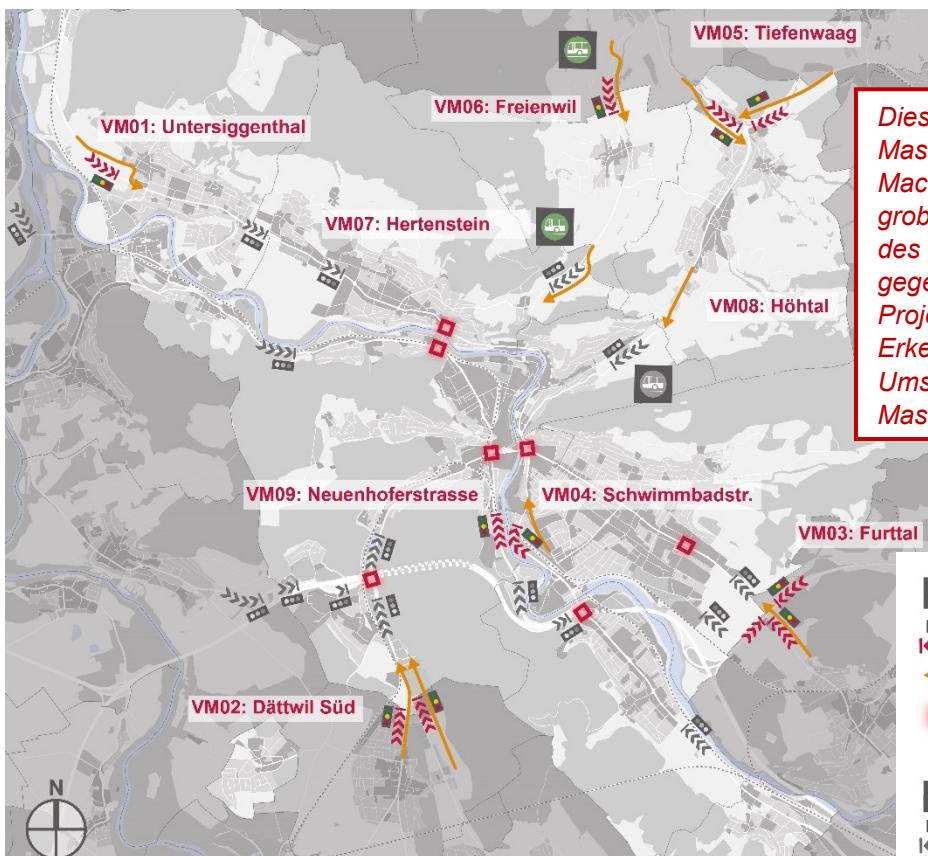
- Pro Senectute: SBB-Kurse für den digitalen Fahrplan und Billettkäufe (prosenectute.ch)
- Pro Velo Baden: Velofahrkurse für Kinder (www.provelobaden.ch)
- Pro Velo Baden: Velo-Elternabend
- Blaue „Rücksicht“ Kleber für Velofahrende und Zufussgehende (www.umsicht.ch)
- Mobilitätskurs SeniorInnen (mobilsein-mobilbleiben.ch)
- Ecotrip Challenge für Schulklassen (www.ecotrip-challenge.ch)
- öV-Spartageskarte (www.spartageskarte-gemeinde.ch)



Quelle: Pro Velo Region Baden
(https://www.provelobaden.ch/)

Handlungsfeld Strassennetz und Betrieb

SB01 Erweiterung Verkehrsmanagement (VM)



Diese Massnahme gehört zum Massnahmenfacher GVK 2040. Die Machbarkeit dieser Massnahme ist grob abgeklärt. Nach dem Beschluss des Grossen Rats im 2026 starten zu gegebener Zeit die Vertiefungs- oder Projektierungsarbeiten. Zukünftige Erkenntnisse können unter Umständen Anpassungen an der Massnahme auslösen.

- Elektronische Busspur
- Geplante Dosierungsanlage
- Buspriorisierung
- Kapazitätskritische Knoten
- Bestehende elektronische Busspur
- Bestehende Dosierungsanlage

Beschreibung der Massnahme

Der Motorisierte Individualverkehr (MIV) wird auch im Zielzustand in den äusseren, ländlicheren Bereichen des Perimeters und auf peripheren Beziehungen leicht zunehmen. Dieser zusätzliche 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 Spitzenzeit. 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. Dadurch können Reisezeitverluste minimiert und Anschlüsse gewährleistet werden. Die Verkehrsteilnehmenden erhalten in Echtzeit Informationen über die aktuelle Verkehrssituation und eine optimale Routenwahl.

In einem ersten Schritt wird dazu das bestehende Verkehrsmanagementkonzept aktualisiert und erweitert. Dabei sollen zusätzliche Dosierungen vertieft geprüft und deren Dimensionierung, Ausgestaltung und gegenseitige Koordination konkretisiert werden. Bei Umsetzung der VM-Massnahmen wird darauf geachtet, dass der Busverkehr 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 genügend 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 (bereits realisiert auf der Ehrendingerstrasse zwischen Ehrendingen und Ennetbaden).
- **Ausbau der Verkehrsinformation:** Information der Verkehrsteilnehmenden über die aktuelle Verkehrssituation und eine optimale Routenwahl durch digitale Verkehrstafeln.

Die konkreten, zu vertiefenden Massnahmen werden in den ergänzenden Informationen ausgeführt.

Zuständigkeiten und Prozessuale

Federführung (erste Phase ab 2026)	Kanton Aargau BVU AVK Abteilung Verkehr, Sektion Verkehrsplanung	Beteiligte	Kanton Aargau BVU ATB, Baden, Ehrendingen, Fislisbach, Freienwil, Obersiggenthal, Untersiggenthal, Wettingen, Würenlos, RVBW, Postauto
Standort	diverse Standorte in der ganzen Region	Investitionskosten (+/- 40 %)	35 Mio. Franken
		Laufende Kosten	350'000 Fr. / Jahr

Herleitung aus Lagebeurteilung

Die massgebenden Knoten in der Innenstadt von Baden und im Bereich der Limmatbrücken können während der Hauptverkehrszeiten nicht noch mehr Verkehr verarbeiten. Das bestehende VM ist überlastet. Dies führt zu Stau in den Ortsdurchfahrten, Verspätungen für Busse und instabile Reisezeiten für das Auto. Der Autoverkehr wächst auch bei Erreichen des Zielzustandes bis 2040 auf den Zufahrtsachsen um 5-10%. Um zusätzliche Verlustzeiten für öV und Stau in den Siedlungsgebieten zu reduzieren, muss das VM ausgeweitet werden.

Abhängigkeiten zu weiteren GVK-Massnahmen

- Busbevorzugung öV-Hauptkorridore (BB05)
- Aufwertung öV-Drehscheibe Bahnhof Wettingen (BB08)
- Parkplatzmanagement / Innere Dosierung (SB02)

Wirkung und Zielbeitrag der Massnahme SB01

Wirkung Das Verkehrsmanagement optimiert die Auslastung der Infrastruktur, indem es den MIV lenkt und den öV priorisiert.

- Der notwendige Autoverkehr verkehrt innerhalb des Raums Baden stabil. ÖV/Velo werden gegenüber dem MIV auch für regionalen Quell-/ Zielverkehr zu Hauptverkehrszeiten durch Priorisierung an den Dosierungen attraktiver.
- Die Busse verkehren aufgrund der Buspriorisierung an den Dosierstellen auch während der Hauptverkehrszeit zuverlässig und stehen nicht im Stau.
- Durch die Dosierungen staut sich der MIV ausserhalb der Siedlungsgebiete und nicht in den Ortsdurchfahrten. Dadurch werden diese als Lebensräume attraktiver.

Insgesamt sind im GVK sieben Ziele definiert. Die vorliegende Massnahme beeinflusst drei der sieben Ziele.



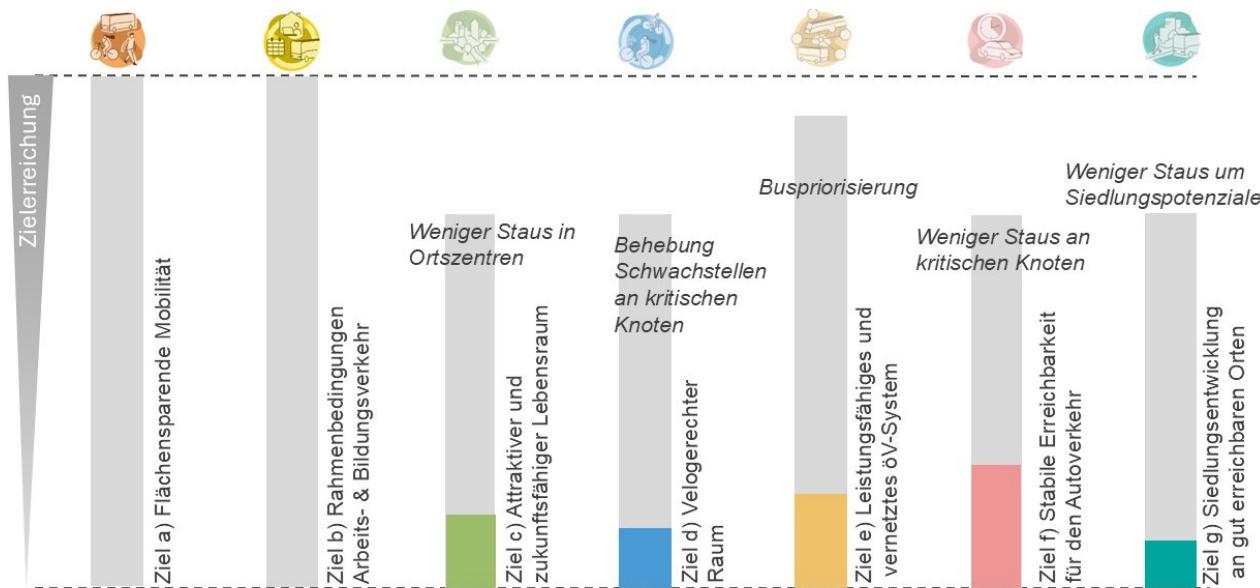
Wirkung und Zielbeitrag des Handlungsfelds Strassenetz und Betrieb

Mit der Umsetzung aller Massnahmen des Massnahmenfächers GVK 2040¹, der in rund 50 GVK-Massnahmenblättern beschrieben ist, werden zwei Ziele vollständig erreicht, fünf Ziele können in hohem Maße erfüllt werden. Die verbleibenden Ziellücken sind darauf zurückzuführen, dass in Nussbaumen und Baden Zentrum ohne MIV-Entlastung (z.B. durch Verlagerung auf eine Zentrumsentlastung) nicht alle notwendigen Massnahmen möglich sind.

Von den fünf Massnahmen des Handlungsfelds Strassenetz und Betrieb erzielen die Ausweitung des Verkehrsmanagements und die Optimierung der kritischen Knoten (Brückenkopf Ost, Knoten an Bruggerstrasse) eine grosse Wirkung. Diese Massnahmen verringern oder verlagern Staus und wirken sich positiv sowohl auf den Autoverkehr als auch auf die räumliche Qualität und die Entwicklung in Ortszentren aus. Ausserdem erleichtern die Massnahmen die Bevorzugung des öV sowie eine sicherere Führung des Veloverkehrs an stark belasteten Knoten.

In folgender Grafik verdeutlichen die ausgefüllten Flächen die Zielerreichungsbeiträge aller "Strassenetz und Betrieb"-Massnahmen an der Gesamt-Zielerreichung des GVK-Massnahmenfächers.

¹ Ohne Zentrumsentlastung (SB06), ohne langfristige Optionen öV-Hauptkorridore (BB10), ohne S-Bahn-Haltestelle Tägerhard (BB11) und ohne langfristige Massnahmen am Brückenkopf Ost



Weiterführende Dokumente / Links

- <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

Ergänzende Informationen

Im Folgenden werden die einzelnen Massnahmen kurz beschrieben. Diese sind in einem nächsten Schritt im Rahmen eines Verkehrsmanagementkonzeptes 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-Verkehrscheckscheiben in die Lenkung einbeziehen und entsprechende Reisezeitinformationen bereitstellen.

Legende Abbildungen



Spurbild Knoten mit Dosieranlage (rote Relationen werden dosiert)



Dosieranlage inkl. Rückstaubereich MIV



Elektronische Busspur



Führung/Priorisierung öV



Führung Velo

Ergänzende Informationen

VM01 Dosierung Untersiggenthal

Die Dosierung Untersiggenthal ist als Massnahme bereits im Verkehrsmanagementkonzept 2007 enthalten und wird hier nur der Vollständigkeit halber aufgeführt. Die Planungen dieser Anlage sind bereits weit fortgeschritten. Eine Inbetriebnahme ist per 2026 geplant.

Die Massnahme sieht eine neue Dosieranlage zur Zuflusssteuerung am westlichen Ortseingang auf der Landstrasse vor. Der MIV kann an dieser Stelle vor dem Siedlungsgebiet zurückgehalten werden. Dadurch kann Rückstau innerhalb von Untersiggenthal verhindert werden.

Der Bus und das Velo werden über die Dorfstrasse an der Dosieranlage vorbeigeführt. Die Dorfstrasse wird dazu bei aktiver Dosierung für den MIV gesperrt (Zubringerdienst gestattet). Dadurch wird Schleichverkehr verhindert.



VM02 Dosierung Dättwil Süd

Die Dosierung Dättwil Süd besteht aus mehreren Massnahmen. Kernelement ist die zusätzliche Steuerung der Knoten Mellinger-/Täfernstrasse sowie Mellinger-/ Oberrohrdorferstrasse mit je einer Ampelsteuerung.

Der Bus soll priorisiert am Rückstau der Dosierstelle vorbeigeführt werden. Zwischen Täfernstrasse und Oberrohrdorferstrasse ist dies auf 300m möglich, auf der Oberrohrdorferstrasse auf bis zu 500m. 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 konkrete Umsetzung muss im Rahmen der "Vorstudie Ortsdurchfahrt Mellingerstrasse" geklärt werden. Dabei müssen auch die Auswirkungen der Erschliessung des Arbeitsplatzgebietes Täfern/Esp und des Entwicklungsgebietes Galgenbuck einzbezogen werden.



Ergänzende Informationen

VM03 Dosierung Furttal

Die Dosierung Furttal besteht aus zwei zusätzlichen Elementen:

Auf der **Furttalstrasse** kann der Beschleunigungsstreifen in Richtung Otelfingen zugunsten eines verlängerten Abbiegestreifen in die Gegenrichtung 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 verfügt über eine eigene Infrastruktur. Der Abfluss des Verkehrs an der LSA Furttal von der Autobahn in 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.

Vom Autobahnanschluss Wettingen her besteht heute bereits eine 650m lange Abbiegespur mit 4 Stauschleifen, welche den Verkehr Richtung Landstrasse Wettingen dosiert. In Abstimmung mit dem ASTRA soll in der geplanten Studie zu den Auswirkungen des Ausbaus Nordumfahrung Zürich geprüft werden, ob dieser Stauraum bei Überlastung der Nationalstrasse vermehrt als Ausfahrtdosierung zur Vermeidung von Ausweichverkehr genutzt werden kann.

Zur Dosierung von möglichem Ausweichverkehr über die Achse Industrie-/Tägerhardstrasse besteht bereits eine Dosieranlage vor der Sportanlage Tägi. Diese soll bei Bedarf zusammen mit VM03 optimiert werden.

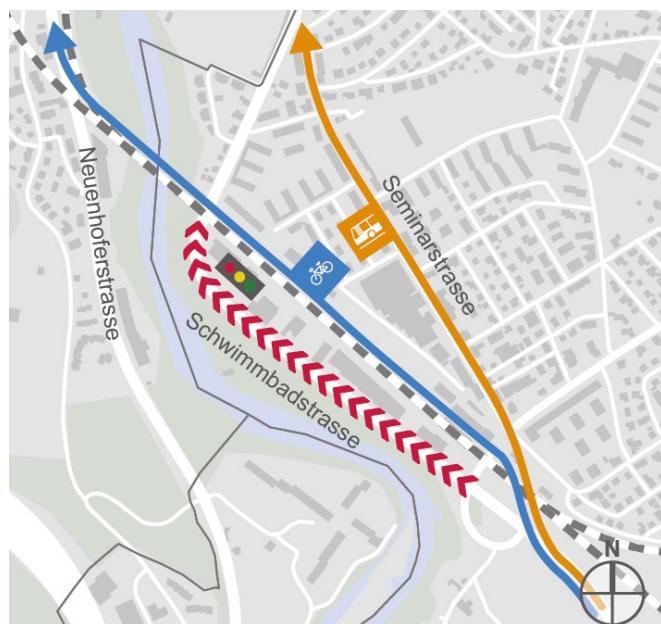


VM04 Dosierung Schwimmbadstrasse

Die Dosierung Schwimmbadstrasse 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. Total entsteht ein Rückstaubereich von 700m.

Diese Dosierung ist abhängig von der Umleitung der Buslinien über eine neue Gleisquerung auf die Nordseite des Bahnhofs Wettingen im Rahmen der Aufwertung der Verkehrsdrehscheibe (vgl. BB05 und BB08). Auch der Veloverkehr soll dabei künftig vom Bahnhof Wettingen nördlich der Bahn entlang der Gleise zur Limmatbrücke geführt werden.

Um allfälligen Ausweichverkehr (bspw. über die Alberich-Zwyssig- und Landstrasse) zu verhindern, sind auf den betreffenden Strassenzügen Massnahmen für einen höheren Durchfahrtswiderstand umzusetzen (z.B. im Rahmen der Umgestaltung der Landstrasse Wettingen, SF14).



VM05 Dosierung Tiefenwaag

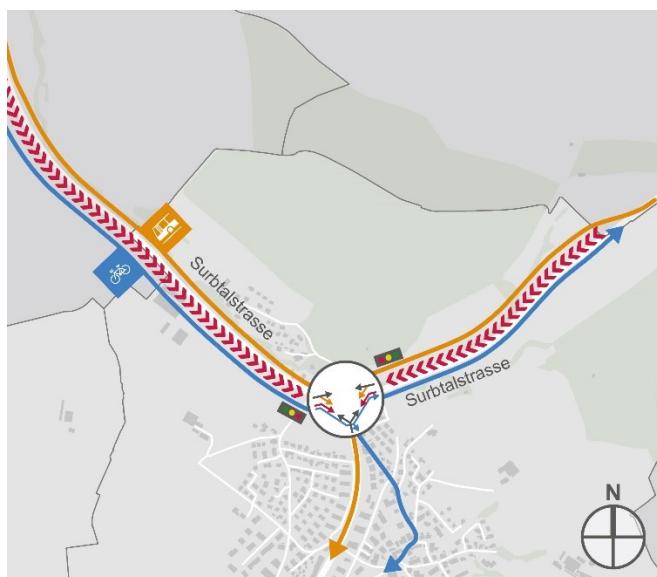
Die Dosierung Tiefenwaag sieht Zuflusssteuerungen für den Richtung Höltal abbiegenden Verkehr auf der Landstrasse vor. Dazu soll je eine zusätzliche

Ergänzende Informationen

Abbiegespur entlang der Surbtalstrasse sowohl aus Richtung Niederweningen als auch aus Richtung Lengnau gebaut werden, auf welchen der Verkehr Richtung Ehrendingen/Baden dosiert wird. Der Verkehr entlang der Surbtalstrasse zwischen Niederweningen und Lengnau kann auf den bestehenden Spuren in beiden Richtungen 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 zu überdenken.

Der Veloverkehr entlang der Surbtalstrasse wird bereits heute auf einem separaten Veloweg geführt, diese Führung ist auch künftig zu gewährleisten.



VM06 Buspriorisierung Freienwil

Wird auf der Surbtalstrasse vor Ehrendingen eine Dosierstelle eingerichtet (VM05), muss zur Verhinderung von Umgehungsverkehr auch auf der Lengnauerstrasse vor Freienwil eine Dosierung eingerichtet werden.

Um den Landverbrauch zu minimieren, steht auf diesem Abschnitt eine elektronische Busspur im Vordergrund. Auch die eher tiefe Verkehrsbelastung der Lengnauerstrasse spricht für diese Form der Buspriorisierung.

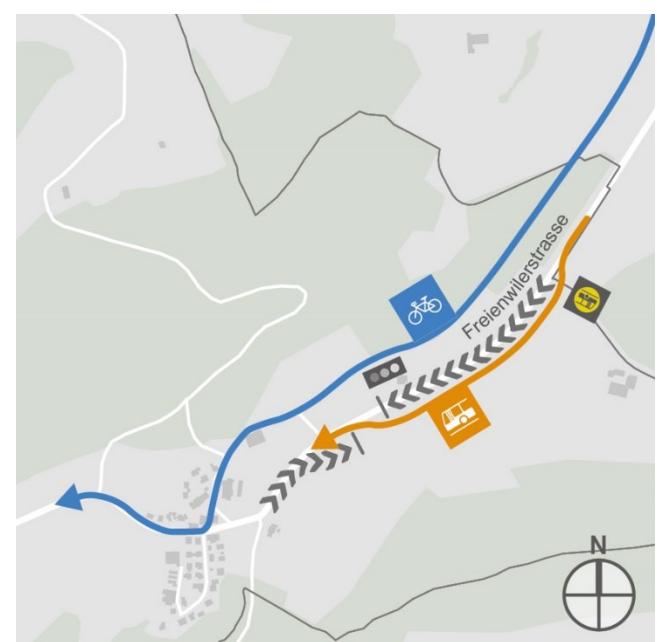
Für die elektronische Busspur ist sowohl eine Ampel aus Richtung Lengnau als auch eine Ampel aus Richtung Freienwil erforderlich. Meldet sich ein Bus an, wird der Verkehr in beide Richtungen zurückgehalten. Der Bus kann die zurückgehaltenen Fahrzeuge auf der Gegenspur überholen, sobald die Strecke freigemeldet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

Der Veloverkehr wird gemäss dem Velonetzplan abseits der Kantonsstrasse geführt und ist nicht tangiert.



VM07 Buspriorisierung Hertenstein

Mit der Einführung einer tangentialen Buslinie zwischen Turgi und Niederweningen verkehren künftig Busse auf der Hertensteinstrasse. 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 aufgrund der eher tiefen Verkehrsbelastung eine elektronische Busspur, damit könnte der Verbrauch von wertvollem Landwirtschaftsland vermieden werden.



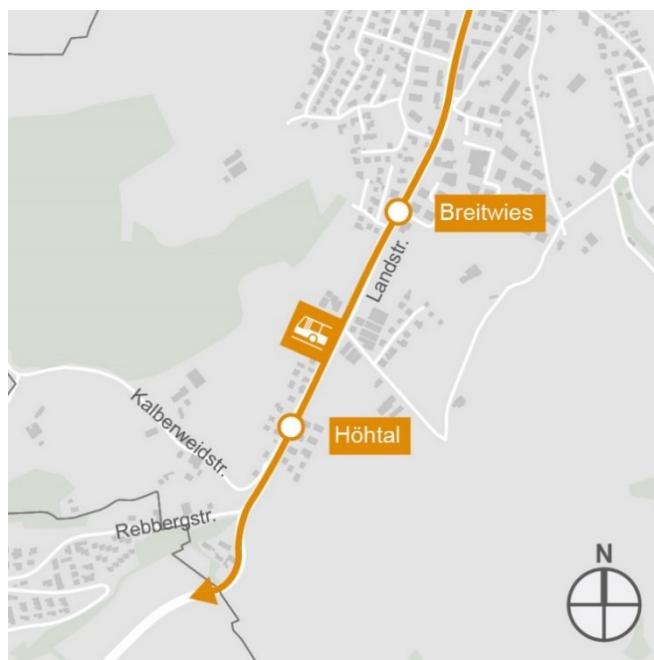
Ergänzende Informationen

VM08 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). Dabei ist sicherzustellen, dass sich die Busse auch bei dichten Kursfolgen während der Hauptverkehrszeiten nicht gegenseitig behindern.

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.



VM09 Dosierung Neuenhoferstrasse

Bei einer Umgestaltung und Aufwertung der Neuenhoferstrasse zwischen Bahnunterführung und Schulhausplatz soll der Verkehr südlich des umgestalteten Abschnittes dosiert werden. Am Knoten Schulhausplatz sollte der Verkehr hingegen möglichst schnell abfliessen. Daher ist auf Höhe Bahnunterführung eine Dosieranlagen für den MIV zu prüfen. Die Massnahme soll zeitgleich mit der Aufwertung ODF Neuenhoferstrasse (Massnahme SF16) realisiert werden. Mit Stauschläufen ist sicherzustellen, dass der Rückstau nicht den Verkehrsfluss am A1-Anschluss Neuenhof tangiert.

Der Busverkehr verkehrt bereits heute auf der Zürcherstrasse durch das Kreuzliberg-/ Brunnmattquartier und ist durch die Dosierung nicht betroffen, es sind keine weiteren Buspriorisierungsmassnahmen notwendig.



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. Anzahl und Lage sind im Rahmen des Verkehrsmanagementkonzepts festzulegen.

Überprüfung/Optimierung Dosierung Neuenhof aus Richtung Killwangen

Der Kanton (AVK) erarbeitet nach Abschluss des GVK in Zusammenarbeit mit dem Bund (ASTRA) eine Studie zu den möglichen Auswirkungen des Ausbaus Nordumfahrung Zürich (Gubrist) auf die Verkehrssituation im Raum Wettingen / Neuenhof / Spreitenbach. Die Erweiterung des VM ist aufbauend auf den Erkenntnissen dieser Studie zu überprüfen und optimieren (gilt insbesondere für die Dosierungsanlagen im Einflussbereich der Nationalstrassen).

SB02 Baden, Parkplatzmanagement / Innere Dosierung



Diese Massnahme gehört zum Massnahmenfänger GVK 2040. Die Machbarkeit dieser Massnahme ist grob abgeklärt. Nach dem Beschluss des Grossen Rats im 2026 starten zu gegebener Zeit die Vertiefungs- oder Projektierungsarbeiten. Zukünftige Erkenntnisse können unter Umständen Anpassungen an der Massnahme auslösen.

 Dosierung mit möglichem Stauraum

 Spur mit Busbevorzugung an Lichtsignalanlage

Beschreibung der Massnahme

Das Parkplatzmanagement mit der «Innernen Dosierung» dient als innerstädtisches Pendant zum grossräumigen Verkehrsmanagement mit Dosierung an den Zufahrten vor den Siedlungsgebieten. Bei hohem Verkehrsaufkommen zu Spitzenzeiten soll so ein dosierter Zufluss vom Verkehr aus den Parkhäusern auf das innerstädtische Strassennetz erreicht werden. Die Massnahme umfasst in der Innenstadt von Baden die Dosierung der Ausfahrten der Parkhäuser, welche via Haselstrasse an die Bruggerstrasse angebunden sind. Dies soll als Überlastungsschutz dienen, wenn die LSA Brugger-/Haselstrasse an ihre Kapazitätsgrenze kommt und sich der Verkehr auf der Haselstrasse zurückstaut. Insbesondere soll so die Zufahrt für die Busse ab dem Bahnhof West zur Haltestelle Trafo und weiter nach Baden Nord bzw. Richtung Siggenthal und Kappelerhof-Turgi staufrei gehalten werden.

Dazu ist eine Verkehrsdosierung bei den eigentlichen Parkhausausfahrten und auf den nachgelagerten Strassenabschnitten einzurichten. Als geeignet werden stadträumlich weniger sensible Räume und Strassenabschnitte ohne Busverkehr angesehen. Als mögliche Stauräume sind deshalb die Oelrainstrasse vor dem Kreisel Casino und je nach zukünftiger Gestaltung der Haselstrasse der Abschnitt zwischen den Knoten Güter- und Dammstrasse zu prüfen. Mit der Einrichtung einer LSA vor dem Kreisel Casino und gegebenenfalls der bestehenden LSA am Knoten Hasel-/ Güterstrasse kann die Dosierung mit geringem baulichem Aufwand umgesetzt werden. Die Ausfahrtsdosierung ist an die Steuerung der LSA entlang der Bruggerstrasse zu koppeln sowie mit zusätzlichen Detektoren entlang der Haselstrasse und den Parkhausausfahrten zu ergänzen. Ebenfalls ist die Ausfahrtsdosierung mit dem städtischen Parkleitsystem abzustimmen und z.B. dessen Anzeige für die Angabe von Wartezeiten mitzunutzen. Die Massnahmen sind jedenfalls mit dem Betriebs- und Gestaltungskonzept Haselstrasse (Stadt Baden, Erarbeitung 2025-2026) abzustimmen.

Als flankierende Massnahme ist eine Ausfahrtsdosierung der Römerstrasse vor der Einmündung in die Bruggerstrasse zu prüfen, falls durch die Ausfahrtsdosierung auf der Haselstrasse unerwünschter Ausweichverkehr via Römerstrasse festgestellt würde.

Neben der Inneren Dosierung sind die Ziele des eigentlichen Parkplatzmanagements (siehe Massnahme MM03 Regionales Parkplatzmanagement) umzusetzen. Die Anzahl der MIV-Fahrten sowie der Flächenverbrauch im öffentlichen Raum an zentraler Lage durch die Parkierung sind zu reduzieren und das Parkplatzangebot in der Innenstadt ist nicht weiter zu vergrössern bzw. abgestimmt auf das Ziel „Flächensparende Mobilität“ massvoll zu reduzieren.

Zuständigkeiten und Prozessuale

Federführung	Stadt Baden	Beteiligte	Kanton Aargau, BVU ATB Abteilung Tiefbau, Private Parkhausbetreiber
Standort	Innenstadt Baden	Investitionskosten (+/- 40 %)	7.2 Mio. Franken

Laufende Kosten

Herleitung aus Lagebeurteilung

Die Bedeutung der Stadt Baden als Einkaufs- und Freizeitziel der Region ist hoch, der Einfluss auf den Verkehrsablauf ebenfalls. Der Verkehr in die zwölf öffentlichen Parkhäuser macht 20%-25% des Verkehrs auf der Bruggerstrasse aus. Dies führt bereits heute zu Staus auf der Brugger- und Haselstrasse, für welchen neben dem nach Baden zufahrenden auch der aus den Parkhäusern ausfahrende Verkehr verantwortlich ist. Die massgebenden Knoten in der Innenstadt können während der Hauptverkehrszeiten nicht noch mehr (Auto-) Verkehr verarbeiten.

Abhängigkeiten zu weiteren GVK-Massnahmen

- Ausweitung Verkehrsmanagement (SB01)
- Optimierung Bruggerstrasse im Bestand (SB03)
- Regionales Parkplatzmanagement (MM03)

Wirkung und Zielbeitrag der Massnahme SB02

Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Busse verkehren auf der Haselstrasse Richtung Bruggerstrasse zur Hauptverkehrszeit zuverlässiger. ▪ Die Dosierung des ausfahrenden Verkehrs erfolgt auf weniger sensiblen Strassenabschnitten. Dies hält die sensibleren Abschnitte der Haselstrasse (z.B. Bereich Kurpark und Brown Boveri Platz) frei von Rückstaus. ▪ Die weniger zentralen Parkhäuser werden attraktiver und dadurch das kritische Strassennetz (v.a. die Bruggerstrasse) weniger belastet. 	 <p>Leistungsfähiges und vernetztes ÖV-System</p>	 <p>Stabile Erreichbarkeit für den Autoverkehr</p>
----------------	---	---	---

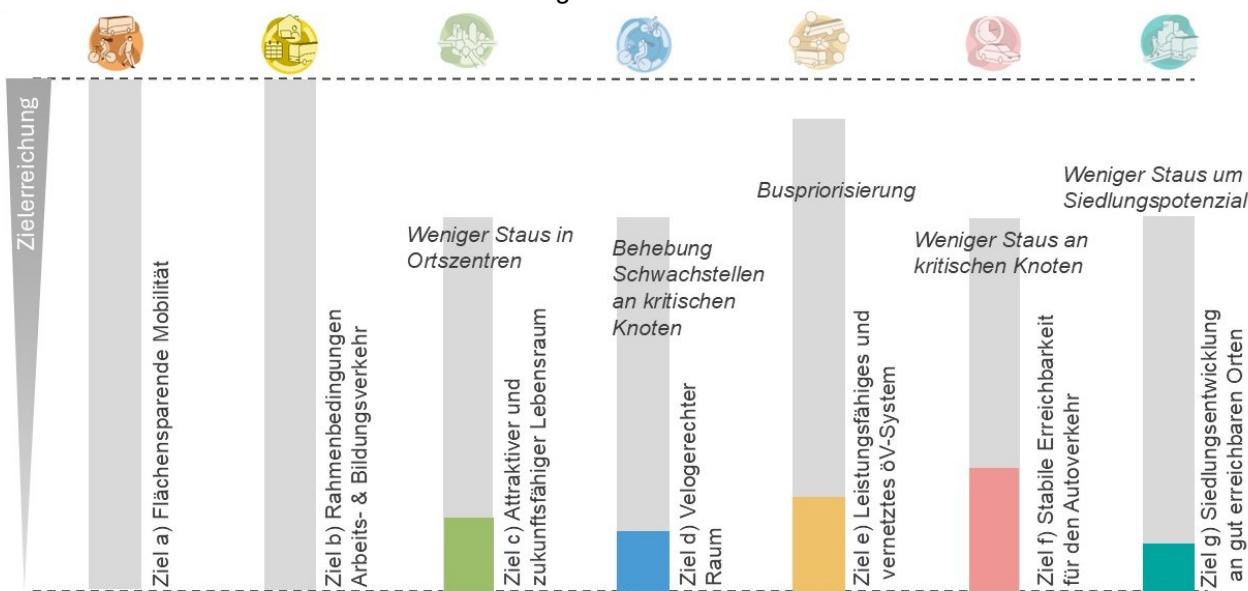
Insgesamt sind im GVK sieben Ziele definiert. Die vorliegende Massnahme beeinflusst zwei der sieben Ziele.

Wirkung und Zielbeitrag des Handlungsfelds Strassennetz und Betrieb

Mit der Umsetzung aller Massnahmen des Massnahmenfächers GVK 2040¹, der in rund 50 GVK-Massnahmenblättern beschrieben ist, werden zwei Ziele vollständig erreicht, fünf Ziele können in hohem Masse erfüllt werden. Die verbleibenden Ziellücken sind darauf zurückzuführen, dass in Nussbaumen und Baden Zentrum ohne MIV-Entlastung (z.B. durch Verlagerung auf eine Zentrumsentlastung) nicht alle notwendigen Massnahmen möglich sind.

Von den fünf Massnahmen des Handlungsfelds Strassennetz und Betrieb erzielen die Ausweitung des Verkehrsmanagements und die Optimierung der kritischen Knoten (Brückenkopf Ost, Knoten an Bruggerstrasse) eine grosse Wirkung. Diese Massnahmen verringern oder verlagern Staus und wirken sich positiv sowohl auf den Autoverkehr als auch auf die räumliche Qualität und die Entwicklung in Ortszentren aus. Außerdem erleichtern die Massnahmen die Bevorzugung des öV sowie eine sicherere Führung des Veloverkehrs an stark belasteten Knoten.

In folgender Grafik verdeutlichen die ausgefüllten Flächen die Zielerreichungsbeiträge aller "Strassennetz und Betrieb"-Massnahmen an der Gesamt-Zielerreichung des GVK-Massnahmenfächers.



Weiterführende Dokumente / Links

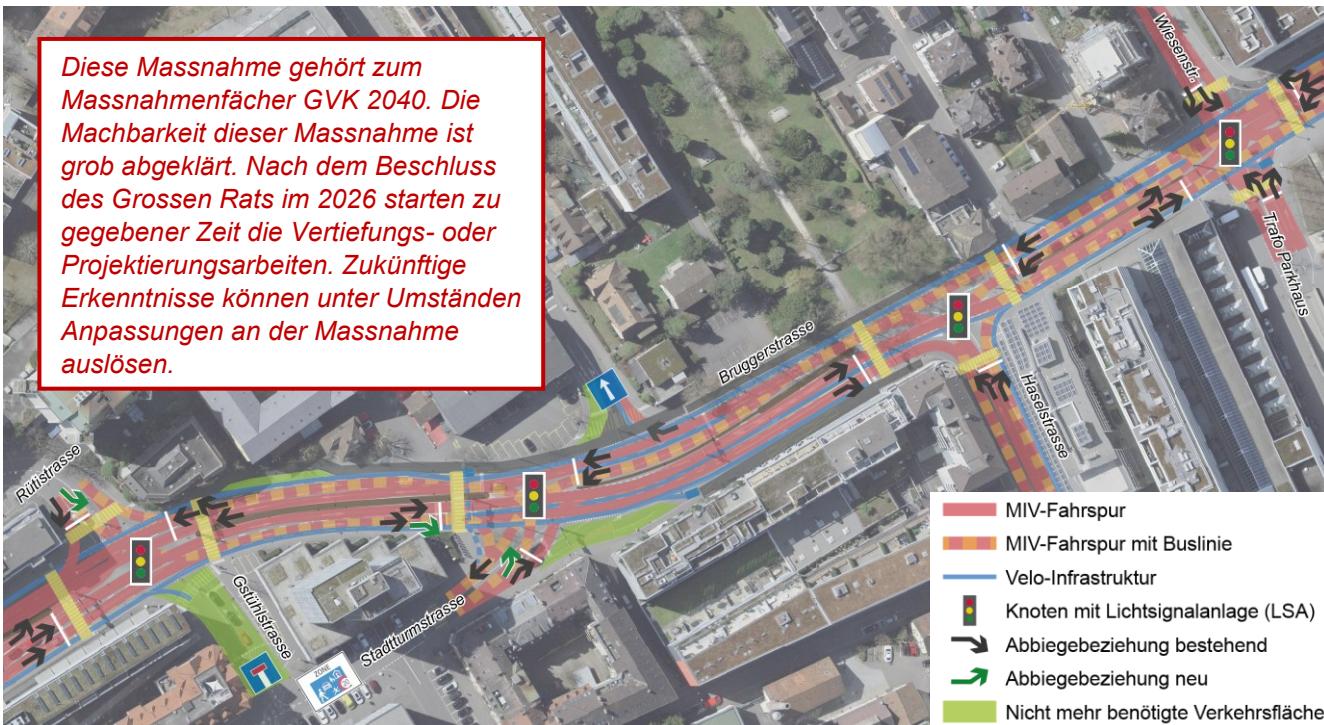
- Bedarfsanalyse Parkplätze Innenstadt Stadt Baden (Publikation ausstehend)

¹ Ohne Zentrumsentlastung (SB06), ohne langfristige Optionen öV-Hauptkorridore (BB10), ohne S-Bahn-Haltestelle Tägerhard (BB11) und ohne langfristige Massnahmen am Brückenkopf Ost

SB03 Optimierungen Bruggerstrasse im Bestand



Diese Massnahme gehört zum Massnahmenfacher GVK 2040. Die Machbarkeit dieser Massnahme ist grob abgeklärt. Nach dem Beschluss des Grossen Rats im 2026 starten zu gegebener Zeit die Vertiefungs- oder Projektierungsarbeiten. Zukünftige Erkenntnisse können unter Umständen Anpassungen an der Massnahme auslösen.



Beschreibung der Massnahme

Die Bruggerstrasse wird heute im zentralen Bereich zwischen Hasel- und Gartenstrasse von etwa 28'000 Motorfahrzeugen pro Werktag befahren, 5% davon sind Schwerverkehr. Da viele dieser Fahrzeuge Quelle oder Ziel in der Stadt Baden haben, sind die abbiegenden Ströme an den Kreuzungen erheblich. Entsprechend braucht es an den Knotenzufahrten mehrere Vorsortierspuren. Die Kreuzungen beanspruchen damit sehr viel Freiraum und die Abbiegebeziehungen sind für den Veloverkehr vielerorts gefährlich. Die heutige Situation ist somit für die zukünftig auf der Bruggerstrasse verlaufende Velovorzugsroute Baden-Brugg ungenügend. Gemäss der Verkehrsbelastung im Zielzustand GVK (ohne eine allfällige Zentrumsentlastung mit deutlicher Entlastung der Bruggerstrasse) bleibt die Belastung mit rund 28'000 Motorfahrzeugen pro Tag konstant sehr hoch. Um den Veloverkehr dennoch stärken und punktuell den Freiraum aufwerten zu können, wird ein Massnahmenpaket zur Optimierung der Bruggerstrasse im Bestand in drei Etappen vorgeschlagen (vgl. ergänzende Informationen ab Seite 4).

- In **Etappe 1** soll die für einen stabilen Verkehrsfluss nicht zwingend erforderliche zweite MIV-Fahrspur zwischen den Knoten Wiesenstrasse und Haselstrasse umfunktioniert werden. Mit dem freiwerdenden Raum können die Radstreifen in diesem Bereich verbreitert werden. Zudem wird für den Veloverkehr an mehreren Knoten die Möglichkeit für indirektes Linksabbiegen geschaffen und es werden längere und häufigere Grünphasen für den querenden Fussverkehr geprüft.
- In **Etappe 2** soll die Spuraufteilung auf der Haselstrasse überprüft und im Zusammenspiel mit der Massnahme SB02 angepasst werden. Damit kann der Bus Richtung Kappelerhof/Siggenthal an der Lichtsignalanlage priorisiert, eine MIV-Fahrspur zwischen den Knoten Haselstrasse und Gartenstrasse aufgehoben und so eine sichere Veloverbindung Richtung Stadturmstrasse geschaffen werden.
- In **Etappe 3** soll das Knotensystem entlang der Bruggerstrasse grundlegend vereinfacht werden, indem die beiden heute vierarmigen Kreuzungen Gstühl und Garten-/Stadturmstrasse zu dreiarmigen LSA-Knoten umgebaut werden. Aufgrund der wegfallenden Abbiegebeziehungen braucht es dazu Anpassungen am Erschliessungs- und Verkehrsregime in den angrenzenden städtischen Strassen. Da dreiarmige Knoten leistungsfähiger sind als vierarmige, können bei weitgehend konstanter Kapazität für den motorisierten Verkehr trotzdem Spuren reduziert und damit die Knoten redimensioniert werden, was wieder Raum für den Veloverkehr und Entsiegelungsmassnahmen schafft und mehr Grünzeiten für den Fussverkehr erlaubt.

Erste Prüfungen zeigen, dass die Massnahmen grundsätzlich machbar sind. Detaillierte Abklärungen sind in einem späteren Planungsschritt notwendig, insbesondere zur Koordination der Lichtsignalanlagen entlang der Bruggerstrasse sowie deren Leistungsfähigkeit, um die möglichen Optimierungen zu präzisieren.

Zuständigkeiten und Prozessuale

Federführung	Kanton Aargau BVU ATB Abteilung Tiefbau	Beteiligte	Stadt Baden
Standort	Baden, Bruggerstrasse (K117), Haselstrasse (kommunal)	Investitionskosten (+/- 40 %)	8.9 Mio. Franken

Laufende Kosten

Herleitung aus Lagebeurteilung

Die Verkehrsbelastung auf der Bruggerstrasse bleibt ohne Netzergänzung auch im Zielzustand 2040 nur geringfügig unter dem heutigen Niveau. Gleichzeitig erfordert die Klassierung der Bruggerstrasse im Velonetz von Kanton und Stadt Baden (Velovorzugsroute) einen sehr hohen Qualitätsstandard, dem die heutige Veloinfrastruktur klar nicht entspricht. Die Bruggerstrasse trennt zudem die Innenstadt stark, auch für den Fussverkehr. Verbesserungen sind dringend und sollten auch ohne Mengenreduktion realisiert werden.

Abhängigkeiten zu weiteren GVK-Massnahmen

- Ausweitung Verkehrsmanagement (SB01)
- Parkplatzmanagement / Innere Dosierung (SB02)
- Regionales Parkplatzmanagement (MM03)
- Quartier der kurzen Wege – Innenstadt Baden (SF01)

Wirkung und Zielbeitrag der Massnahme SB03

Wirkung

- Die Veloführung auf der Bruggerstrasse wird mit Etappe 1 punktuell und auf kleineren Abschnitten verbessert, ab Etappe 2 und insbesondere 3 sind umfassende Verbesserungen entlang grosser Teile der Bruggerstrasse möglich. Dies fördert den Veloverkehr durch und in die Innenstadt von Baden. Der Standard einer Velovorzugsroute kann jedoch mit diesen Massnahmen allein nicht erreicht werden.
- Mit der Etappe 2 können Verspätungen für den Busverkehr aus der Haselstrasse reduziert werden.
- Durch das neue Knotensystem in Etappe 3 wird die Strassenfläche im Bereich Merker – Gstühl verkleinert. Das schafft punktuell Flächen für Aufenthalt und Begrünung, zusammen mit der geringeren Trennwirkung wird die Siedlungsentwicklung in diesem zentralen Bereich gefördert.

Insgesamt sind im GVK sieben Ziele definiert. Die vorliegende Massnahme beeinflusst drei der sieben Ziele.



Velogerechter Raum



Leistungsfähiges und vernetztes ÖV-System



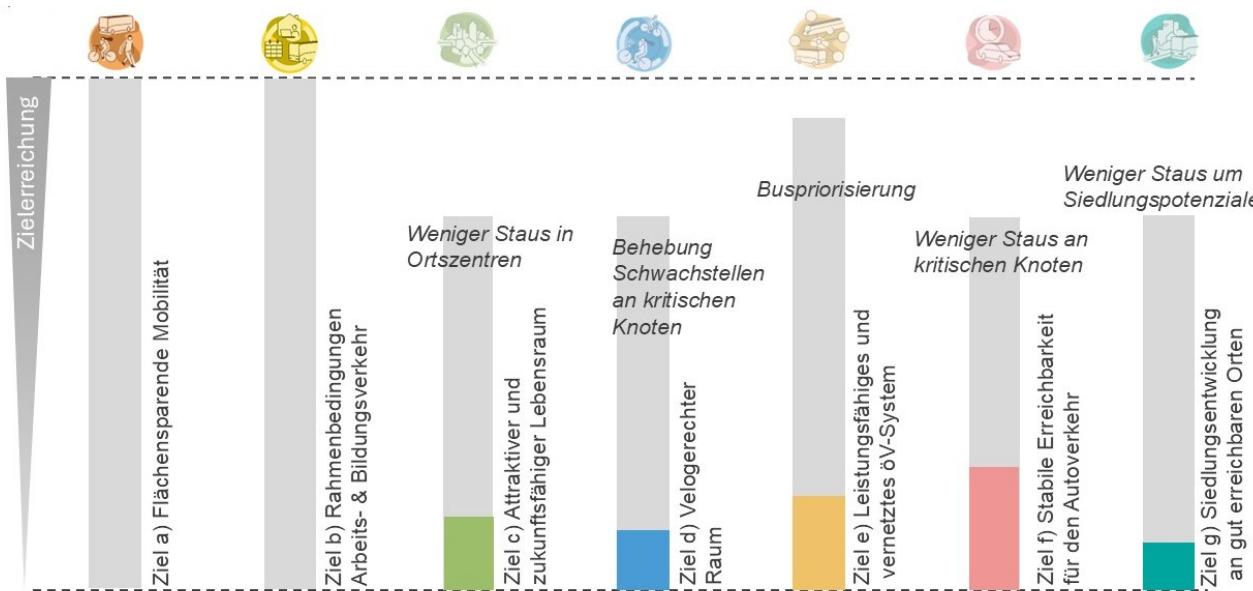
Siedlungsentwicklung an gut erreichbaren Orten

Wirkung und Zielbeitrag des Handlungsfelds Strassennetz und Betrieb

Mit der Umsetzung aller Massnahmen des Massnahmenfächers GVK 2040¹, der in rund 50 GVK-Massnahmenblättern beschrieben ist, werden zwei Ziele vollständig erreicht, fünf Ziele können in hohem Masse erfüllt werden. Die verbleibenden Ziellücken sind darauf zurückzuführen, dass in Nussbaumen und Baden Zentrum ohne MIV-Entlastung (z.B. durch Verlagerung auf eine Zentrumsentlastung) nicht alle notwendigen Massnahmen möglich sind.

Von den fünf Massnahmen des Handlungsfelds Strassennetz und Betrieb erzielen die Ausweitung des Verkehrsmanagements und die Optimierung der kritischen Knoten (Brückenkopf Ost, Knoten an Bruggerstrasse) eine grosse Wirkung. Diese Massnahmen verringern oder verlagern Staus und wirken sich positiv sowohl auf den Autoverkehr als auch auf die räumliche Qualität und die Entwicklung in Ortszentren aus. Ausserdem erleichtern die Massnahmen die Bevorzugung des öV sowie eine sicherere Führung des Veloverkehrs an stark belasteten Knoten.

In folgender Grafik verdeutlichen die ausgefüllten Flächen die Zielerreichungsbeiträge aller "Strassennetz und Betrieb"-Massnahmen an der Gesamt-Zielerreichung des GVK-Massnahmenfächers.



¹ Ohne Zentrumsentlastung (SB06), ohne langfristige Optionen öV-Hauptkorridore (BB10), ohne S-Bahn-Haltestelle Tägerhard (BB11) und ohne langfristige Massnahmen am Brückenkopf Ost

Ergänzende Informationen

Das Massnahmenpaket zur Optimierung der Bruggerstrasse im Bestand sieht drei Etappen vor. Nachfolgend werden die Grundprinzipien der angedachten Massnahmen erläutert. Die Massnahmen und deren Etappierung sind in einem späteren Planungsschritt zu detaillieren.

Etappe 1:

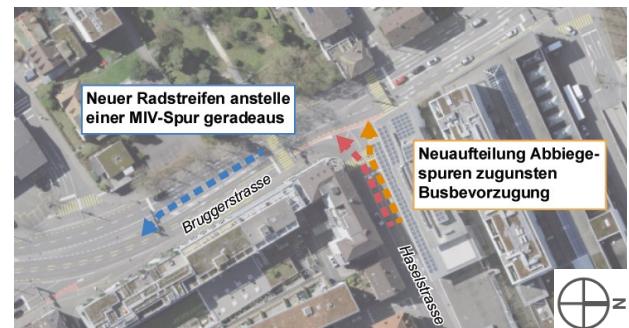
In der Etappe 1 sind punktuelle Velomassnahmen für bessere Abbiegemöglichkeiten von/zur Bruggerstrasse sowie ein kurzer Spurabbau auf der Bruggerstrasse angedacht, um die Längsverbindung entlang der Bruggerstrasse und die verschiedenen Abbiegebeziehungen zu verbessern. Dazu wird auf dem kurzen Abschnitt zwischen den Knoten Brugger-/Wiesenstrasse und Brugger-/Haselstrasse eine MIV-Spur aufgehoben, im Gegenzug wird der bestehende Radstreifen geradeaus verbreitert sowie in Richtung Haselstrasse ein neuer Radstreifen geschaffen. An den anderen LSA-Knoten sind indirekte Linksabbiegemöglichkeiten vorgesehen, was für Velos das heute – vor allem bei viel Verkehr – sehr anspruchsvolle Linksabbiegen sicherer macht. Für den Fussverkehr werden mehr Grünzeiten an den Fussgängerstreifen geprüft.

Die notwendigen baulichen und steuerungstechnischen Anpassungen an den Lichtsignalanlagen sind zusammen mit der anstehenden Sanierung der Lichtsignalanlagen Hasel- und Wiesenstrasse umzusetzen.



Etappe 2:

In der Etappe 2 sind weitere Massnahmen angedacht, um die ÖV-Behinderungen auf der Haselstrasse zu reduzieren und auf der Bruggerstrasse zusätzlichen Raum für mehr Veloinfrastruktur anzubieten. Dazu soll vor dem Knoten Brugger-/Haselstrasse in der Haselstrasse die rechte Spur zu einer reinen Rechtsabbiegespur für MIV und ÖV umgenutzt werden. Dadurch kann im Abschnitt zwischen den Knoten Brugger-/ Haselstrasse und Brugger-/Stadturmstrasse auch eine weitere MIV-Spur auf der Bruggerstrasse abgebaut werden, so dass Richtung Stadturmstrasse ein Radstreifen und damit ein sicheres Abbiegen zum Zentrum Baden ermöglicht wird. Die neue Spuraufteilung auf der Haselstrasse ermöglicht eine Busbevorzugung Richtung Siggenthalerbrücke, da diese neu reine Rechtsabbiegespur im Vergleich zur heutigen kombinierten Links-/Rechtsabbiegespur mehr Grünzeit bekommen kann. Zudem nimmt der Rückstau auf der Rechtsabbiegespur ab, da die Hauptlast des MIV auf der Linksabbiegespur verkehrt. Die Ausfahrtsdosierung der Parkhäuser (Massnahme SB02) reduziert die ÖV-Behinderung auf der Haselstrasse durch Zurückhalten des MIV weiter und ist deshalb als Voraussetzung für die Etappe 2 möglichst gleichzeitig mit dieser umzusetzen.



Ergänzende Informationen

Etappe 3:

In der Etappe 3 sind weitere Massnahmen angedacht, um den Strassenraum aufzuwerten und die Situation für den Fuss- und Veloverkehr zusätzlich zu verbessern. Dabei soll das Knotensystem entlang der Bruggerstrasse vereinfacht werden, indem zwei vierarmige zu dreiarmigen Knoten umgebaut werden. Damit können die Leistungsfähigkeit verbessert, Spuren reduziert und Knoten redimensioniert werden, was wieder Raum für den Veloverkehr und Entsiegelungsmassnahmen schafft und mehr Grünzeiten für den Fussverkehr erlaubt. Konkret soll am Knoten



Gstühl der Knotenast zur Gstühlstrasse aufgehoben werden. Der Zubringerverkehr (u.a. zu den Parkhäusern Coop und Gstühl-Center) soll neu über den Knoten Brugger-/ Stadtturmstrasse abgewickelt werden, was dort neue Abbiegespuren erfordert. Um diesen (heute sehr flächenintensiven) Knoten trotzdem kompakter zu gestalten und effizienter zu steuern, soll die Gartenstrasse von der Bruggerstrasse weitgehend abgehängt werden, so dass auch dieser Knoten 3-armig wird. Die Erschliessung der Nutzungen entlang der Gartenstrasse soll neu ausschliesslich über die Martinsbergstrasse erfolgen. Um spürbaren Mehrverkehr im Martinsbergquartier zu vermeiden, ist die Aufhebung des Parkhauses Gartenstrasse zu prüfen (in Abstimmung mit Massnahme Regionales Parkplatzmanagement, MM03).

Stellungnahme Stadtrat Baden

Da sich die Massnahmen nicht nur auf die Kantonsstrasse beschränken und Auswirkungen auf das kommunale Strassenetz der Stadt Baden haben, wurden die oben beschriebenen Vorschläge dem Stadtrat Baden zur Stellungnahme vorgelegt. Der Stadtrat hat den Vorschlägen an seiner Sitzung vom 25. März 2024 als Basis für die kantonale und kommunale Weiterbearbeitung im Grundsatz zugestimmt, mit dem Wunsch die folgenden Punkte in der weiteren Projektbearbeitung aufzunehmen und zu prüfen:

- Die Martinsbergstrasse ist eine sehr hochwertige Wohnstrasse und Begegnungszone. Daher ist die grundsätzlich verständliche Änderung des Knotenlayouts am Knoten Brugger-/Stadtturm-/Gartenstrasse (Etappe 3) erst denkbar, wenn das Parkhaus Gartenstrasse umgenutzt wird.
- Es ist zu prüfen, ob die in Etappe 1 vorgeschlagene Massnahme „Indirektes Linksabbiegen für den Veloverkehr von der Brugger- in die Stadtturmstrasse“ schon mit dem Projekt Fernwärme realisiert werden kann.
- Der Linksabbieger aus der Rütistrasse ist als Massnahme in der Etappe 3 vorgesehen. Da die AZ-Begegnungszone kurzfristig umgesetzt wird, soll der Linksabbieger Rütistrasse in Etappe 1 aufgenommen und vertieft überprüft werden. Dies hätte die Entlastung der Begegnungszone vom Verkehr aus der Rütistrasse Richtung Bruggerstrasse Nord als Nutzen.
- Das Erscheinungsbild der Bruggerstrasse ist sehr stark verkehrsorientiert. Die Klimaanalyse des Kantons zeigt, dass die Strasse heute eine Hitzeinsel ist. Darum sind schon in Etappe 1 Entsiegelungs- und Begrünungsmassnahmen «wo immer möglich» aufzunehmen.
- Bei der Umgestaltung des Knotens Brugger-/Rütistrasse ist zu prüfen, ob bei der LSA für den Veloverkehr die Geradeaus-Beziehung (Rütistrasse-Gstühlstrasse) weiterhin möglich ist. Zudem ist mit einer Velofurt beim Fussgängerstreifen Bruggerstrasse die Verbindung Innenstadt-Martinsbergquartier sicherzustellen.
- Neben den angedachten Massnahmen sind weitere Verbesserungen für den Veloverkehr am Knoten Brugger-/Römerstrasse in der Etappe 1 aufzunehmen (Zusammenlegen der beiden zuführenden Fahrstreifen auf der Römerstrasse, beidseitiger Radstreifen, Aufstellbereich für Velo vor LSA auf Römerstrasse).

SB04 Brückenkopf Ost, kurzfristige Massnahmen



Diese Massnahme gehört zum Massnahmenfänger GVK 2040. Die Machbarkeit dieser Massnahme ist grob abgeklärt. Nach dem Beschluss des Grossen Rats im 2026 starten zu gegebener Zeit die Vertiefungs- oder Projektierungsarbeiten. Zukünftige Erkenntnisse können unter Umständen Anpassungen an der Massnahme auslösen.

- ⬆️ Verbreiterung Hochbrücke zugunsten Veloinfrastruktur
- ➡️ Kombinierte Bus- und Velospur
- ➡️ Spur für motorisierten Verkehr
- Bestehender Velostreifen
- 🚫 Linkssabbiegeverbot
- ➡️ ⓘ Einbahn für motorisierten Verkehr
- 🚦 Neue Lichtsignalanlage
- 🚧 Flankierende Massnahmen gegen Schleichverkehr

Beschreibung der Massnahme

Die Situation um den Brückenkopf Ost ist beengt und bereits heute werden nicht alle Fahrbeziehungen angeboten (z.B. Seminar- nach Wettingerstrasse). Der Knoten ist folglich bereits heute für die zu verarbeitende Verkehrsmenge vereinfacht und die Möglichkeiten für weitere Kapazitätserweiterungen sind eingeschränkt. Zusätzliche Fläche ist nur sehr beschränkt vorhanden resp. nur mit aufwändigen Kunstbauen zu erstellen, zudem würden Ausbauten dem Ziel «Flächensparende Mobilität» widersprechen. Abgestimmt auf die Ziele des GVK sind deshalb die verbleibenden Spielräume am Brückenkopf Ost für den öffentlichen Verkehr und den Fuss-/Veloverkehr einzusetzen. Damit kann die gewünschte flächeneffiziente Mobilität gefördert werden und die Verlagerung auf ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr trägt auch zu einem stabileren Verkehrsfluss für den MIV bei.

Mit den Massnahmen im kurzfristigen Zeithorizont soll mehr Kapazität für den ÖV sowie den Veloverkehr im bestehenden Strassenraum geschaffen werden. Dazu wird das Strassensystem um den Knoten weiter vereinfacht, indem der kapazitätskritische Linkssabbieger von Norden Richtung Wettingen aufgehoben wird. Dadurch kann zwischen den Knoten Schartenstrasse und Brückenkopf Ost eine kombinierte Bus-/Velospur realisiert werden, was die Einführung von tangentialen Buslinien zwischen Höthal und Bahnhof Wettingen erleichtert. Der ganze MIV vom Landvogteischloss Richtung Wettingen wird neu via Schartenstrasse geführt (Ausnahme: Nacht- und Wochenendzeiten aufgrund Fahrverbot Schartenstrassen zu diesen Zeiten). Damit die Verkehrsbelastung auf der Schartenstrasse insgesamt nicht steigt, wird ein Einbahnregime eingeführt: In die Gegenrichtung (von Wettingen Richtung Landvogteischloss) dürfen nur noch Busse und Velos fahren. Die vorgeschlagenen Änderungen der Verkehrsbeziehungen am Brückenkopf Ost (Linkssabbiegeverbot) und auf der Schartenstrasse (Einbahnregime MIV) sind in einer nachfolgenden Studie noch zu konkretisieren, denkbar ist auch die provisorische Einführung in einem Testbetrieb, um Erfahrungen zu sammeln und die definitiven Massnahmen zu optimieren.

Eine zweite Massnahme im kurzfristigen Zeithorizont sieht eine geringfügige Verbreiterung der Hochbrücke und eine Anhebung der Radstreifen auf das Niveau des Trottoirs vor. Dadurch kann die Hochbrücke mit dem Velo sicherer befahren werden. Die Situation an den Anschlussknoten der Hochbrücke beim Brückenkopf Ost und Schulhausplatz bleibt jedoch mit dieser Massnahme grösstenteils unverändert. Umfassendere Verbesserungen sind erst mittel- bis langfristig, nach Abschluss weitergehender Studien, möglich (vgl. Massnahme SB05).

Zuständigkeiten und Prozessuale

Federführung	Kanton Aargau BVU ATB Abteilung Tiefbau	Beteiligte	Kanton, Baden, Wettingen, Ennetbaden, RVBW, Postauto
Standort	Baden, Kantonsstrassen K115, K117, K273, K275	Investitionskosten Laufende Kosten	4.7 Mio. Franken

Herleitung aus Lagebeurteilung

Der Brückenkopf Ost ist einer der kapazitätsbestimmenden Knoten in der Kernstadt, an welchem sich zwei starke Strassenachsen kreuzen. Die heutigen Staus wirken sich auf das ganze regionale Kantonsstrassennetz aus und beeinträchtigen auch eine Gemeindestrasse (Schartenstrasse). Tangiert werden zudem Velofahrende und die Busverbindungen über den Knoten, welche künftig noch gestärkt werden sollen. Aufgrund der engen Platzverhältnisse kann der Knoten in der Fläche kaum ausgebaut werden.

Abhängigkeiten zu weiteren GVK-Massnahmen

- Tangentiale Buslinie Höhtal – Wettingen (BB02)
- Trassensicherung Tramkorridore (BB10)
- Sofortmassnahmen Veloverkehr (FV01)
- Aufwertung Velohauptrouten Raum Baden (FV07)
- Erweiterung Verkehrsmanagement (SB01)
- Brückenkopf Ost, mittelfristige Massnahmen (SB05)
- Umgestaltung Seminar-/Schwimmbadstrasse Baden/Wettingen (SF06)

Wirkung und Zielbeitrag der Massnahme SB04

Wirkung

- Die neue Führung des Autoverkehrs vom Kreisel Landvogteischloss nach Wettingen entflechtet die Verkehrsbeziehungen, optimiert die Leistungsfähigkeit am Brückenkopf Ost und schafft so einen stabileren Verkehrsfluss.
- Die neue Busspur auf der Schartenstrasse und die Buspriorisierung von Norden zum Brückenkopf Ost erhöhen die Zuverlässigkeit des Busverkehrs.
- Neue Veloinfrastrukturen (z.B. Radwege auf Hochbrücke) beheben Schwachstellen im Velonetz und machen das Velofahren in der Kernstadt attraktiver.
- Insgesamt sind im GVK sieben Ziele definiert. Die vorliegende Massnahme beeinflusst drei der sieben Ziele.

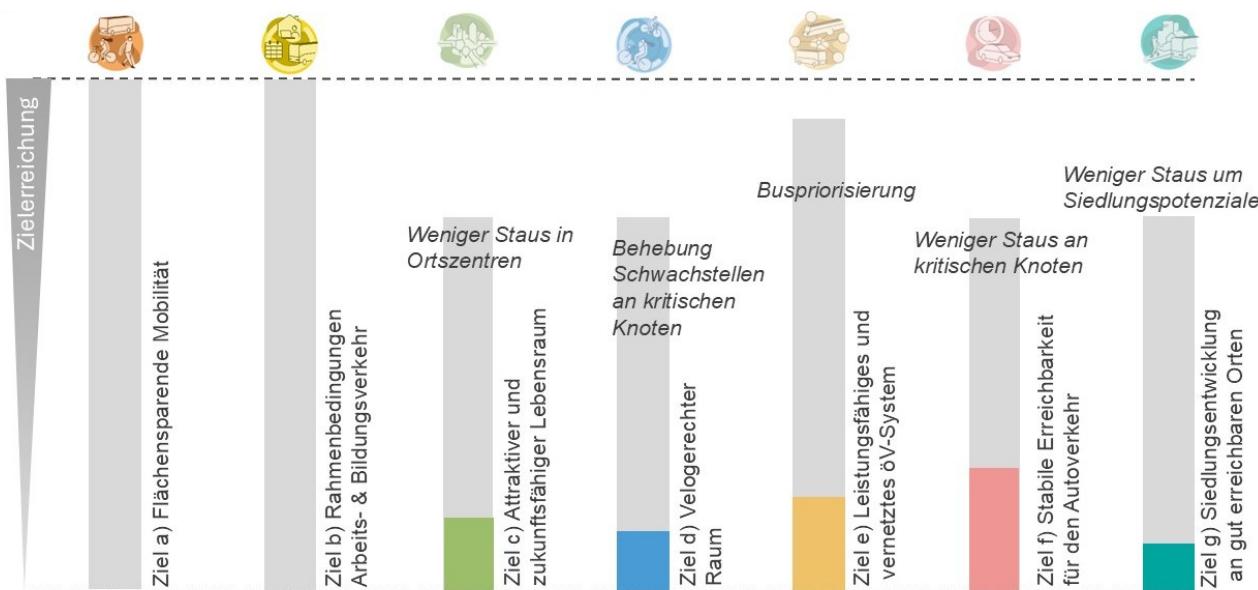


Wirkung und Zielbeitrag des Handlungsfelds Strassennetz und Betrieb

Mit der Umsetzung aller Massnahmen des Massnahmenfächers GVK 2040¹, der in rund 50 GVK-Massnahmenblättern beschrieben ist, werden zwei Ziele vollständig erreicht, fünf Ziele können in hohem Masse erfüllt werden. Die verbleibenden Ziellücken sind darauf zurückzuführen, dass in Nussbaumen und Baden Zentrum ohne MIV-Entlastung (z.B. durch Verlagerung auf eine Zentrumsentlastung) nicht alle notwendigen Massnahmen möglich sind.

Von den fünf Massnahmen des Handlungsfelds Strassennetz und Betrieb erzielen die Ausweitung des Verkehrsmanagements und die Optimierung der kritischen Knoten (Brückenkopf Ost, Knoten an Bruggerstrasse) eine grosse Wirkung. Diese Massnahmen verringern oder verlagern Staus und wirken sich positiv sowohl auf den Autoverkehr als auch auf die räumliche Qualität und die Entwicklung in Ortszentren aus. Ausserdem erleichtern die Massnahmen die Bevorzugung des öV sowie eine sicherere Führung des Veloverkehrs an stark belasteten Knoten.

In folgender Grafik verdeutlichen die ausgefüllten Flächen die Zielerreichungsbeiträge aller "Strassennetz und Betrieb"-Massnahmen an der Gesamt-Zielerreichung des GVK-Massnahmenfächers.

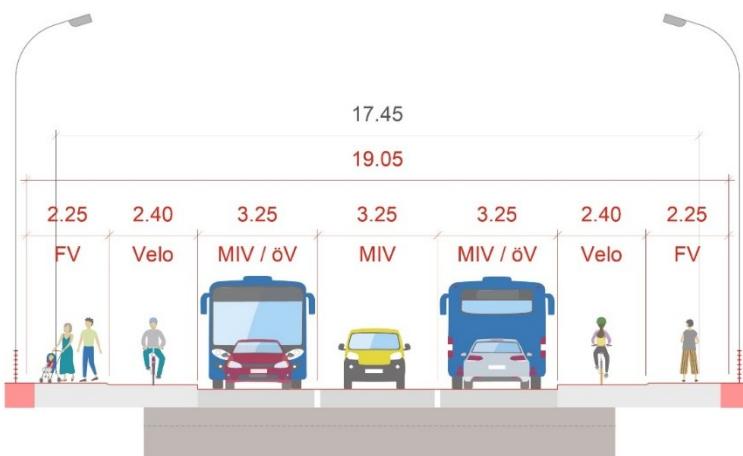


¹ Ohne Zentrumsentlastung (SB06), ohne langfristige Optionen öV-Hauptkorridore (BB10), ohne S-Bahn-Haltestelle Tägerhard (BB11) und ohne langfristige Massnahmen am Brückenkopf Ost

Ergänzende Informationen

Die Situation am Brückenkopf Ost soll durch ein Massnahmenkonzept mit kurzfristigem Zeithorizont verbessert werden und umfasst folgende Elemente (vgl. Schemagrafik auf Seite 1):

- Sperrung des Linksabbiegers aus Richtung Landvogteischloss auf der Wettingerstrasse: Der motorisierte Verkehr vom Kreisel Landvogteischloss wird Richtung Wettingen via Schartenstrasse umgeleitet (Aufhebung heutiges Lastwagenverbot notwendig). Diese wird in Gegenrichtung für den MIV gesperrt (Einbahnverkehr Richtung Wettingen). Busse und Velos können die Schartenstrasse weiterhin in beiden Richtungen befahren und erhalten in Fahrtrichtung Westen gemeinsam eine eigene Spur (Umnutzung der durch das Einbahnregime nicht mehr benötigten Spur). Dadurch reduzieren sich Verlustzeiten im öV und die Attraktivität der Veloverbindung steigt.
- Die Sperrung des Linksabbiegers ermöglicht eine einfachere LSA-Steuerung des Brückenkopf Ost und verbessert den Verkehrsfluss, da der Verkehr vom Kreisel Landvogteischloss Richtung A1-Anschluss Neuenhof (auf einer gemeinsamen Spur mit dem Rechtsabbieger) gleichzeitig mit der Geradeausbeziehung in Gegenrichtung Grünzeit erhält.
- Die Schartenstrasse ist eine kommunale Strasse der Stadt Baden, trägt aber heute zur Entlastung des kantonalen Strassennetzes bei, was eigentlich nicht ihrer kommunalen Funktion entspricht. Mit der bewussten Lenkung des Verkehrs vom Landvogteischloss Richtung Wettingen über die Schartenstrasse erhält diese in der einen Richtung eigentlich bewusst eine kantonale Funktion (wobei aufgrund des Einbahnregimes und damit der Sperrung in der Gegenrichtung die gesamte Verkehrsbelastung gegenüber heute nicht zunimmt). Ob sich die Eigentumsverhältnisse der Strasse deshalb ändern sollten, ist momentan offen und bei Bedarf zu klären.
- Durch das Einbahnregime für den MIV auf der Schartenstrasse kann der (insbesondere abends auftretende) Schleichverkehr Richtung Landvogteischloss auf der Schartenstrasse reduziert werden. Am Knoten Schönaustrasse ist die Steuerung des Knotens durch eine Lichtsignalanlage zu prüfen. Dadurch soll die gewünschte Fahrbeziehung Schartenstrasse - Schönaustrasse – Landstrasse Wettingen gestärkt und Schleichverkehr Richtung Osten auf der Schartenstrasse in Wettingen vermieden werden. Ergänzend sind weitere flankierende Massnahmen (z.B. Einbahnabschnitte) auf der Schartenstrasse in Wettingen (in der Verantwortung der Gemeinde) und die entsprechende Verkehrslenkung am Knoten Scharten- / Schönaustrasse in Baden zu prüfen.
- Die Optimierung des Knotens kann zur Priorisierung des öV genutzt werden. Von Norden ist zu konkretisieren, wie eine der heute zwei MIV-Spuren in eine Bus- und eventuell Velospur umgewandelt werden kann. Mit dieser Massnahme würde die geplante Tangentialbuslinie Höltal – Bahnhof Wettingen (vgl. Massnahme BB02) vom Knoten Schartenstrasse her priorisiert und die Knotenzufahrt für den Veloverkehr von Norden verbessert. Eine getrennte Führung vom ÖV und Veloverkehr Richtung Brückenkopf Ost wäre aufgrund der starken Steigung ebenfalls zu überprüfen.
- Als sichere Abbiegemöglichkeiten für den Veloverkehr soll am Brückenkopf Ost sowie von der Wettingerstrasse in die Schartenstrasse das indirekte Linksabbiegen geprüft werden (siehe auch Massnahmenblatt FV01).
- Die Verbreiterung der Hochbrücke (Kragplatte) beidseits um je ca. 0.80 m ermöglicht breitere Gehbereiche sowie aussenliegende Einrichtungsradwege in beiden Richtungen (vgl. nachfolgendes Schema). Die Anhebung und Verbreiterung der Veloinfrastruktur ermöglicht eine sicherere Fahrt über die Hochbrücke. Die Veloführung am Brückenkopf Ost bleibt ungenügend. Für den öffentlichen Verkehr ergibt sich kein Nutzen aus der Verbreiterung.



SB05 Brückenkopf Ost, mittel- bis langfristige Massnahmen



Die langfristigen Massnahmen gehören nicht zum Massnahmenfächter GVK 2040, die mittelfristigen sind Bestandteil des Massnahmenfächters GVK 2040. Die Machbarkeit dieser Massnahmen sind grob abgeklärt. Nach dem Beschluss des Grossen Rats im 2026 starten zu gegebener Zeit umgehend weiterführende Studien.

Beschreibung der Massnahme

Die Situation am Brückenkopf Ost ist räumlich und verkehrlich sehr anspruchsvoll und soll dadurch in zwei bis drei Zeithorizonten verbessert werden. Die kurzfristigen Massnahmen sind in Massnahmenblatt SB04 dargestellt. Mittel- bis langfristig bestehen verschiedene Optionen für Massnahmen, welche in der vorliegenden Gesamtverkehrsplanung grob auf ihre Wirkung und Machbarkeit geprüft wurden. Aufgrund der grossen Komplexität des Raumes konnte auf der Planungsstufe Gesamtverkehrskonzept kein Entscheid gefällt werden und die mittel- bis langfristigen Optionen werden nach Beschluss des Grossen Rats zum Gesamtverkehrskonzept vertieft untersucht.

Folgende Zielsetzungen sollen mit den mittel- und langfristigen Massnahmen erreicht werden, welche mit den kurzfristigen Massnahmen nicht erfüllt werden können:

- Auf allen Beziehungen sichere Verbindungen für den Veloverkehr gemäss Standards des VeloNetzes.
- Mindestens eine separate Spur für den ÖV über die Limmat (prioritär in Richtung Wettingen)
- Stabiler Verkehrsfluss für den MIV
- Gute städtebauliche Einbettung der Massnahmen

Folgende Massnahmen wurden im Gesamtverkehrskonzept für den mittel- bis langfristigen Horizont geprüft:

- **Option A:** Entflechtung der Nord-Süd Verbindung für den Veloverkehr mit einem Veloweg vom Landvogteischloss entlang der Hangkante und unter der Hochbrücke hindurch in den David-Hess-Weg und/oder die Seminarstrasse.
- **Option B:** Entflechtung der Ost-West-Verbindung für den Veloverkehr mit einer separaten Velobrücke parallel zur Hochbrücke kombiniert mit einer Velounterführung in die Landstrasse.
- **Option C:** Separate ÖV-Brücke über die Limmat parallel zur Hochbrücke.
- **Option D:** Nord-Süd Tunnel-Bypass für den MIV unter dem Brückenkopf Ost hindurch
- **Option E:** Neue Limmatbrücke für den MIV und Umnutzung der Hochbrücke für ÖV, Fuss- und Veloverkehr

Diese möglichen Massnahmen sind in einem nächsten Schritt zu vertiefen, da verschiedene offene Fragen bestehen und Interessensabwägungen zu treffen sind. Für diese Klärung wird als Verfahren eine Testplanung vorgeschlagen. Eine Testplanung ist ein kooperatives Planungsverfahren, bei der verschiedene Planungsteams konkrete Vorschläge zur Lösung der Probleme für den Raum entwerfen, welche im Verlauf des Prozesses mit fachlichen und politischen Begleitgremien diskutiert und weiterentwickelt werden. Durch das Testen unterschiedlicher Ideen im Wechselspiel von Entwurf und Kritik lässt sich ein gemeinsamer Lösungsvorschlag mit einer nachvollziehbaren Begründung herauskristallisieren. Diese Planungsmethode trägt der herausfordernden Situation mit den knappen Raumverhältnissen, der wichtigen Lage im Raum sowie den diversen Ansprüchen Rechnung. Dadurch besteht die Chance auf eine breit abgestützte und nachvollziehbare Lösung.

Die im Gesamtverkehrskonzept vorgeschlagenen Optionen sowie Inputs aus der Mitwirkung dienen als Ausgangslage für den Prozess, ergänzend oder alternativ dazu sind andere Massnahmen zu prüfen.

Zuständigkeiten und Prozessuale

Federführung	Kanton Aargau BVU Abteilung Verkehr, Verkehrsplanung	Beteiligte	Kanton BVU Abteilung Tiefbau, Baden, Wettingen, Ennetbaden, Ehrendingen, RVBW, Postauto
Standort	Baden, Kantonsstrassen K115, K117, K273, K275	Investitionskosten Laufende Kosten	45 Mio. CHF (Grobschätzung für vorgeschlagene Massnahmen Planerteam, zu verifizieren)

Herleitung aus Lagebeurteilung

Der Brückenkopf Ost ist einer der kapazitätsbestimmenden Knoten in der Kernstadt und Engpässe wirken sich negativ auf das ganze regionale Kantonsstrassennetz aus. Hier kreuzen sich die starken MIV-Beziehungen Nord-Süd und West-Ost, aber auch Fussgänger, Velofahrende und diverse Buslinien queren den Knoten. Die Leistungsfähigkeit des LSA-Knotens ist zu Hauptverkehrszeiten ausgeschöpft und es herrschen regelmässig Staus auf den Knotenzuführungen. Dies wirkt sich auch negativ auf den Busverkehr aus, insbesondere von der Hochbrücke. Zusätzlich ist der Knoten für verschiedene Velobeziehungen anspruchsvoll und bildet eine Schwachstelle im Velonetz.

Abhängigkeiten zu weiteren GVK-Massnahmen

- Tangentiale Buslinie Höhtal – Wettingen (BB02)
- Trassensicherung Tramkorridore (BB10)
- Sofortmassnahmen Veloverkehr (FV01)
- Aufwertung Velohauptrouten Raum Baden (FV07)
- Erweiterung Verkehrsmanagement (SB01)
- Brückenkopf Ost, kurzfristige Massnahmen (SB04)
- Umgestaltung Seminar-/Schwimmbadstrasse Baden/Wettingen (SF06)

Wirkung und Zielbeitrag der Massnahme SB05

- | | |
|----------------|---|
| Wirkung | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Für den Veloverkehr kann der Standard einer Vorzugsroute zwischen Baden und Wettingen erreicht werden. Zudem können Velofahrende den Brückenkopf Ost und die Limmat künftig in allen Richtungen auf eigentrassierten Routen queren, was die Attraktivität erhöht. ▪ Mindestens eine neue durchgehende Busspur über die Limmat priorisiert den öV und macht diesen in den Spitzenstunden zuverlässiger. |
|----------------|---|



Velogerechter Raum



Leistungsfähiges und vernetztes öV-System

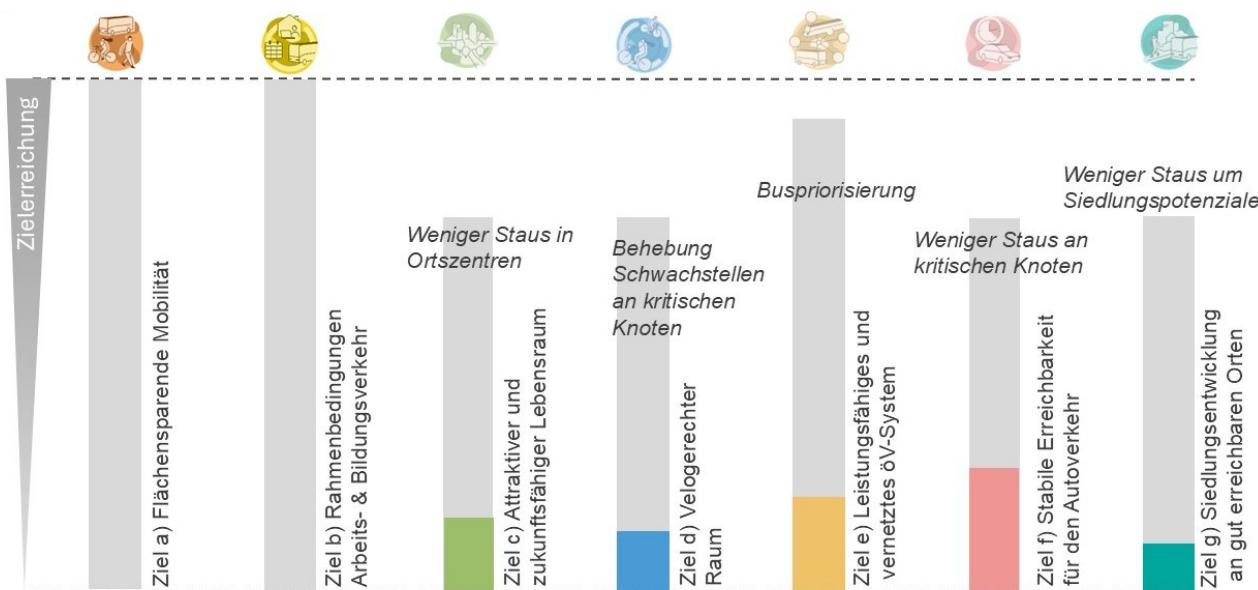
Insgesamt sind im GVK sieben Ziele definiert. Die vorliegende Massnahme beeinflusst zwei der sieben Ziele.

Wirkung und Zielbeitrag des Handlungsfelds Strassennetz und Betrieb

Mit der Umsetzung aller Massnahmen des Massnahmenfächers GVK 2040¹, der in rund 50 GVK-Massnahmenblättern beschrieben ist, werden zwei Ziele vollständig erreicht, fünf Ziele können in hohem Masse erfüllt werden. Die verbleibenden Ziellücken sind darauf zurückzuführen, dass in Nussbaumen und Baden Zentrum ohne MIV-Entlastung (z.B. durch Verlagerung auf eine Zentrumsentlastung) nicht alle notwendigen Massnahmen möglich sind.

Von den fünf Massnahmen des Handlungsfelds Strassennetz und Betrieb erzielen die Ausweitung des Verkehrsmanagements und die Optimierung der kritischen Knoten (Brückenkopf Ost, Knoten an Bruggerstrasse) eine grosse Wirkung. Diese Massnahmen verringern oder verlagern Staus und wirken sich positiv sowohl auf den Autoverkehr als auch auf die räumliche Qualität und die Entwicklung in Ortszentren aus. Außerdem erleichtern die Massnahmen die Bevorzugung des öV sowie eine sicherere Führung des Veloverkehrs an stark belasteten Knoten.

In folgender Grafik verdeutlichen die ausgefüllten Flächen die Zielerreichungsbeiträge aller "Strassennetz und Betrieb"-Massnahmen an der Gesamt-Zielerreichung des GVK-Massnahmenfächers.



¹ Ohne Zentrumsentlastung (SB06), ohne langfristige Optionen öV-Hauptkorridore (BB10), ohne S-Bahn-Haltestelle Tägerhard (BB11) und ohne langfristige Massnahmen am Brückenkopf Ost

Ergänzende Informationen

Die Situation am Brückenkopf Ost soll durch ein Massnahmenkonzept mit mittel- bis langfristigem Zeithorizont, welches auf den Massnahmen gemäss kurzfristigem Zeithorizont (Massnahmenblatt SB04) aufbaut, weiter verbessert werden. Dieses Massnahmenkonzept soll in einer Testplanung erarbeitet werden. Die folgenden Optionen wurden im GVK-Prozess erarbeitet und sollen zu Beginn in die Testplanung einfließen.

Option A: Veloweg in Nord-Süd-Richtung

Für den Veloverkehr in Nord-Süd-Richtung (Hauptverbindung) wird eine kurze Velobrücke über das Stohlerguet realisiert, der bestehende Fussweg im Hang ausgebaut und die daran anschliessende Fussgängerpassage unter dem Brückenwiderlager der Hochbrücke aufgeweitet. Der nördliche Anschluss im Bereich Landvogteischloss ist noch zu vertiefen. Südlich des Brückenkopfs Ost könnte die Route in eine Richtung über den David-Hess-Weg und in Gegenrichtung auf der Seminarstrasse weitergeführt werden.



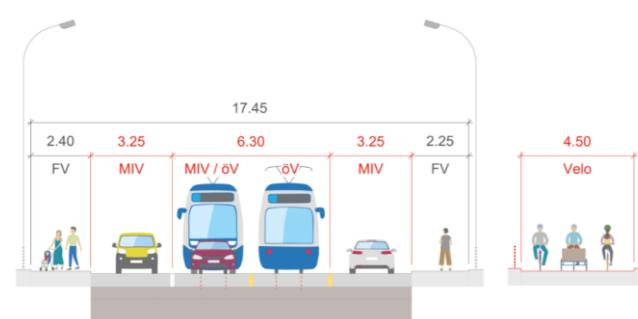
Option B: Velobrücke und -unterführung in Ost-West Richtung

Für den Veloverkehr in Ost-West-Richtung (Hauptverbindung, gemäss Velokonzept Stadt Baden sogar Vorzugsroute) wird parallel zur Hochbrücke eine eigenständige Velobrücke über die Limmat realisiert. Darauf kann der Veloverkehr in beiden Richtungen unabhängig vom MIV und Fussverkehr verkehren. Die Anbindung der neuen Velobrücke am westlichen Limmatufer (im Bereich Ländli bzw. Schulhausplatz) ist im Hinblick auf eine zweckmässige Anbindung an die Altstadt und die Velo-vorzugsrouten noch zu vertiefen, denkbar ist beispielsweise eine Verknüpfung in der Cordulapassage.

Unter dem Brückenkopf Ost wird eine Velounterführung erstellt (vgl. Veloverbindung Nord-Süd oben), diese ist im Widerlagerbereich mit der neuen Velobrücke und den Rampen Richtung Wettingen (vgl. unten) in einem übersichtlichen Knotenbereich zu verknüpfen.

Richtung Wettingen wird ab dem Brückenkopf Ost unter der Wettingerstrasse eine Velounterführung vorgesehen. Diese unterquert den gesamten Knoten und verzweigt sich im Bereich der Bushaltestelle Kantonschule, so dass für das Velo in beiden Richtungen konfliktfreie Anschlüsse an die bestehenden Radstreifen auf der Wettingerstrasse entstehen.

Die Einrichtungsradwege aus dem kurzfristigen Massnahmenkonzept auf der Hochbrücke werden aufgrund der neuen Velobrücke nicht mehr benötigt und können zugunsten einer reinen öV-Spur umgenutzt werden. Dies ermöglicht die öV-Priorisierung in einer Richtung. Da der Busverkehr von Wettingen Richtung Baden über die bestehende Busspur den Knoten bereits eigentrasniert erreicht, wird prioritär eine Busspur in Gegenrichtung vorgeschlagen. Damit bleiben Busse und Postautos Richtung Osten auf der Hochbrücke nicht mehr im Rückstau hängen, der durch den Linksabbieger Richtung Landvogteischloss verursacht wird. Grundsätzlich ist aber auch eine Busspur in Gegenrichtung denkbar.



Querschnitt Hochbrücke mit separater Velobrücke (Lage offen)

Ergänzende Informationen

Option C: Separate öV Brücke

Parallel zur Hochbrücke wird eine neue Brücke erstellt, über welche den gesamten öV (Bus und allfälliges Tram) geführt wird. Grundsätzlich ist auch je eine Brücke für eine Richtung beidseits der Hochbrücke denkbar.

Die Machbarkeit der Brücke wird allerdings aus heutiger Sicht als sehr anspruchsvoll angesehen, insbesondere bzgl. der Führung des öV an den Anschlusspunkten (Brückenkopf Ost und Schulhausplatz).



Separate öV Brücke (Lage offen)

Option D: Nord-Süd-Tunnel-Bypass MIV

Der Brückenkopf Ost wird von Norden nach Süden mit einem Tunnel-Bypass unterquert, so dass die Ströme von Ehrendingen und der Umfahrung Ennetbaden zum Autobahnanschluss Neuenhof kreuzungs- und konfliktfrei den Knoten queren und diesen nicht mehr belasten. Die räumlichen Verhältnisse in den Portalbereichen sind allerdings äußerst anspruchsvoll, insbesondere beim Portal Nord (Nähe zu Landvogteischloss und Lägernkopf). Für das südliche Portal sind mehrere Varianten denkbar, wobei die Varianten B, C oder D aufgrund der städtebaulichen Einbettung im Vordergrund stehen.

Mit der Entflechtung des Nord-Süd-Verkehrs wird der LSA-Knoten am Brückenkopf entlastet, so dass bestehende Abbiegespuren für den MIV zugunsten von Busspuren und Veloinfrastrukturen aufgehoben werden können. Allerdings besteht auch die Gefahr, dass der Bypass den Verkehr zwischen Höhtal und A1-Anschluss Neuenhof beschleunigt. Das widerspricht dem Ziel «Flächensparende Mobilität», zudem besteht die Gefahr von Mehrverkehr auf den beiden Ortsdurchfahrten Landstrasse Ehrendingen und Ehrengängerstrasse Ennetbaden.



Lage möglicher Tunnelportale

Option E: Neue Limmatbrücke und Umnutzung Hochbrücke

Für den MIV wird eine neue Limmatbrücke südlich der Bahnbrücke gebaut. Die Machbarkeit einer solchen Brücke wurde in der Vorphase (rGVK Ost Aargau, 2019) abgeklärt.

Die Hochbrücke wird für den MIV gesperrt und steht alleine dem öV, Fuss- und Veloverkehr offen. Dies ermöglicht eine Eigentrasseierung des öV in beide Richtungen sowie eine grosszügige FVV-Infrastruktur.

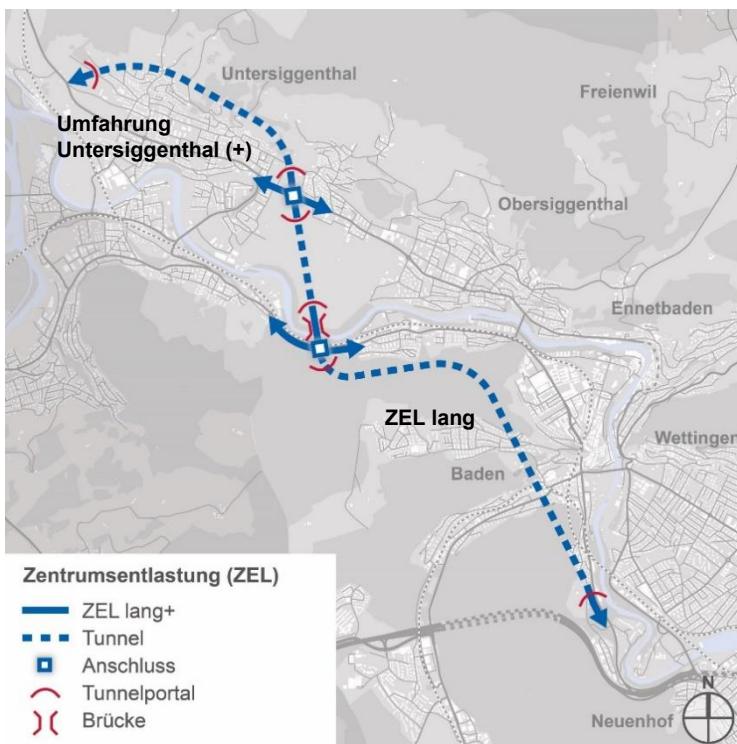
Die neuen Anschlussknoten inkl. Brückenkopf Ost werden 3-armig ausgestaltet. Dadurch können diese im Vergleich zu den heutigen Anschlussknoten effizienter betrieben werden und der Platzverbrauch sinkt. Der MIV verkehrt so zuverlässiger, wenn auch über die Limmat teilweise mit etwas längeren Reisezeiten, was jedoch mit dem Modalsplit-Ziel des GVK kompatibel ist.

Die Verlegung der Limmatquerung für den MIV beeinflusst die Erschliessung und Erreichbarkeit der angrenzenden Wohnquartiere in Wettingen, dieser Aspekt wäre noch vertieft zu klären.



Neue Limmatbrücke und Umnutzung Hochbrücke mit 3-armigen Knoten inkl. Brückenkopf Ost

SB06 Zentrumsentlastung ZEL lang+ als langfristige Option



Diese Massnahme ist eine spätere Option und gehört nicht zum Massnahmenfächter GVK 2040. Die Machbarkeit dieser Massnahme ist grob abgeklärt. Nach dem Beschluss des Grossen Rates im 2026 starten zu gegebener Zeit die Vertiefungs- oder Projektierungsarbeiten. Zukünftige Erkenntnisse können unter Umständen Anpassungen an der Massnahme auslösen.

Beschreibung der Massnahme

Das hohe Verkehrsaufkommen im Raum Baden und Umgebung ist mehrheitlich hausgemacht. Besonders gross sind der Quell-/ Zielverkehr Richtung Stadt Baden sowie die Binnenverkehrsströme in und zwischen Baden und Wettingen. Die grössten Durchgangsverkehrsströme führen vom Unteren Aaretal durch das Siggenthal und Baden bzw. vom Siggenthal selbst durch Baden Richtung A1-Anschluss Neuenhof. Dieser Verkehr trägt spürbar zur hohen Verkehrsbelastung (> 20'000 Fz/d) auf den besonders konfliktreichen Ortsdurchfahrten Bruggerstrasse Baden und Landstrasse Nussbaumen bei.

Als mögliche Ergänzung des Massnahmenfächers ist deshalb eine Zentrumsentlastung lang (ZEL lang) denkbar. Diese würde die oben erwähnten Durchgangsverkehrsströme an Nussbaumen und Baden vorbeiführen. Zusätzlich würde die Querspange durch den Tunnel unter dem Siggenthalerfeld eine gleichmässigere Verteilung des Verkehrs aus Unterem Aaretal und Untersiggenthal Richtung Innenstadt Baden erlauben. Aufgrund der geologisch anspruchsvollen Situation muss der Umfahrungstunnel um Baden aus heutiger Sicht gewunden geführt werden, eine direktere Linienführung müsste mittels Sondierbohrungen vertieft untersucht werden.

Die ZEL lang würde mehr Verkehr aus dem Unteren Aaretal durch den Raum Baden zur A1 anziehen und deshalb in Untersiggenthal zu einer höheren Verkehrsbelastung führen. Deshalb soll als Option die Ergänzung um eine Umfahrung Untersiggenthal (ZEL lang +) offen gehalten werden. Dieser Abschnitt ist im kantonalen Richtplan bereits als Zwischenergebnis eingetragen, die ZEL lang soll neu festgesetzt werden. Die übrigen, bisher im Richtplan enthaltenen Strassenvorhaben im Raum Baden sollen dagegen gestrichen werden.

Die ZEL kann den Massnahmenfächter GVK 2040 ergänzen, ersetzt diesen aber nicht. Mit der Realisierung einer Zentrumsentlastung müssten zudem die entlasteten Ortsdurchfahrten zwingend aufgewertet und (v.a. auf der Bruggerstrasse in Baden) die Kapazität für den MIV reduziert werden. Nur so können die Ziele des GVK durch die verkehrliche Entlastung auch tatsächlich besser erreicht werden.

Dem lokal erheblichen bis grossen Nutzen einer Zentrumsentlastung stehen sehr hohe Kosten und auch Mehrverkehr auf einzelnen Strecken gegenüber. Mit der Projektierung soll deshalb dann begonnen werden, wenn sich abzeichnet, dass die Ziele des GVK ohne Zentrumsentlastung zu wenig gut erreicht werden können. Dazu wurden Kriterien definiert. Zudem sollen nach Beschluss des Grossen Rates zu den Richtplananpassungen vertiefte Untersuchungen vorgenommen werden, um Linienführung und Kosten vor dem Hintergrund der anspruchsvollen Geologie zu präzisieren.

Zuständigkeiten und Prozessuale

Federführung	Kanton Aargau	Beteiligte	Kanton, Baden, Neuenhof, Obersiggenthal, Untersiggenthal, Repla Zurzibet
Standort	Baden, Neuenhof, Obersiggenthal, Untersiggenthal	Investitionskosten (+/- 40 %)	640 Mio. CHF (ZEL lang) bzw. 940 Mio. CHF (ZEL lang +)

Laufende Kosten k.A.

Herleitung aus Lagebeurteilung

Die besonders konfliktreichen Ortsdurchfahrten (Bruggerstrasse Baden, Landstrasse Nussbaumen) wirken bei der heutigen Verkehrsbelastung von mehr als 20'000 Fz/d trennend und reduzieren die Wohn- und Aufenthaltsqualität in den umliegenden Ortszentren. Die Knoten an der Bruggerstrasse sowie am Brückenkopf Ost erreichen schon heute die Kapazitätsgrenze. Auch im Zielzustand GVK bleiben die Belastungen hoch. Eine weitergehende Mengenreduktion in diesen Bereichen ist nur mit einer Netzergänzung möglich, welche den das Siggenthal und Baden durchquerenden Verkehr Richtung A1-Anschluss Neuenhof aufnimmt.

Abhängigkeiten zu weiteren GVK-Massnahmen

- Velovorzugsroute Brugg – Baden (FV02) und Killwangen – Baden (FV03)
- Erweiterung Verkehrsmanagement (SB01)
- Optimierungen Bruggerstrasse im Bestand (SB03)
- Mittel- bis langfristige Optimierungen Brückenkopf Ost (SB04)
- Umgestaltung Bruggerstrasse Kappelerhof (SF05) und Landstrasse Nussbaumen (SF11)

Wirkung und Zielbeitrag der Massnahme SB06

- Wirkung**
- Durch die Verkehrsreduktion auf den Ortsdurchfahrten in Baden und Nussbaumen (mit ZEL lang + zusätzlich auch in Untersiggenthal) können diese umfassend aufgewertet werden. Dabei entstehen attraktive und zukunftsfähige Lebensräume und die Veloverbindungen entlang der entlasteten Straßen können verbessert werden.
 - Zudem werden heute kritische Knoten (Brückenkopf Ost, Brugger-/Haselstrasse) entlastet, was den Verkehrsfluss stabilisiert.
 - Insbesondere die ZEL lang verkürzt gleichzeitig die Reisezeit des MIV (v.a. Transitverkehr) gegenüber dem öV und dem Velo, was den GVK-Zielen widerspricht und Mehrverkehr anzieht.



Attraktiver und
zukunftsfähiger
Lebensraum



Velogerechter
Raum



Stabile
Erreichbarkeit für
den Autoverkehr

Insgesamt sind im GVK sieben Ziele definiert. Die vorliegende Massnahme beeinflusst drei der sieben Ziele.

Wirkung und Zielbeitrag des Handlungsfelds Strassennetz und Betrieb

Wie oben beschrieben ist es aktuell noch offen, ob eine Zentrumsentlastung realisiert wird. Deshalb leistet sie aktuell auch keinen Beitrag zur Zielerreichung des Massnahmenpakets aus dem Handlungsfeld Strassennetz und Betrieb. Die erwarteten positiven wie negativen Auswirkungen auf die sieben GVK-Ziele durch die Ergänzung des Massnahmenfächers GVK 2040 um eine Zentrumsentlastung sind im Diagramm auf Seite 5 dargestellt.

Weiterführende Dokumente / Links

- [Faktenblatt Variantenreduktion für Zentrumsentlastung Baden](#)
- [Faktenblatt Entscheidkriterien hinsichtlich Projektierung ZEL lang](#)

Ergänzende Informationen

Einengung des Variantenfächers für Strassennetzergänzungen

Die Behördendelegation des GVK Raum Baden und Umgebung hat an ihrer Sitzung vom 8. September 2023 einstimmig beschlossen, dass nur noch die beiden Varianten Zentrumsentlastung kurz (ZEL kurz) und lang (ZEL lang) als mögliche Strassennetzergänzungen im Raum Baden weiter vertieft werden sollen. Am 4. April 2024 hat die Behördendelegation zusätzlich beschlossen, dass die "Umfahrung Untersiggenthal" unabhängig von späteren Richtplanentscheiden zur ZEL kurz oder ZEL lang im GVK Raum Baden und Umgebung im Richtplan unverändert auf Stufe Zwischenergebnis beibehalten werden soll. Die Kombination von ZEL lang mit der Umfahrung Untersiggenthal, welche auf Stufe Zwischenergebnis im Richtplan eingetragen ist, würde einer neuen Variante "ZEL lang +" entsprechen.

Nachfolgend werden die wichtigsten zugrundeliegenden Erkenntnisse zusammengefasst, die detaillierten Erwägungen sind in einem [Faktenblatt](#) dokumentiert.

- Das Kantonsstrassennetz im Raum Baden und Umgebung ist bereits heute durch den motorisierten Verkehr stark belastet. Das hohe Autoverkehrsaufkommen führt in den Ortsdurchfahrten zu Konflikten, insbesondere auf der Brugger- und Mellingerstrasse in Baden sowie auf der Landstrasse in Nussbaumen.
- Der dafür verantwortliche Verkehr ist mehrheitlich hausgemacht, der Durchgangsverkehr durch den ganzen Raum ist klein. Die grössten Beziehungen mit mehr als 20'000 Personenwegen pro Tag verlaufen innerhalb und zwischen den Teilräumen Ost (Wettingen/Neuenhof/Killwangen) und Mitte (Stadt Baden) sowie zwischen diesen beiden Teilräumen (Binnenverkehr) und den benachbarten Räumen im Limmattal bzw. Mittelland (Quell-/Zielverkehr). Insbesondere beim Quell-/Zielverkehr ist der Anteil des MIV mit mehr als 80% sehr hoch.
- Gemäss dem GVK-Ziel «Flächensparende Mobilität» soll der MIV im Raum Baden und Umgebung gesamthaft nicht weiter zunehmen, der Mehrverkehr soll durch öV, Fuss- und Veloverkehr (FVV) aufgenommen werden. Die Erreichbarkeit des Raums Baden und Umgebung mit dem Auto soll gegenüber heute stabil bleiben, aber nicht zunehmen. Nur so kann das beschriebene Modalsplit-Ziel erreicht werden.
- Auf der heute 4- bis 5-spurigen Bruggerstrasse in Baden müssen mehrere Autospuren aufgehoben werden, um grössere Flächen für den Fuss- und Veloverkehr (FVV) und die städträumliche Aufwertung zu erhalten. Das ist nur mit einer erheblichen Mengenreduktion durch eine Netzergänzung möglich. Auf der Landstrasse Nussbaumen führt weniger Autoverkehr zu einer höheren Aufenthalts- und Wohnqualität, aber es braucht weiterhin 2 Fahrspuren für den Autoverkehr. Zudem reicht der Raum mehrheitlich, um den öV und FVV attraktiver zu gestalten. Eine Mengenreduktion durch eine Netzergänzung ist nicht zwingend, würde aber die Aufenthalts- und Wohnqualität sowie die Bedingungen für Fuss- und Veloverkehr verbessern.
- Eine spürbare MIV-Entlastung von beiden besonders konfliktreichen Ortsdurchfahrten Nussbaumen und Baden erreicht nur eine lange Umfahrung (ZEL lang). Diese würde zudem auch den Schulhausplatz und den Brückenkopf Ost sowie weitere Ortsdurchfahrten leicht entlasten und aufgrund planbarer und zuverlässigem Busverkehr ein Umstieg auf den öV unterstützen. Eine ZEL kurz würde die Bruggerstrasse und den Schulhausplatz in Baden noch etwas wirksamer entlasten, hätte dafür keine Wirkung in Nussbaumen.

Auf dem Weg zu diesen Erkenntnissen wurden insgesamt 6 mögliche Korridore für eine Strassennetzergänzung in Betracht gezogen. Nachfolgende Grafik zeigt deren Grobbeurteilung im Überblick. Weiterverfolgt wurden die Varianten ZEL kurz, ZEL lang sowie ZEL lang +.

Geringe Entlastung der besonders konfliktreichen ODF und Knoten, auch mit FlaMa nicht grösser (zu weit weg)

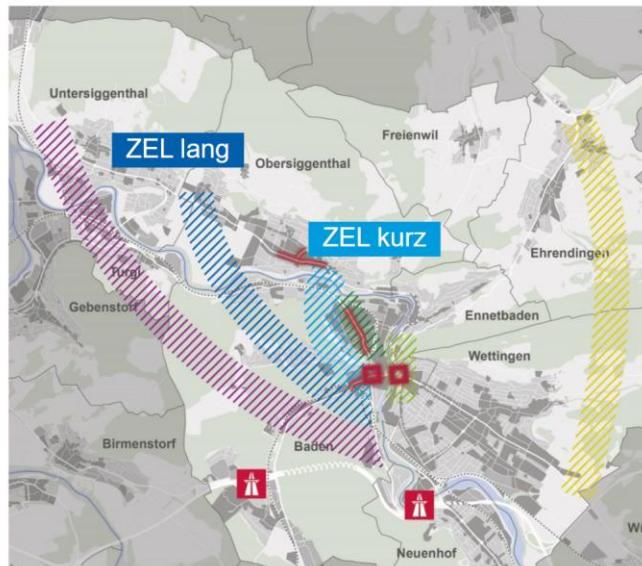
Gute Entlastung von Landstrasse und Bruggerstrasse (mit FlaMa), geringe Entlastung Schulhausplatz

Gute Entlastung der Bruggerstrasse (mit FlaMa) und des Schulhausplatzes, keine auf Landstrasse Nussbaumen

Nur Entlastung Bruggerstrasse (Tieflegung), bautechnisch anspruchsvoll und kein Mehrnutzen ggü. ZEL kurz

Gute Entlastung Brückenkopf Ost (separat zu beurteilen) und geringe für Schulhausplatz, sonst keine Wirkung

Geringe Entlastungen Brückenkopf Ost, Schulhausplatz und evtl. Mellingerstrasse, sonst keine Wirkungen



Seite 39 — GVK Raum Baden u. Umgebung: Partizipationszyklus 3

FlaMa = flankierende Massnahmen

Verkehrliche Wirkungen der Varianten ZEL kurz, ZEL lang und ZEL lang +

Die verkehrlichen Wirkungen der im Vordergrund stehenden Varianten für eine Zentrumsentlastung sind beurteilt worden, die Beiträge zur Erreichung der GVK-Ziele wurden ermittelt. Aufgrund der planerischen Arbeiten lassen sich die verkehrlichen Wirkungen der drei Varianten wie folgt zusammenfassen:

ZEL kurz

- Mit der ZEL kurz wird der Zubringerverkehr zur A1 aus dem Unteren Aaretal und dem Raum Siggenthal / Kappelerhof / Turgi am Zentrum von Baden vorbeigeführt.
- Ein grosser Teil des Verkehrs vom Limmattal ins Arbeitsplatzgebiet Baden Nord nutzt ebenfalls die ZEL kurz
- Mit der ZEL kurz sinkt die Verkehrsbelastung auf der Bruggerstrasse Baden von ca. 30'000 auf 18'000 Fahrzeuge pro Tag, auf der Neuenhoferstrasse von ca. 20'000 auf 8'000 Fahrzeuge pro Tag
- Leichte bis mittlere Entlastungen (ca. 10-20%) sind auch am Brückenkopf Ost, auf der Ortsdurchfahrt Rieden sowie auf der Achse Landstrasse Wettingen – Hochbrücke – Mellingerstrasse zu erwarten
- Im Kappelerhof und in Turgi nimmt die Verkehrsbelastung dagegen um rund 30-40% zu, während sie in Nussbaumen auf hohem Niveau stagniert.

ZEL lang

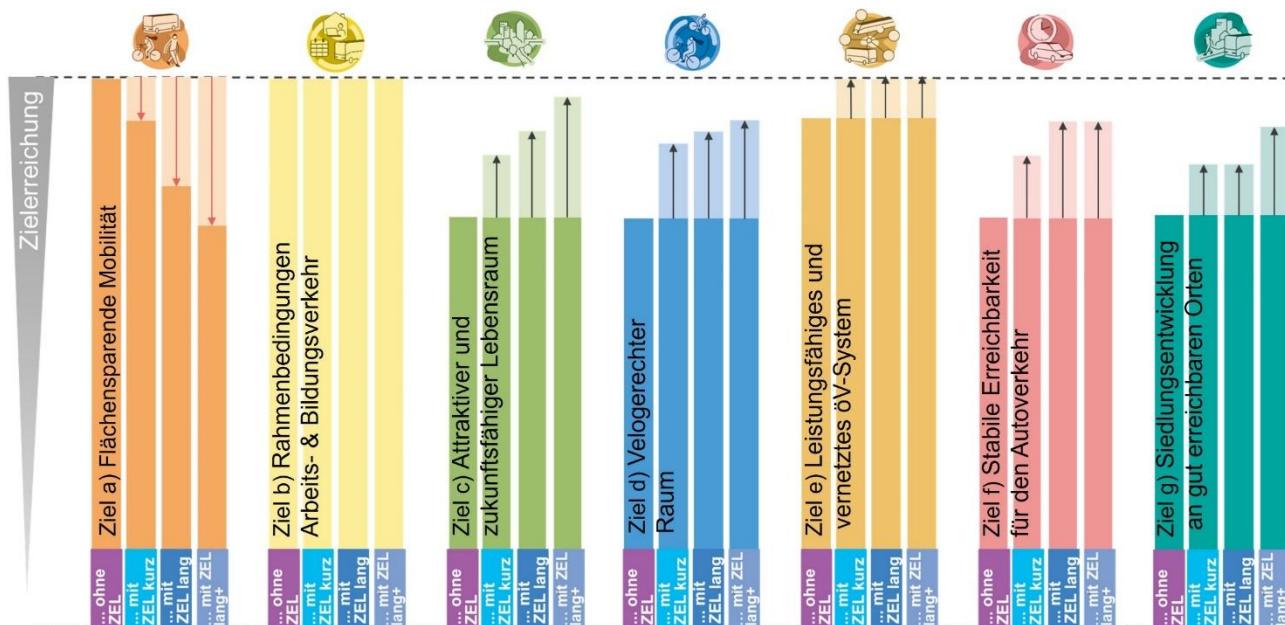
- Mit der ZEL lang wird der Zubringerverkehr zur A1 aus dem Unteren Aaretal und Teilen des Siggentals am Zentrum von Baden und an Nussbaumen vorbeigeführt.
- Der Verkehr vom Limmattal ins Arbeitsplatzgebiet Baden Nord nutzt die ZEL nur zu einem kleinen Teil.
- Mit der ZEL lang sinkt die Verkehrsbelastung auf der Bruggerstrasse Baden von ca. 30'000 auf 22'000 Fahrzeuge pro Tag und auf der Neuenhoferstrasse von ca. 20'000 auf 10'000 Fahrzeuge pro Tag. Die Entlastungen in Baden sind also etwas geringer als bei der ZEL kurz.
- Stark reduziert wird die Verkehrsbelastung auf der Landstrasse Nussbaumen, diese sinkt von ca. 22'000 Fahrzeuge pro Tag auf 9'000 Fahrzeuge pro Tag. Auf der Landstrasse Rieden sinkt die Belastung ebenfalls um rund 40%.
- Leichte Entlastungen (ca. 10-20%) sind auch am Brückenkopf Ost zu erwarten
- Im östlichen Teil des Kappelerhofs nimmt die Verkehrsbelastung weniger stark zu als bei der Variante ZEL kurz, im westlichen Abschnitt ist die Zunahme vergleichbar gross
- Die ZEL lang zieht zusätzlichen Verkehr aus dem Unteren Aaretal an, was dazu führt, dass die Ortsdurchfahrt Untersiggenthal gegenüber heute spürbar (um ca. 30-40%) stärker belastet wird.

ZEL lang +

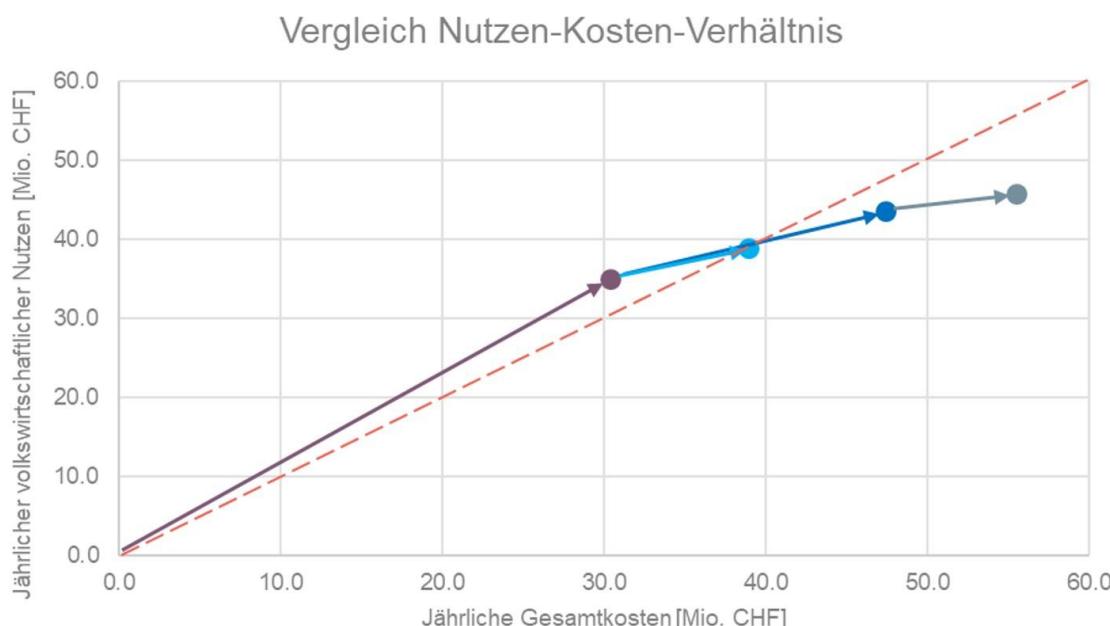
- Mit der zusätzlichen Umfahrung wird die Ortsdurchfahrt Untersiggenthal stark entlastet (statt wie mit der ZEL lang zusätzlich belastet, vgl. oben). Auf dem übrigen Strassennetz ergeben sich nur marginale Veränderungen gegenüber der ZEL lang.
- Der MIV wird auf den Beziehungen zwischen Unterm Aaretal / Siggenthal und Limmattal gegenüber der ZEL lang zusätzlich gestärkt, was dem Ziel «Flächensparende Mobilität» widerspricht.

Variantenvergleich und -entscheid

Die Ergänzung des Massnahmenfächeres GVK 2040 um eine der drei ZEL-Varianten wirkt sich hinsichtlich Zielerreichung und Wirtschaftlichkeit unterschiedlich aus. Die angebotsseitigen Ziele – ein attraktiver und zukunftsfähiger Lebensraum, eine velogerechte Region, stabilere Reisezeiten für MIV und öV – werden etwas besser erreicht als ohne ZEL, insbesondere mit ZEL lang und ZEL lang+. Auch die Siedlungsentwicklung an gut erreichbaren Orten wird erleichtert, weil die Strassenzüge durch die Zentren weniger durch den Autoverkehr belastet werden. Im Gegenzug birgt die Ergänzung des Strassennetzes die Gefahr, dass auf tangentialem Beziehungen – vor allem zwischen dem Unteren Aaretal bzw. dem Siggenthal und Limmattal – das Auto gegenüber öV und Velo gestärkt wird und das Ziel «Flächensparende Mobilität» nicht erreicht wird. Der durch die attraktive Route angezogene Verkehr kann auch zu neuen Engpässen führen, insbesondere am Knoten Hardacker bei der Station Siggenthal. Auch diese Nachteile sind stärker bei den längeren Varianten ZEL lang und ZEL lang+.



In der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung bringen alle drei Varianten höhere jährliche Nutzen, aber eben auch noch höhere jährliche Kosten, so dass die Wirtschaftlichkeit des GVK abnimmt, insbesondere bei einer längeren Variante der Zentrumsentlastung.



Vor dem Hintergrund dieser Erkenntnisse hat die Behördendelegation an der Sitzung vom 1. November 2024 beschlossen, primär die Umsetzung des Massnahmenfächers GVK 2040 zu empfehlen. Eine

Zentrumsentlastung soll dann projektiert werden, wenn die vorgesehene Wirkungskontrolle zum Massnahmenfächern einen Bedarf dafür aufzeigt. Dazu wurden bis Mitte 2025 Kriterien definiert. Unter den drei möglichen Varianten für eine Zentrumsentlastung soll die Variante "ZEL lang +" ("ZEL lang" mit Umfahrung Untersiggenthal) offen gehalten werden. Die „ZEL lang“ soll im Richtplan festgesetzt und gleichzeitig erste Vertiefungen zum Thermalwasser und Grundwasser an die Hand genommen werden. Der zweite Teil der Variante "ZEL lang +", die Umfahrung Untersiggenthal, bleibt im Richtplan vorerst auf der Stufe Zwischenergebnis und steht somit für künftige Generationen weiterhin zur Verfügung. Sie soll insbesondere dann projektiert werden, wenn durch die ZEL lang eine Mehrbelastung auf der Ortsdurchfahrt Untersiggenthal resultieren würde, welche nicht mit anderen, ressourcenschonenderen Massnahmen vermieden werden kann. Die älteren Richtplaneinträge zum Baldeggtunnel und zur "ZEL kurz" sollen aus dem Richtplan gestrichen werden.

Aufwertung entlastete Ortsdurchfahrten als zwingende Begleitmassnahme

Mit einer ZEL lang bzw. ZEL lang + unmittelbar verbunden ist die Umgestaltung der **Bruggerstrasse Baden** mit folgenden Eckpunkten:

- Umbau zu zweistreifiger Stadtstrasse mit einer Belastung von max. 22'000 Fz/d, Entlassung Bruggerstrasse aus Kantonsstrassennetz und Übergabe an Stadt
- Stadtverträgliches Verkehrsregime mit Temporeduktionen zumindest zwischen den beiden Knoten Gstühl und Brugger-/ Haselstrasse (bessere und evtl. flächige Querungsmöglichkeiten für Fussverkehr, evtl. platzartige Gestaltung)
- Kombination mit einer verstärkten Lenkung des städtischen Parkierungsverkehrs auf die der jeweiligen Zufahrtsachse nächstgelegenen Parkhäuser)
- Nutzung der freiwerdenden Flächen entlang der Bruggerstrasse für eine bessere Veloinfrastruktur (Velovorzungsroute) sowie für klimagerecht gestaltete Freiräume (Bäume, blau-grüne Infrastruktur)

Die beschriebene Umgestaltung in der Bruggerstrasse ist aufwärtskompatibel zu den Optimierungen im Bestand (Massnahme SB03), dank der Mengenreduktion können sie aber deutlich darüber hinaus gehen. Voraussetzung ist, dass die Entlastung umfassend genutzt und die MIV-Kapazitäten auf der Bruggerstrasse gemäss obigen Eckpunkten konsequent reduziert werden.

Mit einer ZEL lang unmittelbar verbunden ist die Umgestaltung der **Landstrasse Nussbaumen** mit folgenden Eckpunkten:

- Ausrichtung des Strassenraums auf eine Belastung von max. 10'000 Fz/d (bessere und evtl. flächige Querungsmöglichkeiten, breitere Radstreifen, evtl. Kernfahrbahn)
- Siedlungsverträgliche Gestaltung des Strassenraums von Fassade zu Fassade (klimagerecht gestaltete Freiräume, Aufhebung oder Reduktion von an die Strasse angrenzenden Parkierungsflächen)

Mit der Mengenreduktion ist also eine siedlungsverträgliche Umgestaltung der Landstrasse in Nussbaumen (Massnahme SF11) in grösserem Ausmass möglich als ohne Zentrumsentlastung lang. Voraussetzung ist, dass die Entlastung umfassend genutzt und die MIV-Kapazitäten auf der Landstrasse gemäss obigen Eckpunkten konsequent reduziert werden.

Mit einer ZEL lang + können auf der **Landstrasse Untersiggenthal** vergleichbare Massnahmen wie in Nussbaumen umgesetzt werden.

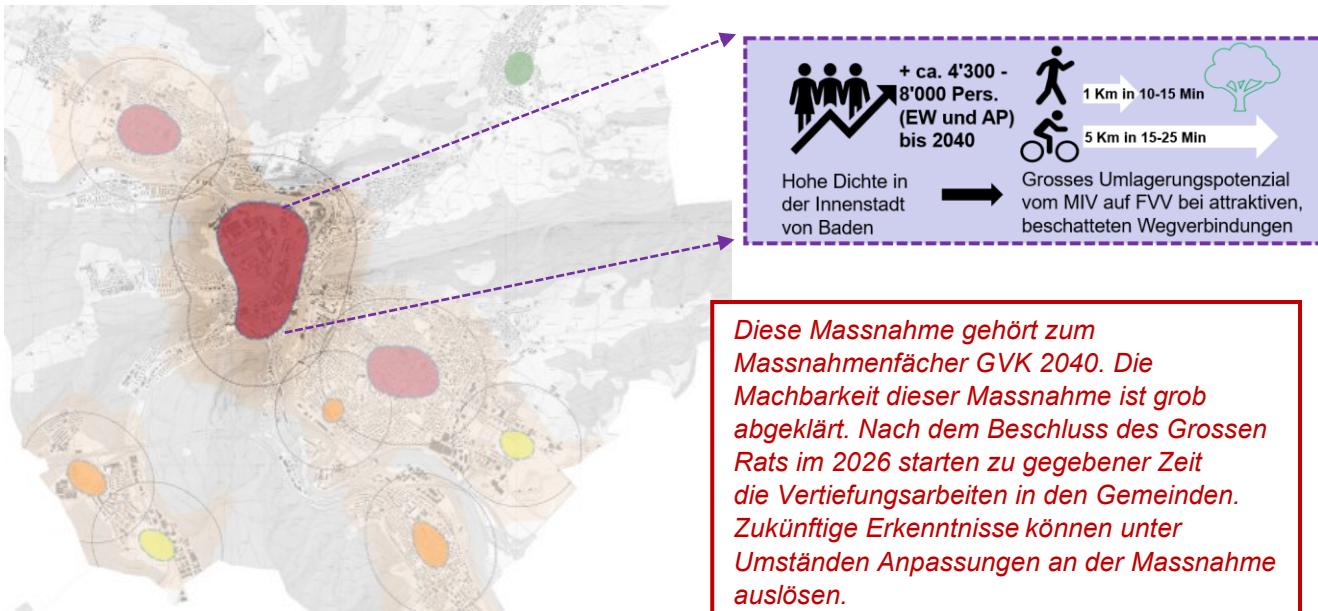
Erforderliche Anpassungen Verkehrsmanagement

Mit einer Zentrumsentlastung wird auch der Knoten Brückenkopf Ost um 10-20% leicht entlastet, weil die Verkehrsbeziehungen zwischen Siggenthal und Limmattal vermehrt auf das linke Limmatufer verlagert werden. Diese Entlastung soll für die Stärkung von öV sowie Fuss- und Veloverkehr genutzt werden. Die Lichtsignalanlagen im Umfeld sollen im Rahmen des regionalen Verkehrsmanagements auf die veränderten Verkehrsbeziehungen und die angestrebten Verlagerungen ausgerichtet werden.

Die ZEL lang beschleunigt ohne weitere Massnahmen die Beziehung zwischen Unterem Aaretal und Limmattal, noch stärker ist der Effekt bei einer ZEL lang + (vgl. oben). Das führt einerseits dazu, dass ein (kleiner) Teil des Verkehrs von der Achse über Brugg zur Achse durch das Siggenthal verlagert wird. Andererseits wird der MIV vom Unterem Aaretal Richtung Limmattal gegenüber dem öV gestärkt, was Mehrverkehr nach sich zieht. Beide Effekte zusammen erhöhen ohne weitere Massnahmen die Belastung im Bereich Siggenthal Station / Hardacker. Es ist noch unklar, ob dieser Gefahr mit begleitenden Massnahmen (auf der Ortsdurchfahrt Siggenthal Station oder am Knoten Hardacker) begegnet werden kann.

Handlungsfeld Stadt- und Freiraum

SF 01 Quartier der kurzen Wege – Innenstadt Baden



Beschrieb der Massnahme

Das Prinzip "Quartier der kurzen Wege" folgt der Annahme, dass hohe Personen- und Nutzungsichten an zentralen Orten ein grosses Umlagerungspotenzial vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf den Fuss- und Veloverkehr (FVV) haben (vgl. ergänzende Informationen ab Seite 4). Dazu braucht es attraktiv und sicher gestaltete Wegverbindungen (z.B. Beschattung und Rastmöglichkeiten), damit Menschen kurze Wege bis zu einem Kilometer primär zu Fuss anstatt mit dem Auto zurücklegen. Die Auswertung zur Erreichbarkeit mit dem Velo zeigt, dass viele Ortszentren innerhalb von fünf Kilometer (15 bis 25 Fahrminuten) erreichbar sind. Auch hier sind attraktiv ausgestaltete Velorouten massgebend dafür, dass die Menschen im GVK-Perimeter vom Auto auf das Velo umsteigen. In der Summe trägt diese Massnahme als echte Alternative zum Auto dazu bei, dass die Menschen in einem attraktiven, klimaangepassten Freiraumgerüst zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs sind. Die Massnahmen zum "Quartier der kurzen Wege" bieten darüber hinaus die Chance, die Qualität im Freiraum ganz generell zu erhöhen und im "menschlichen Massstab" zu gestalten (vgl. Jan Gehl, Städte für Menschen, 2016). Die materielle Grundlage zur Bestimmung von potenziellen "Quartieren der kurzen Wege" im Raum Baden und Umgebung liefern die Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte des kantonalen Richtplans. Die Gesamtbetrachtung für die Gemeinden im GVK-Perimeter zeigt, dass die vom Kanton vorgegebenen Wachstumsziele bis 2040 erreicht werden können. In manchen Gemeinden könnten sie sogar übertroffen werden, wenn die kommunalen Planungen zur Innentwicklung wie geplant umgesetzt werden (z.B. Baden, Wettingen und Obersiggenthal). Mit diesen Planungsvorhaben sind jedoch starke Ungewissheiten und Abhängigkeiten verbunden. Dennoch empfiehlt sich, dass besonders die drei Zentrumsgemeinden Obersiggenthal, Baden und Wettingen an ihren zentralen, gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen, den Fokus auf Wohnraumentwicklung legen. Das Entwickeln von Strategien und Instrumenten zum Erhalt oder der Erhöhung von Angeboten an preisgünstigem Wohnraum, sind in diesem Zusammenhang auf kommunaler Ebene besonders empfehlenswert. Nebst dem erwähnten Umlagerungspotenzial vom MIV auf den FVV kann damit auch der Wachstumsdruck auf die eher peripher gelegenen Quartiere und Gemeinden gemindert werden.

Baden hat mit dem Raumentwicklungskonzept (REK), den Masterplänen Baden Nord und Oberstadt sowie Vertiefungsstudie Leitbild Innenstadt den Grundstein für eine zentrale Entwicklung mit entsprechender baulicher Dichte und Angeboten gelegt. Dabei zeigt sich, dass in der Innenstadt von Baden die Personendichte für ein "Quartier der kurzen Wege" grundsätzlich erreicht wird, allerdings mit einem massiven Überhang an Beschäftigten (vgl. ergänzende Informationen S. 4). In Baden sollte der Fokus deshalb auf die Schaffung von Wohnraum gelegt werden, idealerweise mit einem hohen Anteil an preisgünstigen Wohnungen. Im Fall von Baden Nord ist dabei die Differenz zum kantonalen Richtplaneintrag (ESP Arbeiten) zu klären. Wo in Zukunft mehr Menschen arbeiten und wohnen, sind auch stadtökologische Massnahmen im Freiraum wie zum Beispiel die "Raumsicherung" für die blaugrüne Infrastruktur und die Beschattung von Strassenräumen, Knoten und Plätzen prioritär zu behandeln. Ein qualitativ ausgestaltetes "Quartier der kurzen Wege Innenstadt Baden" schafft auf diese Weise Anreize, damit mehr Wege zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt werden.

Zuständigkeiten und Prozessuale

Federführung	Stadt Baden	Beteiligte	Kanton, Grundeigentümerschaften
Standort	Gesamter GVK-Perimeter	Investitionskosten (+/- 40 %)	<i>Die Massnahmen umfassen einerseits raumplanerische Massnahmen, andererseits freiräumliche Aufwertungen abseits der Kantonsstrasse. Die Kosten fallen primär bei den Gemeinden an, der genaue Umfang ist aber auf dieser Flughöhe schwer schätzbar und hängt von der konkreten Ausgestaltung ab.</i>
		Laufende Kosten	

Herleitung aus Lagebeurteilung

Die Bevölkerung im Raum Baden und Umgebung soll bis 2040 um 30% wachsen. Kanton und Gemeinden streben dabei eine höhere Dichte an. Untersuchungen zeigen, dass diese Kombination genutzt werden kann, um in zentral gelegenen Räumen eine hohe bauliche Dichte mit einer guten Nutzungsmischung sowie attraktiven, klimagerecht gestalteten Freiräumen und Fusswegnetzen zu schaffen. In solchen Räumen werden kurze Wege und funktionierende Nachbarschaften gefördert, was den heute vergleichsweise tiefen Anteil des Fussverkehrs spürbar erhöht.

Abhängigkeiten zu weiteren Massnahmen

- Optimierungen Bruggerstrasse im Bestand (SB03)
- Aufwertung öV-Drehscheibe Bahnhof Baden (BB07)
- Regionales Parkplatzmanagement (MM03)
- Umgestaltung Neuenhoferstrasse Baden (SF16)
- Aufwertung kommunale Fussverkehrsnetze (FV14)

Wirkung und Zielbeitrag der Massnahme SF01

Wirkung

- Mit der Gestaltung eines hochwertigen und klimagerechten Freiraumgerüstes in der Innenstadt von Baden wird deren Attraktivität als Wohn-, Arbeits- und Einkaufsstandort gestärkt. Damit erhöht sich die Lebensqualität für die lokale Bevölkerung und – als wichtiger Zielort – für die ganze Region.
- Damit werden die Voraussetzungen verbessert, dass ein überdurchschnittlich grosser Teil des regionalen Wachstums in diesem zentralen Raum erfolgen kann. Zudem wird die lokale Wirtschaft gefördert.
- Das in das erwähnte Freiraumgerüst eingebettete dichte und qualitativ hochstehende Wegenetz erhöht den Anteil des Fussverkehrs im Sinne eines Quartiers der kurzen Wege. Damit wird ein wichtiger Beitrag auf dem Weg zu einer flächensparenden Mobilität geleistet.

Insgesamt sind im GVK sieben Ziele definiert. Die vorliegende Massnahme beeinflusst drei der sieben Ziele.



Attraktiver und
zukunftsfähiger
Lebensraum



Siedlungsentwicklung
an gut erreichbaren
Orten



Flächensparende
Mobilität

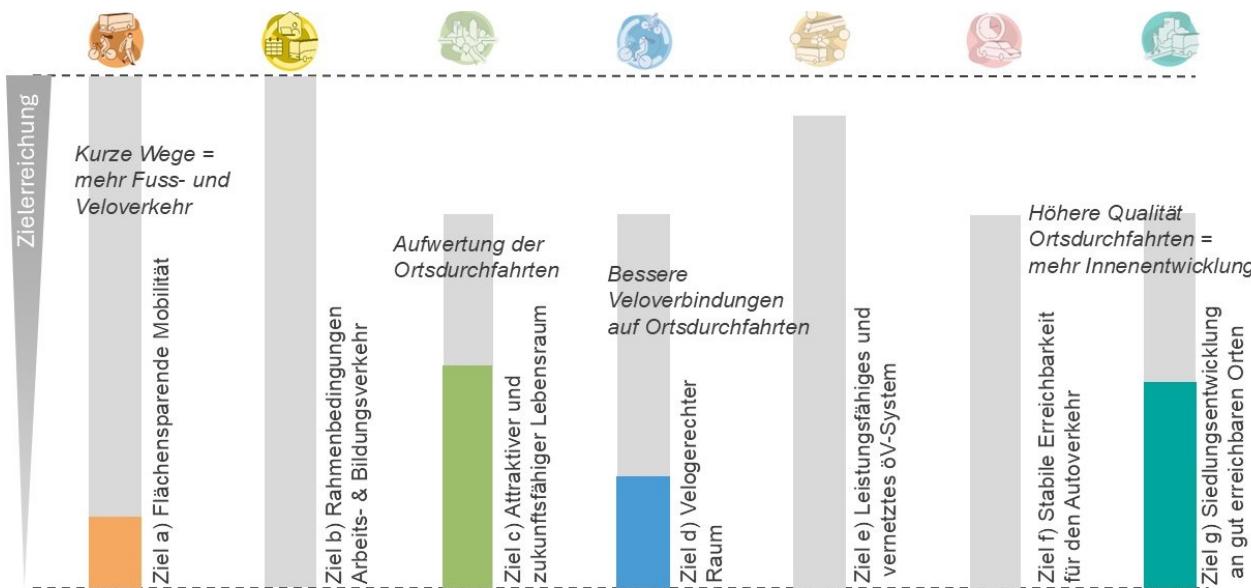
Wirkung und Zielbeitrag des Handlungsfelds Stadt- und Freiraum

Mit der Umsetzung aller Massnahmen des Massnahmenfächers GVK 2040¹, der in rund 50 GVK-Massnahmenblättern beschrieben ist, werden zwei Ziele vollständig erreicht, fünf Ziele können in hohem Masse erfüllt werden. Die verbleibenden Ziellücken sind darauf zurückzuführen, dass in Nussbaumen und Baden Zentrum ohne MIV-Entlastung (z.B. durch Verlagerung auf eine Zentrumsentlastung) nicht alle notwendigen Massnahmen möglich sind.

¹ Ohne Zentrumsentlastung (SB06), ohne langfristige Optionen öV-Hauptkorridore (BB10), ohne S-Bahn-Haltestelle Tägerhard (BB11) und ohne langfristige Massnahmen am Brückenkopf Ost

Die Aufwertung verschiedener Ortsdurchfahrten (Kantonsstrassen innerorts) hat grosse Wirkungen auf die Qualität der Ortsdurchfahrten bzw. deren Wahrnehmung als Lebensräume. Ausserdem aktivieren aufgewertete Ortsdurchfahrten Siedlungspotenziale und ermöglichen bessere Veloverbindungen entlang der Kantonsstrassen. Die Quartiere der kurzen Wege unterstützen die Siedlungsentwicklung nach Innen und führen zu höheren Anteilen für den Fuss- und Veloverkehr sowie einem attraktiv gestalteten, klimaangepassten Freiraumgerüst.

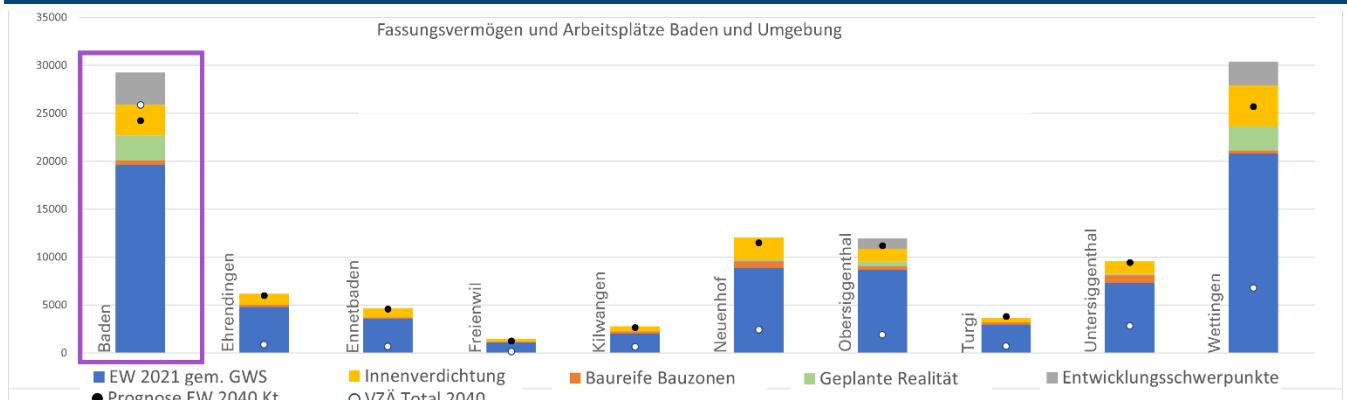
In folgender Grafik verdeutlichen die aus gefüllten Flächen die Zielerreichungsbeiträge aller 15 "Stadt- und Freiraum"- Massnahmen an der Gesamt-Zielerreichung des GVK-Massnahmenfächers.



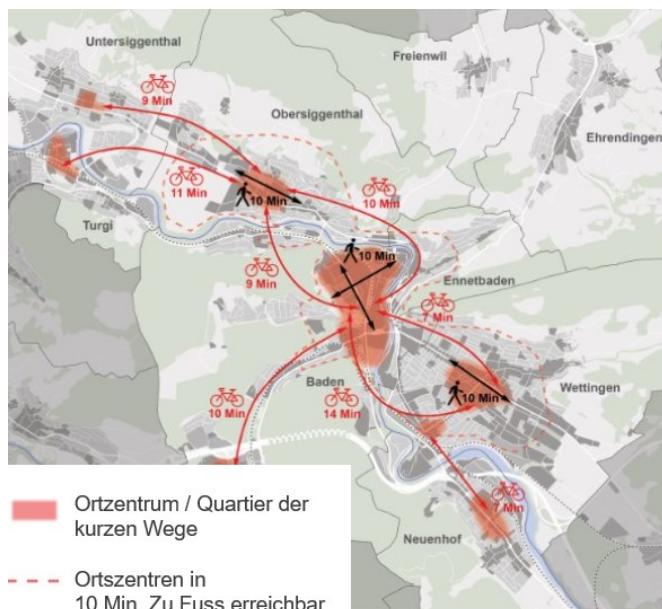
Weiterführende Dokumente / Links

- REK Stadt Baden: <https://www.baden.ch/de/politik-verwaltung/stadtentwicklung/konzepte/raumentwicklungs-konzept-rek.html/2215>

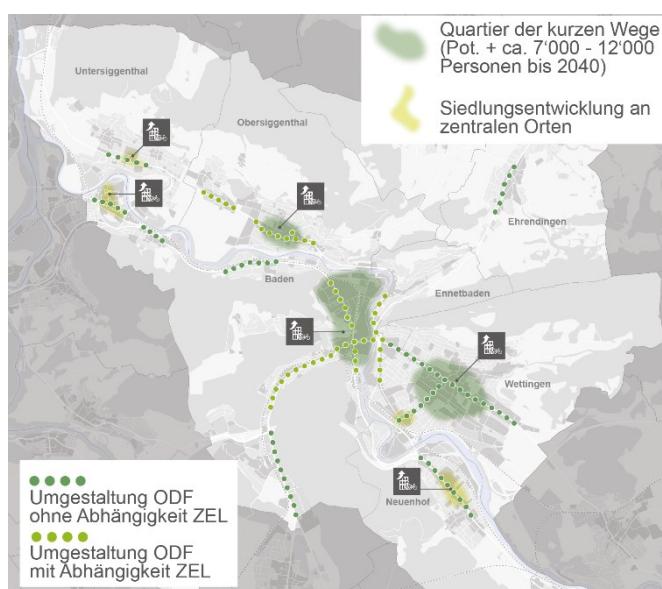
Ergänzende Informationen



Die wichtigsten Kennwerte je Gemeinde zu den Wohnraumkapazitäten und der Arbeitsplatzprognose wurde in obigem Übersichtsdiagramm dargestellt. Die Zahlen zum Wohnraum stammen aus der Berechnung des Innentwicklungspotenzials. Die Arbeitsplätze und Beschäftigten wurden separat aus den Daten des BFS gezogen resp. berechnet.



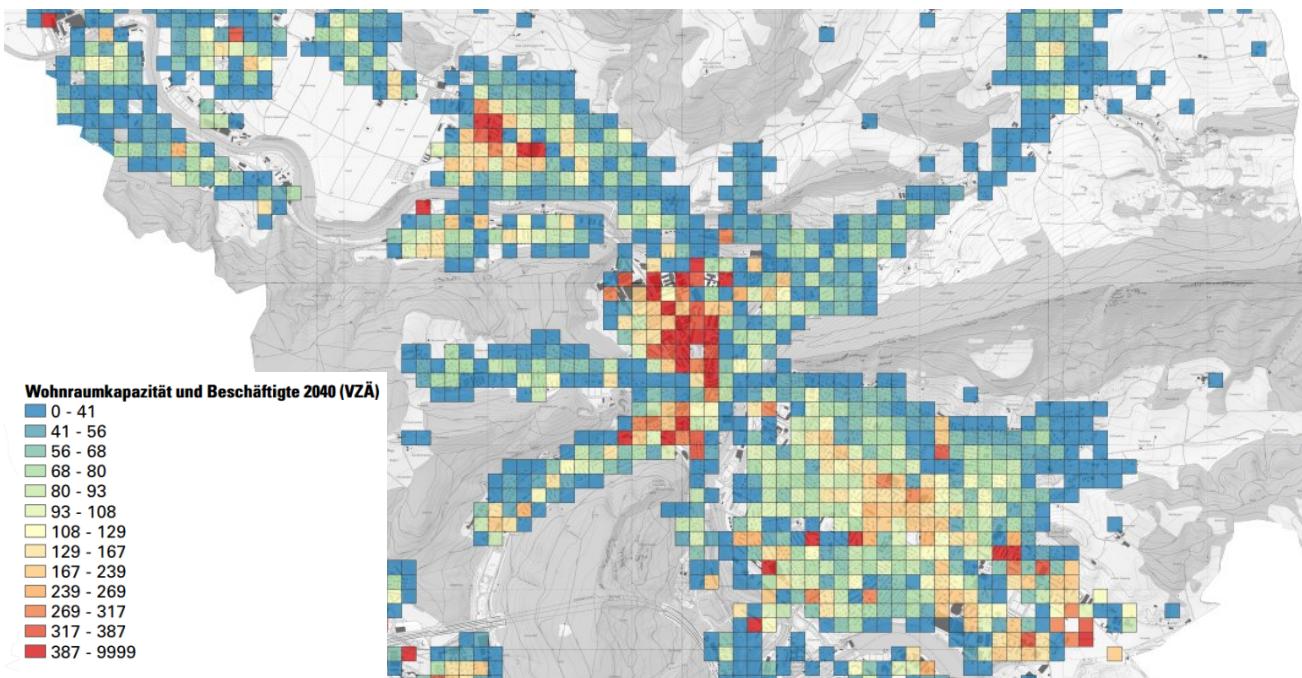
- Innerhalb von 1 km (10 bis 15 Gehminuten) erreicht ein Grossteil der regionalen Bevölkerung ein Ortszentrum mit Einkaufsmöglichkeiten.
- Innerhalb von 5 km (15 bis 25 Fahrminuten) sind viele Ortszentren mit dem Velo erreichbar.
- Die Verkehrsmittelwahl ist abhängig von der Siedlungsdichte, vom Nutzungsmix (höherer Fussverkehrsanteil bei hoher Dichte und gutem Mix) und von attraktiv gestalteten Wegen (Beschattung, Rastmöglichkeiten mit z.B. Bänken und Trinkbrunnen)



Der Strassenraum ist als Teil des öffentlichen Raums im "Quartier der kurzen Wege" wesentlicher Bestandteil einer lebenswerten, klimaangepassten Stadt. Massnahmen die dazu beitragen sind:

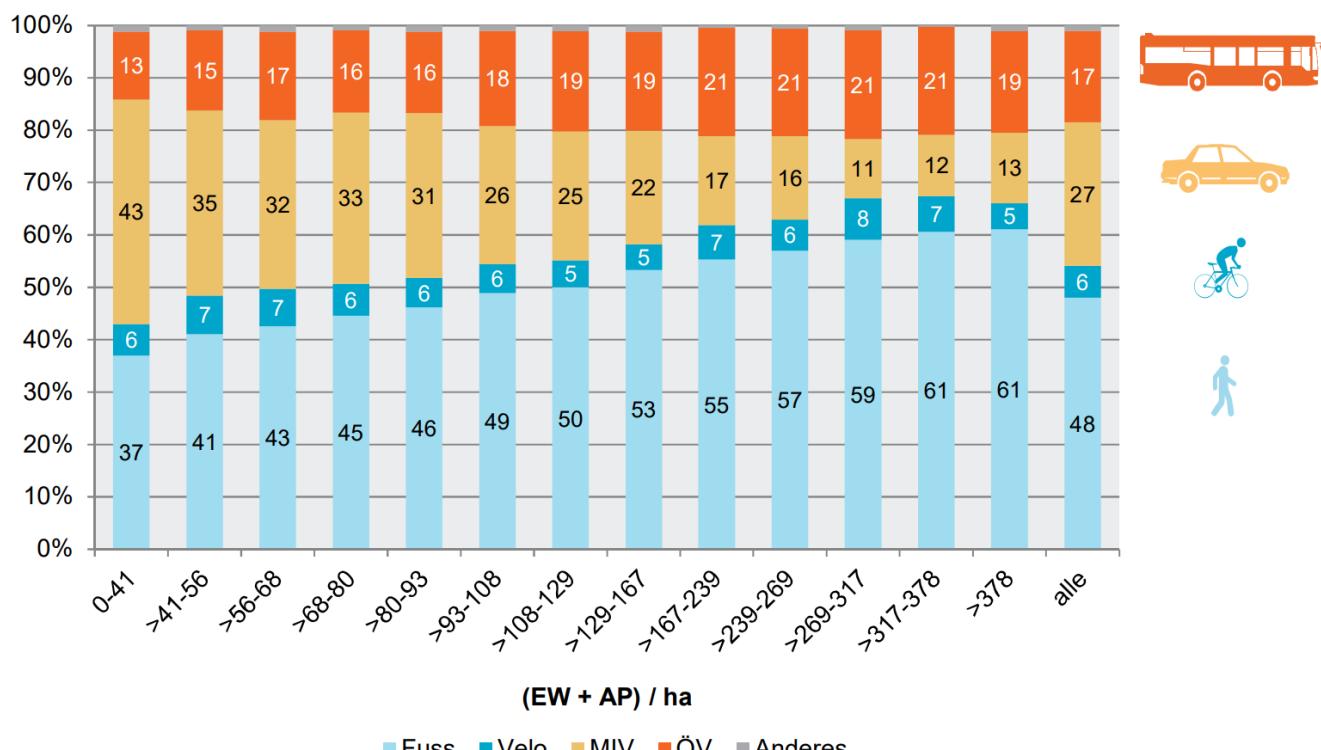
- Raumplanerische Massnahmen der Gemeinden für eine zentrale Entwicklung mit entsprechender Dichte und Angeboten.
- Bei geplanten hohen Personen- und Nutzungsdichten Fokus auf stadtökologischen Massnahmen wie z.B. "Raumsicherung" für die blaugrüne Infrastruktur, Beschattung von Strassenräumen, Knoten und Plätzen legen
- Anreize schaffen, Wege bis 1 km Länge zu Fuss und bis 5 km Länge mit dem Velo zurückzulegen (Quartier der kurzen Wege).
- Umgestaltung der Ortsdurchfahrten zu attraktiven, zukunftsfähigen Lebensräumen.

Ergänzende Informationen



Die Grafik zeigt die Wohnraumkapazitäten gemäss Bauzonenordnung und Arbeitstätige unter Berücksichtigung der Wachstumsprognose im Jahr 2040 (Dargestellt im Hektarraster).

Eine hohe und zunehmende Personendichte (Einwohnende und Arbeitstätige) ermöglicht es, dass mehr Menschen zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs sind. Dieses Umlagerungspotenzial weg vom MIV hin zu einem urbanen Mobilitätsverhalten, wird in der Studie Mobilitätsverhalten und Dichte des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE, 2018) beschrieben und illustriert.



Die Ergebnisse aus einem Forschungsprogramm des ETH Wohnforums zur Stadt der kurzen Wege besagen, dass in einem Radius von 500 Metern um einen öV-Haltepunkt 10'000 Einwohnende (EW) und 5'000 Arbeitende (AP) liegen müssen, damit ein "Quartier der kurzen" Wege funktioniert. Das entspricht einem Verhältnis von 2 EW zu 1 AP.

Ergänzende Informationen

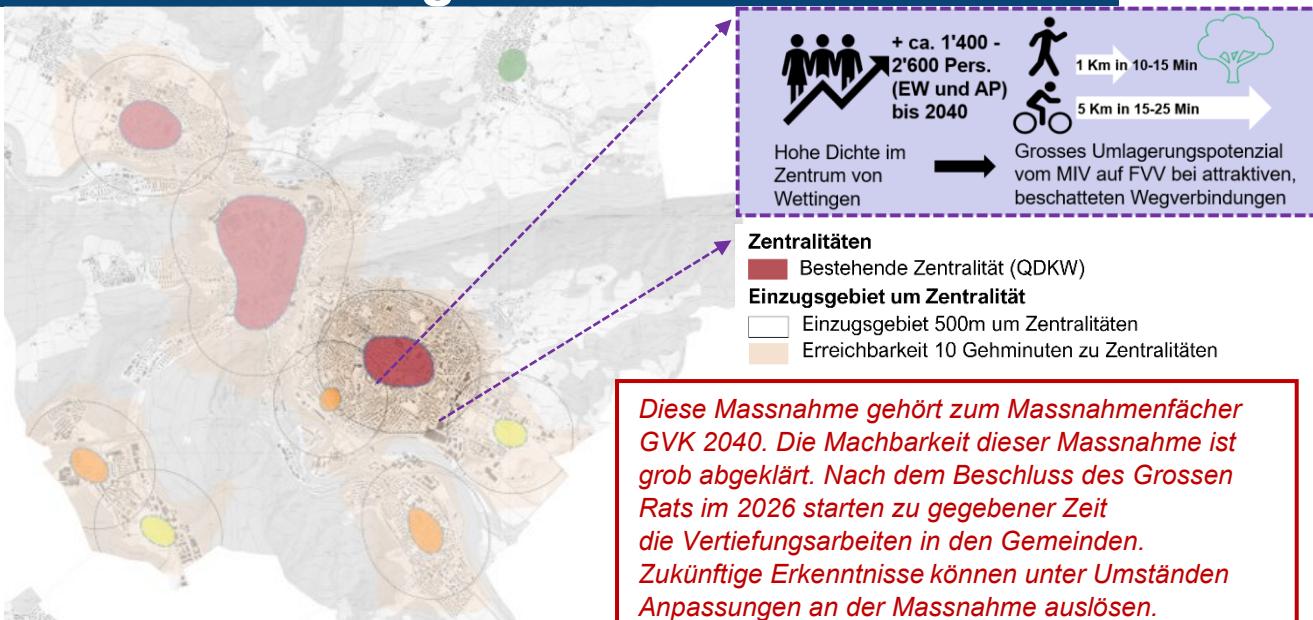
Die materielle Grundlage zur Bestimmung von potenziellen "Quartieren der kurzen Wege" im Raum Baden und Umgebung liefern die Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte des kantonalen Richtplans. Daneben wurden auch kommunale Raumentwicklungsstrategien und -konzepte sowie die gültigen Gestaltungspläne ausgewertet. Mittels Wohnraumkapazitätsanalyse wurde das Innenentwicklungspotenzial auf bestehenden Grundstücksflächen berechnet (GWS, 2021). Die Prognose für die Arbeitsplatzentwicklung bis 2040 stützt sich auf einen Datensatz des Bundesamts für Statistik (BFS) aus dem Jahr 2020.

In Baden arbeiten und wohnen in einem Radius von 500 Meter um die Bushaltestelle Gartenstrasse rund 13'500 Personen (GWS, 2021). Der Arbeitsplatzüberhang mit einem Verhältnis von 4 AP und 1 EW ist dabei markant. Bis ins Jahr 2040 bestehen für dieses Gebiet Kapazitäten für ca. 17'000 Personen (zusätzlich ca. 2'500 – 4'500 Pers.). Wird das Transformationsgebiet Oberstadt zur Innenstadt dazu gerechnet, besteht sogar ein Potenzial für ca. 19'000 Personen (grobe Berechnung aus dem REK 2020). In der Innenstadt von Baden wird die nötige Personendichte demnach grundsätzlich erreicht, wobei ein massiver Überhang an Beschäftigten vorliegt. Es ist deshalb von grosser Bedeutung, dass in der Innenstadt von Baden zusätzlicher und attraktiver Wohnraum für unterschiedliche Haushaltsbudgets geschaffen wird.

Diese Auswertung zeigt, dass die Transformation von bestehenden Siedlungen in Städten und Agglomerationen hin zu höheren Personen- und Nutzungsdichten in der Regel lange dauert. Und nur eine hohe Dichte allein motiviert noch niemanden, zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs zu sein. Jan Gehl, einer der bekanntesten Stadtplaner unserer Zeit, propagiert in seinem Buch "Städte für Menschen" deshalb den menschlichen Massstab. Wichtigster Grundsatz für eine Stadtplanung nach menschlichem Mass ist, dass der Siedlungsraum mit der Geschwindigkeit eines Fussgängers erlebt wird, statt aus einem Fahrzeug heraus. So kann es gelingen, sowohl bestehende Metropolen oder eben auch wachsende Agglomerationsgemeinden zu "Städten für Menschen" zu machen. Er beschreibt auch, dass je näher sich Menschen kommen, desto persönlicher deren Beziehungen werden. In der modernen städtebaulichen Entwicklung sollen deshalb nicht die Gebäude in den Fokus gerückt, sondern die Räume dazwischen als Bewegungs- und Begegnungsorte gestaltet werden. Zu einem attraktiven, klimaangepasst gestalteten Freiraumgerüst gehören neben Wegen, Plätzen und Pärken auch die Ortsdurchfahrten als Teil des öffentlich zugänglichen Lebensraums. "Schnell" umsetzbare Massnahmen, die als Grundgerüst und qualitativer Orientierungsrahmen der nachgelagerten städtebaulichen Entwicklung zugrunde gelegt werden können, sind:

- Veränderung des Modalsplits gemäss Zielvorgabe GVK mittels Umgestaltung und Umnutzung von Verkehrs- und Parkierflächen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs.
- Förderung einer attraktiven, klimaangepassten und direkten Fuss- und Veloinfrastruktur auf dem Gemeindegebiet.
- Gestalten von "velo- und fussverkehrsfreundlichen" Strassen mittels Betriebs- und Gestaltungskonzepten, sowie Förderung von autofreien Siedlungen, Strassen oder Begegnungszonen in Quartieren.
- Aufhebung von Parkplätzen zugunsten von Grün- und Aufenthaltsräumen sowie Fussverkehrsflächen oder Veloabstellflächen in den Zentren.
- Wo möglich soll entlang der ODF ein beidseitiges Trassee für die «blaugrüne Infrastruktur» gesichert und umgesetzt werden. «Blau» bedeutet dabei Zurückhalten und Wiederverwenden von Regenwasser (z.B. speichern und nutzbar machen von anfallendem Regenwasser für Bäume). «Grün» bedeutet entsiegelte Flächen mit grosskronigen Hochstammbäumen und naturnah begrünten Baumscheiben. Eine solche «blaugrüne Infrastruktur» ermöglicht einerseits auch künftig klimaangepasste Siedlungsräume (Hitzeunterdrückung), andererseits reduziert das Zurückhalten bzw. Zwischenspeichern von Regenwasser die Gefahr von Überschwemmungen bei ebenfalls zunehmenden Starkregenereignissen.
- Förderung und Weiterentwicklung eines attraktiven und dichten Angebots an Wohnraum und Arbeitsplätzen für die Quartiere der kurzen Wege.
- Schaffung von zusätzlichen lokalen Arbeitsplätzen an geeigneten Standorten mit gutem öV-Anschluss sowie Anbindung an Fuss- und Veloverkehrsnetz.

SF02 Quartier der kurzen Wege – Zentrum Wettingen



Beschrieb der Massnahme

Das Prinzip "Quartier der kurzen Wege" folgt der Annahme, dass hohe Personen- und Nutzungsichten an zentralen Orten ein grosses Umlagerungspotenzial vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf den Fuss- und Veloverkehr (FVV) haben (vgl. ergänzende Informationen ab Seite 4). Dazu braucht es attraktiv und sicher gestaltete Wegverbindungen (z.B. Beschattung und Rastmöglichkeiten), damit Menschen kurze Wege bis zu einem Kilometer primär zu Fuss anstatt mit dem Auto zurücklegen. Die Auswertung zur Erreichbarkeit mit dem Velo zeigt, dass viele Ortszentren innerhalb von fünf Kilometer (15 bis 25 Fahrminuten) erreichbar sind. Auch hier sind attraktiv ausgestaltete Velorouten massgebend dafür, dass die Menschen im GVK-Perimeter vom Auto auf das Velo umsteigen. In der Summe trägt diese Massnahme als echte Alternative zum Auto dazu bei, dass die Menschen in einem attraktiven, klimaangepassten Freiraumgerüst zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs sind. Die Massnahmen zum "Quartier der kurzen Wege" bieten darüber hinaus die Chance, die Qualität im Freiraum ganz generell zu erhöhen und im "menschlichen Massstab" zu gestalten (vgl. Jan Gehl, Städte für Menschen, 2016). Die materielle Grundlage zur Bestimmung von potenziellen "Quartieren der kurzen Wege" im Raum Baden und Umgebung liefern die Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte des kantonalen Richtplans. Die Gesamtbetrachtung für die Gemeinden im GVK-Perimeter zeigt, dass die vom Kanton vorgegebenen Wachstumsziele bis 2040 erreicht werden können. In manchen Gemeinden könnten sie sogar übertroffen werden, wenn die kommunalen Planungen zur Innentwicklung wie geplant umgesetzt werden (z.B. Baden, Wettingen und Obersiggenthal). Mit diesen Planungsvorhaben sind jedoch starke Ungewissheiten und Abhängigkeiten verbunden. Dennoch empfiehlt sich, dass besonders die drei Zentrumsgemeinden Obersiggenthal, Baden und Wettingen an ihren zentralen, gut mit dem öV erschlossenen Lagen, den Fokus auf Wohnraumentwicklung legen. Das Entwickeln von Strategien und Instrumenten zum Erhalt oder der Erhöhung von Angeboten an preisgünstigem Wohnraum, sind in diesem Zusammenhang auf kommunaler Ebene besonders empfehlenswert. Nebst dem erwähnten Umlagerungspotenzial vom MIV auf den FVV kann damit auch der Wachstumsdruck auf die eher peripher gelegenen Quartiere und Gemeinden gemindert werden.

Wettingen hat mit dem REL und dem Entwicklungsrichtplan Landstrasse den Grundstein für eine zentrale Entwicklung mit entsprechender Dichte und Angeboten gelegt. Mit der geplanten Entwicklung bis 2040 kann die Gemeinde eine erste Etappe zur Transformation des Ortszentrums in ein "Quartier der kurzen Wege" umsetzen. Wo in Zukunft mehr Menschen arbeiten und wohnen, sind auch stadtökologische Massnahmen im Freiraum wie z.B. "Raumsicherung" für die "blaugrüne Infrastruktur" (vgl. ergänzende Informationen S. 3), Beschattung von Strassenräumen, Knoten und Plätzen von zentraler Bedeutung. Als erste Massnahme sollte in Wettingen dementsprechend ein attraktives Freiraumsystem als Grundgerüst für weitere raumrelevante Entwicklungen implementiert werden, das sich in diesen Räumen durch eine merkbar höhere Aufenthaltsqualität und damit eine höhere Aufenthaltsdauer der Personen auszeichnet. Die ortsbauliche Entwicklung mit entsprechender Zieldichte für ein funktionierendes "Quartier der kurzen Wege" kann so auch mit einem weiteren Umsetzungshorizont (2040+) aufwärtskompatibel sein.

Zuständigkeiten und Prozessuale

Federführung	Gemeinde Wettingen	Beteiligte	Kanton, Grundeigentümerschaften
Standort	Gesamter GVK Perimeter	Investitionskosten (+/- 40 %)	Die Massnahmen umfassen einerseits raumplanerische Massnahmen, andererseits freiräumliche Aufwertungen abseits der Kantonsstrasse. Die Kosten fallen primär bei den Gemeinden an, der genaue Umfang ist aber auf dieser Flughöhe schwer schätzbar und hängt von der konkreten Ausgestaltung ab.
		Laufende Kosten	

Herleitung aus Lagebeurteilung

Die Bevölkerung im Raum Baden und Umgebung soll bis 2040 um 30% wachsen. Kanton und Gemeinden streben dabei eine höhere Dichte an. Untersuchungen zeigen, dass diese Kombination genutzt werden kann, um in zentral gelegenen Räumen eine hohe bauliche Dichte mit einer guten Nutzungsmischung sowie attraktiven, klimagerecht gestalteten Freiräumen und Fusswegnetzen zu schaffen. In solchen Räumen werden kurze Wege und funktionierende Nachbarschaften gefördert, was den heute vergleichsweise tiefen Anteil des Fussverkehrs spürbar erhöht.

Abhängigkeiten zu weiteren Massnahmen

- Umgestaltung Landstrasse Wettingen (SF14)
- Regionales Parkplatzmanagement (MM03)
- Aufwertung kommunale Fussverkehrsnetze (FV14)

Wirkung und Zielbeitrag der Massnahme SF02

Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mit der Gestaltung eines hochwertigen und klimagerechten Freiraumgerüstes im Zentrum von Wettingen wird dessen Attraktivität als Wohn-, Arbeits- und Einkaufsstandort gestärkt. Damit erhöht sich die Lebensqualität für die lokale Bevölkerung und – als wichtiger Zielort – für die ganze Region. ▪ Damit werden die Voraussetzungen verbessert, dass ein überdurchschnittlich grosser Teil des regionalen Wachstums in diesem zentralen Raum erfolgen kann. Zudem wird die lokale Wirtschaft gefördert. ▪ Das in das erwähnte Freiraumgerüst eingebettete dichte und qualitativ hochstehende Wegnetz erhöht den Anteil des Fussverkehrs im Sinne eines Quartiers der kurzen Wege. Damit wird ein wichtiger Beitrag auf dem Weg zu einer flächensparenden Mobilität geleistet. <p>Insgesamt sind im GVK sieben Ziele definiert. Die vorliegende Massnahme beeinflusst drei der sieben Ziele.</p>	 Attraktiver und zukunftsfähiger Lebensraum
		 Siedlungsentwicklung an gut erreichbaren Orten
		 Flächensparende Mobilität

Wirkung und Zielbeitrag des Handlungsfelds Stadt- und Freiraum

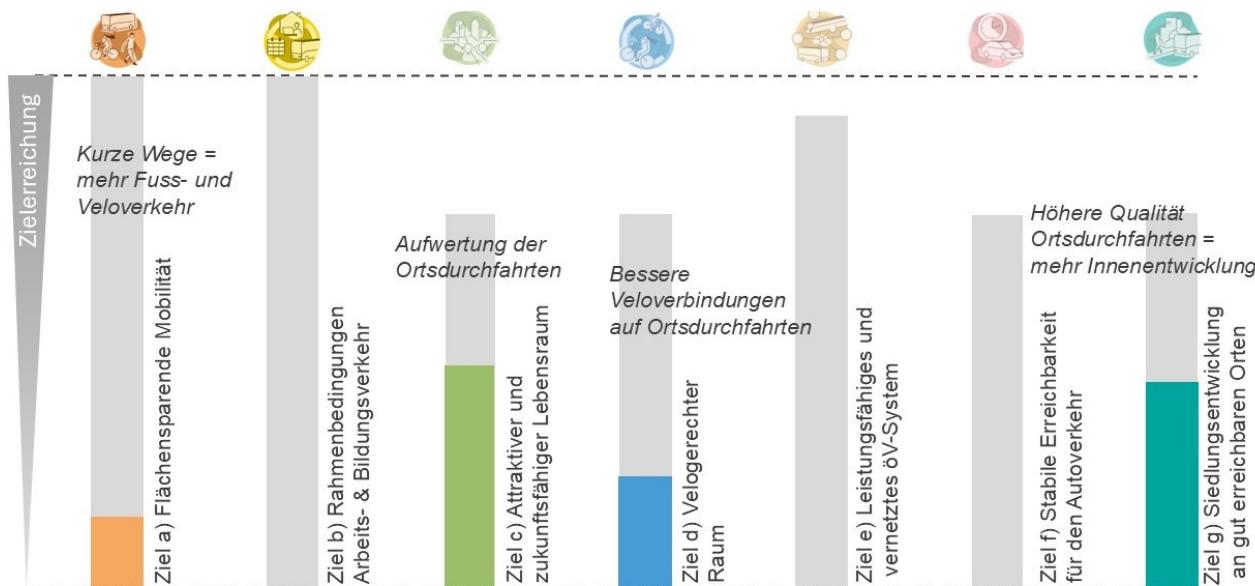
Mit der Umsetzung aller Massnahmen des Massnahmenfächers GVK 2040¹, der in rund 50 GVK-Massnahmenblättern beschrieben ist, werden zwei Ziele vollständig erreicht, fünf Ziele können in hohem Masse erfüllt werden. Die verbleibenden Ziellücken sind darauf zurückzuführen, dass in Nussbaumen und Baden Zentrum ohne MIV-Entlastung (z.B. durch Verlagerung auf eine Zentrumsentlastung) nicht alle notwendigen Massnahmen möglich sind.

Die Aufwertung verschiedener Ortsdurchfahrten (Kantonsstrassen innerorts) hat grosse Wirkungen auf die Qualität der Ortsdurchfahrten bzw. deren Wahrnehmung als Lebensräume. Ausserdem aktivieren aufgewertete

¹ Ohne Zentrumsentlastung (SB06), ohne langfristige Optionen öV-Hauptkorridore (BB10), ohne S-Bahn-Haltestelle Tägerhard (BB11) und ohne langfristige Massnahmen am Brückenkopf Ost

Ortsdurchfahrten Siedlungspotenziale und ermöglichen bessere Veloverbindungen entlang der Kantonsstrassen. Die Quartiere der kurzen Wege unterstützen die Siedlungsentwicklung nach Innen und führen zu höheren Anteilen für den Fuss- und Veloverkehr sowie einem attraktiv gestalteten, klimaangepassten Freiraumgerüst.

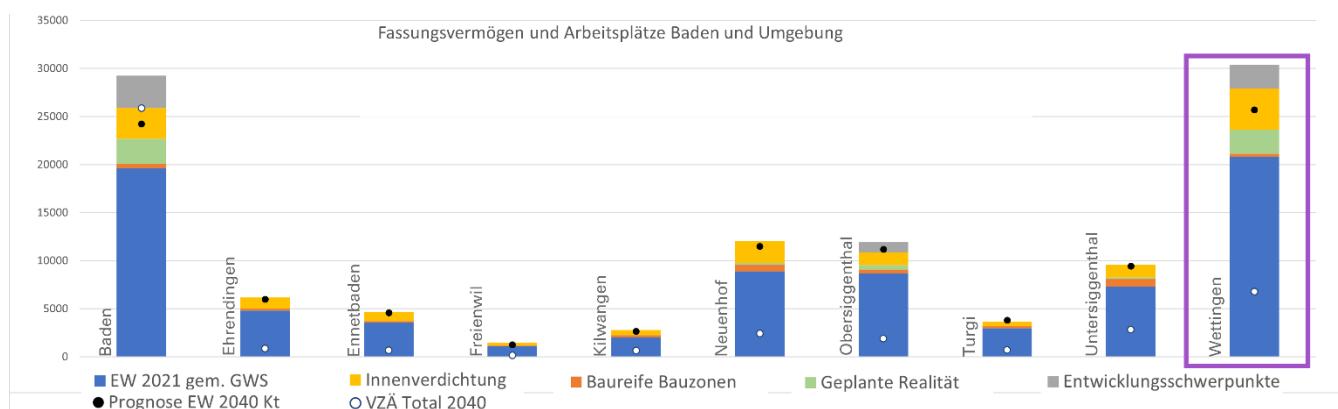
In folgender Grafik verdeutlichen die ausgefüllten Flächen die Zielerreichungsbeiträge aller 15 "Stadt- und Freiraum"- Massnahmen an der Gesamt-Zielerreichung des GVK-Massnahmenfächers.



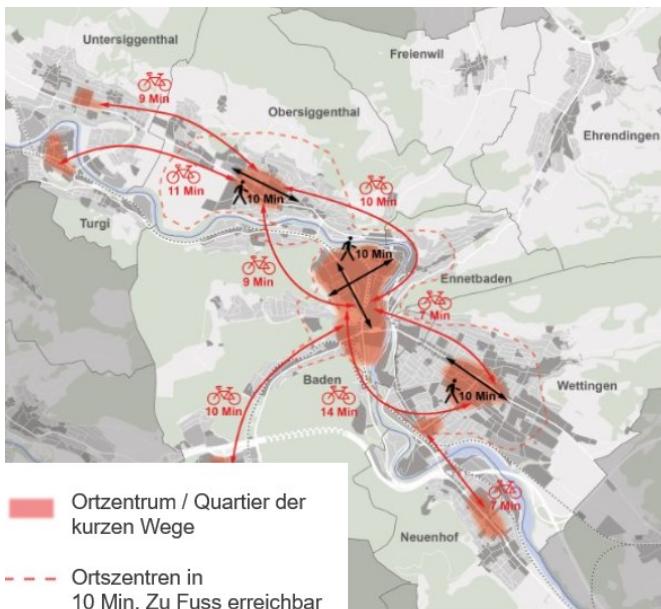
Weiterführende Dokumente / Links

- REL Wettingen: <https://www.wettingen.ch/planungsprojekte/37121>

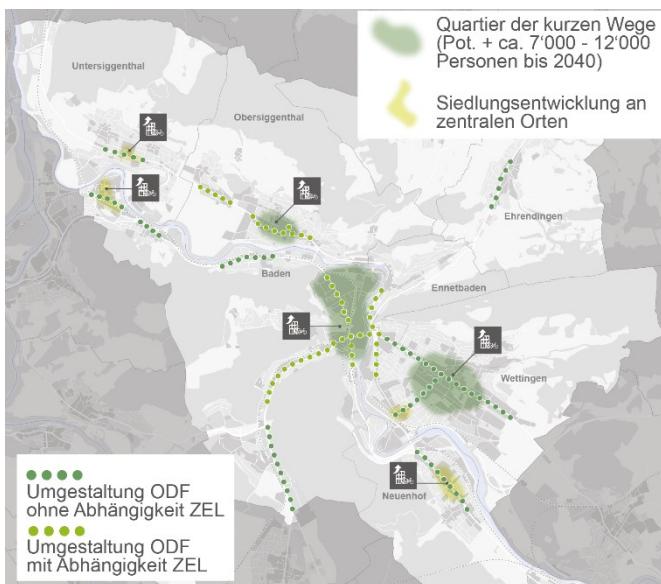
Ergänzende Informationen



Die wichtigsten Kennwerte je Gemeinde zu den Wohnraumkapazitäten und der Arbeitsplatzprognose wurde in obigem Übersichtsdiagramm dargestellt. Die Zahlen zum Wohnraum stammen aus der Berechnung des Innentwicklungspotenzials. Die Arbeitsplätze und Beschäftigten wurden separat aus den Daten des BFS gezogen resp. berechnet.

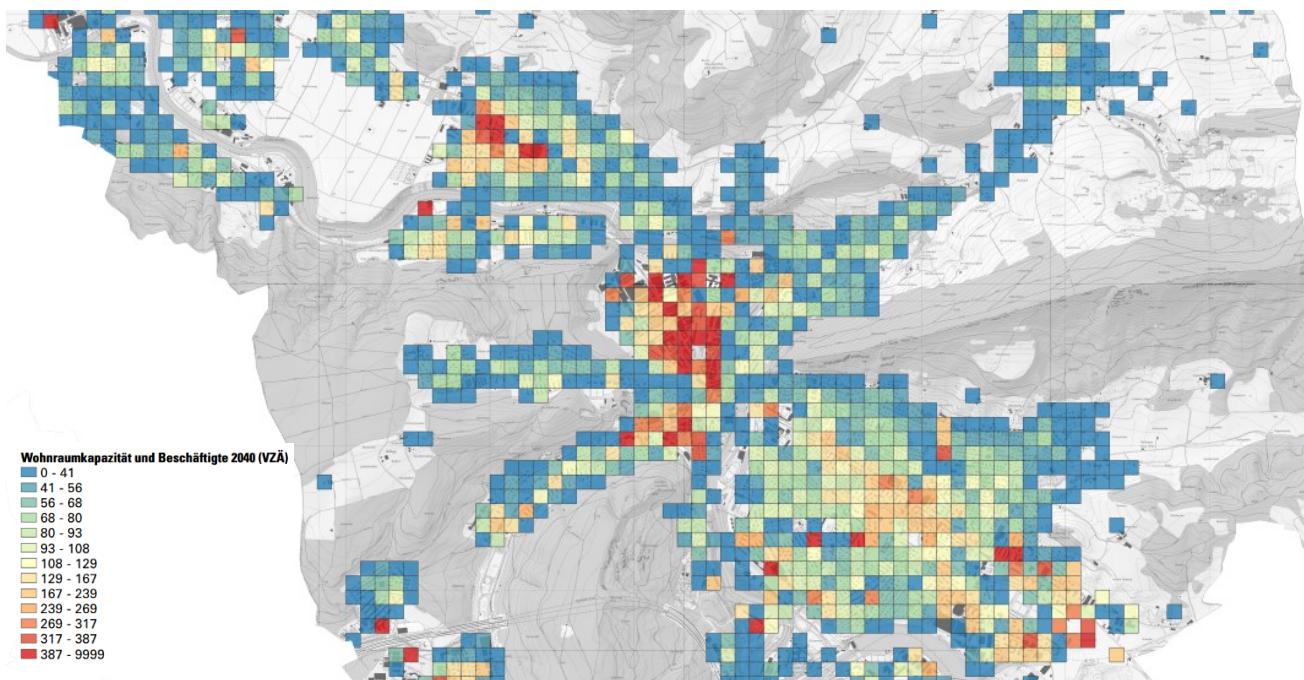


- Innerhalb von 1 km (10 bis 15 Gehminuten) erreicht ein Grossteil der regionalen Bevölkerung ein Ortszentrum mit Einkaufsmöglichkeiten.
- Innerhalb von 5 km (15 bis 25 Fahrminuten) sind viele Ortszentren mit dem Velo erreichbar.
- Die Verkehrsmittelwahl ist abhängig von der Siedlungsdichte, vom Nutzungsmix (höherer Fussverkehrsanteil bei hoher Dichte und gutem Mix) und von attraktiv gestalteten Wegen (Beschattung, Rastmöglichkeiten mit z.B. Bänken und Trinkbrunnen)



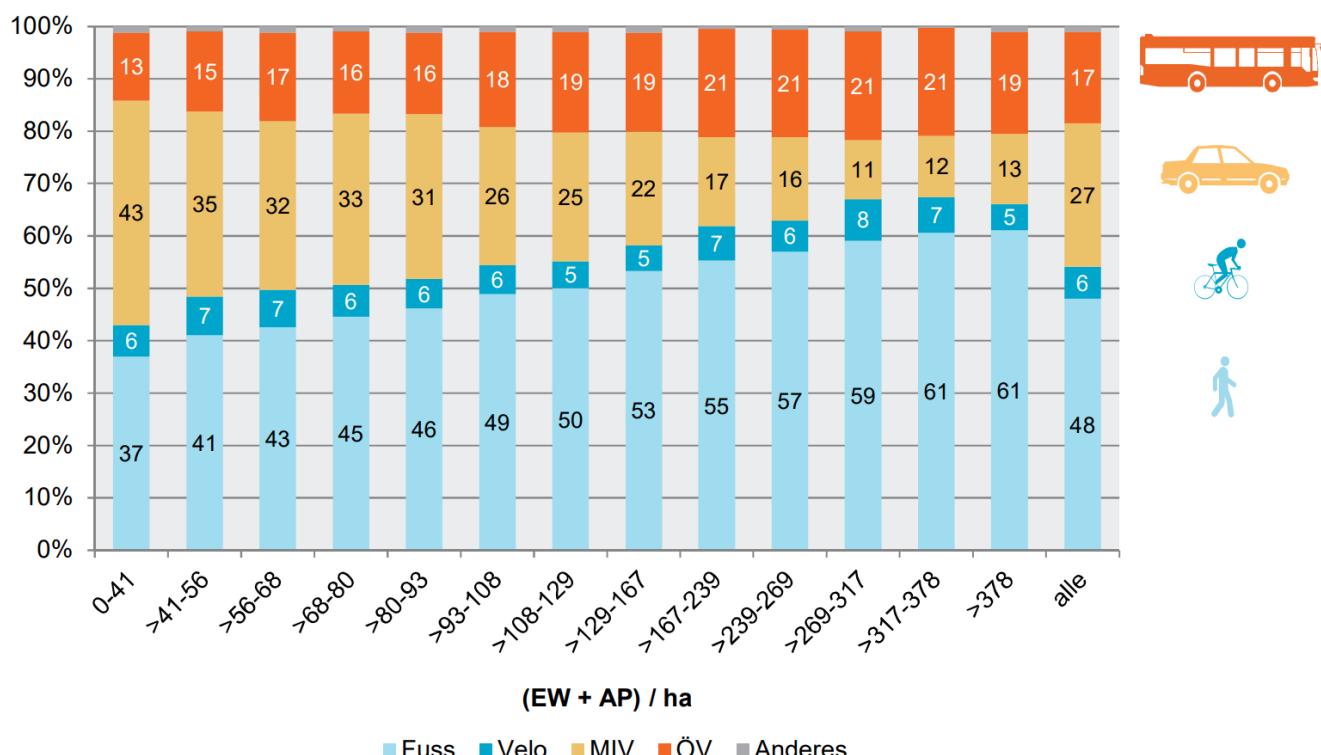
Die Ortsdurchfahrten sind als Teil des öffentlichen Raums im Quartier der kurzen Wege wesentlicher Bestandteil einer lebenswerten, klimaangepassten Stadt. Massnahmen die dazu beitragen sind:

- Raumplanerische Massnahmen der Gemeinden für eine zentrale Entwicklung mit entsprechender Dichte und Angeboten.
- Bei geplanten hohen Personen- und Nutzungsdichten Fokus auf stadt-klimatischen Massnahmen wie z.B. "Raumsicherung" für die blaugrüne Infrastruktur, Beschattung von Strassenräumen, Knoten und Plätzen legen
- Anreize schaffen, Wege bis 1 km Länge zu Fuss und bis 5 km Länge mit dem Velo zurückzulegen (Quartier der kurzen Wege).
- Umgestaltung der Ortsdurchfahrten zu attraktiven, zukunftsfähigen Lebensräumen.



Die Grafik zeigt die Wohnraumkapazitäten gemäss Bauzonenordnung und Arbeitstätige unter Berücksichtigung der Wachstumsprognose im Jahr 2040 (Dargestellt im Hektarraster).

Eine hohe und zunehmende Personendichte (Einwohnende und Arbeitstätige) ermöglicht es, dass mehr Menschen zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs sind. Dieses Umlagerungspotenzial weg vom MIV hin zu einem urbanen Mobilitätsverhalten, wird in der Studie Mobilitätsverhalten und Dichte des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE, 2018) beschrieben und illustriert.



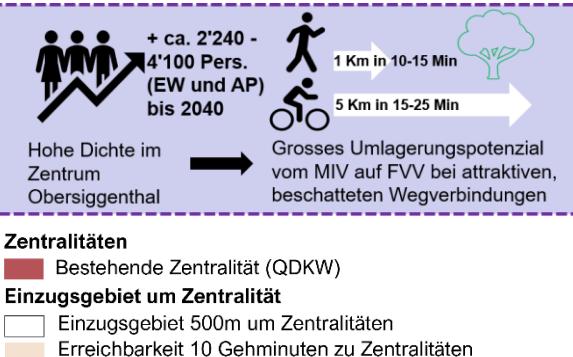
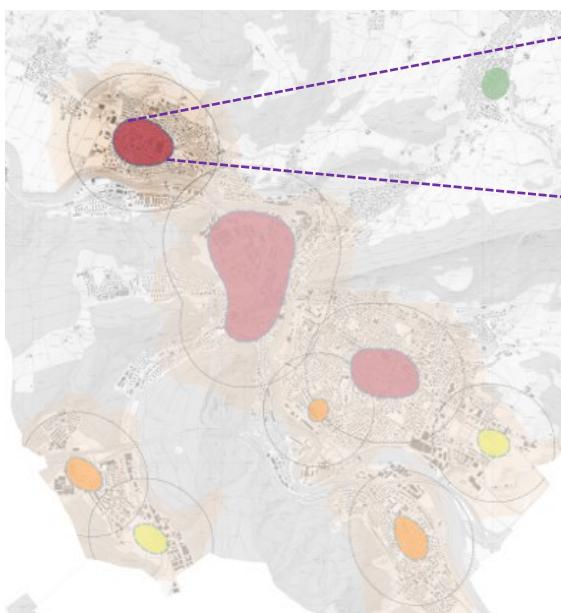
Die Ergebnisse aus einem Forschungsprogramm des ETH Wohnforums zur Stadt der kurzen Wege besagen, dass in einem Radius von 500 Metern um einen öV-Haltepunkt 10'000 Einwohnende (EW) und 5'000 Arbeitende (AP) liegen müssen, damit ein "Quartier der kurzen" Wege funktioniert.

Die materielle Grundlage zur Bestimmung von potenziellen "Quartieren der kurzen Wege" im Raum Baden und Umgebung liefern die Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte des kantonalen Richtplans. Daneben wurden auch kommunale Raumentwicklungsstrategien und -konzepte sowie die gültigen Gestaltungspläne ausgewertet. Mittels Wohnraumkapazitätsanalyse wurde das Innenentwicklungspotenzial auf bestehenden Grundstücksflächen berechnet (GWS,2021). Die Prognose für die Arbeitsplatzentwicklung bis 2040 stützt sich auf einen Datensatz des Bundesamts für Statistik (BFS) aus dem Jahr 2020.

In Wettingen arbeiten und wohnen in einem Radius von 500 Meter um die Bushaltestelle Zentrumsplatz Wettingen rund 8'000 Personen. Bis ins Jahr 2040 bestehen Kapazitäten für ca. 10'000 Personen (zusätzlich ca. 1'400 - 2'600 Pers.). Diese Auswertung zeigt, dass die Transformation von bestehenden Siedlungen in Städten und Agglomerationen hin zu höheren Personen- und Nutzungsdichten in der Regel lange dauert. Und nur eine hohe Dichte allein motiviert noch niemanden, zu Fuss oder mit dem Velo zu gehen. Jan Gehl, einer der bekanntesten Stadtplaner unserer Zeit, propagiert in seinem Buch "Städte für Menschen" deshalb den menschlichen Massstab. Wichtigster Grundsatz für eine Stadtplanung nach menschlichem Mass ist, dass der Siedlungsraum mit der Geschwindigkeit eines Fussgängers erlebt wird, statt aus einem Fahrzeug heraus. Nur so kann es gelingen, sowohl bestehende Metropolen oder eben auch wachsende Agglomerationsgemeinden zu "Städten für Menschen" zu machen. Er beschreibt auch, dass je näher sich Menschen kommen, desto persönlicher deren Beziehungen werden. In der modernen städtebaulichen Entwicklung sollen deshalb nicht die Gebäude in den Fokus gerückt, sondern die Räume dazwischen als Bewegungs- und Begegnungsorte gestaltet werden. Zu einem attraktiven, klimaangepasst gestalteten Freiraumgerüst gehören neben Wegen, Plätzen und Pärken auch die Ortsdurchfahrten als Teil des öffentlich zugänglichen Lebensraums. "Schnell" umsetzbare Massnahmen, die als Grundgerüst und qualitativer Orientierungsrahmen der nachgelagerten städtebaulichen Entwicklung zugrunde gelegt werden können, sind:

- Veränderung des Modalsplits gemäss Zielvorgabe GVK mittels Umgestaltung und Umnutzung von Verkehrs- und Parkierflächen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs.
- Förderung einer attraktiven, klimaangepassten und direkten Fuss- und Veloinfrastruktur auf dem Gemeindegebiet.
- Gestalten von "velo- und fussverkehrsfreundlichen" Strassen mittels Betriebs- und Gestaltungskonzepten, sowie Förderung von autofreien Siedlungen, Strassen oder Begegnungszonen in Quartieren.
- Aufhebung von Parkplätzen zugunsten von Grün- und Aufenthaltsräumen sowie Fussverkehrsflächen oder Veloabstellflächen in den Zentren.
- Wo möglich soll entlang der ODF ein beidseitiges Trassee für die «blaugrüne Infrastruktur» gesichert und umgesetzt werden. «Blau» bedeutet dabei Zurückhalten und Wiederverwenden von Regenwasser (z.B. speichern und nutzbar machen von anfallendem Regenwasser für Bäume). «Grün» bedeutet entsiegelte Flächen mit grosskronigen Hochstammbäumen und naturnah begrünten Baumscheiben. Eine solche «blaugrüne Infrastruktur» ermöglicht einerseits auch künftig klimaangepasste Siedlungsräume (Hitzeminderung), andererseits reduziert das Zurückhalten bzw. Zwischenspeichern von Regenwasser die Gefahr von Überschwemmungen bei ebenfalls zunehmenden Starkregenereignissen.
- Förderung und Weiterentwicklung eines attraktiven und dichten Angebots an Wohnraum und Arbeitsplätzen für die Quartiere der kurzen Wege.
- Schaffung von zusätzlichen lokalen Arbeitsplätzen an geeigneten Standorten mit gutem öV-Anschluss sowie Anbindung an Fuss- und Veloverkehrsnetz.

SF03 Quartier der kurzen Wege – Zentrum Obersiggenthal



Diese Massnahme gehört zum Massnahmenfänger GVK 2040. Die Machbarkeit dieser Massnahme ist grob abgeklärt. Nach dem Beschluss des Grossen Rats im 2026 starten zu gegebener Zeit die Vertiefungsarbeiten in den Gemeinden. Zukünftige Erkenntnisse können unter Umständen Anpassungen an der Massnahme auslösen.

Beschrieb der Massnahme

Das Prinzip "Quartier der kurzen Wege" folgt der Annahme, dass hohe Personen- und Nutzungsdichten an zentralen Orten ein grosses Umlagerungspotenzial vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf den Fuss- und Veloverkehr (FVV) haben (vgl. ergänzende Informationen ab Seite 4). Dazu braucht es attraktiv und sicher gestaltete Wegverbindungen (z.B. Beschattung und Rastmöglichkeiten), damit Menschen kurze Wege bis zu einem Kilometer primär zu Fuss anstatt mit dem Auto zurücklegen. Die Auswertung zur Erreichbarkeit mit dem Velo zeigt, dass viele Ortszentren innerhalb von fünf Kilometer (15 bis 25 Fahrminuten) erreichbar sind. Auch hier sind attraktiv ausgestaltete Velorouten massgebend dafür, dass die Menschen im GVK-Perimeter vom Auto auf das Velo umsteigen. In der Summe trägt diese Massnahme als echte Alternative zum Auto dazu bei, dass die Menschen in einem attraktiven, klimaangepassten Freiraumgerüst zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs sind. Die Massnahmen zum "Quartier der kurzen Wege" bieten darüber hinaus die Chance, die Qualität im Freiraum ganz generell zu erhöhen und im "menschlichen Massstab" zu gestalten (vgl. Jan Gehl, Städte für Menschen, 2016). Die materielle Grundlage zur Bestimmung von potenziellen "Quartieren der kurzen Wege" im Raum Baden und Umgebung liefern die Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte des kantonalen Richtplans. Die Gesamtbetrachtung für die Gemeinden im GVK-Perimeter zeigt, dass die vom Kanton vorgegebenen Wachstumsziele bis 2040 erreicht werden können. In manchen Gemeinden könnten sie sogar übertroffen werden, wenn die kommunalen Planungen zur Innentwicklung wie geplant umgesetzt werden (z.B. Baden, Wettingen und Obersiggenthal). Mit diesen Planungsvorhaben sind jedoch starke Ungewissheiten und Abhängigkeiten verbunden. Dennoch empfiehlt sich, dass besonders die drei Zentrumsgemeinden Obersiggenthal, Baden und Wettingen an ihren zentralen, gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen, den Fokus auf Wohnraumentwicklung legen. Das Entwickeln von Strategien und Instrumenten zum Erhalt oder der Erhöhung von Angeboten an preisgünstigem Wohnraum, sind in diesem Zusammenhang auf kommunaler Ebene besonders empfehlenswert. Nebst dem erwähnten Umlagerungspotenzial vom MIV auf den FVV kann damit auch der Wachstumsdruck auf die eher peripher gelegenen Quartiere und Gemeinden gemindert werden.

Die Gemeinde Obersiggenthal hat mit ihren seit 2016 unter dem Titel "Erscheinungsbild Landstrasse" laufenden Arbeiten den raumplanerischen Grundstein für eine zentrale Entwicklung mit entsprechender Dichte und Angeboten gelegt. Mit der geplanten Entwicklung bis 2040 kann die Gemeinde eine erste Etappe zur Transformation des Ortszentrums Nussbaumen in ein "Quartier der kurzen Wege" umsetzen. Wo mehr Menschen arbeiten und wohnen, sind auch stadtökologische Massnahmen im Freiraum wie z.B. "Raumsicherung" für die "blaugrüne Infrastruktur" (vgl. ergänzende Informationen S. 3), Beschattung von Strassenräumen, Knoten und Plätzen von zentraler Bedeutung. Als erste Massnahme sollte in Obersiggenthal dementsprechend ein attraktives Freiraumsystem als Grundgerüst für weitere raumrelevante Entwicklungen implementiert werden, das sich in diesen Räumen durch eine merkbar höhere Aufenthaltsqualität und damit eine höhere Aufenthaltsdauer der Personen auszeichnet. Die ortsbauliche Entwicklung mit entsprechender Zieldichte für ein funktionierendes "Quartier der kurzen Wege" kann so auch mit einem längeren Umsetzungshorizont (2040+) aufwärtskompatibel sein.

Zuständigkeiten und Prozessuale

Federführung	Gemeinde Obersiggenthal	Beteiligte	Kanton, Grundeigentümerschaften
Standort	Gesamter GVK Perimeter	Investitionskosten (+/- 40 %) Laufende Kosten	<i>Die Massnahmen umfassen einerseits raumplanerische Massnahmen, andererseits freiräumliche Aufwertungen abseits der Kantonsstrasse. Die Kosten fallen primär bei den Gemeinden an, der genaue Umfang ist aber auf dieser Flughöhe schwer schätzbar und hängt von der konkreten Ausgestaltung ab</i>

Herleitung aus Lagebeurteilung

Die Bevölkerung im Raum Baden und Umgebung soll bis 2040 um 30% wachsen. Kanton und Gemeinden streben dabei eine höhere Dichte an. Untersuchungen zeigen, dass diese Kombination genutzt werden kann, um in zentral gelegenen Räumen eine hohe bauliche Dichte mit einer guten Nutzungsmischung sowie attraktiven, klimagerecht gestalteten Freiräumen und Fusswegnetzen zu schaffen. In solchen Räumen werden kurze Wege und funktionierende Nachbarschaften gefördert, was den heute vergleichsweise tiefen Anteil des Fussverkehrs spürbar erhöht.

Abhängigkeiten zu weiteren Massnahmen

- Umgestaltung Landstrasse Nussbaumen (SF11)
- Regionales Parkplatzmanagement (MM03)
- Aufwertung kommunale Fussverkehrsnetze (FV14)

Wirkung und Zielbeitrag der Massnahme SF03

Wirkung

- Mit der Gestaltung eines hochwertigen und klimagerechten Freiraumgerüstes im Zentrum von Obersiggenthal wird dessen Attraktivität als Wohn-, Arbeits- und Einkaufsstandort gestärkt. Damit erhöht sich die Lebensqualität für die lokale Bevölkerung und – als wichtiger Zielort – für die ganze Region.
- Damit werden die Voraussetzungen verbessert, dass ein überdurchschnittlich grosser Teil des regionalen Wachstums in diesem zentralen Raum erfolgen kann. Zudem wird die lokale Wirtschaft gefördert.
- Das in das erwähnte Freiraumgerüst eingebettete, dichte und qualitativ hochstehende Wegenetz erhöht den Anteil des Fussverkehrs im Sinne eines „Quartiers der kurzen Wege“. Damit wird ein wichtiger Beitrag auf dem Weg zu einer flächensparenden Mobilität geleistet.

Insgesamt sind im GVK sieben Ziele definiert. Die vorliegende Massnahme beeinflusst drei der sieben Ziele.



Attraktiver und
zukunftsfähiger
Lebensraum



Siedlungsentwicklung
an gut erreichbaren
Orten



Flächensparende
Mobilität

Wirkung und Zielbeitrag des Handlungsfelds Stadt- und Freiraum

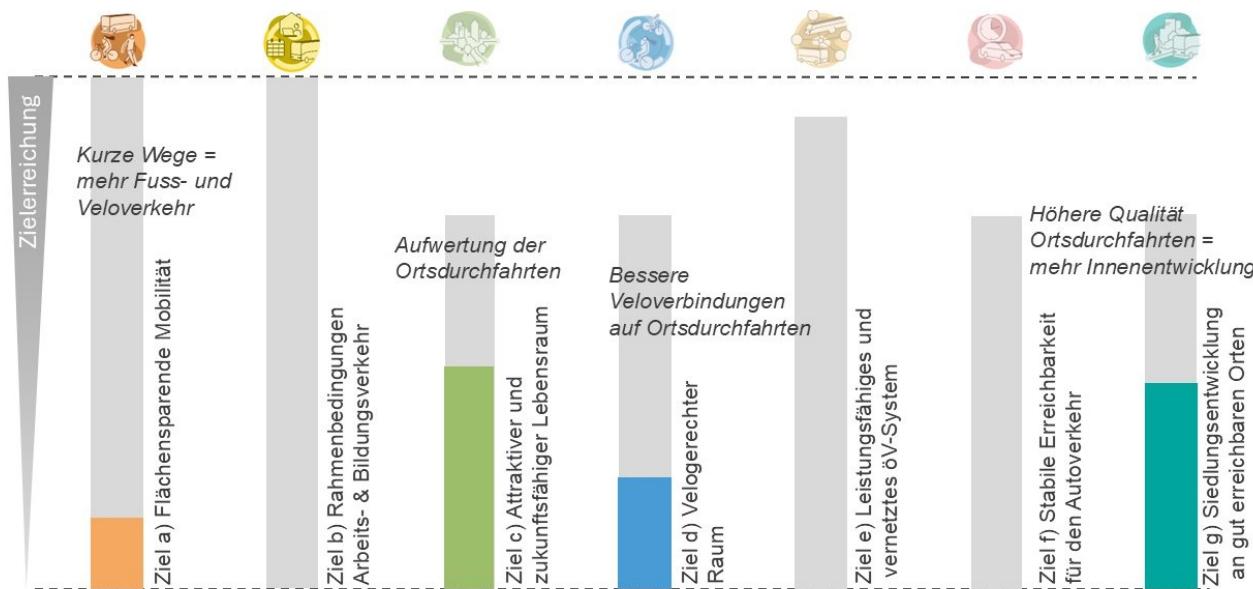
Mit der Umsetzung aller Massnahmen des Massnahmenfächers GVK 2040¹, der in rund 50 GVK-Massnahmenblättern beschrieben ist, werden zwei Ziele vollständig erreicht, fünf Ziele können in hohem Masse erfüllt werden. Die verbleibenden Ziellücken sind darauf zurückzuführen, dass in Nussbaumen und Baden Zentrum ohne MIV-Entlastung (z.B. durch Verlagerung auf eine Zentrumsentlastung) nicht alle notwendigen Massnahmen möglich sind.

Die Aufwertung verschiedener Ortsdurchfahrten (Kantonsstrassen innerorts) hat grosse Wirkungen auf die Qualität der Ortsdurchfahrten bzw. deren Wahrnehmung als Lebensräume. Außerdem aktivieren aufgewertete Ortsdurchfahrten Siedlungspotenziale und ermöglichen bessere Veloverbindungen entlang der Kantonsstrassen.

¹ Ohne Zentrumsentlastung (SB06), ohne langfristige Optionen öV-Hauptkorridore (BB10), ohne S-Bahn-Haltestelle Tägerhard (BB11) und ohne langfristige Massnahmen am Brückenkopf Ost

Die Quartiere der kurzen Wege unterstützen die Siedlungsentwicklung nach Innen und führen zu höheren Anteilen für den Fuss- und Veloverkehr sowie einem attraktiv gestalteten, klimaangepassten Freiraumerüst.

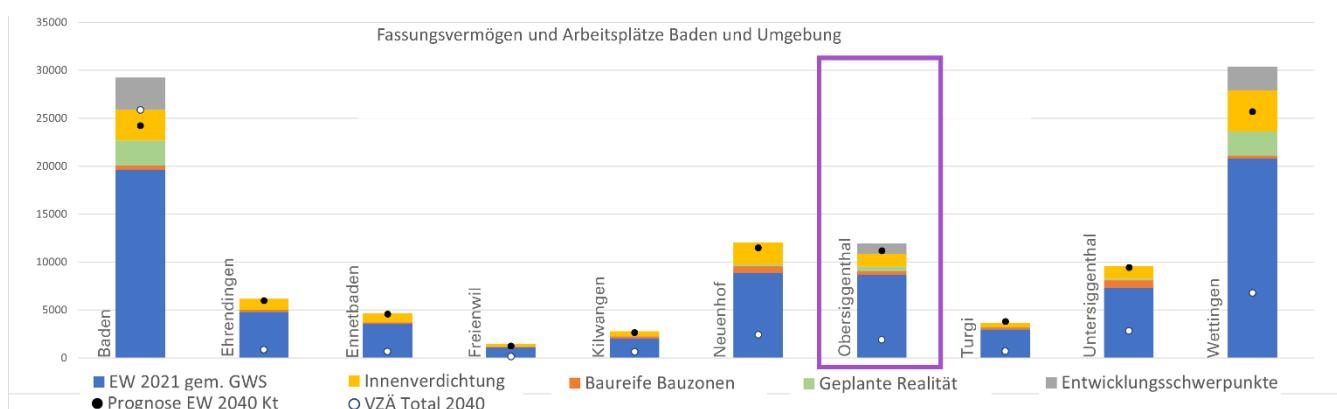
In folgender Grafik verdeutlichen die ausgefüllten Flächen die Zielerreichungsbeiträge aller 15 "Stadt- und Freiraum"-assnahmen an der Gesamt-Zielerreichung des GVK-Massnahmenfächers.



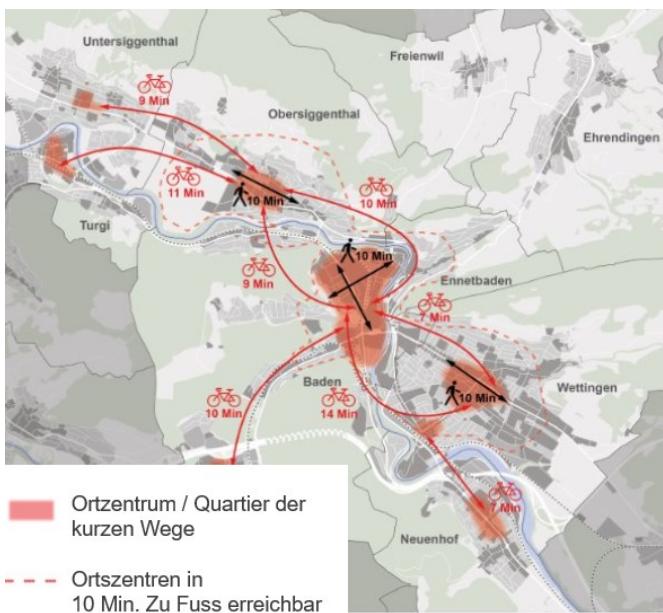
Weiterführende Dokumente / Links

- Erscheinungsbild Landstrasse Obersiggenthal:
<https://www.ritersiggenthal.ch/aktuelles/aktuelles/news-detail/news/erscheinungsbild-landstrasse/>

Ergänzende Informationen

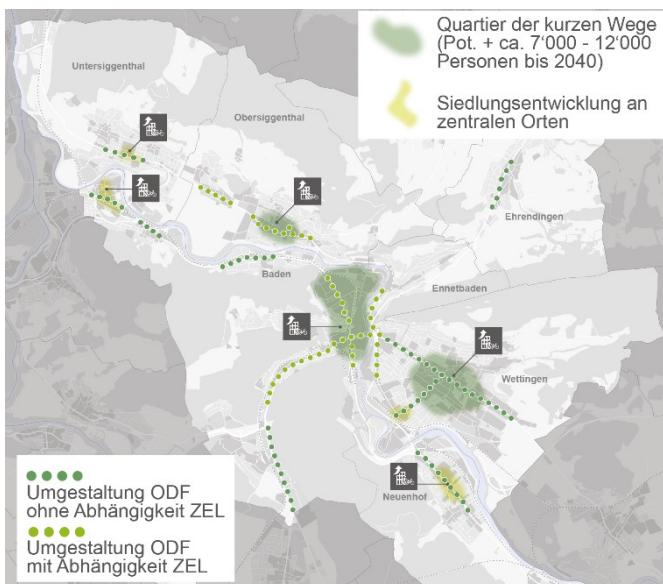


Die wichtigsten Kennwerte je Gemeinde zu den Wohnraumkapazitäten und der Arbeitsplatzprognose wurde in einem Übersichtsdiagramm dargestellt. Die Zahlen zum Wohnraum stammen aus der Berechnung des Fassungsvermögens. Die Arbeitsplätze und Beschäftigten wurden separat aus den Daten des BFS gezogen resp. berechnet.



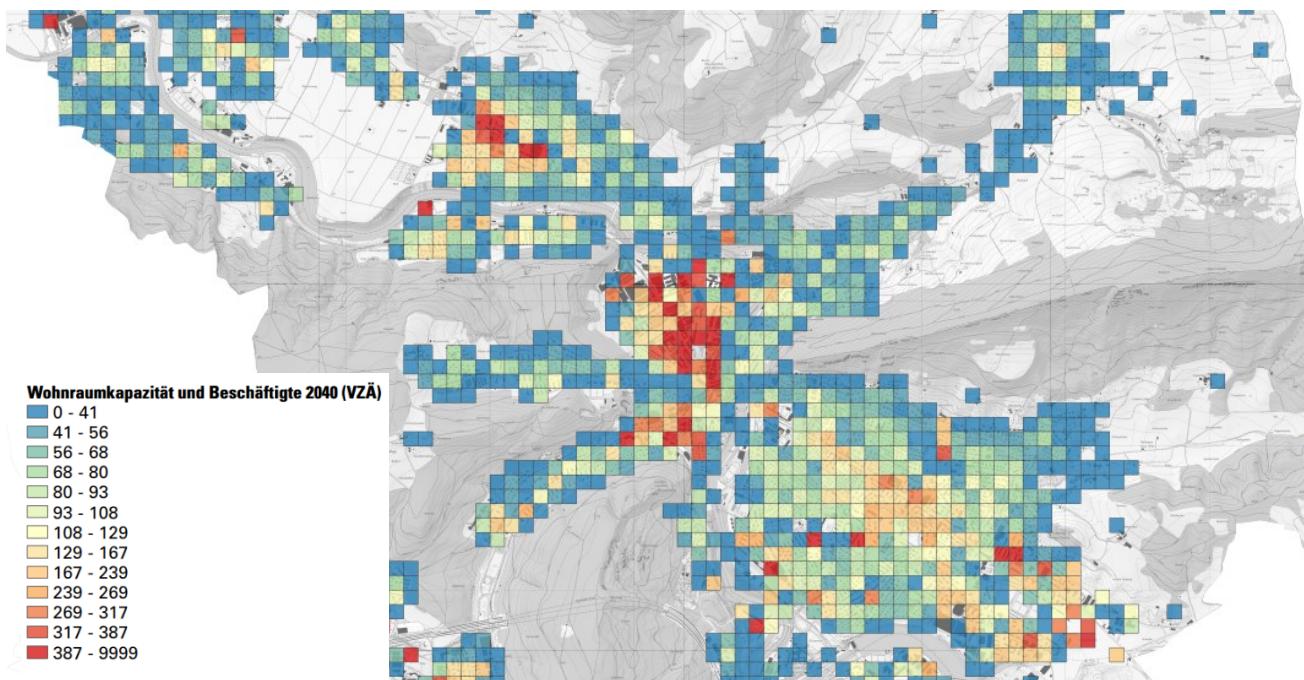
Dem "Quartier der kurzen Wege" liegt die Annahme zugrunde, dass hohe Personen- und Nutzungsdichten an zentralen Orten ein grosses Umlagerungspotenzial vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf den Fuss- und Veloverkehr haben (FVV):

- Innerhalb von 1 km (10 bis 15 Gehminuten) erreicht ein Grossteil der regionalen Bevölkerung ein Ortszentrum mit Einkaufsmöglichkeiten.
- Innerhalb von 5 km (15 bis 25 Fahrminuten) sind viele Ortszentren mit dem Velo erreichbar.
- Die Verkehrsmittelwahl ist abhängig von der Siedlungsdichte, vom Nutzungsmix (höherer Fussverkehrsanteil bei hoher Dichte und gutem Mix) und von attraktiv gestalteten Freiraumsystemen mit Wegen und Plätzen (Beschattung, Rastmöglichkeiten mit z.B. Bänken und Trinkbrunnen)



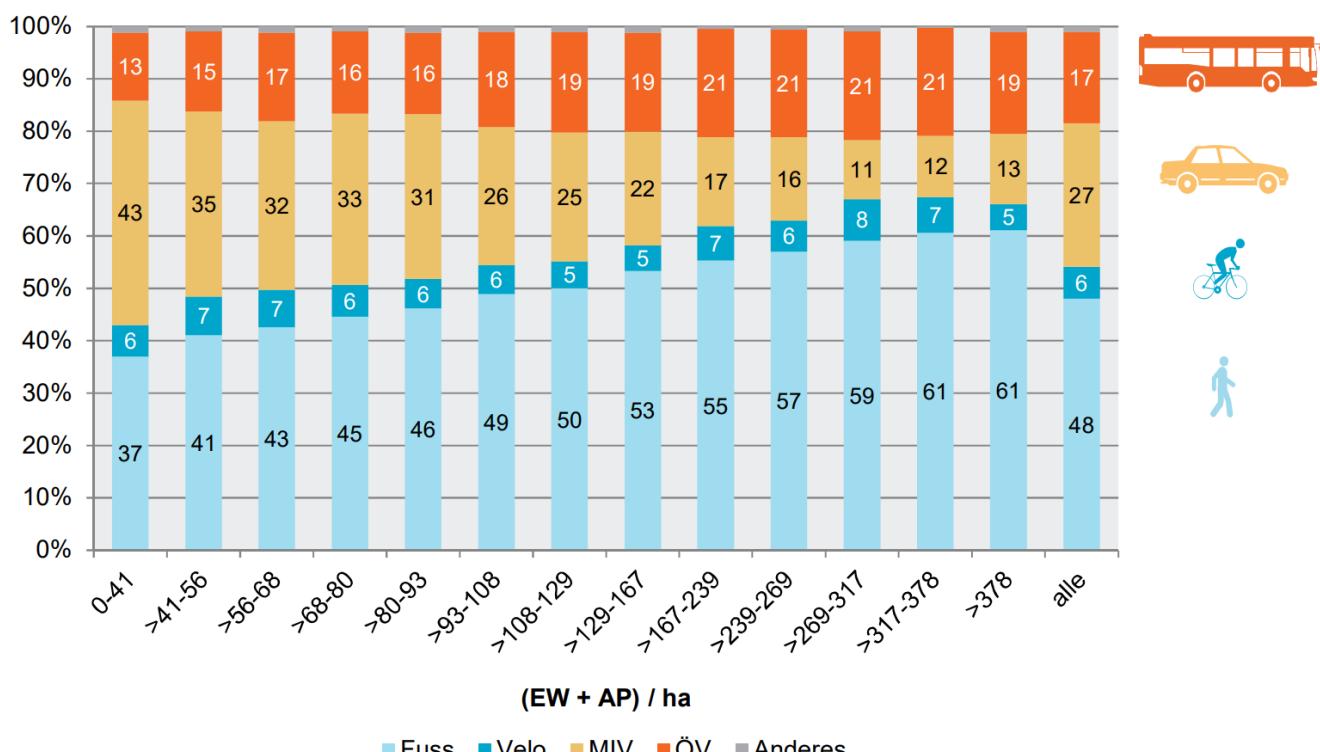
Die Ortsdurchfahrten sind als Teil des öffentlichen Raums im "Quartier der kurzen Wege" wesentlicher Bestandteil einer lebenswerten, klimaangepassten Stadt. Massnahmen die dazu beitragen sind:

- Raumplanerische Massnahmen der Gemeinden für eine zentrale Entwicklung mit entsprechender Dichte und Angeboten.
- Bei geplanten hohen Personen- und Nutzungsdichten Fokus auf stadt-klimatischen Massnahmen wie z.B. "Raumsicherung" für die "blaugrüne Infrastruktur", Beschattung von Strassenräumen, Knoten und Plätzen legen
- Anreize schaffen, Wege bis 1 km Länge zu Fuss und bis 5 km Länge mit dem Velo zurückzulegen ("Quartier der kurzen Wege").



Die Grafik zeigt die Wohnraumkapazitäten gemäss Bauzonenordnung und Arbeitstätige unter Berücksichtigung der Wachstumsprognose im Jahr 2040 (Dargestellt im Hektarraster).

Eine hohe und zunehmende Personendichte (Einwohnende und Arbeitstätige) ermöglicht es, dass mehr Menschen zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs sind. Dieses Umlagerungspotenzial weg vom MIV hin zu einem urbanen Mobilitätsverhalten, wird in der Studie Mobilitätsverhalten und Dichte des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE, 2018) beschrieben und illustriert.



Die Ergebnisse aus einem Forschungsprogramm des ETH Wohnforums zur Stadt der kurzen Wege besagen, dass in einem Radius von 500 Metern um einen öV-Haltepunkt 10'000 Einwohner (EW) und 5'000 Arbeitende

(AP) liegen müssen, damit ein "Quartier der kurzen" Wege funktioniert. Das entspricht einem Verhältnis von 2 EW zu 1 AP.

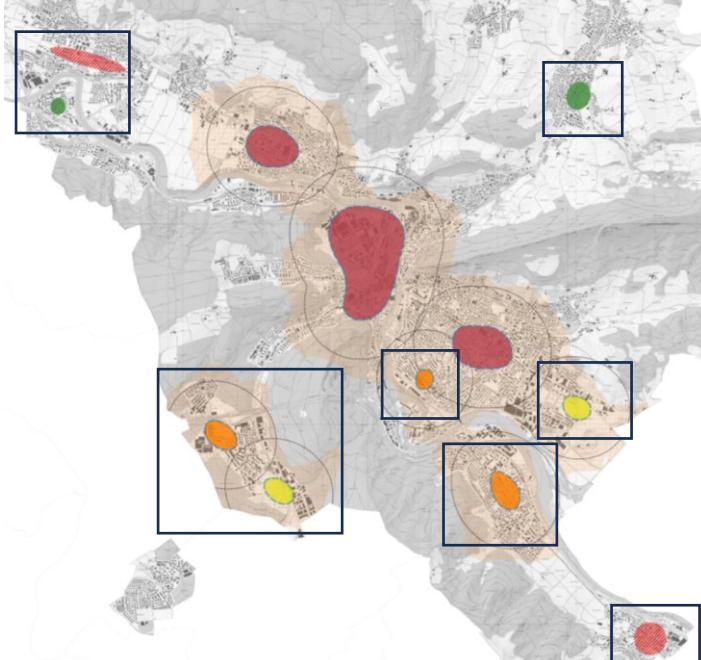
Die materielle Grundlage zur Bestimmung von potenziellen "Quartieren der kurzen Wege" im Raum Baden und Umgebung liefern die Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte des kantonalen Richtplans. Daneben wurden auch kommunale Raumentwicklungsstrategien und -konzepte sowie die gültigen Gestaltungspläne ausgewertet. Mittels Wohnraumkapazitätsanalyse wurde das Innenentwicklungspotenzial auf bestehenden Grundstücksflächen berechnet (GWS, 2021). Die Prognose für die Arbeitsplatzentwicklung bis 2040 stützt sich auf einen Datensatz des Bundesamts für Statistik (BFS) aus dem Jahr 2020

In Obersiggenthal arbeiten und wohnen in einem Radius von 500 Meter um die Bushaltestelle Markthof Nussbaumen rund 5'800 Personen (GWS, 2021). Bis ins Jahr 2040 bestehen Kapazitäten für ca. 9'000 Personen (zusätzlich ca. 2'300 – 4'100 Personen).

Diese Auswertung zeigt, dass die Transformation von bestehenden Siedlungen in Städten und Agglomerationen hin zu höheren Personen- und Nutzungsdichten in der Regel lange dauert. Und nur eine hohe Dichte allein motiviert noch niemanden, zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs zu sein. Jan Gehl, einer der bekanntesten Stadtplaner unserer Zeit, propagiert in seinem Buch "Städte für Menschen" deshalb den menschlichen Massstab. Wichtigster Grundsatz für eine Stadtplanung nach menschlichem Mass ist, dass der Siedlungsraum mit der Geschwindigkeit eines Fussgängers erlebt wird, statt aus einem Fahrzeug heraus. Nur so kann es gelingen, sowohl bestehende Metropolen oder eben auch wachsende Agglomerationsgemeinden zu "Städten für Menschen" zu machen. Er beschreibt auch, dass je näher sich Menschen kommen, desto persönlicher deren Beziehungen werden. In der modernen städtebaulichen Entwicklung sollen deshalb nicht die Gebäude in den Fokus gerückt, sondern die Räume dazwischen als Bewegungs- und Begegnungsorte gestaltet werden. Zu einem attraktiven, klimaangepasst gestalteten Freiraumgerüst gehören neben Wegen, Plätzen und Pärken auch die Ortsdurchfahrten als Teil des öffentlich zugänglichen Lebensraums. "Schnell" umsetzbare Massnahmen, die als Grundgerüst und qualitativer Orientierungsrahmen der nachgelagerten städtebaulichen Entwicklung zugrunde gelegt werden können, sind:

- Veränderung des Modalsplits gemäss Zielvorgabe GVK mittels Umgestaltung und Umnutzung von Verkehrs- und Parkierflächen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs.
- Förderung einer attraktiven, klimaangepassten und direkten Fuss- und Veloinfrastruktur auf dem Gemeindegebiet.
- Gestalten von "velo- und fussverkehrsfreundlichen" Strassen mittels Betriebs- und Gestaltungskonzepten, sowie Förderung von autofreien Siedlungen, Strassen oder Begegnungszonen in Quartieren.
- Aufhebung von Parkplätzen zugunsten von Grün- und Aufenthaltsräumen sowie Fussverkehrsflächen oder Veloabstellflächen in den Zentren.
- Wo möglich soll entlang der ODF ein beidseitiges Trassee für die «blaugrüne Infrastruktur» gesichert und umgesetzt werden. «Blau» bedeutet dabei Zurückhalten und Wiederverwenden von Regenwasser (z.B. speichern und nutzbar machen von anfallendem Regenwasser für Bäume). «Grün» bedeutet entsiegelte Flächen mit grosskronigen Hochstammbäumen und naturnah begrünten Baumscheiben. Eine solche «blaugrüne Infrastruktur» ermöglicht einerseits auch künftig klimaangepasste Siedlungsräume (Hitzeunterdrückung), andererseits reduziert das Zurückhalten bzw. Zwischenspeichern von Regenwasser die Gefahr von Überschwemmungen bei ebenfalls zunehmenden Starkregenereignissen.
- Förderung und Weiterentwicklung eines attraktiven und dichten Angebots an Wohnraum und Arbeitsplätzen für die Quartiere der kurzen Wege.
- Schaffung von zusätzlichen lokalen Arbeitsplätzen an geeigneten Standorten mit gutem ÖV-Anschluss sowie Anbindung an Fuss- und Veloverkehrsnetz.

SF04 Siedlungsentwicklung an zentralen Orten



Diese Massnahme gehört zum Massnahmenfächer GVK 2040. Die Machbarkeit dieser Massnahme ist grob abgeklärt. Nach dem Beschluss des Grossen Rates im 2026 starten zu gegebener Zeit die Vertiefungsarbeiten in den Gemeinden. Zukünftige Erkenntnisse können unter Umständen Anpassungen an der Massnahme auslösen.

Zentralitäten

- Bestehende Zentralität (QDKW)
- Fehlende Zentralität
- Neue Zentralität
- Zentralität entwickeln
- Angebotsseitige Zentralität mit geringer Bevölkerungsdichte

Einzugsgebiet um Zentralität

- Einzugsgebiet 500m um Zentralitäten
- Erreichbarkeit 10 Gehminuten zu Zentralitäten

Beschrieb der Massnahme

Die materielle Grundlage für die Siedlungsentwicklung an zentralen Orten liefern die Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte des kantonalen Richtplans. Daneben wurden kommunale Raumentwicklungsstrategien und -konzepte sowie die gültigen Gestaltungspläne ausgewertet. Die Gesamtbetrachtung zeigt, dass die vom Kanton vorgegebenen Wachstumsziele bis 2040 erreicht werden können. In manchen Gemeinden könnten sie sogar übertroffen werden, wenn die kommunalen Planungen zur Innentwicklung wie geplant umgesetzt werden. Im zentralen "Entwicklungskorridor" Zentrum Wettingen – Innenstadt Baden – Zentrum Nussbaumen können "Quartiere der kurzen Wege" entwickelt werden (vgl. Massnahmen SF01, SF02 und SF03).

Ergänzt wird die polyzentrische Siedlungsstruktur um weitere Ortszentren an zentralen Lagen im Siedlungsgefüge des GVK-Perimeters. Gut mit dem öV und dem Veloverkehr erschlossen, leisten sie im regionalen Kontext einen wesentlichen Beitrag, das Umlagerungspotenzial vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf den Fuss- und Veloverkehr (FVV) auszuschöpfen. Sie weisen in ihrer räumlichen Entwicklung unterschiedliche Stadien auf.

In Neuenhof an der Zürcherstrasse und im Umfeld des Bahnhofs Wettingen ist der Grundstein für die bauliche Weiterentwicklung des Ortszentrums (Neuenhof) respektive der Quartierszentralität (Bhf. Wettingen) in den nächsten 5-10 Jahren gelegt. In Neuenhof gilt es besonders die Entwicklung Härdli gut an das neue Ortszentrum anzubinden. Im Ortsteil Turgi der Stadt Baden und in Ehrendingen bestehen angebotsseitig attraktive Ortszentren, jedoch ist die Bevölkerungsdichte im Umfeld zu gering. Mit dem kantonalen Wohnschwerpunkt Bahnhof Turgi kann die Bevölkerungsdichte spürbar erhöht werden. Auch in Untersiggenthal sind die raumplanerischen Grundlagen für die Entwicklung an der Landstrasse geschaffen. Die Entwicklung der aus kantonaler Sicht relevanten Siedlungsgebietsreserve auf der "grünen Wiese" im Galgenbuck Dättwil sowie im Wohnschwerpunkt Wettingen Ost haben einen Entwicklungshorizont nach 2035, müssen aber gut ins restliche Siedlungsgefüge eingebunden werden. Der Grenzraum zwischen Killwangen und Spreitenbach ist heute trotz einer guten Lage geprägt von grossen Verkehrsinfrastrukturen und Heterogenität. Mit dem Impulsgeber der Endhaltestelle Limmattalbahn wurde von den Standortgemeinden gestützt auf eine Testplanung ein regionaler Sachplan zur langfristigen Transformation der Siedlungsqualität mit einem vielseitigen Nutzungsmix und Wohnangebot angestoßen, mit welchem eine identitätsstiftende Zentralität erreicht werden soll.

Für alle potenziellen Zentralitäten mit Innenentwicklungspotenzial sind auch stadtökologische Massnahmen im Freiraum wie z.B. "Raumsicherung" für die "blaugrüne Infrastruktur" (vgl. ergänzende Informationen ab Seite 3), Beschattung von Strassenräumen, Knoten und Plätzen von zentraler Bedeutung. Nur mit attraktiv und sicher gestalteten Wegverbindungen in diesen Räumen mit hoher Dichte (z.B. Beschattung, Rastmöglichkeiten usw.) wird der Anreiz geschaffen, Wege bis 1 km Länge zu Fuss und bis 5 km Länge mit dem Velo zurückzulegen.

Zuständigkeiten und Prozessuale

Federführung	Stadt Baden, Gemeinden Ehrendingen, Killwangen, Untersiggenthal, Wettingen	Beteiligte	Kanton, SBB (Bahnhofsumfeld Wettingen und Turgi), Grundeigentümerschaften
Standort	Baden, Ehrendingen, Killwangen, Untersiggenthal, Wettingen	Investitionskosten (+/- 40 %) Laufende Kosten	<i>Die Massnahmen umfassen einerseits raumplanerische Massnahmen, andererseits freiräumliche Aufwertungen abseits der Kantonsstrasse. Die Kosten fallen primär bei den Gemeinden an, der genaue Umfang ist aber auf dieser Flughöhe schwer schätzbar und hängt von der konkreten Ausgestaltung ab.</i>

Herleitung aus Lagebeurteilung

Die Bevölkerung im Raum Baden und Umgebung soll bis 2040 um 30% wachsen. Kanton und Gemeinden streben dabei eine höhere Dichte an. Untersuchungen zeigen, dass diese Kombination genutzt werden kann, um in zentral gelegenen Räumen eine hohe bauliche Dichte mit einer guten Nutzungsmischung sowie attraktiven, klimagerecht gestalteten Freiräumen und Fusswegnetzen zu schaffen. In solchen Räumen werden kurze Wege und funktionierende Nachbarschaften gefördert, was den heute vergleichsweise tiefen Anteil des Fussverkehrs spürbar erhöht.

Abhängigkeiten zu weiteren Massnahmen

- Umgestaltung Bahnhofstrasse Turgi (SF07)
- Umgestaltung Zürcherstrasse Neuenhof (SF10)
- Umgestaltung Landstrasse Untersiggenthal (SF13)
- Umgestaltung Mellingerstrasse Baden-Dättwil (SF15)
- Aufwertung öV-Drehscheibe Bahnhof Wettingen (BB08)

Wirkung und Zielbeitrag der Massnahme SF04

- Im Umfeld verschiedener Orts- und Quartierzentren werden die Freiräume hochwertiger und klimagerechter gestaltet. Damit steigt deren Attraktivität als lokal bedeutsame Wohn-, Arbeits- und Einkaufsstandorte und damit auch die Lebensqualität für die lokale Bevölkerung.
- Damit werden die Voraussetzungen verbessert, damit ein beträchtlicher Teil des regionalen Wachstums in diesen zentralen, gut erschlossenen Lagen erfolgen kann. Zudem wird die lokale Wirtschaft gefördert.
- Das in das erwähnte Freiraumgerüst eingebettete dichte und qualitativ hochstehende Wegnetz erhöht auch den Anteil des Fussverkehrs, allerdings aufgrund der geringeren Ausdehnung deutlich weniger als bei den "Quartieren der kurzen Wege" (vgl. SF01 bis SF 03).

Wirkung

Insgesamt sind im GVK sieben Ziele definiert. Die vorliegende Massnahme beeinflusst zwei der sieben Ziele.



Attraktiver und
zukunftsfähiger
Lebensraum



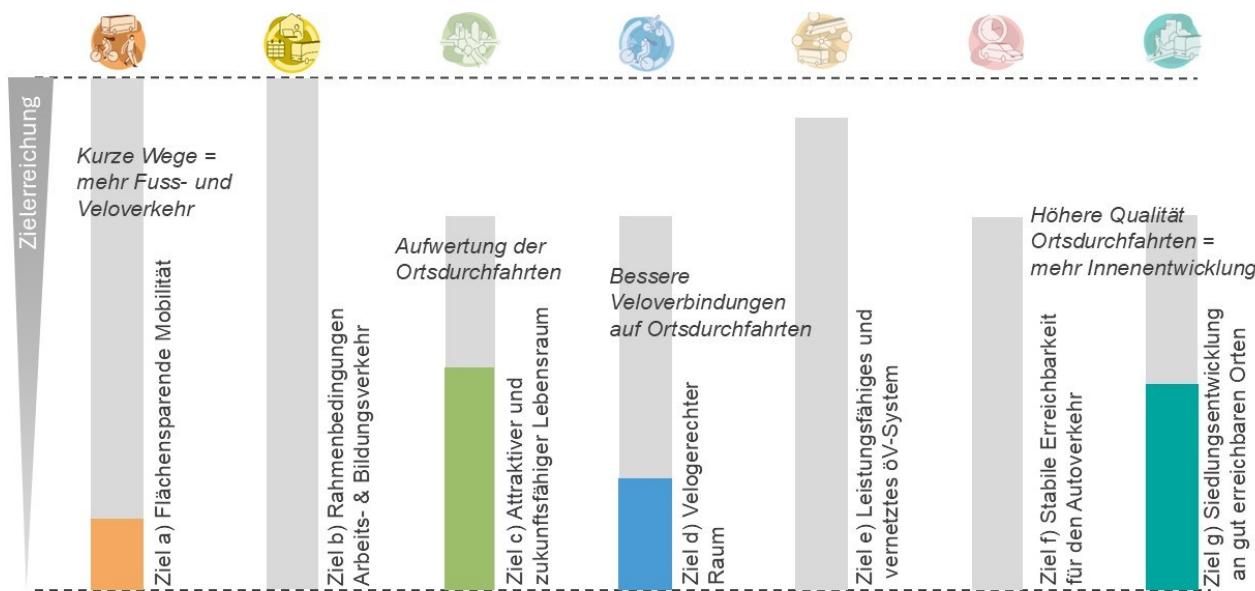
Siedlungsentwicklung
an gut erreichbaren
Orten

Wirkung und Zielbeitrag des Handlungsfelds Stadt- und Freiraum

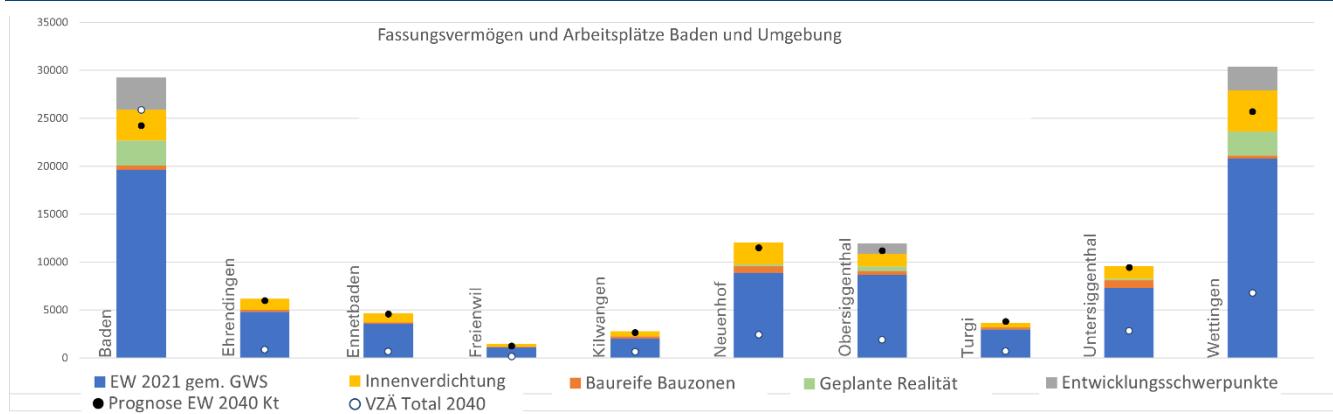
Mit der Umsetzung aller Massnahmen des Massnahmenfächers GVK 2040¹, der in rund 50 GVK-Massnahmenblättern beschrieben ist, werden zwei Ziele vollständig erreicht, fünf Ziele können in hohem Maße erfüllt werden. Die verbleibenden Ziellücken sind darauf zurückzuführen, dass in Nussbaumen und Baden Zentrum ohne MIV-Entlastung (z.B. durch Verlagerung auf eine Zentrumsentlastung) nicht alle notwendigen Massnahmen möglich sind.

Die Aufwertung verschiedener Ortsdurchfahrten (Kantonsstrassen innerorts) hat grosse Wirkungen auf die Qualität der Ortsdurchfahrten bzw. deren Wahrnehmung als Lebensräume. Ausserdem aktivieren aufgewertete Ortsdurchfahrten Siedlungspotenziale und ermöglichen bessere Veloverbindungen entlang der Kantonsstrassen. Die Quartiere der kurzen Wege unterstützen die Siedlungsentwicklung nach Innen und führen zu höheren Anteilen für den Fuss- und Veloverkehr.

In folgender Grafik verdeutlichen die ausgefüllten Flächen die Zielerreichungsbeiträge aller 15 "Stadt- und Freiraum"- Massnahmen an der Gesamt-Zielerreichung des GVK-Massnahmenfächers.

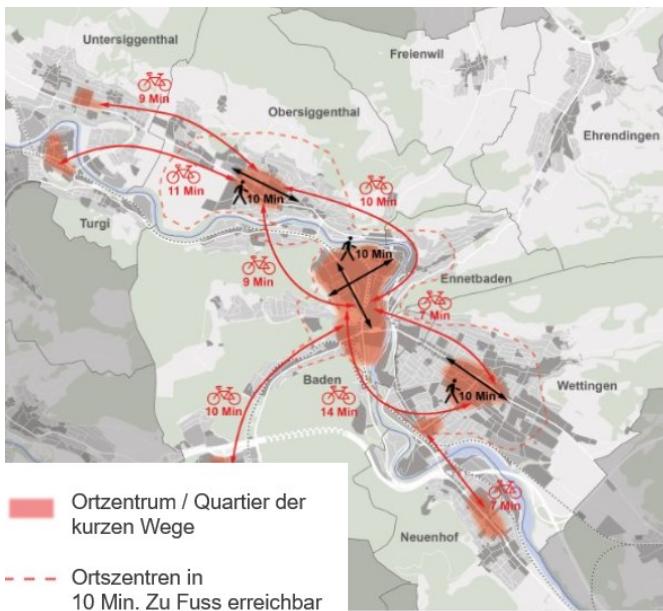


Ergänzende Informationen



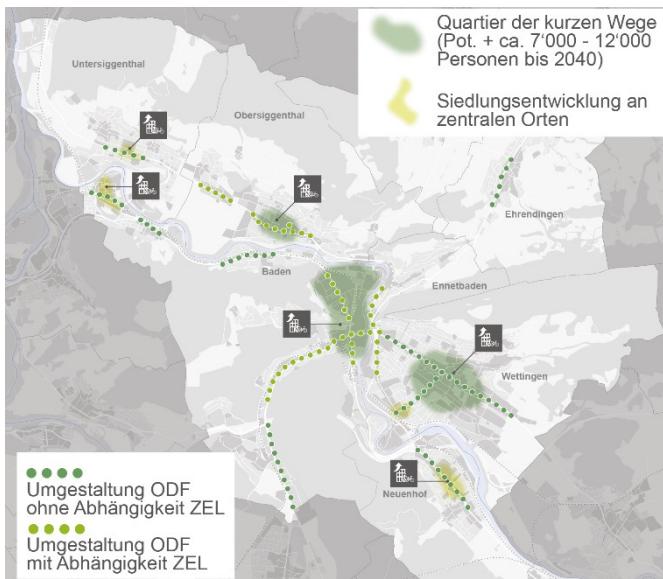
Die wichtigsten Kennwerte aus den kommunalen Entwicklungsstrategien je Gemeinde sowie die eigenen Berechnungen zu den Wohnraumkapazitäten und der Arbeitsplatzprognose wurde in einem Übersichtsdiagramm dargestellt. Die Zahlen zum Wohnraum stammen aus der Berechnung des Innentwicklungspotenzials (GWS, 2021). Die Arbeitsplätze und Beschäftigten wurden separat aus den Daten des BFS 2020 gezogen resp. berechnet.

¹ Ohne Zentrumsentlastung (SB06), ohne langfristige Optionen öV-Hauptkorridore (BB10), ohne S-Bahn-Haltestelle Tägerhard (BB11) und ohne langfristige Massnahmen am Brückenkopf Ost



Dem "Quartier der kurzen Wege" liegt die Annahme zugrunde, dass hohe Personen- und Nutzungsdichten an zentralen Orten ein grosses Umlagerungspotenzial vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf den Fuss- und Velo-Verkehr haben (FVV):

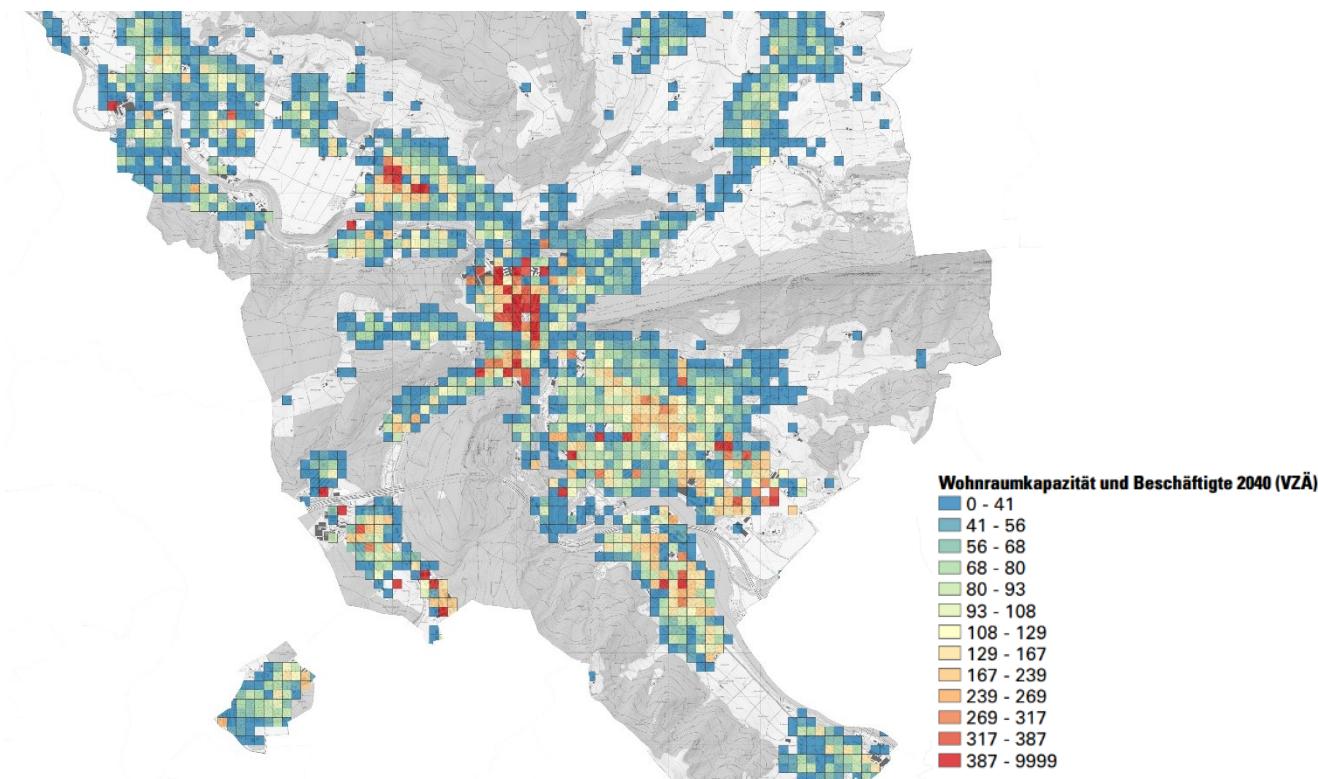
- Innerhalb von 1 km (10 bis 15 Gehminuten) erreicht ein Grossteil der regionalen Bevölkerung ein Ortszentrum mit Einkaufsmöglichkeiten.
- Innerhalb von 5 km (15 bis 25 Fahrminuten) sind viele Ortszentren mit dem Velo erreichbar.
- Die Verkehrsmittelwahl ist abhängig von der Siedlungsdichte, vom Nutzungsmix (höherer Fussverkehrsanteil bei hoher Dichte und gutem Mix) und von attraktiv gestalteten Wegen (Beschattung, Rastmöglichkeiten mit z.B. Bänken und Trinkbrunnen)
- Mit guten Verbindungen für den öV den FVV zwischen den Quartieren der kurzen Wege und den weiteren Ortszentren, wird das polyzentrische "Siedlungsnetz" gestärkt.



Die Ortsdurchfahrten sind als Teil des öffentlichen Raums im Quartier der kurzen Wege wesentlicher Bestandteil einer lebenswerten, klimaangepassten Stadt. Massnahmen, die dazu beitragen, die Qualität auch in diesen Korridoren zu steigern, sind:

- Raumplanerische Massnahmen der Gemeinden für eine zentrale Entwicklung mit entsprechender Dichte und Angeboten.
- Bei geplanten hohen Personen- und Nutzungsdichten Fokus auf stadtklimatische Massnahmen wie z.B. "Raumsicherung" für die "blaugrüne Infrastruktur" (vgl. auch S. 5), Beschattung von Strassenräumen, Knoten und Plätzen legen
- Anreize schaffen, Wege bis 1 km Länge zu Fuss und bis 5 km Länge mit dem Velo zurückzulegen (Quartier der kurzen Wege).

Die hohe und zunehmende Siedlungsdichte an zentralen Orten ermöglicht, dass mehr Menschen zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs sein können. Damit die Akzeptanz für höhere Personen- und Nutzungsdichten an zentralen Orten gelingt, braucht es neben der baulichen Verdichtung auch attraktive Frei- und Grünräume. Leben, Arbeit, Geschäfte und Dienstleistungen, Gesundheitseinrichtungen, Bildung und Unterhaltung sind überall in der Gemeinde zu Fuss oder mit dem Velo von der eigenen Wohnung aus erreichbar.



Wohnraumkapazitäten gemäss Bauzonenordnung und Beschäftigte unter Berücksichtigung der Wachstumsprognose. Dargestellt im Hektarraster.

Jan Gehl, einer der bekanntesten Stadtplaner unserer Zeit, propagiert in seinem Buch "Städte für Menschen" deshalb den menschlichen Massstab. Wichtigster Grundsatz für eine Stadtplanung nach menschlichem Mass ist, dass der Siedlungsraum mit der Geschwindigkeit eines Fussgängers erlebt wird, statt aus einem Fahrzeug heraus. Nur so kann es gelingen, sowohl bestehende Metropolen oder eben auch wachsende Agglomerationsgemeinden, zu "Städten für Menschen" zu machen. Er beschreibt auch, dass je näher sich Menschen kommen, desto persönlicher deren Beziehungen werden. In der modernen städtebaulichen Entwicklung sollen deshalb nicht die Gebäude in den Fokus gerückt, sondern die Räume dazwischen als Bewegungs- und Begegnungsorte gestaltet werden. Zu einem attraktiven, klimaangepasst gestalteten Freiraumerüst gehören neben Wegen, Plätzen und Pärken auch die Ortsdurchfahrten als Teil des öffentlich zugänglichen Lebensraums. "Schnell" umsetzbare Massnahmen, die als Grundgerüst und qualitativer Orientierungsrahmen der nachgelagerten städtebaulichen Entwicklung zugrunde gelegt werden können, sind:

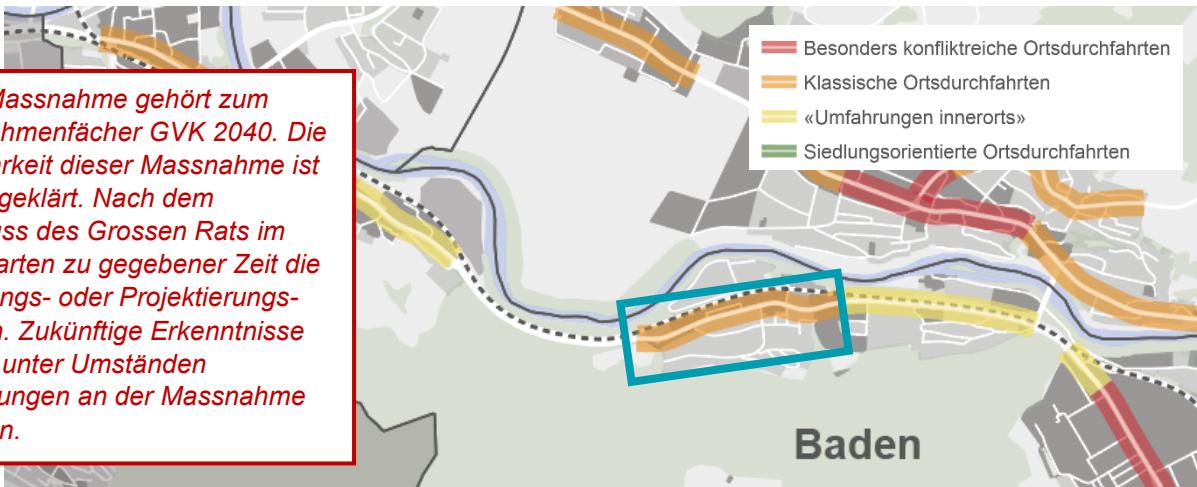
- Veränderung des Modalsplits gemäss Zielvorgabe GVK mittels Umgestaltung und Umnutzung von Verkehrs- und Parkierflächen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs.
- Förderung einer attraktiven, klimaangepassten und direkten Fuss- und Veloinfrastruktur für alle Altersgruppen auf dem Gemeindegebiet. Mit einer hochwertigen Ausstattung des öffentlichen Raumes, insbesondere von inklusiven Sitzbänken, WC-Anlagen und einer guten Ausleuchtung in der Nacht- und Randzeiten.
- Gestalten von "velo- und fussverkehrsfreundlichen" Strassen mittels Betriebs- und Gestaltungskonzepten, sowie Förderung von autofreien Siedlungen, Strassen oder Begegnungszonen in Quartieren.
- Aufhebung von Parkplätzen zugunsten von Grün- und Aufenthaltsräumen sowie Fussverkehrsflächen oder Veloabstellflächen in den Zentren.
- Wo möglich soll entlang der ODF ein beidseitiges Trassee für die «blaugrüne Infrastruktur» gesichert und umgesetzt werden. «Blau» bedeutet dabei Zurückhalten und Wiederverwenden von Regenwasser (z.B. speichern und nutzbar machen von anfallendem Regenwasser für Bäume). «Grün» bedeutet entsiegelte Flächen mit grosskronigen Hochstammbäumen und naturnah begrünten Baumscheiben. Eine solche «blaugrüne Infrastruktur» ermöglicht einerseits auch künftig klimaangepasste Siedlungsräume (Hitze mindern), andererseits reduziert das Zurückhalten bzw. Zwischenspeichern von Regenwasser die Gefahr von Überschwemmungen bei ebenfalls zunehmenden Starkregenereignissen.
- Förderung und Weiterentwicklung eines attraktiven und dichten Angebots an Wohnraum und Arbeitsplätzen für die Quartiere der kurzen Wege.

Schaffung von zusätzlichen lokalen Arbeitsplätzen an geeigneten Standorten mit gutem ÖV-Anschluss sowie Anbindung an das Fuss- und Veloverkehrsnetz.

SF05 Umgestaltung Bruggerstrasse Kappelerhof



Diese Massnahme gehört zum Massnahmenfacher GVK 2040. Die Machbarkeit dieser Massnahme ist grob abgeklärt. Nach dem Beschluss des Grossen Rats im 2026 starten zu gegebener Zeit die Vertiefungs- oder Projektierungsarbeiten. Zukünftige Erkenntnisse können unter Umständen Anpassungen an der Massnahme auslösen.



Beschreibung der Massnahme

Mit der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt (ODF) Kappelerhof soll der Auftrag aus dem kantonalen Richtplan (S1.1 Siedlungsqualität und innere Siedlungsentwicklung) erfüllt werden: Der Strassenraum ist als Teil des Siedlungsraumes zu betrachten und aufzuwerten. Das erfordert eine sorgfältige und ganzheitliche Planung des gesamten Strassenraumes von Fassade zu Fassade inklusive mindestens der ersten Bautiefen. Im westlichen Abschnitt (Rechteck in Abb.) hat die Kantonsstrasse für das Quartier neben den rein verkehrlichen noch weitere Anforderungen zu erfüllen. Im östlichen Abschnitt, mit nur einseitiger Bebauung und direkt angrenzender, tiefer gelegener Bahngleise, hat die Strasse "Umfahrung innerorts"-Charakter und eine Umgestaltung ist weniger prioritär.

Die Bruggerstrasse durch den Kappelerhof ist neben den SBB-Geleisen die einzige durchgehende Verkehrs-Verbindung aus dem Quartier und von Turgi in die Innenstadt von Baden. Entsprechend braucht es auf dieser Achse für alle Verkehrsmittel attraktive und sichere Infrastrukturen. Primär ist dies heute für den Veloverkehr noch nicht gegeben. Die geplante Velovorzugsroute Baden-Brugg ist deshalb mit den entsprechenden Ausbaustandards soweit möglich getrennt vom motorisierten Verkehr und Fussverkehr zu führen. Ebenfalls werden langfristig weiterhin mindestens zwei Buslinien die Bruggerstrasse im Kappelerhof befahren. Die Bruggerstrasse bleibt ein wichtiger Zugang in die Innenstadt von Baden als kantonale Hauptverkehrsstrasse und es sind die entsprechenden Anforderungen an die Fahrbahnbreite für Gegenverkehr von Lastwagen und Bus zu berücksichtigen.

Insbesondere im zentralen Bereich des Kappelerhof (um die Kapelle Maria Wil) sollen die an die Strasse angrenzenden Quartiere gemäss Raumentwicklungskonzept der Stadt als Transformationsgebiet dynamisch weiterentwickelt und als Quartierzentrums gestärkt werden. Für den Fussverkehr sind dort beidseits durchgehende und genügend breite Trottoirs zu realisieren bzw. zu erhalten. Das bietet die Chance, den Strassenraum städtebaulich und freiräumlich zusammen mit den ortsbaulichen Entwicklungen zu gestalten. Über die gesamte ODF sind entsiegelte Flächen sowie Begrünung vorzusehen, welche das Stadtklima verbessern und zum Verweilen einladen. Die Bushaltestellen sind dabei mitzudenken und sollen Teil der gut gestalteten Seitenbereiche sein sowie direkten Zugang in die Quartiere bieten. Die Querungsmöglichkeiten über die Kantonsstrasse sind zu verbessern, insbesondere im zentralen Bereich um die Kapelle Maria Wil, wo mit zusätzlichen publikumsorientierten Nutzungen ein neues Quartierzentrums entsteht. Die Vorzonen in diesem Bereich haben eine hohe Aufenthaltsqualität aufzuweisen und sollen gestalterisch auf zukünftig angrenzende Nutzungen reagieren. Es ist eine platzartige Erscheinung dieses Bereichs anzustreben. Die ODF Kappelerhof wird somit in das Siedlungsgefüge des Quartiers integriert und verbindet die an die ODF angrenzenden Siedlungsräume besser miteinander. Die Dimensionierung des Strassenraums und die Aufteilung der Flächen ist unter all diesen Aspekten zu definieren.

Zuständigkeiten und Prozessuale

Federführung (Vorstudie ODF)	Kanton Aargau, BVU AVK Abteilung Verkehr	Beteiligte	Stadt Baden
Standort	Baden, Bruggerstrasse (K117)	Investitionskosten (+/- 40%)	9.3 Mio. Franken

Laufende Kosten

Herleitung aus Lagebeurteilung

Die Ortsdurchfahrt Kappelerhof ist heute verkehrs-dominiert. Sie trennt das Quartier und erschwert so die Entwicklung des städtischen Transformationsgebiets. Die Aufenthaltsqualität ist nur gering und es fehlen Flächen zum Verweilen und für Begrünung. Die Trottoirbreiten sind minimal und nur wenige Querungen vorhanden. Der Veloverkehr wird auf zu schmalen Radstreifen geführt.

Abhängigkeiten zu weiteren GVK-Massnahmen

- Erweiterung Verkehrsmanagement (SB01)
- Zentrumsentlastung (SB06)
- Busbevorzugung öV-Hauptkorridore (BB05)
- Velovorzugsroute Siggenthal - Baden (FV02)
- Aufwertung kommunale Fussverkehrsnetze (FV14)

Wirkung und Zielbeitrag der Massnahme SF05

Wirkung Die Aufwertung der Ortsdurchfahrt hat Auswirkungen auf den Strassenraum, aber auch auf die angrenzenden Siedlungsgebiete:

- Der Strassenraum wird attraktiver und siedlungsverträglicher. Dies lädt zu vermehrtem Zufussgehen und Verweilen entlang der Ortsdurchfahrt ein.
- Neue Bepflanzungen beschatten Aufenthaltsflächen und unterstützen die ökologische Vernetzung durch das Quartier.
- Die Umgestaltung mindert die Trennwirkung und unterstützt so die gewünschte Siedlungsentwicklung.
- Die Veloroute in Längsrichtung und die Fusswege über die Kantonsstrasse werden sicherer. Velofahren zwischen Turgi und Baden Innenstadt wird angenehmer.

Insgesamt sind im GVK sieben Ziele definiert. Die vorliegende Massnahme beeinflusst drei der sieben Ziele.



Attraktiver und
zukunftsfähiger
Lebensraum



Siedlungsentwicklung
an gut erreichbaren
Orten



Velogerechter
Raum

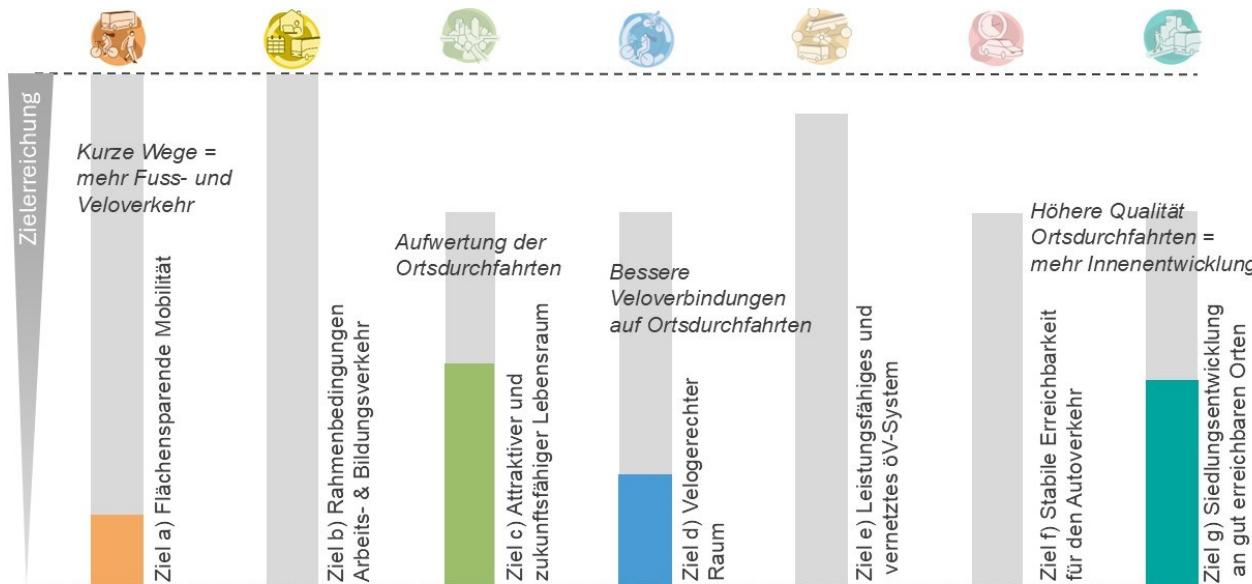
Wirkung und Zielbeitrag des Handlungsfelds Stadt- und Freiraum

Mit der Umsetzung aller Massnahmen des Massnahmenfächers GVK 2040¹, der in rund 50 GVK-Massnahmenblättern beschrieben ist, werden zwei Ziele vollständig erreicht, fünf Ziele können in hohem Masse erfüllt werden. Die verbleibenden Ziellücken sind darauf zurückzuführen, dass in Nussbaumen und Baden Zentrum ohne MIV-Entlastung (z.B. durch Verlagerung auf eine Zentrumsentlastung) nicht alle notwendigen Massnahmen möglich sind.

Die Aufwertung verschiedener Ortsdurchfahrten (Kantonsstrassen innerorts) hat grosse Wirkungen auf die Qualität der Ortsdurchfahrten bzw. deren Wahrnehmung als Lebensräume. Außerdem aktivieren aufgewertete Ortsdurchfahrten Siedlungspotenziale und ermöglichen bessere Veloverbindungen entlang der Kantonsstrassen. Die Quartiere der kurzen Wege unterstützen die Siedlungsentwicklung nach Innen und führen zu höheren Anteilen für den Fuss- und Veloverkehr.

In folgender Grafik verdeutlichen die ausgefüllten Flächen die Zielerreichungsbeiträge aller 15 "Stadt- und Freiraum"- Massnahmen an der Gesamt-Zielerreichung des GVK-Massnahmenfächers.

¹ Ohne Zentrumsentlastung (SB06), ohne langfristige Optionen öV-Hauptkorridore (BB10), ohne S-Bahn-Haltestelle Tägerhard (BB11) und ohne langfristige Massnahmen am Brückenkopf Ost



Weiterführende Dokumente / Links

- [Gemeindeportrait Baden](#)
- [Raumentwicklungskonzept \(REK\) der Stadt Baden](#)
- [Vertiefungsstudie Leitbild Kappelerhof](#)

Ergänzende Informationen

Analyse:

Historisch hat sich die Siedlung im Kappelerhof entlang der heutigen Kantonsstrasse entwickelt. Der wachsende Autoverkehr hat das Quartier in den letzten Jahrzehnten aber immer stärker zerschnitten. Die Querung der Strasse zu Fuss ist auf wenige Stellen konzentriert, was zu Umwegen und Zeitverlusten führt. Die Erreichbarkeit des beliebten Naherholungsraums Limmat über die Bruggerstrasse ist dadurch (und aufgrund der Bahnhlinie) erschwert. Zusammen mit den begrenzten Raumverhältnissen dominiert heute die verkehrliche Funktion des Strassenraums.

Für den Fuss- und Veloverkehr ist auf der ganzen Länge mindestens einseitig ein Trottoir und ein beidseitiger Radstreifen vorhanden. Für Velofahrende gibt es abseits der Kantonsstrasse durch das Quartier (Stockmattstrasse – Kornfeldweg – Chilemattweg) eine heute nicht durchgehende Veloverbindung. Selbst wenn die noch vorhandene Lücke – wie im Velokonzept der Stadt Baden vorgesehen – geschlossen wird, bleibt die Bruggerstrasse für Velofahrende aufgrund der direkten Linienführung von hoher Bedeutung. Das gilt umso mehr, als dass künftig die Velovorzugsroute Baden-Brugg über diesen Abschnitt führen soll. Für diese Funktion sind die bestehenden Radstreifen auf der Bruggerstrasse zu schmal. Der Strassenraum ist wenig begrünt, es gibt kaum Schatten und die Aufenthaltsqualität ist gering. Vereinzelt bestehen publikumsorientierte Nutzungen, deren Vorbereiche sind jedoch sehr verkehrsorientiert gestaltet (z.B. mit Parkfeldern).

In der Lagebeurteilung wurde die Ortsdurchfahrt Kappelerhof im östlichen Teil aufgrund der nur einseitigen, teilweise strassenabgewandten Bebauung als "Umfahrung innerorts" klassifiziert. Der westliche Teil wird dagegen als "klassische Ortsdurchfahrt" eingestuft. Besonders auf diesem Abschnitt, der im Raumentwicklungskonzept (REK) der Stadt Baden als dynamisches Entwicklungsgebiet beschrieben wird, soll die Ortsdurchfahrt siedlungsverträglich umgestaltet werden.

Ergänzende Informationen



Legende

- Verkehrsorientierte Ortsdurchfahrt
- Trennwirkung
- Schlechte Querbarkeit für Fuss- und Veloverkehr
- Dosierungsanlage
- Busspur und -priorisierung
- Entwicklungsgebiet
- Wichtiger Naherholungsraum
- Einkaufsnutzungen

Heutige Situation – Ausschnitt [Gemeindeportrait Stadt Baden](#)

Aus heutiger Sicht erste mögliche Empfehlungen für die weitere Planung:

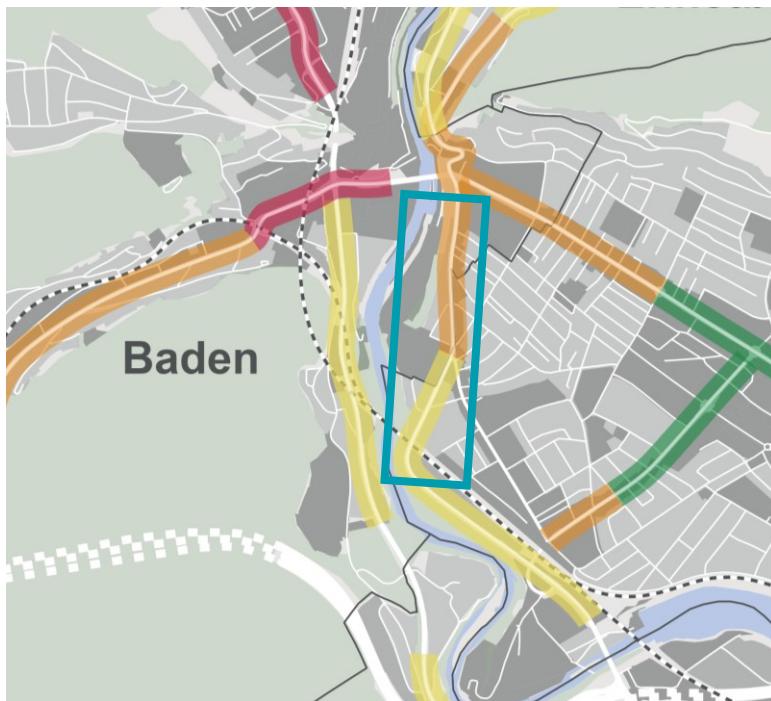
Aus der im 2022/2023 durchgeföhrten Lagebeurteilung und den Anforderungen aus Massnahmen anderer Handlungsfelder lassen sich erste Empfehlungen ableiten:

- Dimensionierung der Strassenbreiten auf relevanten Begegnungsfall Bus/Bus bei reduzierter gefahrener Geschwindigkeit auf der ODF.
- Die Funktionsfähigkeit als Ausnahmetransportroute ist weiterhin zu gewährleisten.
- Realisierung einer durchgehenden, lückenfreien Velovorzugsroute in beide Fahrtrichtungen auf der Bruggerstrasse durch den Kappelerhof. Die Anschlüsse an die weiterführenden Velovorzugsrouten nach Turgi resp. Baden Zentrum sind sicherzustellen.
- Tempo 30 als mögliche, abschnittsweise Massnahme zur besseren Siedlungsverträglichkeit der Kantonsstrasse soll geprüft werden. Dabei sind jedoch bestimmte Bedingungen des Kantons zu berücksichtigen als auch das übergeordnete Bundesrecht einzuhalten.
- Als Teil des Verkehrsmanagements wird der motorisierte Verkehr aus Turgi vor dem Kappelerhof bereits heute dosiert und der Bus mit einer separaten Spur bevorzugt, dies ist beizubehalten.
- Damit die Priorisierung des Busverkehrs auch im Siedlungsgebiet bestehen bleibt, sind stadteinwärts neu auch Fahrbahnhaltestellen möglich. Um gegenseitige Behinderungen von Bussen zu vermeiden, braucht es aber weiterhin punktuell Busbuchten, welche gut in die Seitenflächen einzubinden sind.
- Bushaltestellen sind nahe weiterführender Wege ins Quartier anzuordnen und die Strasse muss in nächster Nähe sicher gequert werden können.
- Schliessen der letzten Lücken im heute nicht durchgehenden Trottoir auf der Nordseite.
- Beschattung der zentralen Aufenthaltsbereiche (Quartierzentrum und Vorplätze vor Läden) zur Reduktion der Hitzebelastung und Entsiegelung von Flächen für angenehmeres Mikroklima.
- Aufenthaltsqualität schaffen, z.B. durch einladende Gestaltung der Seitenbereiche, Sitzmöglichkeiten, Beschattung durch Bäume, etc.

Die Erarbeitung einer Vorstudie Ortsdurchfahrt für diesen Abschnitt ist nach gegenseitiger Absprache und in insbesondere in Abstimmung mit den periodisch anstehenden Strassenbelagssanierungen zu starten. Liegt die Vorstudie vor, folgen im Regelfall das Betriebs- und Gestaltungskonzept (Vorprojekt), das Bauprojekt und die Umsetzung.



SF06 Umgestaltung Seminar-/Schwimmbadstrasse Baden/Wettingen



Diese Massnahme gehört zum Massnahmenfacher GVK 2040. Die Machbarkeit dieser Massnahme ist grob abgeklärt. Nach dem Beschluss des Grossen Rats im 2026 starten zu gegebener Zeit die Vertiefungs- oder Projektierungsarbeiten. Zukünftige Erkenntnisse können unter Umständen Anpassungen an der Massnahme auslösen.

- Besonders konfliktreiche Ortsdurchfahrten
- Klassische Ortsdurchfahrten
- «Umfahrungen innerorts»
- Siedlungsorientierte Ortsdurchfahrten

Beschrieb der Massnahme

Mit der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt (ODF) Seminar- und Schwimmbadstrasse soll der Auftrag aus dem kantonalen Richtplan (S1.1 Siedlungsqualität und innere Siedlungsentwicklung) erfüllt werden: Der Strassenraum ist als Teil des Siedlungsraumes zu betrachten und aufzuwerten. Das erfordert eine sorgfältige und ganzheitliche Planung des gesamten Strassenraumes von Fassade zu Fassade inklusive mindestens der ersten Bautiefe.

Im Rahmen des Gesamtverkehrskonzepts werden fünf Ortsdurchfahrten (ODF), darunter die Seminar- und Schwimmbadstrasse, analysiert, funktionale Anforderungen definiert und erste Massnahmenansätze als erste Etappe einer Vorstudie Ortsdurchfahrten erarbeitet. Im nördlichen Abschnitt (hellblaues Rechteck in Abb.) ist der Bedeutung der Kantonsstrasse für das Quartier deutlich über rein verkehrliche Anforderungen hinaus Rechnung zu tragen. Im südlichen Abschnitt mit nur einseitiger, teilweise strassenabgewandter Bebauung ist eine Umgestaltung weniger prioritär.

Die Seminar- und Schwimmbadstrasse durch Baden und Bettingen ist eine wichtige Verbindung nach Neuenhof und zur Autobahn (A1/A3). Entsprechend braucht es für alle Verkehrsmittel attraktive und sichere Infrastrukturen. Als kantonale Hauptverkehrsstrasse hat sie eine wichtige Funktion für den motorisierten Individualverkehr und den ÖV. Die Begegnung von zwei grösseren Fahrzeugen muss gewährleistet sein. Zudem werden langfristig weiterhin mindestens zwei Buslinien die Seminar- und Schwimmbadstrasse befahren. Diese stehen heute zu Spitzenzeiten in Richtung Brückenkopf Ost im Stau. Für den Fussverkehr ist die notwendige Infrastruktur grundsätzlich vorhanden. Die Querungsmöglichkeiten über die Kantonsstrasse sind im Bereich der Bushaltestelle «Schwimmbad» zu verbessern, um die Querungsbedürfnisse der ÖV-Nutzenden und der Schwimmbadgäste abdecken zu können. Dafür ist mit gestalterischen Massnahmen eine platzähnliche Situation zu schaffen, um siedlungsverträgliche Geschwindigkeiten zu erreichen. Für die Velohauptroute ist die notwendige Infrastruktur heute noch nicht vorhanden, diese ist gemäss geltenden Ausbaustandards einzurichten. Neben der Führung auf der Seminarstrasse ist der David-Hess-Weg als möglicher Teil der Veloroute in eine Fahrtrichtung mitzudenken. Der bestehende Gartenstadtcharakter des Quartiers, mit altem Baumbestand in den privaten Vorgärten, soll erhalten bleiben. Mit zusätzlichen entsiegelten Flächen und Begrünungen im Sinne der „blaugrünen Infrastruktur“ (vgl. ergänzende Informationen ab Seite 4) können das Stadtclima und die Aufenthaltsqualität verbessert werden. Eine Umnutzung oder Umgestaltung des Schwimmbadparkplatzes (z.B. Begrünung von Randbereichen, Entsiegelung o.ä.) trägt zu einem angenehmen Mikroklima bei. Die ODF Seminar- und Schwimmbadstrasse wird besser in das Siedlungsgefüge von Baden/Wettingen integriert und verbindet die an die ODF angrenzenden Siedlungs- und Freiräume besser miteinander. Die Dimensionierung des Strassenraums und die Aufteilung der Flächen ist unter all diesen Aspekten zu definieren.

Zuständigkeiten und Prozessuale

Federführung (Vorstudie ODF)	Kanton Aargau, BVU AVK Abteilung Verkehr	Beteiligte	Stadt Baden, Gemeinde Wettingen
Standort	Baden / Wettingen, Seminar-/Schwimmbadstr. (K273)	Investitionskosten (+/- 40 %) Laufende Kosten	11.3 Mio. Franken

Herleitung aus Lagebeurteilung

Seminar- und Schwimmbadstrasse sind heute verkehrsdominiert und trennen das Siedlungsgebiet abschnittsweise. Die Aufenthaltsqualität ist gering und es fehlen teilweise öffentliche begrünte Flächen. Im Bereich der Bushaltestelle „Schwimmbad“ fehlen sichere Querungsmöglichkeiten für den Fussverkehr. Für den Veloverkehr ist die Infrastruktur teilweise ungenügend und im Bereich der Zufahrt zum Brückenkopf Ost oft überstaut.

Abhängigkeiten zu weiteren Massnahmen

- Erweiterung Verkehrsmanagement (SB01)
- Brückenkopf Ost, kurzfristige Massnahmen (SB04) bzw. mittelfristige Massnahmen (SB05)
- Aufwertung Velohauptrouten Raum Baden (FV07)
- Aufwertung kommunale Fussverkehrsnetze (FV14)
- Busbevorzugung öV-Hauptkorridore (BB05)

Wirkung und Zielbeitrag der Massnahme SF06

Wirkung Die Aufwertung der Ortsdurchfahrt hat Auswirkungen auf den Strassenraum, aber auch auf die angrenzenden Siedlungsgebiete in Baden und Wettingen.

- Der Strassenraum wird attraktiver und siedlungsverträglicher.
- Neue Bepflanzungen unterstützen die ökologische Vernetzung und schaffen ein angenehmes Mikroklima für Zufussgehende.
- Die Veloroute in Längsrichtung, die Verbindung zu weiteren Velorouten auf Nebenstrassen und die Fusswege über die Kantonsstrasse werden sicherer.



Attraktiver und
zukunftsfähiger
Lebensraum



Velogerechter
Raum

Insgesamt sind im GVK sieben Ziele definiert. Die vorliegende Massnahme beeinflusst zwei der sieben Ziele.

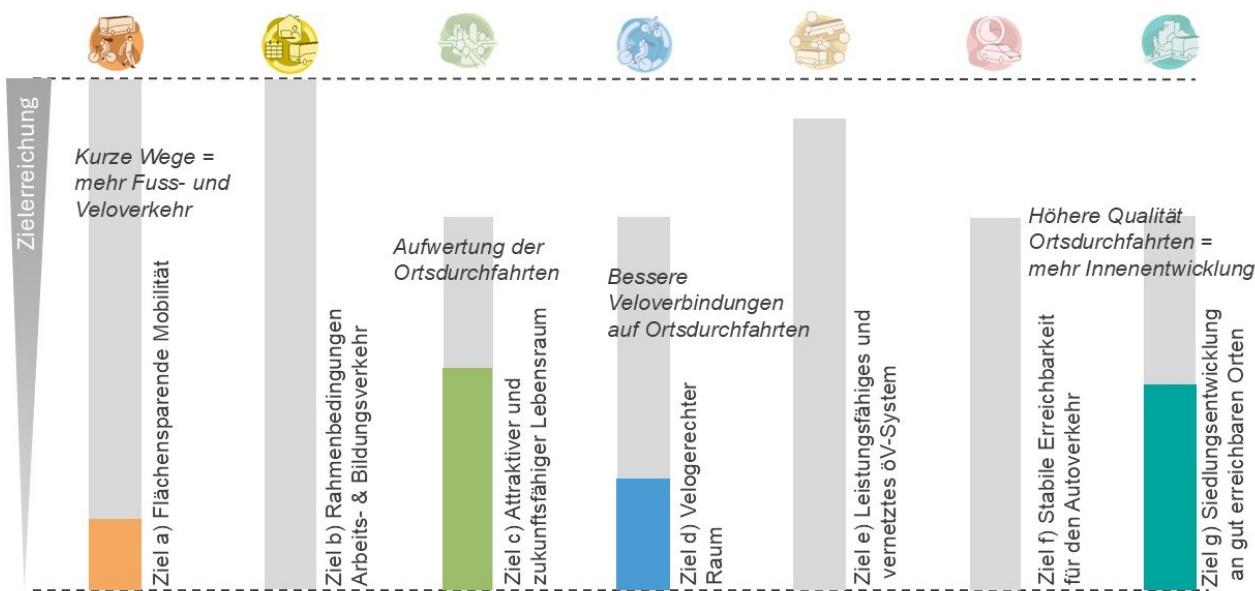
Wirkung und Zielbeitrag des Handlungsfelds Stadt- und Freiraum

Mit der Umsetzung aller Massnahmen des Massnahmenfächers GVK 2040¹, der in rund 50 GVK-Massnahmenblättern beschrieben ist, werden zwei Ziele vollständig erreicht, fünf Ziele können in hohem Masse erfüllt werden. Die verbleibenden Ziellücken sind darauf zurückzuführen, dass in Nussbaumen und Baden Zentrum ohne MIV-Entlastung (z.B. durch Verlagerung auf eine Zentrumsentlastung) nicht alle notwendigen Massnahmen möglich sind.

Die Aufwertung verschiedener Ortsdurchfahrten (Kantonsstrassen innerorts) hat grosse Wirkungen auf die Qualität der Ortsdurchfahrten bzw. deren Wahrnehmung als Lebensräume. Ausserdem aktivieren aufgewertete Ortsdurchfahrten Siedlungspotenziale und ermöglichen bessere Veloverbindungen entlang der Kantonsstrassen. Die Quartiere der kurzen Wege unterstützen die Siedlungsentwicklung nach Innen und führen zu höheren Anteilen für den Fuss- und Veloverkehr.

In folgender Grafik verdeutlichen die ausgefüllten Flächen die Zielerreichungsbeiträge aller 15 "Stadt- und Freiraum"- Massnahmen an der Gesamt-Zielerreichung des GVK-Massnahmenfächers.

¹ Ohne Zentrumsentlastung (SB06), ohne langfristige Optionen öV-Hauptkorridore (BB10), ohne S-Bahn-Haltestelle Tägerhard (BB11) und ohne langfristige Massnahmen am Brückenkopf Ost



Weiterführende Dokumente / Links

- [Gemeindeportrait Baden](#)
- [Gemeindeportrait Wettingen](#)

Ergänzende Informationen

Analyse:

Die Ortsdurchfahrt Seminar- und Schwimmbadstrasse übt abschnittsweise eine stark trennende Wirkung aus und ist hauptsächlich auf den motorisierten Verkehr ausgelegt. Die Querbarkeit für den Fussverkehr ist teilweise schlecht und die Infrastruktur für den Veloverkehr ungenügend oder wird vom motorisierten Verkehr in Richtung Brückenkopf Ost überstaut. Entlang der Seminarstrasse verläuft eine Hauptroute für den Veloverkehr, welche zusätzlichen Raum beanspruchen wird. Zudem quert die SchweizMobil-Route die Schwimmbadstrasse beim Gottesgrabenweg. Die ODF ist wenig begrünt, es gibt kaum Schatten und die Aufenthaltsqualität ist gering. Der Schwimmbadparkplatz ist versiegelt. Entlang der ODF gibt es mit der Kantonsschule und dem Freibad zwei wichtige öffentliche Nutzungen. Diese weisen jedoch keinen Bezug zum Strassenraum auf.



Ausschnitt Entwurf Analyseplan ODF Seminar- und Schwimmbadstrasse

Schlüsselemente aus dem Entwurf Strategieplan:

Für die konkrete Umgestaltung der Ortsdurchfahrt erarbeitet der Kanton als Strasseneigentümer zusammen mit der Stadt Baden und der Gemeinde Wettingen im Rahmen des Gesamtverkehrskonzepts Raum Baden und Umgebung einen ersten Teil einer Vorstudie Ortsdurchfahrten für die Seminarstrasse Baden/Wettingen. Die Erarbeitung ist in Zusammenarbeit mit der Gemeinde noch in Entwicklung und wird im Frühjahr 2025 abgeschlossen. Der zweite Teil der Vorstudie Ortsdurchfahrten folgt später, zeitlich abgestimmt auf die nötigen Belagssanierung der Kantonsstrasse sowie der weiteren Planung am Brückenkopf Ost und des Verkehrsmanagements. Sind beide Teile der Vorstudie abgeschlossen folgen im Regelfall das Betriebs- und Gestaltungskonzept (Vorprojekt), das Bauprojekt und die Umsetzung.

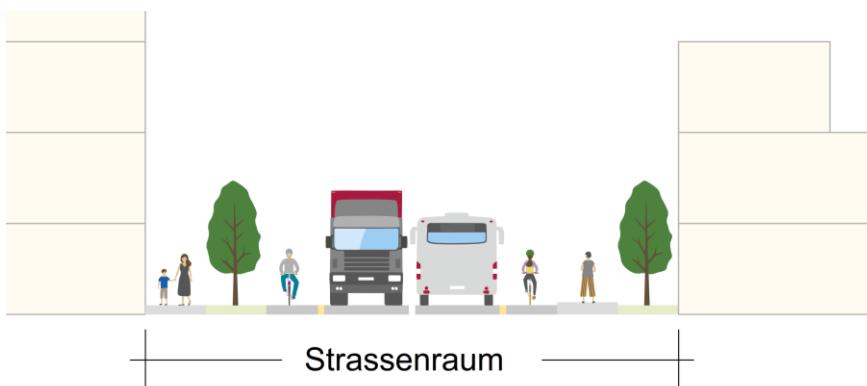


Für den Strassenraum relevante Siedlungsgebiete	Gartenkante	Geplante Realität: Abbruch
Raumkanten	Grünräume	Strassenraum
Aufgelöste Raumkanten	Ökologische Vernetzung	Plätze
Öffentliche Nutzungen	Bestehende Bäume	Zwischenverbindungen
geschützte Gebäude	Neue Bäume	Parallele Verbindungen
	Trassée für blaugrüne Infrastruktur	Fläche für Fahrzeugverkehr auf ODF
	Anziehungspunkte/Interessenpunkte	Strassenraum mit Abweichung von kantonalen Standards
		Wichtige Zufahrten in ODF

Ausschnitt Entwurf Strategieplan ODF Seminar- und Schwimmbadstrasse

Obwohl sich der Strategieplan zurzeit noch in Entwicklung befindet und Änderungen möglich sind, können aufgrund der Analyse, der Lagebeurteilung (Gemeindeportrait) und des Standes des Strategieplans erste Aussagen zu Rahmenbedingungen und Stossrichtungen gemacht werden, die in der weiteren Bearbeitung zu beachten sind:

- Erhalt der Seminar- und Schwimmbadstrasse als kantonale Hauptverkehrsstrasse. Diese hat weiterhin eine wichtige Funktion für den motorisierten Verkehr. Busse und Lastwagen müssen sich auch weiterhin begegnen können.
- Gewährleistung Leistungsfähigkeit des Knoten Seminarstrasse/Schwimmbadstrasse. Dieser stellt eine wichtige Anbindung von Wettingen an das übergeordnete Netz dar und wird dies durch die geplante Überbauung (Gestaltungsplan «Bahnhofareal») auch in Zukunft bleiben.
- Freihaltung einer Strassenraumbreite (Fassade zu Fassade) von min. 17.0m in den Abschnitten Schwimmbadplatz und Schwimmbadstrasse, um Platz für alle Verkehrsteilnehmenden und Begrünung zu schaffen.



Möglicher Querschnitt der Seminar- und Schwimmbadstrasse mit Radstreifen

- Aufgrund der engen Platzverhältnisse können im Abschnitt Seminarstrasse nicht alle Ansprüche abgedeckt werden. Es soll jedoch min. 12.8m Strassenraumbreite (Fassade zu Fassade) freigehalten werden. Es in diesem Abschnitt eine vertiefte Auslegeordnung und Interessensabwägung betreffend Betriebsform, Ausbaugrad, Veloführung und Flächenbeanspruchung notwendig.
- Führung der Buslinien 3 und 4 weiterhin auf der Seminar- und Schwimmbadstrasse.

- Realisierung von sicheren, attraktiven Bereichen für Zufussgehende auf beiden Seiten der Ortsdurchfahrt und verbesserte Querungsmöglichkeiten.
- Schaffung einer sicheren und lückenlosen Infrastruktur in beide Richtungen für die Velohauptroute und mit guten Anbindungen an die umliegenden Velorouten. Für eine konfliktfreie Veloführung Richtung Baden, ohne Blockierung durch Rückstaus vom Brückenkopf Ost, ist ein Einrichtungsradweg anzustreben.
- Neben der Veloführung auf der Seminarstrasse besteht die Möglichkeit, dass der abgesetzte David-Hess-Weg als Veloverbindung vom Brückenkopf Ost in Fahrtrichtung Schwimmbad ausgebaut und mitgenutzt wird. Durch diese Netzergänzung könnten die unterschiedlichen Bedürfnisse auf der Seminarstrasse besser in deren schmalen Querschnitt integriert und auf der ODF genügend Platz für einen Einrichtungsradweg in Richtung Baden geschaffen werden.
- Tempo 30 als mögliche, abschnittsweise Massnahme zur besseren Siedlungsverträglichkeit der Kantonsstrasse soll geprüft werden. Dabei sind jedoch bestimmte Bedingungen des Kantons zu berücksichtigen als auch das übergeordnete Bundesrecht einzuhalten.
- Schaffung einer einladend gestalteten Platzsituation im Abschnitt Schwimmbadplatz (im Bereich der Bushaltestelle „Schwimmbad“) zur Verbesserung der Querbarkeit und zur Schaffung von attraktiven Aufenthalts- und Verweilflächen mit Sitzgelegenheiten und Bäumen.
- Entsiegelung des grossen öffentlichen Parkplatzes beim Schwimmbad und Ausstattung mit schattenspendender Begrünung zur Schaffung eines angenehmen Mikroklimas.
- Verbesserung der Umfeldqualität und des Mikroklimas durch Erstellung eines zusammenhängenden Netzes von entsiegelten, begrünten Flächen, welches auf die angrenzenden Nutzungen und Abschnitte reagiert. Die bestehenden Grünräume sind zu erhalten und weiterzuentwickeln. So kann der bestehende Gartenstadtcharakter erhalten bleiben.
- Wo möglich soll entlang der ODF ein beidseitiges Trassee für die «blaugrüne Infrastruktur» gesichert und umgesetzt werden. «Blau» bedeutet dabei Zurückhalten und Wiederverwenden von Regenwasser (z.B. speichern und nutzbar machen von anfallendem Regenwasser für Bäume). «Grün» bedeutet entsiegelte Flächen mit grosskronigen Hochstammbäumen und naturnah begrünten Baumscheiben. Eine solche «blaugrüne Infrastruktur» ermöglicht einerseits auch künftig klimaangepasste Siedlungsräume (Hitzeminderung), andererseits reduziert das Zurückhalten bzw. Zwischenspeichern von Regenwasser die Gefahr von Überschwemmungen bei ebenfalls zunehmenden Starkregenereignissen.



SF07 Umgestaltung Bahnhofstrasse Turgi



- Besonders konfliktreiche Ortsdurchfahrten
- Klassische Ortsdurchfahrten
- «Umfahrungen innerorts»
- Siedlungsorientierte Ortsdurchfahrten

Diese Massnahme gehört zum Massnahmenfänger GVK 2040. Die Machbarkeit dieser Massnahme ist grob abgeklärt. Nach dem Beschluss des Grossen Rats im 2026 starten zu gegebener Zeit die Vertiefungs- oder Projektierungsarbeiten. Zukünftige Erkenntnisse können unter Umständen Anpassungen an der Massnahme auslösen.

Beschreibung der Massnahme

Mit der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt (ODF) Turgi soll der Auftrag aus dem kantonalen Richtplan (S1.1 Siedlungsqualität und innere Siedlungsentwicklung) erfüllt werden: Der Strassenraum ist als Teil des Siedlungsraumes zu betrachten und aufzuwerten. Das erfordert eine sorgfältige und ganzheitliche Planung des gesamten Strassenraums von Fassade zu Fassade inklusive der ersten Bautiefe. Das Umfeld des Bahnhofs Turgi wird sich städtebaulich und freiräumlich stark entwickeln. Ebenfalls wird der Bahnhof selbst als Umsteigepunkt (Verkehrsdrehscheibe) an Bedeutung gewinnen, was zu den Stellenwert der Bahnhofstrasse als Bahnhofszugang resp. -zufahrt erhöht. Auch der Zugang zum Bahnhof aus dem Dorfkern verläuft über die Kantonsstrasse .

Die Vogelsang- / Bahnhofstrasse (Rechteck in Abb.) erschliesst den Bahnhof von Norden sowie das Quartier nördlich des Bahnhofs. Ebenfalls dient sie als Verbindung aus Turgi Richtung Vogelsang. Entsprechend braucht es für alle Verkehrsmittel attraktive und sichere Infrastrukturen. Die geplante Velovor zugsroute verläuft auf der ODF und ist mit den entsprechenden Ausbaustandards umzusetzen. Für das Funktionieren des Bahnhofs als Verkehrsdrehscheibe ist die Fahrplanstabilität des Busverkehrs entscheidend. Die Erschliessung des Bahnhofsareals ist deshalb für den Busverkehr gut zu planen. Gleichermaßen gilt für den Veloverkehr, welcher sicher auf die ODF gelangen muss. Die ODF bleibt gleichzeitig eine kantonale Hauptverkehrsstrasse und es sind die entsprechenden Anforderungen an die Fahrbahnbreite für Gegenverkehr von Lastwagen und Bus zu berücksichtigen. Die Gestaltung der Strasse soll aber ein siedlungsverträgliches Geschwindigkeitsniveau unterstützen.

Insbesondere auf der Südseite des Bahnhofs wird in Zukunft eine Siedlungsentwicklung stattfinden. Dazu gehört auch die Neugestaltung bzw. Neuerstellung von Platzsituationen beidseits des Bahnhofs. Das bietet die Chance, den Strassenraum sowie die Freiräume städtebaulich mit den Arealentwicklungen gemeinsam zu gestalten. Für den Fussverkehr sind insbesondere bahnhofseitig grosszügige Flächen vorzusehen. Über die gesamte ODF sind entsiegelte Flächen sowie Begrünung vorzusehen, welche das Stadtklima verbessern und zum Verweilen einladen. Die Querungsmöglichkeiten über die Kantonsstrasse sind zu verbessern, insbesondere im Bereich der Bahnhofzugänge. Die Aufwertung des Bahnhofplatzes soll sich auf die Vorzonen Richtung Kantonsstrasse ausdehnen. Neue publikumsorientierte Nutzungen sind hier denkbar. Die Vorzonen haben eine hohe Aufenthaltsqualität aufzuweisen. Die ODF Turgi wird somit Bindeglied zwischen Bahnhof und Dorfkern von Turgi. Die Dimensionierung des Strassenraums und die Aufteilung der Flächen ist unter all diesen Aspekten zu definieren.

Die Landstrasse in den Ortsteilen von Wil und Neuwil weist heute auch verschiedene Mängel auf. Diese werden jedoch durch ein bestehendes Bauprojekt behoben, weshalb dazu im GVK keine Massnahme definiert wurde.

Zuständigkeiten und Prozessuale

Federführung (Vorstudie ODF)	Kanton Aargau, BVU AVK Abteilung Verkehr	Beteiligte	Stadt Baden
Standort	Turgi, Vogelsang- und Bahnhofstrasse (K438)	Investitionskosten (+/- 40 %)	6.2 Mio. Franken

Laufende Kosten

Herleitung aus Lagebeurteilung

Die Ortsdurchfahrt Turgi im Bereich Bahnhof ist heute verkehrsdominiert. Sie trennt den Dorfkern vom Bahnhofareal. Dies erschwert die Umsetzung der geplanten Entwicklung des Bahnhofumfelds. Die Aufenthaltsqualität ist nur gering und es sind nur wenige Querungen vorhanden. Der Veloverkehr wird auf zu schmalen Velostreifen geführt.

Abhängigkeiten zu weiteren GVK-Massnahmen

- Sofortmassnahmen Veloverkehr (FV01)
- Velovorzugsroute Siggenthal – Baden (FV02)
- Aufwertung kommunale Fussverkehrsnetze (FV14)
- Aufwertung öV-Drehscheibe Bahnhof Turgi (BB06)
- Siedlungsentwicklung an zentralen Orten (SF04)

Wirkung und Zielbeitrag der Massnahme SF07

Wirkung Die Aufwertung der Ortsdurchfahrt hat Auswirkungen auf den Strassenraum, aber auch auf die angrenzenden Siedlungsgebiete:

- Der Strassenraum wird attraktiver und siedlungsverträglicher. Dies lädt zu vermehrtem Zufussgehen und Verweilen entlang der Ortsdurchfahrt ein.
- Neue Bepflanzungen beschatten Aufenthaltsflächen und unterstützen die ökologische Vernetzung durch das Quartier.
- Die Umgestaltung mindert die Trennwirkung und unterstützt so die gewünschte Siedlungsentwicklung im Umfeld des Bahnhofs Turgi.
- Die Veloroute in Längsrichtung und die Fusswege über die Kantonsstrasse werden sicherer. Der Zugang zum Bahnhof wird verbessert.



Attraktiver und
zukunftsfähiger
Lebensraum



Siedlungsentwicklung
an gut erreichbaren
Orten



Velogerechter
Raum

Insgesamt sind im GVK sieben Ziele definiert. Die vorliegende Massnahme beeinflusst drei der sieben Ziele.

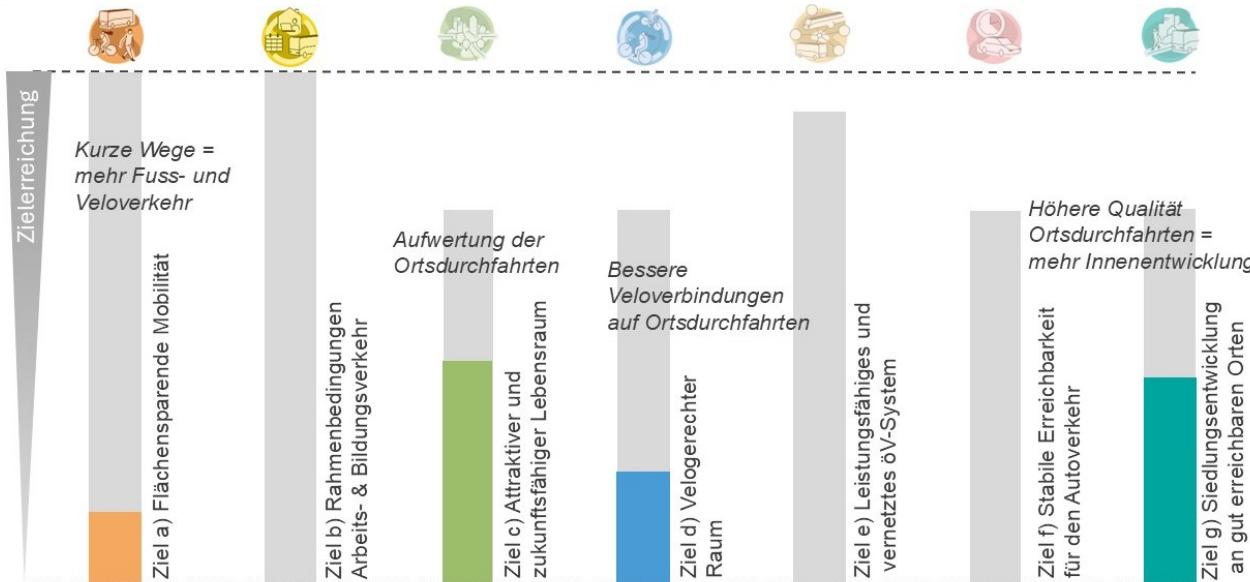
Wirkung und Zielbeitrag des Handlungsfelds Stadt- und Freiraum

Mit der Umsetzung aller Massnahmen des Massnahmenfächers GVK 2040¹, der in rund 50 GVK-Massnahmenblättern beschrieben ist, werden zwei Ziele vollständig erreicht, fünf Ziele können in hohem Maße erfüllt werden. Die verbleibenden Ziellücken sind darauf zurückzuführen, dass in Nussbaumen und Baden Zentrum ohne MIV-Entlastung (z.B. durch Verlagerung auf eine Zentrumsentlastung) nicht alle notwendigen Massnahmen möglich sind.

Die Aufwertung verschiedener Ortsdurchfahrten (Kantonsstrassen innerorts) hat grosse Wirkungen auf die Qualität der Ortsdurchfahrten bzw. deren Wahrnehmung als Lebensräume. Außerdem aktivieren aufgewertete Ortsdurchfahrten Siedlungspotenziale und ermöglichen bessere Veloverbindungen entlang der Kantonsstrassen. Die Quartiere der kurzen Wege unterstützen die Siedlungsentwicklung nach Innen und führen zu höheren Anteilen für den Fuss- und Veloverkehr.

In folgender Grafik verdeutlichen die ausgefüllten Flächen die Zielerreichungsbeiträge aller "Stadt- und Freiraum"-15 Massnahmen an der Gesamt-Zielerreichung des GVK-Massnahmenfächers.

¹ Ohne Zentrumsentlastung (SB06), ohne langfristige Optionen öV-Hauptkorridore (BB10), ohne S-Bahn-Haltestelle Tägerhard (BB11) und ohne langfristige Massnahmen am Brückenkopf Ost



Weiterführende Dokumente / Links

- [Gemeindeportrait Turgi](#)
- Entwicklungsrichtplan (ERP) Bahnhofgebiet Turgi (Publikation ausstehend)

Ergänzende Informationen

Analyse:

Die Bahnhof- und die Vogelsangstrasse sind aus verkehrlicher Sicht für ihre jeweiligen Funktionen zweckmäßig ausgebaut. Das Angebot für den Veloverkehr ist hingegen als geplante Velovorzugsroute nicht ausreichend und der Zugang zu Fuss könnte attraktiver gestaltet sein. An den Knoten Bahnhof-/Vogelsangstrasse und Bahnhof-/Schöneggstrasse besteht eine Unfallhäufung. An der Bahnhofstrasse befinden sich zahlreiche publikumsorientierte Nutzungen mit Vorzonen, da der historische Ortskern direkt an die ODF grenzt. Begrünung und Aufenthaltsqualität sind teilweise vorhanden. Das umliegende dynamische Entwicklungsgebiet bietet die Chance, die Strassenraumgestaltung sowie das umliegende Gebiet städtebaulich und freiräumlich zu optimieren. Der Bahnhof Turgi ist im Richtplan als regionale multimodale Drehscheibe kategorisiert und soll eine wichtige Umsteigefunktion zwischen den Verkehrsmitteln (ÖV / MIV / Velo / Fussverkehr) wahrnehmen. Dies ist auch im GVK vorgesehen. Aktuell finden sich beidseits des Bahnhofs Park&Ride Parkplätze.



Heutige Situation – Ausschnitt [Gemeindeportrait Turgi](#)

Aus heutiger Sicht erste mögliche Empfehlungen für die weitere Planung:

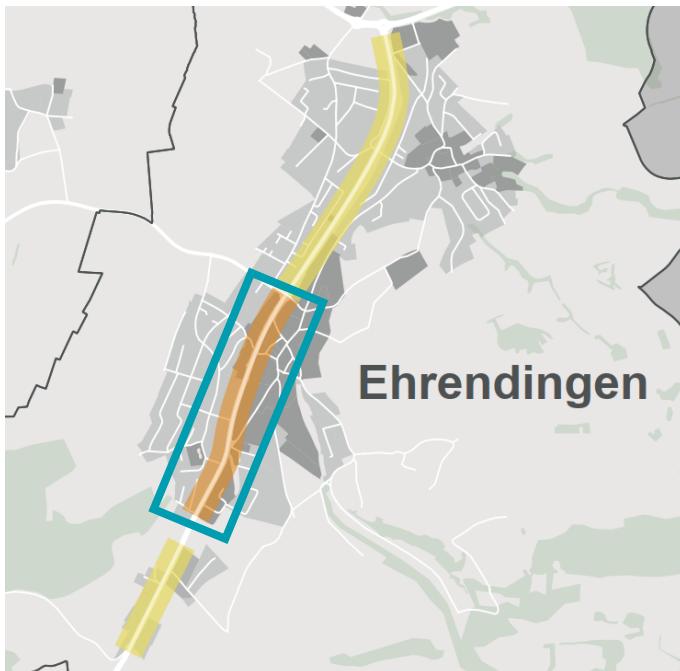
Im Abschnitt der Vogelsang- und Bahnhofstrasse in Turgi lassen sich aus der im 2022/2023 durchgeföhrten Lagebeurteilung und den Anforderungen aus Massnahmen anderer Handlungsfelder erste Empfehlungen ableiten:

- Dimensionierung der Strassenbreiten auf relevanten Begegnungsfall Bus/Bus bei reduzierter gefahrener Geschwindigkeit auf der ODF.
- Die Funktionsfähigkeit als Ausnahmetransportroute ist weiterhin zu gewährleisten.
- Tempo 30 als mögliche, abschnittsweise Massnahme zur besseren Siedlungsverträglichkeit der Kantonsstrasse soll geprüft werden. Dabei sind jedoch bestimmte Bedingungen des Kantons zu berücksichtigen als auch das übergeordnete Bundesrecht einzuhalten.
- Knotenbereiche der einmündenden Post- und Kronenstrasse sind zu redimensionieren und die Anzahl und Lage der Fussgängerquerungen zu überprüfen und zu verbessern.
- Die Verkehrssicherheit an den Knoten ist zu verbessern.
- Der Bedeutung des Bahnhofs Turgi als zukünftige Verkehrsdrehscheibe ist auch bei der angrenzenden Bahnhofstrasse Rechnung zu tragen. Dazu gehören insbesondere eine Verbesserung der Zugänglichkeit des Bahnhofs aus dem Dorfzentrum (u.a. direkte und sichere Fussgängerquerungen, Platzgestaltung Knoten Bahnhofstrasse), sichere Anbindung an das Velonetz sowie störungsfreie Zufahrt der Busse.
- Die Bahnhofstrasse soll mit der zukünftigen Entwicklung der angrenzenden Areale, insbesondere durch Gestaltung von attraktiven Vorzonen, an Aufenthaltsqualität gewinnen. Der frequentierte Ort am Bahnhof muss mit ausreichend qualitätsvollen und klimaangepassten Freiräumen versorgt werden.
- Aufenthaltsqualität schaffen, das heisst nebst einer einladenden Gestaltung der Seitenbereiche auch Sitzmöglichkeiten anbieten und Bäume pflanzen. Letztere bringen Schatten und reduzieren so die Hitzebelastung. Dafür sollen auch Flächen entsiegelt werden.

Die Erarbeitung einer Vorstudie Ortsdurchfahrt für diesen Abschnitt ist nach gegenseitiger Absprache und in insbesondere in Abstimmung mit den periodisch anstehenden Strassenbelagssanierungen zu starten. Liegt die Vorstudie vor, folgen im Regelfall das Betriebs- und Gestaltungskonzept (Vorprojekt), das Bauprojekt und die Umsetzung.



SF08 Umgestaltung Landstrasse Ehrendingen



Diese Massnahme gehört zum Massnahmenfächer GVK 2040. Die Machbarkeit dieser Massnahme ist grob abgeklärt. Nach dem Beschluss des Grossen Rats im 2026 starten zu gegebener Zeit die Vertiefungs- oder Projektierungsarbeiten. Zukünftige Erkenntnisse können unter Umständen Anpassungen an der Massnahme auslösen.

- Besonders konfliktreiche Ortsdurchfahrten
- Klassische Ortsdurchfahrten
- «Umfahrungen innerorts»
- Siedlungsorientierte Ortsdurchfahrten

Beschrieb der Massnahme

Mit der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt (ODF) Ehrendingen soll der Auftrag aus dem kantonalen Richtplan (S1.1 Siedlungsqualität und innere Siedlungsentwicklung) erfüllt werden: Der Strassenraum ist als Teil des Siedlungsraumes zu betrachten und aufzuwerten. Das erfordert eine sorgfältige und ganzheitliche Planung des gesamten Strassenraumes von Fassade zu Fassade inklusive der ersten Bautiefen. Dies trifft vorrangig auf den südlichen Abschnitt (Quadrat in Abb.) zu und die ODF soll hier mehr als rein verkehrliche Anforderungen erfüllen. Der nördliche Abschnitt der Kantonsstrasse Richtung Tiefenwaag weist trotz der Lage innerhalb der Siedlung einen eigentlichen Ausserortscharakter auf. Die Ausrichtung der Gebäude und deren Erschliessung ist vollständig von der Kantonsstrasse abgewandt. Eine Umgestaltung der ODF ist hier weniger prioritär.

Mit dem bereits vor dem GVK erarbeiteten, weit fortgeschrittenen Kantonsstrassenprojekt «Ehrendingen IO/AO K282, Radstreifen Radstreifen Landstrasse, Abschnitt Höhtal bis Kreisel Niedermatt» werden für den Veloverkehr deutliche Verbesserungen gegenüber heute erreicht. Die vorliegende Massnahme zielt entsprechend auf den nächsten Erhaltungshorizont der Kantonsstrasse ab, die Realisierung ist entsprechend eher mittel- bis langfristig zu erwarten.

Die Landstrasse durch Ehrendingen ist die wichtigste Verbindung aus dem Surb- und Wehntal Richtung Baden, Wettingen und der Autobahn. Entsprechend hoch ist die Bedeutung für den motorisierten Individualverkehr sowie den öffentlichen Verkehr. Die entsprechenden Anforderungen an die Fahrbahnbreite für Gegenverkehr von Lastwagen und Bus sind auch künftig zu berücksichtigen. Gleichwohl würde die Belastung von heute ca. 15'000 Fz/d (DWV), die gemäss Zielzustand kaum zunehmen soll, grundsätzlich eine siedlungsverträglichere Gestaltung erlauben. Für die Velohauptverbindung ist eine sichere Infrastruktur auch auf der Landstrasse anzubieten, insbesondere am Anschlussknoten Dorfstrasse. Ebenfalls werden zukünftig mehr Buslinien die Landstrasse befahren.

Die Dorferne sind über die ODF besser an die westlich gelegenen Quartiere anzubinden. Dazu sind die Fussgängerquerungen sicherer zu gestalten und direkt an den wichtigen Querungsstellen zu platzieren. Trotz des abseits liegenden, zentralen Dorfkerns soll die Aufenthaltsqualität entlang der Strasse gesteigert werden und in einigen Nischenbereichen Begegnungsorte entstehen. Richtung Süden macht ein Eingangstor den Beginn der Ortsdurchfahrt erkennbar. Die ODF Ehrendingen soll mit der Umgestaltung die heute stark trennende Wirkung im Dorf verlieren.

Zuständigkeiten und Prozessuale

Federführung (Vorstudie ODF)	Kanton Aargau, BVU AVK Abteilung Verkehr	Beteiligte	Gemeinde Ehrendingen
Standort	Ehrendingen, Landstrasse (K282)	Investitionskosten (+/- 40 %)	9.3 Mio. Franken

Laufende Kosten

Herleitung aus Lagebeurteilung

Die Ortsdurchfahrt Ehrendingen ist heute verkehrsdominiert. Sie trennt das Dorf und erschwert so die Vernetzung der Quartiere über die Kantonsstrasse. Die Aufenthaltsqualität ist nur gering und es fehlen Flächen zum Verweilen und für Begrünung. Die Trottoirbreiten sind minimal und nur wenige Querungen vorhanden. Der Veloverkehr wird im Mischverkehr mit den Autos geführt. Das laufende Projekt des Kantons (Ehrendingen IO/AO K282, Radstreifen Landstrasse, Abschnitt Höhtal bis Kreisel Niedermatt) geht die bestehenden Mängel bereits an und soll bis 2027 umgesetzt werden.

Abhängigkeiten zu weiteren Massnahmen

- Erweiterung Verkehrsmanagement (SB01)
- Aufwertung Velohauptrouten Raum Nord-Ost (FV11)
- Aufwertung kommunale Fussverkehrsnetze (FV14)
- Busbevorzugung öV-Hauptkorridore (BB05)

Wirkung und Zielbeitrag der Massnahme SF08

Wirkung Die Aufwertung der Ortsdurchfahrt hat Auswirkungen auf den Strassenraum, aber auch auf die angrenzenden Siedlungsgebiete:

- Der Strassenraum wird attraktiver und siedlungsverträglicher. Dies lädt zu vermehrtem Zufussgehen und Verweilen entlang der ODF ein.
- Neue Bepflanzungen beschatten Aufenthaltsflächen und unterstützen die ökologische Vernetzung durch das Quartier.
- Die Umgestaltung mindert die Trennwirkung und die Verbindung für Velofahrende und Zufussgehende zwischen den Quartieren westlich und östlich der Landstrasse wird besser.

Insgesamt sind im GVK sieben Ziele definiert. Die vorliegende Massnahme beeinflusst zwei der sieben Ziele.



Attraktiver und
zukunftsfähiger
Lebensraum



Velogerechter
Raum

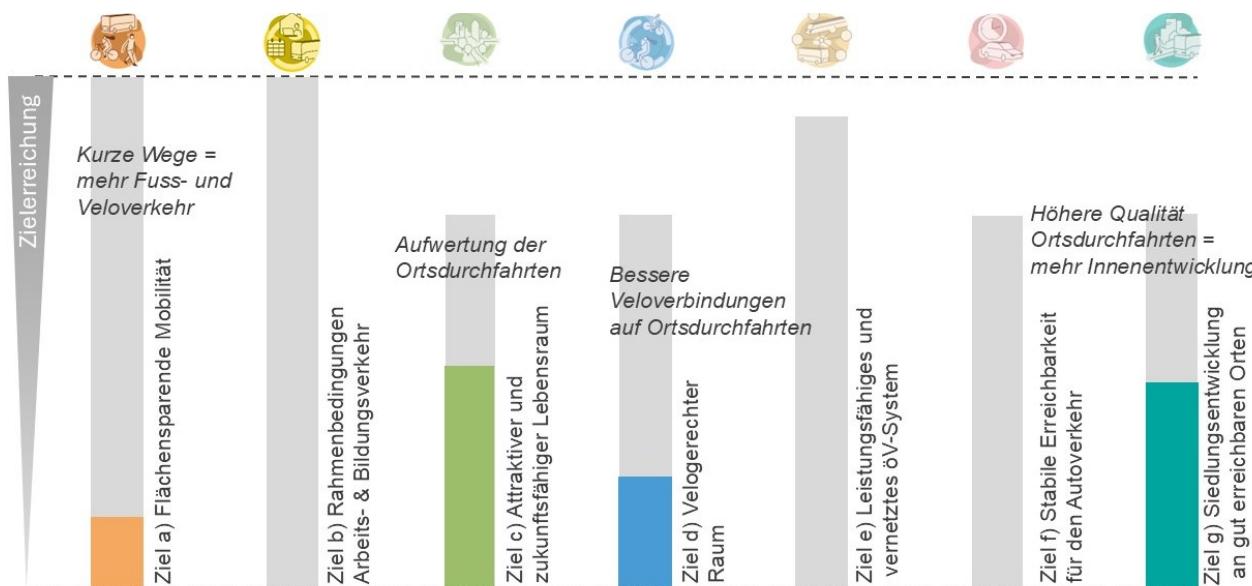
Wirkung und Zielbeitrag des Handlungsfelds Stadt- und Freiraum

Mit der Umsetzung aller Massnahmen des Massnahmenfächers GVK 2040¹, der in rund 50 GVK-Massnahmenblättern beschrieben ist, werden zwei Ziele vollständig erreicht, fünf Ziele können in hohem Masse erfüllt werden. Die verbleibenden Ziellücken sind darauf zurückzuführen, dass in Nussbaumen und Baden Zentrum ohne MIV-Entlastung (z.B. durch Verlagerung auf eine Zentrumsentlastung) nicht alle notwendigen Massnahmen möglich sind.

Die Aufwertung verschiedener Ortsdurchfahrten (Kantonsstrassen innerorts) hat grosse Wirkungen auf die Qualität der Ortsdurchfahrten bzw. deren Wahrnehmung als Lebensräume. Außerdem aktivieren aufgewertete Ortsdurchfahrten Siedlungspotenziale und ermöglichen bessere Veloverbindungen entlang der Kantonsstrassen. Die Quartiere der kurzen Wege unterstützen die Siedlungsentwicklung nach Innen und führen zu höheren Anteilen für den Fuss- und Veloverkehr.

In folgender Grafik verdeutlichen die ausgefüllten Flächen die Zielerreichungsbeiträge aller "Stadt- und Freiraum"-15 Massnahmen an der Gesamt-Zielerreichung des GVK-Massnahmenfächers.

¹ Ohne Zentrumsentlastung (SB06), ohne langfristige Optionen öV-Hauptkorridore (BB10), ohne S-Bahn-Haltestelle Tägerhard (BB11) und ohne langfristige Massnahmen am Brückenkopf Ost

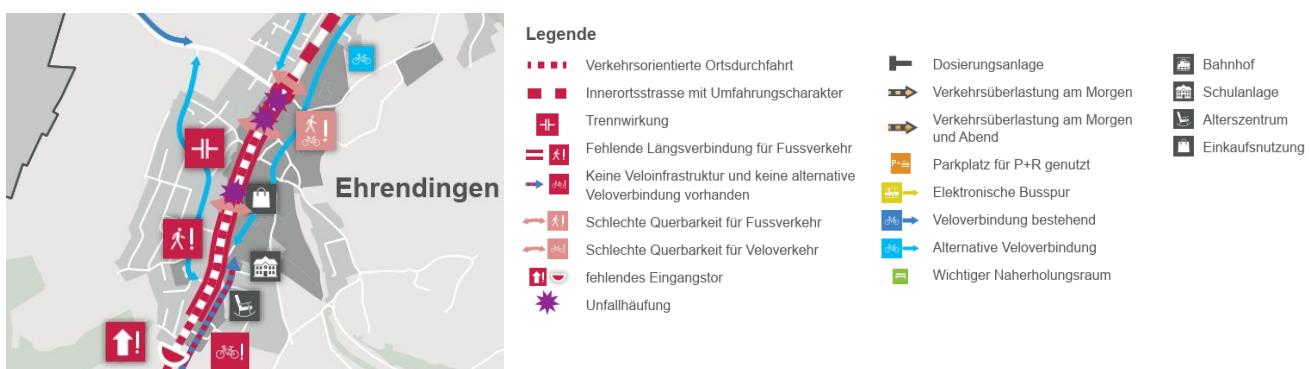


Weiterführende Dokumente / Links

- [Gemeindeportrait Ehrendingen](#)

Ergänzende Informationen

Analyse: Historisch gewachsen befinden sich die zwei Ortskerne von Unter- und Oberehrendingen an der Dorfstrasse östlich der (ursprünglich als Umfahrung konzipierten) Ortsdurchfahrt. Ihre Zentrumsfunktion übernehmen diese Ortskerne noch heute. Eine attraktive Veloverbindung führt auf der alten Dorfstrasse durch die Ortskerne. Die ODF trennt die beiden östlich gelegenen Kerne erheblich vom neueren, westlich gelegenen Dorfteil. Die heutige Erscheinung des Strassenraums ist primär auf den motorisierten Verkehr ausgerichtet. Entlang der Landstrasse ist abschnittsweise nur einseitig ein Trottoir vorhanden. Zwischen Höhtal und der Einmündung Dorfstrasse fehlen Veloinfrastrukturen auf der Landstrasse und es ist auch keine rückwärtige Verbindung vorhanden. Die oberirdischen Querungen über die Landstrasse liegen weit auseinander und fehlen abschnittsweise. Die Bushaltestellen sind nur unzureichend zu Fuss erreichbar. Begrünung gibt es fast ausschliesslich auf den angrenzenden Privatparzellen und die Aufenthaltsqualität ist gering. Vereinzelt bestehen publikumsorientierte Nutzungen, bei welchen die Vorbereiche verkehrsorientiert gestaltet sind. Ein Bezug des Strassenraumes zu den angrenzenden Nutzungen ist nicht vorhanden.



Heutige Situation – Ausschnitt Gemeindeportrait Ehrendingen

Ergänzende Informationen

Aus heutiger Sicht erste mögliche Empfehlungen für die weitere Planung:

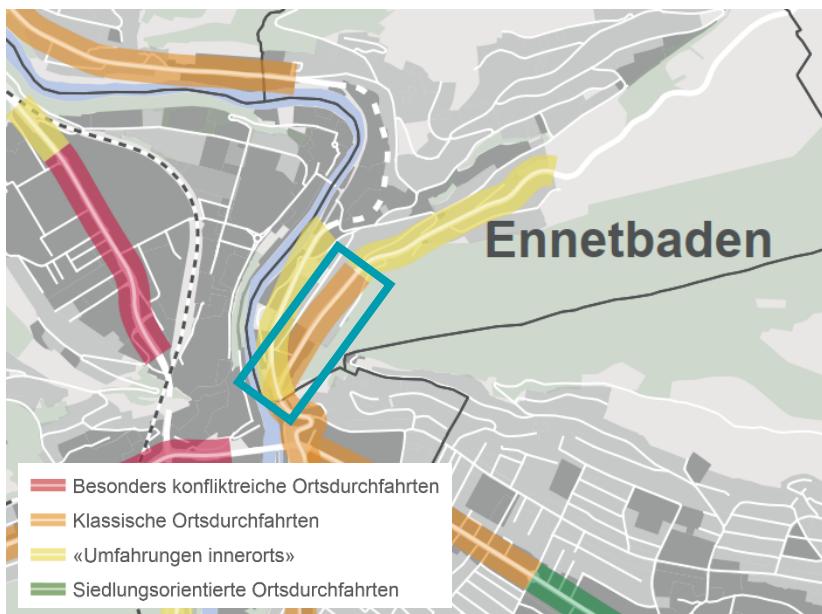
Aus der im 2022/2023 durchgeföhrten Lagebeurteilung und den Anforderungen aus Massnahmen anderer Handlungsfelder lassen sich erste Empfehlungen ableiten:

- Dimensionierung der Strassenbreiten auf relevanten Begegnungsfall Bus/Bus bei reduzierter gefahrener Geschwindigkeit auf der ODF.
- Die Funktionsfähigkeit als Ausnahmetransportroute ist weiterhin zu gewährleisten.
- Realisierung einer durchgehenden, lückenfreien Velohauptroute in beide Fahrtrichtungen auf der Landstrasse zwischen Höhtal und Knoten Dorfstrasse. Mit dem aktuellen Bauprojekt werden durchgehende Radstreifen grösstenteils bereits erreicht. Eine sichere Weiterführung über die rückwärtige Veloverbindung via Dorfstrasse und Kirchweg sowie aus Freienwil auf der Freienwilerstrasse ist sicherzustellen.
- Tempo 30 als mögliche, abschnittsweise Massnahme zur besseren Siedlungsverträglichkeit der Kantonsstrasse soll geprüft werden. Dabei sind jedoch bestimmte Bedingungen des Kantons zu berücksichtigen als auch das übergeordnete Bundesrecht einzuhalten.
- Als Teil des Verkehrsmanagements ist nördlich von Ehrendingen eine neue Dosierungsanlage vorgesehen. Damit die Priorisierung des Busverkehrs auch im Siedlungsgebiet wirkt, sind Richtung Baden neu auch Fahrbahnhaltestellen zu prüfen. Um gegenseitige Behinderungen von Bussen zu vermeiden, braucht es aber weiterhin punktuell Busbuchten, welche gut in die Seitenflächen einzubinden sind.
- Bushaltestellen sind nahe an weiterführenden Wegen ins Quartier anzuordnen und die Strasse muss in nächster Nähe sicher gequert werden können. Insbesondere sind direkte und gesicherte Querungsmöglichkeiten zum Dorfkern anzubieten. Der Umgang mit den bestehenden Unterführungen ist zu klären, im Hinblick auf einen siedlungsverträglichen Verkehrsablauf und attraktive Fusswegverbindungen sind oberirdische Querungen zu favorisieren.
- Schliessen der Lücken im heute nicht durchgehenden Trottoir auf der Ostseite im Bereich des Ortszentrums.
- Beschattung der zentralen Aufenthaltsbereiche (Umfeld Bushaltestellen, Knoten Dorfstrasse) und Entsiegelung von Flächen sowie Pflanzung von Bäumen zur Reduktion der Hitzebelastung bzw. zugunsten eines angenehmeren Mikroklimas.

Die Erarbeitung einer Vorstudie Ortsdurchfahrt für diesen Abschnitt ist nach gegenseitiger Absprache zu starten. Aufgrund der anstehenden Sanierung ist der Zeitdruck gering. Dennoch kann die zeitnahe Erarbeitung einer Vorstudie sinnvoll sein, um allenfalls nötige Raumsicherungen vorzunehmen. Liegt die Vorstudie vor, folgen im Regelfall das Betriebs- und Gestaltungskonzept (Vorprojekt), das Bauprojekt und die Umsetzung.



SF09 Umgestaltung Ehrendingerstrasse Ennetbaden



Diese Massnahme gehört zum Massnahmenfänger GVK 2040. Die Machbarkeit dieser Massnahme ist grob abgeklärt. Nach dem Beschluss des Grossen Rats im 2026 starten zu gegebener Zeit die Vertiefungs- oder Projektierungsarbeiten. Zukünftige Erkenntnisse können unter Umständen Anpassungen an der Massnahme auslösen.

Beschrieb der Massnahme

Mit der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt (ODF) Ennetbaden soll der Auftrag aus dem kantonalen Richtplan (S1.1 Siedlungsqualität und innere Siedlungsentwicklung) erfüllt werden: Der Strassenraum ist als Teil des Siedlungsraumes zu betrachten und aufzuwerten. Das erfordert eine sorgfältige und ganzheitliche Planung des gesamten Strassenraumes von Fassade zu Fassade inklusive der ersten Bautiefe. Dies trifft insbesondere auf den unteren Abschnitt (Quadrat in Abb.) zwischen Kreisel und Knoten Höhtalstrasse zu, in welchem beidseits Gebäude bestehen und deren Zufahrten auf die Kantonstrasse münden. Im oberen Abschnitt ist die talseitige Bebauung topografisch bedingt auf andere Strassen ausgerichtet und der Bezug zwischen Strasse und Bebauung besteht nur noch hangseitig, zudem mehrheitlich nur zu Nebenflächen (Parkplätze bzw. Garagen), weshalb dieser Abschnitt nicht beplant wird.

Die Ehrendingerstrasse ist die wichtigste Verbindung vom Höhtal Richtung Baden, Wettingen und zur Autobahn. Entsprechend braucht es für alle Verkehrsmittel attraktive und sichere Infrastrukturen. Aufgrund der Topografie ist für den Veloverkehr bergwärts zwingend eine Veloinfrastruktur notwendig, weshalb der bestehende Radstreifen bereits nach dem Kreisel Landvogteistrasse vorzusehen ist. Langfristig werden weiterhin mehrere Buslinien die Ehrendingerstrasse befahren. Es sind die entsprechenden Anforderungen an die Fahrbahnbreite für Gegenverkehr von Bussen zu berücksichtigen. Für den Fussverkehr besteht westseitig ein durchgehendes Trottoir. Hangseitig ist dies aufgrund der Platzverhältnisse nicht durchgehend möglich. Es ist deshalb punktuell eine Querungshilfe für den Fussverkehr zu prüfen, welche die Querungsmöglichkeiten über die Kantonstrasse verbessern. Die ODF Ennetbaden/Ehrendingerstrasse wird in das Siedlungsgefüge des Quartiers integriert und verbindet die an die ODF angrenzenden Siedlungsräume besser miteinander. Der Bereich des Kreisels Landvogteischloss ist bei der Umgestaltung der ODF ebenfalls anzuschauen und mit Blick auf Verhinderung von Unfällen zu optimieren.

Zuständigkeiten und Prozessuale

Federführung (Vorstudie ODF)	Kanton Aargau, BVU AVK Abteilung Verkehr	Beteiligte	Gemeinde Ennetbaden
Standort	Ennetbaden, Ehrendingerstrasse (K282)	Investitionskosten (+/- 40 %)	4.5 Mio. Franken

Laufende Kosten

Herleitung aus Lagebeurteilung

Die Ehrendingerstrasse in Ennetbaden ist heute verkehrsdominiert und stark belastet. Sie trennt das Quartier insbesondere im südlichen Abschnitt und Querungen für den Fussverkehr sind kaum vorhanden. Der Veloverkehr wird talwärts im Mischverkehr geführt. Bergwärts beginnt der Radstreifen erst ca. 150m nach dem Kreisel Landvogteischloss.

Abhängigkeiten zu weiteren Massnahmen

- Erweiterung Verkehrsmanagement (SB01)
- Brückenkopf Ost, kurzfristige Massnahmen (SB04) bzw. mittelfristige Massnahmen (SB05)
- Aufwertung Velohauptrouten Raum Nord-Ost (FV11)
- Aufwertung kommunale Fussverkehrsnetze (FV14)

Wirkung und Zielbeitrag der Massnahme SF09

Wirkung Die Aufwertung der Ortsdurchfahrt hat Auswirkungen auf den Strassenraum, aber auch auf die angrenzenden Siedlungsgebiete:

- Der Strassenraum wird attraktiver und siedlungsverträglicher, die Qualität für die angrenzenden Wohnnutzungen nimmt zu.
- Neue Bepflanzungen beschatten Aufenthaltsflächen und unterstützen die ökologische Vernetzung zwischen Lägernhang und Siedlungsgebiet.
- Die Umgestaltung mindert die Trennwirkung, Querungen für den Fussverkehr über die Kantonsstrasse werden sicherer.
- Die Veloroute wird in Längsrichtung und für abbiegende Velofahrende in Knotenbereichen sicherer und attraktiver.



Attraktiver und
zukunftsfähiger
Lebensraum



Velogerechter
Raum

Insgesamt sind im GVK sieben Ziele definiert. Die vorliegende Massnahme beeinflusst zwei der sieben Ziele.

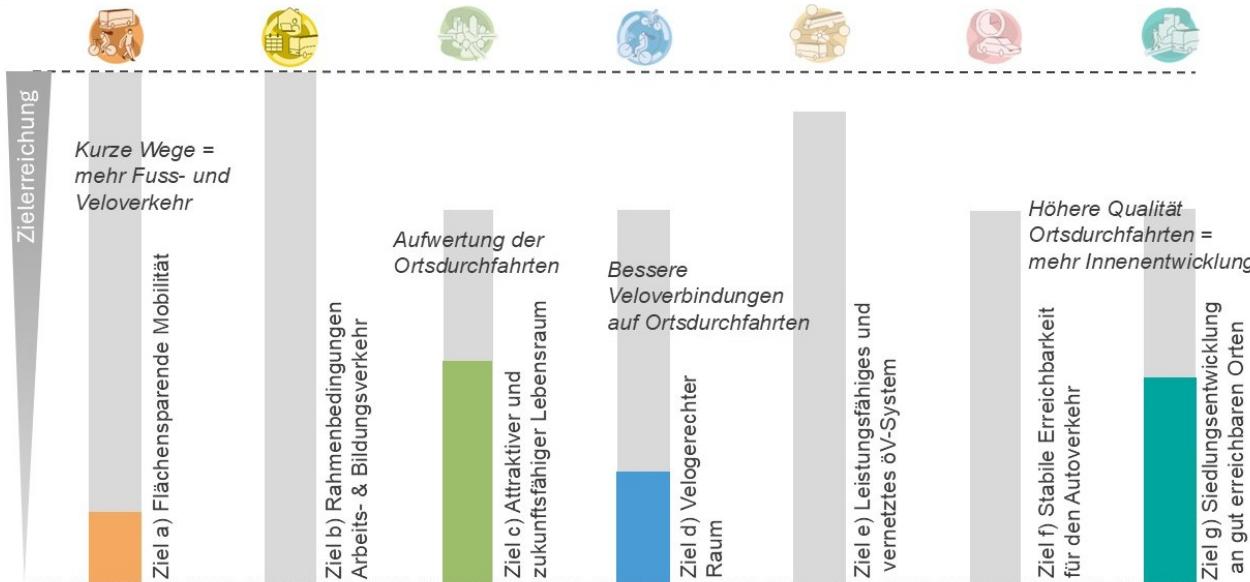
Wirkung und Zielbeitrag des Handlungsfelds Stadt- und Freiraum

Mit der Umsetzung aller Massnahmen des Massnahmenfächers GVK 2040¹, der in rund 50 GVK-Massnahmenblättern beschrieben ist, werden zwei Ziele vollständig erreicht, fünf Ziele können in hohem Masse erfüllt werden. Die verbleibenden Ziellücken sind darauf zurückzuführen, dass in Nussbaumen und Baden Zentrum ohne MIV-Entlastung (z.B. durch Verlagerung auf eine Zentrumsentlastung) nicht alle notwendigen Massnahmen möglich sind.

Die Aufwertung verschiedener Ortsdurchfahrten (Kantonsstrassen innerorts) hat grosse Wirkungen auf die Qualität der Ortsdurchfahrten bzw. deren Wahrnehmung als Lebensräume. Außerdem aktivieren aufgewertete Ortsdurchfahrten Siedlungspotenziale und ermöglichen bessere Veloverbindungen entlang der Kantonsstrassen. Die Quartiere der kurzen Wege unterstützen die Siedlungsentwicklung nach Innen und führen zu höheren Anteilen für den Fuss- und Veloverkehr.

In folgender Grafik verdeutlichen die ausgefüllten Flächen die Zielerreichungsbeiträge aller 15 "Stadt- und Freiraum" - Massnahmen an der Gesamt-Zielerreichung des GVK-Massnahmenfächers.

¹ Ohne Zentrumsentlastung (SB06), ohne langfristige Optionen öV-Hauptkorridore (BB10), ohne S-Bahn-Haltestelle Tägerhard (BB11) und ohne langfristige Massnahmen am Brückenkopf Ost



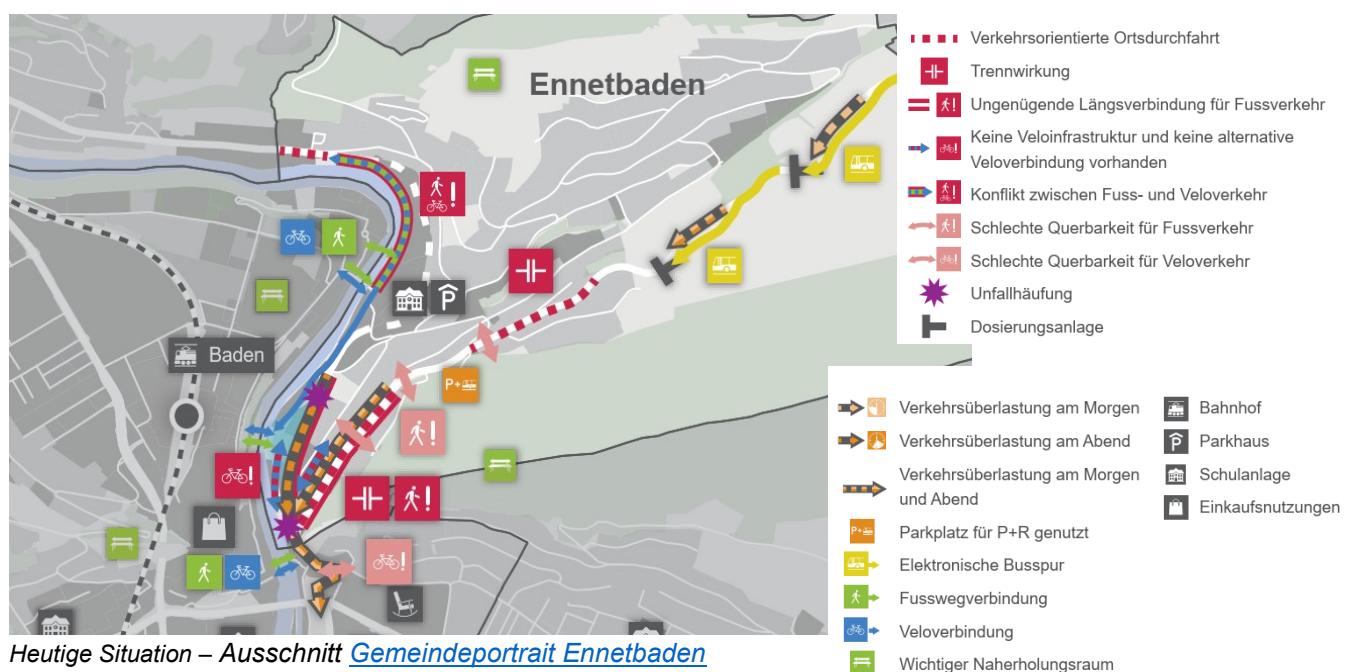
Weiterführende Dokumente / Links

- [Gemeindeportrait Ennetbaden](#)

Ergänzende Informationen

Analyse:

Die stark befahrene Ehrengässerstrasse trennt die Wohnquartiere am Rütenen- und Fluhweg vom restlichen Gemeindegebiet. Grundsätzlich bestehen ein durchgehendes talseitiges Trottoir und ein bergseitiger Radstreifen. Dieser beginnt jedoch nicht direkt nach dem Kreisel Landvogteischloss und es besteht eine Lücke in der Veloinfrastruktur. Diverse Hauszugänge, Grundstückszufahrten und private Abstellplätze münden direkt in die Kantonstrasse. Die Begrünung prägt den Strassenraum, befindet sich aber ausschliesslich auf den angrenzenden, mehrheitlich privaten Parzellen sowie auf bewaldeten Gebieten. Mit der bestehenden Dosierungsanlage vor Ennetbaden und der elektronischen Busspur wird soweit möglich der Verkehr vor dem Siedlungsgebiet gestaut und gleichzeitig der Bus priorisiert.



Aus heutiger Sicht erste mögliche Empfehlungen für die weitere Planung:

Aus der im 2022/2023 durchgeföhrten Lagebeurteilung und den Anforderungen aus Massnahmen anderer Handlungsfelder lassen sich erste Empfehlungen ableiten:

- Dimensionierung der Strassenbreiten auf relevanten Begegnungsfall Bus/Bus bei reduzierter gefahrener Geschwindigkeit auf der ODF.
- Die Funktionsfähigkeit als Ausnahmetransportroute ist weiterhin zu gewährleisten.
- Realisierung einer durchgehenden, lückenfreien Velohauptroute bergwärts.
- Tempo 30 als mögliche, abschnittsweise Massnahme zur besseren Siedlungsverträglichkeit der Kantonsstrasse soll geprüft werden. Dabei sind jedoch bestimmte Bedingungen des Kantons zu berücksichtigen als auch das übergeordnete Bundesrecht einzuhalten.
- Optimierung Veloführung am Kreisel Landvogteischloss.
- Punktuelle, geschützte Querungsmöglichkeiten für den Fussverkehr.

Die Erarbeitung einer Vorstudie Ortsdurchfahrt für diesen Abschnitt ist nach gegenseitiger Absprache zu starten. Aufgrund der erst langfristig anstehenden Sanierung ist der Zeitdruck gering. Dennoch kann die zeitnahe Erarbeitung einer Vorstudie sinnvoll sein, um allenfalls nötige Raumsicherungen vorzunehmen.. Liegt die Vorstudie vor, folgen im Regelfall das Betriebs- und Gestaltungskonzept (Vorprojekt), das Bauprojekt und die Umsetzung.



SF10 Umgestaltung Zürcherstrasse Neuenhof



Beschrieb der Massnahme

Mit der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt (ODF) Neuenhof soll der Auftrag aus dem kantonalen Richtplan (S1.1 Siedlungsqualität und innere Siedlungsentwicklung) erfüllt werden: Der Strassenraum ist als Teil des Siedlungsraumes zu betrachten und aufzuwerten. Das erfordert eine sorgfältige und ganzheitliche Planung des gesamten Strassenraumes von Fassade zu Fassade inklusive mindestens der ersten Bautiefe.

Im Rahmen des Gesamtverkehrskonzepts werden deshalb fünf Ortsdurchfahrten (ODF), darunter auch Neuenhof, analysiert, funktionale Anforderungen definiert und erste Massnahmenansätze als erste Etappe einer Vorstudie Ortsdurchfahrten erarbeitet.

Die Zürcherstrasse durch Neuenhof ist eine wichtige Verbindung von Neuenhof nach Baden und zur Autobahn (A1/A3). Als kantonale Hauptverkehrsstrasse hat sie eine wichtige Funktion für den motorisierten Individualverkehr (15'500 Fz/Tag; 2019) und den öV. Die Begegnung von zwei grösseren Fahrzeugen muss gewährleistet sein. Auf der Zürcherstrasse befindet sich ein öV-Hauptkorridor, welcher im Zielhorizont 2040 von mindestens drei Buslinien befahren wird. Für den Fussverkehr ist die notwendige Infrastruktur grundsätzlich vorhanden. Die Querungsmöglichkeiten über die Kantonsstrasse sind jedoch aktuell nicht optimal und mit der Umgestaltung der ODF zu verbessern. Vor allem in den Bereichen Eich und Zentrum mit publikumsintensiven Nutzungen sind durchgehende und beidseitig genügend grosse Seitenbereiche vorzusehen. Die Vorzonen in diesem Bereich sollen eine hohe Aufenthaltsqualität aufweisen und gestalterisch auf zukünftig angrenzende Nutzungen reagieren. Für den Veloverkehr entlang der ODF bestehen heute nur schmale Radstreifen. Die Nebenroute auf der Kantonsstrasse ist deshalb gemäss geltenden Ausbaustandards vorzusehen. Für den Fuss- und Veloverkehr stehen im Quartier die parallel zur Kantonsstrasse verlaufenden verkehrsberuhigten Strassen als attraktive Alternativen zur Verfügung. Mit der Umgestaltung ist jedoch auch auf der ODF ein sicheres und attraktives Angebot für den Fuss- und Veloverkehr zu schaffen. Das umliegende, dynamische Entwicklungsgebiet bietet die Chance, die Strassenraumgestaltung städtebaulich und freiräumlich zu optimieren. Über die gesamte ODF sind im Sinne der „blaugrünen Infrastruktur“ entsiegelte Flächen sowie Begrünung vorzusehen (vgl. ergänzende Informationen ab Seite 4), welche das Mikroklima verbessern und zum Verweilen einladen. Die Bushaltestellen sind dabei mitzudenken und sollen Teil der gut gestalteten Seitenbereiche sein sowie direkten Zugang in die Quartiere bieten. Die ODF wird so insgesamt besser in das Siedlungsgefüge von Neuenhof integriert und verbindet die an die ODF angrenzenden Siedlungsräume besser miteinander. Die Dimensionierung des Strassenraums und die Aufteilung der Flächen ist unter all diesen Aspekten neu zu definieren.

Zuständigkeiten und Prozessuale

Federführung (Vorstudie ODF)	Kanton Aargau, BVU AVK Abteilung Verkehr	Beteiligte	Gemeinde Neuenhof
Standort	Neuenhof, Zürcherstrasse (K274)	Investitionskosten (+/- 40 %)	24.2 Mio. Franken

Laufende Kosten

Herleitung aus Lagebeurteilung

Die Zürcherstrasse ist heute verkehrsdominiert. Sie trennt das Gemeindegebiet, die Nutzungen wenden sich von der Strasse ab. Die Aufenthaltsqualität unmittelbar im Strassenraum ist gering und lädt nicht zum Verweilen ein, die vorhandenen Grün- und Freiräume im Umfeld werden durch die Strasse getrennt. Trottoirs sind durchgehend, es sind jedoch nur wenige Querungen vorhanden. Für den Veloverkehr ist die Infrastruktur ungenügend.

Abhängigkeiten zu weiteren Massnahmen

- Erweiterung Verkehrsmanagement (SB01)
- Aufwertung Velonebenrouten Raum Süd-Ost (FV10)
- Aufwertung kommunale Fussverkehrsnetze (FV14)
- Busbevorzugung öV-Hauptkorridore (BB05)
- Trasseesicherung Tramkorridore (BB10)
- Siedlungsentwicklung an zentralen Orten (SF04)

Wirkung und Zielbeitrag der Massnahme SF10

Wirkung Die Aufwertung der Ortsdurchfahrt hat Auswirkungen auf den Strassenraum, aber auch auf die angrenzenden Siedlungsgebiete:

- Der Strassenraum wird attraktiver, siedlungsverträglicher und besser querbar. Dies lädt zu vermehrtem Zufussgehen und Verweilen entlang der Ortsdurchfahrt ein.
- Neue Bepflanzungen beschatten Aufenthaltsflächen und unterstützen die ökologische Vernetzung.
- Die Umgestaltung mindert die Trennwirkung. Damit können sich künftige Neuentwicklungen stärker auf einen belebteren, attraktiveren Stadtraum hin öffnen, was die Standortqualität erhöht.
- Die Veloroute in Längsrichtung, die Verbindung zu weiteren Velorouten auf Nebenstrassen und die Fussgängerquerungen über die Kantonsstrasse werden sicherer.



Attraktiver und
zukunftsfähiger
Lebensraum



Siedlungsentwicklung
an gut erreichbaren
Orten



Velogerechter
Raum

Insgesamt sind im GVK sieben Ziele definiert. Die vorliegende Massnahme beeinflusst drei der sieben Ziele.

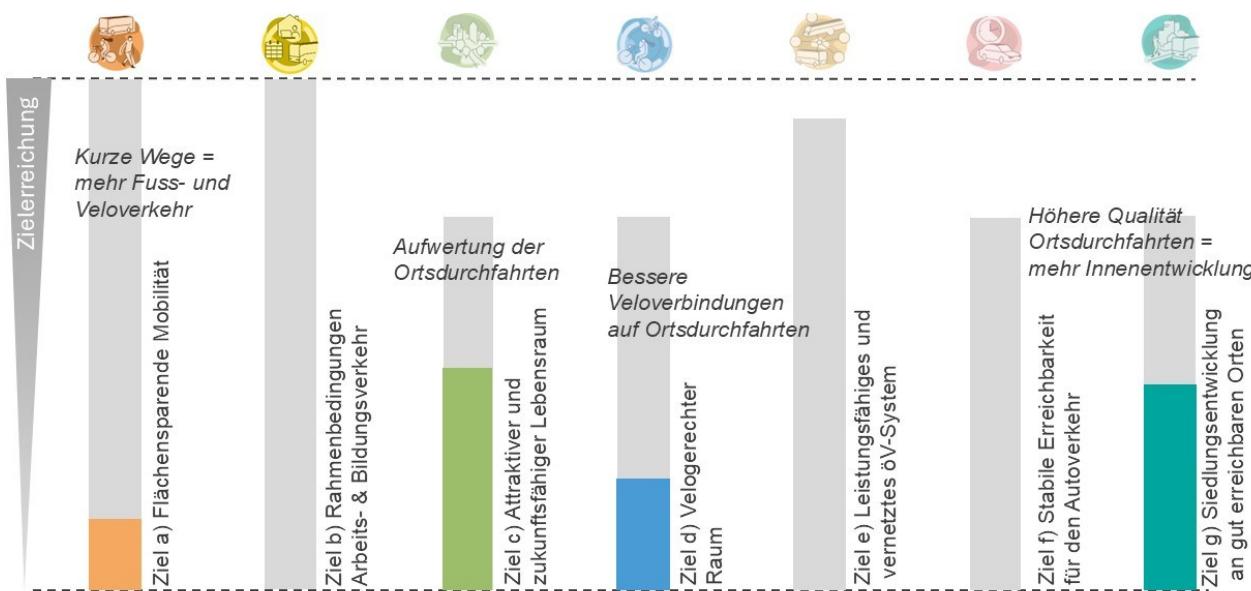
Wirkung und Zielbeitrag des Handlungsfelds Stadt- und Freiraum

Mit der Umsetzung aller Massnahmen des Massnahmenfächers GVK 2040¹, der in rund 50 GVK-Massnahmenblättern beschrieben ist, werden zwei Ziele vollständig erreicht, fünf Ziele können in hohem Masse erfüllt werden. Die verbleibenden Ziellücken sind darauf zurückzuführen, dass in Nussbaumen und Baden Zentrum ohne MIV-Entlastung (z.B. durch Verlagerung auf eine Zentrumsentlastung) nicht alle notwendigen Massnahmen möglich sind.

Die Aufwertung verschiedener Ortsdurchfahrten (Kantonsstrassen innerorts) hat grosse Wirkungen auf die Qualität der Ortsdurchfahrten bzw. deren Wahrnehmung als Lebensräume. Ausserdem aktivieren aufgewertete Ortsdurchfahrten Siedlungspotenziale und ermöglichen bessere Veloverbindungen entlang der Kantonsstrassen. Die Quartiere der kurzen Wege unterstützen die Siedlungsentwicklung nach Innen und führen zu höheren Anteilen für den Fuss- und Veloverkehr.

In folgender Grafik verdeutlichen die ausgefüllten Flächen die Zielerreichungsbeiträge aller 15 "Stadt- und Freiraum"- Massnahmen an der Gesamt-Zielerreichung des GVK-Massnahmenfächers.

¹ Ohne Zentrumsentlastung (SB06), ohne langfristige Optionen öV-Hauptkorridore (BB10), ohne S-Bahn-Haltestelle Tägerhard (BB11) und ohne langfristige Massnahmen am Brückenkopf Ost



Weiterführende Dokumente / Links

- [Gemeindeportrait Neuenhof](#)

Ergänzende Informationen

Analyse:

Die Ortsdurchfahrt Neuenhof hat eine trennende Wirkung aufgrund der vorhandenen Breite von Fassade zu Fassade und ist hauptsächlich auf den motorisierten Verkehr ausgelegt. Die Querbarkeit für den Fussverkehr ist teilweise schlecht und die Infrastruktur für den Veloverkehr ungenügend. Auf der ODF verläuft zudem eine geplante Nebenroute für den Veloverkehr, welche zusätzlichen Raum beanspruchen wird. Die Hauptroute und die Vorzugsroute für den Veloverkehr verlaufen parallel auf der Eichstrasse respektive der Hardstrasse. Die ODF ist mit Ausnahme des Abschnittes Zentrum wenig begrünt, es gibt kaum Schatten und die Aufenthaltsqualität ist gering. In den Abschnitten Autobahnzubringer und Eich gibt es vereinzelte publikumsorientierte Nutzungen, bei welchen die Vorbereiche verkehrsorientiert gestaltet sind. Der Bezug des Strassenraumes zu den angrenzenden Nutzungen ist nicht vorhanden. Die Gemeinde plant die Aufwertung ihres Zentrums entlang der Zürcherstrasse (Zentrumsentwicklung).



Ausschnitt Entwurf Analyseplan ODF Neuenhof

Ergänzende Informationen

Schlüsselemente aus dem Entwurf Strategieplan

Für die konkrete Umgestaltung der Ortsdurchfahrt erarbeitet der Kanton als Strasseneigentümer zusammen mit der Gemeinde im Rahmen des Gesamtverkehrskonzepts Raum Baden und Umgebung einen ersten Teil einer Vorstudie Ortsdurchfahrten für Neuenhof. Die Erarbeitung ist in Zusammenarbeit mit der Gemeinde noch in Entwicklung und wird im Frühjahr 2025 abgeschlossen. Der zweite Teil der Vorstudie Ortsdurchfahrten folgt später, zeitlich abgestimmt auf die nötigen Belagssanierung der Kantonsstrasse. Sind beide Teile der Vorstudie abgeschlossen folgen im Regelfall das Betriebs- und Gestaltungskonzept (Vorprojekt), das Bauprojekt und die Umsetzung.



Ausschnitt Entwurf Strategieplan ODF Neuenhof

Obwohl sich der Strategieplan zurzeit noch in Entwicklung befindet und Änderungen möglich sind, können aufgrund der Analyse, der Lagebeurteilung (Gemeindeportrait) und des Standes des Strategieplans erste Aussagen zu Rahmenbedingungen und Stossrichtungen gemacht werden, die in der weiteren Bearbeitung zu beachten sind:

- Erhalt der Zürcherstrasse als kantonale Hauptverkehrsstrasse. Diese hat weiterhin eine wichtige Funktion für den motorisierten Verkehr. Busse und Lastwagen müssen sich auch weiterhin begegnen können.
- Umsetzung eines Mehrzweckstreifens als Querungs- oder Abbiegehilfe und Freihaltung einer Strassenraumbreite von min. 19.5 m in den Abschnitten, in welchen der öV im Mischverkehr geführt wird, um Platz für alle Verkehrsteilnehmenden und Begrünung zu schaffen.
- Freihaltung einer Strassenraumbreite von min. 24.0 m in den Abschnitten, in welchen der öV mit einem Eigentrassee geführt wird. Mit den bestehenden kommunalen Baulinien in der BNO sind entlang der Ortsdurchfahrt dafür ausreichend Flächen gesichert.
- Bis zum Zeithorizont 2040 ist von Busbetrieb auszugehen. Langfristig kann auf dem öV-Hauptkorridor durch Neuenhof auch ein schienengebundenes Verkehrsmittel (Verlängerung der Limmattalbahn) in Betracht gezogen werden (vgl. [Massnahme BB10](#)). Die dafür mindestens abschnittsweise notwendige Eigentrasseierung ist durch die bestehenden kommunalen Baulinien räumlich gesichert. Abschnittsweise ist auch dann Mischverkehr in eine oder beide Fahrtrichtungen denkbar.
- Der durch die Baulinien freigehaltene Raum kann kurz- bis mittelfristig für die Buspriorisierung und/oder freiräumliche Aufwertung der Ortsdurchfahrt genutzt werden.



Möglicher Querschnitt der Zürcherstrasse mit Eigentrassee öV (links) oder einseitigem Eigentrassee öV (rechts)

- Gewährleistung der Funktionsfähigkeit als Ausnahmetransportroute.
- Führung der Buslinien 2, 4 und 8 weiterhin auf der Zürcherstrasse. Umgestaltung einiger Haltestellen zu Fahrbahnhaltestellen zur Priorisierung des Busverkehrs gegenüber dem MIV.
- Beibehaltung der bestehenden Busspur. Als Teil des Verkehrsmanagements wird der MIV aus Spreitenbach vor Neuenhof bereits heute dosiert und der Bus mit einer separaten Spur bevorzugt. Vor der Siedlungseinfahrt ist zu prüfen, ob die Rückstauräume vergrössert werden können.
- Die Auswirkungen des Nationalstrassen-Anschlussknotens Kreuzstein und dessen Leistungsfähigkeit resp. der Abfluss auf die Autobahn werden in einer separaten Planung von Kanton und ASTRA unter Einbezug der Gemeinde Neuenhof vertieft.
- Anordnung der Bushaltestellen nahe wichtiger Ziele, weiterführender Wege ins Quartier und Integration in die Seitenbereiche.
- Realisierung von sicheren, attraktiven Bereichen für Zufussgehende im Zentrumsbereich auf beiden Seiten der Ortsdurchfahrt und verbesserte Querungsmöglichkeiten.
- Die Erscheinung der Zürcherstrasse wird sich durch die anstehende kommunale Zentrumsentwicklung stark verändern und städtischer werden. Publikumsorientierte Erdgeschosse und eine dichte Bebauung in den Abschnitten Eich und Zentrum beleben und adressieren den Raum. Es ist dafür eine enge Koordination mit der Zentrumsentwicklung notwendig.
- Schaffung einer sicheren und lückenlosen Veloinfrastruktur in beide Richtungen innerorts für die kantonale Velo-Nebenroute und mit guten Anbindungen an die umliegenden Velorouten.
- Tempo 30 als mögliche, abschnittsweise Massnahme zur besseren Siedlungsverträglichkeit der Kantonsstrasse soll geprüft werden. Dabei sind bestimmte Bedingungen des Kantons zu berücksichtigen und das übergeordnete Bundesrecht einzuhalten.
- Erschliessung der Gebäude entlang der ODF für den motorisierten Verkehr möglichst rückwärtig über parallele Verbindungen, um die Seitenbereiche der ODF gestalten zu können. Bei Bedarf ist bei publikumsorientierten Nutzungen ein minimales Angebot an Parkermöglichkeiten (gut anfahrbare 2er-Pakete) anzubieten. Die Anlieferung von Gewerbenutzungen ist zu gewährleisten.
- Schaffung einer Abfolge von einladend gestalteten Platzsituationen bei den bisherigen Verkehrsknoten (Eich, Zentrum und Dorf) für siedlungsverträgliche Geschwindigkeiten, zur Verbesserung der Querbarkeit, zur Anbindung an die historischen Zentren (im Bereich „Dorf“) und zur Schaffung von attraktiven Aufenthalts- und Verweilflächen mit Sitzgelegenheiten und Bäumen.
- Verbesserung der Umfeldqualität und des Mikroklimas durch Erstellung eines zusammenhängenden Netzes von entsiegelten, begrünten Flächen, welches auf die angrenzenden Nutzungen und Abschnitte reagiert. Die bestehenden Grünräume sind zu erhalten und weiterzuentwickeln. So kann im Bereich der öffentlichen Bauten (Gemeindeverwaltung, Schule) eine Art Parkanlage entstehen.
- Schaffung einer ökologischen Vernetzung vom Limmatufer bis zum Waldrand (Rüsler).
- Wo möglich soll entlang der ODF ein beidseitiges Trassee für die «blaugrüne Infrastruktur» gesichert und umgesetzt werden. «Blau» bedeutet dabei Zurückhalten und Wiederverwenden von Regenwasser (z.B. speichern und nutzbar machen von anfallendem Regenwasser für Bäume). «Grün» bedeutet entsiegelte Flächen mit grosskronigen Hochstammbäumen und naturnah begrünten Baumscheiben. Eine solche «blaugrüne Infrastruktur» ermöglicht einerseits auch künftig klimaangepasste Siedlungsräume (Hitzeminderung), andererseits reduziert das Zurückhalten bzw. Zwischenspeichern von Regenwasser die Gefahr von Überschwemmungen bei ebenfalls zunehmenden Starkregenereignissen.

SF11 Umgestaltung Ortsdurchfahrt Nussbaumen



Diese Massnahme gehört zum Massnahmenfächer GVK 2040. Die Machbarkeit dieser Massnahme ist mit der gemeindeeigenen Planung "Erscheinungsbild Landstrasse Obersiggenthal" bereits im Grundsatz geklärt. Das verbindliche Verfahren zur Ortsdurchfahrt Obersiggenthal bzw. den Abschnitt Nussbaumen läuft weiterhin via Gemeindeplanung "Erscheinungsbild Landstrasse": Nach der Genehmigung des Gestaltungsplanes durch den Regierungsrat folgt das Betriebs- und Gestaltungskonzept (Vorprojekt), das Bauprojekt und die Umsetzung. Dieses GVK-Massnahmenblatt wird als orientierender Inhalt des GVK 2026 dem Grossen Rat vorgelegt.

Beschrieb der Massnahme

Mit der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt (ODF) Nussbaumen soll der Auftrag aus dem kantonalen Richtplan (S1.1 Siedlungsqualität und innere Siedlungsentwicklung) erfüllt werden: Der Strassenraum ist als Teil des Siedlungsraumes zu betrachten und aufzuwerten. Das erfordert eine sorgfältige und ganzheitliche Planung des gesamten Strassenraumes von Fassade zu Fassade inklusive mindestens der ersten Bautiefen.

Die Gemeinde und der Kanton erarbeiten bereits seit 2016 die wegweisende Planung unter dem Titel "Erscheinungsbild Landstrasse" die Aufwertung der Landstrasse durch die Gemeinde Obersiggenthal. In der Zwischenzeit liegen gestützt auf eine Testplanung mit den Produkten "Entwicklungsthesen/Entwicklungsstudie", "Entwicklungsrichtplan Landstrasse" und "Rahmengestaltungsplan K114" (Entwurf) wichtige Ergebnisse von der Gemeindegrenze Untersiggenthal bis zur Gemeindegrenze Ennetbaden vor. Die kantonale Vorprüfung und öffentliche Auflage des Gestaltungsplanes stehen noch bevor.

Im Rahmen des Gesamtverkehrskonzepts werden fünf Ortsdurchfahrten (ODF), darunter auch der Abschnitt Nussbaumen in Obersiggenthal genauer betrachtet. Die durch das GVK nun ausgelösten groben Überlegungen nehmen die Planungen der Gemeinde als verbindliche Inhalte auf, betrachten aber die Ortsdurchfahrt Nussbaumen darüber hinaus aus dem Blickwinkel des GVK. Die in diesem Massnahmenblatt angesprochene Umgestaltung soll ohne Zentrumsentlastung (ZEL) erreicht werden. Mit einer ZEL lang oder lang+ ist eine deutlich weitergehende Umgestaltung möglich bzw. nötig, diese kann aber auf den nachfolgenden Elementen ohne ZEL aufbauen.

Die Landstrasse durch Nussbaumen ist eine wichtige Verbindung vom Siggenthal nach Baden. Als kantonale Hauptverkehrsstrasse hat sie eine wichtige Funktion für den motorisierten Individualverkehr. Ohne Zentrumsentlastung wird die Verkehrsbelastung auch künftig bei gut 20'000 Fz/d (DWV) liegen. Die Begegnung von zwei grösseren Fahrzeugen muss gewährleistet sein. Auf der Landstrasse befindet sich ein öV-Hauptkorridor, welcher im Zielhorizont 2040 von zwei bis drei Buslinien befahren wird. Die Bushaltestellen sind mitzudenken und sollen Teil der gut gestalteten Seitenbereiche sein sowie direkten Zugang in die Quartiere bieten. Zur Priorisierung des öV sind einige Bushaltestellen als Fahrbahnhaltestellen auszubilden. Die schmalen Flächen für den Fussverkehr sollen insbesondere in den Zentrumsbereichen breiter und sicherer werden und durch Begrünung an Attraktivität gewinnen. Die Strasse soll insbesondere in den zentralen Bereichen mit publikumsorientierten Nutzungen und erhöhtem Querungsbedürfnis einfacher gequert werden können, z.B. mit einem Mehrzweckstreifen als Querungs- und Abbiegehilfe. Für den Veloverkehr ist entlang der ODF zwischen Knoten Boldi und Kreisel Markthof eine Velohauptroute und anschliessend eine Velonebenroute zu schaffen. Der öffentliche Charakter der nordseitig einmündenden Strassen wird durch Baumreihen und Alleen gestärkt. Auf der gegenüberliegenden Seite wird die bestehende private Begrünung weiterentwickelt. Die Vorzonen in den Zentrumsbereichen sollen eine hohe Aufenthaltsqualität aufweisen und gestalterisch auf zukünftig angrenzende Nutzungen reagieren. Die ODF auf der Hertensteinstrasse wird durch eine platzartige Situation im Bereich der Schulstrasse aufgewertet und die Aufenthaltsqualität erhöht. Ebenfalls ist die Querbarkeit zu verbessern und sicherer zu gestalten.

Das umliegende, dynamische Entwicklungsgebiet bietet die Chance, die Strassenraumgestaltung städtebaulich und freiräumlich zu optimieren. Über die gesamte ODF sind im Sinne der "blaugrünen Infrastruktur" entsiegelte Flächen sowie Begrünung vorzusehen (vgl. ergänzende Informationen ab Seite 4), welche das Mikroklima verbessern und zum Verweilen einladen. Die ODF wird besser in das Siedlungsgefüge von Nussbaumen integriert

und verbindet die an die ODF angrenzenden Siedlungsräume besser miteinander. Die Dimensionierung des Strassenraums und die Aufteilung der Flächen ist unter all diesen Aspekten zu definieren.

Zuständigkeiten und Prozessuale

Federführung (BGK ODF)	Kanton Aargau BVU ATB Abteilung Tiefbau	Beteiligte	Kanton Aargau, Gemeinde Obersiggenthal
Standort	Obersiggenthal, Nussbaumen, Landstrasse (K114)	Investitionskosten (+/- 40 %)	13.2 Mio. Franken

Laufende Kosten

Herleitung aus Lagebeurteilung

Die Ortsdurchfahrt Nussbaumen ist heute durch den Strassenverkehr dominiert. Sie trennt die Ortschaft und erschwert so die Entwicklung der Gemeinde. Die Aufenthaltsqualität ist gering und es fehlen begrünte Flächen zum Verweilen. Es sind nur wenige Querungen für den Fussverkehr vorhanden. Für den Veloverkehr ist keine Infrastruktur vorhanden.

Abhängigkeiten zu weiteren GVK-Massnahmen

- Erweiterung Verkehrsmanagement (SB01)
- Zentrumsentlastung (SB06)
- Busbevorzugung öV-Hauptkorridore (BB05)
- Trasseeesicherung Tramkorridore (BB10)
- Aufwertung Velohauptrouten Raum Siggenthal (FV05)
- Aufwertung Velonebenrouten Raum Siggenthal (FV06)
- Aufwertung kommunale Fussverkehrsnetze (FV14)
- Quartier der kurzen Wege - Zentrum Obersiggenthal (SF03)

Wirkung und Zielbeitrag der Massnahme SF11

Wirkung Die Aufwertung der Ortsdurchfahrt hat Auswirkungen auf den Strassenraum, aber auch auf die angrenzenden Siedlungsgebiete:

- Der Strassenraum wird attraktiver, siedlungsverträglicher und besser querbar. Dies lädt zu vermehrtem Zufussgehen und Verweilen entlang der Ortsdurchfahrt ein.
- Neue Bepflanzungen beschatten die zentralen Aufenthaltsbereiche und unterstützen die ökologische Vernetzung.
- Die Umgestaltung mindert die Trennwirkung. Damit können sich künftige Neuentwicklungen stärker auf einen belebteren, attraktiveren Stadtraum hin öffnen, was die Standortqualität erhöht.
- Die Veloroute in Längsrichtung, die Verbindung zu weiteren Velorouten auf Nebenstrassen und die Fusswege über die Kantonsstrasse werden sicherer.

Insgesamt sind im GVK sieben Ziele definiert. Die vorliegende Massnahme beeinflusst drei der sieben Ziele.



Attraktiver und
zukunftsfähiger
Lebensraum



Siedlungsentwicklung
an gut erreichbaren
Orten



Velogerechter
Raum

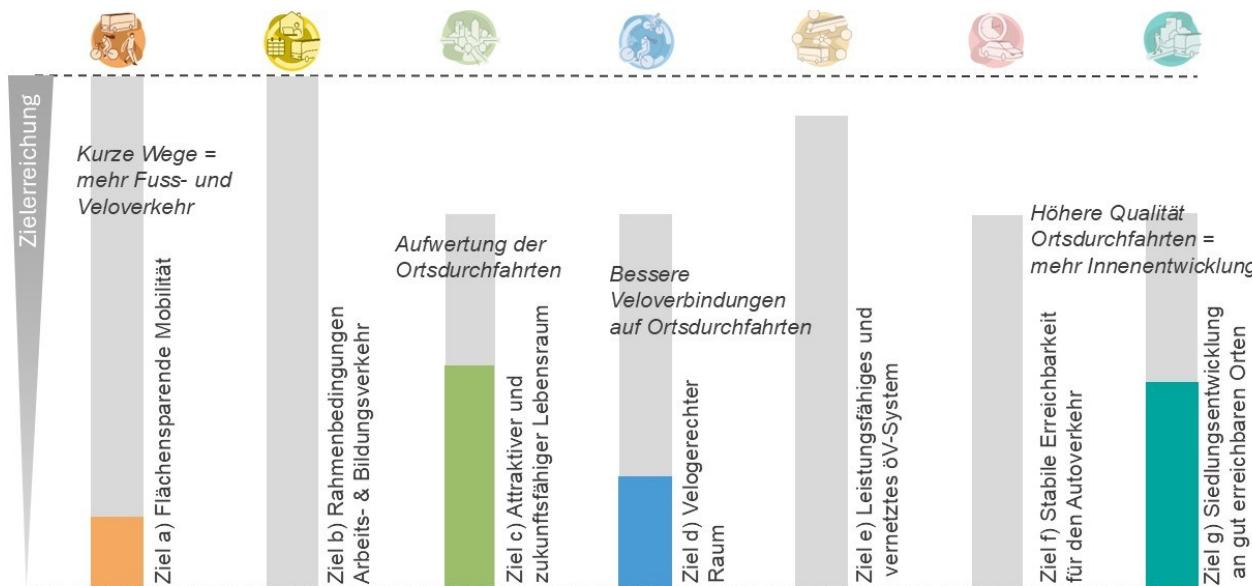
Wirkung und Zielbeitrag des Handlungsfelds Stadt- und Freiraum

Mit der Umsetzung aller Massnahmen des Massnahmenfächers GVK 2040¹, der in rund 50 GVK-Massnahmenblättern beschrieben ist, werden zwei Ziele vollständig erreicht, fünf Ziele können in hohem Maße erfüllt werden. Die verbleibenden Ziellücken sind darauf zurückzuführen, dass in Nussbaumen und Baden Zentrum ohne MIV-Entlastung (z.B. durch Verlagerung auf eine Zentrumsentlastung) nicht alle notwendigen Massnahmen möglich sind.

¹ Ohne Zentrumsentlastung (SB06), ohne langfristige Optionen öV-Hauptkorridore (BB10), ohne S-Bahn-Haltestelle Tägerhard (BB11) und ohne langfristige Massnahmen am Brückenkopf Ost

Die Aufwertung verschiedener Ortsdurchfahrten (Kantonsstrassen innerorts) hat grosse Wirkungen auf die Qualität der Ortsdurchfahrten bzw. deren Wahrnehmung als Lebensräume. Ausserdem aktivieren aufgewertete Ortsdurchfahrten Siedlungspotenziale und ermöglichen bessere Veloverbindungen entlang der Kantonsstrassen. Die Quartiere der kurzen Wege unterstützen die Siedlungsentwicklung nach Innen und führen zu höheren Anteilen für den Fuss- und Veloverkehr.

In folgender Grafik verdeutlichen die ausgefüllten Flächen die Zielerreichungsbeiträge aller 15 "Stadt- und Freiraum"- Massnahmen an der Gesamt-Zielerreichung des GVK-Massnahmenfächers.



Weiterführende Dokumente / Links

- [Gemeindeportrait Obersiggenthal](#)
- Dokumente zur Planung Erscheinungsbild Landstrasse K114 Obersiggenthal

Ergänzende Informationen

Die Gemeinde Obersiggenthal und der Kanton Aargau erarbeiten bereits seit 2016 unter dem Titel "Erscheinungsbild Landstrasse" eine durchgehende Aufwertung der Landstrasse über das gesamte Gemeindegebiet. Diese wegweisende Planung hat seinen Ursprung in den Zielvorstellungen der Nutzungsplanung 2014 der Gemeinde: "Der Siedlungsraum entlang der Landstrasse ist gesamtheitlich zu entwickeln und gestalterisch aufzuwerten, indem verkehrliche, städtebauliche und nutzungsmässige Aspekte gleichermaßen berücksichtigt werden".

Die aus einem mehrstufigen Konkurrenzverfahren resultierende Entwicklungsstudie «Erscheinungsbild Landstrasse» von 2017 gibt einerseits Hinweise für die Gestaltungsprinzipien des Strassenraumes und zeigt andererseits Möglichkeiten für eine gesamthaft koordinierte innere Siedlungsentwicklung an den gut erreichbaren Lagen auf. Die seitlich angrenzenden Bau- und Nutzungsschilder wurden dabei so weit miteinbezogen, als ein räumlicher und funktionaler Zusammenhang besteht.

In der Zwischenzeit liegen mit den Produkten "Entwicklungsthesen/Entwicklungsstudie", "Entwicklungsrichtplan Landstrasse" und "Rahmengestaltungsplan K114" (Entwurf) auf dem ganzen Abschnitt der Landstrasse zwischen der Gemeindegrenze Untersiggenthal und der Gemeindegrenze Ennetbaden wichtige Ergebnisse vor. Die öffentliche Auflage des Gestaltungsplanes steht noch bevor.

Für die Landstrasse in Nussbaumen bestehen also bereits ausführliche Planungen. Die durch das GVK nun ausgelösten Überlegungen nehmen die bisher vorliegenden Planungen als verbindliche Inhalte auf und ergänzen diese Vorschläge für die Ortsdurchfahrt Nussbaumen um Überlegungen aus dem Blickwinkel des GVK. Das verbindliche Verfahren zur Ortsdurchfahrt Obersiggenthal bzw. den Abschnitt Nussbaumen läuft weiterhin via Gemeindeplanung "Erscheinungsbild Landstrasse": Nach der Genehmigung des Gestaltungsplanes durch den Regierungsrat folgt das Betriebs- und Gestaltungskonzept (Vorprojekt), das Bauprojekt und die Umsetzung. Dieses GVK-Massnahmenblatt wird im Herbst 2024 vervollständigt und soll als orientierender Inhalt im GVK 2025/2026 vom Grossen Rat beschlossen werden.

Analyse (Blickwinkel GVK)

Die ODF Nussbaumen hat eine stark trennende Wirkung und ist hauptsächlich auf den motorisierten Verkehr ausgelegt. Die Querbarkeit für den Fussverkehr ist teilweise schlecht oder nicht gegeben, was zu Umwegen und Zeitverlusten führt. Die Infrastruktur für den Veloverkehr ist ungenügend oder nicht vorhanden. Für den Veloverkehr verläuft von der Siggenthaler-Brücke bis zum Markthof eine geplante Hauptroute und anschliessend in Richtung Untersiggenthal eine Nebenverbindung, welche zusätzlichen Raum beanspruchen werden. Entlang der ODF ist fast durchgehend eine mindestens einseitige private Begrünung vorhanden. Die Aufenthaltsqualität ist aufgrund der verkehrsorientierten Gestaltung der ODF jedoch gering. Im Abschnitt Zentrum Nussbaumen Ost gibt es vereinzelte publikumsorientierte Nutzungen, bei welchen die Vorbereiche sehr verkehrsorientiert gestaltet sind. Mit der geplanten Zentrumsentwicklung der Gemeinde soll das Zentrum aufgewertet und die angesprochenen Defizite (v.a. die Verkehrssituation und Trennwirkung auf der Landstrasse und die Veloführung) minimiert werden.

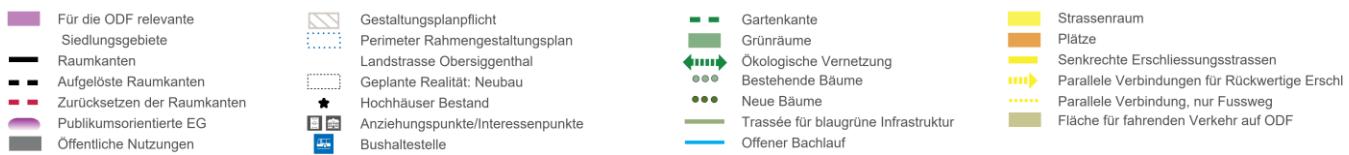


Ausschnitt Entwurf Analyseplan ODF Nussbaumen

Schlüsselemente aus dem Entwurf Strategieplan (Blickwinkel GVK)

Gestützt auf die umfangreich vorliegenden Ergebnisse zum Erscheinungsbild Landstrasse erarbeitet der Kanton im Rahmen des Gesamtverkehrskonzepts Raum Baden und Umgebung zusammen mit der Gemeinde einen ersten Teil einer sogenannten Vorstudie Ortsdurchfahrten für den Abschnitt der Ortsdurchfahrt Nussbaumen. Die Erarbeitung ist noch in Entwicklung und wird im Frühjahr 2025 abgeschlossen. Das weitere Vorgehen danach wird zusammen mit der Gemeinde festgelegt, zeitlich abgestimmt auf weitere Ergebnisse aus dem Verfahren Erscheinungsbild Landstrasse und auf die Zeitplanung für die nächste Belagssanierung der Kantonsstrasse. Sind beide Teile der Vorstudie abgeschlossen folgen im Regelfall das Betriebs- und Gestaltungskonzept (Vorprojekt), das Bauprojekt und die Umsetzung.

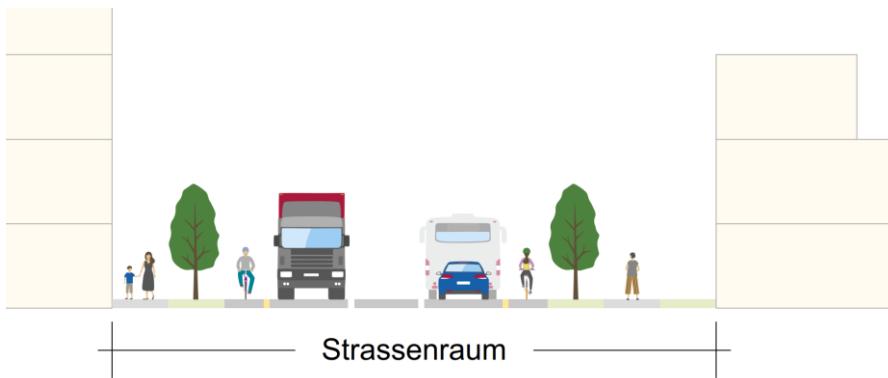




Ausschnitt Entwurf Strategieplan ODF Nussbaumen

Obwohl sich der Strategieplan zurzeit noch in Entwicklung befindet und Änderungen möglich sind, können aufgrund der Analyse, der Lagebeurteilung (Gemeindeportrait) und des Standes des Strategieplans erste Aussagen zu Rahmenbedingungen und Stossrichtungen gemacht werden, die in der weiteren Bearbeitung zu beachten sind:

- Erhalt der Landstrasse als kantonale Hauptverkehrsstrasse. Diese hat weiterhin eine wichtige Funktion für den motorisierten Verkehr. Busse und Lastwagen müssen sich auch weiterhin begegnen können.
- Freihaltung einer Strassenraumbreite von 19.5 m in den Abschnitten Zentrum West, Ost und Bachmatt, um Platz für alle Verkehrsteilnehmenden, einen Mehrzweckstreifen als Querungs- und Abbiegehilfe und Begrünung zu schaffen.
- Freihaltung einer Strassenraumbreite von 22.6 m im Abschnitt Breite, um Platz für alle Verkehrsteilnehmenden, inkl. einer Busspur Richtung Baden und Begrünung zu schaffen.



Möglicher Querschnitt der Landstrasse mit Mehrzweckstreifen

- Gewährleistung der Funktionsfähigkeit als Ausnahmetransportroute.
- Führung der Buslinien 2 und 6 weiterhin auf der Landstrasse, jedoch mit stark ausgebautem Angebot. Umgestaltung einiger Haltestellen zu Fahrbahnhaltestellen zur Priorisierung des Busverkehrs gegenüber dem MIV.
- Die Sicherung eines Tramkorridors erfolgt nur für einen sehr langfristigen Zustand nach 2040 (vgl. Massnahme BB10). Der öV im zentralen Abschnitt Nussbaumen kann grundsätzlich im Mischverkehr geführt werden. Die in der Planung Erscheinungsbild Landstrasse vorgesehenen Baulinien reichen dafür aus, eine zusätzliche Flächensicherung ist nicht notwendig. Jedoch wird es schwierig, den öV unabhängig ob Bus oder Tram, bei den Verkehrsmengen zuverlässig im Mischverkehr zu führen. Eine ZEL lang würde die Situation deutlich verbessern
- Anordnung der Bushaltestellen nahe wichtiger Ziele, weiterführender Wege ins Quartier und Integration in die Seitenbereiche.
- Realisierung von sicheren, attraktiven Bereichen für Zufussgehende in den Zentrumsbereichen (insbesondere nordseitig der ODF) und verbesserte Querungsmöglichkeiten.
- Schaffung einer sicheren und lückenlosen Veloinfrastruktur in beide Richtungen entlang der ODF zwischen Knoten Boldi und dem Kreisel Markthof für eine Velohauptroute und anschliessend für eine Velonebenroute sowie gute Anbindungen an die umliegenden Velorouten.
- Tempo 30 als mögliche, abschnittsweise Massnahme zur besseren Siedlungsverträglichkeit der Kantonsstrasse soll geprüft werden. Dabei sind jedoch bestimmte Bedingungen des Kantons zu berücksichtigen als auch das übergeordnete Bundesrecht einzuhalten.
- Publikumsorientierte Erdgeschosse und eine dichte Bebauung im Abschnitt Zentrum Nussbaumen Ost (Bereich Markthof) beleben und adressieren den Raum.
- Erschliessung der Gebäude entlang der ODF für den motorisierten Verkehr rückwärtig über parallele Verbindungen, um die Seitenbereiche gestalten zu können. Bei Bedarf ist bei publikumsorientierten Nutzungen ein minimales Angebot an Parkierungsmöglichkeiten (gut anfahrbare 2er-Pakete) anzubieten.

- Schaffung einer Abfolge von einladend gestalteten Platzsituationen auf der Nordseite der ODF in den Zentrumsbereichen und in Richtung Hertensteinstrasse zur Schaffung von attraktiven Aufenthalts- und Verweilflächen mit Sitzgelegenheiten und Bäumen.
- Verbesserung der Umfeldqualität und des Mikroklimas durch Erstellung eines zusammenhängenden Netzes von entsiegelten, begrünten Flächen, welches auf die angrenzenden Nutzungen und Abschnitte reagiert. Die bestehenden Grünräume sind zu erhalten und weiterzuentwickeln. So können in den Bereichen der öffentlichen Bauten (Gemeindeverwaltung / Schulhaus Bachmatt und Schulhaus Unterboden). eine Art Parkanlagen entstehen.
- Wo möglich soll entlang der ODF ein beidseitiges Trassee für die «blaugrüne Infrastruktur» gesichert und umgesetzt werden. «Blau» bedeutet dabei Zurückhalten und Wiederverwenden von Regenwasser (z.B. speichern und nutzbar machen von anfallendem Regenwasser für Bäume). «Grün» bedeutet entsiegelte Flächen mit grosskronigen Hochstammbäumen und naturnah begrünten Baumscheiben. Eine solche «blaugrüne Infrastruktur» ermöglicht einerseits auch künftig klimaangepasste Siedlungsräume (Hitzeminderung), andererseits reduziert das Zurückhalten bzw. Zwischenspeichern von Regenwasser die Gefahr von Überschwemmungen bei ebenfalls zunehmenden Starkregenereignissen.



SF12 Umgestaltung Landstrasse Rieden



Beschrieb der Massnahme

Mit der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt (ODF) Rieden soll der Auftrag aus dem kantonalen Richtplan (S1.1 Siedlungsqualität und innere Siedlungsentwicklung) erfüllt werden: Der Strassenraum ist als Teil des Siedlungsraumes zu betrachten und aufzuwerten. Das erfordert eine sorgfältige und ganzheitliche Planung des gesamten Strassenraumes von Fassade zu Fassade inklusive mindestens der ersten Bautiefen.

Die Gemeinde Obersiggenthal und der Kanton erarbeiten bereits seit 2016 unter dem Titel "Erscheinungsbild Landstrasse" ein Konzept für eine durchgehende Aufwertung der Landstrasse in Obersiggenthal. Diese wegweisende Planung hat seinen Ursprung in den Zielvorstellungen der Nutzungsplanung 2014 der Gemeinde: "Der Siedlungsraum entlang der Landstrasse ist gesamtheitlich zu entwickeln und gestalterisch aufzuwerten, indem verkehrliche, städtebauliche und nutzungsmässige Aspekte gleichermaßen berücksichtigt werden". In der Zwischenzeit liegen gestützt auf eine Testplanung mit den Produkten "Entwicklungsthesen/Entwicklungsstudie", "Entwicklungsrichtplan Landstrasse", Entwurf "Rahmengestaltungsplan K114" wichtige Ergebnisse von der Gemeindegrenze Untersiggenthal bis zur Gemeindegrenze Ennetbaden (inkl. Rieden) vor. Die kantonale Vorprüfung und öffentliche Auflage des Gestaltungsplanes stehen noch bevor.

Die Landstrasse durch Rieden ist die einzige durchgehende Verbindung nördlich der Limmat zwischen Ennetbaden und Nussbaumen. Entsprechend braucht es für alle Verkehrsmittel attraktive und sichere Infrastrukturen. Der vorhandene Raum ist aufgrund der bestehenden Topografie und der Hanglage begrenzt. Als kantonale Hauptverkehrsstrasse sind die entsprechenden Anforderungen an die Fahrbahnbreite für Gegenverkehr von Lastwagen und Bus zu berücksichtigen. Ebenfalls wird langfristig weiterhin mindestens eine Buslinie die Landstrasse in Rieden befahren. Die geplante Velonebenenverbindung verläuft auf der ODF und ist mit den entsprechenden Ausbaustandards umzusetzen.

Insbesondere im Bereich des Oederlin-Areals ist gemäss Entwicklungsrichtplan eine dichtere Siedlungsentwicklung vorgesehen. Das bietet die Chance, den Strassenraum städtebaulich und freiräumlich zusammen mit den ortsbaulichen Entwicklungen zu gestalten. In diesem Bereich sieht der Entwicklungsrichtplan einen Mehrzweckstreifen vor. Dadurch können die Querungsbedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden verbessert werden. Zudem sollen die fehlenden Trottoirabschnitte vervollständigt werden, so dass durchgehend ein beidseitiger Gehbereich vorhanden ist. Über die gesamte ODF sind entsiegelte Flächen sowie Begrünung vorzusehen, welche das Mikroklima verbessern und zum Verweilen einladen. Die Bushaltestellen sind dabei mitzudenken und sollen Teil der gut gestalteten Seitenbereiche sein sowie direkten Zugang in die Quartiere bieten. Die ODF Rieden wird somit in das Siedlungsgefüge des Quartiers integriert und verbindet die an die ODF angrenzenden Siedlungsräume besser miteinander. Die Dimensionierung des Strassenraums und die Aufteilung der Flächen ist unter all diesen Aspekten zu definieren.

Zuständigkeiten und Prozessuale

Federführung (BGK ODF)	Kanton Aargau, BVU ATB Abteilung Tiefbau	Beteiligte	Gemeinde Obersiggenthal
Standort	Obersiggenthal, Rieden, Landstrasse (K114)	Investitionskosten (+/- 40 %) Laufende Kosten	10 Mio. Franken

Herleitung aus Lagebeurteilung

Die Ortsdurchfahrt Rieden ist heute verkehrsdominiert. Der vorhandene Raum ist begrenzt. Die ODF trennt das Quartier und erschwert so die angrenzende Siedlungsentwicklung. Die Aufenthaltsqualität ist nur gering und es fehlen Flächen zum Verweilen und für Begrünung. Die Trottoirbreiten sind minimal, teilweise sind Lücken und nur wenige Querungen vorhanden. Der Veloverkehr wird auf zu schmalen Radstreifen geführt.

Abhängigkeiten zu weiteren GVK-Massnahmen

- Erweiterung Verkehrsmanagement (SB01)
- Aufwertung Velohauptrouten Raum Siggental (FV05)
- Aufwertung kommunale Fussverkehrsnetze (FV14)

Die laufenden Arbeiten zum Entwicklungsrichtplan der Gemeinde sind eine wichtige Grundlage für die Umgestaltung.

Wirkung und Zielbeitrag der Massnahme SF12

Wirkung Die Aufwertung der Ortsdurchfahrt hat Auswirkungen auf den Strassenraum, aber auch auf die angrenzenden Siedlungsgebiete:

- Der Strassenraum wird attraktiver und siedlungsverträglicher.
- Neue Bepflanzungen beschatten Aufenthaltsflächen und unterstützen die ökologische Vernetzung zwischen den nördlichen Waldgebieten und dem Limmatraum.
- Die Umgestaltung mindert die Trennwirkung und unterstützt so die Wohnqualität in den angrenzenden Quartieren.
- Die Veloroute in Längsrichtung und die Fusswege über die Kantonsstrasse werden sicherer.



Attraktiver und
zukunftsfähiger
Lebensraum



Velogerechter
Raum

Insgesamt sind im GVK sieben Ziele definiert. Die vorliegende Massnahme beeinflusst zwei der sieben Ziele.

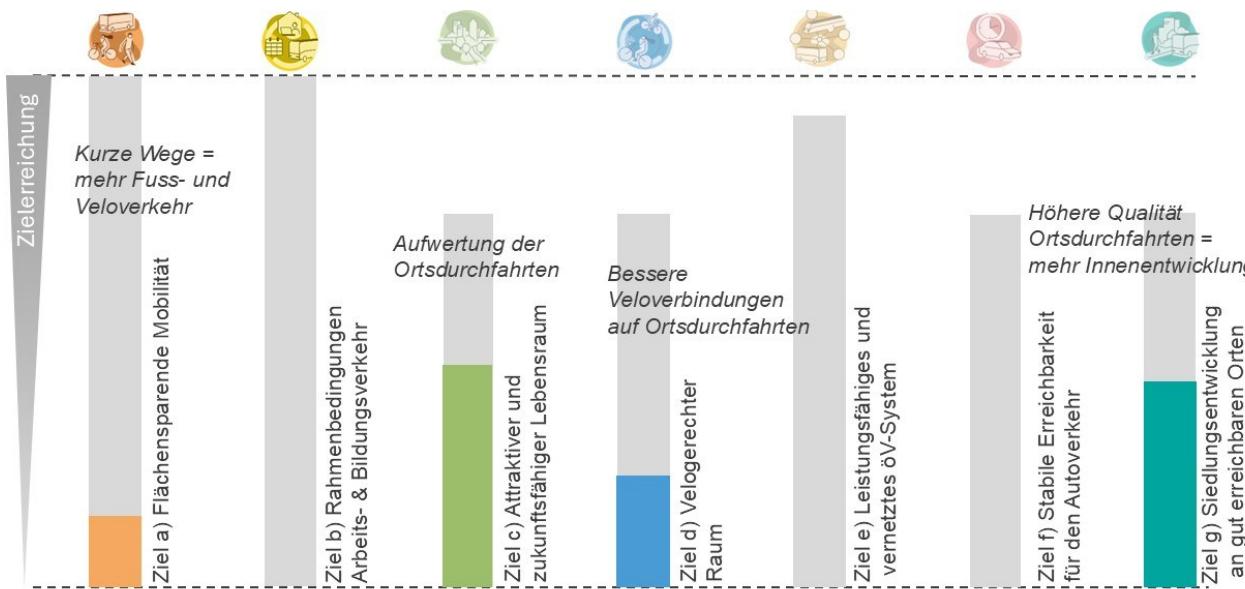
Wirkung und Zielbeitrag des Handlungsfelds Stadt- und Freiraum

Mit der Umsetzung aller Massnahmen des Massnahmenfächers GVK 2040¹, der in rund 50 GVK-Massnahmenblättern beschrieben ist, werden zwei Ziele vollständig erreicht, fünf Ziele können in hohem Masse erfüllt werden. Die verbleibenden Ziellücken sind darauf zurückzuführen, dass in Nussbaumen und Baden Zentrum ohne MIV-Entlastung (z.B. durch Verlagerung auf eine Zentrumsentlastung) nicht alle notwendigen Massnahmen möglich sind.

Die Aufwertung verschiedener Ortsdurchfahrten (Kantonsstrassen innerorts) hat grosse Wirkungen auf die Qualität der Ortsdurchfahrten bzw. deren Wahrnehmung als Lebensräume. Außerdem aktivieren aufgewertete Ortsdurchfahrten Siedlungspotenziale und ermöglichen bessere Veloverbindungen entlang der Kantonsstrassen. Die Quartiere der kurzen Wege unterstützen die Siedlungsentwicklung nach Innen und führen zu höheren Anteilen für den Fuss- und Veloverkehr.

In folgender Grafik verdeutlichen die ausgefüllten Flächen die Zielerreichungsbeiträge aller 15 "Stadt- und Freiraum" - Massnahmen an der Gesamt-Zielerreichung des GVK-Massnahmenfächers.

¹ Ohne Zentrumsentlastung (SB06), ohne langfristige Optionen öV-Hauptkorridore (BB10), ohne S-Bahn-Haltestelle Tägerhard (BB11) und ohne langfristige Massnahmen am Brückenkopf Ost



Weiterführende Dokumente / Links

- [Gemeindeportrait Obersiggenthal](#)
- Entwicklungsrichtplan Landstrasse K114 Obersiggenthal

Ergänzende Informationen

Die Gemeinde und der Kanton erarbeiten bereits seit 2016 unter dem Titel "Erscheinungsbild Landstrasse" an einem durchgehenden Konzept für die Aufwertung der Landstrasse durch die Gemeinde Obersiggenthal. Diese wegweisende Planung hat seinen Ursprung in den Zielvorstellungen der Nutzungsplanung 2014 der Gemeinde: "Der Siedlungsraum entlang der Landstrasse ist gesamtheitlich zu entwickeln und gestalterisch aufzuwerten, indem verkehrliche, städtebauliche und nutzungsmässige Aspekte gleichermassen berücksichtigt werden".

Die aus einem mehrstufigen Konkurrenzverfahren resultierende Entwicklungsstudie «Erscheinungsbild Landstrasse» von 2017 gibt einerseits Hinweise für die Gestaltungsprinzipien des Strassenraumes und zeigt andererseits Möglichkeiten für eine gesamthaft koordinierte innere Siedlungsentwicklung an den gut erreichbaren Lagen auf. Die seitlich angrenzenden Bau- und Nutzungsschilder wurden dabei soweit miteinbezogen, als ein räumlicher und funktionaler Zusammenhang besteht.

In der Zwischenzeit liegen mit den Produkten "Entwicklungsthesen/Entwicklungsstudie", "Entwicklungsrichtplan Landstrasse" sowie "Rahmengestaltungsplan K114" (Entwurf) auf dem ganzen Abschnitt der Landstrasse zwischen der Gemeindegrenze Untersiggenthal und der Gemeindegrenze Ennetbaden wichtige Ergebnisse vor. Die öffentliche Auflage des Gestaltungsplanes steht noch bevor.

Für die Landstrasse in Obersiggenthal, auch für den Abschnitt Rieden, bestehen also bereits ausführliche Planungen. Die durch das GVK gemachten ersten Überlegungen nehmen die bisher vorliegenden Planungen als verbindliche Inhalte auf.

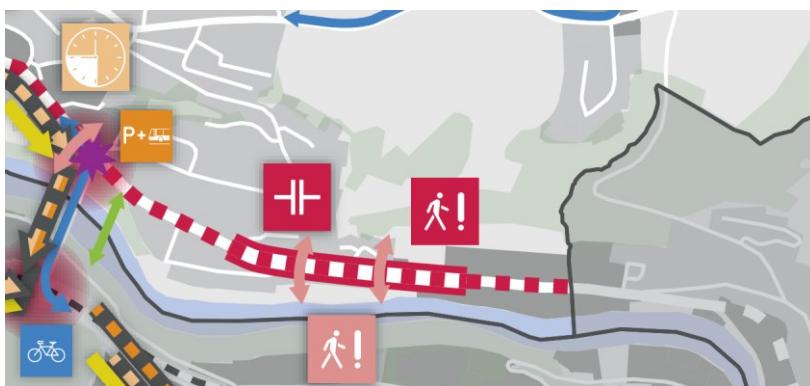
Analyse (Blickwinkel GVK):

Der vorhandene Raum ist aufgrund der bestehenden Topografie begrenzt. Deshalb wird der Verkehr auf einer Kernfahrbahn durch Rieden geführt. Die Querung der Strasse zu Fuss ist auf wenige Stellen konzentriert, was zu Umwegen und Zeitverlusten führt. Zusammen mit den begrenzten Raumverhältnissen dominiert heute die verkehrliche Funktion des Strassenraums.

Für den Fuss- und Veloverkehr ist auf der ganzen Länge mindestens einseitig ein Trottoir und ein beidseitiger Radstreifen vorhanden. Da es keine Velorouten abseits und parallel zur Kantonsstrasse gibt und die Landstrasse deshalb für Velofahrende sehr wichtig ist, sind die bestehenden Radstreifen aber klar zu schmal. Der Strassenraum ist wenig begrünt, es gibt kaum Schatten und die Aufenthaltsqualität ist gering. Am westlichen Ende des Betrachtungspunktes werden die Parkplätze in der Boldistrasse von Pendlern als P+R-Plätze zweckentfremdet, entsprechende Gegenmassnahmen sind in der aktuellen kommunalen Parkraumplanung vorgesehen.

In der GVK-Lagebeurteilung wurde die Ortsdurchfahrt Rieden als "Klassische Ortsdurchfahrt" klassiert. In diesem Abschnitt soll die Ortsdurchfahrt siedlungsverträglich umgestaltet werden.

Ergänzende Informationen



Heutige Situation – Ausschnitt [Gemeindeportrait Obersiggenthal](#)

Legende

- ■ ■ Verkehrsorientierte Ortsdurchfahrt
- ■ Trennwirkung
- ■ Fehlende Längsverbindung für Fussverkehr
- ■ Schlechte Querbarkeit für Fussverkehr
- ■ Schlüsselstelle für Verkehrskapazität
- ■ Unfallhäufungen
- ■ Verkehrsüberlastung am Morgen
- ■ Parkplatz für P+R genutzt
- ■ Veloverbindung

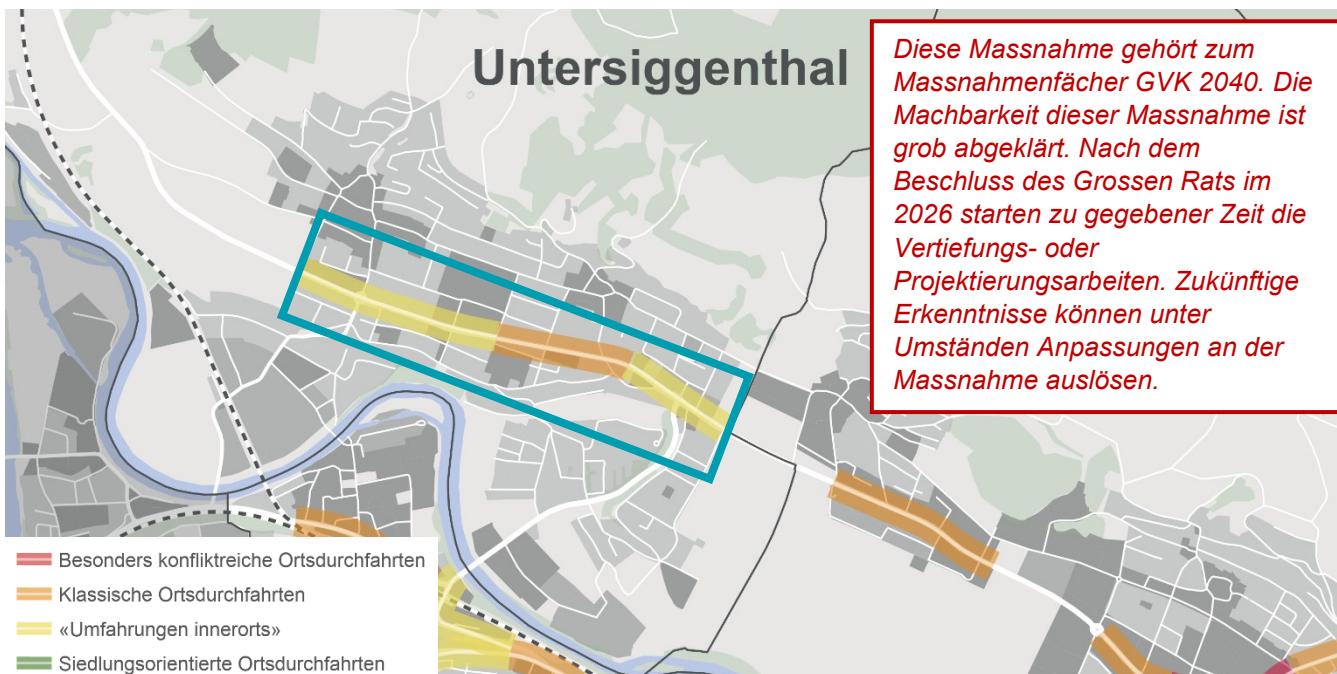
Aus der im 2022/2023 durchgeföhrten GVK-Lagebeurteilung und den Anforderungen aus Massnahmen anderer Handlungsfelder lassen sich Empfehlungen ableiten, die zum Teil auch in der Planung Erscheinungsbild Landstrasse schon berücksichtigt sind:

- Der Querschnitt der Landstrasse im Bereich Oederlin-Areal bis Knoten Obersiggenthalerbrücke bleibt weiterhin eine Kernfahrbahn.
- Dimensionierung der Strassenbreiten auf relevanten Begegnungsfall Bus/Bus bei reduzierter gefahrener Geschwindigkeit auf der ODF.
- Die Funktionsfähigkeit als Ausnahmetransportroute ist weiterhin zu gewährleisten.
- Realisierung einer durchgehenden, lückenfreien Velonebenverbindung in beide Fahrtrichtungen auf der Landstrasse durch Rieden. Am östlichen Ende ist ein sicherer Anschluss an die Veloverbindung weiter durch den Ortskern von Ennetbaden sicherzustellen.
- Tempo 30 als mögliche, abschnittsweise Massnahme zur besseren Siedlungsverträglichkeit der Kantonsstrasse soll geprüft werden. Dabei sind jedoch bestimmte Bedingungen des Kantons zu berücksichtigen als auch das übergeordnete Bundesrecht einzuhalten.
- Im Bereich Oederlin hat es aufgrund der bestehenden, denkmalgeschützten Gebäude eine Engstelle. Hier ist ein reduzierter Fahrbahnquerschnitt nötig.
- Wo möglich ist eine Busbevorzugung durch Fahrbahnhaltestellen vorzusehen.
- Bushaltestellen sind nahe weiterführender Wege ins Quartier anzuordnen und die Strasse muss in nächster Nähe sicher gequert werden können. Der Fussgängerstreifen bei der Haltestelle Limmatsteg ist in Bezug auf die Sichtverhältnisse zu überprüfen.
- Ergänzung eines Trottoirs im bebauten Bereich der Südseite.
- Beschattung der zentralen Aufenthaltsbereiche (z.B. Oederlin-Quartier und Vorbereiche vor Läden) und Entsiegelung von Flächen zur Reduktion der Hitzebelastung für angenehmeres Mikroklima.
- Aufenthaltsqualität schaffen, z.B. durch einladende Gestaltung der Seitenbereiche, Sitzmöglichkeiten, Beschattung durch Bäume, etc.

Ausblick zur weiteren Planung aus heutiger Sicht:

Das verbindliche Verfahren zur Ortsdurchfahrt Obersiggenthal bzw. den Abschnitt Nussbaumen läuft weiterhin via Gemeindeplanung "Erscheinungsbild Landstrasse": Nach der Genehmigung des Gestaltungsplanes durch den Regierungsrat folgt das Betriebs- und Gestaltungskonzept (Vorprojekt), das Bauprojekt und die Umsetzung. Dieses GVK-Massnahmenblatt wird im Herbst 2024 vervollständigt und soll als orientierender Inhalt im GVK 2025/2026 vom Grossen Rat beschlossen werden.

SF13 Umgestaltung Landstrasse Untersiggenthal



Beschrieb der Massnahme

Mit der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt (ODF) Untersiggenthal soll der Auftrag aus dem kantonalen Richtplan (S1.1 Siedlungsqualität und innere Siedlungsentwicklung) erfüllt werden: Der Strassenraum ist als Teil des Siedlungsraumes zu betrachten und aufzuwerten. Das erfordert eine sorgfältige und ganzheitliche Planung des gesamten Strassenraumes von Fassade zu Fassade inklusive der ersten Bautiefen.

Im Rahmen des Gesamtverkehrskonzepts werden deshalb fünf Ortsdurchfahrten (ODF), darunter auch Untersiggenthal, analysiert, funktionale Anforderungen definiert und erste Massnahmenansätze als erste Etappe einer Vorstudie Ortsdurchfahrten erarbeitet. Die in diesem Massnahmenblatt angesprochene Umgestaltung soll ohne Zentrumsentlastung (ZEL) erreicht werden. Mit einer ZEL lang+ ist eine deutlich weitergehende Umgestaltung möglich bzw. nötig, diese kann aber auf den nachfolgenden Elementen ohne ZEL aufbauen.

Die Landstrasse durch Untersiggenthal ist eine wichtige Verbindung vom Unteren Aaretal nach Baden. Als kantonale Hauptverkehrsstrasse hat sie eine wichtige Funktion für den motorisierten Individualverkehr und den öV. Ohne Umfahrung Untersiggenthal wird die Verkehrsbelastung auch künftig bei gut 13'000 Fz/d (DWV) liegen, was allerdings grundsätzlich eine siedlungsverträgliche Gestaltung erlaubt. Die Begegnung von zwei grösseren Fahrzeugen muss gewährleistet sein. Auf der Landstrasse befindet sich ein öV-Hauptkorridor, welcher im Zielhorizont 2040 von mindestens drei Buslinien befahren wird. Für den Fuss- und Veloverkehr ist heute keine oder nur eine sehr schmale Infrastruktur vorhanden. Zwar verläuft auf verkehrsberuhigten Strassen in den angrenzenden Quartieren parallel zur Kantonsstrasse eine Velohauptroute, die auch aufgewertet wird (Kirchweg, Massnahme FV05). Mit der Umgestaltung ist jedoch auch auf der ODF eine Velonebenroute zu schaffen. Für den Fussverkehr sind vor allem im Zentrumsbereich durchgehende und beidseitig genügend grosse Seitenbereiche vorzusehen. Die Querungsmöglichkeiten über die Kantonsstrasse sind zu verbessern, insbesondere im zentralen Bereich mit neuen publikumsorientierten Nutzungen (Sickinga Halle, neues Zentrum Mardel). Die Vorzonen in diesem Bereich haben eine hohe Aufenthaltsqualität aufzuweisen und sollen gestalterisch auf zukünftig angrenzende Nutzungen reagieren können.

Das umliegende dynamische Entwicklungsgebiet bietet die Chance, die Strassenraumgestaltung städtebaulich und freiräumlich zu optimieren. Über die gesamte ODF sind im Sinne der „blaugrünen Infrastruktur“ entsiegelte Flächen sowie Begrünung vorzusehen (vgl. Ergänzende Informationen ab Seite 4), welche das Mikroklima verbessern und zum Verweilen einladen. Die Bushaltestellen sind mitzudenken und sollen Teil der gut gestalteten Seitenbereiche sein sowie direkten Zugang in die Quartiere bieten. Die ODF wird in das Siedlungsgefüge von Untersiggenthal integriert und verbindet die an die ODF angrenzenden Siedlungsräume besser miteinander. Die Dimensionierung des Strassenraums und die Aufteilung der Flächen ist unter all diesen Aspekten zu definieren.

Zuständigkeiten und Prozessuale

Federführung	Kanton BVU	Beteiligte	Gemeinde Untersiggenthal
Standort	Untersiggenthal, Landstrasse (K114)	Investitionskosten (+/- 40 %)	16.1 Mio. Franken
		Laufende Kosten	-

Herleitung aus Lagebeurteilung

Die Ortsdurchfahrt Untersiggenthal ist heute verkehrsdominiert. Sie trennt die Ortschaft und erschwert so die Entwicklung der Gemeinde. Die Aufenthaltsqualität ist gering und es fehlen Flächen zum Verweilen und für Begrünung. Die Trottoirs sind nicht durchgehend und es sind nur wenige Querungen vorhanden. Für den Veloverkehr ist keine Infrastruktur vorhanden.

Abhängigkeiten zu weiteren Massnahmen

- Erweiterung Verkehrsmanagement (SB01)
- Zentrumsentlastung (SB06)
- Busbevorzugung öV-Hauptkorridore (BB05)
- Trasseesicherung Tramkorridore (BB10)
- Aufwertung Velonebenrouten Raum Siggental (FV06)
- Aufwertung kommunale Fussverkehrsnetze (FV14)
- Siedlungsentwicklung an zentralen Orten (SF04)

Wirkung und Zielbeitrag der Massnahme SF13

Wirkung Die Aufwertung der Ortsdurchfahrt hat Auswirkungen auf den Strassenraum, aber auch auf die angrenzenden Siedlungsgebiete:

- Der Strassenraum wird attraktiver und vor allem im zentralen Bereich siedlungsverträglicher. Dies lädt zu vermehrtem Zufussgehen und Verweilen entlang der Ortsdurchfahrt ein und unterstützt auch das lokale Gewerbe.
- Neue Bepflanzungen beschatten Aufenthaltsflächen und unterstützen die ökologische Vernetzung.
- Die Umgestaltung mindert die Trennwirkung und unterstützt so die gewünschte Siedlungsentwicklung im Umfeld der Ortsdurchfahrt.
- Die Velonebenroute auf der Kantonsstrasse, die Verbindung zu weiteren Velorouten auf Nebenstrassen und die Fusswege über die Kantonsstrasse werden sicherer.



Attraktiver und
zukunftsorientierter
Lebensraum



Siedlungsentwicklung
an gut erreichbaren
Orten



Velogerechter
Raum

Insgesamt sind im GVK sieben Ziele definiert. Die vorliegende Massnahme beeinflusst drei der sieben Ziele.

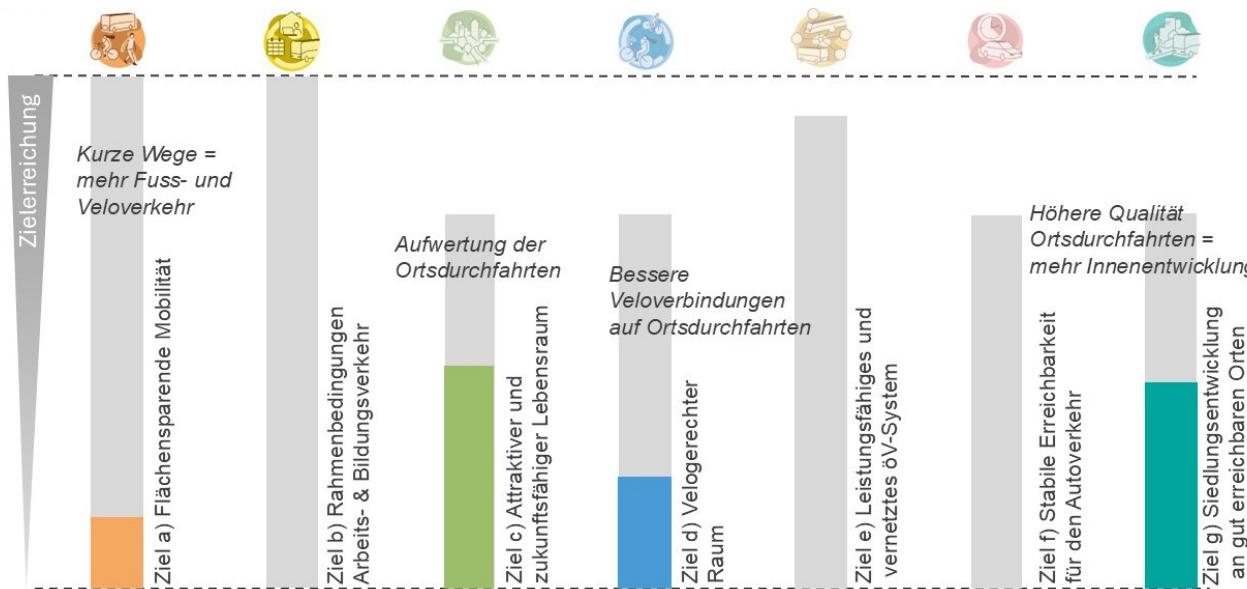
Wirkung und Zielbeitrag des Handlungsfelds Stadt- und Freiraum

Mit der Umsetzung aller Massnahmen des Massnahmenfächers GVK 2040¹, der in rund 50 GVK-Massnahmenblättern beschrieben ist, werden zwei Ziele vollständig erreicht, fünf Ziele können in hohem Masse erfüllt werden. Die verbleibenden Ziellücken sind darauf zurückzuführen, dass in Nussbaumen und Baden Zentrum ohne MIV-Entlastung (z.B. durch Verlagerung auf eine Zentrumsentlastung) nicht alle notwendigen Massnahmen möglich sind.

Die Aufwertung verschiedener Ortsdurchfahrten (Kantonsstrassen innerorts) hat grosse Wirkungen auf die Qualität der Ortsdurchfahrten bzw. deren Wahrnehmung als Lebensräume. Außerdem aktivieren aufgewertete Ortsdurchfahrten Siedlungspotenziale und ermöglichen bessere Veloverbindungen entlang der Kantonsstrassen. Die Quartiere der kurzen Wege unterstützen die Siedlungsentwicklung nach Innen und führen zu höheren Anteilen für den Fuss- und Veloverkehr.

¹ Ohne Zentrumsentlastung (SB06), ohne langfristige Optionen öV-Hauptkorridore (BB10), ohne S-Bahn-Haltestelle Tägerhard (BB11) und ohne langfristige Massnahmen am Brückenkopf Ost

In folgender Grafik verdeutlichen die ausgefüllten Flächen die Zielerreichungsbeiträge aller 15 "Stadt- und Freiraum"- Massnahmen an der Gesamt-Zielerreichung des GVK-Massnahmenfächers.



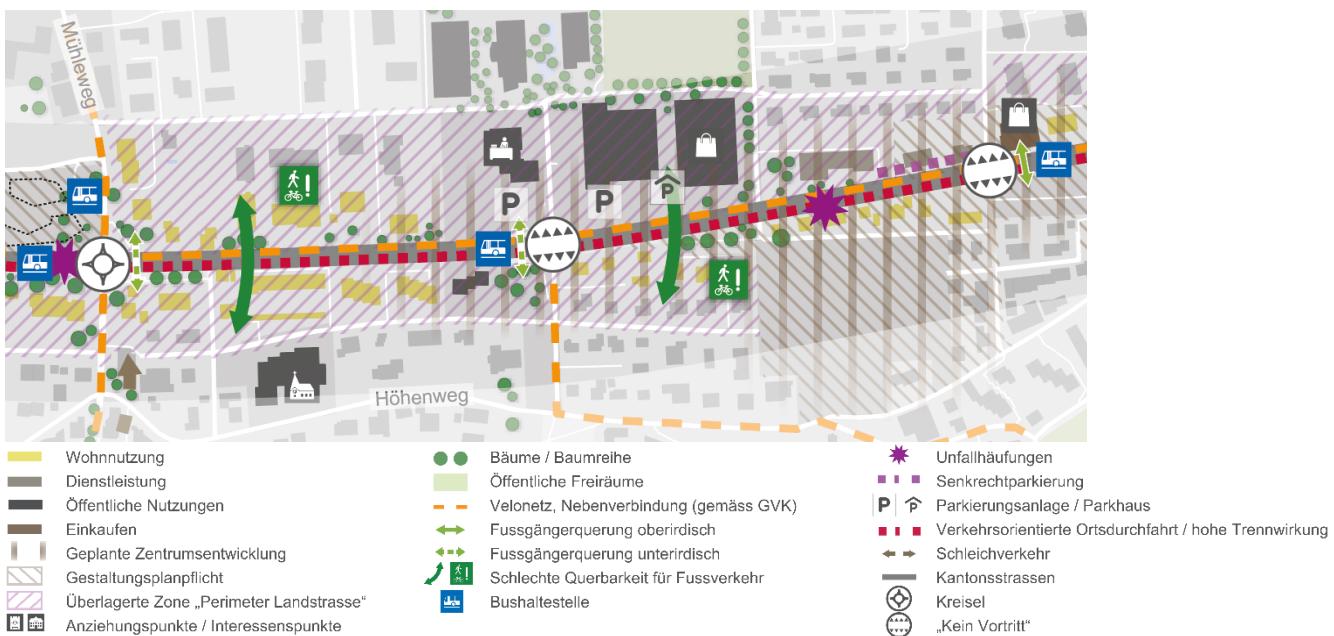
Weiterführende Dokumente / Links

- [Gemeindeportrait Untersiggenthal](#)

Ergänzende Informationen

Analyse:

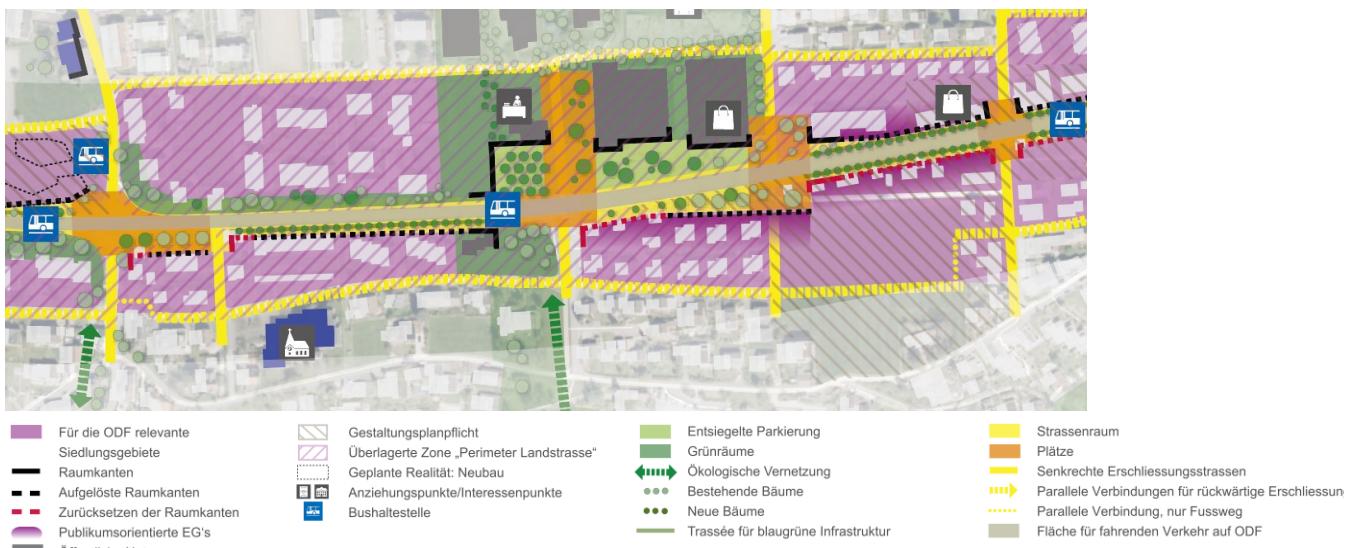
Die Ortsdurchfahrt Untersiggenthal übt eine stark trennende Wirkung aus und ist hauptsächlich auf den motorisierten Verkehr ausgelegt. Trottoirs oder Gehwege sind entlang der ODF nur teilweise vorhanden und die Querbarkheit für den Fussverkehr ist schwierig, was zu Umwegen und Zeitverlusten führt. Für den Veloverkehr ist keine separate Infrastruktur vorhanden, obwohl entlang der ODF eine Nebenroute geplant ist. Parallel zur Landstrasse ist für den Veloverkehr auf der Dorfstrasse bereits eine kantonale Radroute vorhanden, die zu einer Velohauptroute ausgebaut wird. Die ODF ist wenig begrünt, es gibt kaum Schatten und die Aufenthaltsqualität ist gering. Im Abschnitt Zentrum gibt es vereinzelte publikumsorientierte Nutzungen, die Vorbereiche sind aber auch dort mehrheitlich verkehrsorientiert gestaltet. Bei den Parkierungsanlagen im neuen Zentrumsbereich wurde eine blaugrüne Infrastruktur umgesetzt. Der Bezug des Strassenraumes zu den angrenzenden Nutzungen ist nicht vorhanden. In einigen Abschnitten (z.B. Zelgli) ist die Bebauung von der Strasse abgewandt. Im Rahmen der Entwicklung an der Landstrasse setzt sich die Gemeinde mit den Anstössern und dem Kanton für eine bessere Gestaltung und Nutzung des Strassenraums (inkl. erster Gebäudetiefe) ein. Die Landstrasse soll in diesen Bereichen umgestaltet werden.



Ausschnitt Entwurf Analyseplan ODF Untersiggenthal

Schlüsselemente aus dem Entwurf Strategieplan

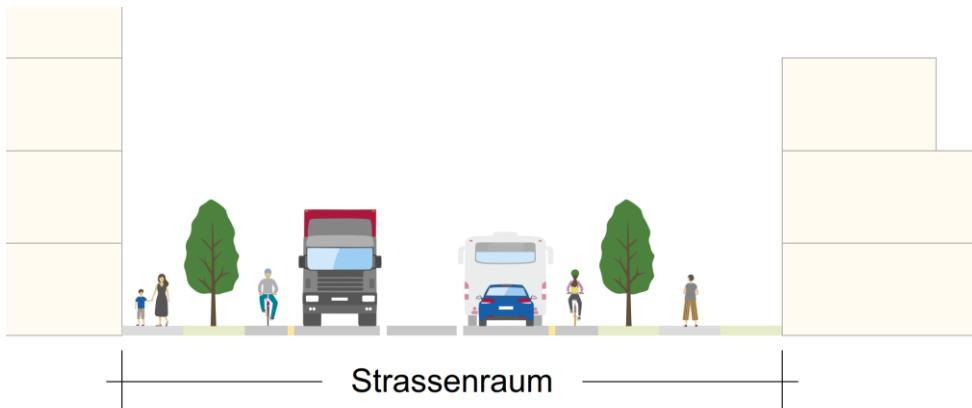
Für die konkrete Umgestaltung der Ortsdurchfahrt erarbeitet der Kanton als Strasseneigentümer zusammen mit der Gemeinde im Rahmen des Gesamtverkehrskonzepts Raum Baden und Umgebung einen ersten Teil einer Vorstudie Ortsdurchfahrten für Untersiggenthal. Die Erarbeitung ist in Zusammenarbeit mit der Gemeinde noch in Entwicklung und wird im Frühjahr 2025 abgeschlossen. Der zweite Teil der Vorstudie folgt später, zeitlich abgestimmt auf die nötigen Belagssanierung der Kantonstrasse. Sind beide Teile der Vorstudie abgeschlossen folgen im Regelfall das Betriebs- und Gestaltungskonzept (Vorprojekt), das Bauprojekt und die Umsetzung. Die Gemeinde Untersiggenthal plant im Jahr 2025 eine Vorstudie Siedlung durchzuführen. Ziel dieser Studie ist es, eine übergeordnete Beurteilungsgrundlage (Siedlungsentwicklung, Städtebau, Nutzung Seitenbereiche), abgestimmt auf die zukünftige Umgestaltung der ODF, für die zahlreichen anstehenden Bauprojekte und Gestaltungspläne im Umfeld der Landstrasse zu schaffen. Parallel soll dazu durch den Kanton die Vorstudie Verkehr erarbeitet werden.



Ausschnitt Entwurf Strategieplan ODF Landstrasse

Obwohl sich der Strategieplan zurzeit noch in Entwicklung befindet und Änderungen möglich sind, können aufgrund der Analyse, der Lagebeurteilung (Gemeindeportrait) und des Standes des Strategieplans erste Aussagen zu Rahmenbedingungen und Stossrichtungen gemacht werden, die in der weiteren Bearbeitung zu beachten sind:

- Erhalt der Landstrasse als kantonale Hauptverkehrsstrasse. Diese hat weiterhin eine wichtige Funktion für den motorisierten Verkehr. Busse und Lastwagen müssen sich auch weiterhin begegnen können.
- Freihaltung einer Strassenraubreite von 17.0 m in den Abschnitten Untersiggingen und Zelgli, um Platz für alle Verkehrsteilnehmenden und Begrünung zu schaffen.
- Umsetzung eines Mehrzweckstreifens als Querungs- oder Abbiegehilfe und Freihaltung einer Strassenraubreite von 19.5 m im Abschnitt Zentrum.

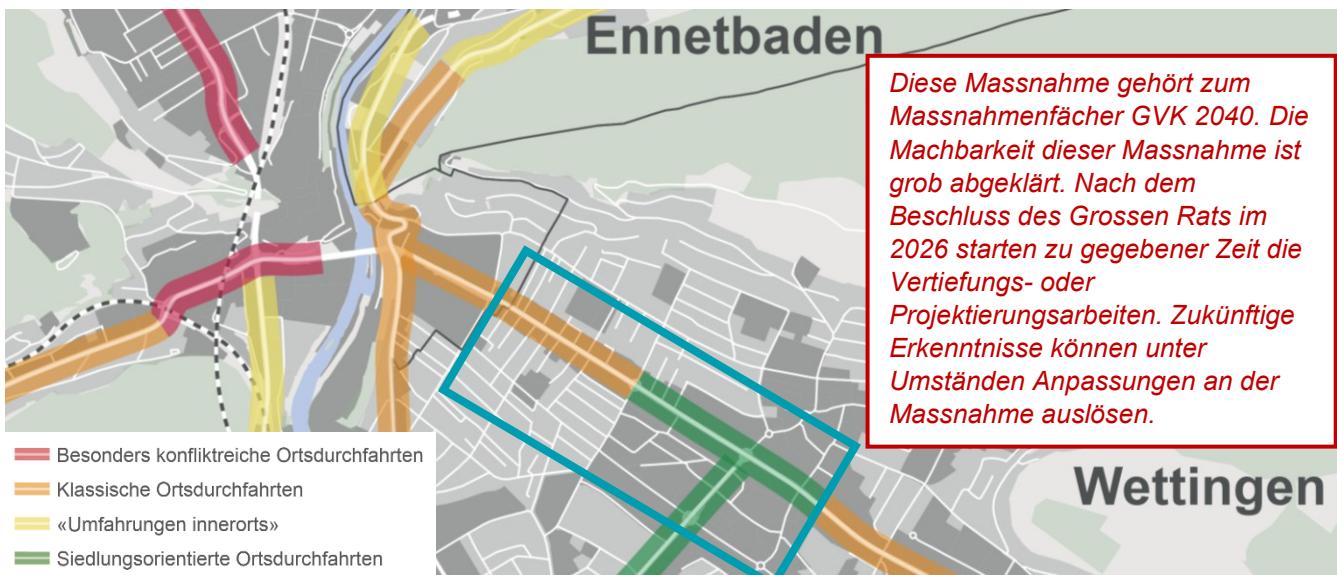


Möglicher Querschnitt der Landstrasse mit Mehrzweckstreifen

- Gewährleistung der Funktionsfähigkeit als Ausnahmetransportroute.
- Führung der Buslinien 2 und 6 sowie die Postautolinie 357 weiterhin auf der Landstrasse. Umgestaltung einiger Haltestellen zu Fahrbahnhaltestellen zur Priorisierung des Busverkehrs gegenüber dem MIV.
- Die Sicherung eines Tramkorridors erfolgt nur für einen sehr langfristigen Zustand nach 2040 (vgl. Massnahme BB10). Der heutige Strassenraum mit den bestehenden Raumkanten ist dafür nicht zu verschmälern, damit der öV-Hauptkorridor gemäss Bestand gesichert werden kann. Der freigehaltene Raum kann kurz- bis mittelfristig für freiräumliche Aufwertung der Ortsdurchfahrt genutzt werden.
- Aufgrund der geplanten Innenentwicklung entlang der Ortsdurchfahrt soll ein allfälliges Tram im Mischverkehr geführt werden. Damit das funktioniert, ist davor und danach jeweils ein Eigentrassee notwendig. Die Haltestellen sind grundsätzlich ebenfalls im Mischverkehr angedacht, da sonst der Platzbedarf viel grösser wäre. Allerdings ist die durchgehende Mischverkehrsführung über alle Haltestellen angesichts der Verkehrsmengen kritisch. Im zentralen Bereich (Gemeindehaus / Sickinga-Haltestelle) soll deshalb auf einem genügend langen Abschnitt der Raum für eine mögliche Eigentrasseierung zumindest in einer Richtung freigehalten werden.
- Anordnung der Bushaltestellen nahe wichtiger Ziele, weiterführender Wege ins Quartier und Integration in die Seitenbereiche.
- Realisierung von sicheren, attraktiven Bereichen für Zufussgehende im Zentrumsbereich auf beiden Seiten der Ortsdurchfahrt und verbesserte Querungsmöglichkeiten.
- Schaffung einer sicheren und lückenlosen Veloinfrastruktur mit dem Ausbaustandard einer Velonebenroute in beide Richtungen und mit guten Anbindungen an die umliegenden Velorouten.
- Tempo 30 als mögliche, abschnittsweise Massnahme zur besseren Siedlungsverträglichkeit der Kantonsstrasse soll geprüft werden. Dabei sind jedoch bestimmte Bedingungen des Kantons zu berücksichtigen als auch das übergeordnete Bundesrecht einzuhalten.
- Publikumsorientierte Erdgeschosse und eine dichte Bebauung im Abschnitt Zentrum beleben und adressieren den Raum.
- Erschliessung der Gebäude entlang der ODF für den motorisierten Verkehr rückwärtig über parallele Verbindungen, um die Seitenbereiche gestalten zu können. Bei Bedarf ist bei publikumsorientierten Nutzungen ein minimales Angebot an Parkermöglichkeiten (gut anfahrbare 2er-Pakete) anzubieten.
- Schaffung einer Abfolge von einladend gestalteten Platzsituationen im Abschnitt Zentrum (zwischen Mühleweg und Dorfstrasse) für siedlungsverträgliche Geschwindigkeiten, zur Verbesserung der Querbarkeit, zur Anbindung an die historischen Zentren und zur Schaffung von attraktiven Aufenthalts- und Verweilflächen mit Sitzgelegenheiten und Bäumen.
- Verbesserung der Umfeldqualität und des Mikroklimas durch Erstellung eines zusammenhängenden Netzes von entsiegelten, begrünten Flächen, welches auf die angrenzenden Nutzungen und Abschnitte reagiert. Die bestehenden Grünräume zu erhalten und weiterzuentwickeln. So kann im Bereich der öffentlichen Bauten (Gemeindeverwaltung, Schule) eine Art Parkanlage entstehen.

- Entsiegelung der grossen öffentlichen Parkplätze und Ausstattung mit schattenspendender Begrünung zur Schaffung eines angenehmen Mikroklimas. Dies ermöglicht zusammen mit dem Netz aus entsiegelten/begrünten Flächen eine ökologische Vernetzung vom Limmatufer bis zum Waldrand.
- Wo möglich soll entlang der ODF ein beidseitiges Trassee für die «blaugrüne Infrastruktur» gesichert und umgesetzt werden. «Blau» bedeutet dabei Zurückhalten und Wiederverwenden von Regenwasser (z.B. speichern und nutzbar machen von anfallendem Regenwasser für Bäume). «Grün» bedeutet entsiegelte Flächen mit grosskronigen Hochstammbäumen und naturnah begrünten Baumscheiben. Eine solche «blaugrüne Infrastruktur» ermöglicht einerseits auch künftig klimaangepasste Siedlungsräume (Hitzeminderung), andererseits reduziert das Zurückhalten bzw. Zwischenspeichern von Regenwasser die Gefahr von Überschwemmungen bei ebenfalls zunehmenden Starkregenereignissen.

SF14 Umgestaltung Landstrasse Wettingen



Beschrieb der Massnahme

Mit der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt (ODF) Wettingen soll der Auftrag aus dem kantonalen Richtplan (S1.1 Siedlungsqualität und innere Siedlungsentwicklung) erfüllt werden: Der Strassenraum ist als Teil des Siedlungsraumes zu betrachten und aufzuwerten. Das erfordert eine sorgfältige und ganzheitliche Planung des gesamten Strassenraumes von Fassade zu Fassade inklusive mindestens der ersten Bautiefe. Im westlichen Abschnitt der Landstrasse gibt es aufgrund der Nutzungen und den teilweise engen Platzverhältnissen hohe Anforderungen an den Strassenraum. Im östlichen Abschnitt ist eine Umgestaltung weniger prioritätär.

Die Gemeinde Wettingen und der Kanton arbeiten deshalb bereits seit mehreren Jahren in diese Richtung – schon vor dem Start ins Gesamtverkehrskonzept (GVK). Für die Landstrasse Wettingen bestehen also bereits Planungen und das bestehende Auflageprojekt im Abschnitt Gemeindegrenze bis Staffelstrasse soll im Jahr 2026 umgesetzt werden. Im Rahmen des GVK werden fünf ODF, darunter auch der Abschnitt Nussbaumen in Obersiggenthal genauer betrachtet. Die durch das GVK nun ausgelösten Überlegungen nehmen die bisher vorliegenden Planungen auf und zielen entsprechend auf den nächsten Erhaltungshorizont der Kantonsstrasse ab. Die ODF werden analysiert, funktionale Anforderungen definiert und sinnvolle Massnahmenansätze als erste Etappe einer Vorstudie Ortsdurchfahrten erarbeitet.

Die Landstrasse durch Wettingen ist eine wichtige Verbindung von Wettingen nach Baden aber auch innerhalb von Wettingen. Als kantonale Hauptverkehrsstrasse hat sie eine wichtige Funktion für den motorisierten Individualverkehr (11'600 Fz/Tag; 2019) und den öV. Die Begegnung von zwei grösseren Fahrzeugen muss gewährleistet sein. Auf der Landstrasse befindet sich ein öV-Hauptkorridor, welcher im Zielzustand 2040 mindestens von zwei Buslinien befahren wird. Für den Fussverkehr ist die notwendige Infrastruktur grundsätzlich vorhanden. Für den Veloverkehr ist die notwendige Infrastruktur entlang der ODF heute noch nicht vorhanden. Alternativ zur Kantonsstrasse stehen für den Veloverkehr die parallel geführten Verbindungen auf der Scharten- und Zentralstrasse zur Verfügung. Mit der Umgestaltung ist jedoch auch auf der ODF ein sicheres und attraktives Angebot für den Veloverkehr zu schaffen. Für den Fussverkehr sind vor allem im Bereich der publikumsintensiven Nutzungen (z.B. Migros) durchgehende und beidseitig genügend grosse Seitenbereiche vorzusehen. Diese Vorzonen sollen eine hohe Aufenthaltsqualität aufweisen und gestalterisch auf zukünftig angrenzende Nutzungen reagieren. In diesem Bereich ist auch ein grosses Querungsbedürfnis vorhanden, weshalb die Querungsmöglichkeiten über die Kantonsstrasse ebenfalls zu verbessern sind. Das umliegende, dynamische Entwicklungsgebiet bietet die Chance, die Strassenraumgestaltung städtebaulich und freiräumlich zu optimieren. Über die gesamte ODF sind im Sinne der blaugrünen Infrastruktur entsiegelte Flächen sowie Begrünung vorzusehen (vgl. ergänzende Informationen ab Seite 4), welche das Mikroklima verbessern und zum Verweilen einladen. Die Bushaltestellen sind dabei mitzudenken und sollen Teil der gut gestalteten Seitenbereiche sein sowie direkten Zugang in die Quartiere bieten. Die ODF wird in das Siedlungsgefüge von Wettingen integriert und verbindet die an die ODF angrenzenden Siedlungsräume besser miteinander. Die Dimensionierung des Strassenraums und die Aufteilung der Flächen ist unter all diesen Aspekten neu zu definieren.

Zuständigkeiten und Prozessuale

Federführung (Vorstudie ODF)	Kanton Aargau, BVU AVK Abteilung Verkehr	Beteiligte	Gemeinde Wettingen
Standort	Wettingen, Landstrasse (K275)	Investitionskosten (+/- 40 %)	15 Mio. Franken

Laufende Kosten

Herleitung aus Lagebeurteilung

Die Landstrasse in Wettingen ist verglichen mit anderen Ortsdurchfahrten in der Region bereits relativ siedlungsverträglich. Die Trottoirs sind insbesondere im zentralen Bereich genügend breit und es hat einzelne Bäume im Strassenraum. Der Strassenraum ist allerdings auch wegen einiger Seitwärtsparkplätze eher breit, die versiegelten Verkehrsflächen und insbesondere der Autoverkehr dominieren das Erscheinungsbild. Zudem fehlt für den Veloverkehr eine sichere Infrastruktur.

Abhängigkeiten zu weiteren Massnahmen

- Erweiterung Verkehrsmanagement (SB01)
- Busbevorzugung öV-Hauptkorridore (BB05)
- Trasseesicherung Tramkorridore (BB10)
- Aufwertung Velonebenrouten Raum Süd-Ost (FV10)
- Aufwertung kommunale Fussverkehrsnetze (FV14)
- Quartier der kurzen Wege - Zentrum Wettingen (SF02)

Wirkung und Zielbeitrag der Massnahme SF14

Wirkung Die Aufwertung der Ortsdurchfahrt hat Auswirkungen auf den Strassenraum, aber auch auf die angrenzenden Siedlungsgebiete:

- Der Strassenraum wird attraktiver und siedlungsverträglicher. Neue Bepflanzungen beschatten Aufenthaltsflächen und unterstützen die ökologische Vernetzung durch das Quartier. Durch die Reduktion von Parkfeldern im Strassenraum können Flächen entsiegelt und zugunsten von auch ökologisch wertvollen Frei- und Grünräumen genutzt werden.
- Die Umgestaltung mindert die Trennwirkung und unterstützt so die gewünschte Siedlungsentwicklung im Umfeld der Ortsdurchfahrt.
- Die Veloroute in Längsrichtung und die Fussgängerquerungen über die Kantonsstrasse werden sicherer.



Attraktiver und
zukunftsfähiger
Lebensraum



Siedlungsentwicklung
an gut erreichbaren
Orten



Velogerechter
Raum

Insgesamt sind im GVK sieben Ziele definiert. Die vorliegende Massnahme beeinflusst drei der sieben Ziele.

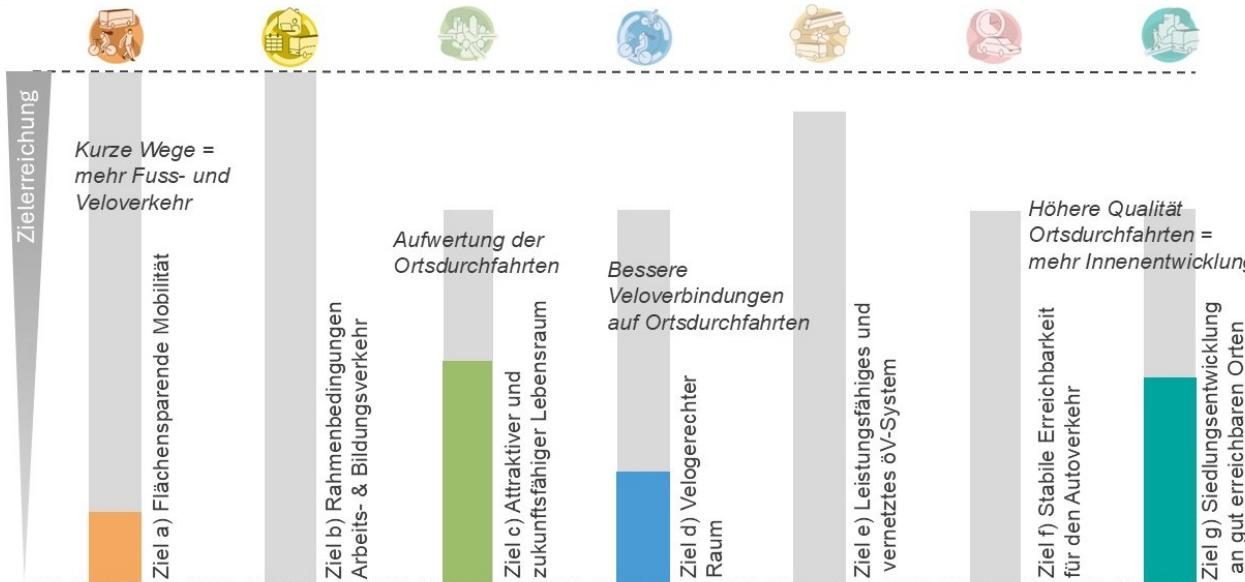
Wirkung und Zielbeitrag des Handlungsfelds Stadt- und Freiraum

Mit der Umsetzung aller Massnahmen des Massnahmenfächers GVK 2040¹, der in rund 50 GVK-Massnahmenblättern beschrieben ist, werden zwei Ziele vollständig erreicht, fünf Ziele können in hohem Maße erfüllt werden. Die verbleibenden Ziellücken sind darauf zurückzuführen, dass in Nussbaumen und Baden Zentrum ohne MIV-Entlastung (z.B. durch Verlagerung auf eine Zentrumsentlastung) nicht alle notwendigen Massnahmen möglich sind.

Die Aufwertung verschiedener Ortsdurchfahrten (Kantonsstrassen innerorts) hat grosse Wirkungen auf die Qualität der Ortsdurchfahrten bzw. deren Wahrnehmung als Lebensräume. Außerdem aktivieren aufgewertete Ortsdurchfahrten Siedlungspotenziale und ermöglichen bessere Veloverbindungen entlang der Kantonsstrassen. Die Quartiere der kurzen Wege unterstützen die Siedlungsentwicklung nach Innen und führen zu höheren Anteilen für den Fuss- und Veloverkehr.

In folgender Grafik verdeutlichen die ausgefüllten Flächen die Zielerreichungsbeiträge aller 15 "Stadt- und Freiraum"-Massnahmen an der Gesamt-Zielerreichung des GVK-Massnahmenfächers.

¹ Ohne Zentrumsentlastung (SB06), ohne langfristige Optionen öV-Hauptkorridore (BB10), ohne S-Bahn-Haltestelle Tägerhard (BB11) und ohne langfristige Massnahmen am Brückenkopf Ost



Weiterführende Dokumente / Links

- [Gemeindeportrait Wettingen](#)
- Zukunft Wettingen, Masterplan Landstrasse

Ergänzende Informationen

Die Gemeinde Wettingen und der Kanton arbeiten bereits seit mehreren Jahren – unabhängig vom GVK – in Richtung Aufwertung der Ortsdurchfahrt auf der Landstrasse. Diese Arbeiten basieren auf der Masterplanung Landstrasse der Gemeinde Wettingen. Im gesamten Innerorts-Abschnitt wurden in enger Zusammenarbeit mit der Gemeinde Betriebs- und Gestaltungskonzepte (BGK)/Vorprojekte erstellt. Zudem liegt im Abschnitt Gemeindegrenze bis Staffelstrasse ein Auflageprojekt basierend auf dem BGK vor. Das Projekt befindet sich derzeit im Genehmigungsverfahren. Der Baubeginn für diesen Abschnitt ist im Jahr 2026 geplant. Die Projektierung im Bereich ab Staffelstrasse Richtung Würenlos ist derzeit aufgrund der Planung Limmattalbahn sistiert. Die Aufwertung der Landstrasse Wettingen ist Bestandteil des Agglo-Programms 2. Generation. Bis Ende 2027 muss die Planung "baureif" vorliegen.

Im Rahmen des Gesamtverkehrskonzepts wurden fünf Ortsdurchfahrten (ODF) analysiert, funktionale Anforderungen definiert und erste Massnahmenansätze als erste Etappe einer Vorstudie Ortsdurchfahrten erarbeitet. Die durch das GVK ausgelösten Überlegungen zu Analyse und Strategieplan nehmen die bisher vorliegenden Planungen auf und schauen weiter in die Zukunft. Für den übernächsten Sanierungszyklus starten die entsprechenden Vertiefungsarbeiten unter Bezug der hier vorliegenden GVK-Erkenntnisse.

Analyse:

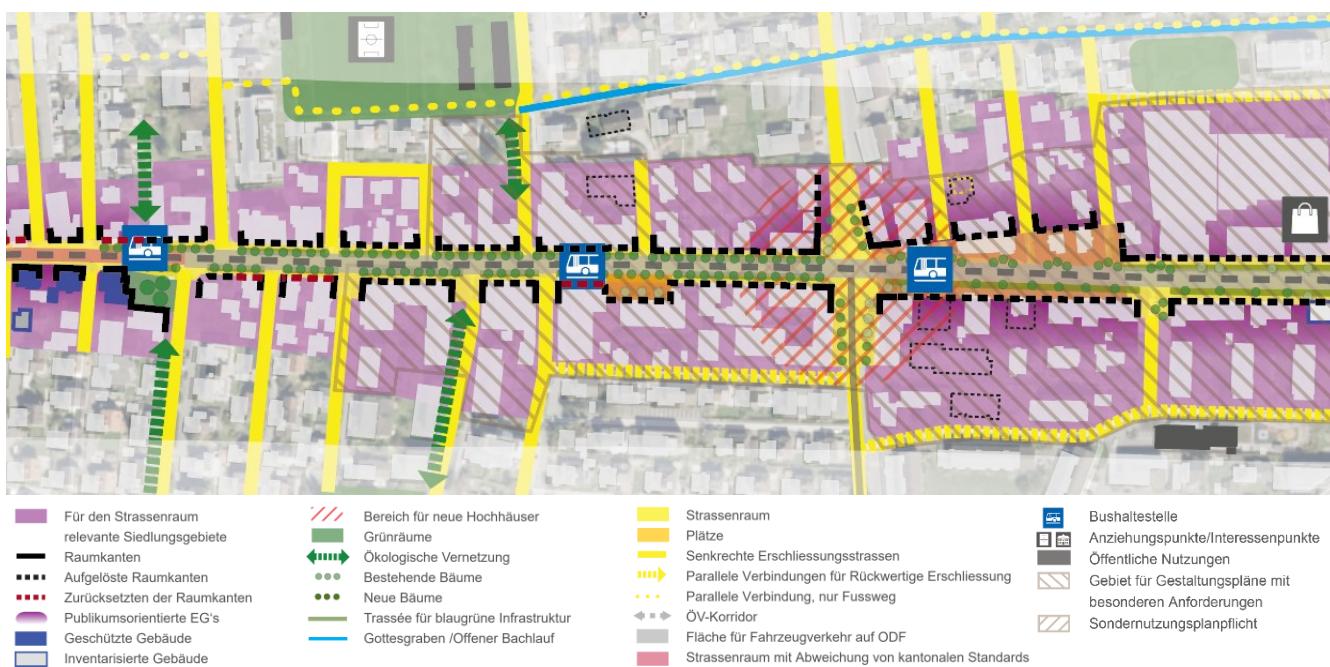
Die Ortsdurchfahrt Wettingen ist hauptsächlich auf den motorisierten Verkehr ausgelegt. Der öffentliche Verkehr wird heute im Mischverkehr mit dem MIV geführt. Trottoirs oder Gehwege entlang der ODF sind vorhanden. Querungsstellen in Form von Fussgängerstreifen sind ebenfalls vorhanden, jedoch nicht durchgehend mit einer baulichen Schutzzinsel ausgestattet. Für den Veloverkehr ist bisher keine separate Infrastruktur vorhanden. Entlang der ODF wird eine Velo-Nebenroute angestrebt. Parallel zur Landstrasse sind für den Veloverkehr auf der Zentralstrasse eine Velo-Hauptroute und auf der Scharthenstrasse eine Velo-Nebenroute vorgesehen bzw. teilweise vorhanden. Die ODF ist aktuell wenig begrünt, es gibt wenig Bäume und dadurch auch kaum Schatten. Insbesondere im westlichen Abschnitt soll der Bezug zu den angrenzenden Nutzungen verstärkt und die ODF mit schattenspendender Begrünung ausgestattet werden. Die Gemeinde hat mehrere Entwicklungsgebiete definiert, auf welchen die bauliche Entwicklung primär stattfinden soll. Im Fokus der nächsten 10-15 Jahre steht die Innenentwicklung insbesondere entlang der Landstrasse und um den Bahnhof an, wobei punktuell auch Hochhäuser als städtebauliche Akzente geplant sind, für welche Gestaltungspläne erarbeitet werden müssen. Damit soll der Charakter der Landstrasse als abwechslungsreicher Wohn-, Arbeits- und Einkaufsstandort gestärkt werden.



Ausschnitt Entwurf Analyseplan ODF Wettingen

Schlüsselemente aus dem Entwurf Strategieplan

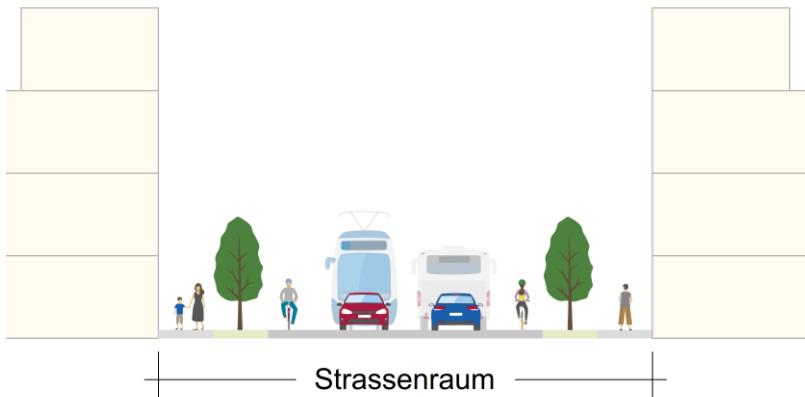
Für die konkrete Umgestaltung der Ortsdurchfahrt erarbeitet der Kanton als Strasseneigentümer zusammen mit der Gemeinde im Rahmen des Gesamtverkehrskonzepts Raum Baden und Umgebung einen ersten Teil einer Vorstudie Ortsdurchfahrten für Wettingen. Die Erarbeitung ist in Zusammenarbeit mit der Gemeinde noch in Entwicklung und wird im Frühjahr 2025 abgeschlossen. Der zweite Teil der Vorstudie Ortsdurchfahrten folgt später, zeitlich abgestimmt auf die nötigen Belagssanierung der Kantonsstrasse. Sind beide Teile der Vorstudie abgeschlossen folgen im Regelfall das Betriebs- und Gestaltungskonzept (Vorprojekt), das Bauprojekt und die Umsetzung. Das bestehende Auflageprojekt der Landstrasse im Abschnitt Gemeindegrenze bis Staffelstrasse soll im Jahr 2026 umgesetzt werden. Die vorliegenden Massnahmen zielen deshalb auf den nächsten Erhaltungshorizont der Kantonsstrasse ab, die Realisierung ist entsprechend eher mittel- bis langfristig zu erwarten.



Ausschnitt Entwurf Strategieplan ODF Landstrasse

Obwohl sich der Strategieplan zurzeit noch in Entwicklung befindet und Änderungen möglich sind, können aufgrund der Analyse, der Lagebeurteilung (Gemeindeportrait) und des Standes des Strategieplans erste Aussagen zu Rahmenbedingungen und Stossrichtungen gemacht werden, die in der weiteren Bearbeitung zu beachten sind:

- Erhalt der Landstrasse als kantonale Hauptverkehrsstrasse. Diese hat weiterhin eine wichtige Funktion für den motorisierten Verkehr. Busse und Lastwagen müssen sich auch weiterhin begegnen können.
- Freihaltung einer Strassenraumbreite von min. 18.0 m, um Platz für alle Verkehrsteilnehmenden und Begrünung zu schaffen.
- Freihaltung einer Strassenraumbreite von min. 14.0 m in Ausnahmefällen, um auf Engstellen aufgrund geschützter Gebäude reagieren zu können. Dabei wird auf die Begrünung verzichtet. Dazu muss bei Neubauten in entsprechenden Abschnitten die Raumkante zurückversetzt werden.

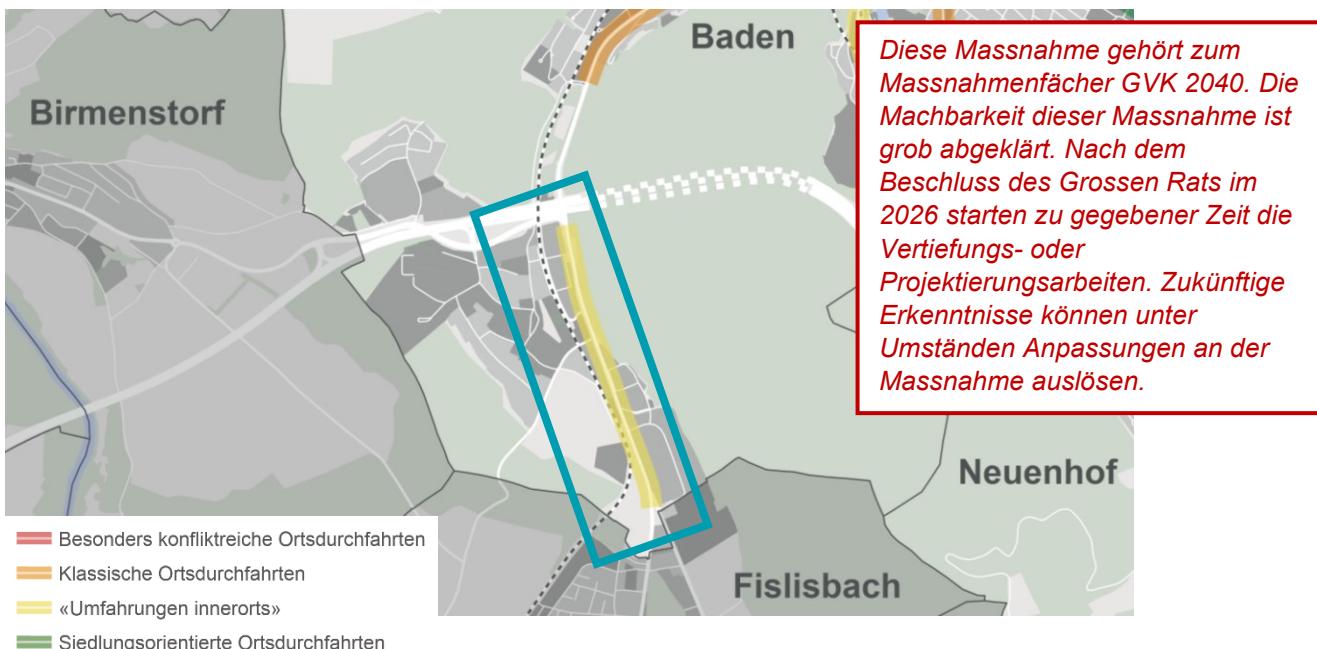


Möglicher Querschnitt der Landstrasse mit Velostreifen und Begrünung

- Gewährleistung der Funktionsfähigkeit als Ausnahmetransportroute.
- Führung der Buslinien 1 und 7 weiterhin auf der Landstrasse. Umgestaltung einiger Haltestellen zu Fahrbahnhaltestellen zur Priorisierung des Busverkehrs gegenüber dem MIV.
- Anordnung der Bushaltestellen nahe wichtiger Ziele, weiterführender Wege ins Quartier und Integration in die Seitenbereiche.
- Der Zeithorizont für den Bedarf des öV-Hauptkorridors mit Verlängerung Limmattalbahn (vgl. Massnahme BB10), über den geplanten Busbetrieb hinaus, ist sehr langfristig (ca. 2060). Dafür sollen Spielräume freigehalten werden, ohne die Siedlungsentwicklung übermäßig zu tangieren. Für die Linienführung gibt es zwei Varianten: die Achse Zentralstrasse oder die Achse Landstrasse. Aktuell stehen noch beide Varianten zur Diskussion.
- Die durch die bestehenden Baulinien gesicherten Strassenräume sind bei beiden Varianten ausreichend breit für die Führung im Mischverkehr und müssen nicht zusätzlich verbreitert werden. Wichtig ist, dass sie durch die Gemeinde auch langfristig gesichert werden. Die Haltestellen dürfen auch mit einem schienengebundenen Verkehrsmittel etwa im heutigen Bereich liegen, die genaue Anordnung ist noch offen. Eine zusätzliche Raumsicherung für überholbare Haltestellennbereiche wäre vor diesem Hintergrund kaum verhältnismässig. Daher sind keine weiteren raumplanerischen Massnahmen zur Raumsicherung notwendig.
- Realisierung von sicheren, attraktiven Bereichen für Zufussgehende im Zentrumsbereich auf beiden Seiten der Ortsdurchfahrt und verbesserte Querungsmöglichkeiten.
- Schaffung einer sicheren und lückenlosen Veloinfrastruktur in beide Richtungen und mit guten Anbindungen an die umliegenden Velorouten.
- Tempo 30 als mögliche, abschnittsweise Massnahme zur besseren Siedlungsverträglichkeit der Kantonsstrasse soll geprüft werden. Dabei sind jedoch bestimmte Bedingungen des Kantons zu berücksichtigen als auch das übergeordnete Bundesrecht einzuhalten.
- Publikumsorientierte Erdgeschosse und eine dichte Bebauung im Zentrum beleben und adressieren den Raum. Angedachte Hochpunkte werden den Strassenraum punktuell prägen.
- Erschliessung der Gebäude entlang der ODF für den motorisierten Verkehr rückwärtig über parallele Verbindungen, um die Seitenbereiche gestalten zu können. Bei Bedarf ist bei publikumsorientierten Nutzungen ein minimales Angebot an Parkermöglichkeiten (gut anfahrbare 2er-Pakete) anzubieten. Außerdem beabsichtigt die Gemeinde, die verschiedenen Parkhäuser im Bereich nördlich des Zentrumsplatzes unterirdisch zu verbinden, was die Anzahl Ein- und Ausfahrten reduzieren und Spielraum für Aufwertung schaffen würde.
- Schaffung von drei einladend gestalteten Platzsituationen im Bereich des ehemaligen Kino Elite, bei der Bushaltestelle "Staffelstrasse" und beim bestehenden Zentrumsplatz für siedlungsverträgliche Geschwindigkeiten, zur Verbesserung der Querbarkeit und zur Schaffung von attraktiven Aufenthalts- und Verweilflächen mit Sitzgelegenheiten und Bäumen.

- Mit der Gestaltung eines hochwertigen und klimagerecht gestalteten Freiraumgerüsts im Zentrum von Wettingen wird dessen Attraktivität als Wohn-, Arbeits-, und Einkaufsort gestärkt. Die Massnahmen an der ODF sind im Sinne des zusammenhängenden Freiraumgerüsts mit den bestehenden Grün- und Freiräumen im Umfeld vernetzt.
- Wo möglich soll entlang der ODF ein beidseitiges Trassee für die «blaugrüne Infrastruktur» gesichert und umgesetzt werden. «Blau» bedeutet dabei Zurückhalten und Wiederverwenden von Regenwasser (z.B. speichern und nutzbar machen von anfallendem Regenwasser für Bäume). «Grün» bedeutet entsiegelte Flächen mit grosskronigen Hochstammbäumen und naturnah begrünten Baumscheiben. Eine solche «blaugrüne Infrastruktur» ermöglicht einerseits auch künftig klimaangepasste Siedlungsräume (Hitzeunterdrückung), andererseits reduziert das Zurückhalten bzw. Zwischenspeichern von Regenwasser die Gefahr von Überschwemmungen bei ebenfalls zunehmenden Starkregenereignissen.

SF15 Umgestaltung Mellingerstrasse Baden-Dättwil



Beschrieb der Massnahme

Mit der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt (ODF) Mellingerstrasse soll der Auftrag aus dem kantonalen Richtplan (S1.1 Siedlungsqualität und innere Siedlungsentwicklung) erfüllt werden: Der Strassenraum ist auch als Teil des Siedlungsraumes zu betrachten und aufzuwerten. Das erfordert eine sorgfältige und ganzheitliche Planung des gesamten Strassenraumes von Fassade zu Fassade inklusive der ersten Bautiefen.

Die Mellingerstrasse führt durch den Stadtteil Dättwil und stellt die Verbindung Richtung Innenstadt Baden dar. Sie dient sowohl als Zubringer vom Rohrdorferberg und Reusstal nach Baden als auch auf die Autobahn A1. Zudem erschliesst sie die angrenzenden Quartiere und insbesondere den wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkt von kantonaler Bedeutung (Täfere). Entsprechend hoch ist die Bedeutung für den motorisierten Verkehr und den öffentlichen Verkehr. Es werden auch in Zukunft viele Buslinien (aktuell 22 Buskurse während der Morgenspitzenstunde) die Mellingerstrasse befahren. Während die Verkehrsbelastung des motorisierten Verkehrs Richtung Innenstadt aufgrund der GVK-Ziele leicht abnehmen soll, ist eine Zunahme des Verkehrs zum Autobahnzubringer zu erwarten. Die Belastung dürfte demnach bis 2040 noch leicht auf 24'000 Fz/d (DWV) ansteigen. Auch für den Veloverkehr soll eine sichere Infrastruktur auf der Mellingerstrasse angeboten werden, insbesondere zur Anbindung des Gewerbegebiets Täfern östlich der Strasse. Die geplante Velovorzugsroute wird dagegen zurückversetzt via «Im Langacker» und auf dem Stationsweg geführt. Die unterschiedlichen Anforderungen und verkehrlichen Funktionen machen Betrieb und Gestaltung der Mellingerstrasse komplex.

Das Gebiet Langacker/Täfern/Esp in Dättwil ist im Raumentwicklungskonzept der Stadt als Transformationsgebiet bezeichnet, das sich zu einem attraktiven Lebens- und Arbeitsraum entwickeln soll. Das bietet die Chance, den Strassenraum städtebaulich und freiräumlich zusammen mit den ortsbaulichen Entwicklungen zu gestalten. Dabei besteht die Herausforderung der unterschiedlichen Funktionen der Mellingerstrasse. Einerseits wird sie als Autobahnzubringer genutzt, andererseits dient sie als Ortsdurchfahrt, bei welcher die angrenzenden Siedlungs- und Gewerbegebiete besser miteinander verbunden werden sollen. Zudem ist im Galgenbuck eine Gebietsentwicklung angedacht, welche ebenfalls beachtet werden muss, auch wenn der Zeithorizont offen ist. Im zentralen Bereich rund um den Knoten Mellingerstrasse / Stationsweg sollen die Querungsmöglichkeiten aller Verkehrsteilnehmenden verbessert werden. In diesem Bereich ist auch ein beidseitiger Gehbereich vorzusehen. Über die gesamte ODF sind entsiegelte Flächen sowie Begrünung vorzusehen, welche das Mikroklima verbessern. Die Bushaltestellen sind dabei mitzudenken und sollen Teil der gut gestalteten Seitenbereiche sein sowie direkten Zugang in die Quartiere bieten. Die Planung zur Umgestaltung der ODF nimmt die MIV-Zubringerfunktion zur Autobahn als Randbedingung mit und trägt trotzdem zur besseren Verbindung der angrenzenden Siedlungs- und Gewerbegebiete und des zukünftigen Transformationsgebietes bei. Die Dimensionierung des Strassenraums und die Aufteilung der Flächen ist unter all diesen Aspekten zu definieren.

Zuständigkeiten und Prozessuale

Federführung (Vorstudie ODF)	Kanton Aargau, BVU AVK Abteilung Verkehr	Beteiligte	Stadt Baden, Gemeinde Fislisbach
Standort	Baden-Dättwil, Mellingerstrasse (K268)	Investitionskosten Laufende Kosten	22.3 Mio. Franken

Herleitung aus Lagebeurteilung

Die Mellingerstrasse in Dättwil ist heute u.a. als Hauptverkehrsstrasse und in ihrer zusätzlichen Funktion als Autobahnzubringer stark verkehrsdominiert. Sie trennt die Wohngebiete des Dorfs Dättwil vom Gewerbegebiet Täfern und erschwert so die Entwicklung des dortigen städtischen Transformationsgebiets. Die Aufenthaltsqualität ist nur gering und es fehlen Flächen zum Verweilen und für Begrünung. Es hat nur wenige Querungen und der Veloverkehr wird auf zu schmalen Radstreifen geführt.

Abhängigkeiten zu weiteren GVK-Massnahmen

- Erweiterung Verkehrsmanagement (SB01)
- Velovorzugsroute Dättwil – Baden (FV04)
- Aufwertung Velonebenrouten Raum Baden (FV08)
- Aufwertung kommunale Fussverkehrsnetze (FV14)
- Siedlungsentwicklung an zentralen Orten (SF04)

Wirkung und Zielbeitrag der Massnahme SF15

Wirkung Die Aufwertung der Mellingerstrasse hat Auswirkungen auf den Strassenraum, aber auch auf die angrenzenden Siedlungsgebiete:

- Der Strassenraum wird unter Einhaltung seiner verkehrlichen Funktion als A1-Zubringer aus dem Raum Rohrdorferberg / Reusstal attraktiver und siedlungsverträglicher.
- Neue Beepflanzungen beschatten Aufenthaltsflächen und unterstützen die ökologische Vernetzung durch das Quartier.
- Die Umgestaltung mindert die Trennwirkung und unterstützt so die gewünschte Siedlungsentwicklung über die Kantonsstrasse hinweg.
- Die Velovorzugsroute entlang der Mellingerstrasse und die Fusswege über die Kantonsstrasse werden sicherer.



Attraktiver und
zukunftsfähiger
Lebensraum



Siedlungsentwicklung
an gut erreichbaren
Orten



Velogerechter
Raum

Insgesamt sind im GVK sieben Ziele definiert. Die vorliegende Massnahme beeinflusst drei der sieben Ziele.

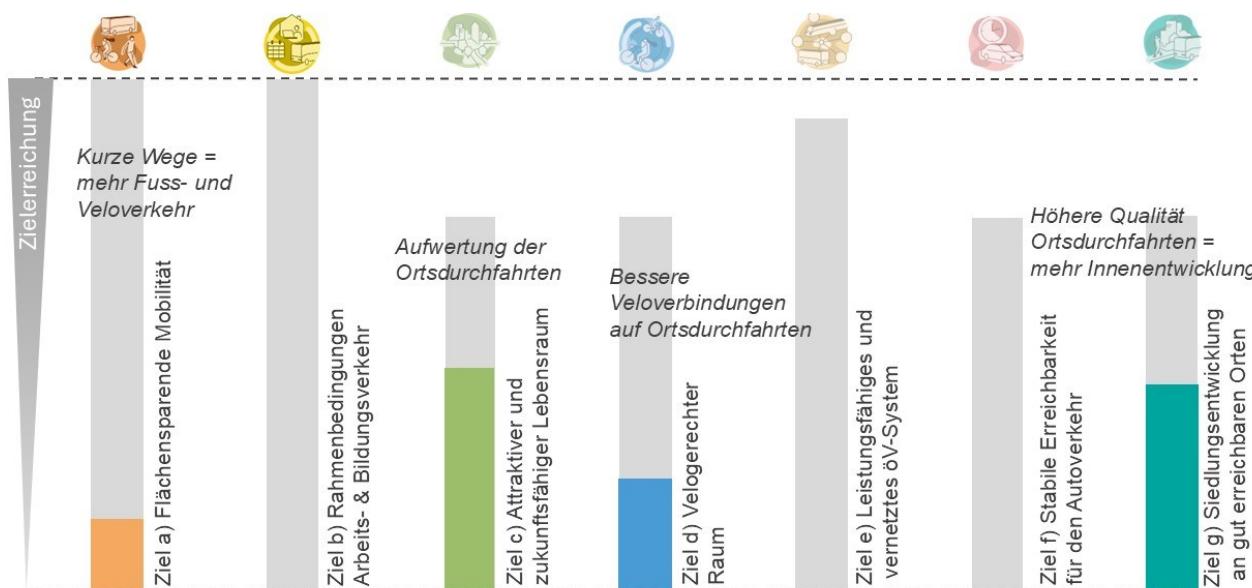
Wirkung und Zielbeitrag des Handlungsfelds Stadt- und Freiraum

Mit der Umsetzung aller Massnahmen des Massnahmenfächers GVK 2040¹, der in rund 50 GVK-Massnahmenblättern beschrieben ist, werden zwei Ziele vollständig erreicht, fünf Ziele können in hohem Masse erfüllt werden. Die verbleibenden Ziellücken sind darauf zurückzuführen, dass in Nussbaumen und Baden Zentrum ohne MIV-Entlastung (z.B. durch Verlagerung auf eine Zentrumsentlastung) nicht alle notwendigen Massnahmen möglich sind.

Die Aufwertung verschiedener Ortsdurchfahrten (Kantonsstrassen innerorts) hat grosse Wirkungen auf die Qualität der Ortsdurchfahrten bzw. deren Wahrnehmung als Lebensräume. Außerdem aktivieren aufgewertete Ortsdurchfahrten Siedlungspotenziale und ermöglichen bessere Veloverbindungen entlang der Kantonsstrassen. Die Quartiere der kurzen Wege unterstützen die Siedlungsentwicklung nach Innen und führen zu höheren Anteilen für den Fuss- und Veloverkehr.

In folgender Grafik verdeutlichen die ausgefüllten Flächen die Zielerreichungsbeiträge aller 15 "Stadt- und Freiraum"- Massnahmen an der Gesamt-Zielerreichung des GVK-Massnahmenfächers.

¹ Ohne Zentrumsentlastung (SB06), ohne langfristige Optionen öV-Hauptkorridore (BB10), ohne S-Bahn-Haltestelle Tägerhard (BB11) und ohne langfristige Massnahmen am Brückenkopf Ost



Weiterführende Dokumente / Links

- [Gemeindeportrait Baden](#)
- [Raumentwicklungskonzept \(REK\) Stadt Baden](#)
[Masterplan Transformationsgebiet Dättwil](#)

Ergänzende Informationen

Analyse:

Die Mellingerstrasse ist aktuell aufgrund ihrer Funktion als kantonale Hauptverkehrsstrasse bzw. Autobahnzubringer und als Erschliessungsachse des wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunktes Dättwil mit heute gewerblich-industriellem Charakter verkehrsorientiert ausgebaut. Es bestehen grosse Knotenbereiche mit separaten Abbiegespuren für den MIV. Um den öffentlichen Verkehr zu priorisieren ist stadteinwärts eine Busspur vorhanden. Dies führt zu teilweise vier Fahrspuren auf der Mellingerstrasse. Die Querbarkeit für den Fussverkehr ist erschwert und die Infrastruktur für den Veloverkehr zum mindesten abschnittsweise ungenügend. Auf der Mellingerstrasse soll gemäss Handlungsfeld Fuss- und Veloverkehr eine Veloebenroute realisiert werden, welche zusätzlichen Raum beanspruchen wird. Die Velovorzugsroute verläuft dagegen grösstenteils parallel und abseits der Kantonsstrasse durch das Gebiet «Im Langacker» und auf dem Stationsweg. In der Lagebeurteilung wurde die Mellingerstrasse aufgrund der hauptsächlich einseitigen und teilweise strassenabgewandten Bebauung als «Umfahrung innerorts» klassiert. Das umliegende dynamische Entwicklungsgebiet bietet jedoch die Chance, die Strassenraumgestaltung sowie das umliegende Gebiet städtebaulich und freiräumlich zu optimieren. Das Gewerbegebiet soll sich gemäss Raumentwicklungskonzept (REK) der Stadt Baden zu einem attraktiven Lebens- und Arbeitsraum entwickeln.



Heutige Situation – Ausschnitt [Gemeindeportrait Baden](#)

Legende

- | | |
|--|---|
| | Verkehrsorientierte Ortsdurchfahrt |
| | Trennwirkung |
| | Schlechte Querbarkeit für Fuss- und Veloverkehr |
| | Dosierungsanlage |
| | Busspur und -priorisierung |
| | Veloverbindung |
| | Entwicklungsgebiet |
| | Einkaufsnutzungen |
| | Sportanlage |

Aus heutiger Sicht erste mögliche Empfehlungen für die weitere Planung:

Aus der im 2022/2023 durchgeföhrten Lagebeurteilung und den Anforderungen aus Massnahmen anderer Handlungsfelder lassen sich erste Empfehlungen ableiten:

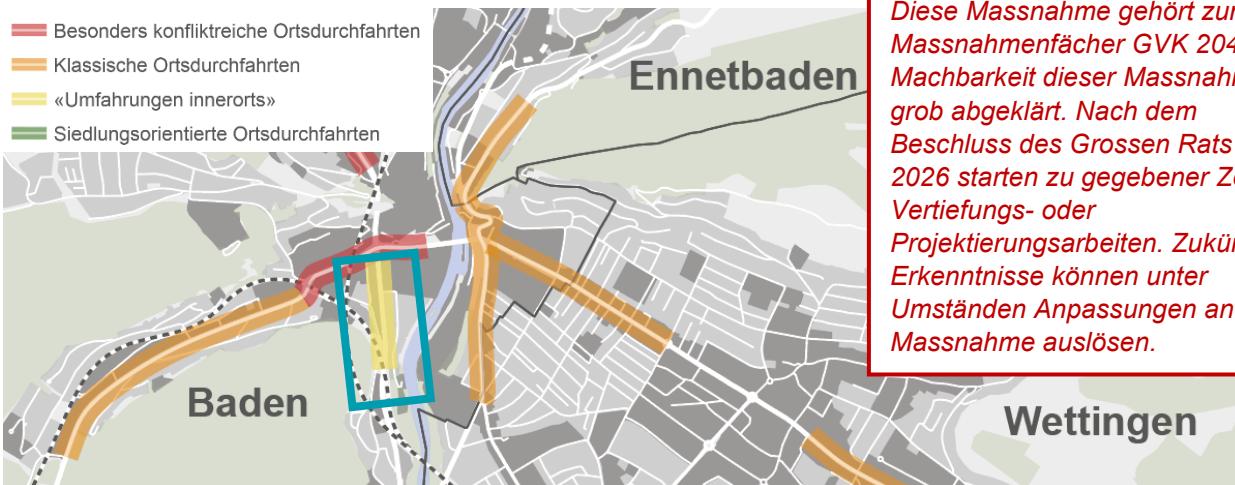
- Dimensionierung der Strassenbreiten auf relevanten Begegnungsfall Bus/Bus auf der ODF.
- Die Funktionsfähigkeit als Ausnahmetransportroute, kantonale Hauptverkehrsstrasse und Autobahnzubringer ist weiterhin zu gewährleisten. Im Vordergrund stehen dabei im Einklang mit den Zielen des GVK primär stabile Reisezeiten (und nicht möglichst kurze).
- Damit der Busverkehr auch künftig priorisiert werden kann, sind bestehenden Busspuren beizubehalten.
- Bushaltestellen sind nahe weiterführender Wege ins Quartier anzutragen und die Strasse muss in nächster Nähe sicher gequert werden können.
- Realisierung einer durchgehenden, lückenfreien Veloebenroute in beide Fahrtrichtungen auf der Mellingerstrasse aus Baden. Eine anschliessende, sichere Veloinfrastruktur weiter nach Oberrohrdorf resp. Fislisbach als Velovorzugsroute resp. Velohauptroute ist anzubieten. Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung und dem Temporegime ist eine vom MIV abgetrennte Führung anzustreben.
- Tempo 30 als mögliche, abschnittsweise Massnahme zur besseren Siedlungsverträglichkeit der Kantonsstrasse kann im Normalfall bei Ortsdurchfahrten geprüft werden. Dabei sind bestimmte Bedingungen des Kantons zu berücksichtigen als auch das übergeordnete Bundesrecht einzuhalten. Auf dieser Ortsdurchfahrt fällt jedoch entgegen dem Normalfall die zusätzliche Autobahnzubringer-Funktion ins Gewicht.
- Wo heute ein Trottoir auf der Ostseite der Mellingerstrasse im Bereich Täfere fehlt ist dieses zu ergänzen. Die angrenzenden Quartiere sind zu Fuß und mit dem Velo sicher zu erreichen.
- Beschattung der zentralen Aufenthaltsbereiche (Quartierzentrum und Vorplätze vor Läden) zur Reduktion der Hitzebelastung und Entsiegelung von Flächen für angenehmeres Mikroklima.
- Aufenthaltsqualität schaffen, z.B. durch einladende Gestaltung der Seitenbereiche, Sitzmöglichkeiten, Beschattung durch Bäume, etc.

Die Erarbeitung einer Vorstudie Ortsdurchfahrt für diesen Abschnitt ist nach gegenseitiger Absprache und in insbesondere in Abstimmung mit den periodisch anstehenden Strassenbelagssanierungen zu starten. Liegt die Vorstudie vor, folgen im Regelfall das Betriebs- und Gestaltungskonzept (Vorprojekt), das Bauprojekt und die Umsetzung.

SF16 Umgestaltung Neuenhoferstrasse Baden



- Besonders konfliktreiche Ortsdurchfahrten
- Klassische Ortsdurchfahrten
- «Umfahrungen innerorts»
- Siedlungsorientierte Ortsdurchfahrten



Diese Massnahme gehört zum Massnahmenfänger GVK 2040. Die Machbarkeit dieser Massnahme ist grob abgeklärt. Nach dem Beschluss des Grossen Rats im 2026 starten zu gegebener Zeit die Vertiefungs- oder Projektierungsarbeiten. Zukünftige Erkenntnisse können unter Umständen Anpassungen an der Massnahme auslösen.

Beschrieb der Massnahme

Mit der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt (ODF) Neuenhoferstrasse soll der Auftrag aus dem kantonalen Richtplan (S1.1 Siedlungsqualität und innere Siedlungsentwicklung) erfüllt werden: Der Strassenraum ist als Teil des Siedlungsraumes zu betrachten und aufzuwerten. Das erfordert eine sorgfältige und ganzheitliche Planung des gesamten Strassenraumes von Fassade zu Fassade inklusive mindestens der ersten Bautiefe.

Die Neuenhoferstrasse grenzt westlich an die Vor- bzw. Oberstadt resp. östlich an das Quartier Ländli. Diese sind gemäss Raumentwicklungskonzept REK der Stadt Baden 2040 ganz resp. entlang des Ländliwegs mit der ersten Bautiefe Teil des Transformationsgebiets Oberstadt mit hohem Entwicklungspotenzial. Die angrenzende Bebauung ist heute deutlich von der Neuenhoferstrasse abgewandt, da die Strasse stark verkehrsbelastet ist und die Gebäude rückwärtig erschlossen sind. Aktuell liegen zwei städtebaulich-freiräumliche Studien und – als Synthese – der Entwurf eines behördlichen Masterplans vor, um das zu ändern. Daraus geht hervor, dass die Neuenhoferstrasse zukünftig eine begrünte Erschliessungsachse mit Querungsmöglichkeiten ("Parkstrasse") sein soll. Sie soll nicht mehr nur Autobahnzubringer Richtung A1-Anschluss Neuenhof sein, sondern als öffentlicher Freiraum die angrenzenden Quartiere verbinden.

Die Funktion als kantonale Hauptverkehrsstrasse für den motorisierten Individualverkehr wird die Neuenhoferstrasse auch künftig beibehalten. Ebenfalls wird das zentrumsnahe Parkhaus Ländli weiterhin über die Neuenhoferstrasse zu erschliessen sein. Eine Reduktion der Verkehrsbelastung scheint nur langfristig möglich (z.B. durch eine «ZEL lang» oder «ZEL lang+»). Eine Aufwertung der Neuenhoferstrasse ist daher primär über eine Neuaufteilung des (teilweise überbreiten) Strassenraums und mit einer Verlagerung des Rückstaus in einen unkritischeren Abschnitt weiter südlich durch eine neue Dosierungsanlage (vgl. Massnahme SB01) zu erreichen.

Wenn gemäss Masterplan in der Oberstadt ein dichtes Wohnquartier mit Teilausrichtung auf die Neuenhoferstrasse entstehen soll, braucht diese einen stärkeren siedlungsorientierten Charakter und der Bezug zu den Bauten ist zu verstärken. Es soll die Chance genutzt werden, den Strassenraum städtebaulich und freiräumlich zusammen mit den ortsbaulichen Entwicklungen zu gestalten. Die Vorzonen sind gegenüber dem Strassenraum zu öffnen, um einen Übergang des öffentlichen Strassenraumes in das Quartier zu erzielen.

Die Verbindung zwischen den angrenzenden Quartieren beidseits der Neuenhoferstrasse ist durch oberirdische Querungsmöglichkeiten zu verbessern. Für den Fussverkehr in Längsrichtung ist zumindest westseitig ein Trottoir vorzusehen. Als Velovorzugsroute hat die Neuenhoferstrasse für den Veloverkehr eine hohe Bedeutung und es sind Infrastrukturen gemäss kantonalen Standards zu realisieren. Wichtig ist eine lückenlose Weiterführung dieser Route am Schulhausplatz sowie Richtung Eisenbahnbrücke Baden-Wettingen. Der Baumbestand entlang der Strasse ist zu erhalten und durch eine Baumreihe in der Strassenmitte zu ergänzen. Dies schafft eine grüne "Parkstrasse" und leistet einen Beitrag an die Klimaanpassung und ökologische Vernetzung der Quartiere.

Die ODF Neuenhoferstrasse wird mit dem beschriebenen Massnahmenpaket in das Siedlungsgefüge des dichter werdenden Stadtteils Oberstadt integriert und verbindet die angrenzenden Siedlungsräume besser miteinander.

Zuständigkeiten und Prozessuale

Federführung (Vorstudie ODF)	Kanton Aargau, BVU AVK Abteilung Verkehr	Beteiligte	Stadt Baden
Standort	Baden, Neuenhoferstrasse (K119)	Investitionskosten (+/- 40%) Laufende Kosten	6.2 Mio. Franken

Herleitung aus Lagebeurteilung

Die trennende Wirkung der Neuenhoferstrasse mit begleitender Lärmschutzarchitektur entspricht nicht den Anforderungen eines Fokusgebiets für die Innentwicklung von Baden, mit einem deutlichen Anstieg an Raumnutzenden. Sie ist heute eine verkehrsdominierte Durchgangsstrasse, breit angelegt mit mehreren begrünten Mittelinseln. Sie trennt die Stadtquartiere Ländli und Oberstadt. Es ist keine Aufenthaltsqualität vorhanden und es fehlt die Beschattung. Es existiert kein Trottoir und es sind nur zwei unterirdische Querungen vorhanden. Der Veloverkehr wird durchgängig auf beidseitigen Radstreifen geführt, was bei der hohen Verkehrsbelastung unattraktiv ist und für eine Velovorzugsroute nicht genügt.

Abhängigkeiten zu weiteren GVK-Massnahmen

- Erweiterung Verkehrsmanagement (SB01)
- Zentrumsentlastung (SB06)
- Velovorzugsroute Killwangen - Baden (FV03)
- Aufwertung Velonebenrouten Raum Süd-Ost (FV10)
- Aufwertung kommunale Fussverkehrsnetze (FV14)
- Quartier der kurzen Wege – Innenstadt Baden (SF 01)

Wirkung und Zielbeitrag der Massnahme SF16

Wirkung Die Aufwertung der Ortsdurchfahrt hat Auswirkungen auf den Strassenraum, aber auch auf die angrenzenden Siedlungsgebiete:

- Der Strassenraum wird attraktiver und siedlungsverträglicher. Dies lädt zu vermehrtem Zufussgehen ein.
- Neue Baumpflanzungen beschatten die versiegelten Flächen und formen im Sinne einer "Parkstrasse" eine Torsituation in die Stadt. Des Weiteren unterstützen sie die ökologische Vernetzung über die Quartiere hinaus (vom Limmatraum bis in den Waldrand des Teufelskellers).
- Die Umgestaltung mindert die Trennwirkung und unterstützt so die gewünschte Siedlungsentwicklung.
- Die Velovorzugsroute in Längsrichtung und die Fusswege über die Kantonsstrasse werden sicherer. Die Verbindung in die angrenzenden Siedlungen, die Schulanlagen und die Freiräume werden im dichter werdenden Stadtteil verbessert (übergeordnete, naherholungsbezogene Vernetzung)

Insgesamt sind im GVK sieben Ziele definiert. Die vorliegende Massnahme beeinflusst drei der sieben Ziele.



Attraktiver und
zukunftsfähiger
Lebensraum



Siedlungsentwicklung
an gut erreichbaren
Orten



Velogerechter
Raum

Wirkung und Zielbeitrag des Handlungsfelds Stadt- und Freiraum

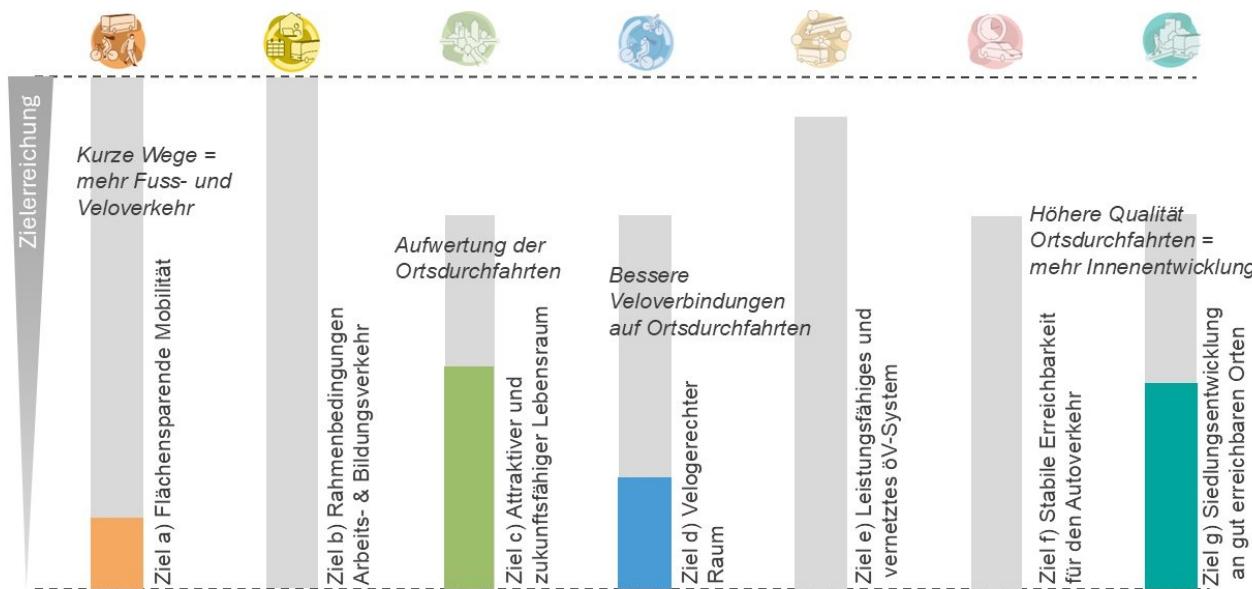
Mit der Umsetzung aller Massnahmen des Massnahmenfächers GVK 2040¹, der in rund 50 GVK-Massnahmenblättern beschrieben ist, werden zwei Ziele vollständig erreicht, fünf Ziele können in hohem Maße erfüllt werden. Die verbleibenden Ziellücken sind darauf zurückzuführen, dass in Nussbaumen und Baden Zentrum ohne MIV-Entlastung (z.B. durch Verlagerung auf eine Zentrumsentlastung) nicht alle notwendigen Massnahmen möglich sind.

Die Aufwertung verschiedener Ortsdurchfahrten (Kantonsstrassen innerorts) hat grosse Wirkungen auf die Qualität der Ortsdurchfahrten bzw. deren Wahrnehmung als Lebensräume. Außerdem aktivieren aufgewertete Ortsdurchfahrten Siedlungspotenziale wie das des neuen und verdichteten Stadtteils Oberstadt und ermöglichen

¹ Ohne Zentrumsentlastung (SB06), ohne langfristige Optionen öV-Hauptkorridore (BB10), ohne S-Bahn-Haltestelle Tägerhard (BB11) und ohne langfristige Massnahmen am Brückenkopf Ost

bessere Veloverbindungen entlang der Kantonsstrassen. Die Quartiere der kurzen Wege unterstützen die Siedlungsentwicklung nach Innen und führen zu höheren Anteilen für den Fuss- und Veloverkehr.

In folgender Grafik verdeutlichen die ausgefüllten Flächen die Zielerreichungsbeiträge aller 15 "Stadt- und Freiraum"- Massnahmen an der Gesamt-Zielerreichung des GVK-Massnahmenfächers.



Weiterführende Dokumente / Links

- [Gemeindeportrait Baden](#)
- [Raumentwicklungskonzept \(REK\) der Stadt Baden](#)
- [Entwicklungsstudie Oberstadt](#)

Ergänzende Informationen

Analyse:

Die Neuenhoferstrasse ist eine wichtige Zubringer- und Durchfahrtsachse. Zusammen mit den teilweise begrenzten Raumverhältnissen aufgrund der topographischen Verhältnisse dominiert deshalb die verkehrliche Funktion des Strassenraums. In erster Linie erschliesst die Neuenhoferstrasse die Autobahn, zudem fungiert sie auch als Ortsdurchfahrt nach Neuenhof und Zufahrt zum Parkhaus Ländli. Aufgrund der grossen Breite des Strassenraums und den fehlenden Querungsmöglichkeiten übt sie eine starke Trennwirkung zwischen dem Stadtquartier Ländli und dem Transformationsgebiet Oberstadt (REK Baden) aus. Die Querung der Strasse zu Fuss ist auf zwei Unterführungen (Cordulapassage und Ländliweg) konzentriert.

Für den Veloverkehr sind auf der ganzen Länge beidseitig Radstreifen vorhanden. Durch die sehr hohe Verkehrsbelastung auf der Neuenhoferstrasse ist die Veloführung auf Radstreifen jedoch unattraktiv und für eine künftige Velovorzugsroute nicht geeignet. Der Fussverkehr wird parallel dazu auf der Zürcherstrasse resp. auf dem Ländliweg geführt. Dort befinden sich heute auch stark genutzte Parallelrouten des Veloverkehrs, die aber nicht ohne grossen Aufwand resp. nur im Konflikt mit dortigen Nutzungen wie dem Schulhaus Ländli zu einer Vorzugsroute umgestaltet werden können. Ebenfalls liegen diese nicht in der eigentlichen Wunschlinie und die Anschlusssituationen an die Routen Richtung Innenstadt und Meierhof-Dättwil sind schwierig. Die Mittelinseln der Neuenhoferstrasse sind meist begrünt, jedoch fehlt es an Beschattung durch Baumpflanzungen. Die offene Bebauung und teilweise zugewandten Nutzungen entlang der Strasse werden aufgrund der begleitenden Lärmschutzwand im Südosten, der Stützmauer westlich oder der dichten Bepflanzung nur wenig wahrgenommen.

In der Lagebeurteilung wurde die Ortsdurchfahrt Neuenhoferstrasse aufgrund der heute abgewandelten Bebauung, der starken Trennwirkung und der fehlenden Fussgängerinfrastruktur als "Umfahrung innerorts" klassifiziert. Mit der geplanten Entwicklung der Oberstadt als dichtes und urbanes Quartier, mit gutem Verhältnis zwischen Wohnen und Arbeiten (REK Baden), besteht das Potenzial, die Neuenhoferstrasse als siedlungsorientierte Strasse zu entwickeln und dabei neue Querverbindungen zwischen den Quartieren zu schaffen.



Heutige Situation – Ausschnitt [Gemeindeportrait Stadt Baden](#)

Aus heutiger Sicht erste mögliche Empfehlungen für die weitere Planung:

Aus der im 2022/2023 durchgeföhrten Lagebeurteilung und den Anforderungen aus Massnahmen anderer Handlungsfelder lassen sich erste Empfehlungen ableiten:

- Dimensionierung der Strassenbreiten auf relevanten Begegnungsfällen LKW/LKW.
- Geschlossene Fassaden entlang der Neuenhofstrasse werden vermieden und die Vorzonen werden offen gestaltet. Elemente wie Zäune oder Mauern werden minimiert, um den Bezug zur Strasse herzustellen.
- Eine einladende Gestaltung der Seitenbereiche schafft Aufenthaltsqualität und soll den Strassenraum mit dem Quartier verbinden.
- Der Baumbestand entlang der Kantonsstrasse wird erhalten und ergänzt (z.B. in den Mittelzonen).
- Längsverbindung für den Fussverkehr auf der Westseite zur besseren Integration des Quartiers Oberstadt, auf der Ostseite ist dies von der dortigen Entwicklung abhängig.
- Für die bessere Vernetzung der angrenzenden Quartiere sind zusätzliche sichere Querungsmöglichkeiten anzubieten. Bevorzugt sollen oberirdische Querungen geprüft werden.
- Eine durchgehende, lückenfreie, vom motorisierten Verkehr abgetrennte Velovorzugsroute in beide Fahrtrichtungen vom Schulhausplatz bis zur Nationalbahnbrücke als Zweirichtungsradweg (auf einer Strassenseite) oder Einrichtungsradwege (richtungsgetrennt auf beiden Strassenseiten).
- Ein sicherer und direkter Anschluss der Velovorzugsroute an den Ländliweg bzw. die Eisenbahnbrücke Baden-Wettingen sowie an die weiterführenden Velovorzugsrouten beim Schulhausplatz nach Dättwil und Turgi. Ob letzteres auf Niveau Schulhausplatz oder durch einen Anschluss an die Cordulapassage erfolgt, ist noch zu prüfen.
- Eine Umsetzung der Velovorzugsroute auch ohne die gesamthafte Umgestaltung und Öffnung der Neuenhoferstrasse zur Oberstadt ist denkbar und zu prüfen. Dabei steht ein Zweirichtungsradweg ostseitig oder Einrichtungsradwege entlang der Strasse als Ersatz der heutigen Radstreifen im Vordergrund. Dazu sind vertiefte Abklärungen über den genauen Fahrbahnquerschnitt, Bedarf separate Abbiegespur in den Ländliweg, Dimensionierung Radwege, Anschluss situationen sowie allfällige Führung via Schulhausgelände Ländli nötig. Zentral ist dabei die sichere Weiterführung zu den anschliessenden Velovorzugsrouten und den innerstädtischen Routen.
- Tempo 30 als mögliche, abschnittsweise Massnahme zur besseren Siedlungsverträglichkeit der Kantonsstrasse soll geprüft werden. Dabei sind jedoch bestimmte Bedingungen des Kantons zu berücksichtigen als auch das übergeordnete Bundesrecht einzuhalten.

Die Erarbeitung einer Vorstudie Ortsdurchfahrt für diesen Abschnitt ist nach gegenseitiger Absprache und insbesondere in Abstimmung mit den periodisch anstehenden Strassenbelagssanierungen zu starten. Im Fall der Neuenhoferstrasse muss zudem die Siedlungsentwicklung im Umfeld (Oberstadt) vorab weiter konkretisiert werden, da die umfassende Aufwertung ohne diese Entwicklung zur Strasse hin nicht sinnvoll ist. Liegt die Vorstudie vor, folgen im Regelfall das Betriebs- und Gestaltungskonzept (Vorprojekt), das Bauprojekt und die Umsetzung.

