

**DEPARTEMENT
BAU, VERKEHR UND UMWELT**

Generalsekretariat

Giovanni Leardini

Leiter Kommunikation
Entfelderstrasse 22, 5001 Aarau
Telefon direkt 062 835 32 11
Mobile 079 229 76 09, Fax 062 835 32 09
giovanni.leardini@ag.ch
www.ag.ch/bvu

15. März 2024

MEDIENMITTEILUNG

Gesamtverkehrskonzept (GVK) Raum Baden und Umgebung: Bis 2040 Busangebot weiterentwickeln – Lösungsfächer für Limmatquerungen und Zentrumsentlastungen eingengt

Behördendelegation vom 29. Februar 2024: Weitere Schritte in der Massnahmenentwicklung

Die Behördendelegation des Gesamtverkehrskonzepts (GVK) Raum Baden und Umgebung hat in ihrer Sitzung vom 29. Februar 2024 auf der Basis der bisherigen Arbeiten wichtige Richtungsentscheide für die weiteren Planungen getroffen. Beim öV-Angebot genügt bis 2040 die Weiterentwicklung des Busnetzes; für den langfristigen Zeithorizont nach 2040 und einer entsprechenden Siedlungsentwicklung sollen ergänzend öV-Korridore gesichert werden, die auch für ein Tram-Angebot geeignet wären. Die Behördendelegation hat zudem für den Bereich Hochbrücke / Brückenkopf Ost zielführende Massnahmen ausgewählt. Schliesslich hat sie beschlossen, den Fächer für eine allfällige Zentrumsentlastung auf zwei Varianten zu reduzieren. Es handelt sich dabei nicht um definitive Beschlüsse zu Massnahmen, sondern um Vorgaben für die weiteren Planungen im Hinblick auf die nächste Partizipationsrunde.

An ihrer Sitzung vom 29. Februar 2024 hat die Behördendelegation, das strategische Entscheidungsgremium des Gesamtverkehrskonzepts (GVK) Raum Baden und Umgebung, vom Stand der Planungsarbeiten Kenntnis genommen – unter anderem zum Thema Ortsdurchfahrten und zur geplanten Velovorzugsroute im Siggenthal. Zudem hat die Behördendelegation der Projektleitung Aufträge für die weiteren Planungen im Hinblick auf die vierte Mobilitätskonferenz im Mai/Juni 2024 und auf die anschliessende Online-Partizipation erteilt.

öV-Angebot: Bis 2040 genügt die Weiterentwicklung des Busnetzes

Die bisherigen Planungen zum öV-System im Raum Baden und Umgebung haben ergeben: Das System ist zweckmässig, stösst jedoch hinsichtlich Kapazität und Zuverlässigkeit bereits heute an Grenzen. Im GVK-Zeithorizont 2040 werden die Kapazität und die Angebotsqualität des öV aufgrund des Verkehrswachstums und der prognostizierten Siedlungsentwicklung den Anforderungen nicht mehr genügen. Es braucht eine gezielte Weiterentwicklung des öV-Angebots in diesem Raum.

Bilaterale Gespräche zum öV-Hauptkorridor zwischen Killwangen und Baden mit den territorial betroffenen Gemeinden (Baden, Wettingen, Neuenhof und Killwangen) und weitere Vertiefungsarbeiten des Planerteams zeigen: Aufgrund der absehbaren Siedlungsentwicklungen bis zum GVK-Horizont 2040 ist die Einführung eines Trams nicht zwingend. Mit einer Weiterentwicklung des Busnetzes

lässt sich die geforderte Kapazität bereitstellen. Auch die nötige Attraktivität nimmt dank ausgebauter Busbevorzugung zu.

Längerfristig – also nach dem GVK-Horizont 2040 – kann je nach Siedlungsentwicklung eine zusätzliche öV-Nachfrage jedoch nicht mehr in der notwendigen Qualität mit Buslinien gedeckt werden. Es ist denkbar, dass dann die Kapazitäten und der Komfort von Tramlinien notwendig sein werden. Deshalb soll im Rahmen des GVK Raum Baden und Umgebung – ergänzend zur erwähnten Weiterentwicklung des Busnetzes – der Raum für öV-Korridore gesichert werden, die auch für Trams geeignet sind. Die Behördendelegation hat die Projektleitung deshalb einstimmig beauftragt, ein öV-Konzept für den GVK-Zeithorizont 2040 mit gestärkten Busachsen zu entwickeln. Um nach 2040 Spielräume zu erhalten, sollen im GVK ebenfalls geeignete Korridore für einen allfälligen Trambetrieb aufgezeigt und die erforderlichen Flächen gesichert werden. Zum Thema öV-Angebot ist auf der Projektwebseite ein detailliertes Faktenblatt aufgeschaltet ([Link](#)).

Limmatquerungen: Varianten mit verschiedenen Zeithorizonten

Das Kantonsstrassennetz im Raum Baden und Umgebung ist bereits heute durch den motorisierten Verkehr stark belastet. Ganz besonders gilt das für die drei Limmatquerungen Siggenthalerbrücke, Hochbrücke Baden und Limmatbrücke zwischen Wettingen und Neuenhof, mit den jeweils beidseits der Brücken angrenzenden Knoten (s. Illustration). Diese Knoten sind während der Spitzenzeiten überlastet, es kommt teilweise zu längeren Staus. Mit der bis 2040 prognostizierten Zunahme des motorisierten Individualverkehrs um 20 Prozent werden diese Überlastungen ohne entsprechende Massnahmen künftig deutlich verstärkt.

Im Bereich der Siggenthalerbrücke und der Limmatbrücke zwischen Wettingen und Neuenhof sind die Defizite bis zum GVK-Zeithorizont 2040 im Vergleich zur Hochbrücke Baden überschaubar. Dagegen ist der Brückenkopf Ost bei der Hochbrücke Baden seit der Umgestaltung des Schulhausplatzes zum kritischen Brennpunkt des regionalen Verkehrsgeschehens geworden. Hier braucht es mehrere eng aufeinander abgestimmte Massnahmen, damit die verschiedenen Verkehrsteilnehmenden auch künftig zuverlässig und sicher unterwegs sein können.

Das Planerteam hat der Behördendelegation Massnahmen für drei Zeithorizonte vorgeschlagen. Kurzfristig sollen die Radstreifen auf der Hochbrücke verbreitert werden, zudem sollen einzelne Fahrbeziehungen am Brückenkopf Ost und dem Knoten Schartenstrasse angepasst werden, um den Verkehrsfluss stabiler zu gestalten und den öV zu priorisieren. Mittelfristig soll der Veloverkehr im Bereich des Brückenkopfs Ost mit Unterführungen und einer neuen Velobrücke über die Limmat vollständig eigentrasseiert werden. Langfristig wurden für eine vollständige öV-Eigentrasseierung drei weitere, umfassendere Massnahmen aufgezeigt, unter anderem die in der Vorphase vorgeschlagene Umnutzung der Hochbrücke inklusive Bau einer neuen Limmatbrücke für den Autoverkehr. Die Machbarkeit dieser drei Massnahmen müsste weiter geprüft werden.

Die Behördendelegation hat einstimmig beschlossen, die beiden Massnahmenkonzepte für den kurzfristigen und den mittelfristigen Zeithorizont (bis 2040) im GVK aufzunehmen und der nächsten Mobilitätskonferenz zur Diskussion vorzulegen. Ziel ist, die Umsetzung der kurzfristigen Massnahmen nach dem GVK-Richtplanbeschluss im Grossen Rat anzugehen. Zudem soll nach dem GVK-Grossratsbeschluss sofort in die weitere Planung der mittelfristigen Massnahmen eingestiegen werden, unabhängig davon, ob eine Langfrist-Option vorgesehen wird oder nicht.

Zentrumsentlastung: Beschränkung auf vorerst zwei Varianten

Bereits im Dezember 2023 hatte die Behördendelegation den Variantenfächer für eine Strassen-Netzergänzung (Zentrumsentlastung, ZEL) diskutiert. Eine solche Zentrumsentlastung soll zwingend die von allen Gemeinderäten verabschiedeten Ziele des GVK und damit auch die in der Strategie mobilitätAargau definierten kantonalen Vorgaben unterstützen: Der Fuss- und Veloverkehr sowie der öV sollen gestärkt und ihre Anteile am Gesamtverkehr erhöht werden; die Strassenräume innerorts sollen lebenswert und klimagerecht gestaltet werden; die Erreichbarkeit des motorisierten Individualverkehrs soll stabil und die Kernstädte erreichbar bleiben. Es ist noch offen, ob eine ZEL zur Erreichung

dieser Ziele notwendig ist und deshalb in den Massnahmenfächer aufgenommen werden soll. Die Behördendelegation hat auf Basis der bisherigen fachlichen Arbeiten eine erste Variantenreduktion möglicher Netzergänzungen vorgenommen. Sie hat die Projektleitung beauftragt, das Variantenstudium zu den Strassen-Netzergänzungen im Moment auf die Variante "ZEL lang" (lange Umfahrung von der Kantonsstrasse bei Kirchdorf über die Limmat mit Anschluss an die Kantonsstrasse im Wilerloch und durch einen Tunnel zum A1-Anschluss Neuenhof) und die Variante "ZEL kurz" (zentrumsnahe Umfahrung der Innenstadt von Baden) zu beschränken. Die detaillierte Begründung für diese Variantenreduktion ist in einem Faktenblatt beschrieben, das auf der GVK-Projektwebseite aufgeschaltet ist ([Link](#)).

Ausblick

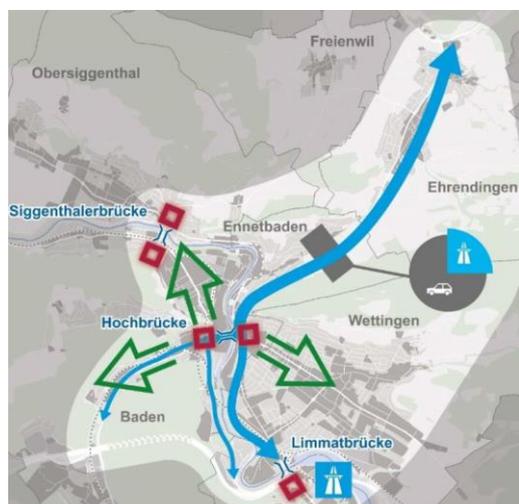
Bei den genannten Vor-Entscheiden der Behördendelegation handelt es sich nicht um den definitiven Beschluss von Massnahmen. Die Behördendelegation wird im Mai 2024 den regionalen Massnahmenfächer zuhanden der vierten Mobilitätskonferenz im Mai/Juni definitiv freigeben. Dieser Massnahmenfächer wird neben den oben erwähnten Ansätzen eine grosse Zahl an kleineren, unabhängig realisierbaren Massnahmen enthalten. Die Mobilitätskonferenz findet wie bereits kommuniziert in drei Teilräumen statt, gefolgt von einer Online-Partizipation für die breite Bevölkerung. Die Inputs aus der Mobilitätskonferenz und der Online-Partizipation fliessen in die weitere Planung ein. Danach startet die fünfte und letzte GVK-Phase "Umsetzungsplanung der Massnahmen". Anschliessend wird das Dossier zum GVK Raum Baden und Umgebung fertiggestellt. Nach den Beschlüssen dazu durch die Behördendelegation und die Stadt- und Gemeinderäte ist die Planungsphase 2022–2024 abgeschlossen. Das Dossier ist dann bereit für den Start des ordentlichen Richtplanverfahrens gemäss Gesetzgebung, das im Jahr 2025 mit der öffentlichen Anhörung startet.

Weitere Informationen:

- [Beschluss-Protokoll der Behördendelegations-Sitzung vom 29.2.2024](#)
- [Webseite des Gesamtverkehrskonzepts Raum Baden und Umgebung](#)
- [Informationen zum Partizipationsprozess im GVK Raum Baden und Umgebung](#)
- [Link zur Anmeldung für den Info-Letter des GVK Raum Baden und Umgebung](#)

Illustration:

Limmatquerungen



- Der A1-Zubringerverkehr vom Höhtal (u.a. Ehrendingen) führt heute über leistungsbestimmende Knoten an den Limmatquerungen, v.a. über den Brückenkopf Ost. Auch wenn der Anteil zur A1 auf der Ehrenderstrasse nur rund 25% beträgt, werden die Knoten an den Limmatquerungen dadurch erheblich belastet.
- Die leistungsbestimmenden Knoten befinden sich jeweils an den Limmatquerungen. Aufgrund der hohen MIV-Verkehrsbelastung fehlt der Platz für den Ausbau von Fuss- und Veloverkehr sowie vom öV.

Bildlegende: „Aktuelle, stark belastete Situation der Limmatquerungen“

Weitere Auskünfte für Medienschaffende:

*Carlo Degelo, Leiter Abteilung Verkehr, Departement Bau, Verkehr und Umwelt,
Telefon 079 542 45 39 (erreichbar am Freitag, 15. März 2024, von 10.45 bis 11.30 Uhr)*