

Faktenblatt öV-Hauptkorridore

Stand für Veröffentlichung, 7. März 2024

Zweck des Dokuments

Nach Abschluss der Planungs- und Partizipationsphasen Lagebeurteilung, Ziele und Spielräume läuft zurzeit die Phase Massnahmenentwicklung. Das vorliegende Faktenblatt zum Massnahmenpaket öV-Hauptkorridore hat den folgenden Zweck:

- Erläuterung Stand der Erkenntnisse zu öV-Hauptkorridoren
- Beurteilung der entwickelten Lösungsansätze anhand dieser Erkenntnisse
- Aufzeigen der Konsequenzen für die weitere Bearbeitung bzw. Massnahmenentwicklung

Auf dieser Grundlage hat die Behördendelegation des Gesamtverkehrskonzepts (GVK) Raum Baden und Umgebung am 29.2.24 folgendes zweistufiges Vorgehen beschlossen:

- Ausarbeitung des öV-Konzepts für den Ansatz "Starke Bushauptachsen" für den Planungshorizont bis 2040
- Vorbereitung der Raumsicherung in einzelnen Korridoren für ein Tram-Trasse nach 2040

Ausgangslage

Am 8. September 2020 hat der Grosse Rat mit deutlichem Mehr die Weiterführung der Limmattalbahn (LTB) von Killwangen nach Baden als Zwischenergebnis in den kantonalen Richtplan aufgenommen. Mit dieser Aufstufung hat der Grosse Rat den Regierungsrat beauftragt, die räumliche Abstimmung so weit zu vervollständigen, dass zu einem späteren Zeitpunkt eine Festsetzung im Richtplan möglich wird. Um die räumliche Lage der LTB mit den Siedlungsentwicklungen der Gemeinden und den verkehrlichen Konsequenzen der Region abzustimmen, wurde im Jahr 2021 die gemeinsame Erarbeitung eines regionalen Gesamtverkehrskonzeptes begonnen.

Um eine möglichst hohe Planungssicherheit zu gewährleisten, wird ein Prognosehorizont GVK 2040 betrachtet, für welchen die Siedlungserweiterungen bereits ziemlich verbindlich bekannt sind und entsprechend den Nachfrageprognosen zugrundegelegt werden können. Auch weil die Planung und Umsetzung von erst angedachten Entwicklungsschwerpunkten zeitlich über diesen Prognosehorizont GVK 2040 hinaus reicht, muss ein Zustand Prognosehorizont GVK nach 2040 mitbetrachtet werden. Der Prognosehorizont GVK nach 2040 beginnt, wenn die öV-Nachfrage stärker als unterstellt steigt, z.B. durch die verbindliche Festsetzung von weiteren Siedlungsentwicklungen oder einen höheren öV-Anteil.

Das Kantonsstrassennetz im Raum Baden und Umgebung ist bereits heute durch den motorisierten Verkehr stark belastet. Die tatsächlichen Verkehrsmengen und Fahrbeziehungen wurden im Oktober 2022 bei einer Nummernschilderhebung erfasst. Zusätzlich wurden Verkehrsstromanalysen auf Basis des kantonalen Gesamtverkehrsmodells durchgeführt, um die Ursachen und möglichen Lösungsansätze zu identifizieren.

Das Bahnangebot auf der Achse Brugg-Baden-Zürich bildet das Rückgrat des öV-Angebots im Raum Baden und Umgebung. Die Erschliessung des Siedlungsgebiets erfolgt über das Stadtbussystem (RVBW) mit Linien im 15-Min.-Takt, wobei durch Linienüberlagerung auf diversen Korridoren ein dichteres Angebot vorhanden ist. Die Region ist mit Regionalbuslinien (Postauto) ans Zentrum Baden angebunden, welche sich bedingt durch die «klusartige» Raumstruktur auf einzelnen starken Achsen bündeln.

Das heutige öV-System ist zweckmässig und entspricht den bestehenden kantonalen Vorgaben, stösst jedoch hinsichtlich Kapazität und Zuverlässigkeit bereits heute an Grenzen. Künftig steigt die öV-Nachfrage an: Die geplanten Siedlungserweiterungen verursachen grundsätzlich eine spürbare

Verkehrszunahme. Das führt dazu, dass das heutige öV-System zum Betrachtungshorizont GVK 2040 hinsichtlich Kapazität und Angebotsqualität den Anforderungen nicht mehr genügt (s. Abbildung 1).

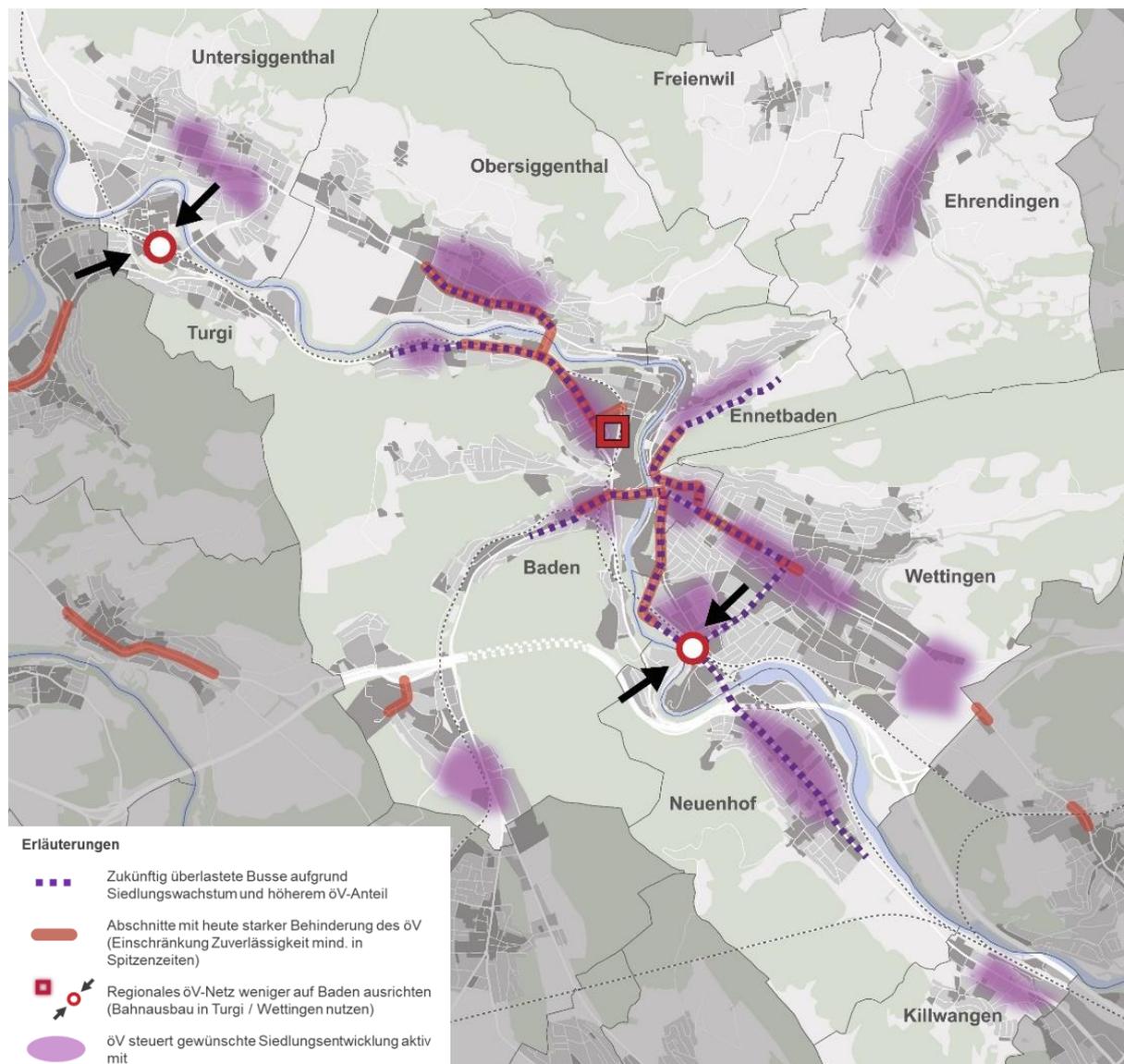


Abbildung 1 Beurteilung Situation öV Prognose 2040

Um den hohen Erwartungen an die Rolle des öV gemäss GVK-Zielsetzungen gerecht zu werden, braucht es eine Weiterentwicklung des öV-Systems (s. Abbildung 1):

- **Zuverlässigkeit/ Pünktlichkeit/:** Zunehmende Strassenüberlastungen und punktuelle Schwachstellen an stark belasteten Knoten/Abschnitten führen zu Verspätungen und beeinträchtigen die Robustheit, Zuverlässigkeit und Anschlussicherheit des öV-Angebots. Ohne weitere Massnahmen im Bereich öV-Bevorzugung und Verkehrsdosierung wird sich die Situation akzentuieren, was ein Risiko für ein funktionsfähiges öV-System darstellt.
- **öV-Reisezeit:** Das bestehende Netz ist stark radial auf den Bahnhof Baden ausgerichtet. Dadurch sind die Reisezeiten des öV-Angebots gegenüber dem MIV nicht oder nur bedingt konkurrenzfähig. So weisen Verbindungen aus dem Raum Wettingen Richtung Limmattal ein hohes Potenzial, aber einen geringen öV-Anteil auf. Auch auf tangentialen Beziehungen lassen die MIV-Wunschlinien öV-Potenziale erkennen, die durch Verknüpfung zu anderen Bahnstationen (Wettingen, Turgi) für den öV gewonnen werden könnten.
- **Fahrzeugkapazität:** Mit der vorgesehenen Siedlungsentwicklung und den gesetzten Verlagerungszielen zeichnen sich Kapazitätsengpässe auf verschiedenen Korridoren ab. Der nötige Ausbau der öV-Kapazitäten soll die gewünschte Siedlungsentwicklung aktiv mitsteuern.

Ziele öV-System

Die Behördendelegation hat mit Beschluss vom 30.05.2023 sieben Ziele für das GVK im Raum Baden und Umgebung verabschiedet (s. Abbildung 2). Diese Ziele wurden vorab von den Gemeinde- und Stadträten aller 10 GVK-Gemeinden im Planungssperimeter genehmigt und sind damit für den weiteren Prozess verbindlich.



Abbildung 2 Ziele GVK Baden uU

Mit dem GVK soll gemäss diesen Zielen der Fuss- und Veloverkehr sowie der öffentliche Verkehr gefördert und lebenswerte Strassenräume beibehalten oder geschaffen werden. Mit dem Ziel der «Flächeneffizienten Mobilität» soll der motorisierte Individualverkehr am gesamten Verkehrsaufkommen in der Summe über die ganze Region bis 2040 gegenüber heute plafoniert werden und im Gegenzug die Anteile von Fuss- und Veloverkehr sowie öV erhöht werden. Der öV soll demnach absolut und anteilmässig deutlich wachsen, damit das Ziel "flächeneffiziente Mobilität" erreicht wird. Im Sinne eines groben Richtwertes geht das Planerteam davon aus, dass der öV im Prognosehorizont GVK 2040 auf doppelt so viele Fahrgäste ausgerichtet werden soll als heute (zum Vergleich: Trendzustand + 40%). Um das zu erreichen, wurde das Ziel "Leistungsfähiges und vernetztes öV-System" formuliert: **Auf den wichtigen Beziehungen innerhalb des Raums und zu den angrenzenden Räumen besteht ein zuverlässiges, direktes und komfortables öV-Angebot, das mit anderen Fortbewegungsarten vernetzt ist.**

Mit diesem Ziel gehen hohe Erwartungen an die Qualität des öV einher. Dazu reicht ein nachfrageorientierter öV-Angebotsausbau nicht aus. Es braucht mittelfristig zwingend einen **Sprung in der Qualität des öV-Angebots.**

Spielräume und Lösungsansätze: Definition von öV-Hauptachsen als Grundlage eines Massnahmenpakets zur Erreichung des Qualitätssprungs

Das öV-System ist aufgrund der hohen Vernetzung und der vielschichtigen Abhängigkeiten komplex. Ein Qualitätssprung im öV-Angebot kann nicht über isolierte grosse Einzelmassnahmen erzielt werden, sondern bedingt ein Paket mit verschiedenen raumübergreifenden Massnahmen in den Bereichen Angebot, Infrastruktur und Betrieb. Dazu gehören folgende Elemente:

- **Angebotsausbau Bahn:** ist im Rahmen des STEP Ausbaus 2035 eingeleitet. So soll gemäss aktuellem Planungsstand die Anzahl Fernverkehrszüge in Baden deutlich erhöht werden. Auch das Angebot in Turgi und Wettingen soll verbessert werden, mit neu mehr Halten von beschleunigten Zügen.
- **Angebotsausbau regionaler öV:** Auf den öV-Hauptachsen ist ein Angebotsausbau (Stadtbus, Regionalbus v.a. Taktverdichtung oder höhere Fahrgastkapazität je Fahrzeug) vorzusehen. Dies ist zwingend für den geforderten Attraktivitätssprung und zur Schaffung der notwendigen Kapazitäten für die Siedlungserweiterungen und zur GVK-Zielerreichung.
- **Sicherstellung Pünktlichkeit:** Auf den öV-Hauptachsen ist die Busbevorzugung korridorweise gezielt auszubauen. Aus dem laufenden Busbetrieb ist erkennbar, dass die bestehende Verkehrsmanagement im Raum Baden teilweise an Grenzen stösst. Es sind die infrastrukturellen Voraussetzungen (Busspuren, Verkehrsdosierung, Priorisierung) zu schaffen, damit künftig ein zuverlässiger, attraktiver und effizienter öV-Betrieb möglich ist.
- **Neue Direktverbindungen:** Im Busnetz sind gezielt neue Direktverbindungen zu schaffen. Mit kernnahen Tangenten sollen Räume mit hohem Potenzial direkt verbunden werden. Neue Busverbindungen sind auch auf äusseren Tangenten entlang von Wunschlinien mit eher

tiefem öV-Anteil zu prüfen. Durch diese zusätzlichen Anbindungen der Bahnhöfe von Wettlingen und Turgi wird zudem der stark belastete öV-Umsteigeknoten Bahnhof Baden entlastet

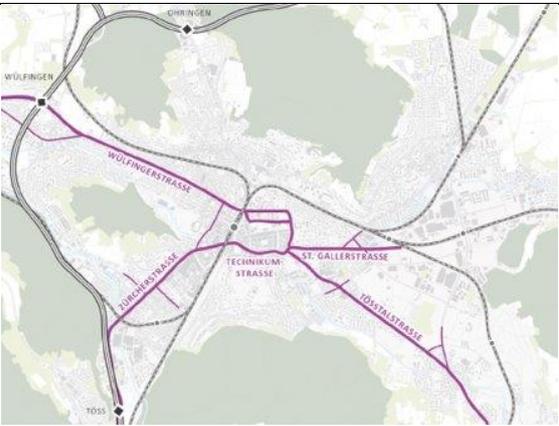
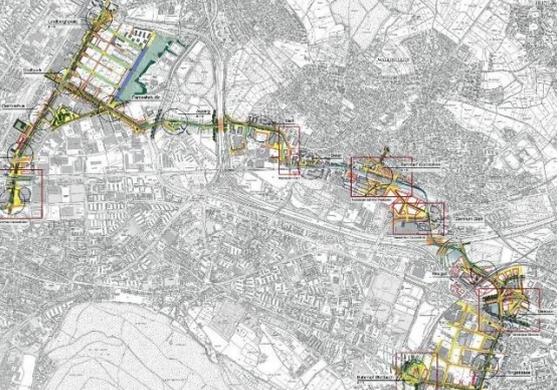
- **Effizientere Vernetzung:** Die öV-Verknüpfungspunkte sind infrastrukturell zu stärken. Dabei sollen die Voraussetzungen für die verbesserte Vernetzung innerhalb des öV-Systems und Verknüpfung zwischen den Verkehrsmitteln (u.a. Veloparkierung) geschaffen werden. Im Fokus stehen die Bahnhöfe von Turgi, Baden und Wettlingen.

Für den beschriebenen Angebotsausbau des regionalen öV mit der Stärkung der öV-Hauptachsen stellt sich auch die Frage nach dem langfristig geeigneten Verkehrsmittel. Die Stärkung der öV- Hauptachsen kann durch Angebots- und Kapazitätsausbau auf dem Busnetz und/oder durch einen Systemwechsel auf ein schienengebundenes Verkehrsmittel erfolgen. Im Richtplan ist eine Fortführung der Limmattalbahn Killwangen – Neuenhof – Wettlingen – Baden als Zwischenergebnis eingetragen. Neben diesem Korridor Killwangen-Baden wurde die Frage nach dem geeigneten System im Sinne einer regionalen Gesamtsicht auch für die Korridore Baden-Dättwil und Baden-Siggenthal vertieft. Für den Korridor Baden-Höhtal-Surbtal steht aufgrund der Topographie und der Siedlungsdichte auch langfristig jedenfalls der Bus im Vordergrund.

Mit der Korridorbetrachtung soll geklärt werden, ob ein schienengebundenes Verkehrsmittel eine unabdingbare Notwendigkeit zur Erreichung der Ziele ist oder ob diese auch durch andere Massnahmen erfüllt werden können. Dabei ist wie einleitend beschrieben zwischen den beiden Zuständen Prognosehorizont GVK 2040 und Prognosehorizont GVK nach 2040 zu unterscheiden. Eine erste Annäherung erfolgt über Fallbeispiele aus vergleichbaren Regionen.

Fallbeispiele mit Systementscheiden Bus / Tram

Andere Räume in der Schweiz von vergleichbarer Grösse stehen / standen in den letzten Jahren vor ähnlichen Fragestellungen bezüglich des Systementscheids im regionalen öV. Beispielhaft werden in der Folge die Überlegungen aus dem Glatttal sowie aus den Städten Winterthur und Luzern zusammengefasst (s. Abbildung 3).

<p>Winterthur</p> <ul style="list-style-type: none"> – Ausgangslage <ul style="list-style-type: none"> ○ Stadtbuslinien (7.5 Min.-Takt) ○ hohe Frequenzen in Spitzenzeiten und im Stadtzentrum ○ Hohe Nachfrageprognose – Systementscheid: <ul style="list-style-type: none"> ○ Mind. bis 2050 wird auf Bussystem gesetzt ○ Notwendige Kapazität kann bereitgestellt werden ○ Einsatz von Doppelgelenktrolleybussen ○ Planung und Umsetzung von öV-Hochleistungskorridoren 	
<p>Glattal</p> <ul style="list-style-type: none"> – Ausgangslage: <ul style="list-style-type: none"> ○ Enormer Siedlungsdruck im Glattal ○ Wunsch nach konzentriertem Wachstum ○ Tram als System bereits vorhanden – Einführung Stadtbahn (2006 bis 2010) <ul style="list-style-type: none"> ○ Bahn als Schlüsselinfrastruktur für die Entwicklung ○ Impuls für mehrere grosse Entwicklungsgebiete ○ teilweise Schaffung von neuen öV-Verbindungen ○ keine Umstellung einer Buslinie – Planungen für Erweiterung Glattalbahn laufen 	

<p>Luzern</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ausgangslage <ul style="list-style-type: none"> o Stadtbuslinien (7.5-Min.-Takt + Verdichtungen) o Hauptlinien mit hoher Nachfrage insbesondere im Stadtzentrum und zu Spitzenzeiten - Systemscheid <ul style="list-style-type: none"> o hochwertiges Bussystem («RBus») o Doppelgelenkrolleybus, Design hebt sich bewusst von anderen Stadtbuslinien ab o gezielte Busbevorzugung auf allen Hauptachsen in Planung o RBus zur Erhöhung des öV-Anteils und nicht als Entwicklungsimpuls (urbane, «fertig gebaute» Strukturen) 	
---	--

Abbildung 3 Entscheidungen anderer Gemeinden

Aus diesen drei Beispielen lassen sich folgende Erkenntnisse ableiten:

- Im Glatttal kann die Stadtbahn als Schlüsselinfrastruktur für die Siedlungsentwicklung bezeichnet werden. Es wurde bewusst mit einer Verkehrsinfrastruktur ein Entwicklungsimpuls geschaffen, um den enormen Siedlungsdruck auf mehrere grosse Entwicklungsgebiete konzentrieren zu können.
- Im Fall von Luzern und Winterthur stand die Frage der Schaffung von ausreichenden Kapazitäten in einem gewachsenen städtischen Raum im Vordergrund. Es zeigte sich, dass die notwendigen Kapazitäten auch zukünftig mit einer Weiterentwicklung des Bussystems geschaffen werden können. Ein langfristiger Wechsel auf ein schienengebundenes System wurde nicht ausgeschlossen, wird aber nicht prioritär weiterverfolgt.
- Gleichzeitig wurden in Luzern und Winterthur gezielte Massnahmen eingeleitet, um mit dem Bussystem einen Qualitätssprung zu erzielen. Zum einen werden die Korridore der Hauptlinien systematisch und durchgehend hinsichtlich Busbevorzugung und Eigentrasseung gestärkt. Zum anderen wurde in neues Rollmaterial (Elektrifizierung, Fahrzeuge mit höheren Kapazitäten, Design/Branding) investiert.

Siedlungsstruktur Raum Baden und Umgebung vs. Fallbeispiele

Die Abbildung 4 vergleicht das Erschliessungspotenzial der drei oben beschriebenen Fallbeispiele mit denkbaren Stadtbahn-Korridoren in Baden und Umgebung.

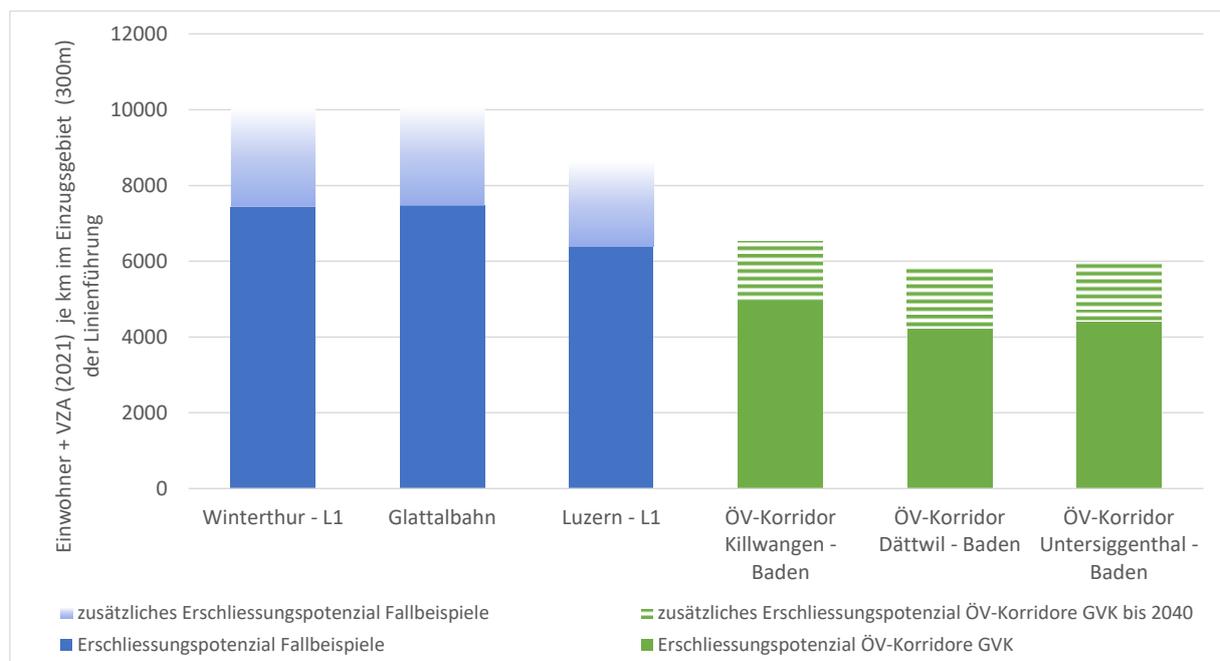


Abbildung 4 Erschliessungspotenziale von öV-Korridoren

Obwohl die heutige Erschliessungswirkung der Glattalbahn und der Stadtbuslinie 1 in Luzern und Winterthur auf einem vergleichbaren Niveau liegen, wurde die Frage nach einem Systemwechsel von

Bus zu Tram unterschiedlich beantwortet. Grund dafür ist insbesondere, dass die Glattalbahn wie oben beschrieben als Impulsgeber für eine äusserst dynamische urbane Entwicklung diente: Die Transformation von zahlreichen Industriearealen zu durchmischten Wohn- und Dienstleistungsnutzungen in einer früher sehr autoorientierten Region erforderte einen deutlichen Sprung in der Angebotsqualität des öV, der mit Bussen nicht zu leisten war.

Betrachtet man die Siedlungsdichte in den drei Korridoren im Raum Baden, so weist der Korridor Killwangen-Baden das grösste Erschliessungspotenzial auf. Alle drei öV-Korridore liegen heute aber deutlich unter den Potenzialen der Fallbeispiele. Mit der vorgesehenen Entwicklung bis zum Prognosehorizont GVK 2040 nähern sich die öV-Korridore der Grössenordnung der Fallbeispiele. Zu beachten ist, dass sich auch die Potenziale der Fallbeispiele in den nächsten 20 Jahren weiterentwickeln werden.

Linienführung potenzieller Tram-Korridore

Als Beurteilung für die Abwägung zwischen den ÖV-Systemen lassen sich anhand der Fallbeispiele und der Literatur (u.a. «Einsatzchancen von Stadtbahnen, Kt. AG, 2016) folgende Kriterien herleiten:

- **Kapazität:** Bereitstellung von ausreichenden ÖV-Kapazitäten für die künftige Nachfrage
- **Siedlungsentwicklung:** Unterstützung der gewünschten Verdichtung, Setzen von zusätzlichen Entwicklungsimpulsen
- **Attraktivitätssprung:** Angebot neuer Beziehungen, Komfortgewinn
- **Netzeinbindung:** Einbindung ins bestehende öV-Netz, Systemkompatibilität
- **Umsetzungswiderstände:** Stadträumliche/landschaftliche Integration, politische Akzeptanz

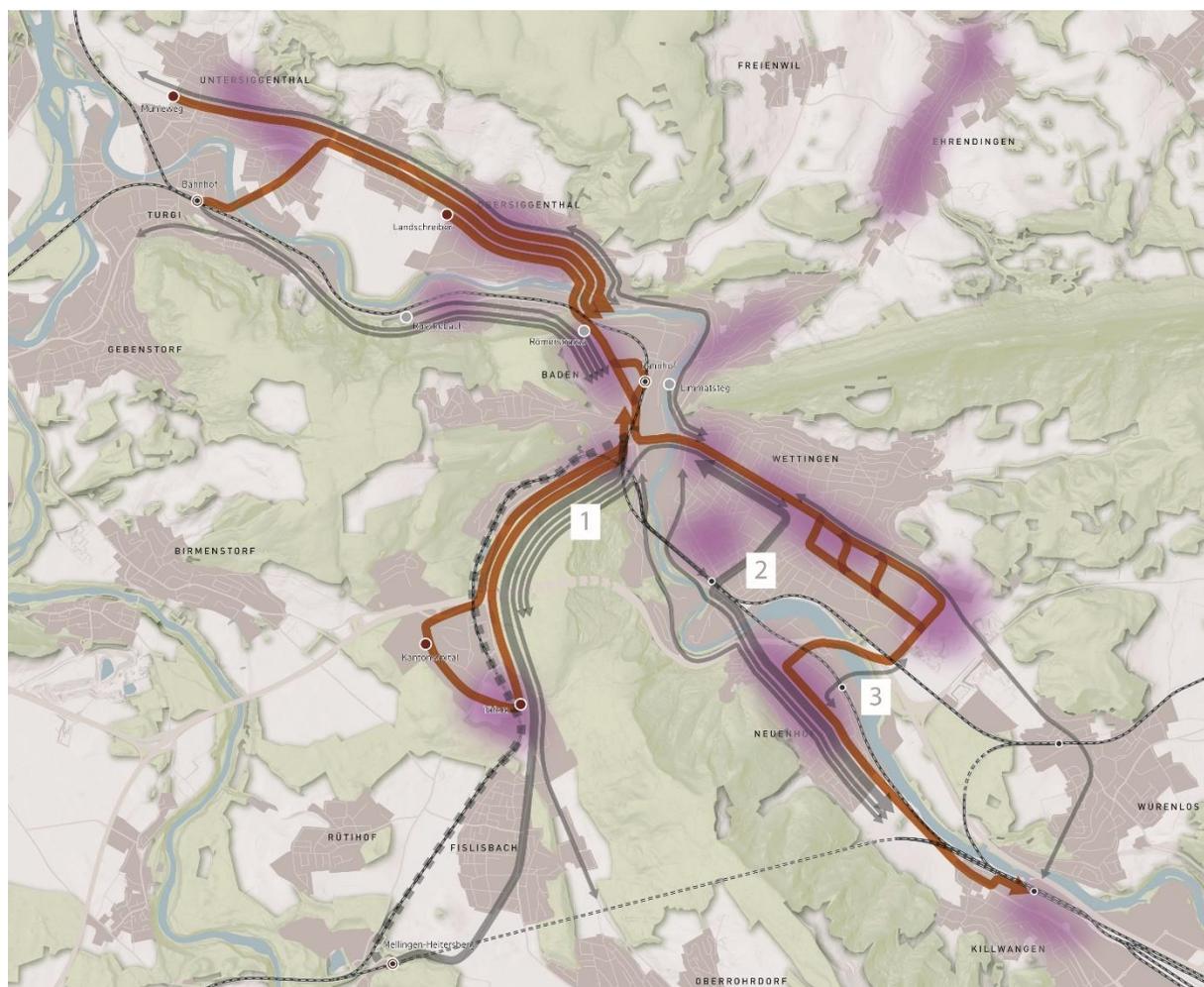


Abbildung 5 Untersuchte Tram-Linienführungen

Im Rahmen der GVK-Studie wurden neben dem Richtplaneintrag zum Korridor Baden-Killwangen auch die Korridore Baden-Dättwil und Baden-Siggenthal betrachtet. In diesen Korridoren wurden verschiedene Linienführungen untersucht. Die Abbildung 5 zeigt das Spektrum der untersuchten Linienführungsvarianten.

Die Tram-Linien mit tangentialer Führung zwischen Wettingen und Dättwil (Nr. 1) werden aus diesen Gründen verworfen:

- Die neue Tramlinie muss zwingend die Hauptnachfragerelation in Richtung Baden Zentrum abdecken, um eine ausreichend hohe Nachfrage zu generieren.
- Eine öV-Netzbildung ist nur schwierig möglich (Parallelführung Tram/Bus, Überkapazitäten).

Die Tram-Linien mit Führung via Wettingen Bahnhof (Nr. 2) werden aus diesen Gründen verworfen:

- öV-Netzbildung schwierig
- Keine Einbindung Tägerhard
- Keine Entwicklung entlang der Alberich-Zwysigstrasse gewünscht / möglich

Die Tram-Linien mit Führung via Neuenhof Bahnhof (Nr. 3) werden aus diesen Gründen verworfen:

- Zerschneidung Landschaftsraum
- keine Bündelung der Infrastrukturen
- Konflikt mit Entwicklungsgebieten (Zerschneidung Händli)

Weitere in der Abbildung nicht nummerierte Linienführungen wurden insbesondere aufgrund der geringen Siedlungsdichte im Umfeld und aufgrund der schwierigen Einbindung in das öV-Netz frühzeitig ausgeschlossen (ebenfalls grau dargestellt).

Die drei verbleibenden Korridore werden nachfolgend hinsichtlich der oben beschriebenen fünf Kriterien beurteilt.

Beurteilung von drei weiterzuverfolgenden Tram-Korridore

Im Korridor **Baden – Killwangen** steht aufgrund des Entwicklungsschwerpunktes Wettingen Ost die Führung gemäss Zwischenergebnis im Vordergrund. Insbesondere im östlichen Bereich von Wettingen ist neben der durchgehenden Führung auf der Landstrasse auch eine abschnittsweise Führung über die Zentralstrasse denkbar (s. Abbildung 6, braune Linienführungen).

Das Planerteam beurteilt die Notwendigkeit für ein Tram im Korridor Baden – Killwangen folgendermassen:

- **Kapazität**
Das Bussystem weist noch Reserven auf (Taktverdichtung, Rollmaterial).
Die erforderliche Kapazität kann mit Prognosehorizont GVK 2040 bereitgestellt werden.
- **Siedlungsentwicklung**
Die Linienführung unterstützt die Zentrumsentwicklungen (Neuenhof, Landstrasse Wettingen), ist dafür aber nicht zwingend erforderlich.
Der öV-Korridor schafft die Voraussetzungen für die (langfristige) Entwicklung Wettingen Ost
- **Attraktivitätssprung**
Das Tram bietet einen Komfortgewinn.
Die Linienführung ermöglicht die bisher fehlende direkte Verbindung Wettingen Ost / Tägerhard – Neuenhof (– Limmattal)
- **Netzeinbindung**
Eine funktionale Einbindung ins öV-Netz ist möglich, dabei geht aber je nach Linienende die Durchbindung an den Bahnhof Baden oder darüber hinaus verloren.

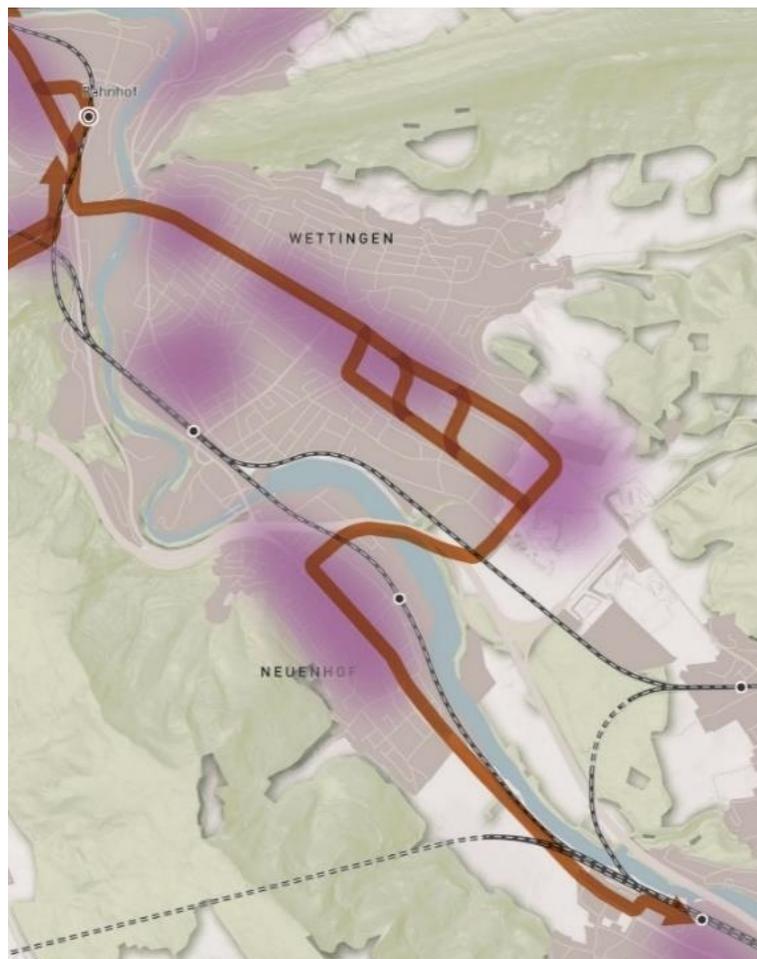


Abbildung 6 Tram – Linienführung Baden - Killwangen

- **Umsetzungswiderstände**

Die stadträumliche und landschaftliche Integration ist herausfordernd (Einbindung Bahnhof Baden, Schulhausplatz, Querung Neuenhof-Wettingen, Integration Zentrumsdurchfahrten u.a. Landstrasse Wettingen).

Die politische Akzeptanz ist unklar

Im Korridor **Baden – Dättwil** folgt eine mögliche Tramlinie dem engen Siedlungsband durch das Meierhofquartier (entweder auf Kantonsstrasse oder auf Nationalbahntrasse), im Süden ist eine direkte Führung zum Bereich Täfern/Galgenbuck oder indirekt über das Kantonsspital denkbar (Abbildung 7, braune Linienführungen).

Das Planerteam beurteilt die Notwendigkeit für ein Tram im Korridor Baden – Dättwil folgendermassen:

- **Kapazität**

Das Bussystem weist noch (hohe) Reserven auf (Taktverdichtung, Rollmaterial).
Die erforderliche Kapazität kann auf absehbare Zeit bereitgestellt werden.

- **Siedlungsentwicklung**

Das Potenzial für Siedlungsentwicklung ist in dem Korridor topografisch begrenzt.
Der öV-Korridor gibt einen Impuls für die Entwicklung Galgenbuck/Transformationsgebiet Täfern.

- **Attraktivitätssprung**

Das Tram bietet einen Komfortgewinn.

- **Netzeinbindung**

Eine allfällige Tramlinie verläuft auch künftig weitgehend im Parallelverkehr mit Buslinien.



Abbildung 7 Tram – Linienführung Baden - Dättwil

- **Umsetzungswiderstände**
Es besteht eine Unsicherheit zur Verfügbarkeit des Nationalbahntrasses.
Eine Integration ist herausfordernd (Mellingerstrasse-Schulhausplatz-Bahnhof Baden).
Die politische Akzeptanz ist unklar

Die detaillierter untersuchten Linienführungen im **Korridor Baden – Siggenthal** sind in

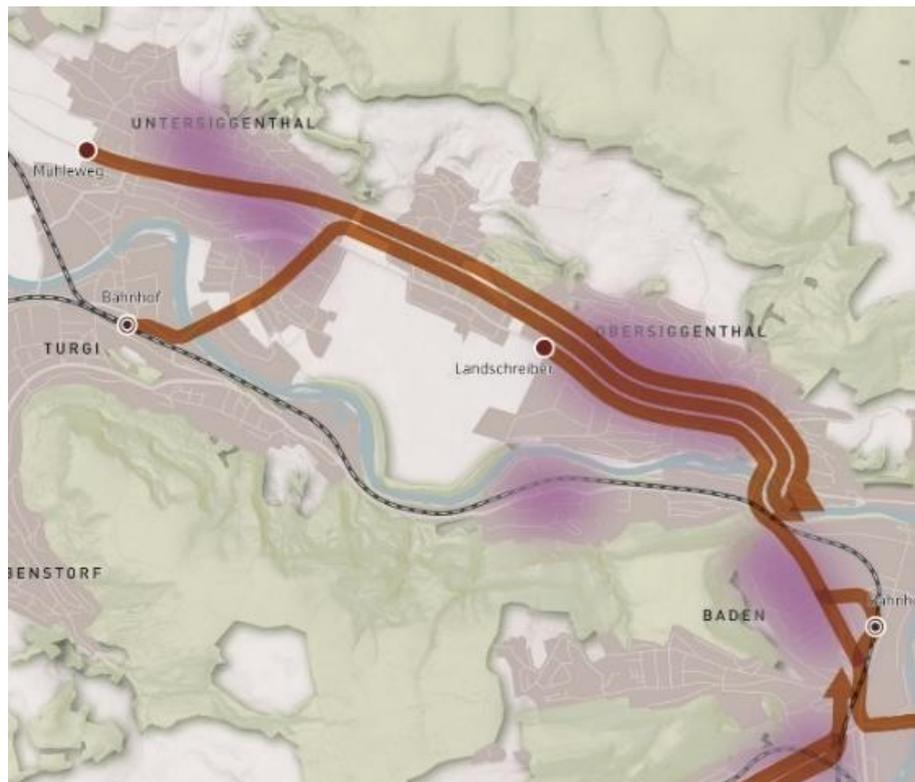


Abbildung 8 dargestellt. Diese unterscheiden sich insbesondere hinsichtlich Endpunkt.

Das Planerteam beurteilt die Notwendigkeit für ein Tram im Korridor Baden – Siggenthal folgendermassen:

- **Kapazität**
Das Bussystem weist noch (hohe) Reserven auf (Taktverdichtung, Rollmaterial).
Die erforderliche Kapazität kann auf absehbare Zeit bereitgestellt werden.
- **Siedlungsentwicklung**
Der öV-Korridor unterstützt die Zentrumsentwicklungen Obersiggenthal, Baden Nord und Untersiggenthal (je nach Linienende), ist dafür aber nicht zwingend erforderlich.
- **Attraktivitätssprung**
Das Tram bietet einen Komfortgewinn.
- **Netzeinbindung**
Die funktionale Einbindung ist abhängig vom Linienende.
- **Umsetzungswiderstände**
Eine Integration ist herausfordernd (Bruggerstrasse/Landstrasse).
Die Führung über die Brückenköpfe Siggenthalerbrücke ist herausfordernd.
Die politische Akzeptanz ist unklar

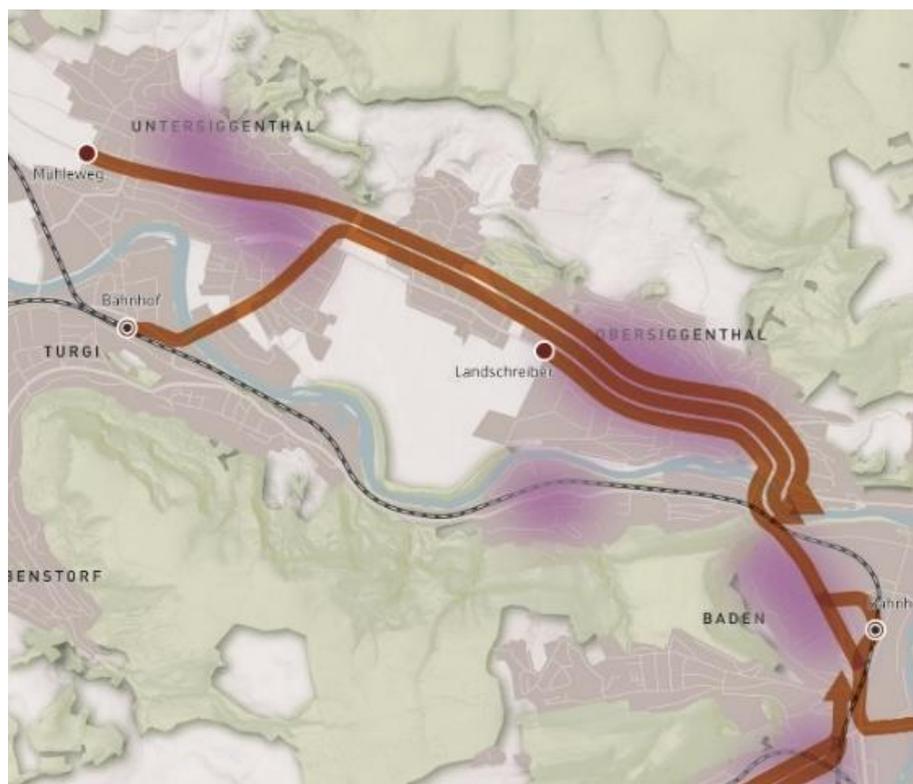


Abbildung 8 Tram – Linienführung Baden - Siggenthal

Aus der Beurteilung der Tramwürdigkeit lässt sich folgendes Fazit ziehen:

- Aufgrund der Beurteilung drängt sich in keinem der drei untersuchten öV-Hauptkorridore eine zwingende zeitnahe Umstellung auf ein Tram auf. Für die prognostizierte Siedlungsentwicklung bis Prognosehorizont GVK 2040 reicht das Bussystem im Perimeter aus. Grössere Entwicklungsschwerpunkte, für welche eine Tramlinie einen Impuls geben könnte, gibt es nur einzelne in den Korridoren Baden-Killwangen (Wettingen-Ost) und Baden-Dättwil (Galgenbuck) und sie werden erst nach 2040 entwickelt. Neue Direktverbindungen sind nur im Korridor Baden-Killwangen (konkret: Wettingen-Neuenhof) möglich.
- Mit einem Ausbau des heutigen Bussystems kann bis zum Prognosehorizont GVK 2040 ausreichend Kapazität angeboten werden. Die Stadtbuslinien verkehren heute im 15-Min.-Takt, teils noch mit Standardbussen. Ein Kapazitätsausbau über Taktverdichtungen oder grössere Fahrzeuge ist möglich und kann die nötigen Kapazitäten für die Siedlungsentwicklung der kommenden anderthalb Jahrzehnte sowie den geforderten höheren öV-Anteil bereitstellen. Damit die gewünschte Qualität im öV-Angebot wie Pünktlichkeit erreicht wird, müssen zudem bis 2040 entsprechende Priorisierungs- und Beschleunigungsmassnahmen ergriffen werden.
- Für die danach entstehende zusätzliche Fahrgastzunahme durch die Realisierung von bisher angedachten, aber noch nicht verbindlich beschlossenen Entwicklungsschritten (Prognosehorizont GVK nach 2040) kann eine Umstellung auf einen Tram-Betrieb notwendig werden, um die gesteckten Ziele wie ein attraktives öV-Angebot zu erreichen.

Fazit Faktenblatt öV-Korridore

Aus verkehrlicher und aus raumplanerischer Sicht ist die Einführung eines Trams mit den absehbaren Siedlungsentwicklungen bis zum Prognosehorizont GVK 2040 nicht zwingend. Mit einer Weiterentwicklung des Busnetzes lässt sich die geforderte Kapazität bereitstellen und erlaubt mit entsprechenden Massnahmen einen Attraktivitätssprung. Damit diese Massnahmen wie Buspriorisierung oder Limmatquerung/Brückenkopf Ost realisiert werden können, müssen sie jetzt verbindlich gesichert

werden. Das Verkehrskonzept GVK Region Baden und Umgebung definiert, welche Abschnitte als starke öV-Korridore zur Erreichung der Ziele zu sichern sind.

Gleichzeitig ist zu bedenken, dass im Prognosehorizont GVK nach 2040 je nach Siedlungsentwicklung eine zusätzliche öV-Nachfrage nicht mehr in der notwendigen Qualität mit Buslinien angeboten werden kann. Es ist denkbar, dass dann die Kapazitäten und der Komfort von Tramlinien notwendig würden. Um den Gemeinden Planungssicherheit für ihre künftige Entwicklung anzubieten und der nächsten Generation Handlungsspielräume zu bewahren, soll im Rahmen des GVK Region Baden und Umgebung ergänzend zur oben beschriebenen Weiterentwicklung des Busnetzes der Raum für tramwürdige öV-Korridore durch einen verbindlichen Richtplaneintrag gesichert werden.

Das Planerteam empfiehlt, bis zum Prognosehorizont GVK 2040 ein qualitativ hochwertiges Bus-Angebot, auch mit grösseren Eingriffen in den Stadtraum, umzusetzen und gleichzeitig die Möglichkeit, danach auf den Haupt-Korridoren ein Tram einzusetzen, mitzudenken.

Beschluss der Behördendelegation des Gesamtverkehrskonzepts (GVK) Raum Baden und Umgebung zum weiteren Vorgehen in der öV-Korridorstudie

Die Behördendelegation des Gesamtverkehrskonzepts (GVK) Raum Baden und Umgebung hat am 29. Februar 2024 folgenden Beschluss gefasst:

- **Ausarbeitung eines öV-Konzeptes „Starke Busachsen Prognosehorizont GVK 2040“**

In diesem Konzept wird das mit Bussen betriebene öV-Konzept für den Prognosehorizont GVK 2040 beschrieben. Dabei sollen die einzelnen Angebotsausbauten wie Taktverdichtungen, Einsatz grösserer Fahrzeuge, Einführung von Tangentiallinien, etc. stufengerecht definiert und zu einem konsistenten Gesamtkonzept zusammengeführt werden. Ausserdem wird beschrieben, welche Infrastrukturausbauten (v.a. Bahnhof Wettingen) und Buspriorisierungsmassnahmen notwendig sind, um die vereinbarten Ziele zu erreichen. Als Grundlage für diese Beurteilung werden die wichtigsten Wirkungen bzw. Zielbeiträge aufgezeigt.

- **Raumsicherung für "Starke öV-Korridore Prognosehorizont GVK nach 2040"**

Es wird untersucht, welche der drei oben beschriebenen Korridore (bzw. der jeweiligen Untervarianten) im Hinblick auf einen möglichen Systemwechsel zum Tram sinnvoll sind. Für die sinnvollen Korridore werden die erforderlichen Flächen gesichert, um langfristige Spielräume zu erhalten. Neben der eigentlichen Raumsicherung sind auch betriebliche Flächensicherungen denkbar (z.B. Entscheid zugunsten Führung eines allfälligen Trams im Mischverkehr MIV/öV im bestehenden Strassenraum, aber mit reduzierter MIV-Belastung). Die Raumsicherungen sollen auch für eine Bus-Nutzung geeignet sein und auf den im obigen öV-Konzept vorgeschlagenen Massnahmen zur Buspriorisierung aufbauen.

Auf die Ausarbeitung eines öV-Konzeptes Prognosehorizont GVK nach 2040 inkl. Tramlinien wird dagegen verzichtet. Die beschriebenen Raumsicherungen erfolgen demnach ohne Einbettung in ein gesamthafes öV-Liniennetz, die Richtplaneinträge lösen auch nicht unmittelbar Projektierungsarbeiten aus.