

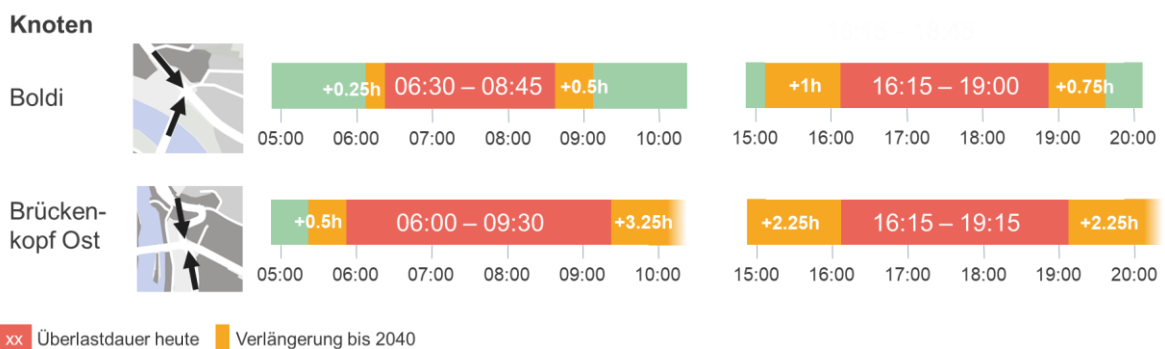
Faktenblatt Variantenreduktion für Zentrumsentlastung Baden

Die Behördendelegation des GVK Raum Baden und Umgebung hat an ihrer Sitzung vom 8. September 2023 einstimmig beschlossen, dass im Moment nur noch die beiden Varianten Zentrumsentlastung kurz (ZEL kurz) und lang (ZEL lang) als mögliche Strassennetzergänzungen im Raum Baden weiter vertieft werden sollen. Das vorliegende Faktenblatt fasst die fachlichen Überlegungen zusammen, die diesem Entscheid zugrunde liegen.

Handlungsbedarf: Die Strassen werden vor allem durch Quell-/Ziel- und Binnenverkehr hoch belastet

Das Kantonsstrassennetz im Raum Baden und Umgebung ist bereits heute durch den motorisierten Verkehr stark belastet. Die hohe Belastung führt insbesondere zu den folgenden Defiziten:

- In der Lagebeurteilung wurden die Bruggerstrasse in Baden sowie die Landstrasse in Nussbaumen als besonders konfliktreiche Ortsdurchfahrten klassiert. Das bedeutet, dass das Aufkommen des Auto- und Schwerverkehrs mit spürbar über 20'000 Fahrzeugen pro Tag so hoch ist, dass eine siedlungsverträgliche Gestaltung sehr schwierig ist. Der prozentuale Anteil des Schwerverkehrs ist dabei im kantonalen Vergleich nicht übermässig hoch, aufgrund der hohen absoluten Menge und (v.a. im Siggenthal) der zeitlichen Konzentration am frühen Morgen (Zollöffnungszeiten) wird er aber als sehr störend wahrgenommen.
- Die Knoten beidseits der Limmatquerungen (Brückenkopf Ost, Schulhausplatz, Knoten Boldi) sind während der Spitzenzeiten überlastet, es kommt zu teilweise langen Staus. Mit der bis 2040 prognostizierten Zunahme des MIV um 20% (Trendentwicklung) werden diese Überlastungen künftig deutlich länger dauern als heute.

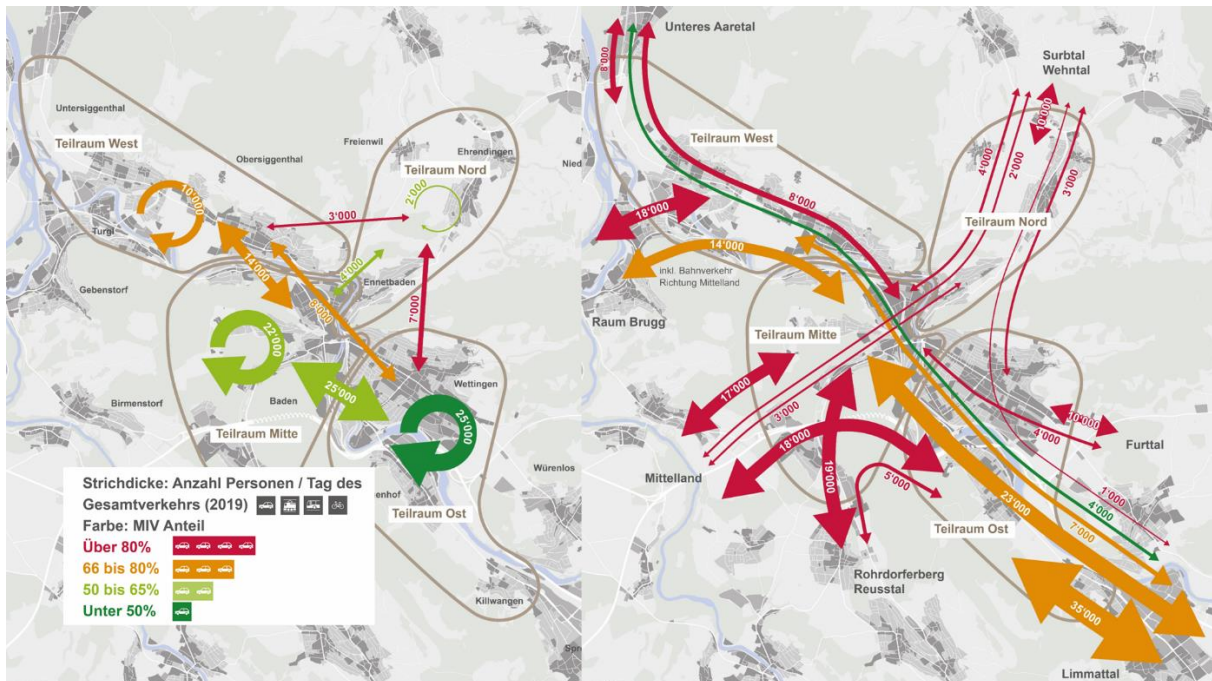


Ebenfalls in der Lagebeurteilung wurden auf Basis des kantonalen Gesamtverkehrsmodells die Verkehrsströme untersucht, die die beschriebenen hohen Belastungen hervorrufen. Die wichtigsten Erkenntnisse dazu sind nachfolgend dargestellt und beschrieben:

- 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). Während der Binnenverkehr beinahe zur Hälfte mit dem öV oder dem Velo zurückgelegt wird, entfällt bis mehr als 80% des regionalen Quell-/Zielverkehrs auf den MIV.
- Der Durchgangsverkehr durch den ganzen Raum ist klein, der Verkehr auf den Strassen im Perimeter ist also grösstenteils hausgemacht. Der internationale Transitverkehr (z.B. aus dem süddeutschen Raum nach Zürich) ist noch viel kleiner. Beim grössten Durchgangsverkehrsstrom vom Unteren Aaretal Richtung Grossraum Zürich ist zudem mehr als 50% mit dem ÖV unterwegs.
- Die durch einzelne Teilräume durchfahrenden Ströme innerhalb des gesamten Raums sind dagegen etwas stärker. Zum Beispiel durchquert der Verkehr Unteres Aaretal / süddeutscher Raum <>

Baden (ca. 8'000 Personenwege pro Tag) das Siggenthal, die Verkehrsbeziehung Siggenthal <-> Grossraum Zürich (ca. 7'000 Personenwege pro Tag) dagegen die Stadt Baden.

- Im Vergleich zu anderen ähnlich grossen Agglomerationsräumen ist der Anteil des Autoverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen eher hoch.



Die oben beschriebenen Verkehrsstromanalysen wurden anhand einer Nummernschilderhebung im Oktober 2022 überprüft. Die Ergebnisse bestätigen die oben dargestellten Analysen für den motorisierten Verkehr: Von allen erfassten Fahrten im Ostaargau haben 92 % des Gesamtverkehrs und 80 % des Strassengüterverkehrs Start oder Ziel ihrer Fahrt innerhalb des Raums. Nur 8 % des Gesamtverkehrs und 20 % des Strassengüterverkehrs sind demnach Transitverkehr. Täglich durchqueren nur 600 Lastwagen den ganzen Ostaargau vom Grenzübergang Koblenz zur A1 Richtung Zürich oder Mittelland, das entspricht einem Anteil von 7% des Schwerververkehrs.

- Eine Reduktion des MIV-Aufkommens (durch Strassennetzergänzungen oder durch andere Massnahmen) ist aufgrund der Lagebeurteilung primär für die leistungsbestimmenden Knoten und die besonders konfliktreichen Ortsdurchfahrten nötig.
- Das hohe Verkehrsaufkommen ist mehrheitlich hausgemacht. Besonders gross sind der Quell-/Zielverkehr Richtung Stadt Baden sowie die Binnenverkehrsströme in und zwischen Baden und Wettingen. Der Anteil des Autoverkehrs (MIV) an der gesamten Mobilität ist eher hoch.

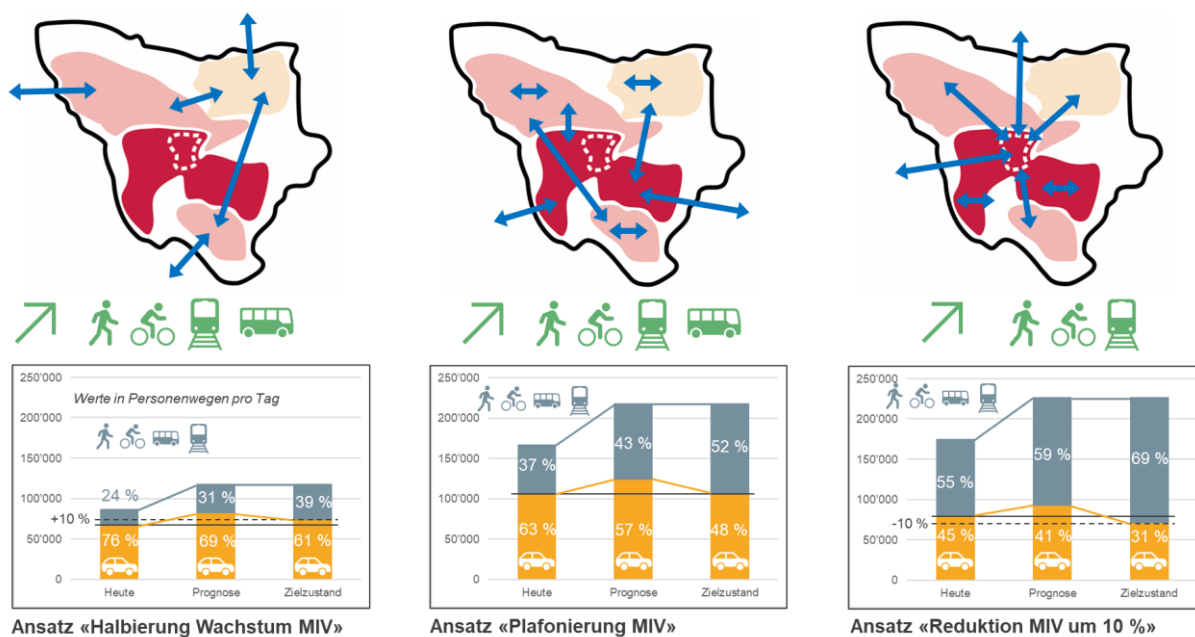
Ziele: Strassennetz soll gesamtverkehrliche Zielsetzungen unterstützen

Die Behördendelegation hat mit Beschluss vom 30.05.2023 sieben Ziele für das GVK verabschiedet. Diese Ziele wurden vorab von den Gemeinde- und Stadträten aller 10 GVK-Gemeinden genehmigt und sind damit für den weiteren Prozess verbindlich.



Mit dem GVK sollen gemäss diesen Zielen der Fuss- und Veloverkehr sowie der öffentliche Verkehr gefördert und lebenswerte Strassenräume geschaffen werden. Dazu braucht es bessere Infrastrukturen für diese urbanen Verkehrsmittel, was wiederum mehr Flächen erfordert. Zudem soll der Anteil des motorisierten Individualverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen reduziert und im Gegenzug die Anteile von Fuss- und Veloverkehr sowie öV erhöht werden. Dieses Ziel «Flächeneffiziente Mobilität» (Modalsplit-Ziel) wurde aufbauend auf der Raumtypologie gemäss kantonalem Richtplan und unter Berücksichtigung der Potentiale von öV und FVV folgendermassen ausdifferenziert:

- «Halbierung Wachstum MIV»: Auf eher peripheren Beziehungen (z. B. zwischen ländlich geprägten Gemeinden wie Freienwil und Gemeinden des urbanen Entwicklungsraums wie Obersiggenthal oder Neuenhof) soll noch ein Wachstum des Autoverkehrs um 10 % gegenüber heute zugelassen werden.
- «Plafonierung MIV»: Auf allen Beziehungen zwischen Wettingen und Baden (ohne Innenstadt) und den anderen GVK-Gemeinden, auf allen Beziehungen zwischen Gemeinden des urbanen Entwicklungsraums sowie im kommunalen Binnenverkehr aller Gemeinden ausserhalb der Kernstadt soll der gesamte Mehrverkehr durch öV sowie Fuss- und Veloverkehr abgewickelt werden. Der Autoverkehr wird auf dem heutigen Niveau plafoniert und soll gegenüber heute nicht zunehmen.
- «Reduktion MIV um 10%»: Auf allen Beziehungen von und nach der besonders stark belasteten Innenstadt von Baden sowie im kommunalen Binnenverkehr der beiden Kernstädte Baden und Wettingen wird das Aufkommen des Autoverkehrs gegenüber heute um 10 % reduziert.

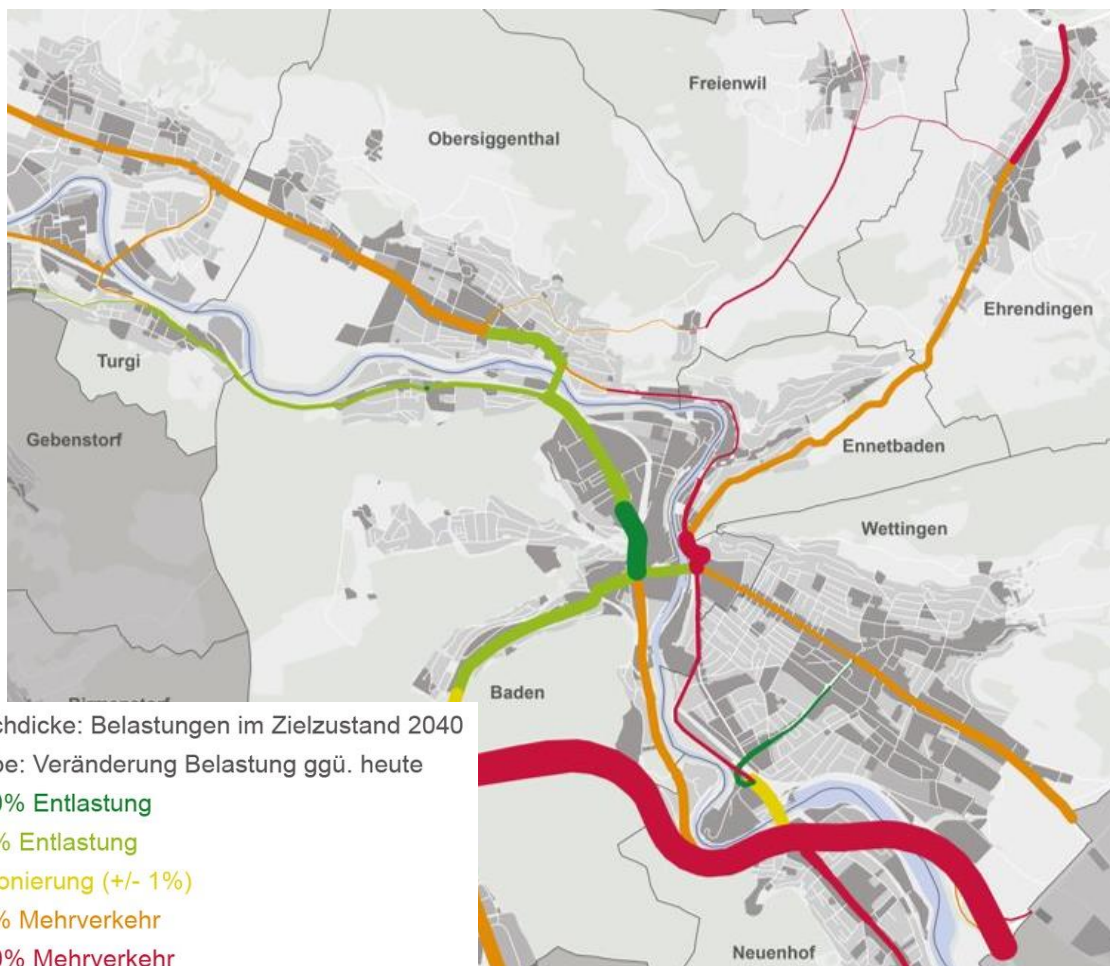


Alle drei Ansätze müssen für die jeweiligen Verkehrsbeziehungen parallel und gemeinsam erreicht werden. Wenn die Ziele erreicht werden, wächst das MIV-Aufkommen in der Summe über die ganze Region bis 2040 gegenüber heute nicht. Auf einzelnen Strassenabschnitten können die Veränderungen gegenüber heute aber unterschiedlich aussehen:

- Auf Teilen der Bruggerstrasse von Baden sowie auf der Alberich-Zwyszig-Strasse in Wettingen nimmt der Autoverkehr gegenüber heute um 5-10% ab, wenn die Ziele erreicht werden. Die Bruggerstrasse bleibt trotz dieser Abnahme aber die am stärksten belastete Kantonsstrasse im Perimeter.
- Auf verschiedenen Zufahrtsachsen Richtung Baden nehmen die Belastungen um bis zu 5% ab. Das gilt beispielsweise für die östliche Landstrasse in Nussbaumen, die Mellingerstrasse und die Bruggerstrasse im Kappelerhof.

- Auf den weiter vom Zentrum entfernten Zufahrtsachsen nimmt der Verkehr gegenüber heute zu, auch wenn die obigen Ziele erreicht werden. Die Zunahmen liegen aber in den meisten Fällen bei weniger als 5%, vereinzelt bis 10%, insgesamt aber deutlich unter dem Wachstum von 20% gemäss Trendentwicklung (also ohne GVK).

Die beschriebenen Zu- und Abnahmen sind insgesamt eher gering. Das bedeutet, dass im Grossen und Ganzen auch künftig die heutigen Strassenkapazitäten erforderlich sind, um den Autoverkehr zuverlässig und siedlungsverträglich zu bewältigen. Das deckt sich mit einem weiteren Ziel. Die Erreichbarkeit des MIV soll demnach stabil und die Kernstädte erreichbar bleiben.



Im Hinblick auf allfällige Strassennetzergänzungen und im Einklang mit dem vorangehend beschriebenen Modalsplit-Ziel bedeutet das:

- 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.
- Konkret bedeutet das, dass die Kapazitäten für den Autoverkehr in der Summe nicht erhöht werden. Wird eine neue Strasse realisiert, müssen im Gegenzug MIV-Kapazitäten auf dem heutigen Netz in ähnlicher Masse reduziert und für andere Verkehrsmittel oder eine stadträumliche Aufwertung genutzt werden.

→ Mit dem Ziel einer flächeneffizienteren Mobilität soll der Autoverkehr in der Summe nicht zunehmen. Damit das gelingt, braucht es attraktivere Infrastrukturen und Angebote für den Fuss- und Veloverkehr sowie den öV, was Platz erfordert. Ein Ausbau des Strassennetzes ist dann zu prüfen, wenn nur so der nötige Raum geschaffen werden kann, ohne die stabile Erreichbarkeit des MIV zu beeinträchtigen.

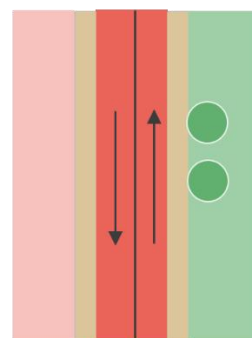
Spielräume: Unterschiedlicher Platzbedarf in konfliktreichen Ortsdurchfahrten

Besonders anspruchsvoll ist die Stärkung von öV sowie Fuss- und Veloverkehr in den Ortsdurchfahrten, zumal die Kantonsstrassen hier oft die Siedlungszentren trennen. Strassennetzergänzungen können bewirken, dass weniger Autoverkehr durch eine Ortsdurchfahrt fährt und es deshalb weniger Fahrspuren für den MIV braucht, so dass dieser Platz für die genannten Ziele genutzt werden kann. Das funktioniert aber auch bei ähnlichen Strassenraumbreiten nicht in jedem Fall gleich, wie die Beurteilung der beiden besonders konfliktreichen Ortsdurchfahrten in Baden und Nussbaumen zeigt:

- Auf der Landstrasse in Nussbaumen ist der Strassenraum von Fassade zu Fassade heute rund 24 m breit. Die zweispurige Kantonsstrasse braucht heute nur 30% dieses Raums, wird aber auch mit einer Strassennetzergänzung bzw. weniger MIV ähnlich viel Raum brauchen, weil auch bei weniger Autoverkehr zwei MIV-Spuren nötig sind. Um die Ziele des GVK zu erreichen, braucht es Velostreifen, vor dem Hintergrund der Klimaanpassung und Aufenthaltsqualität eine stärkere Begrünung, zudem sollte die Strasse besser querbar und durchlässiger sein (z.B. über einen Mehrzweckstreifen). Gelingt es, den Strassenraum unter Einbezug der Grundeigentümer von Fassade zu Fassade zu beplanen, können all diese Anliegen erreicht werden. Zumindest im westlichen Abschnitt der Landstrasse können zudem attraktive Verbindungen auf parallel verlaufenden Gemeindestrassen realisiert werden. Eine Reduktion der MIV-Belastung auf der Landstrasse ist deshalb nicht zwingend und schafft auch nicht mehr Fläche. Eine Reduktion insbesondere des Strassengüterverkehrs kann aber einen Beitrag zu einer höheren Aufenthalts- und Wohnqualität leisten.

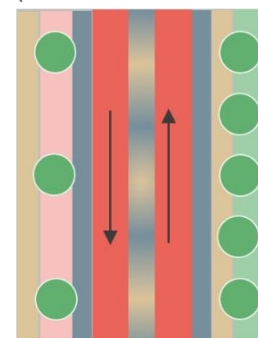


Heutiger Querschnitt



Ca. 24 m
30 % MIV (2 Spuren)
23 % PP / Vorfahrten
0 % Velo
17 % FG
30 % Grünflächen

Anzustrebender Querschnitt
(Fokus FVV / Freiraum)

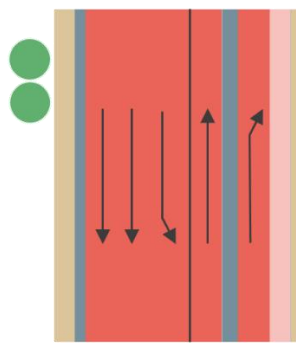


Ca. 24 m
30 % MIV (2 Spuren)
10 % Mehrzweckstreifen
15 % PP (+ Bäume)
15 % Velo
17 % FG
13 % Grünflächen

- Die Bruggerstrasse in Baden weist im zentralen Bereich fünf Fahrspuren für den MIV auf. Trotz drei Fahrspuren mehr ist der Strassenraum ähnlich breit wie die Landstrasse in Nussbaumen: Die fünf Fahrspuren für den motorisierten Verkehr benötigen zwei Drittel des vorhandenen Strassenraums. Auf die (zu schmalen) Velostreifen und Trottoirs entfällt gemeinsam ein Viertel, der kleine verbleibende Raum wird für Anlieferung genutzt. Während entlang der Landstrasse in Nussbaumen private Grünflächen und Vorfahrten / Anlieferungsflächen genutzt werden können, um die Ziele des GVK zu erreichen, nehmen die bestehenden Verkehrsflächen an der Bruggerstrasse heute bereits den ganzen verfügbaren Raum zwischen Fassade und Fassade ein. Deshalb können im verfügbaren Raum die nötigen zusätzlichen und verbreiterten Fuss- und Veloverkehrsinfrastrukturen sowie grosszügigere Grünflächen entlang der Bruggerstrasse nicht realisiert werden. Vielmehr müssen dazu 2 Fahrspuren für den MIV aufgehoben werden. Da das MIV-Aufkommen im Zielzustand ähnlich ist wie heute, ist eine Mengenreduktion in diesem Ausmass nur mit einer Netzergänzung möglich.



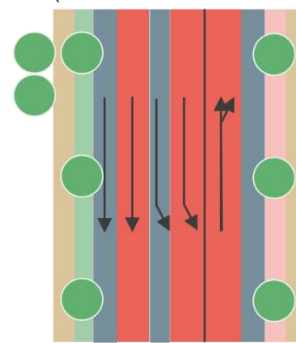
Heutiger Querschnitt



Ca. 24 m

Ca. 24 m
67 % MIV (5 Spuren)
8 % PP / Anlieferung
12.5 % Velo
12.5 % FG

Anzustrebender Querschnitt
(Fokus FVV / Freiraum)



Ca. 24 m

Ca. 24 m
41 % MIV (3 Spuren)
8 % PP (+ Bäume)
26 % Velo
17 % FG
8 % Grünflächen

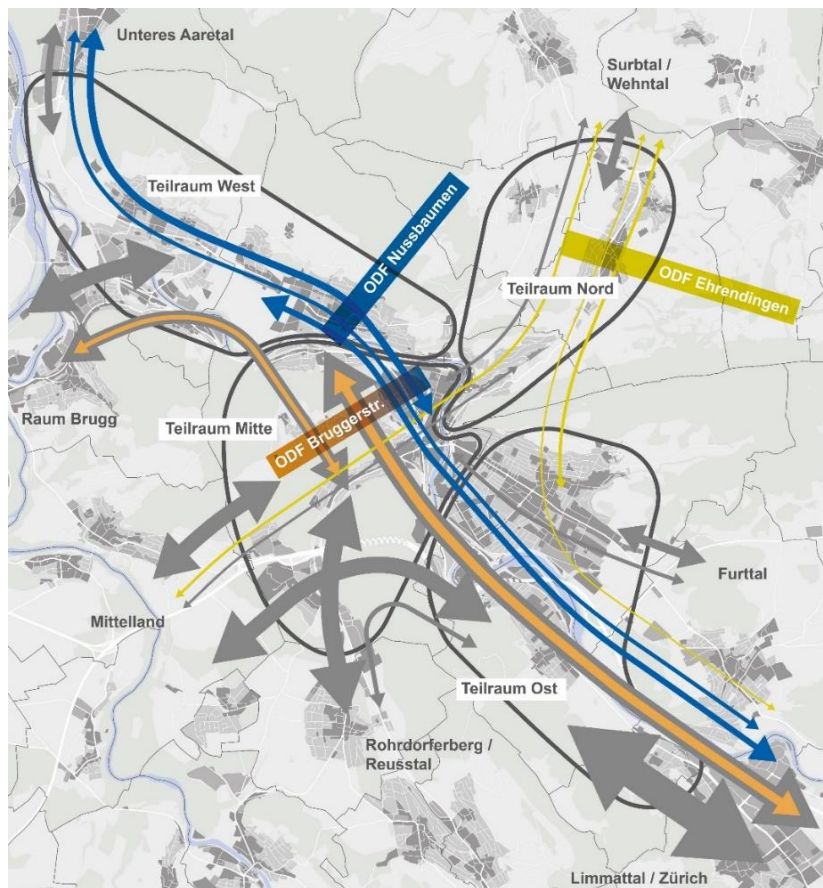
- Auf der heute 4- bis 5-spurigen Bruggerstrasse in Baden müssen mehrere Autospuren aufgehoben werden, um grössere Flächen für FVV und stadträumliche Aufwertung zu erhalten. Das ist nur mit einer erheblichen Mengenreduktion durch eine Netzergänzung möglich.
- Auf der Landstrasse Nussbaumen führt weniger 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.

Lösungsansätze: Kaum verlagerbare Ströme, zwei Korridore im Vordergrund

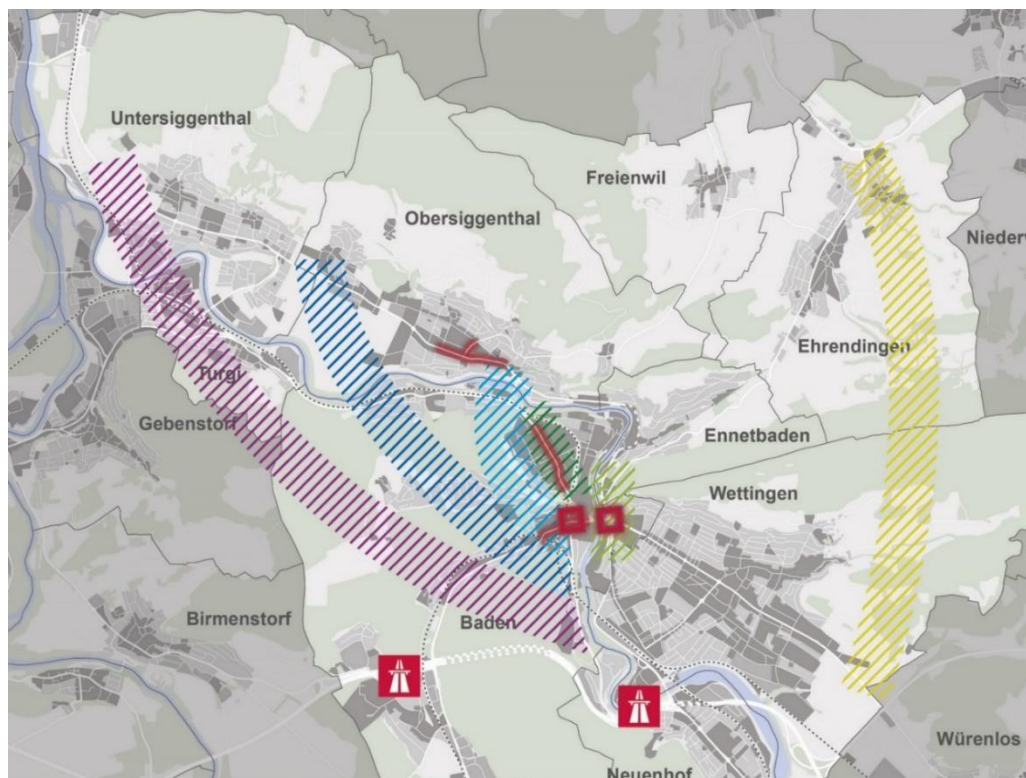
Aufgrund der vorangehenden Überlegungen muss eine Netzergänzung im Raum Baden dazu beitragen, den Autoverkehr auf der Bruggerstrasse deutlich zu reduzieren, um Spuren abbauen zu können. Für die Landstrasse in Nussbaumen wäre eine Reduktion auf weniger als 20'000 Fahrzeuge pro Tag mit entsprechend deutlich weniger Schwerverkehr nötig, damit sie wie andere «klassische Ortsdurchfahrten im Perimeter aufgewertet werden kann.

Um zweckmässige Korridore für Netzergänzungen mit diesen Wirkungen zu identifizieren, sind die oben unter «Lagebeurteilung» beschriebenen gross- und kleinräumigen Durchgangsverkehrsströme genauer zu betrachten:


- Die Ortsdurchfahrt Nussbaumen (Landstrasse) wird durch die Ströme vom Unteren Aaretal nach Baden und Richtung Limmattal/Zürich sowie durch den grössten Teil des Verkehrs vom Siggental (Teilraum West) Richtung Limmattal/Zürich belastet.
- Die Zentrumsdurchfahrt Baden (Bruggerstrasse) wird durch dieselben Ströme belastet. Dazu kommt der Verkehr zwischen Baden Nord (Arbeitsplatzgebiet) und Limmattal/Zürich sowie (mit deutlich kleinerem Volumen) zwischen Baden Süd und dem Raum Brugg.
- Weitere Durchgangsverkehrsströme verkehren vom Surbtal/Wehntal Richtung Zürich und Mittelland die Ortsdurchfahrt Ehrendingen. Diese sind allerdings deutlich geringer als die vorangehend genannten Ströme und die Ortsdurchfahrt Ehrendingen ist auch weniger stark belastet.

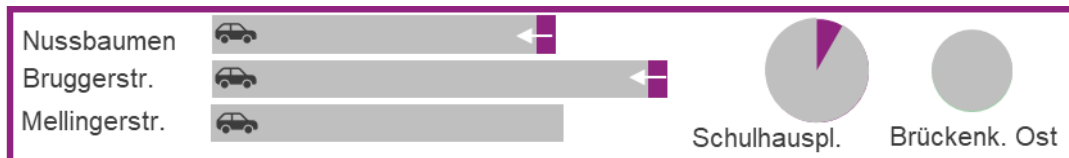



In den letzten 20 Jahren wurden bereits zahlreiche Linienführungen für Netzergänzungen im Raum Baden untersucht. Aufbauend darauf werden nachfolgend diejenigen beurteilt, die zumindest einen Teil der vorangehend beschriebenen Durchgangsverkehrsströme aufnehmen und damit die kritischen Abschnitte entlasten könnten.

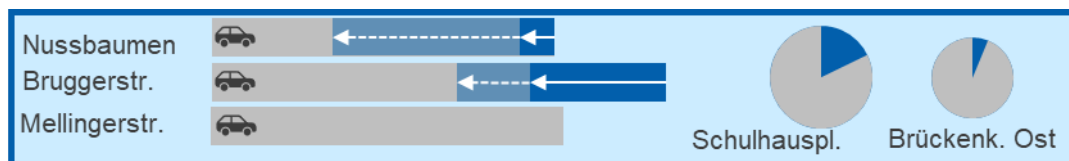



Anhand von Modellrechnungen wurde beurteilt, wie stark die dargestellten Korridorvarianten die kritischen Ortsdurchfahrten und die leistungsbestimmenden Knoten entlasten können:

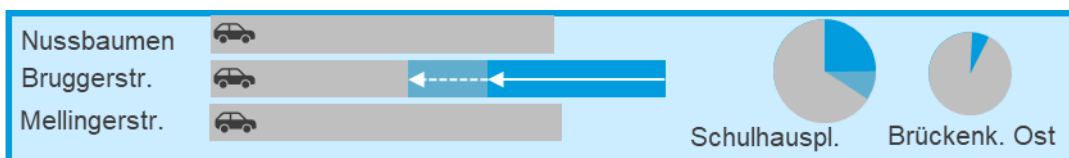
 Eine weite westliche, sehr lange Umfahrung von Untersiggenthal zum A1-Anschluss Neuenhof nimmt nur den grossräumigen Durchgangsverkehr auf. Dadurch werden die besonders konfliktreichen Ortsdurchfahrten in Nussbaumen und Baden kaum entlastet. Auch auf der Landstrasse in Nussbaumen ist die Wirkung gering. Theoretisch könnte die Wirkung mit Zwischenanschlüssen (z.B. im Raum Turgi) noch leicht erhöht werden, allerdings wäre das technisch sehr aufwändig, weil die eigentliche Umfahrung aufgrund der Bebauung und verschiedener Schutzgebiete in einem tiefliegenden Tunnel geführt werden müsste. Zudem wären auch so die Entlastungen in Baden und Nussbaumen zu gering.




 Korridor ZEL lang: Eine lange Umfahrung von der Kantonsstrasse bei Kirchdorf über die Limmat (mit Anschluss an die Kantonsstrasse im Wilerloch) und weiter Richtung A1-Anschluss Neuenhof (ZEL lang) würde die Bruggerstrasse und die Landstrasse Nussbaumen deutlich entlasten. In Nussbaumen wären flankierende Massnahmen nötig, damit auch der Verkehr aus den westlichen Wohngebieten von Obersiggenthal die Umfahrung nutzt. Auch in Baden würden flankierende Massnahmen (z.B. die für die Aufwertung von FVV und Stadtraum notwendigen Spurreduktionen) die angestrebte Entlastung verstärken. Zusammen mit der Bruggerstrasse würde auch der Schulhausplatz entlastet, der Brückenkopf Ost dagegen kaum.





 Korridor ZEL kurz: Eine zentrumsnahe Umfahrung der Innenstadt von Baden (ZEL kurz, entspricht der Zentrumsentlastung Baden, Variante Umfahrung West, Zwischenergebnis kantonaler Richtplan) würde die Bruggerstrasse sogar noch etwas stärker als beim vorangehenden Korridor entlasten. Auch bei dieser Variante wären flankierende Massnahmen erforderlich, um den ganzen Quell-/Zielverkehr zwischen nördlicher Innenstadt und A1 auf die Umfahrung zu lenken. Zusammen mit der Bruggerstrasse würde auch der Schulhausplatz entlastet, der Brückenkopf Ost dagegen kaum. In Nussbaumen hätte die Netzergänzung keine Entlastungswirkung.

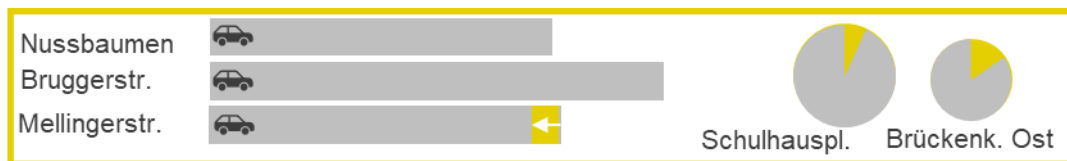


 Denkbar sind auch andere Korridore: Eine Tieflegung der Bruggerstrasse. Dadurch könnte der durchfahrende Verkehr unterirdisch geführt werden, eine (reduzierte) oberirdische Bruggerstrasse wäre nur noch für die Erschliessung der Innenstadt. Die Anschlüsse für die verschiedenen Verkehrsbeziehungen sind allerdings nicht einfach, die Realisierung (Bauphase,

Topographie, Werkleitungen, etc.) sehr anspruchsvoll. Ausser der Bruggerstrasse selbst würden zudem keine kritischen Abschnitte entlastet.

 Ähnlich lokal wären die Wirkungen eines kurzen Schartenfelstunnels, dieser würde nur den Brückenkopf Ost entlasten und hätte keine Wirkungen für die besonders konfliktreichen Ortsdurchfahrten in Baden und Nussbaumen.

 Korridor Lägerntunnel: Ein Lägerntunnel von der Tiefenwaag zum A1-Anschluss Wettingen-Ost würde den Brückenkopf Ost ebenfalls entlasten, allerdings viel weniger stark als ein Schartenfelstunnel. Die Achse Wettingen-Hochbrücke-Dättwil (und damit Schulhausplatz und Mellingerstrasse) würden leicht entlastet, weil der Verkehr zwischen Surbtal/Wehntal und Mittelland noch mehr über die A1 durch den Baregg fahren würde als heute. Auch hier gäbe es keine Entlastungen auf der Bruggerstrasse und in Nussbaumen. Dafür würde die Landstrasse in Ehrendingen entlastet, aber nur in geringem Ausmass, weil der (beträchtliche) Verkehr vom Surbtal/Wehntal sowie aus der Gemeinde selbst nach Baden weiterhin auf der Landstrasse verkehren würde.



Im Richtplan des Kantons Zürich ist eine Äussere Nordumfahrung (Teil West) zwischen Bülach und Wettingen (und damit ebenfalls durch einen Lägerntunnel) als langfristige Massnahme (Trasseesicherung) eingetragen. Dabei wäre eine solche Strasse gemäss Richtplan als Nationalstrasse und damit durch den Bund zu realisieren. Dieser hat sich aber kritisch zum Vorhaben geäussert und die Strasse wurde nicht in die strategischen Planungen zum Nationalstrassennetz aufgenommen. Der Regierungsrat des Kantons Zürich hat in seiner letzten Stellungnahme zu diesem Vorhaben von 2015 deutlich gemacht, dass er selbst an der Zweckmässigkeit bzw. dem verkehrlichen Nutzen sowie an der umwelt- und raumplanungsrechtlichen Machbarkeit zweifelt und deshalb das Projekt nicht mit eigenen Planungen vorantreiben möchte. Es ist also nicht davon auszugehen, dass ein von Bund oder Kanton Zürich geplanter Lägerntunnel in absehbarer Zeit realisiert wird.

- Eine spürbare Entlastung von beiden besonders konfliktreichen Ortsdurchfahrten Nussbaumen und Baden erreicht nur eine lange Umfahrung (ZEL lang), diese würde zudem auch den Schulhausplatz leicht entlasten.
- Eine ZEL kurz würde die Bruggerstrasse und den Schulhausplatz in Baden noch etwas wirksamer entlasten, hätte dafür keine Wirkung in Nussbaumen. Da eine Mengenreduktion dort nicht in demselben Ausmass erforderlich ist wie in Baden, um die Ziele des GVK zu erreichen (keine Spurreduktion nötig), soll dieser Korridor ebenfalls vertieft werden.
- Für die beiden Korridore ZEL kurz und ZEL lang sind in der weiteren Vertiefung die Zweckmässigkeit, die technische Machbarkeit stufengerecht zu vertiefen und zweckmässigen flankierenden Massnahmen zu entwerfen. Eine Netzergänzung muss so beschaffen sein, dass in den entlasteten Strassenabschnitten die Ziele des GVK vollumfänglich erreicht werden können. In einem nächsten Schritt werden die beiden Korridore inkl. flankierenden Massnahmen einander gegenübergestellt.
- Für den kritischen Knoten Brückenkopf Ost bringen grossräumige Netzergänzungen keine substantielle Entlastung. Ob eine lokale Untertunnelung für den Nord-Süd-Verkehr (analog zum Schartenfelstunnel) geeignet und notwendig ist, um die Ziele des GVK an diesem Knoten zu erreichen, soll im noch folgenden Massnahmenpaket «Limmatquerungen» vertieft werden.

→ Die übrigen Korridorvarianten sollen aufgrund der sehr geringen Wirkungen nicht weiterverfolgt werden.

Fazit: ZEL lang oder kurz als Ermöglicher prüfen, nicht als Selbstzweck

Im Raum Baden und Umgebung sollen gemäss den GVK-Zielen und im Einklang mit dem kantonalen Richtplan flächeneffiziente Verkehrsmittel (öV, Fuss- und Veloverkehr) gefördert werden. In der engen Klusssituation von Baden müssen die für diese Förderung nötigen Angebotsausbauten aber an einigen Orten auf den Kantonsstrassen realisiert werden, weil parallele Strassenzüge fehlen. Das gilt ganz besonders für den Bereich mit den beiden besonders konfliktreichen Ortsdurchfahrten von Nussbaumen in die Innenstadt von Baden. Um die Ausbauten und Aufwertungen (z.B. Radstreifen, breitere Aufenthalts- und Grünbereiche) in der Bruggerstrasse zu realisieren, müssen MIV-Spuren aufgehoben werden. Das ist im Einklang mit den Zielen des GVK nur möglich, wenn der durchfahrende Verkehr auf eine Netzergänzung verlagert wird. Auf der Landstrasse in Nussbaumen ist eine Reduktion des Auto- und Strassengüterverkehrs nicht zwingend, um die Ziele des GVK zu erreichen. So können abschnittsweise auch auf parallel zur Landstrasse verlaufenden Gemeindestrassen bessere Fuss- und Veloverbindungen realisiert werden. Eine Reduktion insbesondere des Schwerverkehrs würde aber die Aufenthalts- und Wohnqualität entlang der Landstrasse erhöhen und die Aufwertung zu einem attraktiven und zukunftsfähigen Lebensraum erleichtern.

Strassennetzergänzungen können weiter einen Beitrag dazu leisten, überlastete Netzteile – v.a. Knoten – zu entlasten. Im Perimeter des GVK betrifft das vor allem den Brückenkopf Ost und den (allerdings vor wenigen Jahren optimierten) Schulhausplatz.

Netzergänzungen sollen nur zugunsten von Ausbauten für öV und FVV, für eine höhere Attraktivität der Strassenräume innerorts sowie für einen möglichst störungsfreien Verkehrsablauf an kritischen Knoten geprüft werden.

Damit eine Strassennetzergänzung die angestrebten Wirkungen erreicht, muss die Verkehrsverlagerung genügend gross sein. Für eine Entlastung der oben beschriebenen, hinsichtlich Verträglichkeit und Leistungsfähigkeit kritischen Abschnitte und Knoten in Nussbaumen und Baden kommen nur zwei Korridore in Frage: Die Zentrumsentlastung kurz (gemäss Zwischenergebnis Richtplan) und eine Zentrumsentlastung lang (zusätzlich mit Entlastung von Nussbaumen). Nur diese Korridore sollen zusammen mit den dazu gehörenden Massnahmen auf den entlasteten Abschnitten weiterverfolgt werden.

Für den Brückenkopf Ost bringt keine der denkbaren grösseren Strassennetzergänzungen eine substantielle Entlastung. Optimierungen an diesem Knoten müssen lokal und ortsspezifisch im Rahmen des Massnahmenpaketes Limmatquerungen gesucht werden.

14.03.2024, Version 4