

Gesamtverkehrskonzept will die Mobilität der Zukunft gestalten

Seit 2022 haben Kanton, Region und Gemeinden – begleitet von einem bisher einzigartigen Partizipationsprozess – gemeinsam ein Gesamtverkehrskonzept (GVK) für den Raum Baden und Umgebung erarbeitet. Nun können sich alle, die als Fussgänger, auf Schiene oder Strasse irgendwie zum Verkehr beitragen, zum Vorhaben äussern. Dafür hat der Kanton das umfangreiche Planungswerk auf seiner Homepage aufgeschaltet. Die öffentliche Anhörung läuft bis zum 31. März 2026. www.ag.ch/gvk-meine-meinung

Gut zugänglich, im Limmatknie, am Rande des offenen Haselfeldes, gründeten die Römer Aquae Helveticae, sie wollten ihren Badeort gut erreichen. Ganz anders sahen es später die Habsburger, als sie ihre Stadt Baden gründeten. Sie wählten die engste Stelle, denn sie wollten den Verkehr kontrollieren und besteuern. Alle mussten sich durch den Stadtturm und die engen Gassen zwängen. Die Folgen dieses Standortentscheides prägen seither die Verkehrspolitik im Limmattal. Vor 100 Jahren wurde die Hochbrücke als Umfahrungsachse gebaut. In den 50er und 60er-Jahren sollten die Bahnverlegung sowie der grosse und kleine Ring endlich die Verkehrsprobleme lösen. Realisiert wurden nur der Eisenbahntunnel und der Strassentunnel mit der darunter liegenden Tunnelgarage sowie Teile des kleinen Rings. Inzwischen ist er weitgehend amputiert. Der grosse Ring blieb eine Planungsleiche. Die Verkehrsprobleme sind geblieben und haben sich längst weit über die Stadt hinaus akzentuiert. Teilprojekte wie die Neugestaltung des Bahnhofes, Siggenthaler Brücke, der Tunnel in Ennetbaden, brachten zwar

Linderung, aber nicht die versprochene Entlastung. Verschiedene Lösungsvorschläge, wie der Petersbergtunnel oder die ungeliebte OASE, wurden schubladiert. Jetzt sollen mit dem aus letzterem entwickelten Gesamtverkehrskonzept (GVK) die Mobilitätsangebote für verschiedene Bedürfnisse weiterentwickelt werden – mit 200 aufeinander abgestimmten Mobilitätsmassnahmen für alle Verkehrsmittel, die Kanton, Gemeinden und die Planungsverbände Baden Region und Zurzibiet Region gemeinsam erarbeitet haben. Dies mit einem Umsetzungshorizont bis 2040 und verschiedenen Richtplananpassungen für Massnahmen mit einem längerfristigen Zeithorizont. Mit dem GVK wird der ÖV gestärkt, Sofortmassnahmen für das Velo und Verkehrsmanagementmassnahmen umgesetzt, Ortsdurchfahrten umgestaltet und kurzfristige Massnahmen am Brückenkopf Ost realisiert. Total sind rund 450 Millionen Franken vorgesehen, eines der bisher komplexesten und teuersten Verkehrsvorhaben, das mehr Sicherheit und Umweltschutz als auch planbare Reisezeiten für alle Verkehrsmittel mit sich bringen soll. ➔

Regierungsrat Stephan Attiger (FDP), Vorsteher des Departements Bau, Verkehr und Umwelt, ist 2026 Landammann. Er kennt als ehemaliger Badener Stadtmann und als Bewohner der Stadt die Situation in Baden sehr gut. Foto: Manuela Furger





Staus auf der Bruggerstrasse oder an anderen neuralgischen Stellen sollen künftig reduziert werden. Foto: ZVG

Die jetzt vorgelegte Gesamtverkehrskonzeption ist eine Weiterentwicklung des nicht sehr geliebten Konzeptes OASE. Welches sind die Unterschiede?

Stephan Attiger: Während das rGVK OASE primär mit Fokus auf grosse Infrastrukturmassnahmen für die drei Teilräume Zurbiet, Brugg-Windisch und Baden erarbeitet wurde, ist das GVK bewusst auf den Raum Baden und Umgebung fokussiert und in einem breit angelegten partizipativen Prozess entstanden. Neben den kommunalen und regionalen Verwaltungen sowie den politischen Vertretungen wurden auch die Bevölkerung, Gewerbetreibende, Interessengruppen sowie angrenzende Gemeinden und Regionen aktiv in den Planungsprozess einbezogen. Entstanden ist ein breit abgestütztes Konzept mit 200 Massnahmen für alle Verkehrsmittel.

Neben dem Ziel-/Quellverkehr belastet der Durchgangsverkehr die Region. Welche Massnahmen sind in diesem Bereich vorgesehen?

Die Verkehrsanalyse zeigt die wirtschaftliche Bedeutung der Region Baden. Viele Menschen verkehren in die oder aus der Region Baden. Dieser Verkehr wird Quell-/Zielverkehr genannt. Der Durchgangsverkehr spielt eine untergeordnete Rolle. Zwischen dem Unteren Aaretal (inklusive Süddeutschland) und dem Grossraum Zürich fahren in beide Richtungen zusammen nur 4000 Personen pro Tag durch den Raum Baden und Umgebung, dabei weniger als die Hälfte im Auto. Ziel des GVK ist es, den Ziel-/Quell- als auch den Durchgangsverkehr gezielt zu steuern und zu verflüssigen. Dafür werden Verkehrsmanagementmassnahmen umgesetzt, ergänzt durch attraktive

Angebote im öffentlichen Verkehr und im Veloverkehr.

Mit den Pfortneranlagen soll vor allem der Individualverkehr in der Kernregion Baden, Ennetbaden, Neuenhof, Obersiggenthal und Wettingen so dosiert werden, dass es zu keinen internen Staus führt. Das bedeutet aber, dass die Bevölkerung der umliegenden Gemeinden das Zentrum eher schlechter erreicht. Was wird diesen als Alternative angeboten?

Der öffentliche Verkehr wird an den Dosierungsanlagen konsequent priorisiert, sodass Busse auch zu Spitzenzeiten zuverlässig und pünktlich verkehren. Ergänzend sollen die Verkehrsteilnehmenden über ein ausgebauten Verkehrsmanagement in Echtzeit Informationen zur Verkehrslage und zur optimalen Routenwahl erhalten. Die Infrastruktur für den Veloverkehr wird ebenfalls verbessert. So bleibt das Zentrum auch für alle, die auf das Auto angewiesen sind gut erreichbar und die Reisezeit planbar. Gleichzeitig werden die Ortsdurchfahrten entlastet und die Aufenthaltsqualität erhöht.

Kommen wir zu den schienenungebundenen Verkehrsträgern. In der Region gibt es die Bahnhöfe bzw. Haltestellen Baden, Neuenhof, Siggenthal Station, Turgi, Wettingen und Würenlos. Welchem dieser Bahnhöfe kommt im GVK eine besondere Bedeutung zu und wie wird sich dies künftig auf die Region auswirken?

In Turgi und Wettingen sollen regionale öV-Drehscheiben entstehen. Der Bahnhof Baden soll entlastet werden. Dank eines verbesserten Bahn- und Busangebots sollen Reisende vermehrt in Turgi und in Wettingen auf die Bahn umsteigen. Das verkürzt die Reisezeiten, macht den öffentlichen Verkehr insgesamt attraktiver

und verlässlicher. Baden bleibt aber weiterhin ein zentraler Knotenpunkt für die Region.

Baden plant eine Umgestaltung der Haselstrasse, der wichtigsten Zufahrt zum Bahnhof Baden. Wie wird dieses Vorhaben im Verkehrskonzept involviert?

Für die Haselstrasse wird aktuell ein Studienverfahren durchgeführt. Die Umgestaltung der Haselstrasse soll eng mit den GVK-Massnahmen zum Parkplatzmanagement und zur Optimierung der Bruggerstrasse abgestimmt werden. Gemäss GVK ist insbesondere eine sogenannte «innere Dosierung», bei der der aus den Parkhäusern ausfahrende Verkehr gesteuert wird, vorgesehen, um Rückstaus zu vermeiden und den Busverkehr zuverlässig zu halten. Die geplanten Massnahmen unterstützen damit eine bessere Erreichbarkeit des Bahnhofs, stärken den öffentlichen Verkehr und schaffen Spielraum für eine qualitätsvolle Strassenraumgestaltung.

In Baden gibt es mit Dättwil und Oberstadt zwei Bahnhöfe, die keine Bahnhöfe mehr sind. Dättwil liegt zwischen dem Industriegebiet und dem Entwicklungsgebiet Galgenbuck. Welche Funktionen kommt diesen und einer allenfalls wieder für den Personenverkehr eröffneten Bahnlinie Wettingen-Mellingen-Lenzburg in der künftigen Planung zu?

In den nächsten 15 Jahren ist die Bedienung der Nationalbahn und der beiden Bahnhöfe Dättwil und Oberstadt nicht vorgesehen. Mit dem Richtplaneintrag wird die Option offengehalten, dort langfristig wieder einen schienenungebundenen Verkehr einzuführen. Die Lage und die Zahl der dannzumaligen Haltestellen sind noch offen. Für eine gute Erschliessung dürften es mehr Haltestellen werden. →

Die geplante S-Bahn-Haltestelle Tägerhard soll mit der verlängerten Limmattalbahn verbunden werden. Wann soll dies der Fall sein?

Das Interesse eines internationalen Industrieunternehmens an einer Ansiedlung im Raum Tägi hat dazu geführt, dass die S-Bahn-Haltestelle Tägerhard aus dem Gesamtverkehrskonzept herausgelöst und die Festsetzung im kantonalen Richtplan in ein separates Verfahren überführt wurde. Der öV-Hauptkorridor wird aus regionaler Sicht unabhängig von diesem Vorhaben weiterentwickelt und umfasst perspektivisch auch eine mögliche Weiterführung der Limmattalbahn. Bis zum Prognosehorizont 2040 wird auf die Weiterentwicklung des Busnetzes aufgebaut. Damit langfristig weiterhin der Spielraum für einen Systemwechsel von Bus auf Tram möglich bleibt, werden Trassees für mögliche Korridore bereits im Richtplan gesichert.

«Die rund 200 Massnahmen im GVK sind aufeinander abgestimmt und entfalten ihre Wirkung im Zusammenspiel.»

*Stephan Attiger,
Regierungsrat und Landammann*

Noch ist das Konzept auf Papier. Ende März endet die Anhörung. Wie geht es dann weiter und wann beginnt die Realisierungsphase?

Nach Abschluss der Anhörung Ende März 2026 werden die Rückmeldungen ausgewertet und das Anhörungsdossier bereinigt. Mit dem anschliessenden Beschluss durch den Grossen Rat werden die Voraussetzungen geschaffen, um erste Projekte gezielt weiterzuentwickeln. Die Umsetzung erfolgt schrittweise und wird unter anderem über die Einbindung

geeigneter Massnahmen in die Agglomerationsprogramme vorbereitet. Dadurch können einzelne Vorhaben, etwa zur Busbevorzugung, im Veloverkehr oder am Brückenkopf Ost, zeitnah in die konkrete Planung und Realisierung übergehen.

Rund 200 Massnahmen sind im GVK vorgesehen. Welche davon sind Schlüsselmassnahmen und somit zwingend notwendig, um die vorgesehenen Verbesserungen zu erreichen?

Die rund 200 Massnahmen im GVK sind aufeinander abgestimmt und entfalten ihre Wirkung im Zusammenspiel.

Jede einzelne Massnahme leistet einen Beitrag zur Zielerreichung und ist Teil des Gesamtkonzepts, das schrittweise umgesetzt wird. Zur koordinierten Umsetzung wird derzeit eine Umsetzungsorganisation aufgebaut. Für den Start ist eine erste Etappe definiert, welche unter anderem die Verbesserung des Busangebots, Sofortmassnahmen für das Velo, die Umgestaltung von Ortsdurchfahrten, die Erarbeitung von Verkehrsmanagementkonzepten sowie Massnahmen am Brückenkopf Ost umfassen.

Oft werden Projekte durch langwierige Bewilligungsverfahren, Plananpassungen, Einsprachen, Budgetbewilligungen usw. verzögert. Wie stark ist der Terminplan dadurch gefährdet?

Bewilligungsverfahren, Projektanpassungen und Einsprachen gehören zum regulären Planungsprozess und sind in der Terminplanung als auch der Priorisierung der Massnahmen entsprechend berücksichtigt. Beispielsweise werden nach Beschluss des Grossen Rates bereits hydrologische Abklärungen für eine allfällige Zentrumsentlastung gestartet, damit bei Bedarf die «ZEL lang» unverzüglich



Attraktivere Siedlungen: Visualisierung zur Entwicklung der Landstrasse in Nussbaumen. Visualisierung: ZVG

weiterprojektiert werden kann. Die Verbesserung der Situation am Brückenkopf Ost wird in Etappen verbessert. Kurzfristige Massnahmen werden unmittelbar nach Beschluss des Grossen Rates realisiert und die Planung für weitere langfristige Massnahmen angegangen.

Die Bevölkerung der Region leidet heute schon durch den starken Strassenverkehr, aber auch für Velofahrer und Fussgänger gibt es einige Engpässe. Welche Sofortmassnahmen sind geplant?

Wo umfassende Massnahmen kurzfristig schwierig zu realisieren sind, wurden Sofortmassnahmen definiert. Dazu zählen punktuelle Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr, mit denen Lücken und Engpässe auf wichtigen Routen kurzfristig behoben werden. Ergänzend werden erste betriebliche Massnahmen zur Stabilisierung des Verkehrsflusses und zur Entlastung stark belasteter Knoten umgesetzt. Parallel dazu starten in mehreren Gemeinden erste Schritte zur Aufwertung

zentraler Strassenräume im Sinne von «Quartieren der kurzen Wege». So werden bereits früh spürbare Verbesserungen für die Bevölkerung erreicht, während weiterführende Massnahmen vorbereitet werden.

Vermehrt sind Fahrzeuge für Menschen mit Mobilitätsbehinderung unterwegs. Wie sind diese Fahrzeuge im Verkehrskonzept berücksichtigt?

Das Konzept zielt darauf ab, jenen Verkehr, der gut auf den öffentlichen Verkehr oder andere Angebote umsteigen kann, gezielt zu verlagern und so die Zentren zu entlasten. Dadurch werden notwendige Fahrten mit dem Auto für Menschen mit eingeschränkter Mobilität sowie Fahrten des Gewerbeverkehrs zuverlässiger und planbarer. Gleichzeitig werden barrierefreie Infrastrukturen wie ebenerdige Haltestellen, gut zugängliche Umsteigepunkte und sichere Querungen konsequent weiterentwickelt. Dadurch wird eine selbstständige, sichere und komfortable Mobilität für alle gewährleistet. (Schriftliches Interview Dieter Minder)