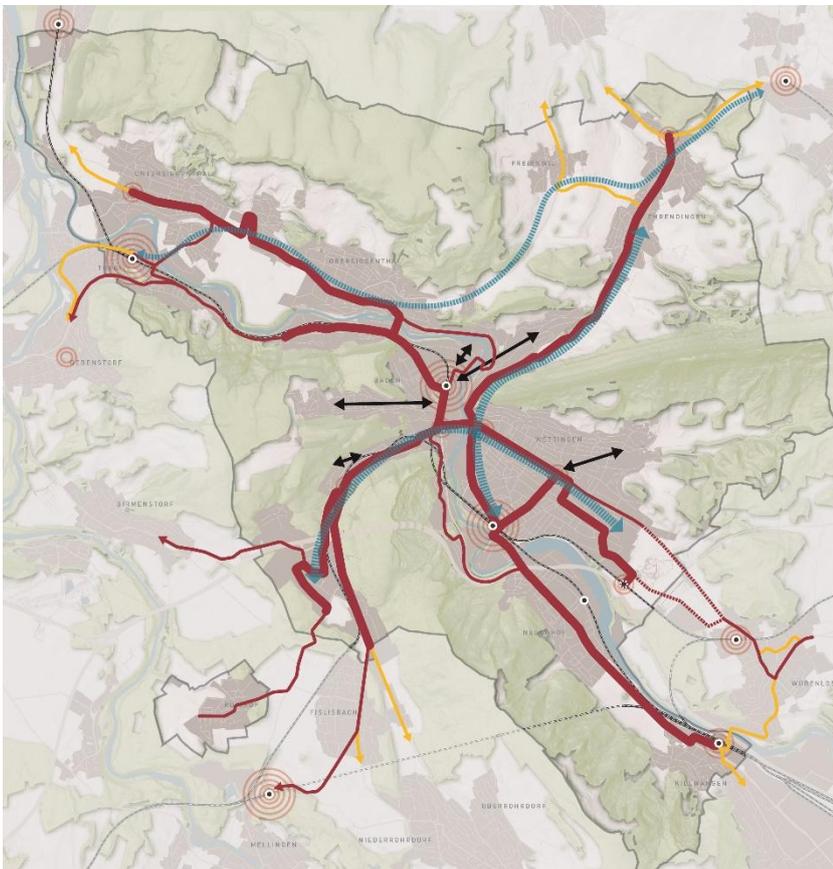


# BB01 Kapazitätsausbau Bushauptachsen



Die Machbarkeit dieser Massnahme ist grob abgeklärt. Dieses Massnahmenblatt wird in Phase 5 vervollständigt, im Jahr 2025 von der Behördendelegation und den neun Gemeinderäten beschlossen und 2025/2026 dem Grossen Rat vorgelegt. Nach dem Beschluss des Grossen Rats 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
Quartierserschliessung		≤ 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

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
- Täferen-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 nötigen Verlagerung von Verkehr vom Auto auf den öV auf den sensiblen Ortsdurchfahrten in diesen Korridoren.

## Zuständigkeiten und Prozessuales

<b>Federführung</b>	Kanton, BVU AVK, Abteilung Verkehr, Sektion öV, Angebot und Tarife	<b>Beteiligte</b>	Kanton, Gemeinden, Transportunternehmen
<b>Standort</b>	Gesamter GVK-Perimeter	<b>Investitionskosten</b> (+/- 40 %)	0 Mio. Franken (ohne Berücksichtigung eines allfälligen Einsatzes von Doppelgelenkbussen)
		<b>Laufende Kosten</b>	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

- Tangentiale 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**
- 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 angestrebt 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

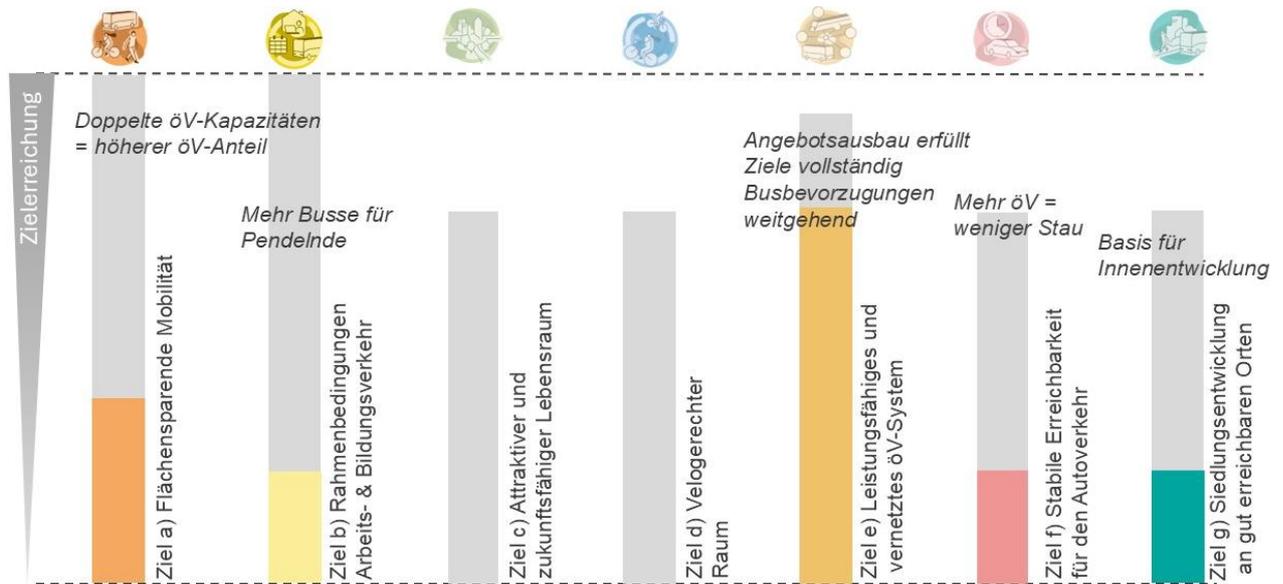
Mit der Umsetzung aller Massnahmen des Massnahmenfächers GVK 2040<sup>1</sup>, der in rund 50 GVK-Massnahmenblättern beschrieben ist, werden zwei Ziele vollständig erreicht, fünf Ziele können in hohem Masse erfüllt werden. Die verbleibenden Ziellücken sind darauf zurückzuführen, dass in Nussbaumen und 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 tangentielle Buslinie Ehrendingen – Wettingen (BB02) und die Busbevorzugung (BB05) die grösste Wirkung. Die tangentielle 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).

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

**Bereinigter Entwurf nach Online-Partizipation**

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

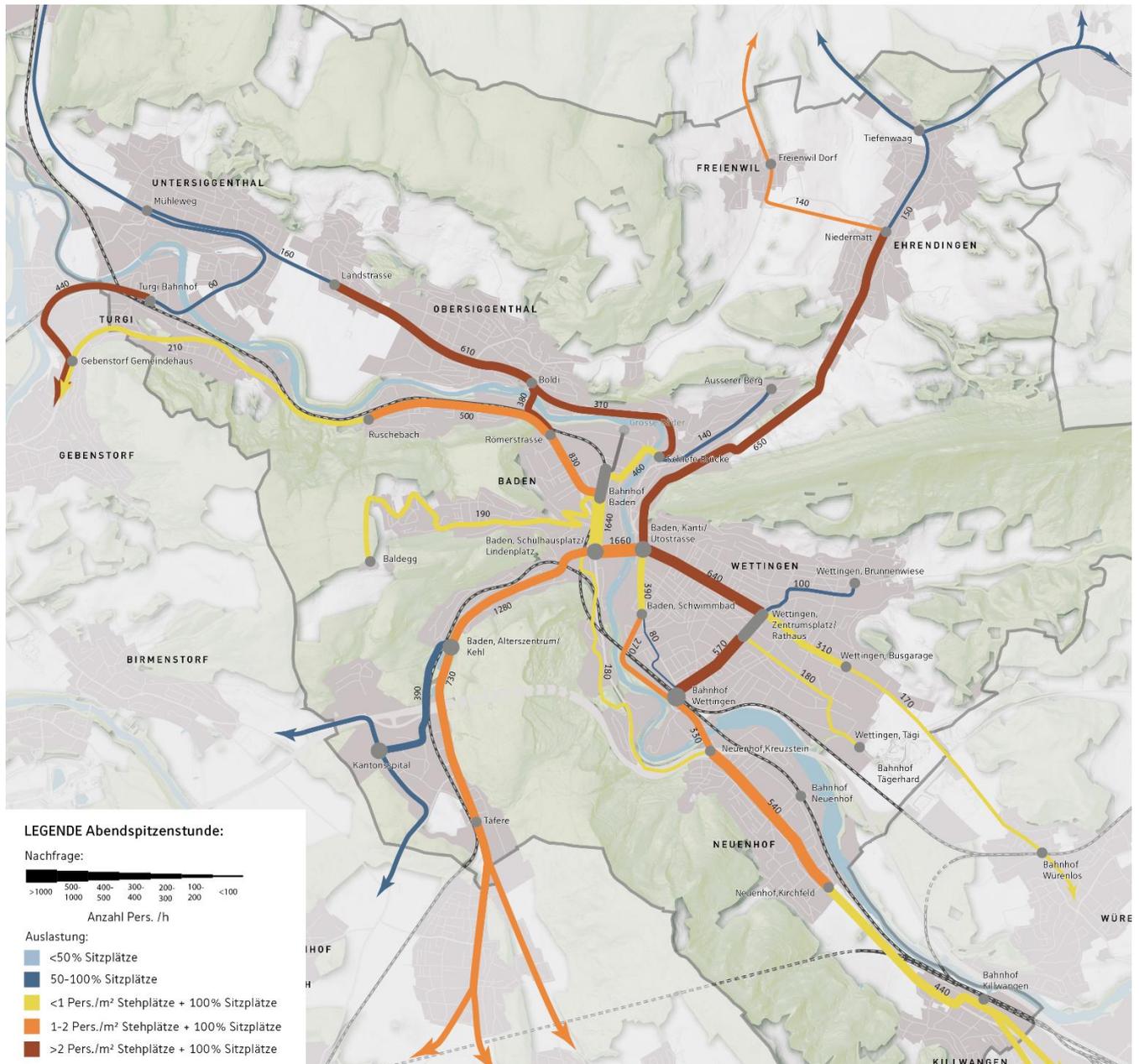


**Weiterführende Dokumente / Links**

- [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 Quartierschliessung sowie die tangentialen 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:

