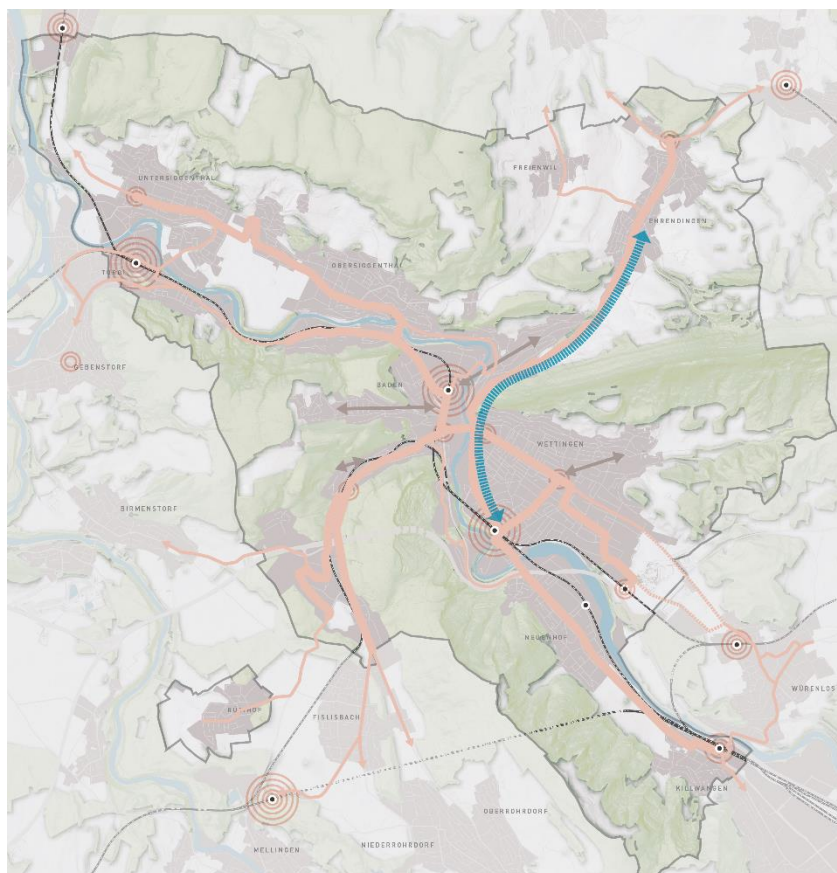


# BB02 Tangentiale Buslinie Höhtal-Wettingen



*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
Quartierschliessung		≤ 15-Min.-Takt
Tangentialverbindung kernnah		≤ 15-Min.-Takt
Tangentialverbindung aussen		≤ 30-Min.-Takt
Verknüpfungspunkte (Regionale Hauptverknüpfungspunkte, weitere Verknüpfung S-Bahn, weitere Umsteigeorte Busnetz)		

## Beschrieb der Massnahme

Das regionale Busnetz ist heute praktisch ausschliesslich auf den Knoten Bahnhof Baden ausgerichtet. Die Busse erleiden auf der Zufahrt zu diesem Knoten über das hoch ausgelastete Strassennetz im Zentrum von Baden regelmässig Verlustzeiten, Anschlüsse können nicht immer eingehalten werden. Aufgrund des radialen Aufbaus des Busnetzes ist der öV auf tangentialen Beziehungen wegen der nötigen Umwege und Umstiege zwischen Buslinien zudem unattraktiv. Ein wichtiger Bestandteil des Angebotskonzepts 2040 (siehe Massnahme BB01) für den Raum Baden und Umgebung ist deshalb die Schaffung von tangentialen Buslinien.

Eine kernnahe Tangentialverbindung ist zwischen dem Höhtal und Wettingen vorgesehen. Zwischen Ehrendingen und dem Bahnhof Wettingen besteht aktuell noch kein umsteigefreies Busangebot. Vor allem in Richtung Zürich könnten, im Zusammenhang mit dem geplanten Ausbau des Bahnangebots am Bahnhof Wettingen, mit dieser Bus-Tangentialverbindung kürzere Reisezeiten erzielt werden als beim bisherigen Angebot mit Umstieg in Baden. Eine Fortführung der Linie in Richtung Neuenhof oder Killwangen kann im Angebotskonzept ebenfalls geprüft werden. So entstünde eine zusätzliche, umsteigefreie Verbindung über Wettingen hinaus. Das Angebot ist mit der Nachfrageentwicklung abzustimmen. Mittelfristig wird auf den kernnahen Tangentialverbindungen ein 15-Min.-Takt in den Hauptverkehrszeiten angestrebt.

Das konkrete Angebot der Tangentiallinie Höhtal-Wettingen und mögliche Umsetzungsetappen sollen im Rahmen der Erarbeitung des vorgesehenen Angebotskonzepts 2040 Raum Baden und Umgebung zu geprüft werden.

## Zuständigkeiten und Prozessuales

<b>Federführung</b>	Kanton	<b>Beteiligte</b>	Kanton, Baden, Ehrendingen, Wettingen, Transportunternehmen
---------------------	--------	-------------------	---

**Angaben zu Kosten, Umsetzungsplanung und Zuständigkeiten werden im Rahmen von Schritt 5 im Herbst 2024 ergänzt.**

### Herleitung aus Lagebeurteilung

Auf der Relation vom Hötal nach Wettingen und weiter Richtung Zürich werden heute rund 11'000 Personenwege pro Tag zurückgelegt, davon mehr als 80% mit dem Auto. Ein wichtiger Grund für den geringen öV-Anteil ist, dass aktuell keine umsteigefreien Busverbindungen bestehen. öV-Nutzende vom Hötal Richtung Zürich müssen den Umweg über den Bahnhof Baden in Kauf nehmen, welcher ohnehin bereits hoch ausgelastet ist.

### Abhängigkeiten zu weiteren GVK-Massnahmen

- Busbevorzugung öV-Hauptkorridore (BB05)
- Verkehrsdrehscheibe Wettingen (BB08)

## Wirkung und Zielbeitrag der Massnahme BB02

- Wirkung**
- Mit der neuen Linie wird auf einer Verbindung mit beträchtlicher Nachfrage eine direkte und schnelle öV-Verbindung ohne Umsteigen geschaffen. Damit wird ein deutlich höherer Teil dieses Verkehrs mit dem öV zurückgelegt. Zudem wird der Bahnhof Wettingen als Umsteigeknoten gestärkt.
  - Damit werden zusammen mit den anderen Angebotsausbauten (Kapazitätsausbau Bushauptachsen, weitere Tangentiallinien) die Voraussetzungen geschaffen, dass der öV-Anteil von heute 20% auf 30% steigen kann.
  - Durch die attraktivere Anbindung der beiden Kantonsschulen werden die Rahmenbedingungen für den Bildungsverkehr verbessert.

Insgesamt sind im GVK sieben Ziele definiert. Die vorliegende Massnahme beeinflusst drei der sieben Ziele.



Leistungsfähiges und vernetztes öV-System



Flächensparende Mobilität



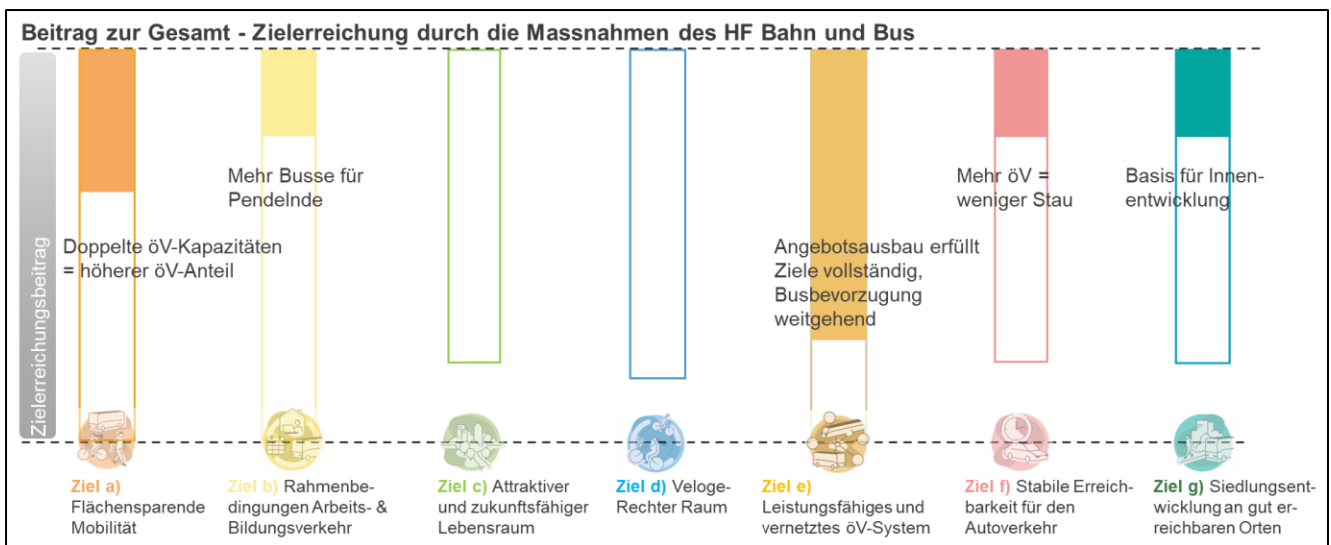
Rahmenbedingungen Arbeits- und Bildungsverkehr

## Wirkung und Zielbeitrag des Handlungsfelds Bahn und Bus

Bei der Umsetzung aller rund 60 GVK-Massnahmen werden drei Ziele vollständig erreicht, vier 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.

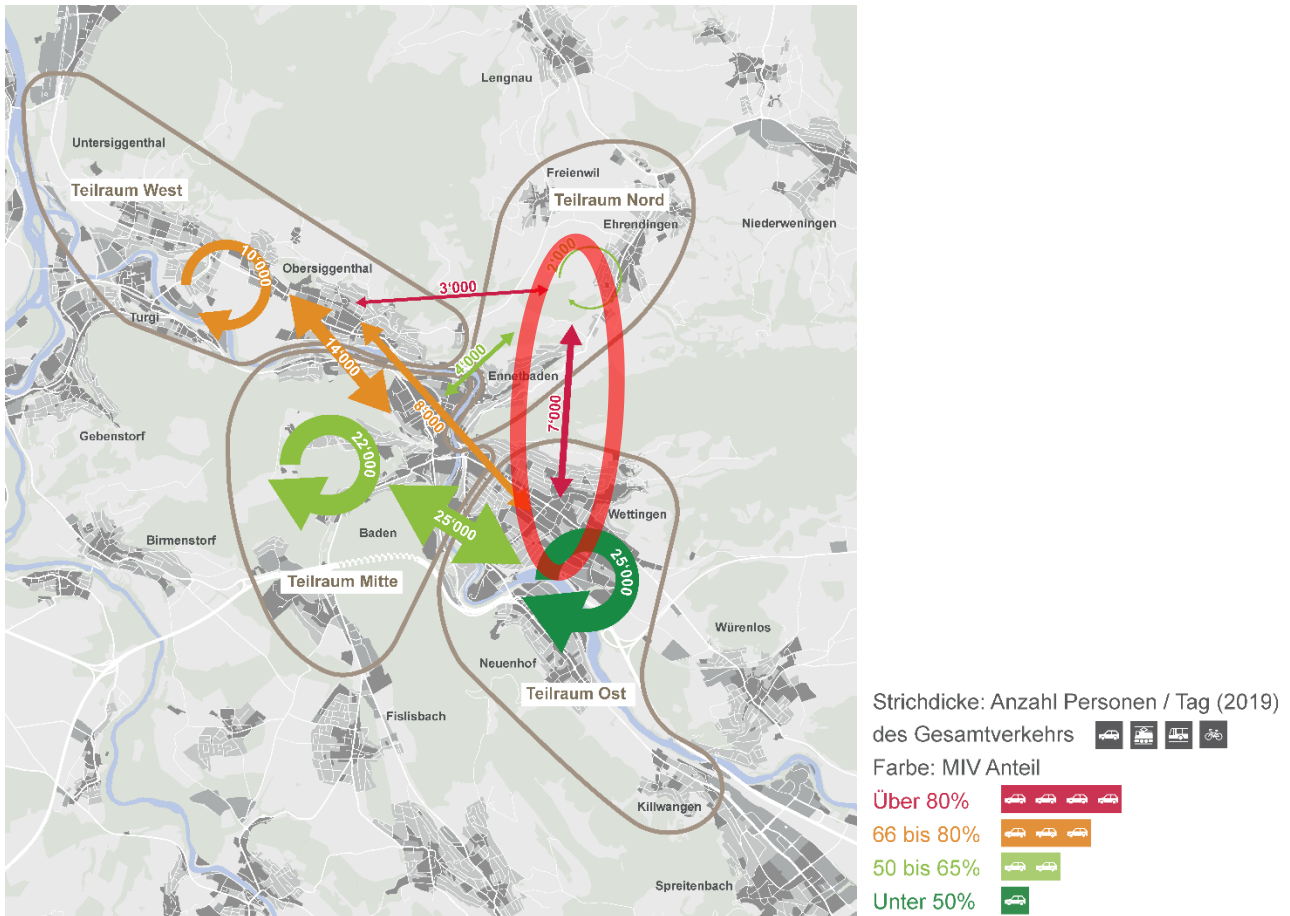
Von den elf Massnahmen des Handlungsfelds Bahn und Bus erzielen der Ausbau des Busangebotes auf Hauptachsen (BB01), die tangentielle Buslinie Ehrendingen – Wettingen (BB02) und die Busbevorzugung (BB05) die grösste Wirkung. Die tangentielle Buslinie Wettingen – Dättwil (BB03) stiftet einen mittleren Wirkungsbeitrag. Kleinere Wirkungen ergeben sich aus der tangentialen Buslinie Niederweningen – Nussbaumen – Turgi (BB04) und den MIV-öV-Verkehrsdrehscheiben (BB09).

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



## Ergänzende Informationen

Auf nachfolgender Abbildung sind die Verkehrsströme innerhalb des Raums Baden und Umgebung ersichtlich. Für die Beziehung zwischen Teilraum Ost und Teilraum Nord besteht eine hohe Nachfrage, die heute zu über 80% durch den MIV abgedeckt wird. Dies liegt auch an dem zwingend erforderlichen Umstieg und der damit verbundenen höheren Reisezeit auf dieser Relation. So beträgt die Reisezeit im heutigen Netz zwischen Ehrendingen, Niedermatt und dem Bahnhof Wettingen mindestens 21 Min. (mit Umstieg auf die S-Bahn in Baden) bzw. mindestens 29 Min. (mit Umstieg am Schulhausplatz). Die Reisezeit auf einer zukünftigen und direkten Tangentialverbindung beträgt ca. 15 Min. und ist somit vergleichbar zu der benötigten Reisezeit mit dem MIV zur Hauptverkehrszeit. Somit entsteht eine beschleunigte Verbindung nach Wettingen und mit einmaligem Umstieg ins Limmattal, welche ein Umsteigen am Knoten Baden vermeidet.



Das heutige Netz ist stark radial auf den Bahnhof Baden ausgerichtet. Aufgrund der begrenzten Kapazitäten im Zulaufstrecke Richtung Bahnhof und der begrenzten Verfügbarkeit von Haltekanten am Bahnhof Baden, ist ein künftig rein radialer Angebotsausbau nicht sinnvoll. Mit dem vorgesehenen Ausbau des Bahnangebots werden die Bahnhalte Wettingen (u.a. Fernverkehrshalt) und Turgi (Ausbau S-Bahn) gestärkt, was neue Chancen im ÖV-Netz ermöglicht. Mit der Tangentialverbindung von Ehrendingen nach Wettingen werden die Zu-/Wegfahrt und der Umsteigeknoten Bahnhof Baden entlastet. Zudem werden die Kantonsschulen in Baden und (vor allem) Wettingen mit dem öV direkter und umsteigefrei aus den nördlichen Räumen Surbtal und Höhtal erreichbar.

Für die Verbindung sind grundsätzlich keine neuen Haltestellen vorgesehen. In der Detailplanung sind allenfalls einzelne Verschiebungen oder Bedarf an zusätzlichen Haltekanten möglich.