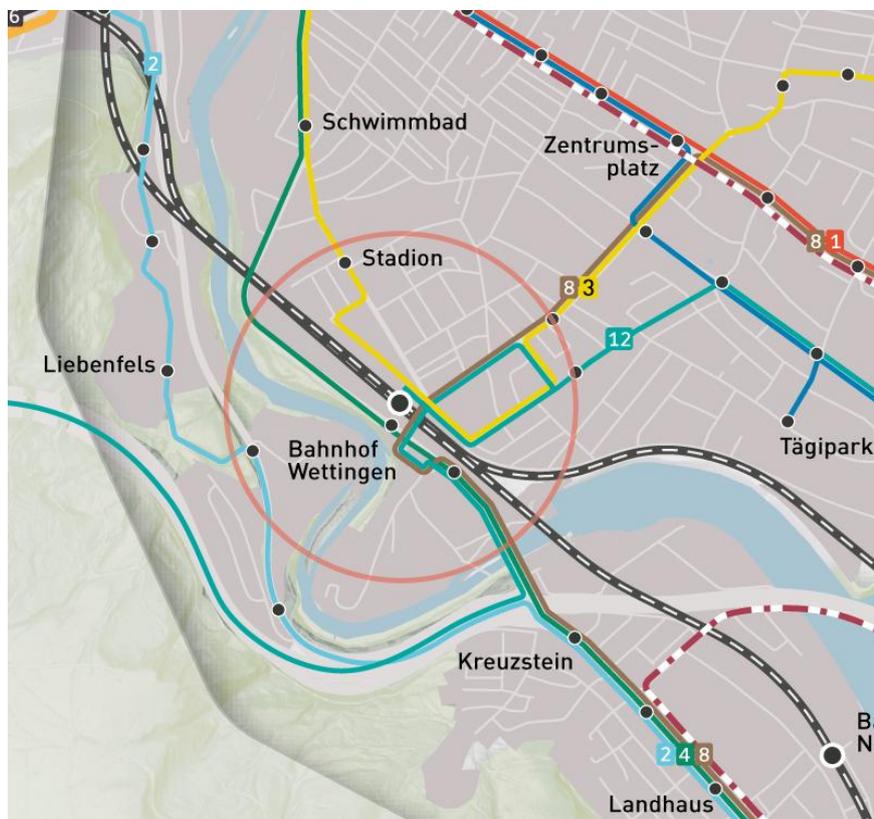


BB08 Aufwertung öV-Verkehrsdrehscheibe Wettingen



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.

Heutiges Liniennetz im Raum Wettingen Bahnhof

Beschrieb der Massnahme

Verkehrsdrehscheiben sind Orte, an denen mehrere Verkehrsträger untereinander und insbesondere mit der Bahn verknüpft werden. Mit der vorliegenden Massnahme ist eine Aufwertung der Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Wettingen vorgesehen. Mit den Ausbausritten Rahmen des Ausbausritt STEP 2035 ist ein dichteres Bahnangebot in Wettingen (inkl. Halt Fernverkehr) vorgesehen. Im Horizont 2040 sind 4 IR-, 2 RE- und 12 S-Bahn-Abfahrten pro Stunde vorgesehen (in alle Richtungen) Damit das erweiterte Bahnangebot gut genutzt wird, soll der Bahnhof Wettingen als Verkehrsdrehscheibe gestärkt werden. Aus den Planungen im GVK ergeben sich folgende, konkrete Anforderungen an die Verkehrsdrehscheibe (vgl. ergänzende Informationen ab Seite 4):

- Stärkere Einbindung des Bahnhofs Wettingen in das Busnetz, zum Beispiel durch
 - die Führung neuer oder bestehender Buslinien (u.a. tangentielle Buslinie Höhtal-Wettingen, vgl. Massnahme BB02) via Bahnhof Wettingen und/oder
 - die Verdichtung des Angebots auf den Linien, welche bereits den Bahnhof bedienen
- Aufhebung von Umweg- und Schlaufenfahrten durch eine neue oder angepasste Gleisquerung, um kurze Fahrzeiten für den Bus zu erreichen, u.a. durch eine Busverbindung von der Seminarstrasse in Richtung Neuenhof mit Halt am Bahnhof (siehe ergänzende Informationen)
- Verkürzung der Umsteigewege Bus-Bahn und Bus-Bus im Zusammenhang mit den Anpassungen an der Gleisquerung
- Prüfung und Bereitstellung der notwendigen Infrastruktur für die nötige Weiterentwicklung des öV-Angebots und zur Schaffung der notwendigen Flexibilität
- Neue Veloquerung der Gleise (Umsetzung Velo-Vorzugsroute)
- Angebotsorientierter Ausbau der Veloparkierung
- Aufwertung öffentlicher Raum beidseitig Bahnhof (laufende Quartierplanung Bahnhofareal Wettingen)

Weitere Anforderungen können sich in den vertiefenden Planungen ergeben.

Zuständigkeiten und Prozessuales

Federführung	Wettingen	Beteiligte	Kanton, Wettingen, SBB
Standort	Bahnhof Wettingen	Investitionskosten (+/- 40 %)	40.0 Mio. CHF (Aufwertung Publikumsanlagen und neue Gleisquerungen öV und Velo; Kosten für Veloparkierung, Zugänglichkeit, etc. in anderen Massnahmen eingerechnet)

Herleitung aus Lagebeurteilung

Mit dem geplanten Ausbau des Bahnangebots v.a. in Richtung Zürich steigt die regionale Bedeutung des Bahnhofs Wettingen. Dies erfordert eine stärkere Einbindung in das Busnetz mit zusätzlichen Angeboten. Die Busse müssen heute im Umfeld des Bahnhofs zum Teil Umweg- und Schlaufenfahrten fahren (negativ hinsichtlich Reisezeiten und Attraktivität). Zudem wird das heutige Angebot an Velostellplätzen dem künftigen Potenzial nicht gerecht.

Abhängigkeiten zu weiteren GVK-Massnahmen

- Kapazitätsausbau Bushauptachsen (BB01)
- Tangentiale Buslinie Höhtal – Wettingen (BB02)
- Busbevorzugung öV-Hauptkorridore (BB05)
- Velovorzugsroute Killwangen – Baden (FV03)
- Schwachstellen Haupttroutennetz Raum Wettingen/ Neuenhof (FV09)
- Ausbau und Aufwertung Veloparkierung (FV13)
- Erweiterung Verkehrsmanagement (SB01)

Wirkung und Zielbeitrag der Massnahme BB08

- Wirkung**
- Der Bahnhof Wettingen wird als Umsteigepunkt zwischen Bus und Bahn gestärkt, sowohl durch kürzere Umsteigebeziehungen als auch durch eine optimierte Führung der Buslinien. Damit werden einerseits attraktivere öV-Verbindungen (v.a. Richtung Zürich) geschaffen, andererseits wird der heutige regionale Hauptknoten Bahnhof Baden entlastet und damit das gesamte regionale öV-System stabiler.
 - Die Aufwertung der Verkehrsdrehscheibe stärkt den öV vor allem für den östlichen Teilraum und aus Richtung Höhtal/Surbtal als attraktive Alternative zum MIV und trägt damit zu einer flächensparenden Mobilität bei.
 - Die Aufwertung der Verkehrsdrehscheibe erhöht die Standortgunst auch auf den angrenzenden Arealen und fördert damit eine attraktive und dichte Siedlungsentwicklung im Bahnhofsumfeld.



Leistungsfähiges und vernetztes öV-System



Flächensparende Mobilität



Siedlungsentwicklung an gut erreichbaren Orten

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

Wirkung und Zielbeitrag des Handlungsfelds Bahn und Bus

Mit der Umsetzung aller Massnahmen des Massnahmenfächers GVK 2040¹, 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.

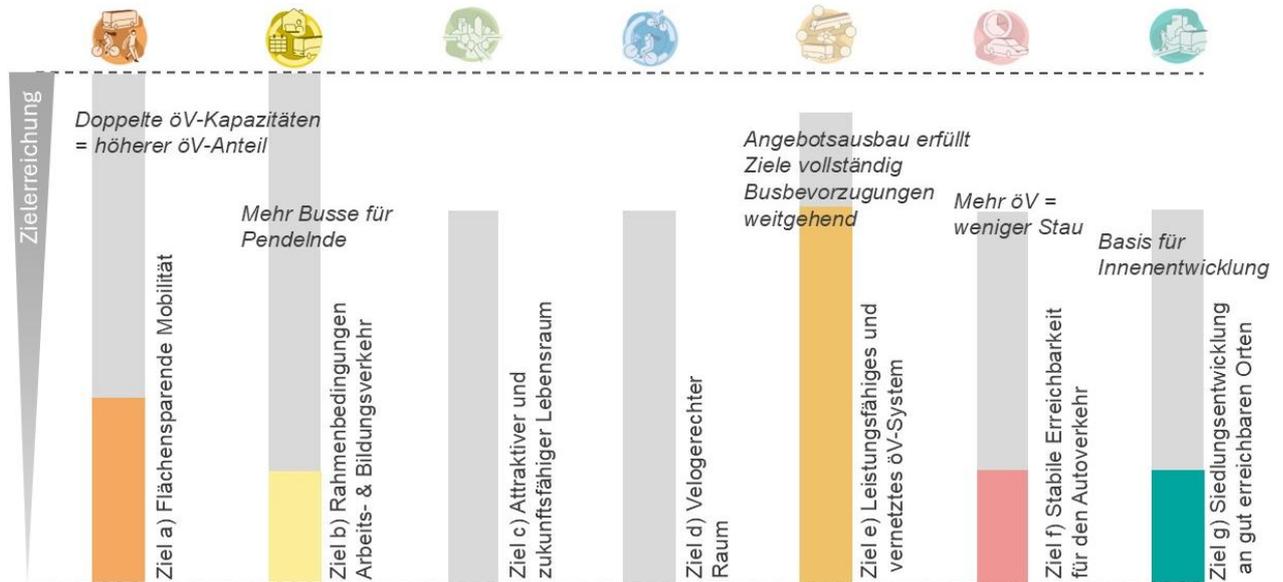
Von den elf Massnahmen des Handlungsfelds Bahn und Bus erzielen der Ausbau des Busangebotes auf Hauptachsen (BB01), die tangentielle Buslinie Ehrendingen – Wettingen (BB02) und die Busbevorzugung (BB05) die grösste Wirkung. Die tangentielle Buslinie Wettingen – Dättwil (BB03) stiftet einen mittleren Wirkungsbeitrag.

¹ 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

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.



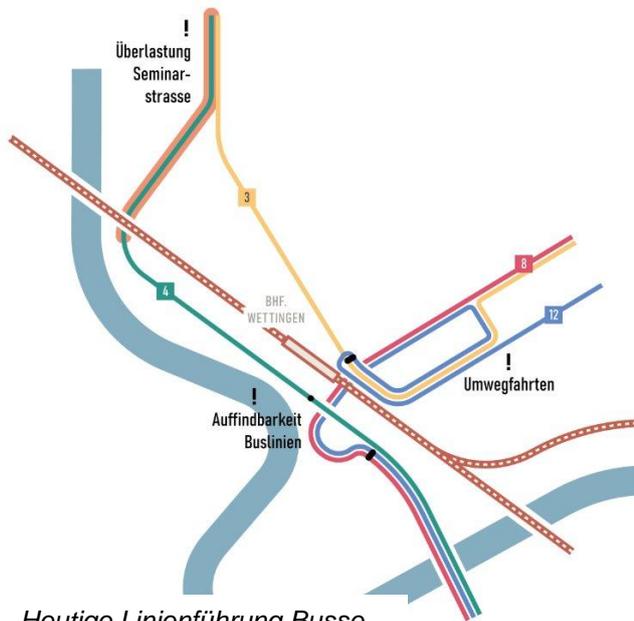
Weiterführende Dokumente / Links

- [Verkehrsdrehscheiben \(admin.ch\)](#)

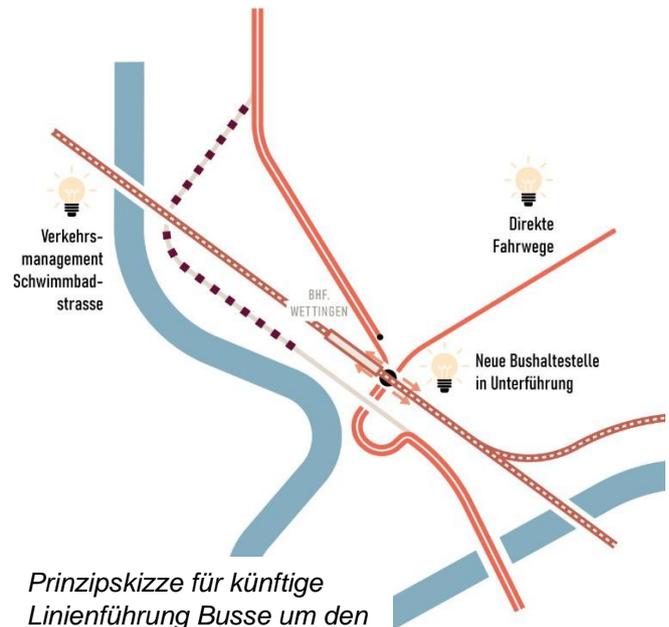
Ergänzende Informationen

Im Raum Wettingen bestehen aus Sicht ÖV verschiedene Defizite. Aufgrund der heute bestehenden Infrastruktur im Bereich des Bahnhofs Wettingen ist die Fahrbeziehung Wettingen-Neuenhof und die Anbindung des Bahnhofs nur mit wenig attraktiven Umwegen möglich. Die Bushaltestellen befinden sich beidseits des Bahnhofs, was die Auffindbarkeit erschwert und zu teilweise unattraktiven Umsteigewegen führt. Zudem ist der Knoten Brückenkopf Ost in den Hauptverkehrszeiten überlastet, was zu Rückstau in der Seminarstrasse führt. Mit der heutigen Linienführung bestehen kaum Möglichkeiten, diese Situation zu entschärfen. Deshalb wird vorgeschlagen, im Rahmen der Aufwertung der Verkehrsdrehscheibe Wettingen die Busführung anzupassen: Die Streckenführung soll direkt erfolgen (via Seminarstrasse anstelle der Schwimmbadstrasse). In der bestehenden Unterführung wird die Errichtung einer neuen Bushaltestelle mit Zugang auf die Bahnperrens vorgeschlagen. Dies erlaubt die Einrichtung von Verkehrsmanagementmassnahmen auf der Schwimmbadstrasse und somit die Entschärfung der Rückstausituation auf der Seminarstrasse. Zudem entfallen die Umwegfahrten zur Anbindung des Bahnhofs und die Haltestellenanordnung wird vereinfacht.

Ergänzende Informationen



Heutige Linienführung Busse um den Bahnhof Wettingen



Prinzipskizze für künftige Linienführung Busse um den Bahnhof Wettingen

Ergänzende Informationen

Die folgende Abbildung zeigt, wie eine solche Lösung funktional denkbar wäre. Wichtig ist die zeitnahe Abstimmung mit dem Gestaltungsplan Bahnhofareal (u.a. Rampenanlagen). Das Projekt ist komplex und bezüglich Machbarkeit im Detail zu prüfen. Eine weitere Herausforderung stellen die Auswirkungen auf die Perronanlagen und allfällige Anpassungen am Bahnhofslayout dar. Im Bereich des Bahnhof Wettingen ist auch für die Velovorzugsroute eine attraktive Querung der Bahngleise zu finden. Synergien zwischen einer neuen Busführung und der Velovorzugsroute sind zu prüfen.

Bereinigter Entwurf nach Online-Partizipation



Bereinigter Entwurf nach Online-Partizipation

Im Rahmen des Agglomerationsprogramms Aargau-Ost der 5. Generation wurde die Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Wettingen ebenfalls vertieft untersucht.

Nachfolgender Konzeptplan und die dazu gehörenden Erläuterungen aus dem Aggloprogramm zeigen die Stossrichtungen für die künftige Weiterentwicklung auf und sind zwischen Gemeinde und Kanton abgestimmt.

- Am Bahnhof Wettingen werden im Horizont 2040 vier IR-Abfahrten und zwei RE-Abfahrten pro Stunde angeboten
- An der Verkehrsdrehscheibe erfolgt eine Verknüpfung mit dem S-Bahn-Angebot und dem Busangebot, und zwar auf beiden Seiten des Bahnhofs
- beidseitige B+R-Anlagen, Kurzzeitparkplätze, Sharing- und Taxiangebote vorhanden.
- Die Verkehrsdrehscheibe ist gut ins Fuss- und Velowegnetz eingebunden
- Sichtbar wird dies zum einen durch die kantonale Velovorzugsroute (nördlich) entlang der Gleisanlage und die Veloverbindung entlang des Gewerbegebiets (südlich der Gleisanlage) sowie die beiden Gleisquerungsmöglichkeiten in Form von Unterführungen
- Der Bahnhofplatz befindet sich nordöstlich der Gleise. Auf der gleichen Seite ist auch eine deutliche Siedlungsentwicklung mit Mischnutzungen in hoher Dichte vorgesehen, hierzu besteht der Gestaltungsplan «Bahnhofareal»
- Durch den angrenzenden Limmatraum bestehen auch nahe Grün- bzw. Freiflächen.

