

# MOBILITÄT

Gesamtverkehrskonzept  
Raum Baden und Umgebung

Gesamtbericht  
(Stand 28.5.25)

Departement  
Bau, Verkehr und Umwelt

# Zusammenfassung

Das Gesamtverkehrskonzept zeigt, mit welchen aufeinander abgestimmten Massnahmen in den fünf Handlungsfeldern "Bahn und Bus", "Fuss- und Veloverkehr", "Strassennetz und Betrieb", "Stadt- und Freiraum" sowie "Mobilitätsmanagement" – also über alle Verkehrsmittel – die Mobilität der Zukunft im Raum Baden und Umgebung gestaltet werden soll.

- Alle relevanten Unterlagen zum Gesamtverkehrskonzept Raum Baden und Umgebung sind auf der [Projektwebsite des Kantons](#) verfügbar.

## Projektziele und Planungsprozess

Mit dem rGVK Ostaaargau (OASE) 2040 hatte der Kanton Aargau bis 2019 untersucht, wie die Menschen im östlichen Kantonsteil mit dem erwarteten Bevölkerungs- und Verkehrswachstum auch zukünftig mobil bleiben können. Übergeordnete Projektziele waren dabei die Entlastung der Zentren Baden und Brugg sowie die bessere Anbindung des Unteren Aaretals an die Nationalstrasse. Der Grosse Rat hatte im Mai 2021 gestützt auf diese Arbeiten verschiedene Infrastrukturvorhaben im Richtplan auf die Stufe Zwischenergebnis angehoben und im Richtplankapitel M1.2 «Regionales Gesamtverkehrskonzept Ostaaargau» verbindliche Planungsgrundsätze und -anweisungen beschlossen. Im Raum Brugg wurde zudem die Zentrumsentlastung als Kantonsstrassenvorhaben und das Velonetz im Richtplan festgesetzt.

Die öffentliche Diskussion zum rGVK Ostaaargau im Raum Baden hatte gezeigt, dass die vorgeschlagenen Infrastrukturmassnahmen (insbesondere Zentrumsentlastung, neue Limmattalbrücke und Limmattalbahn) kontrovers beurteilt werden. Der Grosse Rat hat deshalb den Regierungsrat beauftragt, die Planung im Raum Baden und Umgebung in einem weiteren Schritt bis zur Festsetzungsreife voranzutreiben. Das federführende Departement Bau, Verkehr und Umwelt hat daraufhin einen Planungsprozess für ein umfassendes Gesamtverkehrskonzept initiiert. Dieser sollte alle Verkehrsmittel und auch die Schnittstelle zur Raumentwicklung einbeziehen. Der Planungssperimeter umfasste 9 Gemeinden, als Planungshorizont wurde das Jahr 2040 definiert.

Der Planungsprozess wurde von einem für den Kanton Aargau in diesem Ausmass neuartigen Partizipationsprozess begleitet. Gemeinden und Bevölkerung im Raum Baden und Umgebung wurden in mehreren Gremien einbezogen – mit einem ergebnisoffenen Ansatz und innerhalb eines klar definierten Gestaltungsspielraums. Der Prozess dauerte von 2022 bis 2025 und war in fünf Phasen gegliedert: Lagebeurteilung, Ziele und Erfolgskriterien, Spielräume, Massnahmenentwicklung, Umsetzungsplanung. Die Partizipation mit 12 Begleitgruppensitzungen und 5 Mobilitätskonferenzen (MoK), jeweils mit anschliessender Online-Partizipation hat die Inhalte geprägt und verbessert. Zahlreiche Anliegen der Region sind eingeflossen; das Verständnis für den Prozess und die Inhalte konnten geschärft werden.

## Lagebeurteilung: Fünf zentrale Herausforderungen

Die heutige Situation wurde anhand von Begehungen zusammen mit den Gemeinden vor Ort und anhand von verschiedenen Datengrundlagen beurteilt. Zudem wurde primär anhand des [kantonalen Verkehrsmodells](#) beurteilt, wie sich die Lage bis 2040 entwickelt, wenn keine Massnahmen ergriffen werden (Trendentwicklung). Die detaillierten Erkenntnisse wurden an der ersten Mobilitätskonferenz (MoK 1) diskutiert und anschliessend im Mai 2023 in einer [Broschüre](#) beschrieben. Sie lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Der Verkehr im Perimeter ist aus regionaler Sicht mehrheitlich hausgemacht, der Durchgangsverkehr<sup>1</sup> durch den [ganzen Raum](#) ist klein. 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. Das bestätigte auch die durchgeführte [Nummernschilderhebung](#).
- Die Verkehrsmittelwahl dieses grösstenteils hausgemachten Verkehrs unterscheidet sich innerhalb des Raums beträchtlich. In der Stadt Baden und innerhalb des östlichen Teilraums Wettingen-Neuenhof-Killwangen wird bei rund der Hälfte aller Wege das Velo oder der öV genutzt. Im Siggenthal wählen dagegen zwei Drittel das Auto, auch für Fahrten Richtung Baden und Zürich. Auf tangentialen Beziehungen, z.B. vom Höhtal nach Wettingen, und beim regionalen Quell-/Zielverkehr (z.B. vom Rohrdorferberg oder vom Unteren Aaretal in den Raum Baden und Umgebung oder von Wettingen Richtung Zürcher Limmattal) nutzen sogar 80% oder mehr das Auto.
- Die Kreuzungen beidseits der Limmatbrücken, v.a. die Kreuzung auf der östlichen Seite der Hochbrücke Baden (Brückenkopf Ost), sind während der Spitzenzeiten überlastet, es kommt zu teilweise langen Staus. Mit der bis ins Jahr 2040 prognostizierten Zunahme des Autoverkehrs (MIV) um 20% (Trendentwicklung) werden diese Überlastungen künftig deutlich länger dauern als heute.

### Knoten



### Prognostizierte Entwicklung der Stautunden an kritischen Kreuzungen bzw. Knoten bis 2040<sup>2</sup>

- Das öV-Angebot ist in der Region heute mit wenigen Ausnahmen gut und für den Veloverkehr stehen vielerorts Routen abseits der Kantonsstrassen zur Verfügung. Bereits für das Wachstum des öV im Trendzustand<sup>3</sup> reichen die heutigen Kapazitäten auf dem Busnetz aber nicht mehr. Die Engpässe an den vorangehend beschriebenen kritischen Kreuzungen behindern zudem nicht nur den Autoverkehr: Die Velorouten aus den umliegenden Gemeinden Richtung Baden weisen gerade an diesen Stellen Lücken auf, die Busse bleiben während der Hauptverkehrszeiten ebenfalls im Stau stecken. Das Potential von öV und Velo kann deshalb heute im regionalen Verkehr nicht ausgeschöpft werden.
- Die Kantonsstrassen verlaufen in den meisten Gemeinden durch das Siedlungsgebiet. Diese Strassen sind heute mehrheitlich auf den Autoverkehr ausgerichtet und für den Fuss- und Veloverkehr unattraktiv. Das erschwert auch die angestrebte Innenentwicklung in den gut mit dem öV erschlossenen Ortskernen. Auch diese Defizite werden beim prognostizierten Wachstum des Autoverkehrs ohne GVK-Massnahmen verschärft.

<sup>1</sup> Durchgangsverkehr: Fahrzeuge, die durch den betrachteten Raum hindurchfahren, ohne ihre Fahrt innerhalb des Gebiets für eine Tätigkeit (wie zum Beispiel Einkaufen) zu unterbrechen.

<sup>2</sup> Knoten Boldi nördlich Siggenthalerbrücke, Knoten "Brückenkopf Ost" östlich Hochbrücke

<sup>3</sup> Verkehrliche Entwicklung bis 2040 ohne Massnahmen GVK

## Ziele: Sieben Ziele mit Erfolgskriterien als Richtschnur für das GVK

Die Zielsetzungen des GVK wurden im Rahmen der zweiten Mobilitätskonferenz (MoK 2) diskutiert und anschliessend von den Gesamt-Gemeinde- und Stadträten aller GVK-Gemeinden genehmigt. Die Behördendelegation hat mit Beschluss vom 30.05.2023 diese [sieben Ziele](#) für das GVK verabschiedet. Sie waren damit für den weiteren Prozess verbindlich und stellten ein wichtiges Fundament dar. Die Ziele werden konkretisiert durch Erfolgskriterien, welche ebenfalls in der oben erwähnten [Broschüre](#) beschrieben werden. Nachfolgend werden die Ziele kurz charakterisiert.



### Flächensparende Mobilität

Im Raum Baden und Umgebung sind die Menschen möglichst oft mit dem öffentlichen Verkehr (öV), dem Velo oder zu Fuss unterwegs. Dabei kombinieren sie bei Bedarf diese Verkehrsmittel und das Auto.

→ Wird das Ziel erreicht, nimmt das Aufkommen des Autoverkehrs gegenüber 2019 nicht mehr weiter zu (Plafonierung), der gesamte Mehrverkehr aus der Bevölkerungsentwicklung wird durch öV sowie Fuss- und Veloverkehr abgedeckt.



### Rahmenbedingungen Arbeits- und Bildungsverkehr

Auszubildende von überkommunalen Schulen und Erwerbstätige können ihre Mobilität unter Rahmenbedingungen gestalten, die die Nutzung von flächensparenden Verkehrsmitteln begünstigen und das Verkehrsaufkommen während der Hauptverkehrszeiten reduzieren.



### Attraktiver und zukunftsfähiger Lebensraum

Die Strassenräume sind innerorts Bestandteil von lebenswert und klimagerecht gestalteten Siedlungsräumen, in welchen sich alle Verkehrsteilnehmenden sicher fühlen. Die Siedlungsgebiete werden durch den Schwerverkehr möglichst wenig tangiert.

→ Das Ziel soll für alle Ortsdurchfahrten verfolgt werden. Da bei Verkehrsmengen über 20'000 Autos pro Tag (v.a. bei gleichzeitig hohem Schwerverkehrsanteil) eine Aufwertung schwierig ist, soll die Verkehrsmenge auf Ortsdurchfahrten wenn möglich reduziert werden.



### Velogerechter Raum

Das Veloverkehrsnetz im ganzen Raum erschliesst die wichtigen Zielorte durchgängig, direkt und attraktiv. Menschen aller Generationen bewegen und fühlen sich darauf sicher.

→ Wichtig ist ein zusammenhängendes Netz von hoher Qualität, ergänzt mit Abstellanlagen an wichtigen Zielorten.



### Leistungsfähiges und vernetztes öV-System

Auf den wichtigen Beziehungen innerhalb des Raums und zu den angrenzenden Räumen besteht ein zuverlässiges, direktes und komfortables öV-Angebot, das mit anderen Fortbewegungsarten vernetzt ist.

→ Die Qualität eines öV-Angebotes misst sich insbesondere an der Dichte des Fahrplans (Anzahl Abfahrten) mit genügend Kapazität, kurzen Fahrzeiten mit vielen Direktverbindungen sowie einem zuverlässigen Betrieb (wenig Verlustzeiten).



### Stabile Erreichbarkeit für den Autoverkehr

Die Reisezeiten mit dem Auto innerhalb der Region sind planbar, die heutige Erreichbarkeit bleibt damit erhalten.

→ Wichtig ist die Planbarkeit, vor allem für den gewerblichen Verkehr. Die Reisezeiten schwanken über den Tagesverlauf möglichst wenig.



### Siedlungsentwicklung an gut erreichbaren Orten

Das Siedlungswachstum erfolgt in gut bis sehr gut mit dem öV erschlossenen Gebieten. Möglichst viele Alltags- und Freizeitaktivitäten sind in Fuss- oder Velodistanz zum Wohnort erreichbar.

## Spielräume und Lösungsansätze: Das Machbare ausloten

Anlässlich der dritten Mobilitätskonferenz (MoK 3) wurden für die [fünf Handlungsfelder die Spielräume und Lösungsansätze](#) thesenartig ausgelotet. Anschliessend wurden verschiedene Thesen weiter vertieft und mit der Begleitgruppe und Behördendelegation diskutiert. Im Hinblick auf die Massnahmenentwicklung konnten insbesondere die folgenden Erkenntnisse zu den vorhandenen Spielräumen gewonnen werden:

- In vielen Ortsdurchfahrten ist von Fassade zu Fassade grundsätzlich viel Spielraum für eine Neugestaltung vorhanden, diese können mit koordinierten Gesamtkonzepten unter Einbezug von privaten Grundeigentümern genutzt werden. Temporeduktionen eröffnen zusätzlich punktuell Spielraum für höhere Aufenthaltsqualität, vergrössern aber nicht die Fläche für Umgestaltungen oder verbessern die Aufwertung von Fuss- und Veloverkehr.
- Die Führung des Veloverkehrs auf schwach belasteten (Gemeinde-)Strassen wäre grundsätzlich wünschenswert. In den äusseren Bereichen des Perimeters sind solche Routen abseits der Kantonsstrasse oft möglich, im Kern (v.a. in der Innenstadt von Baden) dagegen aufgrund der Topographie kaum. Hier müssen die Velo-Routen auf der Kantonsstrasse verbessert werden.
- Mit dem geplanten Ausbau des Bahnangebotes werden ca. 2040 mehr Züge auch ab Wettingen und Turgi fahren. Zusammen mit neuen Buslinien können dort künftig mehr Menschen zwischen Bahn und Bus umsteigen, was den heute einzigen starken öV-Knoten Baden entlastet.
- Wächst der Autoverkehr wie angestrebt nicht weiter an (Plafonierung), dann sinkt sein Anteil am gesamten Verkehr bis 2040 von heute 58% auf 44%. Diese im Ziel «Flächeneffiziente Mobilität» vorgesehene Verschiebung der Verkehrsmittelanteile ist ambitioniert, aber realistisch: In den Städten Winterthur, Luzern und St. Gallen liegt der Autoverkehrsanteil heute bei 40-47% und bei einem Bevölkerungswachstum um 30% wird der Raum Baden und Umgebung 2040 ähnlich gross und dicht sein wie diese drei Städte.
- Neben den Ausbauten von öV und Veloverkehr spielen auch «Quartiere der kurzen Wege» sowie nachfrageseitige Massnahmen (Parkplatz- und Mobilitätsmanagement) eine wichtige Rolle, um die angestrebte Verlagerung vom Autoverkehr auf andere Mobilitätsformen zu erreichen.

Zu den Spielräumen bzgl. der grösseren Infrastrukturmassnahmen im öV und im Strassennetz wurden nach der MoK 3 im Juni 2023 vertiefte Untersuchungen durchgeführt und mit der Begleitgruppe diskutiert. Aufgrund dessen hat die Behördendelegation das Lösungsspektrum in diesen Themen geschärft:

- **öV-Korridore: Ausbau öV durch «Starke Busachsen» zielführend**  
Das Planungsteam hat untersucht, ob in den verschiedenen Siedlungskorridoren um Baden – Killwangen-Baden, Siggenthal-Baden, Baden-Dättwil( – Mellingen Heitersberg) – bereits im GVK-Zeithorizont 2040 ein Systemwechsel vom Bus auf schienengebundene Verkehrsmittel nötig und sinnvoll ist. Dazu wurden die Wechselwirkungen zwischen Siedlungsdichte und öV-Angebot vertieft, Gespräche mit den betroffenen Gemeinden geführt und auch die Erfahrungen vergleichbarer städtischer Regionen in der Schweiz (v.a. Winterthur, Luzern, Glattal) einbezogen. Die Behördendelegation kam gestützt darauf zum Schluss, dass der öV mindestens bis 2040 besser gefördert werden kann, wenn das bestehende Busnetz weiterentwickelt wird. Die nötigen Massnahmen sollen deshalb für das zugrundeliegende Konzept «Starke Busachsen» (inkl. Busbevorzugung) entwickelt werden. Die detaillierte Begründung ist in einem Faktenblatt dokumentiert.
- **Zentrumsentlastung ZEL: Drei Optionen**  
Strassennetzergänzungen sollen – soweit Bedarf besteht – nur zur Entlastung der besonders stark belasteten Ortsdurchfahrten in Nussbaumen und Baden sowie der kritischen Kreuzungen (v.a. Brückenkopf Ost) in Betracht gezogen werden. Nur solche Lösungsansätze sind mit den Zielsetzungen (v.a. Ziel «Flächeneffiziente Mobilität») grundsätzlich vereinbar. Im Vordergrund stehen Lösungen für den Zubringerverkehr zur A1 aus dem Unteren Aaretal / Siggenthal und dabei insbesondere die beiden Korridore Zentrumsentlastung kurz (ZEL kurz) und lang (ZEL lang). Die detaillierte Begründung ist in einem Faktenblatt dokumentiert. Aufgrund der Rückmeldungen aus dem 4. Partizipationszyklus hat die Behördendelegation an der Sitzung vom 6. September 2024 beschlossen, zusätzlich auch die Variante mit einer ZEL lang + (ZEL lang mit Umfahrung Untersiggenthal) vertieft prüfen zu lassen. Falls eine ZEL nötig würde, stünden diese drei Optionen einer ZEL zur Verfügung: ZEL kurz, ZEL lang, ZEL lang +).

## Massnahmen: Der regionale Massnahmenfächer im Überblick

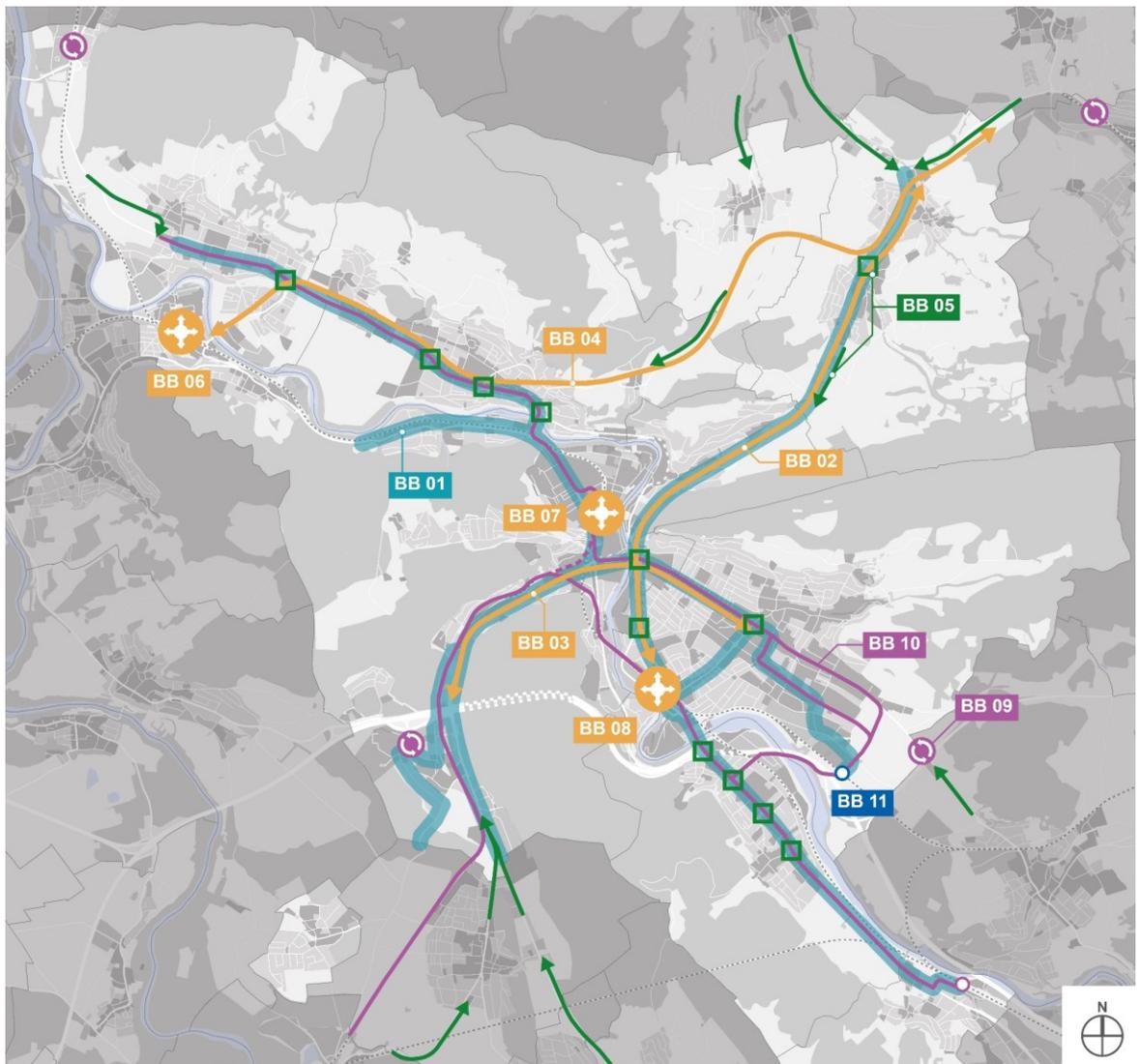
Die Massnahmen wurden an der vierten Mobilitätskonferenz (MoK 4) vorgestellt und diskutiert. Nachfolgend ist der bereinigte Massnahmenfächer gegliedert nach den einzelnen [Handlungsfeldern](#) erläutert. Die einzelnen Massnahmen sind mit ihren Kurzbezeichnungen in Text und Karte dargestellt.

### Handlungsfeld Bahn und Bus

Das in den Zielen angestrebte leistungsfähige und vernetzte System des öffentlichen Verkehrs soll weiterhin auf starken Busachsen aufbauen, welche optimal mit dem Bahnangebot vernetzt sind. Es soll aber ausgebaut werden, damit der öV seinen Anteil am gesamten Verkehr deutlich erhöhen kann. Der regionale Massnahmenfächer zu diesem Handlungsfeld beinhaltet die folgenden Massnahmen:



- Der Bund plant in seinem [Strategischen Entwicklungsprogramm \(STEP\)](#) gemäss Planungsstand für den Ausbauschritt 2035 mehr Zugabfahrten ab Wettingen und Turgi. Das eröffnet die Chance, den heute einzigen, starken, aber überlasteten öV-Knoten Bahnhof Baden zu entlasten, indem künftig mehr Menschen in Wettingen und Turgi umsteigen.
- Aufbauend darauf wurde das Konzept «Starke Busachsen» entwickelt. Die bestehenden, radial auf das Zentrum Baden zulaufenden Buslinien werden weiter gestärkt. Künftig werden mehr und teilweise grössere Busse auf diesen Linien verkehren (**BB01**). Zusammen mit neuen tangentialen Buslinien (vgl. unten) werden die öV-Kapazitäten gegenüber heute verdoppelt. Auf den Hauptachsen sollen die Busse künftig häufiger verkehren (z.B. alle 7.5 Minuten). Dieser dichte, städtische Takt macht den öV attraktiver, so dass mehr Menschen mit dem öV unterwegs sein werden.



Übersicht Massnahmen Handlungsfeld Bahn und Bus

- Aufgrund des erwähnten Bahnausbaus werden zudem neue tangentielle Buslinien vorgeschlagen, damit Menschen aus Richtung Hötal/Surbtal am Bahnhof Wettingen Richtung Zürich ([BB02](#)) bzw. am Bahnhof Turgi Richtung Aarau-Olten ([BB04](#)) umsteigen können. Diese und die tangentielle Buslinie Wettingen-Dättwil über den Schulhausplatz ([BB03](#)) schaffen zudem neue Direktverbindungen, so dass der Bus gegenüber dem Auto auf diesen Beziehungen attraktiver wird.
- Starke Busachsen sind nur möglich, wenn die Busse auch zuverlässig verkehren. Dazu werden weitere Busbevorzugungen auf Strecken (Busspuren) und an Kreuzungen umgesetzt ([BB05](#)). Ziel ist es, dass alle Busse in der Region auch in den Pendlerzeiten gemäss Fahrplan unterwegs sind.
- Damit an den drei künftig wichtigen öV-Drehscheiben in Baden, Wettingen und Turgi optimale Umsteigebeziehungen zwischen Bahn und Bus, aber auch zum Fuss- und Veloverkehr angeboten werden können, werden sie mit geeigneten Massnahmen aufgewertet ([BB06](#), [BB07](#), [BB08](#)).
- Ausserdem sollen einzelne öV-Haltestellen am Perimeterrand (z.B. Siggenthal Station, Niederweningen) als Verkehrsdrehscheiben für den Umstieg vom Auto auf den öV gestärkt werden ([BB09](#)). Die zusätzlichen Parkplätze an diesen Standorten sollen im Zentrum kompensiert werden.

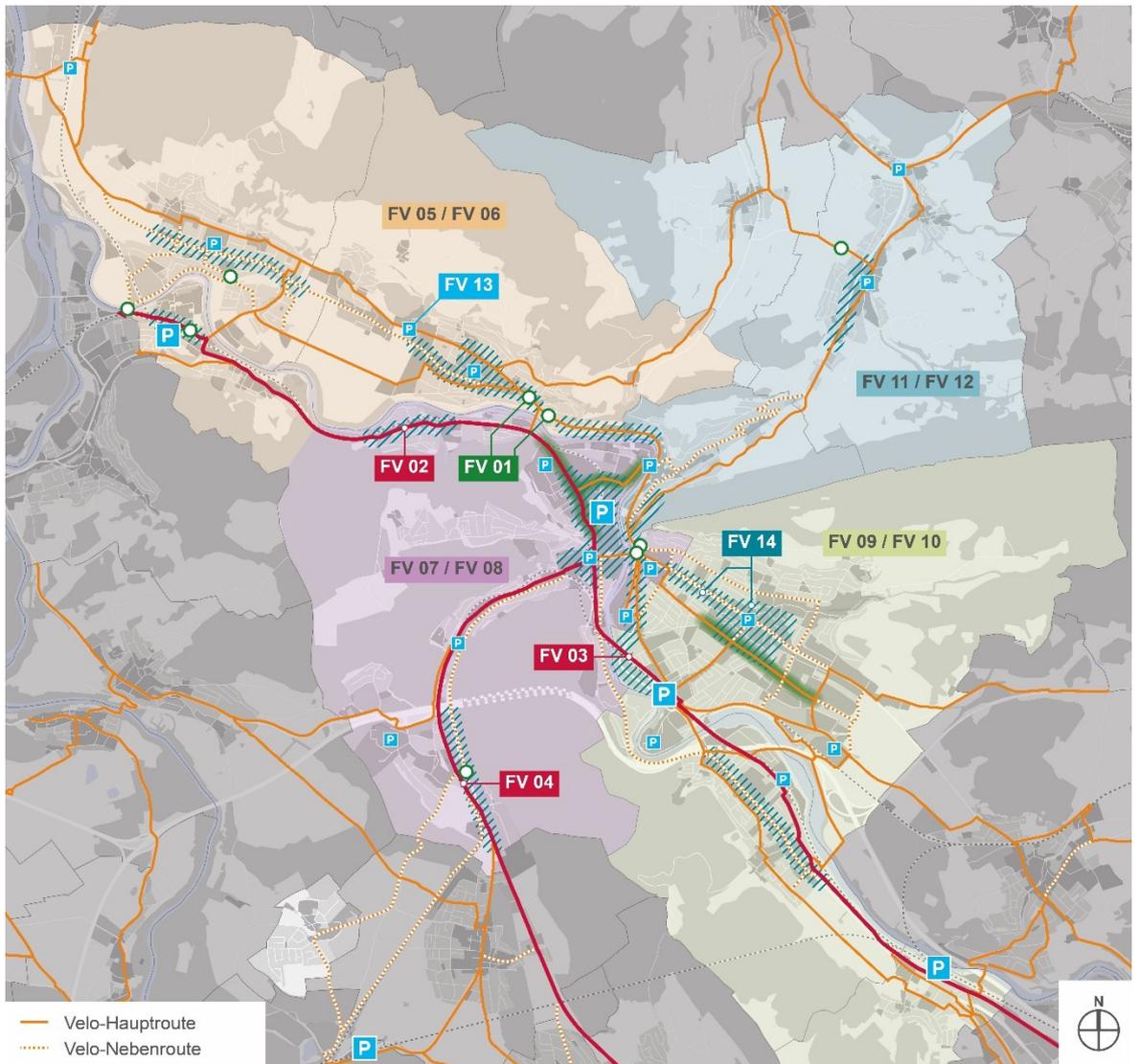
Längerfristig – also nach 2040 – kann je nach Siedlungsentwicklung die zusätzliche öV-Nachfrage mit Buslinien nicht mehr in der notwendigen Qualität gedeckt werden. Es ist denkbar, dass dann die Kapazitäten und der Komfort von schienenengebundenen Verkehrsmitteln notwendig sein werden. Deshalb soll im Rahmen des GVK – ergänzend zur Weiterentwicklung des Busnetzes – der Raum für Tramkorridore gesichert werden ([BB10](#)), eine neue S-Bahn-Station Tägerhard ([BB11](#)) wird aufgrund einer möglichen kurzfristigen Unternehmensansiedlung losgelöst vom GVK weiterverfolgt.

## Handlungsfeld Fuss und Velo

Um das Ziel «Velogerechter Raum» zu erreichen und damit mehr Menschen auf das Velo zu bringen, braucht es ein zusammenhängendes, dichtes, direktes und sicheres Velonetz. Der regionale Massnahmenfächer zu diesem Handlungsfeld beinhaltet insbesondere die folgenden Massnahmen:



- Das definierte regionale Velonetz baut auf dem heutigen kantonalen Netz auf und ergänzt dieses. Es gliedert sich in drei Kategorien: Velovorzugsrouten decken als neues «Premiumprodukt» Beziehungen mit besonders hoher Nachfrage ab. Haupttrouten verbinden die Wohngebiete mit den Zentren und wichtigen Zielen der Region in einem lückenlosen Netz. Nebenrouten ergänzen mit sicheren Infrastrukturen auf stark befahrenen Ortsdurchfahrten sowie mit tangentialen Verbindungen. Nach Möglichkeit werden Velorouten abseits stark befahrener Strassen geführt, insbesondere in der räumlich engen Situation im Regionalzentrum Baden ist das aber nicht immer möglich.
- Wo umfassende Massnahmen kurzfristig schwierig zu realisieren sind, wurden Sofortmassnahmen definiert ([FV01](#)).
- Die Linienführung der Velovorzugsrouten Killwangen-Baden ([FV03](#)) und Dättwil-Baden ([FV04](#)) sind unbestritten. Für die Route Baden-Brugg ([FV02](#)) standen zwei Varianten zur Diskussion, die in einem [Faktenblatt](#) dokumentiert wurden. Aufgrund der Rückmeldungen aus der MoK 4 und der online-Partizipation hat sich die Behördendelegation für die Variante Kappelerhof entschieden.
- Für das ganze Netz wurden differenzierte Qualitätsanforderungen definiert (v.a. Breiten, Führung an Kreuzungen). Anhand dieser Standards wurde das gesamte Netz auf Schwachstellen untersucht und Massnahmen zu deren Beseitigung vorgeschlagen. Diese sind als Massnahmenpakete je Teilraum für die Haupttrouten ([FV05](#), [FV07](#), [FV09](#), [FV11](#)) und die Nebenrouten ([FV06](#), [FV08](#), [FV10](#), [FV12](#)) gruppiert. Viele Massnahmen lassen sich eigenständig umsetzen, einige müssen mit anderen koordiniert werden (z.B. Aufwertung Ortsdurchfahrten) oder sind nur mit einer Reduktion des Autoverkehrs möglich.
- Ein velogerechter Raum erfordert auch attraktive und sichere Velo-Abstellplätze, vor allem an wichtigen Zielorten. Der Bau von Veloabstellanlagen an solchen Standorten ist ein weiterer Teil des Massnahmenfächers.
- Zusätzlich zur Aufwertung der Infrastruktur soll die Velokultur gestärkt und der Veloverkehr im Alltag besser sichtbar sein. Die Gemeinden erhalten die Aufgabe, ihre kommunalen Velonetze besser auf das beschriebene kantonale Netz abzustimmen.
- Die Fussverkehrsverbindungen liegen primär in der Kompetenz der Gemeinden ([FV14](#)). Im Handlungsfeld Stadt- und Freiraum werden auch entsprechende Massnahmen an den Ortsdurchfahrten vorgeschlagen.



Übersicht Massnahmen Handlungsfeld Fuss- und Veloverkehr

### Handlungsfeld Strassennetz und Betrieb

Die Anforderungen an das vorhandene Strassennetz für den zukünftigen Zustand sind hoch:

- Gemäss Ziel «Flächensparende Mobilität» soll der Autoverkehr über die ganze Region auf dem heutigen Niveau (2019) plafoniert werden, der zusätzliche Verkehr aus dem Wachstum bis 2040 soll durch öV sowie Fuss- und Veloverkehr übernommen werden.
- Die Erreichbarkeit des Raums Baden und Umgebung mit dem Auto gegenüber heute soll stabil bleiben (Ziel «Stabile Erreichbarkeit für den Autoverkehr»), aber nicht verbessert werden (grundsätzlich Verzicht auf Kapazitätsausbau, kompatibel mit Ziel «Flächensparende Mobilität»).
- Der höhere Anteil von öV, Fuss- und Veloverkehr erfordert Massnahmen zu deren Attraktivitätssteigerung (z.B. breitere Radstreifen, Busspuren). Diese Massnahmen müssen in der engen Klus von Baden oft entlang der Kantonsstrassen realisiert werden, deren siedlungsverträgliche Aufwertung zusätzlich Raum erfordert (z.B. für Entsiegelungen, Baumpflanzungen, etc.).

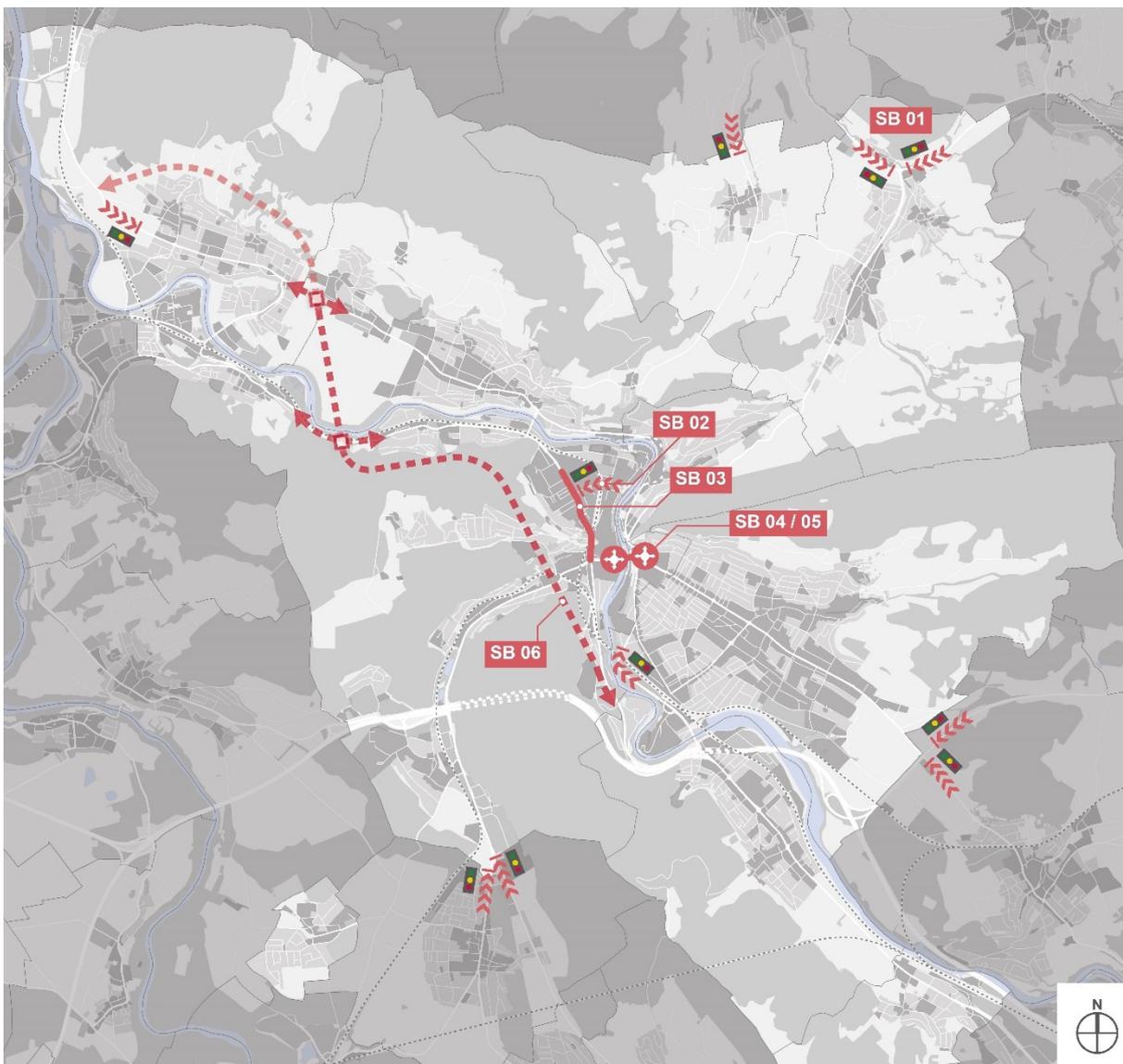


Die Kapazitäten des heute bestehenden Strassennetzes bleiben deshalb gestützt auf die Anforderungen von MIV, öV und Velo über den ganzen Raum gesehen auch in Zukunft weitgehend erhalten. Erst wenn die Ziele nicht erreicht werden, sind Strassennetzergänzungen in Betracht zu ziehen. Der regionale Massnahmenfächer zu diesem Handlungsfeld beinhaltet deshalb die folgenden Massnahmen:

- Während der Hauptverkehrszeiten fahren in Zukunft zu viele Autos in zu kurzer Zeit Richtung Regionalzentrum im Raum Baden. Mit zusätzlichen Dosieranlagen wird das Verkehrsmanagement ausgeweitet. So können Staus an den kritischen Kreuzungen zukünftig vermieden bzw. reduziert und der öV priorisiert werden ([SB01](#)). Als Gegenstück dazu sollen auch der aus den Parkhäusern

in der Innenstadt von Baden ausfahrende Verkehr während der Abendspitzenstunde stärker dosiert werden (**SB02**).

- An der Bruggerstrasse in der Innenstadt von Baden werden kurz- bis mittelfristig Optimierungen an LSA-Steuerung und Abbiegespuren vorgeschlagen, um Radstreifen verbreitern zu können (**SB03**). Die eigentlich nötige Veloinfrastruktur für die geplante Vorzugsroute bis in die Innenstadt von Baden kann aber ohne weitere Reduktion der Verkehrsbelastung auf den zentralen Abschnitten nur mit reduziertem Qualitätsstandard angeboten werden.
- Am Brückenkopf Ost werden kurzfristige Massnahmen zur Stärkung des öV (Busspuren) und des Veloverkehrs (Verbreiterung Hochbrücke) vorgeschlagen (**SB04**). Die damit verbundenen Optimierungen (Einbahnregime Schartenstrasse) verbessern auch den Verkehrsfluss des Autoverkehrs leicht, die Kreuzung bleibt allerdings auch dann hoch ausgelastet. Das Planerteam hat deshalb weitere mittelfristige Massnahmen vorgeschlagen. Diese wurden jedoch an der vierten Mobilitätskonferenz (MoK 4) und in der Online-Partizipation kontrovers und mehrheitlich kritisch diskutiert. Die Behördendelegation hat deshalb an der Sitzung vom 6. September 2024 entschieden, die Ausgestaltung der mittel- und langfristigen Massnahmen (**SB05**) erst nach dem Beschluss des Grossen Rats zum Gesamtverkehrskonzept ab ca. 2026 vertieft zu untersuchen. Dabei sollen auch die ebenfalls entwickelten langfristigen Optionen Bypass Nord-Süd-Verkehr, Umnutzung Hochbrücke mit neuer MIV-Limmatbrücke sowie neue öV-Brücke in die Überlegungen einbezogen werden.



Übersicht Massnahmen Handlungsfeld Strassennetz und Betrieb

Eine Strassennetzergänzung (Zentrumsentlastung, ZEL) ist in Betracht zu ziehen, falls die vorgesehenen Massnahmen des regionalen Massnahmenfächers 2040 umgesetzt sind, die Ziele des GVK aber nicht im erwarteten Masse erreicht werden. Als mögliche Strassennetzergänzungen standen 3 Optionen zur Diskussion (vgl. oben). Um den Spielraum für eine allfällige Ergänzung des Massnahmenfächers um eine ZEL zu sichern, wurden die drei Optionen vertieft auf Machbarkeit und Auswirkungen untersucht. Dabei standen folgende Abwägungen im Fokus:

- Bauliche und umweltrechtliche Machbarkeit
- Verkehrliche Wirkungen (Mehr- und Minderbelastungen auf dem Strassennetz, insbesondere auf Ortsdurchfahrten)
- Beitrag zur Zielerreichung (zusätzliche positive und negative Wirkungen auf die sieben definierten Ziele gegenüber dem Massnahmenfächer GVK ohne ZEL)
- Wirtschaftlichkeitsbetrachtung (volkswirtschaftliche Kosten und Nutzen).

Die fachlichen Arbeiten haben gezeigt, dass die Ergänzung des GVK-Massnahmenfächers für 2040 um eine Zentrumsentlastung dazu beitragen würde, die angebotsseitigen Ziele – einen attraktiven und zukunftsfähigen Lebensraum, eine velogerechte Region, stabilere Reisezeiten für MIV und öV – in Teilen der Region noch besser zu erreichen. Insbesondere könnten – je nach Variante – die Belastungen der Bruggerstrasse in Baden, der Landstrasse Nussbaumen sowie der Landstrasse Untersiggenthal deutlich reduziert werden. Damit würden die jeweils entlasteten Ortsdurchfahrten weniger trennend wirken und könnten umfassend siedlungsverträglich gestaltet werden. Die Stabilität des Verkehrsflusses würde für den öV und den MIV vor allem zwischen Siggenthal und Baden zunehmen.

Im Gegenzug würde die Ergänzung des Strassennetzes die Gefahr mit sich bringen, dass auf tangentialen Beziehungen – vor allem zwischen dem Unteren Aaretal bzw. dem Siggenthal und Limmattal – das Auto gegenüber öV und Velo gestärkt wird und das Ziel «Flächensparende Mobilität» nicht erreicht wird. Der durch die attraktive Route angezogene Verkehr kann zu neuen Engpässen führen, insbesondere am Knoten Hardacker (Station Siggenthal). Zudem würde die Zürcherstrasse zwischen südlichem Tunnelportal und A1-Anschluss Neuenhof deutlich stärker belastet, was die angrenzenden Siedlungsgebiete Klosterrüti und Webermühle stärker belasten kann (wobei die Topographie die zusätzlichen Immissionen deutlich mindert). In der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung bringen alle drei Varianten höhere jährliche Nutzen, aber eben auch noch höhere jährliche Kosten, so dass die Wirtschaftlichkeit abnimmt und gar negativ wird, insbesondere bei einer längeren Variante der Zentrumsentlastung.

Die Behördendelegation hat an der Sitzung vom 1. November 2024 gestützt auf diese fachlichen Erkenntnisse einstimmig beschlossen, die Variante "ZEL lang +" ausserhalb des "GVK-Massnahmenfächers 2040" und somit als mögliche langfristige Ergänzung weiterzuverfolgen ([SB06](#)). Die konkrete Projektierung einer ZEL soll dann erfolgen, wenn die geplante Umsetzungs- und Wirkungskontrolle zu den GVK-Massnahmen bis 2040 einen Bedarf dafür aufzeigt. Dafür wird die Behördendelegation bis im Sommer 2025 zusätzliche Kriterien fixieren. Die Variante "ZEL lang +" setzt sich aus zwei Teilen zusammen: der rund 5,3 Kilometer langen "ZEL lang" inklusive Brücke über die Limmat und Bruggerstrasse sowie einer rund 2,3 Kilometer langen Umfahrung Untersiggenthal ("+"). Letztere ist bereits als Zwischenergebnis im kantonalen Richtplan enthalten. Der Teil "ZEL lang" soll neu im Richtplan festgesetzt und gleichzeitig erste weitere Vertiefungen und Machbarkeitsuntersuchungen insbesondere zur Thermalwasserproblematik an die Hand genommen werden. Die älteren Richtplaneinträge zum Baldeggtunnel und zur "ZEL kurz" sollen aus dem Richtplan gestrichen werden.

Falls später eine Zentrumsentlastung realisiert würde, müssen auch die zusätzlich entlasteten Strassenabschnitte so umgestaltet werden, dass die Ziele des GVK in möglichst hohem Masse erreicht werden.

### **Handlungsfeld Stadt -und Freiraum**

Die Lagebeurteilung hat gezeigt, dass die Ortsdurchfahrten heute in vielen Gemeinden verkehrsorientiert gestaltet und teilweise von viel (Schwer-)Verkehr belastet werden. Die Strassen zerschneiden das Siedlungsgebiet, man hält sich ungern entlang der Strassen auf. ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr können nur bedingt attraktiver geführt werden, die Siedlungsentwicklung an gut erreichbaren Orten und das damit verbundene Potential für Quartiere der kurzen Wege kann nicht ausgeschöpft werden.



Der regionale Massnahmenfächer zu diesem Handlungsfeld beinhaltet insbesondere die folgenden Massnahmen:

- Die Räume um die Ortsdurchfahrten sind bereits heute meistens Ortszentren und eignen sich aufgrund ihrer guten Erschliessung für die Innenentwicklung. Wo eine hohe Dichte möglich ist (v.a. in Baden, Wettingen und Nussbaumen) sollen diese Gebiete zu Quartieren der kurzen Wege entwickelt werden ([SF01](#), [SF02](#), [SF03](#)). In diesen Räumen sollen künftig mehr Menschen leben und in Fussdistanz arbeiten, einkaufen und ihren Freizeitaktivitäten nachgehen können. Auch in weiteren zentralen Orten mit vorwiegend lokaler Bedeutung soll die Siedlungsentwicklung nach Innen verstärkt werden ([SF04](#)).



Übersicht Massnahmen Handlungsfeld Stadt- und Freiraum

- Die meisten Ortsdurchfahrten in der Region werden künftig gestützt auf das Ziel "attraktiver und zukunftsfähiger Lebensraum" mit entsprechenden Massnahmen umgestaltet ([SF05](#), [SF06](#), [SF07](#), [SF08](#), [SF09](#), [SF10](#), [SF11](#), [SF12](#), [SF13](#), [SF14](#), [SF15](#) und [SF16](#)).
  - Sie werden attraktiver und siedlungsverträglicher. Dies lädt zu vermehrtem Zufussgehen und Verweilen entlang der Ortsdurchfahrt ein.
  - Neue Bepflanzungen beschatten Aufenthaltsflächen und unterstützen die ökologische Vernetzung durch das Quartier.
  - Die Umgestaltung mindert die Trennwirkung und unterstützt so die gewünschte Siedlungsentwicklung.
  - Die Veloroute in Längsrichtung und die Fusswege über die Kantonsstrasse werden sicherer.

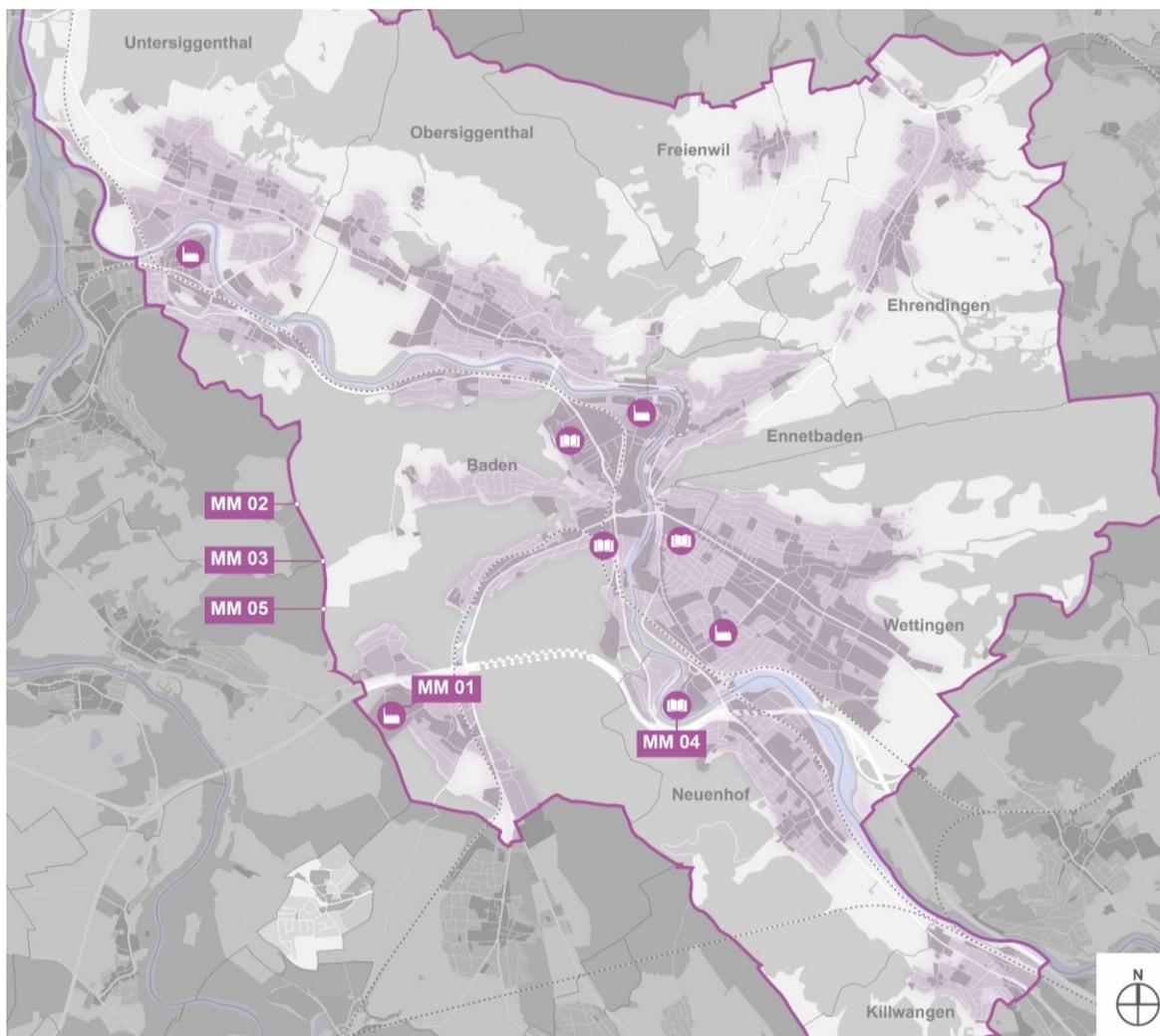
Die Umgestaltung ist nicht überall gleich: Viele Ortsdurchfahrten können auch bei den heutigen Verkehrsmengen siedlungsverträglicher gestaltet werden. Bei besonders konfliktreichen Ortsdurchfahrten (v.a. Landstrasse Nussbaumen, Bruggerstrasse Baden) ist das nur bedingt möglich. Bei der Umgestaltung der Ortsdurchfahrten kann zudem Tempo 30 als mögliche, abschnittsweise Massnahme zur besseren Siedlungsverträglichkeit der Kantonsstrasse explizit geprüft werden. Dabei sind jedoch bestimmte Bedingungen des Kantons zu berücksichtigen als auch das übergeordnete Bundesrecht einzuhalten.

## Handlungsfeld Mobilitätsmanagement

Damit die im Ziel «Flächensparende Mobilität» angestrebte Plafonierung des Autoverkehrs gelingt, braucht es die oben beschriebenen Infrastrukturmassnahmen (ohne ZEL). Die Erfahrung zeigt, dass es parallel auch Anreize bei den Verkehrsteilnehmenden selbst braucht, um die Anteile von öV sowie Fuss- und Veloverkehr zu erhöhen (Mobilitätsmanagement). Der regionale Massnahmenfächer zu diesem Handlungsfeld beinhaltet insbesondere die folgenden Massnahmen:



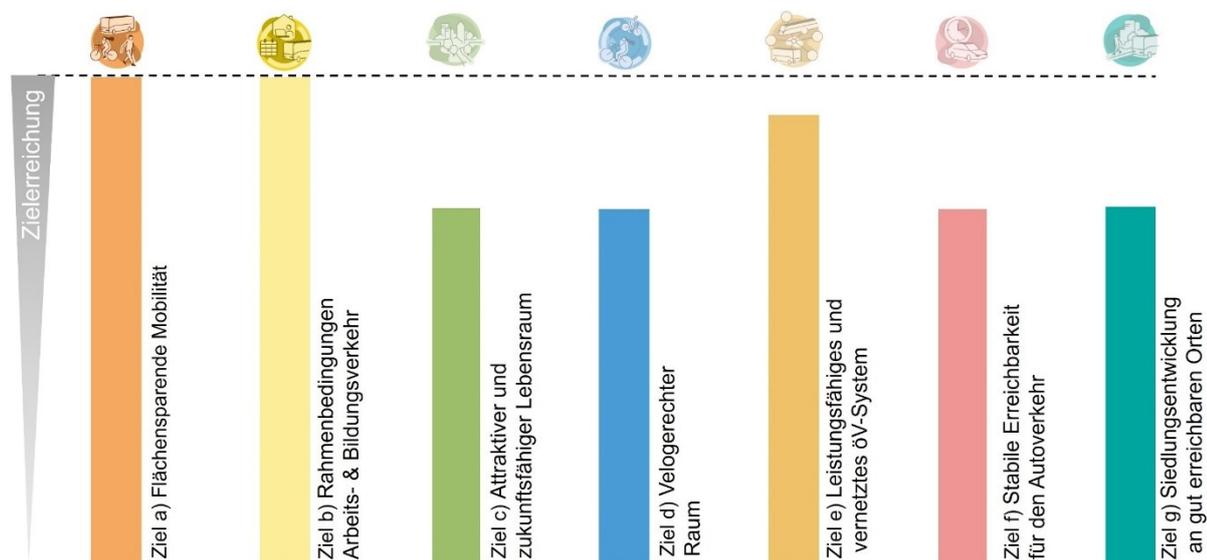
- Der Verkehr von Unternehmen (Pendelverkehr und Dienstfahrten) beeinflusst die regionale Verkehrssituation erheblich, v.a. während der Spitzenzeiten. Mittlere bis grössere Unternehmen sollen deshalb motiviert und (im Rahmen von Neubauvorhaben) verpflichtet werden, ihre Mobilität mittels betrieblichem Mobilitätsmanagement zu optimieren ([MM01](#)).
- In den kommunalen Bau- und Nutzungsordnungen werden die Regelungen zum Parkplatzbedarf bei Wohn- und Arbeitsnutzungen angepasst ([MM02](#)). Künftig sollen Bauherrschaften im Rahmen der kantonalen Gesetzgebung weniger Parkplätze erstellen müssen und die maximale Zahl soll an gut erschlossenen Lagen begrenzt werden.
- Das regionale Angebot an öffentlichen Parkplätzen und deren Bewirtschaftung (Gebührenhöhe, Dauerparkkarten) ist zu vereinheitlichen, die kommunalen Reglemente anzupassen und auf die angestrebte Verlagerung gemäss Ziel «Flächensparende Mobilität» auszurichten ([MM03](#)).
- Überkommunale Bildungseinrichtungen tragen zur hohen Auslastung von einzelnen Buslinien bei. Mit organisatorischen Massnahmen (z.B. Staffelung Unterrichtszeiten) sollen diese Spitzen im Ausbildungsverkehr geglättet werden ([MM04](#)).
- Kanton und Gemeinden sollen ihre Aktivitäten im Bereich von Kommunikation / Kampagnen / Beratung ausbauen, um Bevölkerung und Unternehmen für eine siedlungsgerechte Mobilität zu sensibilisieren ([MM05](#)).



Übersicht Massnahmen Handlungsfeld Mobilitätsmanagement

## Wirkungen und Kosten des Massnahmenfächers GVK 2040

Der vorgeschlagene Massnahmenfächer GVK 2040 umfasst insgesamt 49 Massnahmenblätter mit rund 200 aufeinander abgestimmten Einzelmassnahmen. Diese verteilen sich wie oben beschrieben auf alle fünf Handlungsfelder. Die Wirkungsbeurteilung hat gezeigt, dass bei Umsetzung des gesamten Massnahmenfächers zwei von sieben Zielen vollständig erreicht werden können.



Zielerreichung durch Massnahmenfächer GVK 2040 (ohne ZEL und langfristige Optionen)

Nicht vollständig, aber in hohem Masse erreicht werden die Ziele «Attraktiver und zukunftsfähiger Lebensraum», «Velogerechter Raum», «Leistungsfähiges und vernetztes öV-System», «Stabile Erreichbarkeit für den Autoverkehr» sowie «Siedlungsentwicklung an gut erreichbaren Orten». Vollständig erreicht wird das Ziel «Flächensparende Mobilität». Das bedeutet, dass die Belastung durch den Autoverkehr auf weiten Teilen des regionalen Strassennetzes nicht oder nur minimal gegenüber heute ansteigt. Im besonders stark belasteten Regionalzentrum Baden kann die Belastung gegenüber heute sogar leicht gesenkt werden, trotz des prognostizierten Bevölkerungswachstums um 30%.

Die Investitionskosten (inkl. Planung und Projektierung) für die Realisierung des Massnahmenfächers GVK 2040 werden auf 445 Mio. CHF<sup>4</sup> geschätzt (exkl. MwSt.). Der grösste Teil der Massnahmen soll im Rahmen der nächsten Generationen des Agglomerationsprogramms Aargau-Ost zur Mitfinanzierung angemeldet werden, für diese Massnahmen würden sich die Kosten von Kanton und Gemeinden um rund 30-40% reduzieren. Für den vorgeschlagenen Ausbau des regionalen Busnetzes wird zudem mit jährlich wiederkehrenden Kosten von 7 Mio. CHF (exkl. MwSt.) gerechnet.

Ergänzend zur Beurteilung der verkehrlichen Wirkungen wurden der volkswirtschaftliche Nutzen und die Kosten des Massnahmenfächers GVK 2040 ermittelt und gegenübergestellt. Demnach ist der Massnahmenfächer GVK 2040 volkswirtschaftlich sinnvoll. Jährlichen Gesamtkosten von 30 Mio. CHF (Investitions- und Betriebskosten) stehen jährliche Nutzen von 35 Mio. CHF gegenüber.

Die Ziele des GVK werden mit dem Massnahmenfächer 2040, also ohne ZEL, weitgehend erreicht. Unter Einbezug aller vorgesehenen Massnahmen über alle fünf Handlungsfelder verbleiben drei Problemstellen, die ohne eine weitergehende Reduktion des Autoverkehrs nicht behoben werden können:

- Bruggerstrasse Baden: Um alle Massnahmen zugunsten von Veloverkehr und Strassenraum vollständig zu realisieren, müssen dort mehrere MIV-Spuren aufgehoben werden, was nur mit einer deutlichen Reduktion der Verkehrsmenge möglich ist.
- Landstrasse Nussbaumen: Hier ist eine siedlungsverträgliche Aufwertung des Strassenraums möglich, allerdings wäre diese bei einer Entlastung auf unter 20'000 Fahrzeuge pro Tag einfacher.

<sup>4</sup> Alle Kostenschätzungen beinhalten die gesamten Planungs-, Projektierungs- und Baukosten inkl. Landerwerb, exkl. MwSt. Die Schätzungen weisen eine Genauigkeit von +/- 50% auf.

- Brückenkopf Ost: Auf einzelnen Verkehrsbeziehungen soll der Autoverkehr zwar künftig abnehmen, insbesondere der Nord-Süd-Verkehr (Höhtal <> Limmattal) wird aber auch bei Erreichen der Ziele leicht zunehmen. Damit bleibt die Verkehrssituation in einem kritischen Bereich.

Mit der Zentrumsentlastung lang + (ZEL lang +) liessen sich diese Defizite weitgehend beheben. Allerdings sind die Kosten mit rund 1 Milliarde (zusätzlich zu den Kosten des Massnahmenfächers GVK 2040) sehr hoch. Zudem werden auch mit der «ZEL lang +» nicht alle Ziele vollständig erreicht, für das Ziel «Flächensparende Mobilität» ist die Zielerreichung sogar tiefer als ohne ZEL.

### **Ablaufplanung und Aufbauorganisation für Umsetzungsphase**

Der Massnahmenfächer GVK 2040 besteht aus einer grossen Zahl von Massnahmen, die weitgehend unabhängig voneinander vorangetrieben, gleichzeitig aber möglichst innert der nächsten 20 Jahre gemeinsam umgesetzt werden sollten. Das erfordert eine eigenständige Aufbauorganisation, in welcher Kanton, Gemeinden und Replas vertreten sind. Die genaue Ausgestaltung dieser Aufbauorganisation ist noch zu klären. Die Behördendelegation hat deshalb 2024 beschlossen, dass sie als Gremium in gleicher Zusammensetzung auch während des Richtplanverfahrens 2025/2026 und darüber hinaus mindestens bis zur Etablierung einer zweckmässigen Aufbauorganisation bestehen bleibt.

Für die Umsetzungsplanung haben Kanton und Gemeinden eine erste Priorisierung der Massnahmen vorgenommen. Dabei wurden Massnahmen identifiziert, mit deren Umsetzung unmittelbar nach Beschluss des Grossen Rates begonnen werden kann, auch im Hinblick auf eine Mitfinanzierung im Rahmen des Agglomerationsprogramms Aargau-Ost der 6. Generation. Es wird eine zentrale Aufgabe der oben beschriebenen Aufbauorganisation sein, diese Umsetzungsplanung in den nächsten Jahren zu verfeinern. Zudem wird sie ein Umsetzungs- und Wirkungscontrolling etablieren, um den Umsetzungsstand des Massnahmenfächers GVK 2040 sowie der damit erzielten Beiträge zur Zielerreichung zu beurteilen. Dazu gehört auch die periodische Beurteilung der Kriterien, die eine Projektierung der Zentrumsentlastung auslösen könnten.