

MOBILITÄT

Wirkungskontrolle Südwestumfahrung Brugg

30.06.2025

Departement
Bau, Verkehr und Umwelt

Herausgeber

Kanton Aargau
Departement Bau, Verkehr und Umwelt
Abteilung Verkehr
Entfelderstrasse 22
5001 Aarau
www.ag.ch

Redaktion

Simon Schmutz

Inhalt

Lorenz Jordi, Adrian Leuenberger
AKP Verkehrsingenieur AG
Habsburgerstrasse 26
6003 Luzern

Copyright

© 2025 Kanton Aargau

Inhalt

1	Ausgangslage	4
2	Das Projekt Südwestumfahrung Brugg	6
3	Überprüfung der Zielerreichung	8
3.1	Übersicht Ziele	8
3.2	Verlagerung Durchgangsverkehr auf Umfahrung und Entlastung Zentrum	9
3.3	Entlastung Scherz und Lupfig vom Ausweichverkehr	11
3.4	Zuverlässigkeit Busverkehr	12
3.5	Erschliessung Industrie- und Gewerbegebiet	14
3.6	Verkehrssicherheit auf dem Strassennetz	16
4	Gesamtfazit Wirkungskontrolle	17
5	Grundlagen und Abkürzungen	18
5.1	Grundlagendokumente	18
5.2	Abkürzungsverzeichnis	18

1 Ausgangslage

Vor der Eröffnung der Südwestumfahrung Brugg führte die hohe Verkehrsbelastung im Zentrum von Brugg-Windisch zu lokalem Ausweichverkehr. Dieser umfuhr das Zentrum auf einer westlichen Route über die Unterwerkstrasse, die Habsburgstrasse (K401) sowie über kommunale Strassen, insbesondere die Reutenenstrasse. Das südwestlich gelegene Industriequartier in Brugg war an die Aarau-erstrasse (K112) angebunden. Die Route zum A3-Anschluss Brugg führte via K118 durch das Zentrum von Brugg und Windisch. Um den dortigen Kapazitätsengpass zu umfahren, nutzten die Verkehrsteilnehmenden teilweise auch eine private Strasse, um zum A3-Anschluss Brugg zu gelangen. Die Anbindung des Entwicklungsschwerpunkts (ESP) Brugg-Windisch an das übergeordnete Nationalstrassennetz im Süden verschlechterte sich zunehmend durch den stetigen Verkehrszuwachs aufgrund der Entwicklung der Arbeitszonen im Raum Brugg-Windisch.

Der A3-Anschluss Brugg wurde auch von den Gemeinden im Aaretal im Umfeld von Schinznach-Bad und dem Schenkenbergertal genutzt. Entsprechend wies die direkteste Route über die untergeordnete Regionalverbindungsstrasse K399 Schinznach-Bad–Scherz–Lupfig ein hohes Verkehrsaufkommen auf und belastete insbesondere die Ortsdurchfahrt von Lupfig stark.

Um die Verkehrssituation zu verbessern, wurde am 28. April 1995 zwischen dem Departement Bau, Verkehr und Umwelt und den Gemeinden Brugg und Windisch eine Vereinbarung über das weitere Vorgehen beim Projekt "Verkehrssanierung Windisch/Brugg-West" unterzeichnet. In den folgenden Jahren wurden die Planungen im Raum Brugg-Windisch im Sinne der Vereinbarung weitergeführt. Die Sanierung des Verkehrssystems Brugg-Windisch wurde mit Beschluss des Grossen Rats vom 8. Mai 2007 im Richtplan festgesetzt.

Die Südwestumfahrung Brugg steht in einem grossräumigen verkehrlichen Zusammenhang in Bezug

auf den Verkehr zwischen dem unteren Aaretal und dem südlichen Gebiet mit den Autobahnanschlüssen. Die Südwestumfahrung Brugg ist Teil einer etappierten Gesamtlösung, welche ursprünglich aus mehreren Elementen bestand:

- Südwestumfahrung Brugg
- Verkehrsmanagement Brugg Regio
- Zentrumsentlastung Brugg
- Baldeggtunnel

Die Südwestumfahrung Brugg ist seit Oktober 2021 in Betrieb. Im Rahmen des Verkehrsmanagements sind zahlreiche Massnahmen bereits umgesetzt. Die Zentrumsentlastung Brugg wird im Rahmen des regionalen Gesamtverkehrskonzepts (rGVK) weiterbearbeitet.

Gemäss der Botschaft des Regierungsrates des Kantons Aargau an den Grossen Rat vom 7. November 2012 (12.281) werden mit der Südwestumfahrung Brugg die folgenden Ziele verfolgt:

- Die Südwestumfahrung Brugg fördert die Wirtschaftsentwicklung des kantonalen Entwicklungsschwerpunkts Brugg-Windisch durch eine optimale Anbindung an das übergeordnete Nationalstrassennetz mit seinen Anschlüssen an die A3 und die A1.
- Die Südwestumfahrung Brugg entlastet die Ortsdurchfahrten in Brugg und Windisch sowie das untergeordnete Strassennetz vom Ausweich- und Schleichverkehr und ermöglicht damit verlässliche Reisezeiten für den öffentlichen Verkehr. Die Verkehrssicherheit wird auf den entlasteten Strassen erhöht.
- Die Südwestumfahrung Brugg ist ein zentrales Element im Verkehrsmanagement Brugg Regio und verbessert die Erreichbarkeit des Zentrums Brugg-Windisch.

Grundlage für die Beurteilung der Wirkung der Südwestumfahrung Brugg sind Verkehrserhebungen jeweils vorher (2019 und 2021) und nachher (2022 und 2023).

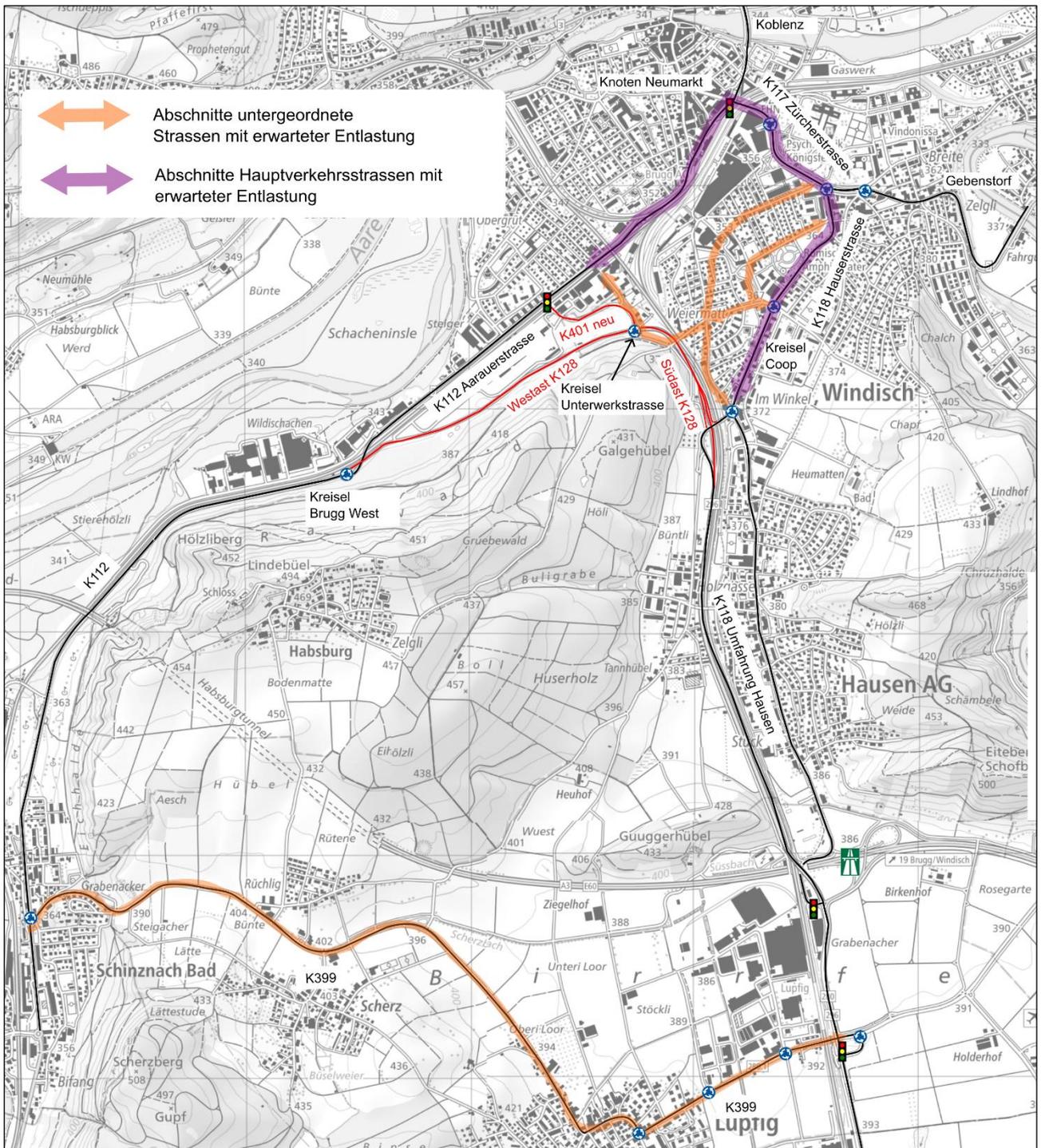


Abbildung 1: Übersichtsplan mit neuer Südwestumfahrung Brugg (rote Linien)

2 Das Projekt Südwestumfahrung Brugg

Die nachstehende Abbildung zeigt die Südwestumfahrung Brugg, welche Brugg-Windisch südwestlich umfährt. Der Südast der Umfahrung (K128) schliesst als Verlängerung an die bestehende Umfahrung Hausen an und reicht bis zum Kreisel Unterwerkstrasse.

Der Westast der Umfahrung verbindet den Südast mit dem Kreisel Brugg West. Die K401 neu bildet die Verbindung zwischen dem Kreisel Unterwerkstrasse und dem Knoten Aarauerstrasse. Zudem erschliesst sie den ESP Brugg-Windisch. Die Habsburgerbrücke wird für den motorisierten Individualverkehr gesperrt und saniert.

Künftig soll die Zentrumsentlastung Brugg an die Südwestumfahrung anschliessen und mit der K112 Richtung Norden verbunden werden.

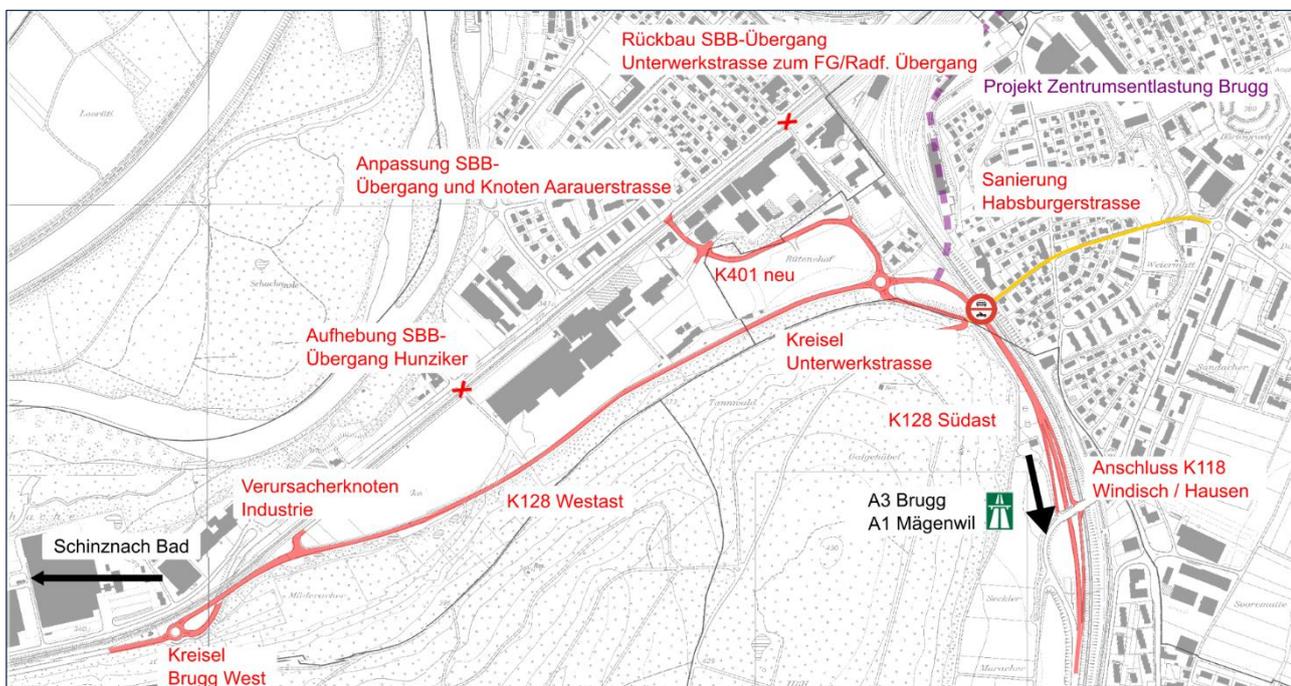


Abbildung 2: Übersichtsplan Projekt

Kreisel Brugg West

- Am Kreisel Brugg West erfolgt die Anbindung des Westastes der Umfahrung an die Aarauerstrasse (K112).
- Der dreiarmlige Kreisel weist einen Durchmesser von 32 Metern auf.



Abbildung 3: Kreisel Brugg West

Anschluss K118 Windisch/Hausen

- Im Süden schliesst die Südwestumfahrung Brugg an die Umfahrung Hausen an.
- Über neue Rampen wird die Umfahrungsstrasse an die Hauserstrasse (K118) angebunden.



Abbildung 4: Anschluss an K118

Anschluss Knoten Aarauerstrasse

- Die K401 wird neu mit einer Lichtsignalanlage an die Aarauerstrasse (K112) angebunden. Die Lichtsignalanlage ist mit der Bahnschranke gekoppelt.
- Vor der Umgestaltung war dieser Knoten vortritts geregelt und diente der Erschliessung des Industriegebietes.



Abbildung 5: Ausbau Knoten Aarauerstrasse

Kreisel Unterwerkstrasse

- Die Südwestumfahrung wird am Kreisel Unterwerkstrasse an die K401 nach Habsburg angeschlossen.
- Der Kreisel weist einen Durchmesser von 35 Metern auf.



Abbildung 6: Kreisel Unterwerkstrasse

3 Überprüfung der Zielerreichung

3.1 Übersicht Ziele

Die Zielsetzungen aus der Botschaft 12.281 [4] wurden im Rahmen der Vorher-Erhebung [1] konkretisiert und daraus die Projektziele definiert, welche nachstehend aufgeführt sind.

Nr.	Ziel	Beurteilung
1	Der Verkehr von Brugg-West und dem westlichen Aaretal, zum A3-Anschluss und dem Birrfeld im Süden wird auf die Südwestumfahrung Brugg verlagert. Dadurch werden Gemeindestrassen in Windisch und teilweise auch das Hauptverkehrsnetz in Brugg/Windisch (K112/K117/K118) entlastet.	Kapitel 3.2
2	Die an der K399 gelegenen Gemeinden Scherz und Lupfig werden vom Ausweichverkehr entlastet.	Kapitel 3.3
3	Der Busverkehr zum Bahnhof Brugg verkehrt zuverlässiger und die Anschlüsse auf die Bahn in Brugg sind gewährleistet.	Kapitel 3.4
4	Das Industrie- und Gewerbegebiet Brugg-Windisch (kantonaler ESP) ist siedlungsverträglich an das übergeordnete Strassennetz nach Westen und Süden angebunden (A3-Anschluss Brugg resp. Birrfeld).	Kapitel 3.5
5	Die Verkehrssicherheit auf dem Strassennetz wird verbessert.	Kapitel 3.6

3.2 Verlagerung Durchgangsverkehr auf Umfahrung und Entlastung Zentrum

Basierend auf Verkehrserhebungen vor und nach Inbetriebnahme der Südwestumfahrung Brugg (K128) wurden deren verkehrliche Auswirkungen analysiert. Die Zahlen vor der Eröffnung stammen aus dem Bericht des Vorher-Monitorings [1]. Die Messdaten für den Zeitraum nach der Eröffnung der Umfahrungsstrasse stammen aus dem Bericht des Nachher-Monitorings [2], diejenigen der Jahre 2021 und 2023 aus dem AGIS [3].

In der nachstehenden Abbildung sind rot die Strassenachsen mit einer massgeblichen Verkehrszunahme und grün diejenigen mit einer Verkehrsabnahme dargestellt.

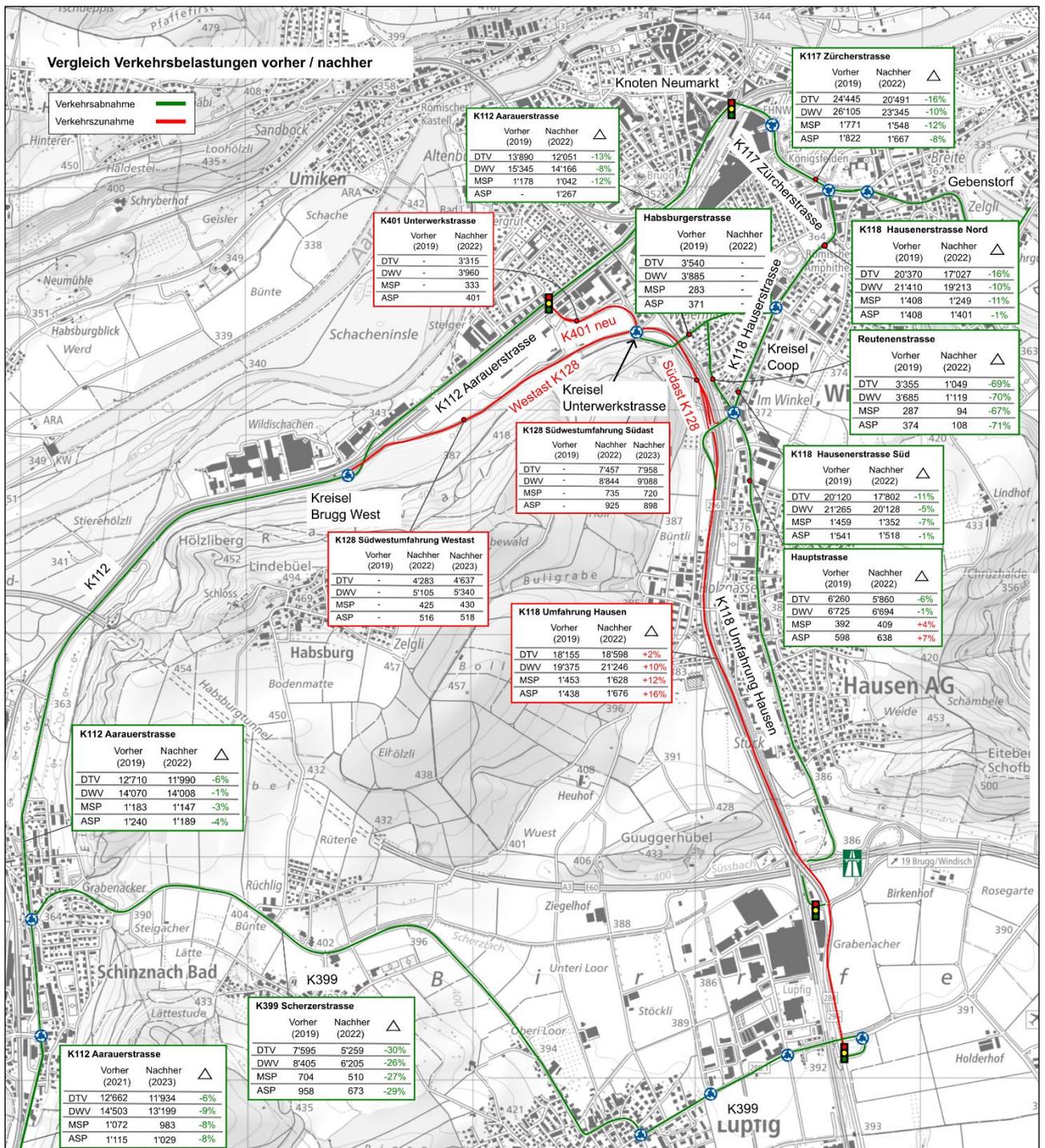


Abbildung 7: Vergleich Verkehrsmengen vor und nach Eröffnung der Südwestumfahrung Brugg.

Verlagerung auf Südwestumfahrung

- Der Westast der Südwestumfahrung Brugg (K128) weist nach der Eröffnung eine Verkehrsbelastung von rund 4'300 Fahrzeugen pro Tag im Jahr 2022 und ein Jahr später bereits 4'600 Fahrzeugen pro Tag auf. Der prognostizierte Verkehr (vgl. Anhang) wurde annähernd erreicht.
- Die K401 weist eine Belastung von 3'300 Fahrzeugen pro Tag auf und liegt unter der prognostizierten Belastung von 4'500 Fahrzeugen pro Tag.
- Das Verkehrsaufkommen auf dem Südast lag 2022 mit rund 7'500 Fahrzeugen pro Tag noch klar unter den prognostizierten rund 10'000 Fahrzeugen pro Tag. 2023 stieg die Verkehrsbelastung auf knapp 8'000 Fahrzeuge pro Tag an. Daraus lässt sich schliessen, dass das Verkehrsaufkommen auf der Umfahrung mit der Zeit noch weiter ansteigt (Gewöhnungseffekt, Entwicklungen Industriegebiet).

Entlastung kommunales Netz

- Zirka 3'300 Fahrzeuge pro Tag befuhren vor der Realisierung der Umfahrung die Reutenenstrasse. Die Belastung des Wohnquartiers hat um rund 2'300 Fahrzeuge pro Tag abgenommen.
- Auf der Habsburgerstrasse verkehrten 3'500 Fahrzeuge pro Tag. Heute besteht ein Fahrverbot und nur noch der öffentliche Busverkehr ist gestattet.

Entlastung Hauptverkehrsnetz in Brugg und Windisch

- Auf der Zürcherstrasse (K117) wurde vor der Realisierung der Umfahrung ein sehr hohes Verkehrsaufkommen von über 24'000 Fahrzeugen pro Tag gezählt. Hier betrug die Abnahme rund 4'000 Fahrzeuge pro Tag (- 16 %) und ist gegenüber der prognostizierten Abnahme von 2'500 Fahrzeugen pro Tag deutlich grösser. In der Abendspitzenstunde nahm die Verkehrsbelastung um 150 Fahrzeuge (- 8 %) weniger stark ab. Dies dürfte angesichts des gesättigten Zustandes mit örtlichen/zeitlichen Effekten der Rückverlagerung zusammenhängen.
- Auf der Hauserstrasse wurden eine Verkehrsbelastung von 20'370 Fahrzeugen pro Tag gemessen. Das Verkehrsaufkommen nahm um rund 3'300 Fahrzeuge pro Tag ab (- 16 %). In

der Abendspitzenstunde blieb das Verkehrsaufkommen konstant, was mit dem gesättigten Zustand erklärt werden kann.

- Auf der Aarauerstrasse (K112) betrug die Verkehrsbelastung vor Eröffnung der Umfahrung 13'890 Fahrzeuge pro Tag. Die Entlastung liegt bei rund 1'800 Fahrzeugen und entspricht den Prognosen.
- Aufgrund der Umfahrung kann eine grossräumige Verlagerung des Verkehrs von der Zufahrt über das westliche Aaretal auf den Südast der Umfahrung beobachtet werden. Während der Verkehr südlich von Schinznach-Bad zurückging, wurde auf dem Zubringer Hausen eine Zunahme registriert.

Erreichbarkeit des Zentrums

- Auf dem am stärksten belasteten Abschnitt zwischen Lichtsignalanlage Neumarkt und dem Kreisel Zürcher-/Hauserstrasse hat die Belastung in der Abendspitzenstunde um acht Prozent abgenommen.
- Es handelt sich hier um den Engpass im Verkehrssystem. An den beiden Knoten mit Kreisverkehr führen einerseits bereits geringe Entlastungen zu einer Verflüssigung des Verkehrs. Andererseits können entsprechende Reisezeitgewinne Rückverlagerungen verursachen, welche die Entlastungen teilweise wieder auffüllen.
- Die Entlastung im Zentrum führt zusammen mit dem Verkehrsmanagement (Verkehrsmanagement Brugg Regio) zu einem zuverlässigeren Verkehrsablauf. Auf der südlichen Zufussachse (K117 und K118) sind dazu bereits zahlreiche Lichtsignalanlagen zur Steuerung des Verkehrs in Betrieb.

Das Ziel der Verlagerung des Verkehrs vom westlichen Aaretal und Brugg-West zum A3-Anschluss und dem Birrfeld auf die Umfahrung wird aufgrund der starken Nutzung der Umfahrung als erreicht beurteilt.

Das Ziel der Entlastung des kommunalen Strassenetzes in Windisch wird als erreicht beurteilt.

Das Ziel der Entlastung der Hauptverkehrsstrassen (K112, K117 und K118) auf dem Gebiet von Brugg und Windisch ist über den ganzen Tag gesehen erreicht. Zusammen mit dem Verkehrsmanagement kann dadurch auch die Erreichbarkeit des Zentrums verbessert werden.

3.3 Entlastung Scherz und Lupfig vom Ausweichverkehr

Die nachstehende Abbildung zeigt die Verkehrsbelastungen auf der K399 vor und nach Eröffnung der Umfahrungsstrasse. Dargestellt ist der durchschnittliche Werktagsverkehr. Dabei handelt es sich um die Mittelwerte der Verkehrsbelastungen von Montag bis Freitag.

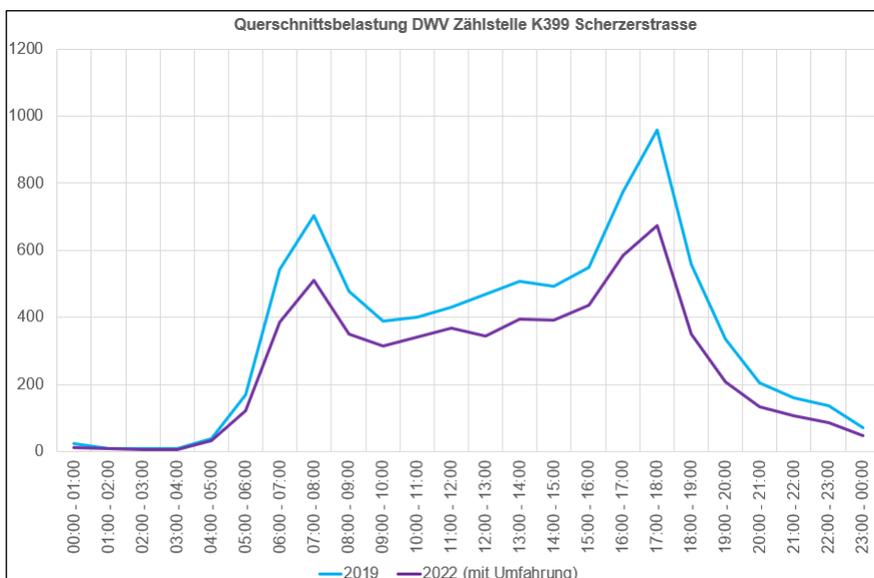


Abbildung 8: Werktagsganglinie Verkehrsbelastungen Scherzerstrasse (K399).

Spürbare Verkehrsreduktion

- Gemäss Abbildung 7 nahm die Verkehrsbelastung DTV auf der Scherzerstrasse (K399) um rund 2'300 Fahrzeuge pro Tag (- 30 %) ab.
- Die Werktagsganglinie (Abbildung 8) zeigt, dass die Entlastung in den Spitzenstunden am grössten ist. Mit der Südwestumfahrung Brugg steht auch in den Spitzenstunden eine schnelle Verbindung zur Verfügung.
- Während in der Abendspitzenstunde knapp 1'000 Fahrzeuge pro Stunde über die K399 fuhren, waren es nach Eröffnung der Südwestumfahrung noch zirka 670 Fahrzeuge pro Stunde.
- Zum Zeitpunkt der Nachher-Erhebung war in Schinznach der Verkehr Richtung Autobahn noch nicht via Südwestumfahrung signalisiert.



Abbildung 9: Wegweisung während Nachher-Erhebung

Anpassung Signalisation

- Zwischenzeitlich wurde die Signalisation am Kreisell in Schinznach angepasst und der Verkehr Richtung Autobahn via Südwestumfahrung gelenkt.



Abbildung 10: Wegweisung angepasst (Foto: 19. Juni 2024)

- Ortsunkundige Fahrzeuglenker werden dadurch via Südwestumfahrung zur Autobahn geleitet.

Das Ziel der Entlastung der Gemeinden Scherz und Lupfig wird als erreicht beurteilt. Die Wirkung wird durch die zwischenzeitliche Signalisationsänderung tendenziell noch verstärkt werden.

3.4 Zuverlässigkeit Busverkehr

Die nachstehende Abbildung zeigt die Buslinien, welche vom entlasteten Strassennetz infolge Südwestumfahrung Brugg profitieren.

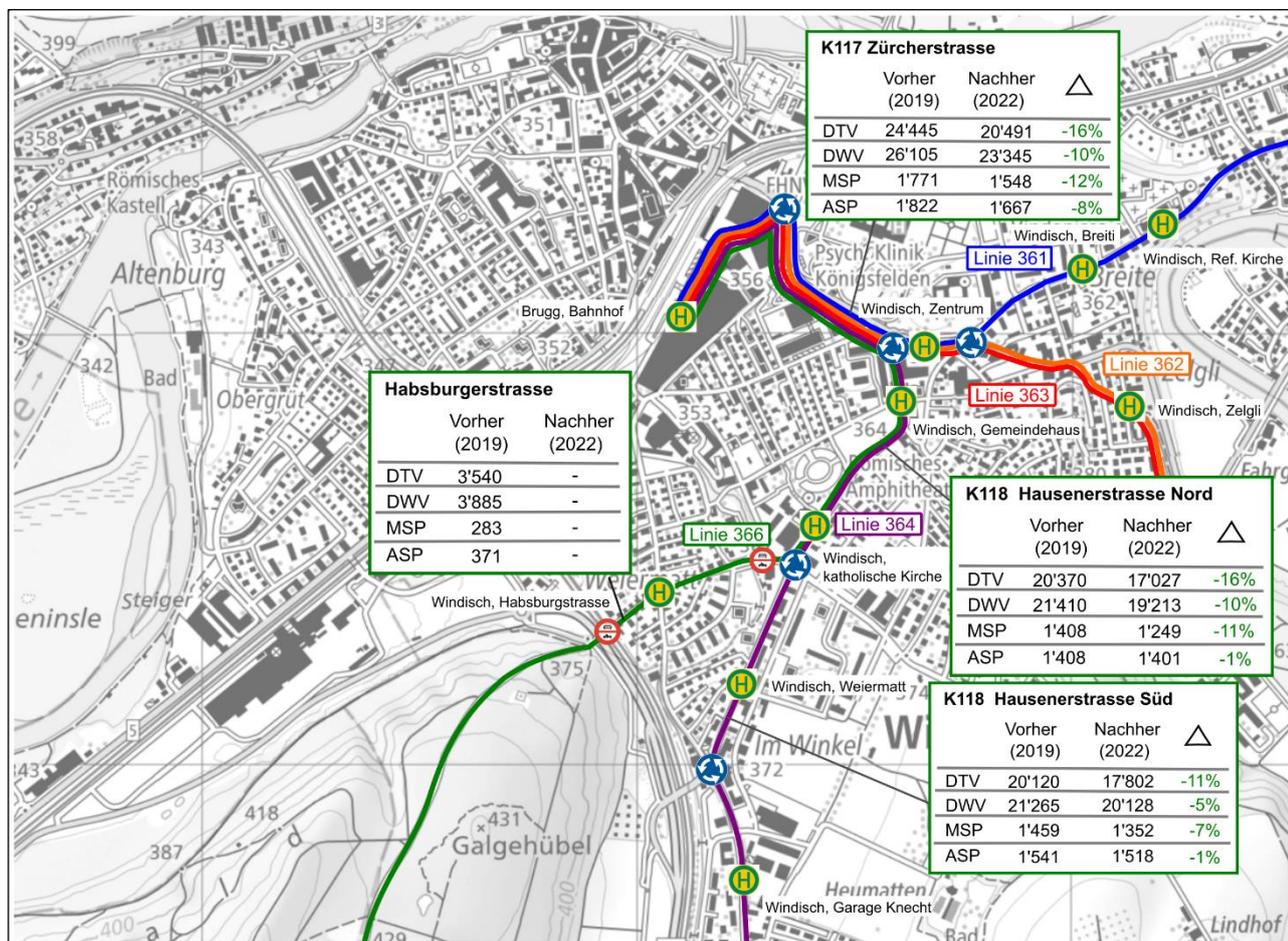


Abbildung 11: Buslinien im Bereich des entlasteten Strassennetzes

Generelle Wirkung der Entlastung

Die Buslinien 361, 362 und 363 verkehren via Zürcherstrasse (K117) zum Bahnhof Brugg. Dort passieren die Busse zwei Knoten mit Kreisverkehr. Durch die Entlastung der Zürcherstrasse (K117) und der umgesetzten Verkehrsmanagement-Massnahmen reduzieren sich die Zeitverluste bei der Einfahrt in die Kreisel. So kann die Zuverlässigkeit verbessert werden. Die Busse treffen pünktlicher bei Bahnhof Brugg ein, wodurch die Anschlüsse an die Bahn besser gewährleistet werden können.

Die Buslinie 364 verkehrt über die Hauserstrasse (K118) und die Zürcherstrasse (K117) zum Bahnhof Brugg. Sie profitiert damit auf einem längeren Abschnitt von der Entlastung durch die Südwestumfahrung. Auf der Hauserstrasse nimmt der Verkehr in der Abendspitzenstunde kaum ab. Die Busse profitieren jedoch in der Morgenspitzenstunde sowie in den Nebenverkehrszeiten von geringeren Verkehrsbehinderungen.

Die Buslinie 366 verkehrt über die Habsburger-, die Hauser- und die Zürcherstrasse zum Bahnhof Brugg. Auf der Habsburgerstrasse sind keine Nachher-Messungen vorhanden. Gemäss Angaben des Fahrpersonals habe sich der Verkehr dort signifikant reduziert. Die Buslinie 366 profitiert auf einem langen Abschnitt von geringeren Verkehrsbehinderungen durch den Autoverkehr.

Gemäss Angaben von PostAuto AG verkehren die von der Umfahrung betroffenen Buslinien gesamthaft sehr pünktlich.

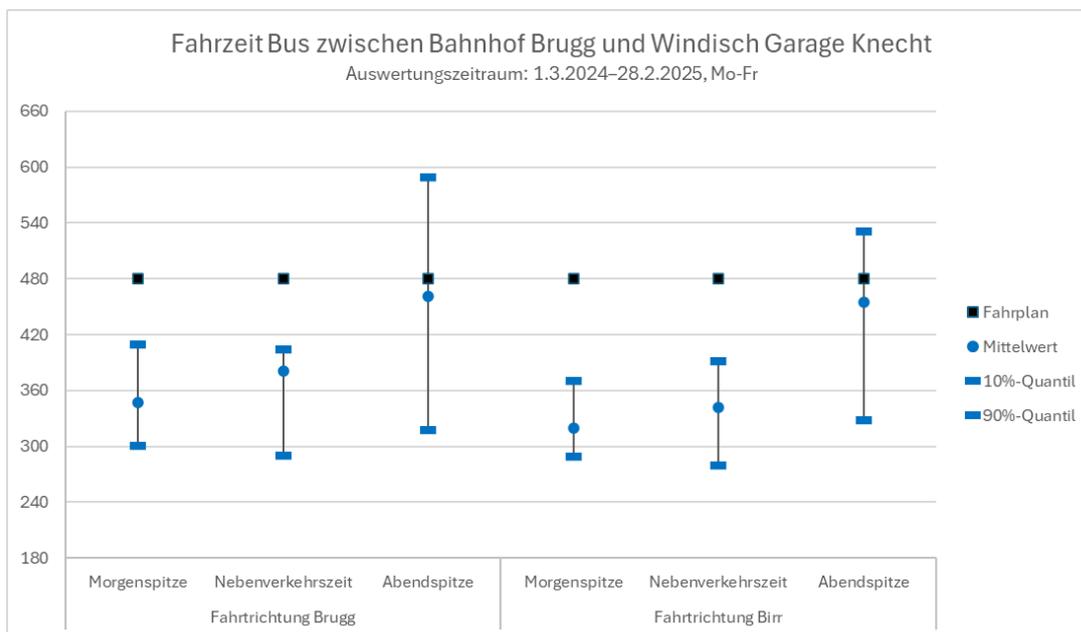
Auswertung aktueller Fahrtdaten

Für den Vorher-Zustand sind keine Fahrtdaten der öffentlichen Busse vorhanden, da das Erhebungssystem erst in den letzten Jahren aufgebaut wurde. Aufgrund der verfügbaren Daten von 2024 lassen sich jedoch Aussagen mit Bezug auf die aktuelle Situation treffen. Dabei wird auf die Linie 364 zwischen Birr und Brugg fokussiert, weil diese den längsten Abschnitt auf der beeinflussten Achse befährt.

Die Auswertung der Fahrzeiten zeigt grosse Unterschiede im Tagesverlauf: Am Morgen ist die durchschnittliche Fahrzeit in Richtung Brugg nur leicht höher als tagsüber. Für die Pendlerinnen und Pendler, welche am Morgen auf den Zug umsteigen, ist dies besonders wichtig. Die Situation am Abend ist weniger gut: Hier ist die durchschnittliche Fahrzeit gegenüber dem restlichen Tag deutlich höher. Dies ist auf die in der Abendspitzenstunde immer noch sehr hohe Belastung durch den motorisierten Individualverkehr zurückzuführen, mit entsprechenden Verlustzeiten trotz der bisher umgesetzten Verkehrsmanagement-Massnahmen.

Die unterschiedlichen Fahrzeiten wirken sich entsprechend auf die Ankunftspünktlichkeit der Linie 364 am Bahnhof Brugg aus: Während morgens und tagsüber praktisch 100 Prozent der Kurse in Richtung Brugg pünktlich (mit weniger als drei Minuten Verspätung) ankommen, sind es am Abend immerhin noch rund 70 Prozent. Mit weiteren Optimierungen im Betrieb und der geplanten Realisierung von weiteren Dosierstellen südlich von Hausen und in Windisch (aus Richtung Gebensdorf K117) in den nächsten Jahren wird geprüft, ob die Situation mittels Verkehrsmanagement weiter verbessert werden kann.

Aufgrund der Rückmeldungen des Transportunternehmens und der Datenauswertung für die Linie 364 wird das Ziel der verbesserten Zuverlässigkeit im Busverkehr mehrheitlich erreicht: Am Morgen und tagsüber ist die Ankunft am Bahnhof Brugg sehr pünktlich. In der Hauptverkehrszeit am Abend sind die Anschlüsse nicht immer gewährleistet.



3.5 Erschliessung Industrie- und Gewerbegebiet

Die nachstehenden Abbildungen zeigen die Erschliessung des Industriegebiets vor- und nach Eröffnung der Umfahrung.

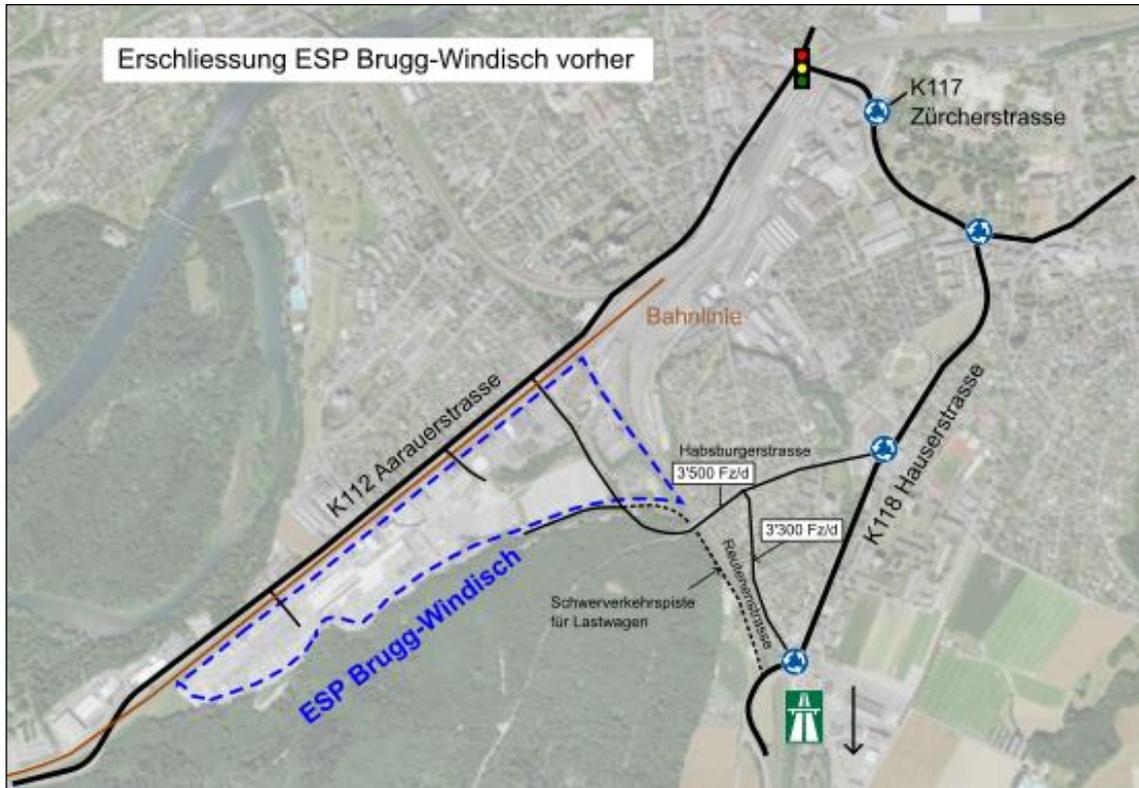


Abbildung 12: Erschliessung Industrie- und Gewerbegebiet vor Eröffnung der Umfahrung

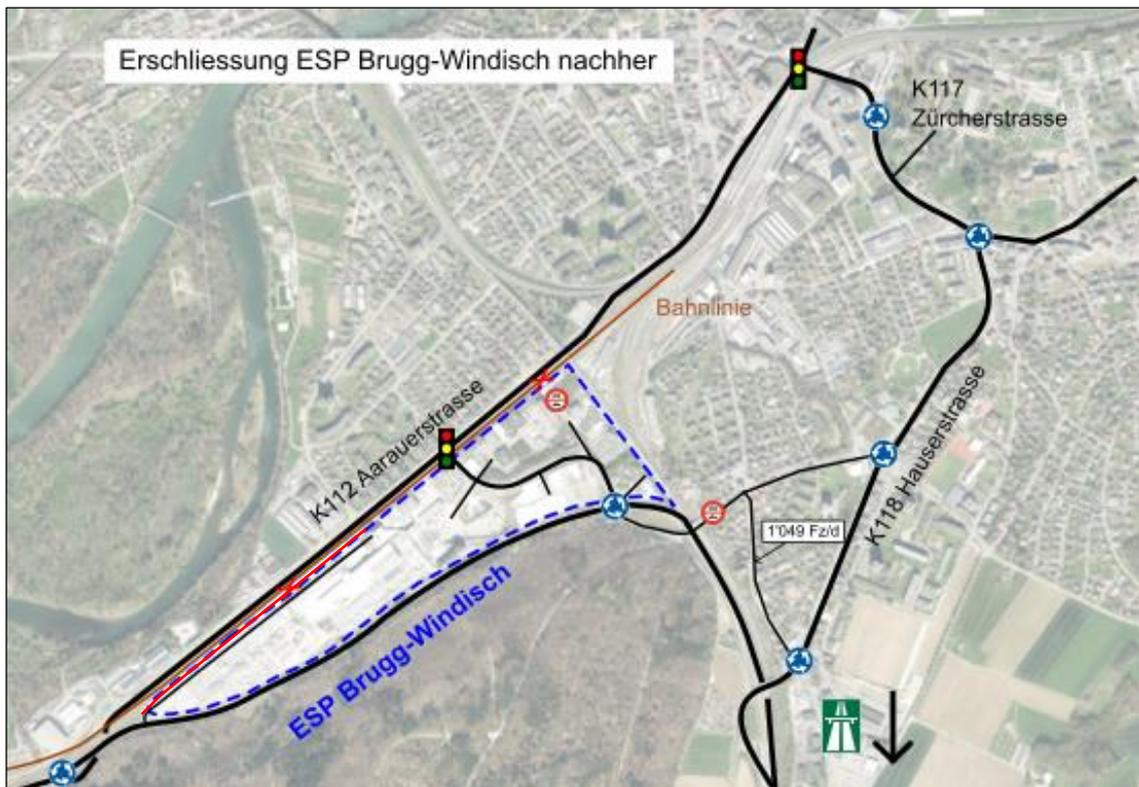


Abbildung 13: Erschliessung Industrie- und Gewerbegebiet nach Eröffnung der Umfahrung

Vorher: Erschliessung durch Wohnquartier

- Das Industrie- und Gewerbegebiet war vor der Realisierung der Umfahrung nur im Norden an das übergeordnete Strassennetz angeschlossen, mit drei Einmündungen an die Aarau-erstrasse (K112). Diese waren vortritts geregelt und querten die Bahnlinie. Dadurch führte das Einmünden in die Kantonsstrasse zu Wartezeiten und die Verkehrssicherheit war eingeschränkt.
- Die Fahrt Richtung Autobahn (Anschlüsse Brugg und Mägenwil) führte via Zentrum Brugg-Windisch. Die Fahrzeuge waren auf diesem Weg von Staus betroffen.
- Daher fuhren die Fahrzeuge Richtung Autobahn mehrheitlich über die südliche Wegfahrt, welche einen schlechten Ausbaustandard aufwies. Diese Route Richtung Autobahn führte durch das Wohnquartier über die Habsburger- und die Reutenenstrasse. Diese beiden Strassen waren entsprechend stark befahren (mehr als 3'000 Fahrzeuge pro Tag). Dies führte zu Lärmbelastung und einer eingeschränkten Verkehrssicherheit im Quartier.
- Für autorisierte Lastwagen stand eine mit einer Schranke geregelte provisorische Schwerverkehrspiste zur Verfügung.

Nachher: Erschliessung über Südwestumfahrung

- Mit der Realisierung der Südwestumfahrung wurden zwei Anschlüsse an die Aarau-erstrasse (K112) aufgehoben. Der mittlere Anschluss wurde ausgebaut und mit einer Lichtsignalanlage ausgerüstet. Dadurch wurden dessen Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit verbessert.
- Der östliche Anschluss dient nun ausschliesslich dem Fuss- und Veloverkehr und ist vom motorisierten Verkehr befreit. Dadurch konnten die Attraktivität und Verkehrssicherheit für den

Fuss- und Veloverkehr massgeblich verbessert werden.

- Die Erschliessung des Wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkt Brugg-Windisch wurde auf die Südwestumfahrung ausgerichtet. Über zwei leistungsfähige und gut ausgebaute Anschlüsse (Knoten mit Kreisverkehr, vortritts geregelter Knoten mit Linksabbiegestreifen) besteht nun eine direkte Anbindung an das übergeordnete Strassennetz in Richtung Autobahn.
- Um Fahrten durch das Wohnquartier zu unterbinden, wurde auf der Habsburgerbrücke ein Fahrverbot realisiert und der Durchgangsverkehr unterbunden. Auf der Reutenenstrasse konnte der Verkehr um über 2'000 Fahrzeuge pro Tag reduziert werden.
- Auf den Strassen konnten die Luft- und Lärmbelastung reduziert und die Sicherheit verbessert werden. Die Strassen werden nun ihrer Funktion, das Wohngebiet zu erschliessen, gerecht.

Gute Bedingungen für künftige Entwicklung

- Der Entwicklungsschwerpunkt Brugg-Windisch weist viele freie Flächen für künftige Entwicklungen auf.
- Durch die gute Anbindung an die Autobahn und die freien Kapazitäten auf der Südwestumfahrung sind die Voraussetzungen erfüllt, dass sich der Entwicklungsschwerpunkt Brugg-Windisch weiterentwickeln kann.

Das Ziel der siedlungsverträglichen Erschliessung des Industrie- und Gewerbegebiets wird als erreicht beurteilt. Die Erschliessung erfolgt über gut ausgebaute Verkehrsknoten direkt in die Hauptverkehrsachsen.

3.6 Verkehrssicherheit auf dem Strassennetz

Verbesserte Sicherheit im Wohngebiet

- Vor der Realisierung der Umfahrung fuhr ein grosser Teil des Verkehrs über die siedlungsorientierten Strassen Habsburger- und Reutenenstrasse. Aufgrund des Wohngebietes und der Veloroute R595 war die Sicherheit von Velofahrenden und zu Fuss Gehenden eingeschränkt.
- Mit der neuen Umfahrungsstrasse steht eine Verkehrsinfrastruktur ausserhalb des Siedlungsgebietes zur Verfügung.
- Die damit verbundene Verkehrsabnahme im Wohnquartier verbessert die Sicherheit des Fuss- und Veloverkehrs.



Abbildung 14: Teilfahrverbot Habsburgerstrasse

Verbesserte Sicherheit Bahnübergänge

- Vor der Umfahrung waren drei Bahnübergänge an vortrittsgeregelten Knoten vorhanden.
- Es bestand die Gefahr, dass wartende Fahrzeuge an der Einmündung in die Aaraustrasse auf dem Bahntrasse zu stehen kamen (Abbildung 15).



Abbildung 15: Einmündung vorher

- Mit der Umfahrung konnten zwei Bahnübergänge für den Autoverkehr aufgehoben werden.
- Die verbleibende Einmündung wurde ausgebaut und mit einer Lichtsignalanlage ausgerüstet. Diese ist an die Schranke gekoppelt und hält Fahrzeuge rechtzeitig an.



Abbildung 16: Einmündung nachher

- Durch die Trennung des Fuss- und Veloverkehrs vom motorisierten Verkehr über die östliche Einmündung konnte deren Sicherheit verbessert werden.

Auf eine Auswertung der Unfallzahlen wurde verzichtet, weil die Zeitspanne seit der Inbetriebnahme zu kurz und verschiedene weitere mögliche Einflüsse eine Aussage über die Wirkung der Umfahrung erschweren.

[Aufgrund der abnehmenden Verkehrsbelastung im Wohngebiet und der aufgehobenen Bahnübergänge konnte die Verkehrssicherheit in diesen Bereichen verbessert werden.](#)

4 Gesamtfazit Wirkungskontrolle

Die Südwestumfahrung Brugg nimmt im Zustand nach der Eröffnung 2021 den Verkehr zwischen dem westlichen Aaretal, den westlichen Quartieren von Brugg respektive dem Entwicklungsschwerpunkt einerseits und der Autobahn A3, Birrfeld und dem Gebiet Windisch/Hausen andererseits auf. Damit werden verschiedene Abschnitte des Kantons- und Gemeindestrassennetzes entlastet.

Das stark belastete Hauptverkehrsnetz im Zentrum von Brugg-Windisch wird über den ganzen Tag betrachtet entlastet, womit zusammen mit dem gleichzeitig in Betrieb genommenen Verkehrsmanagement die Erreichbarkeit des Zentrums verbessert wird. Davon profitieren insbesondere auch die Busse des öffentlichen Linienverkehrs am Morgen für die Anschlüsse am Bahnhof Brugg. Insbesondere in der Abendspitzenstunde ist die Verkehrsabnahme weniger gross. Dies dürfte angesichts des gesättigten Zustandes mit örtlichen/zeitlichen Effekten der Rückverlagerung zusammenhängen. Die Anknüpfungspunktlichkeit der Busse in Richtung Bahnhof Brugg ist entsprechend auf tieferem Niveau.

Aufgrund der hohen Auslastung im Zentrum wird vor Realisierung der Umfahrung ein beachtlicher Teil des Durchgangsverkehrs durch die Wohnquartiere an der Habsburger- und Reutenenstrasse

aus. Dieser Verkehr konnte dank flankierender Massnahmen vollständig auf das Hauptstrassennetz und die Südwestumfahrung verlagert werden, was unter anderem auch die Verkehrssicherheit verbessert.

Schliesslich wird die Verbindung über die K399 durch die Gemeinden Scherz und Lupfig vom Durchgangsverkehr entlastet. Dies führt dort zu einer verbesserten Wohn- und Aufenthaltsqualität.

Die Südwestumfahrung ermöglicht auch die sichere, siedlungsverträgliche und leistungsfähige Anbindung des Entwicklungsschwerpunktes Brugg-Windisch. Dessen Erschliessung führte vorher über unsichere Knoten direkt am Bahnübergang, über eine provisorische, private Piste oder durch das Wohngebiet Reutenen.

Die verkehrliche Wirkung des Projekts Südwestumfahrung, unterstützt durch die Verkehrsmanagement-Massnahmen, ist im Rahmen der Erwartungen. Entsprechend konnten die damit verfolgten Ziele erreicht werden. Weitere kantonale Planungen im Raum Brugg-Windisch werden im Rahmen eines Gesamtverkehrskonzepts bearbeitet.

5 Grundlagen und Abkürzungen

5.1 Grundlagendokumente

- [1] Departement Bau, Verkehr und Umwelt. Abteilung Tiefbau. Südwestumfahrung Brugg K128, NK401. Wirkungskontrolle Vorher. Datensammlung Verkehrserhebungen 2019. Ballmer + Partner AG. 1. Februar 2022.
- [2] Departement Bau, Verkehr und Umwelt. Abteilung Tiefbau. Südwestumfahrung Brugg K128, NK401. Nachher-Erhebungen 2022. Datensammlung Verkehrserhebungen 2022. Ballmer + Partner AG. 15. Juni 2023.
- [3] Departement Bau-, Verkehr- und Umwelt. Verkehrsdaten vom AGIS.
- [4] Botschaft 12.281 des Regierungsrates des Kantons Aargau an den Grossen Rat vom 7. November 2012

5.2 Abkürzungsverzeichnis

DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr (Montag – Sonntag)
DWV	Durchschnittlicher Werktagerverkehr (Montag – Freitag)
ASP	Werktägliche Abendspitzenstunde (17.00 – 18.00 Uhr)
MSP	Werktägliche Morgenspitzenstunde (07.00 – 08.00 Uhr)
MIV	motorisierter Individualverkehr

Anhang: Vergleich prognostizierte mit effektiven Veränderungen des Verkehrsaufkommens

Die Prognosebelastungen 2025 (DTV) ohne und mit Umfahrung stammen aus der Botschaft 12.281 [4].

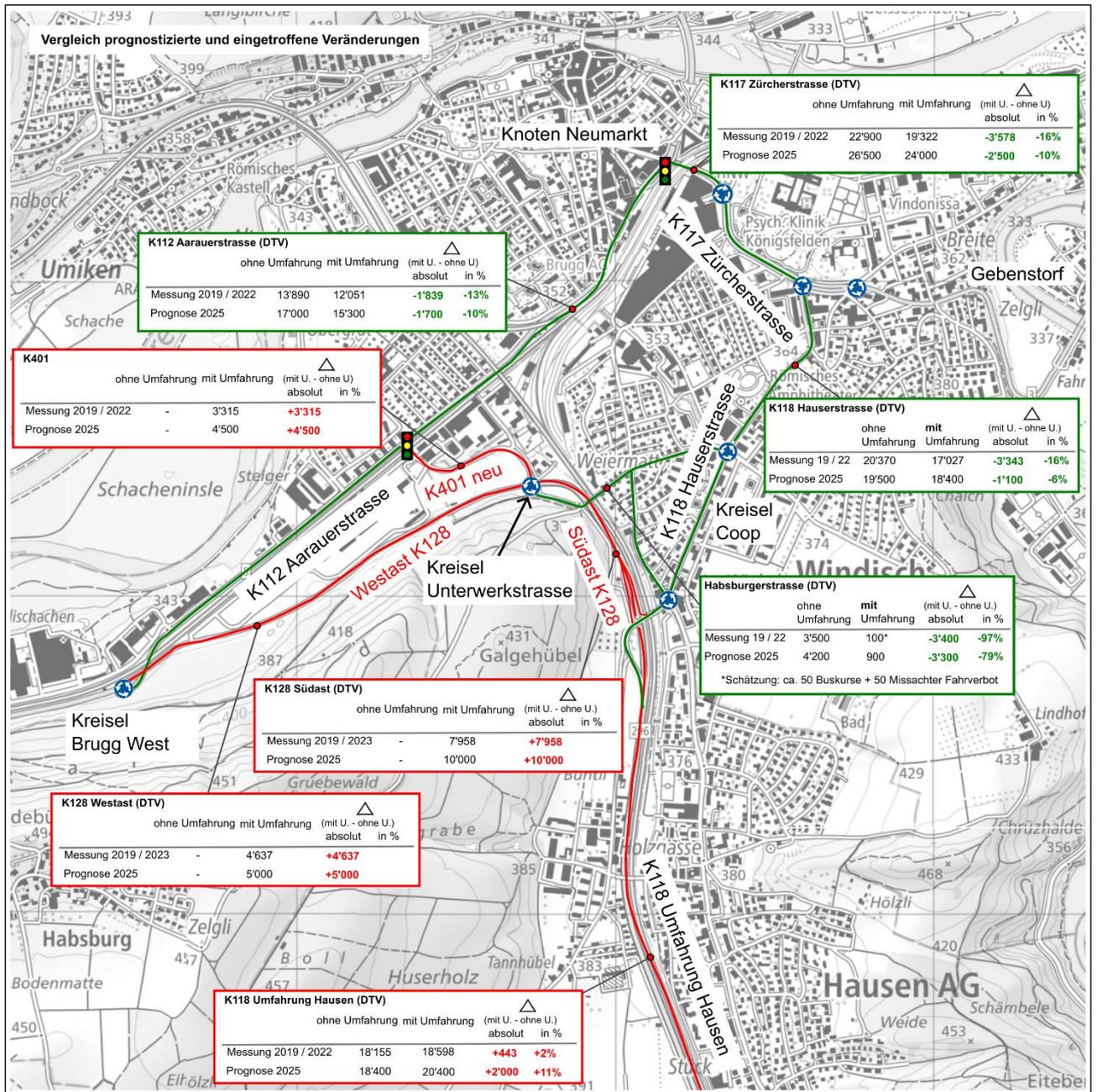


Abbildung 17: Vergleich der gemessenen und der prognostizierten Veränderungen

