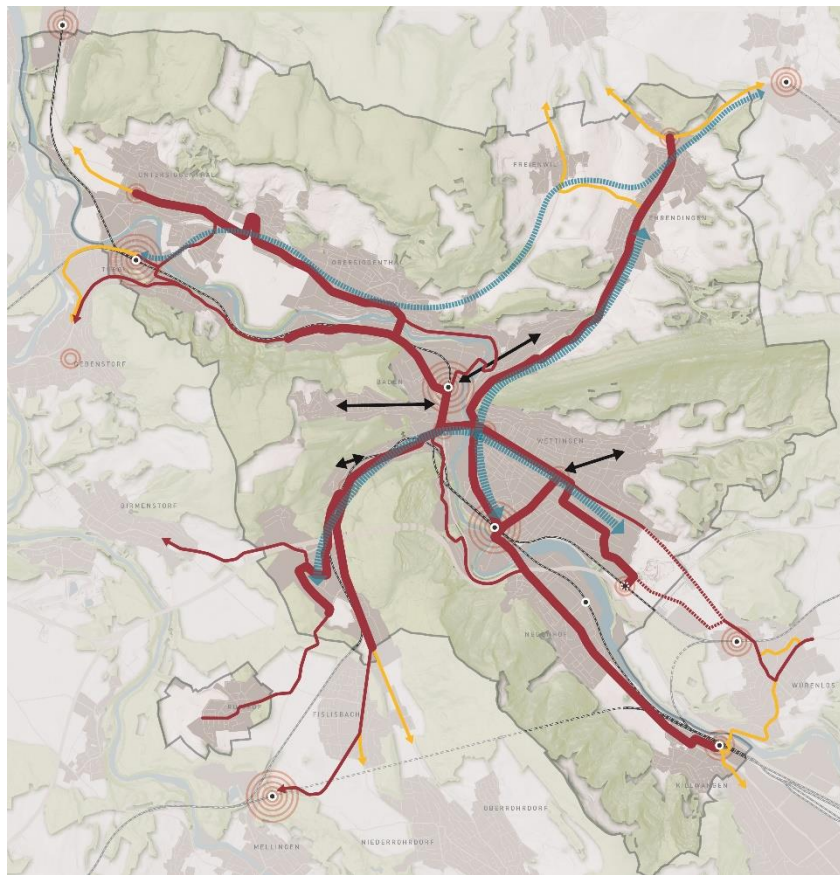


BB01 Kapazitätsausbau Bushauptachsen



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
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

Die Weiterentwicklung des Busnetzes ist wesentlich, um die geforderte Kapazität im öV und einen Attraktivitätssprung zu erreichen. 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 Information S. 3).

Auf diesen Hauptachsen sollen die Busse zukünftig in dichtem Takt (mind. 7.5-Min.-Takt) verkehren, wodurch sich ein Kapazitätsausbau ergibt. Im Rahmen des Angebotskonzepts ist ausserdem 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. Auf den Achsen Richtung Siggenthal, Wettingen und Dättwil ist ein besonders grosser Ausbau gegenüber heute vorgesehen. Die Darstellung oben zeigt die Hauptachsen aus konzeptioneller Sicht auf. Diese zeigt aber nicht ein konkretes Liniennetz, dieses ist im Nachgang zum GVK Raum Baden und Umgebung zu entwickeln.

Zuständigkeiten und Prozessuales

Federführung	Kanton	Beteiligte	Kanton, Gemeinden, Transportunternehmen
--------------	--------	------------	--

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

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)

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

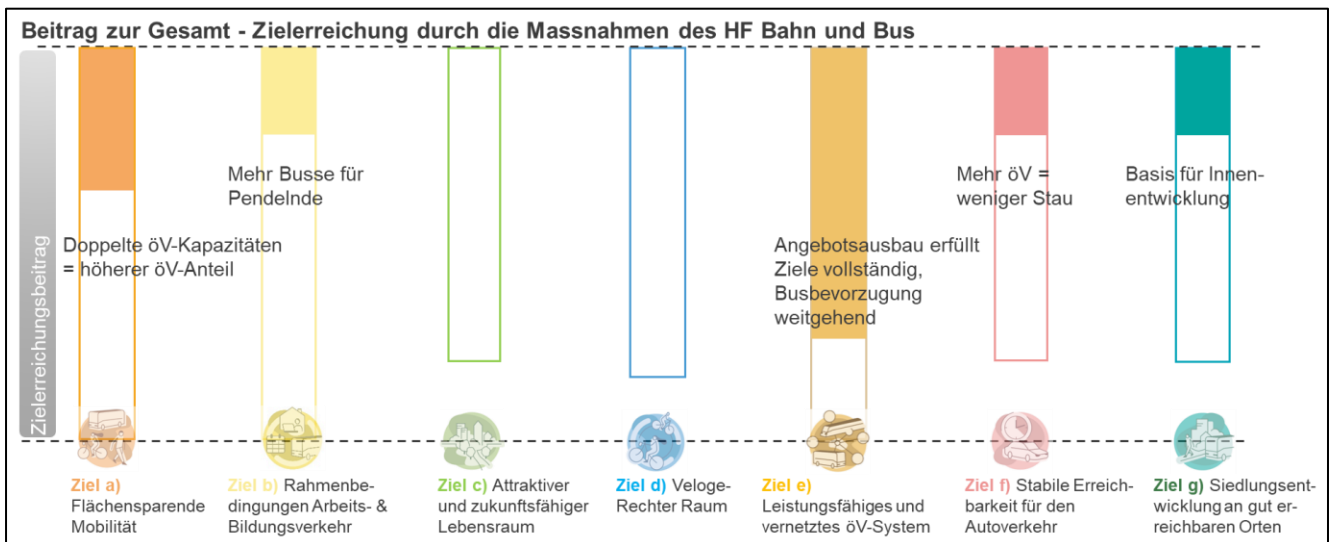
Insgesamt sind im GVK sieben Ziele definiert. Die vorliegende Massnahme beeinflusst vier der sieben Ziele.

Wirkung und Zielbeitrag des Handlungsfelds Bahn und Bus

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.

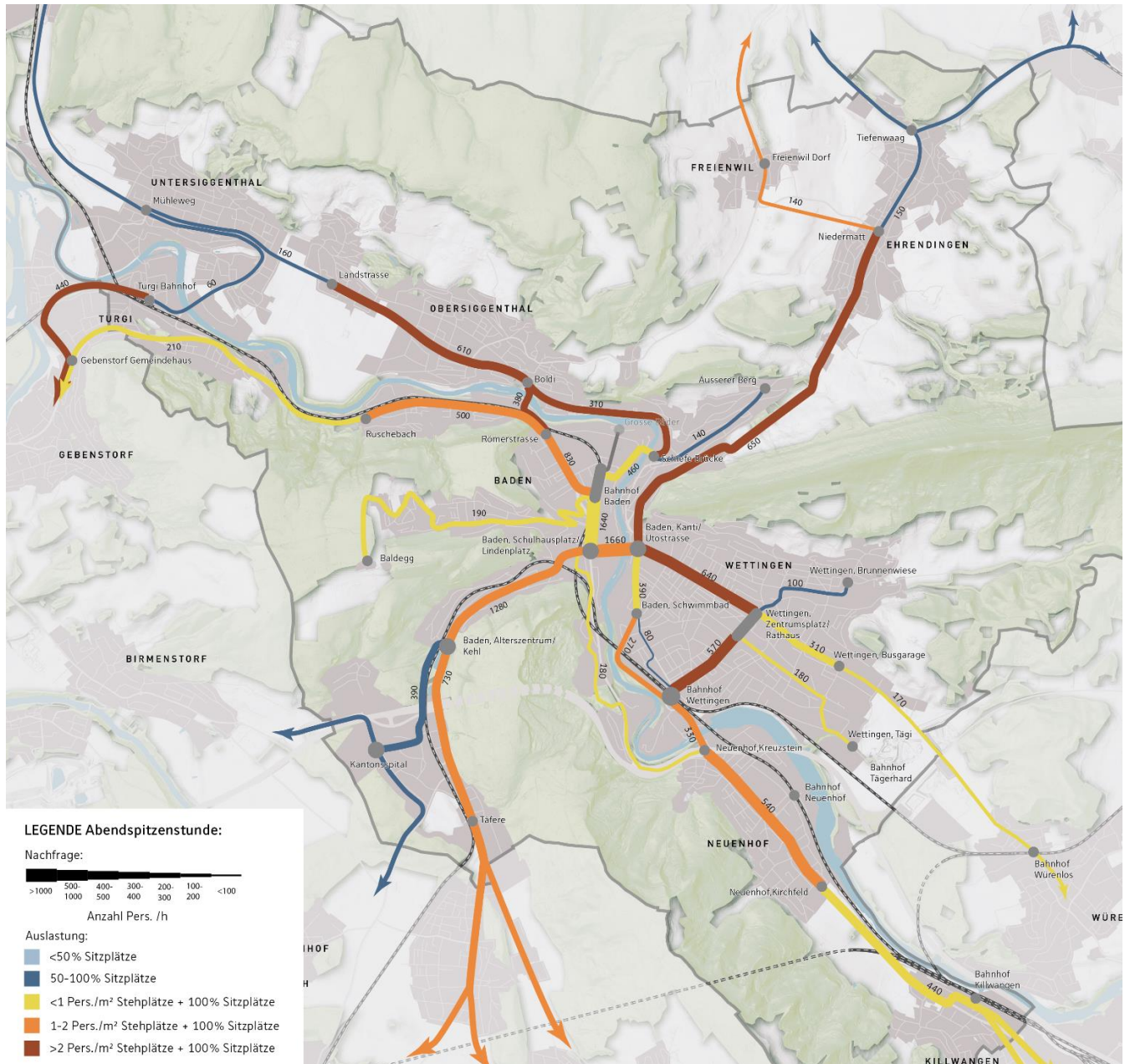


Weiterführende Dokumente / Links

- [Faktenblatt ÖV-Hauptkorridore](#)

Ergänzende Informationen

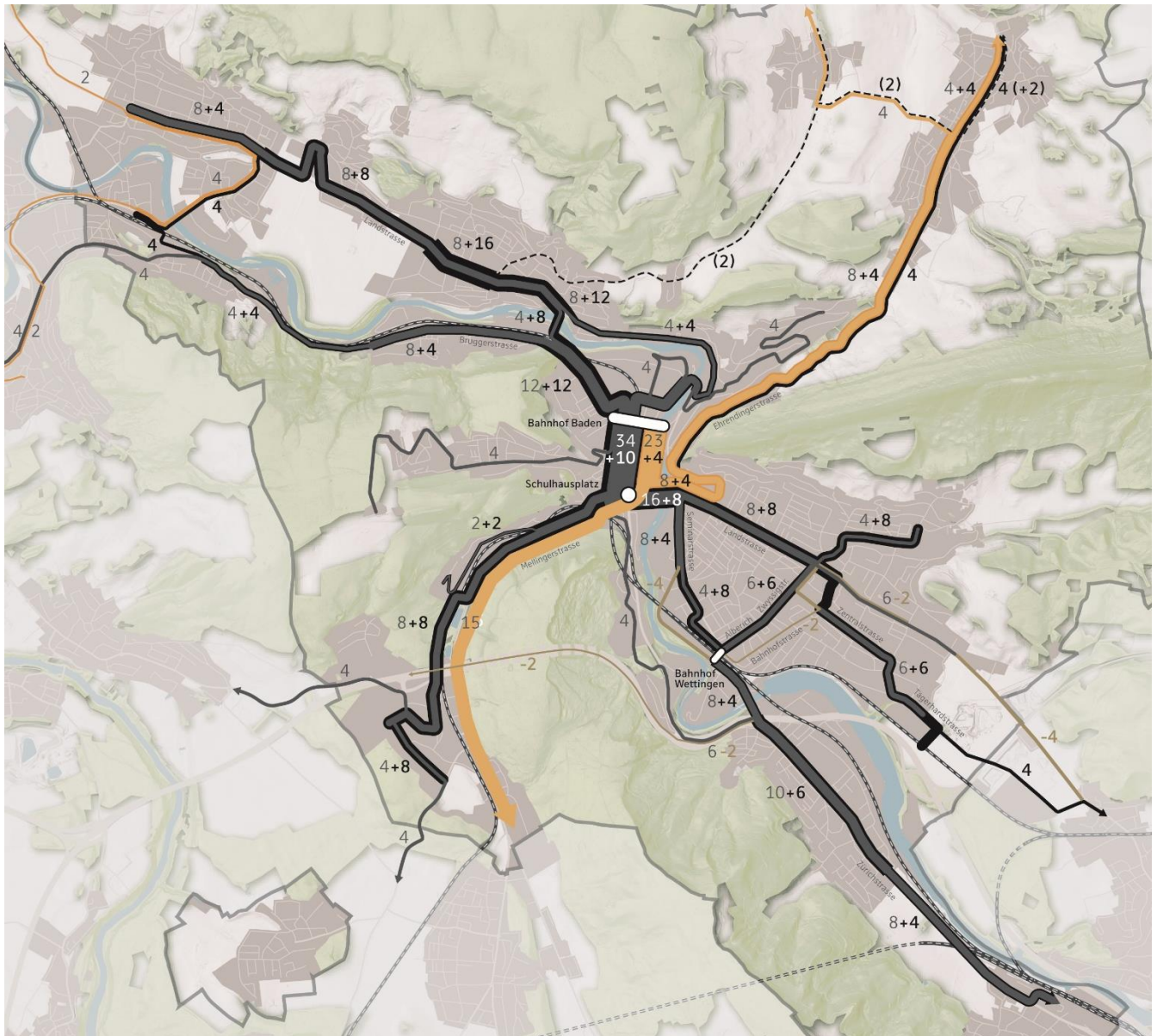
Das heutige öV-System ist zweckmässig und entspricht den bestehenden kantonalen Vorgaben, stösst jedoch hinsichtlich der Zuverlässigkeit, Kapazität und Angebotsqualität an Grenzen. Die folgende Abbildung zeigt die Nachfrage und die Auslastung im Prognosezustand 2040 (Abendspitze, mit Berücksichtigung 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 offen, wo solche starken Impulse im Raum Baden künftig nötig / sinnvoll sind. In vergleichbaren Räumen (z.B. Winterthur, Luzern) mit 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 [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.



Obige 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.

Auf Basis des exemplarischen Liniennetzes wurde der Fahrzeugbedarf und damit die Bruttokosten abgeleitet. Die zusätzlichen Betriebskosten betragen etwa 45 Mio. CHF pro Jahr, was einer Erhöhung gegenüber den Betriebskosten 2024 von ca. 40% entspricht.

Für den Kapazitätsausbau auf den ÖV-Hauptachsen ist ergänzend zur Taktverdichtung mittelfristig der Einsatz von grösseren Fahrzeugen zu prüfen (sog. Doppelgelenkbusse). Das gilt insbesondere auf Abschnitten, wo mit den heutigen Fahrzeugen Taktichten von weniger als 5 Minuten nötig wären, weil so kurze Zeitabstände zwischen zwei Bussen dazu führen, dass sich die Busse gegenseitig behindern und sich Verspätungen aufschaukeln (d.h. die meisten Fahrgäste steigen in den jeweils vorderen Kurs ein, welcher dadurch immer grössere Verlustzeiten erhält, bis zwei Kurse unmittelbar hintereinanderfahren). In verschiedenen Städten der Schweiz sind Doppelgelenkbusse bereits im Einsatz, um möglichst effizient die notwendige Kapazität bereitstellen zu können. Ein Einsatz von Doppelgelenkbussen bedingt allerdings tiefgreifende Massnahmen in der Infrastruktur (v.a. längere Haltestellen, grössere Wendeanlagen, mehr Flächen in Depots).

Das letztendlich umzusetzende Liniennetz wird im Rahmen des später noch zu konkretisierenden Angebotskonzepts 2040 vertieft erarbeitet. Bei der Neuordnung des Liniennetzes sollen die Kapazitätsausbauten auch genutzt werden, um mehr direkte und damit schnelle Verbindungen zu schaffen.