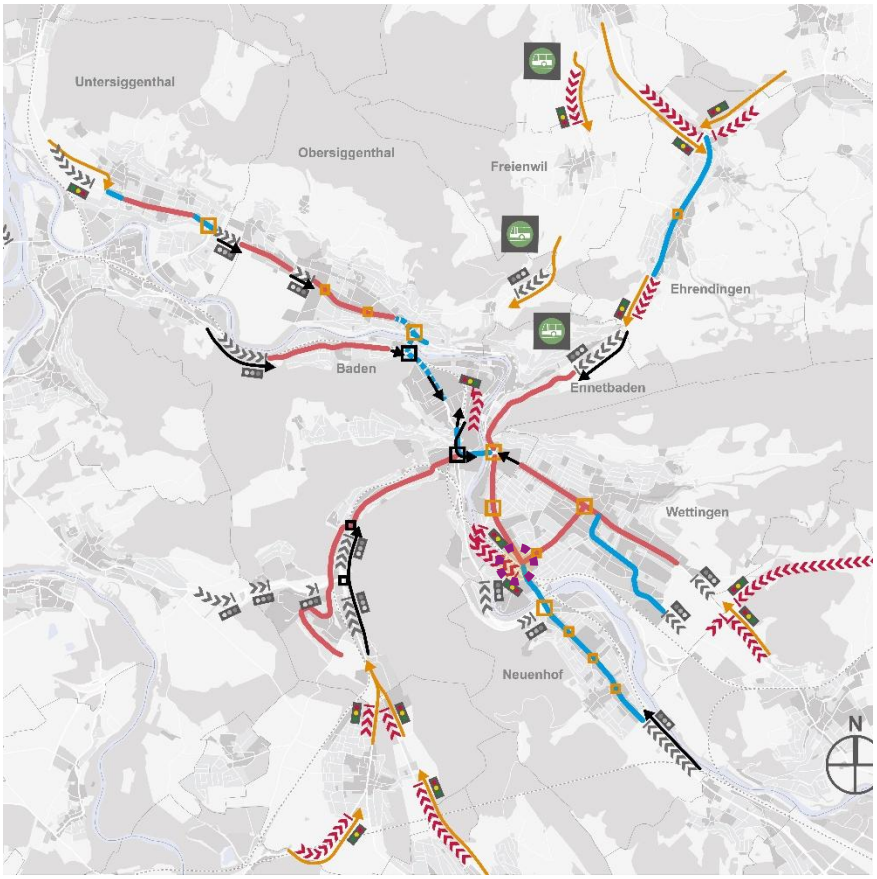
Bereinigter Entwurf nach Online-Partizipation

BB05 Busbevorzugung öV-Hauptkorridore



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.

Führung Bus im Strassenraum
- Mischverkehr (mit Fahrbahnhaltestellen)
- Abschnittsweise Eigentrassierung in Abhängigkeit von ZEL
- Busspur bestehend / geplant
- Elektronische Busspur
- Knotenoptimierung bestehend / geplant
- Ausbau Verknüpfungspunkt Bahnhof Wettingen
- Verkehrsmanagement bestehend (oder geplante Realität*) / geplant

* Geplante Realitäten sind Massnahmen, welche (bereits ausserhalb des GVK) geplant und beschlossen wurden

Beschrieb der Massnahme

Das Busnetz im Raum Baden und Umgebung soll weiterentwickelt werden, um die geforderten Kapazitäten im öffentlichen Verkehr (öV) und einen Attraktivitätssprung zu erreichen. Um den Attraktivitätssprung im Busangebot zu erreichen, müssen Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit verbessert und gewährleistet werden. Der Fokus liegt dabei vor allem auf den Hauptachsen sowie den tangentialen Buslinien, auf welchen der grösste Teil der zusätzlichen Kapazitäten geschaffen wird.

Aufgrund der räumlichen Verhältnisse der einzelnen Strassenabschnitte wurde für die wichtigsten Busachsen eine Einschätzung vorgenommen, wie der Bus geführt werden kann (Herleitung siehe ergänzende Informationen S.4):

- Auf Strassen mit nur je einer möglichen Fahrspur je Richtung wird der Bus auch zukünftig im Mischverkehr geführt. Um in diesen Abschnitten die nötige Zuverlässigkeit zu erreichen, sind mehr Fahrbahnhaltestellen vorzusehen, damit die Busse ihre Position im Fahrzeugpulk nicht verlieren (abgestimmt auf den Fahrplan sind punktuell Haltestellen als Bucht auszuführen, um betriebliche Wartezeiten zu ermöglichen).
- Ergänzend sind an diversen Stellen auch Knotenoptimierungen nötig. Denkbare Massnahmen sind zum Beispiel eine verbesserte Priorisierung an einer mit Lichtsignalen (LSA) gesteuerten Kreuzung oder die Umgestaltung von Kreiseln zu LSA-Kreuzungen.
- Ausserdem wurden für diese Abschnitte Inputs für die Massnahme SB01 Erweiterung Verkehrsmanagement abgeleitet: Wo die Busse im Mischverkehr unterwegs sind, muss durch das Verkehrsmanagement ein flüssiger Verkehrsablauf sichergestellt werden.
- Wo es die räumlichen Verhältnisse zulassen, ist eine abschnittsweise Eigentrassierung, d.h. die Einrichtung von Busspuren vorgesehen. Diese können beidseitig aber auch nur in eine Fahrtrichtung vorgesehen werden, je nach Bedarf.

Zuständigkeiten und Prozessuales

Federführung	Kanton, BVU AVK, Abteilung Verkehr, Sektion öV, Infrastruktur	**Beteiligte**	Gemeinden, Transportunternehmen
Standort	Gesamter GVK-Perimeter	**Investitionskosten** (+/- 40 %) **Laufende Kosten**	22.8 Mio. CHF --

Herleitung aus Lagebeurteilung

In der Analyse wurden zusammen mit den Busbetreibern die Abschnitte im Busnetz identifiziert, auf denen Behinderungen des öV mindestens in den Spitzenzeiten vorkommen. Betroffen sind vor allem Strassenabschnitte im zentralen Bereich des Busnetzes, deren Verlustzeiten strahlen auf das gesamte Netz aus. Zu nennen sind u.a. die Seminar- und Landstrasse in Wettingen, die Mellinger- und Bruggerstrasse in Baden sowie die Landstrasse in Nussbaumen.

Abhängigkeiten zu weiteren GVK-Massnahmen

- Kapazitätsausbau Hauptachsen (BB01)
- Aufwertung öV-Drehscheibe Bahnhof Wettingen (BB08)
- Erweiterung Verkehrsmanagement (SB01)
- Optimierung Brückenkopf Ost (SB04 / SB05)

Wirkung und Zielbeitrag der Massnahme BB05

Wirkung

- Durch die Verbesserung der Zuverlässigkeit und den Ausbau des Fahrplanangebots wird der öV gesamthaft eine attraktivere Alternative gegenüber dem MIV. Mit dem zuverlässigeren Betrieb des Busnetzes werden zudem die Anschlüsse an den Drehscheiben gesichert und das öV-System gesamthaft besser vernetzt.
- Somit wird ein wesentlicher Beitrag zur angestrebten Verschiebung der Verkehrsmittelanteile gemäss Ziel «Flächeneffiziente Mobilität» geleistet.

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

Leistungsfähiges und vernetztes öV-System

Flächensparende Mobilität

Wirkung und Zielbeitrag des Handlungsfelds Bahn und Bus

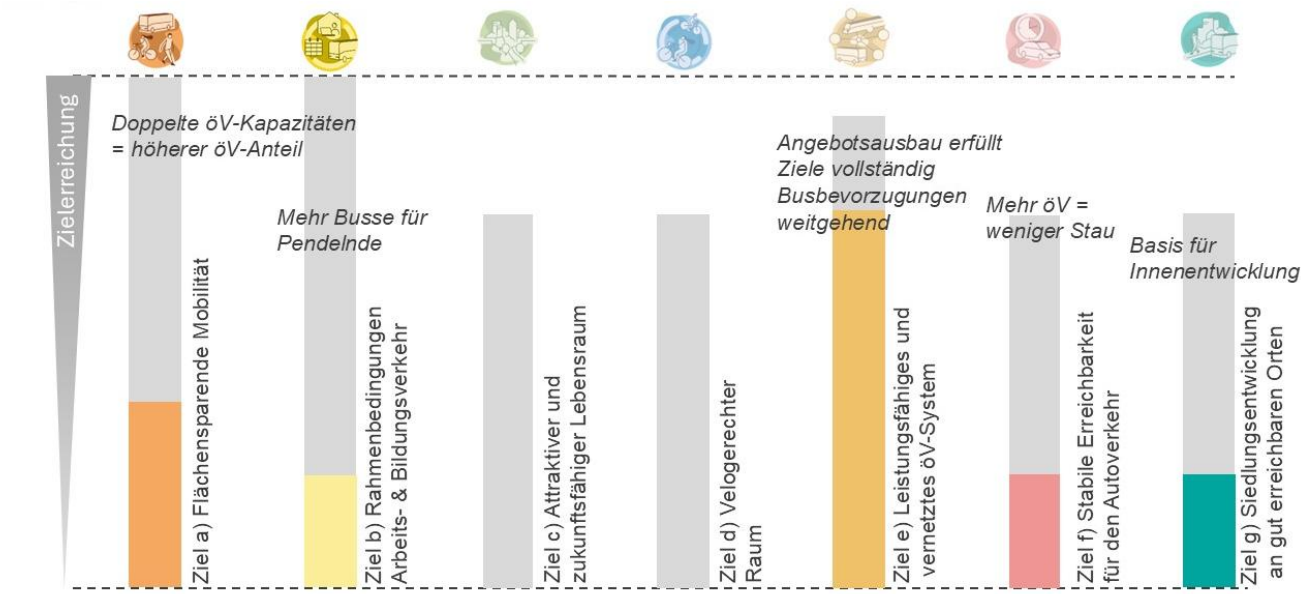
Mit der Umsetzung aller Massnahmen des Massnahmenfächers GVK 2040[1], der in rund 50 GVK-Massnahmenblättern beschrieben ist, werden zwei Ziele vollständig erreicht, fünf Ziele können in hohem Masse erfüllt werden. Die verbleibenden Ziellücken sind darauf zurückzuführen, dass in Nussbaumen und Baden Zentrum 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 tangentiale Buslinie Ehrendingen – Wettingen (BB02) und die Busbevorzugung (BB05) die grösste Wirkung. Die tangentiale 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.

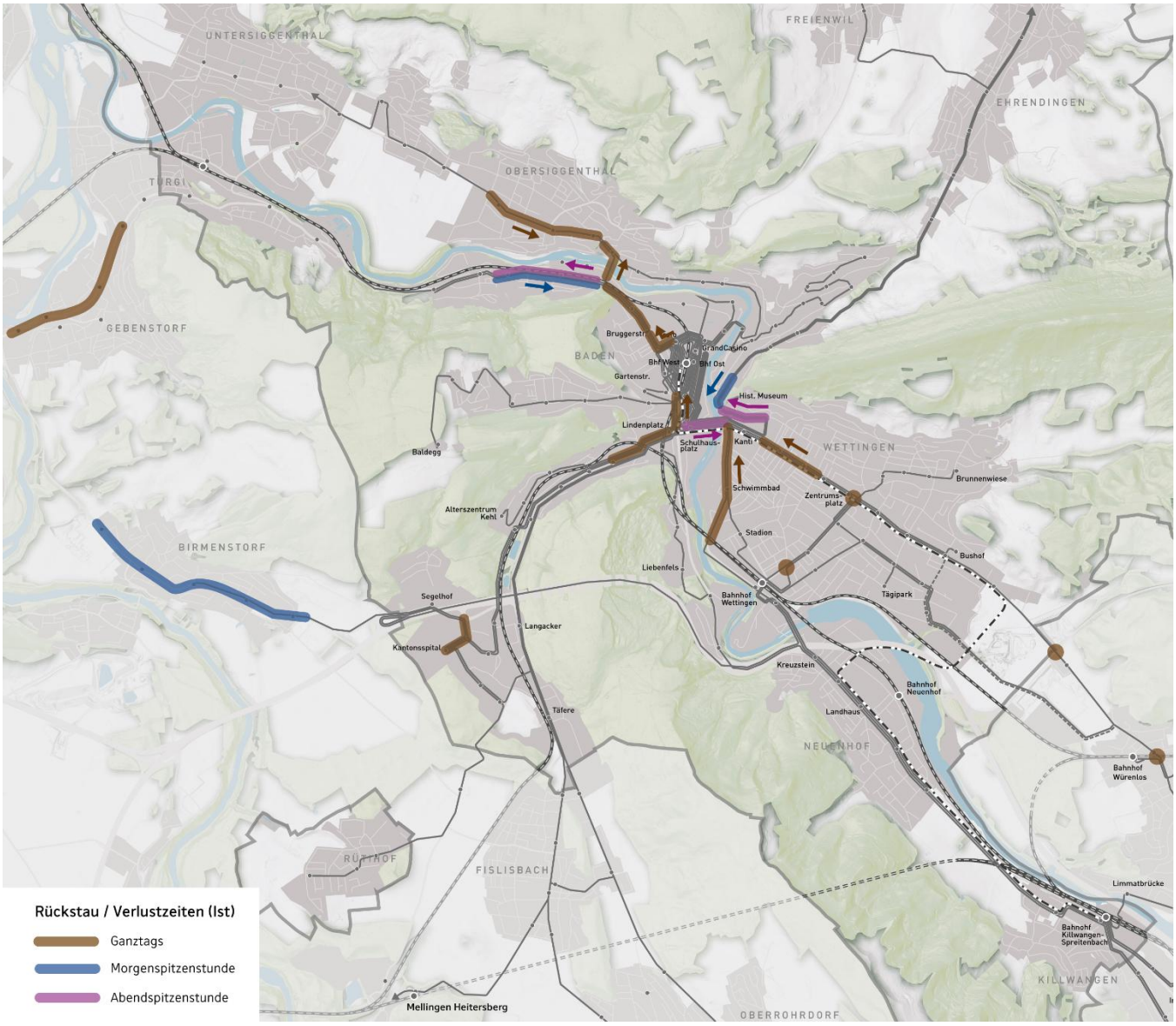
[1] Ohne Zentrumsentlastung (SB06), ohne langfristige Optionen öV-Hauptkorridore (BB10), ohne S-Bahn-Haltestelle Tägerhard (BB11) und ohne langfristige Massnahmen am Brückenkopf Ost

Bereinigter Entwurf nach Online-Partizipation



Ergänzende Informationen

Die Abbildung zeigt die mit den Busbetreibern analysierten Schwachstellen im heutigen Busnetz bezüglich der Zuverlässigkeit des Busbetriebs. Die vorgeschlagenen Massnahmen adressieren die Schwachstellen. Es wird davon ausgegangen, dass sich diese Defizite im ÖV-Betrieb ohne entsprechende Massnahmen künftig akzentuieren. Zu diesen heutigen Schwachstellen werden in Zukunft noch weitere hinzukommen, wenn der motorisierte Verkehr (in Randgebieten) und das ÖV-Angebot zunehmen. Dies stellt ein grosses Risiko im Hinblick auf ein funktionsfähiges ÖV-System dar.



Mit den Busbevorzugungsmassnahmen werden die massgebenden Schwachstellen auf den ÖV-Hauptkorridoren angegangen.

- Die Zuverlässigkeit des ÖV-Korridors Landstrasse Wettingen – Baden wird über eine Erweiterung des Verkehrsmanagements im Raum Würenlos entschärft.
- Mit den Massnahmen im Raum Wettingen Bahnhof (inkl. Steuerungsmassnahmen Schwimmbadstrasse) und der neuen Linienführung kann die Situation Seminarstrasse / Brückenkopf Ost entschärft werden. Steuerung des Zulaufs zur Alberich Zwyssig-Strasse in Richtung Zentrum Wettingen wird dadurch nötig.
- Die Zuverlässigkeit aus dem Korridor Höhtal (inkl. Landvogteischloss, Brückenkopf Ost) soll über mehrere Steuerungsmassnahmen im Raum Ehrendingen und Tiefenwaag verbessert werden.
- Die Schwachstellen auf der Landstrasse in Obersiggenthal und auf der Bruggerstrasse werden durch eine Erweiterung des Verkehrsmanagements im Raum Untersiggenthal adressiert.
- Die Verlustzeiten auf der Mellingerstrasse in Richtung Schulhausplatz können durch die Erweiterung des Verkehrsmanagements im Raum Fislisbach angegangen.

Es bestehen verschiedene Möglichkeiten zur Busbevorzugung:

Eigentrassierung:
Bei Strassenräumen und Bebauungsstrukturen, welche die Einrichtung von mehr als zwei Spuren erlauben, ist eine abschnittsweise Eigentrassierung des Busverkehrs vorgesehen. Im Einzelfall ist zu prüfen, ob Busspuren in beide Richtungen nötig und möglich sind. Je nach Situation ist es denkbar, Busspuren nur in die Richtung zu etablieren, in die es aufgrund des Verkehrsaufkommens zweckmässig ist.

Beispiel einer Eigentrassierung des Busverkehrs in eine Richtung (Quelle: Aargauer Zeitung)

Elektronische Busspur
Ausserorts ist teilweise die Einführung von elektronischen Busspuren vorgesehen, um die in Massnahme SB01 geplanten Dosierungsstellen für den motorisierten Individualverkehr (MIV) umfahren zu können. Dabei wird der entgegenkommende Verkehr mit einer Ampel angehalten, so dass der Bus auf dem Gegenfahrstreifen an der Dosierung vorbeifahren kann.

Beispiel einer elektronischen Busspur im Höhtal, die es Bussen erlaubt, eine Autokolonne zu überholen (Quelle: Wynentaler Blatt)

ÖV-Bevorzugung an Knoten
Auch Optimierungen einzelner Knoten sind im Rahmen der Busbevorzugung vorgesehen. Dies können beispielsweise angepasste Schaltungen von bestehenden Ampeln oder zusätzliche Fahrbeziehungen für den Bus im Kreuzungsbereich sein (z.B. Bus geradeaus auf Rechtsabbiegerspur). Auch bauliche Anpassungen sind denkbar, zum Beispiel der Ersatz von Kreiseln durch lichtsignalgesteuerte Kreuzungen oder die Ergänzung von Kreiseln mit Ampeln zur Busbevorzugung.

Beispiel einer ÖV-Bevorzugung an einem Knoten. Der Bus nutzt die Rechtsabbiegerspur, um während einer Rotphase die geradeaus-fahrende Fahrzeuge zu überholen (Quelle: Google Street View, 2021)

Neues Bustrassee
Wie am Schulhausplatz in Baden sind auch neue, eigens für den Bus eingerichtete Bustrassees denkbar. Im Rahmen der Massnahme Aufwertung öV-Drehscheibe Bahnhof Wettingen (BB08) ist die Herstellung von neuen Bus-Fahrbeziehungen geplant, welche die Fahrzeiten verkürzt und eine bessere Bevorzugung des Busverkehrs gegenüber dem Autoverkehr ermöglicht.