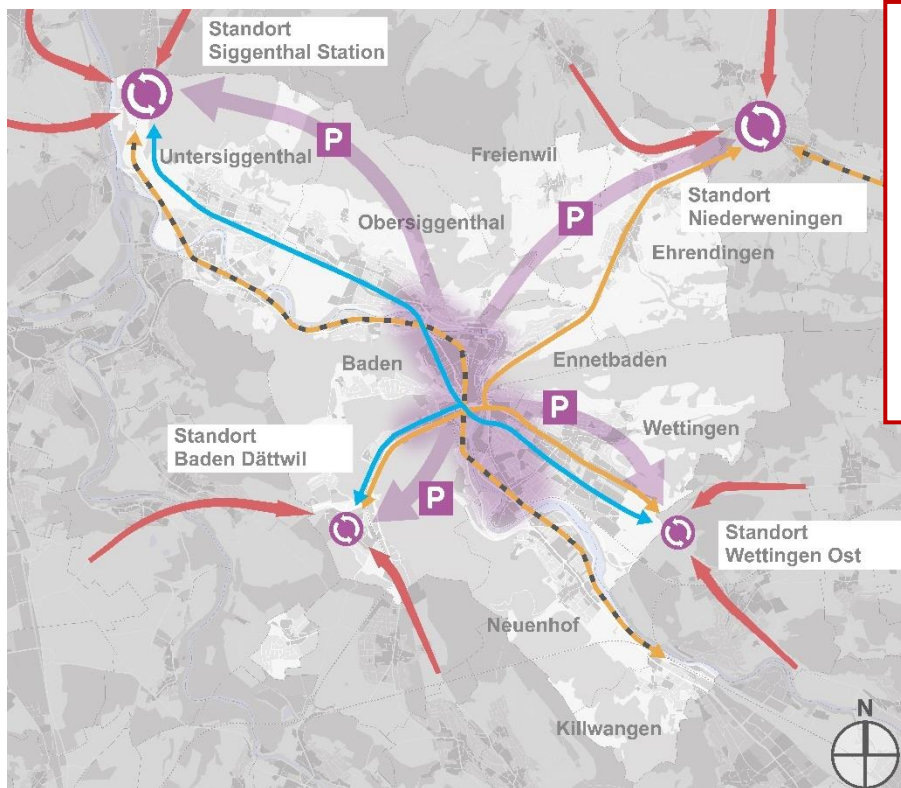


# BB09 MIV/öV-Verkehrsdrehscheibe



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.

-  Mobilitätsmanagement
-  Verlagerung der Parkierung
-  MIV/öV-Verkehrsdrehscheiben
-  Zubringer MIV
-  Velo
-  Buslinie
-  Bahnlinie

## Beschrieb der Massnahme

In der Region Baden und Umgebung sollen am Übergang von ländlichen zum urbanen Raum Verkehrsdrehscheiben zum Umstieg vom MIV auf die flächeneffizienteren Verkehrsmittel Bahn, Bus und Velo geplant werden. Standorte mit Bahnanschluss haben das grösste Umsteigepotenzial. Auch ein Umstieg auf das Velo ist an diesen Standorten möglich, das Umsteigepotenzial ist aber weniger gross als auf den öV. Verkehrsdrehscheiben für den Umstieg öV-öV sind separate Massnahmen (Blätter BB06, BB07, BB08). In der Region wurden vier geeignete Standorte mit einer guten Anbindung ans öV- und Velonetz in die Kernstadt eruiert:

- Der Standort **Siggenthal Station** dient dem Umstieg vom Auto aus dem Unteren Aaretal Richtung Baden und Wettingen. Die Verkehrsdrehscheibe verfügt über eine direkte Bahnverbindung nach Baden, Wettingen und weiter bis nach Zürich. Der Standort hat das grösste Potenzial.
- Der Standort **Niederweningen** liegt an der Surbtalstrasse an der Grenze zum Kanton Zürich und ist aus dem Surbtal und dem Zurzibiet über das Strassennetz sehr gut erreichbar. Von hier verkehren halbstündliche S-Bahnverbindungen nach Zürich. Prioritär ist hier der Umstieg für Autofahrende aus dem Zurzibiet und Surbtal, von untergeordneter Bedeutung aus dem Wehntal auf den Bus Richtung Baden.
- Der Standort **Wettingen Ost** liegt an der Landstrasse am Siedlungsrand von Wettingen und somit am Übergang vom städtischen zum ländlicheren Raum. Er dient insbesondere dem Umstieg vom Autoverkehr aus dem Furttal (v.a. nördliche Talseite) auf den Bus Richtung Baden und Wettingen. Der Standort hat vor allem langfristig im Zusammenhang mit einer allfälligen Tramlösung in Wettingen Ost Potenzial.
- Der Standort **Baden Dättwil** liegt direkt an der Autobahnausfahrt Baden West und nimmt den MIV-Verkehr auf Tangentialbeziehungen von ländlicheren Ortschaften südlich von Baden auf, welche nicht gut durch den öV abgedeckt sind. Am Standort kann auf den Bus nach Baden und Wettingen umgestiegen werden.

Die Verkehrsdrehscheiben sollen mehr als ein Parkplatz und eine Bahn- oder Busstation sein. Die Parkplätze der Verkehrsdrehscheiben sollen so ausgestaltet werden, dass ein möglichst direkter, witterungsgeschützter Zugang zum öV möglich ist. Die Parkplätze sollen mit Elektro-Ladestationen ausgerüstet werden. Weiter können verschiedene Dienstleistungen angeboten werden, welche den Umstieg attraktiver machen, z.B. Einkaufsmöglichkeiten, Pick-Up-Services oder fahrzeugbezogene Services. Die Parkgebühren im Zentrum müssen ausreichend hoch sein, damit das Parkieren an der Drehscheibe inkl. öV-Fahrt günstiger ist als ein Parkplatz im Zentrum. Gleichzeitig soll die Preisgestaltung einen Umstieg auf den öV möglichst nahe an der Quelle fördern. Es sind einfach nutzbare Angebote auszuarbeiten. Zudem muss das Parkplatzangebot im Zentrum entsprechend beschränkt sein (vgl. ergänzende Informationen S. 4).

## Zuständigkeiten und Prozessuales

Federführung

Gemeinden

Beteiligte

SBB, RVBW, betroffene  
Gemeinden, Kanton Zürich

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

### Herleitung aus Lagebeurteilung

Der Raum Baden und Umgebung ist heute grösstenteils gut mit dem öV erschlossen. Im angrenzenden ländlichen Raum ist dagegen aufgrund der geringeren Siedlungsdichte kein Angebot in der gleichen Qualität möglich, weshalb die Bevölkerung dort häufig auf ein Auto angewiesen ist. Insbesondere die Stadt Baden zieht aber auch aus diesen Räumen viel Verkehr an, welcher zu deutlich über 80% mit dem Auto zurückgelegt wird. Dieser Verkehr belastet das Strassennetz und insbesondere die Ortsdurchfahrten stark.

### Abhängigkeiten zu weiteren GVK-Massnahmen

- Kapazitätsausbau Bushauptachsen (BB01), Tangentiale Buslinie Höhtal – Wettingen (BB02)
- Busbevorzugung öV-Hauptkorridore (BB05)
- Erweiterung Verkehrsmanagement (SB01)
- Velovorzugsrouten Killwangen – Baden (FV02 / FV 03 / FV04)
- Förderung betriebliches Mobilitätsmanagement (MM01)
- Regionales Parkplatzmanagement (MM03)

## Wirkung und Zielbeitrag der Massnahme BB09

### Wirkung

- Die Reisezeiten mit dem öV zwischen Wettingen und Teilen des Grossraums Zürich (v.a. Zürich-Nord) können zusätzlich reduziert werden. Der zusätzliche Verknüpfungspunkt zwischen Bus und Bahn führt zu einer noch besseren Vernetzung des regionalen öV-Netzes.
- Durch die direkte öV-Anbindung der östlichen Gebiete von Wettingen, vor allem aber des Sport- Freizeit- und Eventzentrums Tägi, wird der öV-Anteil des Quell-/ Zielverkehrs in diesen Gebieten erhöht.

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



Leistungsfähiges  
und vernetztes öV-  
System



Flächensparende  
Mobilität



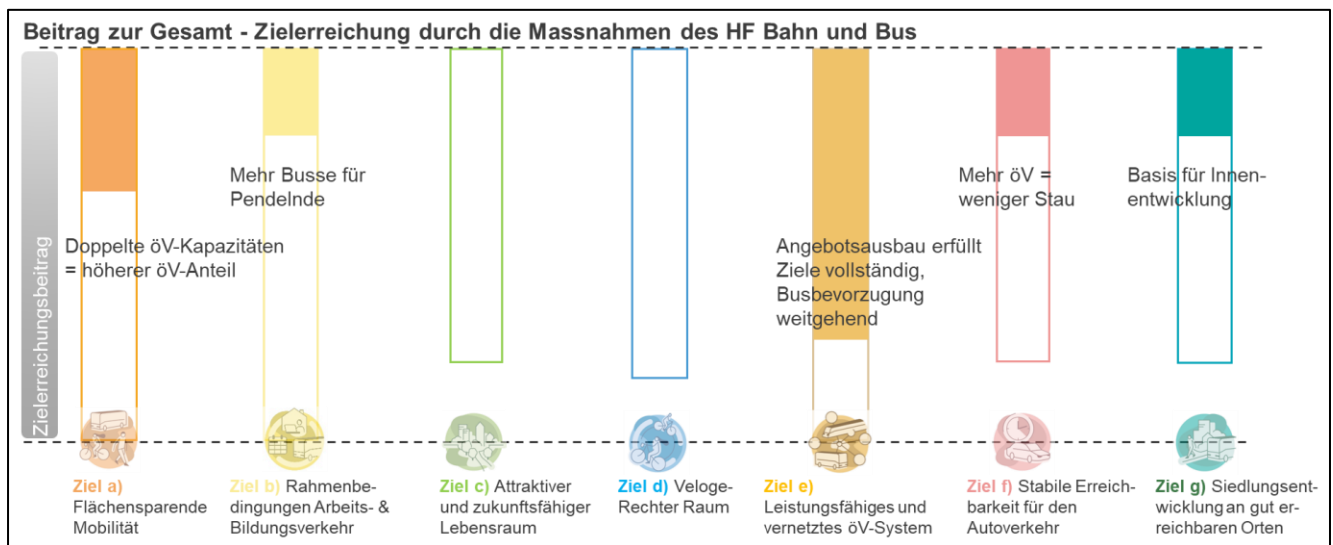
Rahmenbedingungen  
Arbeits- und  
Bildungsverkehr

## 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

- <https://www.are.admin.ch/are/de/home/mobilitaet/programme-und-projekte/verkehrsdrehscheiben.html>

## Ergänzende Informationen

Der Bau einer Verkehrsdrehscheibe allein genügt nicht, damit ein positiver verkehrlicher Effekt durch eine Verkehrsdrehscheibe entsteht. Es braucht zusätzliche Faktoren, welche die Nutzung einer Verkehrsdrehscheibe unterstützen:

- **Preis- und Reisezeitinformation:** Vor dem Verkehrsdrehscheibenstandort soll eine Verkehrsinformation die Reisezeiten zu wichtigen Zielgebieten mit dem Auto und mit einem Umstieg an den Drehscheiben sowie die nächste Zug-/Busabfahrt anzeigen. Dadurch wird der Umstieg insbesondere bei überlastetem Strassennetz eher angenommen und die Verkehrsüberlastungen reduziert. Die Reisezeiten werden planbarer. Als zusätzlicher Anreiz für einen Umstieg können auch Preisinformationen für Parkieren im Zentrum und an der Drehscheibe angezeigt werden.
- **Gebühren:** Die Gebühren müssen als Kombiticket für Parking und öV gelöst werden können, auch Abomodelle sind denkbar. Die Abwicklung kann beispielsweise über eine App geschehen. Der Preis für Parkierung an der Drehscheibe und öV Ticket ist günstiger als Parkieren im Zentrum.
- **Komfort und Services:** Die Drehscheiben sind einfach ausgestaltet und auf einen raschen Umstieg ausgelegt. Sie bieten jedoch einzelne Mantelnutzungen wie Verpflegungsmöglichkeiten ToGo, Pick-Up Service für Pakete, Einkaufsmöglichkeiten und Serviceleistungen fürs Motorfahrzeug. Zudem kann das Elektroauto geladen werden.
- **Mobilitätsmanagement:** Parkierung an Drehscheiben ausserhalb der Zentren wird durch das betriebliche Mobilitätsmanagement von Firmen unterstützt, indem Firmen Parkraum an den Drehscheiben reservieren und diesen im Rahmen eines Mobilitätsbonus mitfinanzieren.
- **Verfügbarkeit:** Die Verfügbarkeit des Parkraums wird aus der Innenstadt an die Verkehrsdrehscheiben verlagert. Dadurch entsteht an zentralen Lagen Fläche für andere Nutzungen. Parkplätze an der Drehscheibe können mit einer App im Vorfeld reserviert werden, damit die Verfügbarkeit sichergestellt ist.

**MIV-Erschliessung:** Die Standorte sind so ans Strassennetz angeschlossen, dass sie einfach und direkt ab dem übergeordneten Strassennetz erreichbar sind und weder die Ortsdurchfahrt belasten noch durch das Verkehrsmanagement beeinträchtigt wird.

Im folgenden Abschnitt werden die einzelnen Standorte beschrieben. Es werden Aussagen zur Reisezeit mit und ohne Drehscheibe gemacht sowie zum Potenzial und Grösse der Verkehrsdrehscheibe. Der genaue Standort und die Ausgestaltung der Drehscheibe ist in einem nächsten Schritt zu klären.

### Erläuterung zu den Potenzialabschätzungen:

Das Potenzial der Verkehrsdrehscheibe ist abhängig von der Anzahl Fahrzeuge, welche den Standort der Verkehrsdrehscheibe passieren und in den Zielort fahren, den man vom MIV entlasten möchte (Baden/Wettingen). Es können jedoch nicht alle Personen umsteigen, beispielsweise mit schwerem Gepäck. Auch die Attraktivität der öV-Verbindung und die Reisezeitgewinne/-verluste spielen eine Rolle. Zur Abschätzung des Potenzials müssen diese von der gesamten Anzahl an Fahrzeugen abgezogen werden. Dazu wurden entsprechende Annahmen getroffen. Aus dem Potenzial kann eine ungefähre Anzahl Parkplätze abgeleitet werden, welche aus der Innenstadt an die Drehscheibe verschoben werden können. Die Entlastungswirkung des Strassennetzes ist doppelt so hoch wie das Potenzial, da sowohl die Hin- als auch die Rückfahrt im MIV ab der Drehscheibe entfällt.

### Standort Siggenthal Station

Der Bahnhof Siggenthal Station liegt am Übergang vom urbanen zum ländlichen Entwicklungsraum. Im Umfeld sind verschiedene ländlich geprägte Dörfer, welche zwar in der Hauptverkehrszeit eine Busverbindung im 30-Min.-Takt haben, zu den übrigen Zeiten, jedoch teilweise nur stündlich und nicht bis Betriebsschluss in gleicher Qualität erschlossen sind. Der Bahnhof Siggenthal Station bietet direkte Verbindungen nach Baden, Wettingen und weiter ins Limmattal und nach Zürich. Die S27 verkehrt halbstündlich bis Baden und wird in den Spitzenzeiten stündlich durch die S19 ergänzt, welche weiter ins Limmattal und nach Zürich verkehrt. Der Standort verfügt über eine hervorragende Anbindung ans Strassennetz, sowohl aus dem unteren Aaretal, dem Zurzibiet als auch von den ländlichen Ortschaften westlich der Aare.

Die folgende Analyse der Reisezeiten zeigt auf, dass der Weg auf den dargestellten Relationen in der Kombination MIV-öV schneller ist als



## Ergänzende Informationen

rein mit dem öV. Allerdings ist und bleibt der MIV (ohne Stau) die schnellste Variante. Daher braucht es zusätzliche Anreize wie ein Kombi-Ticket bezüglich Parkierung und eine Reduktion des Parkplatzangebotes im Zentrum.

### Reisezeiten mit MIV, öV und mit Umstieg am Standort Siggenthal Station

Reisezeit nach Baden	Mit MIV*	Mit öV	Mit Umstieg an VDS (inkl. 10min Umsteigezeit)
von Böttstein	25min	40min	<b>30min</b> (10min Auto, 10min Zug)
von Mandach (1h-Takt öV**)	30min	40min	<b>35min</b> (15min Auto, 10min Zug)
von Gansingen (1h-Takt öV**)	30min	40min	<b>35min</b> (15min Auto, 10min Zug)

\*Reisezeit mit dem Auto kann zur Spitzenzeit am Morgen und Abend deutlich länger dauern, während die Reisezeit mit Umstieg an VDS konstant ist.

\*\*Halbstundentakt in der Hauptverkehrszeit

### Potenzial und Grösse der Verkehrsdrehscheibe

Fahrzeuge, welche Standort der Drehscheibe passieren mit Ziel Innenstadt Baden/Wettingen	550 Fz./Tag
Potenzial für Umstieg MIV-öV	200 Fz./Tag
Anzahl Parkplätze aus Innenstadt an Drehscheibe verlagern	Ca. 250 PP
Entlastung kapazitätskritische Knoten	400 Fz./Tag

### Standort Niederweningen ZH

Der Bahnhof Niederweningen liegt an der Grenze zum Kanton Zürich an der Grenze zum ländlichen Surbtal. Der Bahnhof hat direkte, halbstündliche S-Bahn Verbindungen nach Zürich. Der Standort verfügt mit der Surbtalstrasse über eine hervorragende Anbindung ans Strassennetz, aus dem unteren Aaretal und dem Zurzibiet. Auch der Kanton Zürich sieht den Standort als wichtigen Umsteigepunkt vom MIV zum öV. Der Standort kann die Region Baden entlasten, weil Autofahrten aus dem Surbtal, dem Zurzibiet oder dem unteren Aaretal in den Grossraum Zürich oft über die A1 und damit durch die Region Baden führen.

Denkbar ist auch der Umstieg in Niederweningen für Autofahrende aus dem Wehntal auf den Bus Richtung Baden. Aufgrund der geringeren Angebotsqualität der Busverbindung gegenüber der S-Bahn ist dieses Potenzial jedoch geringer.



### Reisezeiten mit MIV, öV und mit Umstieg am Standort Niederweningen

Reisezeit nach Oerlikon	Mit MIV*	Mit öV	Mit Umstieg an VDS (inkl. 10min Umsteigezeit)
von Würenlingen	40min	1h 20min	<b>55min</b> (15min Auto, 30min Zug)
von Baldingen	40min	1h 30min	<b>55min</b> (15min Auto, 30min Zug)

\*Reisezeit mit dem Auto kann mit Auto zur Spitzenzeit am Morgen und Abend deutlich länger dauern, während die Reisezeit mit Umstieg an VDS konstant ist.

## Ergänzende Informationen

### Standort Wettingen Ost

Der Standort Wettingen Ost liegt an der Kreuzung Landstrasse-Furttalstrasse. Der Standort wird vom Bus bedient, welcher bei einer konsequenten Umsetzung der öV-Priorisierung (Massnahme BB05) ohne Zeitverlust im Stau in die Innenstadt von Wettingen/Baden verkehren kann. Der Standort eignet sich insbesondere, um Verkehrsströme aus dem Furttal und weiteren Fahrten aus dem Kanton Zürich aufzufangen, welche ungenügend mit dem öV abgedeckt sind. Der Standort gewinnt insbesondere an Bedeutung, falls der Wohnschwerpunkt Wettingen Ost auf dem Tägerhard entwickelt und längerfristig mit einem Tram erschlossen wird. Der genaue Standort ist im Rahmen der Gebietsentwicklungen zu konkretisieren. Die Erschliessung der Drehscheibe soll direkt ab der Furttalstrasse unabhängig von der Zuflusssteuerung erfolgen. Das Potential der Drehscheibe ist beschränkt, da Teile des Furttals mit der S6 bereits eine sehr attraktive öV-Verbindung in den Raum Baden haben und für viele Gemeinden P+R an den Bahnhöfen im Furttal sinnvoller ist, da diese näher an der Fahrtquelle liegen



### Reisezeiten mit MIV, öV und mit Umstieg am Standort Wettingen Ost

Reisezeit nach Wettingen	Mit MIV*	Mit öV	Mit Umstieg an VDS (10min Umsteigezeit)
von Regensberg	15min	1h 15min	<b>25min</b> (10min Auto, 5min Bus)
von Dällikon	15 min	50 min	<b>25min</b> (10min Auto, 5min Bus)
von Niederhasli	25min	1h	<b>35min</b> (20min Auto, 5min Bus)

\*Reisezeit mit dem Auto kann mit Auto zur Spitzenzeit am Morgen und Abend deutlich länger dauern, während die Reisezeit mit Umstieg an VDS konstant ist.

### Potenzial und Grösse der Verkehrsdrehscheibe

Fahrzeuge, welche Standort der Drehscheibe passieren mit Ziel Innenstadt Baden/Wettingen	700 Fz.
Potenzial für Umstieg MIV-öV	200 Fz.
Anzahl Parkplätze aus Innenstadt an Drehscheibe verlagern	Ca. 250 PP
Entlastung kapazitätskritische Knoten	400 Fz./Tag