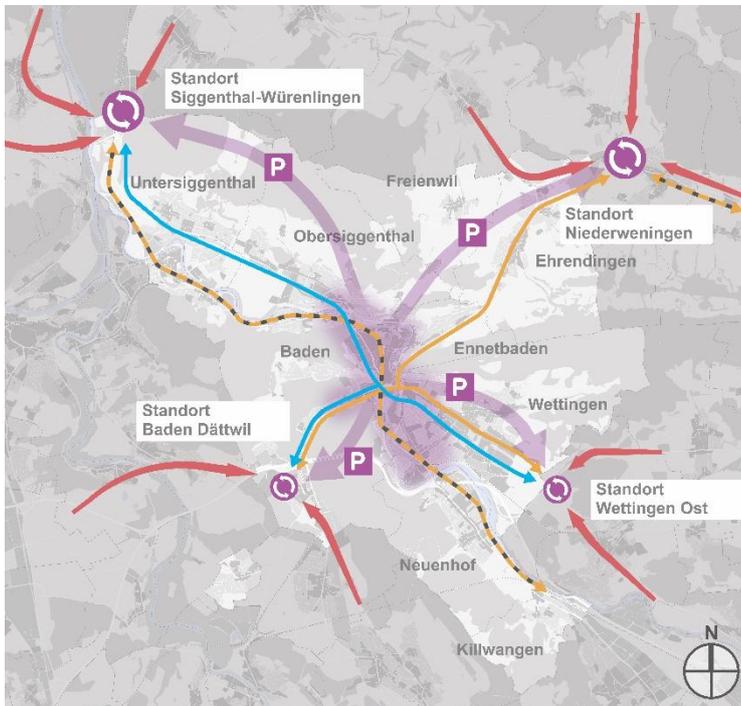


BB09 MIV/öV-Verkehrsdrehscheiben



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.



Beschrieb der Massnahme

Am Rand der Region Baden und Umgebung sollen am Übergang vom ländlichen zum urbanen Raum Verkehrsdrehscheiben realisiert werden, an welchen vom MIV auf die flächeneffizienteren Verkehrsmittel Bahn, Bus und Velo umgestiegen werden kann. 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. Die MIV/öV-Verkehrsdrehscheiben ergänzen die für den Umstieg öV-öV vorgesehenen Drehscheiben (Massnahmen BB06, BB07, BB08). In der Region wurden vier grundsätzlich geeignete Standorte mit einer guten Anbindung ans öV- und Velonetz in die Kernstadt eruiert:

- Der Standort **Siggenthal-Würenlingen** dient dem Umstieg vom Auto aus dem Unteren Aaretal auf die direkten Bahnverbindungen Richtung Baden, Wettingen und Zürich. Dieser 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 und Postautoverbindungen nach Baden. Prioritär ist hier der Umstieg für Autofahrende aus dem Zurzibiet und Surbtal Richtung Zürich, von untergeordneter Bedeutung aus dem Wehntal und Zurzibiet 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 Tramverbindung über 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 und westlich von Baden auf, welche nicht gut durch den öV abgedeckt sind. Am Standort kann auf den Bus nach Baden und Wettingen umgestiegen werden, ein grösseres Potenzial bestünde mit einem Tramangebot auf dem Nationalbahntrasse.

Die Verkehrsdrehscheiben sollen mehr als ein Parkplatz an einer Bahn- oder Busstation sein. Von den Parkplätzen soll ein möglichst direkter, witterungsgeschützter Zugang zum öV möglich sein und sie sollen mit Elektro-Ladestationen ausgerüstet werden. Weiter können verschiedene Dienstleistungen angeboten werden, welche den Umstieg attraktiver machen, z.B. kleine Einkaufsmöglichkeiten, Pick-Up-Services oder fahrzeugbezogene Services. Das Verhältnis zwischen den Parkgebühren im Zentrum und an der Drehscheibe soll so gestaltet werden, dass 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 entsprechende, einfach nutzbare Ticket-Angebote auszuarbeiten. Zudem muss das Parkplatzangebot im Zentrum entsprechend beschränkt sein (vgl. ergänzende Informationen ab Seite 4). In einem nächsten Schritt müssen die Standorte vertiefter ausgearbeitet und die Rahmenbedingungen definiert werden.

Zuständigkeiten und Prozessuales

Federführung	Kanton	Beteiligte	SBB, RVBW, betroffene Gemeinden, Kanton Zürich
Standort	Baden, Wettingen, Würenlingen und Kanton Zürich	Investitionskosten (+/- 40 %)	18 Mio. Franken (für 2-3 Standorte)
		Laufende Kosten	-

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 Richtung Baden (FV02 / FV 03 / FV04)
- Förderung betriebliches Mobilitätsmanagement (MM01)
- Regionales Parkplatzmanagement (MM03)

Wirkung und Zielbeitrag der Massnahme BB09

Wirkung Verkehrsdrehscheiben verknüpfen die Verkehrsmittel und machen das Umsteigen attraktiver:

- Die Verkehrsströme aus den ländlichen Gebieten in die Kernstädte Baden und Wettingen werden auf flächeneffiziente Verkehrsmittel verlagert.
- Die MIV-Verkehrsbelastung an Kapazitätskritischen Knoten und in stark belasteten Ortsdurchfahrten wird reduziert.

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



Leistungsfähiges und vernetztes öV-System



Flächensparende Mobilität



Stabile Erreichbarkeit für den Autoverkehr

Wirkung und Zielbeitrag des Handlungsfelds Bahn und Bus

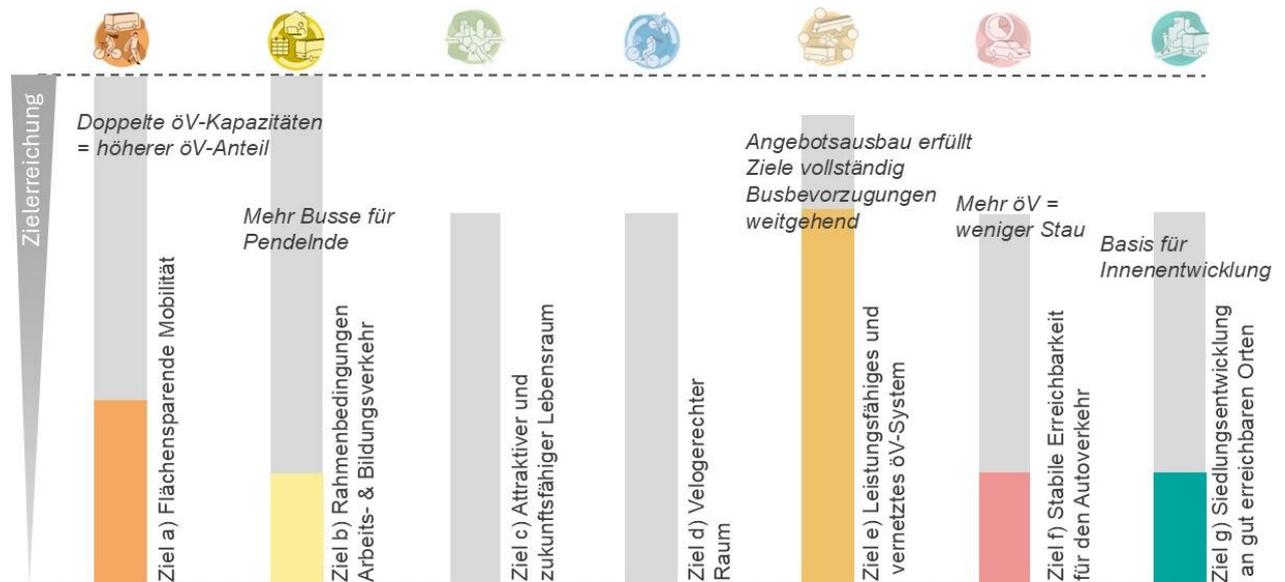
Mit der Umsetzung aller Massnahmen des Massnahmenfächers GVK 2040¹, der in rund 50 GVK-Massnahmenblättern beschrieben ist, werden zwei Ziele vollständig erreicht, fünf Ziele können in hohem Masse erfüllt werden. Die verbleibenden Ziellücken sind darauf zurückzuführen, dass in Nussbaumen und Baden Zentrum 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 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.

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



Weiterführende Dokumente / Links

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

Ergänzende Informationen

Der Bau einer MIV-/öV-Verkehrsdrehscheibe allein genügt nicht, damit ein positiver verkehrlicher Effekt entsteht. Es braucht zusätzliche Faktoren, welche die Nutzung einer Verkehrsdrehscheibe unterstützen (Rahmenbedingungen):

- **Preis- und Reisezeitinformation:** Vor dem Verkehrsdrehscheibenstandort sollen Verkehrsinformationen (über Wechseltextanzeigen im Rahmen des Verkehrsmanagements und/oder Informationen in digitalen Routenplanern) die Reisezeiten zu wichtigen Zielgebieten mit dem Auto und im Vergleich zur Option mit einem Umstieg an den Drehscheiben sowie die nächste Zug-/Busabfahrt anzeigen. Dadurch wird die Option mit einem Umstieg insbesondere bei überlastetem Strassennetz besser wahrgenommen. 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 Parkierung 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 soll günstiger als für das Parkieren im Zentrum sein.
- **Komfort und Services:** Die Drehscheiben sind einfach ausgestaltet und auf einen raschen Umstieg ausgelegt. Sie bieten jedoch einzelne Mantelnutzungen wie Verpflegungsmöglichkeiten ToGo-Angebote, Pick-Up Service für Pakete, Einkaufsmöglichkeiten und Serviceleistungen fürs Motorfahrzeug (in Kooperation mit Privaten, z.B. Garagen). Zudem kann das Elektroauto geladen werden. Durch eine Reservationsmöglichkeit per App wird kann die Verfügbarkeit eines Parkplatzes an der Drehscheibe sichergestellt 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. Im Gegenzug kann beteiligten Unternehmen die Pflicht zur Erstellung von Parkplätzen an zentralen Lagen erlassen werden.
- **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 die Zufahrt durch das Verkehrsmanagement beeinträchtigt wird.

Ergänzende Informationen

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

Erläuterung zu den Potenzialschätzungen:

Das Potenzial der Verkehrsdrehscheibe ist abhängig von der Anzahl Fahrzeuge, welche den Standort der Verkehrsdrehscheibe passieren und in den Zielort fahren, der vom MIV entlastet werden soll (i.d.R. Baden/Wettingen). Es können jedoch nicht alle Personen umsteigen, beispielsweise Personen mit schwerem Gepäck, Handwerker oder Personen, die in Baden wohnen. Potenzial für einen Umstieg besteht insbesondere beim Pendler- sowie beim Freizeit- und Einkaufsverkehr. Auch die Attraktivität der öV-Verbindung in die Innenstadt und die daraus folgenden Reisezeitgewinne/-verluste bei einem Umstieg spielen eine Rolle. Für diese Faktoren wurden entsprechende Annahmen getroffen. Aus dem Potenzial wird eine ungefähre Anzahl benötigter Parkplätze abgeleitet. 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. Das ausgewiesene Potenzial entspricht einer Grössenordnung und muss in weiteren Planungen geschärft werden.

Standort Siggenthal-Würenlingen

Der Bahnhof Siggenthal-Würenlingen liegt am Übergang vom urbanen zum ländlichen Entwicklungsraum. Im Umfeld liegen verschiedene ländlich geprägte Dörfer, welche zwar in der Hauptverkehrszeit im 30-Min.-Takt mit dem Bus erschlossen sind, zu den übrigen Zeiten jedoch teilweise nur stündlich und nicht bis Betriebsschluss in gleicher Qualität bedient werden. Der Bahnhof Siggenthal-Würenlingen bietet dagegen ganzjährig 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 Zurbibiet 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 rein mit dem öV. Ohne Stau ist und bleibt der MIV zwar die schnellste Variante, zu Spitzenstunden kann die Fahrt mit dem Auto aber auch 15min länger dauern. Mit Anreizen wie einem Kombi-Ticket bezüglich Parkierung und einer Reduktion des Parkplatzangebotes im Zentrum kann der Umstieg attraktiver gemacht werden.



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	30min (10min Auto, 10min Zug)
von Mandach (1h-Takt öV**)	30min	40min	35min (15min Auto, 10min Zug)
von Gansingen (1h-Takt öV**)	30min	40min	35min (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 (Zeitverzögerungen von bis zu 15min).

**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 (Angebot an Drehscheibe, nach Möglichkeit in Innenstadt zu reduzieren)	Ca. 250 PP

Ergänzende Informationen

Entlastung kapazitätskritische Knoten

400 Fz./Tag

Standort Niederweningen ZH

Der Bahnhof Niederweningen liegt im Wehntal im Kanton Zürich an der Grenze zum Kanton Aargau. 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 (Gesamtkonzept VDS Kanton Zürich). 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 oder dem Zurzibiet / Studenland auf den Bus Richtung Baden. Aufgrund der geringeren Angebotsqualität der Busverbindung gegenüber der S-Bahn ist dieses Potenzial jedoch geringer.

Das Potenzial muss gemeinsam mit dem Kanton Zürich geschätzt und die weiteren Schritte geprüft werden.



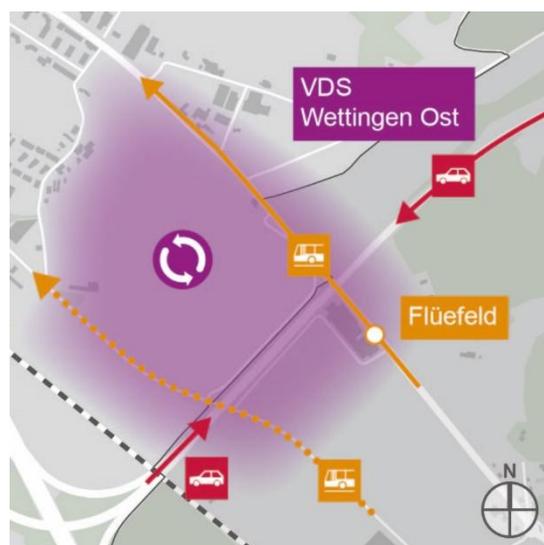
Reisezeiten mit MIV, öV und mit Umstieg am Standort Niederweningen

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

Standort Wettingen Ost

Der Standort Wettingen Ost liegt an der Kreuzung Landstrasse-Furttalstrasse (Furttalkreuzung). 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 muss auf den Kapazitätsausbau der Bushauptachsen (BB01) abgestimmt werden, da die zukünftige Linienführung in diesem Bereich offen ist. Der Standort eignet sich insbesondere, um Verkehrsströme aus dem Furttal und weiteren Quellorten aus dem Kanton Zürich aufzufangen, welche ungenügend mit dem öV abgedeckt sind. Der Standort gewinnt insbesondere an Bedeutung, falls der Wohnschwerpunkt Wettingen Ost bzw. das Gebiet 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.



Ergänzende Informationen

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	25min (10min Auto, 5min Bus)
von Dällikon	15 min	50 min	25min (10min Auto, 5min Bus)
von Niederhasli	25min	1h	35min (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 (Zeitverzögerungen von bis zu 10min).

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 (Angebot an Drehscheibe, nach Möglichkeit in Innenstadt zu reduzieren)	Ca. 250 PP
Entlastung kapazitätskritische Knoten	400 Fz./Tag

Standort Baden, Dättwil

Der Standort Dättwil liegt direkt an der Autobahnausfahrt Baden West der A1. Der Standort wird von verschiedenen Buslinien bedient, welche priorisiert und ohne Stau in die Innenstadt von Baden/Wettingen verkehren können. Der Standort eignet sich insbesondere, um tangentielle Verkehrsströme aus dem südlicheren Teil des Kanton Aargaus aufzufangen, welche teils ungenügend mit dem öV abgedeckt sind.

Der Standort muss so ans Strassennetz angeschlossen sein, dass die kapazitätskritischen Knoten in Dättwil möglichst wenig belastet werden. Zudem ist er in die Gebietsentwicklung Dättwil zu integrieren. Im kommunalen Gesamtplan Verkehr der Stadt Baden ist bereits eine geplante P+R Anlage an diesem Standort vermerkt. Zudem muss der Standort gut ins Busnetz integriert werden, damit der Bus von der Drehscheibe möglichst direkt ins Zentrum verkehrt.



Verbindungen mit Reisezeitersparnis MIV

Reisezeit nach Baden	Mit MIV*	Mit öV	Mit Umstieg an VDS (10min Umsteigezeit)
von Hägglingen	24min	1h 10min	40min (15min Auto, 15min Bus)
von Wohlen	30min	1h	45min (20min Auto, 15min Bus)
von Birr	20min	40min	35min (10min Auto, 15min Bus)

*Reisezeit mit dem Auto kann mit Auto zur Spitzenzeit am Morgen und Abend deutlich länger dauern, während Zeit mit Umstieg an VDS konstant ist (Zeitverzögerungen von bis zu 10min).

Fahrzeuge, welche Standort der Drehscheibe passieren mit Ziel Innenstadt Baden/Wettingen	5'500 Fz.
Potenzial für Umstieg MIV-öV	400 Fz./Tag
Anzahl Parkplätze (Angebot an Drehscheibe, nach Möglichkeit in Innenstadt zu reduzieren)	Ca. 500 PP
Entlastung kapazitätskritische Knoten	800 Fz./Tag