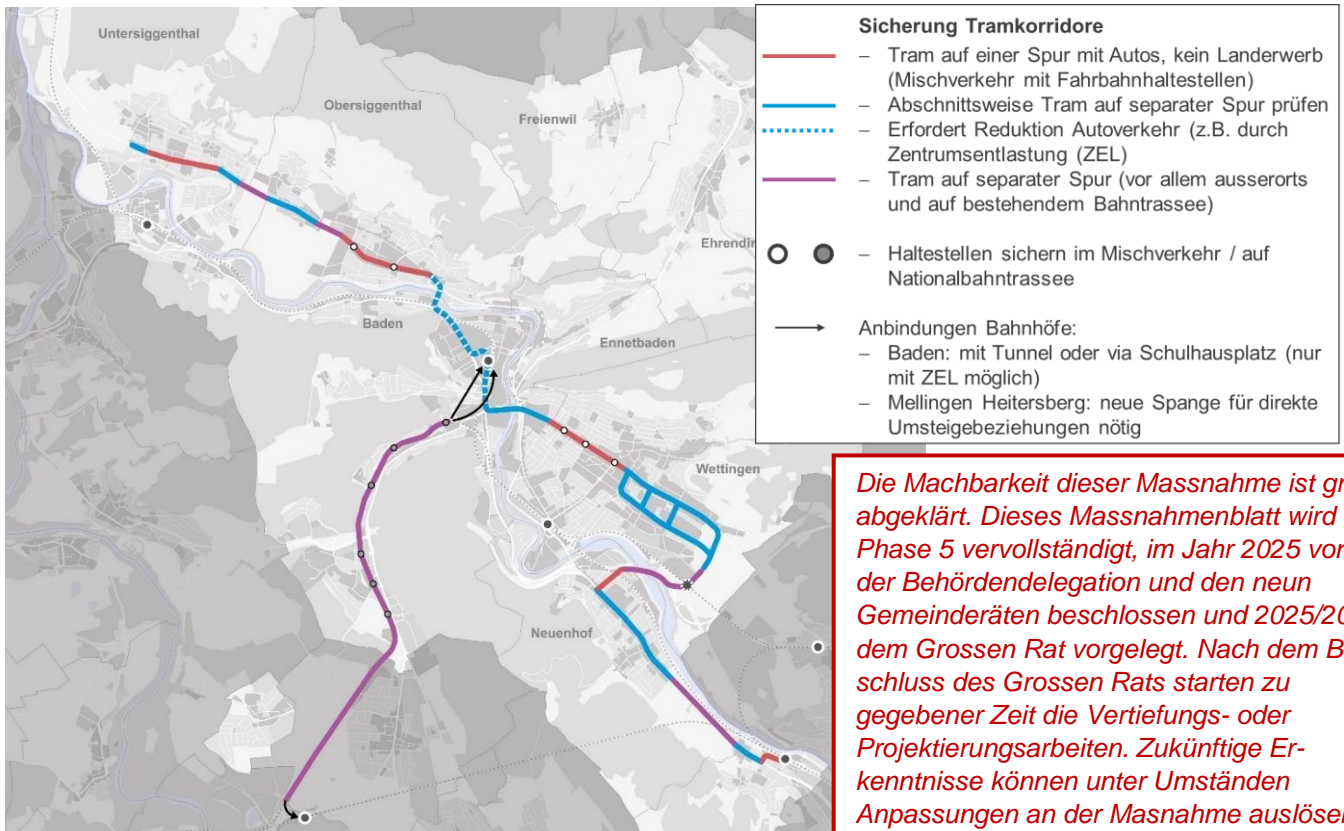


BB10 Trasseesicherung Tramkorridore



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

Der öV soll in Zukunft im Raum Baden und Umgebung eine bedeutendere Rolle einnehmen und einen deutlich grösseren Teil des Verkehrs aufnehmen als bisher. Aus verkehrlicher und aus raumplanerischer Sicht ist die Einführung eines schienengebundenen Verkehrsmittels mit den absehbaren Entwicklungen nicht zwingend. Mit der Weiterentwicklung des Busnetzes lässt sich die geforderte Kapazität bis 2040 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. Damit langfristig weiterhin der Spielraum für einen Systemwechsel von Bus auf Tram möglich bleibt, sollen dennoch die Trassees für mögliche Tramkorridore gesichert werden. Auf folgenden Korridoren ist es angesichts der Untersuchungen denkbar, dass nach 2040 das Potential für einen Trambetrieb erreicht wird:

- Killwangen – Neuenhof – Wettingen – Baden, mit Varianten bei der Führung in Wettingen
- Baden – Obersiggenthal – Untersiggenthal
- Baden – Dättwil – Mellingen Heitersberg, mit Varianten bei der Anbindung von Baden (mit Tunnel oder oberirdisch via Schulhausplatz) und der Streckenführung ab Dättwil nach Mellingen-Heitersberg (via Nationalbahntrassee oder Mellingerstrasse durch Fislisbach)

Aufgrund der Platzverhältnisse in den einzelnen Abschnitten erfolgt die Trasseesicherung wie folgt (vgl. Abbildung oben):

- Tram auf einer Spur mit MIV (Mischverkehr mit MIV, wenig Landerwerb)
- Tram abschnittsweise auf separater Spur (abschnittsweise Eigentrassee)
- Tram durchgehend auf separater Spur (Eigentrassee bzw. bestehendes Bahntrassee)

Die Form der Trasseesicherung wird in den ergänzenden Informationen präzisiert. Die konkreten planerischen Festlegungen zur Sicherung dieser Korridore werden bis Projektabschluss noch vertieft. Dabei sollen punktuell auch Räume für Haltestellen gesichert werden.

Zuständigkeiten und Prozessuales

Federführung	Kanton	Beteiligte	Kanton, Baden, Neuenhof, Killwangen, Ober-, Untersiggenthal, Wettingen, SBB
---------------------	--------	-------------------	---

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

Herleitung aus Lagebeurteilung

Für einen starken öV gemäss GVK-Zielen steht aufgrund der durchgeführten Analysen bis nach 2040 der Ausbau des Busnetzes im Vordergrund. Gleichzeitig ist denkbar, dass verschiedene grössere Entwicklungsschwerpunkte (Wettingen-Ost, Galgenbuck) in einer fernen Zukunft den Wechsel zu Tramangeboten erfordern.

Abhängigkeiten zu weiteren GVK-Massnahmen

- Busbevorzugung öV-Hauptkorridore (BB05)
- Aufwertung öV-Drehscheibe Bahnhof Baden (BB07)
- S-Bahn-Haltestelle Tägerhard (BB11)
- Quartier der kurzen Wege - Zentrum Wettingen (SF02) und Obersiggenthal (SF03)
- Umgestaltung Zürcherstrasse Neuenhof (SF10), Landstrasse Nussbaumen (SF11) und Landstrasse Wettingen (SF14)

Wirkung und Zielbeitrag der Massnahme BB10

- Wirkung**
- Die Sicherung von möglichen Tramtrassees hält langfristig die Spielräume für einen weiteren Kapazitätsausbau des öV innerhalb der Region offen, um dannzumal ein starkes Rückgrat eines öV-Systems in einem urbanen Raum nach 2040 analog zu bestehender LTB von Zürich bis Killwangen zu realisieren.
 - Damit soll auch bei weiterem starkem Wachstum in der Region deutlich nach 2040 ein hoher öV-Anteil und damit eine flächensparende Mobilität möglich sein.
 - Zudem können damit bei Bedarf ebenfalls sehr langfristig Entwicklungsimpulse für (heute noch unsichere) grössere Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung ausgesendet werden.

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



Leistungsfähiges und vernetztes öV-System



Flächensparende Mobilität



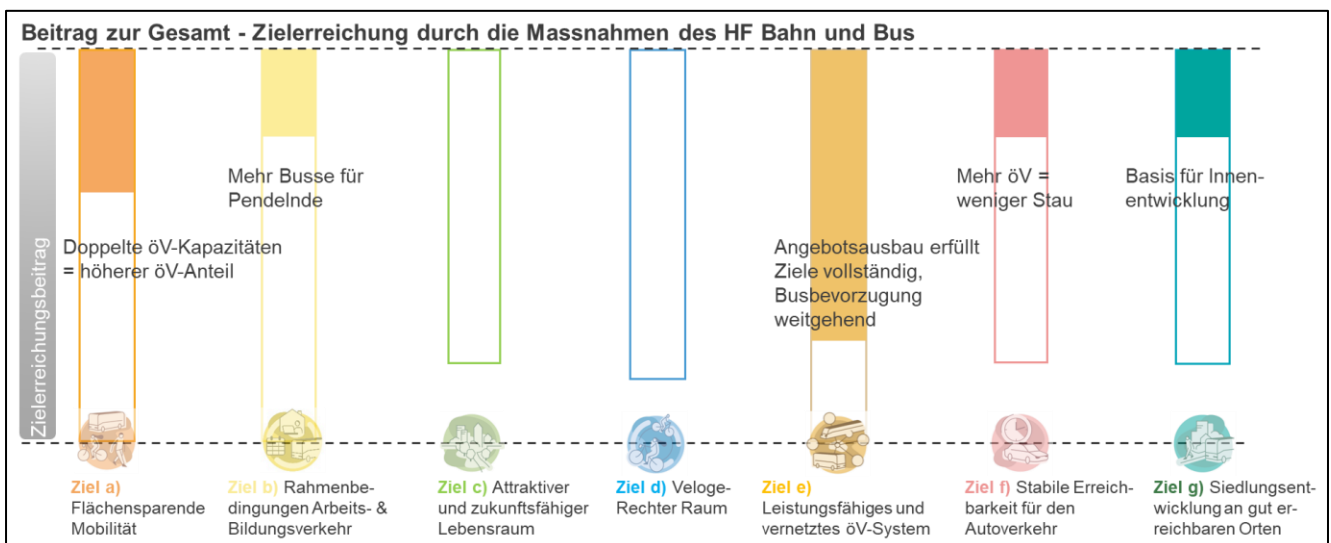
Siedlungsentwicklung an gut erreichbaren Orten

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

Konkrete Massnahmen zur Sicherung der Tramkorridore

Nachfolgend werden die drei Kategorien für die Trasseesicherung (vgl. Seite 1) ausführlicher erläutert:

- **Tram auf einer Spur mit Autos (Mischverkehr mit MIV, wenig/kein Landerwerb):**
Zweckmässig entlang von Achsen durch gewachsene Siedlungsstrukturen mit eher engen Strassenräumen (Querschnitt < 24 m). Da auf eigene Spuren für das Tram verzichtet wird, ist neben der grundsätzlichen Trasseesicherung im Richtplan keine räumliche Sicherung (Baulinien) erforderlich. Dafür braucht es Aussagen zur Begrenzung des MIV auf diesen Abschnitten, um Mischverkehr zu ermöglichen. Gemäss aktuellem Stand der Forschung ist (je nach Taktichte des öV) Mischverkehr MIV/öV (also die Führung des Trams gemeinsam mit dem Motorfahrzeugverkehr auf einer Spur) in der Regel ein zuverlässiger Tram-Betrieb problemlos möglich, wenn nicht mehr als 450 bis 600 Motorfahrzeuge pro Stunde auf der Spur unterwegs sind. Das entspricht üblicherweise einer täglichen Belastung von 8'000 bis 10'000 Motorfahrzeugen im Querschnitt. Mit Begleitmassnahmen ist Mischverkehr auch bei Belastungen von bis zu 15'000 Motorfahrzeugen pro Tag möglich.
- **Abschnittsweise Tram auf separater Spur (Eigentrasseierung) prüfen:**
Zweckmässig entlang von Abschnitten innerorts mit eher breiten Strassenräumen (Querschnitt > 24 m), auf welchem ein Eigentrassee zumindest in einer Richtung möglich ist oder der nötige Raum im Rahmen von Zentrumsentwicklungen geschaffen werden kann. Da Eigentrassees aber die Trennung des Siedlungsgebietes verschärfen können, sollen sie in diesen Bereichen nur bei ausgewiesenem Bedarf und allenfalls nur in eine Richtung (üblicherweise Richtung Zentrum bzw. kritischem Knoten) realisiert werden. Die vorhandene (oder geplante) Breite des Strassenraums ist zu sichern. Im Abschnitt Nussbaumen – Baden ist die erforderliche teilweise Eigentrasseierung aufgrund der dort hohen MIV-Belastung nur mit einer Reduktion des Autoverkehrs möglich, welche zum Beispiel durch die Zentrumsentlastung ZEL erreicht werden könnte.
- **Tram auf separater Spur (Eigentrassee bzw. bestehendes Trassee):**
Zweckmässig auf Abschnitten ausserorts oder bei bereits vorhandenem Bahntrassee (Nationalbahnlinie). Bei Abschnitten ausserorts muss (Kultur-)Land, bei Abschnitten innerorts die vorhandene, ausreichende Breite des Strassenraums gesichert werden. Auf dem vorhandenen Gleistrassee (Nationalbahntrassee Wetingen-Dättwil-Mellingen) ist bei ausreichender Breite nur für Haltestellenbereiche eine räumliche Sicherung notwendig. Verfügbar wird es erst bei Einstellung der heutigen Nutzung. Gemäss Antwort des Regierungsrates auf die Interpellation Ramseier (21.212) vom 3. November 2021 beansprucht die SBB das Trassee bis zur Inbetriebnahme einer Neubaustrecke zwischen Aarau und Zürich Altstetten beziehungsweise bis mindestens zum Zeithorizont 2045 für regelmässigen Güterverkehr und ausserplanmässige Umleitungen im Personen- und Güterverkehr.

Die konkreten Massnahmen zur Trasseesicherung werden im Rahmen der Umsetzungsplanung im Herbst 2024 erarbeitet.

Schwerpunkt Hochbrücke / Brückenkopf Ost

Im Korridor Killwangen-Baden ist die Trasseesicherung für ein Tram im Bereich des Brückenkopfs Ost und der Hochbrücke besonders anspruchsvoll. Die Hochbrücke selbst ist mit heute ca. 16'000 Fz/d stark belastet. Entscheidend für die regionale Verkehrssituation sind aber insbesondere die beiden angrenzenden vierarmigen Knoten.

- Der Schulhausplatz wird heute von rund 40'000 Fz/d und zahlreichen Bussen befahren. Mit der Neugestaltung konnten die angestrebten Ziele gemäss Wirkungskontrolle weitgehend erreicht werden, insbesondere verkehren die Busse zuverlässiger und der Fuss- und Veloverkehr kann den Platz sicherer queren. Bei gleichbleibenden Verkehrsmengen (Zielzustand) besteht im Horizont bis 2040 kaum Handlungsbedarf. Die grundlegende Machbarkeit der Führung eines Tramtrassees wurde im Rahmen des Projekts Schulhausplatz geprüft und bestätigt. Eine Mengenreduktion des Autoverkehrs (zum Beispiel durch die Zentrumsentlastung) würde die Einführung des Trams auf dem Knoten und dem Schlossbergtunnel vereinfachen.
- Der Brückenkopf Ost ist dagegen seit der Umgestaltung des Schulhausplatzes zum kritischen Brennpunkt des regionalen Verkehrsgeschehens geworden. In den Hauptverkehrszeiten ist der Knoten (inkl. den benachbarten Knoten Schartenstrasse und Kreisel Landvogteischloss) überlastet. Der Busverkehr ist von den resultierenden Rückstaus ebenfalls betroffen, für den Fuss- und Veloverkehr stehen auf einigen Beziehungen keine sicheren und attraktiven Verbindungen zur Verfügung.

Mit den kurz- und mittelfristigen Massnahmen am Knoten Brückenkopf Ost (SB04 und SB05) kann der öV über die Limmatquerung nicht in beiden Richtungen auf einem eigenen Trassee verkehren.