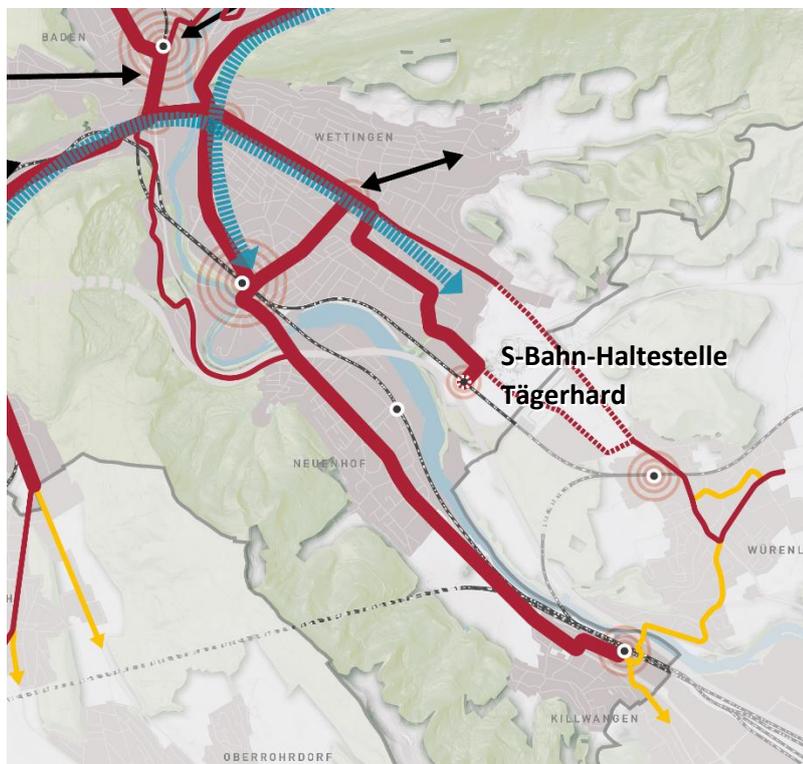


# BB11 S-Bahn-Haltestelle Tägerhard



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.

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

Im Zusammenhang mit dem Tramkorridor Killwangen – Neuenhof – Wettingen – Baden und dem kantonalen Wohnschwerpunkt Tägerhard-Ost ist eine S-Bahn-Haltestelle Tägerhard als Zwischenergebnis im kantonalen Richtplan eingetragen. Im Rahmen der Arbeiten am GVK hat sich gezeigt, dass für den Horizont 2040 ein ausgebauten Busnetz ausreichende Kapazitäten zur Verfügung stellen kann. Daher wurde untersucht, ob eine S-Bahn-Haltestelle Tägerhard sich bereits ohne Tramkorridor in das öV-Netz einfügen lässt. Mit der vorhandenen Infrastruktur für Sport- und Messeanlässe besteht bereits heute Potenzial, welches durch die neue S-Bahn-Haltestelle erschlossen würde.

Bei der Konzeption der Busachsen im Raum Wettingen zeigte sich, dass eine Hauptachse von Baden her über die Landstrasse und das Zentrum von Wettingen in Richtung Tägerhard verlaufen soll, damit die dortigen Siedlungsgebiete und das Sportzentrum Tägerhard mit einem dichten Takt angebunden sind. Eine allfällige S-Bahn-Haltestelle Tägerhard stellt einen sehr guten Endpunkt für diese Hauptachse dar. Somit kann die Nachfrage auf dem Schlussabschnitt dieser Bushauptachse erhöht werden, wenn sie auch als Zubringer auf die S-Bahn in Richtung Furttal dienen kann. Um dieses Potential zu nutzen, müssen die Umsteigewege zwischen Bus und Bahn möglichst kurz und attraktiv gestaltet sein (vgl. ergänzende Information S. 4).

## Zuständigkeiten und Prozessuales

Federführung

Bund

Beteiligte

Kanton, Wettingen, SBB

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

### Herleitung aus Lagebeurteilung

In der Analyse zeigte sich, dass die Potenziale für den öV im Raum Wettingen Ost noch nicht vollständig ausgeschöpft sind. Als Gründe wurden u.a. gegenüber dem MIV nicht konkurrenzfähige Reisezeiten (v.a. Richtung Zürich) oder zu geringe zeitliche Verfügbarkeit des öV-Angebots identifiziert.

### Abhängigkeiten zu weiteren GVK-Massnahmen

- Kapazitätsausbau Bushauptachsen (BB01)
- Trasseesicherung Tramkorridore (BB10)

## Wirkung und Zielbeitrag der Massnahme BB11

- 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.



Leistungsfähiges  
und vernetztes öV-  
System



Flächensparende  
Mobilität

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

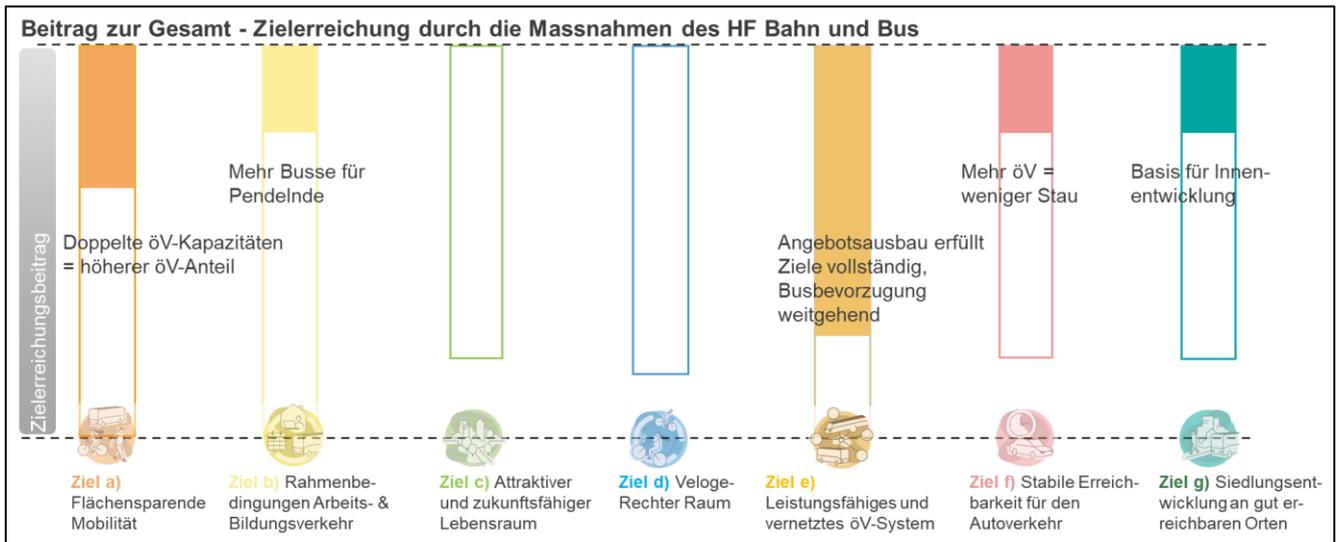
## Wirkung und Zielbeitrag des Handlungsfelds Bahn und Bus

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).

**Entwurf für Online-Partizipation**

In folgender Grafik verdeutlichen die ausgefüllten Flächen die Zielerreichungsbeiträge aller "Bahn und Bus"-Massnahmen an der Gesamt-Zielerreichung des GVK-Massnahmenfächers.

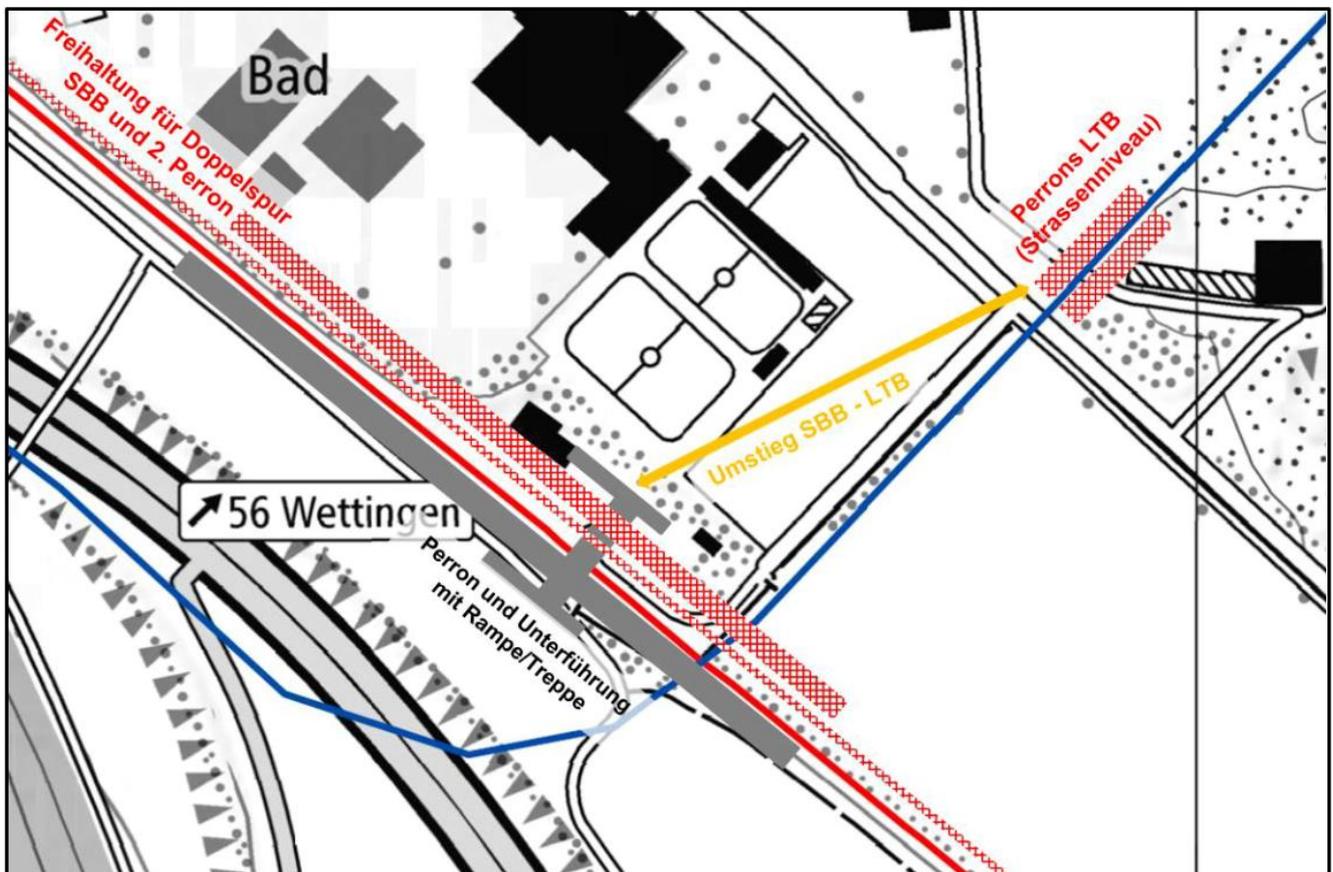


## Ergänzende Informationen

Im Osten von Wettingen ist schon heute die umfangreiche Infrastruktur für Grossveranstaltungen, Ausstellungen und Sportanlässe im Aargauer Teil des Limmattals vorhanden. Zusätzlich ist der Wohnschwerpunkt Tägerhard-Ost im Kantonalen Richtplan verankert, daneben auf kommunaler Ebene auch der Arbeitsschwerpunkt Geisswies. Werden diese Vorhaben realisiert, so genügt die bisherige Buserschliessung den zukünftigen Anforderungen nicht.

Die S-Bahn-Haltestelle Tägerhard soll in erster Linie eine angemessene öV-Anbindung der Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte Tägerhard-Ost und Geisswies sowie der Sport- und Veranstaltungsstätten sicherstellen. Werden die Entwicklungsschwerpunkte umgesetzt, so ist von einer Nachfrage von rund 1'900 Ein- und Aussteigern pro Tag auszugehen, womit allein schon die Erschliessung dieser Entwicklungsschwerpunkte die Haltestelle rechtfertigt.

Mit dem Angebotskonzept 2040 ist zu vertiefen, wie das Busnetz mit dem neuen Bahnhof optimal abgestimmt werden kann. Langfristig und im Sinne der Aufwärtskompatibilität besteht zudem die Möglichkeit, die S-Bahn auch mit einem allfälligen Tram zu verknüpfen (siehe Prinzipskizze S-Bahn-Haltestelle Wettingen Tägerhard mit allfälliger Verknüpfung zur Limmattalbahn (LTB) unten).



Für die Raumfreihaltung ist eine Variante mit oberirdischem Umstieg zwischen S-Bahn und LTB massgebend. Im Sinne minimaler Umstiegewege sind noch weitere Varianten (etwa eine unterirdische Tramhaltestelle unter der S-Bahn-Haltestelle) zu prüfen. Die Linienführung der LTB ist zurzeit im Kantonalen Richtplan als Zwischenergebnis festgehalten.