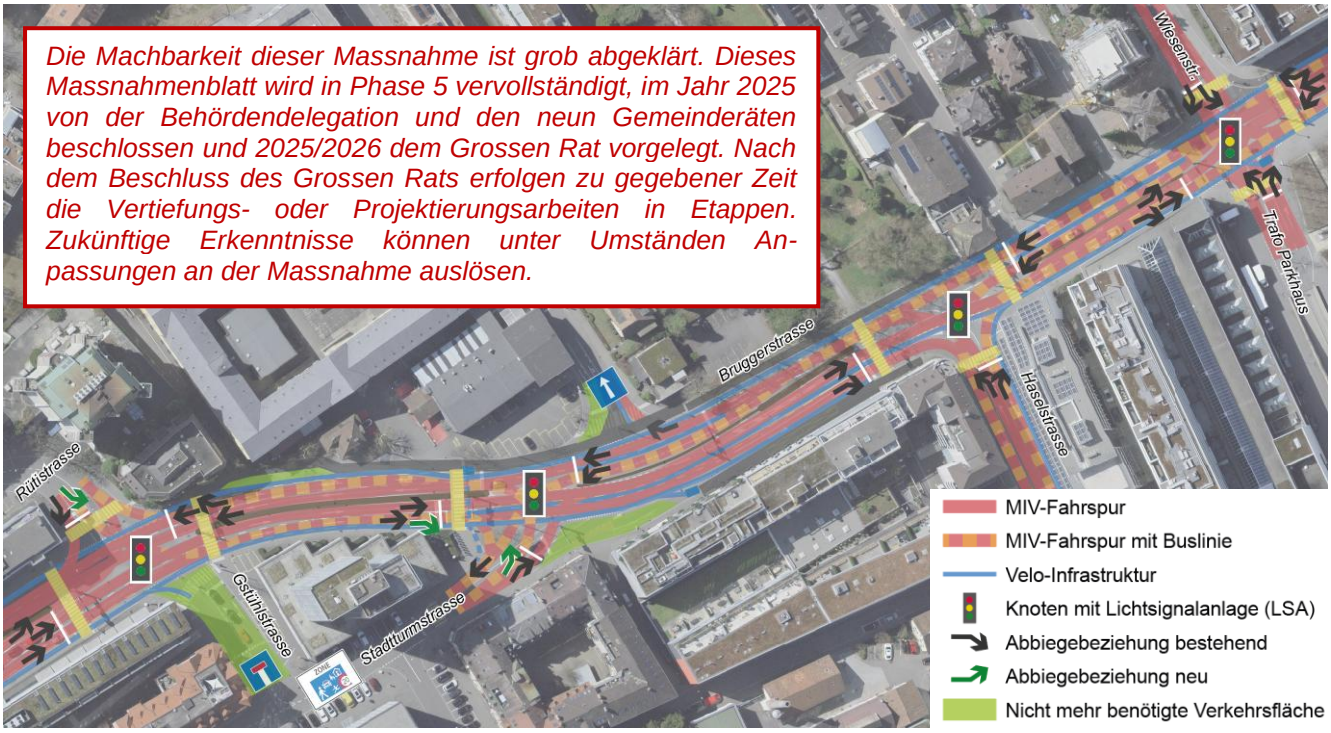
**Bereinigter Entwurf nach Online-Partizipation**

# SB03 Optimierungen Bruggerstrasse im Bestand




*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 erfolgen zu gegebener Zeit die Vertiefungs- oder Projektierungsarbeiten in Etappen. Zukünftige Erkenntnisse können unter Umständen Anpassungen an der Massnahme auslösen.*

## Beschrieb der Massnahme

Die Bruggerstrasse wird heute im zentralen Bereich zwischen Hasel- und Gartenstrasse von etwa 28‘000 Motorfahrzeugen pro Werktag befahren, 5% davon sind Schwerverkehr. Da viele dieser Fahrzeuge Quelle oder Ziel in der Stadt Baden haben, sind die abbiegenden Ströme an den Kreuzungen erheblich. Entsprechend braucht es an den Kreuzungen Brugger-/ Stadtturm-/ Gartenstrasse, Gstühl sowie Brugger-/Haselstrasse jeweils auf allen Knotenzufahrten mehrere Vorsortierspuren. Die Kreuzungen beanspruchen damit sehr viel Freiraum und die Abbiegebeziehungen sind für den Veloverkehr vielerorts gefährlich. Die heutige Situation ist somit für die zukünftig auf der Bruggerstrasse verlaufende Velovorzugsroute Baden-Brugg ungenügend. Gemäss der Verkehrsbelastung im Zielzustand GVK (ohne eine allfällige Zentrumsentlastung mit deutlicher Entlastung der Bruggerstrasse) bleibt die Belastung mit rund 28‘000 Motorfahrzeugen pro Tag konstant sehr hoch. Um den Veloverkehr dennoch stärken und punktuell den Freiraum aufwerten zu können, wird ein Massnahmenpaket zur Optimierung der Bruggerstrasse im Bestand in drei Etappen vorgeschlagen (vgl. ergänzende Informationen ab Seite 4).

- In **Etappe 1** soll die für einen stabilen Verkehrsfluss nicht zwingend erforderliche zweite MIV-Fahrspur zwischen den Knoten Wiesenstrasse und Haselstrasse umfunktioniert werden. Mit dem freiwerdenden Raum können die Radstreifen in diesem Bereich verbreitert werden. Zudem wird für den Veloverkehr an mehreren Knoten die Möglichkeit für indirektes Linksabbiegen geschaffen und es werden längere und häufigere Grünphasen für den querenden Fussverkehr geprüft.
- In **Etappe 2** soll die Spuraufteilung auf der Haselstrasse überprüft und im Zusammenspiel mit der Massnahme SB02 angepasst werden. Damit kann der Bus Richtung Kappelerhof/Siggenthal an der Lichtsignalanlage priorisiert, eine MIV-Fahrspur zwischen den Knoten Haselstrasse und Gartenstrasse aufgehoben und so eine sichere Veloverbindung Richtung Stadtturmstrasse geschaffen werden.
- In **Etappe 3** soll das Knotensystem entlang der Bruggerstrasse grundlegend vereinfacht werden, indem die beiden heute vierarmigen Kreuzungen Gstühl und Garten-/Stadtturmstrasse zu dreiarmigen LSA-Knoten umgebaut werden. Aufgrund der wegfallenden Abbiegebeziehungen braucht es dazu Anpassungen am Erschliessungs- und Verkehrsregime in den angrenzenden städtischen Strassen. Da dreiarmige Knoten leistungsfähiger sind als vierarmige, können bei weitgehend konstanter Kapazität für den motorisierten Verkehr trotzdem Spuren reduziert und damit die Knoten redimensioniert werden, was wieder Raum für den Veloverkehr und Entsiegelungsmassnahmen schafft und mehr Grünzeiten für den Fussverkehr erlaubt.

Erste Prüfungen zeigen, dass die Massnahmen grundsätzlich machbar sind. Detaillierte Abklärungen sind in einem späteren Planungsschritt notwendig, insbesondere zur Koordination der Lichtsignalanlagen entlang der Bruggerstrasse sowie deren Leistungsfähigkeit, um die möglichen Optimierungen zu präzisieren.

## Zuständigkeiten und Prozessuales

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Federführung** | Kanton BVU | **Beteiligte** | Stadt Baden |
| **Standort** | Baden,<br>Bruggerstrasse (K117),<br>Haselstrasse (kommunal) | **Investitionskosten**<br>(+/- 40 %)<br>**Laufende Kosten** | 8.9 Mio. Franken |

**Herleitung aus Lagebeurteilung**

Die Verkehrsbelastung auf der Bruggerstrase bleibt ohne Netzergänzung auch im Zielzustand 2040 nur geringfügig unter dem heutigen Niveau. Gleichzeitig erfordert die Klassierung der Bruggerstrasse im Velonetz von Kanton und Stadt Baden (Velovorzugsroute) einen sehr hohen Qualitätsstandard, dem die heutige Veloinfrastruktur klar nicht entspricht. Die Bruggerstrasse trennt zudem die Innenstadt stark, auch für den Fussverkehr. Verbesserungen sind dringend und sollten auch ohne Mengenreduktion realisiert werden.

**Abhängigkeiten zu weiteren GVK-Massnahmen**

- Ausweitung Verkehrsmanagement (SB01)
- Parkplatzmanagement / Innere Dosierung (SB02)
- Regionales Parkplatzmanagement (MM03)
- Quartier der kurzen Wege – Innenstadt Baden (SF01)

## Wirkung und Zielbeitrag der Massnahme SB03

**Wirkung**

- Die Veloführung auf der Bruggerstrasse wird mit Etappe 1 punktuell und auf kleineren Abschnitten verbessert, ab Etappe 2 und insbesondere 3 sind umfassende Verbesserungen entlang grosser Teile der Bruggerstrasse möglich. Dies fördert den Veloverkehr durch und in die Innenstadt von Baden. Der Standard einer Velovorzugsroute kann jedoch mit diesen Massnahmen allein nicht erreicht werden.
- Mit der Etappe 2 können Verspätungen für den Busverkehr aus der Haselstrasse reduziert werden.
- Durch das neue Knotensystem in Etappe 3 wird die Strassenfläche im Bereich Merker – Gstühl verkleinert. Das schafft punktuell Flächen für Aufenthalt und Begrünung, zusammen mit der geringeren Trennwirkung wird die Siedlungsentwicklung in diesem zentralen Bereich gefördert.

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

Velogerechter Raum

Leistungsfähiges und vernetztes öV-System

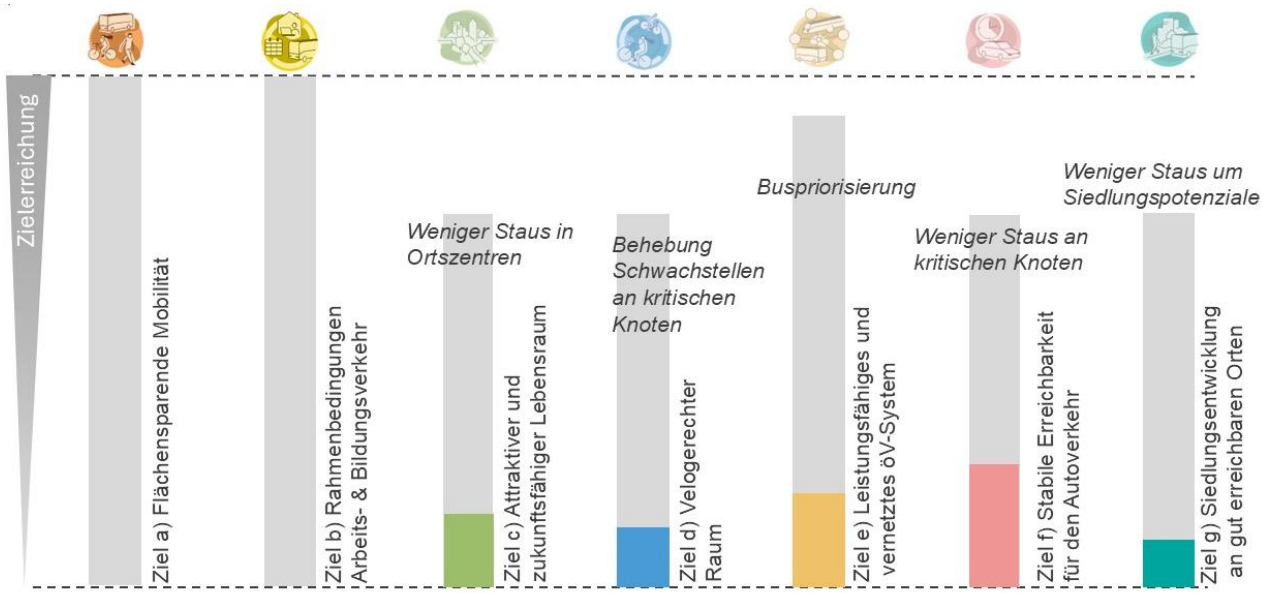
Siedlungsentwicklung an gut erreichbaren Orten

## Wirkung und Zielbeitrag des Handlungsfelds Strassennetz und Betrieb

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 fünf Massnahmen des Handlungsfelds Strassennetz und Betrieb erzielen die Ausweitung des Verkehrsmanagements und die Optimierung der kritischen Knoten (Brückenkopf Ost, Knoten an Bruggerstrasse) eine grosse Wirkung. Diese Massnahmen verringern oder verlagern Staus und wirken sich positiv sowohl auf den Autoverkehr als auch auf die räumliche Qualität und die Entwicklung in Ortszentren aus. Ausserdem erleichtern die Massnahmen die Bevorzugung des öV sowie eine sicherere Führung des Veloverkehrs an stark belasteten Knoten.

In folgender Grafik verdeutlichen die ausgefüllten Flächen die Zielerreichungsbeiträge aller "Strassennetz und Betrieb"-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

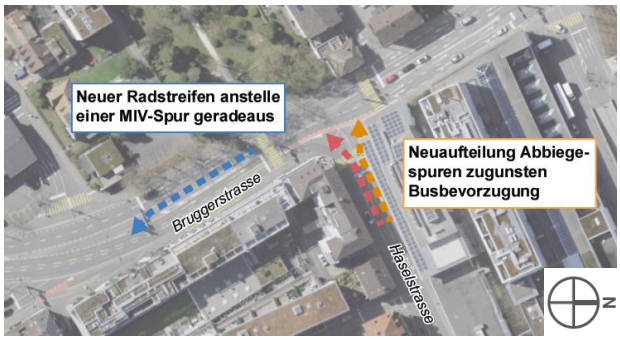
## Ergänzende Informationen

Das Massnahmenpaket zur Optimierung der Bruggerstrasse im Bestand sieht drei Etappen vor. Nachfolgend werden die Grundprinzipien der angedachten Massnahmen erläutert. Die Massnahmen und deren Etappierung sind in einem späteren Planungsschritt zu detaillieren.

**Etappe 1:**

In der Etappe 1 sind punktuelle Velomassnahmen für bessere Abbiegemöglichkeiten von/zur Bruggerstrasse sowie ein kurzer Spurabbau auf der Bruggerstrasse angedacht, um die Längsverbindung entlang der Bruggerstrasse und die verschiedenen Abbiegebeziehungen zu verbessern. Dazu wird auf dem kurzen Abschnitt zwischen den Knoten Brugger-/Wiesenstrasse und Brugger-/Haselstrasse eine MIV-Spur aufgehoben, im Gegenzug wird der bestehende Radstreifen geradeaus verbreitert sowie in Richtung Haselstrasse ein neuer Radstreifen geschaffen. An den anderen LSA-Knoten sind indirekte Linksabbiegemöglichkeiten vorgesehen, was für Velos das heute – vor allem bei viel Verkehr – sehr anspruchsvolle Linksabbiegen sicherer macht. Für den Fussverkehr werden mehr Grünzeiten an den Fussgängerstreifen geprüft. Die notwendigen baulichen und steuerungstechnischen Anpassungen an den Lichtsignalanlagen sind zusammen mit der anstehenden Sanierung der Lichtsignalanlagen Hasel- und Wiesenstrasse umzusetzen.

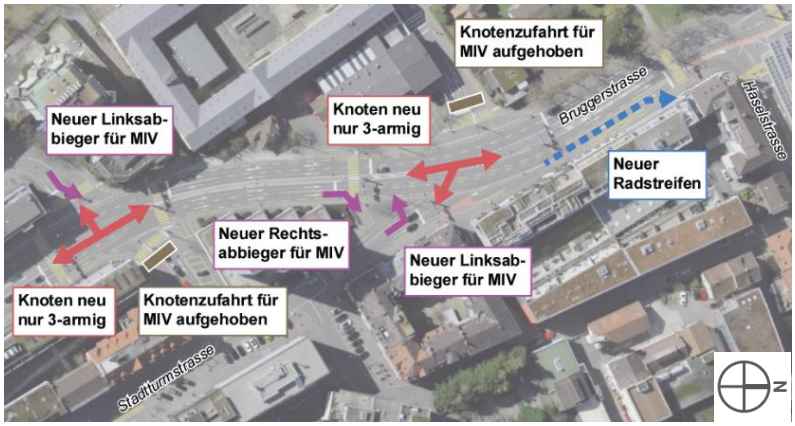
**Etappe 2:**




In der Etappe 2 sind weitere Massnahmen angedacht, um die ÖV-Behinderungen auf der Haselstrasse zu reduzieren und auf der Bruggerstrasse zusätzlichen Raum für mehr Veloinfrastruktur anzubieten. Dazu soll vor dem Knoten Brugger-/Haselstrasse in der Haselstrasse die rechte Spur zu einer reinen Rechtsabbiegespur für MIV und ÖV umgenutzt werden. Dadurch kann im Abschnitt zwischen den Knoten Brugger-/ Haselstrasse und Brugger-/ Stadtturmstrasse auch eine weitere MIV-Spur auf der Bruggerstrasse abgebaut werden, so dass Richtung Stadtturmstrasse ein Radstreifen und damit ein sicheres Abbiegen zum Zentrum Baden ermöglicht wird. Die neue Spuraufteilung auf der Haselstrasse ermöglicht eine Busbevorzugung Richtung Siggenthalerbrücke, da diese neu reine Rechtsabbiegespur im Vergleich zur heutigen kombinierten Links-/Rechtsabbiegespur mehr Grünzeit bekommen kann. Zudem nimmt der Rückstau auf der Rechtsabbiegespur ab, da die Hauptlast des MIV auf der Linksabbiegespur verkehrt. Die Ausfahrtsdosierung der Parkhäuser (Massnahme SB02) reduziert die ÖV-Behinderung auf der Haselstrasse durch Zurückhalten des MIV weiter und ist deshalb als Voraussetzung für die Etappe 2 möglichst gleichzeitig mit dieser umzusetzen.

## Ergänzende Informationen

**Etappe 3:**




In der Etappe 3 sind weitere Massnahmen angedacht, um den Strassenraum aufzuwerten und die Situation für den Fuss- und Veloverkehr zusätzlich zu verbessern. Dabei soll das Knotensystem entlang der Bruggerstrasse vereinfacht werden, indem zwei vierarmige zu dreiarmigen Knoten umgebaut werden. Damit können die Leistungsfähigkeit verbessert, Spuren reduziert und Knoten redimensioniert werden, was wieder Raum für den Veloverkehr und Entsiegelungsmassnahmen schafft und mehr Grünzeiten für den Fussverkehr erlaubt. Konkret soll am Knoten Gstühl der Knotenast zur Gstühlstrasse aufgehoben werden. Der Zubringerverkehr (u.a. zu den Parkhäusern Coop und Gstühl-Center) soll neu über den Knoten Brugger-/ Stadtturmstrasse abgewickelt werden, was dort neue Abbiegespuren erfordert. Um diesen (heute sehr flächenintensiven) Knoten trotzdem kompakter zu gestalten und effizienter zu steuern, soll die Gartenstrasse von der Bruggerstrasse weitgehend abgehängt werden, so dass auch dieser Knoten 3-armig wird. Die Erschliessung der Nutzungen entlang der Gartenstrasse soll neu ausschliesslich über die Martinsbergstrasse erfolgen. Um spürbaren Mehrverkehr im Martinsbergquartier zu vermeiden, ist die Aufhebung des Parkhauses Gartenstrasse zu prüfen (in Abstimmung mit Massnahme Regionales Parkplatzmanagement, MM03).

**Stellungnahme Stadtrat Baden**

Da sich die Massnahmen nicht nur auf die Kantonsstrasse beschränken und Auswirkungen auf das kommunale Strassennetz der Stadt Baden haben, wurden die oben beschriebenen Vorschläge dem Stadtrat Baden zur Stellungnahme vorgelegt. Der Stadtrat hat den Vorschlägen an seiner Sitzung vom 25. März 2024 als Basis für die kantonale und kommunale Weiterbearbeitung im Grundsatz zugestimmt, mit dem Wunsch die folgenden Punkte in der weiteren Projektbearbeitung aufzunehmen und zu prüfen:

- Die Martinsbergstrasse ist eine sehr hochwertige Wohnstrasse und Begegnungszone. Daher ist die grundsätzlich verständliche Änderung des Knotenlayouts am Knoten Brugger-/Stadtturm-/ Gartenstrasse (Etappe 3) erst denkbar, wenn das Parkhaus Gartenstrasse umgenutzt wird.
- Es ist zu prüfen, ob die in Etappe 1 vorgeschlagene Massnahme „Indirektes Linksabbiegen für den Veloverkehr von der Brugger- in die Stadtturmstrasse“ schon mit dem Projekt Fernwärme realisiert werden kann.
- Der Linksabbieger aus der Rütistrasse ist als Massnahme in der Etappe 3 vorgesehen. Da die AZ-Begegnungszone kurzfristig umgesetzt wird, soll der Linksabbieger Rütistrasse in Etappe 1 aufgenommen und vertieft überprüft werden. Dies hätte die Entlastung der Begegnungszone vom Verkehr aus der Rütistrasse Richtung Bruggerstrasse Nord als Nutzen.
- Das Erscheinungsbild der Bruggerstrasse ist sehr stark verkehrsorientiert. Die Klimaanalyse des Kantons zeigt, dass die Strasse heute eine Hitzeinsel ist. Darum sind schon in Etappe 1 Entsiegelungs- und Begrünungsmassnahmen «wo immer möglich» aufzunehmen.
- Bei der Umgestaltung des Knotens Brugger-/Rütistrasse ist zu prüfen, ob bei der LSA für den Veloverkehr die Geradeaus-Beziehung (Rütistrasse-Gstühlstrasse) weiterhin möglich ist. Zudem ist mit einer Velofurt beim Fussgängerstreifen Bruggerstrasse die Verbindung Innenstadt–Martinsbergquartier sicherzustellen.
- Neben den angedachten Massnahmen sind weitere Verbesserungen für den Veloverkehr am Knoten Brugger-/Römerstrasse in der Etappe 1 aufzunehmen (Zusammenlegen der beiden zuführenden Fahrstreifen auf der Römerstrasse, beidseitiger Radstreifen, Aufstellbereich für Velo vor LSA auf Römerstrasse).