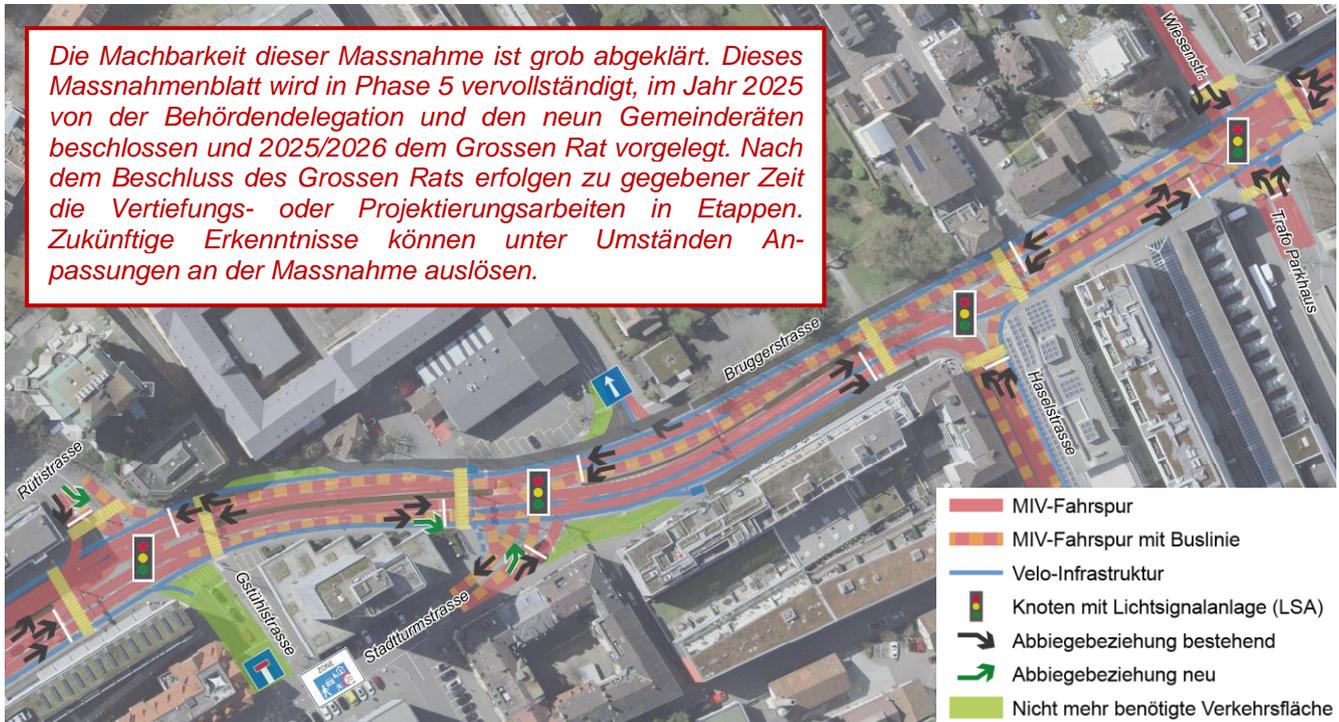


SB03 Optimierungen Bruggerstrasse im Bestand



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 von 29'000 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 benötigen damit sehr viel Freiraum und die Abbiegebeziehungen sind für den Veloverkehr vielerorts gefährlich. Gemäss der Verkehrsbelastung im Zielzustand GVK, ohne eine allfällige Zentrumsentlastung mit deutlicher Entlastung der Bruggerstrasse, wird die Bruggerstrasse immer noch von rund 27'000 Motorfahrzeugen pro Tag befahren. Um den Veloverkehr dennoch stärken 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 dreiarmligen LSA-Knoten umgebaut werden. Aufgrund der wegfallenden Abbiegebeziehungen braucht es dazu Anpassungen am Erschliessungs- und Verkehrsregime in den angrenzenden städtischen Strassen. Da dreiarmlige Knoten leistungsfähiger sind als vierarmige, können bei weitgehend konstanter Kapazität für den motorisierten Verkehr trotzdem Spuren reduziert und damit Knoten redimensioniert werden, was wieder Raum für den Veloverkehr und Entsiegelungsmassnahmen schafft und mehr Grünzeiten für den Fussverkehr erlaubt.

Erste Prüfungen zur Machbarkeit zeigen, dass die Massnahmen und Etappierung grundsätzlich denkbar sind. Detaillierte Abklärungen sind in einem späteren Planungsschritt jedoch notwendig, insbesondere zur Koordination der Lichtsignalanlagen entlang der Bruggerstrasse sowie deren Leistungsfähigkeit, bevor die genauen Massnahmen zur Umsetzung festgelegt werden können.

Zuständigkeiten und Prozessuales

Federführung

Kanton Aargau (BVU)

Beteiligte

Stadt Baden

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

Herleitung aus Lagebeurteilung

Die Verkehrsbelastung auf der Bruggerstrasse 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 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.
- 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 – Gstuhl 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



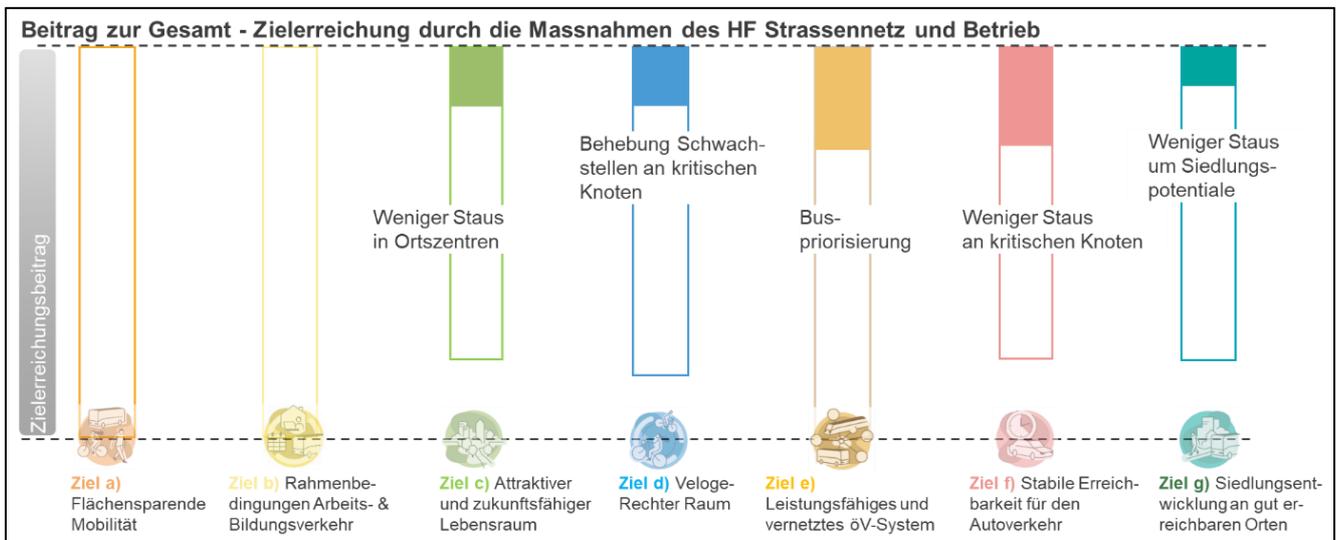
Siedlungsentwicklung
an gut erreichbaren
Orten

Wirkung und Zielbeitrag des Handlungsfelds Strassennetz und Betrieb

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 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.



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 Etappierung sind in einem späteren Planungsschritt zu detaillieren und die Machbarkeit zu verifizieren.

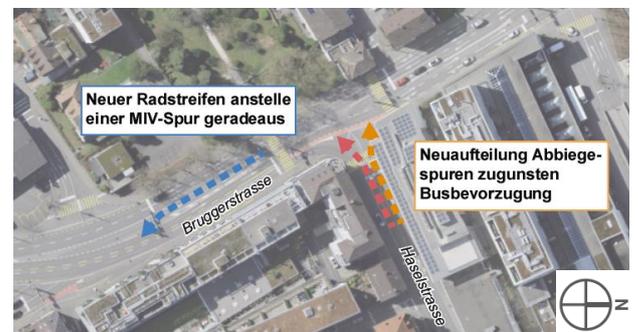
Etappe 1:

In der Etappe 1 sind punktuelle Velomassnahmen für bessere Abbiegemöglichkeiten von/zur Bruggerstrasse sowie ein kurzer Spurabbau auf der Bruggerstrasse angedacht, um die Längsverbinding entlang der Bruggerstrasse und die verschiedenen Abbiegebeziehungen zu verbessern. Dazu werden auf kurzem Abschnitt, zwischen den Knoten Brugger-/Wiesenstrasse und Brugger-/Haselstrasse, eine MIV-Spur abgebaut und die Velostreifen verbreitert sowie in Richtung Haselstrasse neu geschaffen. An weiteren LSA-Knoten sind indirekte Linksabbiegemöglichkeiten vorgesehen, was für Velos das heute 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 MIV-Spur zu einer reinen Rechtsabbiegespur umgenutzt werden. Die neue Spuraufteilung ermöglicht eine Busbevorzugung Richtung Siggenthalerbrücke. Dadurch kann im Abschnitt zwischen den Knoten Brugger-/Haselstrasse und Brugger-/Stadtturmstrasse eine weitere MIV-Spur abgebaut werden. Damit kann Richtung Stadtturmstrasse ein Velostreifen angeboten werden, was ein sicheres Abbiegen zum Zentrum Baden ermöglicht. Die geplante Ausfahrtdosierung der Parkhäuser gemäss Massnahme SB02 reduziert die ÖV-Behinderung auf der Haselstrasse weiter und ist deshalb als Voraussetzung für die Etappe 2 umzusetzen. Es besteht deshalb eine zeitliche Abhängigkeit dieser zwei Massnahmen betreffend Einführungszeitpunkt der Etappe 2.



Etappe 3:

In der Etappe 3 sind weitere Massnahmen angedacht, um den Strassenraum aufzuwerten und die Situation für den Fuss- und Veloverkehr weiter zu verbessern. Grundsätzlich soll das heutige Knotensystem entlang der Bruggerstrasse vereinfacht werden, indem zwei vierarmige Knoten 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



Ergänzende Informationen

erlaubt. Geprüft wird konkret, dass keine Ein-/Ausfahrt beim AZ-Hochhaus mehr möglich ist. Der ganze Zubringerverkehr soll dafür über den Knoten Brugger-/Stadtturmstrasse abgewickelt werden. Zusätzlich wird die Zufahrt Gartenstrasse eingeschränkt resp. neu via Martinsbergstrasse erfolgen. Dazu ist die Aufhebung des Parkhauses Gartenstrasse für eine Verkehrsreduktion im Quartier zu prüfen.

Da sich die Massnahmen nicht nur auf die Kantonsstrasse beschränken und Auswirkungen auf das kommunale Strassennetz der Stadt Baden hat, wurden diese dem Stadtrat Baden zur Stellungnahme vorgelegt. Der Stadtrat hat die Vorschläge an seiner Sitzung vom 25. März 2024 im Grundsatz als Basis für die kantonale und kommunale Weiterbearbeitung 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 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 als Nutzen 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-Gstuhlstrasse) 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).