







SB04 Brückenkopf Ost, kurzfristige Massnahmen



Die Machbarkeit dieser Massnahme ist grob abgeklärt. Dieses Massnahmenblatt wird in Phase 5 vervollständigt, im Jahr 2025 von der Behörden-delegation 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.

-  Verbreiterung Hochbrücke zugunsten Veloinfrastruktur
-  Kombinierte Bus- und Velospur
-  Spur für motorisierten Verkehr
-  Linksabbiegeverbot
-  Einbahn für motorisierten Verkehr
-  Neue Lichtsignalanlage

Beschrieb der Massnahme

Die Situation am Brückenkopf Ost soll durch ein Massnahmenkonzept in zwei bis drei Zeithorizonten verbessert werden. Die kurzfristigen Massnahmen sind in diesem Massnahmenblatt dargestellt, die mittelfristigen in einem anderen Blatt (SB05). Allfällige langfristige Massnahmen werden im Rahmen der Trasseesicherung Tramkorridore skizziert (BB10).

Die Situation am Brückenkopf Ost ist beengt und bereits heute werden nicht alle Fahrbeziehungen angeboten (Seminar-/ Wettingerstrasse). Die Schartenstrasse (Gemeindestrasse) trägt heute bereits einen wesentlichen Beitrag zur Entlastung des kantonalen Strassennetzes am Knoten Brückenkopf Ost bei. Der Knoten ist folglich bereits heute für die zu verarbeitende Verkehrsmenge vereinfacht und die Möglichkeiten für weitere Kapazitätsoptimierungen sind eingeschränkt. Zusätzliche Fläche ist nur sehr beschränkt vorhanden resp. nur mit aufwändigen Kunstbauten zu erstellen. Abgestimmt auf die Ziele des GVK sind die verbleibenden Spielräume am Brückenkopf Ost für den öffentlichen Verkehr und den Fuss-/Veloverkehr einzusetzen. Damit kann die gewünschte flächeneffiziente Mobilität gefördert werden.

Die Massnahmen des kurzfristigen Zeithorizonts zeigen Lösungen für mehr Kapazität für den öV sowie den Veloverkehr im bestehenden Strassenraum ohne zusätzliche Bauten auf. Die Leistungsfähigkeit des Knotens wird gesteigert, indem der Knoten weiter vereinfacht wird, indem der kapazitätskritische Linksabbieger von Norden Richtung Wettingen aufgehoben wird. Der ganze Verkehr vom Landvogteischloss Richtung Wettingen wird dann anstatt über den aufgehobenen Linksabbieger neu via Schartenstrasse geführt (Ausnahme: Nacht- und Wochenendzeiten aufgrund Fahrverbot Schartenstrassen zu diesen Zeiten). Damit die Verkehrsbelastung auf der Schartenstrasse nicht steigt, wird ein Einbahnregime eingeführt. In die Gegenrichtung (von Wettingen Richtung Landvogteischloss) wird eine kombinierte Bus-/Velospur realisiert. Durch den wegfallenden Linksabbieger kann auch zwischen den Knoten Schartenstrasse und Brückenkopf Ost eine kombinierte Bus-/Velospur geprüft werden. Das erleichtert die Einführung von tangentialen Buslinien zwischen Höhtal und Bahnhof Wettingen.

Eine zweite Massnahme im kurzfristigen Zeithorizont sieht eine geringfügige Verbreiterung der Hochbrücke und eine Anhebung der Radstreifen auf das Niveau des Trottoirs vor. Dadurch kann die Hochbrücke mit dem Velo sicherer befahren werden. Die Situation an den Anschlussknoten der Hochbrücke beim Brückenkopf Ost und Schulhausplatz bleibt jedoch mit dieser Massnahme grösstenteils unverändert (weitere Massnahmen in BB05).

Zuständigkeiten und Prozessuales

Federführung	Kanton Aargau (BVU)	Beteiligte	Kanton, Baden, Wettingen, Ennetbaden, RVBW, Postauto
---------------------	---------------------	-------------------	---

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

Herleitung aus Lagebeurteilung

Der Brückenkopf Ost ist einer der kapazitätsbestimmenden Knoten in der Kernstadt, an welchem sich zwei starke Strassenachsen kreuzen. Die heutigen Staus wirken sich auf das ganze regionale Kantonsstrassennetz aus. Tangiert werden dadurch auch Velofahrende und die Busverbindungen über den Knoten, welche künftig noch gestärkt werden sollen. Aufgrund der engen Platzverhältnisse kann der Knoten in der Fläche kaum ausgebaut werden.

Abhängigkeiten zu weiteren GVK-Massnahmen

- Tangentiale Buslinie Höhtal – Wettingen (BB02)
- Trassensicherung Tramkorridore (BB10)
- Erweiterung Verkehrsmanagement (SB01)
- Brückenkopf Ost, mittelfristige Massnahmen (SB05)
- Umgestaltung Seminar-/Schwimmbadstrasse Baden/Wettingen (SF06)

Wirkung und Zielbeitrag der Massnahme SB04

- Wirkung**
- Die neue Führung des Autoverkehrs vom Kreisel Landvogteischloss nach Wettingen entflechtet die Verkehrsbeziehungen, optimiert die Leistungsfähigkeit am Brückenkopf Ost und schafft so einen stabileren Verkehrsfluss.
 - Die neue Busspur auf der Schartenstrasse und die Buspriorisierung von Norden zum Brückenkopf Ost erhöhen die Zuverlässigkeit des Busverkehrs.
 - Neue Veloinfrastrukturen (z.B. Radwege auf Hochbrücke) beheben Schwachstellen im Velonetz und machen das Velofahren in der Kernstadt attraktiver.



Leistungsfähiges und vernetztes öV-System



Stabile Erreichbarkeit für den Autoverkehr



Velogerechter Raum

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

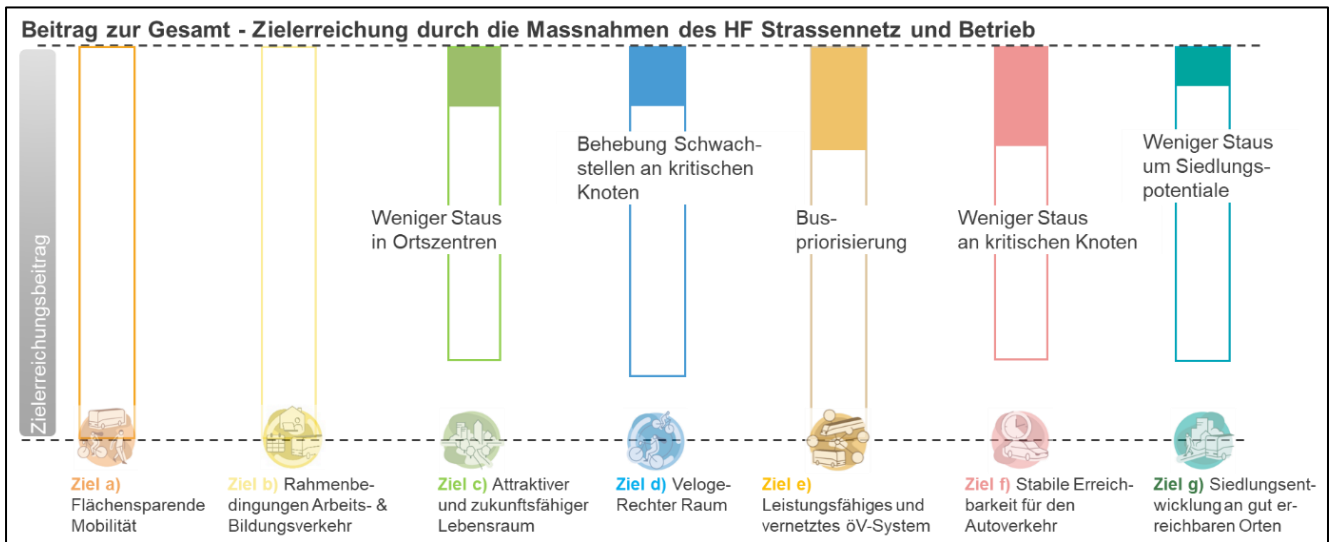
Wirkung und Zielbeitrag des Handlungsfelds Strassennetz und Betrieb

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.

Entwurf für Online-Partizipation

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

Die Situation am Brückenkopf Ost soll durch ein Massnahmenkonzept mit kurzfristigem Zeithorizont verbessert werden. Darauf aufbauend bestehen auch weitergehende Massnahmen für einen mittel- und langfristigen Zeithorizont. Das vorliegende Massnahmenkonzept des kurzfristigen Zeithorizonts umfasst folgende Elemente:

- Sperrung des Linksabbiegers aus Richtung Landvogteischloss auf der Wettingerstrasse: Der motorisierte Verkehr vom Kreisel Landvogteischloss wird Richtung Wettingen via Schartenstrasse umgeleitet. Diese wird in Gegenrichtung für den MIV gesperrt (Einbahnverkehr Richtung Wettingen). Busse und Velos können die Schartenstrasse weiterhin in beiden Richtungen befahren und erhalten in Fahrtrichtung Westen gemeinsam eine eigene Spur (Umnutzung der durch das Einbahnregime nicht mehr benötigten Spur). Dadurch reduzieren sich Verlustzeiten im öV und die Attraktivität der Veloverbindung steigt.
- Die Sperrung des Linksabbiegers ermöglicht eine einfachere LSA-Steuerung des Brückenkopf Ost und verbessert den Verkehrsfluss, da der Verkehr vom Kreisel Landvogteischloss Richtung A1-Anschluss Neuenhof (auf einer gemeinsamen Spur mit dem Rechtsabbieger) gleichzeitig mit der Geradeausbeziehung in Gegenrichtung Grünzeit erhält. Die Optimierung des Knotens kann zur Priorisierung des öV genutzt werden. Von Norden ist zu prüfen, ob eine der heute zwei MIV-Spuren in eine Bus- und Velospur umgewandelt werden kann. Mit dieser Massnahme können die geplanten Tangentialbuslinien Höhtal – Bahnhof Wettingen vom Knoten Schartenstrasse her priorisiert und die Knotenzufahrt für den Veloverkehr von Norden verbessert werden. Alternativ kann der Busverkehr auch mittels einer Priorisierung auf der Geradeausspur des MIV bevorzugt werden.
- Durch das Einbahnregime für den MIV auf der Schartenstrasse kann der (insbesondere abends auftretende) Schleichverkehr aus Osten auf der Schartenstrasse reduziert werden. Am Knoten Schönaustrasse ist die Regelung durch eine Lichtsignalanlage zu prüfen. Dadurch soll die gewünschte Fahrbeziehung Schartenstrasse - Schönaustrasse – Landstrasse Wettingen gestärkt und Schleichverkehr auf der Schartenstrasse in Wettingen vermieden werden. Ergänzend sind weitere flankierende Massnahmen (z.B. Einbahnabschnitte) auf der Schartenstrasse in Wettingen (in der Verantwortung der Gemeinde) zu prüfen.
- Verbreiterung der Hochbrücke (Kragplatte) beidseits um je ca. 0.80 m: Das ermöglicht die Verbreiterung des Gehbereichs sowie der Schaffung von aussenliegenden Einrichtungsrädwegen in beiden Richtungen. Diese Anhebung und Verbreiterung der Veloinfrastruktur ermöglicht eine sicherere Fahrt über die Hochbrücke selbst. Die Veloführung am Knoten selbst bleibt ungenügend. Für den öffentlichen Verkehr ergibt sich kein Nutzen aus der Verbreiterung.

