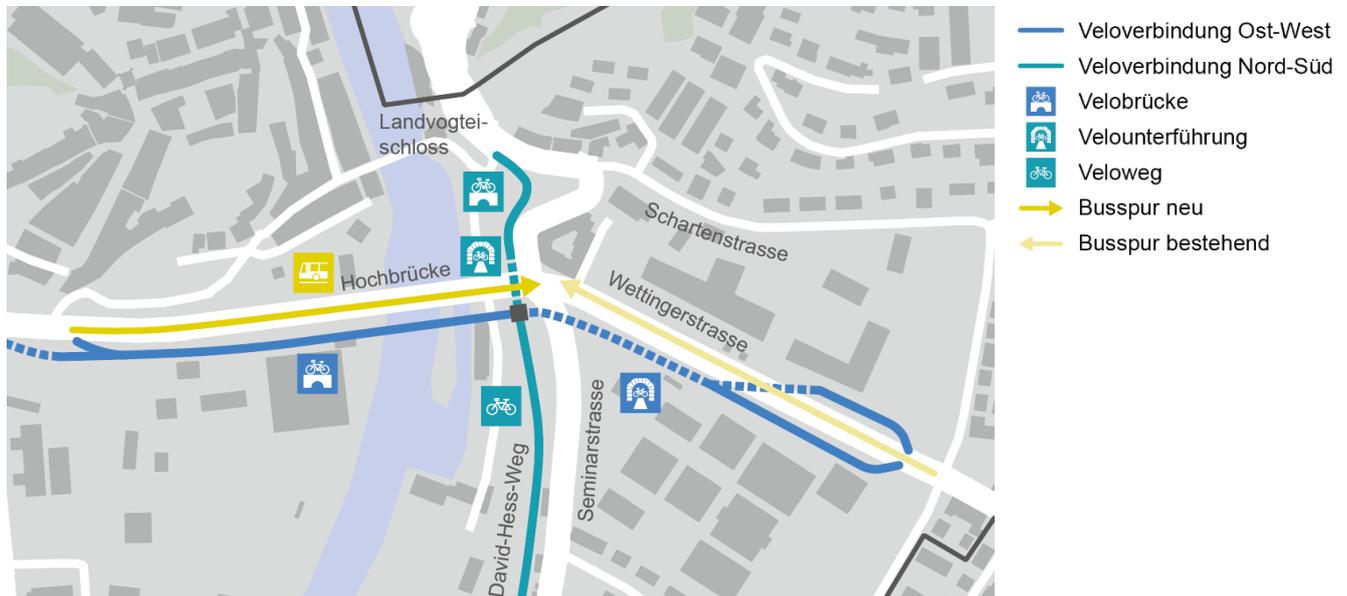


SB05 Brückenkopf Ost, mittelfristige Massnahmen



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

Die Situation am Brückenkopf Ost soll durch ein Massnahmenkonzept in zwei bis drei Zeithorizonten verbessert werden. Die mittelfristigen Massnahmen sind in diesem Massnahmenblatt dargestellt, die kurzfristigen in dem Blatt SB04. Allfällige langfristige Massnahmen werden im Rahmen der Trasseesicherung Tramkorridore skizziert (BB10). Nach Umsetzung der Massnahmen im kurzfristigen Zeithorizont entfällt am Brückenkopf Ost das Linksabbiegen vom Landvogteischloss her Richtung Wettingen. Dies steigert einerseits die Leistungsfähigkeit des Knotens und ermöglicht andererseits eine kombinierte Bus- und Velospur auf der Zuführung von Norden. Die Scharfenstrasse wird im Einbahnregime für den motorisierten Verkehr Richtung Wettingen betrieben und in Gegenrichtung eine kombinierte Bus- und Velospur eingerichtet.

Die Massnahmen des mittelfristigen Zeithorizonts sollen dem Veloverkehr nun auf allen Beziehungen sichere Verbindungen ermöglichen. Zusätzlich wird dem öV eine eigene Busspur auf der Hochbrücke geschaffen. Ermöglicht wird dies dadurch, dass der Veloverkehr niveaufrei vom motorisierten Verkehr unter dem Knoten Brückenkopf Ost verkehren soll. Dafür sind mehrere neue Brücken und Unterführungen notwendig. Für den MIV soll eine gleichbleibende Leistungsfähigkeit am Brückenkopf Ost resultieren.

Der Veloverkehr auf der Nord-Süd-Verbindung wird nach dem Kreisel Landvogteischloss unter die Hochbrücke geführt. Dazu ist im Bereich des heutigen Parkplatz Stohlerguets eine neue Veloüberführung und anschliessend Velounterführung nötig. Richtung Süden ist eine ansteigende Rampe notwendig, um das höhergelegene Niveau der Seminarstrasse zu erreichen. Für den Veloverkehr in Ost-West-Richtung soll parallel zur Hochbrücke eine neue Velobrücke gebaut werden. Dies schafft eine Veloverbindung über die Limmat unabhängig vom motorisierten Verkehr. Unter dem Strassenniveau des Brückenkopf Ost soll ein Verknüpfungspunkt zwischen der West-Ost und der Nord-Süd Verbindung geschaffen werden. Richtung Wettingen ist eine relativ lang ansteigende Unterführung nötig, welche auf beiden Strassenseiten der Wettingerstrasse einen Anschluss hat. Die Veloinfrastruktur auf der Hochbrücke soll durch die neue Velobrücke abgelöst und deren Fläche zugunsten einer Busspur in einer Richtung umgenutzt werden.

Diese vorgeschlagenen Massnahmen sind in einem nächsten Schritt zu vertiefen, da verschiedene offene Fragen bestehen und Interessensabwägungen zu treffen sind. Insbesondere ist die Verträglichkeit der neuen Velobrücke mit dem Naturraum Limmat und dem Ortsbild kritisch. Ebenfalls ist die Ausgestaltung und der bauliche Aufwand der Anschlussbauwerke Richtung Landvogteischloss, Schulhausplatz, Wettinger- und Seminarstrasse zu detaillieren und betreffend Vor- und Nachteilen abzuwägen. Falls einzelne Elemente nicht oder nur eingeschränkt umsetzbar sind, sind vergleichbare Massnahmen zu ergreifen.

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 und kann negative Auswirkungen auf das ganze regionale Kantonsstrassennetz haben. Hier kreuzen sich die starken MIV-Beziehungen Nord-Süd und West-Ost, aber auch Fussgänger, Velofahrende und diverse Buslinien queren den Knoten. Die Leistungsfähigkeit des LSA-Knotens ist zu Hauptverkehrszeiten ausgeschöpft und es herrschen regelmässig Staus auf den Knotenzuführungen. Dies wirkt sich auch negativ auf den Busverkehr aus, insbesondere von der Hochbrücke. Zusätzlich ist der Knoten für verschiedene Velobeziehungen anspruchsvoll und eine Schwachstelle im Velonetz. Aufgrund des fehlenden Platzes kann der Knoten nicht optimiert und die Kapazität zum Beispiel mit mehr Fahrstreifen erhöht resp. die Infrastruktur für den öV und Veloverkehr verbessert werden.

Abhängigkeiten zu weiteren GVK-Massnahmen

Weitergehende Massnahmen des langfristigen Zeithorizonts sind mit dem vorliegenden Massnahmenkonzept nicht sinnvoll kompatibel, da mit dem Bau der Velobrücke gebaute Tatsachen entstehen, welche nur mit sehr viel Aufwand wieder zu korrigieren sind. Alle Anschlussknoten und Velounterführungen sowie die Velobrücke selbst müssten um- resp. rückgebaut werden. Die Umnutzung der Velobrücke als beispielweise öV-Brücke ist nicht möglich resp. nur mit sehr grossen Vorinvestitionen.

Wirkung und Zielbeitrag der Massnahme SB05

- Wirkung**
- Für den Veloverkehr kann der Standard einer Vorzugsroute zwischen Baden und Wettingen erreicht werden. Zudem können Velofahrende den Brückenkopf Ost und die Limmat künftig in allen Richtungen auf eigentrasseierten Routen queren, was die Attraktivität erhöht.
 - Eine neue durchgehende Busspur auf der Hochbrücke in einer Richtung priorisiert den öV und macht diesen in den Spitzenstunden zuverlässiger.



Velogerechter
Raum



Leistungsfähiges
und vernetztes öV-
System

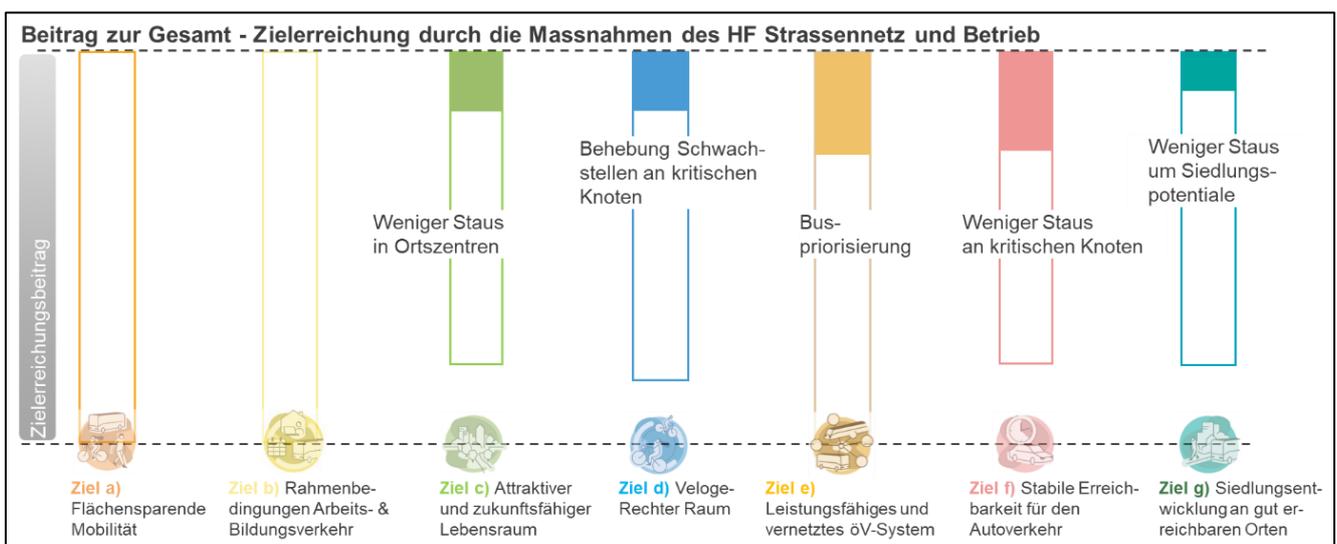
Insgesamt sind im GVK sieben Ziele definiert. Die vorliegende Massnahme beeinflusst zwei der sieben Ziele.

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.

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.

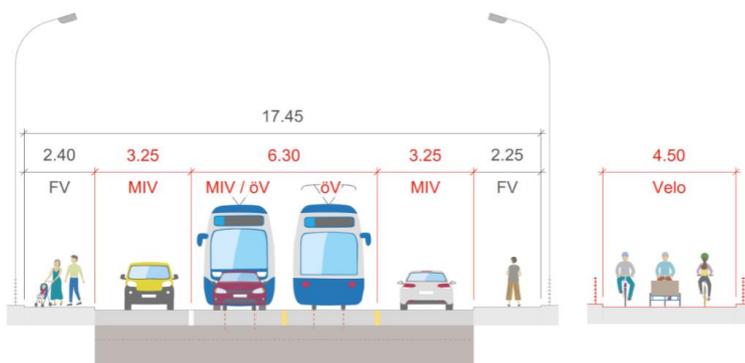
In folgender Grafik verdeutlichen die ausgefüllten Flächen die Zielerreichungsbeiträge aller "Strassennetz und Betrieb"-Massnahmen an der Gesamt-Zielerreichung des GVK-Massnahmenfächers.



Ergänzende Informationen

Die Situation am Brückenkopf Ost soll durch ein Massnahmenkonzept mit mittelfristigem Zeithorizont, welches auf den Massnahmen gemäss kurzfristigem Zeithorizont (Massnahmenblatt SB04) beruht, weiter verbessert werden. Das vorliegende Massnahmenkonzept des mittelfristigen Zeithorizonts umfasst folgende Elemente:

- Für den Veloverkehr in Nord-Süd-Richtung (Hauptverbindung) wird eine kurze Velobrücke über das Stohlerguet realisiert, der bestehende Fussweg im Hang ausgebaut und die daran anschliessende Fussgängerpassage unter dem Brückenwiderlager der Hochbrücke aufgeweitet. Der nördliche Anschluss im Bereich Landvogteischloss ist noch zu vertiefen. Südlich des Brückenkopfs Ost könnte die Route in eine Richtung über den David-Hess-Weg und in Gegenrichtung auf der Seminarstrasse weitergeführt werden. Die genaue Lösung ist noch offen.
- Für den Veloverkehr in Ost-West-Richtung (Hauptverbindung, gemäss Velokonzept Stadt Baden sogar Vorzugsroute) wird parallel zur Hochbrücke eine eigenständige Velobrücke über die Limmat realisiert. Darauf kann der Veloverkehr in beiden Richtungen unabhängig vom MIV und Fussverkehr verkehren. Die Anbindung der neuen Velobrücke am westlichen Limmatufer (im Bereich Ländli bzw. Schulhausplatz) ist im Hinblick auf eine zweckmässige Anbindung an die Altstadt und die Velovorzugsrouten noch zu vertiefen, denkbar ist beispielsweise eine Verknüpfung in der Cordulapassage.
- Unter dem Brückenkopf Ost wird eine Velounterführung erstellt, an welcher die Veloverbindungen Nord-Süd sowie West-Ost zusammenlaufen und so alle Verbindungen für den Veloverkehr unterirdisch unter dem Knoten hindurchgeführt und miteinander verknüpft. Dazu ist ein übersichtlicher Knotenbereich vorzusehen, um Konflikten vorzubeugen.
- Richtung Wettingen wird ab dem Brückenkopf Ost (mit Anschluss an die vorangehend erwähnte Nord-Süd-Verbindung) unter der Wettingerstrasse eine Velounterführung vorgesehen. Diese unterquert den gesamten Knoten und verzweigt sich im Bereich der Bushaltestelle Kantonsschule, so dass für das Velo in beiden Richtungen konfliktfreie Anschlüsse an die bestehenden Radstreifen auf der Wettingerstrasse entstehen.
- Die Einrichtungsradwege aus dem kurzfristigen Massnahmenkonzept auf der Hochbrücke werden aufgrund der neuen Velobrücke nicht mehr benötigt und können zugunsten einer reinen öV-Spur umgenutzt werden. Dies ermöglicht die öV-Priorisierung in einer Richtung. Da der Busverkehr von Wettingen Richtung Baden über die bestehende Busspur den Knoten bereits eigentrossiert erreicht, wird prioritär eine Busspur in Gegenrichtung vorgeschlagen. Damit bleiben Busse und Postautos Richtung Osten auf der Hochbrücke nicht mehr im Rückstau hängen, der durch den Linksabbieger Richtung Landvogteischloss verursacht wird. Grundsätzlich ist alternativ auch eine Busspur in Gegenrichtung denkbar.



Querschnitt mittelfristige Massnahme