

SB04 Brückenkopf Ost, kurzfristige Massnahmen



- ⬆️⬇️ Verbreiterung Hochbrücke zugunsten Veloinfrastruktur
- ←→ Kombinierte Bus- und Velospur
- ← Spur für motorisierten Verkehr
- Bestehender Velostreifen
- 🚫 Linkssabbiegeverbot
- ➡️❗ Einbahn für motorisierten Verkehr
- 🚦 Neue Lichtsignalanlage
- 🚧 Flankierende Massnahmen gegen Schleichverkehr

Diese Massnahme gehört zum Massnahmenfänger GVK 2040. Die Machbarkeit dieser Massnahme ist grob abgeklärt. Nach dem Beschluss des Grossen Rats im 2026 starten zu gegebener Zeit die Vertiefungs- oder Projektierungsarbeiten. Zukünftige Erkenntnisse können unter Umständen Anpassungen an der Massnahme auslösen.

Beschreibung der Massnahme

Die Situation um den Brückenkopf Ost ist beengt und bereits heute werden nicht alle Fahrbeziehungen angeboten (z.B. Seminar- nach Wettingerstrasse). Der Knoten ist folglich bereits heute für die zu verarbeitende Verkehrsmenge vereinfacht und die Möglichkeiten für weitere Kapazitätserweiterungen sind eingeschränkt. Zusätzliche Fläche ist nur sehr beschränkt vorhanden resp. nur mit aufwändigen Kunstbauen zu erstellen, zudem würden Ausbauten dem Ziel «Flächensparende Mobilität» widersprechen. Abgestimmt auf die Ziele des GVK sind deshalb die verbleibenden Spielräume am Brückenkopf Ost für den öffentlichen Verkehr und den Fuss-/Veloverkehr einzusetzen. Damit kann die gewünschte flächeneffiziente Mobilität gefördert werden und die Verlagerung auf ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr trägt auch zu einem stabileren Verkehrsfluss für den MIV bei.

Mit den Massnahmen im kurzfristigen Zeithorizont soll mehr Kapazität für den ÖV sowie den Veloverkehr im bestehenden Strassenraum geschaffen werden. Dazu wird das Strassensystem um den Knoten weiter vereinfacht, indem der kapazitätskritische Linkssabbieger von Norden Richtung Wettingen aufgehoben wird. Dadurch kann zwischen den Knoten Scharrenstrasse und Brückenkopf Ost eine kombinierte Bus-/Velospur realisiert werden, was die Einführung von tangentialen Buslinien zwischen Höthal und Bahnhof Wettingen erleichtert. Der ganze MIV vom Landvogteischloss Richtung Wettingen wird neu via Scharrenstrasse geführt (Ausnahme: Nacht- und Wochenendzeiten aufgrund Fahrverbot Scharrenstrassen zu diesen Zeiten). Damit die Verkehrsbelastung auf der Scharrenstrasse insgesamt nicht steigt, wird ein Einbahnregime eingeführt: In die Gegenrichtung (von Wettingen Richtung Landvogteischloss) dürfen nur noch Busse und Velos fahren. Die vorgeschlagenen Änderungen der Verkehrsbeziehungen am Brückenkopf Ost (Linkssabbiegeverbot) und auf der Scharrenstrasse (Einbahnregime MIV) sind in einer nachfolgenden Studie noch zu konkretisieren, denkbar ist auch die provisorische Einführung in einem Testbetrieb, um Erfahrungen zu sammeln und die definitiven Massnahmen zu optimieren.

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. Umfassendere Verbesserungen sind erst mittel- bis langfristig, nach Abschluss weitergehender Studien, möglich (vgl. Massnahme SB05).

Zuständigkeiten und Prozessuale

Federführung	Kanton Aargau BVU ATB Abteilung Tiefbau	Beteiligte	Kanton, Baden, Wettingen, Ennetbaden, RVBW, Postauto
Standort	Baden, Kantonsstrassen K115, K117, K273, K275	Investitionskosten Laufende Kosten	4.7 Mio. Franken

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 und beeinträchtigen auch eine Gemeindestrasse (Schartenstrasse). Tangiert werden zudem 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)
- Sofortmassnahmen Veloverkehr (FV01)
- Aufwertung Velohauptrouten Raum Baden (FV07)
- 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.
- Insgesamt sind im GVK sieben Ziele definiert. Die vorliegende Massnahme beeinflusst drei der sieben Ziele.

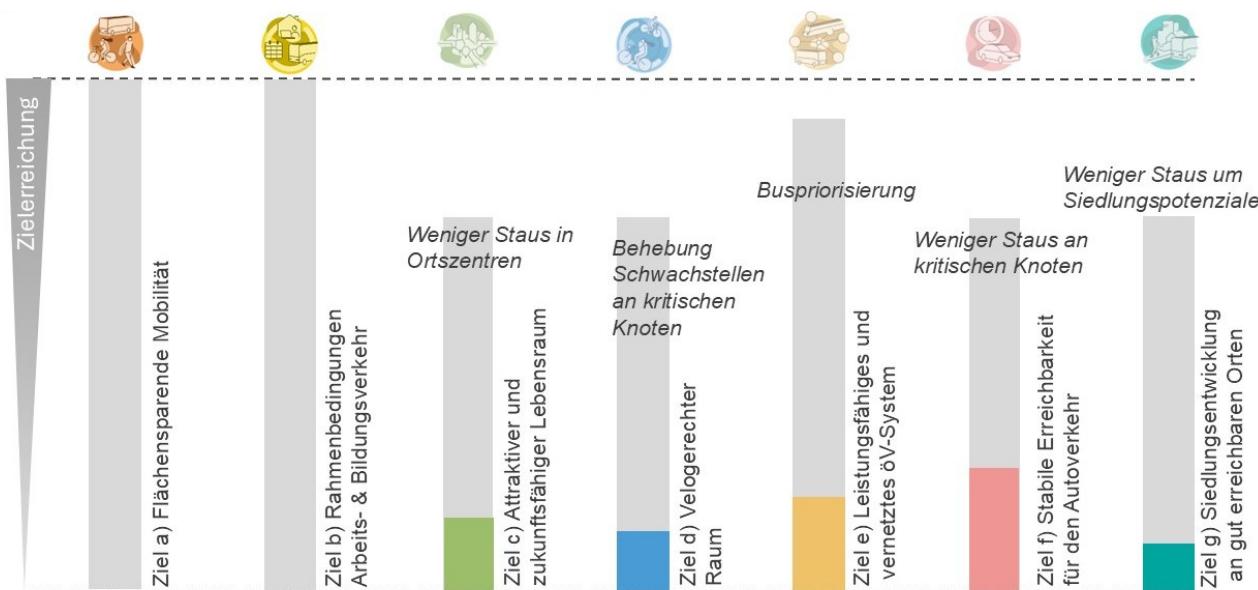


Wirkung und Zielbeitrag des Handlungsfelds Strassennetz und Betrieb

Mit der Umsetzung aller Massnahmen des Massnahmenfächers GVK 2040¹, 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

Die Situation am Brückenkopf Ost soll durch ein Massnahmenkonzept mit kurzfristigem Zeithorizont verbessert werden und umfasst folgende Elemente (vgl. Schemagrafik auf Seite 1):

- Sperrung des Linksabbiegers aus Richtung Landvogteischloss auf der Wettingerstrasse: Der motorisierte Verkehr vom Kreisel Landvogteischloss wird Richtung Wettingen via Schartenstrasse umgeleitet (Aufhebung heutiges Lastwagenverbot notwendig). 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 Schartenstrasse ist eine kommunale Strasse der Stadt Baden, trägt aber heute zur Entlastung des kantonalen Strassennetzes bei, was eigentlich nicht ihrer kommunalen Funktion entspricht. Mit der bewussten Lenkung des Verkehrs vom Landvogteischloss Richtung Wettingen über die Schartenstrasse erhält diese in der einen Richtung eigentlich bewusst eine kantonale Funktion (wobei aufgrund des Einbahnregimes und damit der Sperrung in der Gegenrichtung die gesamte Verkehrsbelastung gegenüber heute nicht zunimmt). Ob sich die Eigentumsverhältnisse der Strasse deshalb ändern sollten, ist momentan offen und bei Bedarf zu klären.
- Durch das Einbahnregime für den MIV auf der Schartenstrasse kann der (insbesondere abends auftretende) Schleichverkehr Richtung Landvogteischloss auf der Schartenstrasse reduziert werden. Am Knoten Schönaustrasse ist die Steuerung des Knotens durch eine Lichtsignalanlage zu prüfen. Dadurch soll die gewünschte Fahrbeziehung Schartenstrasse - Schönaustrasse – Landstrasse Wettingen gestärkt und Schleichverkehr Richtung Osten 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) und die entsprechende Verkehrslenkung am Knoten Scharten- / Schönaustrasse in Baden zu prüfen.
- Die Optimierung des Knotens kann zur Priorisierung des öV genutzt werden. Von Norden ist zu konkretisieren, wie eine der heute zwei MIV-Spuren in eine Bus- und eventuell Velospur umgewandelt werden kann. Mit dieser Massnahme würde die geplante Tangentialbuslinie Höltal – Bahnhof Wettingen (vgl. Massnahme BB02) vom Knoten Schartenstrasse her priorisiert und die Knotenzufahrt für den Veloverkehr von Norden verbessert. Eine getrennte Führung vom ÖV und Veloverkehr Richtung Brückenkopf Ost wäre aufgrund der starken Steigung ebenfalls zu überprüfen.
- Als sichere Abbiegemöglichkeiten für den Veloverkehr soll am Brückenkopf Ost sowie von der Wettingerstrasse in die Schartenstrasse das indirekte Linksabbiegen geprüft werden (siehe auch Massnahmenblatt FV01).
- Die Verbreiterung der Hochbrücke (Kragplatte) beidseits um je ca. 0.80 m ermöglicht breitere Gehbereiche sowie aussenliegende Einrichtungsradwege in beiden Richtungen (vgl. nachfolgendes Schema). Die Anhebung und Verbreiterung der Veloinfrastruktur ermöglicht eine sicherere Fahrt über die Hochbrücke. Die Veloführung am Brückenkopf Ost bleibt ungenügend. Für den öffentlichen Verkehr ergibt sich kein Nutzen aus der Verbreiterung.

