

# Mobilität heute im Raum Baden und Umgebung

Dokumentation zur Mobilitätskonferenz 1  
zum Gesamtverkehrskonzept (GVK)



# Inhaltsverzeichnis

Dichter urbaner Raum mit wenig Platz .....	04
Wo die Menschen in der Region wohnen und arbeiten .....	05
Wie bewegen sich die Menschen innerhalb der Region? .....	06
Woher kommt der übrige Verkehr? .....	07
Wie viel Verkehr ist auf ausgewählten Strassen unterwegs? .....	08
Wie wirkt sich der Verkehr auf die Ortsdurchfahrten aus? .....	10
Wie sind Ortsdurchfahrten gestaltet? .....	11
Die Ortsdurchfahrten im Überblick .....	13
Bestandesaufnahme Teilraum West .....	14
Bestandesaufnahme Teilraum Nord .....	16
Bestandesaufnahme Teilraum Mitte .....	18
Bestandesaufnahme Teilraum Ost .....	20
Fazit der Lagebeurteilung .....	22

Der Kanton Aargau, vertreten durch das Departement BVU, hat ein Planerteam für die Erarbeitung des GVK Raum Baden und Umgebung beauftragt. Die vorliegende Dokumentation wurde von diesem Planerteam als Diskussionsgrundlage für die erste Mobilitätskonferenz vom 24. September 2022 erarbeitet. Sie basiert auf Gesprächen mit kommunalen Vertretungen im Rahmen der Erarbeitung der Gemeindeporträts sowie auf verschiedenen fachlichen und statistischen Grundlagen. Die Inhalte widerspiegeln die fachplanerische Einschätzung des Planerteams.

## Impressum

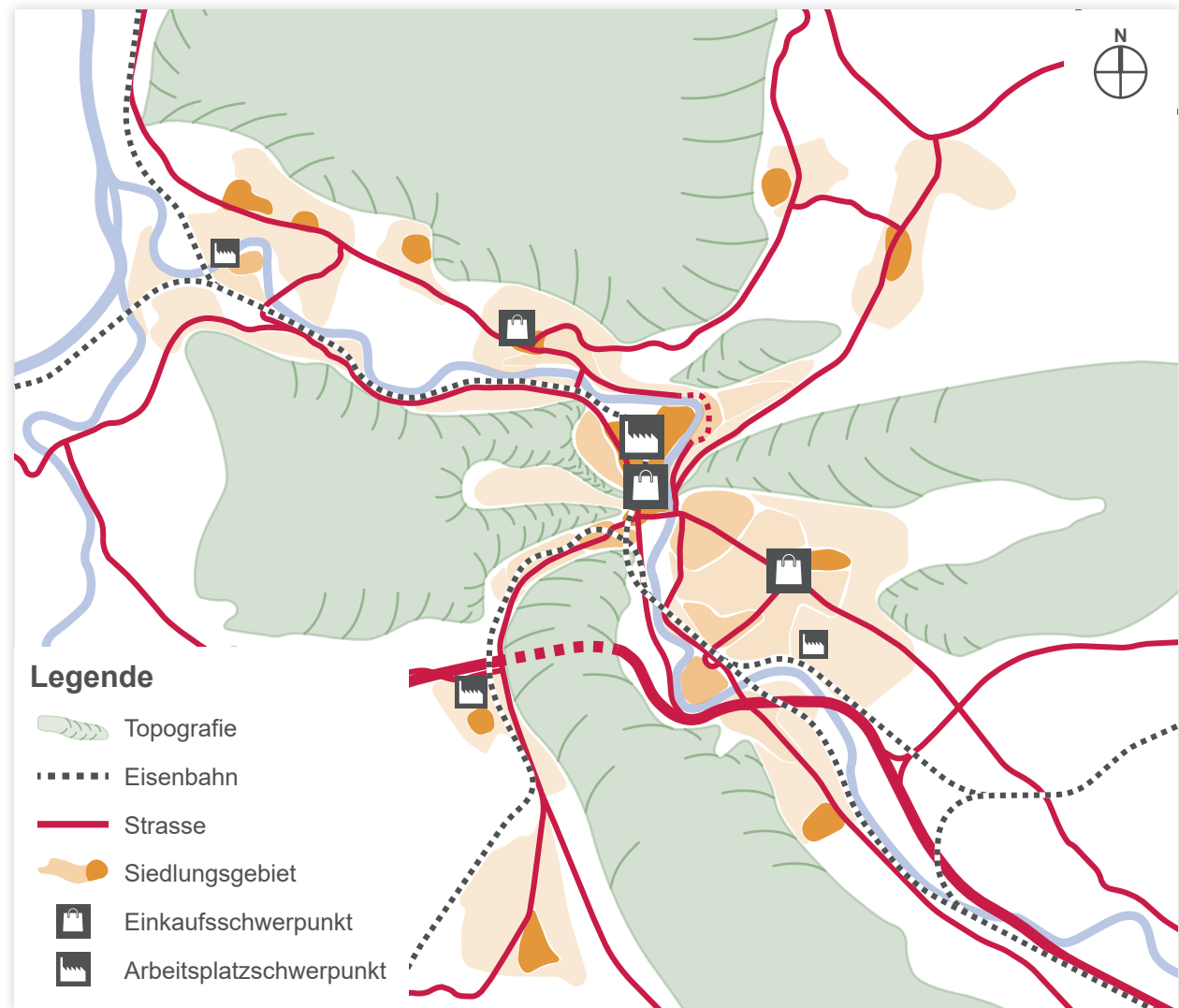
GVK Raum Baden und Umgebung  
24.9.2022  
© ewp AG und movaplan

## Dichter urbaner Raum mit wenig Platz

Der Raum Baden und Umgebung ist geprägt durch markante Hügelläufe und die dazwischen fließende Limmat. Schmale Talachsen laufen aus allen Richtungen in der engen Klus von Baden zusammen. Das Wettingerfeld bildet eine Ausnahme als einzige grössere Ebene der Region.

Auf diesem engen Raum konzentrieren sich die Siedlungsgebiete sowie die Verkehrsinfrastrukturen. In der Regel reicht der Raum nur für ein bis zwei Strassenzüge pro Talachse – die Kantonsstrassen. Eine Ausnahme bildet das Wettingerfeld mit einem schachbrettartigen Strassennetz.

Auf diesen Kantonsstrassen musste schon immer der gesamte Verkehr der Region bewältigt werden. Auch heute teilen sich der motorisierte Individualverkehr (MIV) und der Busverkehr (ÖV) diese Strassenräume. Wo durchgehende Routen abseits der Kantonsstrassen fehlen, kommt das Velo noch dazu, innerorts auch der Fussverkehr. Der Vorteil dieses begrenzten Netzes ist, dass es kaum Schleichverkehr auf Nebenstrassen gibt. Im Gegenzug sind die Belas-



Raumstruktur

tungen über alle Verkehrsmittel auf diesen Strassen sehr hoch. Im südlichen Bereich

kann die Autobahn teilweise entlasten, solange sie selbst nicht überlastet ist.

## Wo die Menschen in der Region wohnen und arbeiten

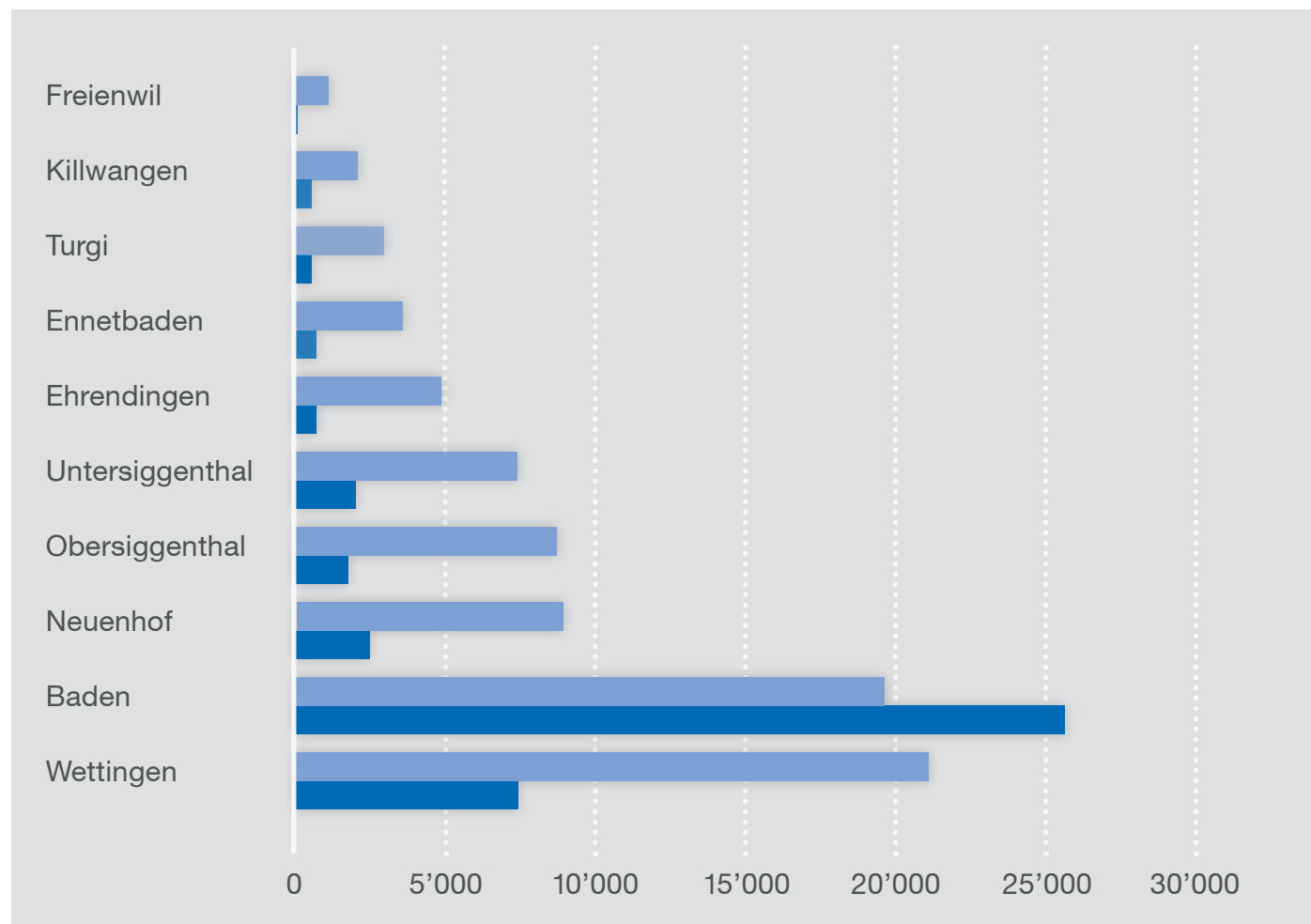
In der gesamten Region Baden und Umgebung wohnen 80'000 Menschen und arbeiten 42'000 Beschäftigte.

Klares Zentrum der Region ist die Stadt Baden, insbesondere hinsichtlich Arbeitsplätze: Beinahe jeder zweite Arbeitsplatz liegt in der Stadt Baden. Jeden Tag pendeln deshalb viele Erwerbstätige aus der ganzen Region und darüber hinaus nach Baden.

Das Diagramm zeigt die Verteilung der Bevölkerung sowie der Beschäftigten auf die zehn Gemeinden der Region.

■ Wohnbevölkerung 2021

■ Beschäftigte 2018



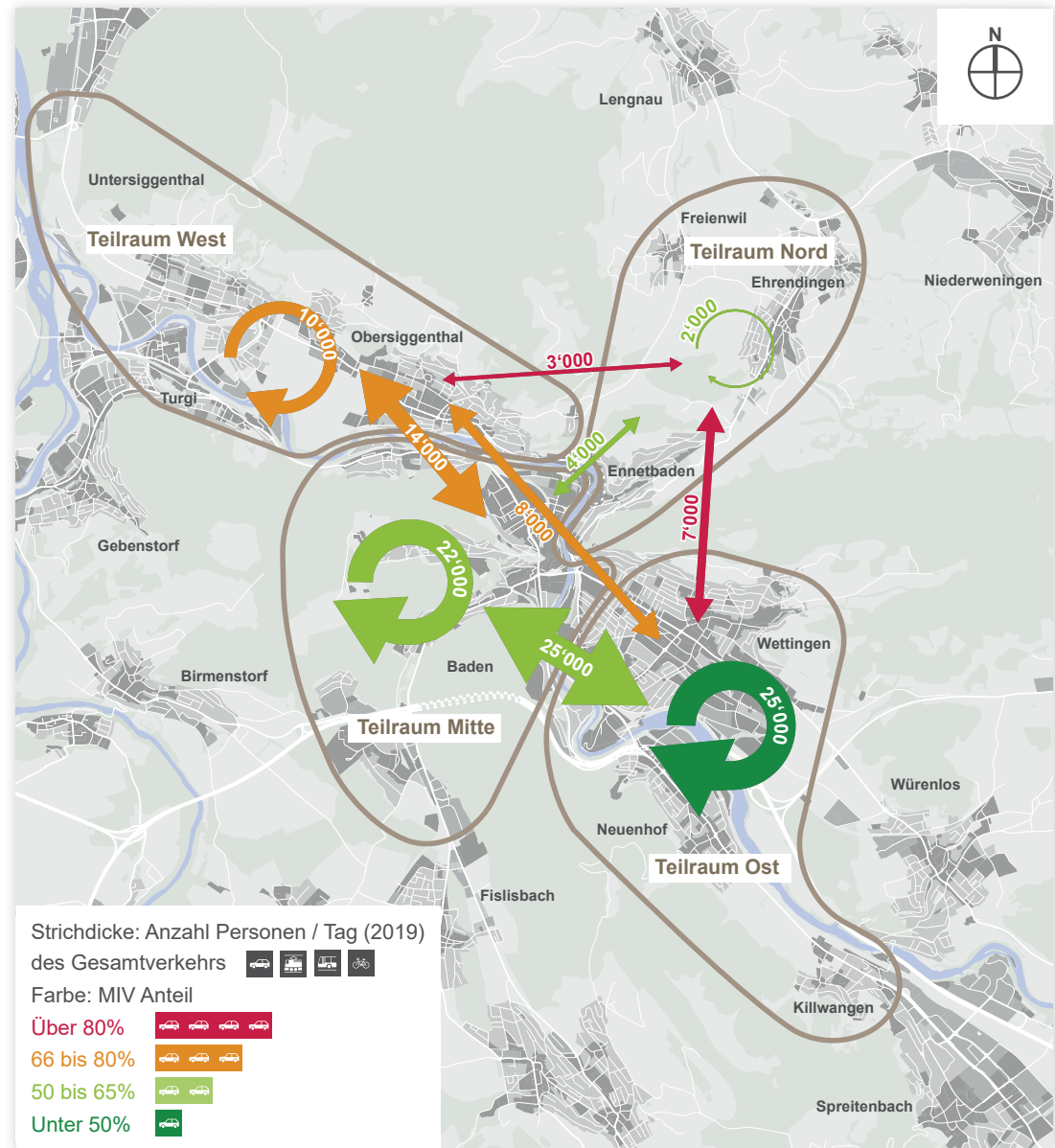
# Wie bewegen sich die Menschen innerhalb der Region?

Die Bedeutung von Baden zeigt sich auch in den Verkehrsbeziehungen. Die Grafik zeigt, wie viele Menschen (Pfeildicke) sich innerhalb der Region wohin bewegen (Pfeilrichtung) und wie viele davon mit dem Auto unterwegs sind (Pfeilfarbe). Dazu wurde die Region in vier Teilräume unterteilt.

Der Verkehr mit Start und Ziel im gleichen Raum wird Binnenverkehr genannt. Besonders viele Menschen bewegen sich dabei innerhalb der Teilräume Mitte und Ost sowie dazwischen. Rund die Hälfte nutzt dafür den ÖV oder das Velo.

Vom Siggenthal bewegen sich mehr Menschen nach Baden als innerhalb des Teilraums West selbst. Dabei nutzen sie zu mehr als 2/3 das Auto, auch für Wege in den Teilraum Ost.

Der Binnenverkehr innerhalb des Teilraums Nord ist sehr gering. Viele Wege führen dagegen nach Baden (häufig mit Velo oder ÖV) oder in die anderen beiden Teilräume (häufig mit dem Auto).



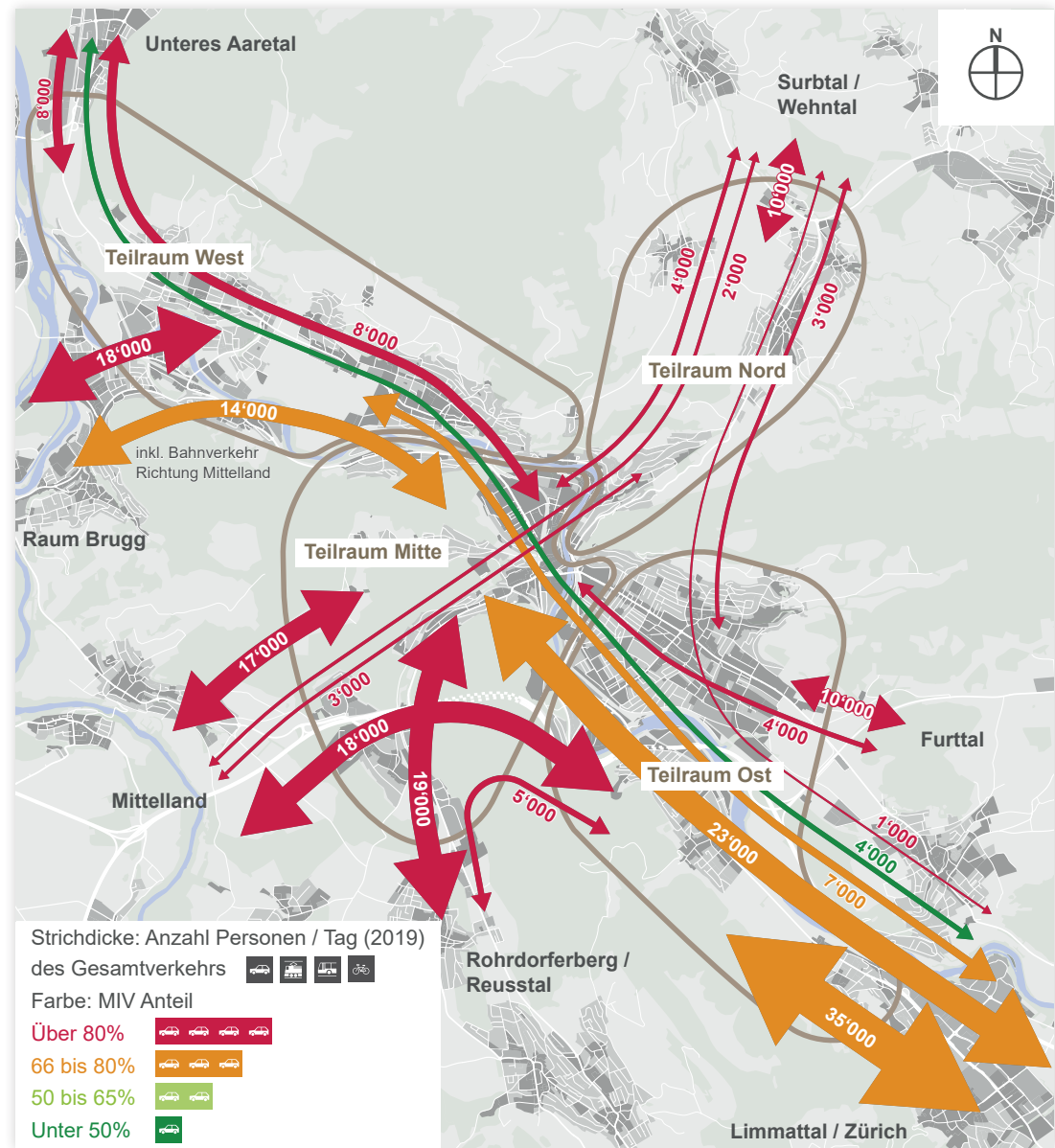
Verkehrsbeziehungen des Binnenverkehrs im Raum Baden und Umgebung

# Woher kommt der übrige Verkehr?

Aufgrund der wirtschaftlichen Bedeutung und der Nähe zu Zürich verkehren viele Menschen in die oder aus der Region Baden. Dieser Verkehr wird Quell-/Zielverkehr genannt. Dabei haben die verschiedenen Räume ausserhalb der Region für die vier Teilräume eine jeweils andere Bedeutung.

Das Siggenthal ist eng mit dem Raum Brugg verflochten, während für den Teilraum Nord das Surb- und Wehntal wichtig sind. Der Teilraum Ost ist stark Richtung Limmattal und Zürich orientiert, diese Beziehung ist sogar grösser als diejenige nach Baden (vgl. Seite 6). Einzig die Stadt Baden hat zu allen Aussenräumen wichtige Beziehungen. Als Arbeitsplatzstandort zieht sie viele Menschen aus dem Mittelland, Raum Brugg, Rohrdorferberg/Reusstal und vom unteren Aaretal an. Andererseits pendeln viele Erwerbstätige zwischen Baden und der Agglomeration Zürich.

Die längeren Beziehungen werden häufiger mit dem Auto zurückgelegt als im Binnenverkehr. Nur für die Wege entlang der Bahnlinien (Richtung Zürich und Brugg) liegt der Anteil des ÖV bei mehr als 20%. Zudem gibt es Menschen, welche die Region Baden und Umgebung durchqueren (genannt Durchgangsverkehr). Auch die grössten dieser Beziehungen sind aber im Vergleich zum Quell-/Zielverkehr klein.



Verkehrsbeziehungen des Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehrs im Raum Baden und Umgebung

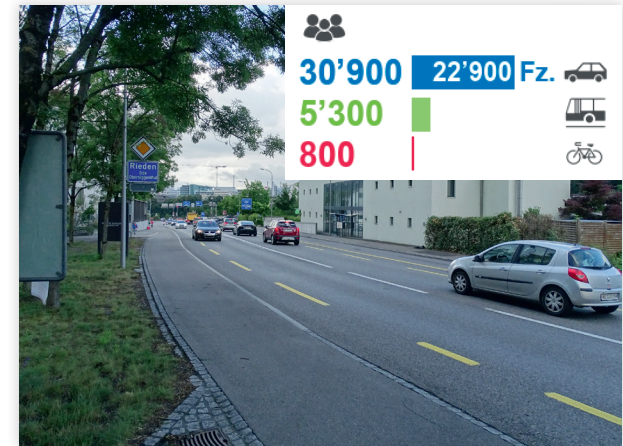
# Wie viel Verkehr ist auf ausgewählten Strassen unterwegs?



Hochbrücke Baden



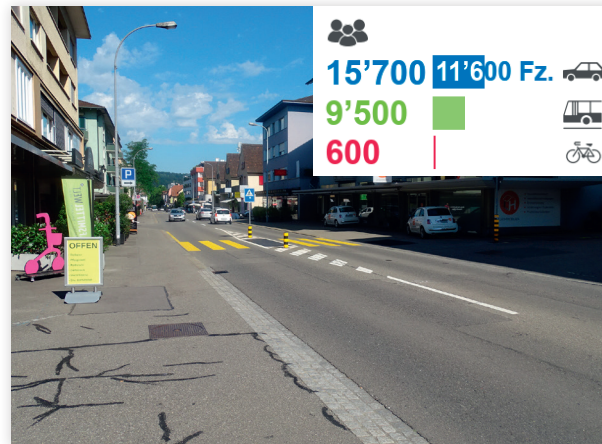
Mellingerstrasse Baden



Landstrasse Nussbaumen



Zürcherstrasse Neuenhof



Landstrasse Wettingen



Landstrasse Ehrendingen

Durchschnittlicher Wochentagsverkehr (DWV) 2019: Anzahl Personen/Tag

Fz. = Anzahl Fahrzeuge/Tag



Alle Wegebeziehungen von Menschen, sei es mit dem Auto, dem ÖV oder dem Velo, führen in der Summe zu dem, was wir auf der Strasse sehen – dem Verkehr. Die Grafiken auf der oberen Seite zeigen für ausgewählte Kantonsstrassen in der Region, wie viele Menschen mit welchem Verkehrsmittel pro Tag unterwegs sind.

Besonders viele Menschen bewegen sich jeden Werktag (Mo–Fr) über die Hochbrücke (47'300) und die Mellingerstrasse (46'600) in Baden sowie auf der Landstrasse in Nussbaumen (37'000). Der Anteil an Menschen im Bus ist dabei auf der Hochbrücke (40%) und der Mellingerstrasse (30%) deutlich höher als auf der Landstrasse in Nussbaumen (15%). Deshalb fahren auf der Landstrasse in Nussbaumen täglich mehr Autos als auf den anderen beiden Strassen, obwohl insgesamt weniger Menschen unterwegs sind.

Auf der Zürcherstrasse in Neuenhof und auf der Landstrasse in Wettingen sind mit je knapp 26'000 Menschen pro Werktag rund ein Drittel weniger Menschen unterwegs als in Nussbaumen. Im Vergleich zu den beiden Strassenabschnitten

in Baden sind es sogar rund 45% weniger. Weil auf der Landstrasse in Wettingen 35% der Menschen mit dem ÖV unterwegs sind, ist die Anzahl Autos dort von allen ausgewählten Strassen am tiefsten. Auf der Zürcherstrasse in Neuenhof und auf der Landstrasse in Ehrendingen (täglich 22'300 Menschen) sind dagegen nur je 15% aller Menschen auf der Strasse mit dem Bus unterwegs, entsprechend verkehren dort gemessen an der Anzahl Menschen relativ viele Autos.

Mit dem Velo sind auf allen ausgewählten Strassen markant weniger Menschen unterwegs als mit dem Auto oder im ÖV. An verschiedenen Stellen können Velofahrende über parallel verlaufende Gemeindestrassen fahren (z.B. Zentralstrasse Wettingen) und sind deshalb bei dieser Betrachtung nicht enthalten. Jedoch ist selbst dort, wo das nicht möglich ist (z.B. Hochbrücke), der Anteil des Veloverkehrs sehr gering.

# Wie wirkt sich der Verkehr auf die Ortsdurchfahrten aus?

Das beschriebene Verkehrsaufkommen beeinflusst das Erscheinungsbild und die Wahrnehmung der Ortsdurchfahrten und deren Umfeld. Bei der Erarbeitung der Gemeindeporträts aller zehn Gemeinden wurden diese Einflüsse beurteilt und an einem Augenschein mit Verantwortlichen der Gemeinden diskutiert. Auf Basis dieser Gemeindeporträts wurden fünf Aspekte identifiziert, aufgrund welcher die Ortsdurchfahrten qualitativ beurteilt und charakterisiert werden können.



**Trennwirkung der Strasse:** Diese entsteht insbesondere durch grosses Verkehrsaufkommen, breite Strassen mit wenig Fussgängerstreifen und eine klare Abgrenzung des Strassenraums von den umliegenden Nutzungen (z.B. Lärmschutzwände oder Abstandsräume).



**Infrastruktur Fuss- und Veloverkehr:** Beurteilt wird, ob eine angemessene Infrastruktur vorhanden ist, insb. genügend breite Trottoirs, häufige und sichere Querungen und genügend breite Velostreifen oder -wege.



**Auswirkungen motorisierterkehr:** Beurteilt werden die durch den motorisierten Verkehr verursachten Störungen. Massgebend sind einerseits die absolute Menge des Autoverkehrs (Anzahl Fahrzeuge pro Tag), andererseits die Bedingungen, unter welchen dieser verkehrt (Rückstaus im Siedlungsraum, Geschwindigkeitsniveau, Lärm- und Schadstoffemissionen).



**Parkierung im Strassenraum:** Es wird beurteilt, ob Parkfelder oder Vorplätze (inkl. Tankstellen) entlang der Kantonsstrasse vorhanden sind, welche zu kritischen Fahrmanövern führen. Dazu gehören unter anderem die Störung des Verkehrs auf der Kantonsstrasse und Konflikte mit dem Fuss-/Veloverkehr.



**Nutzungen mit Bezug zum Strassenraum:** Relevant sind Erdgeschossnutzungen (insbesondere Verkaufsgeschäfte) und gut gestaltete öffentliche Frei- und Grünräume, welche einen Bezug zum Strassenraum haben und die Ortsdurchfahrt beleben.

Diese führen zu einer höheren Aufenthaltsqualität und prägen den Strassenraum. Die möglichen städtebaulichen Potentiale im Umfeld sind ebenfalls berücksichtigt.

Die Ortsdurchfahrten in der Region lassen sich aufgrund der Beurteilung dieser Aspekte in vier verschiedene Typen einteilen. Dies ist nachfolgend beschrieben und die Einteilung auf einer Karte auf Seite 13 eingezeichnet.

Die Beurteilung der Aspekte erfolgt aufgrund folgender farblicher Abstufung:

**Grün:** Keine oder relativ einfach lösbare Defizite respektive gutes bis sehr gutes Angebot.

**Orange:** Punktuell schwere oder insgesamt mittelschwere Defizite resp. Angebot von mittlerer Qualität.

**Rot:** Überwiegend schwere Defizite respektive ungenügendes Angebot.

**Grau:** Aspekt ist für die jeweilige Strasse nicht von Bedeutung resp. Angebot ist auf dieser Strasse nicht erforderlich.

# Wie sind Ortsdurchfahrten gestaltet?

Einige wenige Strassen sind bereits heute mehrheitlich **siedlungsorientiert** gestaltet, diese wirken wenig trennend und die Strasse und das Umfeld stehen mehrheitlich in Bezug zueinander. Es herrscht weitgehende Koexistenz der verschiedenen Verkehrsmittel auf der Strasse. Der motorisierte Verkehr wird vergleichsweise wenig störend wahrgenommen. Die Seitenflächen werden von Läden oder der Gastronomie genutzt und es gibt Orte zum Verweilen. Dennoch gibt es auch hier punktuell Defizite. Dazu gehören vor allem Konflikte bei Parkierungsmanövern, schlechte Sichtverhältnisse bei Zufahrten und nicht optimale Infrastrukturen für den Fuss- und Veloverkehr.

Auf einigen Kantonsstrassen innerorts wirkt sich der Verkehr heute kaum auf die angrenzenden Gebäude aus, weil diese durch Lärmschutzwände oder Lärmschutzarchitektur mehrheitlich von der Strasse abgewandt sind. Das heisst aber auch, dass es entlang dieser **«Umfahrungen innerorts»** kein städtebauliches Entwicklungspotential gibt und der Strassenraum klar auf den Autoverkehr ausgerichtet ist. Die Strasse und das Umfeld haben keinen Bezug zueinander und die Strasse trennt das Siedlungsgebiet. Für den Fuss- und Veloverkehr gibt es keine oder nur eine minimale Infrastruktur, die Strasse wird aufgrund der starken Verkehrsbelastung und der hohen Geschwindigkeiten – falls möglich – gemieden.



Siedlungsorientierte Ortsdurchfahrten



«Umfahrungen innerorts»



**Klassische Ortsdurchfahrten** stehen zwar in Bezug zum umliegenden Siedlungsgebiet: Publikumsorientierte Nutzungen und Aufenthaltsräume orientieren sich zumindest teilweise zur Strasse hin. Das relativ hohe Verkehrsaufkommen führt aber vielerorts zu Konflikten. Defizite betreffen vor allem den Fuss- und Veloverkehr, sei es bezüglich sicheren Querungsmöglichkeiten für Zufussgehende oder attraktiver Infrastruktur für das Velo. Häufig sind auch Konflikte zwischen parkierenden Autos und dem Fussverkehr. Die relativ hohe Verkehrsbelastung trennt das Siedlungsgebiet teilweise und verhindert weitere Nutzungen, die die Ortsdurchfahrten beleben könnten.



Klassische Ortsdurchfahrten



Die **besonders konfliktreichen Ortsdurchfahrten** verlaufen durch dichte Zentrumsgebiete mit vielen angrenzenden Nutzungen. Zudem ist auch das Verkehrsaufkommen sehr hoch, es kommt während der Spitzenzeiten zu Rückstaus von den angrenzenden Knoten. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens ist der Strassenraum primär auf den Autoverkehr ausgerichtet und es bestehen zahlreiche und schwere Defizite, vor allem für den Fuss- und Veloverkehr. Die Strasse wirkt sehr trennend und reduziert die Qualität für Aufenthalt und angrenzende Nutzungen sowie die Verkehrssicherheit deutlich.



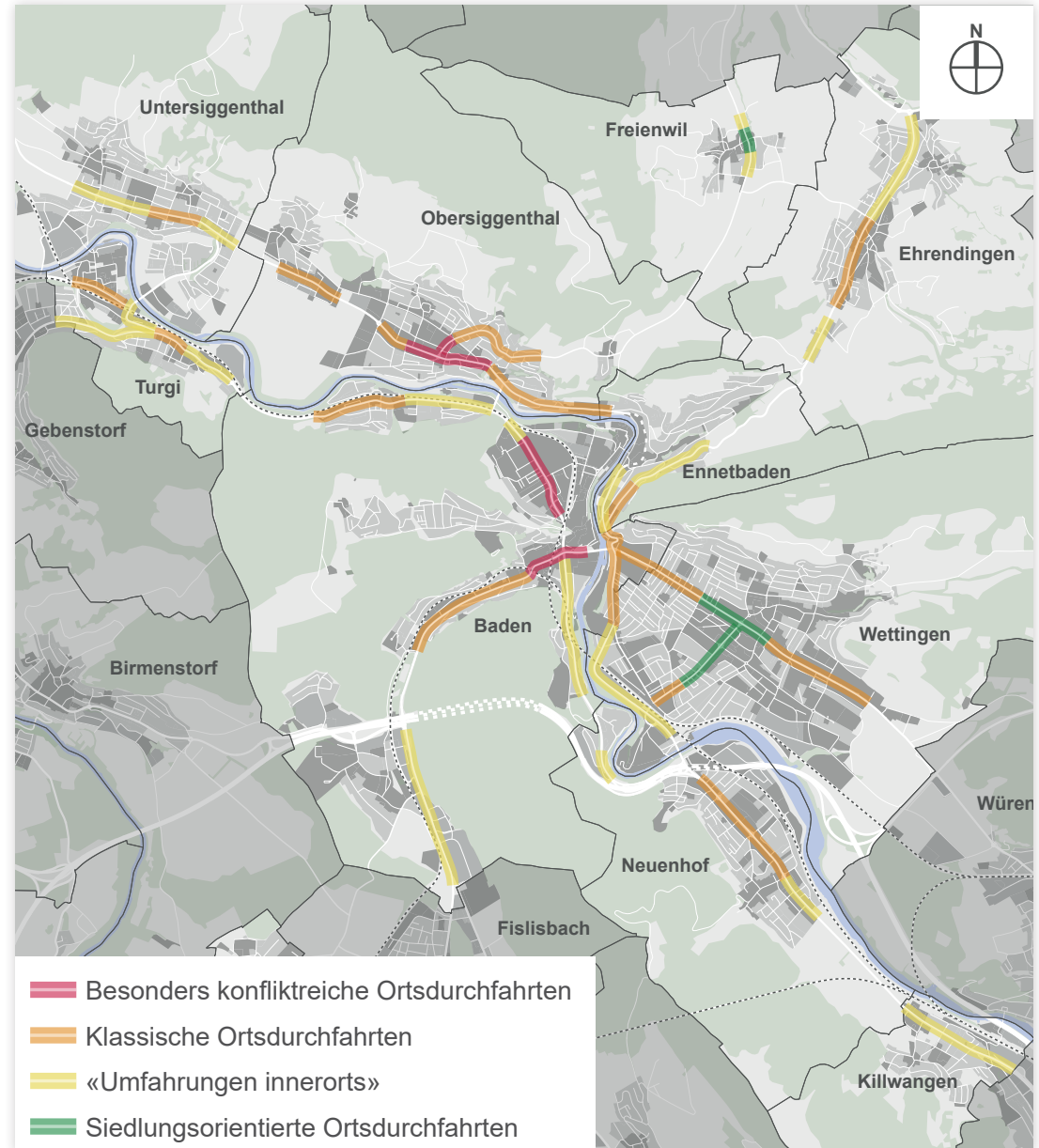
Besonders konfliktreiche Ortsdurchfahrten



# Die Ortsdurchfahrten im Überblick

Die nebenstehende Karte zeigt die Kategorisierung der wichtigsten Strassenräume in der Region Baden und Umgebung. Die Ortsdurchfahrten in Wettingen und in Freienwil sind bereits heute einigermaßen siedlungsorientiert gestaltet. Wie oben beschrieben gibt es aber auch hier Aufwertungspotential, dieses kann aber einfacher ausgeschöpft werden. Die besonders konfliktreichen Ortsdurchfahrten liegen in Nussbaumen (Obersiggenthal) und im Zentrum von Baden, wo eine (potentiell) hohe Nutzungsdichte auf eine dominante, stark belastete Strassenachse mit verkehrsorientierter Gestaltung trifft.

Über den ganzen Perimeter verteilt finden sich in den Orts- und Quartierkernen die klassischen Ortsdurchfahrten. Strassenraum und Umfeld sind meist historisch gewachsen. Sie stellen wichtige Orte für die jeweiligen Gemeinden mit öffentlichen (Einkaufs-)Nutzungen dar, können aber diese Funktion aufgrund der relativ hohen Verkehrsbelastung nicht immer erfüllen. Die «Umfahrungen innerorts» kommen in allen Gemeinden vor. Sie verlaufen teilweise an Ortsrändern oder durch vorwiegend gewerblich genutzte Quartiere. Manchmal sind es auch früher als Umfahrungen gedachte Strassen, um die später neue Wohngebiete gebaut wurden. Die Konflikte sind heute überschaubar, eine Entwicklung zur Strasse hin ist aber schwierig.



## Bestandesaufnahme Teilraum West

Die Knoten beidseits der Siggenthaler Brücke sind die Taktgeber für die Kapazität des Strassennetzes im Siggenthal.

Mit dem Verkehrsmanagement wird heute bei hoher Belastung ein Teil des Verkehrs vom Unteren Aaretal her an Dosierungsanlagen vor Kirchdorf und Nussbaumen zurückgehalten, eine weitere Dosierung vor Untersiggenthal ist geplant. Dennoch kommt es morgens zu Staus vor dem Knoten Boldi, welche sich negativ auf die Ortsdurchfahrt Nussbaumen auswirken: Die hohe Belastung zusammen mit einem eher hohen Schwerverkehrsanteil machen die Landstrasse für den Fuss- und Veloverkehr wenig attraktiv. Zudem leiden die angrenzenden Wohngebiete unter der Lärmbelastung. Grund für die hohe Belastung ist der von Westen nach Osten zunehmende Zielverkehr Richtung Stadt Baden. Dieser ist in den letzten Jahren – entgegen den Absichten des Kantons bei der Planung der Siggenthalerbrücke – vor allem nördlich der Limmat gewachsen, während er auf der linken Limmatseite stagnierte.

Auf der Ortsdurchfahrt Untersiggenthal ist die Verkehrsbelastung geringer.

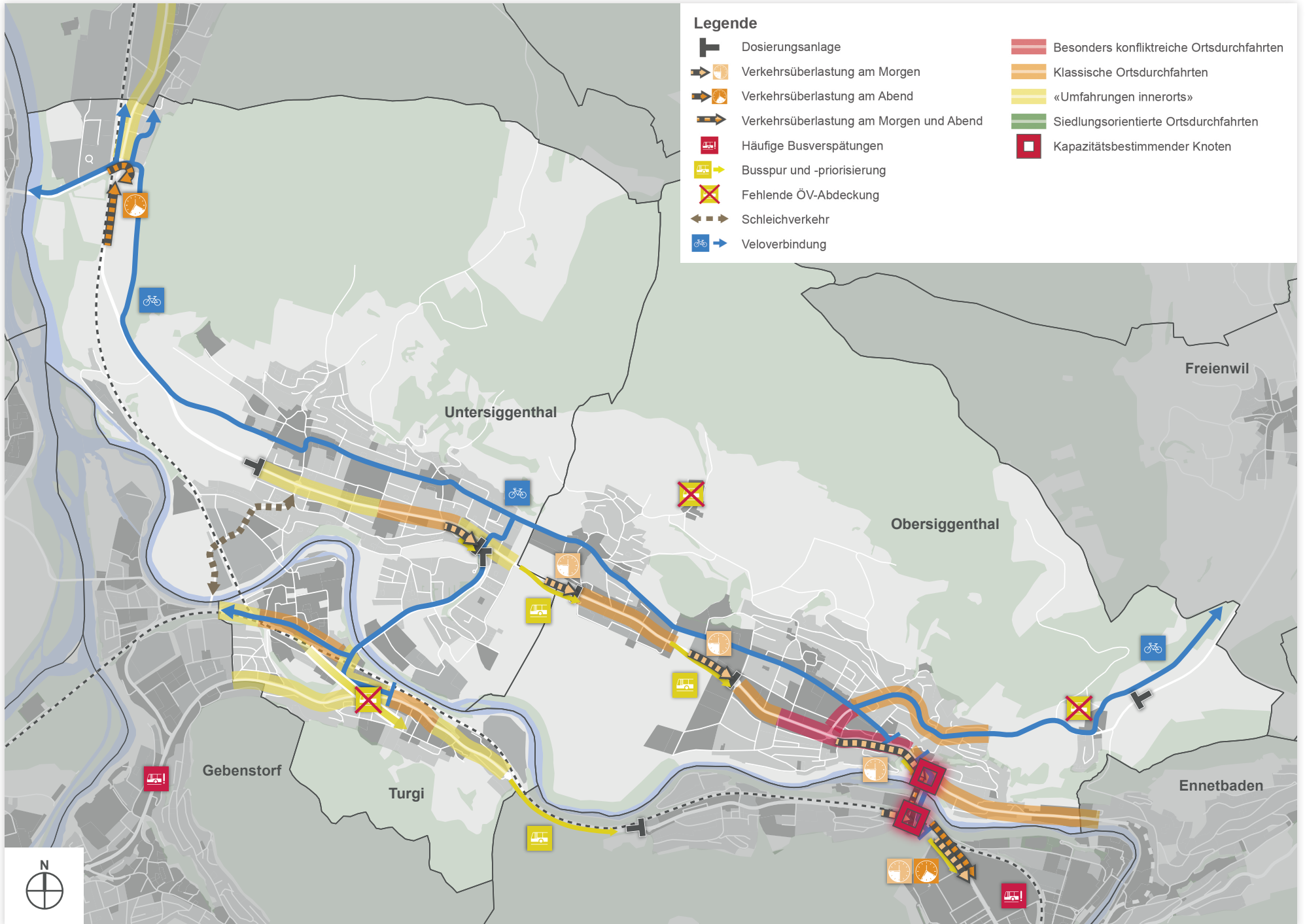
Die Nutzungen links und rechts der Strasse wenden sich mehrheitlich von der Strasse ab. Der Strassenverkehr stört dadurch weniger, dafür trennt die Kantonsstrasse das Gemeindegebiet. Aktuell realisiert die Gemeinde an der Landstrasse ein neues Zentrum, der Charakter als «Umfahrung innerorts» erschwert aber die Vernetzung mit den Ortsteilen beidseits der Strasse. In Turgi liegt das funktionierende lokale Dorfzentrum abseits stark belasteter Kantonsstrassen. Längere Abschnitte in den Ortsteilen Wil und Gehling weisen dagegen heute Ausserortscharakter auf. Die Strasse nimmt dort kaum Bezug zu den Nutzungen und die Fuss- und Veloinfrastruktur ist mangelhaft. Mit dem geplanten Sanierungsprojekt des Kantons wird der Strassenraum aber deutlich aufgewertet und die beschriebenen Defizite werden weitgehend beseitigt.

Nördlich der Limmat führt eine attraktive Veloroute durch Ober- und Untersiggenthal abseits der Kantonsstrasse, mit Anbindungen Richtung Turgi und Freienwil. Kurz vor dem Knoten Boldi endet aber die attraktive Route, Velofahrende müssen ab dort

über die stark befahrene Kantonsstrasse nach Wettingen und Baden fahren. Südlich der Limmat ist die Situation ähnlich, mit mehreren Projekten soll aber die Veloverbindung von Turgi Richtung Baden in den nächsten Jahren verbessert werden. Die Erschliessung des Teilraums mit dem ÖV ist heute grundsätzlich gut, auf der nördlichen Seite verkehren die Busse Richtung Baden in den Spitzenzeiten in dichtem 7,5-Minuten-Takt, auf der südlichen Seite im Viertelstundentakt. Kleinere Erschliessungslücken bestehen in einzelnen kleineren Quartieren (Weiler Hertenstein und Tromsberg, fehlende Anbindung Wil/Sitten an Bhf Turgi), zudem gibt es keine Querverbindungen. Im Rückstau morgens vom Knoten Boldi her verlieren auch die Busse der Linien 2 und 6 Richtung Baden Zeit. Auf der Linie 1 sind die Busse wegen Rückstaus in Gebenstorf oft verspätet.

### Legende

- |   |   |   |   |
|---|---|---|---|
|  | Dosierungsanlage                        |  | Besonders konfliktreiche Ortsdurchfahrten |
|  | Verkehrsüberlastung am Morgen           |  | Klassische Ortsdurchfahrten               |
|  | Verkehrsüberlastung am Abend            |  | «Umfahrungen innerorts»                   |
|  | Verkehrsüberlastung am Morgen und Abend |  | Siedlungsorientierte Ortsdurchfahrten     |
|  | Häufige Busverspätungen                 |  | Kapazitätsbestimmender Knoten             |
|  | Busspur und -priorisierung              |   |   |
|  | Fehlende ÖV-Abdeckung                   |   |   |
|  | Schleichverkehr                         |   |   |
|  | Veloverbindung                          |   |   |



## Bestandesaufnahme Teilraum Nord

Der Kreisel Landvogteischloss (bzw. die Lichtsignalanlage am Brückenkopf Ost) bestimmt, ob der Verkehr vom Höhtal her fliesst oder stockt. Die Kapazitätsgrenze dieser Knoten ist heute morgens und abends erreicht bzw. wird teilweise überschritten. Im Rahmen des Verkehrsmanagements hat der Kanton eine Dosierung mit einer elektronischen Busspur aus Richtung Höhtal eingerichtet. Damit sollen Rückstaus im Siedlungsgebiet von Ennetbaden und Verspätungen der Postautos minimiert werden. Die Anlage hat die Situation verbessert, dennoch kommt es bei hoher Verkehrsbelastung morgens vor dem Kreisel Landvogteischloss zu Rückstaus und Verspätungen für den Bus. Abends bleiben die Postautos Richtung Höhtal im Bereich Brückenkopf Ost/Schartenstrasse im Stau stecken, was zu teilweise grossen Verspätungen führt.

Die Ortskerne mit öffentlichen Nutzungen und Läden in Ehrendingen sowie (mit geringerer Bedeutung) in Ennetbaden und Freienwil liegen abseits der Kantonsstrassen. Die an die Kantonsstrassen angrenzenden Siedlungsgebiete im ganzen

Teilraum wenden sich auch deshalb mehrheitlich von der Strasse ab («Umfahrungen innerorts»). Zudem sind diese Wohnnutzungen oft erst nach der Strasse entstanden und wurden von Beginn an baulich vor Emissionen geschützt (Lärmschutzwände, geschlossene Fassaden zur Strasse hin). Daneben gibt es Bereiche mit Konflikten zwischen Kantonsstrasse und Siedlungen: In Oberehrendingen und im südlichsten Abschnitt der Ehrenderingerstrasse in Ennetbaden orientieren sich die Gebäude stärker zur Strasse hin, die Strasse wirkt eher wie eine «klassische Ortsdurchfahrt». Dadurch sind auch mehr Menschen zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs, allerdings ist die Infrastruktur dafür ungenügend. In Freienwil wurde vor einigen Jahren die Ortsdurchfahrt im zentralen Bereich siedlungsorientiert gestaltet.















Für den Veloverkehr bestehen vom Surb- und Wehntal her attraktive Velowege Richtung Regionalzentrum, welche jedoch in Oberehrendingen enden. Ab hier bis zum Höhtal müssen Velofahrende heute ohne ausreichende Infrastruktur auf der Kantonsstrasse fahren. Der Kanton hat bereits

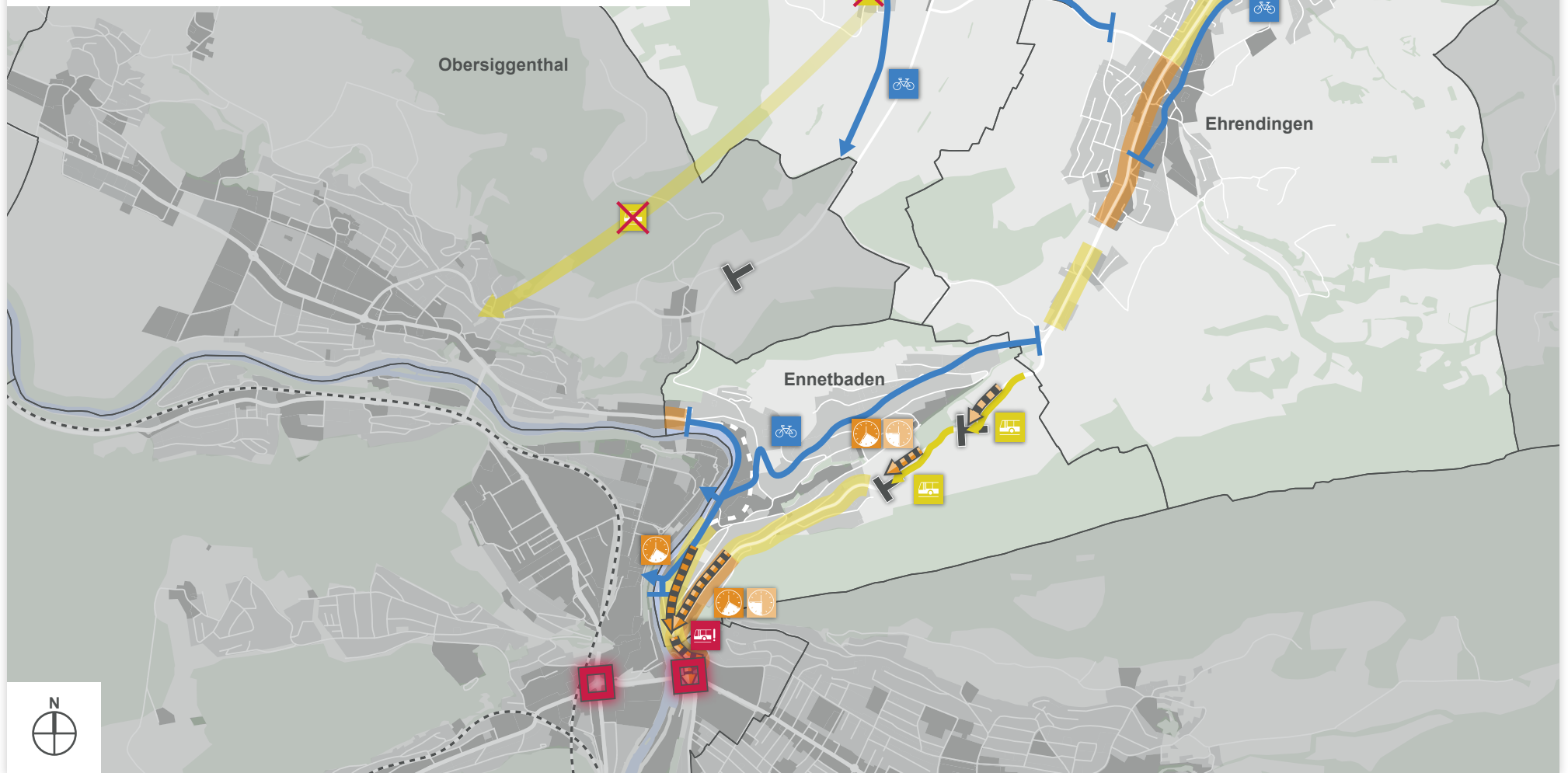
ein Projekt erarbeitet, um diese Lücke zu schliessen. Über Freienwil führt eine attraktive Veloverbindung zwischen Lengnau und Nussbaumen.

Die Postautos zwischen dem Teilraum und der Stadt Baden verkehren auf der Achse Ehrendingen-Höhtal tagsüber ca. alle 15 Minuten. In den Hauptverkehrszeiten sind es sogar acht Kurse pro Stunde, diese fahren aber wegen der Anschlüsse in Baden teilweise parallel. Richtung Niederweningen und Surbtal ist das Angebot weniger dicht. In Freienwil sind kleinere Gebiete am Dorfrand ungenügend mit dem ÖV erschlossen, zudem gibt es keine direkte Verbindung über den Hertenstein und Nussbaumen Richtung Baden und keine Direktverbindungen zum Bahnhof Niederweningen.



## Legende

- |   |   |   |   |
|---|---|---|---|
|  | Dosierungsanlage                        |  | Besonders konfliktreiche Ortsdurchfahrten |
|  | Verkehrsüberlastung am Morgen           |  | Klassische Ortsdurchfahrten               |
|  | Verkehrsüberlastung am Abend            |  | «Umfahrungen innerorts»                   |
|  | Verkehrsüberlastung am Morgen und Abend |  | Siedlungsorientierte Ortsdurchfahrten     |
|  | Fehlende ÖV-Verbindung                  |  | Kapazitätsbestimmender Knoten             |
|  | Fehlende ÖV-Erschliessung               |   |   |
|  | Häufige Busverspätungen                 |   |   |
|  | Elektronische Busspur                   |   |   |
|  | Veloverbindung                          |   |   |



## Bestandesaufnahme Teilraum Mitte

In der engen Klus von Baden kommt ein grosser Teil des regionalen Verkehrs zusammen. Das gilt ganz besonders für den Schulhausplatz, über welchen viele Menschen nicht nur in Autos, sondern auch in Bussen und – vor allem unter dem Platz – zu Fuss oder mit dem Velo verkehren. Mit der Sanierung und dem Verkehrsmanagement hat sich die Situation verbessert, die Belastung bleibt aber hoch. Kritisch bezüglich Verkehrsfluss ist der Bereich um den Brückenkopf Ost inkl. Scharten- und Schwimmbadstrasse. Hier kommt es morgens und abends zu vielen Staus, in welchen auch die Busse und Postautos stecken bleiben. Für Velofahrende sind die Zufahrten sehr unattraktiv. Auch die Knoten bei der Siggenthaler Brücke und unter der Autobahnbrücke in Dättwil wirken sich auf den Verkehrsfluss im Regionalzentrum aus.

Trotz den Verbesserungen durch das Verkehrsmanagement kommt es weiterhin zu Rückstaus auf den durch Siedlungsgebiete verlaufenden Kantonsstrassen Richtung Zentrum, besonders auf der Brugger- und der inneren Mellingerstrasse. Diese Strassen trennen das Siedlungsgebiet stark,

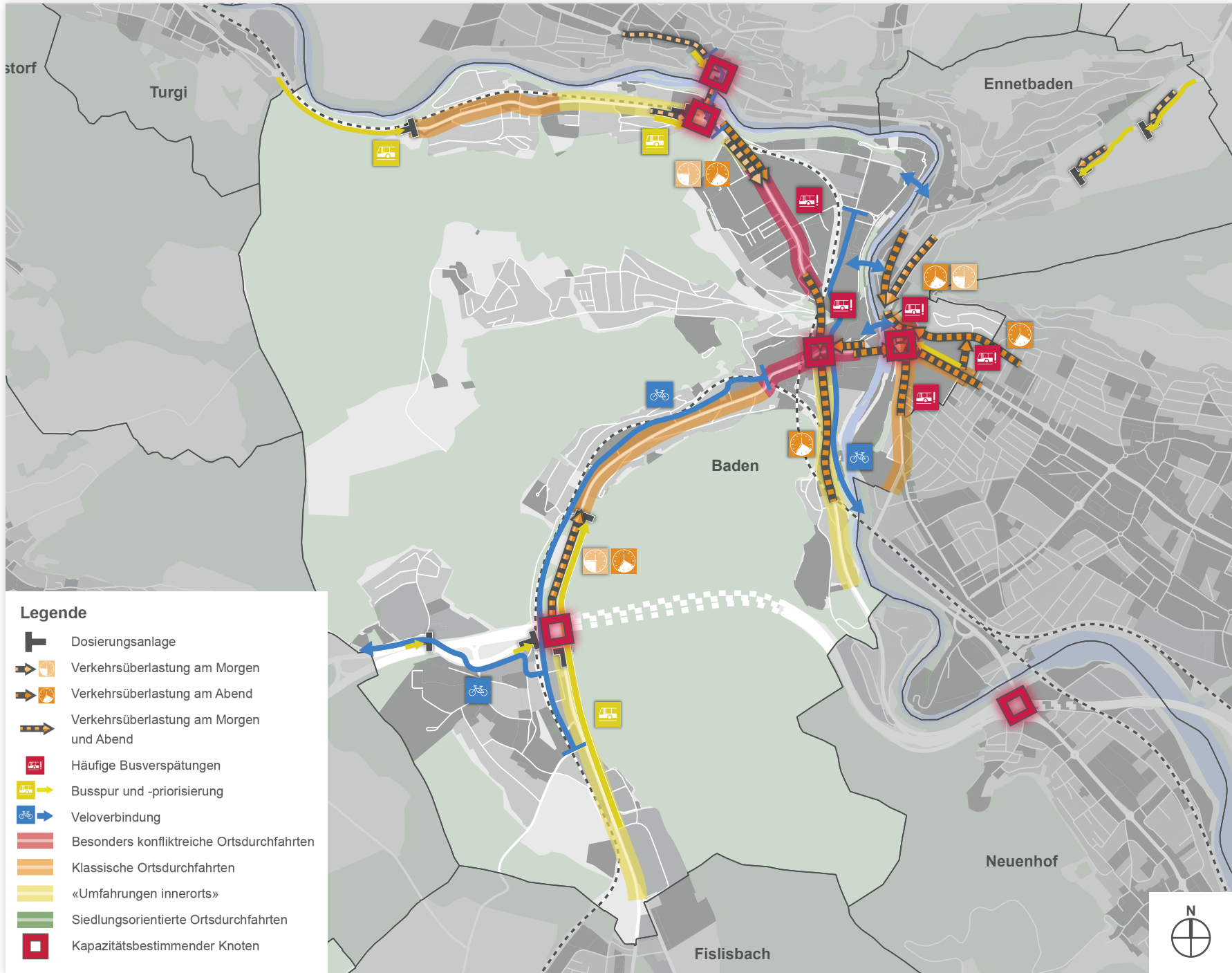
die Fortbewegung zu Fuss und mit dem Velo sowie der Aufenthalt sind unattraktiv und die Immissionen für die angrenzenden Nutzungen sind erheblich.

In den Quartieren Kappelerhof, Limmat rechts und Meierhof funktionieren die Kantonsstrassen als «klassische Ortsdurchfahrten». Weil sich die angrenzenden Nutzungen zur Strasse hin öffnen und es Erdgeschossnutzungen (z.B. Einkaufsläden) gibt, sind mehr Menschen zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs, allerdings ohne attraktive Infrastruktur. Teilweise kommt es auch zu Konflikten zwischen parkierenden Autos und dem Fussverkehr. Die Mellingerstrasse in Dättwil, die Neuenhoferstrasse und der östliche Teil der Bruggerstrasse im Kappelerhof sind stark auf den Autoverkehr ausgerichtet («Umfahrung innerorts») und sie trennen die angrenzenden Wohngebiete.

Das Busangebot ist über grosse Teile des Stadtgebiets zweckmässig und gut ausgebaut, ausser in die kleineren Ausenquartiere (Allmend, Rütihof). Neben dem Brückenkopf Ost verspäten sich die

Busse allerdings regelmässig entlang der Bruggerstrasse (durch Schlossbergtunnel Richtung Bahnhof, von der Haselstrasse Richtung Siggenthal/Kappelerhof).

Velofahrende können über Velorouten abseits der Kantonsstrassen von Dättwil (durch Meierhofquartier) und Wettingen/Neuenhof (über Eisenbahnbrücke und Ländliweg) her Richtung Baden fahren. Diese Verbindungen enden teilweise kurz vor dem Zentrum (z.B. innere Mellingerstrasse, Schwimmbadstrasse) und führen ab dort auf stark befahrenen Kantonsstrassen weiter. Zwischen dem Kappelerhof und dem Stadtzentrum besteht keine separate Veloverbindung, Velofahrende müssen auf der stark belasteten Kantonsstrasse fahren. Es besteht also kein zusammenhängendes, attraktives und sicheres Netz über den ganzen Teilraum. Die Limmat kann zu Fuss und mit dem Velo über separate Brücken gequert werden, daneben bleibt die Hochbrücke als zentrale Verbindung zwischen Baden und Wettingen wichtig.



## Bestandesaufnahme Teilraum Ost

Der Verkehrsfluss in Wettingen ist aufgrund des deutlich dichteren Strassennetzes (parallel zu den Kantonsstrassen verlaufende Gemeindestrassen) stabiler. Entsprechend sind auch die täglichen Verkehrsbelastungen auf den Kantonsstrassen tiefer als in Baden oder im Siggenthal. Der kritische Engpass ist auch für die Erschliessung von Wettingen der Brückenkopf Ost. Die morgens und abends auftretenden Staus an dieser Kreuzung führen dazu, dass Autofahrende von und nach Siggenthal/Höhtal teilweise die Scharenstrasse nutzen. Dies sind einerseits Autofahrende aus Wettingen selbst, andererseits aber auch solche, welche sich Richtung Limmattal/Furttal begeben.

Durch die vergleichsweise tiefe Verkehrsmenge kann die Landstrasse in Wettingen heute auf einzelnen Abschnitten schon ziemlich siedlungsorientiert gestaltet werden. Die Veloführung ist nicht optimal, zudem kommt es zu Konflikten zwischen parkierenden Autos und dem Fuss- und Veloverkehr. Die Situation auf der Alberich-Zwysig-Strasse ist vergleichbar. Im östlichen Bereich der Landstrasse fahren mehr

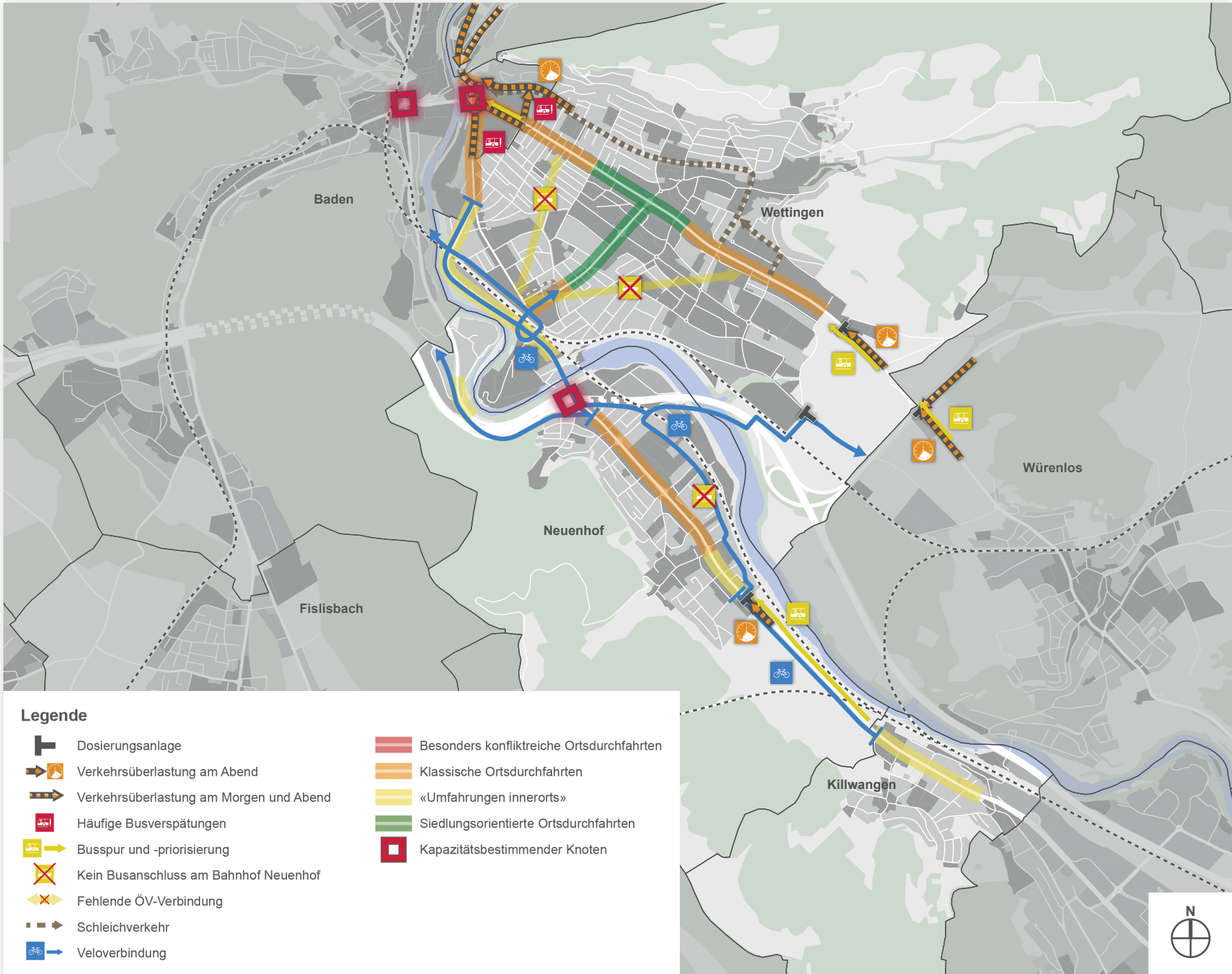
Autos, das beeinträchtigt trotz des relativ stark durchgrünten Strassenraums die angrenzenden Nutzungen.

Mit dem Halbanschluss Spreitenbach und der Dosierung aus Richtung Killwangen konnte der Verkehrsfluss in der Ortsdurchfahrt Neuenhof in den letzten Jahren verbessert werden. Der Bus kann dadurch zuverlässiger verkehren. Voraussetzung ist allerdings die Funktionsfähigkeit der A1. Wenn der Verkehr auf der Autobahn – wie in den letzten Jahren wieder zunehmend – in den Spitzenzeiten zusammenbricht, verlässt ein Teil des Verkehrs früher die Autobahn und fährt durch die Gemeinde. Die Zürcherstrasse steht als «klassische Ortsdurchfahrt» zumindest teilweise in Bezug zu den angrenzenden Nutzungen, teilweise trennt sie die Siedlungsgebiete aber auch. Die Querungen für den Fussverkehr liegen oft am falschen Ort oder sind unattraktiv, zudem führen die immer noch zahlreichen Längsparkplätze zu Konflikten mit Zufussgehenden und Velofahrenden.

In Killwangen hat die Kantonsstrasse heute den Charakter einer «Umfahrung innerorts», die angrenzenden Siedlungsgebiete wenden sich von der Strasse ab, die Strasse stört dadurch auch weniger.

Der Bus verkehrt heute auf den Hauptachsen durch Neuenhof und Wettingen Richtung Baden in den Spitzenzeiten in einem dichten 7,5-Minuten-Takt. Bus und Bahn sind heute wenig miteinander verknüpft: In Neuenhof gibt es keine Busanbindung an den Bahnhof, auch der Bahnhof Wettingen ist aus einzelnen Quartieren nicht umsteigefrei erreichbar. Im Umfeld des Brückenkopfs Ost kommt es in Spitzenzeiten zu Busverspätungen.

Von Killwangen und Neuenhof her hat es gute Veloverbindungen, die Orientierung ist aber teilweise schwierig und einzelne Routen Richtung Baden sind unterbrochen (Brückenkopf Ost). In Wettingen verkehren die Velos meist auf einer der parallelen Gemeindestrassen (z.B. Zentralstrasse), auch hier entstehen durch die Situation am Brückenkopf Ost Lücken Richtung Baden.



## Fazit der Lagebeurteilung

► Der Verkehr im Raum Baden und Umgebung ist aus regionaler Sicht mehrheitlich hausgemacht, das heisst es handelt sich um Binnenverkehr (Wege innerhalb des Raums) oder Quell-/Zielverkehr (Wege zwischen dem Raum und benachbarten Räumen). Darunter sind insbesondere viele Verkehrsteilnehmende, die aus anderen Regionen des Kantons und aus Süddeutschland Richtung Stadt Baden fahren und dabei zu zwei Dritteln oder mehr mit dem Auto unterwegs sind. Dieser Verkehr durchquert einzelne Teilräume (vor allem Siggenthal, Höhtal) und wird dort als (lokal) Durchgangsverkehr wahrgenommen. Der regionale Durchgangsverkehr durch den gesamten Raum (also ohne Start oder Ziel in einer der 10 Gemeinden) wird zu einem grossen Teil auf der Bahn und der Nationalstrasse abgewickelt. Der den Gesamttraum querende Verkehr auf dem Kantonsstrassennetz ist dagegen im Verhältnis zum gesamten Verkehr auf den Strassen sehr klein.

► Das Mobilitätsverhalten und insbesondere die Verkehrsmittelwahl unterscheidet sich innerhalb des Raums beträchtlich.

Verkehrsteilnehmende im Teilraum West (Siggenthal) wählen zu mehr als zwei Dritteln das Auto für ihre Mobilität, auch für Fahrten Richtung Baden und Zürich. Auf tangentialen Beziehungen wird für mehr als 80% der Wege das Auto gewählt. Innerhalb der beiden Teilräume Mitte (Baden) und Ost (Wettingen-Neuenhof-Killwangen) wird dagegen bei rund der Hälfte aller Wege das Velo oder der ÖV genutzt. Auf kürzeren Distanzen dürften zudem gerade in diesen Räumen viele Wege zu Fuss zurückgelegt werden.

► Das ÖV-Angebot ist in der Region mit wenigen Ausnahmen gut. Der öffentliche Verkehr befördert auf den Hauptachsen viele Menschen mit wenigen Fahrzeugen und leistet damit einen wichtigen Beitrag zur Entlastung des Strassennetzes. Für den Veloverkehr stehen vor allem abseits der Kantonsstrassen zwischen einzelnen Gemeinden attraktive Routen zur Verfügung. Die kapazitätsbestimmenden Knoten im Strassennetz (v.a. Brückenkopf Ost, Boldi) führen nicht nur zu Stau für den Autoverkehr, sondern beeinträchtigen auch die anderen Verkehrsmittel: Die Veloverbin-

dungen aus den umliegenden Gemeinden Richtung Baden sind nicht durchgehend, die Busse bleiben während der Hauptverkehrszeiten ebenfalls im Stau stecken. Das Potential von ÖV und Velo wird im regionalen Verkehr deshalb nicht ausgeschöpft. Für den Fussverkehr fehlen punktuell Querungsmöglichkeiten und die Aufenthaltsqualität leidet unter der hohen (Auto-) Verkehrsbelastung entlang der Ortsdurchfahrten.

► Die Kantonsstrassen verlaufen in den meisten Gemeinden mitten durch das Siedlungsgebiet. Diese Strassen sind heute mehrheitlich auf den Autoverkehr ausgerichtet und für den Fuss- und Veloverkehr unattraktiv. Das beeinträchtigt die Aufenthaltsqualität und den lokalen Verkehr. Die Attraktivität der Ortsdurchfahrten sinkt und erschwert die Innenentwicklung. Die Herausforderungen in den Ortsdurchfahrten unterscheiden sich nach Art und Ausmass der Störungen, wobei in der ganzen Region immer wieder ähnliche Situationen und Problemstellungen anzutreffen sind.



