



Das Siedlungsgebiet und das Strassennetz der Stadt Baden werden stark durch die topografische Lage und die Limmat bestimmt. Aus allen Richtungen besteht jeweils eine wichtige Zufahrtsachse (Brugger-, Mellinger-, Neuenhofer-, Seminar- und Wettingerstrasse), auf welcher der Zubringerverkehr (und teilweise der Durchgangsverkehr) für die verschiedenen Verkehrsmittel gebündelt wird. Für den Veloverkehr gibt es nur wenige Alternativrouten (bspw. via Stadtbachstrasse aus Richtung Dättwil oder Ländliweg und Zürcherstrasse aus Richtung Wettingen / Neuenhof). Bedingt durch die grosse Bedeutung der Stadt als Arbeitsplatz- und Einkaufsstandort ist die Verkehrsbelastung hoch. Zusammen mit den oft beengten Raumverhältnissen dominiert deshalb die verkehrliche Funktion die Strassenräume, die Aufenthaltsqualität ist gering. Das gilt insbesondere für die Bruggerstrasse in Baden Nord und im Kappelerhof, die Mellingerstrasse in Dättwil (Täfere) sowie für gewisse Abschnitte der Neuenhofer- und Wettingerstrasse. Diese Strassen trennen die angrenzenden Stadtquartiere voneinander. Die ebenfalls stark befahrene Mellingerstrasse stellt aufgrund der hohen Verkehrsbelastung eine Zäsur für das Meierhof-Quartier dar. Bei der kürzlich durchgeführten Sanierung wurde die Strasse mit einem durchgehenden Mehrzweckstreifen ausgestattet und das Angebot für den Fuss- und Veloverkehr wurde verbessert. Damit wurde die Siedlungsverträglichkeit spürbar erhöht, die Strasse wirkt aber immer noch trennend.



*Der Brückenkopf Ost wird von diversen regional bedeutsamen Verkehrsströmen gequert, was während der Hauptverkehrszeiten zu erheblichen Rückstaus führt (vgl. Analysekarte). Die Platzverhältnisse sind knapp.*



*Der Schulhausplatz ist der zentrale Strassenknoten für Stadt und Region Baden. Für Zufussgehende und Velofahrende steht eine unterirdische Verkehrsfläche zur Verfügung, die seit dem Umbau gut angenommen wurde. Vereinzelt kommt es zu Konflikten zwischen Velos und Zufussgehenden. Velofahrende müssen auf gewissen Beziehungen Umwege in Kauf nehmen (z.B. Baden Nord – Wettingen), auf anderen wurden die Wege direkter (bspw. Bahnhof West – Wettingen).*



Die Mellingerstrasse in Dättwil (Langacker-Täfere-Esp) und die Neuenhoferstrasse erscheinen durch ihren Ausbaugrad und die strassenabgewandten Nutzungen als Hauptverkehrsstrassen mit Ausserortscharakter, trotz ihrer Lage innerhalb des Siedlungsgebietes. Der Veloverkehr wird auf Velostreifen geführt, aufgrund der hohen Verkehrsbelastung werden aber in der Regel die parallel vorhandenen Verbindungen genutzt. Die Strassen bieten keine Aufenthaltsqualität und kaum Infrastrukturen für den Fussverkehr, allerdings gibt es heute auch kaum Nutzungen, die eine verträglichere Gestaltung zwingend erfordern würden. Durch die geplante Entwicklung im

Galgenbuck und durch die Transformation des Arbeitsplatzgebietes Langacker-Täfere-ESP wird die Bedeutung der Mellingerstrasse als städtische Achse mit angrenzenden Wohnnutzungen zunehmen.



Der Zubringer- und Durchgangsverkehr in Baden konzentriert sich an den beiden Knoten Schulhausplatz und Brückenkopf Ost, wo die wichtigen Zufahrtsachsen aufeinandertreffen. Der Schulhausplatz wurde in den letzten Jahren umgebaut und verkehrlich optimiert. Die Verkehrsbeziehungen von MIV, ÖV und Fuss-/Veloverkehr sind seither stärker entflochten.

Am Brückenkopf Ost als zweiter Schlüsselstelle im Regionalzentrum kreuzen sich die Verkehrsströme zwischen Baden und Wettingen (MIV, ÖV und Velo) sowie aus dem Raum Ennetbaden/Höhtal Richtung Autobahnanschluss Neuenhof (v.a. MIV). Aufgrund der vielfältigen Verkehrsbeziehungen und den im Konflikt stehenden, stark belasteten West-Ost und Nord-Süd Beziehungen kommt es in Hauptverkehrszeiten regelmässig zu Verkehrsüberlastungen. Neben dem MIV wird dadurch auch der ÖV verlangsamt. Die Querung für den Fuss- und Veloverkehr ist unattraktiv und teilweise gefährlich. Unfälle kommen gehäuft vor.

Auch die beiden Knoten beidseits der Siggenthalerbrücke werden von zahlreichen Autos, Bussen und Velos befahren, die Überlagerung von sich kreuzenden Strömen auf einem einzigen Knoten führt auch hier zu Überlastungen, wenn auch in geringerem Ausmass als bei den beiden vorgenannten Knoten. Zudem wird der Veloverkehr über diese beiden Knoten sicherer und attraktiver geführt als über Schulhausplatz und Brückenkopf Ost.



*Die Zufahrtsachsen und die Bruggerstrasse als Rückgrat des Strassennetzes in der Innenstadt sind stark verkorsorientiert und trennen damit die angrenzenden Stadtquartiere voneinander. Querungsstellen sind nur punktuell vorhanden und mit (teilweise langen) Wartezeiten verbunden. Die hohe Verkehrsbelastung erzeugt Emissionen und macht Veloverbindungen auf den Achsen wenig attraktiv.*



Defizite bei Querungen für den Fuss- und Veloverkehr sind insbesondere auf den Abschnitten mit verkehrsorientierter Gestaltung zu finden. Speziell zu erwähnen sind dabei die Bruggerstrasse und die innere Mellingerstrasse, wo die Wartezeiten an den Fussgängerquerungen teilweise sehr lang sind und das Abbiegen für den Veloverkehr erschwert. Auf der Wettingerstrasse im Abschnitt zwischen Kantonsschule und regionalem Pflegezentrum fehlt eine oberirdische Querung und die Strasse wird oft wild gequert. Auch auf den Zufahrtsachsen im Kappelerhof und in Dättwil (Täfere) fehlen Querungsstellen.



An fünf Orten entlang der Zufahrtsachsen ereignen sich überdurchschnittlich viele Unfälle, bei welchen Personen zu Schaden kommen. Am LSA-Knoten Brugger-/ Haselstrasse wurden diverse Abbiege- und Schleuderunfälle registriert, wobei nur Autofahrende zu Schaden kamen. Am Knoten Brugger-/Römerstrasse ereignen sich häufig Auffahr- und Abbiegeunfälle. Beim Brückenkopf Ost sind 16 Unfälle als Abbiege- oder Fussgängerunfälle verzeichnet. Der komplexe LSA-Knoten führt offensichtlich zu vielen kritischen Situationen mit hoher Fussgänger- und Velobeteiligung bei Unfällen. Direkt angrenzend ereignen sich am Knoten Wettinger-/Schartenstrasse viele Unfälle, wobei auch Zufussgehende und Velofahrende zu Schaden kommen. Beim ebenfalls unfallträchtigen Knoten Mellinger-/ Burghaldenstrasse dürfte der im Bau befindliche Kreisel die Verkehrssicherheit verbessern.



Die Klusssituation von Baden führt zu einer starken Konzentration des Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehrs auf wenigen Strassenachsen und Kreuzungen. Im Rahmen des Verkehrsmanagements Baden-Wettingen wird der MIV mit Ausnahme des Verkehrs aus Richtung Mellingen / Rohrdorferberg auf allen Zufahrtsachsen zum Stadtgebiet dosiert. Mit diesem Management soll in den Spitzenzeiten nur so viel Verkehr Richtung Zentrum fahren, wie an den kritischen Knoten auch bewältigt werden kann. Auch wenn dieses Steuerungskonzept Verbesserungen gebracht hat, kommt es innerhalb des Stadtgebiets von Baden immer noch zu Verkehrsüberlastungen. Diese treten insbesondere im Umfeld des Schulhausplatzes und auf den Zufahrten zum Brückenkopf Ost, zur Siggenthaler Brücke und zur Autobahn in Dättwil auf. Am Abend staut sich der Verkehr auf längeren Abschnitten, der Rückstau reicht teilweise weit in die benachbarten Siedlungsgebiete von Wettingen, Ennetbaden und Obersiggenthal. Dies beeinträchtigt auch den Fuss- und Veloverkehr und führt zu übermässigen Emissionen für die angrenzenden Liegenschaften. Von den Autobahnan schlüssen Baden-West und Neuenhof kommend staut sich der Verkehr vor dem Badener Tor sowie entlang der Neuenhoferstrasse. Auf der Bruggerstrasse kommt es im Bereich Baden Nord und Kappelerhof sowie beim Schlossbergtunnel zu Staus, zudem auch auf der (kommunalen) Haselstrasse (über welche die meisten öffentlichen Parkhäuser der Stadt erschlossen sind). Die Staus innerhalb des Siedlungsgebietes beeinträchtigen die Wohn- und Lebensqualität in den angrenzenden Gebieten.



Mellingerstrasse mit neuem Mehrzweckstreifen: Die Gestaltung wurde leicht verbessert. Die Dosierung am Badener Tor hält den Stau zurück und priorisiert den ÖV.



Mellingerstrasse in der Täfer: Temporegime und Gestaltung entsprechen nicht einer innerstädtischen Strasse. Im Umfeld werden zukünftig verstärkt Wohnnutzungen realisiert.



Der Bahnknoten Baden bietet ein sehr gutes ÖV-Angebot in Richtung Aarau/Olten/Bern sowie Basel (beide über Brugg), Koblenz/Waldshut sowie durch Limmattal oder Furtal Richtung Zürich (Regional- und Fernverkehr). Mit dem Ausbauschnitt 2035 fällt die direkte Zugverbindung nach Bern gemäss heutigem Stand weg, diese soll aus Sicht von Stadt und Kanton unbedingt erhalten bleiben. Der Bahnhof Baden ist im Richtplan als multimodale Drehscheibe mit Fernverkehr kategorisiert und soll somit eine wichtige Umsteigefunktion zwischen den Verkehrsmitteln (ÖV / MIV / Velo / Fussverkehr) wahrnehmen. Zahlreiche Buslinien von RVBW und Postauto verkehren ab den Busstationen West und Ost sowie der Postautostation. Die Aufteilung auf mehrere Stationen erschwert Ortsunkundigen die Orientierung.



Der Busverkehr verkehrt primär ebenfalls auf den erwähnten Zufahrtsachsen, wobei (mit Ausnahme der Linien 8 und 12) alle Linien von RVBW und Postauto auf dem Stadtgebiet zum Bahnhof Baden führen. Durch den Umbau des Schulhausplatzes kann dieser deutlich störungsärmer passiert werden. Mit Busspuren oder sonstigen Priorisierungsmassnahmen im Rahmen des Verkehrsmanagements wird der ÖV ebenfalls bevorzugt. Dies reicht während der Hauptverkehrszeiten jedoch nicht immer aus und der Bus steht abschnittsweise auch im Stau (Brückenkopf Ost, Obersiggenthaler Brücke, Mellingerstrasse). Teilweise entstehen diese Verspätungen noch ausserhalb der Stadtgrenzen von Baden, wirken sich jedoch auch auf die Pünktlichkeit des ÖV innerhalb der Stadt aus. Neben dem Bahnhof ist auch die Haltestelle Schulhaus-/Lindenplatz ein zentraler Umsteigepunkt.



Die kantonalen Radrouten verlaufen ebenfalls fast durchgehend auf den Kantonsstrassen. Dabei weisen die bestehenden Velostreifen teils ungenügende Breiten auf und der Ausbaustandard der Veloinfrastrukturen ist insgesamt unbefriedigend. Abbiegebeziehungen und Strassenquerungen sind unattraktiv, was die Kantonsstrassen zu Trennelementen für den Veloverkehr auch innerhalb der Innenstadt macht. Parallele Alternativrouten für den Veloverkehr bestehen auf der Stadtbachstrasse sowie dem Ländliweg und der Zürcherstrasse, dabei kommt es aber zu Konflikten mit dem Fussverkehr, insbesondere bei den Übergängen zwischen Aussenquartieren und Innenstadt («Scharniere» gemäss REK Stadt Baden). Zudem sind die Veloverbindungen auf diesen Alternativrouten nicht durchgängig. Die Limmat kann auf mehreren Brücken abseits der Kantonsstrasse gequert werden, die Hochbrücke bleibt für Wege von und nach Wettingen aber sehr wichtig. Ein positives Beispiel für eine attraktive und sichere Veloführung ist die Obersiggenthaler Brücke mit den angrenzenden Kreuzungen.



Die Stadt Baden konzentriert ihre bauliche Entwicklung auf vier Transformationsgebiete. Im Innenstadtbereich soll ein vielfältiges Nutzungsangebot gefördert und die Oberstadt als Teil der Innenstadt zum dichten und urbanen Wohnquartier transformiert werden. Im Kappelerhof wird die Quartierzentralität gestärkt und neuer Wohnraum entstehen. Als ein durchmischter Wirtschaftsstandort werden in Dättwil die Bereiche Täfer/Esp und Langacker weiterentwickelt.



Die Stadt ist von zahlreichen attraktiven Naherholungsgebieten umgeben, sowohl auf den angrenzenden Hügelzügen (Baldegg, Kreuzliberg, Lägern), an der Limmat (Kappensee, Bäderquartier und Limmatpromenade) und auch innerhalb der Stadt (Kurpark, Ruine Stein, alter Friedhof, Dättwiler Weiher). Durch ein dichtes Wegnetz abseits der Kantonsstrassen sind diese meist gut und sicher erreichbar.



Stand: 17.08.2022

Turgi

Ennetbaden

Keine Analyse in der Allmend, da abseits der Kantonsstrassen

Baden

Wettingen

Birmenstorf

Wettingen

Neuenhof

Neuenhof

Fislisbach

**Legende**

- Verkehrsorientierte Ortsdurchfahrt
- Innerortsstrasse mit Ausserortscharakter
- Trennwirkung
- Schlüsselstelle für Verkehrskapazität
- Schlechte Querbarkeit für Fussverkehr
- Schlechte Querbarkeit für Fuss- und Veloverkehr
- Unfallhäufung
- Dosierungsanlage
- Verkehrsüberlastung am Morgen
- Verkehrsüberlastung am Abend
- Busspur und -priorisierung
- Fusswegverbindung
- Veloverbindung
- Entwicklungsgebiet
- Wichtiger Naherholungsraum
- Bahnhof
- Einkaufsnutzungen
- Parkhaus
- geplantes Parkhaus
- Schule
- Schwimmbad
- Spital
- Sportanlage

Keine Analyse in Rütihof, da abseits der Kantonsstrassen



Turgi

Ennetbaden

Keine Analyse in der Allmend, da abseits der Kantonsstrassen

Baden

Wettingen

Birmenstorf

Wettingen

Neuenhof

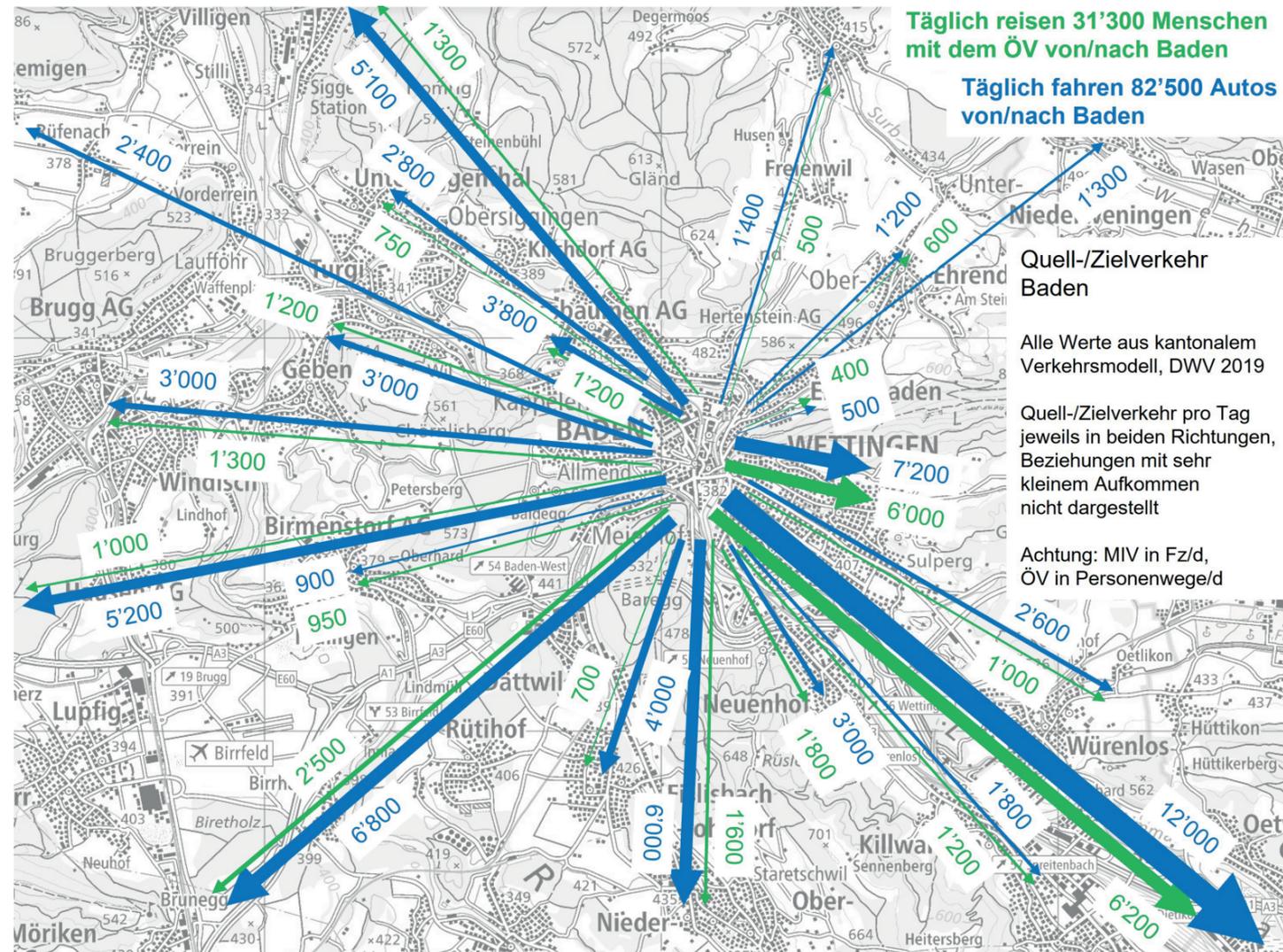
Neuenhof

Fislisbach

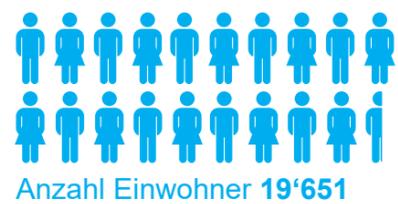
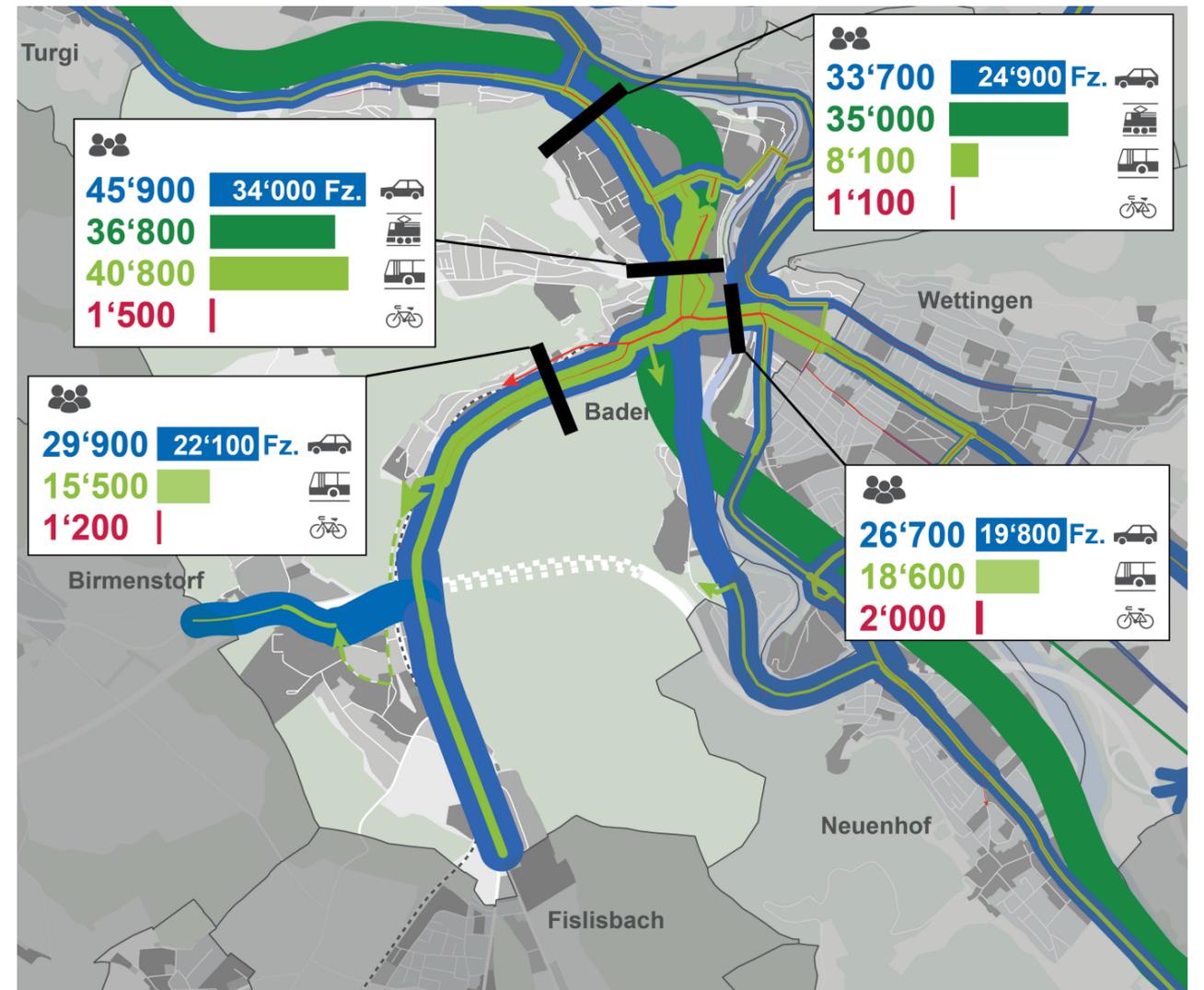
Keine Analyse in Rütihof, da abseits der Kantonsstrassen

**Legende**

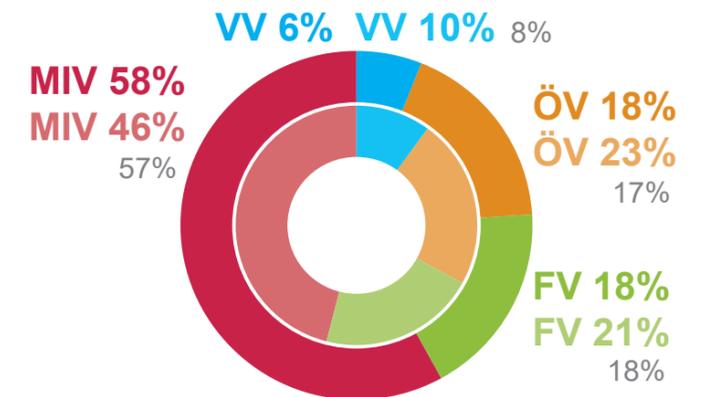
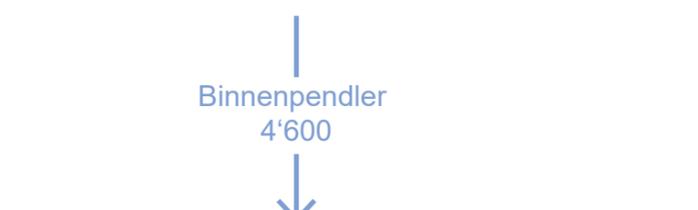
- Verkehrsüberlastung am Morgen
- Verkehrsüberlastung am Abend
- Verkehrsüberlastung am Morgen und Abend
- Unfallhäufung



Quell- / Zielverkehr MIV/ÖV der jeweiligen Gemeinde nach verschiedenen Richtungen



Vergleichswerte Region (graue Werte)



## Analysekarte



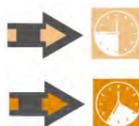
### Unfallhäufungen

Karteneinträge basierend auf Angaben aus der Verkehrsunfallstatistik 2021, Strassenverkehrsunfälle mit Personenschaden (seit 2011), Bundesamt für Strassen ASTRA.  
[https://map.geo.admin.ch/?lang=de&topic=ech&bgLayer=ch.swisstopo.pixelkarte-farbe&layers\\_timestamp=99990101&layers=ch.astra.unfaelle-personenschaeden\\_alle](https://map.geo.admin.ch/?lang=de&topic=ech&bgLayer=ch.swisstopo.pixelkarte-farbe&layers_timestamp=99990101&layers=ch.astra.unfaelle-personenschaeden_alle)



### Dosierungsanlagen

Karteneinträge basierend auf Angaben vom Verkehrsmanagement Region Baden-Wettingen, Kanton Aargau, Departement Bau, Verkehr und Umwelt, Abteilung Tiefbau.  
<https://www.ag.ch/de/verwaltung/bvu/mobilitaet-verkehr/mobilitaet/verkehrsmanagement/region-baden-wettingen>



### Verkehrsüberlastungen

Karteneinträge basierend auf Angaben aus Google Maps, Verkehr, normale Verkehrslage dienstags und donnerstags Morgen (ca. 7.00 bis 8.30 Uhr) und Abend (ca. 16.30 bis 18.00 Uhr).  
<https://www.google.ch/maps/@47.4655958,8.3049476,12220m/data=!3m1!1e3!5m1!1e1>

### Weitere Einträge

Restliche Karteneinträge basierend auf der fachlichen Beurteilung der heutigen Situation sowie den verfügbaren kommunalen Grundlagen der Gemeinde (u.a. Nutzungsplanung, Kommunaler Gesamtplan Verkehr). Die Beurteilung wurde an einem Augenschein mit Verantwortlichen der Gemeinde jeweils diskutiert und anschliessend bereinigt.

## Statistische Daten



### Quell-/Zielverkehr MIV/ÖV der jeweiligen Gemeinde nach verschiedenen Richtungen Belastungsplan mit Aufkommen nach MIV, ÖV und Velo auf Kantonsstrassen in Personen pro Tag

Alle Werte aus Kantonalem Verkehrsmodell (KVM-AG), Ist-Zustand 2019, Durchschnittlicher Wochentagsverkehr (Montag - Freitag). Die Dokumentation des kantonalen Verkehrsmodells ist unter folgendem Link verfügbar:  
<https://www.ag.ch/de/verwaltung/bvu/mobilitaet-verkehr/mobilitaet/verkehrsdaten/verkehrsmo-dell-kvm-ag>



### Bevölkerungszahlen

Alle Werte aus der Statistik Kanton Aargau, Bevölkerungsbestand 2021.  
<https://www.ag.ch/de/verwaltung/dfr/statistik/zahlen-und-vergleiche/datenauswahl?rewriteRemoteUrl=/data/BN1TBN1TGN1TN7MN1?rowsPerPage%3D1000%26pageNr%3D1>



### Beschäftigtenzahlen

Alle Werte vom Bundesamt für Statistik, Statistik der Unternehmensstruktur (STATENT), Anzahl Vollzeitäquivalente 2019.  
<http://www.geostat.admin.ch>



### Anteil Abonnemente pro Gemeinde

Daten aus der Open-Data-Plattform Mobilität Schweiz, Stand 11.03.2022, Besitzanteil der Bevölkerung pro Gemeinde.  
<https://opentransportdata.swiss/de/dataset/ga-hta-liste1/resource/4298e7cd-0523-4fb9-a1d7-0189954c100f>



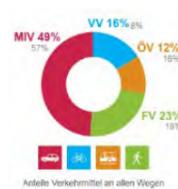
### Pendlerstatistik

Bundesamt für Statistik, Pendlermobilität, Erwerbstätige nach Wohn- und Arbeitsgemeinde, 2018.  
<https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/personenverkehr/pendlermobilitaet.assetdetail.14940261.html>



### Fahrzeugbesitz

Fahrzeuge pro 1000 erwachsene Einwohnerinnen und Einwohner berechnet auf Basis der Daten vom Strassenverkehrsamt des Kantons Aargau (Stand 2021) zur Anzahl Fahrzeuge pro 1'000 Einwohnerinnen und Einwohner.  
[https://www.ag.ch/app/statistik\\_aargau\\_gemeindeportraet/](https://www.ag.ch/app/statistik_aargau_gemeindeportraet/)



### Modal-Split

Anteile aller Verkehrsmittel am jeweiligen Binnen-, Quell- und Zielverkehrsaufkommen der jeweiligen Gemeinde. Hinweis: Massgebend ist der gesamte Verkehr der Gemeinde, also nicht nur derjenige der Wohnbevölkerung, sondern auch von Menschen mit einem anderen Wohnort, die in die jeweilige Gemeinde fahren (z.B. für Arbeit, Einkauf, Bildung, etc.). Basis ist wiederum das kantonale Verkehrsmodell (KVM-AG), Ist-Zustand 2019, Durchschnittlicher Wochentagsverkehr (Mo-Fr).