

Die Landstrasse zwischen Höhtal und Niedermatt ist primär auf den motorisierten Verkehr ausgerichtet und trennt das Siedlungsgebiet erheblich. Das liegt einerseits an der Strasse selbst, welche geradlinig und sehr verkehrsorientiert gestaltet ist und andererseits an den Nutzungen, welche meist zur Strasse abgewandt sind. Grosszügige Knotenbereiche und separate MIV-Abbiegespuren dominieren das Erscheinungsbild und führen zu höheren Geschwindigkeiten. Der stetige Verkehrsfluss macht das Einbiegen auf die Landstrasse aus den Seitenstrassen schwierig. Insgesamt wirkt die Strasse stark trennend für die Gemeinde.

Der Strassenabschnitt zwischen dem Kreisel Tiefenwaag und Niedermatt weist trotz der Lage innerhalb der Siedlung einen eigentlichen Ausserortscharakter auf. Die Strasse trennt das Siedlungsgebiet im Norden der Gemeinde, allerdings werden die Quartiere westlich (Mühleweg) und östlich (Kirchweg/Unterdorf) durch siedlungsverträglich gestaltete Gemeindestrassen erschlossen.



Die Kantonsstrasse führt linear durch die Gemeinde. Nur vereinzelt sind Nutzungen entlang der Strasse vorhanden, oft grenzen Grünflächen an.



Im nördlichsten Abschnitt hat die Landstrasse einen starken Ausserortscharakter, die Wohnquartiere liegen beidseits hinter Lärmschutzwänden und sind auf die wenig befahrenen Gemeindestrassen ausgerichtet.

Entlang der Landstrasse ist abschnittsweise nur einseitig ein Trottoir vorhanden. Zufahrten münden deshalb direkt auf die Kantonsstrasse (bspw. Zufahrt Parkhaus Coop). Auf dem nördlichen Abschnitt der Landstrasse fehlen aufgrund der nicht auf die Strasse ausgerichteten Gebäude Trottoirs komplett. Die Erschliessung erfolgt vollständig abseits der Kantonsstrasse.

Zwischen Höhtal und der Einmündung Dorfstrasse fehlen Veloinfrastrukturen auf oder parallel zur Landstrasse. Der Veloverkehr wird im Mischverkehr geführt, was aufgrund der hohen Verkehrsbelastung unattraktiv ist, vor allem Linksabbiegemanöver sind heikel. Richtung Baden fehlt für den Veloverkehr heute eine durchgehende, attraktive und sichere Verbindung.

Die oberirdischen Querungen über die Landstrasse liegen 200-300 m auseinander und fehlen abschnittsweise vollständig. An einzelnen Knoten sowie bei den Bushaltestellen Post und Unterdorf bestehen Unterführungen, die für den Fussverkehr (kleinere) Umwege generieren. Darum queren viele Menschen die Kantonsstrasse auch ohne Fussgängerstreifen oberirdisch, was zu gefährlichen Situationen führt.

Im Bereich der Einmündung Rebbergstrasse beim Höhtal fehlt eine Querungshilfe für den Veloverkehr, welcher von und nach Ennetbaden fährt. Auch an allen restlichen Knoten entlang der Landstrasse bestehen keine Querungshilfen für den Veloverkehr. Das Linksabbiegen ab der Landstrasse in die Quartiere ist für den Veloverkehr anspruchsvoll und das Velo wird deshalb nur wenig genutzt.

Auf der Landstrasse vom Höhtal herkommend ist der Beginn des Innerortsbereichs der Gemeinde Ehrendingen im Strassenraum kaum wahrnehmbar. Die Strassengestaltung ändert sich nicht, es fehlt ein «Eingangstor». Die signalisierte Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h wird nicht durchgehend eingehalten.

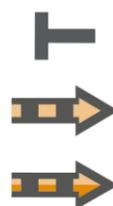


Das Lichtsignal dosiert den Verkehr Richtung Ennetbaden und dient gleichzeitig als Buspriorisierungsmassnahme. (Quelle Foto: Google Streetview)



Die Landstrasse kann nur selten sicher oberirdisch gequert werden. Unterführungen dienen als Verbindung zwischen den Quartieren und Erschliessung der Bushaltestellen.

An fünf Orten entlang der Landstrasse haben sich in den letzten Jahren besonders viele oder besonders schwere Unfälle ereignet: Am Knoten Landstr./Au wurden seit 2011 fünf Unfälle registriert, davon mehrere Auffahrunfälle sowie ein Fussgängerunfall. Beim Kreisel Niedermatt ereigneten sich sechs Unfälle, darunter vor allem Auffahr- und Einbiegeunfälle sowie ein Fussgängerunfall. Auf der Landstrasse verunfallte bei der Einmündung Gipsstrasse im 2012 ein Fussgänger tödlich, ebenso bei der Bushaltestelle Post im 2022. Auf Höhe des Fussgängerstreifens Höhtal wurden vier Auffahrunfälle registriert.



Der Kreisel Landvogteischloss und die anschliessende Kreuzung Brückenkopf Ost beschränken den Zustrom des Autoverkehrs vom Höhtal her nach Baden und Wettingen. Die Dosierungsanlage zwischen Ennetbaden und Ehrendingen schafft Stauraum auf der Ehrenderingerstrasse im Bereich Höhtal und soll die Siedlungsgebiete von Ennetbaden soweit möglich von Rückstau entlasten. Die Dosierung funktioniert grösstenteils gut und der Rückstau reicht nur selten über das Höhtal hinaus. Weil das gesamte Knotensystem am Brückenkopf Ost überlastet ist (tlw. Rückstau über den Kreisel Landvogteischloss hinaus), kommt es morgens und (in etwas geringerer Masse) abends sowie vereinzelt an Sonntagen vom Höhtal her immer noch zu Rückstaus.



Im Umfeld der Bushaltestelle Tiefenwaag stellen Verkehrsteilnehmende ihr Privatauto auf nicht regulierten, gebührenfreien Parkplätzen ab, um mit dem Bus weiter Richtung Baden oder Zürich zu fahren (inoffizielle Form von Park+Ride). Im regionalen Entwicklungskonzept ist eine offizielle Park+Ride-Anlage in diesem Bereich vorgesehen. Die Gemeinde strebt eine solche Anlage jedoch auf keinen Fall an.



Von Ehrendingen fahren mehrere Buslinien in Richtung Baden (bis zu acht Kurse pro Stunde zu Hauptverkehrszeiten) sowie Richtung Lengnau und Niederwenigen. Mit der Buslinie 354 besteht von Ehrendingen her am Bahnhof Niederwenigen mindestens stündlich ein schlanker Anschluss an die S-Bahn, über welche das Glattal und die Stadt Zürich via Wehntal schnell erreicht werden.

Durch die elektronische Busspur auf der Ehrenderingerstrasse aus Richtung Höhtal verkehrt der ÖV Richtung Baden auch während der Hauptverkehrszeiten deutlich zuverlässiger als früher. Das Verkehrsregime am (mit einer LSA gesteuerten) Kreisel Landvogteischloss ist aber immer noch sehr labil (vgl. oben), weshalb Zeitverluste für die Busse vom Höhtal her vor allem morgens nicht immer vermieden werden können.



Die Verbindungen für das Velo Richtung Lengnau, Niederwenigen und Freienwil sind durch abgetrennte Velowege gut ausgebaut. Auf der Landstrasse besteht kein Veloangebot und der Veloverkehr wird auf Alternativrouten rückwärtig via Dorfstrasse, Kirchweg und Unterdorf geführt. Westlich der Landstrasse übernehmen der Mühleweg bzw. Mühlebuck diese Funktion.



Die angrenzenden Wälder und Freiflächen im Norden und Osten bilden für Ehrendingen wichtige Naherholungsräume. Der Zugang zu diesen wichtigen Räumen aus den Quartieren westlich der Landstrasse ist aufgrund der Trennwirkung und den ungenügenden Querungen nicht optimal.



Stand: 12.08.2022

Freienwil

Niederweningen

Niederweningen Dorf

Niederweningen

Ehrendingen

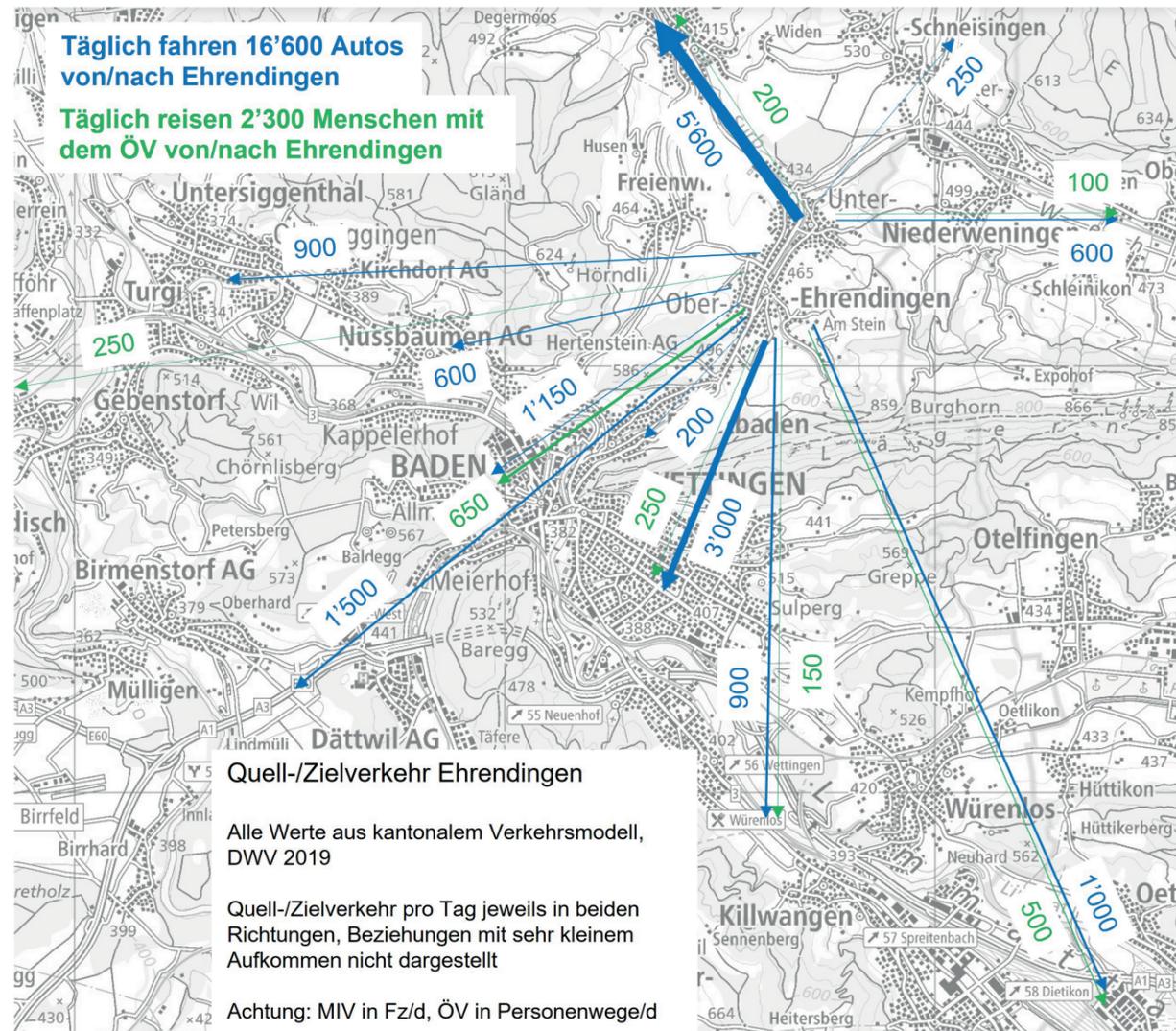
Ennetbaden

Legende

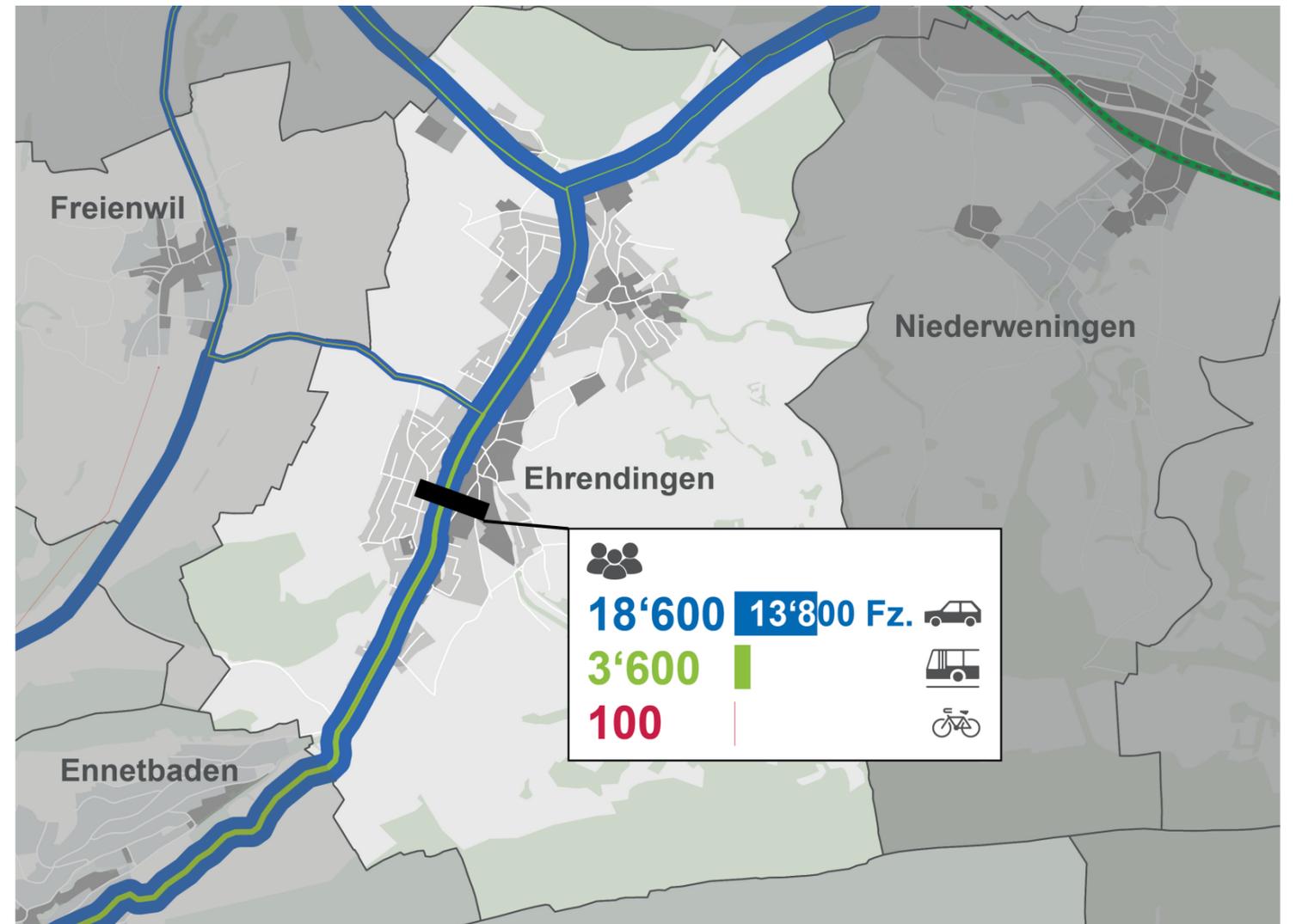
- Verkehrsorientierte Ortsdurchfahrt
- Innerortsstrasse mit Umfahrungscharakter
- Trennwirkung
- Fehlende Längsverbindung für Fussverkehr
- Keine Veloinfrastruktur und keine alternative Veloverbindung vorhanden
- Schlechte Querbarkeit für Fussverkehr
- Schlechte Querbarkeit für Veloverkehr
- fehlendes Eingangstor
- Unfallhäufung

- Dosierungsanlage
- Verkehrsüberlastung am Morgen
- Verkehrsüberlastung am Morgen und Abend
- Parkplatz für P+R genutzt
- Elektronische Busspur
- Veloverbindung bestehend
- Alternative Veloverbindung
- Wichtiger Naherholungsraum

- Bahnhof
- Schulanlage
- Alterszentrum
- Einkaufsnutzung



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

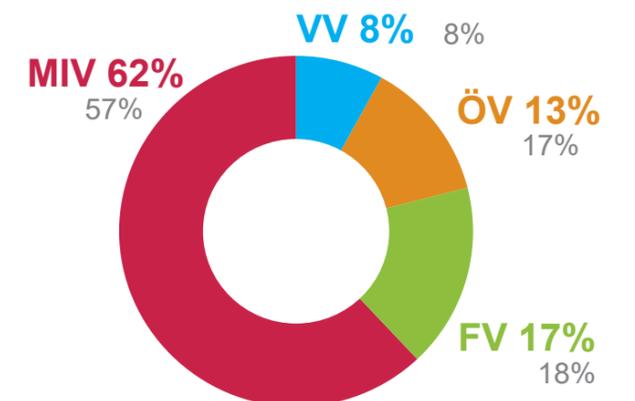


Belastungsplan mit Aufkommen nach MIV, ÖV und Velo auf Kantonsstrassen in Personen pro Tag

Anzahl Einwohner 4'870

Wegpendler **2'100** Erwerbstätige **2'500** Wegpendlerquote **84%** 76%

699 627
 Fahrzeuge pro 1000 Erwachsene



Anzahl Arbeitsplätze (VZÄ) 622

Binnenpendler **400**
 Zupendler **300** Beschäftigte **700** Zupendlerquote **43%** 75%

6% **9%**
 Verbundabonnemente
 Besitzanteil in der Bevölkerung

Anteile Verkehrsmittel an allen Wegen (Binnen-, Quell- und Zielverkehr)

Analysekarte



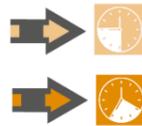
Unfallhäufungen

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_all



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/



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).