



Die Badstrasse zwischen dem Nordportal des Umfahrungstunnels Ennetbaden und der Gemeindegrenze zu Obersiggenthal sowie die Sonnenbergstrasse zwischen Kreisel Landvogteischloss und dem Südportal des Umfahrungstunnels sind primär auf den motorisierten Verkehr ausgerichtet. Das liegt einerseits an der funktionalen Gestaltung der Strassenräume und andererseits an den angrenzenden Bebauungen, welche nicht in den Strassenraum integriert sind, sondern sich mehrheitlich davon abwenden.

Das Wohnquartier an der Rüttenenstrasse wird durch die westlich davon verlaufende, stark befahrene Ehrendingerstrasse vom Dorf abgetrennt.



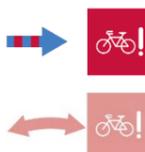
Entlang der Sonnenbergstrasse gibt es nur auf der Ostseite ein Trottoir, das zudem sehr schmal ist. Auf der Westseite der Ehrendingerstrasse fehlen ein durchgehendes Trottoir und diverse Hauszugänge und Grundstückzufahrten münden direkt in die Kantonsstrasse.



Die hohe Verkehrsbelastung verstärkt die hohe Trennwirkung der Ehrendingerstrasse. Es fehlen Velostreifen und ein Trottoir besteht nur auf der dem Ortszentrum zugewandten, nordwestlichen Seite.



Die Sonnenbergstrasse ohne Veloinfrastrukturen und mit nur einem schmalen Trottoir. Der Fussgängerstreifen ist heute nicht mit einer Schutzinsel versehen.



Entlang der Sonnenbergstrasse besteht auf dem südlichen Abschnitt bis zur Einmündung der Oberdorfstrasse keine Veloinfrastruktur und Velos müssen auf diesem stark befahrenen Abschnitt im Mischverkehr mit den Autos verkehren. Eine durchgehende alternative Veloverbindung abseits der Kantonsstrasse fehlt. Mit der geplanten Sanierung sollen neu Velostreifen erstellt werden. Die anschliessende Veloführung auf der Wettingerstrasse Richtung Wettingen mit dem heiklen Abbiegen in die Scharenstrasse bleibt jedoch unattraktiv.

Auf dem untersten Abschnitt der Ehrendingerstrasse fehlt ein Velostreifen. Dieser beginnt bergwärts erst nach ca. 150m. Durch Überholmanöver des MIV ist dieser Abschnitt für den Veloverkehr nicht angenehm zu befahren.



Entlang der Limmatpromenade (Badstrasse) im Bereich der Kleinen Bäder überlagern sich die Wege des Fuss- und Veloverkehrs, was bei höheren Frequenzen zu Konflikten zwischen den beiden Verkehrsmitteln führen kann.



Es hat nur wenige gesicherte Fussgängerquerungen entlang der Sonnenbergstrasse und diese sind zudem teilweise unübersichtlich. Der Kanton plant ein Sanierungsprojekt für die Sonnenbergstrasse, damit soll die Quersituation verbessert werden. Auf der Ehrendingerstrasse fehlen Querungen gänzlich und die Unterführung beim ehemaligen Restaurant Schützenhaus ist unattraktiv.



Beim Kreisel Landvogteischloss und im Bereich des Fussgängerübergangs über die Sonnenbergstrasse ereignen sich relativ häufig Unfälle. Die Ursachen sind vielfältig, es kommt sowohl zu Auffahr- wie auch zu Selbstunfällen. Fussgänger sind glücklicherweise selten involviert.



Der Kreisel Landvogteischloss und der anschliessende Knoten am Brückenkopf Ost limitieren die Kapazität der Zufahrten von der Umfahrung Ennetbaden und vom Höhtal her. Mit der Dosierung wurde neuer Stauraum auf der Ehrendingerstrasse im Bereich Höhtal und damit ausserorts geschaffen. Weil das gesamte Knotensystem am Brückenkopf Ost überlastet ist (tlw. Rückstau über den Kreisel Landvogteischloss hinaus) und weil auch der Verkehr von der Umfahrung Ennetbaden her zugenommen hat, kommt es morgens und (in etwas geringerem Masse) abends auf den Zufahrten Sonnenberg- und Ehrendingerstrasse immer noch zu Rückstaus. Die Scharenstrasse wird an Sonntagen gesperrt, aufgrund dessen staut sich der Verkehr auch dann Richtung Brückenkopf, wenn auch in geringerem Ausmass als wochentags.



Rückstau vom Kreisel Landvogteischloss zur Morgenspitze: Trotz elektronischer Busspur steht der Bus teilweise im Stau.



Der Umfahrungstunnel entlastet den Kern von Ennetbaden vom Verkehr und bildet eine östliche Umfahrungsmöglichkeit von Baden.



Durch die elektronische Busspur auf der Ehrendingerstrasse aus Richtung Höhtal verkehrt der ÖV 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.



Beim Parkplatz am Waldrand in der Nähe der Bushaltestelle Schützenhaus, werden Parkfelder über längere Zeit belegt. Die Gemeinde vermutet, dass der Parkplatz für Park+Ride genutzt wird, da in relativer Nähe zu Baden kostenfrei parkieren werden kann.



Mit der Schiefen Brücke, dem Limmatsteg (mit anschliessendem Lift) sowie der Holzbrücke bestehen heute vom Dorfkern her Richtung Baden attraktive Übergänge für den Fuss- und Veloverkehr. Die Topographie von Ennetbaden limitiert heute das Velopotential für den Quell-/Zielverkehr noch stark, mit der zunehmenden Verbreitung von E-Bikes dürfte sich das aber ändern.



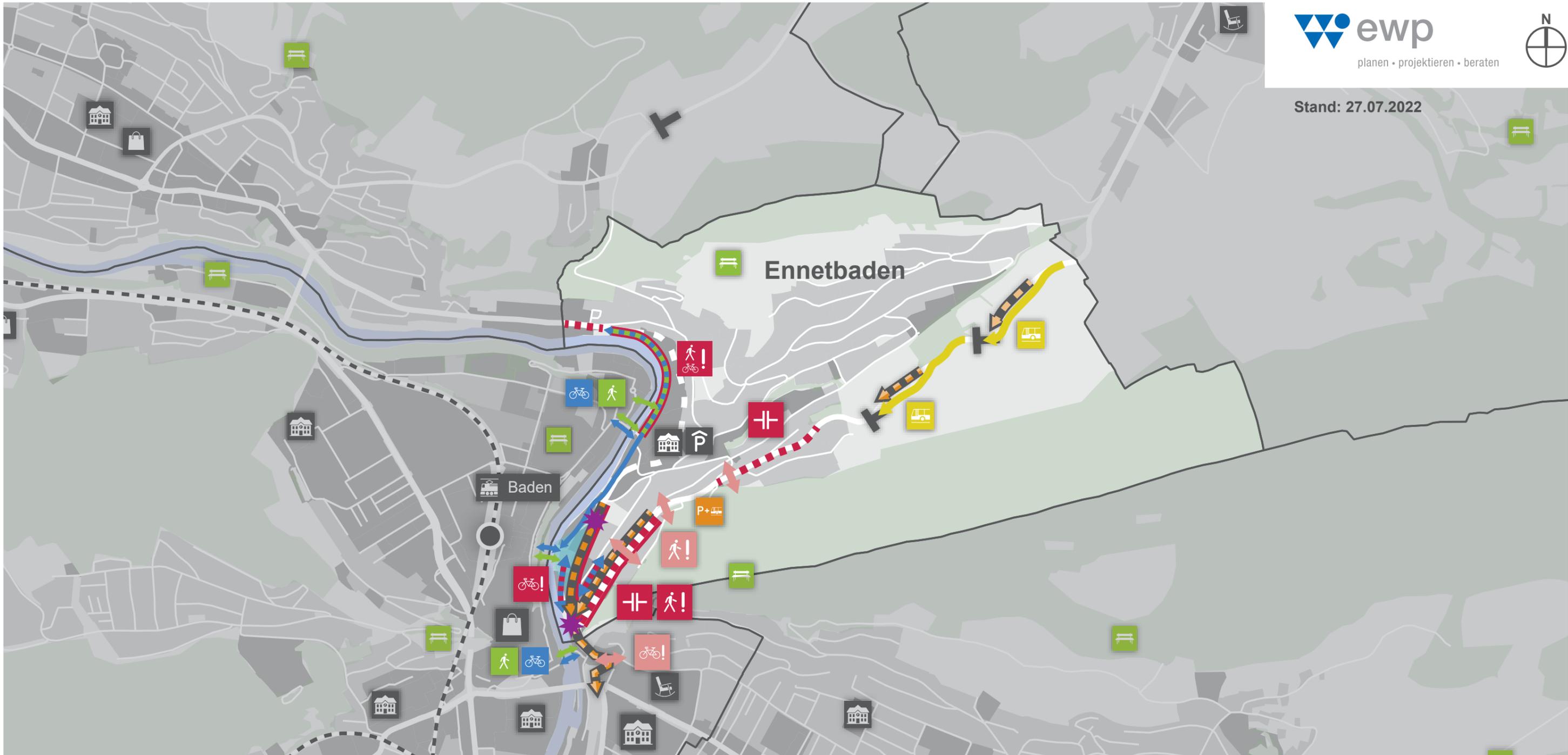
Zwischen Limmatauweg und Sonnenbergstrasse ist eine Überbauung geplant. Dies wird den Charakter des Strassenraums in diesem Bereich verändern.



Die Naherholungsräume auf beiden Seiten der Limmat sind über mehrere Fuss- und Velobrücken gut erschlossen bzw. miteinander vernetzt. Der Rebberg sowie das Bachteli als weitere wichtige Naherholungsgebiete sind aus dem grössten Teil des Siedlungsgebietes ohne Querungen von Hauptverkehrsstrassen gut erreichbar.

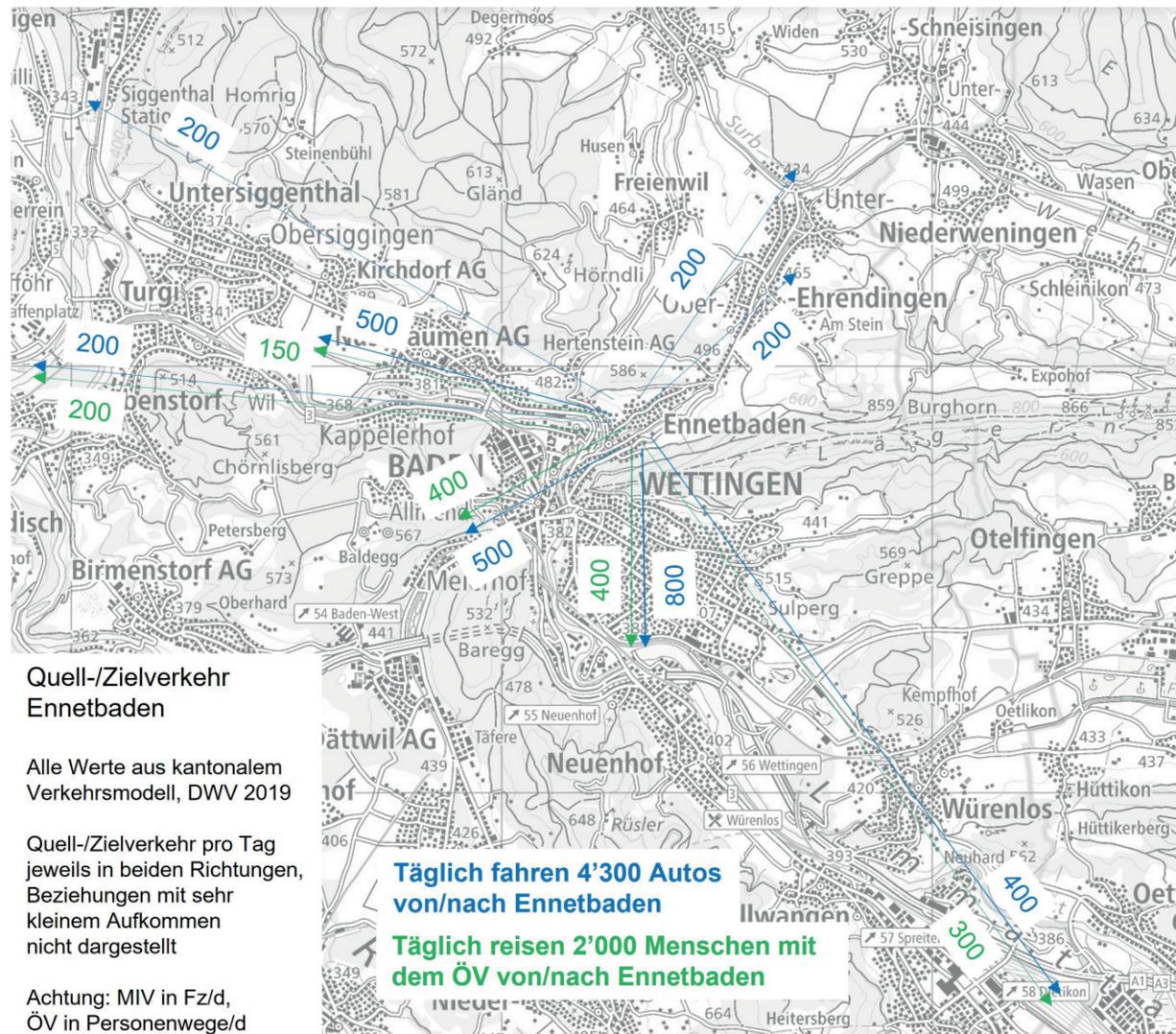


Stand: 27.07.2022



Legende

- Verkehrsorientierte Ortsdurchfahrt
- Trennwirkung
- Ungenügende Längsverbindung für Fussverkehr
- Keine Veloinfrastruktur und keine alternative Veloverbindung vorhanden
- Konflikt zwischen Fuss- und Veloverkehr
- Schlechte Querbarkeit für Fussverkehr
- Schlechte Querbarkeit für Veloverkehr
- Unfallhäufung
- Dosierungsanlage
- Verkehrsüberlastung am Morgen
- Verkehrsüberlastung am Abend
- Verkehrsüberlastung am Morgen und Abend
- Parkplatz für P+R genutzt
- Elektronische Busspur
- Fusswegverbindung
- Veloverbindung
- Wichtiger Naherholungsraum
- Bahnhof
- Parkhaus
- Schulanlage
- Einkaufsnutzungen



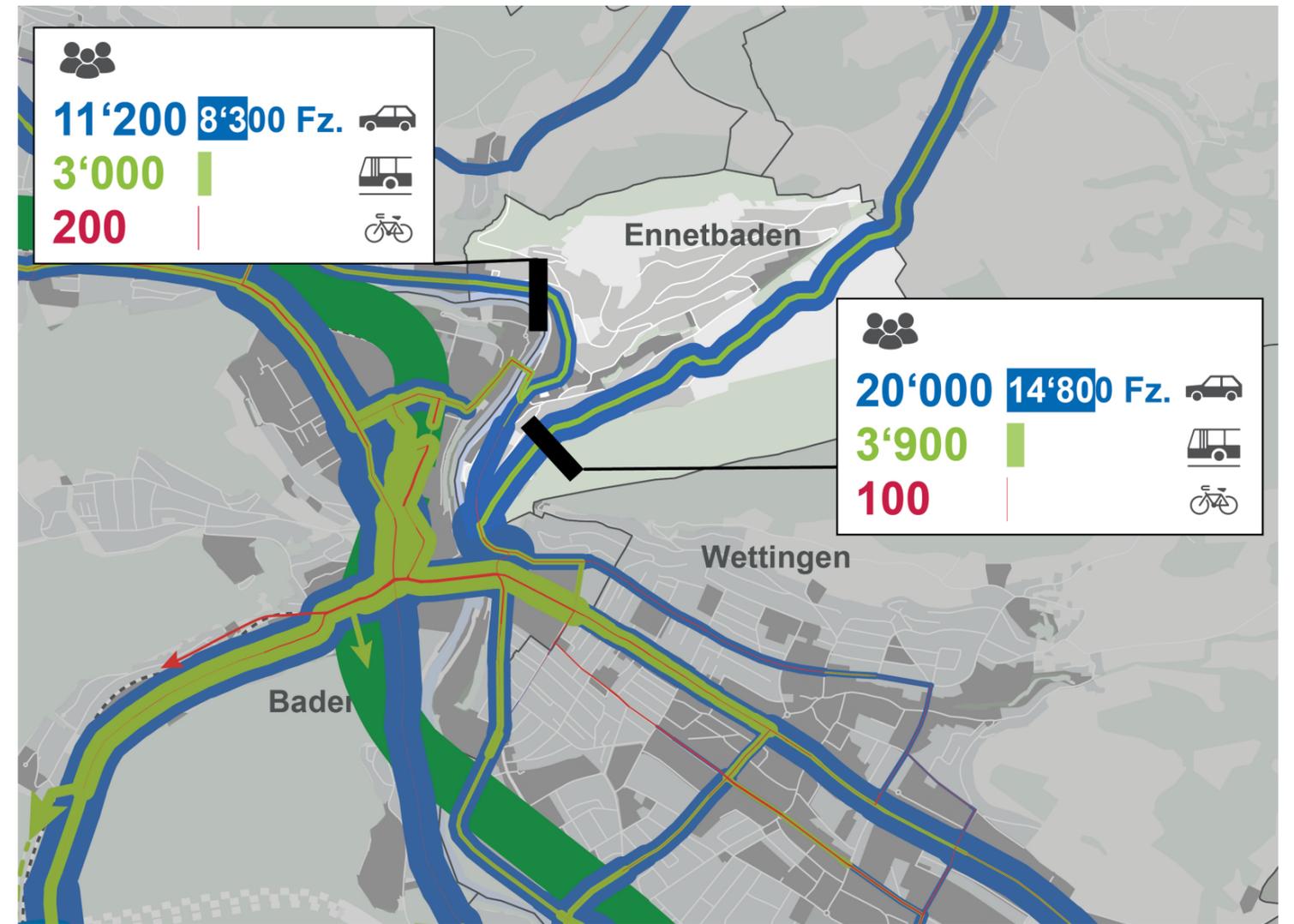
Quell-/Zielverkehr Ennetbaden

Alle Werte aus kantonalem Verkehrsmodell, DWV 2019

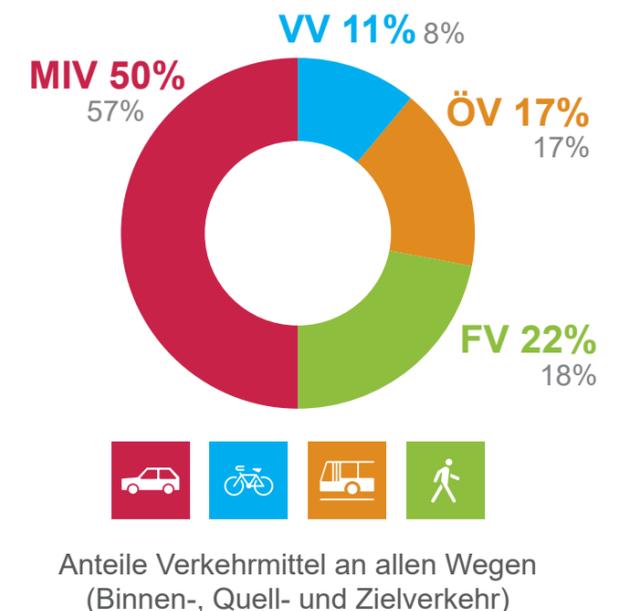
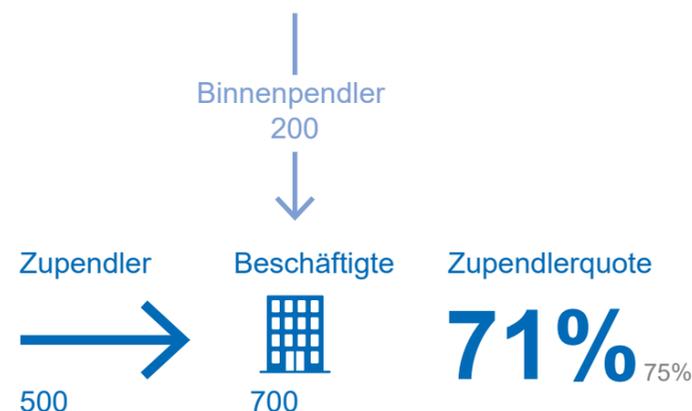
Quell-/Zielverkehr pro Tag jeweils in beiden Richtungen, Beziehungen mit sehr kleinem Aufkommen nicht dargestellt

Achtung: MIV in Fz/d, ÖV in Personenwege/d

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



Vergleichswerte Region (graue Werte)



Analysekarte



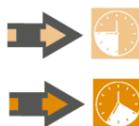
Unfallhäufungen

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_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).