



Die Zürcherstrasse ist primär auf den motorisierten Verkehr ausgerichtet und trennt das Siedlungsgebiet erheblich. Das liegt einerseits an der Strasse selbst, die sehr gerade verläuft und – auch wegen der durchgehenden beidseitigen Radstreifen – ca. 10 m breit ist. Andererseits sind vor vielen Liegenschaften Vorfahrten und Parkplätze angeordnet, so dass die eigentlich genügend breiten Trottoirs und die Radstreifen immer wieder von Autozufahrten unterbrochen werden.



Die Zürcherstrasse führt geradling durch Neuenhof und wirkt u.a. aufgrund grosszügiger Kreiselsituationen und nur weniger Aufenthaltsräume verkehrsorientiert. Es bestehen diverse Nutzungen entlang der Ortsdurchfahrt, was zur Belegung beiträgt. Velostreifen sind vorhanden, jedoch knapp bemessen.



Die oberirdischen Querungen über die Zürcherstrasse liegen teilweise 150-200 m auseinander und liegen oft am falschen Ort. An zentralen Knoten wie beim Landhauskreisel und beim Kreisel Posthorn hat es Unterführungen. Diese sind aber nicht behindertengerecht (zu steil) und für den Fuss- und Veloverkehr (wegen der Umwege) nicht attraktiv. Darum queren viele Menschen die Kantonsstrasse auch ohne Fussgängerstreifen oberirdisch, was zu gefährlichen Situationen führt. Im kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV) sind oberirdische Querungen als Ersatz vorgesehen.



Die Kantonsstrasse von Neuenhof Richtung Wettingen und weiter nach Baden (Zürcherstrasse – Schwimmbadstrasse) verläuft über den Anschlussbereich der A1. Durch den LSA-Knoten mit vielen Vorsortierspuren und durch die Anordnung der Ein- und Ausfahrtsrampen entsteht ein sehr flächenintensiver und unübersichtlicher Verkehrsknoten, der räumlich trennt und auf welchem sich viele Unfälle mit Personenschaden ereignen.



An vier Orten entlang der Zürcherstrasse ereignen sich immer wieder Unfälle mit Personenschaden: Am Autobahnanschluss sind es häufig Auffahrunfälle, teilweise aber auch mit Beteiligung des Veloverkehrs. Beim Restaurant Santos ist die Verkehrssituation unübersichtlich, wozu neben den beiden Einmündungen Schibler- und Ackerstrasse auch die Senkrechtparkplätze beidseits der Strasse beitragen, es kommt zu vielen Abbiege- und Fussgängerunfällen. Die Gemeinde setzt sich dafür ein, dass bei neuen Überbauungen möglichst nur noch Längsparkplätze und Abstellplätze in Einstellhallen realisiert werden.



Zudem ereignen sich viele Fussgängerunfälle bei den beiden Übergängen beim Schulareal sowie beim Coop (südöstlich Kreisel Sandstrasse, wichtige Fussverkehrsverbindung zwischen Bahnhof und südwestlichen Ortsteilen / Dorf). Gemessen an der Bevölkerungszahl ereignen sich in Neuenhof im regionalen Mittel eher überdurchschnittlich viele Unfälle.

Die Dosierung auf der Zürcherstrasse aus Richtung Killwangen als Teil des Verkehrsmanagements Baden-Wettingen stellt sicher, dass sich der Verkehr innerhalb der Gemeinde möglichst wenig zurückstaut. Dennoch kommt es an einzelnen Stellen innerorts zu Zeitverlusten während der Spitzenzeiten. Die Verkehrssituation innerhalb von Neuenhof ist stark von der jeweiligen Situation auf der parallel verlaufenden Autobahn A1 abhängig. Kommt es auf dieser (während der Hauptverkehrszeiten) zu Störungen, nimmt die Verkehrsbelastung auf der Ortsdurchfahrt kurzfristig stark zu und es kommt auf der Ortsdurchfahrt zu (teilweise grossen) Staus.



Die Dosierung am östlichen Ortseingang reduziert den Stau im Siedlungsgebiet und priorisiert den Bus. Bei zu hohem Verkehrszufluss (z.B. bei Störungen auf der A1) stösst das System jedoch an seine Grenzen.



Unterführungen ermöglichen das niveaufreie Queren bei den Kreiseln. Sie generieren jedoch Umwege, weshalb diese oft nicht genutzt werden. Fussgängerstreifen liegen abschnittsweise zu weit auseinander.



Neuenhof ist gut in das regionale Busnetz integriert. Es bestehen dichte ÖV-Verbindungen nach Baden und Spreitenbach (8x in der Stunde) sowie eine Verbindung nach Wettingen (2x in der Stunde).

Durch die mit der Dosierung kombinierte Busspur verkehrt der ÖV auch während der Hauptverkehrszeiten innerhalb der Gemeinde mehrheitlich zuverlässig. Auf Fahrten Richtung Wettingen und Baden führen die Rückstaus auf der Seminar-/ Schwimmbadstrasse (Zufahrt Brückenkopf Ost) zu Verlustzeiten für Busfahrgäste.



Neuenhof ist über den Bahnhof halbstündlich mit der S12 Richtung Baden und Zürich angebunden. Der Bahnhof ist aber nicht mit dem Bus angebunden und die Fussverbindungen aus der Gemeinde Richtung Bahnhof sind teilweise wenig attraktiv. Insbesondere die südwestlichen Quartiere ennet der Zürcherstrasse (Dorf, Eich) sind dadurch nicht optimal mit der Bahn erschlossen.



Die Ortsteile Webermühle und Klosterrüti werden durch die A1 bzw. dessen Anschluss räumlich vom Ortskern abgetrennt. Es gibt zwar Fuss- und Veloverbindungen unter dem Anschlussbereich hindurch, die Wege sind aber lang. Der Weg entlang der Limmat ist heute nicht befestigt, so dass er auch für den Veloverkehr wenig attraktiv ist. Der Ortsteil Webermühle orientiert sich deshalb auch stark Richtung Wettingen und nutzt über den neu erstellten Schräglift auch primär dessen Bahnhof.



Die Verbindungen für das Velo Richtung Wettingen und Baden sowie Richtung Killwangen sind gut ausgebaut. Die Orientierung für den Veloverkehr ist im Bereich des Anschlussknotens aber nicht intuitiv verständlich, so dass viele Velofahrende fälschlicherweise nicht den vorgesehen Veloweg nördlich der Autobahn entlang der Limmat benutzen, sondern die Strasse queren und über den Veloweg entlang der Zürcherstrasse Richtung Baden fahren. Auf der Zürcherstrasse bestehen ebenfalls durchgehend Radstreifen, so dass zusammen mit den erwähnten Verbindungen die Gemeinde in Längsrichtung gut mit dem Velo befahren werden kann. Die zahlreichen Senkrechtparkplätze mindern allerdings die Attraktivität der Veloverbindung auf der Zürcherstrasse.

Mit dem geplanten Limmatsteg Wettingen-Neuenhof als Teil der Landschaftsspanne Sulperg-Rüsler werden die Fuss- und Veloverbindungen Richtung Wettingen und Würenlos verbessert, allerdings ist die Nachfrage auf diesen Beziehungen eher gering (vergleiche letzte Seite des Porträts).



Neben der Zürcherstrasse dienen einige kommunale Strassen als wichtige Veloachsen. Insbesondere die Bifangstrasse und der Hafnerweg bergseitig und die Hardstrasse limmatseitig dienen als Alternativrouten abseits der Kantonsstrasse.

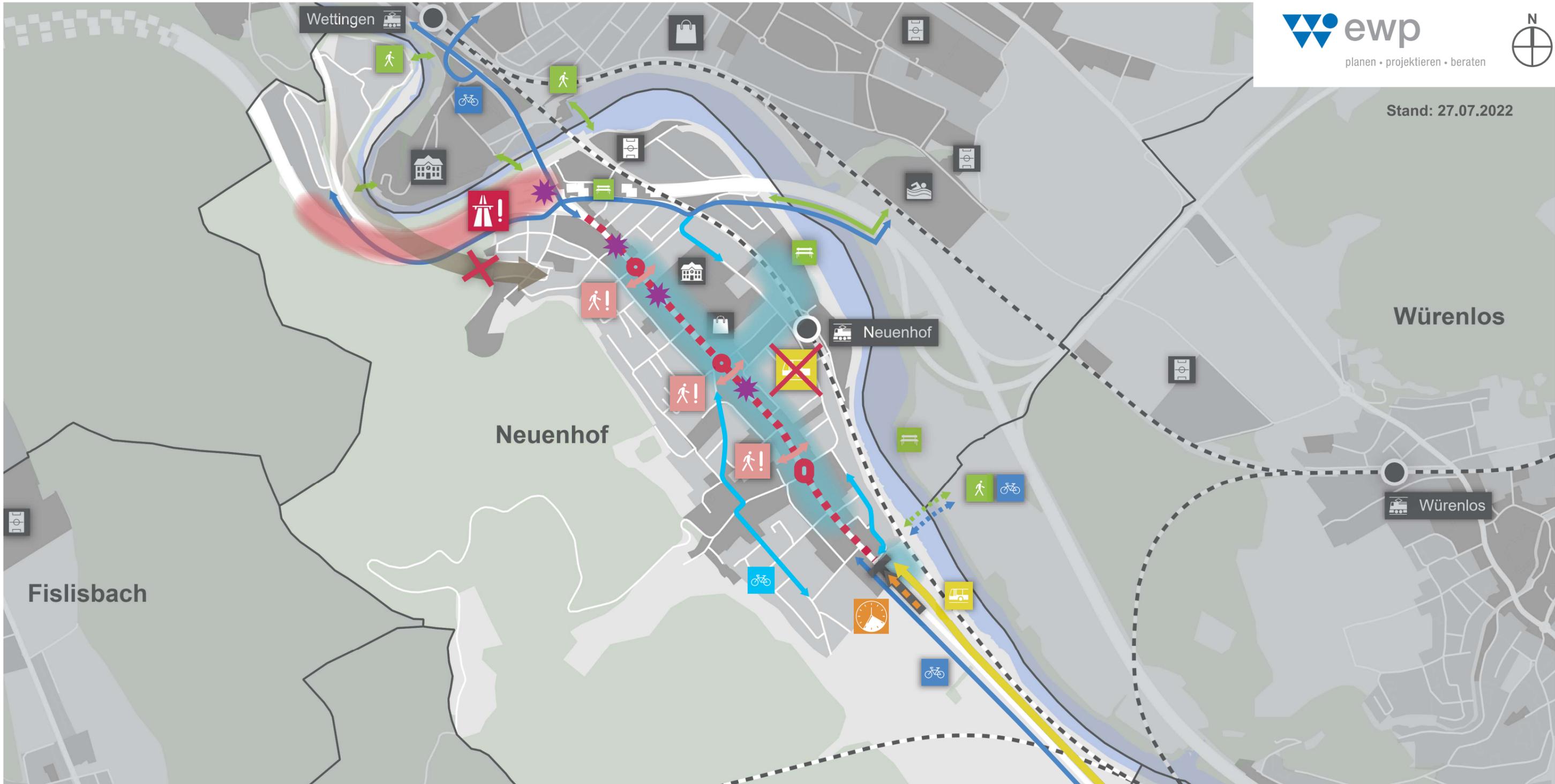


Die Gemeinde plant die Aufwertung ihres Zentrums entlang der Zürcherstrasse. Damit sollen verschiedene der oben angesprochenen Defizite (insbesondere die Verkehrssituation und Trennwirkung auf der Zürcherstrasse, aber auch der Zugang zum Bahnhof) behoben werden. Die Gestaltung des Strassenraums bildet die Basis für die angestrebte Innenentwicklung: Entlang der Strasse sind zur Zeit vor allem auf der westlichen Seite sehr viele Neubauten geplant, das Strassenbild soll sich in den kommenden 5 bis 8 Jahren markant verändern und einen sehr urbanen Charakter erhalten. Es ist noch offen, wie eine allfällige Führung der verlängerten LTB durch Neuenhof in ein dieses freiräumliche und städtebauliche Aufwertungskonzept integriert werden kann. Aus Sicht der Gemeinde ist dazu eine markante Reduktion der Verkehrsbelastung auf der Zürcherstrasse (insbesondere des durchfahrenden Verkehrs) nötig.

Ausserdem ist beim östlichen Ortseingang direkt nördlich der Zürcherstrasse eine grössere Überbauung angedacht (Entwicklungsprojekt Händli), wobei die Zufahrt aus Richtung Killwangen nach Wunsch der Gemeinde über einen separaten Rechtsabbieger erfolgen soll. Damit soll auch eine räumliche Brücke zwischen den Quartieren westlich der Bahnlinie und dem Naherholungsraum an der Limmat geschlagen werden.

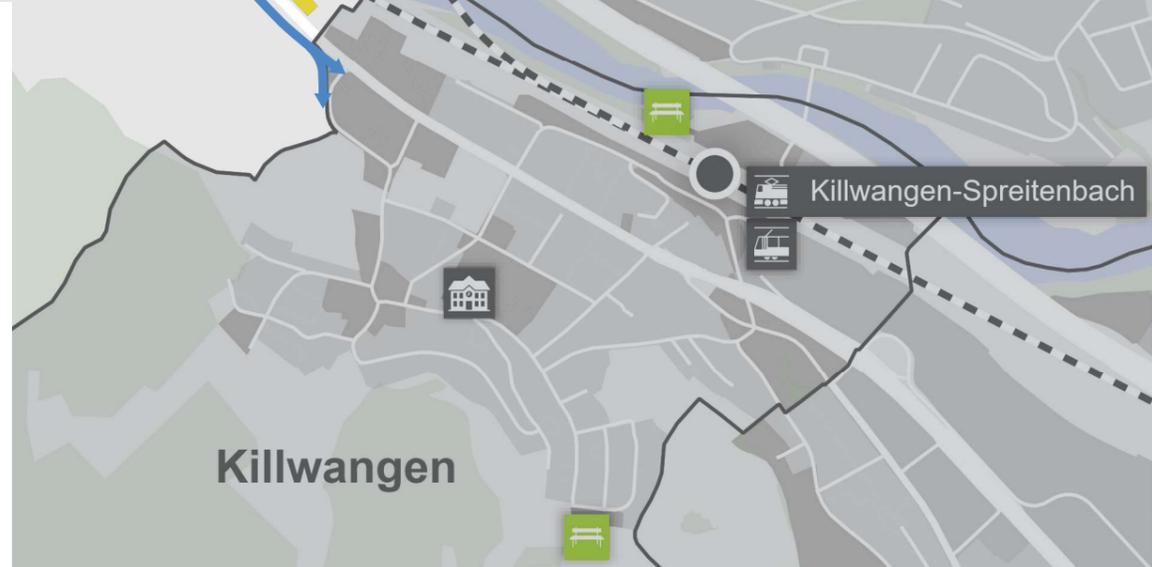


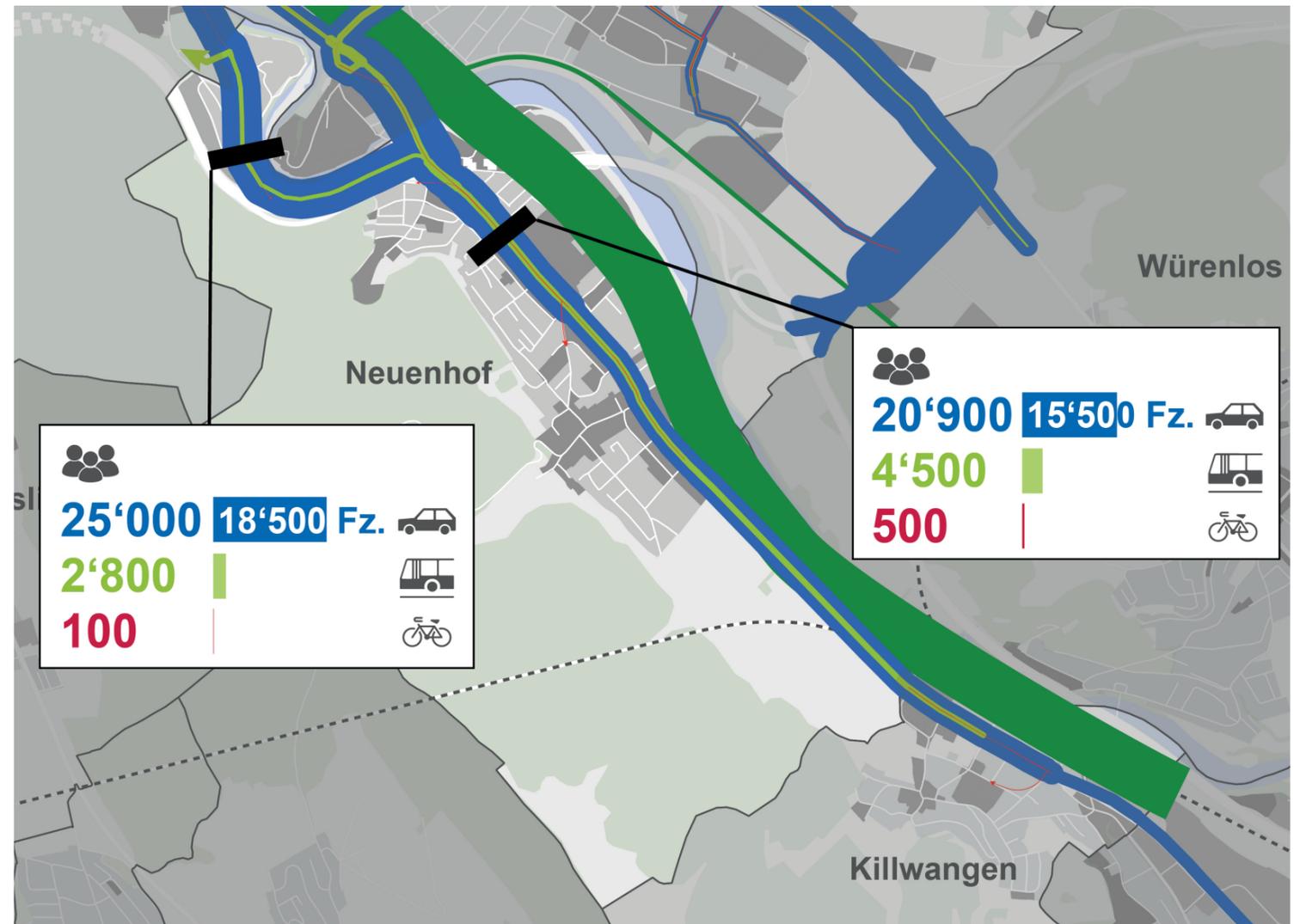
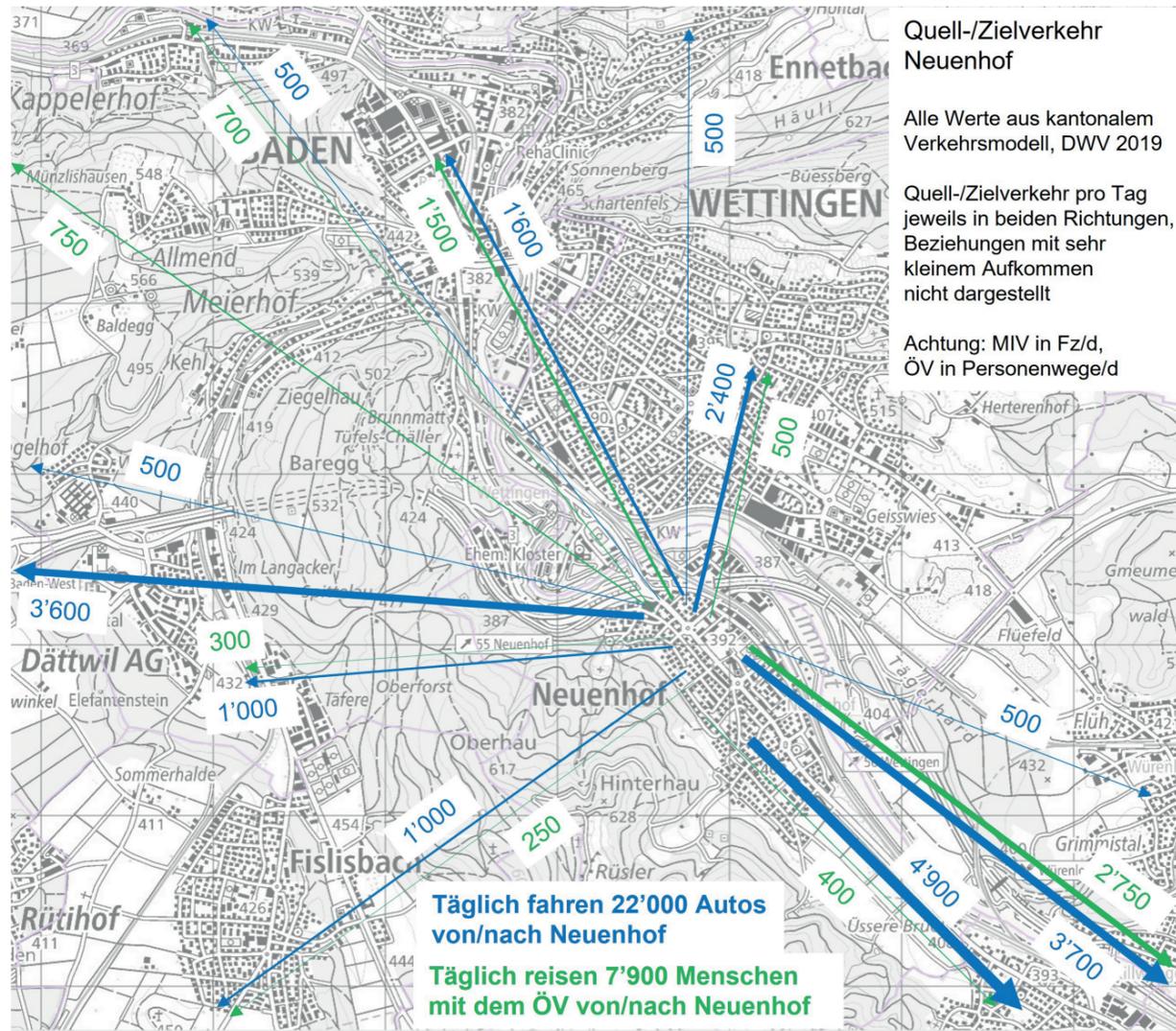
Der Limmatraum bildet für Neuenhof einen wichtigen Naherholungsraum. Mit dem oben erwähnten neuen Limmatsteg werden die Räume beidseits der Limmat bzw. des Stausees künftig noch besser erschlossen. Der Zugang zu diesen wichtigen Räumen aus den Quartieren westlich der Zürcherstrasse (Dorf, Eich) ist aufgrund der Trennwirkung und den ungenügenden Querungen (vgl. oben) noch nicht optimal.



Legende

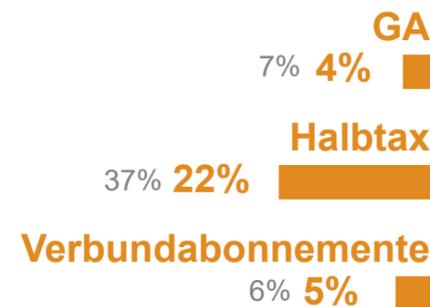
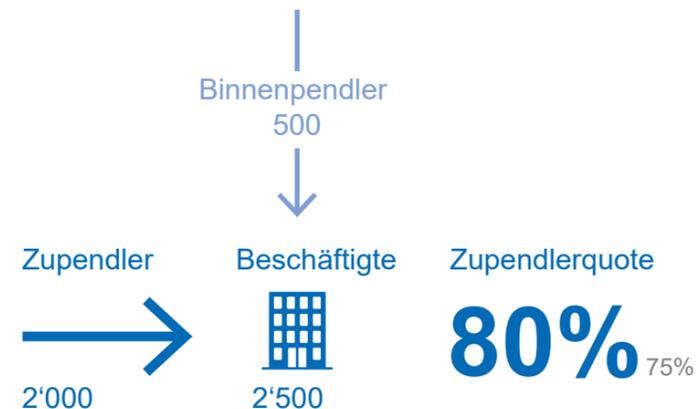
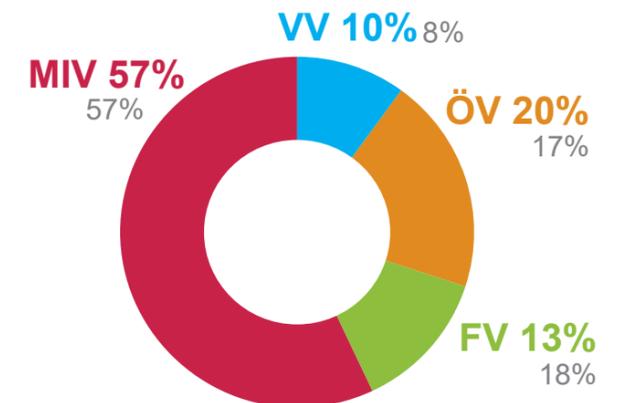
- | | | | | | |
|--|--|--|---|--|-----------------|
| | Verkehrorientierte Ortsdurchfahrt (Trennwirkung) | | Kein Busanschluss am Bahnhof Neuenhof | | Bahnhof |
| | Schlechte Querbarkeit für Fussverkehr | | Mangelhafte Anbindung Webermühle und Klostersrüti | | Schulanlage |
| | Ungünstige Verkehrsführung am Autobahnanschluss | | Fusswegverbindung bestehend/geplant | | Sportzentrum |
| | Unfallhäufungen | | Veloverbindung bestehend/geplant | | Einkaufszentrum |
| | Dosierungsanlage | | Alternative Veloverbindung | | |
| | Verkehrsüberlastung am Abend | | Geplante Zentrumsentwicklung Zürcherstrasse | | |
| | Busspur und -priorisierung | | Wichtiger Naherholungsraum | | |





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

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



Besitzanteil in der Bevölkerung

Vergleichswerte Region (graue Werte)

Analysekarte



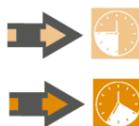
Unfallhäufungen

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



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).