



Die Landstrasse durch Nussbaumen ist primär auf den motorisierten Verkehr ausgerichtet und trennt das Siedlungsgebiet erheblich. Das liegt einerseits an der Strasse selbst, die weitgehend gerade verläuft und eher schnelles Fahren begünstigt. Andererseits führen zahlreiche Parkplätze und Vorfahrten inkl. zwei Tankstellen dazu, dass die weitgehend genügend breiten Trottoirs immer wieder von Autozufahrten unterbrochen und befahren werden. Auch links in Quartierstrassen abbiegende Fahrzeuge müssen auf eine Lücke im Gegenverkehr warten und stehen so auf der Landstrasse still. Nachfolgende Fahrzeuge müssen dann ebenfalls warten oder beanspruchen die Trottoirs, um an wartenden Fahrzeugen vorbeizufahren. Westlich des Kreisels Markthof öffnet sich die Bebauung vor allem auf der südlichen Seite kaum mehr zum Strassenraum, was den verkehrsorientierten Charakter zusätzlich betont. Die Strasse lädt nicht zum Aufenthalt ein. Ähnliche Defizite treten auf der Landstrasse im Ortsteil Rieden sowie auf dem südlichen Abschnitt der Hertensteinstrasse auf.

Auf der Landstrasse stellen die vom unteren Aaretal herkommenden Lastwagen insbesondere am frühen Morgen eine zusätzliche Belastung dar. Diese zeitliche Ballung hängt mit den Öffnungszeiten des Zolls in Koblenz/Waldshut (ab 7:00) und dem Nachfahrverbot für LKW in der Schweiz zusammen.

Die Belastung durch Auto- und Schwerverkehr hat in Obersiggenthal seit der Eröffnung der Siggenthalerbrücke vor 20 Jahren deutlich zugenommen (Wachstum von 16'000 auf 21'000 Fahrzeuge pro Tag bis 2018). Weil die Belastung auf dem linken Limmatufer (Kappelerhof) im gleichen Zeitraum stagnierte, wurde die angestrebte gleichmässige Verteilung des Wachstums auf beide Seiten bisher nicht erreicht.



Die Bebauung wendet sich grösstenteils von der Landstrasse ab. Ausnahme sind die Tankstellen, welche direkt ab der Kantonsstrassen erschlossen sind, was teils zu kritischen Abbiegemanövern führt.



Für den Veloverkehr besteht entlang der Landstrasse keine Veloinfrastruktur, weder für die Längs- noch die Querbeziehungen. Die Fussgängerstreifen sind ohne Mittelinsel ausgestattet.



Im Ortsteil Rieden besteht nur hangseitig ein durchgehendes Trottoir. Limmatseitig ist fast nie ein Trottoir vorhanden und diverse private Zufahrten und Hauszugänge münden direkt auf die Kantonsstrasse.



Die oberirdischen Querungen über die Landstrasse liegen teilweise 300 m oder mehr auseinander. Dies führt dazu, dass die Strasse auch abseits dieser gesicherten Übergänge gequert wird, wobei je nach Verkehrsbelastung auch kurze Lücken genutzt werden. Für längere Längsverbindungen wird die Landstrasse gemieden, stattdessen werden rückwärtige Wege genutzt.

Das Einbiegen auf und das Linksabbiegen ab der Landstrasse ist für den Veloverkehr schwierig, insbesondere bei langen Fahrzeugkolonnen aufgrund von Staus.



Die Siggenthalerbrücke ist eine Schlüsselstelle für die Verkehrsabwicklung beidseits der Limmat nördlich von Baden. Die beiden Knoten beidseits der Brücke werden von zahlreichen Autos, Bussen und Velos befahren, die Überlagerung von sich kreuzenden Strömen auf einem einzigen Knoten führt hier zu Überlastungen und erzeugen Rückstau. Der morgendliche Rückstau auf der Siggenthaler Brücke führt dazu, dass Linksabbieger aus Richtung Ennetbaden und Autos von der Boldistrasse her nicht auf die Brücke fahren können, sondern im Kreuzungsbereich des Knotens Boldi stehenbleiben. Dies gefährdet Fussgänger, welche die Siggenthaler Brücke queren möchten, behindert Fahrzeuge auf anderen Beziehungen in den folgenden Grünphasen und die Busse, deren Fahrspur blockiert wird.



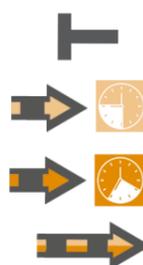
An vier Orten entlang der Landstrasse ereignen sich immer wieder Unfälle, bei welchen Personen zu Schaden kommen: Bei der Bushaltestelle Landschreiber sind es häufig Auffahrunfälle, vermutlich bedingt durch abrupte Bremsmanöver bei Fussgängerübergang. Bei der Bushaltestelle Markthof ereignen sich Auffahrunfälle bei einem der beiden Fussgängerübergänge und Fussgängerunfälle beim anderen. Vermutlich dürften beide mit der nicht optimalen Bushaltestelle zusammenhängen. Bei der Argovia-Tankstelle ereignen sich neben Auffahr- und Einbiegeunfällen auch Selbstunfälle, zudem verunfallte 2016 ein Fussgänger tödlich. Am Knoten beim Brückenkopf Boldi ereigneten sich in den letzten Jahren auch mehrere Unfälle, wobei die Ursachen sehr unterschiedlich waren.



Rückstau vor Siggenthaler-Brücke und Dosierung Hertenstein: Aufgrund der grossen Verkehrsmengen wird in den Hauptverkehrszeiten (v.a. morgens) an den Dosierungen Richtung Baden ein Teil des Verkehrs zurückgehalten. Eine Busspur ermöglicht die Priorisierung der Busse, ist jedoch auf der Landstrasse in Nussbaumen nicht genügend lang, um Verlustzeiten ganz zu vermeiden.



Auf verschiedenen Quartierstrassen (z.B. Boldi) und beim Gemeindehaus werden Parkplätze über längere Zeit von Auswärtigen belegt. Die Gemeinde vermutet, dass diese Verkehrsteilnehmenden mit dem Bus nach Baden weiterfahren und so die kommunalen Parkplätze für (inoffizielles) Park+Ride genutzt werden. Dadurch stehen weniger Parkplätze für die Einwohnerinnen und Einwohner zur Verfügung.



Die zwei Dosierungen auf der Landstrasse aus Richtung Untersiggenthal (Kirchdorf und Landschreiber) reduzieren als Teil des regionalen Verkehrsmanagements die Rückstaus innerhalb von Nussbaumen. Im Gegenzug staut sich der Verkehr bei der Dosierstelle in Kirchdorf, die angrenzenden Siedlungsgebiete sind aber weniger dicht bewohnt als in Nussbaumen. Seit kurzem wird der Verkehr auch auf dem Hertenstein aus Richtung Freienwil dosiert.

Trotz dieser Dosierstellen kommt es morgens in Richtung Baden noch zu Rückstau auf der Siggenthalerbrücke, der vom Knoten Boldi bis zum Kreisel Markthof oder darüber hinaus reicht. Abends reicht der Rückstau von Baden Nord her bis über die Siggenthalerbrücke zum Knoten Boldi, an Tagen mit hoher Verkehrsbelastung ist auch der Kreisel Markthof vom Rückstau auf der Landstrasse betroffen, was die Querung der Strasse für Zufussgehende gefährlich macht. In Gegenrichtung treten keine grösseren Rückstaus auf.



Obersiggenthal ist gut in das regionale Busnetz integriert. Es bestehen dichte Verbindungen nach Baden und Untersiggenthal (8x pro Stunde und Richtung). Durch die mit den beiden Dosierungen kombinierten Busspuren verkehrt der ÖV auch während der Hauptverkehrszeiten heute deutlich zuverlässiger als vor einigen Jahren. Der oben beschriebene verbleibende Rückstau im Bereich Breite tangiert aber auch den Busverkehr. Trotz der (kurzen) Busspur vor der Haltestelle Boldi führt der Stau insbesondere am Morgen immer noch zu leichten Verspätungen der Busse.



Der Ortsteil Hertenstein ist heute nicht an das Busnetz angebunden. Unter Berücksichtigung der Topographie sind auch die oberen Teile des Häfelerquartiers nicht attraktiv mit dem ÖV erschlossen.

Während nach Baden und Richtung Untersiggenthal attraktive Busverbindungen angeboten werden, fehlt heute eine direkte Buslinie Richtung Turgi / Brugg.



Ein Teil des Autoverkehrs Richtung Baden versucht die oben beschriebenen Rückstaus auf der Landstrasse via Landschreiberstrasse und Kirchweg zu umfahren. Dies belastet die Quartiere und die angrenzende Schulanlage.



Auf der Landstrasse besteht heute mehrheitlich keine Veloinfrastruktur, die Fahrt ist gefährlich, insbesondere während der Hauptverkehrszeiten. Abseits der Landstrasse bestehen gute Veloverbindungen. Insbesondere die vom unteren Aaretal herkommende Route über den Kirchweg erlaubt direkte, unterbruchsfreie Velofahrten. Dennoch gibt es Defizite: Die Querung der Hertensteinstrasse und diverse Einmündungen führen immer wieder zu Konflikten, insbesondere mit schnellen E-Bikes. Zudem gehen Kinder aus Kirchdorf über den Kirchweg zur Schule, der Weg ist in diesem Abschnitt zu schmal für Fuss- und Veloverkehr gemeinsam. Bei der Bushaltestelle Breite mündet die Route in die Landstrasse und auf einem kurzen Abschnitt Richtung Knoten Boldi besteht keine Veloinfrastruktur. An den Anschlussknoten der Siggenthaler Brücke wird der Veloverkehr dagegen mit separaten



Lichtsignalanlagen sicher über die Knotenbereiche geführt. Die Veloroute entlang der Hertensteinstrasse Richtung Freienwil wurde in den letzten Jahren deutlich verbessert.

Südlich der Landstrasse gibt es keine signalisierte Route. Im westlichen Bereich sind die Quartierstrassen zwar durchgehend für das Velo befahrbar (z.B. Haldenstrasse), weiter östlich Richtung Siggenthalerbrücke muss aber wieder auf die unattraktive Landstrasse ausgewichen werden.

Für den Fussverkehr bestehen abseits der Landstrasse mehrheitlich attraktive Längsverbindungen (z.B. Kirchweg).



Der Kirchweg dient als attraktive Veloverbindung parallel zur Landstrasse. Dieser wird jedoch auch von einzelnen Autos als Schleichroute bei Überlastung der Landstrasse genutzt. Am Knoten Kirchweg / Hertensteinstrasse vereinfacht ein neuer Mehrzweckstreifen das Abbiegen.



Die Gemeinde plant mit einer Entwicklungsstudie die Aufwertung des Zentrums entlang der Landstrasse. Damit sollen die oben angesprochenen Defizite (v.a. die Verkehrssituation und Trennwirkung auf der Landstrasse und die Veloführung) behoben werden. Kernelemente des Konzeptes sind: flexibel nutzbarer Mehrzweckstreifen; durchgängige Veloinfrastruktur auf Landstrasse, bestehende Verbindung auf Kirchweg für ungeübte Velofahrende; verbesserte Buspriorisierung durch Fahrbahnhaltestellen und Busspuren; Zielgeschwindigkeit von 30-40km/h auf Landstrasse; Reduktion der Anzahl Parkplätze im Strassenraum. Zudem soll die Umgestaltung die Möglichkeit einer allfälligen späteren Verlängerung der LTB bis nach Obersiggenthal offenhalten.



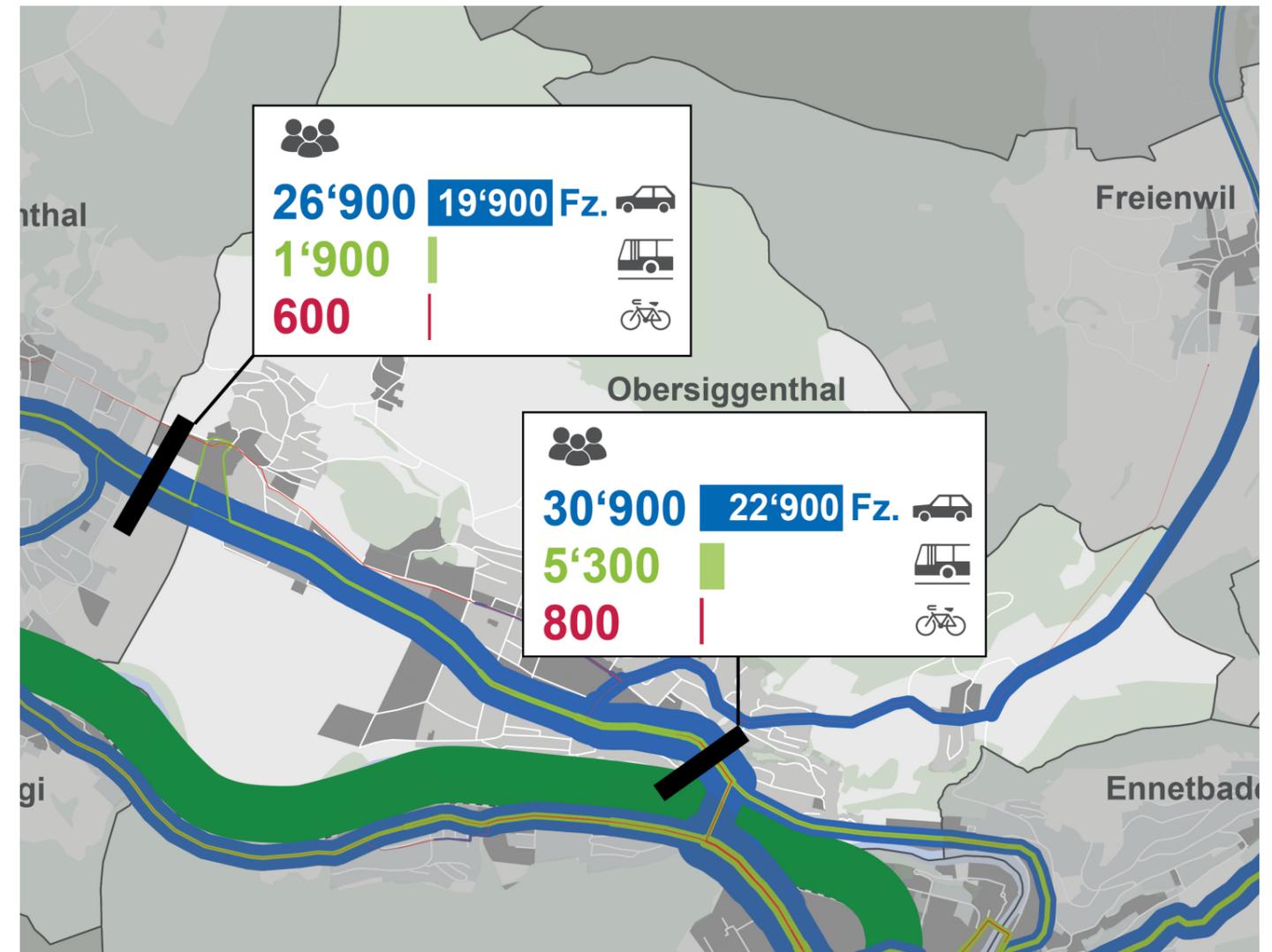
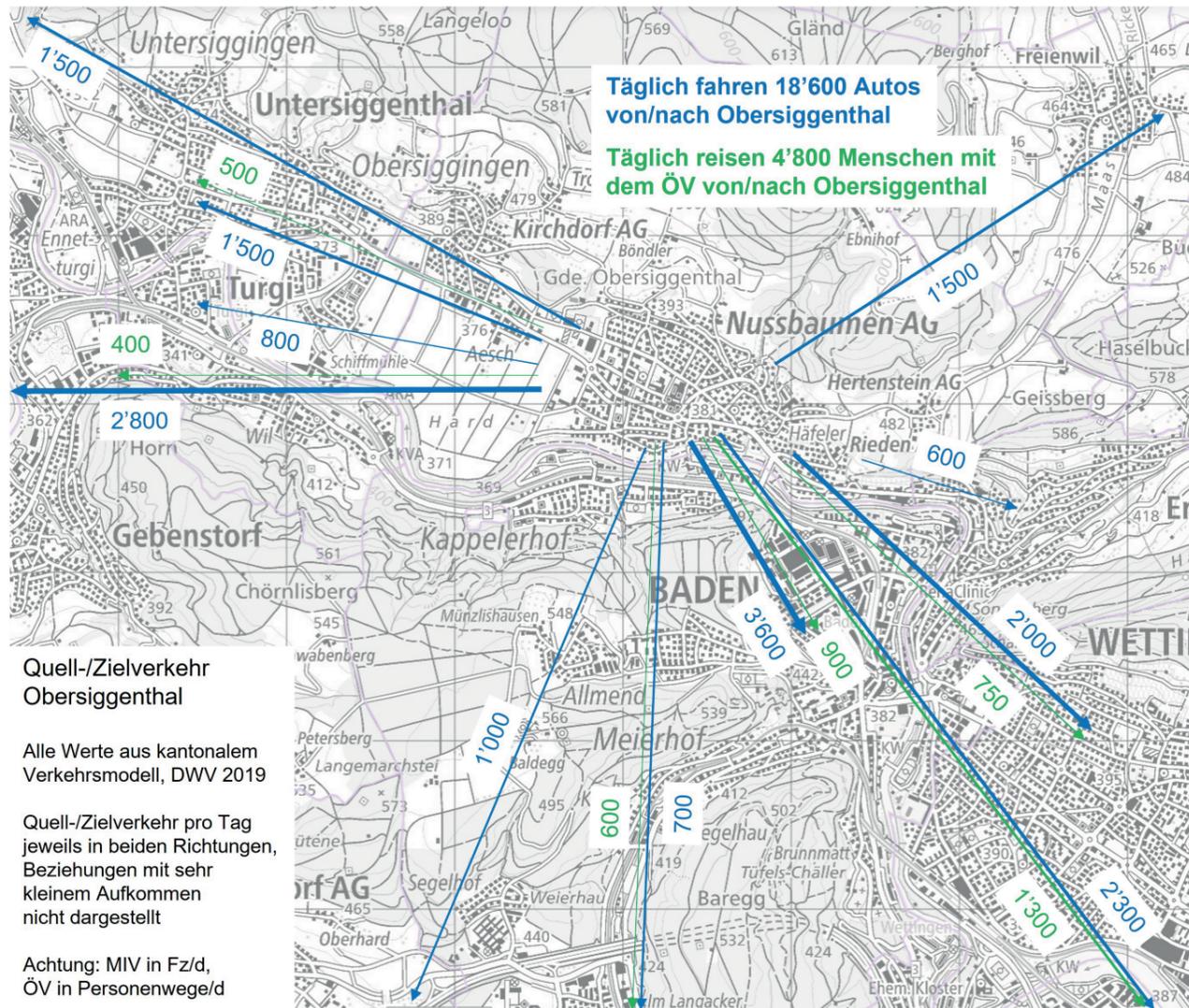
Die Gemeinde ist von attraktiven Naherholungsgebieten umgeben, sowohl auf dem sowie am Abhang des Siggbergs (z.B. Tromsberg), auf der Ebene Richtung Untersiggenthal als auch im Limmatraum (Kappisee). Aus den benachbarten Wohnquartieren sind die jeweiligen Gebiete mehrheitlich gut zu Fuss erreichbar. Aufgrund der Trennwirkung der Landstrasse (und teilweise auch aufgrund der Topographie) ist es aber nicht sehr attraktiv, beispielsweise aus den Wohnquartieren am Homberg zu Fuss zum Naherholungsraum an der Limmat zu gehen.



Stand: 17.08.2022

- Verkehrsorientierte Ortsdurchfahrt
- Trennwirkung
- Fehlende Längsverbindung für Fussverkehr
- Schlechte Querbarkeit für Fussverkehr
- Schlechte Querbarkeit für Fuss- und Veloverkehr
- Schlüsselstelle für Verkehrskapazität
- Unfallhäufungen
- Dosierungsanlage
- Verkehrsüberlastung am Morgen
- Verkehrsüberlastung am Abend
- Busspur und -priorisierung
- Fehlende ÖV-Abdeckung
- Schleichverkehr regional
- Parkplatz für P+R genutzt
- Fusswegverbindung
- Veloverbindung
- Alternative Veloverbindung
- Aufwertung Zentrum
- Wichtiger Naherholungsraum
- Schule
- Sportanlage
- Schwimmbad
- 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 8'724**

Wegpendler **3'400** Erwerbstätige **4'200** Wegpendlerquote **81%** 76%

**631** 627  
Fahrzeuge pro 1000 Erwachsene

**MIV 64%** 57% **VV 6%** 8% **ÖV 12%** 17% **FV 18%** 18%

**Anzahl Arbeitsplätze (VZÄ) 1'451**

Binnenpendler **800** Zupendler **1'000** Beschäftigte **1'800** Zupendlerquote **56%** 75%

**GA** **7%** **5%**  
**Halbtax** **37%** **29%**  
**Verbundabonnemente** **6%** **4%**  
 Besitzanteil in der Bevölkerung

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

## Analysekarte



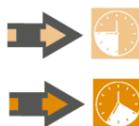
### Unfallhäufungen

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\\_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).