



Die Landstrasse durch die südlichen Siedlungsgebiete von Turgi (Wil, Neuwil) ist heute primär auf den motorisierten Verkehr ausgerichtet, beeinträchtigt die angrenzenden Quartiere erheblich und trennt sie abschnittsweise (v.a. Neuwil). In der Regel sind die Liegenschaften entlang der Landstrasse rückseitig erschlossen und gegen die Strasse abgeschirmt gestaltet. Insbesondere bei den Liegenschaften nördlich der Strasse ist das aber kaum möglich. Um Durchgangsverkehr durch die Wohnquartiere zu vermeiden, wird die Zufahrt auf Quartierstrassen erfolgreich beschränkt. Der Kanton hat zusammen mit der Gemeinde ein Bauprojekt erarbeitet, welches durchgehende Trottoirs und Velostreifen an der Landstrasse vorsieht. Die Umgestaltung wird die Trennwirkung der Strasse deutlich reduzieren. Die Bahnhof- und die Wildenstichstrasse sind für ihre jeweiligen Funktionen zweckmässig ausgebaut. Das Angebot für den Fuss- und Veloverkehr ist grösstenteils ausreichend.



Die Landstrasse wirkt heute verkehrsorientiert und das Angebot für den Fuss- und Veloverkehr ist ungenügend. Durchgehende Fusswege sind nur einseitig vorhanden und zu schmal. Für die Velos besteht kein Angebot.



Neben der beschriebenen Trennwirkung fehlen entlang der Landstrasse heute attraktive Längsverbindungen für den Fussverkehr. An gewissen Stellen ist das Trottoir sehr schmal, an anderen ist lediglich ein sogenanntes Aargauer-Trottoir aufgemalt oder ein schmaler Kiesweg vorhanden. Teilweise fehlt eine Fussgängerinfrastruktur komplett. Einige Erschliessungen von Privatliegenschaften führen direkt auf die Kantonsstrasse ohne längsseitige Fussgängerführung. Angesichts dieser Defizite wird die Landstrasse heute von Fussgängern gemieden. Durch die geplante Umgestaltung (vgl. oben) werden neu beidseitig Trottoirs realisiert.



Auch für den Veloverkehr fehlt entlang der Landstrasse eine eigene Infrastruktur (z.B. Radstreifen), obwohl es sich um eine kantonale Radroute handelt. Weil gleichzeitig viele Autos verkehren, wird die Strasse als Veloverbindung eher gemieden, eine durchgehende Alternativroute fehlt. Auch dieses Defizit wird mit dem beschriebenen Projekt (vgl. oben) eliminiert: Neu werden über die gesamte Länge der Landstrasse beidseitig Radstreifen realisiert.



Die oberirdischen Querungen über die Landstrasse liegen im Ortsteil Wil teilweise 300 m oder mehr auseinander. Die Tatsache, dass Längsverbindungen zwischen den Querungsmöglichkeiten fehlen, führt dazu, dass Personen den Weg zu Fuss von Wil ins Dorfzentrum kaum gehen resp. meiden. Der Schulweg der Kinder aus Wil und Neuwil ins Dorf führt über die Landstrasse. Mit dem kantonalen Projekt (vgl. oben) und der parallel geplanten Sanierung des Anschlusses Tüfelswegli durch die Gemeinde wird die Fussverbindung zwischen Wil/Neuwil und Ortskern attraktiver.



An drei Orten häufen sich Unfälle, bei welchen Personen zu Schaden kommen: Bei der Kreuzung Landstrasse / Grenzstrasse handelt es sich dabei um Auffahr- oder Einbiegeunfälle, vermutlich bedingt durch abrupte Bremsmanöver bei Abbiegevorgängen oder bei Fussgängerquerungen. An der Einmündung Vogelsangstrasse in die Bahnhofstrasse sowie am Knoten Schöneeggstrasse sind Zufussgehende oder Velofahrende betroffen. Grund dafür dürften das hohe Querungsbedürfnis sowie die Park- und Abbiegemanöver im Bereich des P+R sowie der Einfahrt ins Zentrum sein. Insgesamt kommt es in Turgi aber zu weniger Unfällen pro 1'000 Einwohnern als im regionalen Mittel.



Die Landstrasse liegt abschnittsweise direkt an der Hangkante und ist stark begrünt. Heute fehlt eine Veloinfrastruktur, mit dem geplanten Projekt sollen beidseitig Velostreifen realisiert werden.



Die Situation am Knoten Land-/Wildenstichstrasse ist problematisch (ungenügende Fussverkehrsführung, private Parkierungen münden direkt in den LSA-Knotenbereich). Mit dem Bauprojekt des Kantons wird der Knoten besser gestaltet.



Der Bahnknoten Turgi bietet ein hervorragendes ÖV-Angebot in verschiedene Richtungen mit (teils schnellen) Direktverbindungen (RE, S-Bahn) nach Baden - Wettlingen - Zürich, Aarau - Olten - Langenthal, Zofingen - Sursee und Zurzach - Waldshut. Der Bahnhof Turgi ist im Richtplan als regionale multimodale Drehscheibe kategorisiert und soll somit eine wichtige Umsteigefunktion zwischen den Verkehrsmitteln (ÖV / MIV / Velo / Fussverkehr) wahrnehmen. Ebenfalls besteht am Bahnhof Turgi ein grosses P+R-Angebot, welches gemäss Aussage der Gemeinde mehrheitlich von Fahrzeugen aus dem Aaretal genutzt wird. Ob das P+R Angebot mit der Entwicklung am Bahnhof längerfristig bestehen bleibt ist offen. Entlang der Landstrasse verkehren Busse nach Baden und Gebenstorf in dichtem Takt (8x in der Stunde). Ab dem Bahnhof existiert auch eine Busverbindung nach Untersiggenthal und nach Gebenstorf (2x in der Stunde).



Auf der Landstrasse an der Ortseinfahrt Baden besteht eine Dosierungsanlage, welche den Verkehr in Richtung Kappelerhof und Innenstadt von Baden am Morgen und am Abend zurückhält. Eine Busspur sorgt dafür, dass der Bus ohne Verzögerung zuverlässig zum Bahnhof Baden gelangt.



Der Ortsteil Wil ist nicht mit dem öffentlichen Verkehr an den Bahnhof Turgi sowie an das Zentrum angeschlossen. Reisende welche mit der S-Bahn nach Turgi fahren (z.B. von Aarau, Brugg oder aus dem unteren Aaretal) müssen folglich in Baden umsteigen, um mit dem Bus in den Ortsteil Wil zu gelangen.

Im Rahmen des Bauprojekts der Landstrasse ist die Neuordnung der Bushaltestelle Wil vorgesehen, so dass der Bus von der Land- in die Wildenstichstrasse mit Bedienung der Haltestelle Wil fahren könnte.



Die Stahljochbrücke über die Limmat in der Verlängerung der Bahnhofstrasse ist erneuerungsbedürftig und soll ersetzt werden.



Die Bahnhofstrasse bildet den Übergang vom Bahnhof in den Ortskern. Im Rahmen der Entwicklung des Bahnhofumfelds soll dieser Bereich weiter gestärkt werden.



Neben der Stahljochbrücke (links), welche auch vom MIV befahren werden kann, befindet sich parallel eine Holzbrücke für den Fuss- und Veloverkehr (rechts).



Auf der Schöneeggstrasse besteht eine neue Veloverbindung in Richtung Untersiggenthal (Zweirichtungsradweg). Diese Veloverbindung führt bis zum Bahnhof Turgi. Eine zweite Velounterführung unter dem Bahnhof soll in Zukunft zwischen der Weichlen- / Bahnhofstrasse gebaut werden. Dadurch kann der Ortsteil Weichlen / Gehling für den Veloverkehr an das Zentrum von Turgi angeschlossen werden und es entsteht eine durchgängige qualitativ hochwertige Verbindung. Eine attraktive Querung für den Fuss- und Veloverkehr besteht über die Limmat auch mit der Stahljochbrücke.



Die Gemeinde möchte mit einem Entwicklungskonzept das Bahnhofsgebiet aufwerten und besser in das umliegende Siedlungsgefüge einbinden. Es soll ein zusammenhängender Siedlungskörper entstehen, welcher das bestehende Zentrum (Achse Bahnhofstrasse), die Areale Bahnhof Nord und Süd, sowie das Siedlungserweiterungsgebiet Weichlen südlich des Bahnhofs städtebaulich und funktional miteinander vernetzt. Der Strassenraum der Vogelsangstrasse (Kantonsstrasse) zwischen dem Bahnhof und dem Einmündungsbereich in die Bahnhofstrasse soll dabei ebenfalls neugestaltet werden.

In der Nachbargemeinde Untersiggenthal sollen das Gebiet Steigacher und das angrenzende ABB-Areal entwickelt werden. Der Mehrverkehr soll auch mit dem geplanten Ersatz der Stahljochbrücke über die Brücke Austrasse abgewickelt werden, damit der Ortskern von Turgi nicht zusätzlich belastet wird.

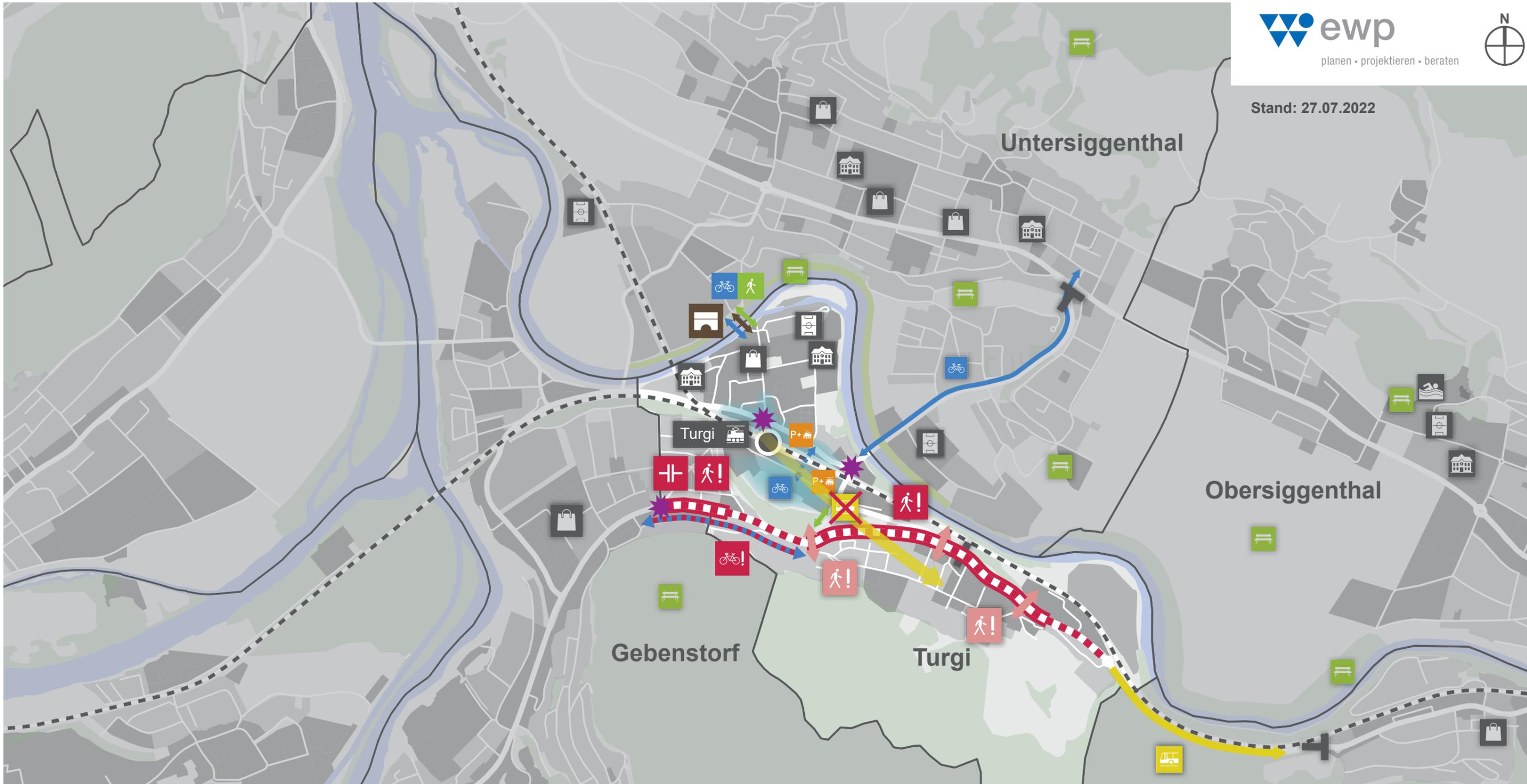
Die Gemeinde Gebenstorf hat für das an Turgi angrenzende Einkaufsgebiet Geelig einen Entwicklungsrichtplan erarbeitet, welcher eine Aufwertung des Gebiets sowie eine Optimierung der Erschliessung vorsieht, um die weitere Entwicklung zu ermöglichen. Es ist noch offen, inwiefern diese Gebietsentwicklung auch verkehrliche Auswirkungen auf Turgi hat. Denkbar ist insbesondere Mehrverkehr auf der Landstrasse durch Will sowie eine Zunahme des Fuss- und Veloverkehrs zum Bahnhof Turgi.



Die Gemeinde ist von attraktiven Naherholungsgebieten umgeben, welche jedoch mehrheitlich auf dem Gemeindegebiet der Nachbargemeinden liegen. Dazu gehören das nördliche Limmatufer in Untersiggenthal sowie das Gebenstorfer Horn. Die Erholungsgebiete sind aus den benachbarten Wohnquartieren mehrheitlich gut zu Fuss erreichbar. Die nördlichen Wohngebiete sind dabei eher gegen die Limmat ausgerichtet, die südlichen Wohngebiete eher gegen das Horn. Dazwischen ist die Gemeinde topographisch getrennt durch unterschiedliche Niveaus.

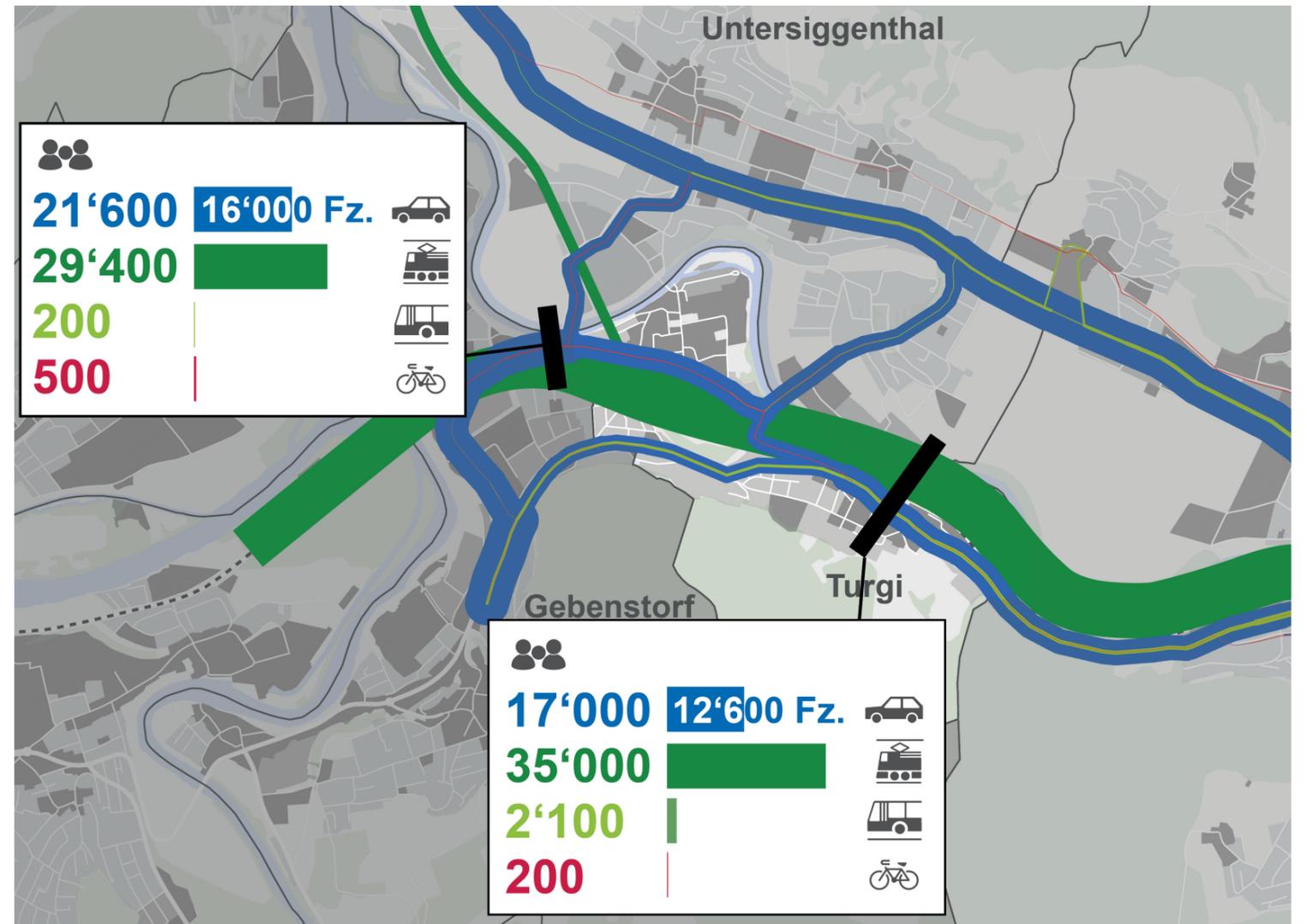
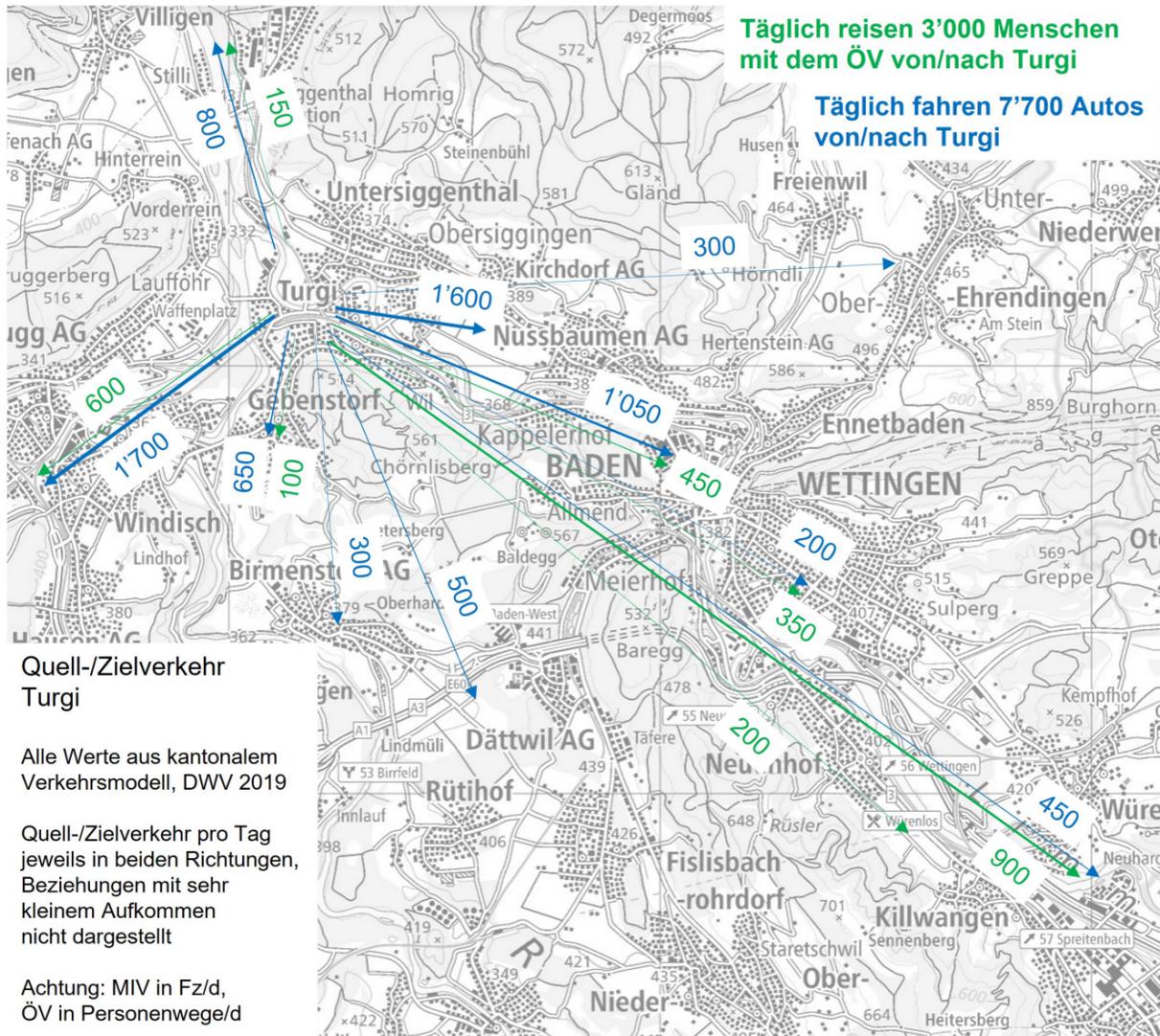


Stand: 27.07.2022



Legende

- | | | | | | |
|--|------------------------------------------------------------------------|--|----------------------------------|--|------------------------------------------------|
| | Verkehrsorientierte Ortsdurchfahrt | | Dosierungsanlage | | Bahnhof als regionale, multimodale Drehscheibe |
| | Trennwirkung | | Busspur und -priorisierung | | Schulanlage |
| | Fehlende Längsverbindung für Fussverkehr | | Fehlende ÖV-Verbindung | | Sportanlage |
| | Keine Veloinfrastruktur und keine alternative Veloverbindung vorhanden | | Ersatz Brücke in Diskussion | | Einkaufsnutzung |
| | Schlechte Querbarkeit für Fussverkehr | | Fusswegverbindung | | |
| | Unfallhäufung | | Veloverbindung bestehend/geplant | | |
| | Park+Ride Parkplatz | | Entwicklungsgebiet Bahnhof | | |
| | | | 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

Anzahl Einwohner 2'968

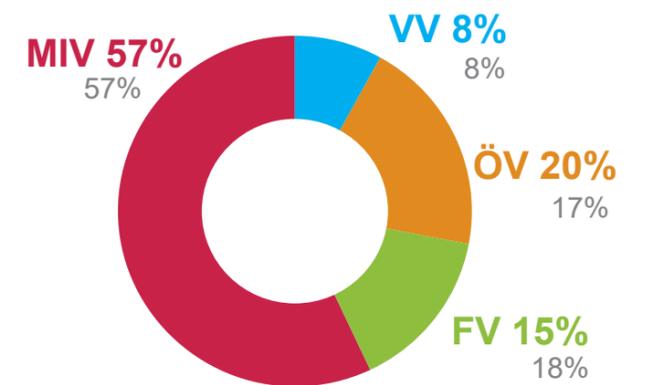
Wegpendler **1'500**

Erwerbstätige **1'700**

Wegpendlerquote **88%** 76%

597 627

Fahrzeuge pro 1000 Erwachsene



Anzahl Arbeitsplätze (VZÄ) 502

Binnenpendler **200**

Zupendler **400**

Beschäftigte **600**

Zupendlerquote **67%** 75%

GA 7% **12%**

Halbtax 37% **40%**

Verbundabonnemente 6% **6%**



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

Vergleichswerte Region (graue Werte)

Besitzanteil in der Bevölkerung

Analysekarte



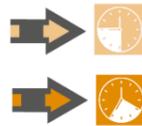
Unfallhäufungen

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).