



Wettingen liegt in einer weiten Ebene zwischen Limmat und Lägern. Das Strassennetz ist grösstenteils schachbrettartig angelegt. Dieses dichte Netz schafft zusammen mit der flachen Topografie gute Voraussetzungen für den Fuss- und insbesondere den Veloverkehr. Das übergeordnete Strassennetz mit der Landstrasse und der Seminar- / Schwimmbadstrasse läuft gegen Westen auf Gemeindegebiet der Stadt Baden am Brückenkopf Ost zusammen. Entlang der Landstrasse liegen vom westlichen Ortseingang bis etwa auf Höhe Schulhaus Dorf viele Läden und Geschäfte. Insbesondere der Abschnitt zwischen Staffel- und Bahnhofstrasse ist mit mehrheitlich breiten Trottoirs siedlungsorientiert gestaltet und lädt zumindest abschnittsweise zum Aufenthalt ein. Der ganze Strassenraum umfasst mehrheitlich breite Trottoirs.



Auf der Landstrasse im Bereich Maiächer zwischen Jurastrasse und östlichem Ortsausgang sowie auf der Schwimmbadstrasse zwischen Bahnunterführung und Schwimmbad Baden dominiert der Autoverkehr, die Strassenzüge trennen die angrenzenden Quartiere. Auf der östlichen Landstrasse wird der Strassenraum von beidseitigen Baumreihen sowie Fuss- und Velowegen gesäumt, die aber den Charakter als linearen Verkehrsraum weiter verstärken. Es gibt keine Verkaufsnutzungen in Erdgeschoss oder Aufenthaltsflächen, die angrenzenden Quartiere wenden sich von der Strasse ab. Auch auf der Schwimmbadstrasse grenzen sich die Nutzungen durch Hecken oder Mauern stark von der Strasse ab, was den Autoverkehr zu höheren Geschwindigkeiten verleitet. Dadurch wird das Queren der Strasse als gefährlich wahrgenommen, was das Quartier zusätzlich trennt. Der angrenzende Knoten Seminar-/Schönau-/Schwimmbadstrasse wirkt überdimensioniert und das Linksabbiegen aus den Gemeindestrassen auf die Kantonsstrasse ist in diesem Bereich schwierig.



Die Landstrasse weist viele publikumsorientierte Nutzungen auf und ist belebt. Es gibt regelmässig Querungsstellen. Das Velo wird im Mischverkehr geführt, was insbesondere im zentralen Bereich zu Konflikten mit der Längsparkplätzen führt. Deshalb weichen viele Velofahrende auf parallele Achsen aus.



Im östlichen Abschnitt ist der Strassenraum der Landstrasse stark begrünt. Trotz dieser Qualitäten trennt die Strasse das Quartier, die angrenzenden Nutzungen sind strassenabgewandt ausgerichtet.



Die für das Auto zur Verfügung stehende Verkehrsfläche ist im mittleren Abschnitt der Landstrasse durch die zahlreichen Längsparkplätze sehr breit. Parkierungsmäner führen zu Konflikten mit Velofahrenden und anderen Autofahrenden. Dies und die fehlende Veloinfrastruktur führen dazu, dass Teile des Veloverkehrs auf Parallelachsen ausweichen.



Auf mehreren Abschnitten liegen oberirdische Querungen für den Fussverkehr mehr als 300m weit auseinander. Dies betrifft die Seminarstrasse im Bereich der Kreuzung Altenburgstr. / Pfisterstrasse sowie den östlichen Teil der Landstrasse im Gebiet Maiächer. Beim Bahnhof Wettingen fehlt eine oberirdische Querung der Schwimmbadstrasse im Bereich der Bushaltestellen Wettingen Bahnhof (Linie 4) und Kloster (Linien 4, 8, 12).



An vier Orten entlang der Landstrasse ereignen sich überdurchschnittlich viele Unfälle, bei welchen Personen zu Schaden kommen. Diese befinden sich an den vielbefahrenen Kreiseln und Knoten. Am Kreisel Staffelstrasse wurden diverse Einbiegeunfälle registriert, wobei bei den meisten Unfällen Velofahrende beteiligt waren. Beim Kreisel Dorf- / Alb. Zwyszigstrasse sind neben Velofahrenden auch oft Zufussgehende involviert. Am Knoten Märzengasse / Jurastrasse ist der östliche Fussgängerstreifen oft von Unfällen betroffen. Die vierte Unfallhäufung befindet sich zwischen den beiden Kreiseln Staffelstrasse und Dorf- / Alb. Zwyszigstr. auf Höhe Hofweg. Abseits der Landstrasse häufen sich zudem am Kreisel Zentalstrasse / Alb. Zwyszigstrasse Unfälle, wobei hier vorwiegend Autofahrende zu Schaden kommen.



Die Schwimmbadstrasse dient auch als Zubringer zum A1-Anschluss Neuenhof aus Richtung Ennetbaden (bzw. Höhtal und Siggenthal). Die grossen Knotenflächen verstärken die verkehrsorientierte Erscheinung.



Die Alberich Zwyszigstrasse verbindet das Zentrum mit dem Bahnhof Wettingen und dem Autobahnanschluss Neuenhof. Sie ist für den MIV, ÖV und Fuss-/Veloverkehr gleichermassen von Bedeutung. (Quelle Foto: Google Streetview)



Im Rahmen des Verkehrsmanagements Baden-Wettingen wird der MIV auf der Landstrasse am östlichen Ortseingang sowie an der Kreuzung Furtal- / Landstrasse von Otelfingen und Würenlos her dosiert, der zufahrende Verkehr wird dadurch zu den Hauptverkehrszeiten zurückgehalten. Der Zufluss von den A1-Anschlüssen her kann nicht dosiert werden (Vorgabe Bund). Da der Verkehrsfluss auf der A1 zwischen den Anschlüssen Wettingen-Ost und Neuenhof heute

einigermaßen stabil ist, verlassen dennoch wenige Autos frühzeitig die A1 in Wettingen-Ost, um durch Wettingen auszuweichen. Es ist offen, ob sich diese Situation mit der Eröffnung der 3. Röhre am Gubrist verändert. Trotz des grundsätzlich funktionierenden Verkehrsmanagements kommt es auch innerhalb von Wettingen zu Verkehrsüberlastungen. Diese treten insbesondere entlang der Landstrasse auf, vor allem Richtung Brückenkopf Ost. Diese Überlastungen beeinträchtigen auch den Fuss- und Veloverkehr und führen zu Immissionen für die angrenzenden Liegenschaften.



Am Abend ist der Knoten Brückenkopf Ost überlastet. Um diesen Engpass zu umfahren, weichen Autofahrende auf die Scharthenstrasse aus (vgl. unten), so dass auch der Knoten Scharthen- / Wettingerstrasse überlastet wird. Dies führt zu Rückstaus auf den für Wettingen wichtigen Achsen Scharthen-, Land- und Seminarstrasse. Neben negativen Auswirkungen für die Anwohner senken diese Staus auch die Erreichbarkeit von Wettingen mit dem Auto von und nach Baden.



Der Bahnhof Wettingen bietet ein gutes ÖV-Angebot in Richtung Baden, Brugg, Zürich und Furttal. Der Bahnhof ist im Agglomerationsprogramm Aargau-Ost 4G als multimodale Drehscheibe für den Regionalverkehr kategorisiert und soll somit eine wichtige Umsteigefunktion zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln (ÖV / MIV / Velo / Fussverkehr) wahrnehmen. Die Anbindung des Bahnhofs an den Busverkehr kann noch verbessert werden. Insbesondere hält die Linie 8 heute nicht direkt am Bahnhof und für Ortsunkundige sind die Umsteigebeziehungen teilweise unklar.



Das Liniennetz des Busverkehrs in Wettingen ist dicht und die Anbindung Richtung Baden ist sehr gut. Busse verkehren primär auf den Hauptachsen Richtung Baden (Landstrasse und Seminar- / Schwimmbadstrasse). Die Querbeziehungen in Nord-Süd-Richtung sind weniger stark ausgeprägt, es fehlen direkte Busverbindungen aus den Quartieren Maiächer im Osten und beidseits der Landstrasse westlich der Staffelstrasse zum Bahnhof Wettingen.

In Richtung Baden wird der Busverkehr auf der Wettingerstrasse (Verlängerung Landstrasse) vor dem Knoten Brückenkopf Ost auf einer Busspur am Stau vorbeigeleitet. Auf der Seminarstrasse fehlt hingegen eine solche Busspur, insbesondere in der Abendspitzenstunde bleibt der Bus im Stau vor dem Brückenkopf Ost stecken. Dagegen führt am östlichen Ortseingang eine Busspur an der Dosierungsanlage vorbei. Die bestehenden Bevorzugungsmassnahmen reichen während der Hauptverkehrszeiten jedoch nicht immer aus und der Bus steht teilweise auf der Landstrasse im Stau.



Ist (wie oben beschrieben) der Brückenkopf Ost überlastet, wird die Scharthenstrasse (sowie auf sie zuführende Strassen wie die Alberich-Zwyszig-Strasse oder die Märzengasse) von Durchgangsverkehr aus Richtung Furttalkreuzung sowie von quartierfremdem Verkehr aus den südlichen Quartieren als Ausweichroute genutzt. Da der Bahnhof Wettingen nicht direkt an die Kantonsstrassen angeschlossen ist, dient die kommunale Etzelstrasse als wichtige Erschliessung für den MIV und Bus. Dabei muss am Knoten Etzel-/Alberich Zwyszigstrasse nach links abgebogen werden, was bei hoher Verkehrsbelastung schwierig ist. Vom Bahnhof Richtung Neuenhof wird deshalb teilweise über die Schwyzerstrasse gefahren (Ausweichverkehr durch Quartier), da dann an allen Knoten nach rechts abgebogen werden kann, was einfacher möglich ist.



Die Scharthenstrasse verläuft lägerntseitig parallel zur Landstrasse und wird deshalb oft (unerwünscht) als Ausweichroute genutzt, um Staus am Brückenkopf Ost, auf der Landstrasse und auf der A1 zu umfahren.



Am Bahnhof Wettingen kann auf diverse Buslinien umgestiegen werden, er bildet ein wichtiges Eingangstor für die Gemeinde. Die verschiedenen Abfahrtsorte der Busse sind aber nicht immer klar.



Im südlichen Ortsteil verlaufen attraktive Velorouten, welche Wettingen gut mit Baden, Würenlos und Neuenhof verbinden. Attraktive Verbindungen für den Veloverkehr befinden sich zudem auf den parallel zu den Hauptachsen verlaufenden Strassen (z.B. auf der Zentralstrasse, allerdings ohne direkte Weiterführung zum Brückenkopf Ost bzw. nach Baden). Auf der Landstrasse fehlt dagegen grösstenteils eine sichere Veloinfrastruktur. Die hohe Verkehrsbelastung sowie die Längsparkierung schmälern die Attraktivität dieser direkten Achsen in Richtung Baden für den Veloverkehr. Zufussgehende und Velofahrende können die verschiedenen Kantonsstrassen abschnittsweise nicht sicher queren oder in Gemeindestrassen abbiegen, die Strassen wirken trennend innerhalb der Gemeinde. Die Limmat kann dagegen vom Fuss- und Veloverkehr dank mehrerer Brücken und Stege gut gequert werden.



Die Gemeinde hat mehrere Entwicklungsgebiete definiert, auf welchen die bauliche Entwicklung primär stattfinden soll. Im Fokus der nächsten 10-15 Jahre steht die Innenentwicklung insbesondere entlang der Landstrasse und um den Bahnhof. Für die gesamte Landstrasse gibt es ein Betriebs- und Gestaltungskonzept, welches neben einer gestalterischen Aufwertung auch eine städtebauliche Verdichtung beidseits der Strasse vorsieht. Damit soll ihr Charakter als abwechslungsreicher Wohn-, Arbeits- und Einkaufsstandort gestärkt werden. Schliesslich soll das Bahnhofsumfeld mit einer attraktiven, durchmischten Nutzung entwickelt werden.



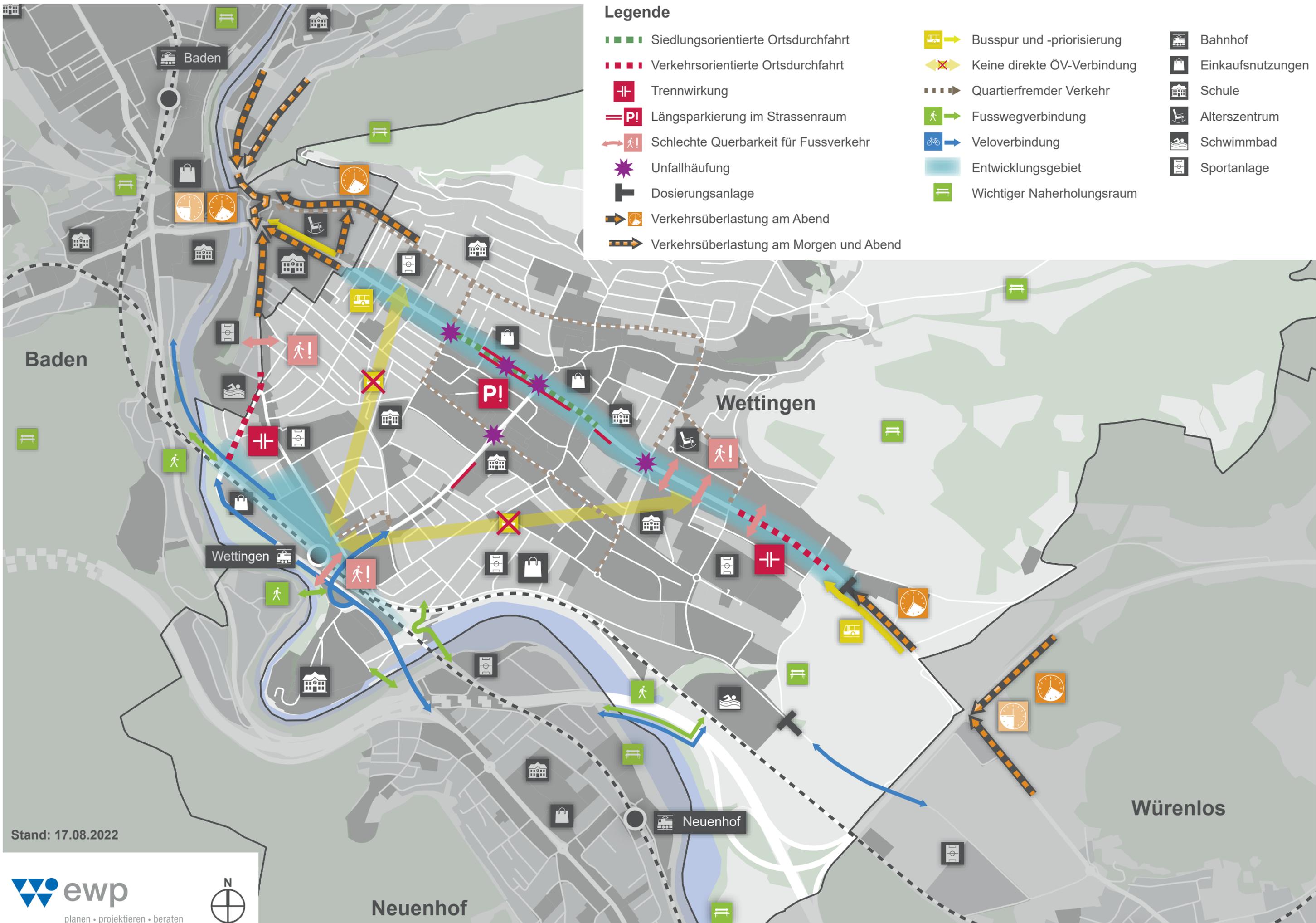
Wettingen ist von zahlreichen attraktiven Naherholungsgebieten umgeben, sowohl auf und zwischen den angrenzenden Hügelzügen (Lägernt und Sulperg mit Eigital) als auch entlang der Limmat. Östlich der Gemeinde verläuft zudem die Landschaftsspanne Sulperg-Rüsler. Durch ein dichtes Wegnetz abseits der Kantonsstrassen sind diese Gebiete meist gut und sicher erreichbar. Zudem sind auch verschiedene Quartiere gut durchgrünt («Gartenstadt»).

Legende

- Siedlungsorientierte Ortsdurchfahrt
- Verkehrsorientierte Ortsdurchfahrt
- Trennwirkung
- Längsparkierung im Strassenraum
- Schlechte Querbarkeit für Fussverkehr
- Unfallhäufung
- Dosierungsanlage
- Verkehrsüberlastung am Abend
- Verkehrsüberlastung am Morgen und Abend

- Busspur und -priorisierung
- Keine direkte ÖV-Verbindung
- Quartierfremder Verkehr
- Fusswegverbindung
- Veloverbindung
- Entwicklungsgebiet
- Wichtiger Naherholungsraum

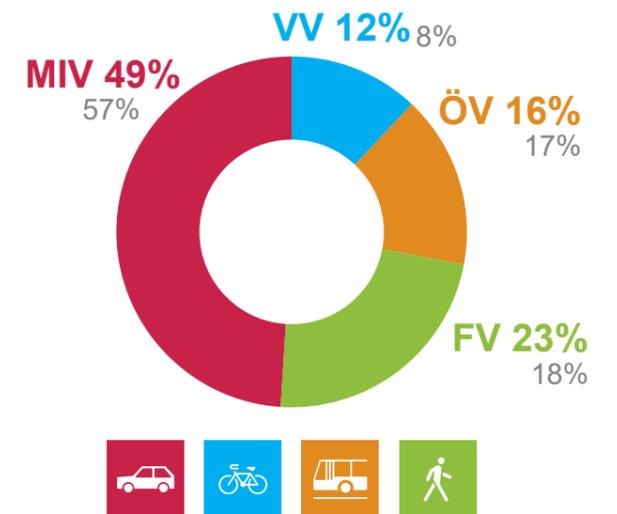
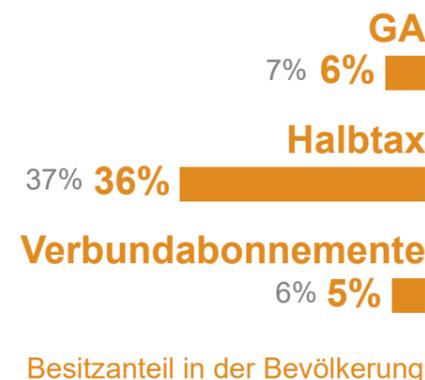
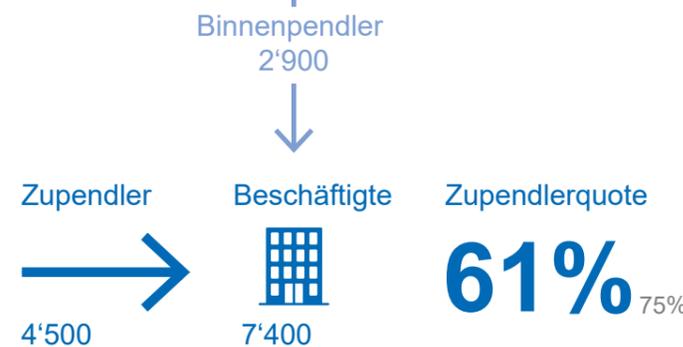
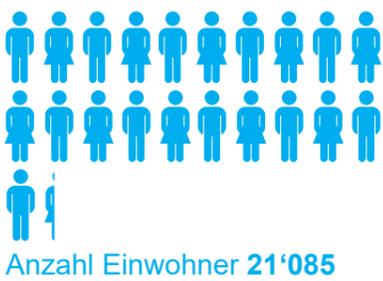
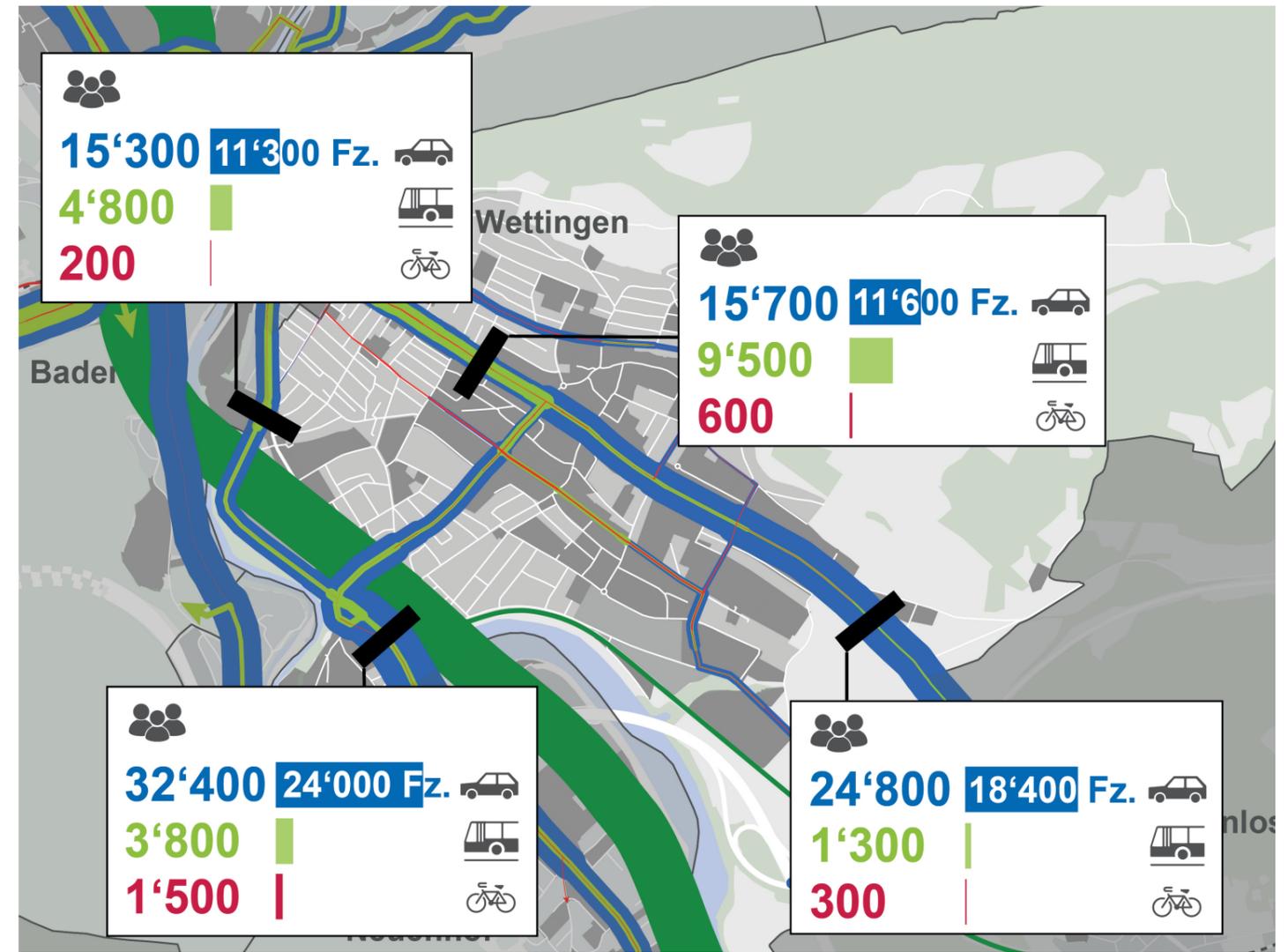
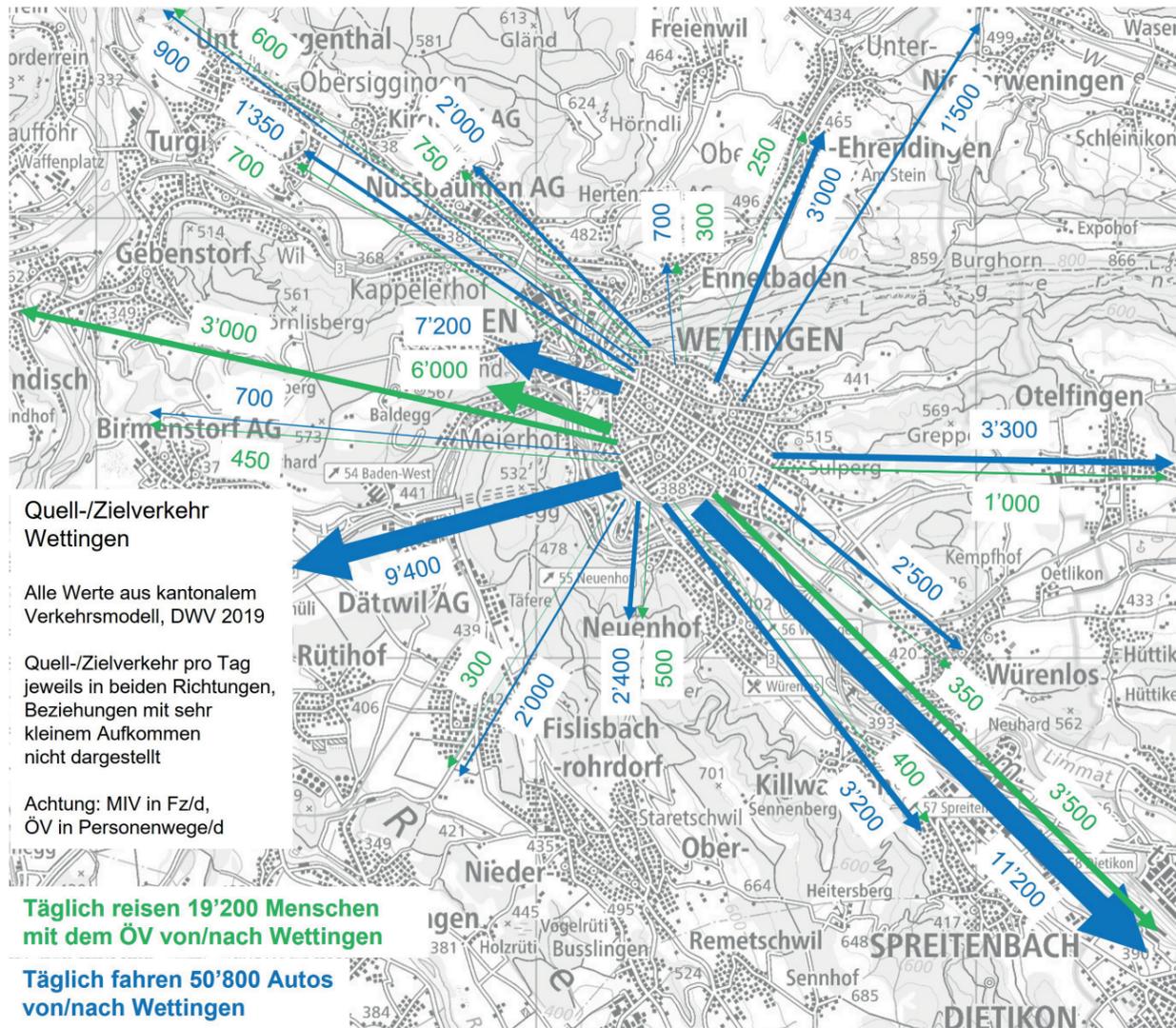
- Bahnhof
- Einkaufsnutzungen
- Schule
- Alterszentrum
- Schwimmbad
- Sportanlage



Stand: 17.08.2022



Neuenhof



Anzahl Arbeitsplätze (VZÄ) **6'088**

Vergleichswerte Region (graue Werte)

Analysekarte



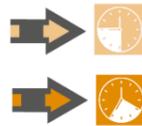
Unfallhäufungen

Karteneinträge basierend auf Angaben aus der Verkehrsunfallstatistik 2021, Strassenverkehrs-unfälle 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).