

# MOBILITÄT

Gesamtverkehrskonzept  
Raum Baden und Umgebung:  
Lagebeurteilung und Ziele

Departement  
Bau, Verkehr und Umwelt



BadenRegio



zurzibiet

**Herausgeber**

Departement Bau, Verkehr und Umwelt  
Abteilung Verkehr  
5001 Aarau  
[www.ag.ch](http://www.ag.ch)

**Gestaltung**

EBP Schweiz AG, Zürich

**Text und Grafiken**

movaplan Mobilitätsstrategien GmbH, Baden  
ewp AG, Zürich  
SKK Landschaftsarchitekten AG, Wettingen

**Copyright**

© Mai 2023 Kanton Aargau

# Inhalt

<b>1</b>	<b>Einleitung</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Wie entsteht der Verkehr im Raum Baden?</b>	<b>5</b>
2.1	Dichter urbaner Raum mit wenig Platz	5
2.2	Wo die Menschen in der Region wohnen und arbeiten	6
2.3	Bedeutung des Einkaufs- und Freizeitverkehrs	7
2.4	Wie bewegen sich die Menschen innerhalb der Region?	8
2.5	Woher kommt der übrige Verkehr?	9
2.6	Bestätigung durch Nummernschilderhebung	10
<b>3</b>	<b>Welche Folgen hat der Verkehr im Raum Baden?</b>	<b>11</b>
3.1	Wie viel Verkehr ist auf ausgewählten Strassen unterwegs?	11
3.2	Wie wirkt sich der Verkehr auf die Ortsdurchfahrten aus?	13
3.3	Wie sind Ortsdurchfahrten gestaltet?	14
<b>4</b>	<b>Wie verändert sich die Verkehrssituation bis 2040?</b>	<b>16</b>
4.1	Von welchem Wachstum gehen wir aus?	16
4.2	Wie verändert sich die Auslastung der Busse?	17
4.3	Wie verändert sich die Auslastung der Strassen?	18
<b>5</b>	<b>Welche Schlüsse ziehen wir für das GVK?</b>	<b>20</b>
<b>6</b>	<b>Welche Ziele wollen wir mit dem GVK erreichen?</b>	<b>21</b>
6.1	Wie ist das Zielsystem aufgebaut?	21
6.2	Die 7 Ziele und ihre Erfolgskriterien	22
<b>Anhang 1: Bestandsaufnahmen in vier Teilräumen</b>		<b>32</b>
	Bestandsaufnahme Teilraum West	32
	Bestandsaufnahme Teilraum Nord	34
	Bestandsaufnahme Teilraum Mitte	36
	Bestandsaufnahme Teilraum Ost	38
<b>Anhang 2: Prognostizierte Verkehrsmengen 2040 auf ausgewählten Strassenabschnitten</b>		<b>40</b>
	Verkehrswachstum unter 2'000 Fahrzeuge / Tag	40
	Verkehrswachstum unter 3'000 Fahrzeuge / Tag	41
	Verkehrswachstum unter 3'500 Fahrzeuge / Tag	42
	Verkehrswachstum über 3'500 Fahrzeuge / Tag	43

# 1 Einleitung

Das Gesamtverkehrskonzept (GVK) Raum Baden und Umgebung wurde im Jahr 2022 gestartet. Die vorliegende Broschüre fasst die Erkenntnisse der beiden ersten Planungsschritte zusammen: Die Lagebeurteilung stützt sich auf Interviews mit Gemeindebehörden, beschreibt die heutige verkehrliche Situation im Raum Baden und Umgebung und schätzt ein, wie sich diese mit dem erwarteten Wachstum verändert. Die Ziele beschreiben die bis 2040 angestrebte Situation, wobei für die Beurteilung der Zielerreichung Erfolgskriterien definiert wurden.

Die Inhalte wurden im Rahmen eines breit angelegten Partizipationsprozesses an drei Sitzungen mit der Begleitgruppe und an zwei Mobilitätskonferenzen inkl. ePartizipation mit Vertreterinnen und Vertretern aus der Region diskutiert und aufgrund der Rückmeldungen bereinigt. Die Behördendelegation als strategisches Führungsgremium des GVK hat der Lagebeurteilung und den Zielen inklusive Erfolgskriterien gemäss vorliegender Broschüre Ende März 2023 zugestimmt.

Die Ziele inklusive Erfolgskriterien und die Lagebeurteilung wurden danach den zehn in der Behördendelegation des GVK vertretenen Gemeinde- und Stadträten zum Beschluss vorgelegt, die vorliegende Broschüre diene ihnen als Entscheidungsgrundlage. Nach deren Beschlüssen hat die Behördendelegation die Lagebeurteilung sowie die Ziele und die Erfolgskriterien am 30. Mai 2023 definitiv beschlossen. Damit wurden die beiden Planungsschritte formell

abgeschlossen und die Inhalte dienen als Basis für die weiteren Planungsschritte.

## 2 Wie entsteht der Verkehr im Raum Baden?

### 2.1 Dichter urbaner Raum mit wenig Platz

Der Raum Baden und Umgebung ist geprägt durch markante Hügelläufe und die dazwischen fließende Limmat. Schmale Talachsen laufen aus allen Richtungen in der engen Klus von Baden zusammen. Das Wettingerfeld bildet eine Ausnahme als einzige grössere Ebene der Region.

Auf diesem engen Raum konzentrieren sich die Siedlungsgebiete sowie die Verkehrsinfrastrukturen. In der Regel reicht der Raum nur für ein bis zwei Strassenzüge pro Talachse – die Kantonsstrassen. Eine Ausnahme bildet das Wettingerfeld mit einem schachbrettartigen Strassennetz.

Auf diesen Kantonsstrassen musste schon immer der gesamte Verkehr der Region bewältigt werden. Auch heute teilen sich der motorisierte Individualverkehr (MIV) und der Busverkehr diese Strassenräume. Wo durchgehende Routen abseits der Kantonsstrassen fehlen, kommt das Velo noch dazu, innerorts auch der Fussverkehr. Der Vorteil dieses begrenzten Netzes ist, dass es kaum Schleichverkehr auf Nebenstrassen gibt. Im Gegenzug sind die Belastungen über alle Verkehrsmittel auf diesen Strassen sehr hoch. Im südlichen Bereich kann die Autobahn teilweise entlasten, solange sie selbst nicht überlastet ist.

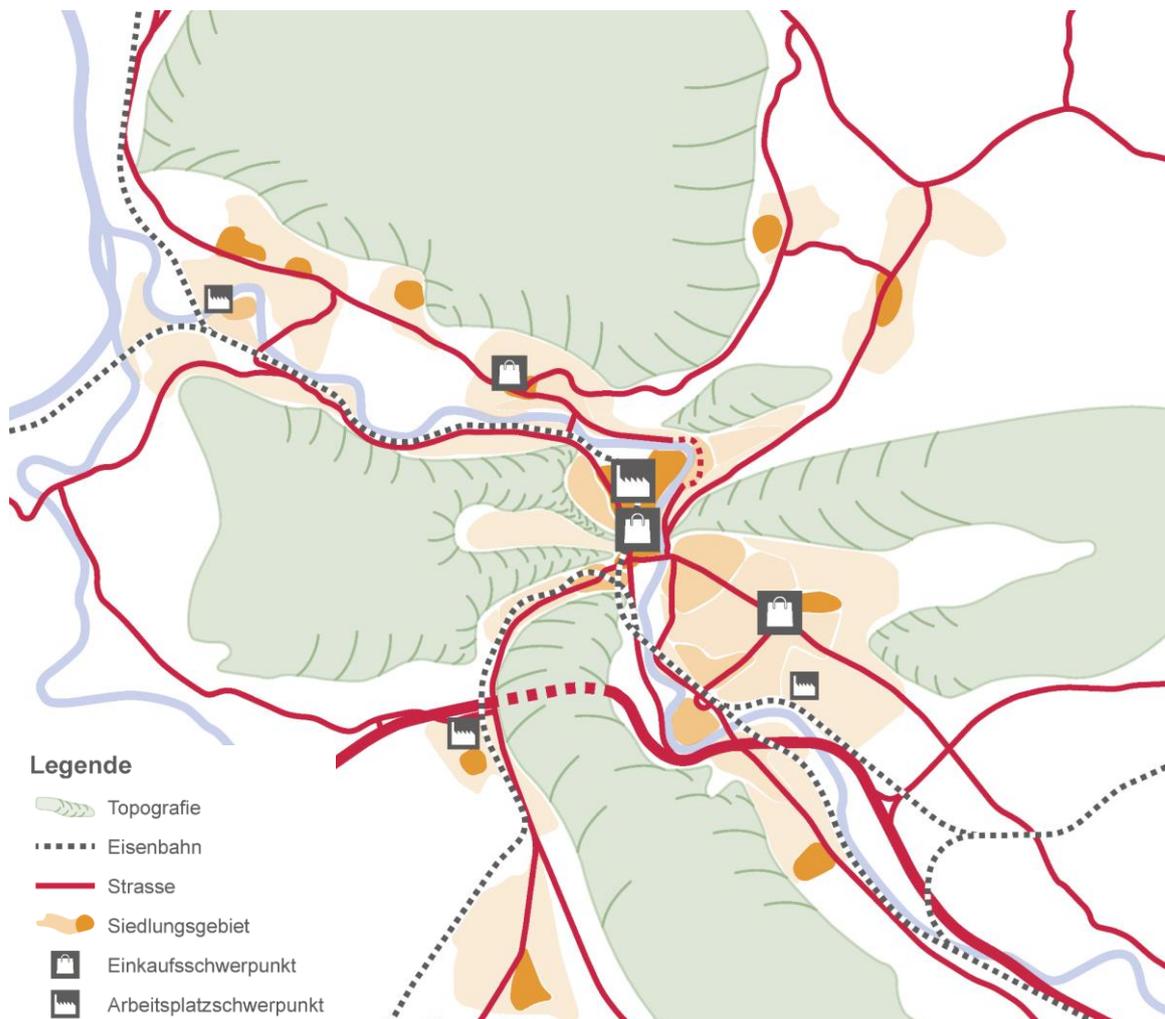


Abbildung 1: Räumliche Struktur des Raums Baden und Umgebung mit wichtigen Einkaufs- und Arbeitsplatzschwerpunkten

## 2.2 Wo die Menschen in der Region wohnen und arbeiten

In der gesamten Region Baden und Umgebung wohnen 80'000 Menschen und arbeiten 42'000 Beschäftigte.

Klares Zentrum der Region ist die Stadt Baden, insbesondere hinsichtlich Arbeitsplätze: Beinahe jeder zweite Arbeitsplatz liegt in der Stadt Baden. Jeden Tag pendeln deshalb viele Erwerbstätige aus der ganzen Region und darüber hinaus nach Baden.

Das Diagramm zeigt die Verteilung der Bevölkerung sowie der Beschäftigten auf die zehn Gemeinden der Region.

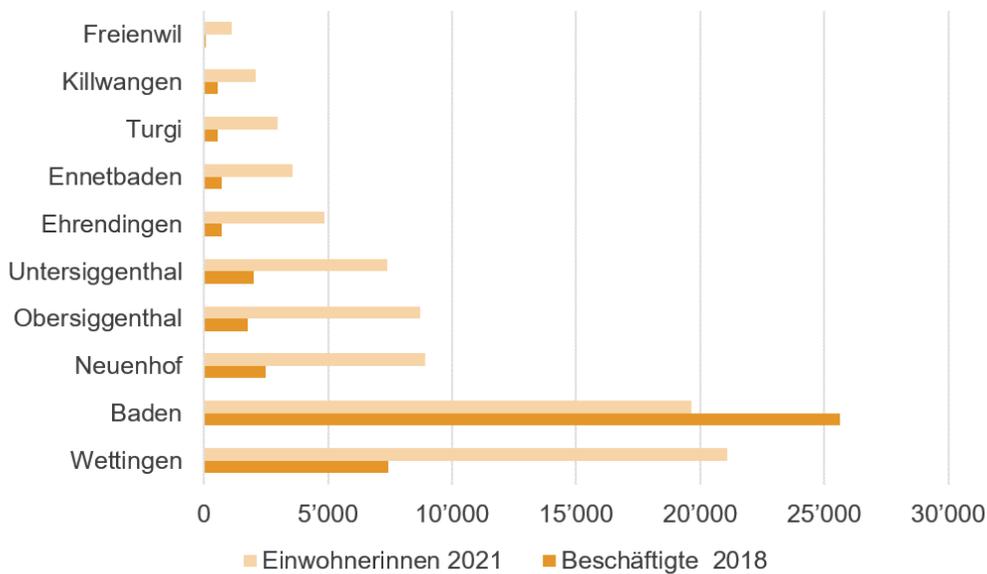


Abbildung 2: Verteilung der Bevölkerung (Stand 2021) sowie der Beschäftigten (Stand 2018) auf die zehn Gemeinden im Raum Baden und Umgebung

## 2.3 Bedeutung des Einkaufs- und Freizeitverkehrs

Neben dem Arbeitspendlerverkehr beeinflusst auch der Freizeit- und Einkaufs(Auto-)verkehr die regionale Verkehrssituation erheblich, zumal er teilweise mit der Abendspitze des Arbeitspendlerverkehrs zusammenfällt. Zählt man die täglichen Ein- und Ausfahrten der 12 grössten öffentlich zugänglichen Parkhäuser in der Innenstadt von Baden (ohne Strassenrandparkplätze und kleinere Parkhäuser) zusammen, so verursacht dieser Verkehr rund einen Viertel des Autoverkehrsaufkommens der Innenstadt von Baden und einen beinahe gleich hohen Anteil der Verkehrsbelastung auf der Bruggerstrasse.

Auch in anderen Teilräumen in Wettingen (Landstrasse, Tägipark, Tägerhard), Obersiggenthal (Markthof Nussbaumen) oder Ehrendingen (Dorfstrasse) trägt der Einkaufs- und Freizeitverkehr einen erheblichen Anteil zum Verkehrsaufkommen auf dem angrenzenden Strassennetz bei, auch wenn die absoluten Mengen deutlich tiefer als in Baden liegen.



Abbildung 3: Tägliches Verkehrsaufkommen der grössten Parkhäuser in Baden und resultierender Verkehr auf Bruggerstrasse

## 2.4 Wie bewegen sich die Menschen innerhalb der Region?

Die Bedeutung von Baden zeigt sich auch in den Verkehrsbeziehungen. Die Grafik zeigt, wie viele Menschen (Pfeildicke) sich innerhalb der Region wohin bewegen (Pfeilrichtung) und wie viele davon mit dem Auto unterwegs sind (Pfeilfarbe). Dazu wurde die Region in vier Teilräume unterteilt.

Der Verkehr mit Start und Ziel im gleichen Raum wird Binnenverkehr genannt. Besonders viele Menschen bewegen sich dabei innerhalb der Teilräume Mitte (Stadt Baden) und Ost (Killwangen, Neuenhof und Wettingen) sowie dazwischen. Rund die Hälfte nutzt dafür den öV oder das Velo.

Vom Siggenthal bewegen sich mehr Menschen nach Baden als innerhalb des Teilraums West selbst. Dabei nutzen sie zu mehr als zwei Dritteln das Auto, auch für Wege in den Teilraum Ost.

Der Binnenverkehr innerhalb des Teilraums Nord ist sehr gering. Der Grund dafür ist, dass die drei Gemeinden Ehrendingen, Ennetbaden und Freienwil vor allem als Wohnorte beliebt sind und über vergleichsweise wenig Arbeitsplätze oder Einkaufs- und Freizeiteinrichtungen verfügen. Viele Wege führen deshalb nach Baden (häufig mit Velo oder öV) oder in die anderen beiden Teilräume (grösstenteils mit dem Auto).

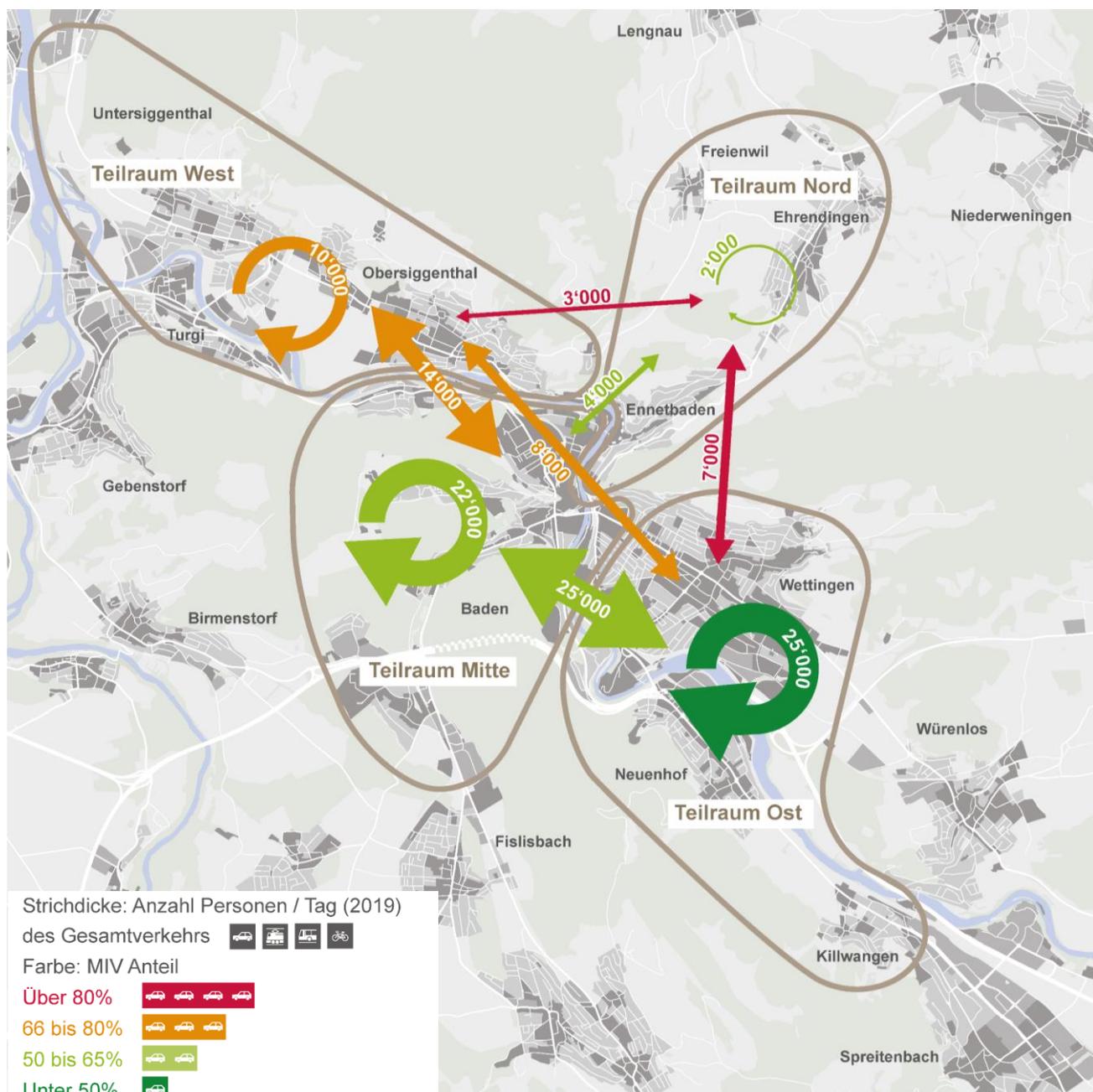


Abbildung 4: Regionaler Binnenverkehr: Tägliche Verkehrsbeziehungen innerhalb und zwischen den vier Teilräumen mit MIV-Anteil (durchschnittlicher Werktagsverkehr (DWV) 2019)

## 2.5 Woher kommt der übrige Verkehr?

Aufgrund der wirtschaftlichen Bedeutung und der Nähe zu Zürich verkehren viele Menschen in die oder aus der Region Baden. Dieser Verkehr wird Quell-/Zielverkehr genannt. Dabei haben die verschiedenen Räume ausserhalb der Region für die vier Teilräume eine jeweils andere Bedeutung.

Das Siggenthal ist eng mit dem Raum Brugg verflochten, während für den Teilraum Nord das Surb- und Wehntal wichtig sind. Der Teilraum Ost ist stark Richtung Limmattal und Zürich orientiert, diese Beziehung ist sogar grösser als diejenige nach Baden. Einzig die Stadt Baden hat zu allen Aussenräumen wichtige Beziehungen. Als Arbeitsplatzstandort zieht sie viele Menschen aus dem Mittelland, dem Raum Brugg, Rohrdorferberg/Reusstal und vom Unteren Aaretal an. Andererseits pendeln viele Erwerbstätige zwischen der Stadt Baden und der Agglomeration Zürich.

Die längeren Beziehungen werden häufiger mit dem Auto zurückgelegt als im Binnerverkehr. Nur für die Wege entlang der Bahnlinien (Richtung Zürich und Brugg) liegt der Anteil des öV bei mehr als 20%.

Zudem gibt es Menschen, welche die Region Baden und Umgebung durchqueren (genannt Durchgangsverkehr). Auch die grössten dieser Beziehungen sind aber im Vergleich zum Quell-/Zielverkehr klein. Zwischen Unterem Aaretal (inklusive Süddeutschland) und dem Grossraum Zürich fahren in beiden Richtungen zusammen nur 4'000 Personen pro Tag durch den Raum Baden und Umgebung, dabei weniger als die Hälfte im Auto (MIV).

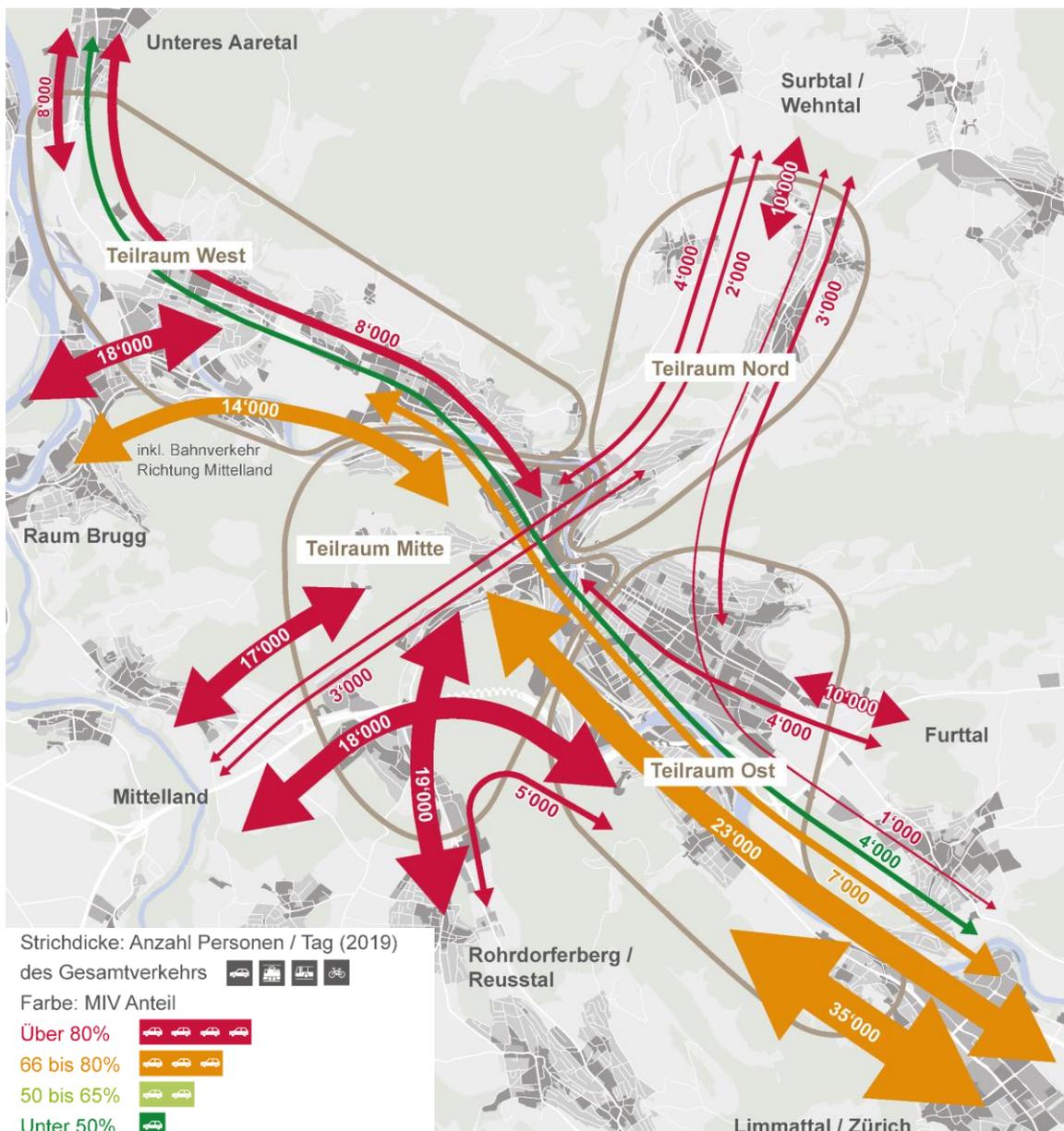


Abbildung 5: Regionaler Quell-/Ziel- und Durchgangsverkehr: Tägliche Verkehrsbeziehungen mit MIV-Anteil (DWV 2019)

## 2.6 Bestätigung durch Nummernschilderhebung

In der Region Ostaargau werden mit dem regionalen Gesamtverkehrskonzept in verschiedenen Teilprojekten Veränderungen im Verkehrssystem ausgelöst. Für die Entwicklung der zukünftigen Mobilitätsinfrastruktur braucht es fundierte und aktualisierte Kenntnisse über die Verkehrsströme. Um die bisherigen Untersuchungen zu stützen, hat das Departement Bau, Verkehr und Umwelt (BVU) im Ostaargau Ende Oktober 2022 an sieben Folgetagen eine Verkehrserhebung durchgeführt. Bei dieser Erhebung wurden mithilfe von Kameras die Nummernschilder der motorisierten Fahrzeuge anonymisiert erfasst. Damit können unter anderem die Verkehrsmengen, die Aufteilung in Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehr, die Verkehrsströme von A nach B sowie die grobe Routenwahl ermittelt werden. Die nun erhobenen Daten bestätigen die bisherigen Annahmen für die Mobilitätsplanungen im Raum Ostaargau.

Von allen erfassten Fahrten im Ostaargau haben 92 % des Gesamtverkehrs und 80 % des Strassengüterverkehrs Start oder Ziel ihrer Fahrt innerhalb des Raums. Nur 8 % des Gesamtverkehrs und 20 % des Strassengüterverkehrs sind Transitverkehr.

Den Raum Baden und Umgebung durchqueren 12 % des Gesamtverkehrs und 32 % des Strassengüterverkehrs. Der grösste Teil dieses Durchgangsverkehrs entfällt auf die Beziehungen zwischen dem Unteren Aaretal bzw. dem westlichen Siggenthal und dem Surbtal einerseits und dem Autobahnanschluss Neuenhof andererseits. Auch innerhalb des kleineren Teilraums Baden und Umgebung dominiert klar der Quell-/Zielverkehr. Die Verkehrsströme für den Gesamtverkehr sind in untenstehender Abbildung dargestellt. Die gegenüber den vorangehenden Verkehrsstromanalysen (Kap. 2.5) etwas stärkeren Durchgangsverkehrsströme ergeben sich aus dem engeren Perimeter der Nummernschilderhebung (Untersiggenthal, Turgi, Ehrendingen und Freienwil ausserhalb des Nummernschild-Messkordons).

Die Ergebnisse bilden die Grundlage für das Gesamtverkehrskonzept Raum Baden und Umgebung sowie für die Planungen im Raum Brugg-Windisch und im Unteren Aaretal. Die detaillierten Ergebnisse der Nummernschilderhebung sind auf der [kantonalen Website](#) zu finden.

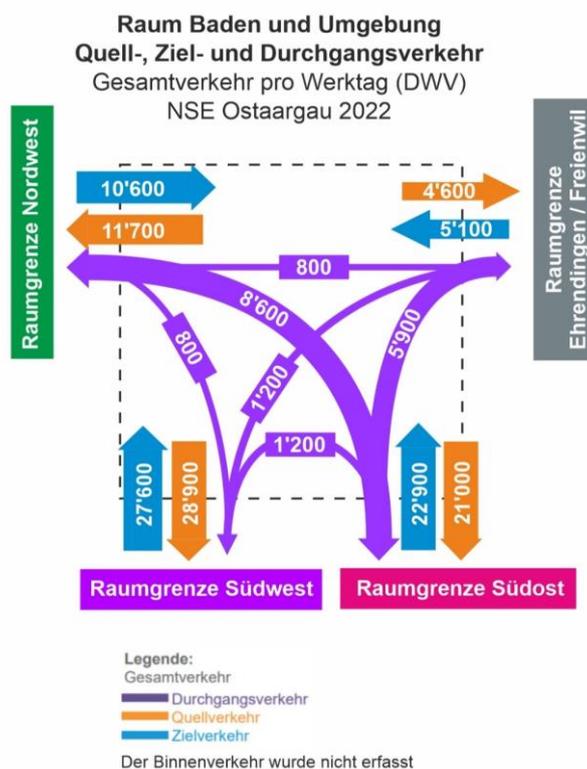
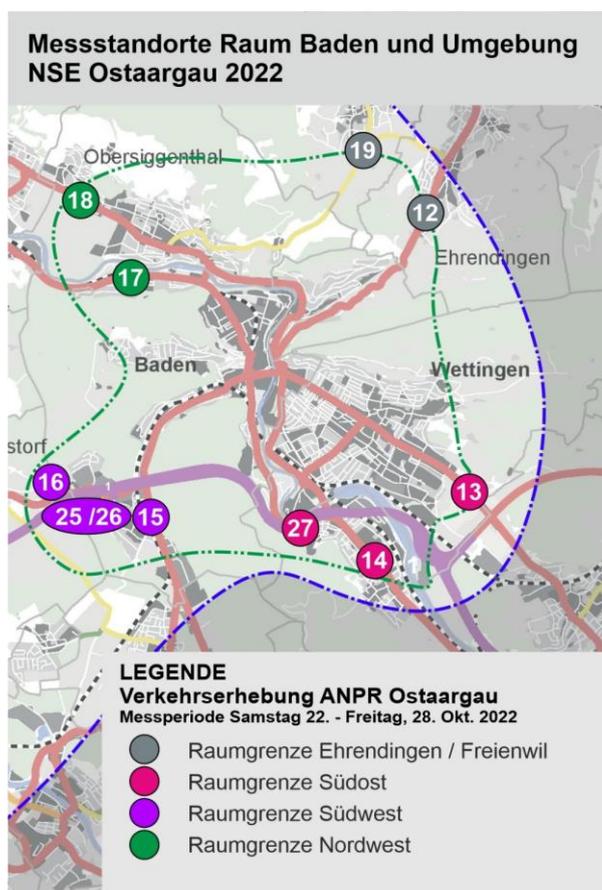


Abbildung 6: Nummernschilderhebung 2022: Tägliche Verkehrsbeziehungen des motorisierten Verkehrs (Auto- und Schwerverkehr, DWV 2022)

# 3 Welche Folgen hat der Verkehr im Raum Baden?

## 3.1 Wie viel Verkehr ist auf ausgewählten Strassen unterwegs?

Alle Wegebeziehungen von Menschen, sei es mit dem Auto, dem öV oder dem Velo, führen in der Summe zu dem, was wir auf der Strasse sehen – dem Verkehr. Die Grafiken auf der nachfolgenden Seite zeigen für ausgewählte Kantonsstrassen in der Region, wie viele Menschen mit welchem Verkehrsmittel pro Tag unterwegs sind. Der vollständige Belastungsplan für den heutigen Zustand (2019) ist auf der [kantonalen Website](#) ersichtlich.

Besonders viele Menschen bewegen sich jeden Werktag (Mo-Fr) über die Hochbrücke (47'300) und die Mellingerstrasse (46'600) in Baden sowie auf der Landstrasse in Nussbaumen (37'000). Der Anteil an Menschen im Bus ist dabei auf der Hochbrücke (40 %) und der Mellingerstrasse (30 %) deutlich höher als auf der Landstrasse in Nussbaumen (15 %). Deshalb fahren auf der Landstrasse in Nussbaumen täglich mehr Autos als auf den anderen beiden Strassen, obwohl insgesamt weniger Menschen unterwegs sind.

Auf der Zürcherstrasse in Neuenhof und auf der Landstrasse in Wettingen sind mit je knapp 26'000 Menschen pro Werktag rund ein Drittel weniger Menschen unterwegs als in Nussbaumen. Im Vergleich zu den beiden Strassenabschnitten in Baden sind es sogar rund 45 % weniger. Weil auf der Landstrasse in Wettingen 35 % der Menschen mit dem öV unterwegs sind, ist die Anzahl Autos dort von allen ausgewählten Strassen am tiefsten. Auf der Zürcherstrasse in Neuenhof und auf der Landstrasse in Ehrendingen (täglich 22'300 Menschen) sind dagegen nur je 15 % aller Menschen auf der Strasse mit dem Bus unterwegs, entsprechend verkehren dort gemessen an der Anzahl Menschen relativ viele Autos.

Mit dem Velo sind auf allen ausgewählten Strassen markant weniger Menschen unterwegs als mit dem Auto oder im öV. An verschiedenen Stellen können Velofahrende über parallel verlaufende Gemeindestrassen fahren (z.B. Zentralstrasse Wettingen) und sind deshalb bei dieser Betrachtung nicht enthalten. Jedoch ist selbst dort, wo das nicht möglich ist (z.B. Hochbrücke), der Anteil des Veloverkehrs sehr gering.

Zusammen mit kommunalen Vertreterinnen und Vertretern aus Politik und Verwaltung wurde für jede der 10 Gemeinden im Perimeter ein Augenschein vor Ort durchgeführt und ein Gemeindeporträt erstellt. Dieses stellt die verkehrlichen Herausforderungen im Umfeld der Kantonsstrassen einheitlich dar und wurde mit statistischen Daten angereichert. Die detaillierten Porträts sind auf der [kantonalen Website](#) verfügbar, eine Zusammenfassung, aufgeteilt auf die vier Teilräume, ist im Anhang 1 enthalten.

### Hochbrücke Baden



### Mellingerstrasse Baden



### Landstrasse Nussbaumen



### Zürcherstrasse Neuenhof



### Landstrasse Wettingen



### Landstrasse Ehrendingen



**Lesebeispiel:**

Auf der Hochbrücke in Baden waren 2019 an einem durchschnittlichen Werktag 26'700 Menschen im Auto unterwegs. Das entspricht 19'800 Autos. 18'600 Menschen überquerten die Hochbrücke in einem Bus, 2'000 auf einem Velo. Total überquerten also 47'300 Menschen pro Werktag die Brücke im Auto, Bus oder Velo, davon 56 % mit dem Auto. Der Fussverkehr sowie der Schwerverkehr sind in diesen Zahlen nicht enthalten.

## 3.2 Wie wirkt sich der Verkehr auf die Ortsdurchfahrten aus?

Das beschriebene Verkehrsaufkommen beeinflusst das Erscheinungsbild und die Wahrnehmung der Ortsdurchfahrten und deren Umfeld. Bei der Erarbeitung der Gemeindeporträts aller zehn Gemeinden wurden diese Einflüsse beurteilt und an einem Augenschein mit Verantwortlichen der Gemeinden diskutiert. Auf Basis dieser Gemeindeporträts wurden fünf Aspekte identifiziert, aufgrund welcher die Ortsdurchfahrten qualitativ beurteilt und charakterisiert werden können.



### Trennwirkung der Strasse

Diese entsteht insbesondere durch grosses Verkehrsaufkommen, breite Strassen mit wenig Fussgängerstreifen und eine klare Abgrenzung des Strassenraums von den umliegenden Nutzungen (z.B. Lärmschutzwände oder Abstandsräume).



### Infrastruktur Fuss- und Veloverkehr

Beurteilt wird, ob eine angemessene Infrastruktur vorhanden ist, insbesondere genügend breite Trottoirs, häufige und sichere Querungen und genügend breite Velostreifen oder -wege.



### Auswirkungen motorisierter Verkehr

Beurteilt werden die durch den motorisierten Verkehr verursachten Störungen. Massgebend sind einerseits die absolute Menge des Autoverkehrs (Anzahl Fahrzeuge pro Tag) und andererseits die Bedingungen, unter welchen dieser verkehrt (Rückstaus im Siedlungsraum, Geschwindigkeitsniveau, Lärm- und Schadstoffemissionen).



### Parkierung im Strassenraum

Es wird beurteilt, ob Parkfelder oder Vorplätze (inklusive Tankstellen) entlang der Kantonsstrasse vorhanden sind, welche die zu kritischen Fahrmanövern führen. Dazu gehören unter anderem die Störung des Verkehrs auf der Kantonsstrasse und Konflikte mit dem Fuss- und Veloverkehr.



### Nutzungen mit Bezug zum Strassenraum

Relevant sind Erdgeschossnutzungen (insbesondere Verkaufsgeschäfte) und gut gestaltete öffentliche Frei- und Grünräume, welche einen Bezug zum Strassenraum haben und die Ortsdurchfahrt beleben. Diese führen zu einer höheren Aufenthaltsqualität und prägen den Strassenraum. Die möglichen städtebaulichen Potentiale im Umfeld sind ebenfalls berücksichtigt.

Die Ortsdurchfahrten in der Region lassen sich aufgrund der Beurteilung dieser Aspekte in vier verschiedene Typen einteilen. Dies ist nachfolgend beschrieben und die Einteilung auf einer Karte auf Seite 14 eingezeichnet.

Die **Beurteilung der Aspekte** erfolgt aufgrund folgender farblicher Abstufung:

**Grün:** Keine oder relativ einfach lösbare Defizite respektive gutes bis sehr gutes Angebot.

**Orange:** Punktuell schwere oder insgesamt mittelschwere Defizite respektive Angebot von mittlerer Qualität.

**Rot:** Überwiegend schwere Defizite respektive ungenügendes Angebot.

**Grau:** Aspekt ist für die jeweilige Strasse nicht von Bedeutung respektive Angebot ist auf dieser Strasse nicht erforderlich.

### 3.3 Wie sind Ortsdurchfahrten gestaltet?

Die nachfolgende Karte zeigt die Kategorisierung der wichtigsten Strassenräume in der Region Baden und Umgebung. Die Ortsdurchfahrten in Wettingen und in Freienwil sind bereits heute einigermassen siedlungsorientiert gestaltet. Wie oben beschrieben gibt es aber auch hier Aufwertungspotential, dieses kann aber einfacher ausgeschöpft werden. Die besonders konfliktreichen Ortsdurchfahrten liegen in Nussbaumen (Obersiggenthal) und im Zentrum von Baden, wo eine (potentiell) hohe Nutzungsdichte auf eine dominante, stark belastete Strassenachse mit verkehrorientierter Gestaltung trifft.

Über den ganzen Perimeter verteilt finden sich in den Orts- und Quartierkernen die klassischen Ortsdurchfahrten. Strassenraum und Umfeld sind meist historisch gewachsen. Sie stellen wichtige Orte für die jeweiligen Gemeinden mit öffentlichen (Einkaufs-) Nutzungen dar, können aber diese Funktion aufgrund der relativ hohen Verkehrsbelastung nicht immer erfüllen. Die "Umfahrungen innerorts" kommen in allen Gemeinden vor. Sie verlaufen teilweise an Ortsrändern oder durch vorwiegend gewerblich genutzte Quartiere. Manchmal sind es früher als Umfahrungen gedachte Strassen, um die später neue Wohngebiete gebaut wurden. Die Konflikte sind heute überschaubar, eine Entwicklung zur Strasse hin ist aber schwierig.

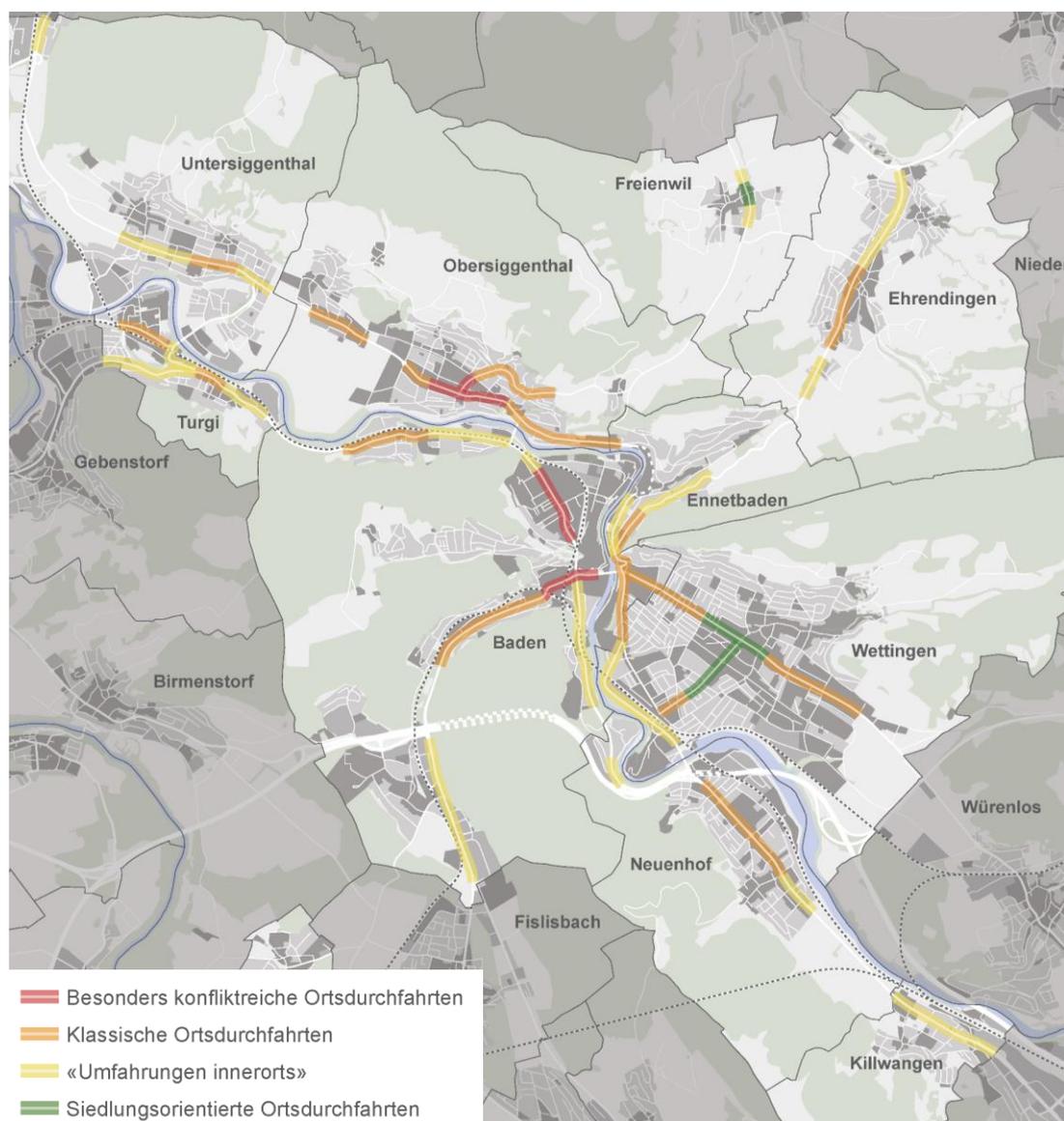


Abbildung 7: Kategorisierung Kantonsstrassen innerorts (Ortsdurchfahrten) aufgrund der verkehrlichen und räumlichen Situation

Auf der folgenden Seite werden die Charakteristika und die spezifischen Herausforderungen der vier Kategorien erläutert.

### Siedlungsorientierte Ortsdurchfahrten



Einige wenige Strassen sind bereits heute mehrheitlich siedlungsorientiert gestaltet, diese wirken wenig trennend und die Strasse und das Umfeld stehen mehrheitlich in Bezug zueinander. Es herrscht weitgehende Koexistenz der verschiedenen Verkehrsmittel auf der Strasse. Der motorisierte Verkehr wird vergleichsweise wenig störend wahrgenommen. Die Seitenflächen werden von Läden oder der Gastronomie genutzt und es gibt Orte zum Verweilen. Dennoch gibt es auch hier punktuell Defizite. Dazu gehören vor allem Konflikte bei Parkierungsmanövern, schlechte Sichtverhältnisse bei Zufahrten und nicht optimale Infrastrukturen für den Fuss- und Veloverkehr.

### Umfahrungen innerorts



Auf einigen Kantonsstrassen innerorts wirkt sich der Verkehr heute kaum auf die angrenzenden Gebäude aus, weil diese durch Lärmschutzwände oder Lärmschutzarchitektur mehrheitlich von der Strasse abgewandt sind. Das heisst aber auch, dass es entlang dieser "Umfahrungen innerorts" kein städtebauliches Entwicklungspotential gibt und der Strassenraum klar auf den Autoverkehr ausgerichtet ist. Die Strasse und das Umfeld haben keinen Bezug zueinander und die Strasse trennt das Siedlungsgebiet. Für den Fuss- und Veloverkehr gibt es keine oder nur eine minimale Infrastruktur, die Strasse wird aufgrund der starken Verkehrsbelastung und der hohen Geschwindigkeiten – falls möglich – gemieden.

### Klassische Ortsdurchfahrten



Klassische Ortsdurchfahrten stehen zwar in Bezug zum umliegenden Siedlungsgebiet, da sich publikumsorientierte Nutzungen und Aufenthaltsräume sich zumindest teilweise zur Strasse hin orientieren; das relativ hohe Verkehrsaufkommen führt aber vielerorts zu Konflikten. Defizite betreffen vor allem den Fuss- und Veloverkehr, sei es bezüglich sicheren Querungsmöglichkeiten für Zufussgehende oder attraktiver Infrastruktur für das Velo. Häufig sind auch Konflikte zwischen parkierenden Autos und dem Fussverkehr. Die relativ hohe Verkehrsbelastung trennt das Siedlungsgebiet teilweise und verhindert weitere Nutzungen, die die Ortsdurchfahrten beleben könnten.

### Besonders konfliktreiche Ortsdurchfahrten



Die besonders konfliktreichen Ortsdurchfahrten verlaufen durch dichte Zentrumsgebiete mit vielen angrenzenden Nutzungen. Zudem ist auch das Verkehrsaufkommen sehr hoch, es kommt während der Spitzenzeiten zu Rückstaus von den angrenzenden Knoten. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens ist der Strassenraum primär auf den Autoverkehr ausgerichtet und es bestehen zahlreiche und schwere Defizite, vor allem für den Fuss- und Veloverkehr. Die Strasse wirkt sehr trennend und reduziert die Qualität für Aufenthalt und angrenzende Nutzungen sowie die Verkehrssicherheit deutlich.

# 4 Wie verändert sich die Verkehrssituation bis 2040?

## 4.1 Von welchem Wachstum gehen wir aus?

Gemäss kantonalen Prognose wohnen im Raum Baden und Umgebung 2040 rund 30 % mehr Menschen und arbeiten rund 20 % mehr Erwerbstätige als 2019. Das Verkehrsaufkommen wächst entsprechend ebenfalls um rund 30 %, wobei der Autoverkehr (+ 20 %) im Mittel weniger stark wächst als öV, Fuss- und Veloverkehr (+ 40 %). Die Verkehrszunahmen auf dem regionalen Strassennetz sind für ausgewählte Querschnitte im Anhang 2 dargestellt.

Dieses beträchtliche Wachstum hängt naturgemäss von der demographischen und wirtschaftlichen Entwicklung ab, ist aber realistisch. Aufgrund der Entwicklungsreserven der Gemeinden, gemäss ihren aktuell gültigen, verabschiedeten Nutzungsplanungen, bieten die Reserven (Innenentwicklungspotentiale in Bauzonen, bekannte Gestaltungspläne) genügend Platz für das oben beschriebene Wachstum. Rechnet man noch die Potentiale aus den langfristigen Entwicklungsgebieten (z.B. Galgenbuck Baden, Wohnschwerpunkt Wettingen-Ost) hinzu, könnte das Wachstum gar noch höher ausfallen.

Die Abbildung 8 belegt das anhand der räumlichen Verteilung der oben genannten (Wohn-) Siedlungspotentiale. Dabei fällt die ungleiche Verteilung über den Perimeter auf: Die grössten Potentiale liegen innerhalb der gut erschlossenen Zentren von Baden, Wettingen und Nussbaumen. Die bestehende Dichte und die gute öV-Erschliessung dieser Räume bieten gute Voraussetzungen, um einen grossen Teil des Mehrverkehrs mit dem öV, dem Velo oder zu Fuss abzuwickeln. Gleichzeitig stellt die zunehmende Verkehrsbelastung der durch diese Räume verlaufenden Kantonsstrassen eine Herausforderung für eine qualitativ hochstehende Siedlungsentwicklung dar. Bei den beiden (noch unsicheren) Entwicklungsschwerpunkten Galgenbuck und Wettingen-Ost ist die Ausgangslage umgekehrt, hier ist bei einer allfälligen Realisierung eine gute öV-Erschliessung zentral.

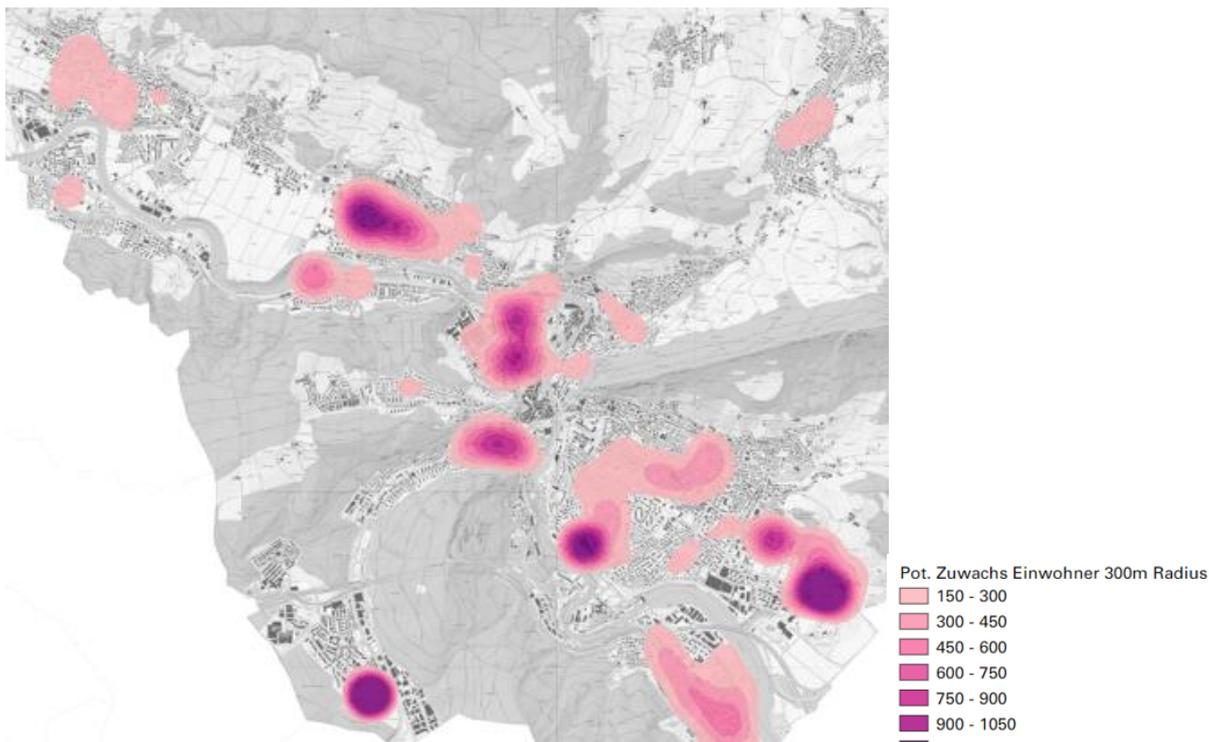
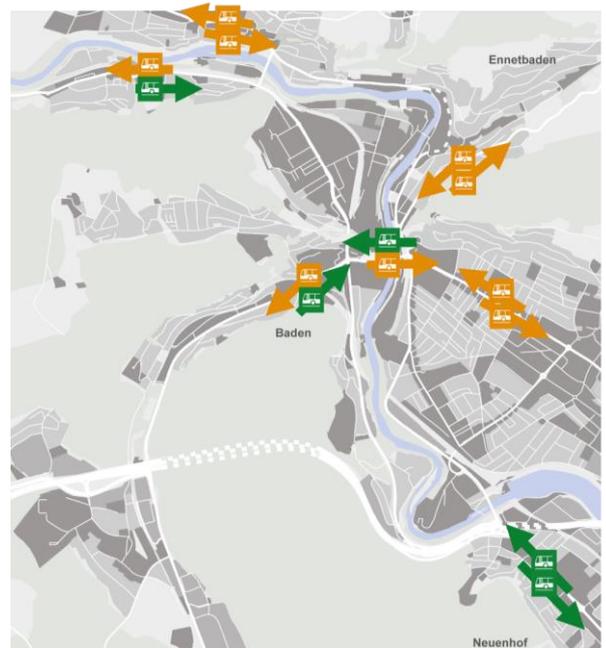


Abbildung 8: Entwicklungsreserven Wohnen (möglicher Zuwachs in Anzahl zusätzliche Einwohnende in einem Umkreis von 300 m)

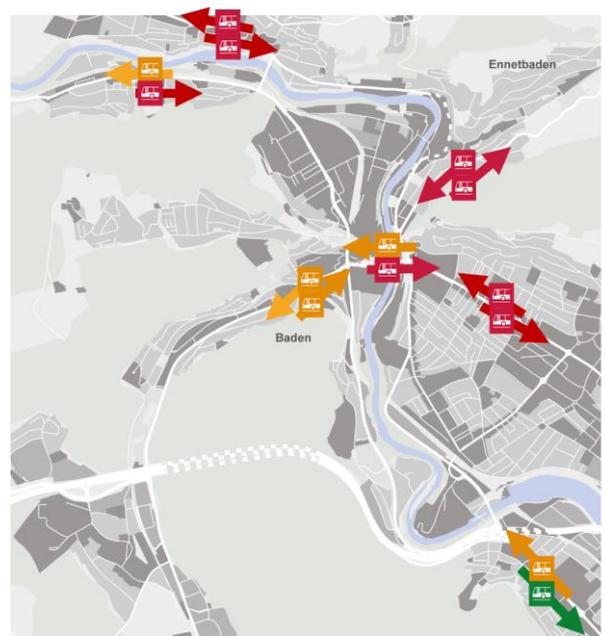
## 4.2 Wie verändert sich die Auslastung der Busse?

Das regionale Busangebot deckt die heutige Nachfrage gut ab. Eine Analyse basierend auf Daten der Regionalen Verkehrsbetriebe Baden-Wettingen (RVBW) und Postauto für verschiedene Querschnitte nahe beim Zentrum Baden zeigt, dass es heute auf praktisch allen Linien auch während der Hauptverkehrszeiten morgens und abends genügend Platz hat: Ein durchschnittlicher Bus ist während der Morgenspitze von Obersiggenthal, Höhtal und Wettingen Richtung Baden zu rund 60 bis 80 % ausgelastet, während die Reserven von Dättwil, Neuenhof und Kappelerhof her sogar noch grösser sind. Abends liegen die mittleren Auslastungen von Baden her etwas höher und erreichen auf allen Korridoren (ausser Neuenhof) knapp 80 % Auslastung. Da einzelne Kurse aufgrund von Schulbeginn oder Bahnanschlüssen deutlich höhere Belastungen aufweisen, sind aber bereits heute einzelne Kurse überlastet, insbesondere aus Richtung Höhtal und Siggenthal.



Auslastung Busnetz heute

Mit dem prognostizierten Wachstum nehmen die Fahrgastzahlen des öV um durchschnittlich 40 % zu. Auf den meisten Korridoren sind die Busse in diesem künftigen Zustand morgens Richtung Baden überlastet, abends in der Gegenrichtung. Besonders gilt das für die Postautos über das Höhtal, die Busse im Siggenthal sowie diejenigen in Wettingen. In Wettingen sind die Belastungen zudem weniger richtungsabhängig, es sind also morgens und abends viele Menschen in beiden Richtungen unterwegs. Bereits für dieses Verkehrsaufkommen müssten die meisten Buslinien verdichtet werden, um die künftige Nachfrage noch bei gutem Komfort zu bewältigen.



Auslastung Busnetz Prognose 2040

Dargestellt ist jeweils der Mittelwert der Spitzenstunde in der jeweiligen Lastrichtung, morgens: Richtung Baden, abends: von Baden.

-  < 50 % (In der Regel finden alle Fahrgäste einen Sitzplatz)
-  < 80 % (Kapazität Stehplätze reicht auf den meisten Kursen, Busse sind gut gefüllt)
-  ≥ 80 % (Kapazität Stehplätze reicht nicht auf allen Kursen, Busse sind überfüllt)

### 4.3 Wie verändert sich die Auslastung der Strassen?

Auch auf dem Strassennetz führt das prognostizierte Wachstum des Verkehrs bis 2040 zu mehr Engpässen. Die massgebenden Knoten in der Innenstadt von Baden (v.a. an der Bruggerstrasse) und im Bereich der beiden Limmatbrücken (v.a. Brückenkopf Ost) können während der Hauptverkehrszeiten nicht noch mehr (Auto-)Verkehr verarbeiten. Ohne weitere Massnahmen und ohne stark verändertes Mobilitätsverhalten staut sich der Verkehr bis 2040 täglich über längere Zeit.

Das vom Kanton in den letzten Jahren umgesetzte Verkehrsmanagement umfasst grosse Teile des Strassennetzes im Perimeter des GVK. Damit werden entsprechend der [Mobilitätsstrategie](#) [mobilitätAARGAU](#) die vorhandenen Kapazitäten besser bewirtschaftet, der Busverkehr priorisiert und der Verkehr verflüssigt. So wird die Erreichbarkeit der Region verbessert und die Reisezeiten können stabilisiert werden.

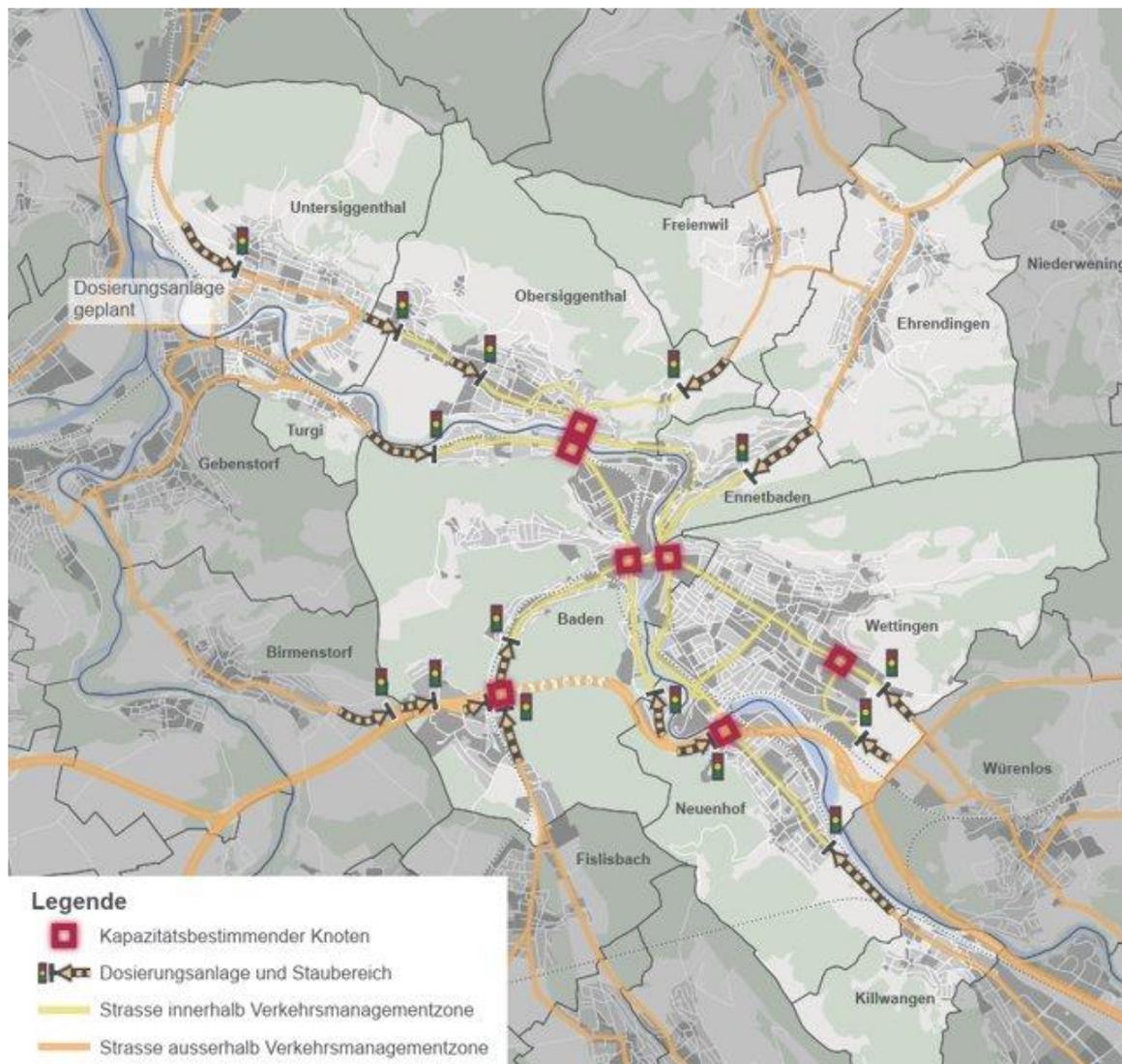
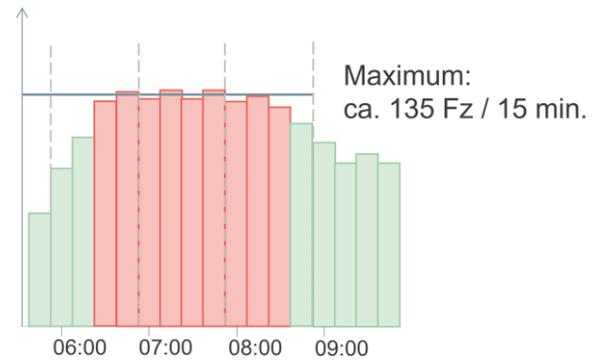


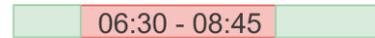
Abbildung 9: Kritische (kapazitätsbestimmende) Knoten im Perimeter und wichtigste Elemente des regionalen Verkehrsmanagements

Der Autoverkehr wächst gemäss den in Kapitel 4.1 dargestellten Prognosen über den ganzen Tag gesehen um 20 %. Die resultierenden Verlängerungen der Stauzeiten sind aber auf dem hoch ausgelasteten Strassennetz deutlich grösser. Beispielhaft lässt sich das am Knoten Boldi (auf der nördlichen Seite der Siggenthalerbrücke) zeigen: Der massgebende Strom von Nussbaumen über die Brücke nach Baden erreicht heute morgens während gut zwei Stunden die Kapazitätsgrenze (ca. 135 Autos pro Viertelstunde bzw. 540 Autos pro Stunde). Mehr Verkehr kann während einer Stunde nicht Richtung Innenstadt von Baden fahren. Fahren künftig morgens 20 % mehr Autos Richtung Baden, müssen diese auf die angrenzenden Zeiten (grüne Säulen in nebenstehender Abbildung) ausweichen, bis dort die Kapazitätsgrenze ebenfalls erreicht ist. Da aber vor 06:30 Uhr und nach 08:45 Uhr auch schon viele Fahrzeuge unterwegs sind, füllen sich diese Reserven schnell und die Dauer der Staus nimmt deutlich zu.

### Fahrzeuge / 15 Minuten



### Überladungsdauer heute:

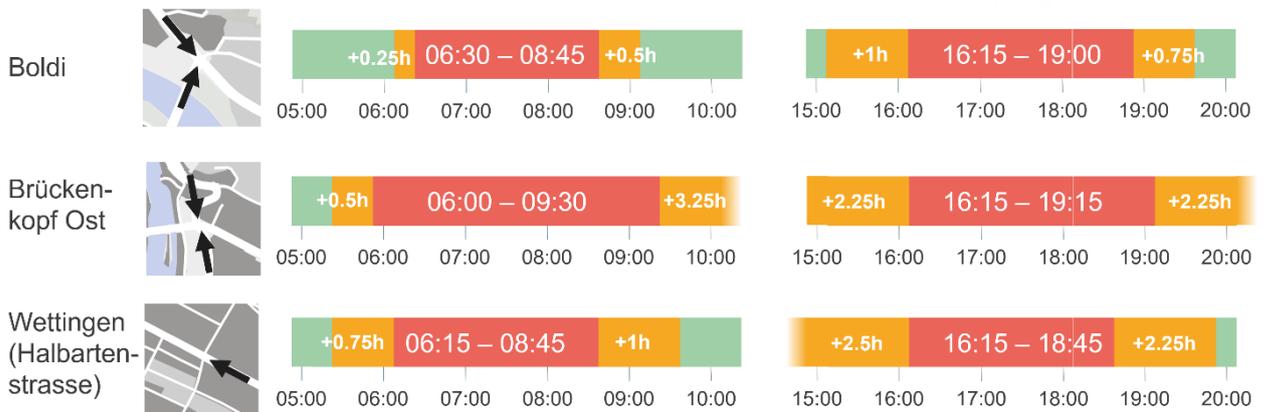


Die Abbildung 10 zeigt für drei kritische Knoten, was das für die künftige Dauer der Staus heisst. Die Unterschiede zwischen den drei Knoten ergeben sich einerseits aufgrund der heutigen Auslastung, andererseits auch aufgrund der regional unterschiedlichen Wachstumsraten. So wächst der Verkehr über die Siggenthalerbrücke beispielsweise prozentual weniger stark als derjenige über die Hochbrücke. Zusammenfassend werden die Staus insbesondere abends bis 2040 teilweise doppelt so lang dauern als heute oder gar noch länger. Besonders kritisch ist der Brückenkopf Ost, der ohne Massnahmen und bei unverändertem Mobilitätsverhalten über weite Strecken des Tags überstaut wäre.



Knoten Boldi

### Knoten



xx Überlastdauer heute    Verlängerung bis 2040

Abbildung 10: Prognostizierte Ausdehnung der täglichen Stauphasen bis 2040 an drei ausgewählten Knoten im Perimeter

# 5 Welche Schlüsse ziehen wir für das GVK?

Der Verkehr im Raum Baden und Umgebung ist aus regionaler Sicht mehrheitlich hausgemacht, das heisst, es handelt sich um Binnenverkehr (Wege innerhalb des Raums) oder Quell-/Zielverkehr (Wege zwischen dem Raum und benachbarten Räumen). Innerhalb des Raums dominieren die Verkehrsbeziehungen Richtung und innerhalb der Stadt Baden, welche die grosse Bedeutung als Arbeitsplatz- und Einkaufsstandort bestätigen. Weiter ist der Binnenverkehr innerhalb des Teilraums Ost (Killwangen, Neuenhof, Wettingen) bedeutend. Im Quell-/Zielverkehr fahren besonders viele Verkehrsteilnehmende aus anderen Regionen des Kantons und aus Süddeutschland Richtung Stadt Baden und sind dabei zu zwei Dritteln oder mehr mit dem Auto unterwegs. Dieser Verkehr durchquert einzelne Teilräume (vor allem Siggenthal, Höhtal) und wird dort als (lokaler) Durchgangsverkehr wahrgenommen. Der regionale Durchgangsverkehr durch den gesamten Raum (also ohne Start oder Ziel in einer der 10 Gemeinden) wird zu einem grossen Teil auf der Bahn und der Nationalstrasse abgewickelt. Der den Gesamttraum querende Verkehr auf dem Kantonsstrassennetz ist dagegen im Verhältnis zum gesamten Verkehr auf den Strassen sehr klein.

Das Mobilitätsverhalten und insbesondere die Verkehrsmittelwahl unterscheidet sich innerhalb des Raums beträchtlich. Verkehrsteilnehmende im Teilraum West (Siggenthal) wählen zu mehr als zwei Dritteln das Auto für ihre Mobilität, auch für Fahrten Richtung Baden und Zürich. Auf tangentialen Beziehungen wird für mehr als 80 % der Wege das Auto gewählt. Innerhalb der beiden Teilräume Mitte (Baden) und Ost (Wettingen-Neuenhof-Killwangen) wird dagegen bei rund der Hälfte aller Wege das Velo oder der öV genutzt. Auf kürzeren Distanzen werden zudem gerade in diesen Räumen viele Wege zu Fuss zurückgelegt.

Das öV-Angebot ist in der Region heute mit wenigen Ausnahmen gut. Der öffentliche Verkehr befördert auf den Hauptachsen viele Menschen mit wenigen Fahrzeugen und leistet damit einen wichtigen Beitrag zur Entlastung des Strassennetzes. Für den Veloverkehr stehen vor allem abseits der Kantonsstrassen

zwischen einzelnen Gemeinden attraktive Routen zur Verfügung. Die kapazitätsbestimmenden Knoten im Strassennetz (v.a. Brückenkopf Ost, Boldi) führen nicht nur zu Stau für den Autoverkehr, sondern beeinträchtigen auch die anderen Verkehrsmittel: Die Veloverbindungen aus den umliegenden Gemeinden Richtung Baden sind nicht durchgehend, die Busse bleiben während der Hauptverkehrszeiten ebenfalls im Stau stecken. Das Potential von öV und Velo wird im regionalen Verkehr deshalb nicht ausgeschöpft. Für den Fussverkehr fehlen punktuell Querungsmöglichkeiten und die Aufenthaltsqualität leidet unter der hohen (Auto-)Verkehrsbelastung entlang der Ortsdurchfahrten.

Die Kantonsstrassen verlaufen in den meisten Gemeinden mitten durch das Siedlungsgebiet. Diese Strassen sind heute mehrheitlich auf den Autoverkehr ausgerichtet und für den Fuss- und Veloverkehr unattraktiv. Das beeinträchtigt die Aufenthaltsqualität und den lokalen Verkehr. Die Attraktivität der Ortsdurchfahrten sinkt und erschwert die Innenentwicklung. Die Herausforderungen in den Ortsdurchfahrten unterscheiden sich nach Art und Ausmass der Störungen, wobei in der ganzen Region immer wieder ähnliche Situationen und Problemstellungen anzutreffen sind.

Das vom Kanton prognostizierte Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum um rund 30 % ist angesichts der vorhandenen Flächenreserven in den kommunalen Nutzungsplanungen realistisch. Tritt es ein, so wächst der Autoverkehr bis 2040 um 20 %, der übrige Verkehr (öV, Fuss- und Veloverkehr) um 40 %. Trotz des unterdurchschnittlichen Zuwachses hat der zusätzliche Autoverkehr gravierende Folgen: Die täglichen Rückstaus an den kritischen Knoten werden in der Folge deutlich länger dauern als heute, die Qualität für den Fuss- und Veloverkehr nimmt gerade an diesen Stellen weiter ab. Das heute ausreichend dimensionierte Busangebot wird ohne Ausbau ebenfalls überlastet sein. Die Defizite für die Ortskerne (insbesondere entlang der konfliktreichen Ortsdurchfahrten) werden verschärft.

# 6 Welche Ziele wollen wir mit dem GVK erreichen?

## 6.1 Wie ist das Zielsystem aufgebaut?

Die Ziele für das Gesamtverkehrskonzept (GVK) Raum Baden und Umgebung sollen auf den bestehenden, behördenverbindlichen Planungsinstrumenten von Kanton und Region aufbauen. Dazu gehören insbesondere die folgenden Grundlagen:

- Kantonaler Richtplan
- Kantonale Mobilitätsstrategie mobilitätAARGAU
- Agglomerationsprogramm Aargau-Ost 4. Generation
- Regionales Entwicklungskonzept Baden Regio

Aus diesen Grundlagen wurden insgesamt sieben Ziele für das GVK Raum Baden und Umgebung abgeleitet. Diese beschreiben die angestrebte Richtung, in welche sich die Mobilität im Raum Baden und Umgebung durch die Umsetzung des GVK entwickeln soll. Damit diese Ziele überprüfbar sind, werden im Rahmen des GVK zusätzlich Erfolgskriterien definiert.

Die sieben Ziele sind in der Abbildung 11 ersichtlich. Die beiden Ziele a) und b) betreffen das Mobilitätsverhalten und die Rahmenbedingungen, die einen Einfluss darauf haben. Die vier Ziele c) bis f) beschreiben, wie die Verkehrsnetze und -angebote bis 2040 weiterentwickelt werden sollen. Mit dem Ziel g) soll die Siedlungsentwicklung auf das angestrebte Verkehrsangebot abgestimmt werden. Die sieben Ziele sind alle gleichwertig. Sie sind untereinander und mit den Zielen der benachbarten Räume (Brugg-Windisch sowie Unteres Aaretal) abgestimmt.

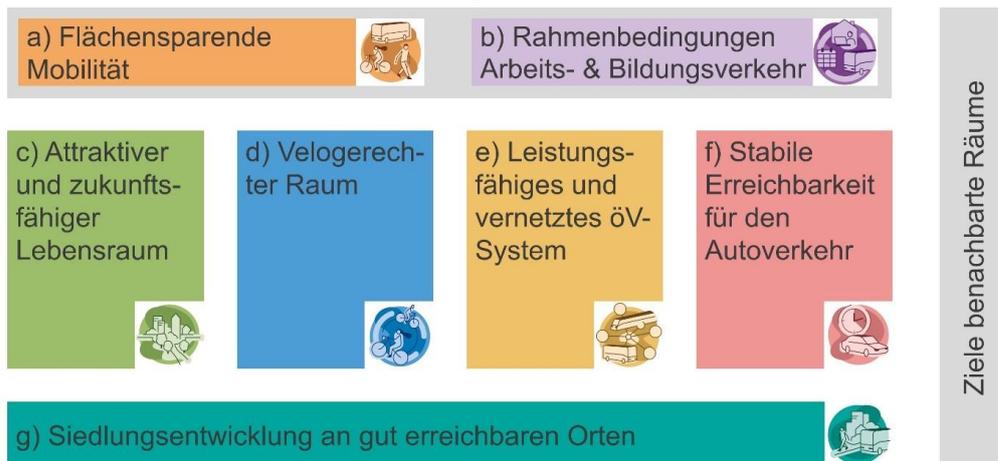


Abbildung 11: Übersicht Ziele GVK Raum Baden und Umgebung

## 6.2 Die 7 Ziele und ihre Erfolgskriterien

### 6.2.1 Ziel a) Flächensparende Mobilität



**Im Raum Baden und Umgebung sind die Menschen möglichst oft mit dem öffentlichen Verkehr (öV), dem Velo oder zu Fuss unterwegs. Dabei kombinieren sie bei Bedarf diese Verkehrsmittel und das Auto.**

#### Begründung

Heute werden 58 % aller Wege in der Region mit dem Auto zurückgelegt. Bis 2040 nimmt der Anteil wegen den Angebotsausbauten beim öffentlichen Verkehr und des demographischen Wandels bereits etwas ab. Dennoch wächst der Autoverkehr in absoluten Zahlen nochmals um 20 %. Hauptgrund ist das prognostizierte Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum in der Zukunft. Die Lagebeurteilung zeigt, dass dieses Wachstum sowohl die Siedlungsqualität als auch die Erreichbarkeit beeinträchtigt und damit die Standortqualität senkt. Um das zu vermeiden, werden weitergehende Erfolgskriterien für das Ziel a) vorgeschlagen.

Dieses Ziel betrifft das Verhalten von uns allen: Die Mobilität zu Fuss, mit dem Velo oder mit dem öV braucht viel weniger Fläche pro Person als der motorisierte Verkehr. Deshalb sieht der Kanton in seiner Mobilitätsstrategie vor, dass die Anteile dieser Verkehrsmittel über den ganzen Kanton in den Kernstädten (im GVK-Perimeter: Baden, Wettingen) und den urbanen Entwicklungsräumen (im GVK-Perimeter: Ennetbaden, Killwangen, Neuenhof, Obersiggenthal, Untersiggenthal, Turgi) bis 2040 erhöht werden. Im Gegenzug soll der Anteil des Autoverkehrs gesenkt werden. In den ländlich geprägten Räumen (im Perimeter: Ehrendingen, Freienwil sowie im angrenzenden Unteren Aaretal und Reusstal) soll auch Park+Ride (P+R) gefördert werden: Parkplätze an wichtigen öV-Haltestellen zwischen diesen Aussenbezirken und den Kernstädten.

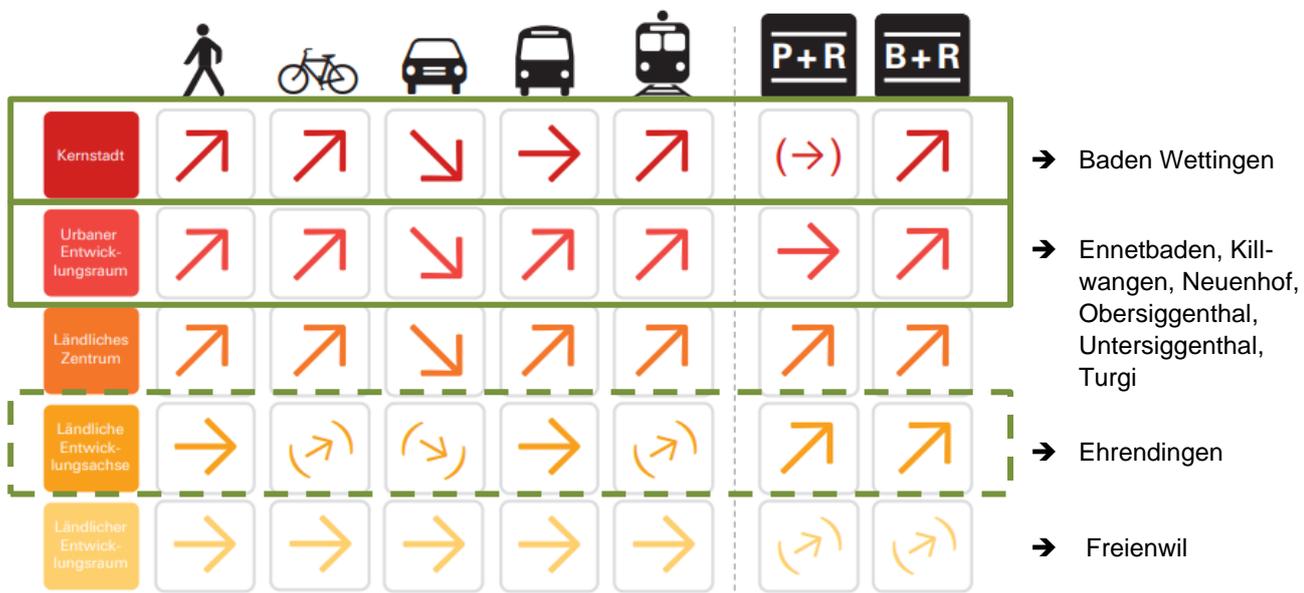
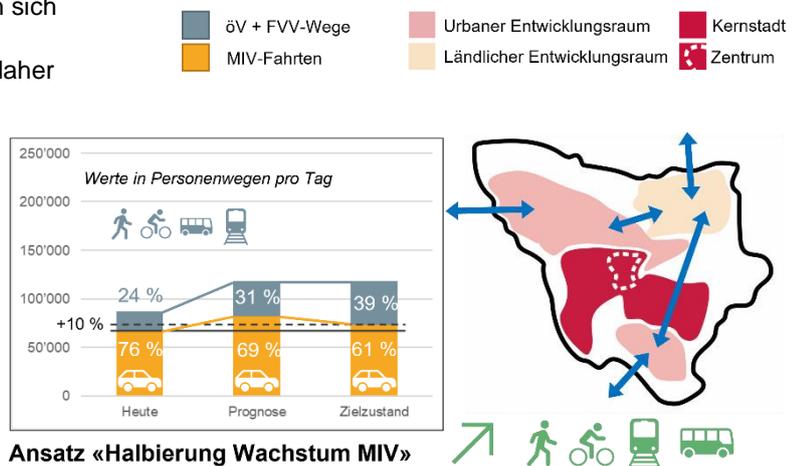


Abbildung 12: Zielbild zu den Veränderungen der Anteile am Gesamtverkehr bis 2040 bei einem mittleren Wachstumsszenario (mobilitätAARGAU)

## Erfolgskriterien

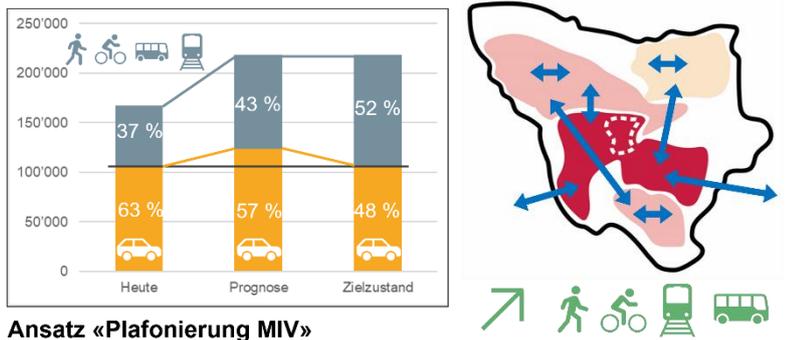
Für die drei Raumtypen (Kernstadt, urbaner Entwicklungsraum, ländlicher Entwicklungsraum) werden unterschiedliche Zielwerte definiert, um die Verkehrsmittelanteile zu verändern. Damit wird dem Umstand Rechnung getragen, dass in den dichten städtischen Räumen eher auf den öV oder den Fuss- und Veloverkehr verlagert werden kann als im ländlichen Raum. Die Erfolgskriterien beziehen sich auf die "Verkehrsbeziehungen" zwischen den Raumtypen. Die folgenden drei Kriterien sind daher alle miteinander gemeinsam zu erreichen:

- Auf eher peripheren Beziehungen (z. B. zwischen ländlich geprägten Gemeinden wie Freienwil und Gemeinden des urbanen Entwicklungsraums wie Obersiggenthal oder Neuenhof) soll noch ein Wachstum des Autoverkehrs um 10 % gegenüber heute zugelassen werden. Der gemeinsame Anteil von öV sowie Fuss- und Veloverkehr soll von heute 24 % auf 39 % steigen.



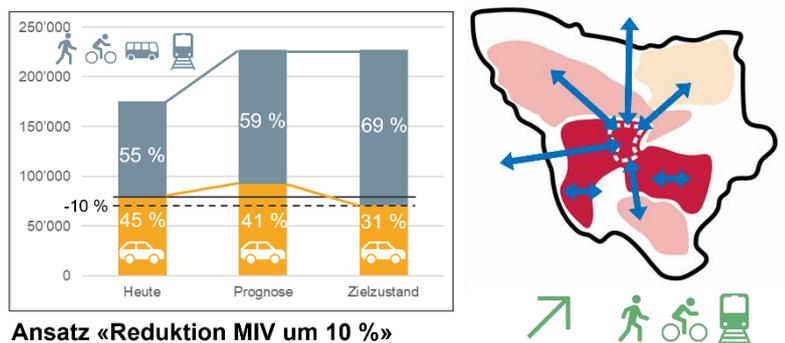
Ansatz «Halbierung Wachstum MIV»

- Auf allen Beziehungen zwischen Wettingen und Baden (ohne Innenstadt) und den anderen GVK-Gemeinden, auf allen Beziehungen zwischen Gemeinden des urbanen Entwicklungsraums sowie im kommunalen Binnenverkehr aller Gemeinden ausserhalb der Kernstadt soll der gesamte Mehrverkehr durch öV sowie Fuss- und Veloverkehr abgewickelt werden. Der Anteil dieser Verkehrsmittel soll dazu von heute 37 % auf 52 % steigen. Der Autoverkehr wird auf dem heutigen Niveau plafoniert, die Verkehrsmenge soll also gegenüber heute nicht zunehmen.



Ansatz «Plafonierung MIV»

- Auf allen Beziehungen von und nach der besonders stark belasteten Innenstadt von Baden sowie im kommunalen Binnenverkehr der beiden Kernstädte Baden und Wettingen wird das Aufkommen des Autoverkehrs gegenüber heute um 10 % reduziert. Künftig werden 69 % des gesamten Verkehrs auf diesen Beziehungen mit öV sowie Fuss- und Veloverkehr abgewickelt (gegenüber heute 55 %).



Ansatz «Reduktion MIV um 10 %»

In der Summe würde das absolute Aufkommen des MIV bis 2040 trotz Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum gemessen an allen Wegen mit Start und/oder Ziel im Perimeter gegenüber 2019 plafoniert (also weder Zu- noch Abnahme). Der prozentuale Anteil des MIV an allen Wegen würde dadurch bis 2040 von heute 58 % auf 44 % sinken, die summierten Anteile der anderen Verkehrsmittel würden dagegen von 42 % auf 56 % zunehmen.

## 6.2.2 Ziel b) Rahmenbedingungen Arbeits- und Bildungsverkehr



**Auszubildende von überkommunalen Schulen und Erwerbstätige können ihre Mobilität unter Rahmenbedingungen gestalten, die die Nutzung von flächensparenden Verkehrsmitteln begünstigen und das Verkehrsaufkommen während der Hauptverkehrszeiten reduzieren.**

Daneben können Firmen auch Home-Office-Angebote für ihre Mitarbeitenden schaffen. So können die Unternehmen helfen, die Spitzenbelastungen auf den Verkehrsnetzen zu brechen und damit die für die Firmen so wichtige Erreichbarkeit zu erhalten.

Im Fokus der Zielbeurteilung stehen aufgrund des grossen Verkehrsvolumens die grösseren Unternehmen, aber auch kleinere Unternehmen können ihren Beitrag leisten.

### Begründung

Menschen gestalten ihre Mobilität auch aufgrund der gesetzten Rahmenbedingungen. Besonders relevant ist der Arbeitspendler- und Bildungsverkehr. Denn dieser fällt während der stark belasteten Spitzenstunden am Morgen und Abend an. Angesprochen werden mit den vorgeschlagenen Erfolgskriterien sowohl Unternehmen als auch überkommunale Schulen.

### Teilziel Arbeitspendlerverkehr

Unternehmen können eine siedlungsverträgliche und effiziente Mobilität ihrer Mitarbeitenden fördern. Es ist relevant, ob ein Betrieb den Mitarbeitenden einen Parkplatz kostenlos zur Verfügung stellt oder ob er ein öV-Abonnement mitfinanziert. Beispiele aus der Region zeigen, dass mit einem betrieblichen Mobilitätsmanagement bis zu 30 % aller Fahrten vom MIV auf andere Verkehrsmittel umgelagert werden können (vgl. Abbildung 13). Besonders wirksam sind dabei die Bewirtschaftung von Mitarbeitenden-Parkplätzen sowie Mobilitätsboni für Mitarbeitende, die mit dem öV, zu Fuss oder mit dem Velo zur Arbeit pendeln.

### Erfolgskriterium

Dieses Ziel wird als erreicht beurteilt, wenn betriebliche Mobilitätskonzepte durch alle Unternehmen mit mehr als 50 Mitarbeitenden erarbeitet und erfolgreich (d.h. mit spürbarer Reduktion des MIV-Anteils am Pendler- und Firmenverkehr) umgesetzt sind/werden.

### Teilziel Ausbildungsverkehr

Die Fahrten der Auszubildenden in die überkommunalen Schulen (Kantonsschulen, Berufsschulen, teilweise Kreisschulen) führt aufgrund der fixen Stundenplanzeiten auf einigen wenigen Busverbindungen zu sehr hohem Fahrgastaufkommen. Mit stärker gestaffelten Stundenplänen könnten die Fahrgastzahlen über mehr Buskurse verteilt und so die Spitzen im regionalen Busverkehr gebrochen werden.

### Erfolgskriterium

Erfüllt ist dieses Ziel, wenn das Potential bei den genannten Schulen abgeklärt und ausgenützt ist.

### Kantonsspital Baden



- 30 %



+ 30 %

### PSI Villigen



- 10 %



+ 10 %

### Kanti Wettingen



Ansatz: Staffelung Stundenpläne der überregionalen Schulen zur Entlastung der Spitzen im öV

Abbildung 13: Unternehmen im oder angrenzend an den GVK-Perimeter mit einem bereits umgesetzten betrieblichen Mobilitätskonzept

### 6.2.3 Ziel c) Attraktiver und zukunftsfähiger Lebensraum



**Die Strassenräume sind innerorts Bestandteil von lebenswert und klimagerecht gestalteten Siedlungsräumen, in welchen sich alle Verkehrsteilnehmenden sicher fühlen. Die Siedlungsgebiete werden durch den Schwerverkehr möglichst wenig tangiert.**

#### Begründung

Kantonsstrassen innerorts (Ortsdurchfahrten) sollen künftig stärker als Siedlungsräume und nicht nur als Verkehrskorridore oder -räume gestaltet werden. Sie sind zudem an die veränderten klimatischen Bedingungen anzupassen, insbesondere durch weniger versiegelte Flächen. Der kantonale Richtplan schreibt vor, dass Strassenräume an Kantonsstrassen künftig siedlungsverträglicher werden sollen, vor allem bei hoher Belastung.

#### Erfolgskriterien

Es wird vorgeschlagen, dass die verschiedenen Typen von Ortsdurchfahrten – "besonders konfliktreiche Ortsdurchfahrten", "klassische Ortsdurchfahrten", "siedlungsorientierte Ortsdurchfahrten", "Umfahrung innerorts" – gemäss Lagebeurteilung (vgl. Kapitel 3.3) künftig unter Beachtung der folgenden Erfolgskriterien weiterentwickelt werden.

- Die (Auto-)Verkehrsmengen in den besonders konfliktreichen Ortsdurchfahrten (Innenstadt Baden, Landstrasse Nussbaumen) mit täglichen Verkehrsbelastungen von deutlich über 20'000 Fahrzeugen pro Tag werden reduziert, um eine siedlungsverträgliche Gestaltung zu ermöglichen. Je nach räumlicher Situation ist das auch bei einigen klassischen Ortsdurchfahrten mit einer Belastung von knapp unter 20'000 Fahrzeugen pro Tag nötig.
- Der Strassenraum wird vor allem bei klassischen und siedlungsorientierten Ortsdurchfahrten neu aufgeteilt, so dass mehr Flächen für den Fuss- und Veloverkehr angeboten werden können. Sofern es die Verkehrsmengen zulassen, gilt das auch für heute besonders konfliktreiche Ortsdurchfahrten. Bei allen drei Typen von Ortsdurchfahrten ist zudem ein tieferes Geschwindigkeitsniveau anzustreben (durch Signalisation oder entsprechende Gestaltung).
- Das Strassenumfeld ist vor allem bei besonders konfliktreichen und siedlungsorientierten Ortsdurchfahrten städtebaulich aufzuwerten, weil diese durch dichte Zentren verlaufen. Bei Umfahrungen innerorts ist das punktuell zu prüfen.
- Bei allen vier Typen soll die Trennwirkung reduziert (z.B. durch mehr Fussgängerstreifen) und die Strasse besser in die umliegende Siedlungsstruktur eingebettet werden.
- Das Strassennetz innerhalb der Siedlungsgebiete wird für den Transit-Schwerverkehr nicht attraktiver.



Abbildung 14: Massgebende Elemente für die Weiterentwicklung der verschiedenen Typen von Ortsdurchfahrten gemäss Ziel c)

## 6.2.4 Ziel d) Velogerechter Raum



**Das Veloverkehrsnetz im ganzen Raum erschliesst die wichtigen Zielorte durchgängig, direkt und attraktiv. Menschen aller Generationen bewegen und fühlen sich darauf sicher.**

### Begründung

Im Vorgängerprojekt rGVK Ostaargau wurde bereits ein dichteres Veloroutennetz mit Standards für den Perimeter vorgeschlagen, das in der damaligen öffentlichen Anhörung bis auf wenige Details auf grosse Zustimmung gestossen und im kantonalen Richtplan als Zwischenergebnis aufgenommen worden ist. Für das GVK werden darauf aufbauend zwei Erfolgskriterien vorgeschlagen.

### Erfolgskriterien

1) Das vorgeschlagene Velonetz wird bis zum Abschluss des GVK mit den Gemeinden verifiziert und diskutiert, die offenen Fragen zur Linienführung werden geklärt und das Netz wird verbindlich im Richtplan festgesetzt. Dieses soll insbesondere wichtige Zielorte (Verkehrsdrehscheiben, Schulen, Arbeitsplätze, Einkaufsmöglichkeiten und Freizeiteinrichtungen) erschliessen. Anschliessend wird das festgelegte Netz bis 2040 in Etappen realisiert. Unabhängige Massnahmen sind vorzuziehen, so dass das Netz kontinuierlich attraktiver wird.

2) Strecken und Knoten dieses Netzes sind so ausgestaltet, dass die im Ziel genannte Qualität, erreicht wird: ein durchgängiges, direktes und attraktives Netz, auf dem sich Menschen aller Generationen sicher fühlen:

- Der Veloverkehr wird, wo möglich, getrennt vom motorisierten Verkehr geführt. Besonderes Augenmerk gilt dabei den Knoten.
- Wo der Veloverkehr auf Kantonsstrassen geführt werden muss, werden genügend breite Velostreifen eingerichtet. Dies ist im Raum Baden und Umgebung vermutlich häufig nötig wegen der Struktur des Strassennetzes und der engen räumlichen Verhältnisse.
- Muss die direkte Veloroute auf der Kantonsstrasse geführt werden, werden zusätzlich attraktive Routen auf verkehrsberuhigten Strassen für weniger geübte Velofahrende geprüft.
- Zudem wird eine intuitive und direkte Veloverkehrsführung angestrebt und es werden genügend hochwertige, sichere sowie günstige Veloabstellanlagen realisiert, gerade im Umfeld von öV-Haltestellen.

Auf der folgenden Seite sind zur Illustration des zweiten Erfolgskriteriums verschiedene gute und schlechte Beispiele für die Führung des Veloverkehrs dargestellt.



## 6.2.5 Ziel e) Leistungsfähiges und vernetztes öV-System



**Auf den wichtigen Beziehungen innerhalb des Raums und zu den angrenzenden Räumen besteht ein zuverlässiges, direktes und komfortables öV-Angebot, das mit anderen Fortbewegungsarten vernetzt ist.**

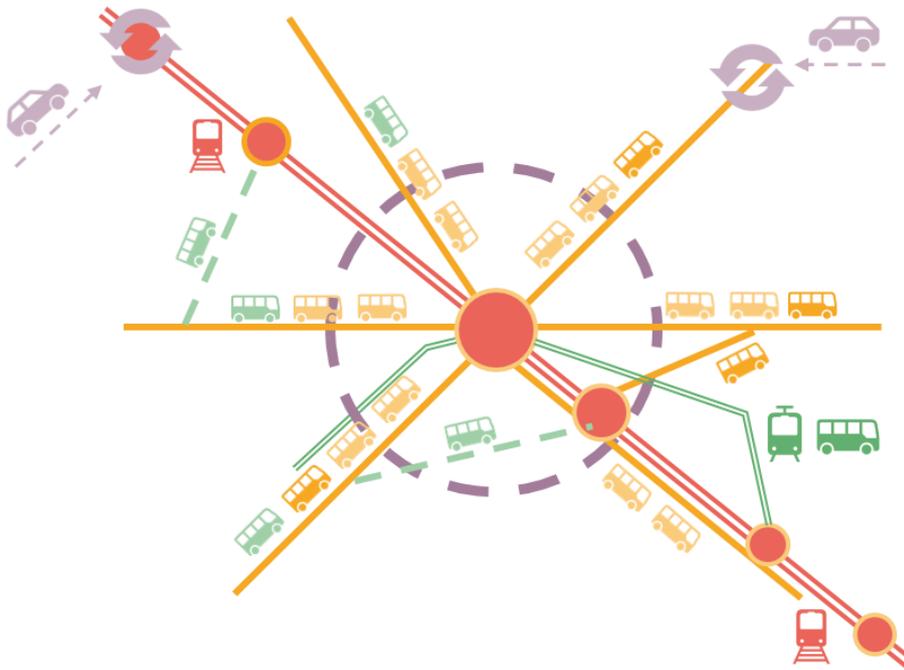
### Begründung

Das heutige öV-Netz ist grundsätzlich zweckmässig. Ohnehin geplant bis 2040 ist der Ausbau des Bahnangebots durch den Bund sowie darauf abgestimmt die Verdichtung des regionalen Busangebots durch den Kanton. Aufgrund des erwarteten Bevölkerungswachstums und des Beitrags des öV zum Ziel a) braucht es aber einen weiteren, weitsichtigen Ausbau des öV. Zudem ist sicherzustellen, dass die Busse zuverlässig verkehren. Neue öV-Angebotsformen sind in peripheren Räumen mit schlechten Voraussetzungen für den öV sowie innerhalb besonders dichter, städtischer Räume zu prüfen

### Erfolgskriterien

Als Erfolgskriterien werden vorgeschlagen (vgl. auch Abbildung 15):

- Die Busse verkehren auch während der Hauptverkehrszeiten auf allen Linien zuverlässig. Wo zusätzlich nötig, werden die Busse konsequent bevorzugt.
- Wo ein attraktiver, dicht verkehrender öV aus angrenzenden ländlichen Räumen Richtung Raum Baden und Umgebung aus Kostengründen nicht möglich ist, werden ergänzend "Verkehrsdrehscheiben" für den Umstieg vom Auto auf den öV oder vom Velo auf den öV umgesetzt. Diese sollen im Rahmen des GVK definiert und anschliessend aufgewertet werden, wobei je nach Potential auch ergänzende Angebote (z.B. Veloabstellplätze, Einkaufsmöglichkeiten) ermöglicht werden sollen.
- Um den nötigen Beitrag des öV zum Ziel a) zu gewährleisten, wird das Angebot ausgebaut: Bestehende Buslinien sollen häufiger und/oder mit grösseren Bussen verkehren, um einen hohen Komfort und damit einen attraktiven öV zu gewährleisten. Wo viele Menschen unterwegs sind, sollen neue dezentrale Direktverbindungen ohne Umweg über den Bahnhof Baden geschaffen werden. Dabei ist das Potential der geplanten Bahnausbauten zu nutzen, um Buslinien vermehrt ausserhalb von Baden mit der Bahn zu verknüpfen.
- Aufgrund der heute schon hohen Dichte und des zu erwartenden Wachstums werden Siedlungsentwicklung und öV-Angebot in den wichtigen Entwicklungsgebieten Wohnen/Gewerbe besonders gut aufeinander abgestimmt. Dabei wird bis Abschluss des GVK geklärt, wo ein schienengebundener öV als zusätzliches Rückgrat den öV stärken kann oder ob der regionale öV neben dem bisher geplanten Regionalzugsangebot weiterhin ausschliesslich mit Bussen betrieben werden soll.



Abgestimmte <b>öV- und Siedlungskorridore</b> um wichtige Entwicklungsgebiete Wohnen / Arbeiten	
Direkte Busverbindungen auf Tangentialbeziehungen	Abhängig von Ziel a
Mehr Busse auf Hauptachsen ( <b>Leistungsfähigkeit, Komfort</b> )	
Umstieg Auto <> öV an Verkehrsdrehscheiben ( <b>Vernetzung</b> )	Teil des Konzepts
Busbevorzugung ( <b>Zuverlässigkeit</b> )	
Ausbau Bus ( <b>Leistungsfähigkeit, Komfort</b> )	Bereits geplant
Bahnausbau STEP	
Heutiges öV-Angebot ist grundsätzlich zweckmässig	Ist

Abbildung 15: Massgebende Elemente für die Weiterentwicklung des öV-Angebots im Perimeter gemäss Ziel e) und schematische, beispielhafte Verortung im Raum

## 6.2.6 Ziel f) Stabile Erreichbarkeit für den Autoverkehr



**Die Reisezeiten mit dem Auto innerhalb der Region sind planbar, die heutige Erreichbarkeit bleibt damit erhalten.**

### **Erfolgskriterien**

Als Erfolgskriterium wird vorgeschlagen:

Die Autofahrenden wissen bei ihrer Fahrt innerhalb des Raums, wie lange diese dauert (Planbarkeit), die Reisezeiten schwanken über den Tagesverlauf möglichst wenig. Dabei steht der Gewerbe- und Berufsverkehr im Fokus. Der Pendler-, Freizeit- und Einkaufsverkehr kann dagegen stärker gesteuert beziehungsweise dosiert werden, wenn das dem oben erwähnten berufsbedingten Verkehr dient. Bei der Umsetzung sollen die Vorteile von digitalen Hilfsmitteln (Navigation, Verkehrsinformation) im Hinblick auf die Zielerreichung genutzt werden.

### **Begründung**

Die Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln ist ein wichtiger Standortfaktor, welcher im kantonalen Richtplan festgehalten ist. Der Raum Baden und Umgebung ist heute dank der Autobahn und deren Anschlüssen auch im schweizweiten Vergleich grundsätzlich gut mit dem Auto erreichbar. Was die Standortqualität aber einschränkt, sind die Staus: Diese führen dazu, dass die Reisezeiten im Tagesverlauf stark schwanken und deshalb nur bedingt planbar sind.



Abbildung 16: Staus auf der Bruggerstrasse oder an anderen neuralgischen Stellen sollen gemäss Ziel f) künftig reduziert werden.

## 6.2.7 Ziel g) Siedlungsentwicklung an gut erreichbaren Orten



**Das Siedlungswachstum erfolgt in gut bis sehr gut mit dem öV erschlossenen Gebieten. Möglichst viele Alltags- und Freizeitaktivitäten sind in Fuss- oder Velodistanz zum Wohnort erreichbar.**

### Begründung

Die Siedlungsentwicklung in der Region findet grundsätzlich bereits an gut erreichbaren Orten statt. Allerdings können grössere Entwicklungsgebiete die verkehrliche Entwicklung nur schon aufgrund ihrer Grösse erheblich beeinflussen. Zudem bringt eine gute Erreichbarkeit oft auch eine Nähe zu stark befahrenen Strassen mit sich. Entsprechend wichtig ist es, Siedlung und Verkehr speziell in diesen Räumen gut aufeinander abzustimmen. Die grössten Spielräume – gerade für die Entwicklung von grösseren Arealen und die Förderung kurzer Wege – liegt dabei bei den Gemeinden.



Abbildung 17: Entwicklung Bahnhofareal Wettingen

### Erfolgskriterien

Als Erfolgskriterien werden deshalb vorgeschlagen:

- Alle grösseren absehbaren und zukünftigen Entwicklungsschwerpunkte in der Region (z. B. Wettingen Bahnhof, Nussbaumen Zentrum, Baden Oberstadt, Galgenbuck, Wettingen Ost) werden im Hinblick auf eine gute Erschliessung mit dem öV sowie dem Fuss- und Veloverkehr ganzheitlich beplant. Dabei sollen möglichst viele Ziele vom Wohnort aus in Fussdistanz erreichbar sein (Prinzip der 15-Minuten-Stadt). Unterstützt wird das durch eine gute Nutzungsdurchmischung und eine hohe Qualität der Siedlungs- und Freiräume.
- Die Vorschriften zum Parkplatzbedarf Wohnen und Arbeiten in kommunalen Planungsinstrumenten werden in allen zehn Gemeinden im Perimeter auf die öV-Erschliessung abgestimmt, mindestens in den Kernstadtgemeinden (Baden und Wettingen) ist auch autoarmes beziehungsweise autofreies Wohnen möglich. Die öffentlich zugänglichen Parkplätze werden in allen zehn Gemeinden des Perimeters flächendeckend und lenkungswirksam bewirtschaftet (Beschränkung Parkdauer und/oder Gebührenpflicht).



Abbildung 18: Entwicklung Landstrasse Nussbaumen

# Anhang 1: Bestandsaufnahmen in vier Teilräumen

## Bestandesaufnahme Teilraum West

Die Knoten beidseits der Siggenthaler Brücke sind die Taktgeber für die Kapazität des Strassennetzes im Siggenthal. Mit dem Verkehrsmanagement wird heute bei hoher Belastung ein Teil des Verkehrs vom Unteren Aaretal her an Dosierungsanlagen vor Kirchdorf und Nussbaumen zurückgehalten, eine weitere Dosierung vor Untersiggenthal ist geplant. Dennoch kommt es morgens zu Staus vor dem Knoten Boldi, welche sich negativ auf die Ortsdurchfahrt Nussbaumen auswirken: Die hohe Belastung zusammen mit einem eher hohen Schwerverkehrsanteil machen die Landstrasse für den Fuss- und Veloverkehr wenig attraktiv. Zudem leiden die angrenzenden Wohngebiete unter der Lärmbelastung. Grund für die hohe Belastung ist der von Westen nach Osten zunehmende Zielverkehr Richtung Stadt Baden. Dieser ist in den letzten Jahren – entgegen den Absichten des Kantons bei der Planung der Siggenthalerbrücke – vor allem nördlich der Limmat gewachsen, während er auf der linken Limmatseite stagnierte.

Auf der Ortsdurchfahrt Untersiggenthal ist die Verkehrsbelastung geringer. Die Nutzungen links und rechts der Strasse wenden sich mehrheitlich von der Strasse ab. Der Strassenverkehr stört dadurch weniger, dafür trennt die Kantonsstrasse das Gemeindegebiet. Aktuell realisiert die Gemeinde an der Landstrasse ein neues Zentrum, der Charakter als "Umfahrung innerorts" erschwert aber die Vernetzung mit den Ortsteilen beidseits der Strasse. In Turgi liegt das funktionierende lokale Dorfzentrum abseits stark

belasteter Kantonsstrassen. Längere Abschnitte in den Ortsteilen Wil und Gehling weisen dagegen heute Ausserortscharakter auf. Die Strasse nimmt dort kaum Bezug zu den Nutzungen und die Fuss- und Veloinfrastruktur ist mangelhaft. Mit dem geplanten Sanierungsprojekt des Kantons wird der Strassenraum deutlich aufgewertet und die beschriebenen Defizite werden weitgehend beseitigt.

Nördlich der Limmat führt eine attraktive Veloroute durch Ober- und Untersiggenthal abseits der Kantonsstrasse, mit Anbindungen Richtung Turgi und Freienwil. Kurz vor dem Knoten Boldi endet die attraktive Route, Velofahrende müssen ab dort über die stark befahrene Kantonsstrasse nach Wettingen und Baden fahren. Südlich der Limmat ist die Situation ähnlich, mit mehreren Projekten soll die Veloverbindung von Turgi Richtung Baden in den nächsten Jahren verbessert werden.

Die Erschliessung des Teilraums mit dem öV ist heute grundsätzlich gut, auf der nördlichen Seite verkehren die Busse Richtung Baden in den Spitzenzeiten in dichtem 7,5-Minuten-Takt, auf der südlichen Seite im Viertelstundentakt. Kleinere Erschliessungslücken bestehen in einzelnen kleineren Quartieren (Weiler Hertenstein und Tromsberg, fehlende Anbindung Wil/Sitten an Bhf Turgi), zudem gibt es keine Querverbindungen. Im Rückstau morgens vom Knoten Boldi her verlieren auch die Busse der Linien 2 und 6 Richtung Baden Zeit. Auf der Linie 1 sind die Busse wegen Rückstaus in Gebenstorf oft verspätet.

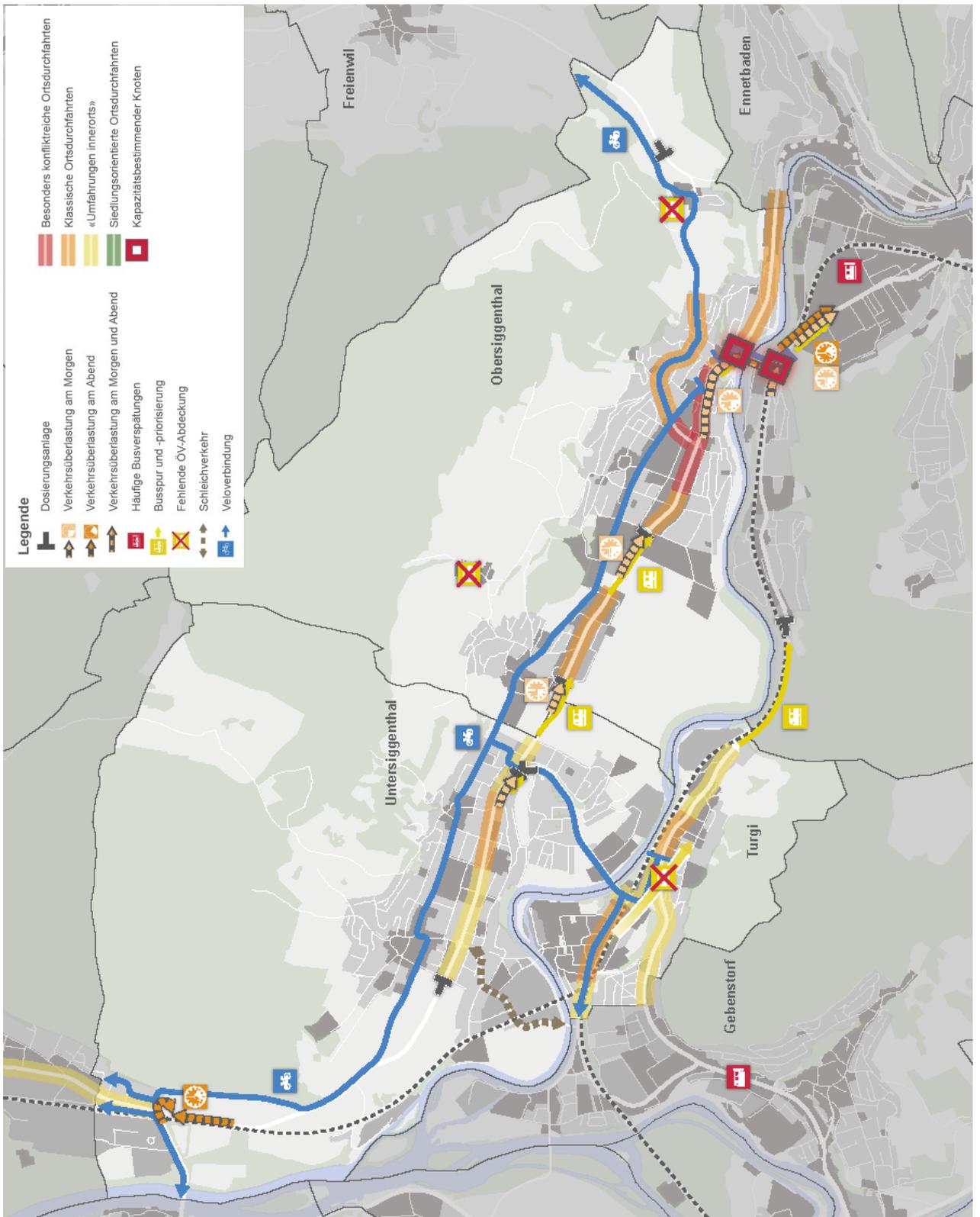


Abbildung: Teilraum West

## Bestandesaufnahme Teilraum Nord

Der Kreisel Landvogteischloss (bzw. die Lichtsignalanlage am Brückenkopf Ost) bestimmt, ob der Verkehr vom Höhtal her fliesst oder stockt. Die Kapazitätsgrenze dieser Knoten ist heute morgens und abends erreicht bzw. wird teilweise überschritten. Im Rahmen des Verkehrsmanagements hat der Kanton eine Dosierung mit einer elektronischen Busspur aus Richtung Höhtal eingerichtet. Damit sollen Rückstaus im Siedlungsgebiet von Ennetbaden und Verspätungen der Postautos minimiert werden. Die Anlage hat die Situation verbessert, dennoch kommt es bei hoher Verkehrsbelastung morgens vor dem Kreisel Landvogteischloss zu Rückstaus und Verspätungen für den Bus. Abends bleiben die Postautos Richtung Höhtal im Bereich Brückenkopf Ost/Schartenstrasse im Stau stecken, was zu teilweise grossen Verspätungen führt.

Die Ortskerne mit öffentlichen Nutzungen und Läden in Ehrendingen sowie (mit geringerer Bedeutung) in Ennetbaden und Freienwil liegen abseits der Kantonsstrassen. Die an die Kantonsstrassen angrenzenden Siedlungsgebiete im ganzen Teilraum Nord wenden sich auch deshalb mehrheitlich von der Strasse ab ("Umfahrungen innerorts"). Zudem sind diese Wohnnutzungen oft erst nach der Strasse entstanden und wurden von Beginn an baulich vor Emissionen geschützt (Lärmschutzwände, geschlossene Fassaden zur Strasse hin). Daneben gibt es Bereiche mit Konflikten zwischen Kantonsstrasse und Siedlungen: In Oberehrendingen und im südlichsten Abschnitt der Ehrenderingerstrasse in Ennetbaden orientieren sich die Gebäude stärker zur Strasse hin, die Strasse wirkt eher wie eine "klassische Ortsdurchfahrt". Dadurch sind auch mehr Menschen zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs, allerdings ist die Infrastruktur dafür ungenügend. In Freienwil wurde vor einigen Jahren die Ortsdurchfahrt im zentralen Bereich siedlungsorientiert gestaltet.

Für den Veloverkehr bestehen vom Surb- und Wehntal attraktive Velowege Richtung Regionalzentrum, die jedoch in Oberehrendingen enden. Ab hier bis zum Höhtal müssen Velofahrende heute ohne ausreichende Infrastruktur auf der Kantonsstrasse fahren. Der Kanton hat bereits ein Projekt erarbeitet, um diese Lücke zu schliessen. Über Freienwil führt eine attraktive Veloverbindung zwischen Lengnau und Nussbaumen.

Die Postautos zwischen dem Teilraum und der Stadt Baden verkehren auf der Achse Ehrendingen-Höhtal tagsüber ca. alle 15 Minuten. In den Hauptverkehrszeiten sind es sogar acht Kurse pro Stunde, diese fahren aber wegen der Anschlüsse in Baden teilweise parallel. Richtung Niederweningen und Surbtal ist das Angebot weniger dicht. In Freienwil sind kleinere Gebiete am Dorfrand ungenügend mit dem öV erschlossen, zudem gibt es keine direkte Verbindung über den Hertenstein und Nussbaumen Richtung Baden und keine Direktverbindungen zum Bahnhof Niederweningen.

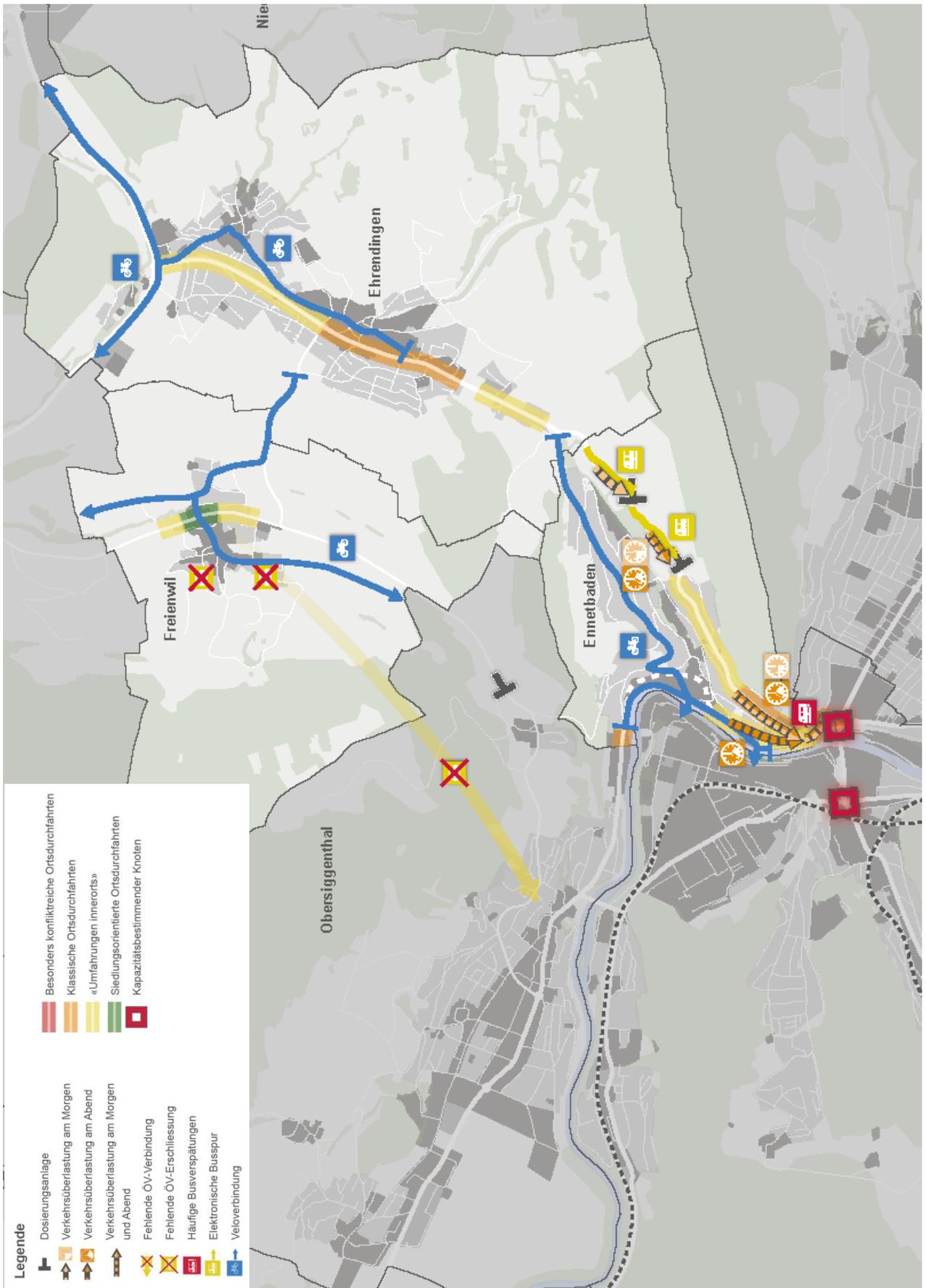


Abbildung: Teilraum Nord

## Bestandesaufnahme Teilraum Mitte

In der engen Klus von Baden kommt ein grosser Teil des regionalen Verkehrs zusammen. Das gilt besonders für den Schulhausplatz, über welchen viele Menschen nicht nur in Autos, sondern auch in Bussen und – vor allem unter dem Platz – zu Fuss oder mit dem Velo verkehren. Mit der Sanierung und dem Verkehrsmanagement hat sich die Situation verbessert, die Belastung bleibt aber hoch. Kritisch bezüglich Verkehrsfluss ist der Bereich um den Brückenkopf Ost inklusive Scharten und Schwimmbadstrasse. Hier kommt es morgens und abends zu vielen Staus, in denen auch die Busse und Postautos stecken bleiben. Für Velofahrende sind die Zufahrten sehr unattraktiv. Auch die Knoten bei der Siggenthaler Brücke und unter der Autobahnbrücke in Dättwil wirken sich auf den Verkehrsfluss im Regionalzentrum aus.

Trotz den Verbesserungen durch das Verkehrsmanagement kommt es weiterhin zu Rückstaus auf den durch Siedlungsgebiete verlaufenden Kantonsstrassen Richtung Zentrum, besonders auf der Brugger- und der inneren Mellingerstrasse. Diese Strassen trennen das Siedlungsgebiet stark, Bestandesaufnahme Teilraum Mitte die Fortbewegung zu Fuss und mit dem Velo sowie der Aufenthalt sind unattraktiv und die Immissionen für die angrenzenden Nutzungen sind erheblich.

In den Quartieren Kappelerhof, Limmat rechts und Meierhof funktionieren die Kantonsstrassen als "klassische Ortsdurchfahrten". Weil sich die angrenzenden Nutzungen zur Strasse hin öffnen und es Erdgeschossnutzungen (zum Beispiel Einkaufsläden) gibt, sind mehr Menschen zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs, allerdings ohne attraktive Infrastruktur. Teilweise kommt es auch zu Konflikten zwischen parkierenden Autos und dem Fussverkehr. Die Mellingerstrasse in Dättwil, die Neuenhoferstrasse und der östliche Teil der Bruggerstrasse im Kappelerhof sind stark auf den Autoverkehr ausgerichtet ("Umfahrung innerorts") und sie trennen die angrenzenden Wohngebiete.

Das Busangebot ist über grosse Teile des Stadtgebiets zweckmässig und gut ausgebaut, ausser in die kleineren Aussenquartiere (Allmend, Rütihof). Neben dem Brückenkopf Ost verspäten sich die Busse allerdings regelmässig entlang der Bruggerstrasse (durch Schlossbergtunnel Richtung Bahnhof, von der Haselstrasse Richtung Siggenthal/Kappelerhof).

Velofahrende können über Velorouten abseits der Kantonsstrassen von Dättwil (durch Meierhofquartier) und Wettingen/Neuenhof (über Eisenbahnbrücke und Ländliweg) Richtung Baden fahren. Diese Verbindungen enden teilweise kurz vor dem Zentrum (zum Beispiel innere Mellingerstrasse, Schwimmbadstrasse) und führen ab dort auf stark befahrenen Kantonsstrassen weiter. Zwischen dem Kappelerhof und dem Stadtzentrum besteht keine separate Veloverbindung, Velofahrende müssen auf der stark belasteten Kantonsstrasse fahren. Es besteht also kein zusammenhängendes, attraktives und sicheres Netz über den ganzen Teilraum. Die Limmat kann zu Fuss und mit dem Velo über separate Brücken gequert werden, daneben bleibt die Hochbrücke als zentrale Verbindung zwischen Baden und Wettingen wichtig.

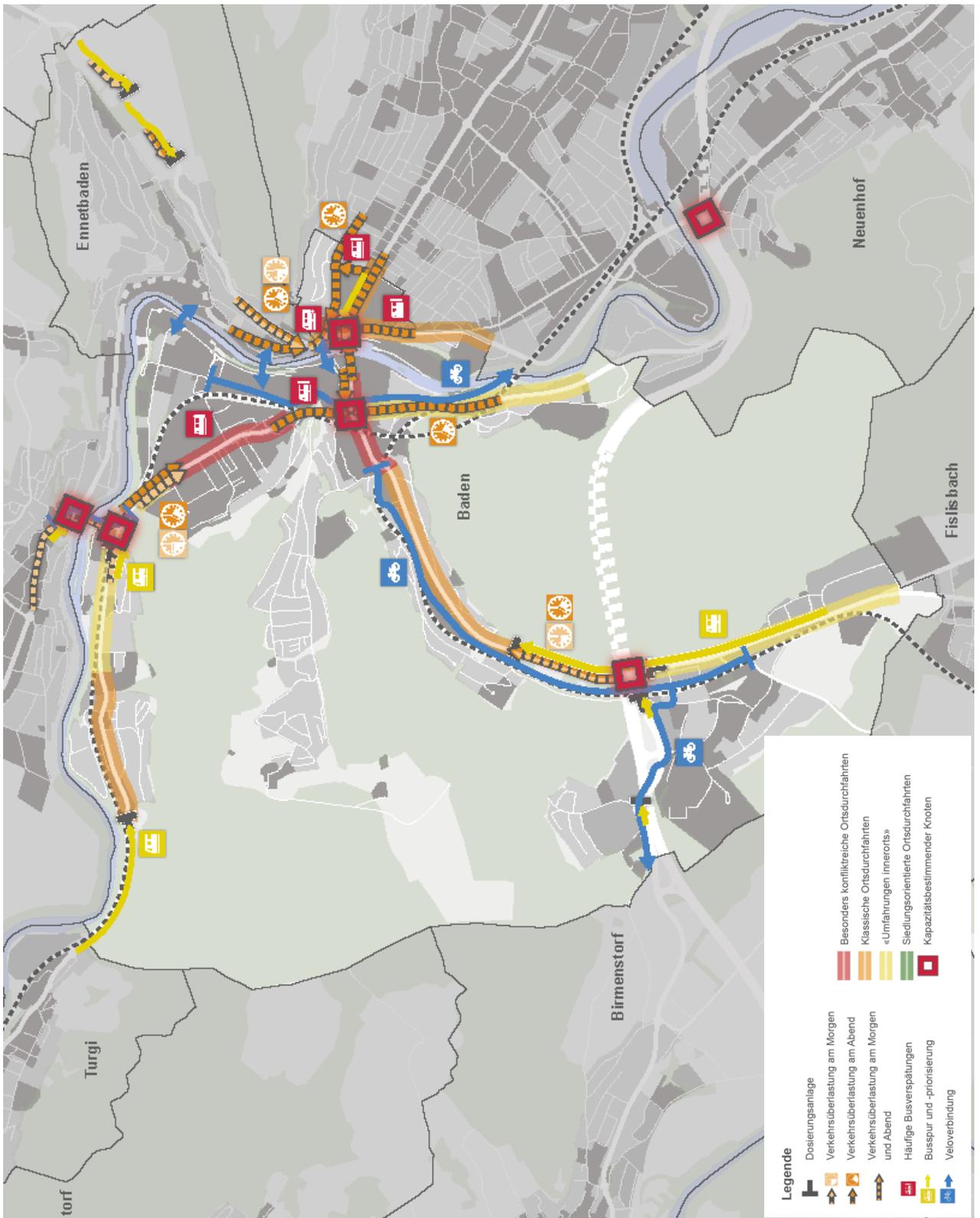


Abbildung: Teilraum Mitte

## Bestandsaufnahme Teilraum Ost

Der Verkehrsfluss in Wettingen ist aufgrund des deutlich dichteren Strassennetzes (parallel zu den Kantonsstrassen verlaufende Gemeindestrassen) stabiler. Entsprechend sind die täglichen Verkehrsbelastungen auf den Kantonsstrassen tiefer als in Baden oder im Siggenthal. Der kritische Engpass ist auch für die Erschliessung von Wettingen der Brückenkopf Ost. Die morgens und abends auftretenden Staus an dieser Kreuzung führen dazu, dass Autofahrende von und nach Siggenthal/Höhtal teilweise die Scharenstrasse nutzen. Dies sind einerseits Autofahrende aus Wettingen selbst, andererseits aber auch solche, die sich Richtung Limmattal/Furttal begeben.

Durch die vergleichsweise tiefe Verkehrsmenge kann die Landstrasse in Wettingen heute auf einzelnen Abschnitten schon ziemlich siedlungsorientiert gestaltet werden. Die Veloführung ist nicht optimal, zudem kommt es zu Konflikten zwischen parkierenden Autos und dem Fuss- und Veloverkehr. Die Situation auf der Alberich-Zwysig-Strasse ist vergleichbar. Im östlichen Bereich der Landstrasse fahren mehr Autos, das beeinträchtigt trotz des relativ stark durchgrünten Strassenraums die angrenzenden Nutzungen.

Mit dem Halbanschluss Spreitenbach und der Dosierung aus Richtung Killwangen konnte der Verkehrsfluss in der Ortsdurchfahrt Neuenhof in den letzten Jahren verbessert werden. Der Bus kann dadurch zuverlässiger verkehren. Voraussetzung ist allerdings die Funktionsfähigkeit der A1. Wenn der Verkehr auf der Autobahn – wie in den letzten Jahren wieder zunehmend – in den Spitzenzeiten zusammenbricht, verlässt ein Teil des Verkehrs früher die Auto-

bahn und fährt durch die Gemeinde. Die Zürcherstrasse steht als "klassische Ortsdurchfahrt" zumindest teilweise in Bezug zu den angrenzenden Nutzungen, teilweise trennt sie die Siedlungsgebiete aber auch. Die Querungen für den Fussverkehr liegen oft am falschen Ort oder sind unattraktiv, zudem führen die immer noch zahlreichen Längsparkplätze zu Konflikten mit Zufussgehenden und Velofahrenden. Zudem wird der Busverkehr teilweise durch den MIV behindert.

In Killwangen hat die Kantonsstrasse heute den Charakter einer "Umfahrung innerorts", die angrenzenden Siedlungsgebiete wenden sich von der Strasse ab, die Strasse stört dadurch auch weniger.

Der Bus verkehrt heute auf den Hauptachsen durch Neuenhof und Wettingen Richtung Baden in den Spitzenzeiten in einem dichten 7,5-Minuten-Takt. Bus und Bahn sind heute wenig miteinander verknüpft: In Neuenhof gibt es keine Busanbindung an den Bahnhof, auch der Bahnhof Wettingen ist aus einzelnen Quartieren nicht umsteigefrei erreichbar. Im Umfeld des Brückenkopfs Ost kommt es in Spitzenzeiten zu Busverspätungen.

Von Killwangen und Neuenhof her hat es gute Veloverbindungen, die Orientierung ist aber teilweise schwierig und einzelne Routen Richtung Stadt Baden sind unterbrochen (Brückenkopf Ost). In Wettingen verkehren die Velos meist auf einer der parallelen Gemeindestrassen (z.B. Zentralstrasse), auch hier entstehen durch die Situation am Brückenkopf Ost Lücken Richtung Baden.

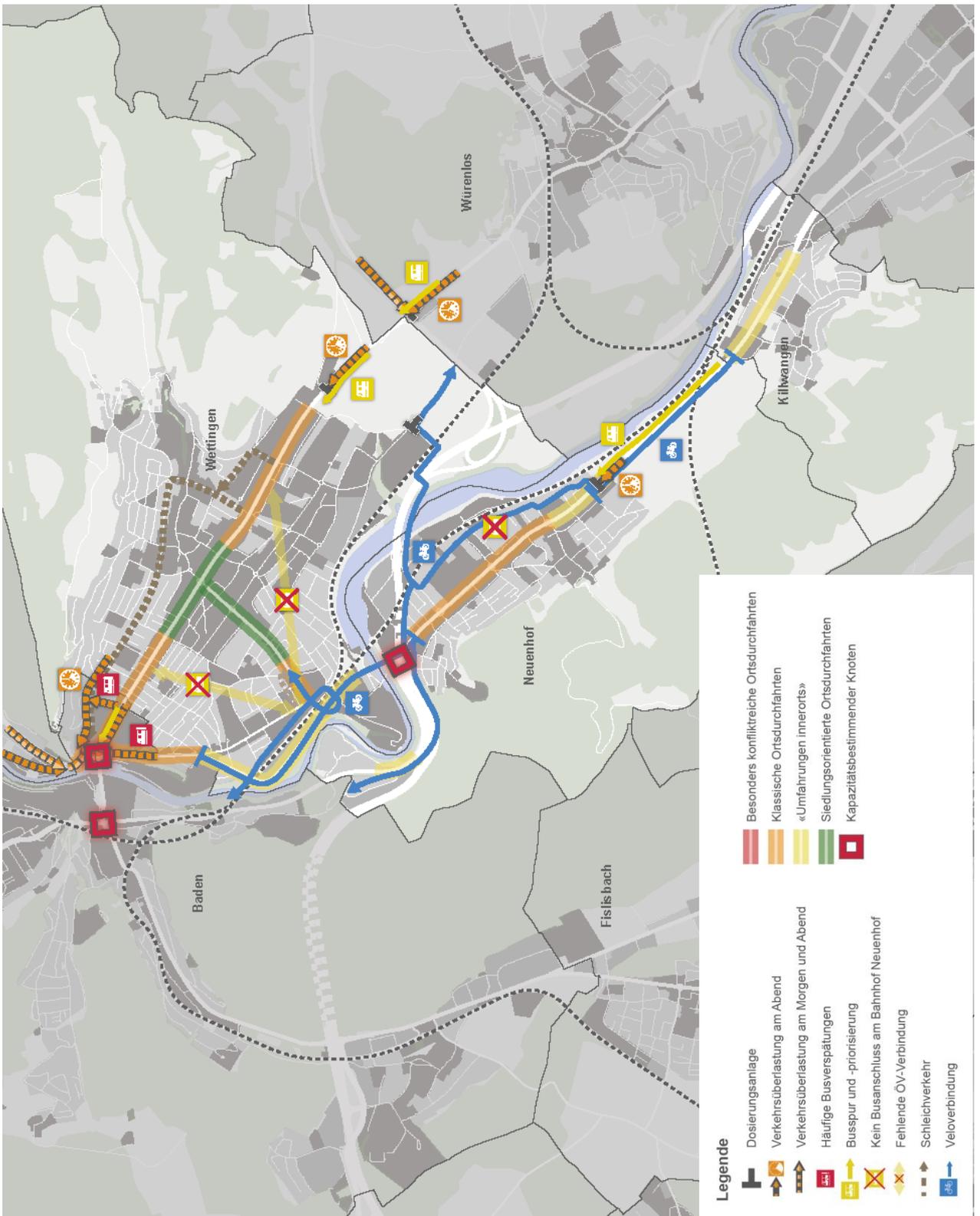


Abbildung: Teilraum Ost

# Anhang 2: Prognostizierte Verkehrsmengen 2040 auf ausgewählten Strassenabschnitten

## Verkehrswachstum unter 2'000 Fahrzeuge / Tag

Belastung 2019 + Wachstum bis 2040

### Ortsdurchfahrt Freienwil



### Landstrasse Ehrendingen



### Mellingerstrasse Baden



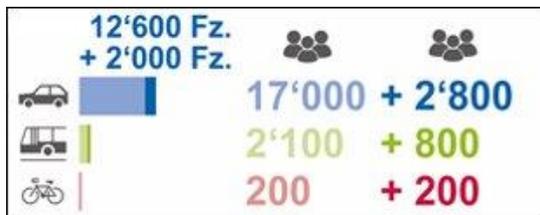
#### Lesebeispiel:

Auf der Landstrasse in Ehrendingen waren 2019 an einem durchschnittlichen Werktag (Mo-Fr) 18'600 Menschen in total 13'800 Autos unterwegs, bis 2040 steigt der Autoverkehr um 2'200 Personenwege bzw. 1'600 Autos pro Werktag an. Somit würden im Jahr 2040 15'400 (= 13'800 + 1'600) Autos pro Tag auf der Landstrasse verkehren. Das Aufkommen im Busverkehr wird von heute 3'600 Personenfahrten pro Tag um 1'500 auf 5'100 Personenfahrten ansteigen, mit dem Velo wären statt heute 100 Menschen pro Tag künftig 300 unterwegs (+ 200). Total würde die Landstrasse 2040 also von 26'200 Menschen pro Werktag befahren (heute 22'300, + 17%). Fussverkehr sowie Schwerverkehr sind in diesen Zahlen nicht enthalten.

# Verkehrswachstum unter 3'000 Fahrzeuge / Tag

Belastung 2019 + Wachstum bis 2040

Landstrasse Wil Turgi



Zentrum Untersiggenthal



Badstrasse Ennetbaden



# Verkehrswachstum unter 3'500 Fahrzeuge / Tag

Belastung 2019 + Wachstum bis 2040

Landstrasse Nussbaumen



Schwimmbadstrasse Wettingen



Landstrasse Wettingen



# Verkehrswachstum über 3'500 Fahrzeuge / Tag

Belastung 2019 + Wachstum bis 2040

Hochbrücke Baden



Zürcherstrasse Neuenhof



Killwangen Mühlehalde



