

GVK Raum Baden und Umgebung
Mobilitätskonferenz 2
Baden, 28. Januar 2023

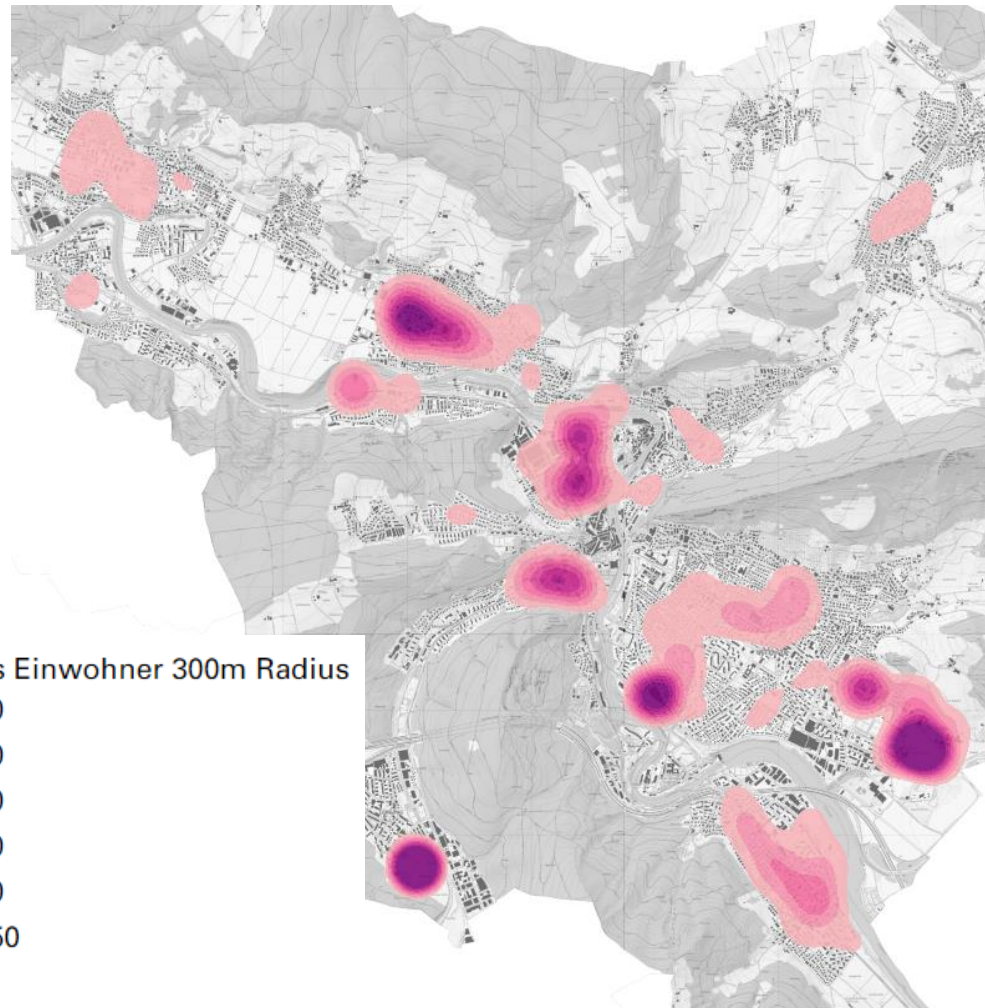
Lagebeurteilung: Ergänzende Analysen Fachplanung



Offene Fragen nach MoK 1

- **Prognose Siedlungsentwicklung:** Wo wächst die Region und sind die vom Kanton in den Verkehrsprognosen hinterlegten Zuwächse von Einwohnenden und Arbeitsplätzen realistisch?
- **Prognose Verkehrsbelastung:** Wie sieht die Verkehrsbelastung 2040 aus, wenn keine Massnahmen ergriffen werden?
- **Auslastung Strasse:** Wann und wo ist das Strassennetz heute überlastet? Wie verändern sich diese Engpässe beim prognostizierten Verkehrswachstum?
- **Auslastung Busse:** Wie ist der öffentliche Verkehr heute ausgelastet? Hat er genügend Kapazitäten, um das prognostizierte Wachstum aufzufangen?
- **Einkaufs- und Freizeitverkehr:** Wie viele Parkplätze gibt es in Baden und welchen Anteil haben diese am gesamten Verkehrsaufkommen?

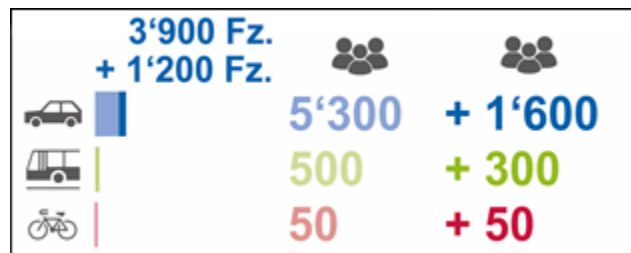
Prognose Siedlungsentwicklung 2040



- Kantonale Prognose bis 2040 deckt sich weitgehend mit den absehbaren Entwicklungen in den Gemeinden
- Grössere, langfristige Gebietsentwicklungen führen zu noch grösserem Wachstum (v.a. Galgenbuck Dättwil, Wettingen-Ost, Zentrum Nussbaumen)
- Grösste Zuwächse voraussichtlich im Umfeld von Kantonsstrassen und / oder im öV-Korridor Killwangen-Baden:
 - Herausforderung: Abstimmung Siedlungs- und Verkehrsentwicklung
 - Chance: Integrale Konzeptionen (z.B. Landstrasse Nussbaumen)

Verkehrswachstum unter 2'000 Fahrzeuge / Tag

Belastung 2019 + Wachstum bis 2040



Ortsdurchfahrt Freienwil



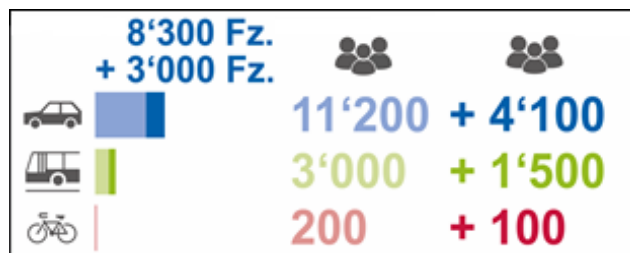
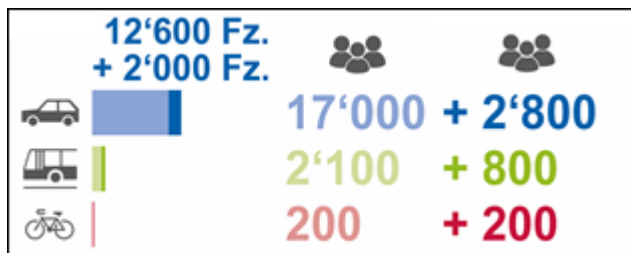
Mellingerstrasse Baden



Landstrasse Ehrendingen

Verkehrswachstum unter 3'000 Fahrzeuge / Tag

Belastung 2019 + Wachstum bis 2040



Landstrasse Wil Turgi



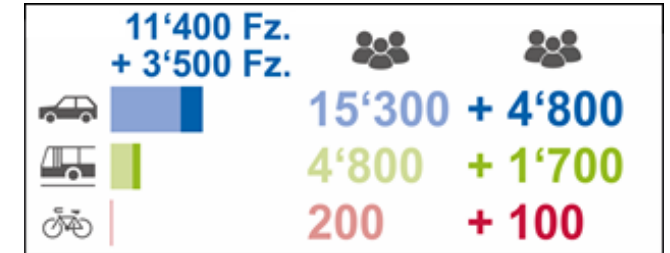
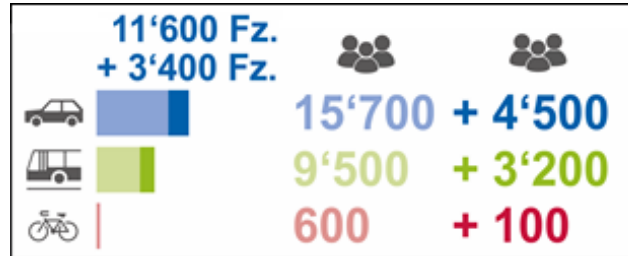
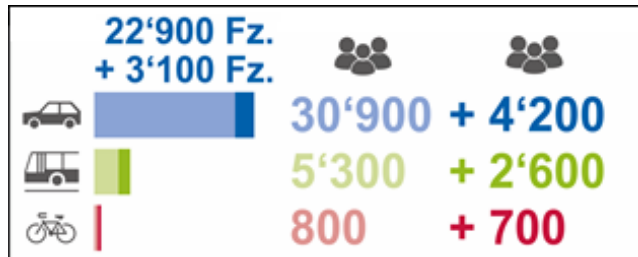
Badstrasse Ennetbaden



Zentrum Untersiggenthal

Verkehrswachstum unter 3'500 Fahrzeuge / Tag

Belastung 2019 + Wachstum bis 2040



Landstrasse Nussbaumen



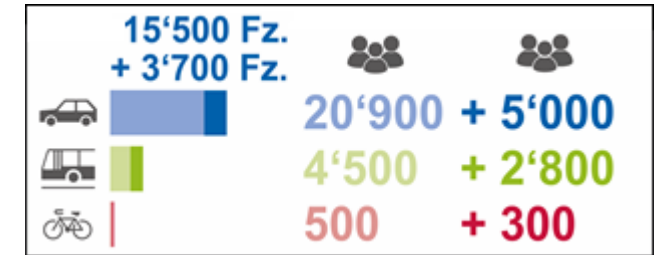
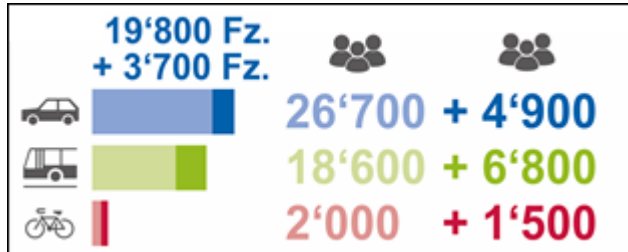
Landstrasse Wettingen



Schwimmbadstrasse Wettingen

Verkehrswachstum über 3'500 Fahrzeuge / Tag

Belastung 2019 + Wachstum bis 2040



Hochbrücke Baden



Killwangen Mühlehalde



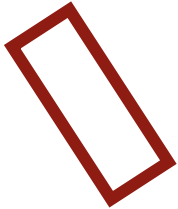
Zürcherstrasse Neuenhof

Ausweitung Spitzenstunden: Knoten unter Druck

In den Spitzenzeiten ist das System bereits heute an der Kapazitätsgrenze.



Über die kapazitätsbestimmenden Knoten können keine zusätzlichen Fahrzeuge fahren.

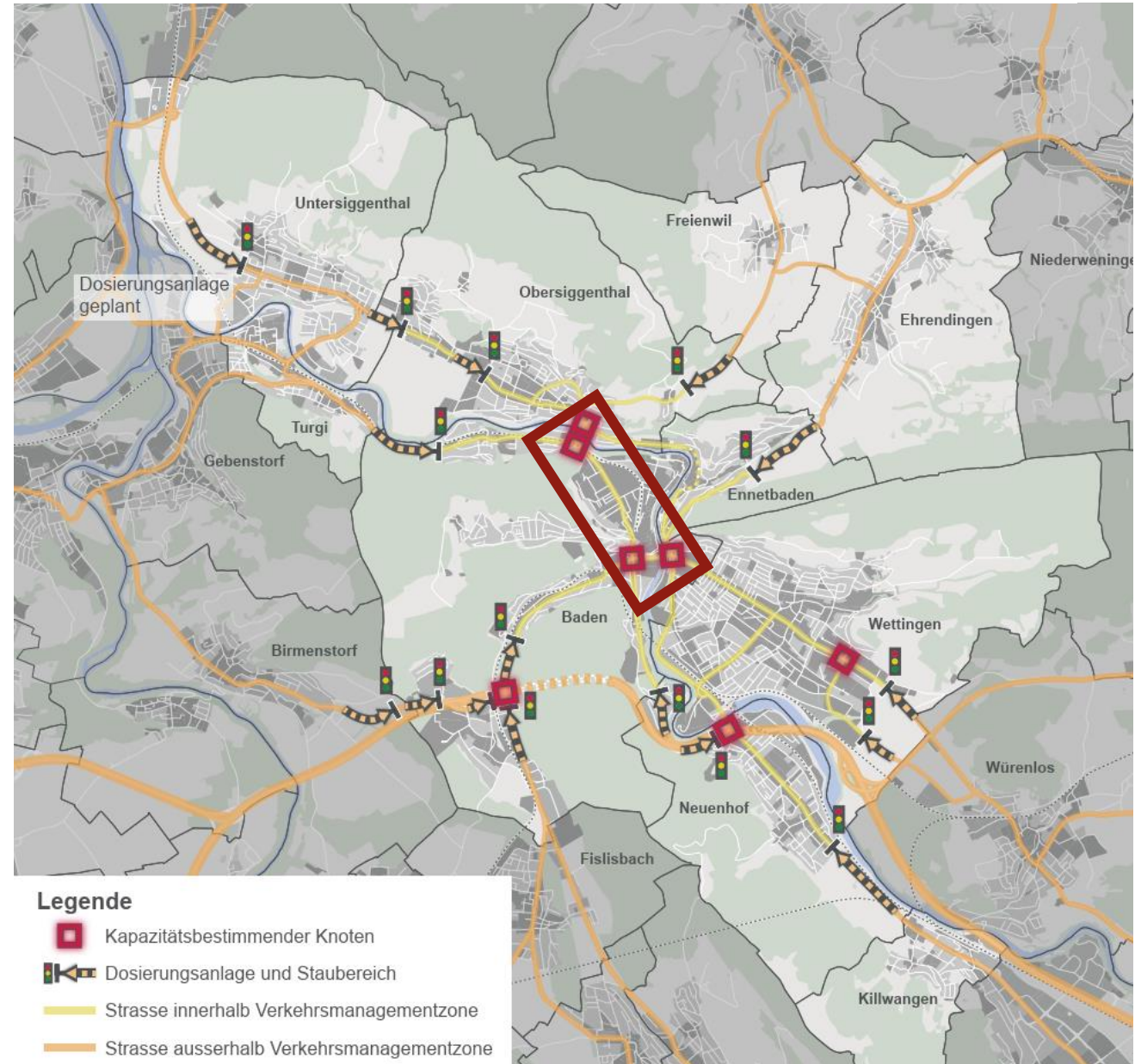


Massgebend ist dabei das dichte Knotensystem in der Innenstadt von Baden (Bruggerstrasse) und beidseits der Hochbrücke.



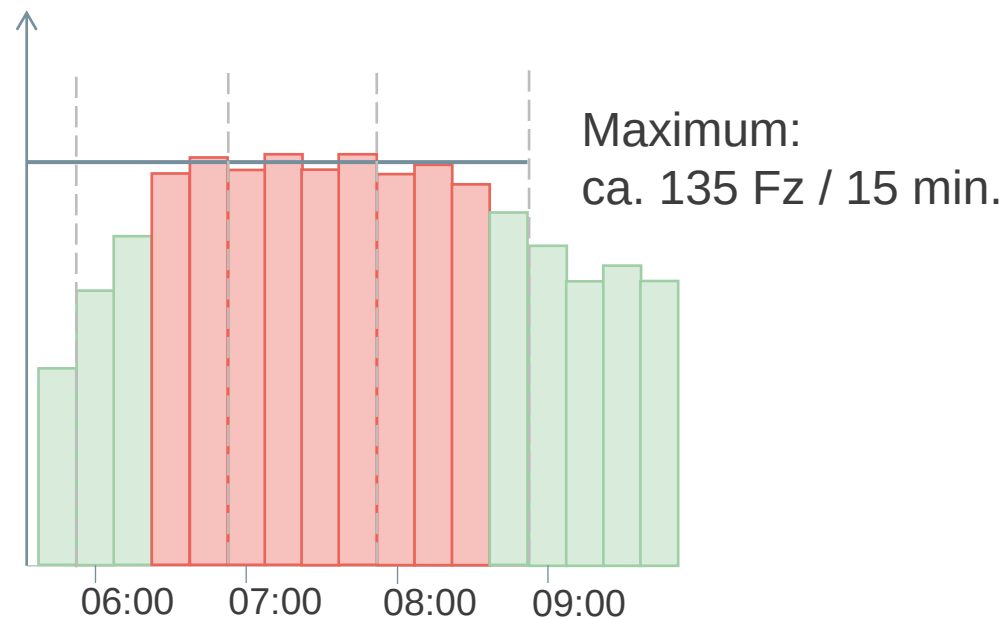
Das Verkehrsmanagement mit den Dosierungen reduziert die Gefahr, dass die Knoten überstaut werden.

Wächst der Verkehr weiter, muss der Zustrom in den Spitzen über längere Zeit verteilt werden.

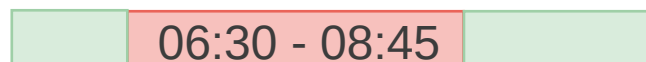


Ausweitung Spitzenstunden: Bsp. Knoten Boldi

Fahrzeuge / 15 Minuten



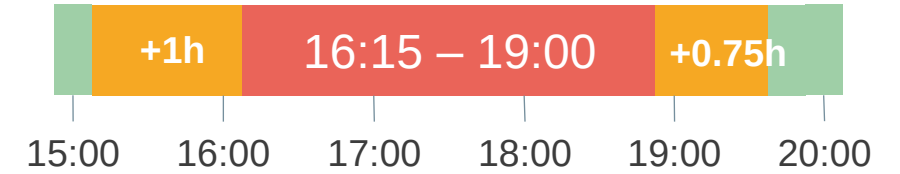
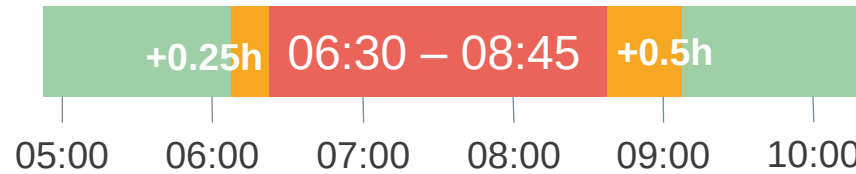
Überlastungsdauer heute:



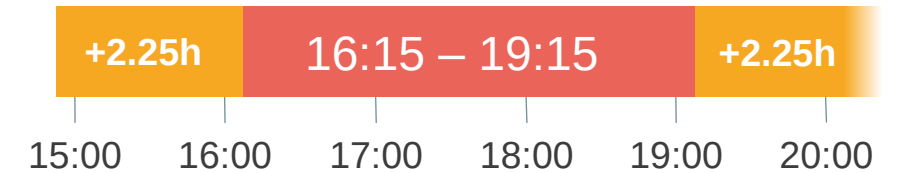
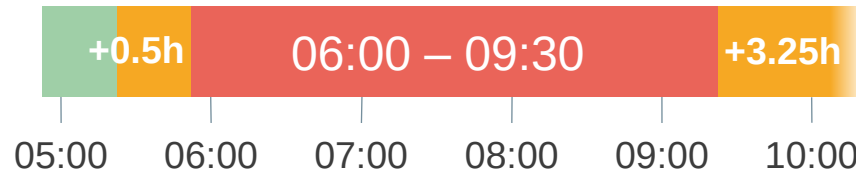
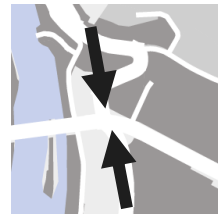
Ausweitung Spitzenstunden: Übersicht Knoten

Knoten

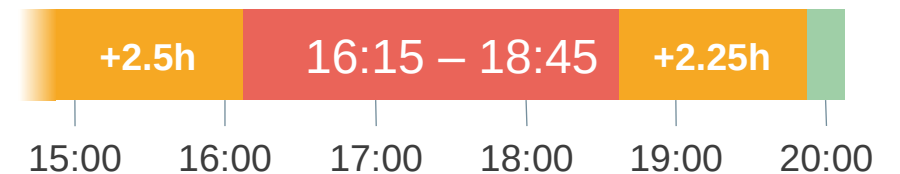
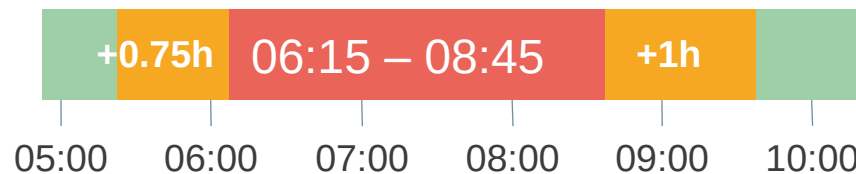
Boldi



Brücken-
kopf Ost

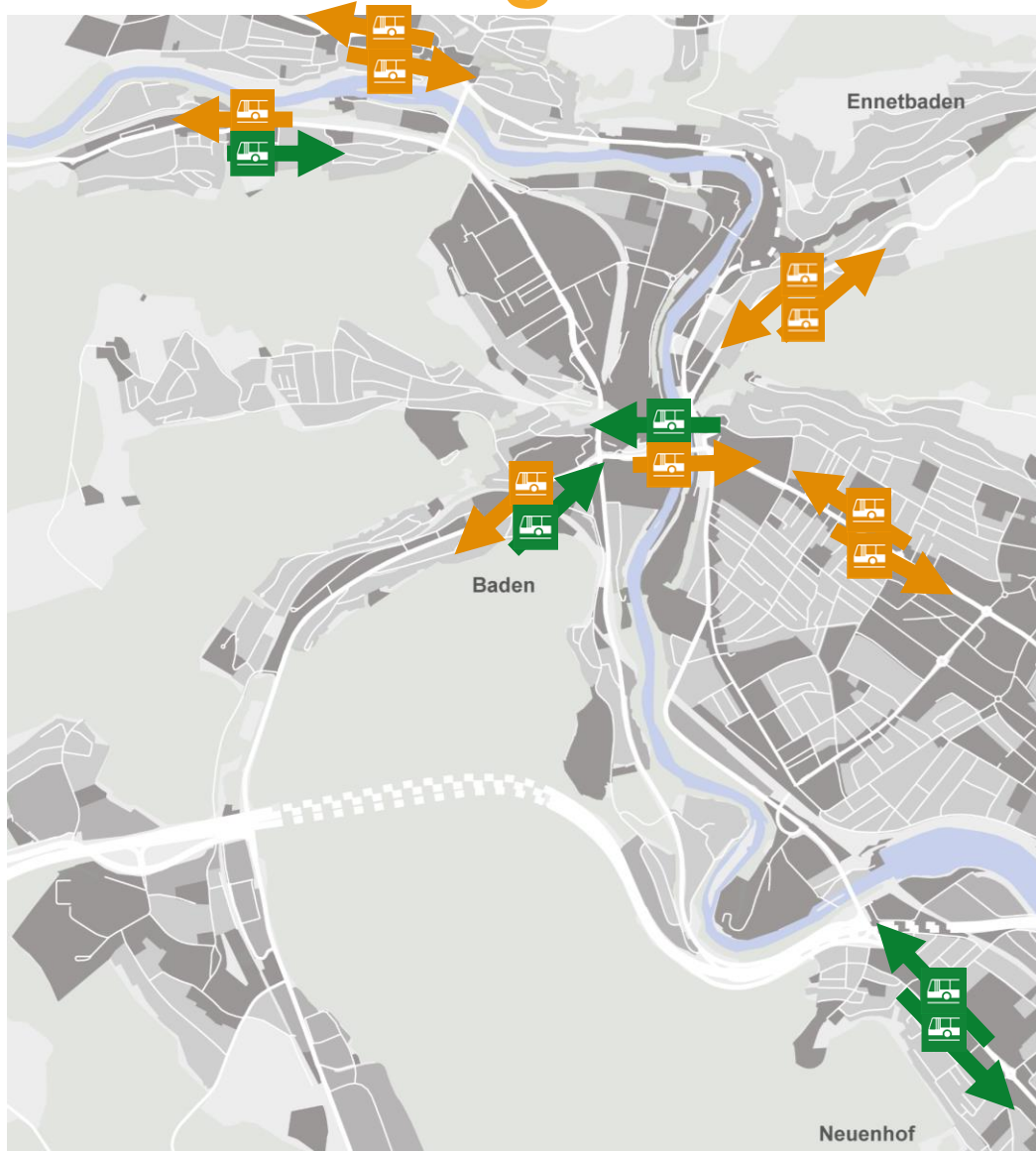


Wettingen
(Halbarten-
strasse)



xx Überlastdauer heute Verlängerung bis 2040

Auslastung öV: Übersicht heute

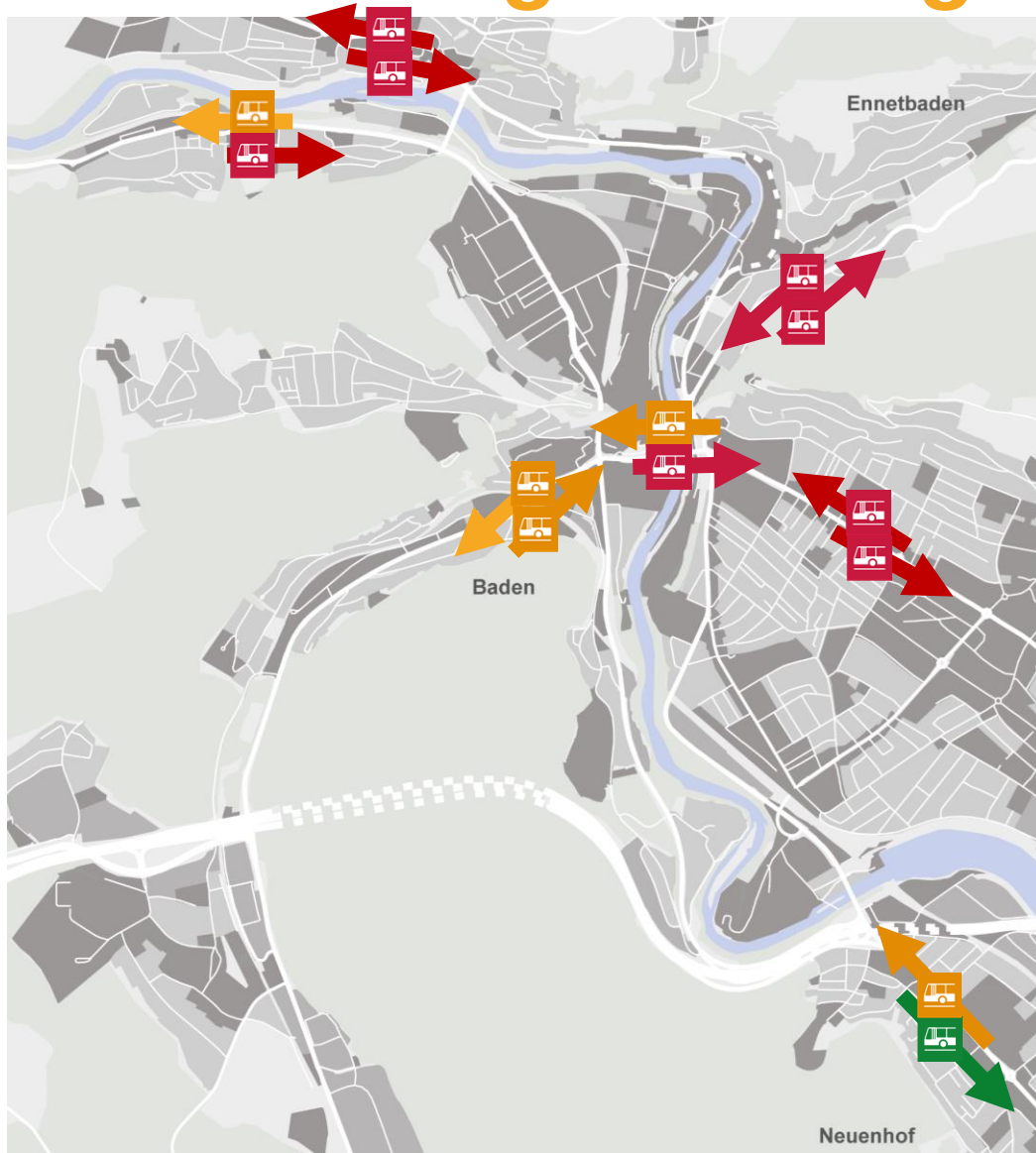


Dargestellt ist jeweils der Mittelwert der Spitzenstunde in der jeweiligen Lastrichtung (morgens: Richtung Baden, abends: von Baden).

-  < 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)

Fazit: Die Busse sind heute während den Hauptverkehrszeiten gut ausgelastet – mit wenigen Abstrichen (v.a. Linie 354 Baden-Kaiserstuhl) – aber nicht überlastet.

Auslastung öV: 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)

Hinweis: Auslastung anhand heutiger Kapazitäten

Fazit: Erwartetes Wachstum im Trendzustand erfordert einen Ausbau der öV-Kapazitäten, damit der öV auch in Hauptverkehrszeiten attraktiv und leistungsfähig bleibt.

Freizeit- und Einkaufsverkehr Stadt Baden

Verkehr im Zusammenhang mit öffentlichen Parkhäusern ist relevant:

- Ca. 25 % des Quell- / Zielverkehrs der Innenstadt von Baden nutzt eines der 12 öffentlichen Parkhäuser
- Dieser Verkehr macht ca. 15 % bis 25% des Aufkommens auf der Bruggerstrasse aus
- Der Tagespeak ist um 9:00, der Wochenpeak am Samstag

Fazit: Bedeutung der Stadt Baden als Einkaufs- und Freizeitziel der Region ist hoch, der Einfluss auf die Verkehrssituation ebenfalls.



Ergänzendes Fazit Lagebeurteilung

Einschätzung MoK 1	Ergänzende Einschätzungen
--	Das vom Kanton prognostizierte Wachstum von Einwohnenden und Arbeitsplätzen ist realistisch .
Der Verkehr im Raum Baden ist mehrheitlich hausgemacht, der Durchgangsverkehr ist gering .	Neben dem Pendlerverkehr belastet auch der Einkaufs- und Freizeitverkehr Baden stark.
Für Fahrten Richtung Zentrum wird häufiger das Auto genutzt als für Fahrten innerhalb des Zentrums.	Vor allem auf der Achse Killwangen-Wettingen-Baden-Nussbaumen nimmt die Belastung des Strassennetzes spürbar zu .
An den kritischen Knoten staut sich der Autoverkehr, die Busse verlieren Zeit und es hat Lücken im Velonetz.	Die Dauer der Staus wird mit dem prognostizierten Wachstum noch einmal deutlich zunehmen , kritische Knoten wie der Brückenkopf Ost werden praktisch durchgehend überlastet sein. Auch das heutige Busangebot wird überlastet sein , es braucht mehr und grössere Busse.
Die Ortsdurchfahrten sind mehrheitlich auf den Autoverkehr ausgerichtet und für den Fuss- und Veloverkehr unattraktiv .	Das (Auto-)Verkehrswachstum verschärft auch in den Ortsdurchfahrten die heutigen Defizite .