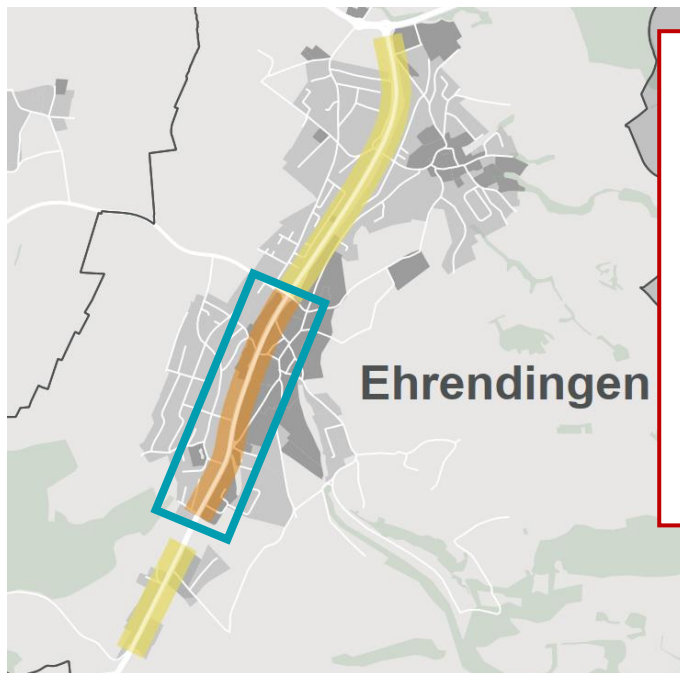


# SF08 Umgestaltung Landstrasse Ehrendingen



*Aus der GVK-Lagebeurteilung im 2022/2023 lassen sich erste Empfehlungen für eine spätere Bearbeitung ableiten. Diese sind hier dargestellt. :  
Dieses GVK-Massnahmenblatt wird im Jahr 2025 von der Behördendelegation und den neun Gemeinderäten beschlossen und soll als orientierender Inhalt im GVK 2025/2026 dem Grossen Rat vorgelegt werden. Die Erarbeitung einer vollständigen Vorstudie Ortsdurchfahrt für diesen Abschnitt ist nach gegenseitiger Absprache und in insbesondere in Abstimmung mit den periodisch anstehenden Strassenbelagssanierungen zu starten. Liegt die Vorstudie vor, folgen im Regelfall das Betriebs- und Gestaltungskonzept (Vorprojekt), das Bauprojekt und die Umsetzung.*

- Besonders konfliktreiche Ortsdurchfahrten
- Klassische Ortsdurchfahrten
- «Umfahrungen innerorts»
- Siedlungsorientierte Ortsdurchfahrten

## Beschrieb der Massnahme

Mit der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt (ODF) Ehrendingen soll der Auftrag aus dem kantonalen Richtplan (S1.1 Siedlungsqualität und innere Siedlungsentwicklung) erfüllt werden: Der Strassenraum ist als Teil des Siedlungsraumes zu betrachten und aufzuwerten. Das erfordert eine sorgfältige und ganzheitliche Planung des gesamten Strassenraumes von Fassade zu Fassade inklusive der ersten Bautiefen. Dies trifft vorrangig auf den südlichen Abschnitt (Quadrat in Abb.) zu und die ODF soll hier mehr als rein verkehrliche Anforderungen erfüllen. Der nördliche Abschnitt der Kantonsstrasse Richtung Tiefenwaag weist trotz der Lage innerhalb der Siedlung einen eigentlichen Ausserortscharakter auf. Die Ausrichtung der Gebäude und deren Erschliessung ist vollständig von der Kantonsstrasse abgewandt. Eine Umgestaltung der ODF ist hier weniger prioritär.

Mit dem bereits vor dem GVK erarbeiteten, weit fortgeschrittenen Kantonsstrassenprojekt «Ehrendingen IO/AO K282, Radstreifen Radstreifen Landstrasse, Abschnitt Höhtal bis Kreisler Niedermatt» werden für den Veloverkehr deutliche Verbesserungen gegenüber heute erreicht.

Die Landstrasse durch Ehrendingen ist die wichtigste Verbindung aus dem Surb- und Wehntal Richtung Baden, Wettingen und der Autobahn. Entsprechend hoch ist die Bedeutung für den motorisierten Individualverkehr, sowie den öffentlichen Verkehr. Die entsprechenden Anforderungen an die Fahrbahnbreite für Gegenverkehr von Lastwagen und Bus sind zu berücksichtigen. Für die Velohauptverbindung ist eine sichere Infrastruktur auch auf der Landstrasse anzubieten, insbesondere am Anschlussknoten Dorfstrasse. Ebenfalls werden zukünftig mehr Buslinien die Landstrasse befahren.

Die Dorfkerne sind über die ODF besser an die westlich gelegenen Quartiere anzubinden. Dazu sind die Fussgängerquerungen sicherer zu gestalten und direkt an den wichtigen Querungsstellen zu platzieren. Trotz des abseits liegenden, zentralen Dorfkerns soll die Aufenthaltsqualität gesteigert werden und in einigen Nischenbereichen Begegnungsorte entstehen. Richtung Süden macht ein Eingangstor den Beginn der Ortsdurchfahrt erkenntlich. Die ODF Ehrendingen verliert mit der Umgestaltung die heute stark trennende Wirkung im Dorf.

## Zuständigkeiten und Prozessuales

**Federführung** Kanton Aargau (BVU) **Beteiligte** Gemeinde Ehrendingen

**Angaben zu Kosten, Umsetzungsplanung und Zuständigkeiten werden im Rahmen von Schritt 5 im Herbst 2024 ergänzt.**

### Herleitung aus Lagebeurteilung

Die Ortsdurchfahrt Ehrendingen ist heute verkehrsdominiert. Sie trennt das Dorf und erschwert so die Vernetzung der Quartiere über die Kantonsstrasse. Die Aufenthaltsqualität ist nur gering und es fehlen Flächen zum Verweilen und für Begrünung. Die Trottoirbreiten sind minimal und nur wenige Querungen vorhanden. Der Veloverkehr wird im Mischverkehr mit den Autos geführt. Das laufende Projekt des Kantons (Ehrendingen IO/AO K282, Radstreifen Landstrasse, Abschnitt Höhtal bis Kreisel Niedermatt) geht die bestehenden Mängel bereits an und soll bis 2027 umgesetzt werden.

### Abhängigkeiten zu weiteren Massnahmen

- Erweiterung Verkehrsmanagement (SB01)
- Aufwertung Velohaupttrouten Raum Nord-Ost (FV11)
- Aufwertung kommunale Fussverkehrsnetze (FV14)
- Busbevorzugung öV-Hauptkorridore (BB05)

## Wirkung und Zielbeitrag der Massnahme SF08

**Wirkung** Die Aufwertung der Ortsdurchfahrt hat Auswirkungen auf den Strassenraum, aber auch auf die angrenzenden Siedlungsgebiete:

- Der Strassenraum wird attraktiver und siedlungsverträglicher. Dies lädt zu vermehrtem Zufussgehen und Verweilen entlang der ODF ein.
- Neue Bepflanzungen beschatten Aufenthaltsflächen und unterstützen die ökologische Vernetzung durch das Quartier.
- Die Umgestaltung mindert die Trennwirkung und die Verbindung für Velofahrende und Zufussgehende zwischen den Quartieren westlich und östlich der Landstrasse wird besser.

Insgesamt sind im GVK sieben Ziele definiert. Die vorliegende Massnahme beeinflusst zwei der sieben Ziele.



Attraktiver und  
zukunftsfähiger  
Lebensraum



Velogerechter  
Raum

## Wirkung und Zielbeitrag des Handlungsfelds Stadt- und Freiraum

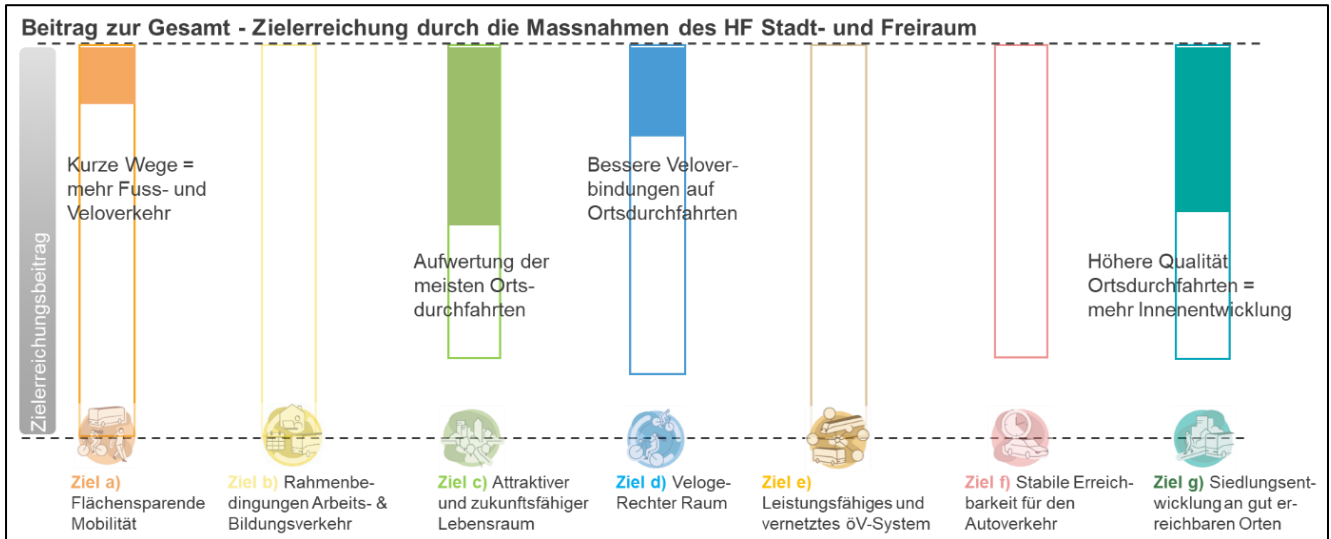
Bei der Umsetzung aller rund 60 GVK-Massnahmen werden drei Ziele vollständig erreicht, vier Ziele können in hohem Masse erfüllt werden. Die verbleibenden Ziellücken sind darauf zurückzuführen, dass in Nussbaumen und Baden Zentrum ohne MIV-Entlastung (z.B. durch Verlagerung auf eine Zentrumsentlastung) nicht alle notwendigen Massnahmen möglich sind.

Die Aufwertung verschiedener Ortsdurchfahrten (Kantonsstrassen innerorts) hat grosse Wirkungen auf die Qualität der Ortsdurchfahrten bzw. deren Wahrnehmung als Lebensräume. Ausserdem aktivieren aufgewertete

**Entwurf für Online-Partizipation**

Ortsdurchfahrten Siedlungspotenziale und ermöglichen bessere Veloverbindungen entlang der Kantonsstrassen. Die Quartiere der kurzen Wege unterstützen die Siedlungsentwicklung nach Innen und führen zu höheren Anteilen für den Fuss- und Veloverkehr.

In folgender Grafik verdeutlichen die ausgefüllten Flächen die Zielerreichungsbeiträge aller "Stadt- und Freiraum"-15 Massnahmen an der Gesamt-Zielerreichung des GVK-Massnahmenfächers.

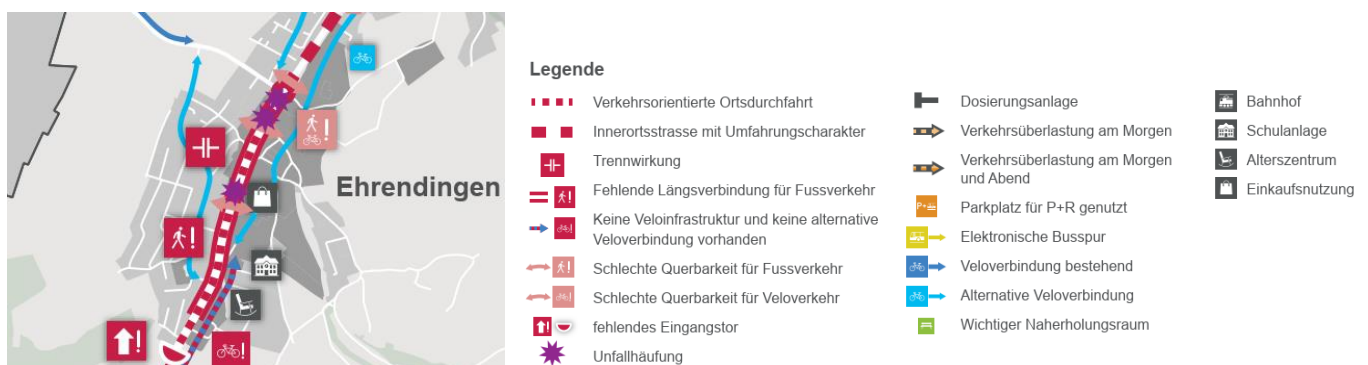


**Weiterführende Dokumente / Links**

- [Gemeindeportrait Ehrendingen](#)

## Ergänzende Informationen

**Analyse:** Historisch gewachsen befinden sich die zwei Ortskerne von Unter- und Oberehrendingen an der Dorfstrasse abseits der Ortsdurchfahrt. Ihre Zentrumsfunktion übernehmen diese Ortskerne noch heute. Eine attraktive Veloverbindung führt auf der alten Dorfstrasse durch die Ortskerne. Die ODF Ehrendingen trennt diese beiden Kerne erheblich und weist einige Defizite auf. Die heutige Erscheinung des Strassenraums ist primär auf den motorisierten Verkehr ausgerichtet. Entlang der Landstrasse ist abschnittsweise nur einseitig ein Trottoir vorhanden. Zwischen Höhtal und der Einmündung Dorfstrasse fehlen Veloinfrastrukturen auf der Landstrasse und es ist auch keine rückwärtige Verbindung vorhanden. Die oberirdischen Querungen über die Landstrasse liegen weit auseinander und fehlen abschnittsweise. Die Bushaltestellen sind nur unzureichend zu Fuss erreichbar. Begrünung gibt es fast ausschliesslich auf den angrenzenden Privatparzellen und die Aufenthaltsqualität ist gering. Vereinzelt bestehen publikumsorientierte Nutzungen, bei welchen die Vorbereiche verkehrsorientiert gestaltet sind. Ein Bezug des Strassenraumes zu den angrenzenden Nutzungen ist nicht vorhanden.



Ausschnitt Gemeindeportrait Ehrendingen

### Aus heutiger Sicht erste mögliche Empfehlungen für die weitere Planung:

Aus der im 2022/2023 durchgeführten Lagebeurteilung lassen sich erste Empfehlungen ableiten:

- Dimensionierung der Strassenbreiten auf relevanten Begegnungsfall Bus/Bus bei reduzierter gefahrener Geschwindigkeit auf der ODF.
- Die Funktionsfähigkeit als Ausnahmetransportroute ist weiterhin zu gewährleisten.
- Realisierung einer durchgehenden, lückenfreien Velohauptroute in beide Fahrtrichtungen auf der Landstrasse zwischen Höhtal und Knoten Dorfstrasse. Mit dem Bauprojekt werden durchgehende Radstreifen grösstenteils bereits erreicht. Eine sichere Weiterführung über die rückwärtige Veloverbindung via Dorfstrasse und Kirchweg sowie aus Freienwil auf der Freienwilerstrasse ist sicherzustellen.
- Als Teil des Verkehrsmanagements ist nördlich von Ehrendingen eine neue Dosierungsanlage vorgesehen. Damit die Priorisierung des Busverkehrs auch im Siedlungsgebiet wirkt, sind Richtung Baden neu auch Fahrbahnhaltestellen möglich. Zur Einhaltung des Fahrplans braucht es aber weiterhin punktuell Busbuchten, welche gut in die Seitenflächen einzubinden sind.
- Bushaltestellen sind nahe an weiterführenden Wegen ins Quartier anzuordnen und die Strasse muss in nächster Nähe sicher gequert werden können. Insbesondere sind direkte und gesicherte Querungsmöglichkeiten zum Dorfkern anzubieten. Der Umgang mit den bestehenden Unterführungen ist zu klären.
- Schliessen der Lücken im heute nicht durchgehenden Trottoir auf der Ostseite im Bereich des Ortszentrums.
- Beschattung der zentralen Aufenthaltsbereiche (Umfeld Bushaltestellen, Knoten Dorfstrasse) und Entsiegelung von Flächen sowie Pflanzung von Bäumen zur Reduktion der Hitzebelastung bzw. zugunsten eines angenehmeren Mikroklimas.

Die Erarbeitung einer Vorstudie Ortsdurchfahrt für diesen Abschnitt ist nach gegenseitiger Absprache und in insbesondere in Abstimmung mit den periodisch anstehenden Strassenbelagssanierungen zu starten. Liegt die Vorstudie vor, folgen im Regelfall das Betriebs- und Gestaltungskonzept (Vorprojekt), das Bauprojekt und die Umsetzung.