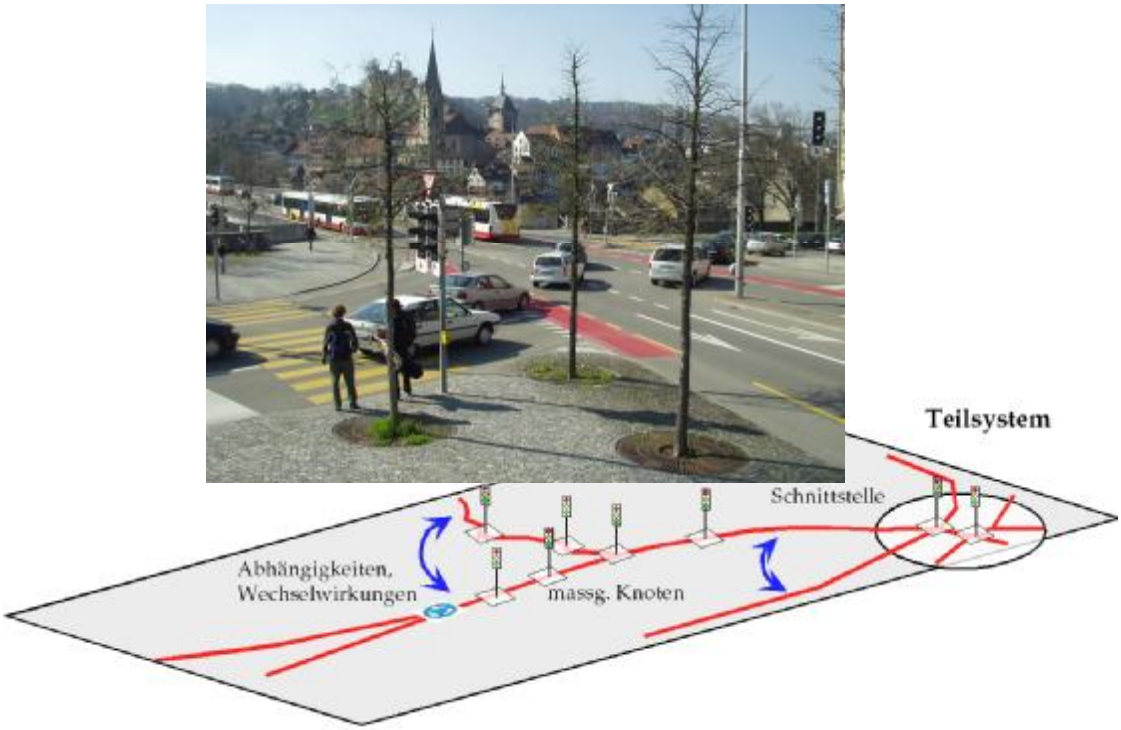
KANTON AARGAU

Departement
Bau, Verkehr und Umwelt
Abteilungen Tiefbau und Verkehr

Verkehrsmanagement
Grossraum Baden-Wettingen

Konzeptbericht



September 2007

SNZ Ingenieure und Planer AG
Dörflistr. 112, CH-8050 Zürich • Tel. 044 318 78 78 • Fax 044 312 64 11 • www.snz.ch

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung 1

Abkürzungsverzeichnis 7

1. Allgemeines 9
   - 1.1 Ausgangslage und Auftrag 9
   - 1.2 Analyse des Auftrags 11
   - 1.3 Fachliche und politische Begleitung des Auftrags 13
   - 1.4 Vorgehen 14
   - 1.5 Bearbeitungsperimeter 15
   - 1.6 Handlungsbedarf aus den übergeordneten Konzepten 16
     - 1.6.1 Leitbild Verkehr 2005 16
     - 1.6.2 rGVK Limmattal Teilkonzept MIV / Strasse 17
     - 1.6.3 mobilitätAARGAU 19
     - 1.6.4 Agglomerationsprogramm Aargau-Ost 20

2. Grundlagenaufbereitung 21
   - 2.1 Basisnetz und Teilsysteme 21
   - 2.2 Streckennetz Buslinien 22
   - 2.3 Verkehrsvorhaben auf der Zeitachse 24
   - 2.4 Verkehrskonzepte und Verkehrsuntersuchungen 25
   - 2.5 Verkehrsdaten 27
     - 2.5.1 Vorgehen 27
     - 2.5.2 Ist- und Prognosezustand 27
     - 2.5.3 Hinweis zur Verkehrsentwicklung gemäss KVM 30
     - 2.5.4 Transportierte Personen im Busverkehr 32

3. Problemanalyse des Ist-Zustandes 33
   - 3.1 Problemanalyse motorisierter Individualverkehr (Ist-Zustand) 33
     - 3.1.1 Leistungsbestimmende Knoten 33
     - 3.1.2 Potenzielle Ausweichrouten 36
   - 3.2 Problemanalyse öffentlicher Verkehr (Ist-Zustand) 37
   - 3.3 Problemanalyse Langsamverkehr 38
   - 3.4 Grosse Verkehrserzeuger 39

4. Massnahmenansätze 41
   - 4.1 Die Probleme als Ausgangslage für das Konzept 41
   - 4.2 Zielvorgaben an das Verkehrsmanagement für den Grossraum Baden-Wettingen 41
   - 4.3 Vorgehen 42
   - 4.4 Vorhandene Massnahmenansätze 44

5. Verkehrsmanagement Grossraum Baden-Wettingen 47
   - 5.1 Teilgebiet Siggenthal / Turgi 48
     - 5.1.1 Ausgangs- und Problemlage 48
     - 5.1.2 Analyse der Belastungszustände 51
     - 5.1.3 Gebietsspezifische Zielvorgaben 53
     - 5.1.4 Künftiges Verkehrsmanagement Siggenthal / Turgi 54
   - 5.2 Teilgebiet Baden / Fislisbach 60
     - 5.2.1 Ausgangs- und Problemlage 60
     - 5.2.2 Analyse der Belastungszustände 62
     - 5.2.3 Gebietsspezifische Zielvorgaben 63
     - 5.2.4 Künftiges Verkehrsmanagement Baden / Fislisbach 64
   - 5.3 Teilgebiet Neuenhof / Wettingen 68
     - 5.3.1 Ausgangs- und Problemlage 68
     - 5.3.2 Analyse der Belastungszustände 70

5.3.3 Gebietsspezifische Zielvorgaben ... 73
5.3.4 Zukünftiges Verkehrsmanagement Neuenhof / Wettingen ... 74
5.4 Teilgebiet Ehrendingen / Freienwil ... 80
5.4.1 Ausgangs- und Problemlage ... 80
5.4.2 Analyse der Belastungszustände ... 81
5.4.3 Gebietsspezifische Zielvorgaben ... 81
5.4.4 Künftiges Verkehrsmanagement Ehrendingen / Freienwil ... 82
5.5 Teilgebiet Zentrum ... 85
5.5.1 Ausgangs- und Problemlage ... 85
5.5.2 Gebietsspezifische Zielvorgaben ... 87
5.5.3 Künftiges Verkehrsmanagement im Zentrum ... 87
5.6 Übergeordnetes Leitsystem für die Steuerung und Überwachung ... 90
5.7 Gezielte Behebung von Schwachstellen im Strassennetz ... 90
5.8 Verkehrsmanagement als Prozess ... 91

6. Gesamtschau ... 93

7. Künftige Entwicklungen in den Zentrumsgemeinden ... 97

8. Auswirkungen, Nutzen, Zielerfüllung ... 99
8.1 Verkehrsmanagement Grossraum Baden-Wettingen ... 99
8.1.1 Nutzen für den Autoverkehr ... 100
8.1.2 Nutzen für die Busse des öffentlichen Verkehrs ... 101
8.1.3 Nutzen für den Langsamverkehr ... 102
8.1.4 Nutzen für Dritte ... 103
8.2 Aufgabenerfüllung gemäss Leitbild Verkehr ... 104
8.3 Risiken ... 105

9. Bezug zu aktuellen Strassenbauvorhaben ... 107
9.1 Chance Baregg-Ausbau nutzen ... 107
9.2 Eröffnung Umfahrung Ennetbaden, Sperrung Schiefe Brücke ... 107
9.3 Kreisel Landvogteischloss, Baden / Ennetbaden ... 108
9.4 Umgestaltung und Erneuerung Schulhausplatz ... 108
9.5 Anschluss Unteres Aaretal an A1 / A3 ... 108

10. Kostenschätzung und Prioritätenreihung ... 109

11. Vernehmlassung in den Gemeinden ... 113
11.1 Konkrete Äusserungen ... 113
11.2 Bereinigungsgespräche ... 115

12. Weiteres Vorgehen / Finanzierung ... 117
12.1 Weiteres Vorgehen ... 117
12.2 Möglicher Zeitplan ... 117
12.3 Finanzierung ... 117
12.4 Etappierbarkeit ... 118
12.5 Weitere Akteure ... 118

13. Ausblick ... 119
13.1 Bereits durchgeführte zusätzliche Abklärungen ... 119
13.2 Weiterer Abklärungsbedarf ... 119
13.3 Mögliche künftige Problemstellen ... 120
13.4 Auswirkungen nach 2015 ... 120

A - G ... Anhänge

Verkehrsmanagement Grossraum Baden-Wettingen
Zusammenfassung

Das Strassennetz im Grossraum Baden–Wettingen ist zu Verkehrsspitzenzeiten am Morgen und Abend ausgelastet. Die Folge davon sind Staus, Ausweichverkehr und Behinderungen der Busse des öffentlichen Verkehrs. Die Verkehrsbelastung hat in den letzten zehn Jahren deutlich stärker zugenommen als erwartet. Diese Tendenz zeigt sich auch bei den aktuellsten Verkehrsuntersuchungen. Entwickelt sich der Verkehr in diesem Tempo weiter, sind innerhalb weniger Jahre mehrere leistungsbestimmende Knoten und Streckenabschnitte in den zentrumsnahen Gemeinden überlastet. Die Auswirkungen dieser Überlastungen führen zu weiteren erheblichen Beeinträchtigungen in den Verkehrspitzenzeiten und tangieren nahezu sämtliche Linien des Busverkehrs.

Zunehmende Überlastung des Strassennetzes: Staus, Ausweichverkehr sowie Behinderungen für die Busse des öffentlichen Verkehrs

Die für den Verkehr nutzbaren Flächen im Zentrum der Region sind begrenzt. Autofahrende, Fussgänger, Velofahrende, Busse des öffentlichen Verkehrs, Zulieferer, Restaurants, Eventveranstalter und andere wollen diese Flächen für sich. Die Nachfrage ist grösser als das Angebot. Fast jeder Quadratmeter könnte mehrfach vergeben werden. Es gilt den begrenzten Verkehrsraum optimal zu bewirtschaften und für die stadteffizientesten Fortbewegungsarten auf der Strasse (zu Fuss, Velo, Busse des öffentlichen Verkehrs) bessere Rahmenbedingungen zu schaffen. Heute übernehmen die Busse des öffentlichen Verkehrs in den Spitzenzeiten etwa gleichviele Personenfahrten in oder aus der City der Stadt Baden wie der Autoverkehr. Über den ganzen Tag transportiert der Busverkehr etwa halb so viele Personen wie die Autos.

Flächen in der Stadt sind begrenzt. Sie sind effizienter zu nutzen.

Das Verkehrsmanagement soll dazu beitragen den Verkehrsablauf optimaler zu gestalten. Der Begriff Verkehrsmanagement definiert vier Stossrichtungen:

- Steuern: Massnahmen an Knoten und Objekten
- Leiten: Massnahmen längs einer Strassenstrecke
- Lenken: Beeinflussung Routenwahl im Netz
- Informieren: Information über den Verkehrszustand

Verkehrsmanagement als Begriff

Das regionale Leitbild Verkehr 2005 nimmt im angestrebten Szenario "Lenken und Bewirtschaften" diese Stossrichtungen auf und definiert daraus achtzehn Aufgaben mit deren Umsetzung der Verkehrsproblematik begegnet werden soll (www.baden-regio.ch). Für das Umsetzen dieser Aufgaben ist der ernsthafte politische Wille

Leitbild Verkehr 2005 definiert die Aufgaben für die Gemeinden

aller Zentrumsgemeinden zwingend. Dazu ist laufend der Konsens zwischen Behörden, Planern und Bevölkerung auszuhandeln. Vor allem das Engagement der Gemeinderäte ist wichtig.

Selbst mit einer optimalen Realisierung der achtzehn Aufgaben des Leitbilds Verkehr 2005 ist eine staufreie Verkehrsabwicklung im Grossraum Baden-Wettingen nicht möglich. Vielmehr helfen die achtzehn Massnahmen mit, den Verkehr besser zu bewirtschaften sowie für Velofahrende, Fussgänger, Fussgängerinnen und die Busse des öffentlichen Verkehrs gute Bedingungen zu verschaffen.

Stau der Autos verschwindet auch mit der optimalen Umsetzung des Leitbilds Verkehr 2005 nicht. Bus, Velo und Fussgänger kommen besser vorwärts.

Im vorliegenden Bericht ist die verkehrliche Sicht behandelt. Städtebauliche Aspekte oder Überlegungen zur Umwelt sind bei Bedarf im Rahmen der Projektierung der einzelnen Anlagen einzubeziehen. Gestützt auf das Leitbild 2005 hat der Kanton im vorliegenden Bericht die Aufgabe

- „Bewirtschaftung der MIV-Zufahrten“ konkretisiert. Sie ist die massgebende Grundlage für das Verkehrsmanagement. Weiter wurden die beiden ergänzenden Stossrichtungen verfolgt
- „Sicherstellung eines flüssigen Verkehrs“ und
- „Ausbau und höhere Zuverlässigkeit des öffentlichen Verkehrs“ innerhalb des Kordons (bewirtschafteter Raum).

Das Konzept Verkehrsmanagement Grossraum Baden-Wettingen wurde in den fünf Teilgebieten Siggenthal/Turgi, Ehrendingen/Freienwil, Baden/Fislisbach, Wettingen/Neuenhof und Zentrum entwickelt und mit einer Gesamtschau abgeschlossen. In den meisten Teilgebieten liegen leistungsbestimmende Elemente (Knoten, Netzabschnitte), welche zu den Verkehrsspitzenzeiten Auswirkungen auf lokale oder gewisse regionale Verkehrsbeziehungen haben. Die Lichtsignalanlagen im Bereich Schulhausplatz/ Bruggerstrasse und Brückenkopf Ost wirken hingegen auf das gesamte Verkehrssystem leistungsbestimmend. Ausgenommen davon sind lediglich Binnenverkehre und Ziel-/Quellverkehre, welche nicht über einen oder beide Knoten führen.

Analyse in fünf Teilgebieten; Schulhausplatz, Bruggerstrasse und Brückenkopf Ost für gesamtes Verkehrssystem leistungsbestimmend

Das Konzept Verkehrsmanagement Grossraum Baden-Wettingen sieht vor, nur soviel Fahrzeuge in das Zentrum einfliessen zu lassen, wie dieses auch verarbeiten kann. Beginnen sich die Autos im Zentrum zu stauen, wird der Zugang auf den sieben grossen Einfallsachsen vorübergehend eingeschränkt; es werden dann nur noch so viele Fahrzeuge durchgelassen, wie die Strassen aufnehmen können. So werden die Auswirkungen der Staus im Zentrumsbereich (z.B. Lärm, Luft, unpünktliche Busse), an weniger empfindliche Orte ver-

Nur soviel Verkehr, wie das Zentrum verarbeitet

lagert. Der Wirkungsgrad der Bewirtschaftung der Zufahrten für den motorisierten Individualverkehr hängt davon ab, welcher Verkehrs-Anteil an der Dosierungsstelle auch über die nachgelagerten massgebenden Knoten fährt. Die Spannweite reicht von der Ehrendingerstrasse, auf welcher der Grossteil des Verkehr aus dem Surbtal und Wehntal nahezu ungefiltert bis zum Brückenkopf Ost zufährt, bis zur Landstrasse in Wettingen, die einen vergleichsweise geringen Durchgangsverkehrs-Anteil von 20 % über die leistungsbestimmenden Knoten (inkl. Schartenstrasse) aufweist. Die im Konzept erarbeiteten Massnahmen nehmen auf die unterschiedliche Bedeutung der Achsen Rücksicht.

Massnahmen des Verkehrsmanagements

Die Massnahmen des Verkehrsmanagements in den fünf Teilgebieten (blau – bestehende Massnahmen; rot – geplante Massnahmen; grün – neue Massnahmen gemäss VM; weiss – unterstützende Massnahmen) sind:

- Siggenthal / Turgi im Nord-Westen

1.1	bestehend	Stauraumüberwachung Bruggerstrasse; massgebender Knoten Portier4 ABB
1.2	bestehend	Dosierung des Geradeausstreifens am Knoten Martinsberg Richtung Baden, Stauraumüberwachung
1.3	bestehend	Dosierung des Linksabbiegestreifens auf der Siggenthalerbrücke am Knoten Martinsberg Richtung Baden, Stauraum-überwachung
1.4	bestehend	Dosierung am Knoten Boldi Richtung Siggenthalerbrücke bzw., Ennetbaden Stauraumüberwachung
1.5	bestehend	Dosierung am Knoten Wylerloch
1.6	neu gemäss VM	Dosierung am Knoten Hertenstein-strasse/Kirchweg Stauraumüberwachung Zufahrt Landstr.
1.7	bestehend	Dosierung am Knoten Landschreiber
1.8	geplant	Dosierung am Knoten Brühlstrasse
1.9	geplant	Busschleuse am Knoten Zelglistrasse, Busspur 200m
1.10	neu gemäss VM	Dosierung am Knoten Schönegg Grünzeit-Verlängerung Rechtsabbieger
1.11	neu gemäss VM	Verkehrskonzept Turgi
1.12	neu gemäss VM	Wegweisung, Info Stauzeit
1.13	neu gemäss VM	Ausfahrtsdosierung PP Markthof
1.14	geplant	Gestaltung Landstrasse

- Baden / Fislisbach im Süd-Westen

2.1	geplant	Stauraumbewirtschaftung Birmenstorferstrasse
2.2	geplant	Optimierung Mellingerstrasse (A1 – Esp)
2.3	bestehend	Kreisel inkl. Pilotversuch Mehrzweckstreifen
2.4	neu gemäss VM	Optimierung Dosierung
2.5	neu gemäss VM	LSA Sonnmatt oder Busschleuse
2.6	neu gemäss VM	LSA Schadenmühleplatz
2.7	bestehend	LSA FG
2.8	geplant	Schulhausplatz (Steuerung)
2.9	neu gemäss VM	Busspur Mellingerstrasse

Massnahmen des Verkehrsmanagements (Fortsetzung)

- Neuenhof / Wettingen im Süd-Osten

3.1	neu gemäss VM	Kn. Land-/Geisswies, Busspur ca. 200m
3.2	neu gemäss VM	Märzengasse Busbevorzugung
3.3	neu gemäss VM	Gestaltung Landstrasse
3.4	neu gemäss VM	Knoten Land- /Schönaustrasse Busbevorzugung
3.5	neu gemäss VM	Knoten Schwimmbad-/Seminarstrasse Busbevorzugung
3.6	neu gemäss VM	LW Verbot
3.7	neu gemäss VM	Knoten Brückenkopf Ost, Beschleunigung der Beziehung Ennetbaden-Seminarstr.
3.8	bestehend	Beschränkung Durchfahrt Richtung Neuenhof
3.9	bestehend	Beschränkung Durchfahrt Richtung Neuenhof
3.10	neu gemäss VM	Dyn. Standstreifenbewirtschaftung A1

- Ehrendingen / Freienwil im Nord-Osten

4.1	geplant	K282 Kreisel
4.2	geplant	K282, Ehrendingen Kreisel
4.3	neu gemäss VM	Busschleuse der elektr. Busspur
4.4	neu gemäss VM	Busbevorzugung am Landvogteischloss, Zuflussdosierung
4.5	geplant	Ennetbaden: begleitende Massnahmen
4.6	neu gemäss VM	Tempo 50, FG-Schutzinsel

- Zentrum

5.1	neu gemäss VM	LSA Knoten Bahnhofstrasse, Buspriorisierung
5.2	neu gemäss VM	Ausfahrtsdosierung MIV Parkhäuser Bahnhofplatz und Theaterplatz
5.3	neu gemäss VM	Verkehrsorganisation Bruggerstr., Gestaltung Gstühlplatz

- Leit- und Steuerungssystem

Freie Kapazitäten nutzen und auf bestimmten Achsen plafonieren

Das Verkehrsmanagement will die Kapazitäten auf der Achse Turgi - Siggenthalerbrücke (links der Limmat) - Umfahrung Ennetbaden - Seminarstrasse (rechts der Limmat) besser nutzen. Es will den Verkehr auf der Bruggerstrasse (Siggenthalerbrücke bis Schulhausplatz), der Mellingerstrasse, der Neuenhofstrasse, der Wettingerstrasse und der Schartenstrasse etwa auf dem heutigen Niveau plafonieren sowie den Bus auf der Ehrendingerstrasse bevorzugen.
In den Teilgebieten Baden / Fislisbach und Neuenhof / Wettingen dienen die weiteren Massnahmen dazu, die Auswirkungen infolge des zu erwartenden Verkehrszuwachses an den bestehenden Leistungsengpässen (beschränkte Leistungsfähigkeit auf der Mellingerstrasse, respektive Landstrasse) zu verringern. Mindestens die Busse des öffentlichen Verkehrs dürfen nicht direkt von diesen Auswirkungen betroffen sein.

Nutzen: Angemessene Verkehrsqualität innerhalb des geregelten Raums

Die Umsetzung des Verkehrsmanagements erlaubt, in einem Verkehrssystem mit beschränktem Leistungsangebot auch bei einem weiteren Zuwachs eine angemessene Verkehrsqualität zu gewährleisten; dies in erster Linie innerhalb des geregelten Raums. Wenn der Verkehr im bewirtschafteten Raum stetiger fliesst, ist die Zuverlässigkeit der Busse höher, das Unfallrisiko kleiner, die Verkehrssicherheit der schwächsten Verkehrsteilnehmenden und die Koexistenz der verschiedenen Mobilitätsformen sind verbessert.

Und welche Aufgaben hat der Zentrumsbereich?

Damit das Zentrum auch künftig von ausserhalb mit dem Auto vernünftig erreicht werden kann, ist das Angebot an Parkfeldern bei zentrumsnahen Wohn- und Geschäftsüberbauungen im Rahmen von Baubewilligungen zu beschränken. Dies ermöglicht nach wie vor eine normale Entwicklung des Zentrums. Die grösseren Verkehrserzeuger werden während des Baubewilligungsverfahrens im Bereich Mobilität beraten. Sie müssen mit ihren Parkierungsanlagen in das Verkehrsmanagement eingebunden werden und leisten so einen Beitrag an stadteffiziente Verkehrsmittel.

Was passiert wenn in den nächsten zehn Jahren das Verkehrsmanagement nicht umgesetzt wird?

Werden die Massnahmen des Verkehrsmanagements Baden-Wettingen nicht umgesetzt, sind nebst den heutigen Leistungsengpässen zusätzlich neun weitere Knoten zu den Verkehrsspitzenzeiten überlastet. Die Probleme werden sich nicht nur auf das Knotensystem Schulhausplatz-Brückenkopf Ost und die Achse Mellingerstrasse konzentrieren, sondern sich räumlich auf das gesamte Untersuchungsgebiet (Siggenthal/Turgi, Ehrendingen/Freienwil, Baden/Fislisbach, Neuenhof/Wettingen) verteilen. Dadurch nehmen auch die Behinderungen für die Busse des öffentlichen Verkehrs deutlich zu.

Zusätzlicher Verkehrsdruck durch die Sperrung der Schiefen Brücke

Die Massnahmen und deren Wirkungspotenzial sind auf einen Zeitraum bis ca. 2015 ausgerichtet. Ein unmittelbarer Handlungsbedarf ergibt sich aber zusätzlich durch die seit November 2006 gesperrte Schiefe Brücke. Die rund 5'400 Fahrzeuge pro Tag (davon 550 Fahrzeuge in der Spitzenstunde), welche die Schiefe Brücke passierten, zirkulieren nun über die Siggenthalerbrücke und die Hochbrücke über die Bruggerstrasse zum Teil ins Zentrum von Baden. Damit dieser Verkehr im Raum Baden Nord verarbeitet werden kann, müssen die Kapazitäten rechts der Limmat, auf der Verbindung Umfahrung Ennetbaden, besser genutzt werden. Dazu braucht es auch Massnahmen auf der Zufahrt von Ehrendingen sowie eine Anpassung am Brückenkopf Ost.

Leit- und Steuerungssystem aufbauen

Gleichzeitig mit der Inbetriebsetzung der prioritären Massnahmen in den Teilgebieten ist ein übergeordnetes regionales Leit- und Steuersystem in Betrieb zu nehmen. So können die verschiedenen lokalen, bisher meist isolierten Steuerungssysteme miteinander vernetzt werden. Das System liefert bei Bedarf Rohdaten oder bereits aggregierte Daten, zum Beispiel zum Verkehrszustand, oder Grundlagen für die Verkehrsmanagement-Optimierung und das Controlling.

Investitionskosten

Für die Umsetzung der VM-Massnahmen sind Investitionen von 12 bis 16 Mio Franken nötig.

Termine, Zeitplan

Die VM-Massnahmen gehen ab Herbst 2007 in die Projektierungsphase. Sie werden als Gesamtpaket dem Grossen Rat vorgelegt. Der Beginn der Umsetzung ist ab 2010 vorgesehen.

Abkürzungsverzeichnis

ASP	Abendspitze
ATB	Abteilung Tiefbau
AVK	Abteilung Verkehr
BNO	Bau- und Nutzungsordnung
BVU	Departement Bau, Verkehr und Umwelt
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr
DV	Durchgangsverkehr
dWTV	Durchschnittlicher Werktagesverkehr
FG	Fussgänger (Fussgängerinnen)
FM	Flankierende Massnahmen
Fz	Fahrzeug
Fz/h	Fahrzeuge pro Stunde
HLS	Hochleistungsstrasse
HVS	Hauptverkehrsstrasse
J+G	Jenni+Gottardi AG
KVM	Kantonales Verkehrsmodell
LBV	Leitbild Verkehr
LSA	Lichtsignalanlage
LV	Langsamverkehr
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MSP	Morgenspitze
öV	öffentlicher Verkehr
PL	Projektleiter
PV	Projektverantwortliche Person
QV	Quellverkehr
RBL	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem
rGVK	Regionales Gesamtverkehrskonzept
RVBW	Regionale Verkehrsbetriebe Baden-Wettingen
RVS	Regionale Verkehrssteuerung
SSV	Spitzenstundenverkehr
Stv.	Stellvertreter
SV	Schwerverkehr
TK	Teilkonzept
VM	Verkehrsmanagement
VP	Verkehrsplanung
VS	Verbindungsstrasse
VSM	Verkehrssystemmanagement
ZV	Zielverkehr
Z/Q	Ziel- und Quell(-verkehr)
A	Verkehrsqualitätsstufe „sehr gut“
B	Verkehrsqualitätsstufe „gut“
C	Verkehrsqualitätsstufe „zufrieden stellend“
D	Verkehrsqualitätsstufe „ausreichend“
E	Verkehrsqualitätsstufe „mangelhaft“
F	Verkehrsqualitätsstufe „völlig ungenügend“

1. Allgemeines

1.1 Ausgangslage und Auftrag

Für die Region Baden wurde im Jahr 2003 das "Leitbild Verkehr 2005" ausgearbeitet. Anlass hierzu war unter anderem, die deutlich grössere Zunahme des motorisierten Individualverkehrs in der Region Baden-Wettingen im Zeitraum von 1986 bis 2000, als dies im regionalen Verkehrskonzept von 1986 vorausgesagt wurde. In der Folge haben sich die Verkehrsprobleme in Form von Stau, Schleich- und Umwegfahrten sowie Verlustzeiten bei den Bussen des öffentlichen Verkehr verschärft.

Das Leitbild Verkehr 2005 definiert achtzehn Aufgaben, mit deren Umsetzung der Verkehrsproblematik begegnet werden soll. Das im Leitbild angestrebte Szenario "Lenkung und Bewirtschaftung" kann nur umgesetzt werden, wenn der ernsthafte politische Wille vorhanden ist, einen Konsens zwischen Behörden, Planern und Bevölkerung sicher zu stellen und diesen laufend auszuhandeln. Dazu sind in erster Linie Exekutivbehörden gefordert. Auch mit einer optimalen Realisierung dieser achtzehn Aufgaben ist eine staufreie Verkehrsabwicklung im Grossraum Baden-Wettingen nicht möglich. Vielmehr helfen die umgesetzten Massnahmen mit, den Verkehr besser zu bewirtschaften und den stadteffizienten Transportmitteln des Langsam- sowie des öffentlichen Verkehrs gute Bedingungen zu verschaffen.

Nr.	Beschreibung	Nr.	Beschreibung
Vermittlung, Beratung, Überwachung und Lenkung		Siedlungsentwicklung und Mitwirkung	
1	Ständige Öffentlichkeitsarbeit	11	Mitwirkungsrecht der Region bei grossräumigen Nutzungsstrukturen und Siedlungsentwicklungen
2	Controlling	Verbesserung des Verkehrsflusses	
3	Mobilitätsmanagement	12	MIV: gezielter Ausbau von Schwachstellen
Verbesserung und Förderung öV und Langsamverkehr		13	Verkehrssystemmanagement
4	Ausbau öV – Zuverlässigkeit Bus	Einzelvorhaben zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs	
5	Infrastruktur Langsamverkehr ausbauen	14	Ausbau öV - Tarifverbund
6	Förderung kombinierter Verkehr	15	Förderung Ausbau S6 (Haltestelle Tägerhard)
Bewirtschaftung des motorisierten Individualverkehrs		16	Förderung Ausbau S6 (Fahrplanangebot)
7	Bewirtschaftung MIV-Zufahrten I (Pförtnerung)	17	Nationalbahntrassee
8	Bewirtschaftung MIV-Zufahrten II (Nachfragebeeinflussung über Bewirtschaftung)	18	Stadtbahn Limmattal
9	Parkraumplanung und -bewirtschaftung		
10	Erhöhte Erschliessungsanforderungen für stark verkehrserzeugende Nutzungen		

Das Departement Bau, Verkehr und Umwelt (BVU) des Kantons Aargau (Abteilungen Tiefbau ATB und Verkehr AVK) erteilt den Auftrag für die Erarbeitung eines Verkehrsmanagements (VM) im Grossraum Baden-Wettingen. Dieses Verkehrslenkungs- und Steuerungskonzept stützt sich im Wesentlichen auf das Aufgabenblatt Nr. 7 „Bewirtschaftung der MIV-Zufahrten“ [1] des Leitbilds Verkehr 2005.

Da eine entsprechende Aufgabe nicht losgelöst von weiteren, ergänzenden Massnahmenansätzen betrachtet werden kann, sind soweit erforderlich auch Teile der Thematik angrenzender Aufgabenblätter aufzunehmen, so z.B. ein punktueller Ausbau eines massgebenden Leistungsengpasses[2] oder die Zuverlässigkeit des Busverkehrs[3].

Die Anliegen des Langsamverkehrs werden soweit erforderlich mitberücksichtigt, dabei stehen insbesondere die Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit im Vordergrund.

Der vorliegende Bericht behandelt hauptsächlich die verkehrliche Sicht. Städtebauliche Aspekte oder Überlegungen zur Umwelt müssen wenn nötig später im Rahmen der Projektierung der einzelnen Anlagen miteinbezogen werden.

Alle anderen Aufgaben des Leitbilds werden in diesem Auftrag nicht bearbeitet.

---

[1] Aufgabenblatt Nr. 7 des Leitbilds Verkehr 2005 vgl. Kap. 1.6.1

[2] Aufgabenblatt Nr. 12 des Leitbilds Verkehr 2005 vgl. Kap. 1.6.1

[3] Aufgabenblatt Nr. 4 des Leitbilds Verkehr 2005 vgl. Kap. 1.6.1

1.2 Analyse des Auftrags

Es ergibt sich aus dem Leitbild Verkehr 2005 und den darin formulierten Aufgaben, dass die Verkehrsproblematik im Grossraum Baden-Wettingen auf verschiedenen Wegen mit unterschiedlichen Massnahmen anzugehen ist. Das Verkehrslenkungs- und Steuerungskonzept übernimmt die diesem Bereich zugeteilten Aufgaben, insbesondere die Bewirtschaftung der MIV-Zufahrten[4]. Der Perimeter Grossraum Baden-Wettingen wird in fünf Teilgebiete gegliedert:

- Siggenthal / Turgi im Nord-Westen
- Ehrendingen / Freienwil im Nord-Osten
- Baden / Fislisbach im Süd-Westen
- Neuenhof / Wettingen im Süd-Osten
- Zentrum.

Die Festlegung der Teilgebiete erfolgt einerseits bedingt durch die Topografie und die damit verbundene Lage der Strassen im Grossraum Baden-Wettingen, andererseits durch die unterschiedlichen, spezifischen Problemstellungen der Teilgebiete. Im Teilgebiet Siggenthal / Turgi ist das Zusammenspiel der Verkehrsachsen Landstrasse (Siggenthal-Seite) und Bruggerstrasse (Turgi-Seite) sowie der Siggenthalerbrücke und der Spange Schöneggstrasse von Bedeutung. Das Teilgebiet Ehrendingen / Freienwil ist durch den nicht dosierten Verkehrsfluss von und nach Baden geprägt. Im Teilgebiet Baden / Fislisbach spielt der Autobahnanschluss Baden-West und in diesem Zusammenhang die solitäre Einfallsachse Mellingerstrasse in Richtung Baden eine grosse Rolle. Im Teilgebiet Neuenhof / Wettingen liegen zum einen die Autobahnanschlüsse Neuenhof und Wettingen in Verbindung mit den entsprechenden Einfallsachsen in Richtung Baden-Wettingen, zum anderen verlaufen mehrere parallele Strassenachsen durch das Siedlungsgebiet Wettingen. Im Teilgebiet Zentrum überlagern sich alle Teilgebiete bzw. deren Schnittstellen.

Allfällige Auswirkungen einer äusseren Nordumfahrung des Grossraums Zürich (Autobahnverbindung Winterthur - Wettingen) sowie der Anbindung des Unteren Aaretals an die Autobahn A1 / A3 auf das Verkehrsmanagement für den Grossraum Baden-Wettingen sind nicht Gegenstand dieser Arbeit[5].

Für den nordwestlichen und südwestlichen Bereich des Perimeters (Teilgebiete Baden / Fislisbach und Siggenthal / Turgi) bestehen bereits realisierte Projekte sowie konzeptionelle Vorgaben, welche in das Konzept zu integrieren sind. Für den südöstlichen und nordöstlichen Bereich des Perimeters (Teilgebiete Neuenhof / Wettingen und Ehrendingen / Freienwil) ist das Konzept zu erarbeiten. Als Grundlage hierfür dient das Konzept Pförtneranlagen[6].

---

[4] Aufgabenblatt Nr. 7 Bewirtschaftung der MIV-Zufahrten I (Pförtnerung)

[5] ZMB Anbindung Unteres Aaretal A1 / A3 - Resultate liegen im Jahr 2008 vor

[6] Grobkonzept Pförtneranlagen P. Bürgi, BVU Abteilung Tiefbau, Verkehrstechnik

Zielsetzungen für das Verkehrslenkungs- und Steuerungskonzept
Jedes Verkehrsmanagementkonzept braucht klare Vorgaben, wie die Zufahrten in den Untersuchungsraum im Einzelnen zu bewirtschaften sind und wie der Verkehr in einer Region zu lenken und zu steuern ist.

Oberziele gemäss Auftrag sind
- Sicherstellen eines möglichst flüssigen MIV
- wesensgerechte Behandlung des öffentlichen Verkehrs
innerhalb des geregelten Raums.

Weitere Ziele sind:
- Optimieren der Gesamtleistungsfähigkeit des Verkehrssystems
- Minimieren der Behinderungen / Verlustzeiten für die Busse des öffentlichen Verkehrs
- Minimieren der negativen Auswirkungen auf das untergeordnete Strassennetz (Schleichverkehr / Ausweichverkehr)
- Sicherstellen des Spielraums für künftige Entwicklungen
- Sanieren der Unfall- und Problemstellen im Strassennetz

Das Verkehrsmanagementkonzept definiert Massnahmen und Massnahmenbündel. Die Abhängigkeiten, die Wirkung und der Nutzen werden aufgezeigt. Über die gesamte Region wird eine Prioritätenliste auf der Grundlage der Zielsetzungen des Verkehrsmanagements erarbeitet.

Unter dem Begriff Verkehrsmanagement werden alle Massnahmen zusammengefasst, die darauf abzielen, den Verkehrsablauf optimal zu gestalten:

- Verkehrssteuerung: Massnahmen an Knoten und Objekten
- Verkehrsleitung: Massnahmen längs einer Strassenstrecke
- Verkehrslenkung: Massnahmen im Netz
- Verkehrsinformation: Information über den Verkehrszustand.

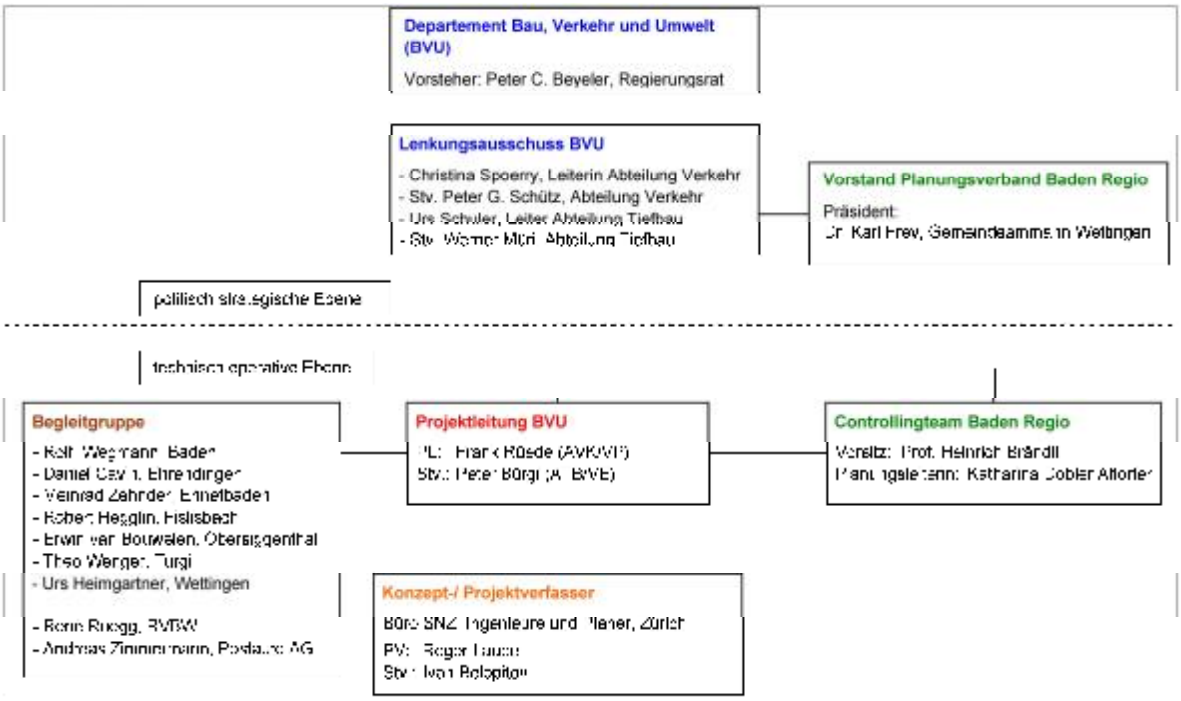
1.3 Fachliche und politische Begleitung des Auftrags

Mitarbeiter des Auftraggebers (Kanton Aargau; Departement Bau, Verkehr und Umwelt; Abteilungen Verkehr und Tiefbau) begleiten und führen das Projekt. Die Sachbearbeitung übernimmt das Büro SNZ Ingenieure und Planer AG.

Der Projektleitung ist eine Begleitgruppe, bestehend aus Vertretern der betroffenen Gemeinden und der öffentlichen Verkehrsbetriebe, angegliedert. Die ausgewählten Gemeinden sind durch den Bauverwalter oder einen Gemeinderat vertreten. Die Einflussnahme des Planungsverbands Baden Regio ist über das Controllingteam gewährleistet. Dieses überwacht den Fortschritt der Umsetzung des Leitbildes Verkehr 2005. Die aufgeführten Gremien sind der technisch-operativen Ebene zugeordnet.

Den technischen Gremien ist die politisch strategische Ebene übergeordnet. Sie besteht aus dem Lenkungsausschuss des Departements Bau, Verkehr und Umwelt sowie dem Vorstand des Planungsverbands Baden Regio.

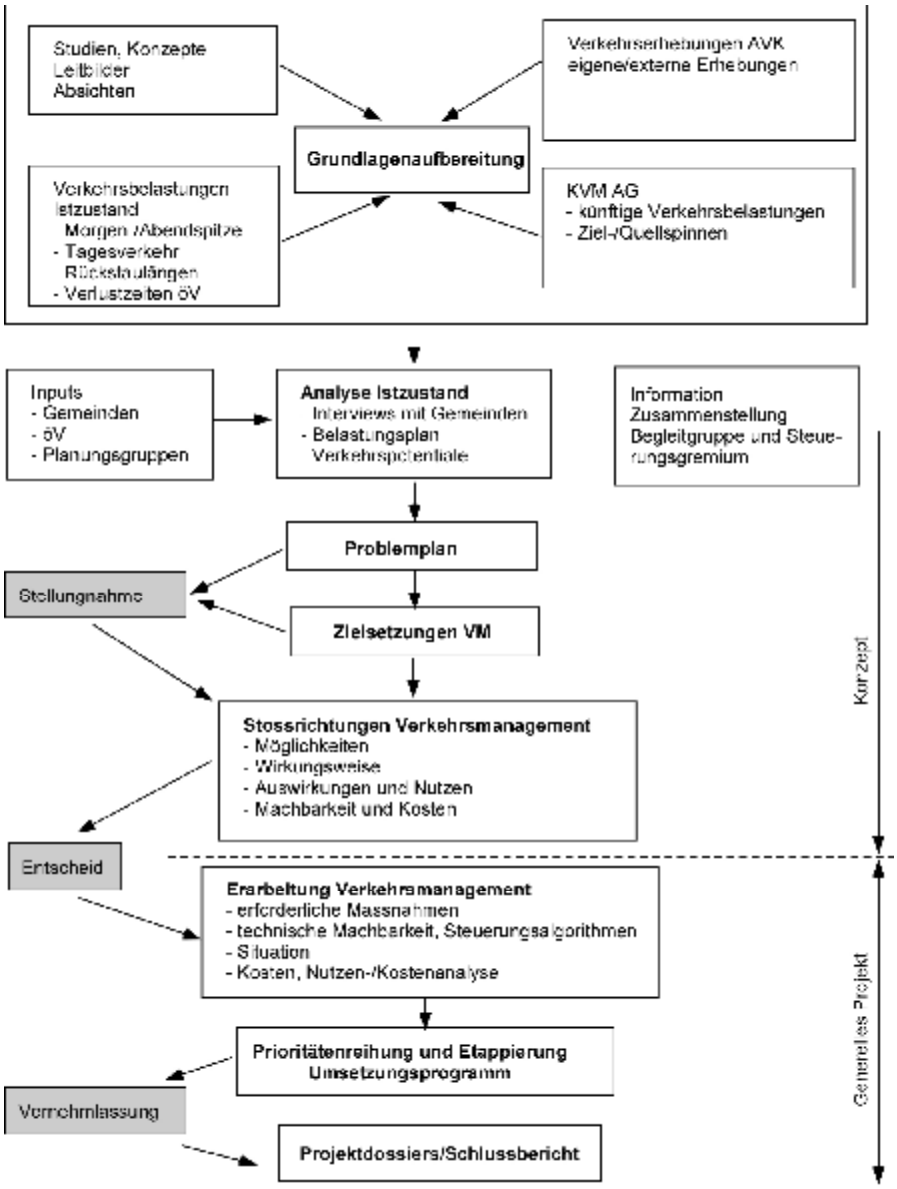
Abb. 1: Organigramm Projektbegleitung



1.4 Vorgehen

Der Projektablauf für das Erarbeiten des Verkehrsmanagementkonzepts ist in nachstehender Abbildung skizziert. Die wesentlichen Arbeitsschritte sind die Grundlagenaufbereitung und detaillierte Analyse des Ist-Zustands, das Erstellen eines Problemkatalogs, welcher auch die massgebenden Mechanismen im Verkehr aufzeigt und als dritter Arbeitsschritt das Erarbeiten von Stossrichtungen zur Verbesserung der Verkehrssituation. Diese Arbeiten bis und mit Entscheid des Verkehrskonzepts erfolgen in einer Arbeitstiefe entsprechend einer konzeptionellen Bearbeitungsstufe. Der politische Genehmigungsprozess ist in diesem Ablaufplan nicht dargestellt. Nach dem Entscheid über die Stossrichtungen werden anschliessend die Massnahmen bis auf Stufe Vorprojekt ausgearbeitet.

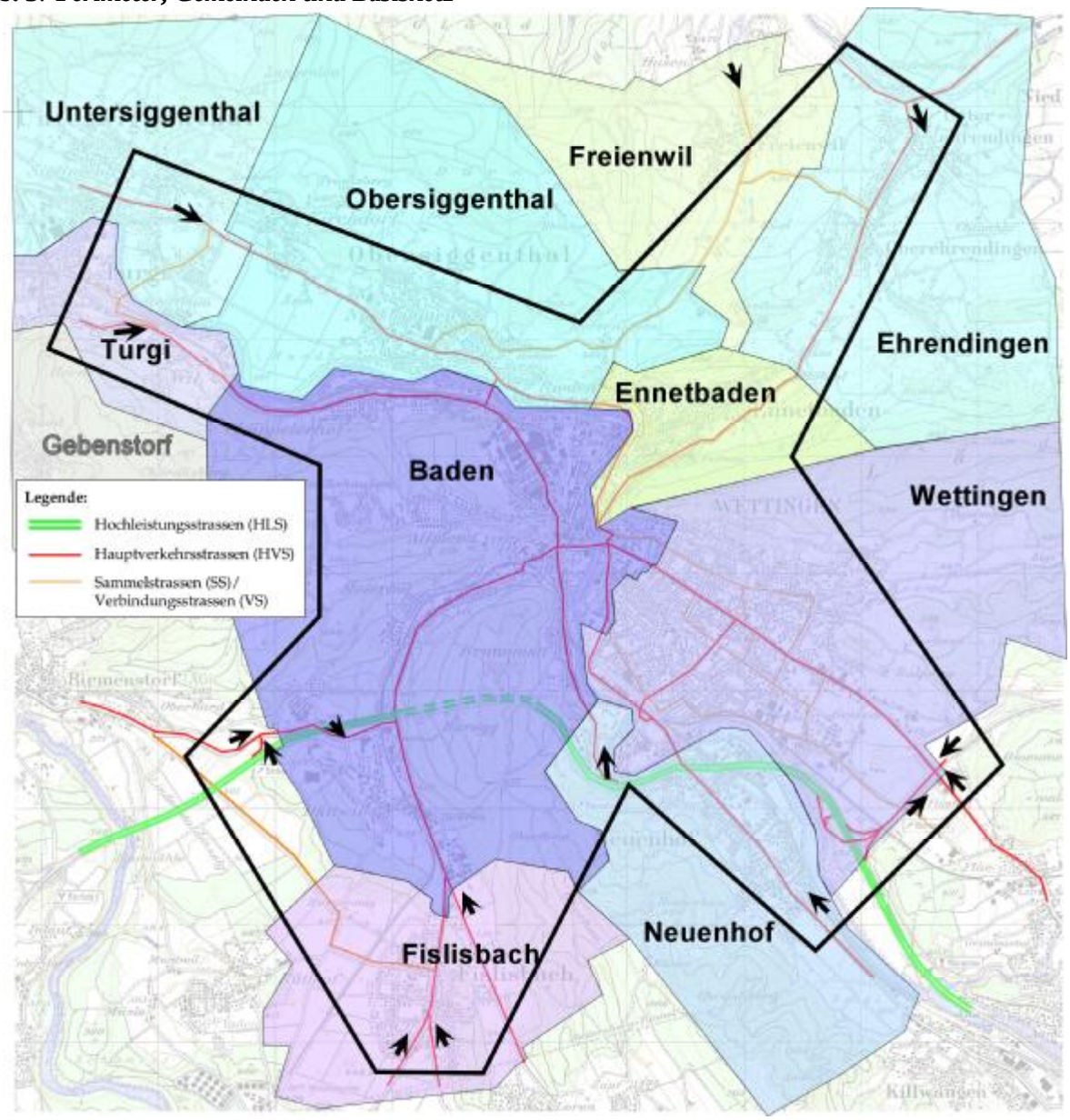
Abb. 2: Projektablauf



1.5 Bearbeitungsperimeter

Der Perimeter Grossraum Baden-Wettingen umfasst im Norden die Gemeinden Unter- und Obersiggenthal sowie Freienwil, im Süden Teile der Gemeinden Fislisbach und Neuenhof. Im östlichen Teil liegen die Gemeinden Ehrendingen, Ennetbaden und Wettingen, die Abgrenzung gegen Westen erfolgt durch die Gemeindegrenze von Baden und Turgi. Der Perimeter deckt somit die verkehrlichen Hauptprobleme im Grossraum Baden-Wettingen ab. Die übrigen Gemeinden sind bereits im Aggloprogramm Aargau Ost enthalten. Im Süd-Osten geht der Perimeter des Grossraums Baden-Wettingen in den Wirkungsbereich des regionalen Gesamtverkehrskonzepts (rGVK) Limmattal über.

Abb. 3: Perimeter, Gemeinden und Basisnetz



1.6 Handlungsbedarf aus den übergeordneten Konzepten

1.6.1 Leitbild Verkehr 2005

Im Jahre 1990 wurde das Regionale Verkehrskonzept 1989 (RVK 89) verabschiedet, welches auf kommunaler Ebene Anstoss zu zielgerichtetem Handeln im Verkehrsbereich gab. Im Zeitraum von 1986 bis 2000 ist der motorisierte Individualverkehr in der Region Baden bedeutend stärker gewachsen, als dazumal aufgrund der formulierten Verkehrspolitik prognostiziert wurde. Gründe waren u. a. der verzögerte Ausbau des übergeordneten Strassennetzes, die spärliche Erweiterung des öV-Angebots und die zahlenmässig geringe Umsetzung von flankierenden Massnahmen.

Die aktuelleren Erkenntnisse gehen von einer künftig wesentlich schlechteren Verkehrsqualität in der Region Baden aus, weshalb im Jahre 2003 auch das Leitbild Verkehr 2005 (LBV 05) inklusive eines Realisierungsprogramms beschlossen wurde.

Auf der Basis denkbarer Stossrichtungen (Visionen) wurden für das LBV 05 die zwei Szenarien "Ausbau für MIV" und "Lenkung und Bewirtschaftung" skizziert. Mit dem Szenario "Lenkung und Bewirtschaftung" kann insbesondere langfristig mehr erreicht werden. Zur Verbesserung des Verkehrsflusses im MIV sind der gezielte Ausbau von Schwachstellen im Strassennetz und ein intermodales Verkehrssystem- und Mobilitätsmanagement vorgesehen.

Die Ziele des Leitbilds Verkehr 2005 auf der Basis des Szenarios "Lenkung und Bewirtschaftung" unter Berücksichtigung von Verbesserungen im MIV sind:

- nur so viel Mobilität wie nötig
- Zunahme des MIV bremsen bzw. stabilisieren
- Modal Split zugunsten öV und LV verändern
- öV massiv ausbauen, um Überlastungen im Strassennetz zu vermeiden
- Umdenkprozess hinsichtlich begrenzter Mobilität fördern
- wirtschaftliche Entwicklung durch funktionierende Verkehrsanlagen sichern
- benutzungsabhängige Finanzierung einführen (mittel- bis langfristig)
- institutionalisiertes Controlling einführen.

Gestützt auf das Konzept wurden im Leitbild Verkehr 2005 insgesamt 18 verschiedene Aufgaben erarbeitet. Für das vorliegende Projekt "Verkehrsmanagement Grossraum Baden-Wettingen" sind insbesondere die Aufgaben

7 - Bewirtschaftung der MIV-Zufahrten (Pförtneranlagen) und
12 - Gezielter Ausbau von Schwachstellen im MIV-Netz
4 - Ausbau öV (Busspuren) - Zuverlässigkeit Bus

in der Verantwortung des Kantons Aargau und des Regionalplanungsverbands Baden Regio.

1.6.2 rGVK Limmattal Teilkonzept MIV/Strasse

Für die Region Limmattal im Perimeter Stadtgrenze Zürich bis Stadt Baden wurde ein regionales Gesamtverkehrskonzept (rGVK) als Grundlage für die Agglomerationsprogramme der Kantone Zürich und Aargau erarbeitet. Das rGVK besteht aus den vier Teilkonzepten öffentlicher Verkehr, langsamer Individualverkehr, motorisierter Individualverkehr und Mobilitätsmanagement.

Das Strassennetz im Limmattal ist geprägt durch die entlang der Talachse führende Autobahn A1 und die nördlich bzw. südlich verlaufenden Hauptverkehrsstrassen (Kantonsstrassen K274, K275, K295). Die quer zur Talachse verlaufenden Strassen verbinden diese Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen untereinander und schliessen die angrenzenden Räume an.

Bereits im heutigen Zustand erreichen im Limmattal während der Spitzenzeiten mehrere Knoten ihre Leistungsgrenze. Während im Zürcher Bereich die hochbelasteten Knoten in der Fläche verteilt sind und voneinander abhängen, konzentrieren sich diese im Bereich Aargau auf die Einfallsachsen im Stadtgebiet Baden. Im Raum Baden-Wettingen handelt es sich in erster Linie um die Knoten Schulhausplatz und Brückenkopf Ost sowie die Anschlüsse an die Autobahn. Im Trendszenario 2025 sind nahezu alle netzrelevanten Knoten während der Spitzenzeiten überlastet, so dass das vorhandene Strassennetz keinen zusätzlichen Verkehr aufnehmen kann.

Im Limmattal verkehren auf dem Strassennetz nahezu flächendeckend öV-Linien im Mischverkehr mit dem MIV. Eigentrassen für den öV sind im Aargauer Teil des Limmattals nur vereinzelt vorhanden (Busspuren auf verschiedenen Streckenabschnitten in Baden, Neuenhof und Obersiggenthal). Bei den Schwachstellen im öV-Netz handelt es sich in erster Linie um Streckenabschnitte oder Knoten, an denen für die Busse des öffentlichen Verkehrs während der Spitzenzeiten regelmässig Zeitverluste durch Staubildung des MIV anfallen. Die ohne weitergehende Massnahmen in Zukunft zu erwartenden Verlustzeiten führen zu einer weiteren Beeinträchtigung der Angebotsqualität im öV. Als Ergebnis geht aus dem Teilkonzept (TK) MIV / Strasse zunächst eine provisorische Massnahmenliste hervor:

- Netzergänzungen und Kapazitätsausbauten
  (HLS-Netz und Anschlüsse an das untergeordnete Strassennetz)
- Entlastung der Siedlungsgebiete
  (Umfahrungsstrassen, Umgestaltung von Ortsdurchfahrten)
- Betriebliche Massnahmen
  (Verkehrsablauf, Verkehrslenkung)

Die einzelnen Massnahmen im Raum Baden / Wettingen / Neuenhof sind:
- Neubau 3. Röhre Baregg
- Neubau Siggenthalerbrücke
- Neubau Kern- und Bäderumfahrung Ennetbaden
- Pförtneranlage Wettingen-Ost
- Steuerungsmassnahmen Ortsdurchfahrten Killwangen / Neuenhof
- Sperrung Schiefe Brücke (Baden / Ennetbaden)

Aus dem TK MIV / Strasse wurden für den Teilraum Baden / Wettingen folgende drei Stossrichtungen definiert:
- I: Bevorzugung öV (Busspuren)
- II: Optimierung des bestehenden Strassennetzes durch Regionale Verkehrssteuerung (RVS) (inkl. gezielter Teilausbauten)
- III: Siedlungs- und langsamverkehrsverträgliche Verkehrsabwicklung (Betrieb) und Ausgestaltung des Strassenraums (inkl. lokaler Teilausbauten).

Die definitiven Massnahmen für das Zielszenario 2025 im Teilraum Baden/Wettingen, welche sich aus drei Stossrichtungen ergeben, sind:

rGVK-Stossrichtung I
- K268 - Busspur Mellingerstrasse (Schadenmühle)
- K275 - Zuflusssteuerung Wettingen-Ost mit Busspur
- K115 / 117 / 119 / 268 - Umnutzung Velotunnel Schulhausplatz
- Busspuren-Programm Baden / Wettingen / Ennetbaden

rGVK-Stossrichtung II
- K282 - "Elektronische Busspur" Ennetbaden-Ehrendingen
- K115 / 117 / 119 / 268 - Optimierung Schulhausplatz
- diverse Knotenoptimierungen (Brückenkopf Ost, ...)
- K268 / 272 - Busspur Mellingerstrasse / Birmenstorferstrasse
- Programm Regionale Verkehrssteuerung (inkl. VSM)
- Pilotversuch Road Pricing (Baden Regio)

rGVK-Stossrichtung III
- Folgemassnahmen Langsamverkehr (Anpassungen Radrouten bei Ausbauten)
- Betriebs- und Gestaltungskonzept erarbeiten und umsetzen.

1.6.3 mobilitätAARGAU

Der Kanton Aargau verfolgt die Ziele einer nachhaltigen Mobilität und setzt sich dafür ein, dass die negativen Auswirkungen des Verkehrs minimiert werden, ohne die Mobilitätsbedürfnisse zu beschneiden. Die Gesamtverkehrsstrategie mobilitätAARGAU, die am 19. September 2006 vom Grossen Rat beschlossen wurde, bildet die Grundlage für das Ausarbeiten von Konzepten und konkreten Massnahmen. Die drei sich ergänzenden Hauptausrichtungen sind:

I. Koordinieren
II. Vernetzen
III. Steuern und Lenken.

Die Massnahmen aus den drei Hauptausrichtungen werden gezielt aufeinander abgestimmt. In der Ausrichtung "Vernetzen" sind in der "Strategie Motorisierter Individualverkehr" auch die Infrastrukturausbauten abgehandelt. Im Rahmen der Agglomerationsprogramme des Bundes wird eine Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung angestrebt. Es werden Siedlungsstrukturen geschaffen, die Verkehr reduzieren und eine Verlagerung auf den Langsamverkehr und öffentlichen Verkehr fördern.

Die verschiedenen Verkehrsträger sollen vernetzt und ihre spezifischen Vorteile gestärkt werden. In Entwicklungskorridoren gemäss Richtplan werden attraktive öV-Angebote bereitgestellt. In überlasteten Strassennetzen ist die Zuverlässigkeit der Busse des öffentlichen Verkehrs dank Bevorzugung sichergestellt. Ein optimales Ausnutzen der bestehenden Strasseninfrastrukturanlagen hilft den MIV zu verflüssigen. Ein gezielter, punktueller Infrastrukturausbau erfolgt dort, wo ein Gesamtnutzen nachgewiesen ist und flankierende Massnahmen integriert sind.

Mit verkehrslenkenden und nachfragebeeinflussenden Massnahmen kann die bestehende Infrastruktur optimal genutzt werden. Der Kanton Aargau gestaltet die rechtlichen, finanziellen und organisatorischen Rahmenbedingungen für die Umsetzung des Mobilitätsmanagements. Die Möglichkeiten von innovativen Telematikanwendungen für eine effiziente Nutzung der Verkehrsinfrastruktur werden gezielt genutzt. Es wird eine möglichst zweckmässige dynamische Verkehrsbeeinflussung auf dem übergeordneten Netz angestrebt sowie der Einsatz spezifischer Steuerungssysteme an kritischen Orten. Um ein effizienteres Verkehrssystem zu erreichen, soll das Verkehrsverhalten verursachungsgerecht beeinflusst werden.

Die Gesamtverkehrsstrategie mobilitätAARGAU äussert sich auch zum Verkehrsmanagement: "Durch ein systematisches Verkehrsmanagement und den Einsatz moderner Technologien (Telematik) wird die Sicherheit der Strasse erhöht und der Verkehr verflüssigt."

1.6.4 Agglomerationsprogramm Aargau-Ost

Vor dem Hintergrund der Warnzeichen von der zu erwartenden Entwicklung (vor allem kritische Umweltsituation und ungebrochenes Verkehrswachstum) hat der Kanton Aargau den Anstoss aus der Agglomerationspolitik des Bundes aufgenommen und in Zusammenarbeit mit den Gemeinden und Regionalplanungsverbänden das Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung Aargau-Ost ausgearbeitet. Das Ziel ist die nachhaltige Sicherung von Lebensqualität für die Bevölkerung und der Standortgunst für die Wirtschaft. Das Agglomerationsprogramm Aargau-Ost, Verkehr und Siedlung zeigt auf, wie

- die Verkehrsprobleme in den Agglomerationen, in Zusammenarbeit mit dem Bund, zu bewältigen sind
- die Siedlungs- und Verkehrsinfrastrukturplanung optimal zu koordinieren sind
- die Infrastrukturanlagen optimiert und ergänzt werden sollen und welche gestalterischen und verkehrsorganisatorischen Massnahmen zu ergreifen sind.

Das Agglomerationsprogramm Aargau-Ost richtet seinen Fokus in Übereinstimmung mit den Vorgaben des Bundes vorerst auf die städtischen Gebiete und deren Umland. Verbesserungen der Siedlungsqualität und Massnahmen im Verkehr hängen wechselseitig voneinander ab. Aus diesem Grund wurden 14 Leitkonzepte und 14 Leitprojekte mit verschiedenen Handlungsfeldern und Einzelmassnahmen im Verkehrs- und Siedlungsbereich gebildet.

Markante Verbesserungen in der Qualität der Verkehrssysteme sind der Hauptnutzen des Agglomerationsprogramms Aargau-Ost. Sie bringen

- besseres Angebot und höhere Beförderungsgeschwindigkeiten im öV
- Verbesserungen in der Verkehrssicherheit
- Reduktion des Staurisikos im Strassenverkehr
- Verbesserung der Erreichbarkeit der Teilräume der Agglomeration.

Durch das Abbremsen des Verkehrswachstums kann das generelle Risiko für Überlastungssituationen gesenkt werden. Zusätzlich werden einige besonders kritische Engpässe durch Ausbauten oder Umfahrungen gezielt behoben.

Das Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung Aargau-Ost wurde im Juni 2005 vom Regierungsrat des Kantons Aargau nach einer Vernehmlassung genehmigt und dem Bund überreicht. Nach einer Zwischenbeurteilung des Bundes wurde das Programm überarbeitet. Es geht vom 13.08.2007 bis 05.10.2007 erneut in eine Behördenvernehmlassung bei den betroffenen Agglomerationsgemeinden und Regionalplanungsverbänden. Das bereinigte Programm wird dem Bund Ende 2007 eingereicht. Ansprechpartner des Bundes für dieses Programm ist der Kanton. Träger des Programms sind je nach Zuständigkeit der Kanton und / oder die Agglomerationsgemeinden.

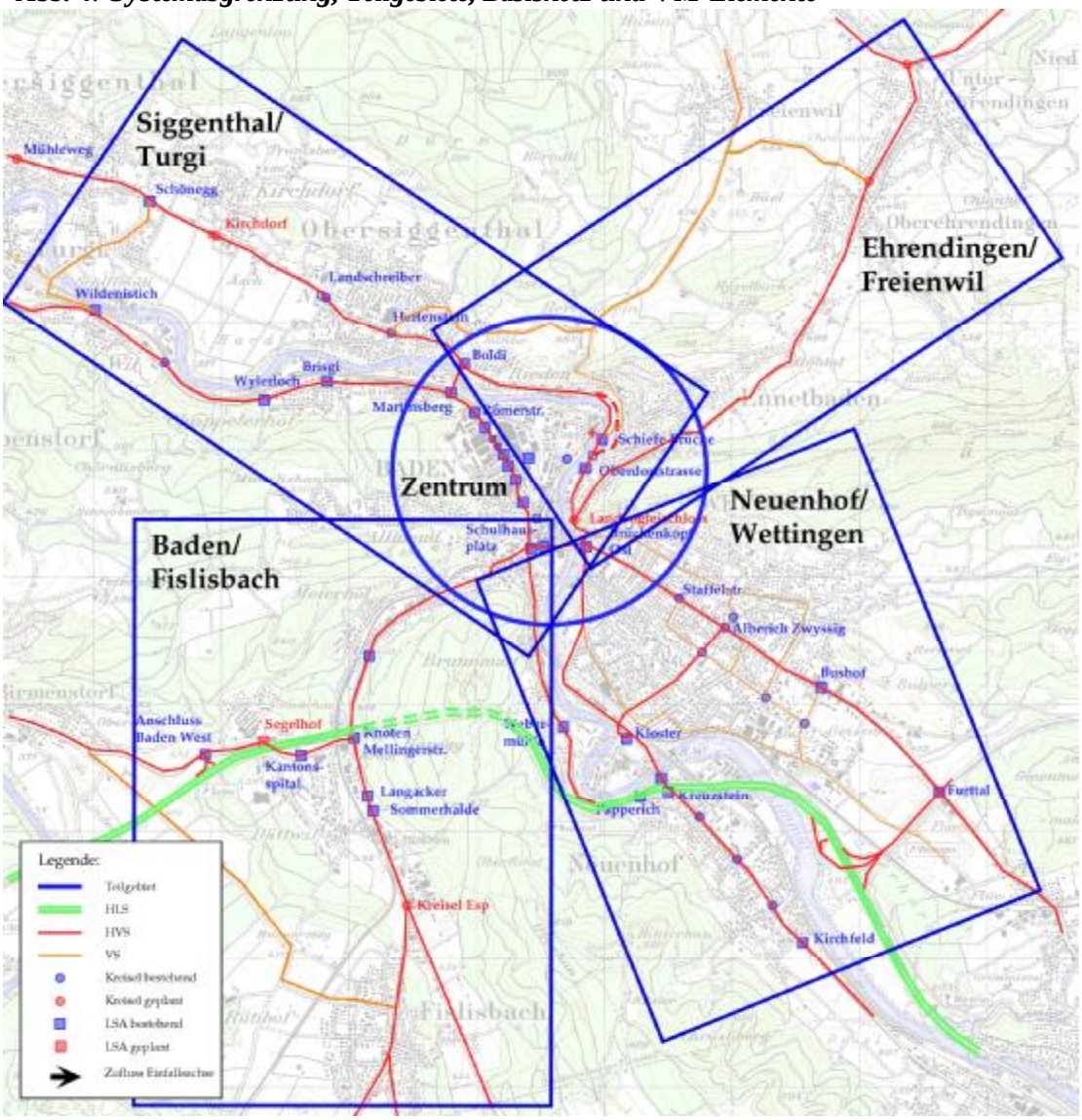
2. Grundlagenaufbereitung

2.1 Basisnetz und Teilsysteme

Das Untersuchungsgebiet Baden-Wettingen wird in die fünf Teilgebiete Siggenthal/Turgi, Ehrendingen/Freienwil, Baden/Fislisbach, Neuenhof/Wettingen und Zentrum unterteilt. Das Basisnetz besteht aus verkehrsorientierten Strassen (HLS, HVS, VS) und zeigt damit auch das Netz, auf welchem die Haupt-Massnahmen im Sinne des VM anzuordnen sind.

In den Teilgebieten Siggenthal/Turgi und Baden/Fislisbach sind bereits Pförtneranlagen in Betrieb, für welche nun die Schnittstellen herauszukristallisieren sind. Für die restlichen Teilgebiete Ehrendingen/Freienwil, Neuenhof/Wettingen und Zentrum ist das eigentliche Verkehrsmanagement erst noch zu erarbeiten.

Abb. 4: Systemabgrenzung, Teilgebiete, Basisnetz und VM-Elemente



2.2 Streckennetz Buslinien

Die folgende Abbildung zeigt das Streckennetz für den öffentlichen Verkehr im Perimeter des Verkehrsmanagements Baden-Wettingen. Das Busliniennetz wird von den beiden Unternehmen Regionale Verkehrsbetriebe Baden-Wettingen (RVBW) und PostAuto Aargau bedient. Neben der Flächenerschliessung übernehmen die Buslinien die Anbindung an die Bahnhöfe Baden, Heitersberg-Mellingen, Killwangen-Spreitenbach, Neuenhof, Turgi, Wettingen und Würenlos. In der Darstellung wird deutlich, dass die Gemeinde Wettingen im Verhältnis zur Siedlungsfläche bzw. Einwohnerzahl vergleichsweise lückenhaft vom öV erschlossen wird. Ferner ist in der Stadt Baden die Überlagerung bzw. Häufung der Buslinien an den zentralen Knoten zu erkennen.

Abb. 5: Streckennetzplan für die Buslinien (Stand 2006)

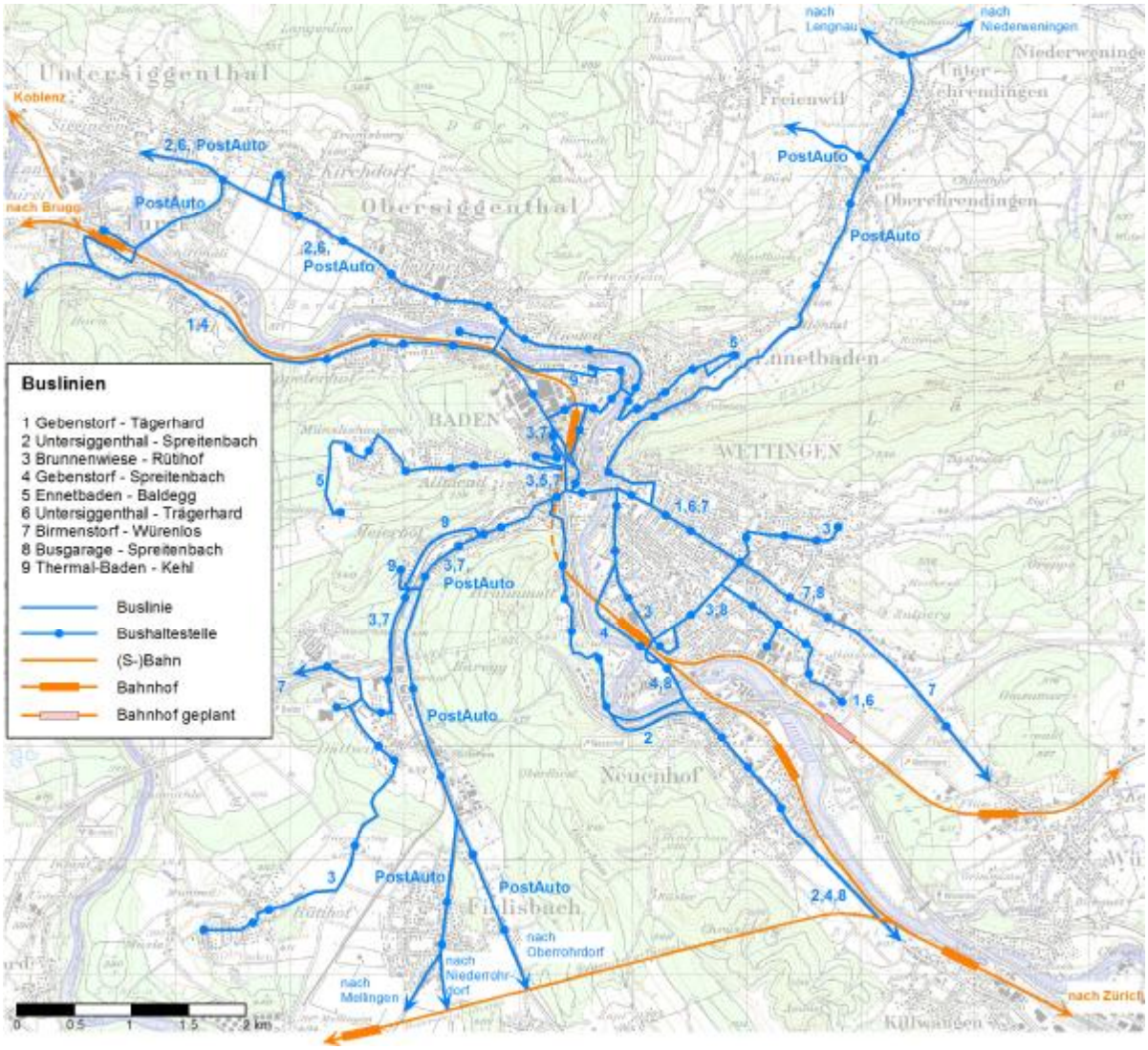
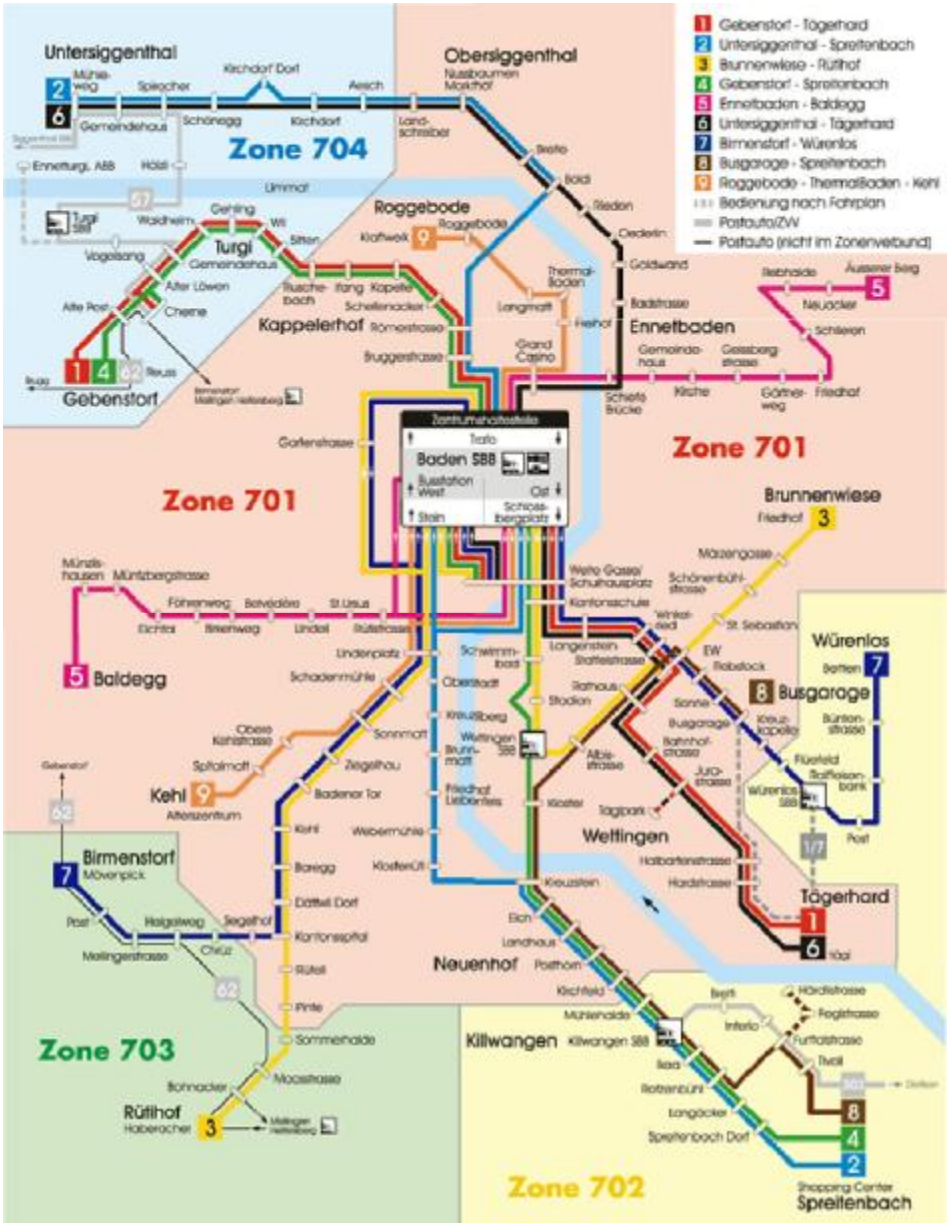


Abb. 6: Liniennetz öV (Stand 2006)

RVBW



PostAuto

Ausschnitt Netzplan Brugg-Baden

2.3 Verkehrsvorhaben auf der Zeitachse

Sowohl in der Vergangenheit, in der Gegenwart als auch in der Zukunft beeinflussen Veränderungen im Verkehrsnetz das Verkehrsaufkommen auf den Hauptachsen im Grossraum Baden-Wettingen. In der Liste sind die Inbetriebnahmezeitpunkte von neuen Verkehrsanlagen, die Dauer von wichtigen Baustellen oder Sperrungen und andere steuerungstechnische Massnahmen aufgeführt.

Tab. 1: Wichtige Verkehrsvorhaben

Vorhaben	Datum
Hochbrücke Baden ausgebaut, neu drei Fahrstreifen	Frühjahr 1991
Rampenbewirtschaftung an der Einfahrt zur Autobahn A1 (Anschluss Baden-West) in Richtung Zürich	Mai 2000 bis August 2004
Bahnhof Baden neben Busstation Ost auch Busstation West	22.02.2001
Eröffnung Siggenthalerbrücke	16.09.2002
Eröffnung Parkhaus Trafo Baden	27.11.2002
A1 Eröffnung Bareggtunnel 1. Teil Richtung Bern	17.6.2003
A1 Eröffnung Bareggtunnel 2. Teil Richtung Zürich	3.8.2004
Inbetriebnahme Kreisel Zentrum Obersiggenthal	2004
Mellingen, Eröffnung SBB-Haltestelle Heitersberg	12.12.2004
Ennetbaden, Eröffnung Parkhaus "Postplatz"	18.9.2004
Einstellung Nationalbahn (Lenzburg-Dättwil-Wettingen)	12.12.2004
A1 Gesamterheuerung A1 / 05 Limmattal	Mitte 2005 bis Ende 2007
A1 Halbanschluss Spreitenbach	Mitte 2006 bis Mitte 2008
Ennetbaden, Eröffnung Kern- und Bäderumfahrung	8.11.2006
Ennetbaden / Baden, Sperrung Schiefe Brücke	8.11.2006
Baden, Eröffnung Parkhaus Theaterplatz	26.11.2006
Baden, Sperrung Stadtturmstrasse (Blinddarm)	29.11.06 bis 17.12.06
Baustelle Kreisel Landvogteischloss	Jan. 06 bis Aug. 2007
Sanierung Aarebrücke Stilli	Mai 07 bis Okt. 2007
Brugg / Turgi; Sperrung Brücke Vogelsang	15.10.2007 bis Okt. 2008

2.4 Verkehrskonzepte und Verkehrsuntersuchungen

In die Bearbeitung des Konzeptes für das Verkehrsmanagement Grossraum Baden-Wettingen müssen - wenn nötig - bestehende Grundlagen einbezogen werden. Folgende Grundlagendokumente standen zur Verfügung:

Tab. 2: Grundlagenverzeichnis

	Art der Grundlage, Titel	Autor, Herausgeber
	Übergeordnete Konzepte	
[1]	Leitbild Verkehr 2005	Baden Regio, 2003
[2]	Richtplan Kanton Aargau	Kt. AG
[3]	Regionales Gesamtverkehrskonzept (rGVK) Limmattal	Kt. AG, Kt. ZH, 2004
[4]	Verkehrsrichtplanung Wettingen	Gemeinde Wettingen, 1999
[5]	mobilitätAARGAU	BVU Kt. AG, 19.9.2006
[6]	Bericht Kantonale Radrouten	BVU Kt. AG, Okt. 2003
[7]	Agglomerationsprogramm Aargau-Ost	BVU Kt. AG, 2007
[8]	Radfahren in Baden	Stadt Baden, 1986 / 1999
[9]	Verkehrs-Telematik (ITS-CH 2012)	ASTRA, 2005
	Verkehrstechnische Untersuchungen	
[10]	Optimierung Mellingerstrasse (A1-Esp)	Bühlmann, Aug. 2005
[11]	A1 Anschluss Baden, Stauraumbewirtschaftung	Bühlmann, 2004
[12]	Siggenthalerbrücke, Zusätzliche flankierende Massnahmen	J+G, 2000
[13]	Verkehrsregelung Baden-Nord	Erb+Partner / J+G, 1996
[14]	Regionales Verkehrskonzept Baden Regio	Vonrufs Th., Rapperswil, Diplomarbeit
[15]	Optimierung des Busverkehrs	Schlatter M., Rapperswil, Diplomarbeit
[16]	K274 Spreitenbach / Killwangen - Betriebskonzept	Bühlmann, 2002
[17]	Überarbeitung Verkehrskonzept Ennetbaden	Rapp Trans, 2004
[18]	Ergänzende Abklärungen Verkehrskonzept Ennetbaden	Rapp Trans, 2005
[19]	Schulhausplatz Baden - Änderungen der Steuerung	Berg, 2005
[20]	K114 Betriebs- / Gestaltungskonzept Untersiggenthal	Mai 2002
[21]	Schulhausplatz Baden - Verkehrliche Gesamtbetrachtung	BVU Kt. AG, 2005
	Verkehrsgrundlagen	
[22]	Verkehrszählungen Excel	BVU, Abt. Verkehr, Kt. AG
[23]	KVM-AG Brugg, ASP, 2001 Plots	J+G, Kt. AG
[24]	KVM-AG Brugg, ASP, 2015 Plots	J+G, Kt. AG
[25]	Unfälle Region Baden 2000-2004	BVU, Abt. Verkehr und Tiefbau
[26]	Engpässe auf der Strasse	BVU, Abt. Verkehr, Kt. AG
	Plangrundlagen	
[27]	Übersicht Baden Regio 1:5000 Ortspläne	Kt. AG

Interviews mit betroffenen Stellen

Gegen Ende der Grundlagenaufbereitung wurden folgende Interviews mit Vertretern der betroffenen Stellen durchgeführt (siehe Anhang C):

Tab. 3: Interviews

Stelle	Ansprechpartner	Status
öV-Betriebe: - RVBW - PostAuto Aargau	Herr Kalt Herr Rüegg Herr Zimmermann	durchgeführt am 9.11.05
Gemeinde Wettingen	Herr Heimgartner	durchgeführt am 14.11.05
Stadt Baden	Herr Wegmann	durchgeführt am 16.11.05
Gemeinde Fislisbach	Herr Hegglin	durchgeführt am 16.11.05
Gemeinde Obersiggenthal	Herr van Bouwelen	durchgeführt am 12.10.05
Gemeinde Ennetbaden	Herr Weber Herr Zehnder	durchgeführt am 01.12.05
Gemeinde Ehrendingen	Herr Cavin	durchgeführt am 06.12.05
Gemeinde Turgi	Herr Wenger	durchgeführt am 07.12.05

Die durchgeführten Interviews sind für die Projektbearbeitung des VM Grossraum Baden-Wettingen eine wichtige Grundlage. Sie lieferten wertvolle Hinweise direkt von den betroffenen Stellen. Damit entstand ein genaueres Bild der damaligen Situation und des damals aktuellen Planungsstandes.

2.5 Verkehrsdaten

2.5.1 Vorgehen

Im HVS-Netz des Perimeters Baden Regio befinden sich mehrere automatische Verkehrszählstellen des Kantons und des Bundesamts für Strassen (ASTRA). Die genaue Lage der Zählstellen ist der Abbildung im Anhang A zu entnehmen. An diesen Zählstellen kann über einen gewünschten begrenzten Zeitraum die Anzahl der durchfahrenden Fahrzeuge aufgezeichnet werden. Im Anschluss daran sind statistische Auswertungen der Rohdaten möglich (DTV, DWV, MSP, ASP). Etwa für die Hälfte der vorhandenen Zählstellen liegen aktuelle Daten bzw. deren Auswertung vor. Jeder Zählstelle mit vorhandenen Daten kann ein Streckenabschnitt im HVS-Netz zugeordnet werden. Die an den Zählstellen ausgewerteten Verkehrsbelastungen gelten dann für diesen Streckenabschnitt.

Für den Netzausschnitt des Perimeters Baden Regio liegen ferner Belastungspläne aus dem Kantonalen Verkehrsmodell Aargau (KVM-AG) für den Ist-Zustand 2001 und den Prognosezustand 2015 vor. Aus dem Verhältnis der theoretischen Verkehrsbelastungen im Jahr 2015 zu den theoretischen Verkehrsbelastungen im Jahr 2001 ergeben sich Hochrechnungs- bzw. Abminderungsfaktoren. Diese Faktoren sind insbesondere an den Stellen im HVS-Netz von Interesse, an denen sich Zählstellen mit ausgewerteten Daten befinden. Auf diese Weise lassen sich auf der Basis der gezählten Verkehrsbelastungen durch Multiplikation mit den Hochrechnungs- bzw. Abminderungsfaktoren die wahrscheinlichen Verkehrsbelastungen im Jahr 2015 (Trendprognose) ermitteln.

2.5.2 Ist- und Prognosezustand

Mit Hilfe der zuvor geschilderten Vorgehensweise wurden die Verkehrsbelastungen für folgende Zustände ermittelt und grafisch dargestellt (Abb. 7 bis 10).

Ist-Zustand 2004
- Morgenspitze 2004 (Abb. 7, Zähldaten, inkl. ausgebauter Baregg)
- Abendspitze 2004 (Abb. 8, Zähldaten, inkl. ausgebauter Baregg)
- LSA Daten (Zähldaten, Zu- und Abfluss)
  Für den Perimeter des VM Grossraum Baden-Wettingen liegen LSA-Daten für den Ist-Zustand vor. Vorhanden sind Knotenstrombelastungen für den Zu- bzw. Abfluss an 10 lichtsignalgesteuerten Knoten. Diese Daten wurden den Querschnittzählungen gegenüber gestellt, damit die effektive Nachfrage ermittelt werden kann.

Prognosezustand 2015
- Morgenspitze 2015 (Abb. 9, KVM Datensatz 2015, nicht plausibilisiert)
- Abendspitze 2015 (Abb. 10, KVM Datensatz 2015, nicht plausibilisiert)

Abb. 7: Verkehrsbelastungen MSP 2004

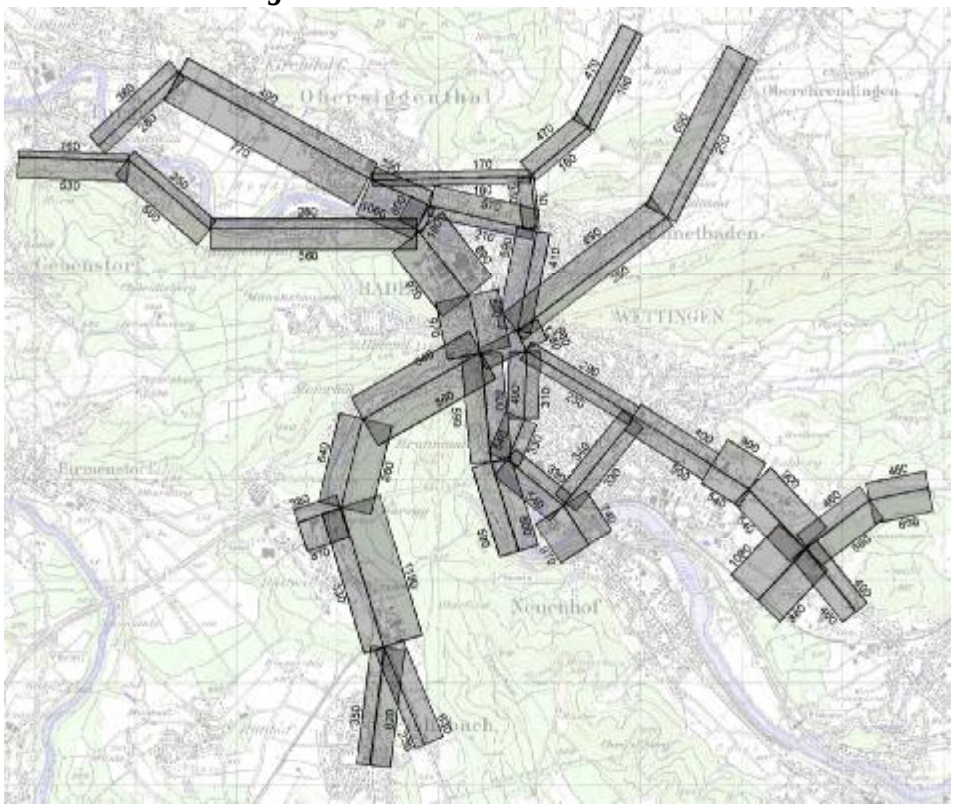


Abb. 8: Verkehrsbelastungen ASP 2004

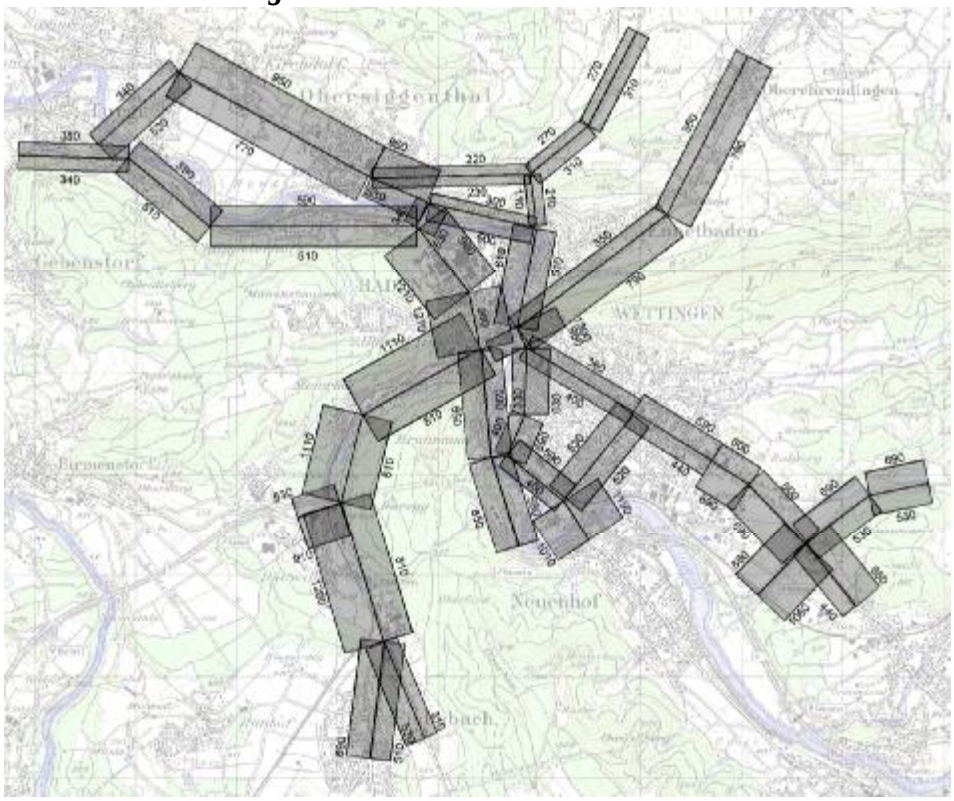


Abb. 9: Verkehrsbelastungen MSP 2015

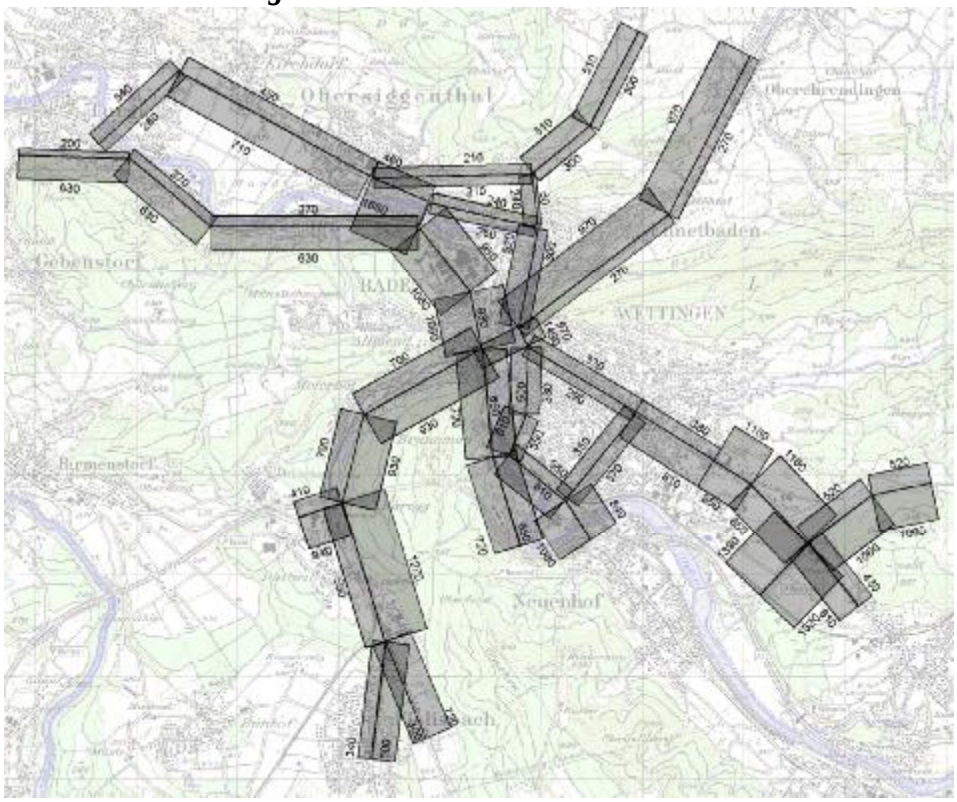
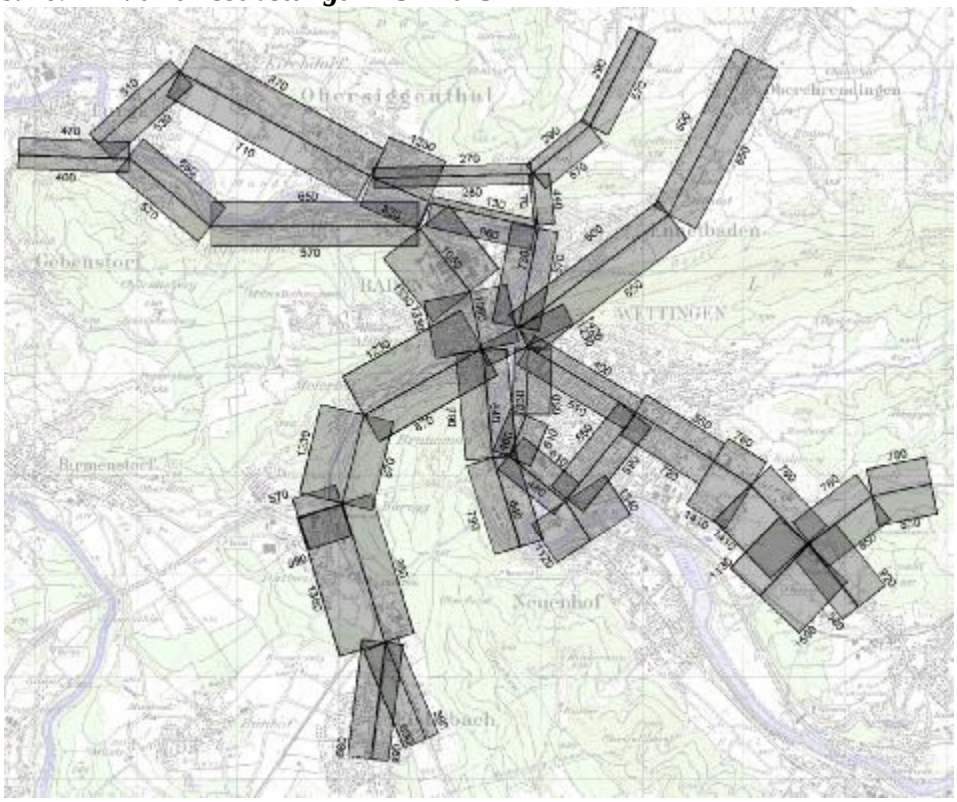


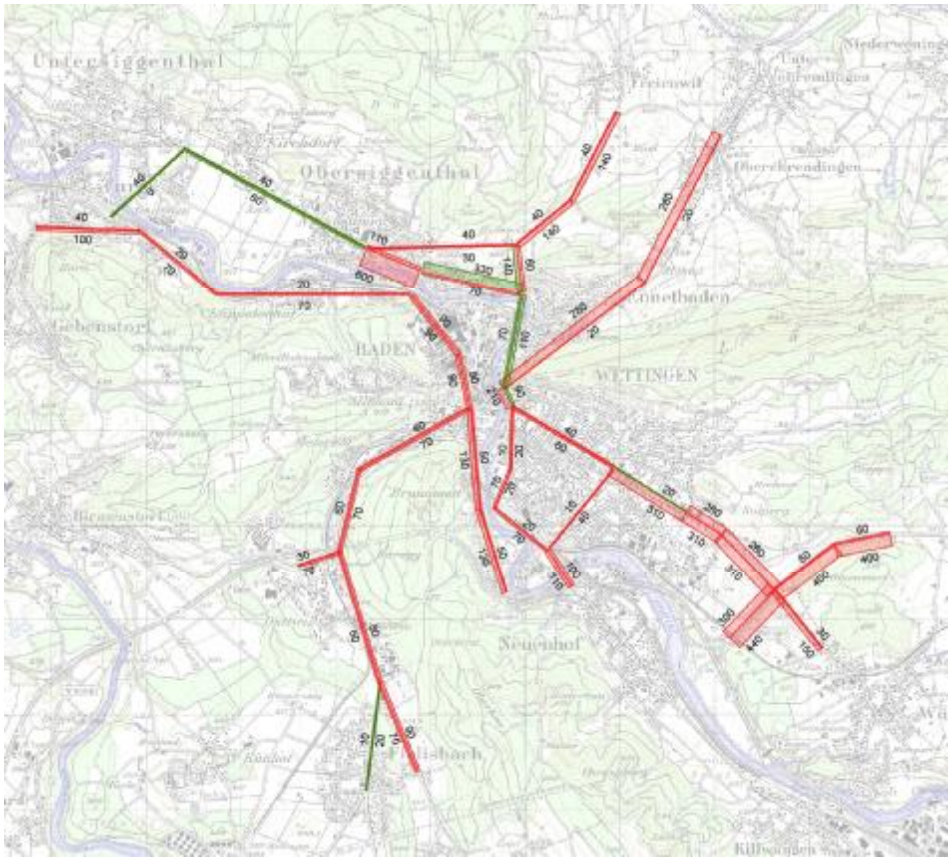
Abb. 10: Verkehrsbelastungen ASP 2015



2.5.3 Hinweis zur Verkehrsentwicklung gemäss KVM

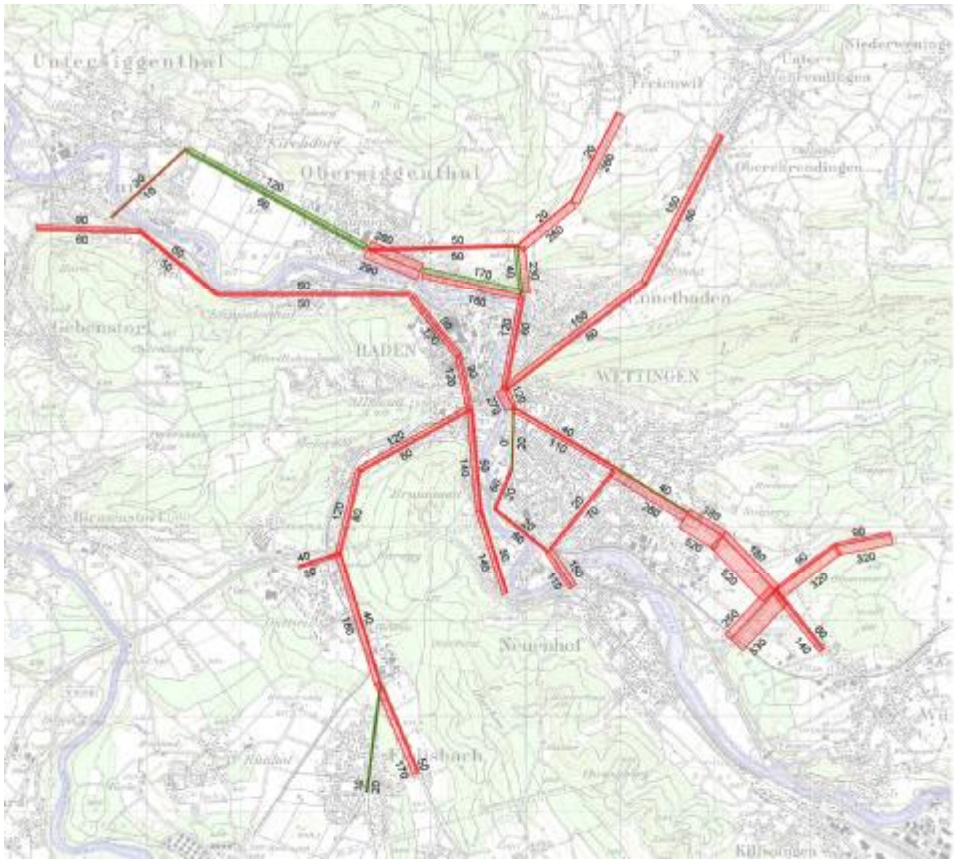
Die nachstehenden Abbildungen zeigen die gemäss kantonalem Verkehrsmodell (KVM) nicht plausibilisierte Verkehrsentwicklung in den nächsten 10 Jahren. Weil der KVM-Datensatz nicht separat für dieses Konzept verfeinert wurde, sind die Zahlen mit Vorsicht zu geniessen. Auf gewissen Achsen zeigen sich deshalb nicht erklärbare Abnahmen. Verkehrszunahmen sind dabei als rote Balken, Verkehrsabnahmen als grüne Balken dargestellt. In den Differenzplots (Abb. 11 und 12) sind die nur noch geringen Verkehrszunahmen, respektive sogar Verkehrsabnahmen, auf der Sonnenbergstrasse / Umfahrung Ennetbaden, der Landstrasse im Abschnitt Rieden sowie zwischen Obersiggenthal und Untersiggenthal und auf der Bruggerstrasse offensichtlich, dies im Gegensatz zum bisherigen Trend in der Verkehrsentwicklung. Diese scheinbar widersprüchliche Aussage lässt sich dadurch begründen, dass im KVM für das Jahr 2015 bereits die flankierenden Massnahmen für die Siggenthalerbrücke enthalten sind. Die Verkehrssituation mit Verkehrsmanagement wird also im KVM bereits vorweg genommen.

Abb. 11: Differenzbelastungen MSP 2015 - MSP 2004



rot = Verkehrszunahme, grün = Verkehrsabnahme

Abb. 12: Differenzbelastungen ASP 2015 - ASP 2004



rot = Verkehrszunahme, grün = Verkehrsabnahme

2.5.4 Transportierte Personen im Busverkehr

Die Busse des öffentlichen Verkehrs transportieren heute in den Spitzenzeiten über alle Hauptstrassen in oder aus der City Baden etwa gleich viele Personen wie der Autoverkehr. Auf der Mellingerstrasse werden am Morgen zwischen 7 und 8 Uhr rund 60% der transportierten Personen mit Bussen befördert, 40% gelangen mit Autos in die Stadt. Über den Tag zusammengezählt erreicht ein Drittel sein Ziel mit dem Bus.[7]

[7] Quellen: Verkehrszählung öV, BD Mai 1993 [30]; Verkehrszählungen MIV; punktuelle Verkehrszählung der Buspassagiere des öffentlichen Verkehrs durch das BVU, 2007.

3. Problemanalyse des Ist-Zustandes

Für die spätere Entwicklung von Massnahmen müssen die heutige Verkehrssituation (Ist-Zustand 2006) und deren Probleme möglichst genau bekannt sein. Die folgende Problemanalyse des Ist-Zustandes basiert auf Verkehrs- und Belastungsuntersuchungen, auf den Befragungen und Interviews mit den Gemeindevertretern sowie auf den bestehenden Schwachstellenplänen des Kantons Aargau.

3.1 Problemanalyse motorisierter Individualverkehr (Ist-Zustand)

3.1.1 Leistungsbestimmende Knoten

Die Problemstellen im MIV-Netz wurden anhand der vorliegenden Angaben zur bestehenden Verkehrsqualität im Strassennetz bestimmt. Grundlage ist dabei die Auslastung der massgebenden Knoten und Strassenabschnitte während der Abendspitze. Es zeigt sich, dass bereits im Ist-Zustand mehrere strategische Knoten während der Spitzenzeiten an der Grenze der Leistungsfähigkeit angelangt oder überlastet sind.

Abb. 13: Bestehende Problemstellen zur Abendspitze (Ist-Zustand 2006)

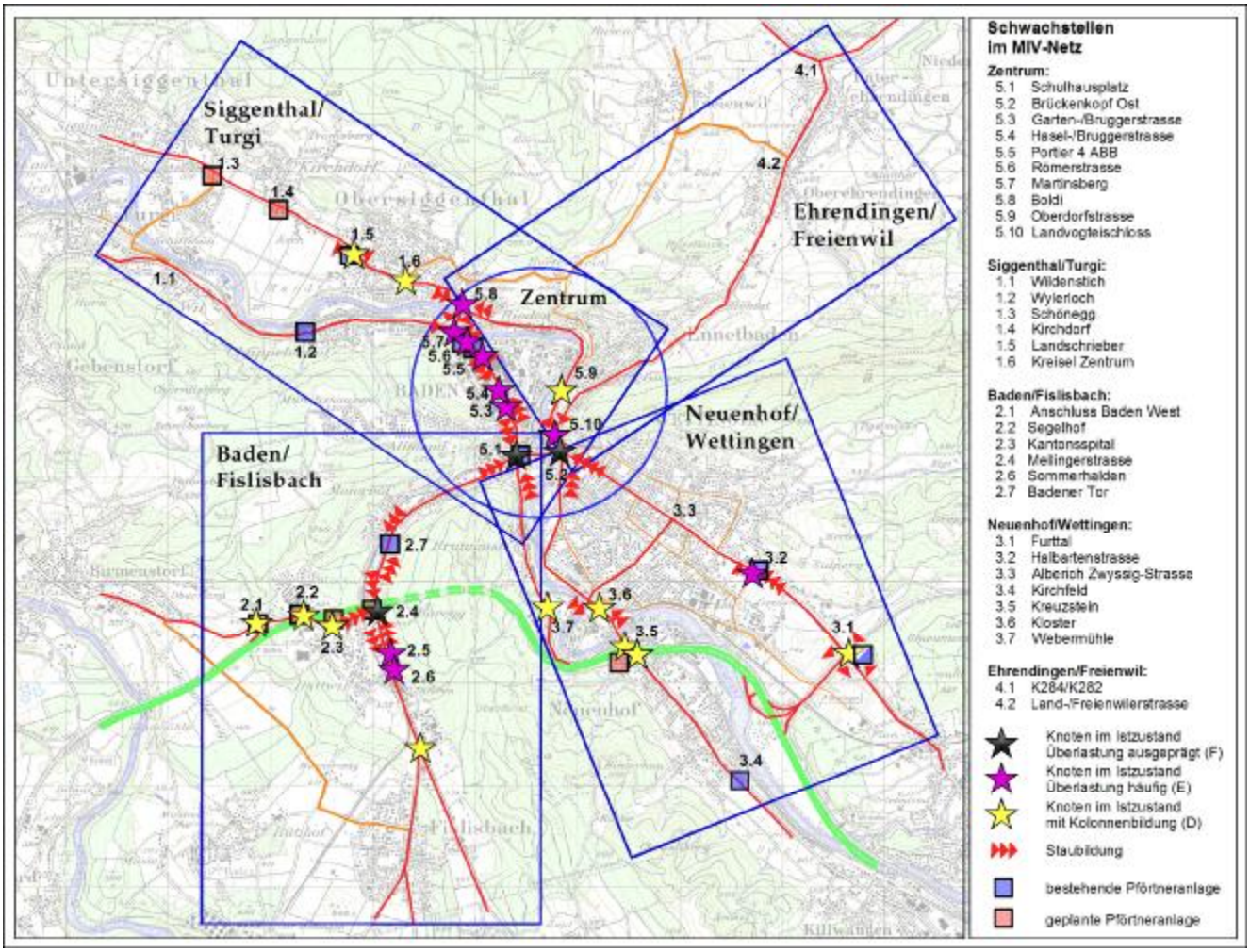
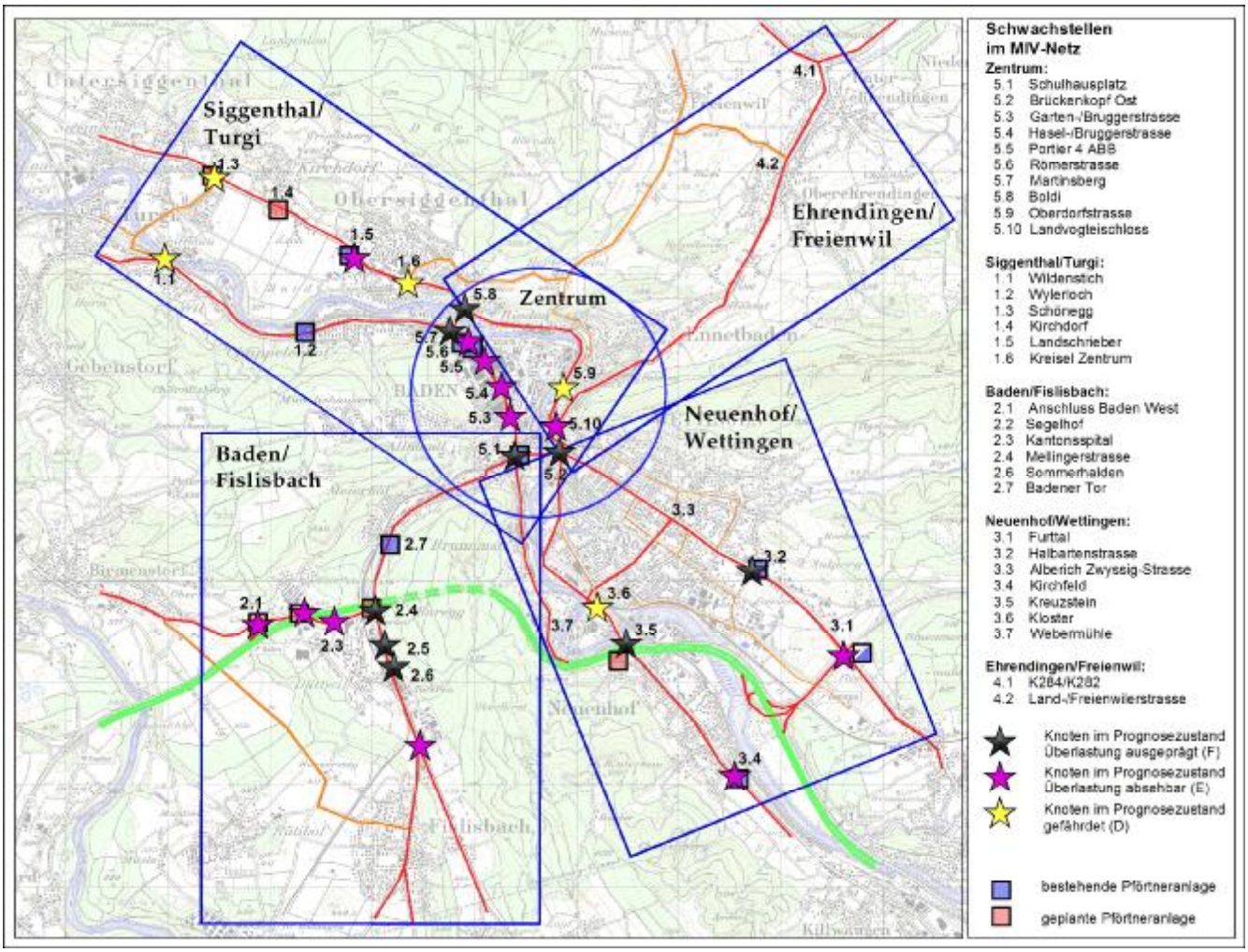


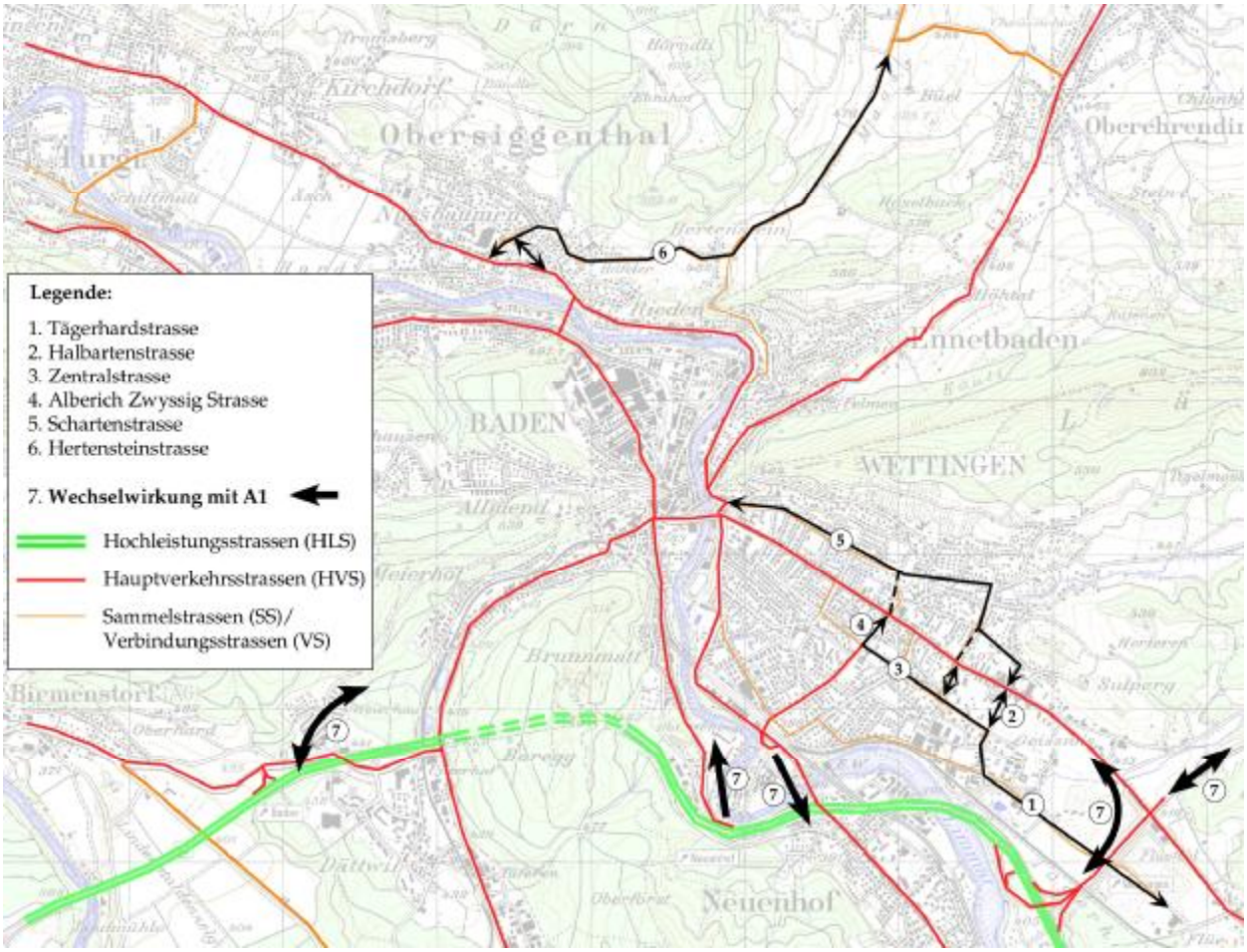
Abb. 14: ***Prognostizierte Problemstellen ohne weitere Verkehrsmanagement-Massnahmen (Abendspitze 2015)***



3.1.2 Potenzielle Ausweichrouten

In grösserem Ausmass bieten sich Ausweichrouten im Raum Wettingen (Teilgebiet Neuenhof / Wettingen) an, hier insbesondere die Schartenstrasse zur Umgehung des leistungsbestimmenden Knotens Brückenkopf Ost und im Raum Ehrendingen / Freienwil über die Hertensteinstrasse nach Obersiggenthal. Weitere Ausweichrouten wie zum Beispiel Hertenstein – Ennetbaden stehen nicht in direktem Zusammenhang mit dem Verkehrsgeschehen im Zentrumsgebiet. Die Gemeinde kann auf diesen Achsen selber die notwendigen Massnahmen ergreifen.

Abb. 15: Übersicht über Schleich-/Ausweichverkehr (Ist-Zustand)



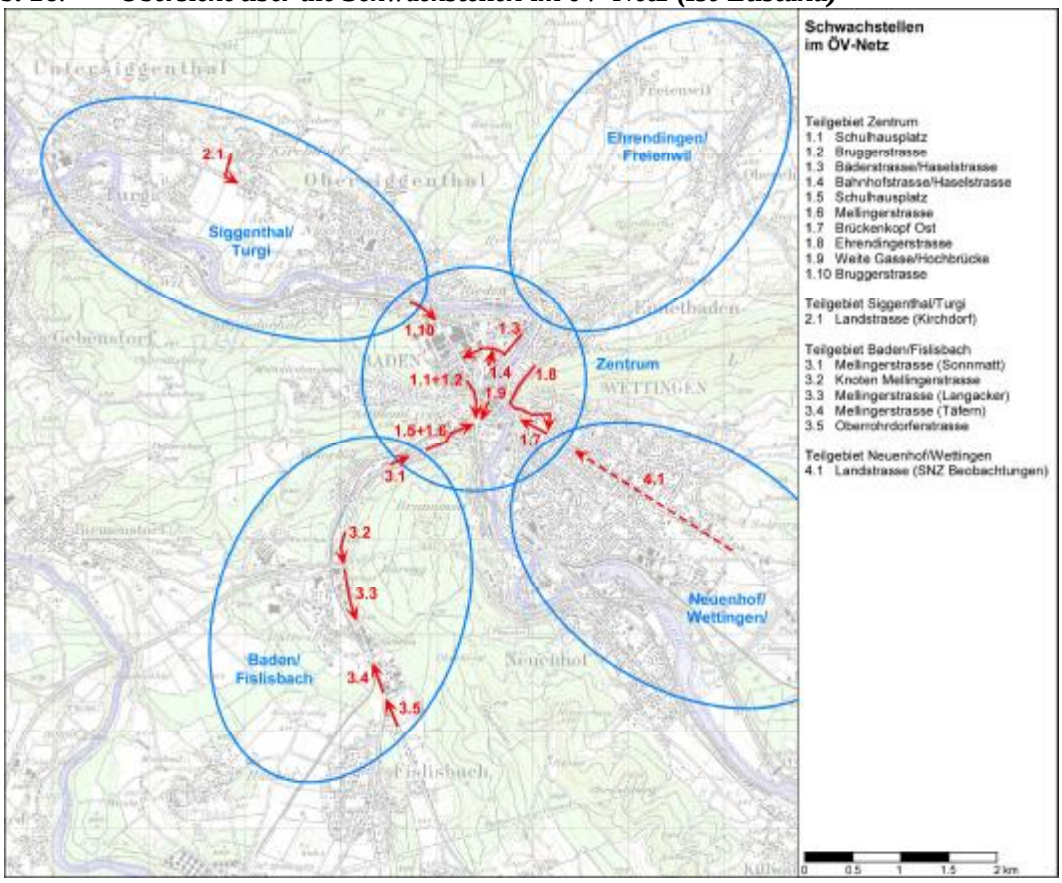
3.2 Problemanalyse öffentlicher Verkehr (Ist-Zustand)

Die dargestellten Schwachstellen im öV-Bus-Netz wurden in erster Linie auf Basis der Befragung der betroffenen Verkehrsunternehmen (RVBW, PostAuto Aargau) zu Behinderungen im Busverkehr, im Zuge des Controllings zum Leitbild Verkehr 2005, ermittelt. Darüber hinaus wurde der Engpassplan Strasse 2001 (Departement Bau, Verkehr und Umwelt Kt. AG) der Problemanalyse öV zu Grunde gelegt. Die Zuordnung der Schwachstellen erfolgte innerhalb der fünf Teilgebiete. Die zentralen Gründe für die Entstehung von Schwachstellen im öV-Netz sind:

- überlastete Knoten (Schulhausplatz, Brückenkopf Ost, Im Langacker / Sommerhalden)
- fehlende Busspuren (Mellingerstrasse – Zufahrt Schulhausplatz; Ehrendingerstrasse – Zufahrt Landvogteischloss)
- Nutzungskonflikte im Verkehrsraum.

Die folgende Abbildung zeigt die Schwachstellen im öV-Netz unter Berücksichtigung der Informationen aus dem Interview mit den Vertretern der öV-Unternehmen. Einige der im Zuge der Controlling-Befragung genannten Schwachstellen wurden im durchgeführten Interview als nicht weiter problematisch dargestellt. Somit befinden sich fast alle aktuellen Schwachstellen im Teilgebiet Zentrum. Die Situation an diesen Stellen hat sich seit der Sperrung der Schiefen Brücke teilweise weiter verschlechtert.

Abb. 16: Übersicht über die Schwachstellen im öV-Netz (Ist-Zustand)



Problemanalyse in der Zukunft
Der Kanton will in Zukunft zusammen mit den Bustransportunternehmen in den Regionen rechnergestützte Betriebsleitsysteme (RBL) aufbauen. Mit diesen wird der Standort aller Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs (Bus) online erfasst und ein Soll-Ist-Vergleich zum Fahrplan ermöglicht. Die ausgewerteten Daten finden Eingang in die online Fahrpläne, werden für deren Qualitätsverbesserung herangezogen und dienen der betrieblichen Effizienz- und Qualitätssteigerung.

3.3 Problemanalyse Langsamverkehr

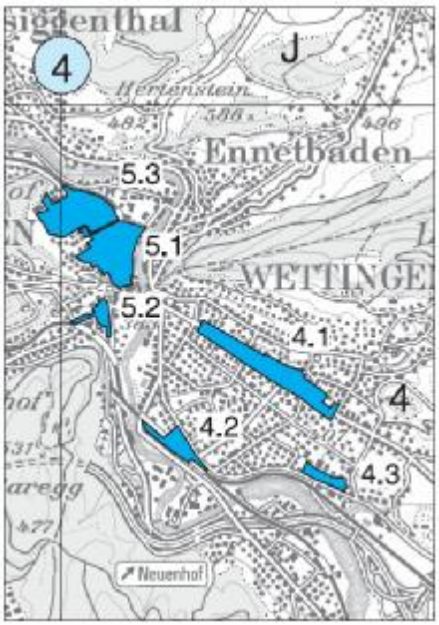
Die Stadt Baden hat im Jahr 1999 ein Velokonzept erarbeitet. Daraus gingen insgesamt 26 Massnahmen hervor, welche zu einer Verbesserung der Situation für den Veloverkehr führen. Von diesen Massnahmen sind zwischenzeitlich deren 19 realisiert und vier teilweise realisiert. Noch offene Problempunkte sind die Querung der Mellingerstrasse beim Knoten Esp, die Verkehrsführung im innerstädtischen Bereich Mittlere Gasse / Metzggasse sowie der Limmatübergang Eisenbahnbrücke Baden–Wettingen. Im Weiteren ist auch eine neue Velostation am Bahnhof Baden angedacht, mit welcher das heute unbefriedigende Angebot an Abstellmöglichkeiten für Velos rund um den Bahnhof verbessert werden könnte. Diese Planung ist bisher nicht über den Stand eines Diskussionspapiers hinaus gekommen. Inzwischen sind neben den nationalen Velorouten in etlichen Gemeinden im Grossraum Baden-Wettingen auch alle kantonalen Radrouten mit Wegweiser signalisiert: Baden, Obersiggenthal, Untersiggenthal, Würenlingen. Bis im Herbst 2007 folgen: Ehrendingen, Fislisbach, Killwangen, Neuenhof, Spreitenbach, Wettingen und Würenlos.
Von den noch offenen Problemstellen liegt einzig der Knoten Esp auf der Mellingerstrasse im Einflussbereich des Verkehrsmanagements. Die vorgeschlagene Busbeschleunigung an der Haltestelle Sonnmatt könnte – je nach Stossrichtung – auch zu einer Verbesserung für den querenden Langsamverkehr führen. Im Vordergrund stehen dabei die Anordnung einer Mittelinsel, welche das Queren für den Langsamverkehr vereinfacht, oder die Anordnung eines lichtsignalgesteuerten Knotens.
Generell unattraktiv für den Velo- und Fussverkehr ist der Knoten Schulhausplatz. Mit der anstehenden Sanierung dieser Verkehrsanlage werden auch Verbesserungen für den Langsamverkehr erwartet.
Aufwändige und teure Infrastrukturen für den Langsamverkehr haben dank finanzieller Unterstützung im Rahmen der Agglomerationsprogramme grössere Chancen umgesetzt zu werden.

3.4 Grosse Verkehrserzeuger

Aus der Grundlage des Richtplans geht hervor, dass nachstehende Gebiete mit grösseren Nutzungs- und Verkehrspotenzialen für das Verkehrsmanagement Grossraum Baden-Wettingen von Bedeutung sind. Dabei handelt es sich um Projekte, die grösstenteils bereits bestehen. Zusätzliche Verdichtungen im Gebiet 5.3 (Baden Innenstadtzone Nord) werden abgestuft über einen längeren Zeitraum erfolgen.

Areal	Örtlichkeit und Ausmass
4.1	Wettingen Landstrasse: Einkaufszentren und Fachmärkte über 10'000 m²
4.2	Wettingen Bahnhof: Einkaufszentren max. 10'000 m² und Fachmärkte max. 20'000 m²
4.3	Wettingen Jura-/Tägerhardstrasse: Einkaufszentren max. 7'000 m² und Fachmärkte über 10'000 m²
5.1	Baden nördliche Altstadt: Einkaufszentren über 10'000 m²
5.2	Baden südliche Altstadt: Einkaufszentren über 10'000 m²
5.3	Baden Innenstadtzone Nord: Einkaufszentren und Fachmärkte bis max. 20'000 m².

Abb. 17: Übersicht Gebiete mit grösseren Nutzungs- und Verkehrspotenzialen



(Quelle: Richtplan Kt. Aargau, Teilkarte S 4.3, Ausschnitte 1-6)

Die bestehende oder zu erwartende Verkehrserzeugung der erwähnten Einkaufszentren ist im kantonalen Verkehrsmodell (KVM) bereits berücksichtigt. Im Weiteren wird im KVM auch eine normale periodische Umnutzung dieser Zonen mit entsprechendem Verkehrszuwachs berücksichtigt.

4. Massnahmenansätze

4.1 Die Probleme als Ausgangslage für das Konzept

Die vorliegende Analyse des Ist-Zustands mit den Problemplänen bildet die Ausgangslage, um das Verkehrsmanagement-Konzept für den Grossraum Baden-Wettingen zu erarbeiten. Als wesentlichste Probleme und Problemmechanismen zeichnen sich ab:

A) Hohe Verkehrsbelastung durch
   - die allgemeine Verkehrszunahme im Grossraum Baden-Wettingen
   - die Wechselwirkung mit der Verkehrssituation auf der Hochleistungsstrasse A1 und damit schwierige Situation für stadteffiziente Verkehrsmittel (öV, Langsamverkehr)
   - grosse Verkehrserzeuger oder Gebiete mit hohem Verkehr, welche die Verkehrssituation lokal oder regional verschlechtern

B) die Möglichkeit, die Überlastungsabschnitte über Alternativrouten zu umfahren („Überlaufventile“)

C) nicht beeinflusste MIV-Zufahrt auf einzelnen Einfallsachsen bis zum Zentrumsgebiet

4.2 Zielvorgaben an das Verkehrsmanagement für den Grossraum Baden-Wettingen

Übergeordnete Zielvorgaben
Die übergeordneten Zielsetzungen für das Verkehrsmanagement im Grossraum Baden-Wettingen leiten sich im Wesentlichen aus den Zielsetzungen des Leitbildes Verkehr 2005 ab. Diese Oberziele sind (siehe auch Kap. 1.2):

- Sicherstellen eines möglichst flüssigen MIV und eine
- wesensgerechte Behandlung des öffentlichen Verkehrs

innerhalb des geregelten Raums.

Darüber hinaus gelten weiterhin folgende Ziele:

- Optimieren der Gesamtleistungsfähigkeit des Verkehrssystems
- Minimieren der Behinderungen / Verlustzeiten für die Busse des öffentlichen Verkehrs
- Minimieren der negativen Auswirkungen auf das untergeordnete Strassennetz (Schleichverkehr / Ausweichverkehr)
- Sicherstellen des Spielraums für künftige Entwicklungen
- Sanieren der Unfall- und Problemstellen im Strassennetz

Gebietsspezifische Zielvorgaben
Die gebietsspezifischen Zielvorgaben ergeben sich aus der Problemanalyse. Sie werden den fünf Teilgebieten zugeordnet und im Kapitel 5 jeweils aufgelistet.

4.3 Vorgehen

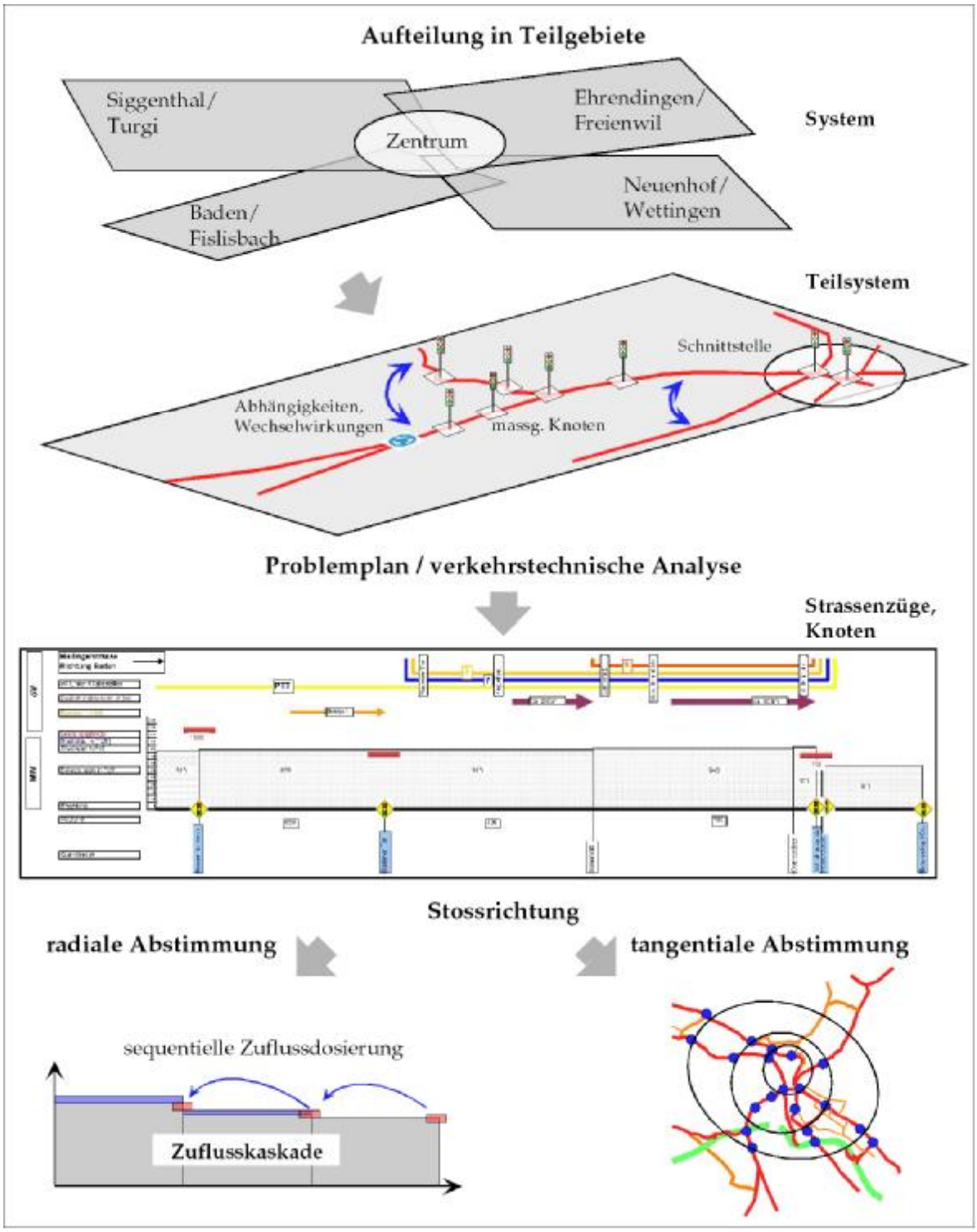
Damit die Zielvorgaben in Kapitel 4.2 eingehalten werden können, ist die Verkehrsbelastung auf dem für den Betrieb optimalen Leistungsniveau netzweit festzulegen, respektive zu plafonieren (Festlegen der „Belastbarkeit“ von Strassenzügen und Netzabschnitten). Ein Nachfrageüberhang ist „ausserhalb“ dieses zentrumsnahen Netzes zu verarbeiten, möglichst ohne die Nachbargemeinden zusätzlich zu belasten.

In einem nächsten Arbeitsschritt sind also die verträglichen Verkehrsbelastungen für die einzelnen Netzabschnitte (massgebend ist i.d.R. das Leistungsniveau der massgebenden Knoten) sowie die bestehende Verkehrsbelastung und Auslastung zu ermitteln. In der Folge zeigt sich unter Berücksichtigung der Abhängigkeiten und Wechselwirkungen sowie der Schnittstellen die noch vorhandene Kapazität auf den einzelnen Streckenabschnitten im gesamten Netzperimeter.

Auf der Grundlage der Restkapazität im Netz erfolgt die Festlegung des Massnahmenkonzepts. Dieses zeigt auf, wie und wo die Plafonierung auf die verträgliche Verkehrsbelastung netzweit zu erfolgen hat. Dabei muss sowohl eine radiale als auch eine tangentiale Abstimmung durchgeführt werden. Das Ergebnis dieses Abstimmungsprozesses sind sogenannte "Zuflusskaskaden".

Beim Festlegen dieser Belastbarkeit (Plafonierung auf die verträgliche Verkehrsbelastung) wird auch ein Spielraum offen gehalten, welcher eine weitere Entwicklung der Zentrumsgebiete im „normalen“ Rahmen zulässt. Damit wird auch der Zielsetzung „Sicherstellen des Spielraums für künftige Entwicklungen“ Rechnung getragen. Verkehrsintensive Nutzungen mit überproportionaler Verkehrserzeugung führen dagegen zu Problemen in der Erschliessung und Anbindung an das Strassennetz. Sofern solche Nutzungen auch künftig im städtischen Gebiet zugelassen werden sollen, sind deren Auswirkungen nicht nur auf das umliegende Strassennetz sondern allenfalls auch auf das Konzept der übergeordneten, regionalen Verkehrslenkung zu überprüfen (vgl. auch Kap. 7).

Abb. 18: Vorgehen zur Erarbeitung des VM Grossraum Baden-Wettingen



4.4 Vorhandene Massnahmenansätze

Nachstehende Übersicht zeigt alle je diskutierten, geplanten, andiskutierten oder bereits umgesetzten Massnahmenansätze in den einzelnen Teilgebieten.

Tab. 4: Vorhandene Massnahmenansätze je Teilgebiet

Massnahmenansätze	Teilgebiet Zentrum	Teilgebiet Baden/ Fislisbach	Teilgebiet Siggenthal/ Turgi	Teilgebiet Ehrendingen/ Freienwil	Teilgebiet Neuenhof/ Wettingen
Pförtnerung Einzelanlage				[4]	[3], [4], [16]
Sequenzielle Zuflussdosierung		[3], [10], [11]	[3], [12]		
Parkraumbewirtschaftung		[10], [11]	[12]		[4]
Ausbau der Verkehrsinfrastruktur		[10], [11]	[12]		
Ergänzung des Strassennetzes		[10] , [11]			
Verkehrsinformation			[12]		[4]
Organisatorische und betr. Massnahmen	[3], [19]	[10], [11], [19]	[17], [18], [19]		[4]
Gestaltung, Aufwertung	[3], [21]	[3], [21]	[12], [21]	[3]	[3]
Busbevorzugungsmassnahmen		[10], [11]	[17], [18]		[4]
Einrichtung von Busspuren		[3], [10], [11]	[3], [12]	[3]	[3], [4]
Organisatorische und betr. Massnahmen öV		[10], [11]	[12]		[4]
Punktuelle Massnahmen für LV	[3]		[17], [18]		
Flächendeckende Verbesserung für LV			[17], [18]		

Quellenangaben zu Tab. 4 (Auszug aus Tab. 2)

[3]	Regionales Gesamtverkehrskonzept (rGVK) Limmattal	Kt. AG, Kt. ZH, 2004
[4]	Verkehrsrichtplanung Wettingen	Gemeinde Wettingen, 1999
[10]	Optimierung Mellingerstrasse (A1-Esp)	Bühlmann, 2004
[11]	A1 Anschluss Baden, Stauraumbewirtschaftung Birmenstorferstrasse	Bühlmann, 2004
[12]	Siggenthalerbrücke, zusätzliche flankierende Massnahmen	J+G, 2000
[16]	K274 Spreitenbach/Killwangen - Betriebskonzept	Bühlmann, 2002
[17]	Überarbeitung Verkehrskonzept Ennetbaden	Rapp Trans, 2004
[18]	Ergänzende Abklärungen Verkehrskonzept Ennetbaden	Rapp Trans, 2005
[19]	Schulhausplatz Baden - Änderungen der Steuerung	Berg, 2005
[20]	K114 Betriebs-/ Gestaltungskonzept Obersiggenthal	Metron, 2005
[21]	Schulhausplatz Baden - Verkehrliche Gesamtbetrachtung	BVU Kt. AG, 2005

Die Wirkung und die Zielerfüllung der wichtigsten Massnahmen wurden beurteilt (siehe Anhang D).

Nachfolgend sind die für die Region relevanten Einzelmassnahmen gemäss Teilprogrammen des regionalen Gesamtverkehrskonzepts Limmattal (rGVK) [3] mit den zugehörigen Massnahmen aufgeführt.

Tab. 5: Einzelmassnahmen gemäss rGVK Limmattal und Agglomerationsprogramm Aargau-Ost

Massnahme	Teilprogramm gemäss rGVK Limmattal	Schlüsselprojekt gemäss Agglomerationsprogramm Aargau-Ost
Neue S-Bahn-Haltestelle Tägerhard	1: S-Bahn-Ausbau (Grobverteiler)	7: Stärkung des öffentlichen Regionalverkehrs
Zentrumsentwicklung Baden-Nord und Bäderquartier	3b: Optimierung Strassennetz und Entlastung der Ortszentren	12: Aufwertungs- und Entwicklungsimpulse für das kantonale Hauptzentrum Baden-Wettingen
Umnutzung Velotunnel Schulhausplatz Baden	3b: Optimierung Strassennetz und Entlastung der Ortszentren	12: Aufwertungs- und Entwicklungsimpulse für das kantonale Hauptzentrum Baden-Wettingen
Massnahmen gem. ERP Bäderquartier (Fussverkehr)	3: Optimierung Strassennetz und Entlastung der Ortszentren	12: Aufwertungs- und Entwicklungsimpulse für das kantonale Hauptzentrum Baden-Wettingen
Betriebs- und Gestaltungskonzepte	3b: Optimierung Strassennetz und Entlastung der Ortszentren: Baden und Wettingen 020: Umgestaltung / Attraktivierung Badstrasse 024: Strassenraumgestaltung in Neuenhof, Baden	1: Aufwertung der Ortszentren durch Verminderung der Belastung durch Kantonsstrassen innerorts: 1.4 Unterehrendingen Kantonsstrasse: Trennwirkung mindern durch Strassenraumgestaltung 1.5 Ober- und Untersiggenthal Landstrasse: Trennwirkung mindern durch Strassenraumgestaltung 1.6 Fislisbach: Aufwertung Strassenraum Badenerstr. K268 (Ortsdurchfahrt, Prinzip von verkehrsberuhigten Kammern mit Begegnungs- und Tempo 30-Zonen und nicht verkehrsberuhigten Hauptverkehrsachsen) 1.7 Strassenraumgestaltung Baden Mellingerstr.
Busspur Mellingerstrasse (Schadenmühle)	4b: Regionale Verkehrssteuerung und öV Bevorzugung	12: Aufwertungs- und Entwicklungsimpulse für das kantonale Hauptzentrum Baden-Wettingen
Zuflusssteuerung Baden-Ost mit Busspur	4b: Regionale Verkehrssteuerung und öV Bevorzugung	12: Aufwertungs- und Entwicklungsimpulse für das kantonale Hauptzentrum Baden-Wettingen
Übrige Busspuren Baden / Wettingen / Ennetbaden	4b: Regionale Verkehrssteuerung und öV Bevorzugung	12: Aufwertungs- und Entwicklungsimpulse für das kantonale Hauptzentrum Baden-Wettingen
Elektronische Busspur Ennetbaden-Ehrendingen	4b: Regionale Verkehrssteuerung und öV Bevorzugung	-
Optimierung Schulhausplatz (LSA)	4b: Regionale Verkehrssteuerung und öV Bevorzugung	12: Aufwertungs- und Entwicklungsimpulse für das kantonale Hauptzentrum Baden-Wettingen
Diverse Knotenoptimierungen	4b: Regionale Verkehrssteuerung und öV Bevorzugung	-
Kapazitätssteuerung Killwangen-Neuenhof	4b: Regionale Verkehrssteuerung und öV Bevorzugung	12: Aufwertungs- und Entwicklungsimpulse für das kantonale Hauptzentrum Baden-Wettingen

5. Verkehrsmanagement Grossraum Baden-Wettingen

Im Zeitabschnitt von 1986 bis 2000 hat der Verkehr im Grossraum Baden-Wettingen wie erwähnt deutlich stärker zugenommen, als dies im Verkehrskonzept vermutet werden konnte. Diese Tendenz ist auch seit dem Jahr 2000 ungebrochen.

Die bestehenden Problemstellen im Untersuchungsperimeter konzentrieren sich heute in erster Linie auf den Brückenkopf Ost, den Schulhausplatz und die Bruggerstrasse. Mit den bestehenden Verkehrsmanagementsystemen im Gebiet Siggenthal/Turgi und Baden/Fislisbach ist die Verkehrssituation im heutigen Zustand einigermassen befriedigend gelöst. Diese Schlussfolgerung lassen insbesondere die Interviews mit den betroffenen Gemeindevertretern und mit den Betreibern der öffentlichen Verkehrsmittel zu. Eine gewisse Verschlechterung durch die Sperrung der Schiefen Brücke kam später dazu.

Die Analyse der Verkehrssituation mit einer weiterhin unverminderten Verkehrsentwicklung zeigt, dass schon in wenigen Jahren die Leistungsfähigkeit weiterer massgebender Knoten überschritten wird und sich die Verkehrssituation auch auf Abschnitten mit heute geringen Verkehrsproblemen deutlich verschlechtert. Davon betroffen sind auch diejenigen Teilgebiete, welche heute noch nicht oder nur beschränkt über ein Verkehrsmanagementsystem verfügen, und bei welchen der Verkehr ungehindert bis zu den Problemstellen zufahren kann (Teilgebiete Ehrendingen/Freienwil und Neuenhof/Wettingen).

Ein erheblicher Handlungsbedarf zeichnet sich also vor allem in den nächsten Jahren ab (siehe nachstehende Kapitel Teilgebiete). Die Folge dieser vorhersehbaren Entwicklung ist eine ausgeprägte Überlastung des Strassennetzes im Zentrumsbereich mit den entsprechenden Auswirkungen. Die Massnahmenansätze bzw. Stossrichtungen, differenziert nach Teilgebieten, leiten sich aus den Problemanalysen ab. Zu diesen Massnahmenansätzen gehören auch übergeordnete regionale Strategien, wie z.B. das Programm badenmobil und die Parkraumbewirtschaftung. Das Verkehrsmanagement für den Grossraum Baden-Wettingen ist auf das Jahr 2015 dimensioniert.

Handlungsbedarf ergibt sich durch die Sperrung der Schiefen Brücke und durch den weiteren Verkehrszuwachs in den kommenden Jahren
Klarer Handlungsbedarf für ein Verkehrsmanagement zeigt sich seit der Schliessung der Schiefen Brücke. Durch die Unterbindung dieser Verkehrsbeziehung, die ursprünglich zeitgleich mit der Inbetriebnahme der Siggenthalerbrücke erfolgen sollte, verlagert sich dieser Verkehr (DTV 5'400 Fz/Tag, vorwiegend Ziel-/Quellverkehr in das Zentrumsgebiet von Baden) auf die noch verbleibenden Verkehrsachsen. Die dadurch entstehenden Mehrbelastungen verursachen nicht nur lokal Probleme, sondern haben Auswirkungen auf die regionalen und überregionalen

Verkehrsbeziehungen (insbesondere weil durch die Sperrung und Verkehrsverlagerung auch der Knoten Brückenkopf Ost tangiert wird).

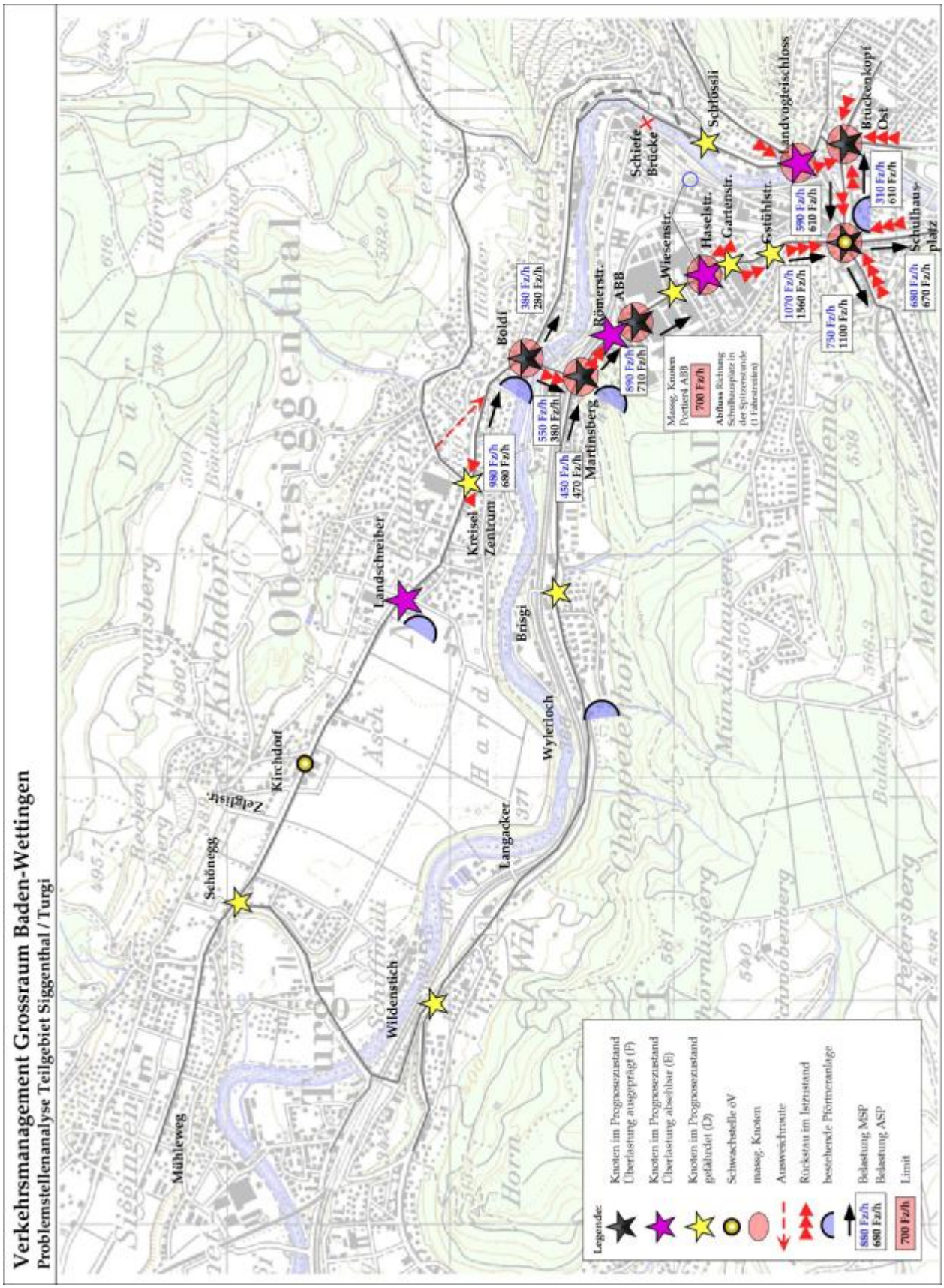
5.1 Teilgebiet Siggenthal/Turgi

5.1.1 Ausgangs- und Problemlage

Die Ausgangs- und Problemlage ist vor allem durch das Zusammenspiel der beiden Verkehrsachsen Landstrasse (rechte Limmatseite ab Untersiggenthal) und Bruggerstrasse (linke Limmatseite ab Turgi) sowie der Siggenthalerbrücke und der Spange Schöneggstrasse geprägt. Die derzeitigen leistungsbestimmenden Knoten mit Lichtsignalanlage sind der Schulhausplatz, der Knoten Brückenkopf Ost und das System aus den beiden Knoten Portier 4 ABB (Busstreifen) und Römerstrasse auf der Bruggerstrasse. Gemäss Prognose werden künftig auch der lichtsignalgesteuerte Knoten Boldi und der Kreisel Landvogteischloss leistungsbestimmend sein. Schwachstellen für die Busse des öffentlichen Verkehrs in diesem Teilgebiet sind die Einfahrt in die Landstrasse von Kirchdorf her und nach der Bruggerstrasse der erste Bereich der Bruggerstrasse. Ferner zeigt die Abbildung die bestehenden Pförtneranlagen sowie die Zu- und Abflüsse des Teilgebiets. Die Belastbarkeit in Richtung Schulhausplatz ist durch den leistungsbestimmenden Abfluss am Knotensystem Römerstrasse/Portier 4 ABB von ca. 700 Fz/h begrenzt. Die Problemlage hat sich mit der Sperrung der Schiefen Brücke zusätzlich verschärft. Der Brückenverkehr hat sich auf das bereits ausgelastete Strassennetz (vor allem Bruggerstrasse und Brückenkopf Ost) verlagert. Seit der Sperrung stockt der Verkehr in Nussbaumen und darüber hinaus vor allem in der Morgenspitze. Genauere Verkehrszahlen liegen nach Fertigstellung des Berichts Monitoring Umfahrung Ennetbaden vor. Die Daten für das Monitoring werden im September 2007 erhoben.

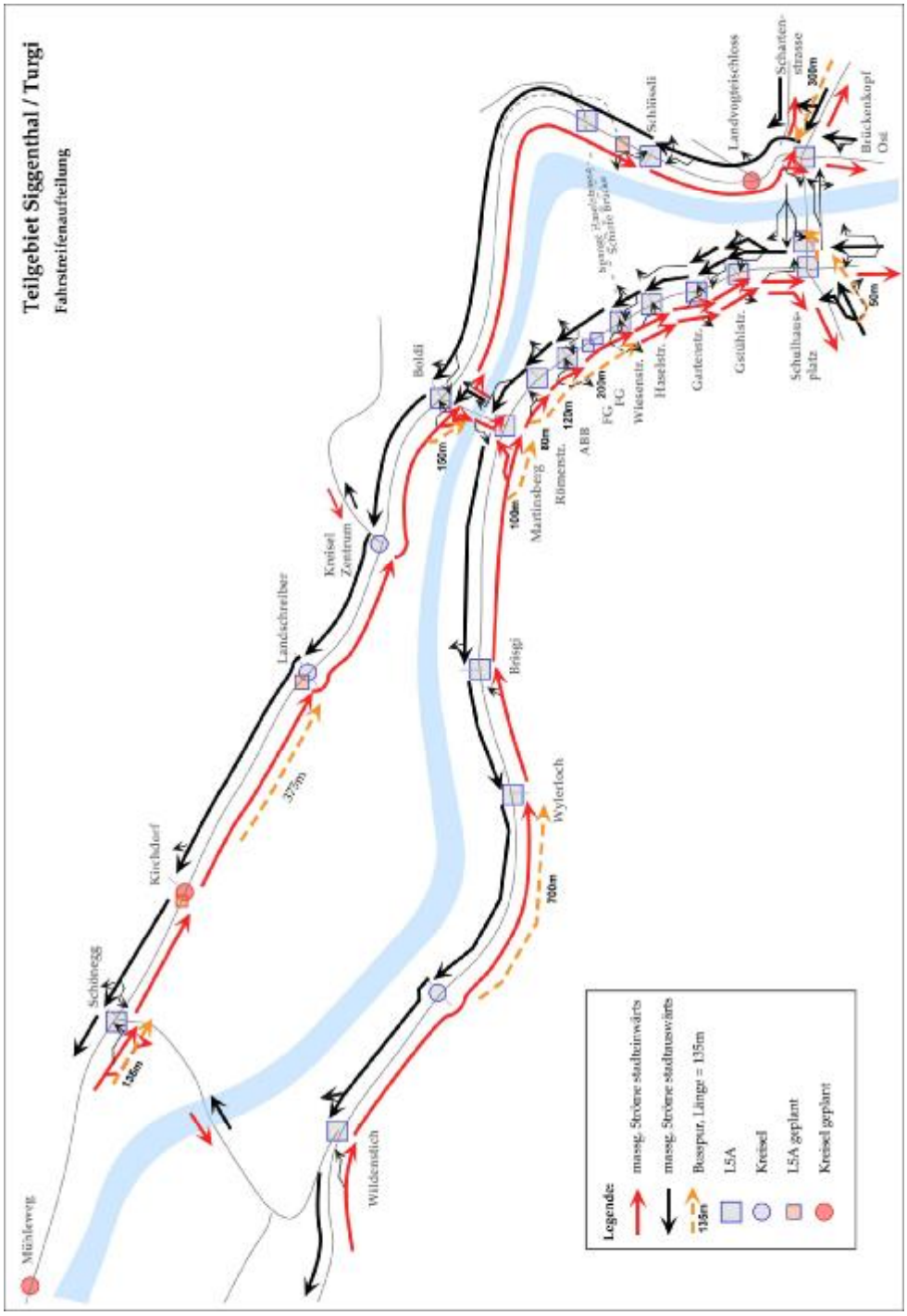
In Turgi ist in den Spitzenstunden die Ausfahrt für den MIV ab Bahnhofstrasse in Richtung Untersiggenthal oder Baden heute schon schwierig. Wenn die Vogelsangerbrücke neu zweispurig gebaut ist, wird sich dieses Problem akzentuieren.

Abb. 19: Problemstellenanalyse Teilgebiet Siggenthal/Turgi (Abendspitze 2015)



Der Darstellung zur Fahrstreifenaufteilung im Teilgebiet Siggenthal / Turgi sind vor allem die Lage und Länge der Busstreifen sowie die Anordnung der vorhandenen bzw. geplanten Knoten mit Lichtsignalanlage und der Kreisel zu entnehmen. Besonders auffällig sind die dichte Folge der lichtsignalgesteuerten Knoten und der teilweise vierstreifige Querschnitt im Verlauf der Bruggerstrasse in Baden.

Abb. 20: Fahrstreifenaufteilung Teilgebiet Siggenthal/Turgi (Stand 2006)



5.1.2 Analyse der Belastungszustände

Bestehender Verkehrszustand

Während der Planung der Siggenthalerbrücke strebte man für den Zustand mit Brücke beidseitig der Limmat etwa die gleiche durchschnittliche Tagesverkehrsmenge an. Heute existiert aber eine ungleiche Belastungsverteilung auf den beiden Achsen Siggenthalerstrasse (18'000 Fz/Tag, 1'350 bis 1'650 Fz/h) und Bruggerstrasse (13'000 Fz/Tag, 850 bis 1'200 Fz/h) nordwestlich der Brücke. Die heutigen Tagesbelastungen auf der Siggenthalerstrasse sind aus Sicht der Gemeinde Obersiggenthal eindeutig zu hoch. An den Dosierstellen mit Busspuren werden die Fahrzeuge wirksam dosiert. Die Verkehrszunahme auf den beiden Einfallsachsen Brugger-/Landstrasse (Limmat-Korridor) betrug in den letzten sieben Jahren im Durchschnitt 1.7 % pro Jahr. Die Verlagerungen durch die Sperrung der Schiefen Brücke sind hier noch nicht eingeflossen (detailliertere Angaben s. Kap. 5.5.1 und 9.2).

Welcher Verkehr in Zukunft?

Für die Analyse der weiteren Verkehrsentwicklung können die Verkehrsgrundlagen aus dem KVM für das Teilgebiet Siggenthal/Turgi nicht verwendet werden. Die Daten im KVM für den Zustand 2015 stützen sich bereits auf die geplanten Verkehrsmanagementmassnahmen. Die Auswirkungen in den Verkehrsbelastungen werden also bereits vorweg genommen. Die heutigen, gezählten Verkehrsbelastungen werden deshalb pauschal um 15 % hochgerechnet. Damit wird eine Verkehrsentwicklung weitergeführt, wie sie bislang auf diesen Achsen stattgefunden hat. Diese Hochrechung dient in erster Linie der Wirkungsabschätzung der Massnahmen bei einer weiteren Verkehrszunahme.

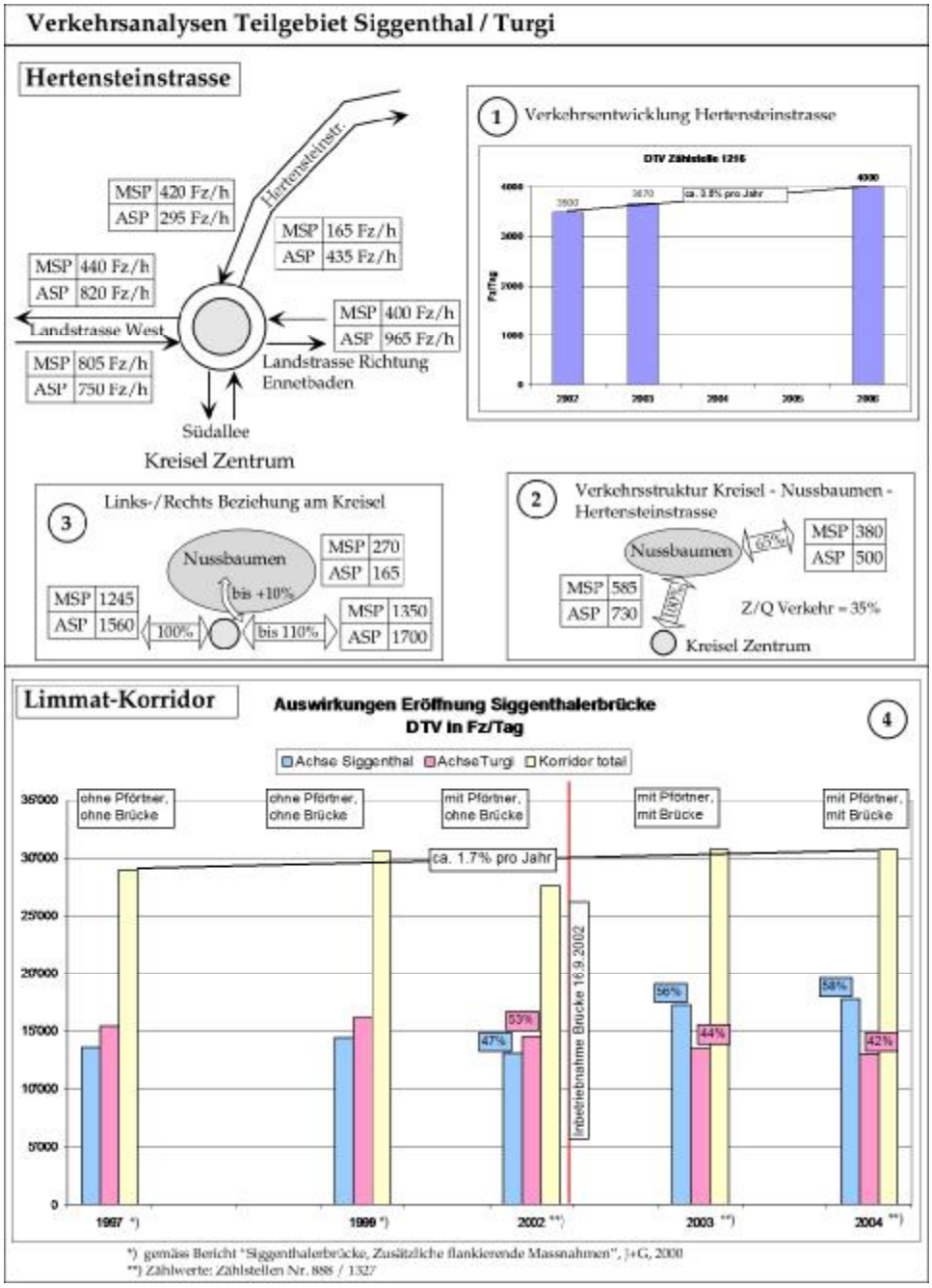
Analyse einzelner Verkehrsbeziehungen

Der durchschnittliche Werktagsverkehr (DTV) auf der Achse Nussbaumen-Hertenstein (Zählstelle 1216 für die Jahre 2002, 2003 und 2006) hat mit einer durchschnittlichen Steigerungsrate von ca. 3.5 % pro Jahr in den letzten Jahren überproportional stark zugenommen (siehe Abb. 21, Diagramm Nr. 1). Diese Entwicklung ist vor allem durch die Eröffnung der Siggenthalerbrücke und den daraus resultierenden Auswirkungen als Ausweichroute zu erklären. Etwa 35 % des Spitzenstundenverkehrs, der über den Kreisel Zentrum (Lage vgl. Abb. 20) zirkuliert, ist Ziel- bzw. Quellverkehr (Abb. 21, Nr. 2) von Nussbaumen selber. Die anderen 65 % sind Durchgangsverkehr, der von oder nach Hertenstein/Freienwil fährt. Je näher zukünftige Steuerungsmassnahmen am Kreisel Zentrum liegen, desto höher ist die Wirkung.

Der Verkehr mit der Beziehung Freienwil-Nussbaumen-Baden/Ennetbaden, der in den Spitzenstunden über den Kreisel Zentrum in Nussbaumen zirkuliert, erhöht auf der K114 (Untersiggenthal-Baden/Ennetbaden), die Spitzenstundenverkehrsmenge um 10 %.

Die umgesetzten flankierenden Massnahmen zur Siggenthalerbrücke erwiesen sich als wirkungsvoll, auch wenn die Gleichverteilung des Tagesverkehrs nicht erreicht wurde. Die Verkehrszunahme im Limmat-Korridor (Bruggerstrasse und Landstrasse) beträgt rund 1.7 % pro Jahr (Abb. 21, Nr. 4). Um die Tendenz einer Verkehrszunahme entlang der rechten Limmatseite nach der Eröffnung der Kernumfahrung Ennetbaden auszugleichen und eine ausgewogenere Belastungsverteilung zu erhalten ist eine Kanalisierung via Schöneggstrasse in Turgi erwünscht und gleichzeitig sind die Widerstände auf der Landstrasse (Untersiggenthal-Nussbaumen) zu erhöhen.

Abb. 21: Verkehrsanalysen Teilgebiet Siggenthal/Turgi



5.1.3 Gebietsspezifische Zielvorgaben

Die gebietsspezifischen Zielvorgaben ergeben sich aus der Problemanalyse.

- Ursprünglich bestand das Ziel, die Verkehrsbelastungen der beiden Parallelachsen Turgi-Baden und Untersiggenthal-Nussbaumen-Baden/Ennetbaden auf das gleiche Niveau zu bringen. Eine weitere Analyse des Verkehrsnetzes und der Verkehrsbeziehungen noch vor Eröffnung der Siggenthalerbrücke zeigte, dass ein wirklicher Ausgleich mit den heute akzeptierten Massnahmen nicht möglich ist. Deshalb wird nun eine ausgewogene Verkehrsmenge angestrebt. ***Gemäss Bericht "Siggenthalerbrücke - zusätzliche flankierende Massnahmen" (Jenni + Gottardi, Juli 2000) [12] wird von einer ausgewogenen Verkehrsmenge gesprochen, wenn der DTV auf der rechten Seite der Limmat etwa 17'000 Fz/Tag und auf der linken Seite (Turgi) etwa 14'000 Fz/Tag beträgt und die Verkehrsbelastungen in den Spitzenstunden mit rund 1'500 Fz/h gleich sind.***

  Weitere Zunahmen über den Tag sollen proportional der ausgewogenen Verteilung folgen. In den (zunehmend länger dauernden) Spitzenzeiten wird die linke Seite etwa gleich viel Verkehr aufnehmen wie die rechte (ausserhalb der Spitzenzeiten kann die Verkehrsverteilung kaum beeinflusst werden).

- Minimierung die Busbehinderungen, die nach der Sperrung der Schiefen Brücke örtlich zum Teil stark zugenommen haben, in den Bereichen:
  - Bruggerstrasse zwischen Knoten Martinsberg und Römerstrasse
  - Rechtsabbiegestreifen Knoten Boldi (Bus geradeaus)
  - Kreisel Zentrum
  - Zufahrt Ehrendingerstrasse am Kreisel Landvogteischloss
  - Rechtsabbiegestreifen Knoten Schönegg (Bus geradeaus)
  - Knoten Wildenstich

- Minimierung der Rückstaus in den sensiblen Bereichen:
  - Bruggerstrasse
  - Landstrasse, Nussbaumen

5.1.4 Künftiges Verkehrsmanagement Siggenthal/Turgi

Ausrichtung des Konzepts

Die bereits bestehenden und die geplanten Massnahmen sind auf die leistungsbestimmenden Bereiche Schulhausplatz / Bruggerstrasse und Brückenkopf Ost ausgerichtet. Diese Situation bleibt auch in Zukunft unverändert, hat sich aber infolge der Auswirkungen durch die Sperrung der Schiefen Brücke nochmals verschlechtert. Die dadurch erzwungene Verkehrsverlagerung von Ziel- / Quellverkehr über die Bruggerstrasse (und über das Knotensystem Brückenkopf Ost und Schulhausplatz) generiert auf der linksseitigen Limmatseite (Turgi-Baden) zusätzlichen Verkehr. Diese Verkehrszunahme führt dazu, dass die Bruggerstrasse (insbesondere die Knoten Römerstrasse und ABB) ebenfalls leistungsbestimmend wird. Allfällige zusätzliche Kapazitäten, die durch die Umsetzung der in diesem Konzept vorgeschlagenen Massnahmen ab Siggenthalerbrücke bis über den Brückenkopf Ost hinaus geschaffen werden, sind mit steuerungstechnischen Anpassungen zu nutzen.

In den benachbarten Teilkonzepten werden die hierfür erforderlichen Massnahmen an den Knoten aufgezeigt (insbesondere der Vorschlag zur Leistungsoptimierung am Knoten Brückenkopf Ost).

Wirkungsweise

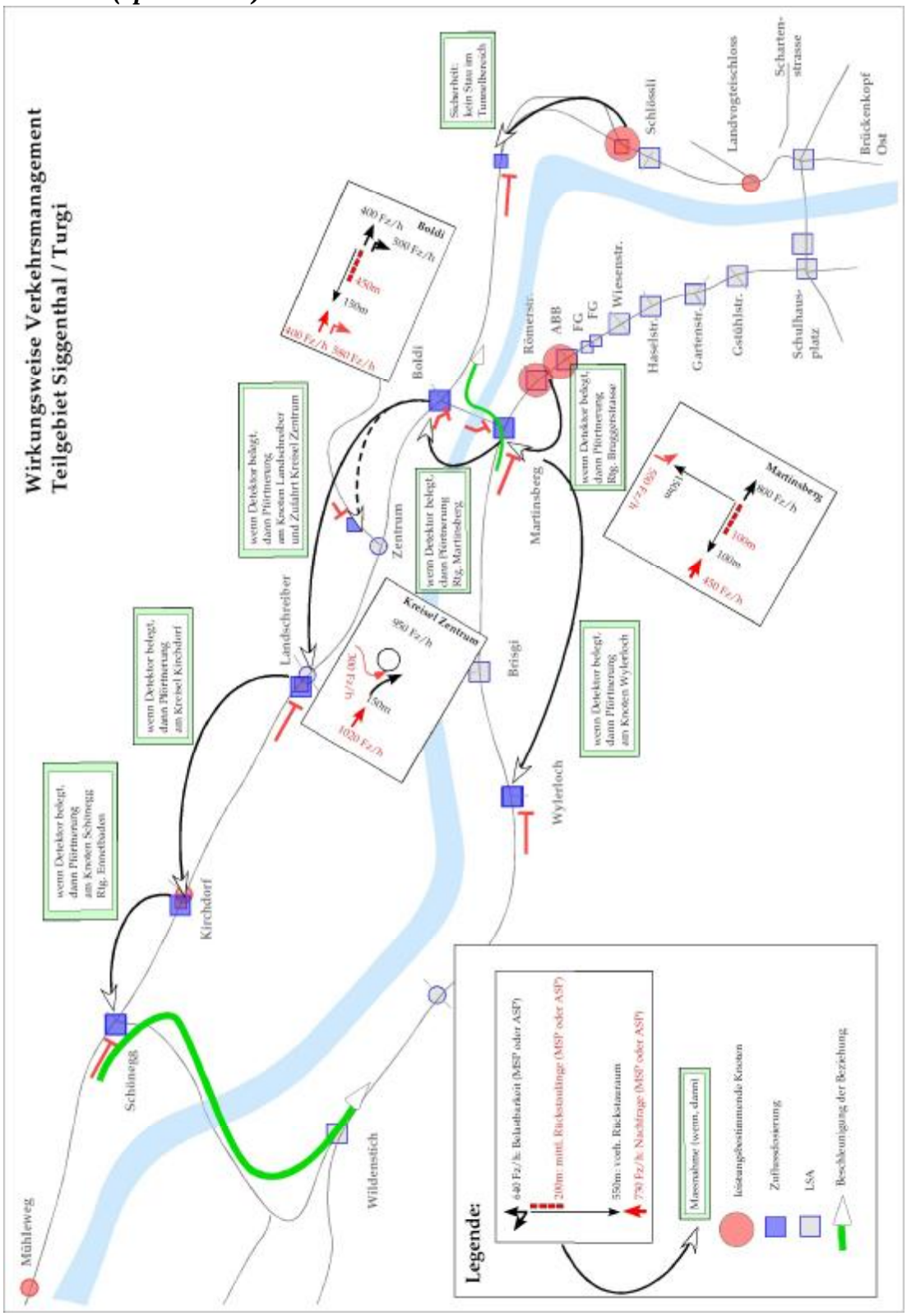
Das Konzept Verkehrsmanagement für das Teilgebiet Siggenthal / Turgi baut auf den bereits bestehenden oder geplanten (Brugger- / Landstrasse) Verkehrsmanagement-Massnahmen auf. Dazu gehören:

- Dosierung Kirchdorf mit Busspur (gilt seit der Sperrung der Schiefen Brücke als dringend)
- Knoten Schönegg Anpassung der Spuren in Richtung Baden auf einer Länge von 200 m (u. a. Busbevorzugung auf Abbiegespur)

Aus der Problemanalyse zum VM Grossraum Baden-Wettingen kommen zu den aufgeführten Massnahmen hinzu:

- Abgestufte Dosierung bei einem weiteren Verkehrszuwachs am Kreisel Zentrum, Knoten Landschreiber und am Knoten Schönegg in Untersiggenthal.
- Allfällige zusätzliche Kapazitäten, die durch die Umsetzung der in diesem Konzept vorgeschlagenen Massnahmen ab Siggenthalerbrücke bis über den Brückenkopf Ost hinaus geschaffen werden, sind mit steuerungstechnischen Anpassungen zu nutzen.
- Anpassung LSA Römerstrasse, so dass die Dosierung in Richtung Baden an den Knoten Boldi und Martinsberg stattfindet (vom Knoten Martinsberg ist bis zur LSA Römerstrasse keine Busspur vorhanden).

Abb. 22: Steuerungstechnischer Ablauf Verkehrsmanagement Teilgebiet Siggenthal/Turgi (Spitzenzeiten)

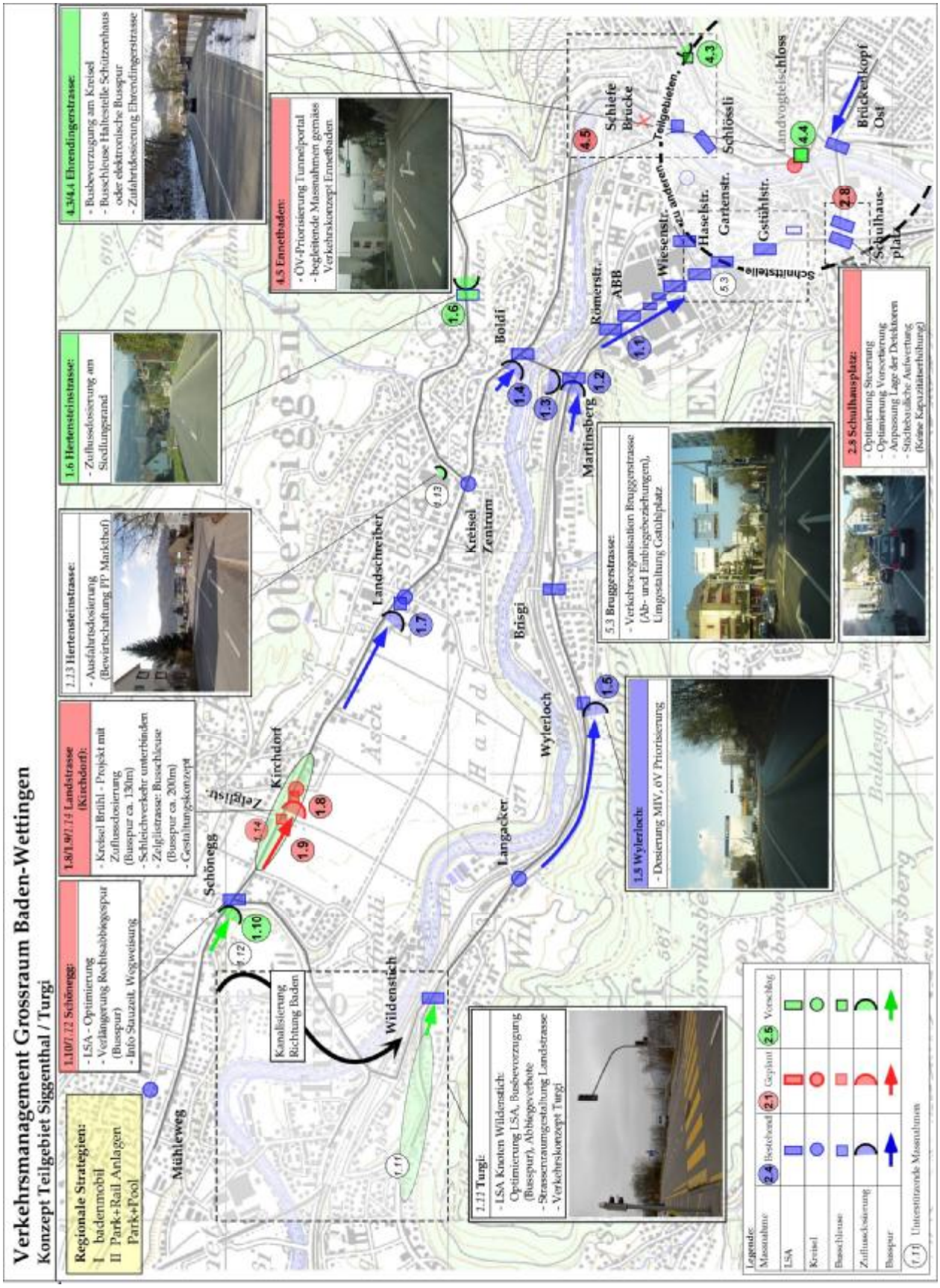


Massnahmen des Konzepts (siehe auch Massnahmenblätter im Anhang E)
Das Verkehrsmanagement für das Teilgebiet Siggenthal/Turgi besteht aus 11 Einzelmassnahmen und Massnahmenkombinationen, welche, abgestimmt auf den effektiven Verkehrszufluss, etappiert zugeschaltet werden können. Von diesen 11 Massnahmen sind deren sechs bereits im Zusammenhang mit dem Verkehrskonzept Siggenthalerbrücke umgesetzt worden (Massnahmen 1.1 bis 1.5 und 1.7). Weitere drei, bereits im Konzept Siggenthalerbrücke vorgesehene Massnahmen, werden im Zusammenhang mit der Verschlechterung der Verkehrssituation durch die Sperrung der Schiefen Brücke im Bereich Kirchdorf und Schönegg möglichst bald umgesetzt (Massnahmen 1.8 bis 1.10).

Die im Rahmen des Verkehrsmanagements vorgeschlagenen Massnahmen dienen im Wesentlichen dem angestrebten Belastungsausgleich auf den beiden Limmatseiten. Ausser der Massnahme 1.6 Hertensteinstrasse, 1.10, 1.11, 1.12, 1.13 liegen diese in den benachbarten Teilgebieten.

Eine geografische Übersicht über die Massnahmen des Teilgebiets Siggenthal/Turgi gibt Abb. 23. Die Abb. 50 im Kapitel 10 zeigt alle Massnahmen der ganzen Region.

Abb. 23: Zukünftiges Verkehrsmanagement Teilgebiet Siggenthal/Turgi



Steuerungsablauf

Der steuerungstechnische Ablauf nach Realisierung der in diesem Bericht vorgeschlagenen Verkehrsmanagementmassnahmen ist nachstehend abgebildet:

Problematik	Massnahmen		Situation	Auswirkungen/Bemerkungen	Funktion im Verkehrsmanagement
Bruggerstrasse Richtung Schulhausplatz: - Blockierung des öffentlichen Verkehrs durch Rückstaus - Stauräume insbesondere in der Abendspitzenstunde regelmässig überlastet, weitere Stauräume hinzuschalten	1.1	Stauraumüberwachung Bruggerstrasse; **massgebender Knoten Portier4 ABB**	Bestehende Stauräume mit Busspur zw. Knoten Martinsberg und Knoten Wiesenstrasse: Stauraum = 320m = 50 Fz	Abfluss Richtung Schulhausplatz **massgebender Abfluss** limitiert auf **700 Fz/h**	Überwachen Verkehrsfluss im Leistungsengpass. Verhindert Blockierung öV
	1.2	Dosierung des Geradeausstreifens am Knoten Martinsberg Richtung Baden, Stauraumüberwachung	Bestehender Stauraum = 100m = 15 Fz	Lange Stauraumlänge mit grosser Wirkung	Verhindert Überstauen der Bruggerstrasse Richtung Schulhausplatz. Dosierung des zufliessenden Verkehrs auf 700 Fz/h. Massgebend ist der Abfluss am Knoten ABB
	1.3	Dosierung des Linksabbiegestreifens auf der Siggenthalerbrücke am Knoten Martinsberg Richtung Baden, Stauraumüberwachung	Bestehender Stauraum = 150m = 25 Fz	Kurze Stauraumlänge des Rechtsabbiegestreifens mit beschränkter Wirkung	
	1.4	Dosierung am Knoten Boldi Richtung Siggenthalerbrücke bzw., Ennetbaden Stauraumüberwachung	Bestehender Stauraum = 150m = 25 Fz	Kurze Stauraumlänge des Rechtsabbiegestreifens mit beschränkter Wirkung, Rechtsabbiegestreifen blockiert durch Rückstau Richtung Ennetbaden	Verhindert Überstauen der Siggenthalerbrücke und Blockierung des Rechtsabbiegestreifens Richtung Turgi
ê					
Knoten Martinsberg Zufahrt Bruggerstrasse Richtung Baden: - Staudetektor belegt	1.5	Dosierung am Knoten Wylerloch	Bestehender Stauraum = 700m = 110 Fz	Stauraum deutlich länger als nach Verkehrsbelastung unmittelbar erforderlich	Verhindert Überstauen Knoten Martinsberg und Blockierung öV
ê					
Knoten Boldi Zufahrt Landstrasse Richtung Ennetbaden: - Staudetektor belegt	1.6	Dosierung am Knoten Hertenstein-strasse/Kirchweg Stauraumüberwachung Zufahrt Landstr.	Bestehender Stauraum = 200m = 30 Fz	Bedarf für Dosierung gegeben	Verhindert Überstauen Knoten Boldi und Blockierung öV
	1.7	Dosierung am Knoten Landschreiber	Bestehender Stauraum = 375m = 60 Fz	Bedarf für Dosierung im Prognosefall „+15%“ grösser	
ê					
Knoten Landschreiber Zufahrt Landstrasse: - Staudetektor belegt	1.8	Dosierung am Knoten Brühlstrasse Busspur 130m	Neuer Stauraum +Busspur= 130m = 20 Fz	Bedarf für Dosierung im Prognosefall "+15%" gegeben	Verhindert Überstauen Knoten Landschreiber und Blockierung öV. (gemäss Metron-Konzept)
	1.9	Busschleuse am Knoten Zelglistrasse Busspur 200m	Neuer Stauraum +Busspur= 200m = 30 Fz		
ê					
Knoten Kirchdorf Zufahrt Landstrasse: - Staudetektor belegt	1.10	Dosierung am Knoten Schönegg Grünzeit-Verlängerung Rechtsabbieger	Bestehender Stauraum +Busspur= 135m = 20 Fz	Bedarf für Dosierung im Prognosefall „+15%“ gegeben, allenfalls Bedarf für Bevorzugung der Route über Bruggerstr. gegeben	Ausgewogene Belastungsverteilung auf beide Limmatseiten.
Zufahrt Brückenkopf Ost: - Zufahrt Ennetbaden überlastet (siehe Teilgebiet Ehrendingen/Freienwil)	4.4	Busbevorzugung am Knoten Landvogteischloss	Bestehender Stauraum ohne Busspur = 200m = 230 Fz	Stauraum in jedem Umlauf leeren, Sekundärstau vermeiden	Verhindert Blockierung des Verkehrsflusses am Kreisel Landvogteischloss.
	4.3	Busschleuse Ehrendingerstrasse oder elektronische Busspur			

Andere in diesem Raum geplante Massnahmen, die das Verkehrsmanagement unterstützen:

Örtlichkeit / Gemeinde	Massnahmen		Auswirkungen/Bemerkungen
Schulhausplatz Baden	2.8	Änderung der Steuerung OptimierungVorsortierung in der Bruggerstrasse Umgestaltung des Platzes	Optimierung des Verkehrsflusses am Schulhausplatz
Bruggerstrasse	5.3	Verkehrsorganisation Umgestaltung Gstühlplatz	Verflüssigung des Verkehrs auf der Bruggerstr. Aufwertung des Strassenraumes
Turgi	1.11	Verkehrskonzept Turgi Strassenraumgestaltung Landstrasse	Verbesserung der Verkehrssituation für alle Verkehrsteilnehmer und Anwohner Aufwertung des Strassenraumes
Ennetbaden (siehe Teilgebiet Ehrendingen/ Freienwil)	4.5	ÖV Priorisierung LSA Tunnelportal Begleitende Massnahmen gemäss Verkehrskonzept Ennetbaden	Verbesserung der Verkehrssituation für alle Verkehrsteilnehmer und Anwohner
Nussbaumen Obersiggenthal	1.13	Ausfahrtdosierung Parkplatz Markthof	Verbesserung des Verkehrsflusses am Kreisel Markthof (öV)
Kirchdorf Obersiggenthal	1.14	Betriebs- und Gestaltungskonzept Landstrasse	Aufwertung des Strassenraumes, Verminderung der Trennwirkung
Knoten Schönegg Untersiggenthal	1.12	Information über Stauzeit kombiniert mit Wegweisung Richtung Baden	Lenkungsmassnahme via Spange Richtung Turgi, erwünschte Kanalisierung. Ausgewogene Belastungsverteilung auf beide Limmatseiten.

Mögliche weitere Massnahmen:
In Turgi ist in den Spitzenstunden die Ausfahrt für den MIV ab Bahnhofstrasse in Richtung Untersiggenthal oder Baden heute schon schwierig. Wenn die Vogelsangerbrücke neu zweispurig gebaut ist, wird sich dieses Problem akzentuieren. Allenfalls ist für diesen Knoten zu gegebener Zeit ein Kreisel in Betracht zu ziehen.

Wenn die vorhandenen Stauräume rechts und links der Limmat nicht genügen, ist später auch denkbar, dass eine Zuflussdosierung vor Untersiggenthal, also zwischen der Station Siggenthal und Untersiggenthal in Richtung Baden nötig wird.

Regionale Strategien und Programme, die die Ziele des Verkehrsmanagementkonzepts unterstützen und ergänzen:

Problematik	**Massnahmenbündel**		**Auswirkungen**
Mobilität und Verkehr	**badenmobil**		Förderung einer nachhaltigen und zukunftsfähigen Mobilität
	I A	Parkraumbewirtschaftung	
	I B	Mobilitätsmanagement- und beratung	
	I C	Förderung des Langsamverkehrs	
Kombinierte Mobilität	II	Park+Rail Anlagen Park+Pool	Verbesserung und Förderung ÖV

5.2 Teilgebiet Baden/Fislisbach

5.2.1 Ausgangs- und Problemlage

Verkehrszuwachs und bestehende Verkehrsmanagement-Systeme
Die Analyse der Verkehrsentwicklung auf der Mellingerstrasse zeigt, dass sofort nach der Eröffnung der 3. Röhre des Baregg-Tunnels (Mitte 2004) eine leichte Verkehrsabnahme (2.5 %) stattgefunden hat. Der durchschnittliche Tagesverkehr nahm jedoch im Jahr 2005 wieder um 2.8 % (Zählstelle 889) zu. Im Zeitraum 1999 bis 2005 stieg der Morgenspitzenverkehr kontinuierlich durchschnittlich 2.1 % pro Jahr (siehe folgendes Kapitel).

Die bestehenden MIV-Problemstellen im Teilgebiet konzentrieren sich auf der Achse Birmenstorferstrasse zwischen dem Anschluss Baden-West (Birmenstorf) und dem Knoten Mellingerstrasse, von dort zu den Knoten Im Langacker und Sommerhalden, im Zentrumsbereich auf der Zufahrt zum Schulhausplatz sowie im Dorfkern von Fislisbach. Für die RVBW-Busse ist das Einmünden ab der Haltestelle Segelhof (Birmenstorferstrasse) in Richtung Kantonsspital ein Sicherheitsproblem und danach stehen die Busse bis zum Knoten Kantonsspital oft im Stau. Auf der Mellingerstrasse stadtein- und auswärts verlieren die Busse zu viel Zeit.

Diese Knoten sind massgebend:
- Anschluss Baden-West (Birmenstorf) – kein Rückstau auf der A1
- Anschluss Baden-West (Kantonsspital) – kein Rückstau auf der A1
- Im Langacker – keine Blockierung des Knotens Mellingerstrasse durch Rückstau
- Badener Tor - keine Blockierung des Knotens Mellingerstrasse durch Rückstau
- Schulhausplatz – kein Rückstau in der Zufahrt (öV, Langsamverkehr, Siedlungsbereich).

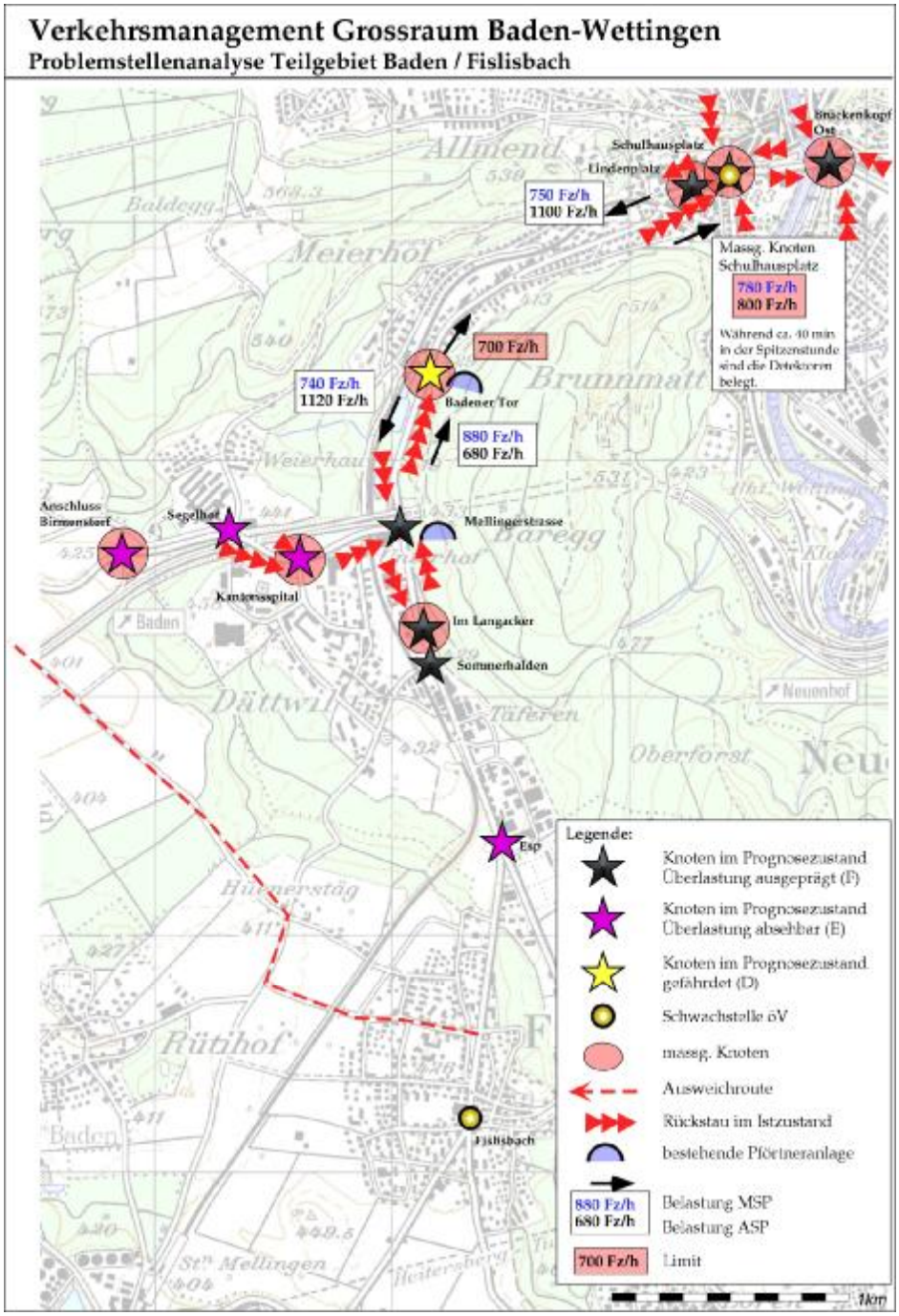
Mit den bestehenden und den geplanten Massnahmen zur "Stauraumbewirtschaftung Birmenstorferstrasse" und zur "Optimierung der Mellingerstrasse (A1 – Esp)" (vgl. Quellenangaben Kapitel 2.4) können die Probleme kurz- bis mittelfristig entschärft werden (siehe auch Anhang B3 und B4). Längerfristig wird im Bericht "Optimierung Mellingerstrasse A1-Esp" von einer Westumfahrung Fislisbach gesprochen. Sie ist zurzeit auf Stufe Vororientierung im kantonalen Richtplan eingetragen. Wenn die Westumfahrung dereinst vorangetrieben wird, ist eine Zweckmässigkeitsbeurteilung zu erstellen. Die Bestvariante wird im kantonalen Richtplan je nach Handlungsbedarf als Zwischenergebnis oder Festsetzung eingetragen und dem Grossen Rat zum Beschluss vorgelegt.

Handlungsbedarf ergibt sich vor allem in den kommenden Jahren
Geplant sind in diesem Raum bereits die Massnahmenpakete "Stauraumbewirtschaftung Birmenstorferstrasse" und "Optimierung der Mellingerstrasse A1 – Esp". Darüber hinausgehender Handlungsbedarf für den Prognosezustand 2015 bezüg-

lich der Zuflussdosierung in Richtung Schulhausplatz ergibt sich aus folgenden Gründen:

- Distanz zwischen Badener Tor (Pförtneranlage) und erwarteter Wirkungsbereich ca. 1.5 km (Durch die vielen Querverkehrsbeziehungen ist diese Distanz für eine gute Wirkung der Pförtneranlage zu gross.)
- Unbeeinflusster Ziel- / Quellverkehr (z. B. Parkierungsanlage Schadenmühleplatz)
- Intensive Fussgängerquerungen im Bereich Lindenplatz
- Verlustzeiten der Busse, Busbevorzugung im Zentrumsbereich.

Abb. 24: Problemstellenanalyse Teilgebiet Baden/Fislisbach (Abendspitze 2015)

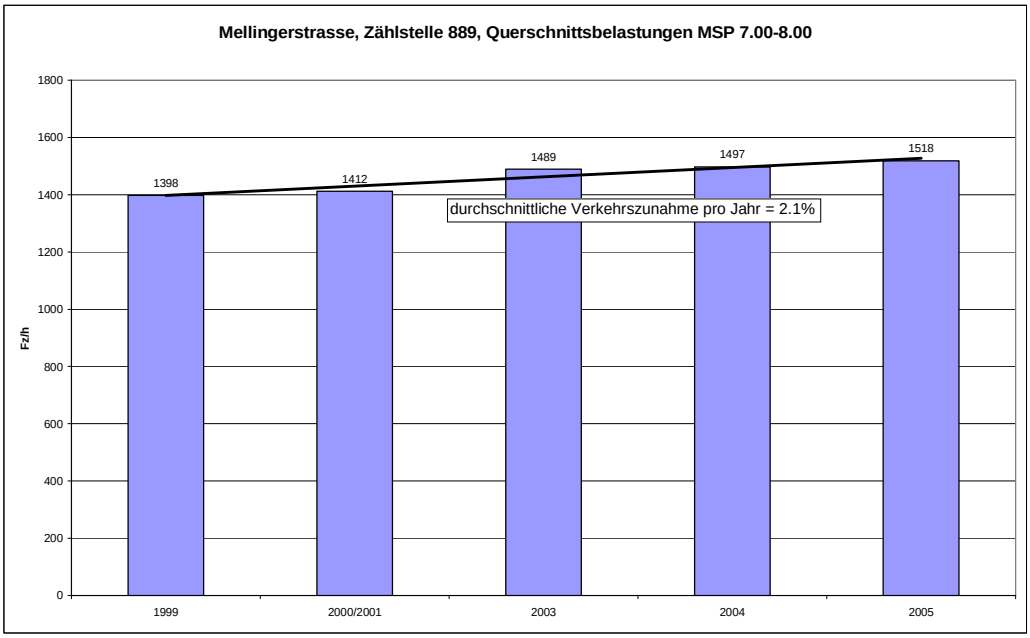


5.2.2 Analyse der Belastungszustände

Bestehender Verkehrszustand

Zu den Verkehrsspitzenzeiten liegt die Verkehrsbelastung auf der Mellingerstrasse bei 1'500 bis 2000 Fz/h (Querschnittsbelastung, Zählstelle Nr. 889). Die durchschnittliche Tagesverkehrsbelastung (DTV) beträgt rund 24'500 Fz/Tag. Die Verkehrsentwicklung in den letzten fünf Jahren zeigt eine Verkehrszunahme in der Spitzenstunde zwischen 1.2 % und 2.1 % (ASP bzw. MSP).

Abb. 25: Querschnittsbelastungen Mellingerstrasse in der Morgenspitze



In den Spitzenstunden weichen die Verkehrsmengen beider Fahrtrichtungen auf der Mellingerstrasse deutlich voneinander ab. Das Verhältnis stadteinwärts Fahrender zu stadtauswärts Fahrenden beträgt dabei in der Morgenspitzenstunde etwa 4 zu 3. In der Abendspitzenstunde kehrt sich die Situation um, d. h. der stadteinwärts fahrende Verkehr macht nun ungefähr drei Viertel des auswärts fahrenden aus.

Die LSA-Knoten Sommerhalden und Langacker erreichen derzeit stadteinwärts in der Morgenspitze ihre Kapazitätsgrenze. Stadtauswärts kommt es dort in der Abendspitze zu einer Überlastung verursacht durch von der Autobahn abfahrender Fahrzeuge. Der Knoten Badener Tor dient als Pförtneranlage für den Verkehr in die Stadt. Hier können in der Abendspitzenstunde regelmässig Staus von bis zu 500 m Länge (bis zur A1) beobachtet werden. Am Schulhausplatz wird der Verkehr, der ins Zentrum gelangt, dosiert. Hier kommt es in der Abendspitze ebenfalls zu Staulängen bis zum Schadenmühleplatz (400 - 600 m).

Ist der MIV-Stauraum vom Knoten Badenertor zurück bis zum Knoten Mellingerstrasse / Birmenstorferstrasse (bis zur A1) voll, so wird unabhängig von der Situation am Schulhausplatz die Dosierung am Badenertor zurückgefahren, das heisst mehr Autos in die Stadt eingelassen als diese verarbeiten kann. Mit der Umsetzung des Bewirtschaftungskonzepts Birmenstorferstrasse wird das Einlassen erschwert. Es wird dann auf der Mellingerstrasse und auf der Birmenstorferstrasse mehr Stauraum mit Busspuren oder Busbevorzugungen nötig. Der Bau der Busspur Esp bis Täfern ist für die weitere Optimierung der Mellingerstrasse vom Badener Tor bis Schulhausplatz nötig.

Die Beobachtungen im Zusammenhang mit der Fahrbahnhaltestelle Sonnmatt haben auch gezeigt, dass die Pförtneranlage Badener Tor nicht optimal funktioniert. Die Staulängen vor dem Schulhausplatz, die oft bis Ende Schadenmühleplatz oder bis zur Haltestelle Schadenmühle reichen, sind zu lang. Wenige Male wurde auch Rückstau festgestellt, welcher sich vom Schulhausplatz bis zur Haltestelle Sonnmatt ausdehnt, die Massnahme Fahrbahnhaltestelle bringt dann keinen Nutzen mehr. Die Fahrtzeiten von bis zu 7 Minuten zwischen den beiden Haltestellen Lindenplatz und Sonnmatt sind nach wie vor zu lang. Die kürzeste Fahrzeit in der Abendspitze (17.00 – 19.00 Uhr) wurde mit ca. 2 Minuten gemessen.

Verkehrszustand 2015
Die Verkehrssituation gemäss KVM stellt sich wie folgt dar: Die Problemstellen Sommerhalden, Langacker (MSP stadteinwärts und ASP stadtauswärts) und Badener Tor (ASP stadtauswärts) bleiben bestehen. Auch die grosse Verkehrsmengendifferenz zwischen den Fahrtrichtungen ist unverändert zum Ist-Zustand. Die Staulängen vor dem Schulhausplatz und am Knoten Badener Tor erreichen (ohne Umsetzung der geplanten Konzepte) weit über 500 m Länge. Auf der Zufahrt Birmenstorferstrasse zum Knoten Mellingerstrasse sind gefährliche Situationen (Stau auf Hauptfahrbahn A1), Zeitverluste der Linienbusse sowie ungenügende Gesamtleistungsfähigkeit des Knotensystems zu erwarten[8].

5.2.3 Gebietsspezifische Zielvorgaben

Die gebietsspezifischen Zielvorgaben ergeben sich aus der Problemanalyse:

- Minimierung der Busbehinderungen
  - Um einen qualitativ hochwertigen Buslinienbetrieb im Zentrumsbereich zu gewährleisten, ist eine Zuflussdosierung in Richtung Baden weiterhin unumgänglich und sie ist zu optimieren. Die Verlustzeiten der Busse vom Badener Tor stadteinwärts sind in der Morgen- und Abendspitze zu hoch.
  - Aus dem Zentrum in Richtung Fislisbach dürfen die Buslinien keine Zeitverluste erleiden.

[8] Stauraumbewirtschaftung Birmenstorferstrasse, Bühlmann, 2004

- Keine Rückstaus auf der Autobahn A1
  - Das Knotensystem um den Anschluss Baden-West muss das Verkehrsaufkommen verarbeiten, so dass kein Stau auf der A1 entsteht. Trotzdem muss der Busverkehr funktionieren.
- Mellingerstrasse
  - Im Zufahrtsbereich des Schulhausplatzes sollen die Rückstaulängen minimiert werden.
  - Im Bereich Sommerhalden und Im Langacker sind die Behinderungen (in Richtung Fislisbach können die Leistungsengpässe „Sommerhalden“ und „Im Langacker“, die zufahrende Verkehrsmenge nicht mehr verarbeiten[9]) aufzuheben.

5.2.4 Künftiges Verkehrsmanagement Baden/Fislisbach

Ausrichtung des Konzepts (siehe auch Massnahmenblätter im Anhang E)
Die bereits geplanten Massnahmen[10] befinden sich im Bereich des Anschlusses Baden-West und des Knotens Mellingerstrasse, auf der Birmenstorferstrasse und auf der Mellingerstrasse im Abschnitt zwischen dem Knoten Mellingerstrasse und dem künftigen Kreisel Esp. Für die Realisierung sind zwei Etappen vorgesehen.

- 1. Etappe (kurzfristig)

Teilweise Realisierung des Projekts Stauraumbewirtschaftung Birmenstorferstrasse primär zur Entlastung der Mellingerstrasse mit
  - Bevorzugung des öV stadtauswärts am Knoten Mellinger-/Birmenstorferstrasse (Bus fährt auf Rechtsabbiegestreifen geradeaus in Richtung Mellingen)
  - Taxizulassung auf der Busspur von Fislisbach in Richtung Baden-Zentrum; ist bereits realisiert
  - Bevorzugung des linksabbiegenden öV von Fislisbach in Richtung Kantonsspital am Knoten Sommerhalden; ist bereits realisiert
- 2. Etappe (mittelfristig)
  - Ausstattung Knoten Segelhof mit LSA und Ausbau Anschluss Baden-West Ausfahrt von Zürich (vollständige Realisierung des Projekts Stauraumbewirtschaftung Birmenstorferstrasse)
  - Kreisel Esp mit Busspur Esp - Täfern und Busspur von Oberrohrdorf, Einschränkung der Abbiegebeziehungen (Linksabbieger) am Knoten Täfern.

Weiterhin zentral bleibt die Rolle des Knotens Badener Tor als Dosierstelle bzw. bewusste Begrenzung des Zuflusses in Richtung Schulhausplatz. Durch die in Aussicht gestellten Verkehrsbelastungen des Prognosehorizonts 2015 sind weitere Massnahmen nötig:

---

[9] Optimierung Mellingerstrasse, Bühlmann, 2004

[10] "Stauraumbewirtschaftung Birmenstorferstrasse" und "Optimierung Mellingerstrasse"

- Optimierung der Zuflussdosierung Badener Tor. Die Staulängen vor dem Schulhausplatz sind zu lang. Das Entleeren des Autoverkehrs in die Stadt sollte nicht vorkommen.
- LSA bzw. Busschleuse Sonnmatt (erleichtert das Linksabbiegen der RVBW-Linie 9 und unterstützt die RVBW-Busse der Linien 3 und 7 bei der Vorfahrt zum Lindenplatz). In einer ersten Phase wird ein Versuchsbetrieb Fahrbahnhalt Sonnmatt in Fahrtrichtung Schulhausplatz durchgeführt und ausgewertet.
- LSA Schadenmühleplatz (Ausfahrtsdosierung aus dem Parkplatz Schadenmühleplatz mit 190 Parkfeldern)
- Busspur im Bereich Oberstadt- bis Burghaldenstrasse (Busbeschleunigung im Bereich des Rückstaus in Richtung Schulhausplatz)

Eine geografische Übersicht über die Massnahmen des Teilgebiets Baden / Fislisbach gibt Abb. 26. Die Abb. 50 im Kapitel 10 zeigt alle Massnahmen der ganzen Region.

Wirkungsweise und Steuerungsablauf

Das Verkehrsmanagement für das Teilgebiet Baden / Fislisbach besteht aus verschiedenen Einzelmassnahmen und Massnahmenkombinationen. Unterstützend dazu ist zusätzlich ein Paket von verkehrsberuhigenden Massnahmen auf der K418 Fislisbach-Birmenstorf vorgesehen.

Der steuerungstechnische Ablauf und die Auswirkungen sind nachstehend abgebildet.

Problematik	Massnahmen		Situation	Auswirkungen/Bemerkungen	Funktion im Verkehrsmanagement
Zufahrt Schulhausplatz von Mellingerstrasse: - in der Spitzenstunde regelmässig überlastet, Verlagerung des Rückstaus erwünscht		Stauraumüberwachung Mellingerstrasse Zufahrt Schulhausplatz	Knotenzufahrt	Zufluss Mellingerstrasse limitiert auf 750 Fz/h.	Überwachen Verkehrsfluss im Leistungsengpass. Verhindert Blockierung öV
	2.6	LSA Lindenplatz	Platzverhältnisse	Bündelung des FG-Verkehrs. Busbevorzugung Linie 2	Verflüssigung des Verkehrs am Lindenplatz. Busbeschleunigung
	2.9	Busspur zwischen Oberstadt- und Burghaldenstrasse	Länge ca. 100 m	Städtebauliche Aspekte sind zu berücksichtigen	Busbeschleunigung
	2.6	LSA Schadenmühleplatz: - Ausfahrtdosierung aus dem Parkplatz - Busbevorzugung	190 Parkplätze	Eliminierung der Behinderung des ÖV durch linksabbiegenden Richtung Parkplatz. Verminderung der Rückstaus am Schulhausplatz.	Verhindert Überstauen der Zufahrt Schulhausplatz. Busbeschleunigung. Unterstützt die Funktion der Pförtneranlage Badener Tor.
	2.5	LSA Sonnmatt oder Busschleuse	Dreiarmiger Knoten Busshaltestelle	Busbevorzugung Linie 9 Richtung Baden.	Busbeschleunigung. Unterstützt die Funktion der Pförtneranlage Badener Tor.

ê

Knoten Badener Tor Richtung Baden: - Staudetektor belegt	2.4	Optimierung Dosierung des Geradeausstreifens am Knoten Badener Tor Richtung Baden, Stauraumüberwachung	Bestehender Stauraum = 500m = 75 Fz	Lange Stauraumlänge mit grosser Wirkung	Verhindert Überstauen Knoten Schulhausplatz und Blockierung öV

ê

Problematik	Massnahmenbündel	
- Entlastung der Mellingerstrasse - Busbevorzugung - Gewährleistung des Abflusses aus A1	2.1	Stauraumbewirtschaftung Birmenstorferstrasse: - Ausbau Anschluss Baden-West von Zürich - Umbau Knoten Segelhof mit LSA - Steuerung gemäss Konzept „Stauraumbewirtschaftung Birmenstorferstrasse“ - Busbevorzugung gemäss Konzept „Stauraumbewirtschaftung Birmenstorferstrasse“ - Stauraumüberwachung gemäss Konzept „Stauraumbewirtschaftung Birmenstorferstrasse“

ê

Problematik	Massnahmenbündel	
- Verbesserung des Verkehrsablaufs auf der Mellingerstrasse - Busbevorzugung - Gewährleistung des Abflusses aus A1 - Erschliessungsfunktion der Mellingerstrasse ist zu gewährleisten	2.2	Optimierung Mellingerstrasse (A1 – Esp): - Busbevorzugung des ÖV stadtauswärts am Knoten Mellingerstrasse (Bus auf dem Rechtsabbieger Richtung Mellingen) - Taxizulassung auf der Busspur - Busbevorzugung des linksabbiegenden ÖV von Fislisbach in Richtung Kantonsspital - Kreisel Esp - Busspur Esp-Täfern - Busspur Zufahrt von Oberrohrdorf - Linksabbiegeverbot am Knoten Täfern

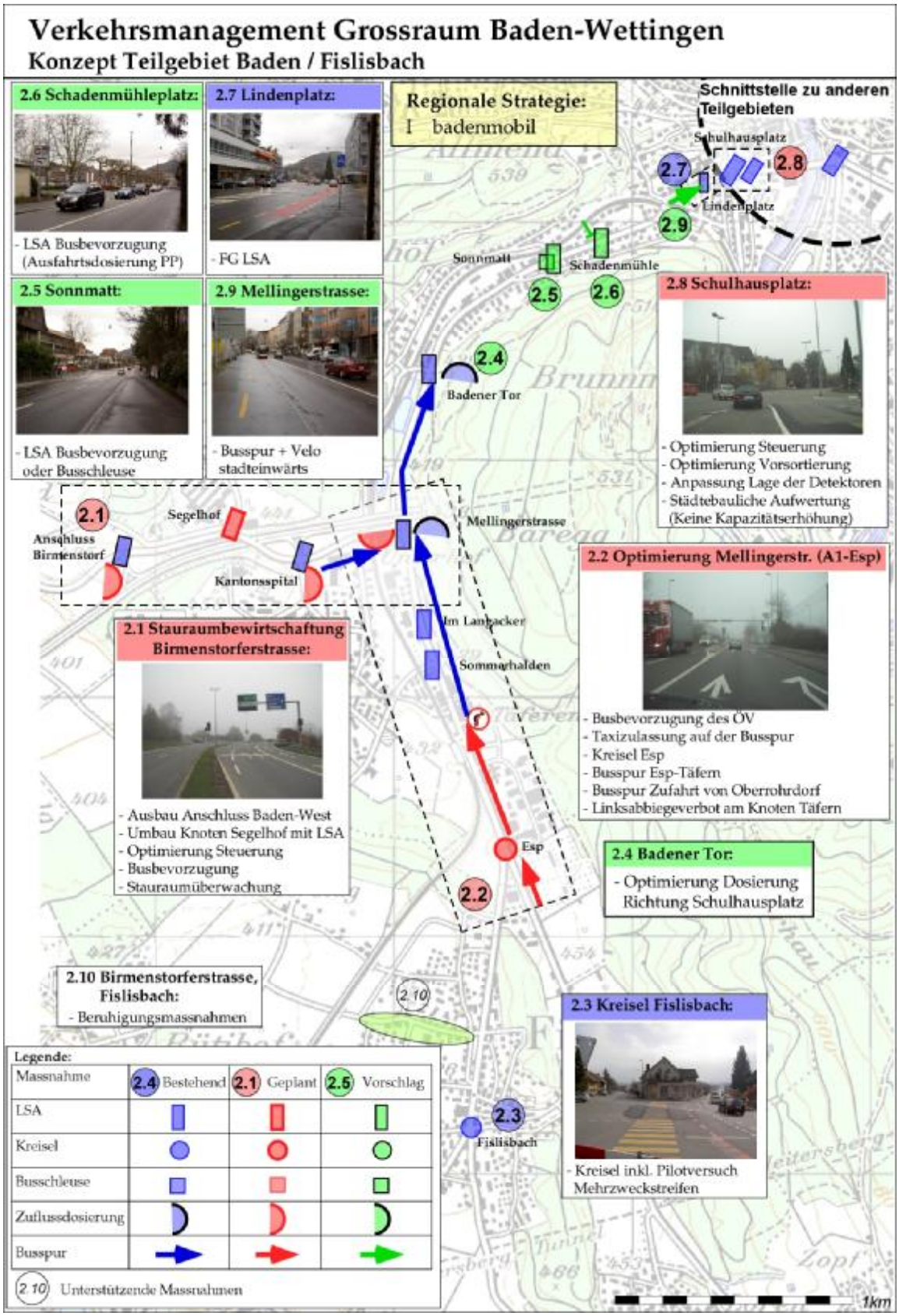
Weitere, das Konzept unterstützende, Massnahmen:

Örtlichkeit / Gemeinde	Massnahmen		Auswirkungen/Bemerkungen
Birmenstorferstrasse, Fislisbach	2.10	Beruhigungsmassnahmen	Widerstand gegenüber Ausweichverkehr Richtung Anschluss Baden-West

Regionale Strategien und Programme, welche einerseits in den Zielen des Verkehrsmanagementkonzepts aufgegriffen wurden, andererseits diese aber auch ergänzen:

Problematik	Massnahmenbündel		Auswirkungen
Mobilität und Verkehr		**badenmobil**	Förderung einer nachhaltigen und zukunftsfähigen Mobilität
	I A	Parkraumbewirtschaftung	
	I B	Mobilitätsmanagement- und beratung	
	I C	Förderung des Langsamverkehrs	
Kombinierte Mobilität	II	Park+Rail Anlagen Park+Pool	Verbesserung und Förderung ÖV
Beeinflussung des Verkehrs und Verkehrsverhaltens	III	Mobility Pricing: Z.B. Zufahrt Parkhäuser in die Altstadt und Bäderquartier, einzelne Stadtzonen	Strassenkapazitäten besser ausgelastet und Staus und die damit verbundenen Kosten verringert.

Abb. 26: Künftiges Verkehrsmanagement Teilgebiet Baden/Fislisbach

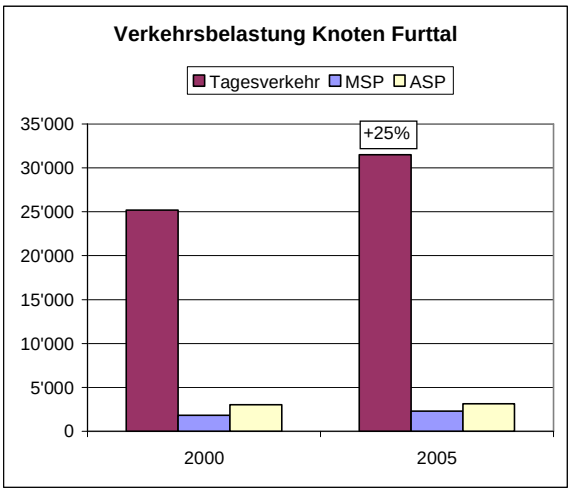


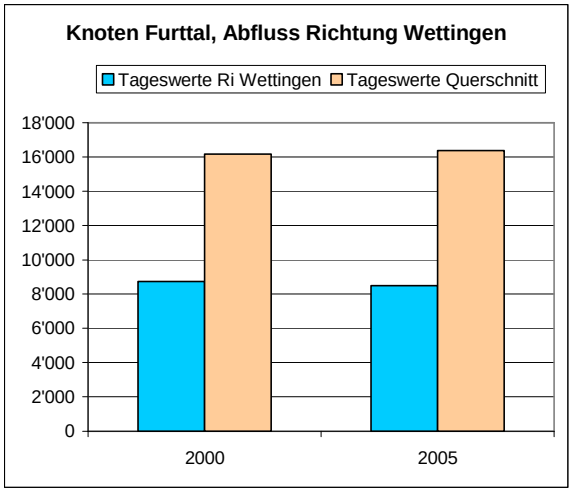
5.3 Teilgebiet Neuenhof/Wettingen

5.3.1 Ausgangs- und Problemlage

Die Gemeinde Wettingen liegt im Schnittpunkt der Hauptverkehrsbeziehungen zwischen den Kantonen Zürich und Aargau. Haupteingangstore für das Untersuchungsgebiet sind von Südosten die Knoten Furttal, Kloster und Nordwesten der Brückenkopf Ost mit Schartenstrasse. Die Analyse der Verkehrsentwicklung am Knoten Furttal zeigt, dass in den letzten fünf Jahren eine überdurchschnittliche Verkehrszunahme stattfand (Summe über alle Zufahrten). Innerhalb von fünf Jahren (2000 bis 2005) hat der Tagesverkehr um 25 %, die Verkehrsbelastung in der Morgenspitze um 65 % und in der Abendspitze um 35 % zugenommen. Der Abfluss in Richtung Wettingen ist dabei jedoch auf einem weitgehend stabilen Niveau verblieben (Zunahme der Tageswerte um ca. 1.5 %).

Abb. 27: Verkehrsbelastung Knoten Furttal



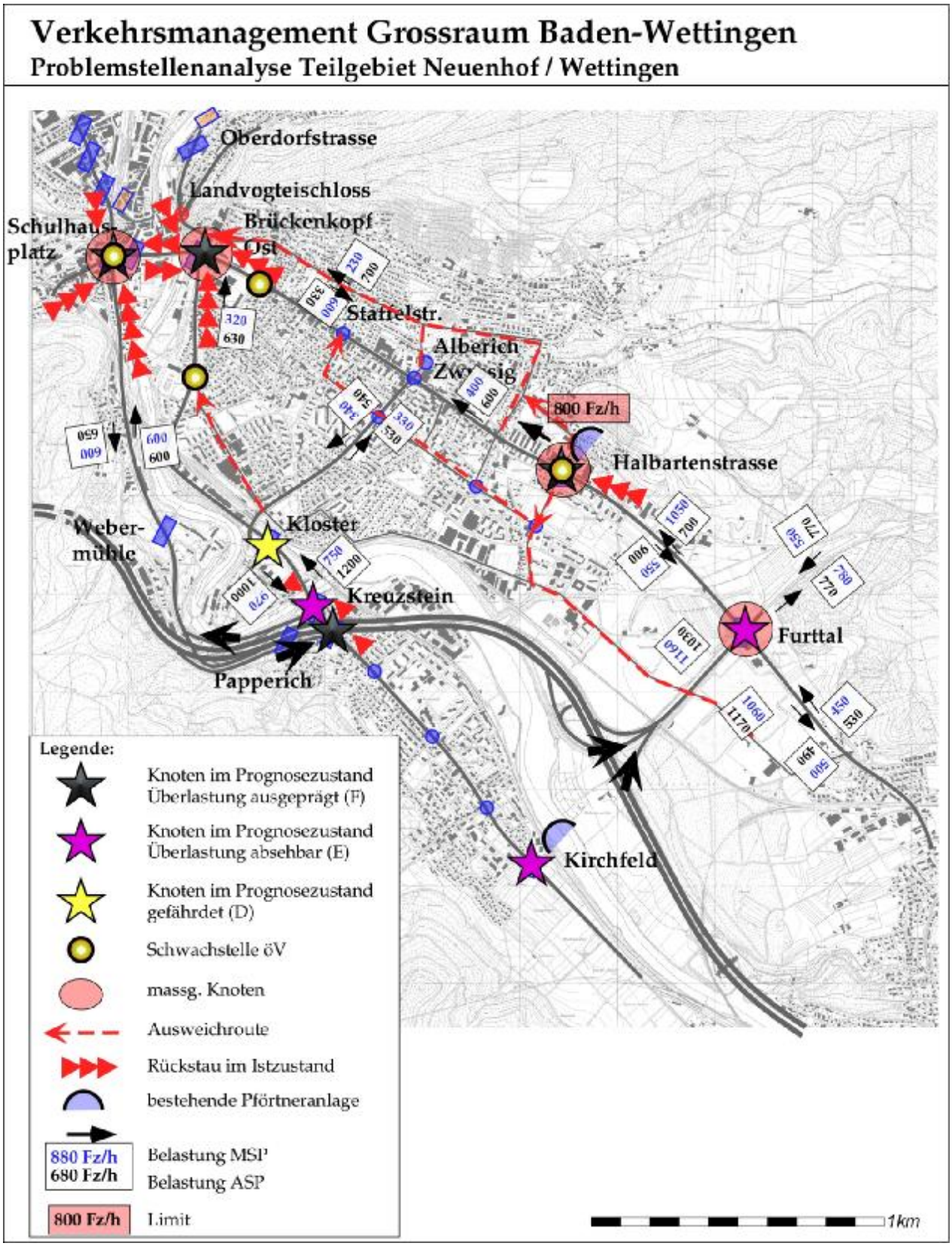


Diese Knoten sind im Teilgebiet Neuenhof / Wettingen massgebend:
- Furttal
- Halbartenstrasse
- Brückenkopf Ost
- Schulhausplatz.

Zusätzliche Nummernschilderhebung
Das KVM weist im Teilgebiet Wettingen / Neuenhof eine für die vorliegende Fragestellung zu grobmaschige Zelleinteilung auf. Aus diesem Grunde fehlen z. T. Details der Verkehrsbeziehungen und Angaben zu den Durchgangs-, Quell- und Zielverkehrsanteilen. Zur Abklärung dieser Fragen wurde im März 2006 eine automatische Nummernschilderhebung mittels Kameras im Raum Wettingen durchgeführt[11].

[11] Schlussbericht "Nummernschilderhebung Wettingen", August 2006, SNZ

Abb. 28: Problemstellenanalyse Teilgebiet Neuenhof/Wettingen (Abendspitze 2015)



5.3.2 Analyse der Belastungszustände

Bestehender Verkehrszustand
Auf dem Abschnitt Kirchfeld bei Neuenhof bis zum Brückenkopf Ost (Schwimmbadstrasse – Seminarstrasse) bestehen keine Kapazitätsprobleme. Am Knoten Brückenkopf Ost wird jedoch die Kapazitätsgrenze von 640 Fz / h erreicht, und es bilden sich in der Abendspitzenstunde auf der Seminarstrasse Richtung Ennetbaden / Ehrendingen Staus von bis zu 300 m Länge, maximal bis zur SBB-Brücke Schwimmbadstrasse. Zwischen Killwangen und Neuenhof besteht in Richtung Baden eine Busspur, die an extremen Tagen vom MIV überstaut wird. Mit der Eröffnung des Halbanschlusses Spreitenbach ca. Ende 2008 wird sich dieses Problem entschärfen.

Die Situation im Bereich Knoten Furttal bis Knoten Brückenkopf Ost (Landstrasse – Wettingerstrasse) stellt sich so dar, dass die Kapazitätsgrenze am Knoten Brückenkopf Ost aus dieser Richtung (330 Fz / h) in der Abend- als auch in der Morgenspitzenstunde erreicht wird. Deshalb kommt es auch auf der Wettingerstrasse zu Staus vor dem Knoten Brückenkopf Ost von ca. 250 m Länge, wo sich auch eine Busspur mit einer Länge von 300 m befindet.

Der Knoten Halbartenstrasse am östlichen Ende von Wettingen plafoniert den Verkehr, der vom Furttalknoten her zufährt. Hier kommt es in der Spitzenstunde zu Staubildungen. Die Strasse von Neuenhof / A1 in Richtung Baden / Schulhausplatz ist mit ca. 600 Fz in der Spitzenstunde ausgelastet. Morgens wie abends sind hier längere Staus zu beobachten.

Verkehrszustand 2015 (Hochrechnung nach KVM)
Das Kantonale Verkehrsmodell prognostiziert infolge Halbanschluss Spreitenbach für den Streckenabschnitt Kirchfeld-Kreuzstein in Neuenhof in der Spitzenstunde eine Abnahme der Verkehrsstärke um 200 Fz / h. Im weiteren Verlauf der Schwimmbadstrasse kommt es zu einer leichten Verkehrszunahme. Probleme treten vor allem in der Abendspitzenstunde am Knoten Kreuzstein auf. Auch die Situation am Knoten Brückkopf Ost verschärft sich im Prognosemodell sowohl aus Richtung Süden als auch aus Richtung Osten, was eine Verlängerung der Staus bedeutet. Der Knoten Furttal wird dadurch leistungsbestimmend für stadteinwärts fahrende Fahrzeuge und wird deshalb in den drei stadteinwärts gerichteten Zufahrten höhere Staulängen aufweisen. Ein weiterer Engpass bleibt der Knoten Schulhausplatz. Hier wird der Zentrumsverkehr dosiert, was wiederum hohe Staulängen nach sich zieht.

Verkehrszustand 2015 (Ist +15 %)
Mit Inbetriebnahme des HA Spreitenbach werden sich die Stauprobleme auf der Achse Zürcher- / Schwimmbadstrasse an den Pförtnerknoten Kirchfeld und Kreuzstein entschärfen. Morgens ist die Situation bis auf die Dosierstelle für das Zentrum Brückenkopf Ost unproblematisch. Grosse Staulängen sind an den Knoten Furttal und Schulhausplatz, sowohl in der Morgen- als auch in der Abendspitzenstunde, zu erwarten.

Nummernschilderhebung Wettingen

Im Rahmen des Verkehrsmanagements im Grossraum Baden-Wettingen ist eine Unterscheidung zwischen Quell-Ziel-Verkehr und Durchgangsverkehr im Gebiet Wettingen von grosser Bedeutung. Aus diesem Grunde wurde im Auftrag des Departements für Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau im März 2006 an sieben Querschnitten im Gebiet der Gemeinde Wettingen eine Nummernschilderhebung durchgeführt. Das Ergebnis dieser Untersuchung wird ausführlich im SNZ-Bericht vom August 2006 dokumentiert. Im Rahmen des Auftrages wurden diese Arbeiten durchgeführt:

- Erfassen des Verkehrs in Wettingen während 12 - 14 Stunden (Stichprobe)
- Bestimmen des Anteils Durchgangsverkehr in Wettingen
- Bestimmen des Quell-Ziel-Verkehrs von und nach Wettingen.

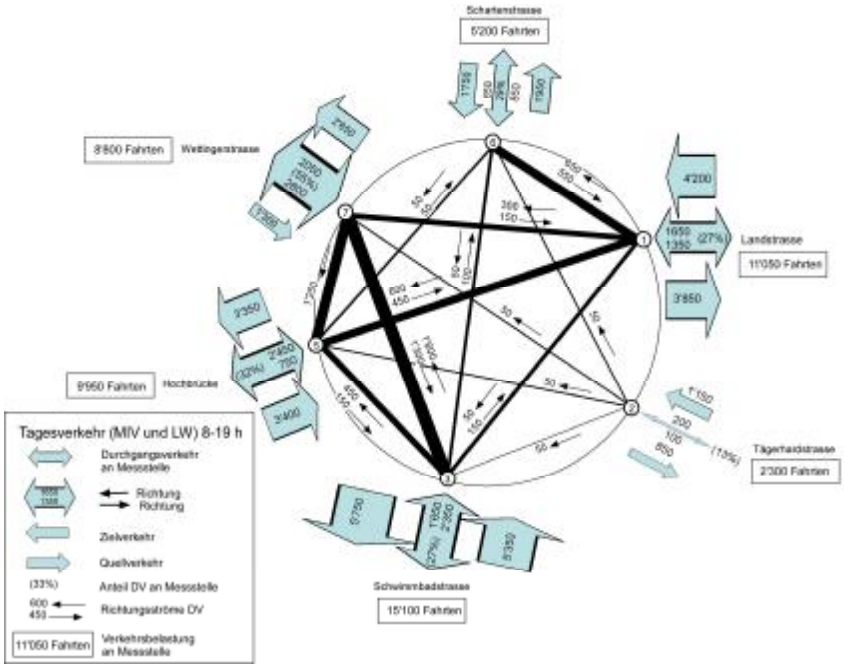
Aus der Nummernschilderhebung konnten die wichtigen Durchgangsverkehrsströme im Raum Wettingen eruiert werden. Das Untersuchungsgebiet wurde so festgelegt, dass es alle relevanten Achsen erfasse.

Insgesamt wurden innerhalb des Erhebungszeitraums rund 44'300 Fahrten ausgewertet. Der Anteil des Durchgangsverkehrs über den ganzen Tag beträgt rund 20% aller erfassten Fahrten. Auf den Gesamtverkehr bezogen weisen die Verkehrsbeziehungen

- Schwimmbadstrasse <> Wettingerstrasse
- Wettingerstrasse <> Hochbrücke
- Landstrasse <> Schartenstrasse
- Landstrasse <> Hochbrücke

den höchsten Durchgangsverkehrsanteil auf. Bei fast allen Routen ist die Durchgangsverkehrsbelastung im Tagesverkehr in beiden Richtungen etwa ähnlich.

Abb. 29: Durchgangsverkehr Gesamtverkehr 8-19 Uhr



Beim Schwerverkehr beträgt der Durchgangsverkehrsanteil auf den Tagesverkehr im Untersuchungsgebiet bezogen rund 20 % aller erfassten Fahrten. Die bevorzugten Routen:
- 3) Schwimmbadstrasse <> 7) Wettingerstrasse (via Seminarstrasse)
- 1) Landstrasse <> 5) Hochbrücke
- 1) Landstrasse <> 7) Wettingerstrasse.

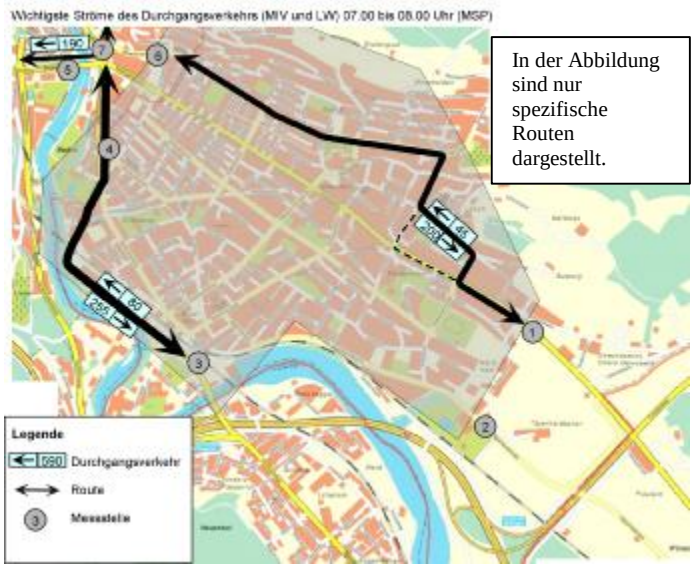
Insgesamt wurden in der Morgenspitze rund 4'500 Fahrten des Gesamtverkehrs und in der Abendspitze rund 5'900 Fahrten des Gesamtverkehrs erfasst. Der Anteil des Durchgangsverkehrs beträgt in der Morgenspitze rund 25 % und in der Abendspitze rund 20 % aller erfassten Fahrten im Untersuchungsgebiet.

Während die Schartenstrasse und die Landstrasse in der Morgenspitze mehr Fahrten als in der Abendspitze aufweisen ist dies bei der Schwimmbadstrasse umgekehrt. Am Morgen wird vermehrt über die Schartenstrasse und die Landstrasse gefahren, da die Landstrasse am Abend dosiert wird. Dadurch verlagert sich ein Teil des Verkehrs in der Abendspitze auf die Schwimmbadstrasse. Sowohl in der Morgen- als auch in der Abendspitze weist die Verbindung zwischen Schwimmbadstrasse und Wettingerstrasse den höchsten Durchgangsverkehrsanteil auf.

Diese Verbindungen stellen die Hauptrouten des Durchgangsverkehrs in den Spitzenstunden dar:
- Schwimmbadstrasse <> Rampe (via Seminarstrasse) 7) - 3)
- Landstrasse <> Schartenstrasse 1) - 6)
- Rampe <> Hochbrücke 7) - 5).

Die Routenwahl in der Morgen- und Abendspitze ist identisch.

Abb. 30: Routen Durchgangsverkehr Wettingen, (Morgenspitze)



à Der relativ geringe Anteil des Durchgangsverkehrs weist darauf hin, dass die Verkehrsprobleme in der Gemeinde Wettingen hauptsächlich durch den Ziel-, Quell- und Binnenverkehr entstehen. Das heisst auch, dass die Verkehrsprobleme an der Grenze zu Baden am Brückenkopf Ost und an der Schartenstrasse zu einem grossen Teil durch Ziel- und Quellverkehr von und nach Wettingen verursacht werden.

5.3.3 Gebietsspezifische Zielvorgaben

Die gebietsspezifischen Zielvorgaben ergeben sich aus der Problemanalyse und decken sich im Wesentlichen mit der Verkehrsrichtplanung Wettingen.

- Förderung des öffentlichen Verkehrs
  - Optimale Anschlussanbindung an den Bahnhof Wettingen ohne Zeitverluste
  - Behinderungen des Busverkehrs durch den MIV sind zu minimieren (Landstrasse, Knoten Seminar-/Schwimmbadstrasse, linksabbiegende Busse am Knoten Wettinger-/Schönaustrasse).

- MIV
  - Der Durchgangsverkehr ist möglichst über die A1 allenfalls die K120 und über die Neuenhofer-/Schwimmbadstrasse zu leiten
  - Keine Überlastung im Innerortsbereich
  - Rückstaulängen im Zentrumsbereich sind an den Siedlungsrand zu verlagern
  - Gestalterische Aufwertung und Verflüssigung des Verkehrs auf der Landstrasse im Bereich zwischen Alberich-Zwyssig- und Schönaustrasse.

- Die öffentlichen Parkplätze sind zu bewirtschaften.

- Förderung des Langsamverkehrs.

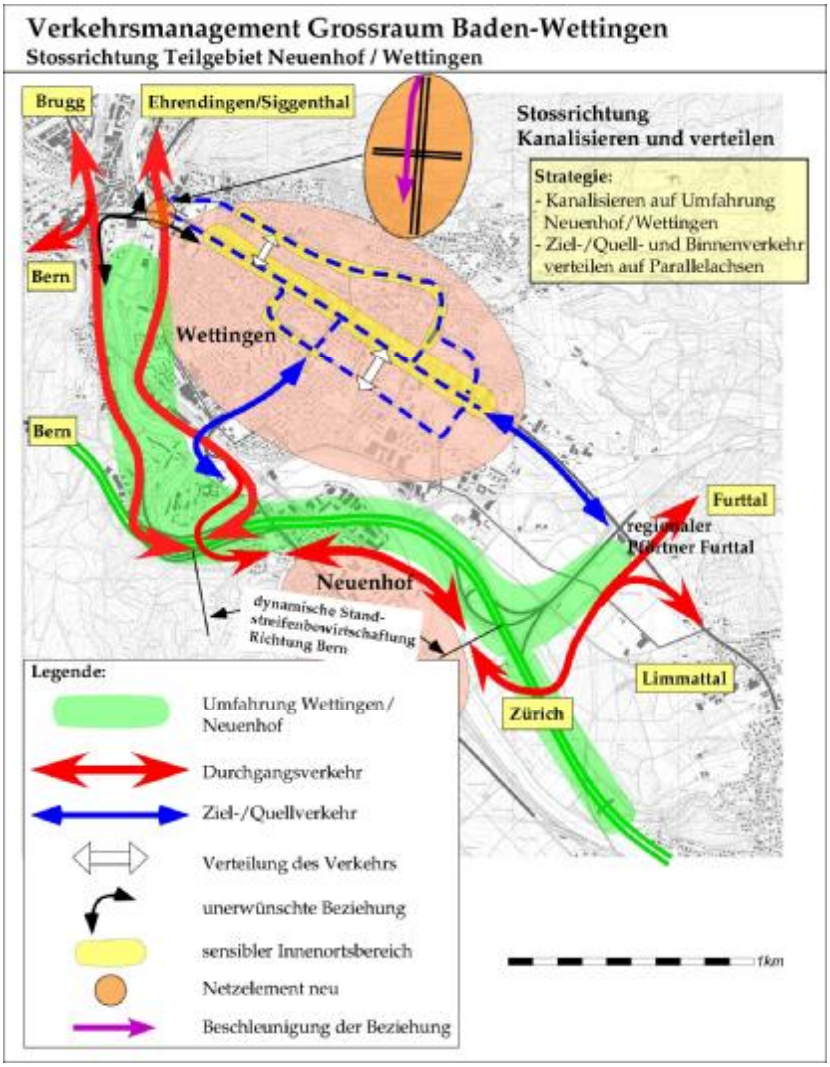
5.3.4 Zukünftiges Verkehrsmanagement Neuenhof/Wettingen

Das Verkehrsmanagement für den Raum Neuenhof / Wettingen sieht übergeordnet den stärkeren Einbezug der Schwimmbadstrasse und der A1 vor. Für den Durchgangsverkehr ist diese Verkehrsbeziehung (welche für Wettingen einen Umfahrungscharakter mit Entlastungswirkung für das Ortszentrum aufweist) zu fördern. Die übergeordneten Elemente zur Umsetzung des Verkehrsmanagements entsprechen den Grundprinzipien:

- Kanalisieren des Durchgangsverkehrs auf der grossräumigen Umfahrung Neuenhof / Wettingen (A1, K120, Neuenhofer- / Schwimmbadstrasse)
- Verteilen des Ziel- / Quellverkehrs auf Parallelachsen
- Beibehalten und Optimieren der Dosieranlagen Furttal, Halbartenstrasse (wird verschoben), Schulhausplatz

Die nachstehende Abbildung zeigt die übergeordnete Stossrichtung des Konzepts gemäss den aufgeführten Grundprinzipien auf.

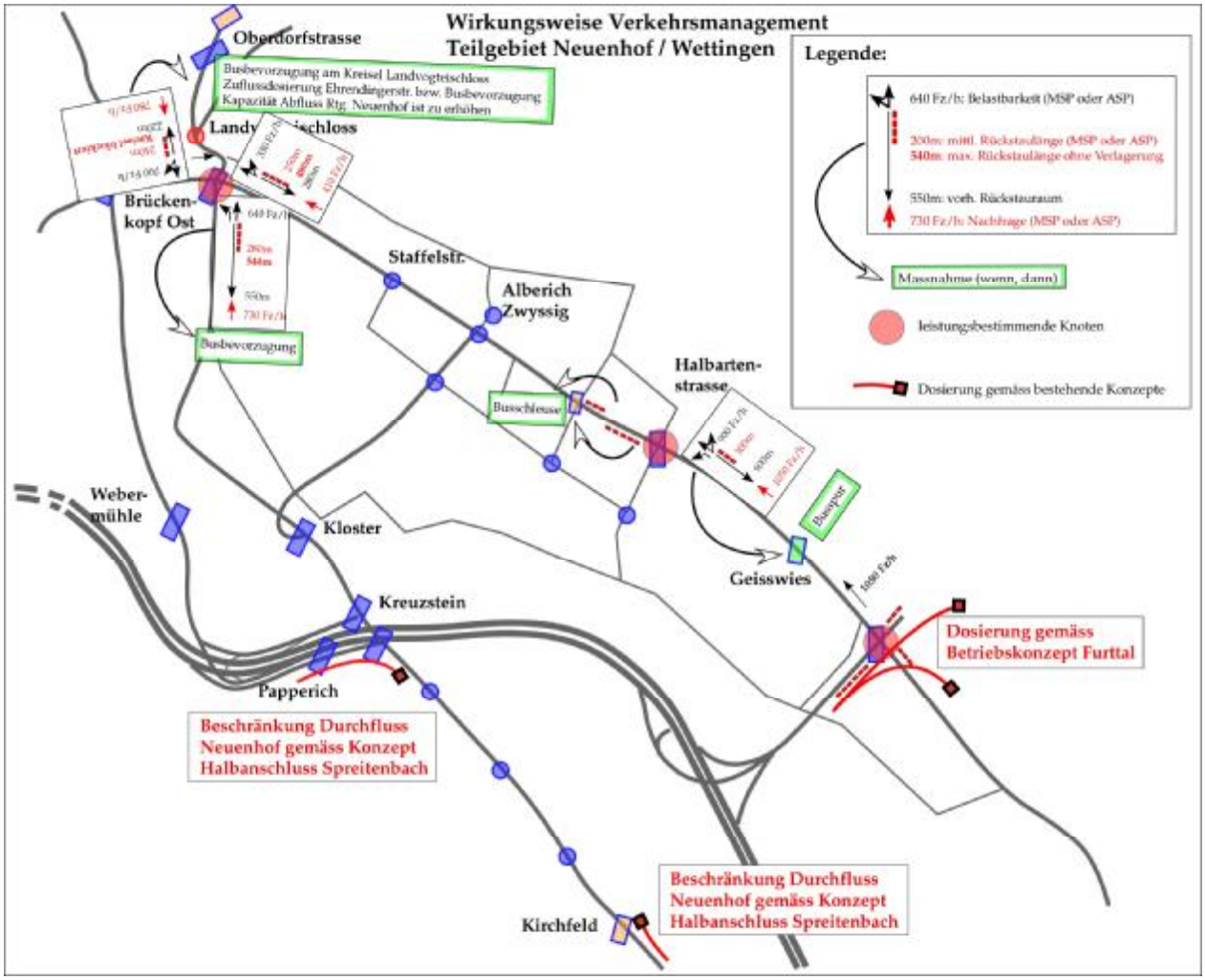
Abb. 31: Verkehrsmanagement Teilgebiet Neuenhof/Wettingen



Wirkungsweise und Steuerungsablauf (siehe Massnahmenblätter im Anhang E)
Die Umsetzung der übergeordneten Stossrichtung bedingt folgende, unterstützende Massnahmen im Gebiet Wettingen. Für Wettingen selbst erfolgt im Zusammenhang mit dem System Brückenkopf Ost keine weitere Dosierung, da hierfür der Anteil an beeinflussbarem Verkehr zu gering ausfällt (Resultat aus der Nummernschilderhebung Wettingen). Als Überlastungsschutz für das Zentrum von Wettingen (Landstrasse im Bereich Alberich-Zwyssig Strasse) ist der Verkehr am Knoten Geisswies (Otelfinger-/Landstrasse) soweit zu plafonieren, dass sich im nachfolgenden Abschnitt der Landstrasse keine grösseren Beeinträchtigungen ergeben. Erforderlich wird dies insbesondere dann, wenn der Verkehr zunimmt (siehe Kap. 3.3, Grosse Verkehrserzeuger). Ein Überlastungsschutz beim Knoten Geisswies ist nur in Kombination mit einer Busspur möglich.

Weiterhin aufrecht erhalten wird am Furttalknoten die Dosierung gemäss dem Betriebskonzept Furttal, dies zum Schutz des Furttals vor Ausweichverkehr von der A1.

Abb. 32: Wirkungsweise der VM-Massnahmen im Teilgebiet Neuenhof/Wettingen



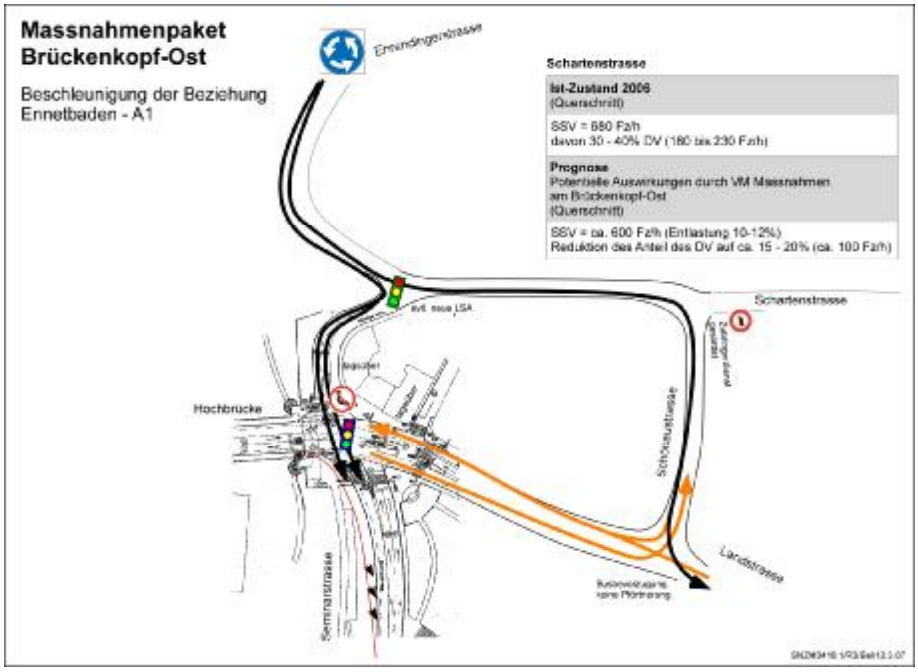
Steuerungsablauf

Problematik	Massnahmen		Situation	Auswirkungen/Bemerkungen
Landstrasse, Wettingen - in der Spitzenstunde regelmässig überlastet, Busbeschleunigung, FG-Überquerungen	3.1	Knoten Land-/Geisswies Busspur ca. 200m	Knotenzufahrt Ost Bestehender Stauraum = 300m = 50 Fz	Busbevorzugung Linie 7
	3.2	Knoten Landstrasse /Märzengasse Busschleusen/Busbevorzugungsanlage	Knoten bzw. Haltestellen	Busbevorzugung Linie 7, 8
	3.3	Gestaltung Landstrasse zwischen Staffel- und Schönaustrasse	FG-Querungen: Mehrzweckstreifen/Insel	Städtebauliche Aufwertung und Verbesserung Querungsmöglichkeiten für FG
	3.4	Knoten Land- /Schönaustrasse: - Busschleuse	Busbeschleunigung für linksabbiegende Busse	Busbevorzugung
Knoten Schwimmbad-/Seminarstrasse: - Zufahrt Knoten Brückenkopf-Ost von Neuenhof überlastet	3.5	Busbevorzugungsanlage	Bestehender Stauraum = 500m = 75 Fz	Busbevorzugung Linie 3 Verlagerung Teil des Rückstaus Keine negative Auswirkungen für die Linie 4
Schartenstrasse:	3.6	LW Verbot		Verkehrsberuhigung
Knoten Brückenkopf Ost - Kanalisierung der Beziehung Ennetbaden / Seminarstrasse A1	3.7	Aufweitung der Knotenausfahrt Seminarstrasse, Linkseinbiegeverbot von Ennetbaden, evtl LSA am Knoten Wettinger- / Schartenstrasse	Die Beziehungen via Schartenstrasse sind abzuwickeln	Kapazitätserhöhung der Beziehung Ennetbaden / A1 und dadurch Verbesserung der Situation am Kreisel Landvogteischloss

Zur vorgeschlagenen, gezielten Beschleunigung des Verkehrs auf der Achse Brückenkopf Ost – Seminarstrasse – Schwimmbadstrasse werden am Brückenkopf Ost folgende Änderungen im Verkehrsregime vorgeschlagen:

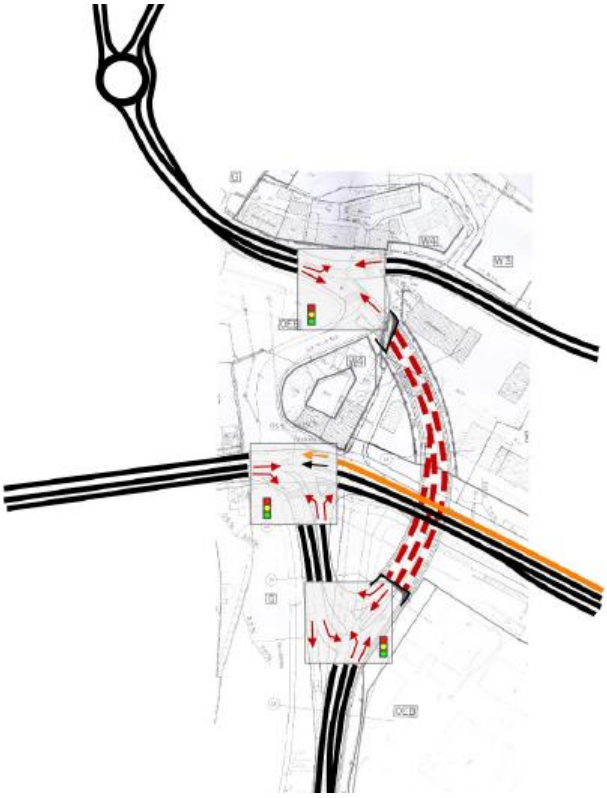
- Die Anordnung einer zweistreifigen Vorsortierung auf der Zufahrt Wettingerstrasse (von Ennetbaden) in Fahrtrichtung Seminarstrasse.
- Die temporäre Unterbindung der Linksabbiegebeziehung am Brückenkopf Ost von Ennetbaden her, stattdessen die Verkehrsführung über die Spangenverbindung Schartenstrasse (analog der bereits bestehenden Schleichwegverbindung)
- Gezielte Verwendung der zusätzlichen Kapazitäten für die Verkehrsbeziehung Ennetbaden – Seminarstrasse-A1.

Abb. 33: Massnahmenpaket Brückenkopf Ost



Das Departement Bau, Verkehr und Umwelt kann sich auch vorstellen, dass je nach Weiterentwicklung des übergeordneten Netzes am Brückenkopf Ost längerfristig eine niveaufreie Lösung anzustreben ist.

Abb. 34: Niveaufreie Lösung Massnahmenpaket Brückenkopf Ost



Weitere, das Konzept unterstützende bei Bedarf, Massnahmen:

Örtlichkeit / Gemeinde	Massnahmen bei Bedarf		Auswirkungen/Bemerkungen
Bestehende LSA Papperich-Optimierung	3.8	Beschränkung Durchfahrt Richtung Neuenhof nach der Eröffnung HA Spreitenbach	Verlagerung des Verkehrs auf der A1
Bestehende LSA Kirchfeld	3.9	Beschränkung Durchfahrt Richtung Neuenhof nach der Eröffnung HA Spreitenbach	Verlagerung des Verkehrs auf der A1
A1	3.10	Dynamische Standstreifenbewirtschaftung Richtung Bern	Weitere Abklärungen nötig

Die regionalen Strategien und Programme, welche einerseits in den Zielen des Verkehrsmanagementkonzepts aufgegriffen wurden, andererseits diese aber auch ergänzen:

Problematik	Massnahmenbündel		Auswirkungen
Mobilität und Verkehr	**badenmobil**		Förderung einer nachhaltigen und zukunftsfähigen Mobilität
	I A	Parkraumbewirtschaftung	
	I B	Mobilitätsmanagement- und beratung	
	I C	Förderung des Langsamverkehrs	
Kombinierte Mobilität	II	Park+Rail Anlagen Park+Pool	Verbesserung und Förderung ÖV

Das Verkehrsmanagement Teilgebiet Neuenhof Wettingen besteht aus insgesamt 10 Massnahmen, wovon 7 in direktem Zusammenhang mit dem Verkehrsmanagement stehen. Die weiteren sind aus dem Konzept Halbanschluss Spreitenbach abgeleitet oder stellen längerfristige Optionen dar.

Massnahmen im Bereich von Wettingen:

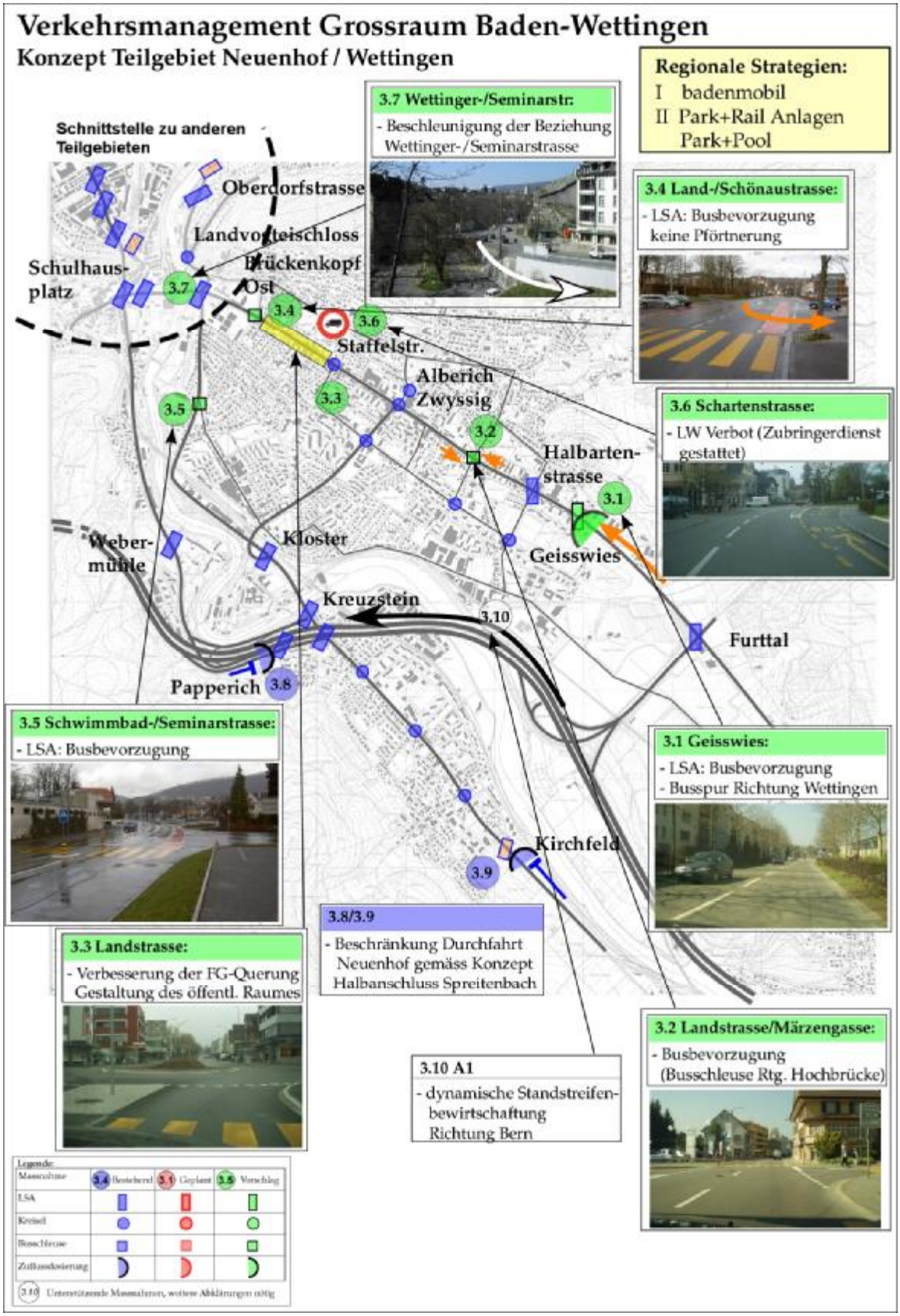
- 3.1: LSA Pförtner Geisswies mit Busspur in Richtung Hochbrücke (LSA am Knoten Otelfinger-/Landstrasse). Flankierende Massnahmen (FM) auf der Tägerhardstrasse gehören in das gleiche Projektverfahren.
- 3.2: Bus in Busbucht mit LSA (Busschleuse) am Knoten Landstrasse/Märzengasse.
- 3.3: Landstrasse, Verbesserung Fussgängerquerungen, Gestaltung des öffentlichen Raums. Gemäss Gemeinde Wettingen wird der Teil Staffelstrasse bis Schönaustrasse ca. im Jahr 2010 saniert.
- 3.4: LSA am Knoten Land-/Schönaustrasse für die Busbevorzugung von der Hochbrücke in Richtung Schönaustrasse/Landvogteischloss.
- 3.5: LSA Busbevorzugung am Knoten Seminar-/Schwimmbadstrasse. Das Linksabbiegen des RVBW-Bus Nr. 3 wird erleichtert. Dies ist nötig nach Attraktivierung der Route über die Schwimmbadstrasse - Brückenkopf Ost.
- 3.6: Lastwagenverbot auf Schartenstrasse. Durchsetzung durch die Polizei.
- 3.7: Brückenkopf Ost, Fahrstreifenausbau Seminarstrasse mit Abbiegeverboten tagsüber.

Ergänzende Massnahmen und längerfristige Optionen:

- Bei Bedarf Beschränkungen (Widerstände) auf der Durchfahrt Neuenhof gemäss dem Verkehrskonzept Halbanschluss Spreitenbach (3.8 und 3.9)
- Bewirtschaften des Standstreifens auf der A1 zwischen Anschluss Wettingen und Neuenhof (3.10).

Eine geografische Übersicht über die Massnahmen des Teilgebiets Neuenhof/Wettingen gibt Abb. 35. Die Abb. 50 im Kapitel 10 zeigt alle Massnahmen der ganzen Region.

Abb. 35: Künftiges Verkehrsmanagement Teilgebiet Neuenhof/Wettingen



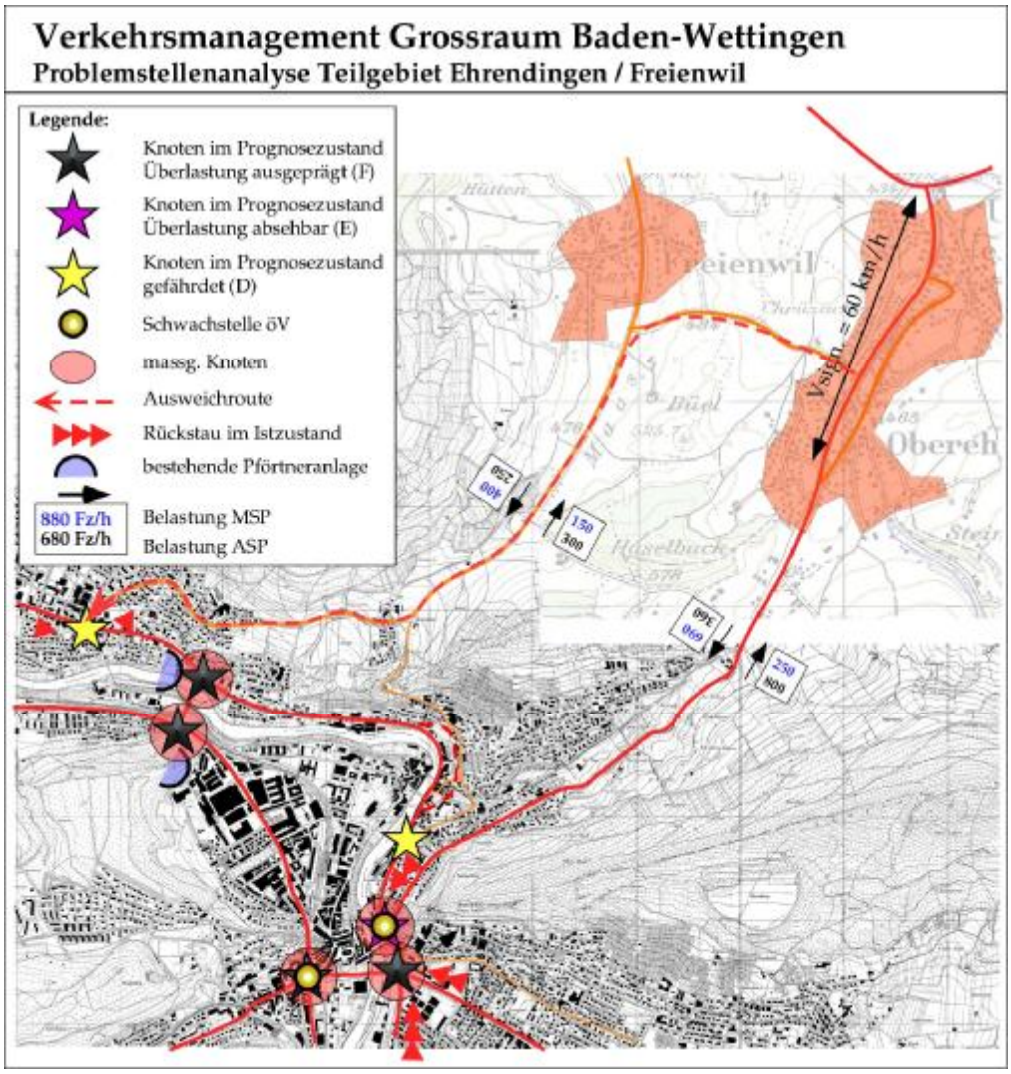
5.4 Teilgebiet Ehrendingen/Freienwil

5.4.1 Ausgangs- und Problemlage

Die bestehenden Problemstellen im Teilgebiet Ehrendingen/Freienwil konzentrieren sich heute in erster Linie auf die Schnittstellen mit den anderen Teilgebieten und auf die Knoten Landvogteischloss, Brückenkopf Ost sowie den Kreisel Zentrum in Nussbaumen.

Das bestehende und geplante Zuflussdosierungssystem im Gebiet Siggenthal/Turgi beeinflusst sehr stark den Zu- und Abfluss des Teilgebiets Ehrendingen/Freienwil. Betreffend Problemlage und Handlungsbedarf im Teilgebiet Ehrendingen/Freienwil bestehen aus regionaler und lokaler Sicht keine grossen Differenzen. Eine Busbevorzugung in der Spitzenstunde am Kreisel Landvogteischloss von Ehrendingen in Richtung Hochbrücke Baden ist Aufgabe des Verkehrsmanagements.

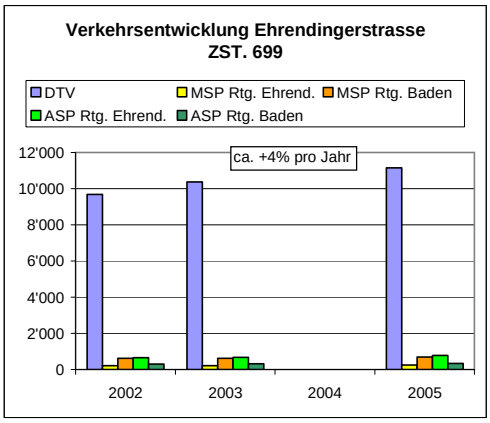
Abb. 36: Problemstellenanalyse Teilgebiet Ehrendingen/Freienwil (Abendspitze 2015)

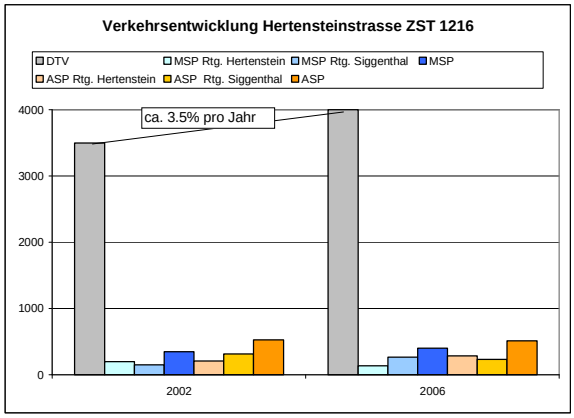


5.4.2 Analyse der Belastungszustände

Bestehender Verkehrszustand
Im Zeitabschnitt von 2002 bis 2005 hat der Verkehr auf den Achsen Ehrendingerstrasse und Hertensteinstrasse stärker zugenommen, als dies gemäss der allgemeinen Verkehrsentwicklung im Perimeter Grossraum Baden-Wettingen zu erwarten war.

Abb. 37: Verkehrsentwicklung auf der Ehrendingerstrasse und der Hertensteinstrasse





Verkehrszustand 2015 (Hochrechnung nach KVM)
Nach der Prognose des kantonalen Verkehrsmodells erhöht sich die Verkehrsmenge in der Morgenspitze um ca. 300 Fz / h auf nahezu 1'000 Fz / h. Damit ist die Richtung Ehrendingerstrasse stadteinwärts der am stärksten belastete Strom am Kreisel Landvogteischloss in der Morgenspitze. In der Abendspitzenstunde ist mit rund 500 stadteinwärts fahrenden Fahrzeugen pro Stunde zu rechnen.

5.4.3 Gebietsspezifische Zielvorgaben

Diese ergeben sich aus der detaillierten Problemanalyse.

- Minimieren der Busbehinderungen
  - Ehrendingen in Richtung Hochbrücke Baden dürfen die PostAuto-Buslinien keine Zeitverluste erleiden.
- Ausweichverkehr
  - Im Gemeindebereich Ennetbaden sollen die Massnahmen gemäss Verkehrskonzept Ennetbaden umgesetzt werden.
- Verbessern der Querungsmöglichkeiten für Fussgängerverkehr auf der Landstrasse / K282 (Gemeinde Ehrendingen).

5.4.4 Künftiges Verkehrsmanagement Ehrendingen/Freienwil

Ausrichtung des Konzepts (siehe auch Massnahmenblätter im Anhang E)
Die folgenden Massnahmen sind für den Bereich vom Tunnelportal der Kernumfahrung Ennetbaden bis zum Kreisel Landvogteischloss vorgesehen:
- Busbevorzugung am Tunnelportal-Süd mittels LSA
- Busbevorzugung am Knoten Schlössli
- Busbevorzugung am Kreisel Landvogteischloss

Die Umsetzung der begleitenden Massnahmen, welche die öV-Priorisierung und den Ausweichverkehr gemäss Verkehrskonzept Ennetbaden betreffen, ist aus regionaler Sicht sehr wichtig. Der Knoten Brückenkopf Ost behält seine Rolle des leistungsbestimmenden Knotens weiterhin.

Durch die Sperrung der Schiefen Brücke entfällt auch die LSA am Anschlussknoten. Da der Brückenkopf Ost leistungsbestimmend ist, wird die Leistungsfähigkeit in Richtung Wettingen bzw. Neuenhof im Abschnitt von Knoten Boldi bis zum Brückenkopf Ost nicht erhöht. Die Schartenstrasse ist durch den gemeinsamen Stauraum ab einer gewissen Staulänge indirekt an die Leistungsfähigkeit des Knotens Brückenkopf Ost gekoppelt. Die auf den Kreisel Landvogteischloss zufahrende Verkehrsmenge könnte zunehmen und den Raum zwischen Kreisel und der Abzweigung der Schartenstrasse regelmässig vollstauen. Davon wäre dann auch der Bus in Richtung Schartenstrasse betroffen.
Aus Sicht des Verkehrsmanagements sind deshalb diese Massnahmen vorzusehen:
- Busschleuse Schützenhaus. Falls sich die Massnahmen am Brückenkopf Ost (3.7) nicht umsetzen lassen oder der Verkehr auf dieser Achse weiter überproportional zunimmt, ist eine elektronische Busspur Richtung Kreisel Landvogteischloss oder eine Dosierung mit neuer Busspur zwischen Höhtal und Siedlungsgrenze Ennetbaden zu realisieren.
- Busbevorzugung am Kreisel Landvogteischloss von Ehrendingen in Richtung Hochbrücke Baden mittels LSA an der Zufahrt vom Brückenkopf Ost, d.h. eine LSA-Regelung ist für alle drei einfahrenden Äste nötig: von Ennetbaden her, damit der Stauraum bis zur Abzweigung Schartenstrasse nicht vollstaut; von Ehrendingen her, damit der Bus den Autoverkehr vor sich wegräumen kann; von Wettingen her, damit die Ehrendingerachse vom Bus geräumt werden kann. Nicht als separate Massnahme ist im Moment die mögliche Problematik am Knoten Schartenstrasse / Wettingerstrasse aufgeführt. Allenfalls wird dort später eine LSA nötig.
- Als unterstützende Massnahmen entlang der K282 (Ehrendingen-Ennetbaden) sind die Sicherung der Fussgängerquerungen und eine Temporeduktion auf 50 km / h erforderlich (Verminderung der Trennwirkung und Verbesserung der Situation für den Fussgängerverkehr).
- Massnahmen am Brückenkopf Ost gemäss Teilkonzept Neuenhof / Wettingen.

Eine geografische Übersicht über die Massnahmen des Teilgebiets Ehrendingen/Freienwil gibt Abb. 26. Die Abb. 50 im Kapitel 10 zeigt alle Massnahmen der ganzen Region.

Abb. 38: Steuerungstechnischer Ablauf Verkehrsmanagement Teilgebiet Ehrendingen/ Freienwil (Spitzenzeiten)

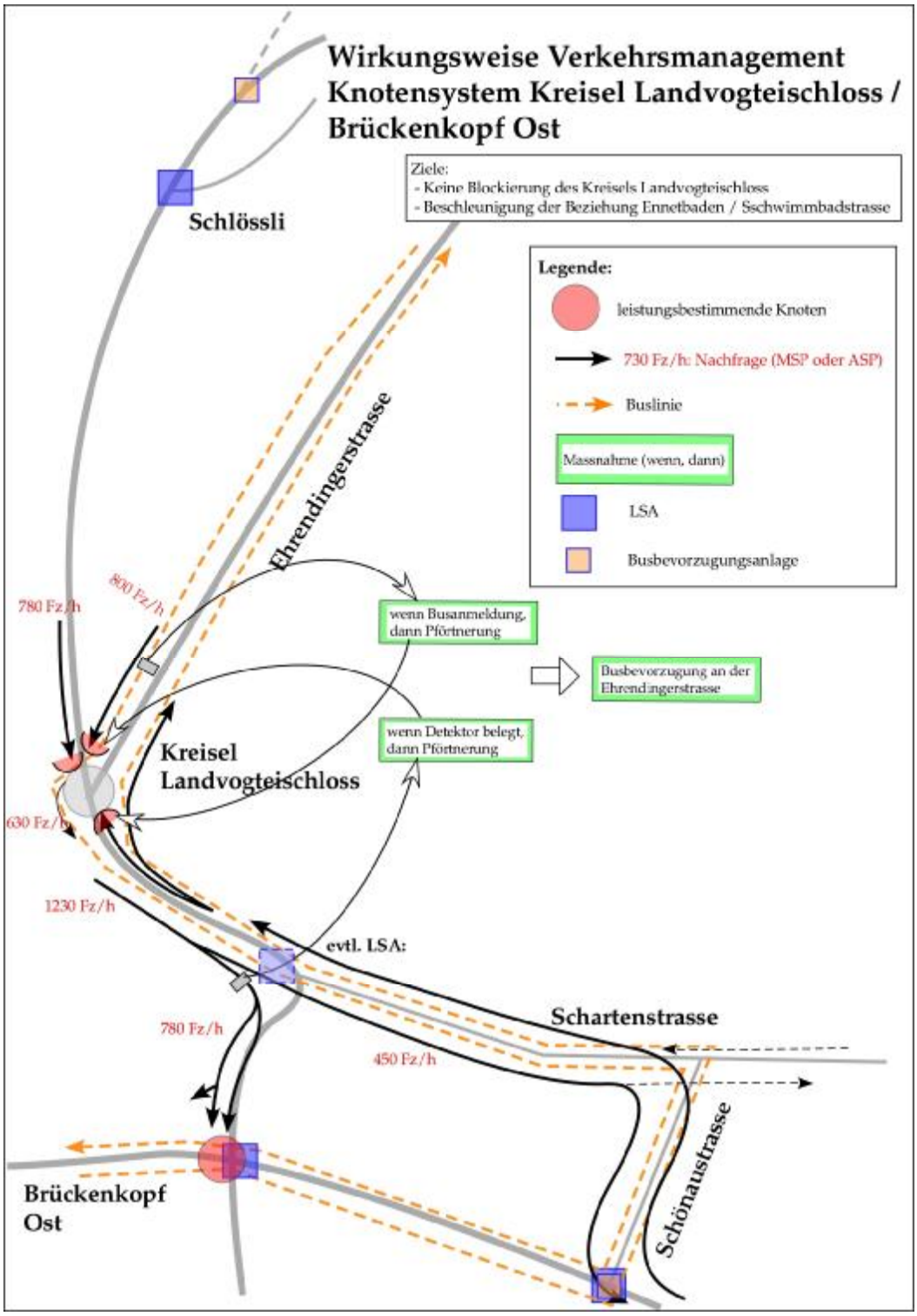
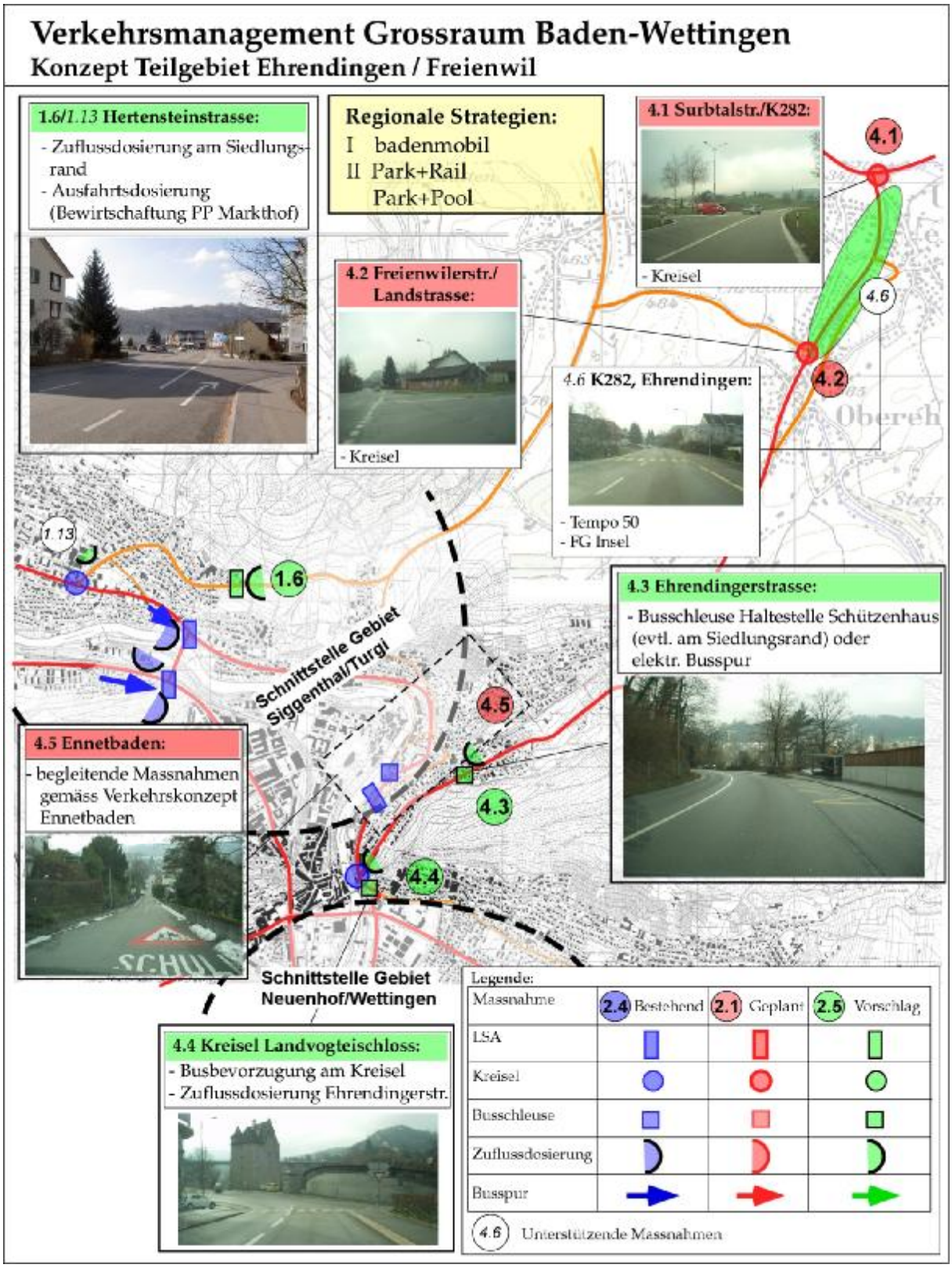


Abb. 39: Künftiges Verkehrsmanagement Teilgebiet Ehrendingen/Freienwil



5.5 Teilgebiet Zentrum

5.5.1 Ausgangs- und Problemlage

In der Zeit von 2003 bis 2005 hat der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) im Zentrum von Baden (z. B. Haselstrasse) um ca. 1 % zugenommen. Deutlich stärker, mit einem Verkehrszuwachs bis 4 % hat sich der Verkehr dagegen auf der Achse Landstrasse - Siggenthalerbrücke – Bruggerstrasse erhöht. Auf der Beziehung Turgi – Ennetbaden – Wettingen fällt der Verkehrszuwachs gering aus. So konnte in der Folge am Knoten Brückenkopf Ost sogar eine Verkehrsabnahme von 6 % festgestellt werden. Es hat also eine diagonale Verlagerung des Verkehrs stattgefunden.

Seit 8. November 2006 ist die Umfahrung Ennetbaden offen. Gleichzeitig wurde die Schiefe Brücke für den MIV gesperrt. 5'000 bis 5'500 Fz / Tag suchen sich einen neuen Weg. Die Zufahrten ins Zentrum über die Siggenthalerbrücke und die Hochbrücke weisen seither eine grössere Verkehrsbelastung auf (siehe auch Kapitel 9 "Bezug zu aktuellen Strassenbauvorhaben"). Die Zuverlässigkeit der Busse des öffentlichen Verkehrs hat sich verschlechtert. Besonders unschön ist, wenn die Busse am Morgen in Richtung Zentrum zu spät am Bahnhof Baden einfahren, womit die Bahnanschlüsse verpasst werden.

Abb. 40: Veränderung des DTV 2003 – 2005 im Zentrumsbereich

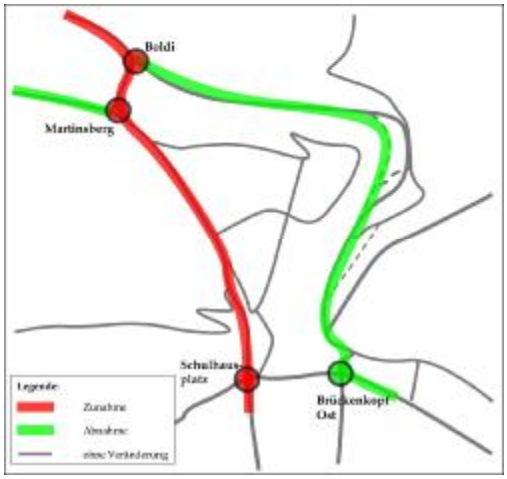
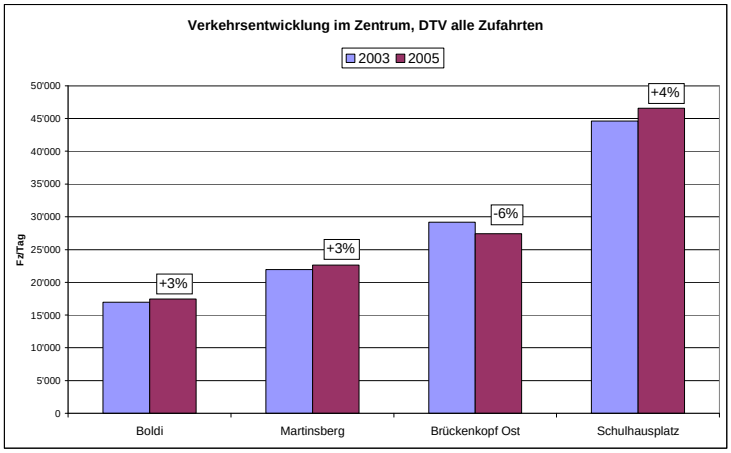
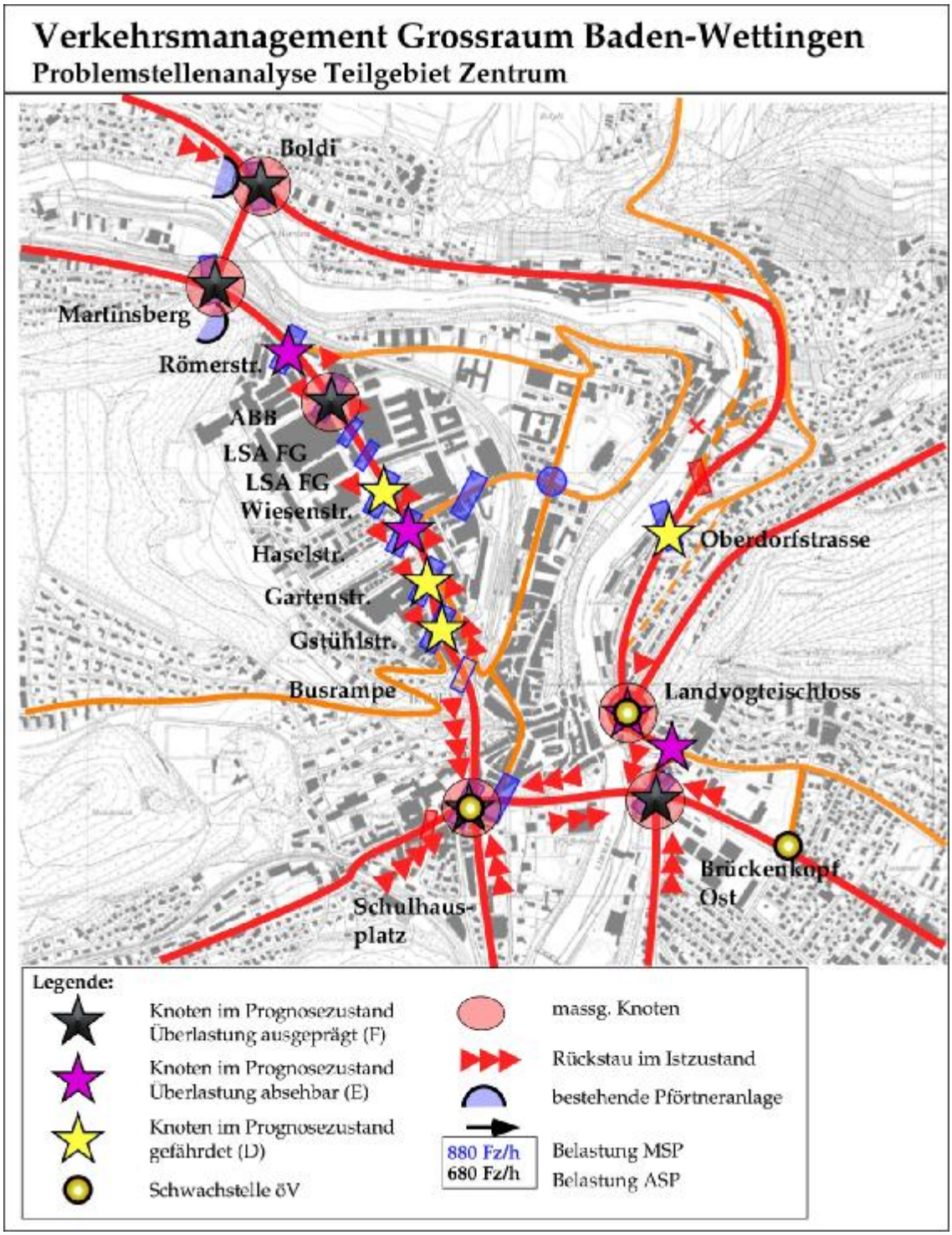


Abb. 41: Veränderung der Knotenbelastungen 2003 - 2005



Die bestehenden Problemstellen im Zentrum sind an den Schnittstellen zu den anderen Teilgebieten (Knoten Boldi, Martinsberg, Brückenkopf Ost und Schulhausplatz) sowie entlang der Bruggerstrasse zu finden. Die bestehenden Steuerungssysteme können kaum noch zu einer erkennbaren Verbesserung der Verkehrssituation beitragen.

Abb. 42: Problemstellenanalyse Teilgebiet Zentrum (Abendspitze 2015)



5.5.2 Gebietsspezifische Zielvorgaben

Die gebietsspezifischen Zielvorgaben sind folgendermassen umschrieben:

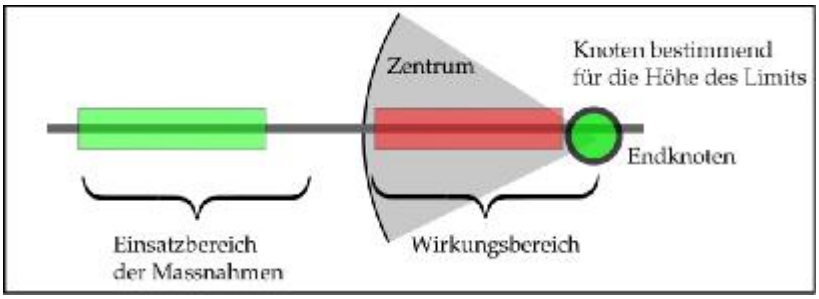
- Nur so viel Verkehr einfliessen lassen, wie die massgebenden Knoten bewältigen können. Innerhalb des geregelten Raums Ausfahrtsbewirtschaftungen der Parkierungsanlagen.
- Anschlusssicherung und Minimierung der Verlustzeiten der Busse des öffentlichen Verkehrs.
- Die Ansprüche des Langsamverkehrs sind stufengerecht zu berücksichtigen.

5.5.3 Künftiges Verkehrsmanagement im Zentrum

Ausrichtung des Konzepts
Das Teilgebiet Zentrum ist die Schnittstelle zwischen den einzelnen Teilgebieten im Grossraum Baden-Wettingen. Mit dem Verkehrsmanagement wird das Ziel verfolgt, den von allen Einfallsachsen zufliessenden Verkehr zu plafonieren, um die Rückstaus mit allen negativen Auswirkungen im sensiblen Zentrumsbereich zu reduzieren.

Das Teilgebiet Zentrum mit den massgebenden Knoten (Endknoten) ist das Haupt-Wirkungsgebiet des Gesamtkonzepts. Die Abbildung zeigt das Prinzip des Konzepts.

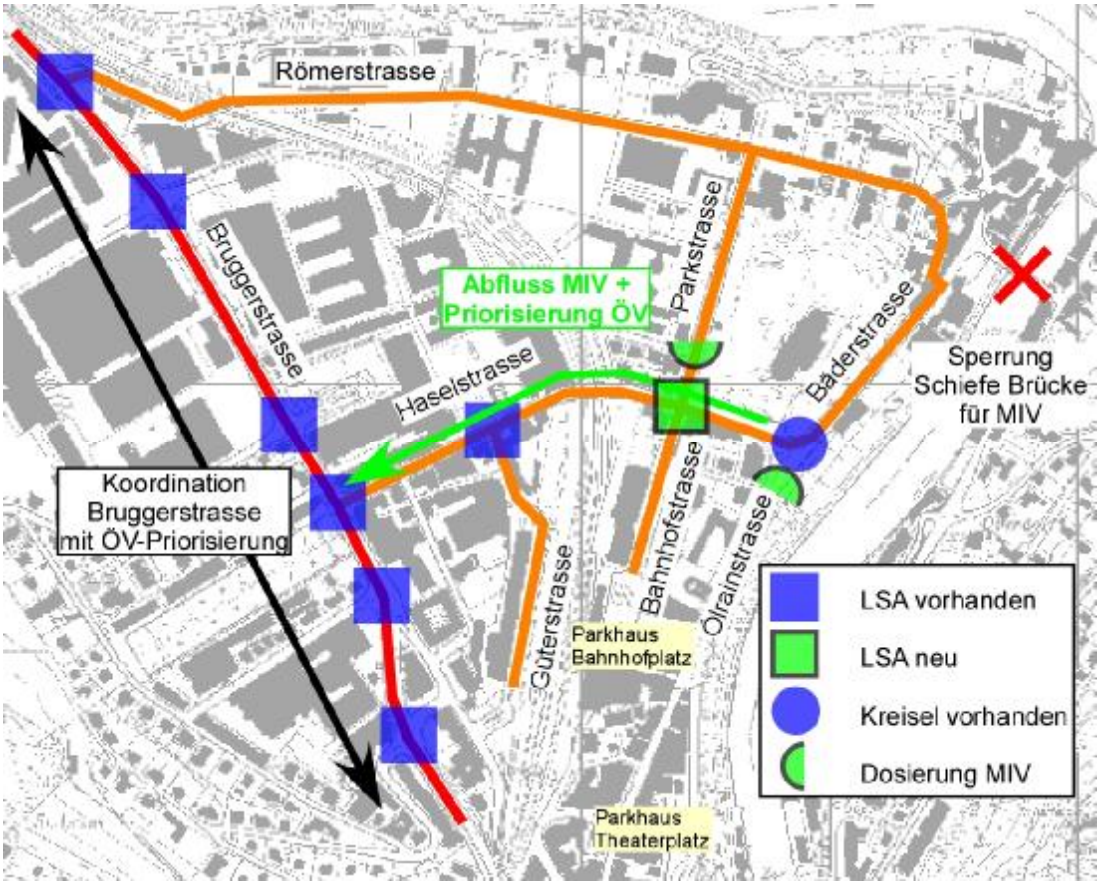
Abb. 43: Prinzipschema für die Wirkung der Massnahmen im Zentrum



Die Eröffnung der Umfahrung Ennetbaden am 8. November 2006 hat die Zufahrtsgewohnheiten ins Zentrum von Norden und Osten teilweise verändern. Durch die Sperrung der Schiefen Brücke ist die Einfahrt des MIV ins Stadtzentrum dort nicht mehr möglich (siehe auch Kapitel 9 "Bezug zu aktuellen Strassenbauvorhaben"). Die Siggenthalerbrücke und die Hochbrücke übernehmen seither den grössten Teil dieses Verkehrs. Die zentrumsnahen Parkhäuser (Einkaufszentrum, Bahnhof, Trafo, Theaterplatz, Casino) sind nach der Sperrung der Schiefen Brücke neu nur noch über die Haselstrasse zur Bruggerstrasse oder über die Ausweichroute Parkstrasse-Römerstrasse zur Bruggerstrasse erschlossen. Die Haselstrasse ist zugleich in beiden Richtungen stark mit Bussen der RVBW und PostAuto befahren.

Seit der Sperrung der Schiefen Brücke haben die Ausfahrtsprobleme von der Haselstrasse in Richtung Bruggerstrasse zugenommen. Für den Busverkehr entstehen so unbefriedigende Zustände. Auf der Haselstrasse ist deshalb eine Buspriorisierung in Kombination mit einer Dosierung des MIV vorzusehen. Im Anforderungsfall werden die MIV-Zufahrten in die Haselstrasse dosiert, damit zunächst der MIV in die Bruggerstrasse abfliessen kann und die Busse aus der Bäder-, der Bahnhof- und der Güterstrasse ungestörter fahren können.

Abb. 44: Vorschläge Buspriorisierung und Dosierung Haselstrasse



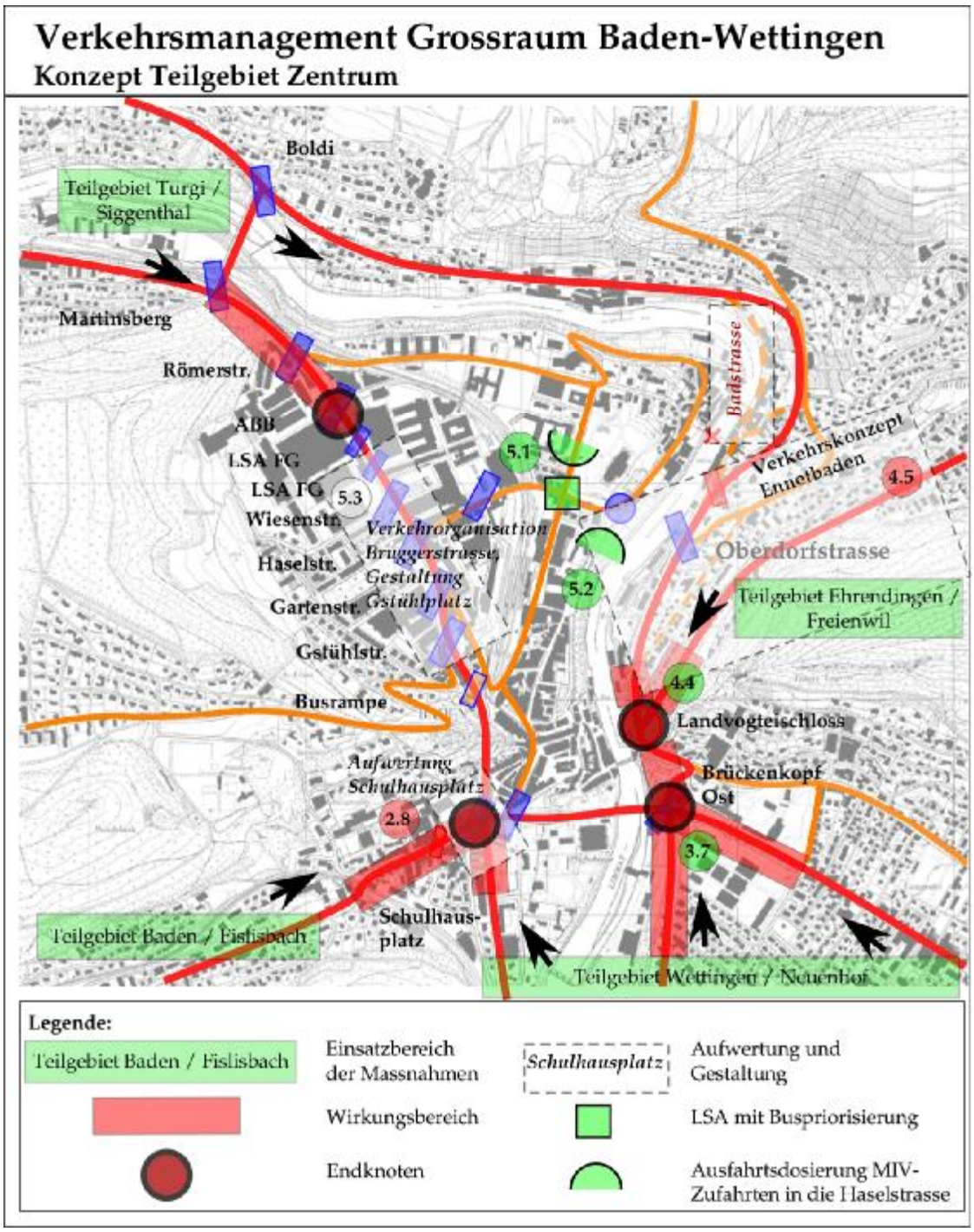
Hinzu kommen als Massnahmen die städtebauliche Aufwertung und Umgestaltung des Schulhausplatzes, der Badstrasse und des Gstühlplatzes, was an diesen Stellen zu einer Verbesserung der Situation für den Langsamverkehr und zu einer Aufwertung des städtischen Raumes führt.

Zu den Massnahmenansätzen gehören ferner die regionalen Strategien „badenmobil“, „Park+Rail“ sowie „Park+Pool“.

Eine geografische Übersicht über die Massnahmen des Teilgebiets Zentrum gibt Abb. 45. Die Abb. 50 im Kapitel 10 zeigt alle Massnahmen der ganzen Region.

Übergeordnete Massnahmen im Zusammenhang mit der künftigen Entwicklung der Zentrumsgemeinden gemäss Kapitel 7 sind hier noch nicht aufgeführt.

Abb. 45: Prinzipschema für die Wirkung der Massnahmen im Zentrum



Hinweis

Begriffsbestimmungen Einsatzbereich, Wirkungsbereich und Endknoten siehe Abb. 43

5.6 Übergeordnetes Leitsystem für die Steuerung und Überwachung

Im Rahmen der kantonalen Tätigkeiten im Bereich Verkehrstelematik wird gleichzeitig mit der Umsetzung der in diesem Bericht dargestellten Massnahmen in den Teilgebieten auch ein übergeordnetes Leit- und Steuersystem für die Region entwickelt und in Betrieb genommen. So können die verschiedenen lokalen, bisher meist isolierten Steuerungssysteme miteinander vernetzt werden. Das System liefert bei Bedarf Rohdaten oder bereits aggregierte Daten, zum Beispiel zum Verkehrszustand, oder Grundlagen für das Verkehrsmanagement-Optimierung und das Controlling. Es ist mittelfristig auch denkbar, die verschiedenen Achsen, die ins Zentrum führen nachfragegerechter zu behandeln. Davon kann in speziellen Situationen auch der Busverkehr profitieren. Die Koordination zwischen diesem System und dem RBL für den öffentlichen Verkehr (Kapitel 3.2, letzter Abschnitt) wird sicher gestellt.

5.7 Gezielte Behebung von Schwachstellen im Strassennetz

Im Leitbild Verkehr 2005 wird im Aufgabenblatt Nr. 12 der punktuelle Ausbau eines massgebenden Leistungsengpasses beschrieben. Ein Ausbau ist denkbar, sofern durch diesen ein homogenes Leistungsniveau erreicht werden kann.

In den Verkehrsuntersuchungen zum Verkehrsmanagement Grossraum Baden–Wettingen wurde die Leistungsfähigkeit des Strassennetzes untersucht. Im Vordergrund dieser Leistungsuntersuchung stehen die bereits heute leistungsbestimmenden (ausgelasteten) Knoten Schulhausplatz inkl. Bruggerstrasse und der Brückenkopf Ost. Ein grosser Teil der Gesamtkapazität des Strassennetzes wird durch diese beiden Knoten sowie die Bruggerstrasse bestimmt, da praktisch sämtliche übergeordneten Verkehrsbeziehungen hier betroffen sind. Inwiefern würde also ein Ausbau der Leistungsfähigkeit an einem oder an beiden Knoten zu einer gesamtverkehrlichen Optimierung führen?

Die Leistungsuntersuchung für den Belastungszustand Abendspitze 2015 zeigt, dass nebst den beiden heute massgebenden Knoten Schulhausplatz und Brückenkopf Ost, an welchen sich die Probleme weiter verschärfen, an 9 weiteren Knoten mit einer ausgeprägten Verkehrsüberlastung zu rechnen ist. Bei nochmals 12 Knoten ist eine Überlastung absehbar.

Ein Leistungsausbau müsste also – soll nicht lediglich eine Problemverlagerung stattfinden - die beschränkte Leistungsfähigkeit der benachbarten Netzabschnitte mit berücksichtigen. Davon betroffen ist in erster Linie die Bruggerstrasse. Die Leistungsfähigkeit der lichtsignalgesteuerten Knoten im Abschnitt Martinsberg bis Wiesenstrasse wird bereits heute zu Verkehrsspitzenzeiten erreicht. Die Überlastung hängt dabei sehr stark von der momentanen Belastung auf den Querachsen zur Bruggerstrasse ab. Seit der Sperrung der Schiefen Brücke ist die Achse Bruggerstras-

se noch stärker belastet, da diese den Ziel- und Quellverkehr der Schiefen Brücke übernehmen muss.

Mit Inbetriebnahme der Siggenthalerbrücke und mit Sperrung der Schiefen Brücke haben in den letzten Jahren im zentralen Strassennetz wichtige verkehrliche Veränderungen stattgefunden. Deshalb hat der Verkehr auf der Ennetbadener Seite bis zum Brückenkopf Ost auch leicht abgenommen. Dies obwohl eigentlich in den Spitzenzeiten das ganze zentrale Netz überlastet ist. Es geht in einem ersten Schritt darum, diese freien Kapazitäten möglichst zu nutzen. Die einzige Schwachstelle im zentralen Netz, die mit einem punktuellen Ausbau wirklich Mehrnutzen generiert, ist der Brückenkopf Ost. Ein punktueller Leistungsausbau müsste also zum Ziel haben, die Leistungsfähigkeit auf der Achse Umfahrung Ennetbaden – Seminarstrasse Wettingen – A1 zu steigern. Dies zur Entlastung der Bruggerstrasse, damit diese wiederum den Verkehr von der Schiefen Brücke aufnehmen kann.

5.8 Verkehrsmanagement als Prozess

Die Verkehrsentwicklungen im Grossraum Baden-Wettingen sind im Auge zu behalten und wo nötig ergänzende Massnahmen zu ergreifen. Ein übergeordnetes regionales Leit- und Steuersystem vernetzt alle Systeme und liefert die nötigen Daten über Verkehrszustände, Betrieb, Unterhalt sowie Controlling. Verkehrstelematik ist eine relativ junge Technologie, die sich aber rasant entwickelt und immer wieder neue Möglichkeiten im Verkehrsmanagement schafft. Diese sind zu nutzen.

6. Gesamtschau

Das Strassennetz im Grossraum Baden–Wettingen verarbeitet auf den 7 wichtigsten Achsen in den Spitzenstunden zwischen 4'700 Fz/h und 5'200 Fz/h. Diese Belastungswerte geben in etwa die Leistungsfähigkeit des Strassennetzes wieder (zumindest für den motorisierten Individualverkehr), da bei diesen Werten an verschiedenen Knoten Stauerscheinungen auftreten. Die Leistungsfähigkeit des Strassennetzes ist weitgehend durch das Knotensystem Schulhausplatz/Bruggerstrasse/ Brückenkopf Ost vorgegeben, über welches ein Grossteil der Verkehrsbeziehungen verlaufen. Im Raum Wettingen ist eine entsprechende Festlegung weniger deutlich definierbar, da dieser städtische Raum über mehrere Zufahrtsmöglichkeiten von Süden her angefahren werden kann und nur 20 % dieses Verkehrs das Teilgebiet Zentrum auch wirklich tangiert.

Rund 10 % bis 15 % des Verkehrs zu den Spitzenzeiten werden bereits heute an den leistungsbestimmenden Knoten zurück behalten, d.h. diese Autofahrenden stehen mit ihren Fahrzeugen im Stau. Davon betroffen sind heute insbesondere die Mellinger-, Brugger-, Landstrasse (Siggenthal und Wettingen) sowie die Schwimmbadstrasse. Für den Verkehrszustand 2015 wird der Anteil an nicht zu bewältigendem Verkehr rund 20 % betragen. In Staulängen umgerechnet nimmt der Stau (alle 7 Achsen zusammengerechnet) von heute total 4.0 km auf 7.2 km zu. Die heutigen Staulängen dürften sich in 10 Jahren also nahezu verdoppeln[12]. Dieser Stauraum steht nicht zu Verfügung. Die Auswirkungen sind demzufolge vermehrte Beeinträchtigungen der Busse des öffentlichen Verkehrs, schlechtere Erschliessungsqualität der Zentrums- und Siedlungsgebiete und möglicherweise auch mehr Ausweichverkehr.

Um dieser Situation entgegen zu wirken, wurden die Massnahmen des Verkehrsmanagements gemäss der Analyse der Problemsituation je Teilgebiet erarbeitet und zu einem passenden Gesamtkonzept zusammengefügt. Teil davon ist auch das übergeordnete Leit- und Steuerungssystem.

[12] Die dieser Überlegung zu Grunde gelegte Verkehrsentwicklung basiert auf einem moderaten Zuwachs (1.5 %/Jahr) und entspricht nicht der bisherigen Entwicklung auf vielen Zufahrsachsen (z.B. Hertenstein-, Ehrendinger- und Landstrasse).

Die Probleme – und in der Folge die Massnahmen zur Lösung dieser Probleme - zeigen sich je Teilgebiet wie folgt:

Teilgebiet Siggenthal/Turgi

Problemlage

Möglichst ausgewogene Verteilung der Belastung auf die beiden Limmattalachsen Landstrasse (Untersiggenthal bis Obersiggenthal) und Bruggerstrasse (Turgi bis Siggenthalerbrücke). Seit Sperrung der Schiefen Brücke haben die Behinderungen für den Busverkehr zugenommen.

Stossrichtung

Nutzen der Kapazitätsreserven auf der Achse Turgi - Siggenthalerbrücke - Umfahrung Ennetbaden - Seminarstrasse zwecks Ausgleich der Verkehrsbelastungen, Überlastungsschutz der Gemeinde Obersiggenthal aus Richtung Untersiggenthal und Freienwil. Voraussetzung ist der Ausbau des Brückenkopf Ost oder eine Zuflussdosierung mit Busspur auf der Ehrendingerstrasse zwischen Höhtal und Siedlungsgebiet Ennetbaden.

Teilgebiet Baden/Fislisbach

Problemlage

Eine stark dosierte Achse nach Baden Schulhausplatz, Autobahnzubringer, lange Rückstaus, Behinderungen für den Busverkehr.

Stossrichtung

Optimierung der Zuflussdosierung an Badener Tor (ca. 700 Fz / h; den Verkehr ist so zu dosieren, dass bis über den Schulhausplatz ein störungsarmer Busbetrieb gewährleistet werden kann), Ausfahrtsdosierungen auf die Mellingerstrasse (z. B. Parkierungsanlage Schadenmühleplatz), um den Zufluss auf der Mellingerstrasse weiterhin gewährleisten zu können; Busbevorzugung auch auf der inneren Mellingerstrasse, Badener Tor bis Schulhausplatz. Busspur Schadenmühleplatz bis Lindenplatz.

Teilgebiet Neuenhof/Wettingen

Problemlage

Städtisches Netz, mehrere Zufahrts- und Ausweichmöglichkeiten auch über das untergeordnete Strassennetz, Busbehinderungen auf der Landstrasse und beim Knoten Brückenkopf Ost.

Stossrichtung

Verkehrslenkung auf die „Umfahrungsroute“ A1 – Schwimmbadstrasse - Seminarstrasse, Ausbau am Knoten Brückenkopf Ost zur Kapazitätssteigerung, Überlastungsschutz für das städtische Gebiet entlang der Landstrasse, Zuflussdosierung

mit Busspur Wettingen Ost (Geisswies beim Kenny-Center, Zufahrt vom Furttalknoten)

Teilgebiet Ehrendingen/Freienwil

Problemlage

Zwei Verkehrssachsen, welche den Verkehr unkontrolliert direkt dem kritischen Zentrum zuführen. Beide warten in den letzten Jahren mit hohen Verkehrszunahmen auf.

Stossrichtung

Dosierung des MIV und Bevorzugung des Busverkehr am Knoten Landvogteischloss ohne separate Busspur, Massnahmen zur Busbevorzugung auf der Achse Ehrendingerstrasse. Überlastungsschutz Obersiggenthal mit Zuflussdosierung MIV.

Teilgebiet Zentrum

Problemlage

Hochbelastete Bruggerstrasse, Leistungsfähigkeit des Knotensystems Schulhausplatz – Brückenkopf Ost massgebend für das gesamte System, Verkehrsverlagerungen infolge Sperrung der Schiefen Brücke.

Stossrichtung

Ausfahrtsdosierungen bei Parkierungsanlagen im Zentrum, Nutzen der freien Kapazitäten auf der rechten Limmatseite (Ennetbaden), Ausbau Brückenkopf Ost. Busbevorzugung im Zentrum, Anpassung BNO, Mobilitätsberatung.

Ganzer Untersuchungsraum

Ein übergeordnetes regionales Leit- und Steuerungssystem vernetzt alle Systeme und liefert die nötigen Daten für Betrieb, Unterhalt und Controlling.

Weitere Anforderungen an die Umsetzung

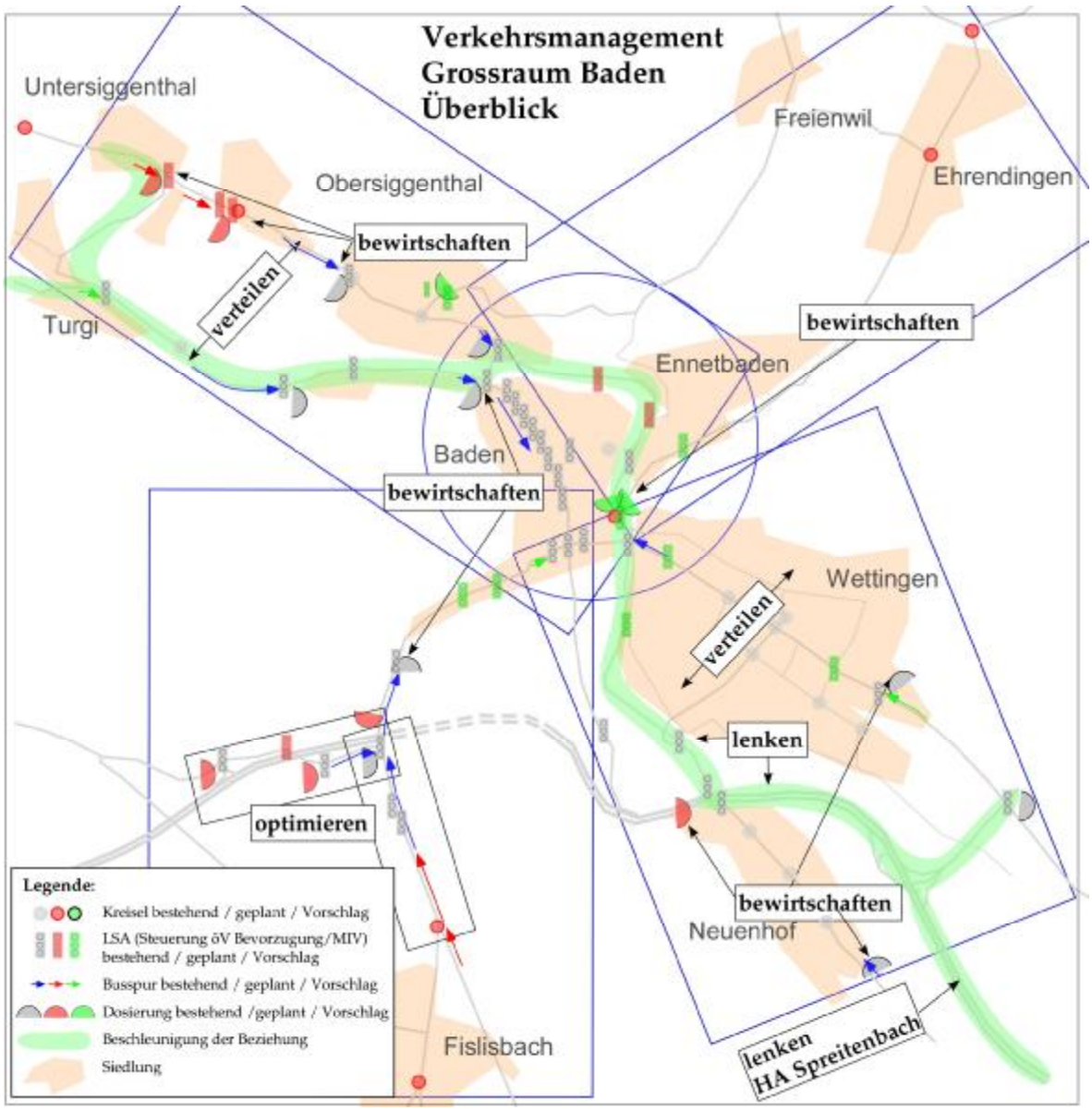
Für alle Teilgebiete gilt zudem, dass der Verkehrszuwachs im Innern des Perimeters einer normalen Entwicklung entsprechend erfolgt. Grössere Verkehrserzeuger müssen in jedem Fall in das Verkehrsmanagement eingebunden werden, damit die Erreichbarkeit auch weiterhin von „aussen“ gewährleistet werden kann (siehe hierzu auch das Kapitel 7 "Künftige Entwicklungen in den Zentrumsgemeinden").

Für ein erfolgreiches Verkehrsmanagement ist das Umsetzen und Zusammenwirken aller Massnahmen in den fünf Teilgebieten nötig. Nur so können innerhalb des geregelten Raums die Zielsetzungen erreicht werden. Ein Abweichen respektive eine Teilumsetzung des Konzepts führt dazu, dass im Teilgebiet ohne Verkehrsmanagement sich die Probleme an den leistungsbestimmenden Knoten innerhalb des Teilgebiets und an der Schnittstelle zum Teilgebiet Zentrum (Brückenkopf Ost und

Schulhausplatz) verschärfen. Staus im Siedlungsgebiet, Behinderungen und Verlustzeiten für den Bus sowie Ausweichverkehre wären die Folgen.

Das Verkehrsmanagement wirkt einem unkontrollierten Verkehrszuwachs entgegen. Es leistet einen wichtigen Beitrag zur Sicherstellung der Verkehrsqualität, Standortgunst und Erreichbarkeit der Region sowie die Zuverlässigkeit des Busverkehrs. Eine zusätzliche Verbesserung wird mit der Umsetzung der weiteren Massnahmen gemäss Leitbild Verkehr 2005 erreicht.

Abb. 46: Gesamtübersicht künftiges Verkehrsmanagement Grossraum Baden-Wettingen



7. Künftige Entwicklungen in den Zentrumsgemeinden

Zentrumsnahe Überbauungen, die ein hohes MIV-Verkehrsaufkommen mit Ziel- und Quellverkehr erzeugen, blockieren den MIV vor den Dosierungsanlagen. Innerhalb des künftigen Verkehrsmanagement-Perimeters soll die Anzahl der Parkplätze im Rahmen der Baubewilligungen beschränkt werden. Für bestehende Betriebe und Wohnüberbauungen mit hohem MIV-Verkehrsaufkommen sollen die stadteffizientesten Fortbewegungsarten (zu Fuss, Velo, Busse des öffentlichen Verkehrs) gefördert und eine Mobilitätsberatung angeboten werden; in begründeten Fällen sollten diese Betriebe und Wohnüberbauungen zur Mobilitätsberatung durch das Programm badenmobil[13] verpflichtet werden.

Je näher beim Zentrum, desto grösser wird auch die Bedeutung des Einbezugs von grösseren Verkehrserzeugern in das Verkehrsmanagement. Dies, weil der Verkehrsdruck gegen das Zentrum ansteigt und die mit vielen Massnahmen erkämpfte optimale Leistungsfähigkeit der Strassen und Knoten aufrecht erhalten werden soll. Gleichzeitig ist es auch im Sinne der Gerechtigkeit gegenüber den Verkehrsteilnehmenden, die ihren Ziel- oder Quellort ausserhalb der Dosierungsanlagen haben. Bei grösseren Umnutzungen und Ersatzbauten im Zentrum darf in Zukunft der Besitzstand von zugewiesenen Parkplätzen nicht mehr gelten. Die Bau- und Nutzungsordnung (BNO)[14] soll mit neuen Bestimmungen ergänzt werden, die den Besitzstand bezüglich des Angebots an Parkfeldern gezielt aufheben können.

[13] www.badenmobil.ch

[14] Eventuell Anpassung des Baugesetzes notwendig.

8. Auswirkungen, Nutzen, Zielerfüllung

Mit dem Verkehrsmanagementkonzept erfolgt eine gezielte Beeinflussung vor allem des Verkehrs auf einem in den Hauptverkehrszeiten meist ausgelasteten Strassennetz. Die Vorgaben an diese Verkehrsbeeinflussung, wie der Verkehr zu lenken und zu steuern ist, leiten sich aus den Zielen des Leitbilds Verkehr 2005 ab: Sicherstellung eines möglichst flüssigen motorisierten Individualverkehrs (innerhalb des geregelten Raumes) sowie die wesensgerechte Behandlung der Busse des öffentlichen Verkehrs. Auswirkungen, Nutzen und Zielerfüllung sind also an diesen Zielen zu messen.

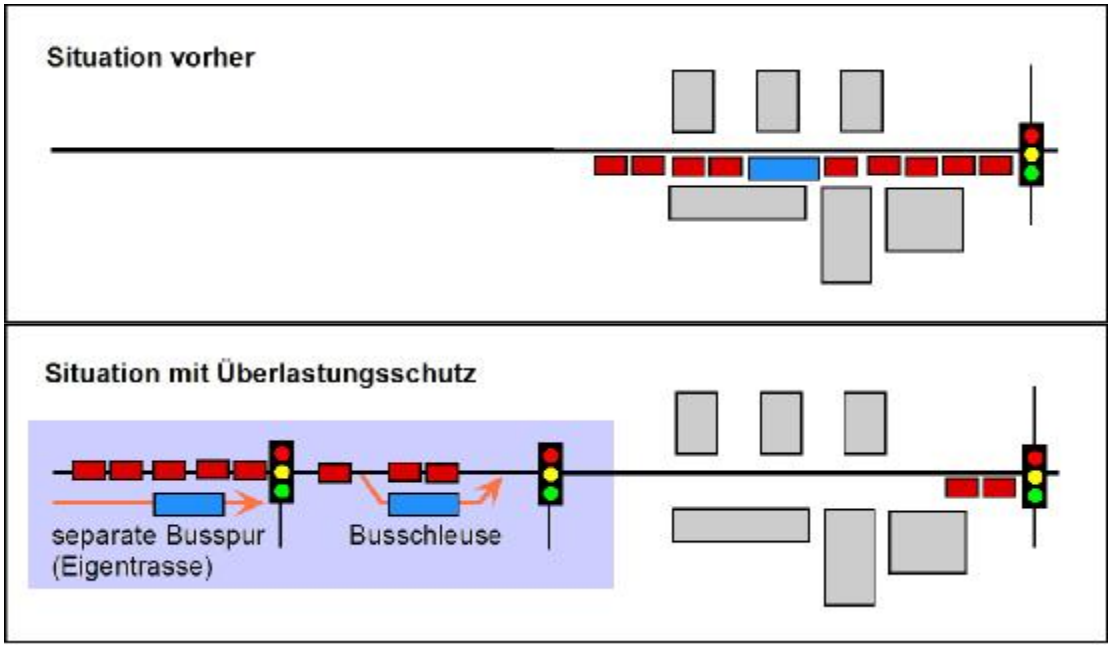
8.1 Verkehrsmanagement Grossraum Baden-Wettingen

Das Verkehrsmanagement hat nicht zum Ziel die Leistung des Strassennetzes massgeblich auszubauen. Die Massnahmen sind hauptsächlich darauf ausgerichtet, die Kapazitäten des bestehenden Strassennetzes optimal zu nutzen und die Verkehrs- und Erschliessungsqualität sicher zu stellen.

Das Verkehrsmanagement ergibt keine wesentliche Steigerung der Gesamtleistungsfähigkeit des Strassennetzes. Mit der Anordnung von verkehrslenkenden und verkehrsbeeinflussenden Elementen an der Peripherie kann für das Siedlungsgebiet ein Überlastungsschutz[15] eingerichtet werden. Der Verkehr kann zu den Verkehrsspitzenzeiten nicht mehr ungefiltert bis in den Sieldungsraum, also dorthin wo bei Leistungsproblemen die Auswirkungen gravierender wären, gelangen.

[15] Der Überlastungsschutz wird dort positioniert, wo bereits heute die nachgelagerten Leistungsengpässe im Strassennetz vorhanden sind. Der Stau wird aus dem Siedlungsgebiet an die Peripherie, an „stauverträglichere“ Orte, verlagert. Für den MIV ändert sich im Gesamten bezüglich Wartezeit und Staulänge nichts. Die Standortwahl des Pufferraumes erfüllt dabei die Voraussetzungen, dass dieser die Busse des öffentlichen Verkehr nicht negativ tangiert und die Anordnung auch nicht zu Ausweich- oder Schleichverkehr führt.

Abb. 47: Schema des Überlastungsschutzes



Das Verkehrsmanagement bringt kaum Nachteile für den motorisierten Individualverkehr (im Vergleich zu einer Situation ohne Verkehrsmanagement), hat jedoch Vorteile für die Busse des öffentlichen Verkehrs sowie den Langsamverkehr. Auch die Siedlungen profitieren. Sie werden vor übermässigem Verkehr geschützt.

Durch die Plafonierung der Verkehrsbelastungen im Siedlungsgebiet auf ein „verträgliches“ Belastungsniveau wird auch der stetig zunehmenden Verkehrsmenge in den Verkehrsspitzenzeiten eine Grenze gesetzt, was aber meistens dazu führt, dass die Verkehrsspitzenzeiten länger dauern.

Ein weiterer Leistungsausbau massgebender Elemente im Untersuchungsraum würde nur zur Problemverlagerung führen und die gewonnenen Leistungsreserven mit dem derzeitigen Verkehrszuwachs innert weniger Jahre wieder aufbrauchen. Weiter ist auch davon auszugehen, dass mit der Inbetriebnahme der Westumfahrung Zürich und dem Ausbau des Gubristtunnels die Probleme auf der A1 im Abschnitt Bareggtunnel wieder zunehmen könnten. Die Folge wären Ausweichvorgänge auf das kantonale Netz, was in dieser hochbelasteten Region zwingend unterbunden werden muss.

8.1.1 Nutzen für den Autoverkehr

Da ausser der Autobahn A1 praktisch sämtliche übergeordneten MIV-Verkehrsbeziehungen über die massgebenden, leistungsbestimmenden Knoten Schulhausplatz / Bruggerstrasse und Brückenkopf Ost verlaufen, sind Massnahmen bereits vor diesen unmittelbaren Zufahrtsabschnitten vorzusehen. Diese Massnah-

men helfen, dass der in das Zentrum einfahrende Verkehr innerhalb des geregelten Raumes sein Ziel auch innert nützlicher Frist erreicht. Die Verkehrsbelastungen werden auf einem Niveau festgelegt, welches in etwa der Leistungsfähigkeit des nachfolgenden leistungsbestimmenden Knotens entspricht. Dabei werden längere Rückstaus, welche im Siedlungsgebiet zu Busbehinderungen und unerwünschtem Schleichverkehr führen könnten, an stauverträglichere Orte verlagert.

Die Verkehrssituation innerhalb und ausserhalb des geregelten Raums wird sich mit der Umsetzung der vorgeschlagenen Massnahmen für den Autoverkehr im Mittel nicht merklich verbessern. Aber die Verschlechterung kann aufgehalten oder verzögert werden. Innerhalb des Zentrums werden die Bedingungen für den MIV längerfristig gesichert, das heisst ein möglichst flüssiger Verkehr aufrecht erhalten und eine stärkere Überlastung gar nicht erst zugelassen. Für den MIV-Durchgangsverkehr, der das Zentrum durchfahren muss, ändert sich bezüglich den Auswirkungen (Wartezeiten) im Vergleich zu heute wenig. Eine Plafonierung des Verkehrs an der Peripherie erfasst jedoch stets auch Verkehr, welcher den massgebenden Leistungsengpass gar nicht durchfahren möchte. Um diesen Anteil an „unbeteiligtem“ Verkehr gering zu halten, ist eine Plafonierung der Verkehrsmenge möglichst nah am leistungsbestimmenden Knoten anzuordnen und auch nur dort vorzusehen, wo auch ein massgebender Anteil an Durchgangsverkehr erfasst wird („Hebelwirkung“).

Seit August 2004 hat sich der Verkehr, der auf der A1 (Bern-Zürich / Ostschweiz) durch den Baregg zirkuliert, dank des ausgebauten Bareggtunnels verflüssigt. Damit hat auch die Region Baden markant weniger unter den Störfällen mit Ausweichverkehr ab der A1 zu leiden. Mit dem Verkehrsmanagement Grossraum Baden-Wettingen ist ein ähnlich hoher Grad der Verflüssigung auf dem ganzen regionalen Strassennetz nicht möglich. Die Zielsetzung einer flüssigeren Abwicklung des motorisierten Individualverkehrs kann am ehesten innerhalb des geregelten Raumes erreicht werden.

8.1.2 Nutzen für die Busse des öffentlichen Verkehrs

Das Leitbild Verkehr 2005 und das daraus hervorgehende Verkehrsmanagement richtet sich stark nach den Bedürfnissen des Busverkehrs und den bestehenden und künftigen Problemstellen. Die Umsetzung der Massnahmenvorschläge in sämtlichen Teilgebieten sorgt dafür, dass die Verlustzeiten des Busverkehrs nicht weiter anwachsen, bestenfalls sogar gesenkt werden können. So können die Busse den Fahrplan besser einhalten oder gar beschleunigt werden. Die Bahnanschlüsse sind gesichert. Damit wäre bei entsprechendem Angebot eine weitere Nachfragesteigerung auch zu den Verkehrsspitzenzeiten möglich.

Für den öffentlichen Verkehr gilt: Je besser der öV auf das Verkehrsmanagement des MIV abgestimmt ist, je mehr Eigentrassees und je mehr Bevorzugung an den Knoten zur Verfügung stehen, desto mehr kann der öV seine Vorteile in den städtischen Gebieten ausspielen. Je näher am Zentrum desto wichtiger ist die Priorisierung des Busverkehrs. Sind keine brauchbaren oder finanzierbaren Alternativen, wie z.B. die elektronische Busspur, vorhanden, müssen auch zentrumsnah Busspuren ins Auge gefasst werden. So muss dem verkehrlichen Aspekt in einer städtebaulichen Abwägung zum Beispiel bei der Busspur entlang der Mellingerstrasse vom Schadenmühleplatz stadteinwärts, das nötige Gewicht gegeben werden. Diese Diskussion ist im Rahmen des Projekts Umgestaltung Schulhausplatz zu führen.

Sehr wertvoll für das Verkehrsmanagement in der Region ist auch die in Zukunft geplante Inbetriebnahme eines rechnergestützten Betriebsleitsystems bei den Bustransportunternehmen. Je früher dieses eingeführt wird, desto eher sind auch verlässlichere Zahlen als Grundlage für einen optimalen Betrieb vorhanden. Das Betriebsleitsystem des öV ist über eine Schnittstelle mit dem Leit- und Steuersystem des MIV (Kap. 5.6) zu verknüpfen. So sind der Datenfluss zwischen den beiden Systemen und die gegenseitige Information möglich.

8.1.3 Nutzen für den Langsamverkehr

Der Langsamverkehr – also der Fuss- und Veloverkehr – profitiert vom Konzept insofern, als die Stauerscheinungen tendenziell stärker an die Peripherie verlagert werden, eine Überlastung des Netzes mit ihren Auswirkungen bezüglich Emissionen und Ausweichverkehr also weniger häufig im Zentrum auftritt. Weniger Stau im Zentrumsgebiet heisst auch weniger Behinderungen und Konflikte für den Zweiradverkehr.
Allerdings bleiben die wichtigsten Konfliktpunkte, vor allem im zentrumsnahen Bereich, wo es um die Verteilung von Grünzeiten an Lichtsignalanlagen, um Flächenverteilung und um Querungsmöglichkeiten geht, bestehen. Das Projekt Verkehrsmanagement Grossraum Baden-Wettingen kann zwar punktuelle Verbesserungen für den Langsamverkehr bringen, aber eine merkliche Verbesserung muss zusammen mit den anderen Aufgaben des Leitbilds Verkehr 2005, im Rahmen von anderen Projekten (Schulhausplatz) oder mittels Umsetzen von Velo- und Fussgänger-Konzepten erreicht werden.

Unabhängig vom Verkehrsmanagement des Grossraums Baden-Wettingen ist wichtig, dass neben den Verbesserungen beim Busverkehr auch beim Langsamverkehr (Leitbild Verkehr 2005: Aufgaben 5 "Ausbau Infrastruktur Langsamverkehr" und 6 "Förderung kombinierter Verkehr") Fortschritte erzielt werden. Etliche Abschnitte der Velorouten in der Region sind verbesserungswürdig, und Veloabstellplätze vor allem beim Bahnhof SBB Baden in der Sommersaison Mangelware. Mit der Signalisation der kantonalen Radrouten in der Region findet eine erste Attraktivitätssteige-

rung statt. Bis Ende 2007 sind rund elf Gemeinden der Region mit den Wegweisern der kantonalen Radrouten ausgerüstet.

8.1.4 Nutzen für Dritte

Für Personen, die sich viel in der Stadt aufhalten, z.B. für Bewohner und Bewohnerinnen wird sich die Lebensqualität durch das Verkehrsmanagement selber höchstens geringfügig verbessern. Die MIV-Gesamtverkehrsmenge, die das Zentrum durchquert, wird sich kaum verändern. Mehr Chancen für punktuelle Verbesserungen bestehen bei Einzelprojekten (z.B. Schulhausplatz). Das Verkehrsmanagement sichert auch künftig den meisten Verkehrsbeziehungen eine genügende Erreichbarkeit. Es werden auch Verkehrszellen im unmittelbaren Bereich der leistungsbestimmenden Knoten bewirtschaftet, welche bei einer hohen Verkehrserzeugung den übrigen Verkehr benachteiligen würden. Andererseits gewährleistet das VM aber auch eine weitere Entwicklung im normalen Rahmen innerhalb der Region, indem das Strassennetz nicht durch ungefilterten Verkehr von aussen aufgefüllt wird, und die Erreichbarkeit nicht mehr gewährleistet werden kann.

Zentrumsnahe verkehrsintensive Nutzungen können jedoch nicht Verkehrsleistung zu Lasten der übrigen Verkehrsbeziehungen beanspruchen, indem am Rand des geregelten Systems einfach stärker dosiert wird. Ein Verkehrszuwachs ist vor allem noch beim öffentlichen Verkehr möglich, welcher durch das VM eine Attraktivitätssteigerung erfährt.

8.2 Aufgabenerfüllung gemäss Leitbild Verkehr

Gestützt auf das Konzept Leitbild Verkehr 2005 wurden insgesamt 18 Aufgaben formuliert, welche die Verkehrsproblematik mit unterschiedlichen Ansätzen angehen. Aufgrund der vielseitigen Abhängigkeiten und Verflechtungen ist eine enge Koordination dieser Arbeiten jedoch zwingend. Diese Aufgaben sind:

Nr.	Beschreibung	Beitrag Verkehrsmanagement (VM)
Vermittlung, Beratung, Überwachung und Lenkung		
1	Ständige Öffentlichkeitsarbeit	VM als Pilot, Sensibilisierung Problematik
2	Controlling	VM gibt Belastungsgrenze vor; liefert mittelfristig Controlling-Daten aus den Leitsystemen öV und MIV
3	Mobilitätsmanagement	Vorgaben aus VM
Verbesserung und Förderung öV und Langsamverkehr		
4	Ausbau öV – Zuverlässigkeit Bus	Konkreter Beitrag VM
5	Infrastruktur Langsamverkehr ausbauen	Beitrag durch angebotsorientierte Planung VM
6	Förderung kombinierter Verkehr	Massnahme Park+Pool in den Teilkonzepten
Bewirtschaftung des motorisierten Individualverkehrs		
7	Bewirtschaftung MIV-Zufahrten I (Pförtnerung)	Konkreter Beitrag VM
8	Bewirtschaftung MIV-Zufahrten II (Nachfragebeeinflussung über Bewirtschaftung)	-
9	Parkraumplanung und -bewirtschaftung	Voraussetzung und Empfehlung für das Teilgebiet Zentrum
Siedlungsentwicklung und Mitwirkung		
10	Erhöhte Erschliessungsanforderungen für stark verkehrserzeugende Nutzungen	-
11	Mitwirkungsrecht der Region bei grossräumigen Nutzungsstrukturen und Siedlungsentwicklungen	-
Verbesserung des Verkehrsflusses		
12	MIV: gezielter Ausbau von Schwachstellen	Konkreter Beitrag VM: Empfehlung für Brückenkopf Ost
13	Verkehrssystemmanagement	Vorgaben
Einzelvorhaben zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs		
14	Ausbau öV-Tarifverbund	-
15	Förderung Ausbau S6 (Haltestelle Tägerhard)	-
16	Förderung Ausbau S6 (Fahrplanangebot)	-
17	Nationalbahntrassee	-
18	Stadtbahn Limmattal	-

8.3 Risiken

Beim Ausarbeiten und Festlegen der Massnahmen des Verkehrsmanagements wurden unterschiedliche Verkehrstendenzen, insbesondere in der künftigen Entwicklung des Verkehrs, berücksichtigt. So kann das Verkehrsmanagement möglichst flexibel auf Veränderungen reagieren. Das grösste Risiko liegt wohl in der zeitgerechten Umsetzung der Massnahmen, respektive in der verkehrspolitischen Akzeptanz dieser Massnahmen.

Eine wirkungsvolle Umsetzung des Verkehrsmanagements ist dann gewährleistet, wenn alle Akteure und betroffenen Gemeinden dahinter stehen. So sind Gemeinden im Teilgebiet Zentrum angehalten eine stärkere Reglementierung von künftigen, verkehrsintensiven Nutzungen innerhalb des bewirtschafteten Raums einzuführen, damit Verkehrsprobleme nicht im Innern entstehen, und eine weitere Dosierung am Siedlungsrand erforderlich machen (siehe hierzu auch Kapitel 6 "Gesamtschau").

Die Analyse der massgebenden Problemstellen für den Zeitzustand 2015 zeigt, dass ohne VM zusätzlich zu den heutigen Leistungsengpässen neun weitere Knoten zu den Verkehrsspitzenzeiten überlastet sein werden. In der Folge konzentrieren sich die Probleme nicht nur auf das Knotensystem Schulhausplatz – Brückenkopf Ost und auf die Achsen Mellingerstrasse und Bruggerstrasse, sondern verteilen sich räumlich auf das gesamte Untersuchungsgebiet. Dadurch nehmen auch die Behinderungen für den Busverkehr deutlich zu.

Da sich die Leistungsengpässe insbesondere im Raum Wettingen über das untergeordnete Strassennetz umfahren lassen, ist in Zukunft ohne VM auch mit grösserem Ausweichverkehr auf dem siedlungsorientierten Strassennetz zu rechnen.

Wichtig ist, dass das VM in den kommenden Jahren auch als Prozess gesehen wird. Die nötigen Ressourcen beim BVU sind zu stellen und die nötigen Controlling-Daten zu beschaffen. Es ist nicht optimal, wenn nur die jetzt definierten Massnahmen umgesetzt werden. Neue Bedürfnisse oder Probleme müssen frühzeitig in den Bewertungs- und Planungsprozess für weitere VM-Massnahmen aufgenommen werden.

9. Bezug zu aktuellen Strassenbauvorhaben

9.1 Chance Baregg-Ausbau nutzen

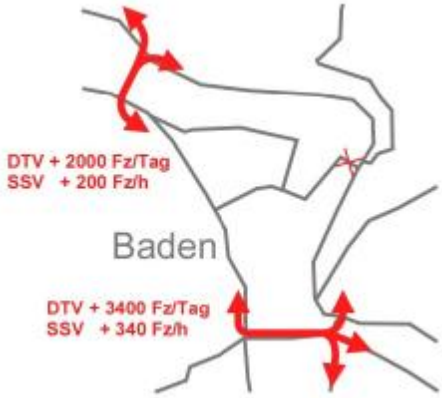
Mit dem Baregg-Ausbau ist der bislang massgebende Leistungsengpass auf der Autobahn A1 eliminiert. Die Anzahl der Störfälle ging massiv zurück. Der regelmässige Ausweichverkehr auf das Strassennetz des Grossraums Baden–Wettingen hat zumindest anfänglich abgenommen, auch wenn zwischenzeitlich, vor allem in den Zeiten zwischen den Verkehrsspitzen weitere Zunahmen zu verzeichnen sind. Es muss ein zentrale Aufgabe des Verkehrsmanagements sein, die Entlastungswirkung nachhaltig nutzen zu können und eine Rückverlagerung, wie diese zum Beispiel im Raum Brugg nach der Lückenschliessung der A3 stattgefunden hat, zu verhindern. In die Massnahmen des Verkehrsmanagements ist diese Zielsetzung mit aufgenommen worden. Die VM-Massnahmen im Raum Wettingen sehen sogar einen stärkeren Einbezug der A1 für den Durchgangsverkehr vor.

9.2 Eröffnung Umfahrung Ennetbaden, Sperrung Schiefe Brücke

Mit der Eröffnung der Umfahrung Ennetbaden am 8. November 2006 wurde die Verkehrsbeziehung rechtsseitig der Limmat auf einem begrenzten Abschnitt leistungsfähiger und attraktiver. Diese Qualitätssteigerung kann bisher nicht ausgenützt werden, da die am Knoten Brückenkopf Ost verarbeitete Verkehrsmenge zu klein ist. Ohne Gegenmassnahmen wird die Verkehrsmenge auf der rechten Limmatseite weiter abnehmen, dies aufgrund der Sperrung der Schiefen Brücke. Dieser Ziel- und Quellverkehr mit 5'000 bis 5'500 Fahrzeugen pro Tag – in der Spitzenstunde immerhin rund 550 Fz / h – muss künftig zum grossen Teil ebenfalls auf der Achse Bruggerstrasse bewältigt werden.

Das Verkehrsmanagement Grossraum Baden–Wettingen kann zumindest einen gewissen Beitrag in diese Richtung liefern, indem künftig der Verkehr stärker auf die Achse Umfahrung Ennetbaden gelenkt wird. Dies ist jedoch nur möglich, wenn der leistungsbestimmende Knoten Brückenkopf Ost den zusätzlichen Verkehr auch verarbeiten kann. Der Brückenkopf Ost muss angepasst werden.

Abb. 48: Verlagerungseffekte durch die Sperrung der Schiefen Brücke (Stand Ende 2006)



9.3 Kreisel Landvogteischloss, Baden/Ennetbaden

Der Verkehr vom Surbtal / Wehntal kann bislang ungehindert bis an die für das System leistungsbestimmenden Knoten zufahren. Mit dem Kreisel Landvogteischloss wird diese Beziehung weiter aufgewertet, da sie am Kreisel gegenüber dem Ennetbadener Verkehr Vortritt hat und damit besser in den Kreisel in Richtung Zürich einfahren kann.
Um die Auswirkungen der Sperrung der Schiefen Brücke auf die Bruggerstrasse (Baden Nord) etwas abzumindern und einen Teil des Durchgangsverkehrs auch über die Umfahrung Ennetbaden Richtung A1 via Schwimmbadstrasse abzuwickeln, muss diese Beziehung bevorzugt werden (z.B. Dosierung des Verkehrs von Ehrendingen in der Spitzenstunde).
Für das Verkehrsmanagement ist es unabdingbar, dass eine Zuflusssteuerung spätestens am Kreisel Landvogteischloss erfolgt. Dabei soll vom Surbtal / Wehntal nur soviel Verkehr zufliessen können, wie auch am Knoten Brückenkopf Ost verarbeitet werden kann. Wie stark der MIV beeinflusst wird, hängt davon ab, ob auf den Zufahrtsachsen in diesem Raum zurzeit gerade störungsfreie Durchfahrten des Busverkehrs anstehen oder stattfinden.

9.4 Umgestaltung und Erneuerung Schulhausplatz

Die Erneuerung des Schulhausplatzes kann nicht dazu beitragen, dass der Durchgangsverkehr z. B. aus dem Unteren Aaretal mit wesentlich weniger Verlustzeit in Richtung Zürich unterwegs ist. Eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit müsste in erster Linie dem öffentlichen Verkehr und dem Langsamverkehr zu Gute kommen, in zweiter Priorität denjenigen MIV-Verkehrsbeziehungen, bei welchen eine Leistungssteigerung nicht zu Problemen an anderen Orten führt (Bruggerstrasse, Brückenkopf Ost).

9.5 Anschluss Unteres Aaretal an A1/A3

Der Kanton startete im Jahr 2006 die Zweckmässigkeitsbeurteilung einer Anbindung des Unteren Aaretals an die Nationalstrasse A1 oder A3. Mit Resultaten ist im Verlaufe des Jahres 2008 zu rechnen.

10. Kostenschätzung und Prioritätenreihung

Für die im Kapitel 5 "Verkehrsmanagement Grossraum Baden-Wettingen" vorgestellten Massnahmen wurde eine Kostenschätzung durchgeführt. Das Ergebnis ist in der folgenden Tabelle aufgeführt. Für bereits fertig gestellte oder fest geplante Massnahmen sind die Kosten schon bekannt, so dass für diese Massnahmen eine Schätzung nicht erforderlich ist.

Abb. 49: Zusammenstellung der Kostenschätzung (+/- 25 %)

Nr.	Örtlichkeit	Teilgebiet	Art der Massnahme	Stand	
1.6	Hertensteinstrasse, Nussbaumen	Turgi / Siggenthal	LSA	neu gemäss VM	
1.10	Knoten Schönegg	Turgi / Siggenthal	Busspur / Optimierung LSA	neu gemäss VM	
1.11	Turgi	Turgi / Siggenthal	Massnahmenpaket Turgi	neu gemäss VM	**keine Kostenschätzung**
1.12	Knoten Schönegg	Turgi / Siggenthal	Stau Information / WWW	neu gemäss VM	
1.13	Parkplatz Markthof	Turgi / Siggenthal	Ausfahrtsdosierung PP Markthof	neu gemäss VM	**keine Kostenschätzung (bei Bedarf)**
2.4	Badener Tor	Baden / Fislisbach	Optimierung Dosierung	neu gemäss VM	
2.5	Knoten Sonnmatt	Baden / Fislisbach	LSA Sonnmatt oder Busschleuse	neu gemäss VM	
2.6	Schadenmühleplatz	Baden / Fislisbach	LSA Schadenmühleplatz	neu gemäss VM	
2.9	Mellingerstrasse	Baden / Fislisbach	Busspur Mellingerstrasse	neu gemäss VM	
2.10	Birmenstorferstrasse, Fislisbach	Baden / Fislisbach	Fislisbach, Beruhigung	neu gemäss VM	
3.1	Landstrasse	Wettingen / Neuenhof	Busspur / Optimierung LSA	neu gemäss VM	
3.2	Landstrasse / Märzengasse	Wettingen / Neuenhof	Busbevorzugung	neu gemäss VM	
3.3	Landstrasse	Wettingen / Neuenhof	Verbesserung FG-Querungen	neu gemäss VM	
3.4	Land- / Schönaustrasse	Wettingen / Neuenhof	Busbevorzugung LSA	neu gemäss VM	
3.5	Schwimmbad- / Seminarstrasse	Wettingen / Neuenhof	Busbevorzugung LSA	neu gemäss VM	
3.6	Schartenstrasse	Wettingen / Neuenhof	LW-Verbot	neu gemäss VM	
3.7	Wettinger- / Seminarstrasse	Wettingen / Neuenhof	Fahrstreifenausbau	neu gemäss VM	
3.10	A1	Wettingen / Neuenhof	Standstreifenbewirtschaftung	neu gemäss VM	**keine Kostenschätzung (bei Bedarf)**
4.3	Ehrendingerstrasse	Ehrendingen / Freienwil	Busschleuse	neu gemäss VM	
4.4	Landvogteischloss	Ehrendingen / Freienwil	Busbevorzugung am Kreisel	neu gemäss VM	
4.6	K 282	Ehrendingen / Freienwil	Tempo 50, FG-Insel	neu gemäss VM	
5.1	Knoten Hasel-/Bahnhofstrasse	Zentrum	LSA	neu gemäss VM	
5.2	Ausfahrtsdosierung PP Theaterplatz	Zentrum	LSA	neu gemäss VM	
5.3	neu gemäss VM	Zentrum	Verkehrsorganisation Bruggerstr., Gestaltung	neu gemäss VM	**keine Kostenschätzung (bei Bedarf)**
		Total gemäss Kostenschätzung		**9 - 12 Mio**	
Übergeordnetes Leitsystem für die Steuerung des ganzen Raumes (ca. 4 Mio)				neu gemäss VM	
		Total mit Leitsystem		**13 - 16 Mio**	

Hinweis: Massnahmen, welche bereits fertig gestellt oder fest geplant sind, werden nicht aufgeführt.

Genauere Kostenangaben sind nach der nächsten Phase des Generellen Projekts möglich.

Für die vorgeschlagenen Massnahmen ist je nach Ausgestaltung und steuerungstechnischem Aufwand je Anlage mit Kosten von 9 bis 12 Mio. Franken (ohne übergeordnetes Leitsystem) zu rechnen. Das MIV-Leit- und Steuersystem kostet zusätzlich rund 4 Mio. Franken.

Auf der Basis der Kostenschätzung und der voraussichtlichen Massnahmenwirkung wurde eine Prioritätenreihung festgelegt. Die im VM-Konzept neu vorgestellten Massnahmen wurden in drei Prioritätsklassen eingeteilt. Die höchste Priorität haben Massnahmen im Zusammenhang mit der Achse Mellingerstrasse sowie der Diagonalachse Landstrasse - Siggenthalerbrücke - Bruggerstrasse (Buspriorisierung, Dosierung, Koordination). Höchste Priorität haben auch Massnahmen auf der Landstrasse in Wettingen und insbesondere im Bereich Brückenkopf Ost.

Die Abb. 50 und 51 geben einen Überblick über alle Verkehrsmanagement-Massnahmen im Grossraum Baden-Wettingen, die in diesem Konzept vorgeschlagen werden.

Abb. 50: Übersicht der Massnahmen

Teilgebiet	Nr.	Stand	Art der Massnahme	Zeithorizont VM	Priorität
Siggenthal / Turgi	1.1	bestehend	Stauraumüberwachung Bruggerstrasse; massgebender Knoten Portier4 ABB	-	
	1.2	bestehend	Dosierung des Geradeausstreifens am Knoten Martinsberg Richtung Baden, Stauraumüberwachung	-	
	1.3	bestehend	Dosierung des Linksabbiegestreifens auf der Siggenthalerbrücke am Knoten Martinsberg Richtung Baden, Stauraum-überwachung	-	
	1.4	bestehend	Dosierung am Knoten Boldi Richtung Siggenthalerbrücke bzw., Ennetbaden Stauraumüberwachung	-	
	1.5	bestehend	Dosierung am Knoten Wylerloch	-	
	1.6	neu gemäss VM	Dosierung am Knoten Hertenstein-strasse/Kirchweg Stauraumüberwachung Zufahrt Landstr.	mittelfristig	2
	1.7	bestehend	Dosierung am Knoten Landschreiber	-	-
	1.8	geplant	Dosierung am Knoten Brühlstrasse	kurz- bis mittelfristig	**1**
	1.9	geplant	Busschleuse am Knoten Zelglistrasse, Busspur 200m	kurzfristig	**1**
	1.10	neu gemäss VM	Dosierung am Knoten Schönegg Grünzeit-Verlängerung Rechtsabbieger	kurzfristig	**1**
	1.11	neu gemäss VM	Verkehrskonzept Turgi	mittel- bis langfristig	3
	1.12	neu gemäss VM	Wegweisung, Info Stauzeit	kurzfristig	2
	1.13	neu gemäss VM	Ausfahrtsdosierung PP Markthof	bei Bedarf	3
	1.14	geplant	Gestaltung Landstrasse	mittel- bis langfristig	3
Baden / Fislisbach	2.1	geplant	Stauraumbewirtschaftung Birmenstorferstrasse	kurzfristig	**1**
	2.2	geplant	Optimierung Mellingerstrasse (A1 – Esp)	kurzfristig	**1**
	2.3	bestehend	Kreisel inkl. Pilotversuch Mehrzweckstr.	-	-
	2.4	neu gemäss VM	Optimierung Dosierung	kurzfristig	**1**
	2.5	neu gemäss VM	LSA Sonnmatt oder Busschleuse	kurzfristig	**1**
	2.6	neu gemäss VM	LSA Schadenmühleplatz	kurz- bis mittelfristig	2
	2.7	bestehend	LSA FG	-	-
	2.8	geplant	Schulhausplatz (Steuerung)	kurzfristig	2
	2.9	neu gemäss VM	Busspur Mellingerstrasse	langfristig	3
	2.10	neu gemäss VM	Fislisbach, Beruhigung	langfristig	3
Neuenhof / Wettingen	3.1	neu gemäss VM	Kn. Land-/Geisswies, Busspur ca. 200m	kurzfristig	**1**
	3.2	neu gemäss VM	Märzengasse Busbevorzugung	kurzfristig	**1**
	3.3	neu gemäss VM	Gestaltung Landstrasse	mittel- bis langfristig	2
	3.4	neu gemäss VM	Knoten Land- /Schönaustrasse Busbevorzugung	kurz- bis mittelfristig	**1**
	3.5	neu gemäss VM	Knoten Schwimmbad-/Seminarstrasse Busbevorzugung	mittel- bis langfristig	2
	3.6	neu gemäss VM	LW Verbot	kurzfristig	**1**
	3.7	neu gemäss VM	Knoten Brückenkopf Ost, Beschleunigung der Beziehung Ennetbaden-Seminarstr.	kurz- bis mittelfristig	**1**
	3.8	bestehend	Beschränkung Durchfahrt Richtung Neuenhof	bei Bedarf	-
	3.9	bestehend	Beschränkung Durchfahrt Richtung Neuenhof	bei Bedarf	-
	3.10	neu gemäss VM	Dyn. Standstreifenbewirtschaftung A1	bei Bedarf	3
Ehrendingen / Freienwil	4.1	geplant	K282 Kreisel	mittel- bis langfristig	3
	4.2	geplant	K282, Ehrendingen Kreisel	mittel- bis langfristig	3
	4.3	neu gemäss VM	Busschleuse der elektr. Busspur	mittelfristig	2
	4.4	neu gemäss VM	Busbevorzugung am Landvogteischloss, Zuflussdosierung	bei Bedarf	2
	4.5	geplant	Ennetbaden: begleitende Massnahmen	kurz- bis mittelfristig	2
	4.6	neu gemäss VM	Tempo 50, FG-Schutzinsel	mittelfristig	2
Zentrum	5.1	neu gemäss VM	LSA Knoten Bahnhofstrasse, Buspriorisierung	kurzfristig	**1**
	5.2	neu gemäss VM	Ausfahrtsdosierung MIV Parkhäuser Bahnhofplatz und Theaterplatz	kurz- bis mittelfristig	2
	5.3	neu gemäss VM	Verkehrsorganisation Bruggerstr., Gestaltung Gstühlplatz	langfristig	3
Übergeordnet	Leit- und Steuerungssystem MIV			kurz- bis mittelfristig	**1**

bestehend	9
geplant	10
neu VM	19
neu unterstützend	6
Total	**44**

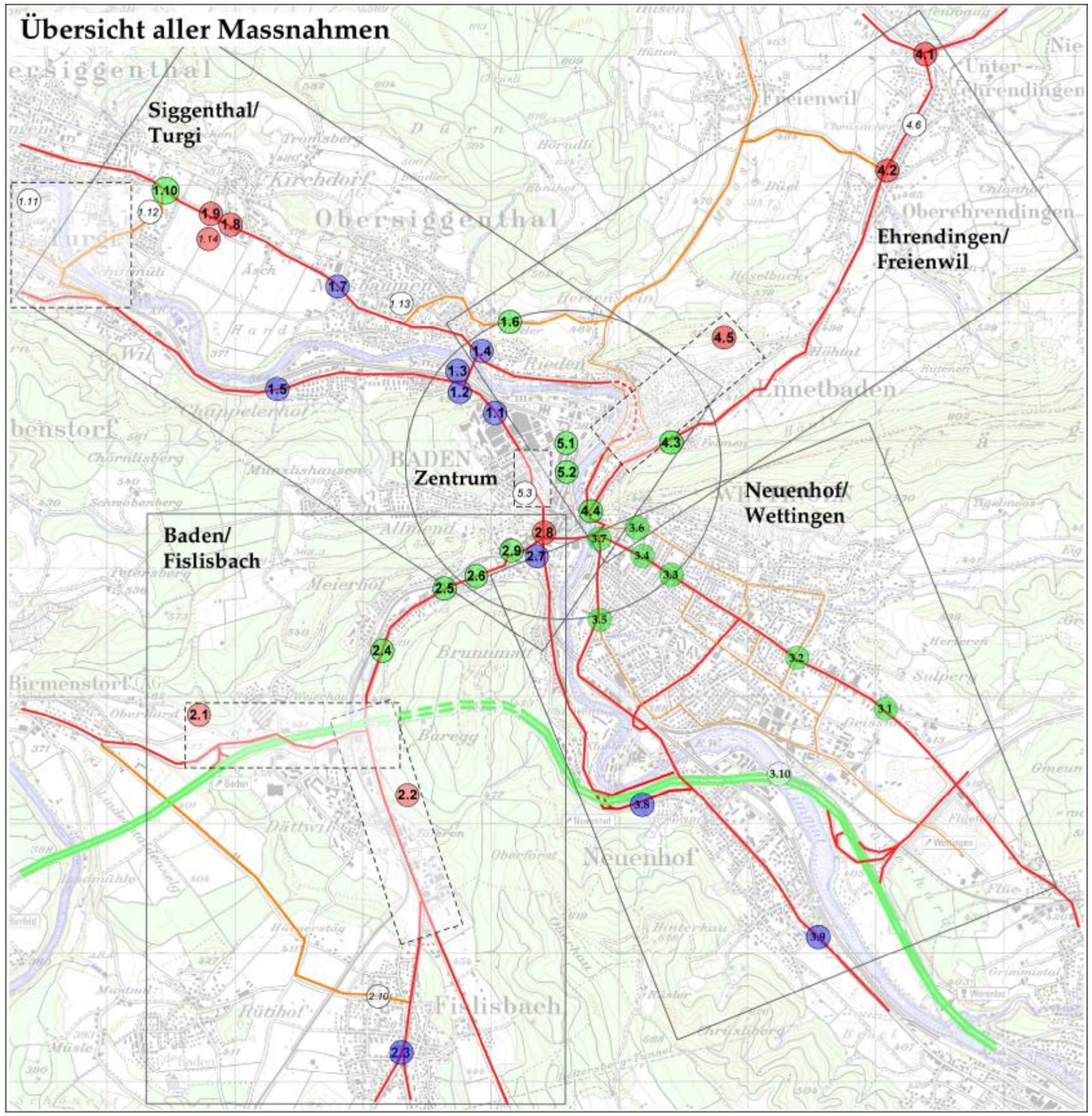


Abb. 51: Prioritätenreihung der Massnahmen

Nr.	Örtlichkeit	Teilgebiet	Art der Massnahme	Priorität	Begründung
1.9	Kirchdorf	Turgi / Siggenthal	Busschleuse am Knoten Zelglistrasse, Busspur 200m	1	Rückfallebene Zuflusskaskade, ÖV Priorisierung, Widerstand Siggenthalerachse
1.10	Knoten Schönegg	Turgi / Siggenthal	Dosierung am Knoten Schönegg Grünzeit-Verlängerung Rechtsabbieger	1	**Kanalisierung Richtung Turgi**
2.1	Birmenstorferstr.	Baden / Fislisbach	Stauraumbewirtschaftung Birmenstorferstrasse	1	**Stauraum der Zufahrtsdosierung Mellingerstrasse**
2.2	Mellingerstrasse	Baden / Fislisbach	Optimierung Mellingerstrasse (A1 – Esp)	1	Optiemierung des Verkehrsablaufes entlang der Mellingerstrasse
2.4	Badener Tor	Baden / Fislisbach	Optimierung Dosierung	1	**Verbesserung der Verkehrssituation am Schulhausplatz**
2.5	Knoten Sonnmatt	Baden / Fislisbach	LSA Sonnmatt oder Busschleuse	1	**Busbevorzugung, zusätzl. Regler bei der Zuflusskaskade**
2.6	Schadenmühleplatz	Baden / Fislisbach	LSA Schadenmühleplatz	1	**Busbevorzugung, Dosierung von Quellverkehr**
3.1	Landstrasse, Kn. Geisswis	Wettingen / Neuenhof	Knoten Land-/Geiswis, Busspur ca. 200m	1	Umfahren von Rückstau
3.4	Land- / Schönaustr.	Wettingen / Neuenhof	Knoten Land- /Schönaustrasse Busbevorzugung	1	**Busbevorzugung, Regelung**
3.6	Schartenstr.	Wettingen / Neuenhof	LW Verbot	1	**Verbesserung die Situation für die Anwohner**
3.7	Wettinger- / Seminarstrasse	Wettingen / Neuenhof	Knoten Brückenkopf Ost, Beschleunigung der Beziehung Ennetbaden-Seminarstr.	1	Beschleunigung der Beziehung Ennetbaden / A1
5.1	Hasel-/Bahnhofstr.	Zentrum	LSA Knoten Bahnhofstrasse, Buspriorisierung	1	ÖV Priorisierung
1.8	Kirchdorf	Turgi / Siggenthal	Dosierung am Knoten Brühlstrasse	1	**Busbevorzugung**
3.2	Landstrasse / Märzengasse	Wettingen / Neuenhof	Märzengasse Busbevorzugung	1	**Busbevorzugung**
	Leit- und Steuerungssystem MIV			1	**Verkehrsmanagement**
1.12	Knoten Schönegg	Turgi / Siggenthal	Wegweisung, Info Stauzeit	2	**Kanalisierung Richtung Turgi**
2.8	Schulhausplatz	Baden / Fislisbach	Schulhausplatz (Steuerung)	2	**Optimierung Steuerung zugunsten ÖV**
4.5	Ennetbaden	Ehrendingen / Freienwil	Ennetbaden: begleitende Massnahmen	2	**ÖV Priorisierung, Ausweichverkehr eindämmen**
1.6	Hertensteinstr., Nussbaumen	Turgi / Siggenthal	Dosierung am Siedlungsrand Stauraumüberwachung Zufahrt Landstr.	2	**minimiert die Blockierung des Rechtsabbieger am Knoten Boldi**
3.3	Landstrasse	Wettingen / Neuenhof	Gestaltung Landstrasse	2	**Aufwertung des Strassenraumes, Sicherheit**
3.5	Schwimmbad- / Seminarstr.	Wettingen / Neuenhof	Knoten Schwimmbad-/Seminarstrasse Busbevorzugung	2	**Busbevorzugung, Regelung**
4.3	Ehrendingerstr.	Ehrendingen / Freienwil	Busschleuse der elektr. Busspur	2	**ÖV Priorisierung, teilweise dient als Dosierstelle**
4.4	Landvogteischloss	Ehrendingen / Freienwil	Busbevorzugung am Landvogteischloss, Zuflussdosierung	2	**ÖV Priorisierung Richtung Baden**
4.6	K 282	Ehrendingen / Freienwil	Tempo 50, FG-Schutzinsel	2	**Verkehrssicherheit für Langsamverkehr**
5.2	Ölrainstrasse	Zentrum	Ausfahrtsdosierung MIV Parkhaus Theaterplatz	2	**Wirkung auf der Hasel-/Bruggerstrasse /Verflüssigung, ÖV Beschleunigung)**
1.11	Turgi	Turgi / Siggenthal	Verkehrskonzept Turgi	3	**Verbesserung die Situation für die Anwohner**
1.13	PP Markthof	Turgi / Siggenthal	Ausfahrtsdosierung PP Markthof	3	**Verflüssigung des Verkehrs auf der Landstrasse**
1.14	Landstrasse	Turgi / Siggenthal	Gestaltung Landstrasse	3	**Aufwertung des Strassenraumes, Sicherheit**
2.9	Mellingerstr.	Baden / Fislisbach	Busspur Mellingerstrasse	3	**ÖV Beschleunigung**
2.10	Birmenstorferstr., Fislisbach	Baden / Fislisbach	Fislisbach, Beruhigung	3	**Beruhigung, Verhinderung Ausweichverkehr**
3.10	A1	Wettingen / Neuenhof	Dyn. Standstreifenbewirtschaftung A1	3	**Lenkung des Verkehrs aud der A1 (Umfahrung Neuenhof/Wettingen)**
4.1	Surbtalstrasse / K 282	Ehrendingen / Freienwil	K282 Kreisel	3	**aus regionaler Sicht (Steuerung) minimale Bedeutung, sonst Eingangstor und sicherer**
4.2	Freienwilerstrasse / Landstrasse	Ehrendingen / Freienwil	K282, Ehrendingen Kreisel	3	**aus regionaler Sicht (Steuerung) minimale Bedeutung, sonst Eingangstor und sicherer**
5.3	Bruggerstrasse, Gstühlplatz	Zentum	Verkehrsorganisation Bruggerstr., Gestaltung Gstühlplatz	3	**Verbesserung der Verkehrsorganisation auf der Bruggerstrasse (Verflüssigung), Aufwertung des Strassenraumes**

Legende:

- geplant
- neu gemäss VM Grossraum Baden / Wettingen
- neu gemäss VM Grossraum Baden / Wettingen, unterstützende Massnahmen

Die Massnahmen sind in drei Prioritätengruppen eingeteilt. Die höchste Priorität steht für zwingende Elemente des Verkehrsmanagements, die zweite Priorität für unterstützende Massnahmen und die dritte Priorität für begleitende Massnahmen mit etwas geringer Wirkung auf das Verkehrsmanagement.

11. Vernehmlassung in den Gemeinden

11.1 Konkrete Äusserungen

Vom 28. Juni bis Mitte September 2006 hatten die Gemeinden die Möglichkeit, zum damals vorliegenden Bericht VM Grossraum Baden-Wettingen schriftlich Stellung zu nehmen.

Eingeladen waren die Gemeinden, die in der Begleitgruppe mitwirkten: Baden, Ehrendingen, Ennetbaden, Fislisbach, Obersiggenthal, Turgi, und Wettingen. Den folgenden Gemeinden hat das BVU den Bericht ebenfalls zur Stellungnahme abgegeben: Birmenstorf, Neuenhof, Untersiggenthal, Würenlos. Neben den Gemeinden haben auch die Repla, die Regionalen Verkehrsbetriebe Baden-Wettingen (RVBW) und die PostAuto Stellung genommen.

Einige Aussagen zur Vernehmlassung und den Stellungnahmen
- 10 von 11 Gemeinden, 1 Repla, 2 Transportunternehmen haben geantwortet
- Viele wertvolle Hinweise für die Bereinigung des Berichts sind eingegangen
- VM ist kein Wundermittel; Bedeutung auch zum Leitbild darstellen
- Umwelt- und städtebauliche Aspekte sind nicht behandelt
- Kritische Haltung zur damaligen Lage Zufahrtsdosierung Hertenstein
- Dosierung Ehrendingerstrasse abgelehnt bzw. verschieben
- Weitere Gemeinden informieren
- Kommunikationsarbeit sobald als möglich

Ausgewählte Forderungen oder Bemerkungen aufgeführt
Planungsgruppe Baden Regio (Repla)
- Sehr guter genereller Eindruck vom Bericht
- Bevölkerung sobald als möglich informieren
- Oberziel VM besser darstellen
- Ausfahrtsdosierung bei zentralen Parkierungsanlagen infolge Sperrung Schiefer Brücke unumgänglich

Stadt Baden
- Lob für fundierte und detaillierte Arbeit
- Langsamverkehr hat zu wenig Gewicht
- Begrenzte Möglichkeiten des VM darstellen
- Umweltaspekte und städtebauliche Aspekte nicht dargestellt
- Übergeordnetes Verkehrsleitsystem nötig
- Mobility-Pricing nur wenn landesweiter Einsatz
- Busspur Mellingerstrasse von Burghaldenstrasse bis Oberstadtstrasse umstritten
- Brückenkopf Ost: Beziehung Ennetbaden-A1 fördern (erst nach nächster Projektphase äussert sich die Stadt Baden definitiv zum Ausbau des Knotens Brückenkopf Ost)
- Finanzierung aller Massnahmen klären

Gemeinde Wettingen
- Eigenheiten städtisches Verkehrsnetz berücksichtigen
- Sinnvolle Pförtnerung im Osten wird unterstützt
- Anschluss Tägerhardstrasse an Autobahnzubringer klar abgelehnt

Gemeinde Ehrendingen
- Mit einer Pförtneranlage in Richtung Ennetbaden nicht einverstanden

Gemeinde Ennetbaden
- Die Gesamtschau über den erweiterten Grossraum Baden-Wettingen wird begrüsst
- Dosierung Ehrendingerstrasse müsste ausserhalb der Siedlung liegen
- Schleichverkehr Freienwil-Hertenstein-Ennetbaden unterbinden

Gemeinde Fislisbach
- Mit Massnahmen im ganzen Gebiet als auch im Teilgebiet Baden / Fislisbach einverstanden
- Kein Stau im Siedlungsbereich oder neuen Verkehr dorthin verlagern
- Westumfahrung Fislisbach in Planung miteinbeziehen

Gemeinde Neuenhof
- Mit grundsätzlicher Stossrichtung einverstanden
- Keine Stauverlagerung in Nachbargemeinden
- Parkplatzbeschränkung im Zentrum ist wichtig
- Neue Verbindung Unteres Aaretal Richtung Zürich
- Neuenhof im VM einbinden

Gemeinde Obersiggenthal
- System ist an Grenze, es ist wichtig, dass MIV und öV fliesst
- Finanzierung der Massnahmen sicher stellen
- Ausgleich der Verkehrsbelastungen links und rechts Limmat ist das Ziel
- Zufahrtsdosierung Hertenstein im Siedlungsgebiet sehr kritisch

Gemeinde Untersiggenthal
- Keine grundsätzlichen Bemerkungen

Gemeinde Turgi
- Wir sagen ja zum Konzept und zu dessen Umsetzung
- Ausfahrt Bahnhofstrasse in Richtung Untersiggenthal oder Baden heute schon schwierig, mit neuer zweispuriger Vogelsangerbrücke nimmt Problem zu
- Von Turgi her ist der Linksabbieger an der Siggenthalerbrücke Richtung Ennetbaden zu kurz

Gemeinde Würenlos
- Wir begrüssen im Grossen und Ganzen die vorgeschlagenen Massnahmen
- Würenlos ist stark betroffen, deshalb im VM einbinden
- Durch VM Ausweichverkehr über Würenlos?
- Kein Stau im Siedlungsbereich oder Verlagerung in andere Gemeinden

Regionale Verkehrsbetriebe Baden-Wettingen (RVBW)
- Mit Bericht grundsätzlich einverstanden
- Staubildung Furttalknoten zu wenig nachhaltig gelöst
- MIV Bypass über Tägerhardstrasse, wenn Dosierung Landstrasse voll
- Sperrung Schiefe Brücke wird Probleme für öV bringen (Aussage Sept. 06)

PostAuto
- Mit Bericht grundsätzlich einverstanden
- Massnahmen schnell umsetzen
- Dosierung Ehrendingerstrasse nötig
- Situation am Schulhausplatz verbessern

11.2 Bereinigungsgespräche

Die Projektleitung hat zusammen mit den Projektverfassern und ausgewählten Gemeinden versucht, in weiteren Gesprächen Missverständnisse auszuräumen, Unklarheiten zu klären, einen gemeinsamen Nenner zu finden.

Folgende Gespräche haben stattgefunden:

Obersiggenthal	22.08.06
Stadt Baden	17.11.06 und 07.05.07
Wettingen	04.12.06
Ehrendingen / Ennetbaden	30.01.07

12. Weiteres Vorgehen/Finanzierung

12.1 Weiteres Vorgehen

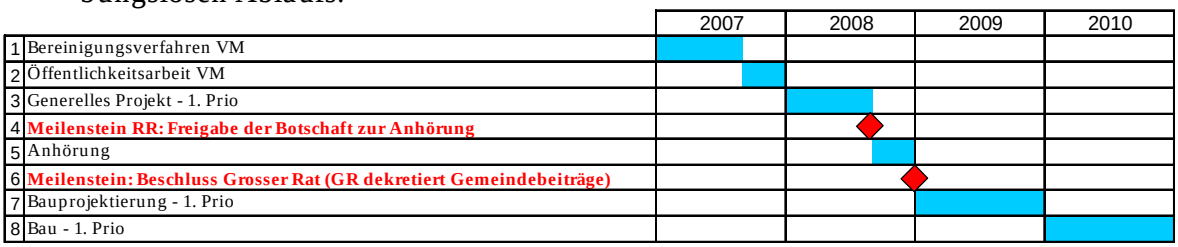
Die nächsten Schritte, nach der Öffentlichkeitsarbeit zum Konzept sind:

- Generelles Projekt gemäss § 2 Abs. 5 des Gesetzes über die National- und Kantonsstrassen und ihre Finanzierung (Strassengesetz, StrG) vom 17. März 1969
- Erarbeiten der Botschaft an den Grossen Rat
- Beschluss des Grossen Rats, der die Gemeindebeiträge festlegt. Der Beschluss untersteht dem fakultativen Referendum § 66 der Verfassung des Kantons Aargau vom 25. Juni 1980.
- Bauprojektierung
- Bauliche und steuerungstechnische Umsetzung der Massnahmen

12.2 Möglicher Zeitplan

Der Zeitplan für die Umsetzung von Massnahmen erster Priorität wie folgt: Im günstigsten Fall kann mit dem Bau bzw. der Umsetzung der in diesem Konzept vorgeschlagenen Massnahmen im Jahr 2010 begonnen werden. Das Verkehrsmanagement als Ganzes würde dann frühestens ab 2011 zum Tragen kommen. Geplante oder im Verlauf der Zeit sehr dringend werdende Massnahmen lassen sich im ordentlichen Verfahren auch vorher umsetzen.

Der Zeitplan zeigt die Terminierung der weiteren Arbeitsschritte im Falle eines reibungslosen Ablaufs:



12.3 Finanzierung

Die Verkehrsmanagement-Massnahmen werden nach Vorliegen des Generellen Projekts als Gesamtpaket dem Grossen Rat vorgelegt. Da der Nutzen einer Anlage bei gewissen Verkehrsmanagement-Massnahmen nicht oder nur teilweise bei der Standortgemeinde anfällt, muss es möglich sein, dass der Grosse Rat den dekretsgemässen Beitrag ändert. Der Grosse Rat kann die dekretsgemässen Gemeindebeiträge situativ den Gegebenheiten anpassen. Zudem ist es wichtig, dass alle Massnahmen des Konzepts umgesetzt werden. Mit dem Beschluss des Grossen Rates werden die finanziellen Aufwendungen der Gemeinden zu gebundenen Ausgaben.

12.4 Etappierbarkeit

In der weiteren Projektierung ist diesem Thema Beachtung zu schenken. Pro Massnahme muss aufgezeigt werden, wo Probleme zu Verzögerungen führen könnten (z.B. Landerwerb: Land gehört dem Kanton, Land muss noch erworben werden).
Auf konzeptioneller Stufe wurde die Etappierbarkeit im Verkehrsmanagement insofern berücksichtigt, als die Massnahmen in drei Prioritätengruppen eingeteilt wurden. Die höchste Priorität steht für zwingende Elemente des Verkehrsmanagements, die zweite Priorität für unterstützende Massnahmen und die dritte Priorität für begleitende Massnahmen (Siehe auch nach Übersichtsgrafik aller Massnahmen, Abbildungen 50 und 51).

12.5 Weitere Akteure

Als Unterstützung und Ergänzung zu den Massnahmen des Verkehrsmanagements sind weitere Massnahmen auf kantonaler und kommunaler Ebene vorzusehen, welche bei einer konsequenten Umsetzung die verkehrsbeeinflussende Wirkung dieses Konzepts stützen können. Die Auflistung gibt einen Überblick über diese Massnahmen und die hierfür zuständigen Akteure:

- Raumplanerische Auflagen (Anpassung BNO, Kapitel 7), sensible Flächennutzung, Abstimmung von Siedlung und Verkehr in Kanton und Gemeinden; Gemeinden
- Parkraumbewirtschaftung; Gemeinden
- Grosse Verkehrserzeuger in VM einbinden (Dosierung über lichtsignalgeregelte Knoten); Gemeinden
- Im städtischen Raum Verzicht auf Kreisverkehrsanlagen; Gemeinden, Kanton
- Bei anstehenden Knotensanierungen grundsätzlich die Anordnung von Lichtsignalanlagen prüfen; Gemeinden, Kanton
- Bei Belagssanierungen den Bau von Busspuren vor leistungsbestimmenden Knoten prüfen; Kanton
- Umsetzen von Tempo-30-Zonen im Siedlungsgebiet; Gemeinden
- Schleichverkehrsrouten baulich oder betrieblich kappen; Gemeinden
- Verkehrsinformation, insbesondere Priorität auf kalkulierbare und aktuell abrufbare Reisezeiten; Kanton
- Kantonale Radrouten; Kanton
- Revision Baugesetz gemäss Motion Kalt vom 30.10.2001, Kanton

13. Ausblick

13.1 Bereits durchgeführte zusätzliche Abklärungen

Gestützt auf die Arbeiten VM Grossraum Baden-Wettingen, sind bereits erste vertiefende Untersuchungen durchgeführt worden.

- Zur Haltestelle Sonnmatt liegt eine zusätzliche Untersuchung vor: Schlussbericht "Bevorzugung Haltestelle Sonnmatt, Auswertungen Feldversuch".

- Für die Bestimmung der Wunschlinien Haltestelle Sonnmatt liegt eine zusätzliche Untersuchung vor: Schlussbericht "Bevorzugung Haltestelle Sonnmatt, Auswertungen Feldversuch".

- Zum Ausbau des Knotens Brückenkopf Ost liegt ein Bericht "Zusätzliche verkehrstechnische Abklärungen Verkehrssteuerung Brückenkopf Ost" vor

13.2 Weiterer Abklärungsbedarf

Die Schnittstellen zwischen den Teilgebieten gemäss Verkehrsmanagement Grossraum Baden-Wettingen sind grundsätzlich zu beachten.

Teilgebiet Siggenthal/Turgi
Im Teilgebiet Siggenthal / Turgi sind zurzeit keine weiteren Abklärungen erforderlich.

Teilgebiet Baden/Fislisbach
Eine detaillierte Überprüfung der Massnahmen Busbevorzugung Schadenmühleplatz und der Gestaltung der Mellingerstrasse zwischen Burghaldenstrasse und Lindenplatz ist im Zusammenhang mit der Neugestaltung und dem Umbau des Schulhausplatzes erforderlich.

Teilgebiet Neuenhof/Wettingen
Die Realisierbarkeit der Massnahme 3.10 Umwidmung Standstreifen muss geprüft werden. Am Knoten Landstrasse / Märzengasse ist die Machbarkeit der Busbevorzugung im Zusammenhang mit der Lage der Haltestellen zu prüfen.

Teilgebiet Ehrendingen/Freienwil
Als weitere Abklärung ist in einem zweiten Arbeitsschritt die Überprüfung der Massnahme 4.3 bzw. eine Abwägung zwischen Busschleuse oder elektronischer Busspur auf der Ehrendingerstrasse erforderlich.

13.3 Mögliche künftige Problemstellen

Mittelfristig bis langfristig werden neue Problemstellen auftauchen. Die folgenden sind aus heutiger Sicht denkbar:

- Pförtnerung vor Untersiggenthal, also zwischen Station Siggenthal und Untersiggenthal Richtung Baden. Diese ist aber im Moment noch nicht nötig. Zuerst müssen alle anderen VM-Massnahmen umgesetzt und deren Wirkung bekannt sein.
- Stau vom A1-Anschluss Baden-West in Richtung Birmenstorf. Wenn dies tatsächlich ein Problem wird, kann es in den nächsten Jahren in die Planung und Umsetzung weiterer Massnahmen des VM aufgenommen werden.
- Stau von Birmenstorf in Richtung A1-Anschluss Baden-West im Bereich Wildtierüberführung. Wenn dies tatsächlich ein Problem wird, kann es in den nächsten Jahren in die Planung und Umsetzung weiterer Massnahmen des VM aufgenommen werden.
- Generell können mit der Umsetzung von Massnahmen im Verkehrsraum in heiklen Bereichen schnell Probleme geschaffen werden oder Probleme an andere Orte verlagert werden. Selbst eine geänderte Veloführung zum Beispiel auf der Bruggerstrasse kann erhebliche Konflikte schaffen.
- Die Sperrung der Stadtturmstrasse für den MIV in Baden steht zur Diskussion. Sie würde die innerstädtischen Probleme verschärfen.

13.4 Auswirkungen nach 2015

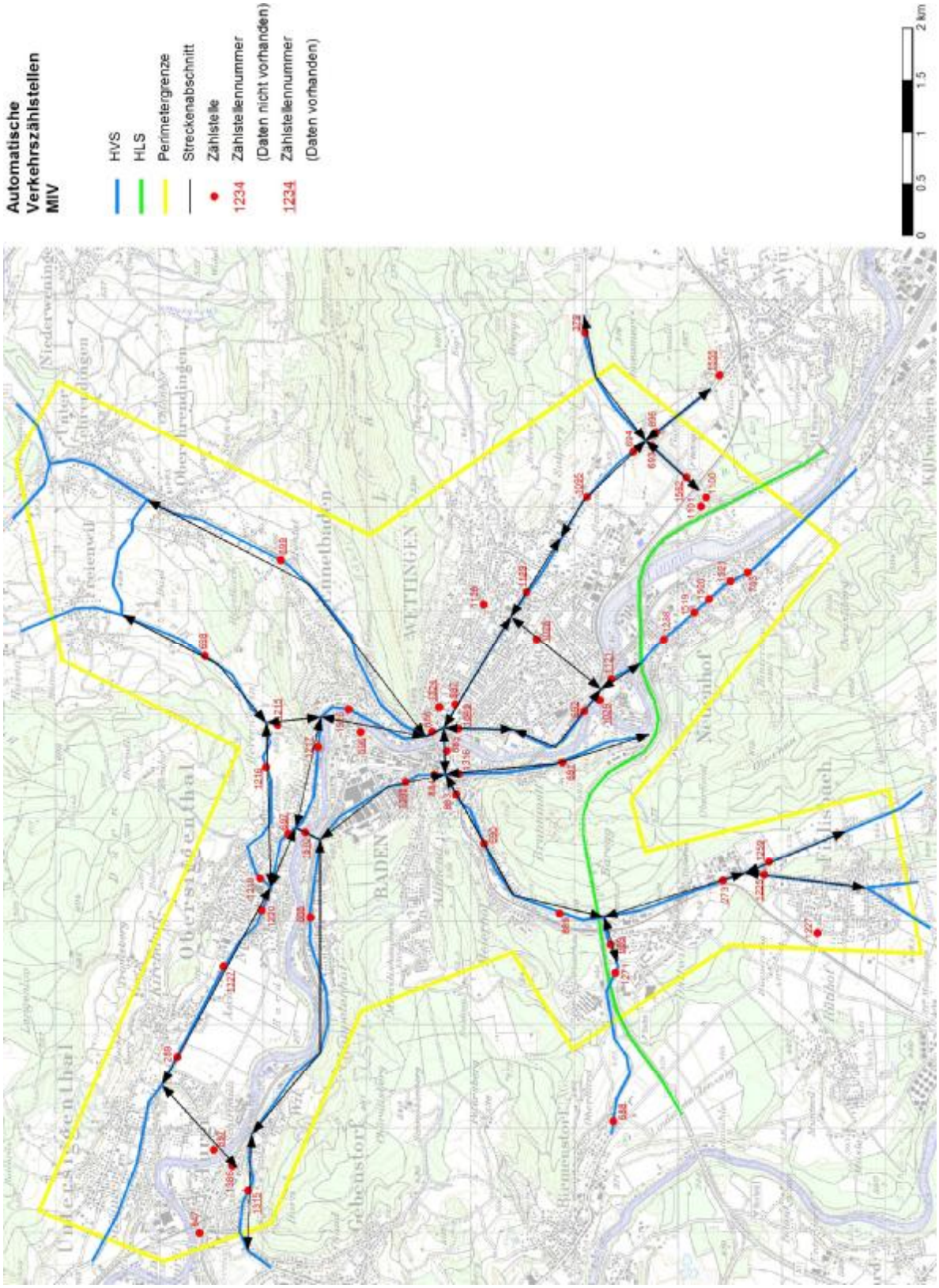
Im Verkehrsmanagement werden die Auswirkungen bis ins Jahr 2015 berücksichtigt. Ein Planungshorizont über 2015 hinaus ist stark geprägt durch die weiteren verkehrsrelevanten Aktivitäten im näheren und weiteren Umfeld, welches auch die Massnahmen und Ausbauten der A1 mit einschliesst. Entsprechende Auswirkungen können nicht verlässlich abgeschätzt werden. Das kantonale Verkehrsmodell geht bei einigen Verkehrsbeziehungen davon aus, dass der Verkehr in Zukunft nicht mehr wesentlich zunehmen oder sogar abnehmen wird. In diesem Fall sind die Massnahmen des Verkehrsmanagements auch weiterhin ausreichend. Sollte sich eine solche Trendwende jedoch nicht einstellen, und der Verkehr jährlich um 1 bis 2 % zunehmen, werden früher oder später unweigerlich auch weitere Massnahmen erforderlich sein. Diese können im Sinne der bisherigen Massnahmen des Verkehrsmanagements rein verkehrslenkende Massnahmen, wie zusätzliche oder den Ausbau bestehender Dosierstellen (Verlängerung der Busspur) umfassen. Andererseits kann aber auch eine neue Verbindung Autobahnanbindung an das Untere Aaretal eine gewisse Entlastung mit sich bringen. Da viele Städte und Agglomerationen mit denselben Problemen konfrontiert sind, ist zumindest denkbar, dass auch Mobility Pricing als Massnahme (landesweit) zum Einsatz kommen könnte. Die Verkehrssituation im Grossraum Baden–Wettingen dürfte sich dann wiederum anders darstellen.

Anhänge

Inhaltsverzeichnis

A Übersicht Zählstellen
B Zusammenfassung massgebender Konzepte und Projekte in den Teilgebieten
C Interviews mit betroffenen Stellen
D Massnahmenkatalog, Wirkung und Zielführung ausgewählter Massnahmen
E Massnahmenblätter (ausgewählte Massnahmen)
F Kantonale Radrouten
G Kantonale Versorgungsrouten

A Übersicht Zählstellen



B Zusammenfassung massgebender Konzepte und Projekte in den Teilgebieten

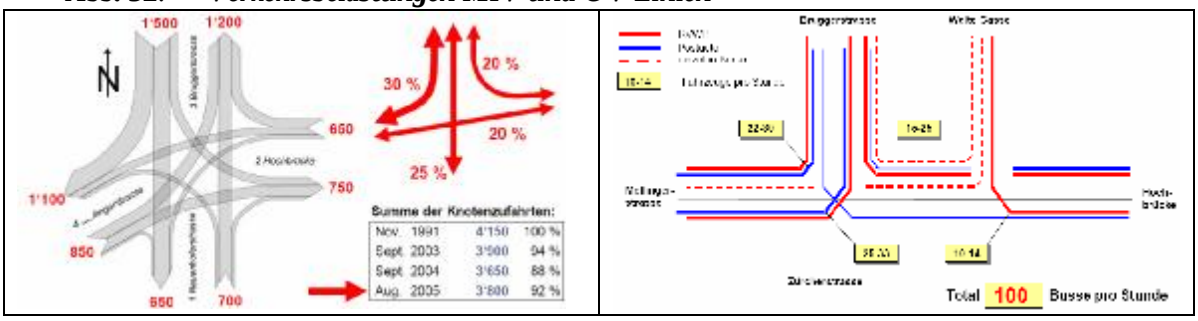
Teilgebiet Zentrum

Schulhausplatz Baden - Änderung der Steuerung November 2005 [18]
(Ingenieur- und Planungsbüro Berg, Dezember 2005)

Seit August 2003 wurde die Lichtsignalanlage am Schulhausplatz Baden in vier Schritten optimiert. Auslöser waren die langen Wartezeiten der Busse bei der Ausfahrt aus der Weiten Gasse. Das schrittweise Verkürzen der Umlaufzeiten und das Einführen von zusätzlichen Busfenstern hat wesentliche Verbesserungen ermöglicht und dies ohne Verringerung der Kapazität für den motorisierten Individualverkehr. Mit der Optimierung vom Oktober 2005 wurden vor allem noch Verbesserungen bei der auf schwaches Verkehrsaufkommen ausgelegten lokalen Steuerung erzielt, welche bis etwa 6.30 Uhr den Verkehr am Schulhausplatz regelt. Die Verbesserungen für die übrigen Zeiten waren sehr bescheiden. Es bestehen Zweifel, ob die Lichtsignalanlagen in der Bruggerstrasse mehr Verkehr bewältigen könnten. Ohne Verbesserungen in der Fahrstreifenanordnung und der Detektorlage können mit einer weiteren Optimierung der Steuerungen kaum mehr erkennbare Verbesserungen erzielt werden. Ziel müsste primär sein, den Verkehr am Badenertor so zu dosieren, dass die Steuerung am Schulhausplatz dort einen störungsarmen Busbetrieb gewährleisten kann.

Schulhausplatz Baden - Verkehrliche Gesamtbetrachtung [20]
(BVU Kt. AG, November 2005)

Abb. 52: Verkehrsbelastungen MIV und ÖV Linien



Bedingt durch Belagsschäden und Schäden an der Betonoberfläche im Bereich der Einstellhalle, der Unterführungen und des Velotunnels besteht am Schulhausplatz baulicher Sanierungsbedarf. Der verkehrliche Handlungsbedarf ist durch die verkehrlichen Mängel entstanden. Die Lage und die Ausbildung der Bushaltestellen ist teilweise schlecht. Da die Verkehrsanlage die Kapazität erreicht hat, wird der ÖV in allen Zufahrten z. T. stark behindert und die Buswartezeiten an den LSA sind zu lang. Der Veloverkehr ist z. T. gefährlich und wenig komfortabel; die Fusswege sind

nicht attraktiv. Der Schulhausplatz ist Bestandteil der Transitachse "Unteres Aaretal". Dadurch entsteht Handlungsbedarf auch aus der Sicht des überregionalen Verkehrs. Im Rahmen der "Bareggvereinbarung" sollen an den Rändern des Kernbereiches Dosierstellen eingerichtet werden, damit am Schulhausplatz ein flüssiger Verkehrsablauf mit Priorität für den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr ermöglicht wird. Der Schulhausplatz in Baden ist

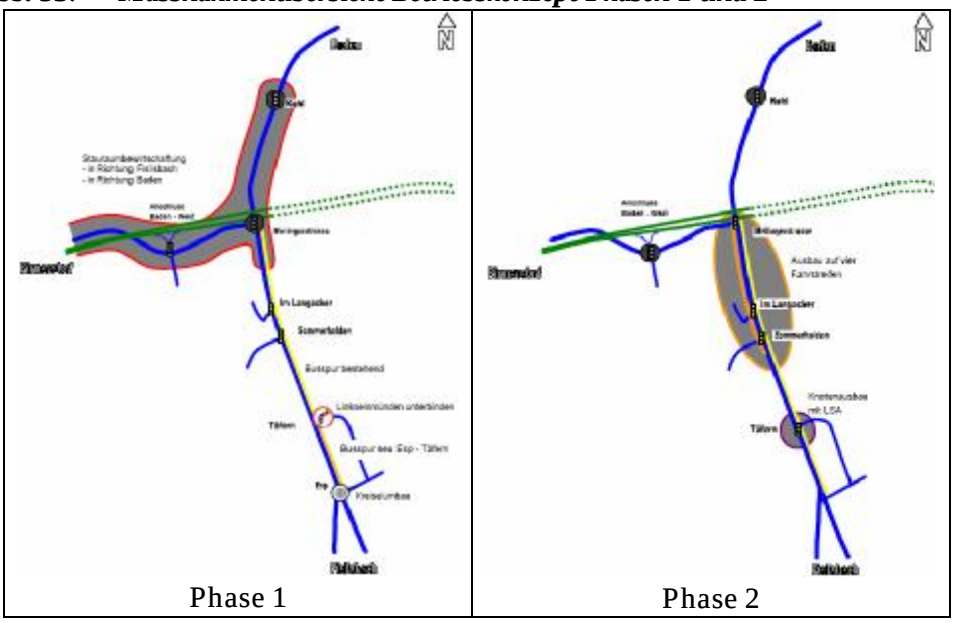
- als Bauwerk dringend zu sanieren,
- als Platz für alle Verkehrsteilnehmer zu verbessern,
- Teil einer regionalen Verkehrslösung,
- in das Verkehrsmanagement Baden Regio einzubetten.

Teilgebiet Baden / Fislisbach

K268 Baden - Optimierung Mellingerstrasse (A1 - Esp) [9]
(Ingenieur- und Planungsbüro Bühlmann, August 2005)

Die Mellingerstrasse verbindet als Hauptverkehrsstrasse das Gebiet Rohrdorferberg / Reusstal mit der Autobahn A1 und der Stadt Baden. Darüber hinaus dient sie zur Erschliessung der Wohn-, Gewerbe- und Industriezonen sowie der Sportplätze. Die Untersuchung befasst sich mit dem Abschnitt zwischen dem Knoten Mellinger- / Birmenstorferstrasse und dem Knoten Esp. Der Verkehrsablauf und das Verkehrsaufkommen auf der Mellingerstrasse werden stark vom Autobahnanschluss Baden-West sowie vom Verkehrsablauf in der Stadt Baden beeinflusst. Aufgrund der komplexen Situation, der verschiedenen Einflussfaktoren sowie den vorhandenen Randbedingungen ist ein Vorgehen über Teilaspekte, die mit Einzelmassnahmen bzw. Modulen angegangen werden, zweckmässig. Die Module werden zu Betriebskonzepten für die Phase 1 (kurzfristig), Phase 2 (mittelfristig) und Phase 3 (langfristig) zusammengefasst. Mit den kurzfristigen Massnahmen soll vor allem auf die zu erwartenden Auswirkungen der Inbetriebnahme Ausbau A1 Baregg reagiert werden. Das Betriebskonzept Phase 2 soll einerseits die Verkehrsqualität zusätzlich verbessern und andererseits in Richtung Fislisbach höhere Kapazitäten ermöglichen. Das Betriebskonzept Phase 3 beinhaltet als langfristiges Element zur Entlastung der Siedlungsgebiete Fislisbach und Dättwil den Bau einer Umfahrungsstrasse. Aufgrund der Resultate der Analyse des Ist-Zustandes ist die Umsetzung des Betriebskonzeptes Phase 1 (Stauraumbewirtschaftung Birmenstorfer Strasse) umgehend zu realisieren. Zwischen der Phase 2 (Ausbau Mellingerstrasse) und der Phase 3 (Umfahrungsstrasse) bestehen Abhängigkeiten.

Abb. 53: Massnahmenübersicht Betriebskonzept Phasen 1 und 2



A1 Anschluss Baden - Stauraumbewirtschaftung Birmenstorferstrasse [10]
(Ingenieur- und Planungsbüro Bühlmann, Februar 2004)

Die Untersuchung befasst sich mit dem Konzept zur Stauraumbewirtschaftung auf der Basis von lichtsignalgesteuerten Knoten auf der Birmenstorferstrasse. Der Projektperimeter erstreckt sich vom Autobahnanschluss Birmenstorf über die Knoten Segelhof und Autobahnanschluss Kantonsspital bis zum Knoten Birmenstorfer-/Mellingerstrasse. Mit dem Staumanagement können der Verkehrsablauf auf der Birmenstorferstrasse aufrecht erhalten und das Überstauen der kritischen Abschnitte verhindert werden. Die Lichtsignalanlagen ermöglichen eine gezielte Steuerung des Verkehrsablaufes. Mit der Überwachung der Stauräume und einer Koordination zwischen den einzelnen Anlagen kann eine verkehrsabhängig gesteuerte Stauraumbewirtschaftung umgesetzt und die negativen Auswirkungen der Staus auf der Birmenstorferstrasse minimiert werden. Zudem können die Linienbusse bei den einzelnen Lichtsignalanlagen bevorzugt und über separate Busspuren am Stau vorbei geführt werden. Zur Gewährleistung des Verkehrsablaufes bei hohen Verkehrsbelastungen, zur gezielten Steuerung des Verkehrsablaufes während der Stauraumbewirtschaftung und zur Verhinderung von gefährlichen Situationen sollte auf den Umbau der Knoten Birmenstorf, Segelhof und Kantonsspital in Kreisel verzichtet werden. Eingebunden in den Verkehrsablauf einer Serie von Knoten mit Lichtsignalanlage würde ein Kreisel Segelhof zu einer Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit des Gesamtsystems führen. Eine Koordination des Verkehrsablaufes mit den angrenzenden Knoten ist nur schwer möglich. Um über den ganzen Strassenzug einen koordinierten Verkehrsablauf gewährleisten zu können sollte in einem Gesamtsystem ein einheitliches Knotenregime angewendet werden.

Diese Stauraumbewirtschaftung entspricht der Phase 1 im Bericht "K268 Baden - Optimierung Mellingerstrasse (A1 - Esp) [9].

Teilgebiet Wettingen / Neuenhof

Verkehrsrichtplanung Wettingen [4]
(Gemeinde Wettingen, April 1999)

Im Rahmen der Gesamtrevision der Bau- und Nutzungs-Ordnung der Gemeinde Wettingen wurde auch das Verkehrskonzept überprüft und angepasst. Binnen-, Ziel- und Quellverkehr stellen die bedeutendste Komponente des Verkehrsgeschehens in der Gemeinde dar. Der Durchgangsverkehr spielt dagegen eine untergeordnete Rolle. Der grossräumige Durchgangsverkehr wird von der Autobahn A1 übernommen. In den Spitzenstunden weicht der Verkehr auch auf die Kantonsstrassen aus. Über die Schartenstrasse kann der Verkehr von Ennetbaden her unbeeinflusst zuströmen. Damit der öffentliche Verkehr auch in den Verkehrsspitzenzeiten noch funktionieren kann, muss die Verkehrsmenge der Belastbarkeit des Strassennetzes entsprechend dosiert werden. Die Beschränkung des Verkehrs während der Verkehrsspitzenzeit soll durch Einfahrtsregelungen (Pförtneranlagen) an der Peripherie der Region bewerkstelligt werden. Das Verkehrsaufkommen kann über die Parkraumplanung sowie über die Förderung des öffentlichen, wie auch des Rad- und Fussgängerverkehrs beeinflusst werden. Für die Verkehrsrichtplanung Wettingen gelten u. a. folgende Leitsätze:

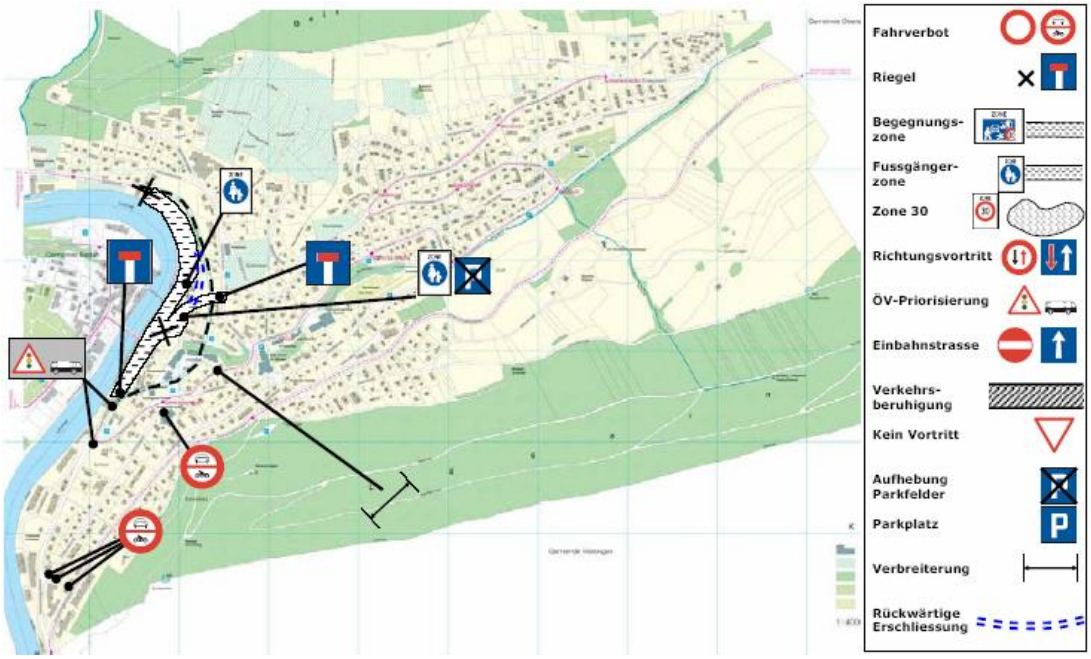
- Durch verkehrslenkende Massnahmen ist eine Überlastung des Verkehrsnetzes zu vermeiden.
- Der gemeindeinterne Verkehr ist sinnvoll auf die Scharten-, Land- und Zentralstrasse, Alberich-Zwyssig-Strasse, Seminar- und Tägerhardstrasse zu verteilen.
- Behinderungen des öffentlichen Verkehrs durch den Privatverkehr sind zu reduzieren.
- Der öffentliche Parkraum ist zu bewirtschaften.

Teilgebiet Ehrendingen / Freienwil

Überarbeitung Verkehrskonzept Ennetbaden [16]
(Rapp Trans AG, Dezember 2004)

Vor dem Hintergrund der Eröffnung der Umfahrung Ennetbaden, der Sperrung der Schiefen Brücke und der angestrebten Entwicklung des Bäderquartiers ist das Verkehrskonzept Ennetbaden (Jenni+Gottardi) sowie die Erschliessungsplanung des unteren Gemeindegebietes zu überarbeiten. Neben dem Individualverkehr waren auch der öffentliche Verkehr und der langsame Verkehr angemessen zu berücksichtigen. Der heutige Zustand umfasst das heutige Verkehrsnetz von Ennetbaden und die nach dem Verkehrskonzept von 1987 bereits umgesetzten Massnahmen. Der zukünftige Zustand umfasst als Erweiterung des heutigen Zustands zusätzlich die Umfahrung Ennetbaden, die Schliessung der Schiefen Brücke und der Badstrasse sowie den Kreisel Landvogteischloss. Die durchgeführten Abklärungen haben gezeigt, dass die Kernumfahrung und die Schliessung der Schiefen Brücke das Zentrum von Ennetbaden wirksam entlasten, jedoch nicht alle verkehrlichen Probleme lösen können. Mit einem Massnahmenbündel aus organisatorischen und betrieblichen Massnahmen können die Ziele am besten erreicht werden. Kernstücke der Massnahmen sind die Fussgängerzone im Zentrum, lokale Fahrverbote und Unterbrechungen sowie ÖV-Priorisierungsmassnahmen. Durch die Kernumfahrung wird vor allem die Badstrasse entlastet. Die Sperrung der Schiefen Brücke reduziert den Verkehr durch Ennetbaden. Mit der Einführung der Fussgängerzone im Zentrum und der physischen Abtrennung auf dem Postplatz wird der Durchgangsverkehr im Zentrum verhindert.

Abb. 54: Massnahmenübersicht



Ergänzende Abklärungen Verkehrskonzept Ennetbaden [17]
(Rapp Trans AG, September 2005)

Das Gesamtprojekt gliedert sich in drei Teile. Im ersten Teil der Untersuchung wurde das Fuss- und Schulwegnetz im Nahbereich des Zentrums begrenzt durch die Goldwand-, Oberdorf-, Hertenstein- und Bachtalstrasse sowie der Limmat überprüft. Die vorgeschlagenen Ergänzungen im Fuss-, Schul- und Radwegnetz verdichten das bestehende Wegenetz und tragen zur Attraktivität und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bei. Von Bedeutung sind insbesondere die direkten Verbindungen zwischen der Bad- und Bachtalstrasse sowie von der Sonnenberg- in die Oberdorfstrasse. Ebenso wichtig ist die Verbindung im Fusswegnetz über die geplante Fussgängerbrücke zum Bahnhof Baden mit den ergänzenden Wegführungen entlang der Sonnenbergstrasse bzw. der Schlösslistrasse.

Darüber hinaus wurden im zweiten Teil der Untersuchung Massnahmen zur Geschwindigkeits- und Verkehrsreduktion und zur Erhöhung der Sicherheit auf der Bachtalstrasse und auf der Hertensteinstrasse entwickelt. Dabei hat sich gezeigt, dass es zweckmässig ist, ergänzend zum Ausbau der Bachtalstrasse auf dem Strassenzug Hertensteinstrasse - Bachtalstrasse Massnahmen anzuordnen, welche die Attraktivität für den Durchgangsverkehr reduzieren, die Geschwindigkeit senken und die Verkehrssicherheit erhöhen. Zu den Massnahmen gehören u. a. Tempo 30 im Schulhausbereich, horizontale Versätze durch wechselseitiges Parkieren, zusätzliche Fussgängerquerungen als Fussgängerstreifen, Belagswechsel und torbildende Elemente.

Ferner sollten im dritten Teil der Untersuchung Etappierungsmöglichkeiten für die flankierenden Massnahmen in Abhängigkeit von der Eröffnung der Kernumfahrung (Oktober 2006), der Schliessung der Schiefen Brücke (November 2006) und der Inbetriebnahme des Kreisels Landvogteischloss (Oktober 2007) erarbeitet werden.

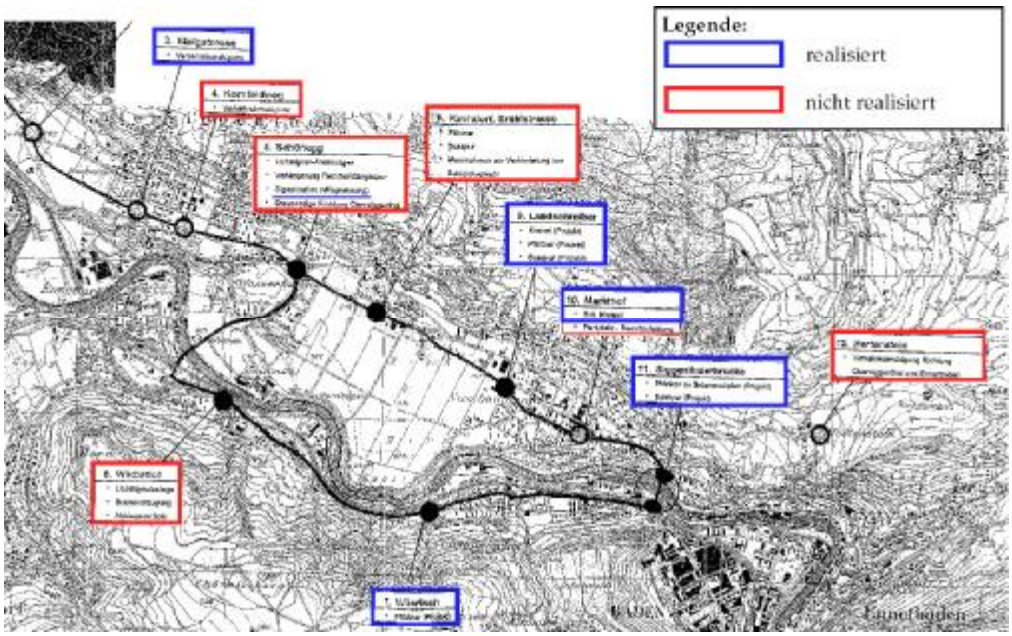
Teilgebiet Turgi / Siggenthal

Siggenthalerbrücke - Zusätzliche flankierenden Massnahmen [11]
(Beratende Ingenieure Jenni + Gottardi, Juli 2000)

Im regionalen Verkehrskonzept aus dem Jahre 1989 bildete die Siggenthalerbrücke einen wichtigen Bestandteil um Massnahmen zur Verkehrsplafonierung ergreifen zu können. Aus der Untersuchung im Zusammenhang mit den flankierenden Massnahmen geht hervor, dass zur Erreichung der Ziele
- Bremsung des weiteren Verkehrswachstums in Obersiggenthal und Turgi,
- ausgewogene Belastungsverteilung auf beiden Limmatseiten,
- Umverteilung der Verkehrsbelastungen nicht zu Lasten der Nachbarregionen,

neben den im Projekt integrierten Pförtneranlagen an den Brückenköpfen, beim Knoten Landschreiber und im Willerloch noch folgende Zusatzmassnahmen notwendig sind:
- Pförtneranlage Schönegg: Grünzeitverlängerung Richtung Turgi, Wartezeitverlängerung Richtung Obersiggenthal, Hinweis auf Stausituation in Obersiggenthal,
- Pförtneranlage Kirchdorf zur Verkehrsdosierung: Lichtsignal mit Busbevorzugung, separate Busspur,
- Wildistich: Lichtsignalanlage mit Busbevorzugung und Priorität für Wildistichstrasse,
- Geschwindigkeitsreduktion auf der Achse Siggenthal-Station - Untersiggenthal - Obersiggenthal.

Die Ziele der Verkehrslenkung können in den Spitzenstunden erst durch die vorgeschlagenen zusätzlich flankierenden Massnahmen erreicht werden. Durch die Massnahmen wird vor allem derjenige Verkehr, der im Zustand ohne Pförtnerung auf die Siggenthalerseite angezogen wurde, wieder auf seine angestammte Route rückverlagert.



K114 Betriebs- und Gestaltungskonzept Gemeinde Obersiggenthal [19]
(Metron, Arbeitspapier November 2005)

Die wesentlichen Probleme für den Verkehrsablauf auf der Kantonsstrasse K114 in der Gemeinde Obersiggenthal entstehen vor allem durch die Verkehrszunahme, Ein- und Ausbieger, Behinderung von linksabbiegenden Bussen und Führung des öffentlichen Verkehrs am Knoten Zelgli. Im Rahmen des Konzepts der flankierenden Massnahmen für die Siggenthaler Brücke sollen Dosierungsmöglichkeiten mit Busbevorzugung eingerichtet werden. Künftige Behinderungen des Busverkehrs durch zunehmenden Verkehr sollen möglichst ausgeschlossen werden. Die Siedlungsgebiete sollten direkt an das Hauptstrassennetz angebunden werden, d. h. Verkehrsverlagerungen innerhalb der drei Haupterschliessungsachsen sind zu vermeiden. Für den Ortsteil Kirchdorf ist eine gute ÖV-Erschliessung und eine siedlungsverträgliche Verteilung des Verkehrs zu gewährleisten. Ferner ist die allgemeine Verkehrssicherheit zu verbessern. Für die Busführung nach Kirchdorf werden verschiedene Varianten vorgestellt sowie Vor- und Nachteile diskutiert. Als Fazit wird festgehalten, dass eine Busspur Süd in Seitenlage mehr Vorteile aufweist und einen grösseren Handlungsspielraum offen lässt. Die Haltestelle Dorf sollte mit bestehender Busführung vorläufig beibehalten werden. Das Betriebs- und Gestaltungskonzept für die Kantonsstrasse K114 basiert im wesentlichen auf einer Mittelzone und dem Kreisel Brühl.

C Interviews mit betroffenen Stellen

Interview mit Vertretern der ÖV-Betriebe (alle Teilgebiete)

(durchgeführt am 09.11.05 mit Herrn Kalt, Herrn Rüegg und Herrn Zimmermann)
(Ergänzung zum Unterview nach der Sperrung der Schiefen Brücke am 8.11.06 durch René Rüegg am 1.2.07)

Der Inhalt des Interviews wird nach Teilgebieten unterschieden:

Teilgebiet Siggenthal/Turgi
Der Verkehrszulauf zur Siggenthaler Brücke ist vor allem während den Wintermonaten zwischen Untersiggenthal und Nussbaumen zähflüssig. Aus diesem Grunde wird vom Kanton ein Belastungsausgleich angestrebt. Das geschilderte Problem Rundkurs Kirchdorf ist untergeordnet.
Die Streckenführung der Buslinie 9 wird auf den Fahrplanwechsel Dezember 2005 über die Parkstrasse - Römerstrasse - Im Roggebode bis zum Kraftwerk / Technisches Museum verlängert.
Der Linksabbiegestreifen vor dem Aldi-Markt in Gebenstorf ist zu kurz.
Die Problematik Haselstrasse hat 1. Priorität. Die Auswirkungen der Sperrung der Schiefen Brücke wären abzuschätzen.
(Anm.: Schönegg - rechte Spur (Busspur) sollte verlängert werden)

Teilgebiet Baden/Fislisbach
Die Problemstellen im Teilgebiet Baden / Fislisbach sind:
- Kreisel Esp (mittelfristig bis 2007 / 2008)
- LSA Mellingerstrasse (Busspuren, Staubewirtschaftung bis Ende 2006)
  1. Phase Busbevorzugung stadtauswärts (Februar 2006), dadurch freie Fahrt auf der Mellingerstrasse bis Fislisbach
  2. Phase Anpassung Knoten Kantonsspital (Sommer 2006) und Knoten Segelhof linke Spur Richtung Autobahn (Ende 2006)

Die Buslinie 9 erhält eine neue Linienführung und mündet zukünftig an der Meierhofstrasse als Linkseinbieger in die Mellingerstrasse ein. Bedingt durch die Vortrittsregelung ist das Linkseinbiegen problematisch.
Die Durchfahrtshöhe unter der Bahnbrücke Mellingerstrasse ist für Lastwagen nicht ausreichend. Die Absenkung der Mellingerstrasse wird bereits projektiert.
Im Bereich Lindenplatz - Schulhausplatz sind die ungeregelten Fussgängerstreifen und Knotenzufahrten problematisch. Es ist geplant, nur noch einen geregelten Fussgängerstreifen (koordinierte LSA) anzubieten.
Im Zuge der Mellingerstrasse in Baden sollten Fahrbahnhaltestellen statt Busbuchten angeordnet werden.
Die Busspur Esp - Täferen kann verlängert werden.

Teilgebiet Wettingen/Neuenhof

Sowohl auf der Zürcherstrasse (Neuenhof) als auch auf der Landstrasse (Wettingen) ist der Verkehrsablauf für den ÖV seit der Eröffnung des Bareggtunnels Mitte 2004 verbessert. Die früher massiven Verspätungen waren vorübergehend praktisch verschwunden. Die Wirkung des ausgebauten Bareggtunnels nimmt jedoch durch den ständigen Verkehrszuwachs wieder ab, wodurch die alten Probleme langsam wieder entstehen. Vorallem im Abendverkehr bildet sich inzwischen fast wieder regelmässig ein Rückstau auf dem Abschnitt Furttalkreuzung (A1-Anschluss Wettingen Ost) bis zur ersten Kreuzung nach der Ortseinfahrt Wettingen (Landstrasse / Halbartenstrasse). Ebenfalls erhalten die Busse der Linien 2, 4 und 8 wieder häufiger Verspätungen, wenn sie bei starkem Verkehrsaufkommen Verzögerungen wegen Rückstau in Kauf nehmen müssen, bis sie die „rettende“ Busspur neben der Überlandstrasse von Killwangen Richtung Neuenhof erreichen.

Teilgebiet Ehrendingen/Freienwil
Das Streckennetz im Teilgebiet Nord-Ost ist generell unproblematisch. Durch die Inbetriebnahme der Umfahrung Ennetbaden (Tunnel) können sich Chancen für den ÖV ergeben, welche noch zu überprüfen wären.

Teilgebiet Zentrum
Die Busspur auf der Hochbrücke in Richtung Schulhausplatz ist zu kurz. Als wesentliche Schwachstellen im ÖV-Streckennetz stellen sich heraus:
- Schulhausplatz
- Bahnhofstrasse - Haselstrasse - Bruggerstrasse
- Brückenkopf Ost
- Ehrendinger Strasse - Schartenstrasse - Schönaustrasse - Wettingerstrasse

Gemeindeinterview in Obersiggenthal (Teilgebiet Siggenthal/Turgi)

(durchgeführt am 17.11.05 mit Herrn van Bouwelen)

Die Gemeinde Obersiggenthal liegt im Schnittpunkt verschiedener Einfallsachsen in Richtung Baden. Dazu gehören die Verbindungen nach Kirchdorf/Untersiggenthal und nach Hertenstein/Freienwil. Der Schleichweg von Hertenstein verlief über den Kirchweg durch das Ortszentrum. Durch den neuen Kreisel Nussbaumen ist dieser Schleichweg bedeutungslos geworden. Der Kirchweg wurde mit einer Kernfahrbahn (Tempo 50) gestaltet und die Velostreifen sind akzeptiert.
Im Gemeindegebiet sind insgesamt sechs T30-Teilzonen vorhanden bzw. geplant. T50 bleibt auf der Hertensteinstrasse, der Landstrasse und dem Kirchweg (zwischen Landschreiberstrasse und Hertensteinstrasse) bestehen.
Die Leistungsfähigkeit des LSA-Knotens Siggenthalerbrücke/Landstrasse ist im Grenzbereich. Bei einer Störung auf der Siggenthalerbrücke im Winter (z. B. Glatteis) erreicht der Rückstau schnell das Gemeindezentrum (Markthof).
Vom Büro Metron wird zzt. ein Betriebs- und Gestaltungskonzept für die Landstrasse im Ortsteil Kirchdorf erarbeitet. Der Kreisel Kirchdorf wird noch diskutiert, das Betriebs- und Gestaltungskonzept darf dem Pförtnerkonzept nicht widersprechen.
Entwicklungspotenzial im Bereich Siedlung befindet sich im Gebiet Häfeler.
Die ÖV-Erschliessung der Gemeinde ist generell gut, wobei die Zukunft der Schleife im Ortsteil Kirchdorf nicht gesichert ist. Ab Fahrplanwechsel Dez. 2005 wird die RVBW-Linie 9 auf der Badener Seite neu bis zum Kraftwerk geführt.
Das Einkaufszentrum Markthof weist viele Parkplätze auf. Auf dem ganzen Gemeindegebiet gibt es zzt. keine Parkplatzbewirtschaftung. Eine Erfassung sämtlicher öffentlich zugänglicher Parkplätze (öffentliche und private) ist in Auftrag gegeben worden.
Eine nördliche Radwegverbindung ist über den Kirchweg (Kernfahrbahn) durchgängig vorhanden und eine südliche Radroute wird über die Halden-/Breitenstrasse vervollständigt.
Die Fussgängerunterführung am Kreisel Nussbaumen wird insbesondere von Primar-Schülern stark genutzt.
Der Strassenabschnitt zwischen dem Kreisel Nussbaumen und dem LSA-Knoten Siggenthalerbrücke/Landstrasse bleibt weiterhin problematisch. Das Pförtnerkonzept wird insbesondere durch den "Querschlag" Hertensteinstrasse unterlaufen. Die vorhandenen Verkehrsdaten sind zu prüfen, allenfalls ist eine neue Zählung zu veranlassen.
Die Verkehrsbelastungen rechts und links der Limmat (Landstrasse auf Siggenthaler-Seite und Bruggerstrasse auf Turgi-Seite) sollen besser ausgeglichen werden. Grundlage dazu ist unter anderem der Bericht "Siggenthalerbrücke, zusätzlich flankierende Massnahmen, Juli 2000".

Projekte:
- Betriebs- und Gestaltungskonzept Landstrasse

Gemeindeinterview in Turgi (Teilgebiet Siggenthal/Turgi)

(durchgeführt am 07.12.05 mit Herrn Wenger)

Für die Gemeinde Turgi (2'750 Einwohner, Prognose 3'000 Einwohner) besteht zwar einerseits kein zusammenhängendes Verkehrskonzept, andererseits wurde eine Verkehrskommission erfolgreich eingerichtet und ein Verkehrsrichtplan erarbeitet.
In Zusammenarbeit mit der Nachbargemeinde Gebenstorf wurden bzw. werden verschiedene T30-Zonen geplant und realisiert. Die Verkehrsprojekte in der Gemeinde Turgi sind inzwischen weitgehend abgeschlossen.
Das Gemeindegebiet von Turgi besteht eigentlich aus zwei Teilen, welche durch den dazwischen liegenden Bahnhof voneinander getrennt werden. Durch diese Trennung und die Höhenunterschiede sind insbesondere Fussgängerverbindungen sehr unkomfortabel. Mitunter werden Wege zwischen den beiden Gemeindeteilen mit Hilfe des ÖV über den Bahnhof Baden (Bus und S-Bahn) zurückgelegt.
Zum Gemeindegebiet Turgi gehören die drei Quartiere Will, Geelig und Dorf. Die spezielle Problematik der Höhenunterschiede sollte insbesondere beim Verlauf der Buslinien bzw. Fusswegeverbindungen berücksichtigt werden.
Die verkehrlichen Hauptprobleme werden durch die Kantonsstrasse verursacht. Die LSA am Knoten Wildistich wird als zweckmässig bezeichnet, allerdings sind dort keine Verkehrsanlagen für den Langsamverkehr vorhanden. Ein kombinierter Geh- und Radweg an der Wildistichstrasse ist aber geplant. Am Knoten "Restaurant Weilerhof" münden Quartierstrassen in die Kantonsstrasse ein. Generell fehlen im Gemeindegebiet teilweise Gehwege und Radstreifen (z. B. Bahnhofstrasse, Vogelsangstrasse, Landstrasse). Die Gemeinde ist gegen den Ausbau des Knotens Wildistich (Rechtsabbiegestreifen).
Im Gemeindegebiet sind sowohl die Verkehrsbelastungen als auch das Unfallgeschehen zurzeit unproblematisch. Das Gemeindegebiet ist mit dem ÖV gut erschlossen.
Im Zusammenhang mit der Verbreiterung der Vogelsangerbrücke wird Mehrverkehr erwartet (Pförtnerung an der LSA Schönegg in Richtung Turgi).
Die Siedlungsfläche in der Gemeinde Turgi ist durch Mehrfamilienhäuser (teilweise als Hochhäuser) geprägt. Es sind nur noch geringe Reserven für die Entwicklung der Siedlungsfläche hinter dem Bahnhof vorhanden.
Hinter dem Bahnhof Turgi befindet sich eine gut genutzte P+R-Anlage. Der Parkplatz vor dem Bahnhof (Limmatseite) soll überbaut werden. Die entsprechenden Parkfelder werden dann in einer Tiefgarage angeboten. Andere grössere Parkplätze sind im Gemeindegebiet nicht vorhanden. Der nächste grössere Parkplatz befindet sich in Ennetturgi (etwa 200 Parkfelder bei ABB in Untersiggenthal).
Die einzigen publikumsintensiven Einrichtungen in Turgi sind die Schulen (Berufsschule vorübergehend) und der Bahnhof. Im Gemeindezentrum sind einige Detailhandelseinrichtungen vorhanden.
Als weiteres Planungsvorhaben wird das Pilotprojekt zur Strassenraumgestaltung der Landstrasse genannt.

Projekte:
- Verkehrsrichtplan
- T-30-Zonen
- Überbauung Parkplatz vor Bahnhof
- Strassenraumgestaltung Landstrasse

Gemeindeinterview in Ennetbaden (Teilgebiet Siggenthal/Turgi)

(durchgeführt am 01.12.05 mit Herrn Weber und Herrn Zehnder)

Die Gemeinde Ennetbaden liegt im Schnittpunkt von vier verkehrlichen Hauptachsen. Dazu gehören die Siggenthalerbrücke, die Schiefe Brücke, die Hochbrücke und die Ehrendingerstrasse. Die zwei Hauptverkehrsstrassen Ehrendingerstrasse und Badstrasse gelten als Hauptverkehrsträger.
Die Gemeinde Ennetbaden weist heute rund 3'100 Einwohner auf und ist damit weitgehend ausgebaut. Theoretisch wäre maximal unter Berücksichtigung aller Siedlungsreserven eine Erhöhung der Einwohnerzahl auf 3'600 möglich. Das Gemeindegebiet ist durch eine Einfamilienhausstruktur geprägt.
Das Leitbild Verkehr 2005 ist bekannt und wird prinzipiell begrüsst. Ergänzend dazu liegt für die Gemeinde Ennetbaden ein eigenes Verkehrskonzept (Rapp Trans AG, Dezember 2004) vor. Dieses Verkehrskonzept entspricht dem aktuellen Stand der Verkehrsplanung in Ennetbaden.
Bislang wurde die Hertensteinstrasse sehr stark von Schleichverkehr genutzt. Diese Problematik wird abgebaut durch die Massnahmen:
- Kernumfahrung Ennetbaden
- Kreisel Landvogteischloss
- Sperrung Schiefe Brücke.

Zur Umfahrung der Zufahrt Ehrendingerstrasse am Knoten Landvogteischloss wird von Ehrendingen aus eine Schleichroute über die Ehrendingerstrasse - Schlösslistrasse - Sonnenbergstrasse benutzt. Durch den Umbau des Knotens als Kreisel sollte für diese Schleichroute kein Bedarf mehr bestehen.
Pförtner-LSA an den Ortszufahrten werden nicht gewünscht bzw. nicht akzeptiert.
Der Knoten Landvogteischloss (Ehrendinger-/Sonnenbergstrasse) war bisher ein Unfallschwerpunkt. Durch den Umbau des Knotens als Kreisel sollte dieser Unfallschwerpunkt entschärft sein.
Die Knoten Schlössli (Kernumfahrung/Sonnenbergstrasse) und Sonnenbergstrasse/Oberdorfstrasse werden mit LSA ausgestattet und der ÖV (Busverkehr) wird priorisiert.
Das Verkehrskonzept Ennetbaden wird bis auf die Sperrung der Schlösslistrasse für den MIV übernommen. Dazu gehören folgende Massnahmen:
- Badstrasse und Postplatz als Fussgängerzone
- Sperrung der Zufahrt in die Rössligasse von der Hertensteinstrasse
- Sperrung der Zufahrt in die Badstrasse von Norden
- Querschnittsverbreiterung Bachtalstrasse (Begegnungsfall Bus/Bus)
- LSA mit ÖV-Priorität an den Knoten Schlössli und Sonnenbergstrasse
- rückwärtige Erschliessung des Bäderquartiers.

Die Notwendigkeit einer Sperrung der Schlösslistrasse soll allenfalls zu einem späteren Zeitpunkt erneut geprüft werden.
Die Notwendigkeit zur Förderung des ÖV wird generell akzeptiert und umgesetzt. Dies vor allem vor dem Hintergrund der Anbindung an den Bahnhof Baden.
Der Detailhandel in Ennetbaden ist inzwischen weitgehend ausgestorben. Die Kunden wenden sich verstärkt den Einrichtungen im Umland zu (Baden, Wettingen, Obersiggenthal, Oberehrendingen). Im Zuge der Neugestaltung des Ortszentrums soll der Detailhandel wieder verstärkt angesiedelt werden.
Das neue Parkhaus (190 Parkfelder) wird nicht über die Hertensteinstrasse, sondern von oben (Rebbergstrasse) erschlossen. Jeweils ein Drittel der Parkfelder wird vermietet, verkauft oder als Kurzzeitparkplatz offeriert.
Die Badstrasse ist - topografisch begünstigt - eine stark frequentierte Veloachse. Insbesondere durch die einseitige Sperrung und Umwidmung in eine Fussgängerzone soll der Veloverkehr auf der Badstrasse weiter gefördert werden.

Die einzige publikumsintensive und insbesondere bezüglich Langsamverkehr wichtige Einrichtung ist die Schulanlage im Gemeindezentrum. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf den umliegenden Strassen wurde auf 40 km / h reduziert.
Gemäss Verkehrskonzept Ennetbaden sind T30-Zonen im Gemeindegebiet nicht erwünscht bzw. nicht erforderlich.
Die Kernumfahrung Ennetbaden wird im Herbst 2006 eröffnet. Der Kreisel Landvogteischloss wird im Sommer 2007 fertig gestellt sein.

Projekte:
- Kreisel Landvogteischloss
- LSA-Knoten Schlössli und Sonnenbergstrasse / Oberdorfstrasse
- Verkehrskonzept Ennetbaden

Gemeindeinterview in Baden (Teilgebiet Baden/Fislisbach)

(durchgeführt am 16.11.05 mit Herrn Wegmann)

Für Baden ist die topografische Lage (Klus) verkehrlich bedeutsam. Das Thema "Verkehr" hat seit etwa einem Jahr ein grosses Gewicht im Stadtrat.
In Baden besteht der generelle Wunsch nach Pförtnerung des Verkehrs am Siedlungsrand, was sich aber nicht immer mit den Wünschen der Nachbargemeinden deckt (Problemlage Stadt-Land). Aus diesem Grunde muss die Verkehrsplanung zwingend regional angelegt werden. Die erste Pförtnerung für Baden wurde an der Mellingerstrasse (Badener Tor) eingerichtet.
Das Leitbild Verkehr 2005 wird begrüsst und Baden Regio ist ein geeignetes Instrument. Insbesondere der regionale Ansatz unter Einbezug der betroffenen Gemeinden findet Zustimmung. Die Probleme lassen sich nur im Verbund lösen und nicht nur innerhalb der engen Stadtgrenzen.
Während im Verkehrskonzept Baden der Verkehr auf den Hauptachsen konzentriert werden soll, bleiben im Verkehrskonzept Wettingen alle Achsen offen. Diese unterschiedlichen Ansätze sind auch topografisch bedingt. Bisher gab es keine gemeinsamen Verkehrsprojekte mit der Gemeinde Wettingen.
Als kritischen Knoten in der Region Baden / Wettingen werden der Schulhausplatz und der Brückenkopf Ost genannt. Die Landstrasse in Wettingen hat eine starke Lobby. Verkehrlich setzt die Stadt Baden eher auf den ÖV und die Gemeinde Wettingen eher auf den MIV. In der Stadt Baden befinden sich etwa 20'000 Arbeitsplätze. Die Erreichbarkeit ist nur durch den ÖV zu gewährleisten. An der Mellingerstrasse zeigt sich die favorisierte Doppelstrategie: Ausbau des ÖV und Verflüssigung des MIV.
In den Quartieren der Stadt Baden wurden T30-Zonen flächenhaft eingeführt, die Gestaltung der Zonen ist allerdings sehr unterschiedlich. Der Rundkurs im Zentrum (Haselstrasse-Stadtturmstrasse-Bahnhofstrasse) wurde als "Rennstrecke" missbraucht. Aus diesem Grunde wurde die Gleisunterführung verkehrsberuhigt (wirksame "Berliner Kissen").
Im Zuge des Projektes "Baden Mobil" (www.badenmobil.ch) wurde eine Mobilitätszentrale (weniger wirksam) und eine Mobilitätsberatung (erfolgversprechend) eingerichtet. Dies sollte regional erweitert werden.
Eine Parkraumbewirtschaftung darf nicht nur örtlich, sondern sie muss regional betrieben werden. In Wettingen wird eine "Nachtparkierungsgebühr" erhoben. Für die Grösse der Stadt verfügt Baden über viele Parkplätze. Baden Nord ist gut mit dem ÖV erschlossen und die Einrichtung von Parkplätze wird dort eher restriktiv gehandhabt. Zur Festlegung der einzurichtenden Parkfelder wird ein Reduktionsfaktor (0.65-0.85) angewendet. Nicht alle erforderlichen Parkfelder dürfen auch realisiert werden. Die restlichen Parkfelder müssen finanziell abgelöst werden. Die Ablösungsbeträge gelangen in einen Fond, aus dem wiederum ÖV-Projekte wie z. B. P+R-Anlagen finanziert werden. Über die öffentlichen Parkplätze ist eine genaue Übersicht vorhanden, über die privaten Parkplätze allerdings nicht.

Die Schartenstrasse parallel zur Wettingerstrasse / Landstrasse stellt in den Morgen- und Abendspitzen ein "Überlaufventil" dar. In der Zwischenzeit ist sie nur gering belastet. Aus der Sicht der Stadt Baden ist ein Nachtfahrverbot denkbar.
Die Landstrasse in Wettingen wirkt für die Stadt Baden als Dosierung. Die Wirkung der LSA Furttal ist demgegenüber untergeordnet.
Die nächsten Projekte für die Mellingerstrasse beinhalten Fussgängerstreifen mit LSA im Bereich Lindenplatz und Trottoirergänzung auf der südlichen Seite im Abschnitt zwischen Bergstrasse und Tannwaldstrasse.
Der Kreisel Sonnenbergstrasse / Ehrendinger Strasse wird 2006 realisiert.
Durch die Sperrung der Schiefen Brücke werden keine zusätzlichen Verkehrsprobleme erwartet.
Das zentrale Problem für die Stadt Baden ist die Bruggerstrasse im Abschnitt zwischen Römerstrasse und Schulhausplatz. Der Abfluss vom Schulhausplatz in den leistungsbestimmenden Abschnitt der Bruggerstrasse wird dosiert. Die Leistungsfähigkeit des Schulhausplatzes darf daher nicht erhöht werden. Die Umlaufzeit der LSA wurde reduziert (vorher 3 min = 180 s!).

Gemeindeinterview in Fislisbach (Teilgebiet Baden/Fislisbach)

(durchgeführt am 16.11.05 mit Herrn Hegglin)

Die Gemeinde Fislisbach (etwa 5'000 Einwohner) ist stark vom Verkehr in Richtung Autobahn betroffen ("Trichtergemeinde"). Das grösste Problem ist die hohe Verkehrsbelastung. Die Kantonsstrasse K268 zerschneidet das Gemeindegebiet, Einmündungen sind schwierig zu realisieren.
Der Kreisel Linde (Badenerstrasse / Mellingerstrasse / Niederrohrdorferstrasse) ist geplant.
Das Zentrum Gugger (Leematten) soll erweitert werden, was etwa eine Verdoppelung der (bewirtschafteten) Parkfelder einschliesst. Die Erschliessung soll über den Kreisel Linde erfolgen. Ein Betriebs- und Gestaltungskonzept ist in Bearbeitung.
Entlang der Badenerstrasse / Niederrohrdorferstrasse sollen die Kanalisation und die Wasserleitungen erneuert werden (grosse Bautätigkeit).
Die Fussgängerstreifen im Gemeindezentrum werden kaum benutzt.
In Richtung Baden ist eine Busspur vorhanden.
Am Knoten Badenerstrasse/Oberrohrdorferstrasse/Mellingerstrasse ist die Zufahrt Oberrohrdorferstrasse vortrittsbelastet, durch die hohe Verkehrsbelastung wird allerdings der Vortritt erzwungen.
Ein Betriebs- und Gestaltungskonzept für die Badenerstrasse ist in Bearbeitung. Es sind Minikreisel vorgesehen.
Von der Gemeinde Fislisbach aus ist die Stadt Baden ausser in den Spitzenzeiten gut erreichbar.
Im gesamten Gemeindegebiet wurden T30-Zonen flächendeckend eingeführt.
Ein Schleichweg zum Autobahnanschluss Baden West verläuft über die Birmenstorferstrasse und Fislisbacher Strasse.
Die Gemeinde Fislisbach ist mit verschiedenen Buslinien gut erschlossen, allerdings ist in den Bussen häufig zu wenig Platz, da die Fahrgäste in Richtung Baden in Fislisbach zuletzt einsteigen.
Ein Radweg nach Mellingen ist vorhanden. Die Badenerstrasse und die Oberrohrdorferstrasse sind mit Radstreifen ausgestattet. In Fislisbach sind verschiedene Veloanlagen geplant oder bereits vorhanden.
Die Querungsmöglichkeiten für Fussgänger (Unterführungen) werden genutzt.
An den Ortseingängen Mellingerstrasse und Niederrohrdorferstrasse befinden sich Einfahrtsbremsen zur Geschwindigkeitsreduktion.
Eine Dosierung des MIV sollte stets mit einer Buspriorisierung kombiniert werden. Im Querschnitt sind allerdings Busspuren nicht immer möglich.
Die Bahnlinie nach Mellingen dient als Siedlungstrenngürtel. In Fislisbach sind keine grossen Entwicklungszonen vorhanden. Es ist bereits eine hohe Siedlungsdichte erreicht worden.

Projekte:
- Kreisel Linde
- Zentrum Gugger
- Betriebs- und Gestaltungskonzept Badenerstrasse

Gemeindeinterview in Wettingen (Teilgebiet Wettingen/Neuenhof)

(durchgeführt am 14.11.05 mit Herrn Heimgartner)

Das Leitbild Verkehr 2005 ist in der Gemeinde Baden umstritten. Aus diesem Grunde wurde eine Begleitgruppe Verkehrsleitbild 2005 eingerichtet.
Wettingen liegt im Schnittpunkt der Hauptverkehrsbeziehungen zwischen dem Kanton Zürich und dem Kanton Aargau. Daher ist eine Unterscheidung in Binnenverkehr Baden-Wettingen und Durchgangsverkehr von grosser Bedeutung.
Während der Konzepterarbeitung ist eine stufengerechte Einbindung der Parteien über die Begleitgruppe Verkehrsleitbild 2005 zu empfehlen.
Nach der vorherrschenden Meinung in Wettingen hat die Gemeinde Wettingen kein Verkehrsproblem, sondern ist von den ungelösten Verkehrsproblemen in der Stadt Baden betroffen (Schulhausplatz und Bruggerstrasse). Die Engstelle befindet sich in Baden (Klus) und die Dosierung soll zu Lasten von Wettingen erfolgen. Vor diesem Hintergrund ist die Kenntnis der Ziele des Verkehrs am Knoten Furttal in Richtung Wettingen von grosser Bedeutung. Es wird vermutet, dass nur ein sehr geringer Anteil des Verkehrs am Knoten Furttal bis zur Hochbrücke fährt.
Zur Umfahrung der Autobahn wird der Schleichweg über Tägerhardstrasse, Halbartenstrasse, Zentralstrasse, Alberich Zwyssig-Strasse benutzt. Die Bedeutung der Schleichwegverbindung über die Tägerhardstrasse hat mit der Eröffnung der 3. Röhre des Bareggtunnels jedoch stark abgenommen.
Der Schleichweg über die Schartenstrasse ist in der Grössenordnung von 8'000 Fz/Tag allgemein akzeptiert. Eine komplette Rückverlagerung auf die Landstrasse würde dort zu Problemen führen. In Folge der Eröffnung des Tunnels Ennetbaden wird Mehrverkehr befürchtet.
Eine Möglichkeit zur Umfahrung der Engstelle Landstrasse/Brückenkopf Ost stellt die Seminarstrasse dar (ohne SESAM für Buspriorität).
Die Landstrasse hat nur eine geringe Wohnfunktion.
Die Erschliessung der Gemeinde Wettingen mit dem ÖV erfolgt nur über die Landstrasse (Kantonsstrasse). Es fehlt eine Ortsbusanbindung.
Durch die Busbevorzugung am Brückenkopf Ost hat sich vermutlich auf der Seminarstrasse Ausweichverkehr gebildet.
Da der politische Handlungsdruck durch den in der Bevölkerung akzeptierten Leidensdruck stark abgenommen hat, muss jedes Dosierungskonzept gut begründet werden.
Der Pförtner-Standort an der Halbartenstrasse ist zu überprüfen, da sich Wettingen langfristig bis zum Lugibach weiterentwickeln wird (Lugibachachse ist Siedlungstrenngürtel, einziges Entwicklungspotenzial).
Angedacht wird eine S-Bahn-Haltestelle Tägi (evtl. mit P&R). Die Zusammenhänge mit einem Ortsbus sind dabei von Bedeutung.
Bei der Pförtneranlage Knoten Furttal erfolgt die Dosierung ab einem bestimmten Schwellenwert oder bei Stau in Wettingen.
Die Leistungsfähigkeit der HVS muss durch Gemeindestrassen ergänzt werden (z. B. Schartenstrasse).
Ein Kreisel mit LSA wäre als Verkehrsanlage prinzipiell akzeptiert.
Die Grunddaten wie Wohn- und Arbeitsplätze sind von zentraler Bedeutung.

Projekte:
- Mellingerstrasse
- Kreisel Sonnenbergstrasse / Ehrendinger Strasse

Gemeindeinterview in Ehrendingen (Teilgebiet Ehrendingen/Freienwil)

(durchgeführt am 06.12.05 mit Herrn Cavin)

Die Verwaltungen der Gemeinden Oberehrendingen (2'100 Einwohner) und Unterehrendingen (1'600 Einwohner) fusionieren am 01.01.2006 (Stichtag). Diese Zusammenlegung ist teilweise mit Rationalisierungen verknüpft (Post, Bank, usw.). Bezüglich Nahversorgung orientieren sich die Einwohner einerseits zum Umland hin (Nussbaumen, Wettingen, Obersiggenthal, Lengnau), andererseits können sich auch die Detailhandelseinrichtungen im Gemeindezentrum Oberehrendingen behaupten.
Die Schule in Unterehrendingen bietet nur Unterricht bis zur 4. Klasse an, anschliessend müssen die Schüler auf die Schule in Oberehrendingen.
Der Kirchweg (Gemeindestrasse) verläuft parallel zur Landstrasse (Kantonsstrasse) und dient für den Langsamverkehr als Verbindungsachse zwischen Unter- und Oberehrendingen (auch Veloroute).
Der ÖV hat allgemein eine grosse Bedeutung, vor allem in Richtung Baden. Die Busse (PostAuto) verkehren im 30-Minuten-Takt und sind je zur Hälfte von Schülern und Pendlern besetzt. Der Anschluss an die S-Bahn in Niederweningen (S5) wird allerdings schlecht bedient.
Der Kreisel Surbtalstrasse/Landstrasse (Ortseingang Unterehrendingen) wird 2006 gebaut. Die Realisierung des Kreisels Freienwilerstrasse/Landstrasse ist für 2008 vorgesehen.
Bezüglich Siedlungsentwicklung weist Oberehrendingen Reserven auf (in den nächsten zwei Jahren sollen 120 zusätzliche Wohneinheiten entstehen), Unterehrendingen ist hingegen weitgehend ausgebaut mit geringen Reserven entlang der Kantonsstrasse.
Das Gemeindegebiet Unter- und Oberehrendingen ist selbst in den Spitzenzeiten staufrei.
Fahrten nach Baden werden entweder über Freienwil oder über Ennetbaden abgewickelt. Die Beziehungen zu Wettingen sind grundsätzlich intensiver als zu Baden (Standesamt, Parkplätze, etc.).
Die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Landstrasse (Kantonsstrasse) beträgt selbst im Gemeindegebiet 60 km/h - eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ist erwünscht. Dadurch entstehen mitunter Schwierigkeiten für Einbieger. An den zwei Bushaltestellen in Oberehrendingen sind Fussgängerunterführungen vorhanden. Allfällige Unfallschwerpunkte sind nicht bekannt.
Im Gemeindegebiet sind keine grösseren Parkplätze vorhanden. Publikumsintensive Einrichtungen sind vor allem Schule, Handel, Verwaltung.
Die kantonalen Radrouten werden in erster Linie im Schüler- und Freizeitverkehr (Sport) genutzt.

Projekte:
- Kreisel Surbtalstrasse/Landstrasse
- Kreisel Freienwilerstrasse/Landstrasse

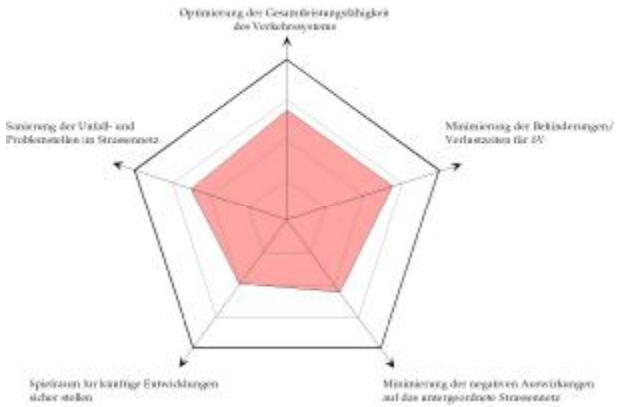
D Massnahmenkatalog, Wirkung und Zielführung ausgewählter Massnahmen

Massnahmenkatalog

		Massnahmen
öV-Netz		Bauliche Massnahmen:
	1	Einrichtung Busspuren
	2	Fahrbahnhaltestellen
	3	Busschleuse LSA
		Organisatorische Massnahmen:
	4	Verkehrsverbote für MIV
	5	elektronische Busspur
	6	Bus geradeaus bzw. Abbiegen auf Abbiege- bzw. Geradeausspur
	7	Parkverbot entlang der Busachsen
	8	Schnittstellen zw. Verkehrsträgern optimieren
	9	öV-Umleitungen
		Verkehrsregelung an LSA:
	10	öV - Priorität
	11	Dynamische Busoptimierung
	12	Bus aus Haltestellen ausfahren lassen (Busschleuse)
		Informationssysteme:
	13	Informationsangebot in Bussen/Haltestellen
HVS-Netz IV		Bauliche Massnahmen:
	14	Knotenumbau, Ausbau des Strassennetzes
		Organisatorische Massnahmen:
	15	Einrichtung von Stau- und Pufferräumen
	16	Fahrverbote
	17	LW-Führungskonzept
		Verkehrssteuerung- und Lenkung
	18	Lenkung auf Alternativroute durch Wechselwegweisung
	19	Plafonierung Querverkehr
	20	Umleitung von Teilverkehrsströmen
	21	LSA - Koordination / Optimierung
	22	LSA an Kreiseln bzw. ungereg. Knoten
	23	Zuflussdosierung (aus den Zellen)
	24	Zufahrtsdosierung zur Stadt (Teilgebiet), Einrichtung von Stau- und Pufferräumen (Staumanagement)
	25	Verlagerung des Staus in weniger sens. Gebiete
		Verkehrsbeeinflussung im ruhenden Verkehr
	26	Parkraummanagement
	27	Gebührenordnung/- struktur
	28	dynam. Parkleitsysteme
		Informationssysteme:
	29	Information über Stauzeiten und Störungen
Siedlung	30	Gestaltung und Beruhigung
	31	Geschwindigkeitsreduktionen
	32	Bündelung des Langsamverkehrs

Wirkung und Zielerfüllung ausgewählter Massnahmen

Die Massnahmen wirken in unterschiedlichem Ausmass auf die Zielsetzungen VM Baden - Wettingen. Nachstehend sind die Massnahmenansätze isoliert auf deren Zielerfüllung (Ziele gemäss VM Baden - Wettingen) beurteilt. Je grösser die Abdeckung, je besser ist auch die Wirkung der Massnahme.
Die Beurteilung zeigt, dass keine Massnahme eine vollständige Zielabdeckung erreicht und eine solche nur über Kombinationen von Massnahmen angestrebt werden kann. Eine hohe Zielabdeckung erreichen Massnahmen des Verkehrsmanagements (Zufluss- / Ausfahrtsdosierung) und Ausbau, resp. Ergänzung der Verkehrs-Infrastruktur. Der konkrete Einsatz von Massnahmen und Massnahmenbündeln richtet sich nach der Problemlage und den Möglichkeiten im Netz.

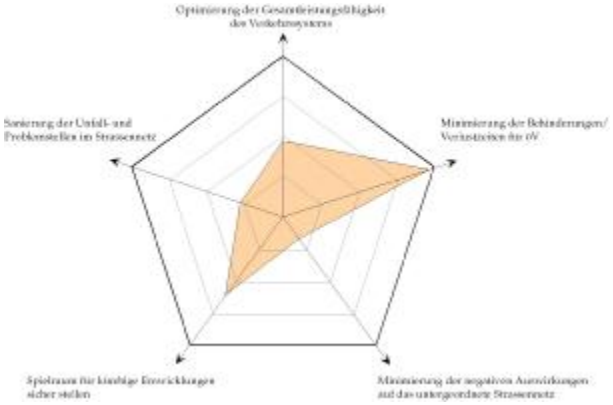
Massnahme	Zielsetzungen VM	Beurteilung Zielerfüllung*)	Zielerreichungsgrad *) Skala von „keine Wirkung = 0" bis „hohe Zielerfüllung = 4"
Zufluss-dosierung	Optimierung der Gesamtleistungsfähigkeit	2.7	
	Minimierung Behinderungen für öV	2.7	
	Schutz des untergeordneten Strassennetzes	2.3	
	Spielraum für künftige Entwicklungen	1.0	
	Sanierung der Problem- und Unfallstellen	1.6	

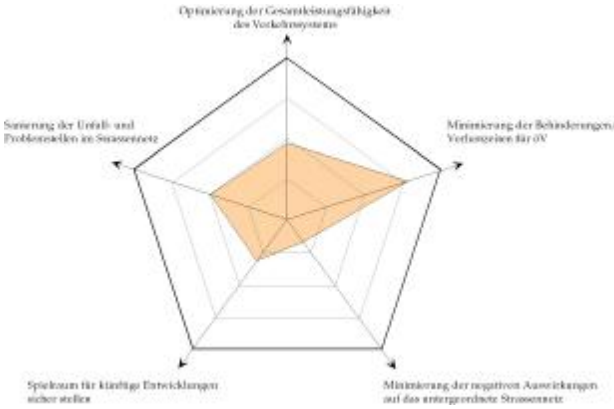
Massnahme	Zielsetzungen VM	Beurteilung Zielerfüllung*)	Zielerreichungsgrad *) Skala von „keine Wirkung = 0" bis „hohe Zielerfüllung = 4"
Ausbau / Ergänzung Infrastruktur	Optimierung der Gesamtleistungsfähigkeit	3.1	
	Minimierung Behinderungen für öV	2.1	
	Schutz des untergeordneten Strassennetzes	2.9	
	Spielraum für künftige Entwicklungen	3.3	
	Sanierung der Problem- und Unfallstellen	2.7	

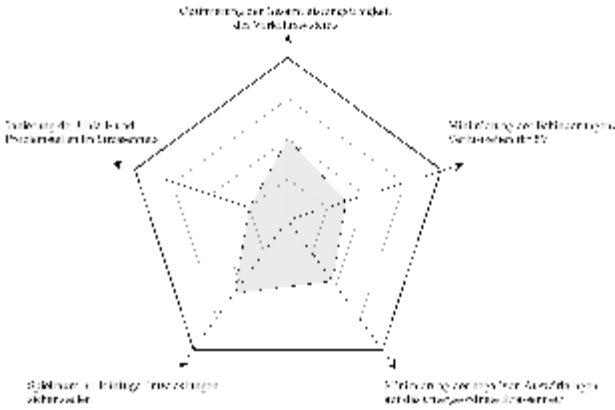
Massnahme	Zielsetzungen VM	Beurteilung Zielerfüllung*)	Zielerreichungsgrad *) Skala von „keine Wirkung = 0“ bis „hohe Zielerfüllung = 4“
Parkraumbewirtschaftung	Optimierung der Gesamtleistungsfähigkeit	1.4	
	Minimierung Behinderungen für öV	0.7	
	Schutz des untergeordneten Strassennetzes	1.3	
	Spielraum für künftige Entwicklungen	1.8	
	Sanierung der Problem- und Unfallstellen	0.7	

Massnahme	Zielsetzungen VM	Beurteilung Zielerfüllung*)	Zielerreichungsgrad *) Skala von „keine Wirkung = 0“ bis „hohe Zielerfüllung = 4“
Ausfahrtsdosierung (aus P)	Optimierung der Gesamtleistungsfähigkeit	1.9	
	Minimierung Behinderungen für öV	1.6	
	Schutz des untergeordneten Strassennetzes	1.6	
	Spielraum für künftige Entwicklungen	1.5	
	Sanierung der Problem- und Unfallstellen	0.9	

Massnahme	Zielsetzungen VM	Beurteilung Zielerfüllung*)	Zielerreichungsgrad *) Skala von „keine Wirkung = 0“ bis „hohe Zielerfüllung = 4“
Verkehrsinformation	Optimierung der Gesamtleistungsfähigkeit	1.9	
	Minimierung Behinderungen für öV	1.1	
	Schutz des untergeordneten Strassennetzes	1.9	
	Spielraum für künftige Entwicklungen	1.5	
	Sanierung der Problem- und Unfallstellen	1.3	

Massnahme	Zielsetzungen VM	Beurteilung Zielerfüllung*)	Zielerreichungsgrad *) Skala von „keine Wirkung = 0“ bis „hohe Zielerfüllung = 4“
öV Eigen-trassee	Optimierung der Gesamtleistungsfähigkeit	1.9	
	Minimierung Behinderungen für öV	3.9	
	Schutz des untergeordneten Strassennetzes	0.7	
	Spielraum für künftige Entwicklungen	2.5	
	Sanierung der Problem- und Unfallstellen	1.1	

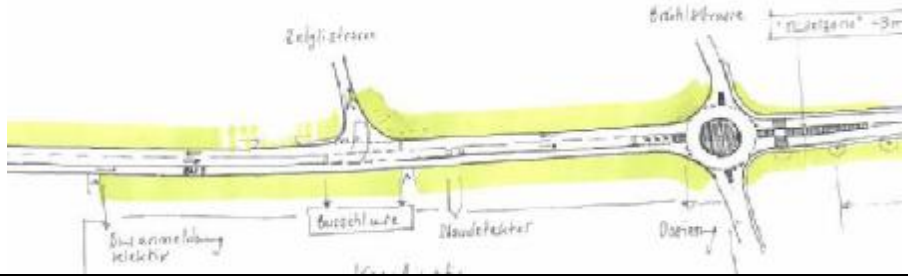
Massnahme	Zielsetzungen VM	Beurteilung Zielerfüllung*)	Zielerreichungsgrad *) Skala von „keine Wirkung = 0“ bis „hohe Zielerfüllung = 4“
Busbevorzugung an Knoten	Optimierung der Gesamtleistungsfähigkeit	1.9	
	Minimierung Behinderungen für öV	3.1	
	Schutz des untergeordneten Strassennetzes	0.7	
	Spielraum für künftige Entwicklungen	1.3	
	Sanierung der Problem- und Unfallstellen	1.0	

Massnahme	Zielsetzungen VM	Beurteilung Zielerfüllung*)	Zielerreichungsgrad *) Skala von „keine Wirkung = 0“ bis „hohe Zielerfüllung = 4“
Mobility Pricing	Optimierung der Gesamtleistungsfähigkeit	2.0	
	Minimierung Behinderungen für öV	1.6	
	Schutz des untergeordneten Strassennetzes	1.9	
	Spielraum für künftige Entwicklungen	2.3	
	Sanierung der Problem- und Unfallstellen	1.0	

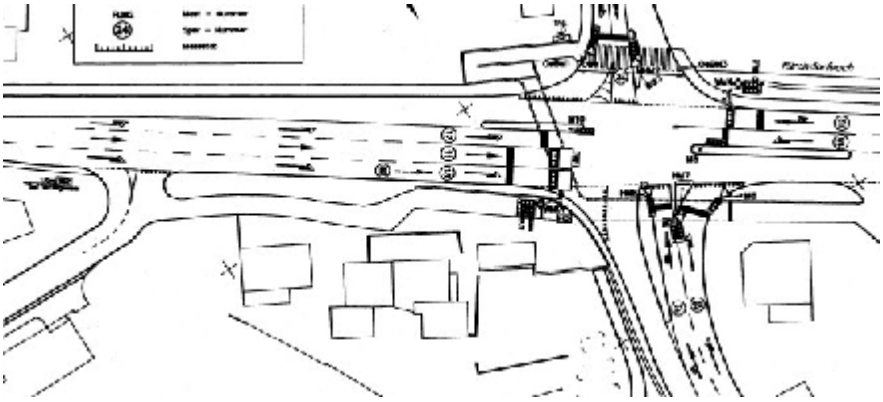
E Massnahmenblätter (ausgewählte Massnahmen)

Teilgebiet Turgi / Siggenthal		**1.6**
Massnahme:	Hertensteinstrasse, Nussbaumen	Priorität 2
Ziel:	- Limitierung des Verkehrs bei Überlastung Knoten Boldi - Beschleunigung des ÖV auf der Landstrasse - Sicherung des Schulweges	
Beschrieb:	- LSA – Pförtneranlage in Betrieb bei Überlastung Knoten Boldi	Stand: neu
Erwartete Auswirkungen:	- Minimierung der Verlustzeiten für ÖV (Blockierung des Rechtsabbiegestreifens am Knoten Boldi) - Erhöhung der Verkehrssicherheit - Minimierung Rückstaus im sensiblen Gebiet	Massn.-Typ 24

Möglicher Standort für Pförtnerung auf der Hertensteinstrasse

Teilgebiet Turgi / Siggenthal		**1.8/1.9**
Massnahmenbündel:	Kirchdorf [15]	Priorität 1
Ziel:	- Entlastung der Zufahrt am Kreisel Landschreiber (bzw. Knoten Boldi) und dadurch Verhinderung der Blockierung des ÖV - Busbevorzugung	
Beschrieb:	- Busschleuse Zelglistrasse - Kreisel Brühl mit Zuflussdosierung - Busspur	Stand: geplant
Erwartete Auswirkungen:	- Limitierung des Verkehrsabflusses Richtung Leistungsengpäss Knoten Boldi (Rückfallebene) - Minimierung der Verlustzeiten für ÖV	Massn.-Typ 10, 12, 22, 24, 30
Metron - K114, Gemeinde Obersiggenthal, Betriebs- und Gestaltungskonzept; 2005		

Teilgebiet Turgi / Siggenthal		**1.10**
Massnahmenbündel:	Knoten Schönegg	Priorität 1
Ziel:	- Busbevorzugung	
Beschrieb:	- Verlängerung des Rechtsabbiegestreifens kombiniert mit Busspur ca. 100m - Grünzeitverlängerung Richtung Turgi - Busbevorzugung mit Busanmeldung	Stand: neu
Erwartete Auswirkungen:	- Ausgewogene Belastungsverteilung auf beide Limmatseiten - Minimierung der Verlustzeiten für ÖV	Massn.-Typ 1, 10



Teilgebiet Turgi / Siggenthal		*1.12*
Massnahmenbündel:	Knoten Schönegg	Priorität 2
Ziel:	- Kanalisierung des Verkehrs Richtung Baden via Turgi	
Beschrieb:	- Information über Stauzeit kombiniert mit Wechselwegweisung	Stand: neu
Erwartete Auswirkungen:	- Ausgewogene Belastungsverteilung auf beide Limmatseiten	Massn.-Typ 18, 20, 29

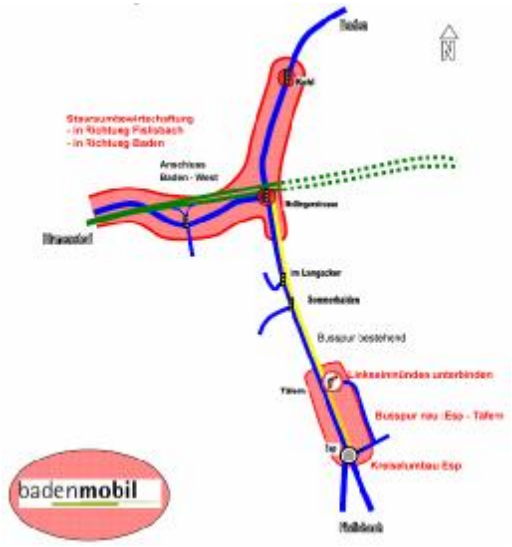
Wechselwegweisung

Info mittels LED Textanzeige

Teilgebiet Baden / Fislisbach		**2.1**
Massnahmenbündel:	Stauraumbewirtschaftung Birmenstorferstrasse [6]	Priorität 1
Ziel:	- Entlastung der Mellingerstrasse - Busbevorzugung - Gewährleistung des Abflusses aus A1	
Beschrieb:	- Ausbau Anschluss Baden-West von Zürich - Umbau Knoten Segelhof mit LSA - Steuerung gemäss Konzept „Stauraumbewirtschaftung Birmenstorferstrasse“ - Busbevorzugung gemäss Konzept „Stauraumbewirtschaftung Birmenstorferstrasse“ - Stauraumüberwachung gemäss Konzept „Stauraumbewirtschaftung Birmenstorferstrasse“	Stand: geplant
Erwartete Auswirkungen:	- Gewährleistung des Verkehrsablaufs auf der Birmenstorferstrasse - Minimierung der Verlustzeiten für ÖV - Limitierung des Abflusses Richtung Leistungsengpässe Schulhausplatz und Langacker.	Massn.-Typ 10, 14, 21, 22, 24

Knoten Segelhof

Teilgebiet Baden / Fislisbach		**2.2**
Massnahmenbündel:	Optimierung Mellingerstrasse (A1 – Esp) [5]	Priorität 1
Ziel:	- Verbesserung des Verkehrsablaufs auf der Mellingerstrasse - Busbevorzugung - Gewährleistung des Abflusses aus A1 - Erschliessungsfunktion der Mellingerstrasse ist zu gewährleisten	
Beschrieb:	- Busbevorzugung des ÖV stadtauswärts am Knoten Mellingerstrasse (Bus auf dem Rechtsabbieger Richtung Mellingen) - Taxizulassung auf der Busspur - Busbevorzugung des linksabbiegenden ÖV von Fislisbach in Richtung Kantonsspital - Kreisel Esp - Busspur Esp-Täfern - Busspur Zufahrt von Oberrohrdorf - Linksabbiegeverbot am Knoten Täfern	Stand: geplant
Erwartete Auswirkungen:	- Minimierung der Verlustzeiten für ÖV - Gewährleistung des Verkehrsablaufs auf der Mellingerstrasse - Limitierung des Abflusse Richtung Leistungsengpässe Schulhausplatz und Langacker.	Massn.-Typ 10, 14, 16, 21, 22, 24



Knoten Mellingerstrasse

Teilgebiet Baden / Fislisbach		**2.5**
Massnahme:	LSA oder Busschleuse Sonnmatt	Priorität 1
Ziel:	- Busbevorzugung Beziehung Baden - Kehl - Widerstand in der Spitzenstunde Richtung Schulhausplatz	
Beschrieb:	- LSA oder Busschleuse	Stand: neu
Erwartete Auswirkungen:	- Minimierung der Verlustzeiten für ÖV - Unterstützung der Dosierung am Badener Tor	Massn.-Typ 12

Knoten Mellinger- / Meierhofstrasse

Beispiel Sallaz, Lausanne (Busschleuse)

Teilgebiet Baden / Fislisbach		**2.6**
Massnahme:	LSA Schadenmühleplatz + Linksabbiegespur	Priorität 2
Ziel:	- Ausfahrtsdosierung aus dem Parkplatz - Widerstand in der Spitzenstunde Richtung Schulhausplatz	
Beschrieb:	- LSA mit Busanmeldung - Kurze Linksabbiegespur Richtung PP	Stand: neu
Erwartete Auswirkungen:	- Minimierung Behinderungen durch Linksabbiegende - Unterstützung der Dosierung am Badener Tor	Massn.-Typ 10, 14

Knoten Mellingerstrasse / Schadenmühle

Teilgebiet Baden / Fislisbach		2.7
Massnahme:	FG-LSA am Lindenplatz	
Ziel:	- Bündelung des FG-Verkehrs - Verflüssigung des Verkehrs im sensiblen Bereich	
Beschrieb:	- LSA	Stand: bestehend
Erwartete Auswirkungen:	- Minimierung Behinderungen für ÖV und IV - Erhöhung der Verkehrssicherheit	Massn.-Typ 10, 32

Lindenplatz

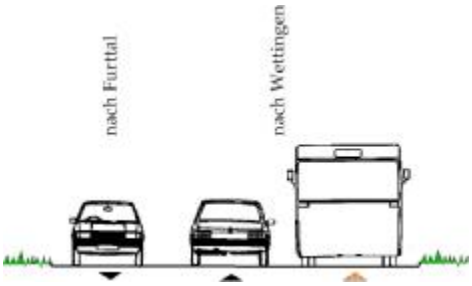
Teilgebiet Baden / Fislisbach		2.8
Massnahmenbündel:	Optimierung Steuerung, Schulhausplatz – 1. Etappe Optimierung Vorsortierung und Anpassung Detektoren – 2. Etappe Knotenumbau des Schulhausplatzes – 3. Etappe	Priorität 1
Ziel:	- Besseres Nutzen der Grünzeiten / Minimierung der Zeitverluste für ÖV - städtebauliche Aufwertung	
Beschrieb:	- Änderung der Steuerung - Betriebliche Massnahmen - Gestaltung	Stand: geplant
Erwartete Auswirkungen:	- Minimierung Behinderungen für ÖV - Verflüssigung des Verkehrs - Erhöhung der Lebensqualität im sensiblen Bereich	Massn.-Typ 10, 21, 30

Schulhausplatz

Teilgebiet Baden / Fislisbach		**2.9**
Massnahme:	Busspur auf der Mellingerstrasse zw. Oberstadt- und Burghaldenstrasse	Priorität 3
Ziel:	- Minimierung der Zeitverluste für ÖV	
Beschrieb:	- Erstellung einer Busspur	Stand: neu
Erwartete Auswirkungen:	- Minimierung Behinderungen für ÖV	Massn.-Typ 1

Mellingerstrasse

Teilgebiet Neuenhof / Wettingen		3.1
Massnahme:	LSA / Busbevorzugung Geiswis, Busspur Richtung Wettingen	Priorität 1
Ziel:	- ÖV Bevorzugung	
Beschrieb:	- LSA - Neue Busspur	Stand: neu
Erwartete Auswirkungen:	- Minimierung Behinderungen für ÖV	Massn.-Typ 1



Teilgebiet Neuenhof / Wettingen		3.2
Massnahme:	Busschleuse Richtung Baden, Landstrasse	Priorität 1
Ziel:	- Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für Langsamverkehr. Städtebauliche Aufwertung.	
Beschrieb:	- Gestaltung	Stand: neu
Erwartete Auswirkungen:	- Minimierung Behinderungen für ÖV	Massn.-Typ 3

Knoten Landstrasse / Märzengasse

Teilgebiet Neuenhof / Wettingen		3.3
Massnahme:	Gestaltung des öffentlichen Raumes Landstrasse	Priorität 2
Ziel:	- Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für Langsamverkehr. Städtebauliche Aufwertung.	
Beschrieb:	- Gestaltung	Stand: neu
Erwartete Auswirkungen:	- Verkehrsberuhigung	Massn.-Typ 30

Landstrasse

Teilgebiet Neuenhof / Wettingen		3.4
Massnahme:	LSA Land- / Schönustrasse	Priorität 1
Ziel:	- Busbevorzugung Beziehung Ennetbaden	
Beschrieb:	- LSA mit ÖV Priorisierung	Stand: neu
Erwartete Auswirkungen:	- Minimierung der Verlustzeiten für ÖV	Massn.-Typ 10

Knoten Land- / Schönaustrasse

Teilgebiet Neuenhof / Wettingen		3.5
Massnahme:	LSA Schwimmbad- / Seminarstrasse	Priorität 2
Ziel:	- Busbevorzugung Beziehung Bahnhof	
Beschrieb:	- LSA mit ÖV Priorisierung	Stand: neu
Erwartete Auswirkungen:	- Minimierung der Verlustzeiten für ÖV	Massn.-Typ 10

Knoten Land- / Schönaustrasse

Teilgebiet Neuenhof / Wettingen		3.7
Massnahme:	Brückenkopf Ost, Kapazitätssteigerung der Beziehung Ennetbaden – A1	Priorität 1
Ziel:	- Beschleunigung der Beziehung Ennetbaden – A1	
Beschrieb:	- Knotenausbau Ausfahrt Richtung A1 - Organisatorische Massnahmen - Evtl. LSA am Knoten Wettinger- / Schartenstrasse	Stand: neu
Erwartete Auswirkungen:	- Entlastung Bruggerstrasse - Erhöhung der Leistungsfähigkeit Richtung A1	Massn.-Typ 14, 10

Brückenkopf Ost

Teilgebiet Ehrendingen/Freienwil		**4.3**
Massnahmenbündel:	Ehrendingerstrasse	Priorität 2
Ziel:	- Busbevorzugung aus Ehrendingerstrasse	
Beschrieb:	- Busschleuse an der Haltestelle Schützenhaus oder elektronische Busspur	Stand: neu
Erwartete Auswirkungen:	- Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs - Minimierung der Verlustzeiten für ÖV	Massn.-Typ 3 (5)

Haltestelle Schützenhaus

Beispiel für eine elektronische Busspur Rapperswil-Jona

Quelle:http://www.verkehrssteuerung.ch/elbup/sld001.htm

Teilgebiet Ehrendingen/Freienwil		**4.4**
Massnahmenbündel:	Kreisel Landvogteischloss	Priorität 2
Ziel:	- Busbevorzugung aus Ehrendingerstrasse	
Beschrieb:	- Busbevorzugungsanlage Zufahrt Brücken-kopf Ost	Stand: neu
Erwartete Auswirkungen:	- Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs - Minimierung der Verlustzeiten für ÖV	Massn.-Typ 10, 22

Knoten Land-/Ehrendingerstrasse

Beispiel: Dietikon: Kreisel Überland-/Niederholzstrasse

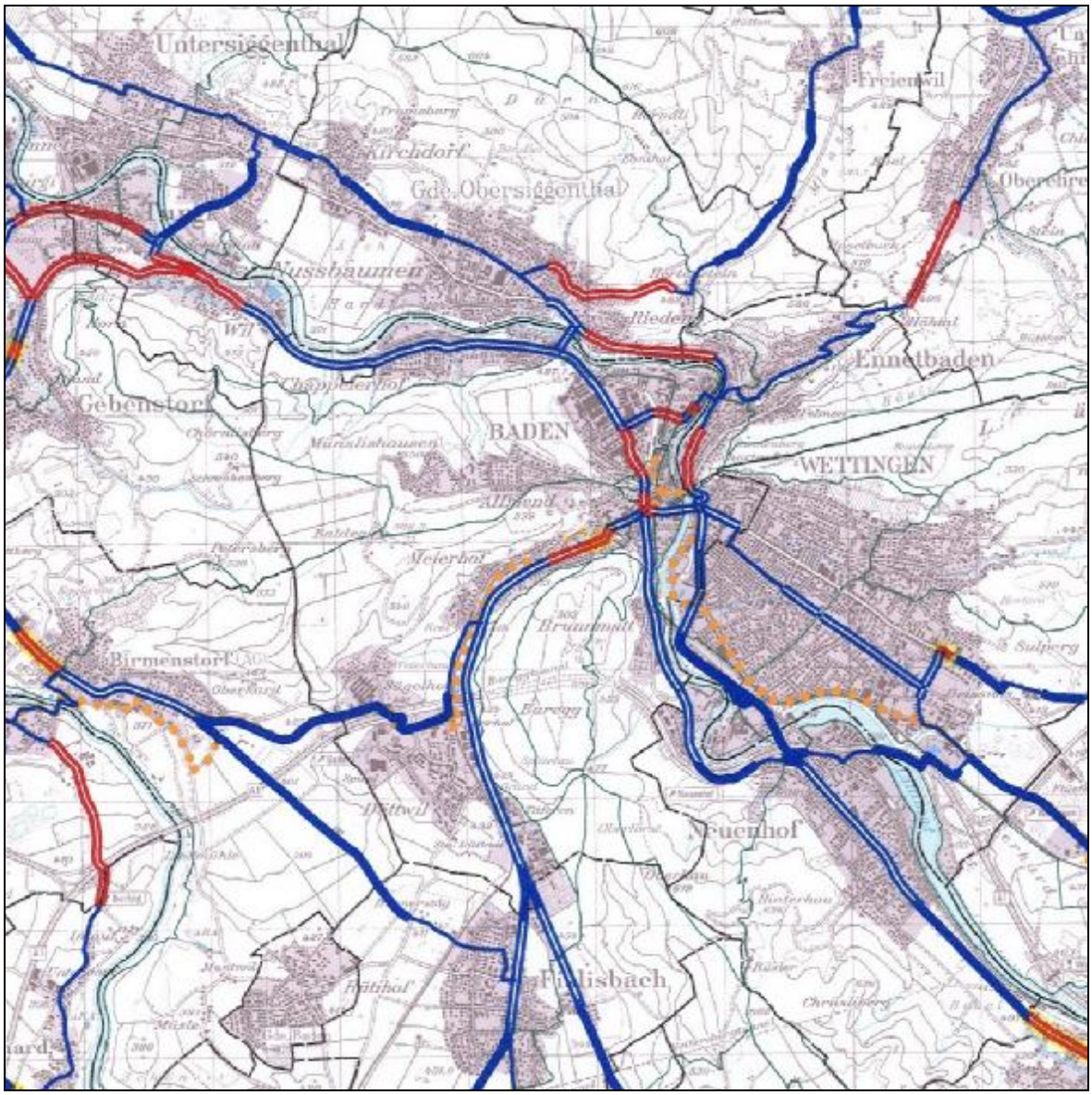
Zentrum		5.1
Massnahme:	Ehrendingerstrasse	Priorität 1
Ziel:	- Busbevorzugung aus Bahnhofstrasse	
Beschrieb:	- LSA mit Busbevorzugung	Stand: neu
Erwartete Auswirkungen:	- Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs - Minimierung der Verlustzeiten für ÖV - Plafonierung Querverkehr	Massn.-Typ 10, 19

Bahnhof- / Haselstrasse

Zentrum		5.2
Massnahmenbündel:	Ausfahrtsdosierung aus Parkhäusern	Priorität 2
Ziel:	- Verflüssigung des Verkehrs auf der Hasel- und Bruggerstrasse	
Beschrieb:	- LSA	Stand: neu
Erwartete Auswirkungen:	- Verstätigung des Verkehrs auf dem Basisnetz - Minimierung der Verlustzeiten für ÖV - Plafonierung Querverkehr	Massn.-Typ 23

Kreisel Ölrain- / Haselstrasse

F Kantonale Radrouten

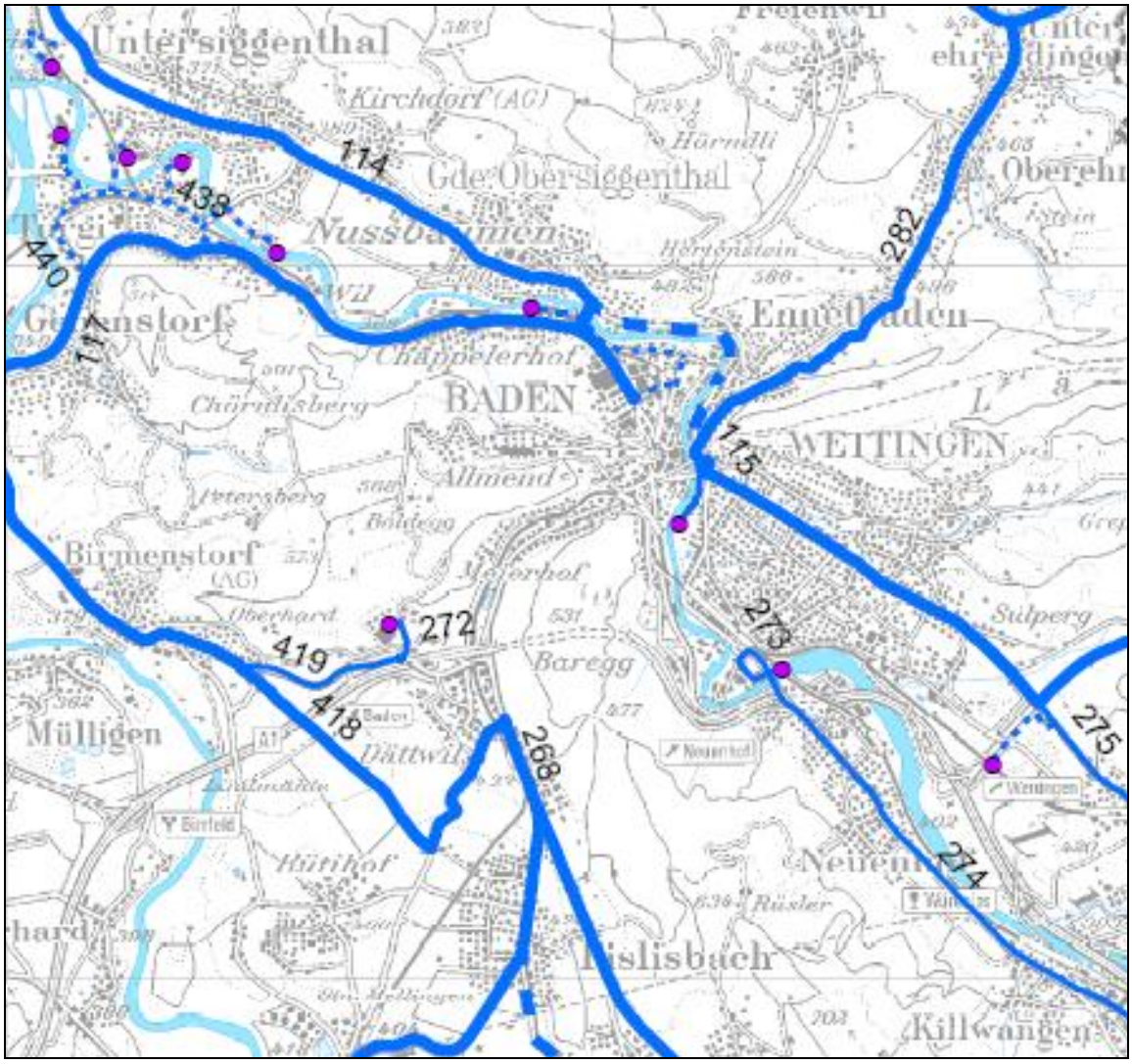


Legende

Führungsart

bestehend	geplant	
		Radweg
		Radstreifen
		Radroute Mischverkehr
		Ersatzroute
		im Bau / Projektierung
		Siedlungsgebiet
		Wanderweg
		Schweizer Radwanderweg
		Gemeindegrenzen

G Kantonale Versorgungsrouten

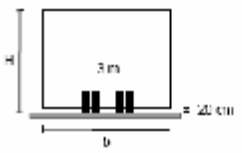


Legende

Rohrtyp	Durchflussbreite b	Lichte Höhe H	Gesamtgewicht G [1]	Achslast A
I	6.50 m	5.20 m	4800 kN	300 kN
I red.	6.50 m	5.20 m	3200 kN	200 kN
II	5.00 m	4.00 m	2400 kN	300 kN
III	4.50 m	4.00 m	800 kN	SVGV/IV [2]

[1] 10 kN = 1 Lastenkreis
[2] Art. 8 SVGV, Art. 67 VRV

Lichtraumprofil in der Gesamtheit



Werker Kraftwerk, Unterwerk, Renkenthwerk

Notaufstieg

Kantonsstrassennummer