



Die Landstrasse ist primär auf den motorisierten Verkehr ausgerichtet. Das liegt einerseits an der Strasse selbst, welche geradlinig und verkehrsorientiert gestaltet ist und andererseits an den Nutzungen, welche abgesehen von einzelnen Geschäften von der Strasse abgewandt sind. Der Strassenraum lädt nicht zum Aufenthalt ein.



In zwei Bereichen (ab Ortseinfahrt von Westen bis Kornfeldweg und im Abschnitt Dorf-/ Schöneggstrasse) weist die Landstrasse trotz der Lage innerhalb der Siedlung einen eigentlichen Ausserortscharakter auf. Die Strasse trennt die Siedlungsgebiete der Gemeinde in diesen Abschnitten praktisch vollständig. Die Gebäude wurden aufgrund der hohen Verkehrsbelastung bewusst und praktisch vollständig von der Strasse abgewandt gestaltet und werden mehrheitlich rückseitig erschlossen. Knotenbereiche, Lärmschutzwände und Abstandsbegrünung dominieren das Erscheinungsbild.



Landstrasse mit Umfahrungscharakter: Die Bebauung ist stark von der Strasse abgewandt und oft ohne Fuss- und Veloinfrastruktur.



Oberirdische Querungen über die Landstrasse sind nur wenige vorhanden. Bei den grossen Knoten und Bushaltestellen bestehen Unterführungen, welche jedoch nicht alle Wunschlinien des Fuss- und Veloverkehrs abdecken. Netzlücken im Fuss- und Velowegnetz sind die Folgen. Das Bauhaldequartier wird durch die Landstrasse und die Schöneggstrasse vom restlichen Siedlungsgebiet abgeschnitten. Es besteht keine oberirdische Querungsmöglichkeit für Fussgänger. An der Bushaltestelle Schönegg bestehen Unterführungen, die aber für den Fussverkehr nur mässig attraktiv sind und Umwege erfordern. Darum queren viele Menschen die Kantonsstrasse auch ohne Fussgängerstreifen oberirdisch, was zu gefährlichen Situationen führt. Auch zwischen den Quartieren Bauhalde und Hölzli ist eine Querung aufgrund des Einschnitts der Schöneggstrasse nicht möglich. Kritisch sind diese fehlenden oder ungenügenden Querungen insbesondere, weil viele Wegbeziehungen zu den Schulen und Kindergärten über die beiden Kantonsstrassen führen.

Ausserhalb des Siedlungsgebiets im Raum Schlatt und im Raum Oberau fehlen zudem wichtige Querungsmöglichkeiten für den Fuss- und Veloverkehr als Zugang zur Limmat, zum Stoppel-Areal sowie zum Sportplatz Unterau. Das Industriegebiet Hard ist für den Fuss- und Veloverkehr nur aus Süden erreichbar, eine attraktive Anbindung zum Bahnhof im Dorfteil Siggenthal Station fehlt.



Die Landstrasse kann mehrheitlich nur via Unterführungen gequert werden, die Breiten für die Doppelnutzung von Fuss- und Veloverkehr ist dabei knapp. Einzig im Bereich Spiracher bestehen zwei Fussgängerstreifen.



An vier Orten entlang der Landstrasse ist eine Häufung von Unfällen mit Personenschaden festzustellen: Am Kreisel Mühleweg wurden seit 2011 fünf Unfälle registriert. Darunter sind mehrere Einbiege- und Auffahrunfälle, bei einem davon verunglückte 2016 ein Velofahrer tödlich. An der Einmündung Blumenweg / Mardeläckerstr. ereigneten sich ebenfalls fünf Unfälle, davon drei mit Fussgängerbeteiligung. Die weiteren Unfallschwerpunkte befinden sich im Ortsteil Siggenthal Station am Knoten Hardächer. Hier häufen sich Auffahrunfälle, Ein- und Abbiegeunfälle, welche wohl auf die hohen Geschwindigkeiten und die Knotensituation zurückzuführen sind.



Auf der Landstrasse wird der aus dem unteren Aaretal zufahrende Verkehr in Richtung Obersiggenthal am Knoten Schönegg und Zelglistrasse dosiert, um den Verkehrsfluss durch Nussbaumen nach Baden zu optimieren. Eine zusätzliche Dosierungsstelle entsteht zurzeit beim westlichen Ortseingang. Innerorts/ausserorts staut sich der Verkehr morgens auf der Landstrasse zwischen Zelglistrasse im Ortsteil Kirchdorf (Obersiggenthal) und Schönegg (ausserhalb des Siedlungsgebiets) sowie vor dem Knoten Schönegg- / Landstrasse. Am Abend staut sich der Verkehr hauptsächlich in Richtung Norden (Siggenthal Station) und (in geringerem Masse) von Stilli her am Knoten Hardächer in Siggenthal Station.



Untersiggenthal ist gut an das regionale Busnetz angeschlossen. Es verkehren Busse in dichtem Takt nach Baden (8x in der Stunde) und an den Bahnhof Turgi sowie zur Station Siggenthal-Würenlingen (2x in der Stunde). Die beiden erwähnten Dosierungen sind kombiniert mit Busbevorzugungsmassnahmen. An der Dosierungsanlage Schöneegg nützt der Bus den Rechtsabbieger, an der Zelglistrasse besteht eine separate Busspur. Damit verkehrt der ÖV auch während der Hauptverkehrszeiten heute mehrheitlich zuverlässig. Der oben beschriebene verbleibende Rückstau im Bereich Schöneegg tangiert insbesondere am Morgen teils auch den Busverkehr. Im Zusammenhang mit der geplanten Dosierungsstelle beim westlichen Ortseingang, ist vorgesehen, den Bus von und nach Siggenthal neu via Dorfstrasse zu führen.



Busspur vor Dosierungsanlage: Die Lichtsignalanlage ermöglicht das Zurückhalten des Staus ausserhalb des Siedlungsgebiets und die Priorisierung der Busse Richtung Baden.

Separater Fuss-/Radweg parallel zur Kantonsstrasse: Ausserhalb des Siedlungsgebiets sind die Verkehrsmittel getrennt. Ein Mehrzweckstreifen ermöglicht das einfachere Abbiegen.



Die Steigstrasse ist eine wichtige Veloverbindung nach Turgi. Die Strasse ist jedoch steil und eng und somit nicht auf grosse Verkehrsmengen ausgerichtet. In Enneturgi führt die anschliessende Austrasse durch eine schmale Bahndammunterführung. Ein Teil des Autoverkehrs Richtung Turgi und Baden nutzt die Verbindung über die Steigstrasse als Ausweichroute und Abkürzung bei Verkehrsüberlastungen, was die Quartiere belastet und zu Konfliktsituationen führt.



Die Stahljochbrücke über die Limmat in der Verlängerung der Bahnhofstrasse ist erneuerungsbedürftig.



Auf der Landstrasse besteht heute innerorts mehrheitlich keine Veloinfrastruktur, die Fahrt auf der Kantonsstrasse ist gefährlich, insbesondere während der Hauptverkehrszeiten. Abseits der Kantonsstrasse bestehen dafür einige gute Veloverbindungen. Die vom unteren Aaretal über die Flueraistrasse und den (schmalen) Zweirichtungsweg entlang der Landstrasse im Gebiet Schlatt herkommende Veloroute erlaubt weitgehend sichere und unterbrechungsfreie Velofahrten. Sie führt via Dorfstrasse und Kirchweg als attraktive Alternative zur Landstrasse durch Untersiggenthal Richtung Kirchdorf und Nussbaumen. Entlang der Schöneeggstrasse zwischen Untersiggenthal und Turgi besteht ein abgetrennter Zweirichtungsweg.



Im Rahmen der Zentrumsentwicklung setzt sich die Gemeinde mit den Anstössern und dem Kanton für eine bessere Gestaltung und Nutzung des Strassenraums (inkl. erster Gebäudetiefe) ein. Die Landstrasse soll in diesem Bereich zum neuen Zentrum von Untersiggenthal umgestaltet werden. Im Ortsteil Siggenthal Station soll das Arbeitsplatzgebiet Hard weiterentwickelt werden. Das Gebiet Steigacher und das angrenzende ABB-Areal sind ebenfalls ein Entwicklungsschwerpunkt.



Die angrenzenden Wälder und Freiflächen im Norden und das Limmatufer im Süden bilden für Untersiggenthal wichtige Naherholungsräume. Aus den benachbarten Wohnquartieren sind die jeweiligen Gebiete gut zu Fuss erreichbar. Aufgrund der Trennwirkung der Landstrasse und den ungenügenden Querungen sind weitergehende Wege zu Fuss oder mit dem Velo im Freizeitverkehr unattraktiv.



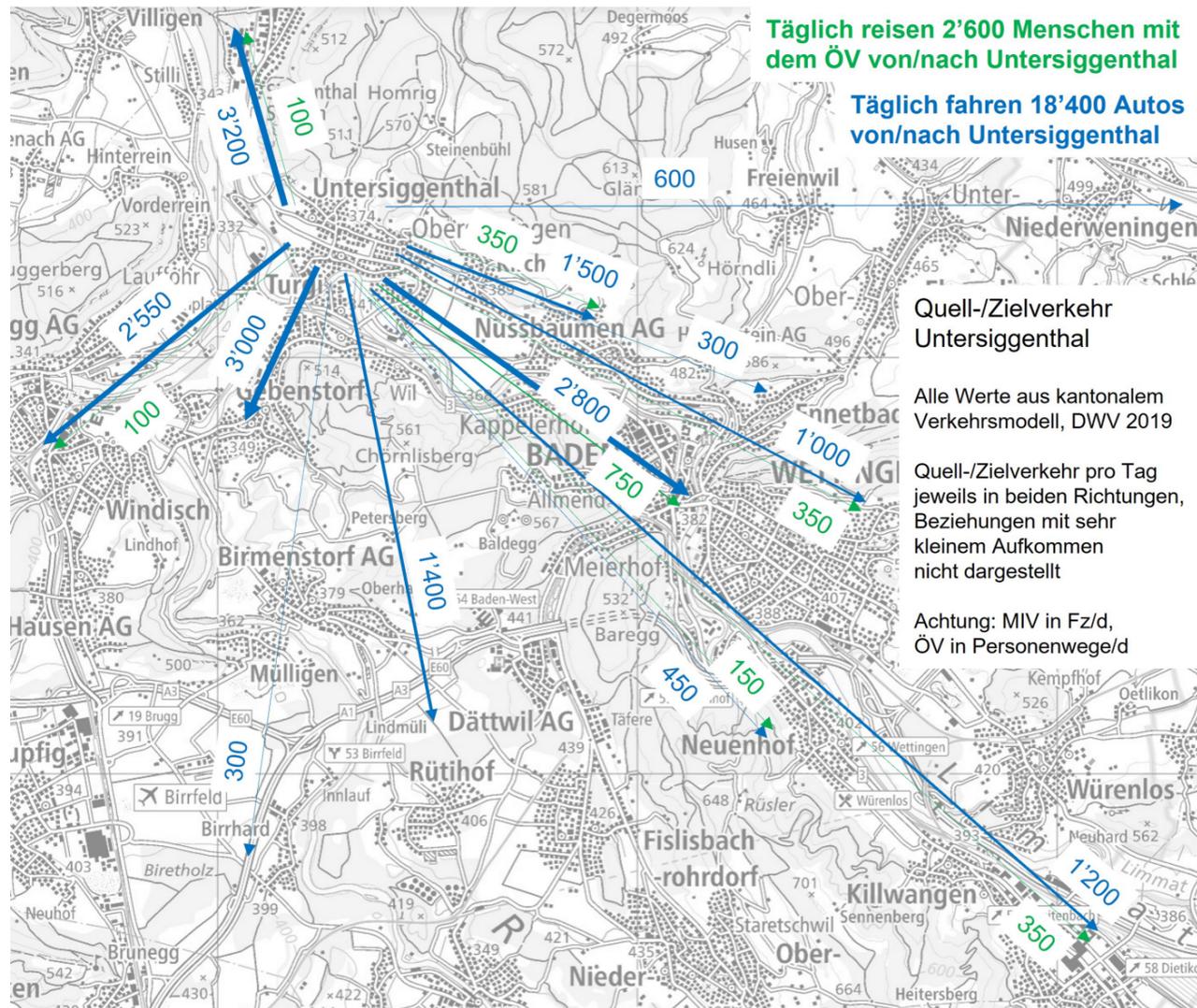
Stand: 12.08.2022

Siggenthal-Würenlingen

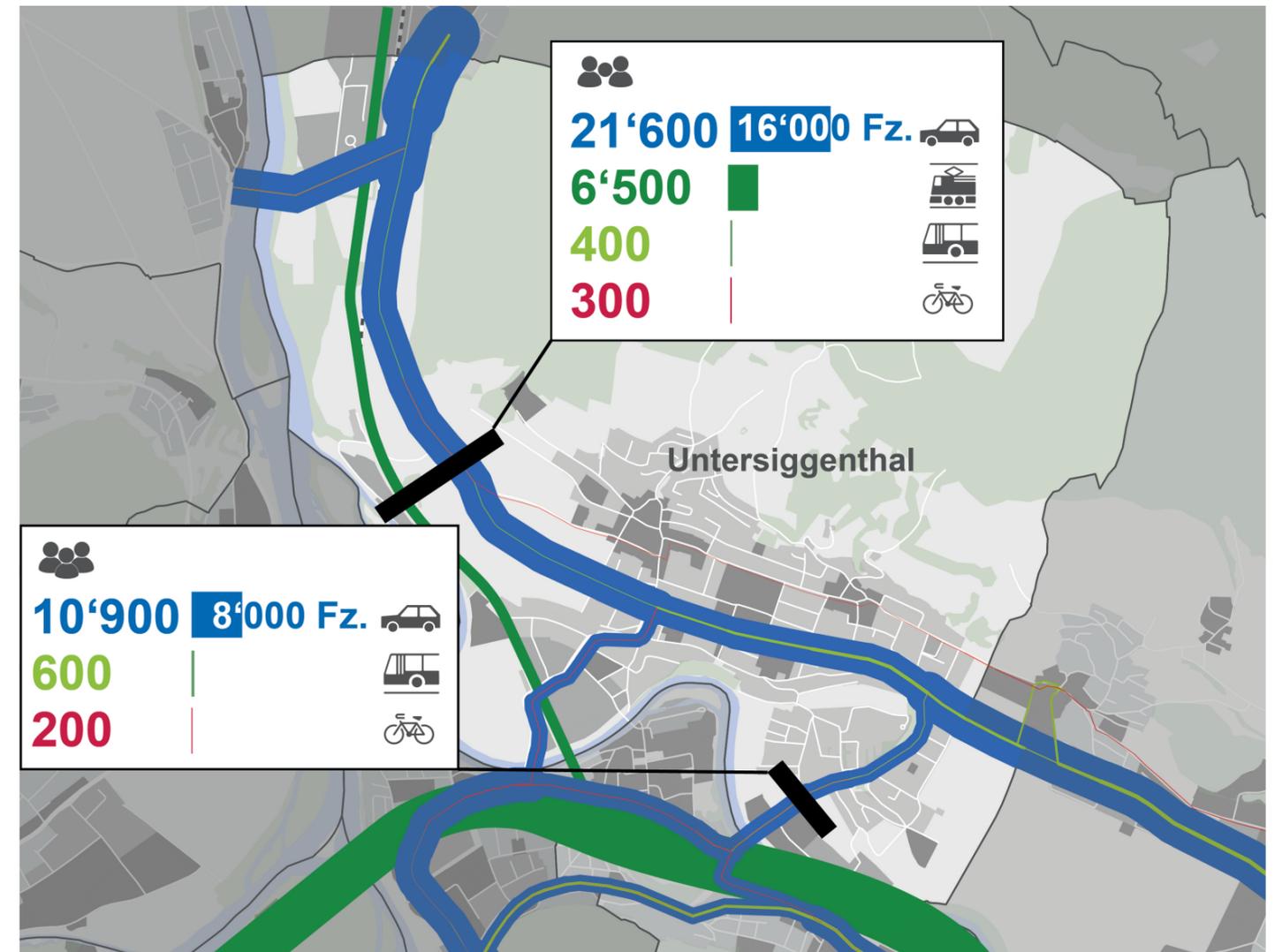
Legende

- Verkehrsorientierte Ortsdurchfahrt
- Innerortsstrasse mit Ausserortscharakter
- Schlechte Querbarkeit für Fussverkehr
- Schlechte Querbarkeit für Fuss- und Veloverkehr
- Unfallhäufung
- Dosierungsanlage
- Verkehrsüberlastung am Morgen
- Verkehrsüberlastung am Abend
- Busspur und -priorisierung
- Schleichverkehr
- Engstelle in Unterführung
- Ersatz Brücke in Diskussion
- Fusswegverbindung
- Veloverbindung
- Entwicklungsgebiet
- Wichtiger Naherholungsraum
- Bahnhof
- Einkaufsnutzung
- Schule
- Sportanlage

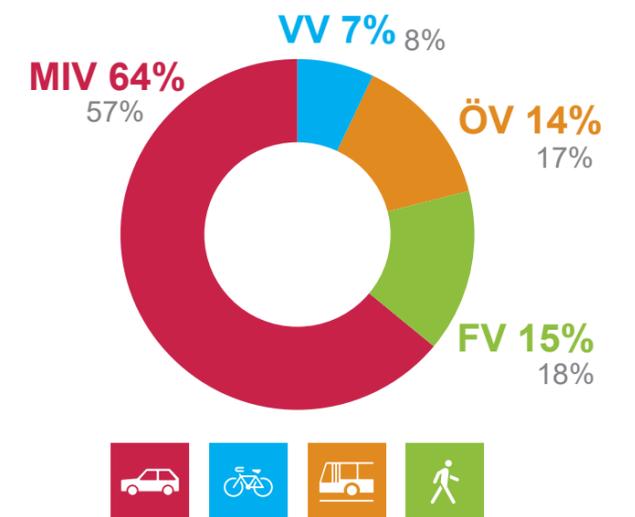
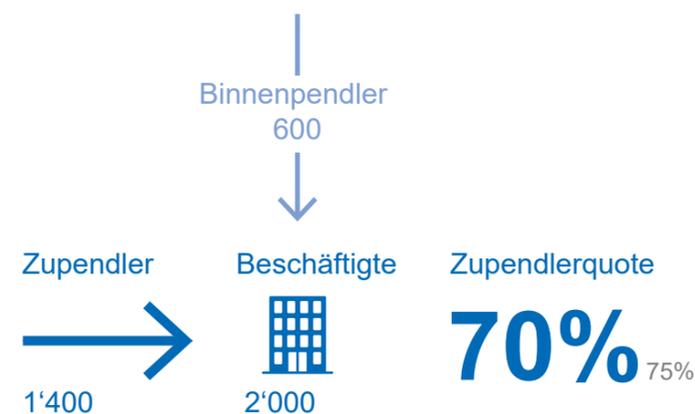




Quell-/Zielverkehr MIV/ÖV der jeweiligen Gemeinde nach verschiedenen Richtungen



Belastungsplan mit Aufkommen nach MIV, ÖV und Velo auf Kantonsstrassen in Personen pro Tag



Analysekarte



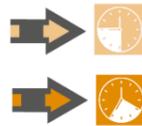
Unfallhäufungen

Karteneinträge basierend auf Angaben aus der Verkehrsunfallstatistik 2021, Strassenverkehrsunfälle mit Personenschaden (seit 2011), Bundesamt für Strassen ASTRA.
https://map.geo.admin.ch/?lang=de&topic=ech&bgLayer=ch.swisstopo.pixelkarte-farbe&layers_timestamp=99990101&layers=ch.astra.unfaelle-personenschaeden_all



Dosierungsanlagen

Karteneinträge basierend auf Angaben vom Verkehrsmanagement Region Baden-Wettingen, Kanton Aargau, Departement Bau, Verkehr und Umwelt, Abteilung Tiefbau.
<https://www.ag.ch/de/verwaltung/bvu/mobilitaet-verkehr/mobilitaet/verkehrsmanagement/region-baden-wettingen>



Verkehrsüberlastungen

Karteneinträge basierend auf Angaben aus Google Maps, Verkehr, normale Verkehrslage dienstags und donnerstags Morgen (ca. 7.00 bis 8.30 Uhr) und Abend (ca. 16.30 bis 18.00 Uhr).
<https://www.google.ch/maps/@47.4655958,8.3049476,12220m/data=!3m1!1e3!5m1!1e1>

Weitere Einträge

Restliche Karteneinträge basierend auf der fachlichen Beurteilung der heutigen Situation sowie den verfügbaren kommunalen Grundlagen der Gemeinde (u.a. Nutzungsplanung, Kommunaler Gesamtplan Verkehr). Die Beurteilung wurde an einem Augenschein mit Verantwortlichen der Gemeinde jeweils diskutiert und anschliessend bereinigt.

Statistische Daten



Quell-/Zielverkehr MIV/ÖV der jeweiligen Gemeinde nach verschiedenen Richtungen Belastungsplan mit Aufkommen nach MIV, ÖV und Velo auf Kantonsstrassen in Personen pro Tag

Alle Werte aus Kantonalem Verkehrsmodell (KVM-AG), Ist-Zustand 2019, Durchschnittlicher Wochentagsverkehr (Montag - Freitag). Die Dokumentation des kantonalen Verkehrsmodells ist unter folgendem Link verfügbar:
<https://www.ag.ch/de/verwaltung/bvu/mobilitaet-verkehr/mobilitaet/verkehrsdaten/verkehrsmo-dell-kvm-ag>



Bevölkerungszahlen

Alle Werte aus der Statistik Kanton Aargau, Bevölkerungsbestand 2021.
<https://www.ag.ch/de/verwaltung/dfr/statistik/zahlen-und-vergleiche/datenauswahl?rewriteRemoteUrl=/data/BN1TBN1TGN1TN7MN1?rowsPerPage%3D1000%26pageNr%3D1>



Beschäftigtenzahlen

Alle Werte vom Bundesamt für Statistik, Statistik der Unternehmensstruktur (STATENT), Anzahl Vollzeitäquivalente 2019.
<http://www.geostat.admin.ch>



Anteil Abonnemente pro Gemeinde

Daten aus der Open-Data-Plattform Mobilität Schweiz, Stand 11.03.2022, Besitzanteil der Bevölkerung pro Gemeinde.
<https://opentransportdata.swiss/de/dataset/ga-hta-liste1/resource/4298e7cd-0523-4fb9-a1d7-0189954c100f>



Pendlerstatistik

Bundesamt für Statistik, Pendlermobilität, Erwerbstätige nach Wohn- und Arbeitsgemeinde, 2018.
<https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/personenverkehr/pendlermobilitaet.assetdetail.14940261.html>



Fahrzeugbesitz

Fahrzeuge pro 1000 erwachsene Einwohnerinnen und Einwohner berechnet auf Basis der Daten vom Strassenverkehrsamt des Kantons Aargau (Stand 2021) zur Anzahl Fahrzeuge pro 1'000 Einwohnerinnen und Einwohner.
https://www.ag.ch/app/statistik_aargau_gemeindeportraet/



Modal-Split

Anteile aller Verkehrsmittel am jeweiligen Binnen-, Quell- und Zielverkehrsaufkommen der jeweiligen Gemeinde. Hinweis: Massgebend ist der gesamte Verkehr der Gemeinde, also nicht nur derjenige der Wohnbevölkerung, sondern auch von Menschen mit einem anderen Wohnort, die in die jeweilige Gemeinde fahren (z.B. für Arbeit, Einkauf, Bildung, etc.). Basis ist wiederum das kantonale Verkehrsmodell (KVM-AG), Ist-Zustand 2019, Durchschnittlicher Wochentagsverkehr (Mo-Fr).