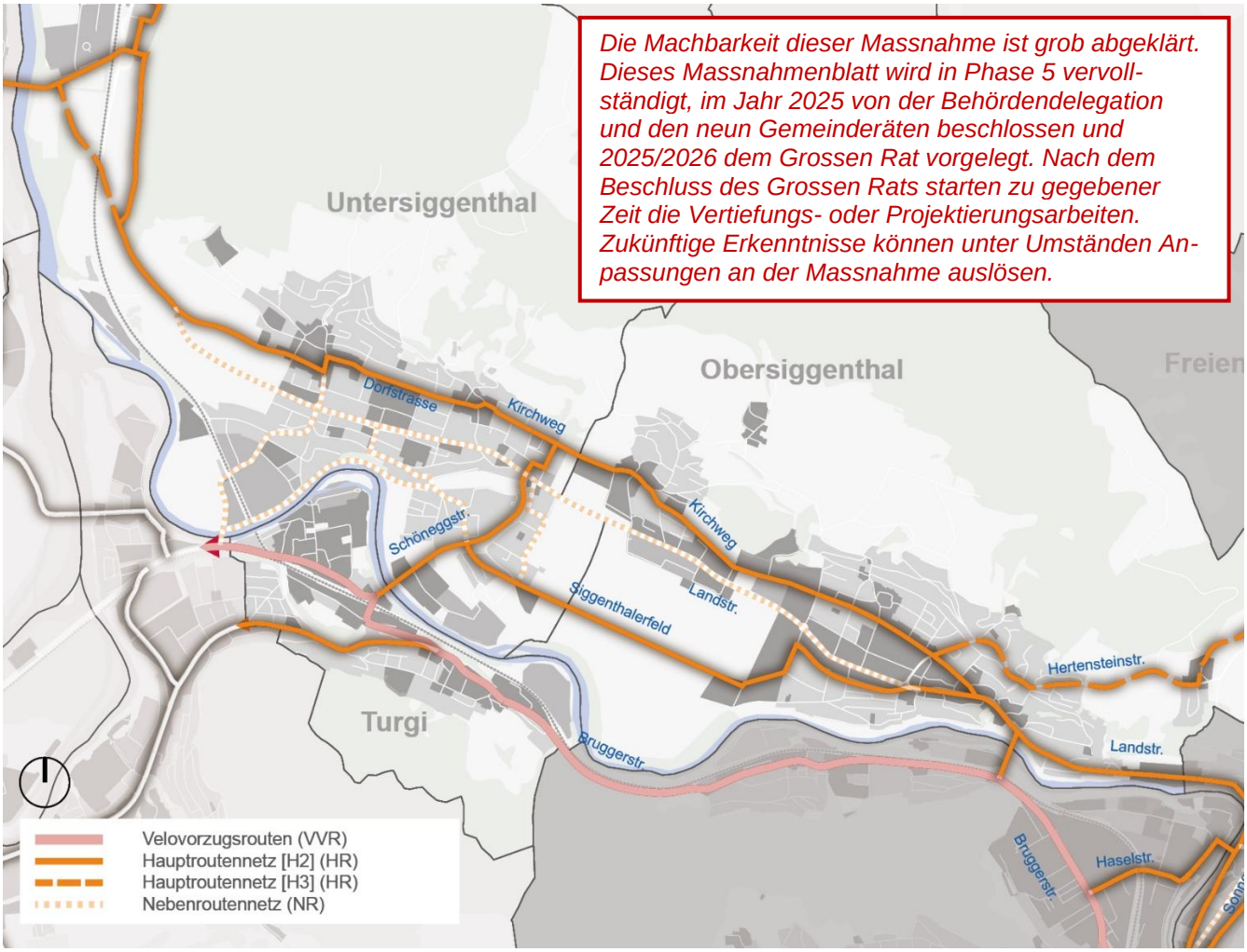
FV05 Aufwertung Velohauptrouten Raum Siggenthal



Die Machbarkeit dieser Massnahme ist grob abgeklärt. Dieses Massnahmenblatt wird in Phase 5 vervollständigt, im Jahr 2025 von der Behördendelegation und den neun Gemeinderäten beschlossen und 2025/2026 dem Grossen Rat vorgelegt. Nach dem Beschluss des Grossen Rats starten zu gegebener Zeit die Vertiefungs- oder Projektierungsarbeiten. Zukünftige Erkenntnisse können unter Umständen Anpassungen an der Massnahme auslösen.

Beschrieb der Massnahme

Mit dem 2023 in Kraft getretenen Bundesgesetz über Velowege (Veloweggesetz) werden die Kantone und Gemeinden zur Planung und Realisierung von durchgängigen, sicheren und attraktiven Velowegnetzen verpflichtet. Die Kantone können die Planung der kommunalen Wegnetze an ihre Gemeinden delegieren.

Das Hauptroutennetz bildet das Rückgrat des Alltagsverkehrs und ein starkes Grundgerüst für das Velonetz (vgl. ergänzende Informationen im Fachbericht Fuss- und Veloverkehr). Es verbindet die Wohngebiete mit den Zentren und wichtigen Zielen der Region in einem lückenlosen Netz. Wo möglich und sinnvoll werden die Hauptrouten abseits von stark befahrenen Strassen geführt.

Durch das Siggenthal sind drei übergeordnete Verbindungen vorgesehen. Diejenige südlich der Limmat durch den Kappelerhof soll als Velovorzugsroute die Räume Baden und Brugg miteinander verbinden (vgl. FV02). Als wichtigste Verbindung auf der Nordseite des Siggenthals soll der Kirchweg in Ober- und Untersiggenthal als Hauptroute aufgewertet werden. Als bereits heute stark genutzte Veloverbindung verbindet er einerseits das untere Aaretal mit Baden, anderseits werden durch ihn die grossen Wohngebiete und die kommunalen sowie regionalen Ziele (Schulen/ Badi/ Sportanlagen) des Siggenthals erschlossen.

Da die Landstrasse durch ihre hohe Verkehrsbelastung eine trennende Wirkung hat und die Hauptroute Kirchweg und die VVR durch den Kappelerhof weit auseinander liegen, ist in der Mitte des Siggenthal eine zweite Hauptroute vorgesehen. Diese Route durch die südlichen Quartiere in Nussbaumen ist attraktiv, weil sie weit abseits stark belasteter Verkehrsachsen liegt und eine hohe Umgebungsqualität aufweist. Die Schönegg- und die Hertensteinstrasse vervollständigen als Querachsen das Velohauptroutennetz im Siggenthal.

Auf allen Verbindungen werden in einigen Abschnitten die heute gültigen Standards für Hauptrouten nicht eingehalten, so dass Massnahmen für ein attraktives Netz nötig sind. Für deren Projektierung, Realisierung und Finanzierung ist der Kanton Aargau verantwortlich (vgl. ergänzende Informationen ab Seite 5).

Zuständigkeiten und Prozessuales

Federführung	Kanton, BVU AVK, Abteilung Verkehr	**Beteiligte**	Kanton, Baden, Obersiggenthal, Untersiggenthal (Bei Bedarf Abstimmung mit Nachbargemeinde)
Standort	Raum Siggenthal: Baden, Obersiggenthal, Untersiggenthal	**Investitionskosten** (+/- 40 %)	11.7 Mio. Franken
		Laufende Kosten	--

Herleitung aus Lagebeurteilung

Das Hauptroutennetz entspricht weitgehend dem heutigen kantonalen Velonetz. Die Infrastruktur genügt aber nicht überall den angestrebten Standards. Ein vollständiges, sicheres und attraktives regionales Hauptnetz zur Verbindung der wichtigsten Quell- und Zielorte ist zentral. Bereits kleinere Lücken oder Schwachstellen mindern die Attraktivität und damit den Velo-Anteil am Gesamtverkehr.

Abhängigkeiten zu weiteren GVK-Massnahmen

- Velovorzugsroute Baden-Brugg (FV02)
- Aufwertung Velonebenrouten Raum Siggenthal (FV06)
- Umgestaltung Landstrasse Nussbaumen (SF11)
- Umgestaltung Landstrasse Rieden (SF12)

Wirkung und Zielbeitrag der Massnahme FV05

Wirkung

- Ein zusammenhängendes, attraktives und sicheres Hauptroutennetz bildet die Basisinfrastruktur für einen velogerechten Raum im Siggenthal.
- Mit der Behebung der Schwachstellen werden die Voraussetzungen geschaffen, damit mehr Menschen mit dem Velo unterwegs sind. Damit kann der Veloverkehr seinen Beitrag zur Erreichung des Ziels Flächensparende Mobilität leisten.
- Die insbesondere durch die durchgehenden, attraktiven Velohauptrouten und Velovorzugsrouten möglichen Verlagerungen vom Auto- auf den Veloverkehr reduzieren das Autoverkehrsaufkommen und tragen zu einer höheren Stabilität des Verkehrsflusses bei.

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

Velogerechter Raum

Flächensparende Mobilität

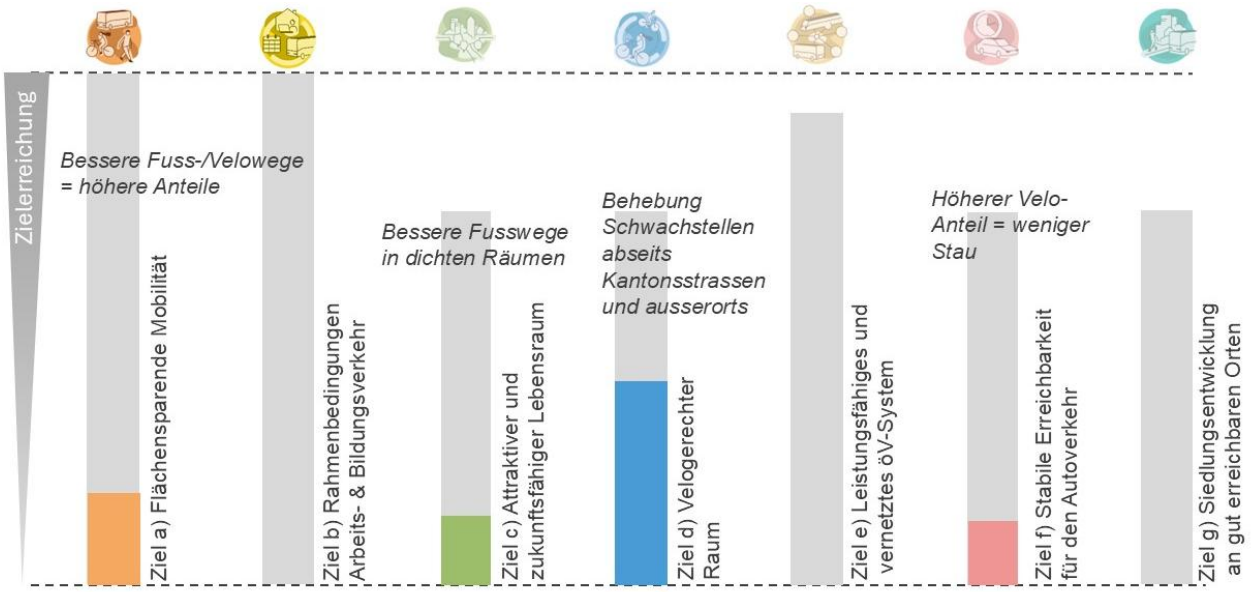
Stabile Erreichbarkeit für den Autoverkehr

Wirkung und Zielbeitrag des Handlungsfelds Fuss- und Veloverkehr

Mit der Umsetzung aller Massnahmen des Massnahmenfächers GVK 2040[1], der in rund 50 GVK-Massnahmenblättern beschrieben ist, werden zwei Ziele vollständig erreicht, fünf Ziele können in hohem Masse erfüllt werden. Die verbleibenden Ziellücken sind darauf zurückzuführen, dass in Nussbaumen und Baden Zentrum ohne MIV-Entlastung (z.B. durch Verlagerung auf eine Zentrumsentlastung) nicht alle notwendigen Massnahmen möglich sind.

Von den 14 Massnahmen des Handlungsfelds Fuss- und Veloverkehr erzielen die Behebung der Schwachstellen auf Hauptrouten und die Realisierung der Vorzugsrouten die grösste Wirkung. Die Behebung der Schwachstellen auf Nebenrouten sowie die Fussverkehrsmassnahmen (durch die Gemeinden) stiften einen mittleren Wirkungsbeitrag. Kleinere Wirkungen ergeben sich aus den Veloabstellanlagen.

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

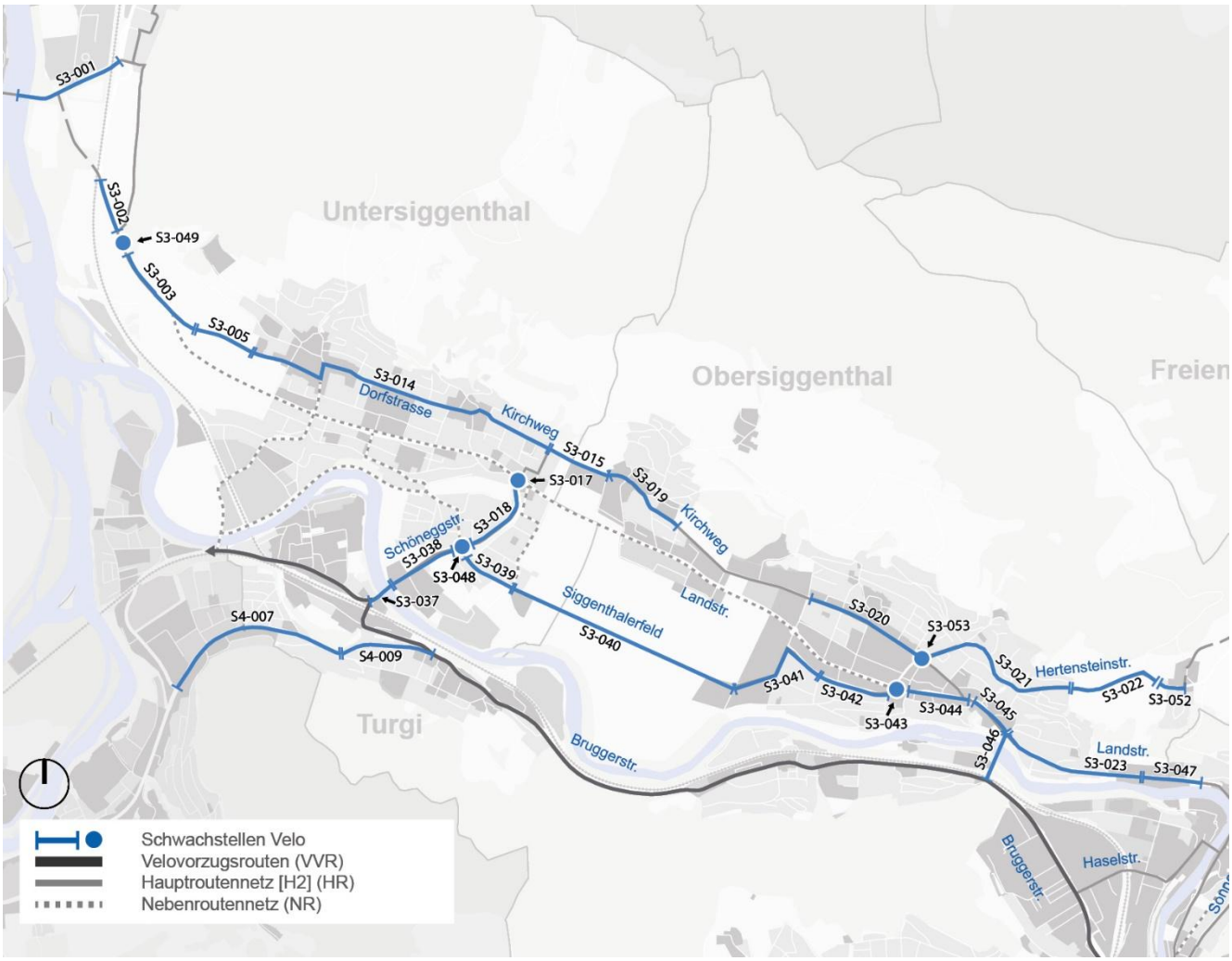


[1] Ohne Zentrumsentlastung (SB06), ohne langfristige Optionen öV-Hauptkorridore (BB10), ohne S-Bahn-Haltestelle Tägerhard (BB11) und ohne langfristige Massnahmen am Brückenkopf Ost

Ergänzende Informationen

Mit den Massnahmenblättern FV02 –12 werden gemeinschaftlich alle erforderlichen Massnahmen beschrieben, um das vorgeschlagene regional bedeutsame Velonetz im Raum Baden und Umgebung gemäss den kantonalen Standards auszubauen. Massnahmen auf kommunalen Velonetzen werden im Rahmen des GVK nicht behandelt. Wo solche Massnahmen als Ergänzung zum regional bedeutsamen Netz sinnvoll sind, sollen diese durch die Gemeinden im Rahmen ihrer eigenen Planungen (kommunaler Gesamtplan Verkehr, kommunale Velokonzepte) auf die Massnahmen aus dem vorliegenden GVK abgestimmt werden.

In der folgenden Karte wird auf die Abschnitte hingewiesen, die Mängel aufweisen. Dabei handelt es sich nicht immer um gravierende Schwachstellen. Vielerorts entspricht die bestehende, teils gut funktionierende Veloinfrastruktur nicht den aktuell gültigen Velo-Standards des Kantons und wird deswegen vermerkt.



Übersicht Einzelmassnahmen Hauptroutennetz Raum Siggenthal

Übersichtstabelle: Massnahmen Hauptrouten Raum Siggenthal

In der folgenden Tabelle werden die Schwachstellen bzw. Abweichungen von den kantonalen Standards einzeln aufgeführt und beschrieben. Für jede Schwachstelle wird ein Lösungsvorschlag gemäss den aktuellen Standards des Kantons vorgeschlagen. Beispiele für die grundsätzlichen Führungsprinzipien von Veloinfrastruktur entlang von Strecken finden sich nach der Tabelle.

Im Rahmen des GVK geht es hier grundsätzlich um Hauptrouten als Bestandteil des Velonetzes und auch darum, ob die Hauptrouten im Raum Siggenthal über diese Strassenachsen geführt werden sollen.

NR.	Schwachstelle	Lösungsvorschlag	Abhängigkeiten	Kosten (CHF)
S3-001	Rad-/Gehweg zu schmal (2.7 m), fehlende Querungshilfe	Verbreiterung um 1.8 m, Querungshilfe		500'000 bis 1 Mio.
S3-002	Keine Veloinfrastruktur	Verbreiterung: Kombinierter Rad-/Gehweg (4.5 m), Querungshilfe (Aufnahme als H3 im kant. Velonetz)		500'000 bis 1 Mio.
S3-003	Rad-/Gehweg zu schmal (2.7 m)	Verbreiterung: Kombinierter Rad-/Gehweg (4.5 m)		100'000 bis 500'000
S3-005	Keine Veloinfrastruktur bei Temporegime 80km/h	Kombinierter Rad-/Gehweg (4.5 m)		100'000 bis 500'000
S3-014	Keine Veloinfrastruktur (Gemeindestrasse verkehrsberuhigt)	Velostrasse (inkl. 5 Knotenanpassungen)		100'000 bis 500'000
S3-015	Rad-/Gehweg zu schmal (3.5 m)	Verbreiterung: Kombinierter Rad-/Gehweg (4.5 m)		< 100'000
S3-017	*Unterirdische Veloführung zu schmal, subjektiv unsicher*	*Aufwertung, Verbreiterung Unterführung, Aufgänge*	*SF13 Umgestaltung ODF Untersiggenthal*	*1 Mio. bis 5 Mio.*
S3-018	Rad-/Gehweg zu schmal (2.5 m)	Verbreiterung: Kombinierter Rad-/Gehweg (4.5 m)		100'000 bis 500'000
S3-019	Veloführung im Mischverkehr mit unübersichtliche Knoten, ungenügende Sichtverhältnisse	Velostrasse		100'000 bis 500'000
S3-020	Radstreifen zu schmal (1.25 m)	T30	BGK Kirchweg in Umsetzung	< 100'000
S3-021	Keine Veloinfrastruktur talwärts, untermassiger Radstreifen bergwärts, oberer Abschnitt in beide Richtungen im Mischverkehr	Radstreifen je 1.8 m, gesicherte Querungshilfe - BGK (Aufnahme als H3 im kant. Velonetz)		1 Mio. bis 5 Mio.
S3-022	bestehender Rad- Gehweg bergwärts zu schmal (2.0 m)	Rad-/Gehweg 3.0 m (Aufnahme als H3 im kant. Velonetz)		100'000 bis 500'000
S3-023	*Radstreifen zu schmal/unterbrochen (1.5 m)*	*Radstreifen je 1.8 m*	*SF12 Umgestaltung ODF Rieden*	*1 Mio. bis 5 Mio.*
S3-037	Fuss-/Veloverkehrsbrücke zu schmal (2.5 m)	Verbreiterung Brücke um 2 m		1 Mio. bis 5 Mio.
S3-038	Rad-/Gehweg zu schmal (2..5 m)	Rad-/Gehweg 4.5 m - Verbreiterung um 2 m		100'000 bis 500'000
S3-039	HR durch T30 ohne Velostrasse	Velostrasse		< 100'000
S3-040	Rad-/Gehweg ungeteert (4.0 m)	Asphaltierung Rad-/Gehweg		500'000 bis 1 Mio.
S3-041	VVR durch T30 ohne Velostrasse	Velostrasse		< 100'000
S3-042	Rad-/Gehweg abschnittsweise zu schmal (3.0 m)	Verbreiterung um 1.5 m		100'000 bis 500'000
S3-043	*Keine Veloinfrastruktur*	*Umgestaltung Knoten*	*SF11 Umgestaltung ODF Nussbaumen*	*100'000 bis 500'000*
S3-044	*Keine Veloinfrastruktur*	*Radstreifen je 1.8 m*	*SF11 Umgestaltung ODF Nussbaumen*	*1 Mio. bis 5 Mio.*
S3-045	*Radstreifen zu schmal (1.25 m)*	*Radstreifen je 1.8 m, Querungshilfe*	*SF11 Umgestaltung ODF Nussbaumen*	*100'000 bis 500'000*
S3-046	Radstreifen einseitig zu schmal (1.5 m)	Radstreifen beidseits 1.8 m		< 100'000

S3-047	*Engstelle ohne Veloinfrastruktur*	*Radstreifen je 1.8 m*	*SF12 Umgestaltung ODF Rieden*	*100'000 bis 500'000*
S3-048	Unterirdische Veloführung zu schmal, subjektiv unsicher	Alternativ: Oberirdische Querungsmöglichkeit prüfen		500'000 bis 1 Mio.
S3-049	Kurve sehr eng und unübersichtlich	Anpassung Linienführung Kombinierter Rad-/Gehweg		< 100'000
S3-052	Radstreifen bergwärts zu schmal, fehlende Infrastruktur talwärts	Radstreifen je 1.8 m (Aufnahme als H3 im kant. Velonetz) & Querungshilfe neu		100'000 bis 500'000
S3-053	*unübersichtlicher Knoten*	*Umgestaltung Knoten*	*SF11 Umgestaltung ODF Nussbaumen*	*100'000 bis 500'000*
S4-007	Keine Veloinfrastruktur	Radstreifen je 1.8 m	bestehendes Bauprojekt (Radstreifen 1.50m entspricht nicht HR-Standards)	1 Mio. bis 5 Mio.
S4-009	Keine Veloinfrastruktur	Radstreifen je 1.8 m	bestehendes Bauprojekt (Radstreifen 1.50m entspricht nicht HR-Standards)	500'000 bis 1 Mio.

Blaue/kursive Einträge sind in anderen GVK-Massnahmen enthalten (z.B. Ortsdurchfahrten SF05-16). Die Kosten fliessen nicht in die Gesamtkosten des vorliegenden Massnahmenblattes ein.