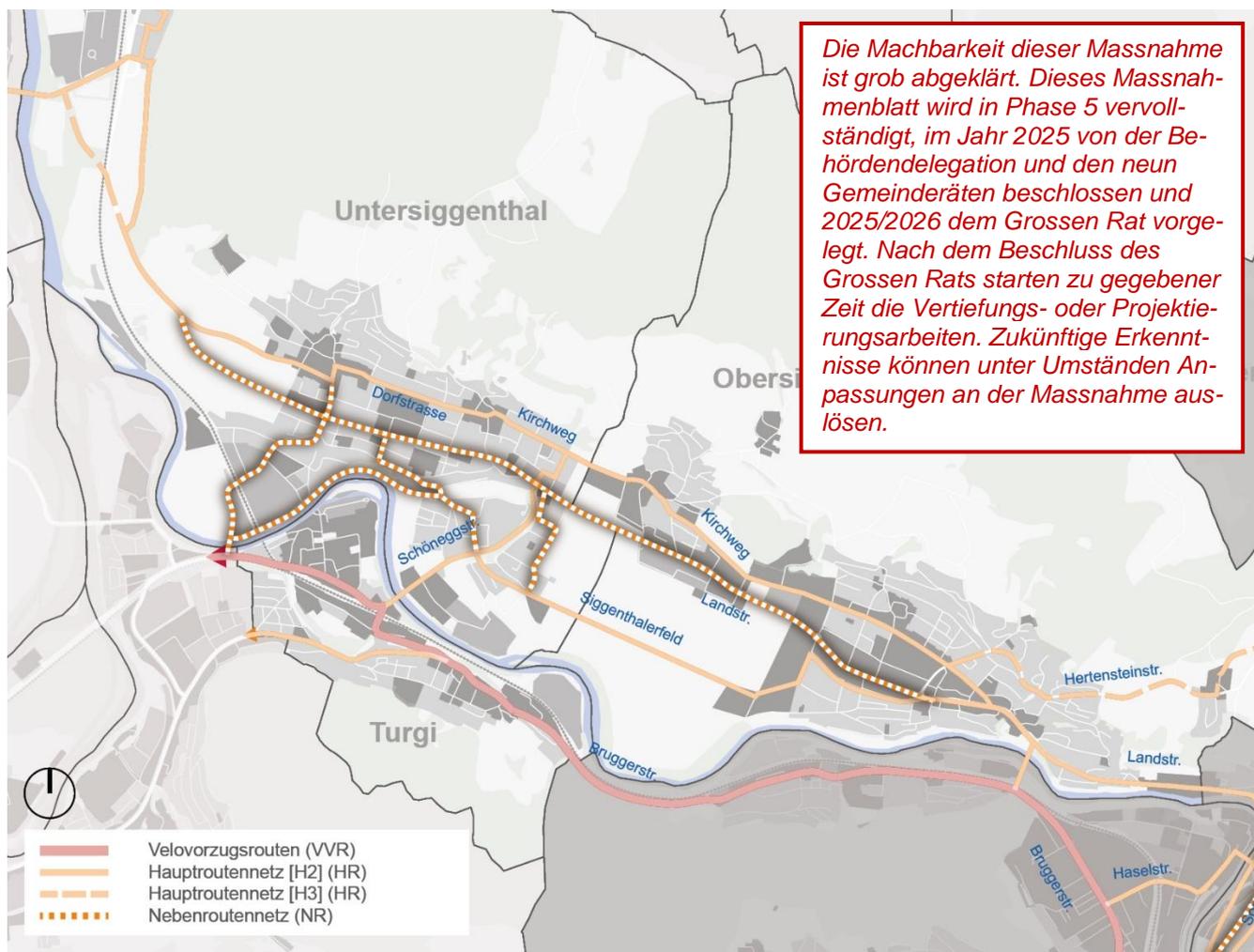


# FV06 Aufwertung Velonebenrouten Raum Siggenthal



## Beschrieb der Massnahme

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

Die kommunalen Nebenrouten ergänzen das Hauptrouthenetz und weisen den «niedrigsten» Ausbaustandard auf (vgl. ergänzende Informationen im Fachbericht Fuss- und Veloverkehr).

Einige Nebenrouten verlaufen abschnittsweise auf Ortsdurchfahrten (Kantonsstrassen). Diese Nebenrouten sollen in denjenigen Siedlungsgebieten die Ortskerne erschliessen, wo Vorzugsrouten oder Hauptrouthen abseits der Kantonsstrasse geführt werden.

Andere Nebenrouten verlaufen quer zur Talachse bzw. zu den Siedlungsbändern. Diese Nebenrouten decken die wichtigen tangentialen Beziehungen innerhalb dichter Siedlungsgebiete oder zwischen solchen Gebieten ab.

Die Landstrasse durch Ober- und Untersiggenthal wird als Nebenroute klassiert, um die dortigen Zentren zu erschliessen und um die Nutzungen an das Velonetz anzubinden. Die Veloinfrastruktur entlang der Landstrasse ist heute punktuell unterbrochen oder abschnittsweise nicht vorhanden. Im Rahmengestaltungsplan Landstrasse werden die Nebenrouten berücksichtigt und der erforderliche Raum gemäss aktuell gültigen Standards gesichert. Die Hauptrouthen können über parallele Linien (Kirchweg) geführt werden.

## Zuständigkeiten und Prozessuales

<b>Federführung</b>	Gemeinden: Baden, Obersiggenthal, Untersiggenthal	<b>Beteiligte</b>	Kanton BVU AVK (Bei Bedarf Abstimmung mit Nachbargemeinde)
<b>Standort</b>	Raum Siggenthal: Baden, Obersiggenthal, Untersiggenthal	<b>Investitionskosten</b> (+/- 40 %)	2.5 Mio. Franken
		<b>Laufende Kosten</b>	--

### Herleitung aus Lagebeurteilung

Für einen velogerechten Raum braucht es ein engmaschiges Netz, das auch die Ortsdurchfahrten (Kantonsstrassen) mit ihrem dichten Nutzungsumfeld erschliesst und tangentielle Verbindungen aufweist. Das Netz muss durchgehend, direkt und attraktiv sein, bereits kleinere Lücken oder Schwachstellen mindern die Attraktivität und damit den Velo-Anteil am Gesamtverkehr.

### Abhängigkeiten zu weiteren GVK-Massnahmen:

- Quartier der kurzen Wege - Zentrum Obersiggenthal (SF03)
- Aufwertung Velohaupttrouten Raum Siggenthal (FV05)
- Umgestaltung Landstrasse Nussbaumen (SF11)
- Umgestaltung Landstrasse Untersiggenthal (SF13)

## Wirkung und Zielbeitrag der Massnahme FV06

- Wirkung**
- Das Nebenroutennetz ergänzt die Basisinfrastruktur aus Vorzugsrouten und Haupttrouten und vervollständigt das kantonale Netz im Hinblick auf einen velogerechten Raum.
  - Mit der Behebung der Schwachstellen werden die Voraussetzungen geschaffen, damit mehr Menschen mit dem Velo unterwegs sind. Die Wirkung auf das Ziel «Flächensparende Mobilität» ist aber geringer als bei den Haupttrouten.
  - Dafür wird insbesondere mit verbesserten Veloverbindungen entlang von Ortsdurchfahrten ein wichtiger Beitrag zu einem attraktiven und zukunftsfähigen Lebensraum geleistet.



Velogerechter  
Raum



Attraktiver und  
zukunftsfähiger  
Lebensraum

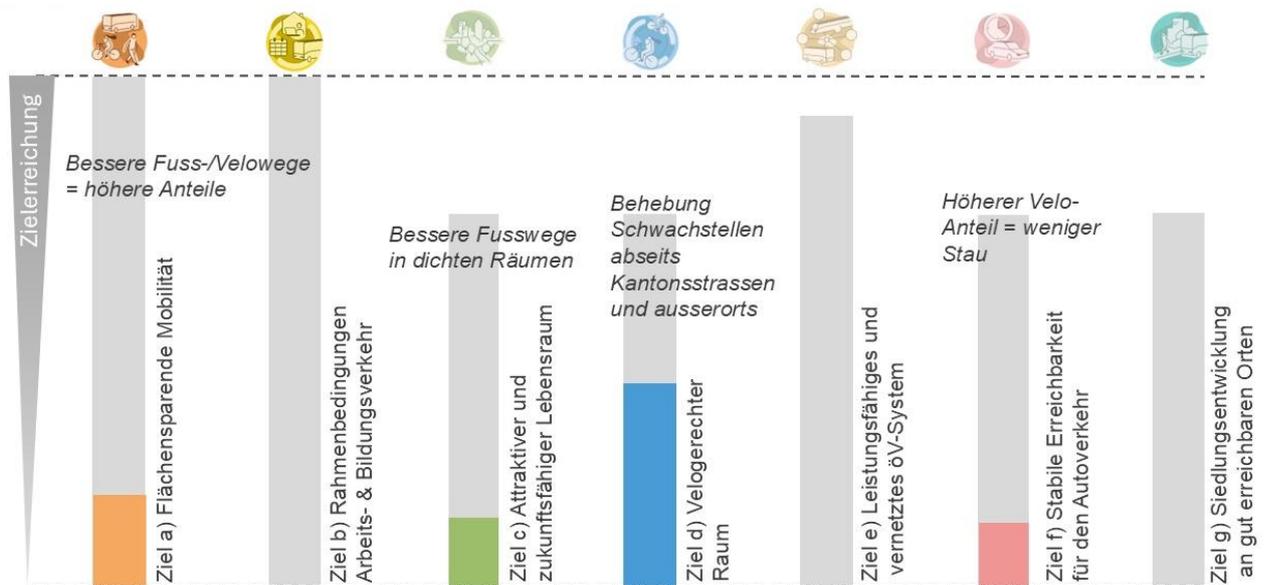
Insgesamt sind im GVK sieben Ziele definiert. Die vorliegende Massnahme beeinflusst zwei der sieben Ziele.

## Wirkung und Zielbeitrag des Handlungsfelds Fuss- und Veloverkehr

Mit der Umsetzung aller Massnahmen des Massnahmenfächers GVK 2040<sup>1</sup>, 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 Haupttrouten 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.



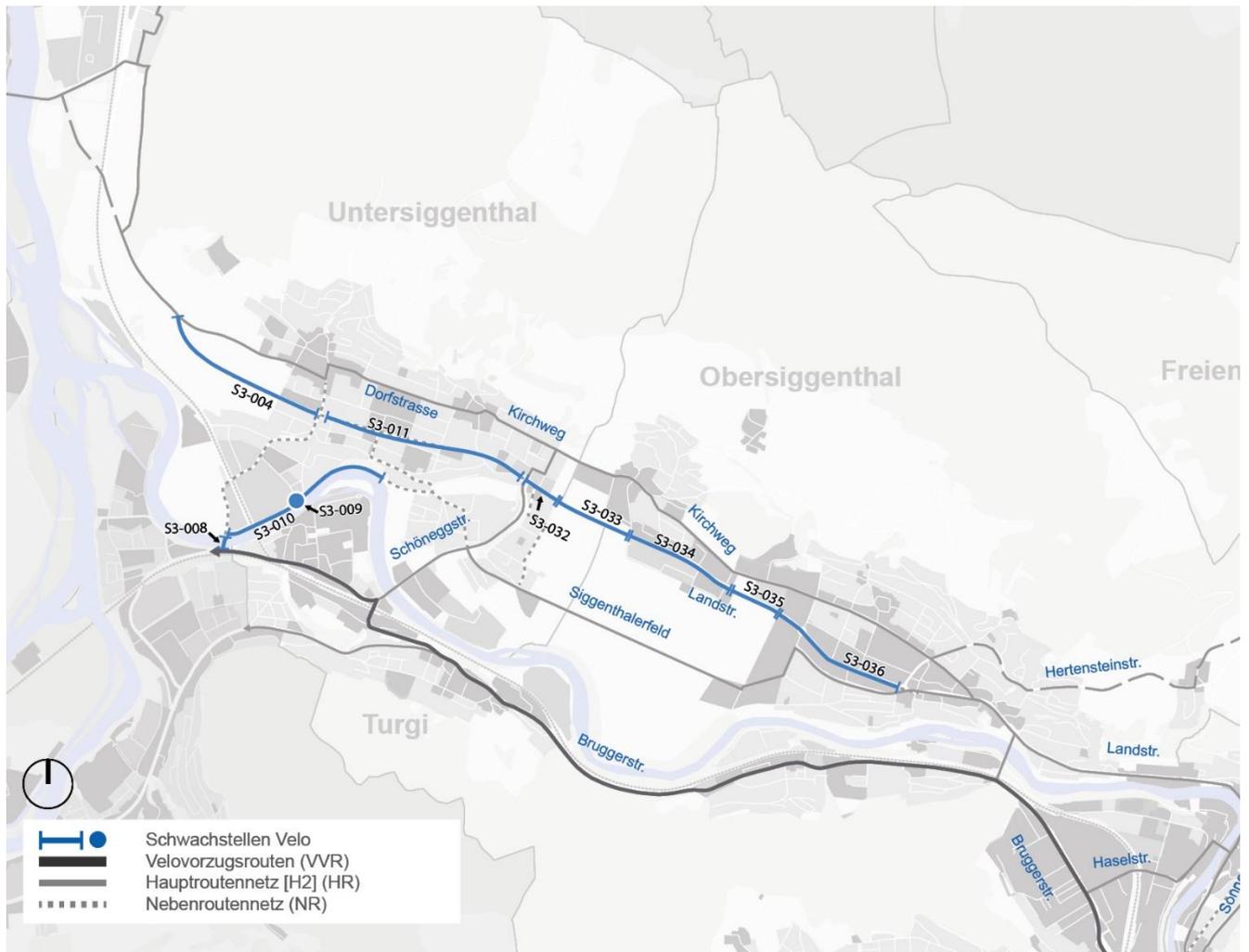
<sup>1</sup> Ohne Zentrumsentlastung (SB06), ohne langfristige Optionen öV-Hauptkorridore (BB10), ohne S-Bahn-Haltestelle Tägerhard (BB11) und ohne langfristige Massnahmen am Brückenkopf Ost

## Ergänzende Informationen

### Übersichtskarte Massnahmen

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 Nebenroutennetz Raum Siggenthal

**Bereinigter Entwurf nach Online-Partizipation**

**Übersichtstabelle: Massnahmen Nebenrouten 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 Nebenrouten als Bestandteil des Velonetzes und auch darum, ob die Nebenrouten im Raum Siggenthal über diese Strassenachsen geführt werden sollen.

NR.	Schwachstelle	Lösungsvorschlag	Abhängigkeiten	Kosten (CHF)
S3-004	Keine Veloinfrastruktur	Kombinierter Rad-/Gehweg (3.0 m), Querungshilfe Dorfstrasse	SF13 Umgestaltung ODF Untersiggenthal	500'000 bis 1 Mio.
S3-008	Keine Veloinfrastruktur	Radstreifen je 1.5 m (Verbreiterung Brücke)	Zustandsanalyse Brücke (Vorhaben der Gemeinden, unabhängig vom GVK) / GVK Raum Brugg	1 Mio. bis 5 Mio.
S3-009	Indirekte Veloführung teilweise über privates Gelände	Neue Führung (Querung Steigstrasse 3.0 m)		100'000 bis 500'000
S3-010	Rad-/Gehweg abschnittsweise zu schmal (1.3 m), ungeteert, Fahrverbot	Verbreiterung auf 3.0 m / Fahrverbot für Veloverkehr aufheben		100'000 bis 500'000
S3-011	Keine Veloinfrastruktur	Radstreifen je 1.5 m	SF13 Umgestaltung ODF Untersiggenthal	1 Mio bis 5 Mio
S3-032	Keine Veloinfrastruktur	Radstreifen je 1.5 m	SF13 Umgestaltung ODF Untersiggenthal	100'000 bis 500'000
S3-033	Keine Veloinfrastruktur	Radstreifen je 1.5 m		100'000 bis 500'000
S3-034	Keine Veloinfrastruktur	Radstreifen je 1.5 m		500'000 bis 1 Mio.
S3-035	Keine Veloinfrastruktur	Radstreifen je 1.5 m		< 100'000
S3-036	Keine Veloinfrastruktur	Radstreifen je 1.5 m	SF11 Umgestaltung ODF Nussbaumen	1 Mio. bis 5 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.*