



Das Potential für den Veloverkehr wurde im Rahmen einer Studie des Kantons 2016 untersucht. Dabei wurde das Potential nördlich der Limmat höher eingestuft als jenes südlich der Limmat (vgl. Abbildung 2). Der Grund liegt darin, dass stärkere Bündelungseffekte auf die Velovorzugsroute angenommen wurden (dass also mehr Velofahrende z.B. aus Kirchdorf Richtung Baden möglichst schnell auf die attraktive Velovorzugsroute gelangen wollen, statt durchgehend auf der Velohauptverbindung zu bleiben) und dass eine Velovorzugsroute aufgrund ihrer Attraktivität im Einzugsgebiet zu einem stärker wachsenden Veloanteil führt. Solche Effekte sind realistisch, das genaue Ausmass ist schwer abzuschätzen.

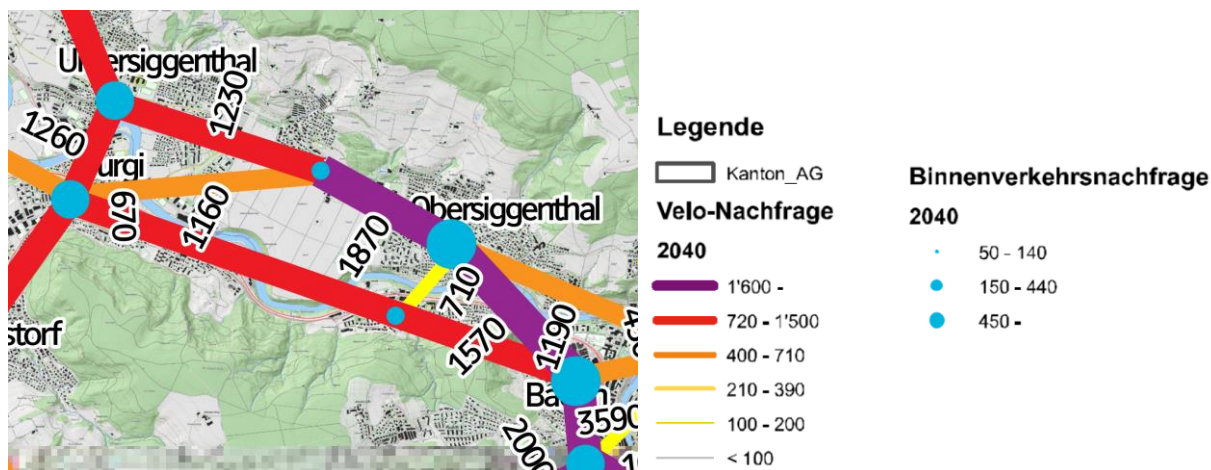


Abbildung 2: Potentialanalyse Velofahrten pro Tag im Jahr 2040<sup>1</sup>

→ Zusammenfassend ist das Erschliessungspotential zwischen Baden und Turgi heute als auch künftig unter Berücksichtigung der übrigen Velorouten bei beiden Korridoren ähnlich hoch. Mit Bündelungs- und Verkehrsmittelwahleffekten, die sich zukünftig aus dem GVK ergeben, liegt das Potential nördlich der Limmat leicht höher.

### Velovorzugsrouten als neues, wichtiges Element von künftigen Velonetzen

Mit dem 2023 in Kraft getretenen Bundesgesetz über Velowege (Veloweggesetz) werden die Kantone zur Planung und Realisierung von durchgängigen, sicheren und attraktiven Velowegnetzen verpflichtet. In den kantonalen Velonetzplanungen sollen dabei neben den heute gängigen Haupt- und Nebenverbindungen als neues Element Velovorzugsrouten geprüft werden. Velovorzugsrouten sollen Ziele mit hohem Potenzial über eine grössere Entfernung verbinden. Dabei steht die flüssige, komfortable und unterbrechungsfreie Fahrt für alle Nutzergruppen «von 8 bis 80» im Vordergrund. Velovorzugsrouten sollen so beschaffen sein, dass ein Überholen möglich ist. Deshalb sind die nötigen Querschnitte breiter auszugestalten als diejenigen von Haupt- und Nebenverbindungen. Zudem sollen möglichst wenig stark befahrene Strassen und Knoten gequert werden, um eine unterbrechungsfreie Fahrt zu ermöglichen.

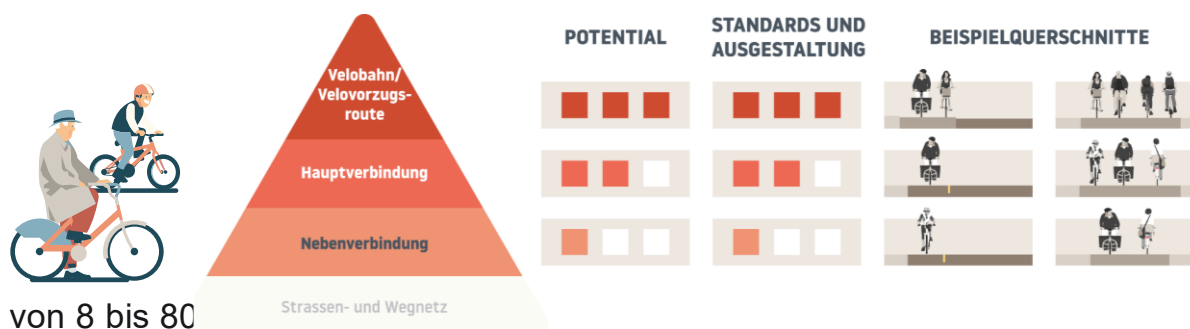


Abbildung 3: Grundsätze Velovorzugsroute

<sup>1</sup> Die in der Grafik dargestellten Velofahrten pro Tag berücksichtigen nur das Siedlungswachstum bis 2040 und noch keine Zunahmen des Veloverkehrsanteils. Werden die Zielsetzungen des GVK (vgl. weiter unten) erreicht, werden deutlich höhere tägliche Veloverkehrsmengen erreicht.



Die oben beschriebene Potentialstudie hat ergeben, dass aufgrund der hohen Siedlungsdichte von Brugg über Turgi nach Baden und durchs Aargauer Limmattal eine durchgehende Velovorzugsroute sinnvoll ist. Diese soll an der Kantonsgrenze an die Veloschnellroute im Zürcher Limmattal anschliessen, deren Planung bereits fortgeschritten ist.



Abbildung 4: Die Velovorzugsroute ist kantonsübergreifend von Brugg über Baden durchs Limmattal bis in die Stadt Zürich geplant.

Die Potentialstudie liess offen, ob die Velovorzugsroute im Abschnitt Baden-Turgi nördlich oder südlich der Limmat verlaufen soll. Neben einer Route bis nach Brugg wurde zudem in zweiter Priorität eine zusätzliche Route zur Anbindung der Arbeitsplatzgebiete im Raum Würenlingen vorgeschlagen.

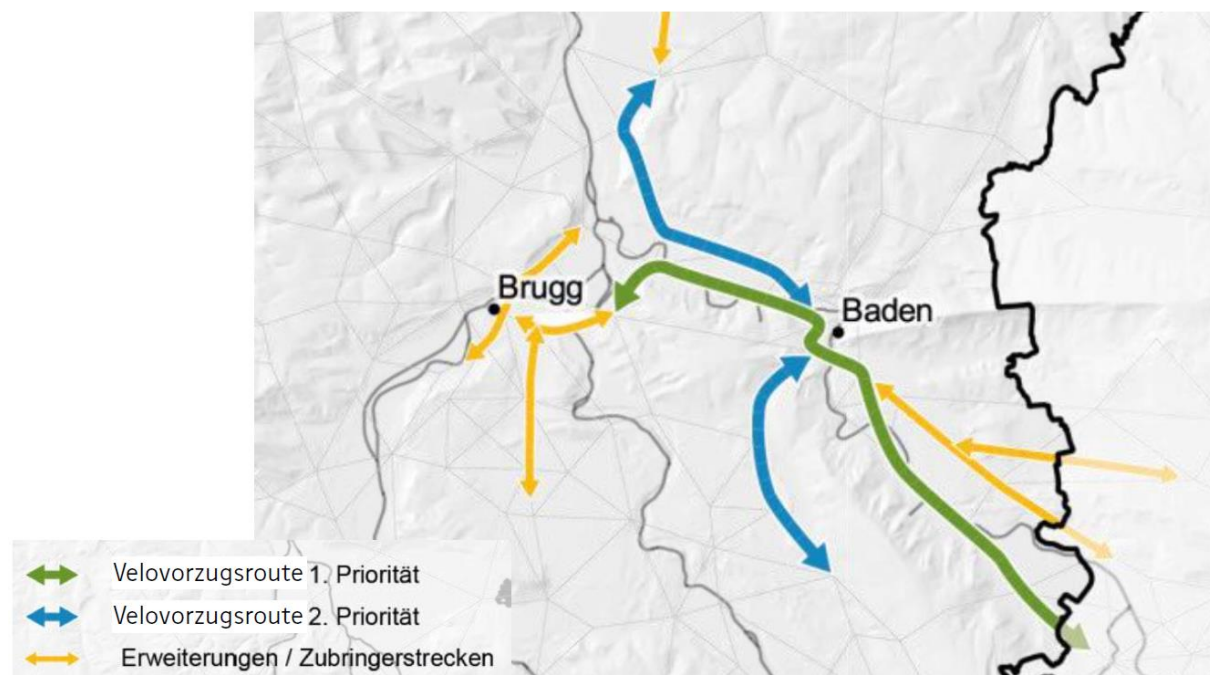


Abbildung 5: Korridorstudie Vorzugsroute Limmattal

→ Der Siedlungsraum von Brugg über Baden durch das Limmattal bis zur Stadt Zürich weist ein hohes Potential für eine durchgehende Velovorzugsroute auf.

## Zielsetzungen: Steigerung Veloverkehrsanteil, auch mit Velovorzugsrouten

Die Behördendelegation hat mit Beschluss vom 30.05.2023 sieben Ziele für das GVK verabschiedet. Diese Ziele wurden vorab von den Gemeinde- und Stadträten aller 10 GVK-Gemeinden genehmigt und sind damit für den weiteren Prozess verbindlich.



Gemäss Ziel **«Velogerechter Raum»** soll ein Veloverkehrsnetz festgelegt und umgesetzt werden, dass die wichtigen Zielorte im ganzen Raum durchgängig, direkt und attraktiv erschliesst. Menschen aller Generationen sollen sich darauf sicher bewegen und fühlen können.



Mit dem Ziel **«Flächeneffiziente Mobilität»** (Modalsplit-Ziel) soll der Anteil des motorisierten Individualverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen reduziert und im Gegenzug die Anteile von Fuss- und Veloverkehr sowie öV erhöht werden. Dieses Ziel wurde aufbauend auf der Raumtypologie gemäss kantonalem Richtplan und unter Berücksichtigung der Potentiale von öV und FVV ausdifferenziert:

- «Halbierung Wachstum MIV»: Auf eher peripheren Beziehungen (z.B. zwischen dem Siggenthal und dem unteren Aaretal oder nach Freienwil) soll noch ein Wachstum des Autoverkehrs um 10 % gegenüber heute zugelassen werden.
- «Plafonierung MIV»: Dieses Erfolgskriterium bezieht sich im Siggenthal insbesondere auf den Binnenverkehr innerhalb der Siggenthaler Gemeinden, aber auch auf die Beziehungen Richtung Wettingen, Neuenhof, Killwangen und Baden (ohne Innenstadt). Auf diesen Beziehungen soll der gesamte Mehrverkehr durch öV sowie Fuss- und Veloverkehr abgewickelt werden. Der Autoverkehr wird auf dem heutigen Niveau plafoniert und soll gegenüber heute nicht zunehmen.
- «Reduktion MIV um 10%»: Auf allen Beziehungen zwischen dem Siggenthal und der besonders stark belasteten Innenstadt von Baden wird das Aufkommen des Autoverkehrs gegenüber heute um 10 % reduziert.

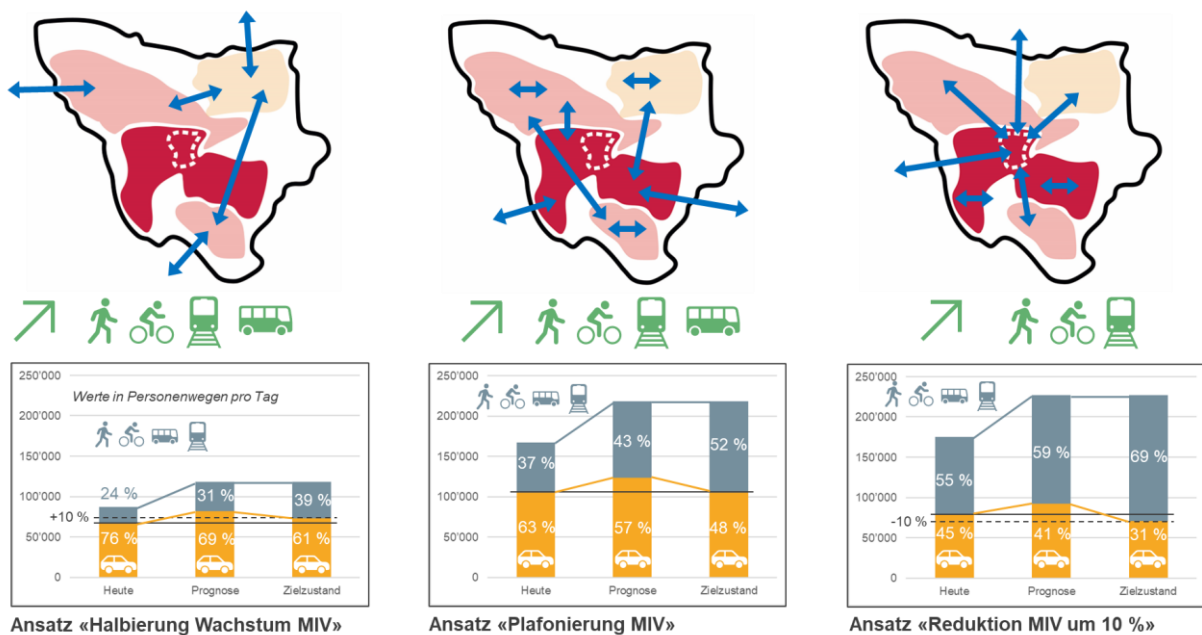


Abbildung 6: Modalsplit-Ziel nach Raumtypologie GVK Raum Baden und Umgebung

- Der Veloverkehr soll zwischen Baden und Turgi und zu den anderen Gemeinden im urbanen Entwicklungsraum gefördert werden, insbesondere aber auch Richtung Innenstadt von Baden.
- Die Velovorzugsroute ist ein wichtiger Bestandteil der Velofördermassnahmen, insbesondere um die Zielvorgabe zur Verlagerung vom motorisierten Verkehr auf den Veloverkehr zu erreichen.

## Spielräume und Lösungsansätze: 2 Varianten

### Übersicht der möglichen Linienführungsvarianten der Velovorzugsroute im Abschnitt zwischen Baden und Turgi

Die Velovorzugsroute muss im Osten jedenfalls an den südlichen Brückenkopf der Siggenthalerbrücke anschliessen<sup>2</sup>. Im Westen muss der Anschluss an die im Richtplan bereits festgesetzte Velovorzugsroute Richtung Brugg (wird im GVK Raum Brugg-Windisch vertieft) gewährleistet sein. Innerhalb dieses Rahmens stehen aufgrund der siedlungsstrukturellen und räumlichen Verhältnisse und der abzudeckenden Wunschlinien noch zwei Varianten zur Führung der Velovorzugsroute zur Diskussion:

- **Variante 1 Bruggerstrasse:** Ausbau der Veloinfrastruktur auf der Kantonsstrasse durch Kappelerhof und Wilerloch nach Turgi
  - **Option Kirchweg:** Zusätzlich Ausgestaltung Kirchweg in der Qualität einer Velovorzugsroute, langfristig Verlängerung durch Untersiggenthal Richtung Unteres Aaretal denkbar.
- **Variante 2 Siggenthalerfeld:** Führung Velovorzugsroute auf der Kantonsstrasse und Quartierstrassen durch Nussbaumen, Ausbau des bestehenden Flurwegs über das Siggenthaler Feld zum Veloweg (mit parallelem Fussweg)

- Unabhängig vom Variantenentscheid zur Führung der Velovorzugsroute ist die Arbeitsgruppe Veloverkehr sich einig, dass alle drei Längsachsen (Bruggerstrassen, Siggenthalerfeld, Kirchweg) für den Veloverkehr bedeutend sind und dementsprechend im Velonetz mindestens als Velohauptverbindung aufzunehmen sind.

In den nachfolgenden Abbildungen sind die zwei Varianten zur Führung der Velovorzugsroute im Überblick dargestellt:

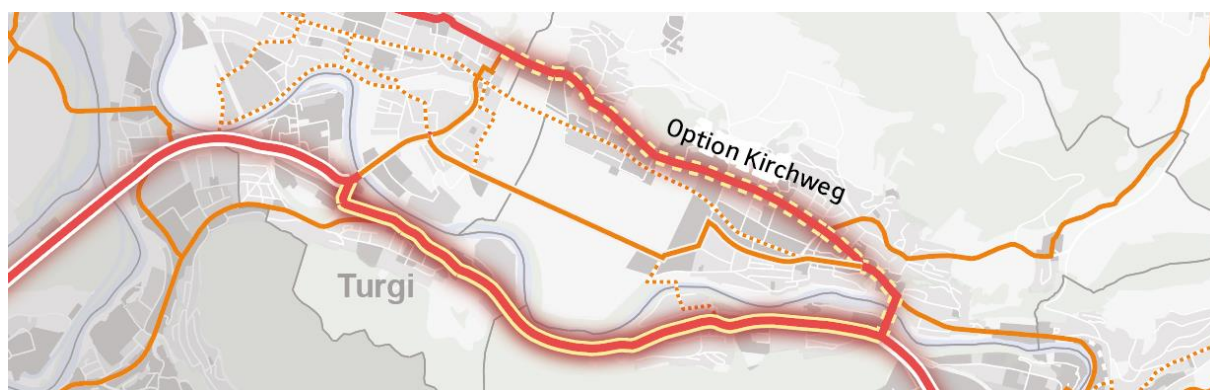


Abbildung 7: Variante 1, Führung der VVR über die Bruggerstrasse Kappelerhof – Landstrasse Turgi mit Option Kirchweg

<sup>2</sup> Die Velovorzugsroute durch die Innenstadt von Baden soll gemäss aktuellem Planungsstand entlang der Bruggerstrasse verlaufen, die genaue Ausgestaltung wird im Massnahmenpaket Zentrumsentlastung geprüft. Selbst bei einer alternativen Linienführung (z.B. entlang des SBB-Trassees) müsste die Verknüpfung im Bereich der Siggenthalerbrücke am Brückenkopf Süd erfolgen.



Abbildung 8: Variante 2: Führung über Nussbaumen – Siggenthalerfeld - Grubenstrasse

In der Folge werden die beiden Varianten mit der konkreten Linienführung in verschiedenen Abschnitten beschrieben.

### Massnahmen: VVR Variante 1 Bruggerstrasse – Linienführung

Im Abschnitt Kappelerhof Bruggerstrasse (Abb. 9) muss die Velovorzugsroute durchgehend auf der Kantonsstrasse geführt werden, da keine durchgehenden parallelen Strassen vorhanden sind. Aufgrund der Führung innerhalb des Siedlungsraums sind beidseitig Einrichtungsradwege von 2.20m Breite vorgesehen. In der Zufahrt zur Siggenthalerbrücke ist die Strasse nur einseitig bebaut. Für den benötigten Platz muss die Fahrbahn Richtung Bahntrassee verbreitert<sup>3</sup> werden.

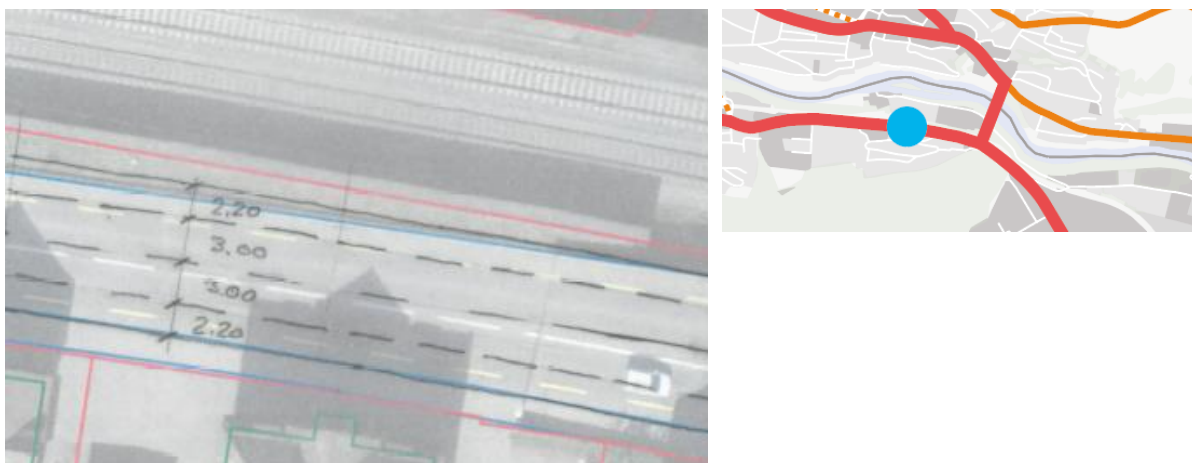


Abbildung 9: Ideenskizze zur Umsetzung der Velovorzugsroute - Abschnitt Kappelerhof Ost

Im Abschnitt Kappelerhof (Kornfeldweg bis Ruschenbach, Abb. 10) muss die heutige Fahrbahn um rund zwei Meter verbreitert werden, um den Standard der Velovorzugsroute (Einrichtungsradwege, 2.20m) umzusetzen. Die Parzellierung in diesem Abschnitt ist sehr kleinkörnig. Es sind eine Vielzahl von privaten Vorgärten betroffen. Einige der Parzellen sind heute direkt ab Kantonsstrasse erschlossen.

<sup>3</sup> Verbreiterung um ca. 2 m innerhalb der bestehenden Parzelle bis Haltestelle «Schellenacker». Die Stützmauer zum Bahntrassee ist mehr als 2 m vom Fahrhahnrand entfernt und muss nicht verschoben werden.



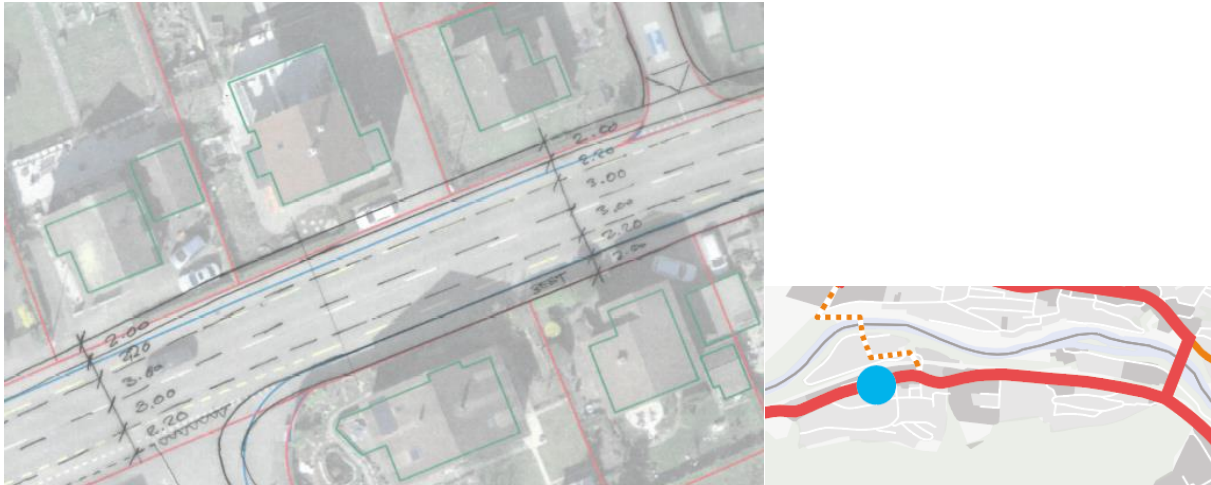


Abbildung 10: Ideenskizze zur Umsetzung der Velovorzugsroute - Abschnitt Kappelerhof innerorts

Im Ausserorts-Abschnitt «Wilerloch» (Tempo 80; Abb. 11) soll der gleisseitige Radweg auch für den Fussverkehr begehbar sein (wichtige Wegverbindung aus den Ortsteilen Wil/Sitten zur Bushaltestelle Ruschenbach) und wird deswegen auf 4.00 m verbreitert. Um weiterhin zwei MIV-Spuren von je 3.25 m und eine Busspur von 3.00 m Breite zu gewährleisten, muss die Strasse hangseitig um rund 4.00 m verbreitert werden. Die Verbreiterung ist innerhalb der Parzelle möglich. Stellenweise sind Anpassungen der Böschung oder Stützmauern nötig, zudem ist Waldareal betroffen.

Für den Abschnitt liegt bereits ein Bauprojekt mit einer Verbreiterung der Veloinfrastruktur vor. Dieses entspricht aber nicht den Vorgaben einer VVR<sup>4</sup>.

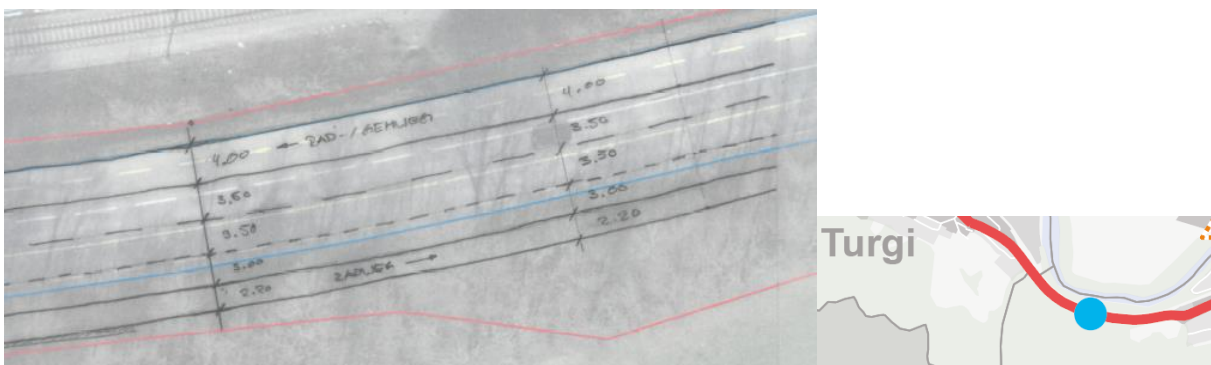


Abbildung 11: Ideenskizze zur Umsetzung der Velovorzugsroute - Abschnitt Wilerloch

In Turgi ist die Fahrbahn entlang der Landstrasse ca. 8.00 m breit. Um beidseitige Radwege im VVR-Standard zu ermöglichen, muss die Strasse um etwas mehr als 2.00 m verbreitert werden (Abb. 12). Dies geht zu Lasten privater Vorgärten oder bedingt die Verschiebung von Stützmauern Richtung Bahntrasse. Es liegt bereits ein quasi baureifes Bauprojekt für den Abschnitt vor, welches ebenfalls nicht den Standards für VVR entspricht. Darin werden beidseitig Velostreifen von 1.50 m Breite vorgeschlagen.

Die Wildenstichstrasse (Richtung Bhf Turgi) weist bergwärts einen kombinierten Rad-Gehweg auf. Um die Standards der Velovorzugsroute anzubieten, muss der Abschnitt um ca. 3.00 m verbreitert und die

<sup>4</sup> Im Projekt wird in Richtung Turgi ein Radweg (2 m) und Richtung Baden ein Rad- und Gehweg (2.50 m) vorgeschlagen. Für die VVR werden 2.20 m für den Radweg und 4 m für den Rad- Gehweg empfohlen. Ausserdem wird empfohlen die Richtungen der beiden Spuren zu tauschen. Dadurch folgt die schmalere Spur (Radweg 2.20m) der deutlich weniger stark belasteten Busspur. Die subjektive Sicherheit wird dadurch erhöht.

Stützmauer somit verschoben werden. Durch die bestehende Bebauung werden punktuell Engstellen bestehen bleiben. Der Wildenstich wurde kürzlich saniert.



Abbildung 12: Ideenskizze zur Umsetzung der Velovorzugsroute - Abschnitt Turgi

Die Führung der VVR im Abschnitt Turgi ist nicht nur wegen der beschriebenen nötigen Ausbauten kritisch, sondern auch wegen der resultierenden Längsgefälle. Aus der Arbeitsgruppe wurden zwei Vorschläge für eine alternative Führung angeregt:

- Im Abschnitt zwischen KVA und Wildenstichstrasse ist eine alternative Führung entlang der Bahnleise denkbar (Wildenstichstrasse – Friedhofweg – Bahnleise südseitig bis Kreisel KVA). Die SBB plant in diesem Bereich einen Spurausbau. Diese Variante würde deutlich weniger Steigungen mit sich bringen. Allerdings lässt sich im Rahmen des GVK aufgrund der noch nicht konkretisierten Pläne der SBB nicht klären, ob das Trassee trotz Spurausbau umsetzbar wäre.
- Ebenfalls angeregt wurde eine Route über die Schiffmühlestrasse nördlich der Limmat. Dazu müsste die bestehende Brücke zur KVA verbreitert und eine neue Brücke über den Fluss erstellt werden. Die Route würde zwar weniger Steigungen aufweisen, wäre aber länger. Weiter nachteilig wären Konflikte mit den LKW-Fahrten entlang der Schiffmühlestrasse. Diese Alternative wurde deshalb verworfen.

### Option Kirchweg

Die Velovorzugsroute entlang der Bruggerstrasse erschliesst den Siedlungsraum südlich der Limmat. Bei Umsetzung dieser Variante ist zu prüfen, ob der Kirchweg als zweite VVR nördlich der Limmataufklassiert werden soll. Dadurch könnte das Potenzial der Wohngebiete von Ober- und Untersiggenthal besser abgeschöpft werden. Eine spätere Fortsetzung Richtung Aaretal ist denkbar.

Bei einer allfälligen Aufklassierung zur Vorzugsroute müsste abschnittsweise eine separate Führung für den Fussverkehr geprüft werden, um Konflikte mit dem Veloverkehr zu vermeiden. Im Bereich der Oberstufe in Obersiggenthal ist das bereits – unabhängig der Routenklassierung – geplant.



## Massnahmen: VVR Variante 2 Siggenthaler Feld – Linienführung

Bei Variante 2 wird die VVR auf der Nordseite der Limmat, durch Obersiggenthal und über das Siggenthalerfeld Richtung Turgi geführt. Die Route gliedert sich in drei Abschnitte:

- Nussbaumen Ost: Knoten Boldi bis Kreisel Markthof (auf Kantonsstrasse)
- Nussbaumen West: Kreisel Markthof bis Alterszentrum Gäsliacker (im Quartier)
- Siggenthaler Feld: Alterszentrum Gäsliacker bis Grubenstrasse Untersiggenthal

### Abschnitt Nussbaumen Ost (auf Kantonsstrasse)

Im östlichen Bereich von Nussbaumen sind auf der Kantonsstrasse/Landstrasse beidseitige Einrichtungsradwege (2.20 m) vorzusehen. Bei der Engstelle Bibliothek wird der Querschnitt reduziert. Mit den Entwicklungsthesen Landstrasse wird eine ortsbauliche Transformation in diesem Bereich angestrebt. Dies bietet die Chance, im Strassenquerschnitt die Führung der Velovorzugsroute zu integrieren. In der laufenden Entwicklungsstudie sind die Standards der VVR allerdings nicht berücksichtigt<sup>5</sup>.

### Abschnitt Nussbaumen West (im Quartier)

Im Vordergrund steht die Führung über Quartierstrassen (Südallee – Küferweg – General-Guisan-Strasse – Gäsliackerstrasse). Im Abschnitt zwischen Südallee und Küferweg (Abb. 13) wird die Velovorzugsroute auf einer Länge von 70 m auf einem 5 m breiten Weg (gemischter Rad-/Gehweg) geführt. Der Strassenquerschnitt muss dazu um 2 m auf 5 m verbreitert werden. Davon sind Privatparkzellen betroffen. Auf dem Küferweg ist keine Verbreiterung der Strasse notwendig, hingegen müssen 4 Parkfelder in der Fahrbahn aus Sicherheitsgründen aufgehoben werden.



Abbildung 13: Ideenskizze zur Umsetzung der Velovorzugsroute - Abschnitt Küferweg

Im Abschnitt zwischen Küferweg und General-Guisan-Strasse (Abb. 14) besteht heute ein 3 m breiter Fussweg. Dieser muss auf einer Länge von rund 90 m auf 5 m verbreitert werden, um den Standards

<sup>5</sup> Die Entwicklungsstudie geht von beidseitigen Velostreifen mit 1.50 m Breite aus. Für die VVR werden 2.20 empfohlen, was den Strassenraum um insgesamt 1.40 m verbreitert. Das effektiv benötigte Land hängt von der Spuraufteilung, Gestaltung der Bushaltestellen, und dem Knotenlayout innerhalb der Entwicklungsstudie ab. Um in diesem Faktenblatt eine Aussage zum Landbedarf machen zu können wird von zusätzlichen 1.50 m über den gesamten Abschnitt ausgegangen.

zu entsprechen. Das anstossende Grundstück ist nicht bebaut. Der Ausbau des Abschnittes ist seit längerem vorgesehen. Entsprechende Baulinien sind eingetragen.



Abbildung 14: Ideenskizze zur Umsetzung der Velovorzugsroute - Abschnitt General-Guisan-Strasse

Der Abschnitt wird von 5 Hauptrouten des Fussverkehrs gemäss kommunalem Gesamtplan Verkehr gequert. Damit besteht die Gefahr von Konflikten zwischen Velo- und Fussverkehr (inkl. Schulkindern) an den Kreuzungen. Beispiele aus anderen Regionen der Schweiz (z.B. Velostrasse Tribschenquartier Luzern) zeigen allerdings, dass die Konflikte nicht allzu gross sind und der Gefahr mit Massnahmen (z.B. farbliche Hervorhebung des Belags im Bereich wichtiger Fussverkehrsquerungen) wirkungsvoll begegnet werden kann. Ausserdem sind einige Liegenschaften ausschliesslich über diese Achse erschlossen, unter anderem die Anlieferung der Bäckerei Frei im Bereich der Wendeschlaufe Südallee.

Falls solche Konflikte in den Wohnquartieren vollständig vermieden werden sollen, ist als Alternative auch die Fortsetzung der VVR auf der Landstrasse vom Kreisel Markthof bis zum Kreisel Landschreiber denkbar. Der Querschnitt der Hauptstrasse müsste dazu verbreitert werden. Die ortsbauliche Transformation des Gebietes (Entwicklungsthese Landstrasse) bietet die Chance, den Querschnitt entsprechend zu integrieren. In den Entwicklungsthese ist allerdings bisher keine Verbreiterung gemäss Standards VVR vorgesehen<sup>6</sup>. Die Planung müsste überarbeitet werden. Ebenso müsste das Vorhaben in Überlegungen zur Ortsdurchfahrt im Rahmen des GVK berücksichtigt werden.

### Abschnitt Siggenthaler Feld

Die VVR wird auf dem bestehenden Feldweg über das Siggenthalerfeld (Abb. 15) geführt. Die bestehende Breite entspricht den Standards der VVR, allerdings ist ein befestigter Belag vorzusehen. Landwirtschaftliche Fahrzeuge können nach Realisierung der VVR weiterhin auf dem Radweg verkehren.



Abbildung 15: Ideenskizze Siggenthalerfeld, Radweg mit neuem separatem Fussweg, mäandrierende Führung und Baumreihe optional

<sup>6</sup> Vgl. Fussnote auf vorangehender Seite. Die Entwicklungsstudie geht von beidseitigen Velostreifen mit 1.50 m Breite aus. Für die VVR werden 2.20 empfohlen, was den Strassenraum um insgesamt 1.40 m verbreitert.



Der Feldweg wird heute nebenst Velofahrenden auch zur Naherholung (Joggen/ Spazieren) genutzt. Um Velo- und Fussverkehr zu entflechten, wird neben dem Radweg ein allenfalls mäandrierender Fussweg vorgesehen, der optional mit begleitender Baumbepflanzung aufgewertet werden kann. Durch den neuen Querschnitt entsteht für beide Nutzergruppen, Fuss- und Veloverkehr, ein Mehrwert.



Abbildung 16: Zweirichtungsradweg mit begleitendem Fussweg ausserorts (Beispiel VVR Wallisellen – Zürich)

Innerhalb der bestehenden Parzellengrenzen kann ein 4 m breiter Zweirichtungsradweg umgesetzt werden. Hinzu kommt ein mindestens 2 m breiter Fussweg (bei mäandrierendem Verlauf und Baumreihe 4-5 m). Auf der gesamten Länge ist also für den neuen Fussweg ein Landerwerb von mindestens 2400 m<sup>2</sup> bzw. 0.24 ha nötig, je nach Ausgestaltung steigt der Flächenbedarf auf 0.6 ha.

Auf der Grubenstrasse in Untersiggenthal kann die VVR im bestehenden Querschnitt umgesetzt werden. Mit dem separaten Radweg Richtung Turgi parallel zur Kantonsstrasse/Schöneeggstrasse ist der Anschluss zum Bahnhof Turgi ebenfalls bereits gegeben.

### Landerwerb: Varianten im Vergleich

Für die Ermittlung des Landerwerbs wird die benötigte zusätzliche Breite im Standardquerschnitt mit der Abschnittslänge multipliziert. Dabei ist jeweils der minimal erforderliche Landerwerb eingetragen (im Siggenthalerfeld nur für geradlinigen Fussweg).

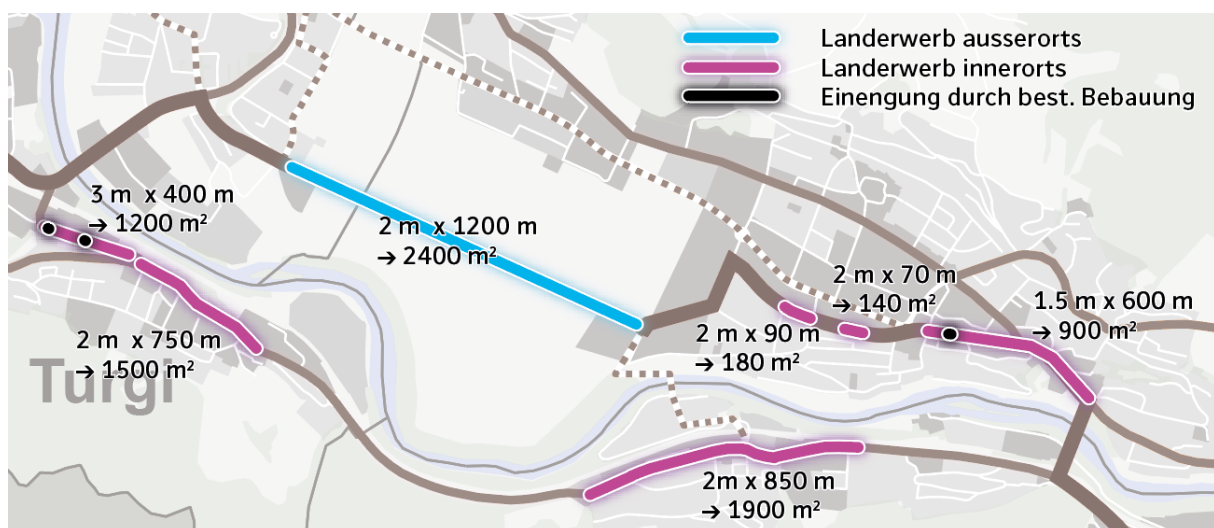


Abbildung 17: Erforderlicher Landerwerb der beiden VVR-Varianten im Abschnitt Baden-Turgi



### Zusammenfassung:

- Eine lückenlose, den Standards entsprechende Velovorzugsroute durch das Limmattal von Baden Richtung Turgi/Brugg ist eine wichtige Massnahme, um die Modalsplit-Ziele des GVK Raum Baden und Umgebung zu erreichen.
- Für die Führung der Velovorzugsrouten liegen zwei Varianten vor. Für beide Korridore wurden das Potenzial und die Umsetzbarkeit geprüft.
- Für den Vergleich wichtige Kriterien werden nachfolgend beleuchtet:

#### Direktheit / Erschliessungswirkung

Beide Varianten sind ähnlich zu beurteilen. Für die Beziehung Brugg – Baden ist die Variante 1 «Kappelerhof/Bruggerstrasse» etwas direkter. Das erschlossene Einwohnerpotential ist ähnlich, bei Variante 2 «Siggenthaler Feld» tendenziell leicht höher. Mit der Option Kirchweg bei der Variante 1 werden zusätzliche Wohngebiete angebunden und (bei Bedarf) die Fortsetzung der VVR Richtung unteres Aaretal ermöglicht.

#### Sicherheit

Bei beiden Varianten sind sichere Veloverkehrsanlagen umsetzbar, wenn die Vorgaben der Standards eingehalten werden. Bei der Variante 2 «Siggenthaler Feld» erfordert die Führung durch die Wohnquartiere Massnahmen, um Konflikte mit Zufussgehenden und Anlieferung zu reduzieren.

#### Attraktivität / Umfeldqualität

Die Führung gemäss Variante 2 «Siggenthaler Feld» wird als attraktiver eingestuft. Die Umfeldqualität ist deutlich höher, da die Route meist entlang von motorfahrzeugarmen oder -freien Strassen folgt. Die Route gemäss Variante 1 «Kappelerhof/Bruggerstrasse» führt mehrheitlich entlang der Kantonsstrassen, welche stark befahren sind (heute 13'000 Fz/Tag). Im westlichen Bereich zwischen KVA und Bahnhof Turgi ist eine von der Kantonsstrasse abgesetzte Route denkbar, aber wegen des Spurausbaus der SBB nicht gesichert.

#### Umsetzung / Landerwerb

Der Landerwerb für die Umsetzung der Strassenquerschnitte ist bei Variante 1 «Bruggerstrasse» innerorts deutlich höher als bei Variante 2 «Siggenthaler Feld» (Variante 1: 4'600 m<sup>2</sup>, Variante 2: 1'220 m<sup>2</sup>). Die feinkörnige Parzellenstruktur im Kappelerhof erschwert das Landerwerbsverfahren zudem erheblich.

Bei Variante 2 kommt allerdings ausserorts ein Landerwerb von mind. 2'400 m<sup>2</sup> (je nach Ausgestaltung bis zu 6'000 m<sup>2</sup>) hinzu, dabei handelt es sich durchgehend um Fruchtfolgeflächen von hoher Qualität.

### Empfehlung Planerteam: VVR Variante 2 «Siggenthaler Feld» weiterverfolgen

Das Planerteam empfiehlt die Velovorzugsroute über das Siggenthaler Feld (Variante 2) zu führen.

Die beiden Varianten werden bezüglich mehrerer Kriterien ähnlich beurteilt und grundsätzlich sind beide denkbar. Entscheidend für die Empfehlung sind die Vorteile der Variante 2 bzgl. «Attraktivität / Umfeldqualität» und «Umsetzung / Landerwerb», welche aus Sicht des Planerteams die Nachteile bzgl. der (lösbaren) Konfliktsituationen in den Wohnquartieren in Nussbaumen und dem Verbrauch von Landwirtschaftsland leicht überwiegen.

31.01.2024; Ern, mst, ros, Rüe // rev. 01.03.2024; Ern, ros, Rüe

Version 2.0, 01.03.2024 (Aktualisierung vom 03.05.2024)