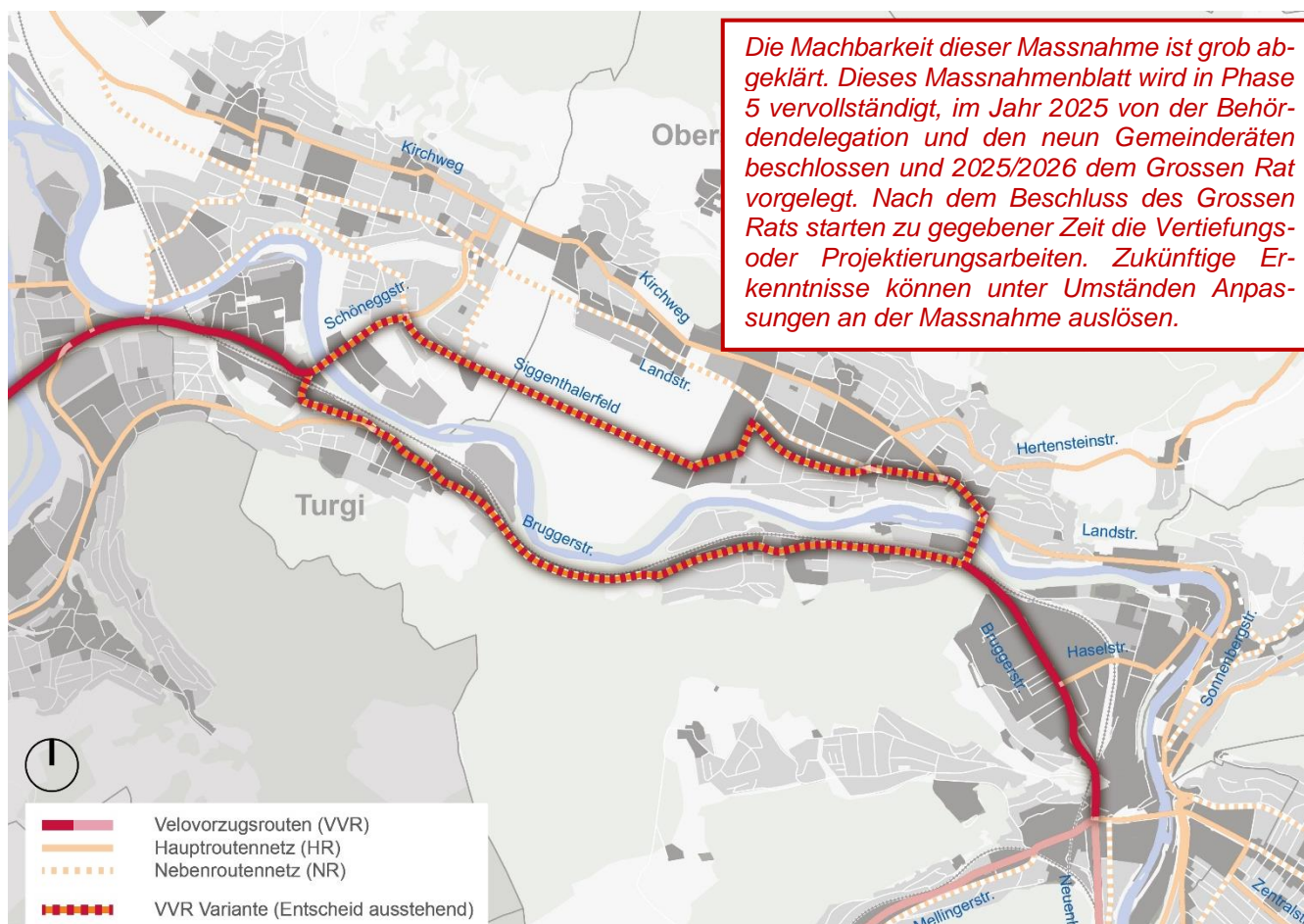


# FV02 Velovorzugsroute Siggenthal-Baden



## 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.

In den kantonalen Velonetzplanungen sollen als neues Element Velovorzugsrouten (VVR) geprüft und bei den geeigneten Verbindungen der erforderliche Raum in kantonalen und kommunalen Planungsinstrumenten gesichert werden.

Mit der Velovorzugsroute durchs Limmattal wird eine durchgehende Veloinfrastruktur mit hohem Fahrkomfort zwischen Zürich und Brugg angeboten. Die Abschnitte Spreitenbach-Killwangen sowie Gebenstorf-Brugg sind bereits im kantonalen Richtplan festgesetzt.

Der Abschnitt Siggenthal beinhaltet die Route zwischen dem Schulhausplatz in Baden und dem Bahnhof Turgi. Von dort führt sie weiter nach Brugg (Teil des GVK Brugg-Windisch).

Zwischen der Siggenthalerbrücke und der Bahnhofstrasse in Turgi stehen zurzeit zwei Routenführungen zur Diskussion. Der Variantenentscheid wird im Rahmen des GVK erfolgen. Die nicht gewählte Route wird ins Hauptrouthenetz integriert.

Die **südliche Route** führt auf der Bruggerstrasse durch den Kappelerhof und Turgi. Um sie gemäss aktuellen Standards umzusetzen, muss die Strasse vielerorts verbreitert werden.

Die **nördliche Route** führt über die Hochbrücke nach Obersiggenthal. Bis zum Kreisel Markthof liegt sie auf der Landstrasse, welche ebenfalls verbreitert werden muss. Nach dem Kreisel wechselt sie auf die verkehrsberuhigten Quartierstrassen. An zwei Stellen sind Verbreiterungen der bestehenden Rad-/ Gehwege notwendig, um die Route gemäss Standards umzusetzen. Auf dem bereits heute oft genutzten Weg über das Siggenthalerfeld sollen Fuss- und Veloverkehr getrennt geführt werden. Mit einem mäandrierenden Fussweg und begleitender Baumbepflanzung kann ein hoher Mehrwert erzielt werden.

Für die Projektierung und Realisierung der VVR ist der Kanton Aargau verantwortlich (vgl. ergänzende Informationen ab Seite 4).

## Zuständigkeiten und Prozessuales

<b>Federführung</b>	Kanton (AVK)	<b>Beteiligte</b>	Kanton, Baden, Obersiggenthal, Untersiggenthal (Bei Bedarf Abstimmung mit Nachbargemeinde)
---------------------	--------------	-------------------	---

**Angaben zu Kosten, Umsetzungsplanung und Zuständigkeiten werden im Rahmen von Schritt 5 im Herbst 2024 ergänzt.**

### Herleitung aus Lagebeurteilung

Heute fehlen Verbindungen in Korridoren mit hohem Potenzial, auf denen viele Velofahrende (auch E-Bike) direkt und mit so wenig Stopps wie möglich verkehren können.

In einer Studie des Kantons von 2016 wurde das Potenzial für eine durchgehende Velovorzugsroute vom Limmattal durch den Raum Baden Richtung Brugg nachgewiesen.

### Abhängigkeiten zu weiteren GVK-Massnahmen

- Aufwertung Velohaupttrouten Raum Siggenthal (FV05)
- Umgestaltung Bruggerstrasse Kappelerhof (SF05) oder Landstrasse Nussbaumen (SF11), je nach Variantenentscheid Linienführung
- Optimierungen Bruggerstrasse im Bestand (SB03)
- Zentrumsentlastung (SB06)

## Wirkung und Zielbeitrag der Massnahme FV02

### Wirkung

- Mit der lückenlosen und standardgerechten Umsetzung der drei geplanten Velovorzugsrouten wird ein wichtiger Beitrag zum Ziel eines velogerechten Raums geleistet.
- Die Velovorzugsroute leistet einen wichtigen Beitrag, damit mehr Menschen zwischen Baden und Brugg sowie innerhalb des Siggenthals mit dem Velo unterwegs sind und trägt damit zur Erreichung des Ziels Flächensparende Mobilität bei.
- Die insbesondere durch die durchgehenden, attraktiven Velohaupttrouten und Velovorzugsrouten möglichen Verlagerungen vom Auto- auf den Veloverkehr reduzieren das Autoverkehrsaufkommen und tragen zu einer höheren Stabilität des Verkehrsflusses bei.



Velogerechter  
Raum



Flächensparende  
Mobilität



Stabile  
Erreichbarkeit für  
den Autoverkehr

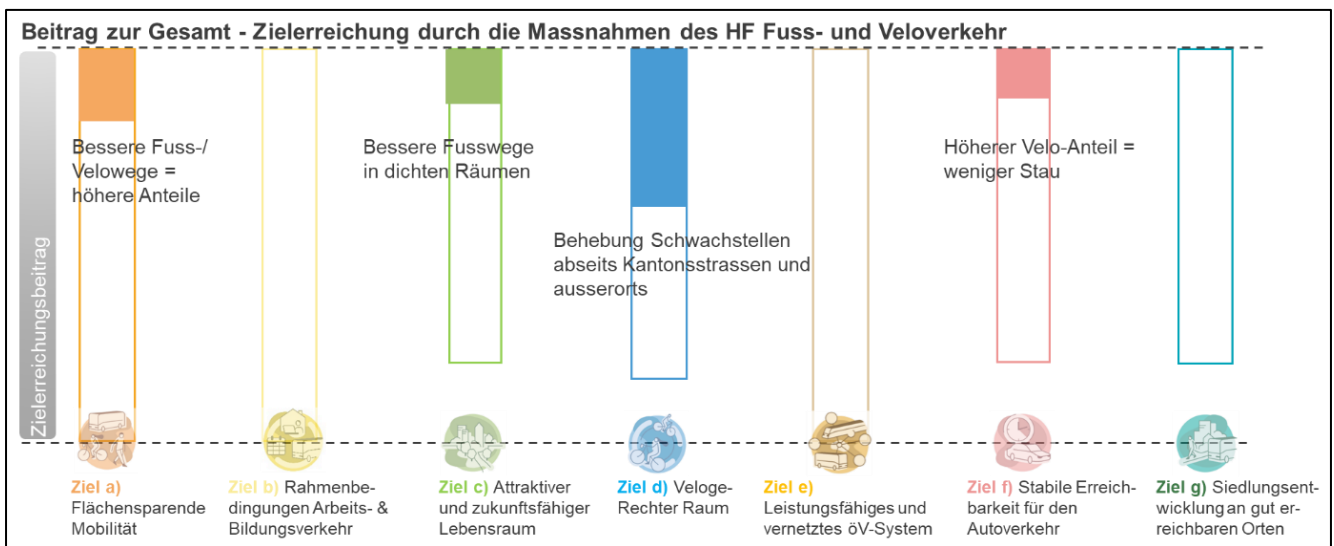
Insgesamt sind im GVK sieben Ziele definiert. Die vorliegende Massnahme beeinflusst drei der sieben Ziele.

## Wirkung und Zielbeitrag des Handlungsfelds Fuss- und Veloverkehr

Bei der Umsetzung aller rund 60 GVK-Massnahmen werden drei Ziele vollständig erreicht, vier 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.



## Weiterführende Dokumente / Links

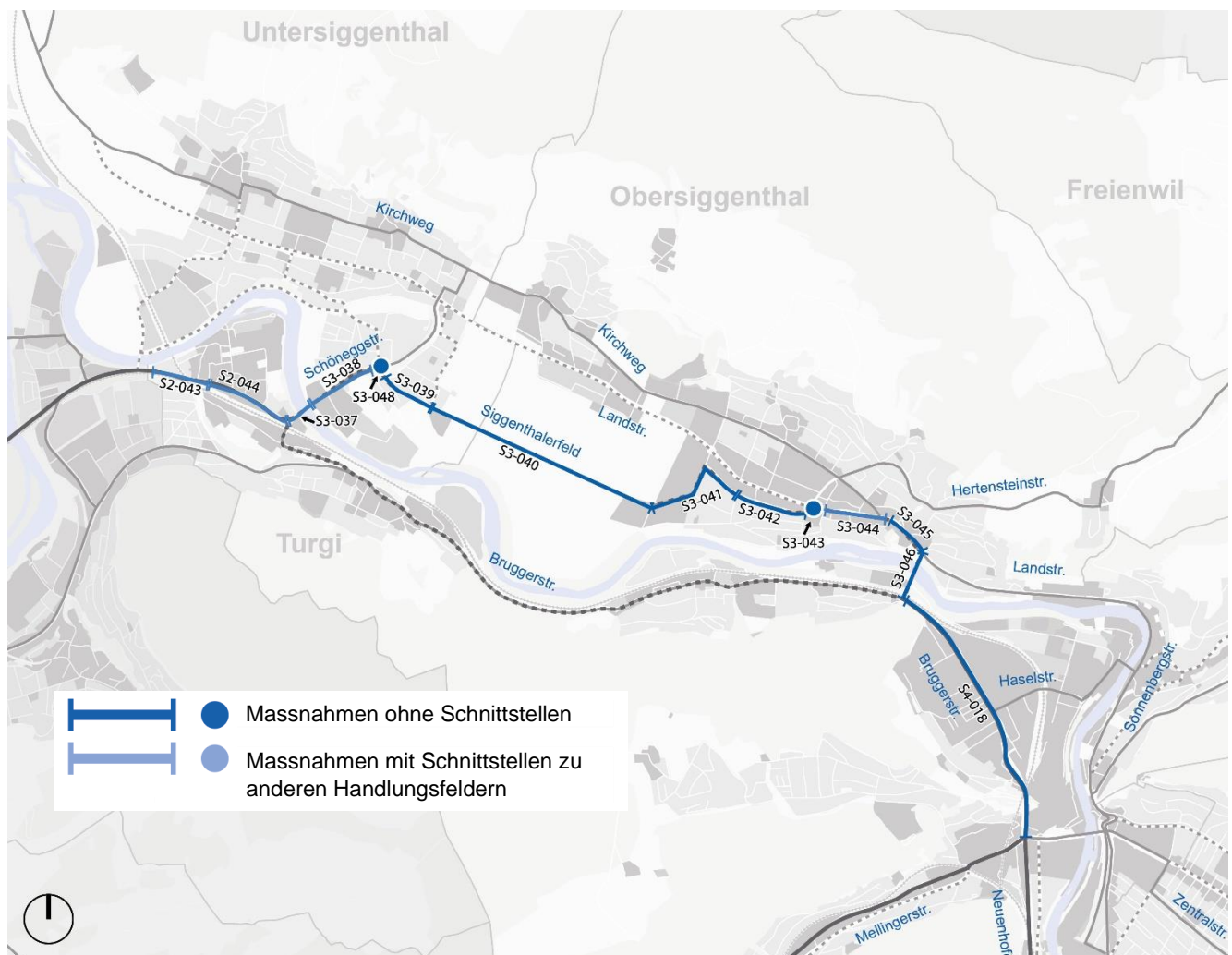
- [Faktenblatt VVR Baden-Brugg](#)

## Ergänzende Informationen

### Übersichtskarte Massnahmen

Der Zweck der Massnahmenblätter FV02 –12 ist es, das Velonetz im Raum Baden und Umgebung festzusetzen. 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.

In der Darstellung fehlen die Schwachstellen bzw. die festgestellten Abweichungen von den kantonalen Standards auf der Bruggerstrasse Kappelerhof. Sie werden im Massnahmenblatt FV07 HR Raum Baden behandelt. Die darin vorgeschlagenen Massnahmen entsprechen den Standards für Haupttrouten. Auf Vorzugsrouten sind die Standardmasse breiter (vergleiche Tabelle Aufbau Velonetz). Beide Massnahmenblätter werden nach dem Variantenentscheid überarbeitet und aktualisiert.



Übersicht Einzelmassnahmen Velovorzugsroute Siggenthal



## Übersichtstabelle: Massnahmen Velovorzugsroute Siggenthal - Baden

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 die Velovorzugsroute und auch darum, ob diese VVR über den Kappelerhof oder das Siggenthaler Feld geführt werden soll.

Nr.	Prio	Schwachstellen bzw. Abweichung von den kantonalen Standards Veloinfrastruktur	Lösungsvorschlag	Abhängigkeiten	Kostenschätzung
S2-043		Radstreifen zu schmal (1.25 m)	Radstreifen je 1.8 m		
S2-044		Radstreifen zu schmal (1.25 m), abschnittsweise keine Veloinfrastruktur	T30 prüfen und 1.8m Radstreifen, Abschnitt Zentrum im Mischverkehr (T30) - als BGK umsetzen		
S3-037		Fuss-/Radverkehrsbrücke zu schmal (2.5 m)	Verbreiterung Brücke um 3.5 m		
S3-038		Rad-/Gehweg zu schmal (2.5 m)	Radweg 4.0 m/ Fussweg 2.0 m		
S3-039		VVR durch T30 ohne Velostrasse	Velostrasse		
S3-040		Rad-/Gehweg zu schmal, ungeteert (4.0 m)	Radweg 5m/ Fussweg 2.0 m		
S3-041		VVR durch T30 ohne Velostrasse	Velostrasse		
S3-042		Rad-/Gehweg abschnittsweise zu schmal (3.0 m)	Verbreiterung um 2.0 m		
S3-043		Keine Veloinfrastruktur	Umgestaltung Knoten	Rahmgestaltungspl an Landstrasse	
S3-044		Keine Veloinfrastruktur	Radstreifen je 2.2 m	Rahmgestaltungspl an Landstrasse	
S3-045		Radstreifen zu schmal (1.25 m)	Radstreifen je 2.2 m, Querungshilfe	Rahmgestaltungspl an Landstrasse	
S3-046		Radstreifen auf einer Seite zu schmal (1.5 m)	Radstreifen beidseits 2.2 m	ZEL	
S3-048		Unterirdische Veloführung zu schmal, subjektiv unsicher	Alternativ: Oberirdische Querungsmöglichkeit prüfen		
S4-018		Radstreifen zu schmal (1.25 m)	Radstreifen je 2.2 m, Knotenanpassungen	ZEL	

**Angaben zu Kosten, Umsetzungsplanung und Zuständigkeiten werden im Rahmen von Schritt 5 im Herbst 2024 ergänzt.**

## Priorisierung Schwachstellen

*Angaben zu Kosten, Umsetzungsplanung und Zuständigkeiten werden im Rahmen von Schritt 5 im Herbst 2024 ergänzt.*

## Führungsprinzipien Velo



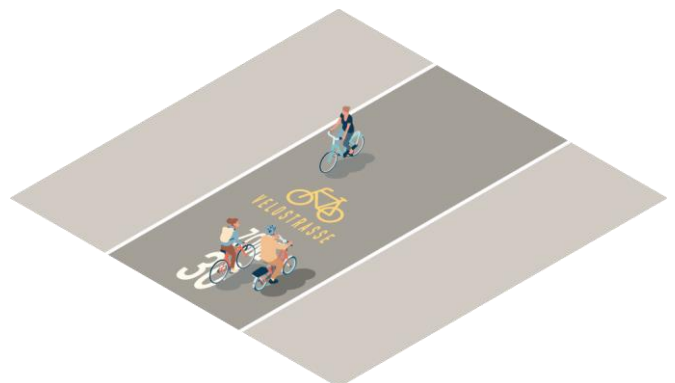
Radstreifen auf der Fahrbahn



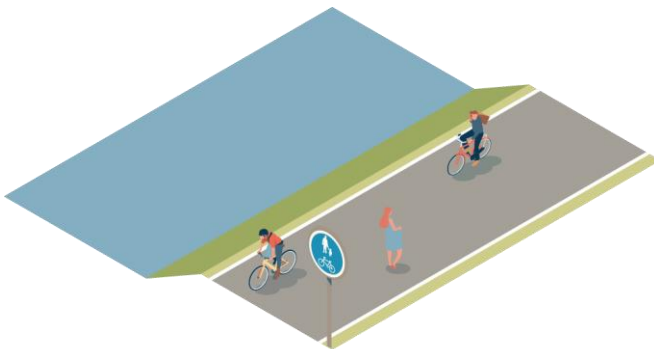
Abgesetzte Einrichtungsradwege



Mischverkehr (Quartierstrasse)



Velostrasse



Kombinierter Rad-/ Gehweg



Radweg



Zweirichtungsradweg

## Übergeordnete Vorgaben zur Velonetz-Planung

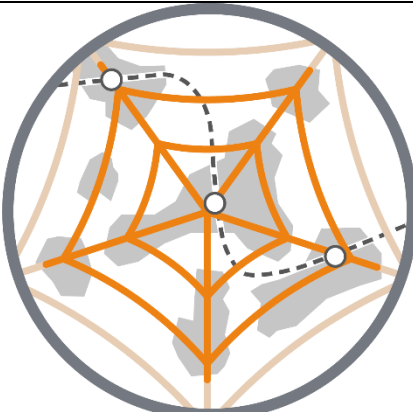
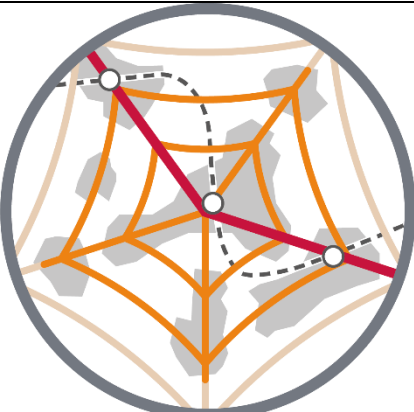
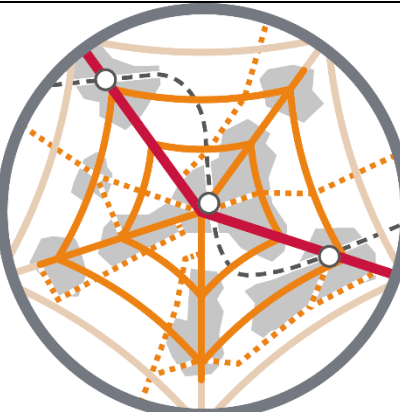



Mit dem 2023 in Kraft getretenen Bundesgesetz über Velowege (Veloweggesetz) werden die Kantone zur Planung und Realisierung von durchgängigen, sicheren und attraktiven Velowegnetzen verpflichtet. Für die vorgesehenen Ausbaumassnahmen soll der erforderliche Raum in kantonalen und kommunalen Planungsinstrumenten gesichert werden.

Das Velonetz im Raum Baden ist mit allen drei Netzkategorien (vgl. nachfolgende Darstellung) als Einheit zu betrachten.

## Aufbau Velonetz

Das Velonetz wird aus drei Routenkategorien zusammengesetzt. Eine Verbindung auf hoher Stufe weist in der Regel ein hohes Velopotenzial auf.

Die Hauptrouten bilden als lückenloses Netz das Grundgerüst. Die Nebenrouten ergänzen die Hauptrouten. Die Vorzugsrouten haben zusätzlich eine überregionale Funktion und werden über das Hauptnetz gelegt. Die Kategorien werden in der folgenden Tabelle verglichen.

		
Velo-Hauptroutennetz (HR)	Velovorzugsrouten (VVR)	Velo-Nebenroutennetz (NR)
		
<b>Netzhierarchie:</b> Starkes Grundgerüst des Velonetzes – regionale Bedeutung	<b>Netzhierarchie:</b> Höchste Kategorie – überregionale Bedeutung	<b>Netzhierarchie:</b> Niedrigste Kategorie – kommunale Bedeutung
<b>Zweck:</b> Die Hauptrouten bilden ein lückenloses <b>Alltagsnetz</b> zwischen den Gemeinden der Region. Am Netz angeschlossen sind Wohngebiete, die Zentren und Subzentren, wichtige ÖV-Knotenpunkte und weitere Ziele von regionaler Bedeutung (z.B. Badi).	<b>Zweck:</b> Die Vorzugsroute ist eine qualitativ hochwertige Verbindung, welche Räume mit hohem Potenzial über längere Distanzen (gesamtes Limmattal) verknüpft und ein flüssiges und komfortables Befahren ermöglicht. Mit Vorzugsrouten wird eine Bündelung des Alltagsverkehrs angestrebt. Die VVR leistet einen zentralen Beitrag für einen höheren Veloanteil in der Region.	<b>Zweck:</b> Die Nebenrouten vervollständigen das Alltagsnetz. In den Siedlungsräumen werden durch Nebenrouten tangentielle Beziehungen sichergestellt und sie erschliessen wichtige kommunale Ziele.
<b>Angebot:</b> Die Hauptrouten sollen ein möglichst breites Publikum ansprechen. Sie sind zügig und unterbruchsarm befahrbar und verlaufen möglichst direkt. Auch weniger geübte Velofahrende sollen sich darauf sicher fühlen. Hauptrouten weisen	<b>Angebot:</b> Vorzugsrouten weisen einen sehr hohen Ausbaustandard auf und führen in der Regel über baulich abgesetzte Radwege und motorfahrzeugarme Strassen. Sie ermöglichen eine unterbruchsfreie Fahrt und sind attraktiv für eine breite Nutzergruppe (Alter «von 8 bis 80»).	<b>Angebot:</b> Nebenrouten haben ein eher geringeres Nutzerpotential. Sie verfügen deswegen auch über den geringeren Ausbaustandard. Dennoch soll auch auf den NR ein durchgehendes Angebot sichergestellt werden.



Entwurf für Online-Partizipation

daher den zweithöchsten Ausbaustandard auf.		
<p><b>Routenwahl:</b> Die alltäglichen Ziele (z.B. Einkaufen) und die dichtesten Wohngebiete liegen in der Regel an den Ortsdurchfahrten. Um das grösstmögliche Potential abzuschöpfen, liegen die Hauptrouten deswegen möglichst zentral. Es wird aber auch auf eine attraktive Routenwahl wert gelegt. Wo dies möglich ist, werden die Hauptrouten daher auf rückwärtige, weniger verkehrsbelastete Parallelachsen gelegt. Aufgrund der teilweise stark einschränkenden Topografie im Raum Baden fehlt diese Möglichkeit stellenweise. In diesen Fällen liegt die Hauptroute auf der Ortsdurchfahrt.</p>	<p><b>Routenwahl:</b> Das Limmattal, von Zürich bis Brugg, weist schweizweit eines der höchsten Potenziale für eine durchgehende Velovorzugsroute auf. Es soll eine möglichst direkte Verbindung entlang der Gebiete mit dem höchsten Potential angeboten werden.</p>	<p><b>Routenwahl:</b> Die alltäglichen Ziele (z.B. Einkaufen) und die dichtesten Wohngebiete liegen in der Regel an den Ortsdurchfahrten. Die Anbindung dieser Nutzungen an das Velonetz ist wichtig, um das Potenzial auszunutzen. In Abschnitten, in denen die Hauptrouten auf rückwärtige Parallelbeziehungen gelegt werden können, genügt eine Nebenroute auf der Ortsdurchfahrt.</p>

**Dimensionierung:**

Die kantonalen Velo-Standards variieren u.a. je nach Strassenklassierung, Fahrbahnaufteilung, Verkehrsbelastung, signalisierter Geschwindigkeit. Dabei kann von folgenden Massen ausgegangen werden, wobei je nach Örtlichkeit, Gegebenheit etc. Abweichungen möglich sind:

	Hauptrouten	Vorzugsrouten	Nebenrouten
<b>Radstreifen</b>	1.80 m	2.50 m	1.50 m
<b>Einrichtungsradswege</b>	1.80 m	2.50 m	1.50 m
<b>Rad-/ Gehwege</b>	4.50 m	Nicht vorgesehen	3.00 m
<b>Zweirichtungsradsweg</b>	3.50 m	4.50 m	3.00 m



Netzkategorien Velonetz Raum Baden und Umgebung