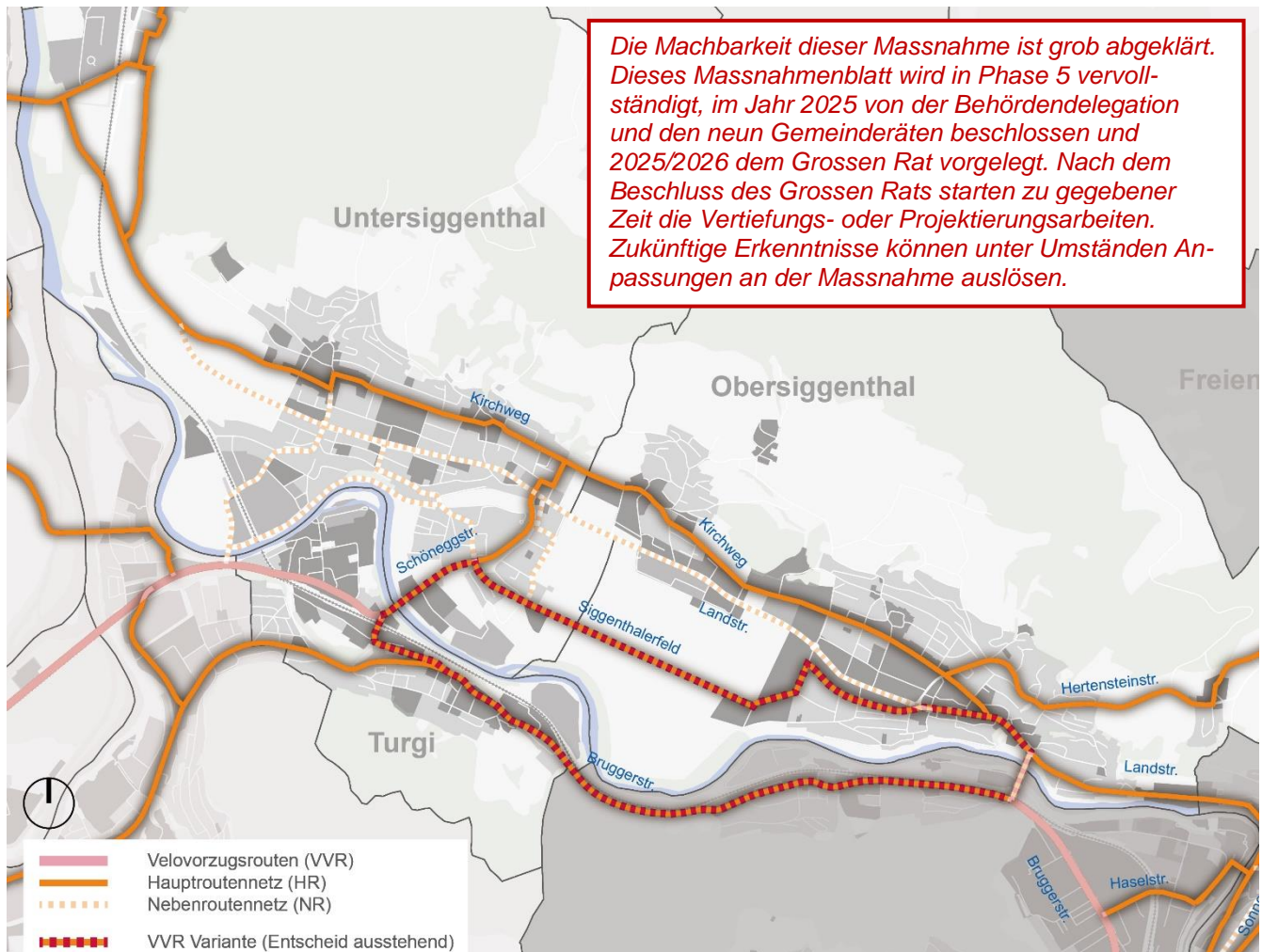


FV05 Aufwertung Velohaupttrouten Raum Siggenthal



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 Haupttroutennetz bildet das Rückgrat des Alltagsverkehrs und ein starkes Grundgerüst für das Velonetz (vgl. Tabelle Aufbau Velonetz in den ergänzenden Informationen). Es verbindet die Wohngebiete mit den Zentren und wichtigen Zielen der Region in einem lückenlosen Netz. Wo möglich und sinnvoll werden die Haupttrouten abseits von stark befahrenen Strassen geführt.

Im Raum Siggenthal ergeben sich drei Linien für Haupttrouten. Dies ist erstens die Bruggerstrasse im Kappelerhof und Turgi, welche die einzige durchgehende Längsverbindung südlich der Limmat darstellt und folglich ins Netz integriert werden muss, um die anliegenden Gebiete zu erschliessen. Entlang der Bruggerstrasse ist die Veloinfrastruktur heute lückenhaft und entspricht, wo vorhanden, nicht den Standards. Für die Umsetzung muss die Fahrbahn neu aufgeteilt und stellenweise verbreitert werden (i.d.R. Velostreifen 1.80 m beidseits).

Zweitens ist der Kirchweg in Ober- und Untersiggenthal bereits heute eine stark genutzte Veloverbindung im kantonalen Velonetz. Er verbindet einerseits das untere Aaretal mit Baden, andererseits werden durch ihn die grossen Wohngebiete und die kommunalen sowie regionalen Ziele (Schulen/ Badi/ Sportanlagen) des Siggenthals erschlossen. In einigen Abschnitten des Kirchwegs werden die heute gültigen Standards nicht eingehalten.

Da die Landstrasse durch ihre hohe Verkehrsbelastung eine trennende Wirkung hat und die Routen Kirchweg und Bruggerstrasse weit auseinander liegen, ist dazwischenliegend ebenfalls eine Hauptroute vorgesehen. Somit wird die übliche Maschenweite von 300 – 500 m für ein Velonetz erreicht. Die Route durch die südlichen Quartiere in Nussbaumen und über das Siggenthalerfeld wird heute bereits oft als Verbindung zwischen Baden und Brugg gewählt. Dies hängt zum Teil damit zusammen, dass heute durch den Kappelerhof nur eine minimale

Entwurf für Online-Partizipation

Veloinfrastruktur angeboten wird. Die Route Siggenthalerfeld ist aber auch attraktiv, weil sie weit abseits stark belasteter Verkehrsachsen liegt und eine hohe Umgebungsqualität aufweist. In einigen Abschnitten werden die heute gültigen Standards für Haupttrouten nicht eingehalten.

Auf einem der Haupttrouten-Korridore (Bruggerstrasse oder Siggenthalerfeld) wird die Velovorzugsroute Limmattal liegen (vgl. MN FV02).

Die Landstrasse durch Ober- und Untersiggenthal erschliesst einige wichtige Ziele und hat eine Zentrumsfunktion. Sie wird daher immer ein gewisses Potential für Veloverkehr haben. Trotzdem reicht die Klassierung als Nebenroute, da mit den Haupttrouten ein attraktives Parallelangebot geschaffen wird.

Für die Projektierung, Realisierung und Finanzierung ist der Kanton Aargau verantwortlich (vgl. ergänzende Informationen ab Seite 5).

Zuständigkeiten und Prozessuales

Federführung	Kanton (AVK)	Beteiligte	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

Das Haupttroutennetz 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 Siggenthal-Baden (FV02)
- Umgestaltung Bruggerstrasse Kappelerhof (SF05), falls Linienführung VVR über Siggenthalerfeld
- Umgestaltung Landstrasse Rieden (SF12)

Wirkung und Zielbeitrag der Massnahme FV05

- Wirkung**
- Ein zusammenhängendes, attraktives und sicheres Haupttroutennetz 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 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

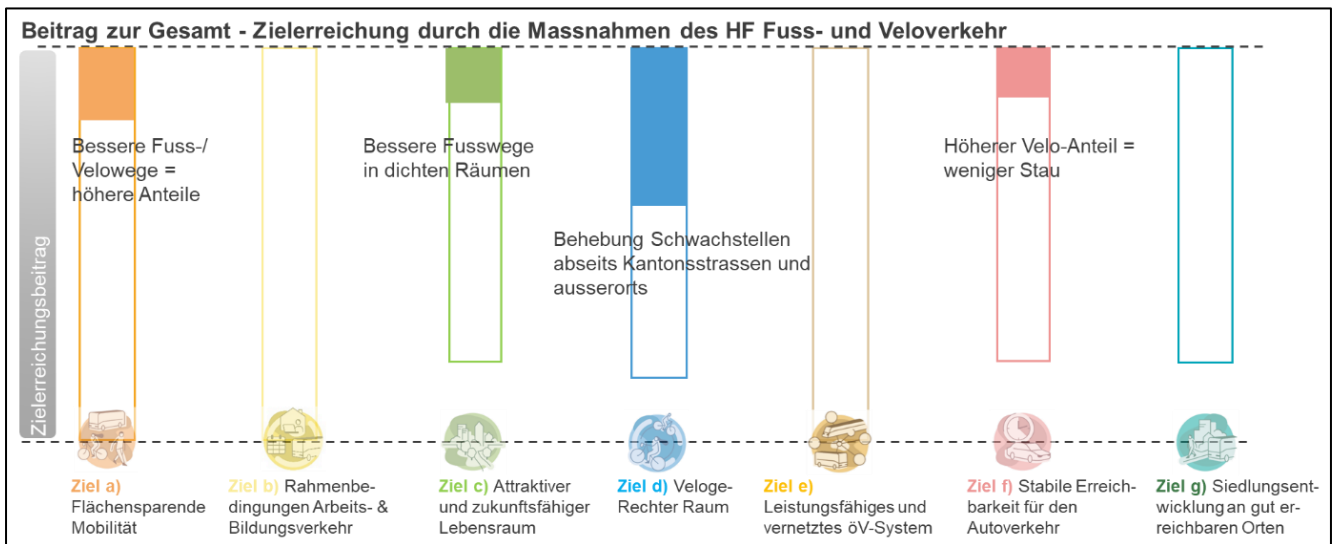
Bei der Umsetzung aller rund 60 GVK-Massnahmen werden drei Ziele vollständig erreicht, vier Ziele können in hohem Masse erfüllt werden. Die verbleibenden Ziellücken sind darauf zurückzuführen, dass in Nussbaumen und

Entwurf für Online-Partizipation

Baden Zentrum ohne MIV-Entlastung (z.B. durch Verlagerung auf eine Zentrumsentlastung) nicht alle notwendigen Massnahmen möglich sind.

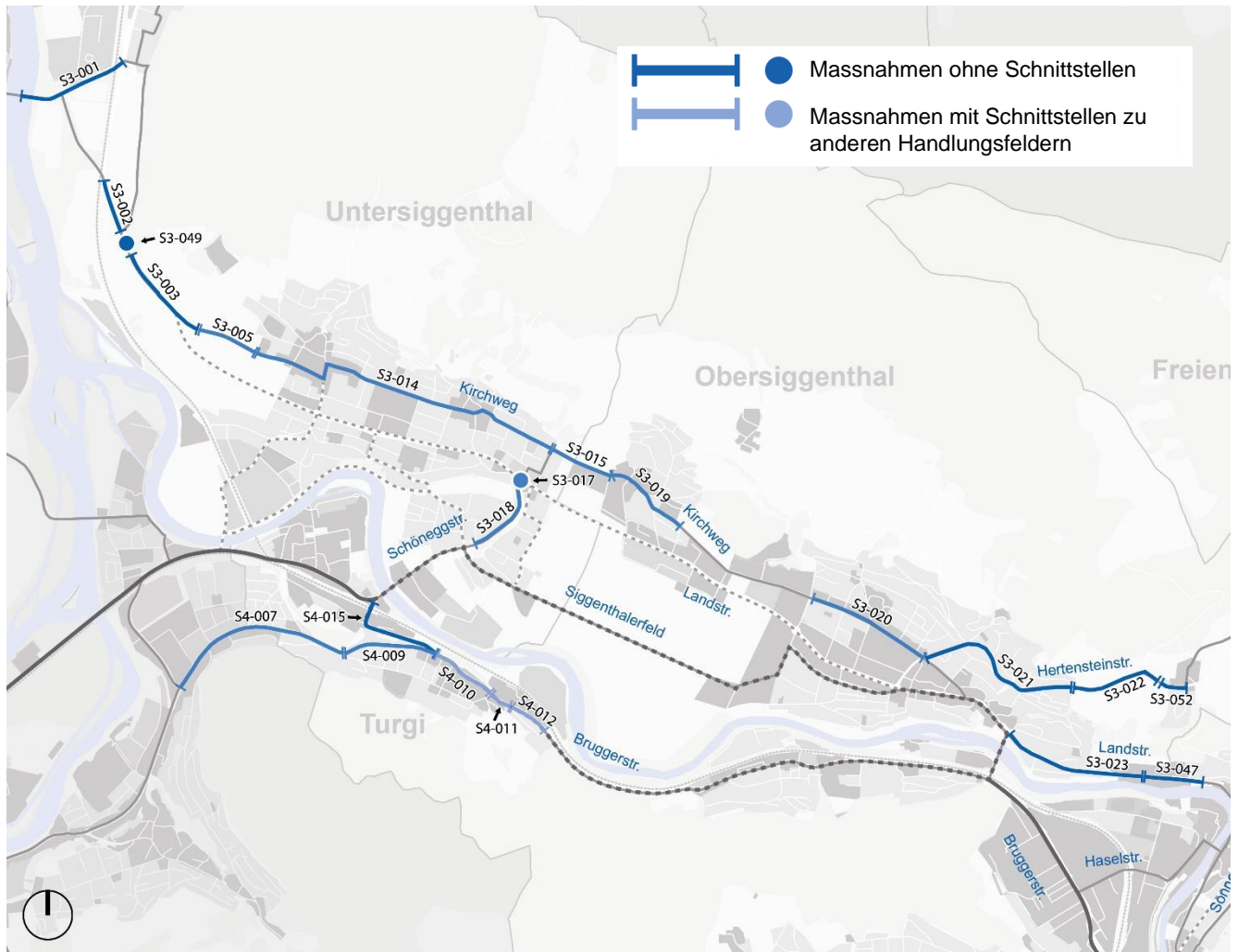
Von den 14 Massnahmen des Handlungsfelds Fuss- und Veloverkehr erzielen die Behebung der Schwachstellen auf Haupttrouten und die Realisierung der Vorzugsrouten die grösste Wirkung. Die Behebung der Schwachstellen auf Nebenrouten sowie die Fussverkehrsmassnahmen (durch die Gemeinden) stiften einen mittleren 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.



Ergänzende Informationen

Der Zweck der Massnahmenblätter FV02 –12 ist, 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.



Übersicht Einzelmassnahmen Haupttroutennetz Raum Siggenthal

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

Nr.	Prio	Schwachstellen bzw. Abweichung von den kantonalen Standards Veloinfrastruktur	Lösungsvorschlag	Abhängigkeiten	Kostenschätzung
S3-001		Rad-/Gehweg zu schmal (2.7 m), fehlende Querungshilfe	Verbreiterung um 1.8 m, Querungshilfe		
S3-002		Keine Veloinfrastruktur	Kombinierter Rad-/ Gehweg (4.5 m), Querungshilfe		
S3-003		Rad-/Gehweg zu schmal (2.7 m)	Verbreiterung: Kombiniertes Rad-/ Gehweg (4.5 m)		
S3-005		Keine Veloinfrastruktur bei Temporegime 80 km/h	Kombinierter Rad-/ Gehweg (4.5 m)		
S3-014		Keine Veloinfrastruktur (Gemeindestrasse verkehrsberuhigt)	Velostrasse (inkl. 5 Knotenanpassungen)		
S3-015		Rad-/Gehweg zu schmal (3.5 m)	Verbreiterung: Kombiniertes Rad-/ Gehweg (4.5 m)		
S3-017		Unterirdische Veloführung zu schmal, subjektiv unsicher	Aufwertung, Verbreiterung Unterführung, Aufgänge		
S3-018		Rad-/Gehweg zu schmal (2.5 m)	Verbreiterung: Kombiniertes Rad-/ Gehweg (4.5 m)		
S3-019		Fahrradführung mit unübersichtlichen Knoten, ungenügende Sichtverhältnisse	Velostrasse		
S3-020		Radstreifen zu schmal (1.25 m)	T30	BGK Kirchweg in Umsetzung	
S3-021		Keine Veloinfrastruktur talwärts, untermassiger Radstreifen bergwärts, oberer Abschnitt in beide Richtungen im Mischverkehr	Radstreifen je 1.8 m, gesicherte Querungshilfe - BGK		
S3-022		bestehender Rad- Gehweg bergwärts zu schmal (2.0 m)	Rad-/ Gehweg 3.0 m		
S3-023		Radstreifen zu schmal/ unterbrochen (1.5 m)	Radstreifen je 1.8 m	Rahmgestaltungsplan Landstrasse	
S3-047		Engstelle ohne Veloinfrastruktur	Radstreifen je 1.8 m	Rahmgestaltungsplan Landstrasse	
S3-049		Kurve sehr eng und unübersichtlich	Anpassung Linienführung Kombiniertes Rad-/ Gehweg		
S3-052		Radstreifen bergwärts zu schmal, fehlende Infrastruktur talwärts	Radstreifen je 1.8 m		

Nr.	Prio	Schwachstellen bzw. Abweichung von den kantonalen Standards Veloinfrastruktur	Lösungsvorschlag	Abhängigkeiten	Kostenschätzung
S4-007		Keine Veloinfrastruktur	Radstreifen je 1.8 m	bestehendes Bauprojekt (Radstreifen 1.50m entspricht nicht Standards)	
S4-009		Keine Veloinfrastruktur	Radstreifen je 1.8 m	bestehendes Bauprojekt (Radstreifen 1.50m entspricht nicht Standards)	
S4-010		Keine Veloinfrastruktur	Radstreifen je 1.8 m	bestehendes Bauprojekt (Radstreifen 1.50m entspricht nicht Standards)	
S4-011		Keine Veloinfrastruktur	Radstreifen je 1.8 m	bestehendes Bauprojekt (Radstreifen 1.50m entspricht nicht Standards)	
S4-012		Radstreifen zu schmal (1.25 m)	Radstreifen je 1.8 m	bestehendes Bauprojekt (Radstreifen 1.50m entspricht nicht Standards)	
S4-015		Talwärts keine Veloinfrastruktur, Radstreifen zu schmal (1.5m)	Trottoir 3.8 m / Radstreifen 1.8 m	kürzlich saniert	

Priorisierung Schwachstellen

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

Führungsprinzipien Velo



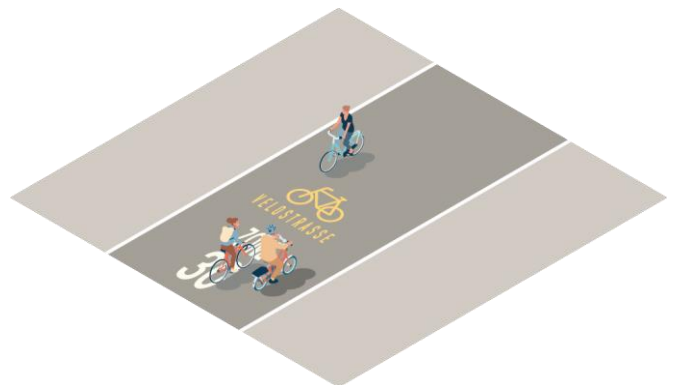
Radstreifen auf Fahrbahn



Abgesetzte Einrichtungsradwege



Mischverkehr (Quartierstrasse)



Velostrasse



Kombinierter Rad-/ Gehweg



Radweg



Zweirichtungsradweg

Übergeordnete Vorgaben zur Velonetz-Planung

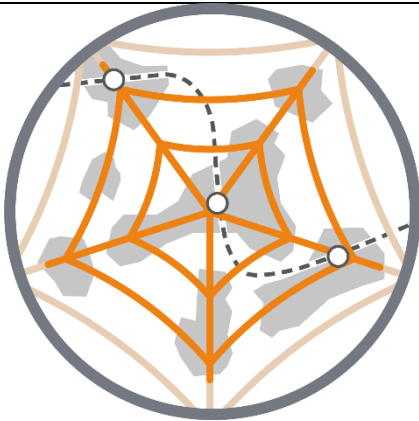
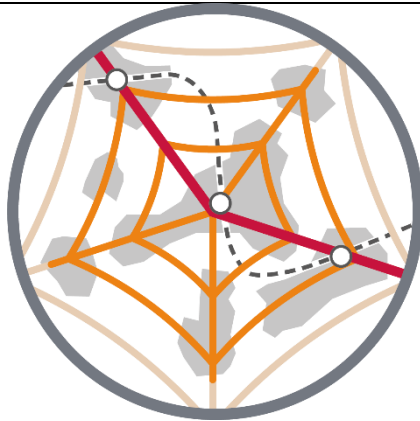
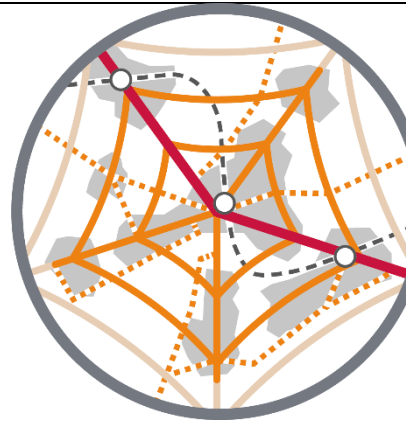



Mit dem 2023 in Kraft getretenen Bundesgesetz über Velowege (Veloweggesetz) werden die Kantone zur Planung und Realisierung von durchgängigen, sicheren und attraktiven Velowegnetzen verpflichtet. Für die vorgesehenen Ausbaumassnahmen soll der erforderliche Raum in kantonalen und kommunalen Planungsinstrumenten 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 Haupttrouten bilden als lückenloses Netz das Grundgerüst. Die Nebenrouten ergänzen die Haupttrouten. Die Vorzugsrouten haben zusätzlich eine überregionale Funktion und werden über das Hauptnetz gelegt. Die Kategorien werden in der folgenden Tabelle verglichen.

		
Velo-Haupttroutennetz (HR)	Velovorzugsrouten (VVR)	Velo-Nebenroutennetz (NR)
		
Netzhierarchie: Starkes Grundgerüst des Velonetzes – regionale Bedeutung	Netzhierarchie: Höchste Kategorie – überregionale Bedeutung	Netzhierarchie: Niedrigste Kategorie – kommunale Bedeutung
Zweck: Die Haupttrouten bilden ein lückenloses Alltagsnetz 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).	Zweck: 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.	Zweck: Die Nebenrouten vervollständigen das Alltagsnetz. In den Siedlungsräumen werden durch Nebenrouten tangentielle Beziehungen sichergestellt und sie erschliessen wichtige kommunale Ziele.
Angebot: Die Haupttrouten sollen ein möglichst breites Publikum ansprechen. Sie sind zügig und	Angebot: Vorzugsrouten weisen einen sehr hohen Ausbaustandard auf und führen in der Regel über baulich abgesetzte Radwege und motorfahrzeugarme Strassen. Sie	Angebot: Nebenrouten haben ein eher geringeres Nutzerpotential. Sie verfügen deswegen auch über den geringeren Ausbaustandard. Dennoch soll auch auf den NR

Entwurf für Online-Partizipation

<p>unterbruchsarm befahrbar und verlaufen möglichst direkt. Auch weniger geübte Velofahrende sollen sich darauf sicher fühlen. Haupttrouten weisen daher den zweithöchsten Ausbaustandard auf.</p>	<p>ermöglichen eine unterbruchsfreie Fahrt und sind attraktiv für eine breite Nutzergruppe (Alter «von 8 bis 80»).</p>	<p>ein durchgehendes Angebot sichergestellt werden.</p>	
<p>Routenwahl: Die alltäglichen Ziele (z.B. Einkaufen) und die dichtesten Wohngebiete liegen in der Regel an den Ortsdurchfahrten. Um das grösstmögliche Potential abzuschöpfen, liegen die Haupttrouten deswegen möglichst zentral. Es wird aber auch auf eine attraktive Routenwahl Wert gelegt. Wo dies möglich ist, werden die Haupttrouten 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>Routenwahl: 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>Routenwahl: 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 Haupttrouten auf rückwärtige Parallelbeziehungen gelegt werden können, genügt eine Nebenroute auf der Ortsdurchfahrt.</p>	
<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:</p>			
	<p>Haupttrouten</p>	<p>Vorzugsrouten</p>	<p>Nebenrouten</p>
<p>Radstreifen</p>	<p>1.80 m</p>	<p>2.50 m</p>	<p>1.50 m</p>
<p>Einrichtungsradswege</p>	<p>1.80 m</p>	<p>2.50 m</p>	<p>1.50 m</p>
<p>Rad-/ Gehwege</p>	<p>4.50 m</p>	<p>Nicht vorgesehen</p>	<p>3.00 m</p>
<p>Zweirichtungsradsweg</p>	<p>3.50 m</p>	<p>4.50 m</p>	<p>3.00 m</p>



Netzkategorien Velonetz Raum Baden und Umgebung