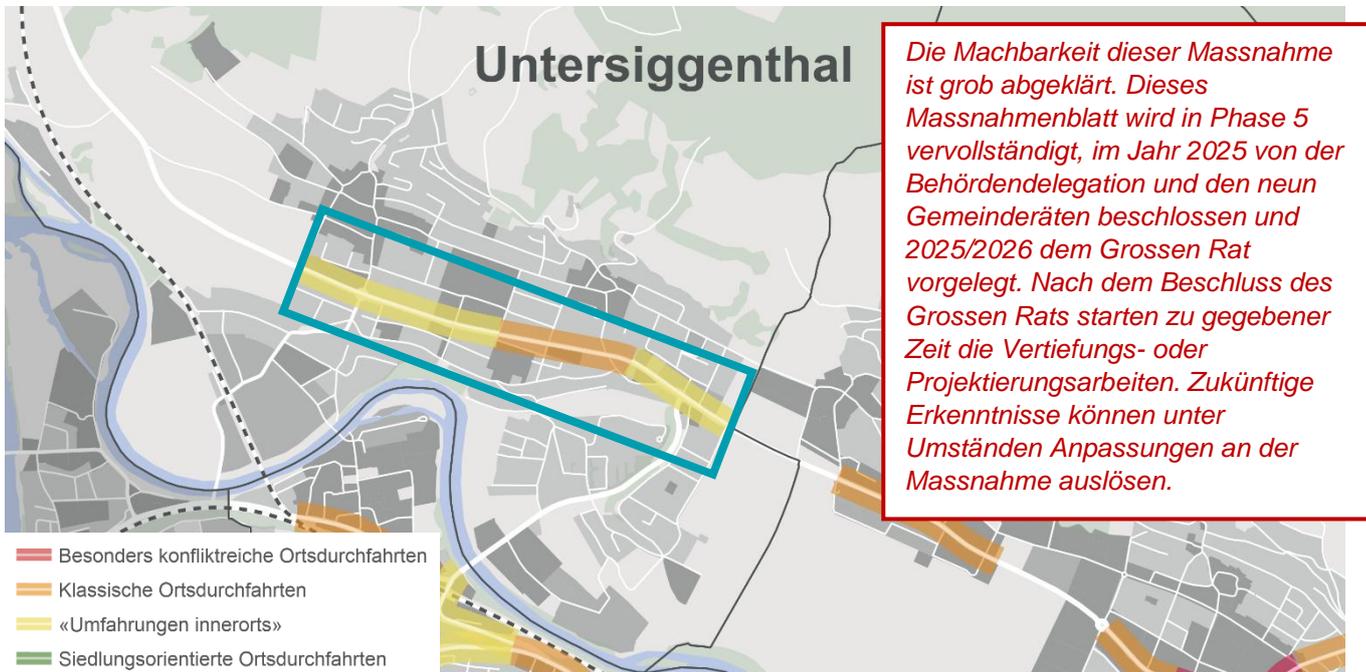


SF13 Umgestaltung Landstrasse Untersiggenthal



Beschrieb der Massnahme

Mit der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt (ODF) Untersiggenthal soll der Auftrag aus dem kantonalen Richtplan (S1.1 Siedlungsqualität und innere Siedlungsentwicklung) erfüllt werden: Der Strassenraum ist als Teil des Siedlungsraumes zu betrachten und aufzuwerten. Das erfordert eine sorgfältige und ganzheitliche Planung des gesamten Strassenraumes von Fassade zu Fassade inklusive der ersten Bautiefen.

Im Rahmen des Gesamtverkehrskonzepts werden deshalb fünf Ortsdurchfahrten (ODF), darunter auch Untersiggenthal, analysiert, funktionale Anforderungen definiert und erste Massnahmenansätze als erste Etappe einer Vorstudie Ortsdurchfahrten erarbeitet. Die in diesem Massnahmenblatt angesprochene Umgestaltung soll ohne Zentrumsentlastung (ZEL) erreicht werden. Mit einer ZEL lang+ ist eine deutlich weitergehende Umgestaltung möglich bzw. nötig, diese kann aber auf den nachfolgenden Elementen ohne ZEL aufbauen.

Die Landstrasse durch Untersiggenthal ist eine wichtige Verbindung vom Unteren Aaretal nach Baden. Als kantonale Hauptverkehrsstrasse hat sie eine wichtige Funktion für den motorisierten Individualverkehr und den öV. Ohne Umfahrung Untersiggenthal wird die Verkehrsbelastung auch künftig bei gut 13'000 Fz/d (DWV) liegen, was allerdings grundsätzlich eine siedlungsverträgliche Gestaltung erlaubt. Die Begegnung von zwei grösseren Fahrzeugen muss gewährleistet sein. Auf der Landstrasse befindet sich ein öV-Hauptkorridor, welcher im Zielhorizont 2040 von mindestens drei Buslinien befahren wird. Für den Fuss- und Veloverkehr ist heute keine oder nur eine sehr schmale Infrastruktur vorhanden. Zwar verläuft auf verkehrsberuhigten Strassen in den angrenzenden Quartieren parallel zur Kantonsstrasse eine Velohauptroute, die auch aufgewertet wird (Kirchweg, Massnahme FV05). Mit der Umgestaltung ist jedoch auch auf der ODF eine Velonebenroute zu schaffen. Für den Fussverkehr sind vor allem im Zentrumsbereich durchgehende und beidseitig genügend grosse Seitenbereiche vorzusehen. Die Querungsmöglichkeiten über die Kantonsstrasse sind zu verbessern, insbesondere im zentralen Bereich mit neuen publikumsorientierten Nutzungen (Sickinga Halle, neues Zentrum Mardel). Die Vorzonen in diesem Bereich haben eine hohe Aufenthaltsqualität aufzuweisen und sollen gestalterisch auf zukünftig angrenzende Nutzungen reagieren können.

Das umliegende dynamische Entwicklungsgebiet bietet die Chance, die Strassenraumgestaltung städtebaulich und freiräumlich zu optimieren. Über die gesamte ODF sind im Sinne der "blaugrünen Infrastruktur" entsiegelte Flächen sowie Begrünung vorzusehen (vgl. Ergänzende Informationen ab Seite 4), welche das Mikroklima verbessern und zum Verweilen einladen. Die Bushaltestellen sind mitzudenken und sollen Teil der gut gestalteten Seitenbereiche sein sowie direkten Zugang in die Quartiere bieten. Die ODF wird in das Siedlungsgefüge von Untersiggenthal integriert und verbindet die an die ODF angrenzenden Siedlungsräume besser miteinander. Die Dimensionierung des Strassenraums und die Aufteilung der Flächen ist unter all diesen Aspekten zu definieren.

Zuständigkeiten und Prozessuales

Federführung	Kanton BVU	Beteiligte	Gemeinde Untersiggenthal
Standort	Untersiggenthal, Landstrasse (K114)	Investitionskosten (+/- 40 %)	16.1 Mio. Franken
		Laufende Kosten	-

Herleitung aus Lagebeurteilung

Die Ortsdurchfahrt Untersiggenthal ist heute verkehrsdominiert. Sie trennt die Ortschaft und erschwert so die Entwicklung der Gemeinde. Die Aufenthaltsqualität ist gering und es fehlen Flächen zum Verweilen und für Begrünung. Die Trottoirs sind nicht durchgehend und es sind nur wenige Querungen vorhanden. Für den Veloverkehr ist keine Infrastruktur vorhanden.

Abhängigkeiten zu weiteren Massnahmen

- Erweiterung Verkehrsmanagement (SB01)
- Zentrumsentlastung (SB06)
- Busbevorzugung öV-Hauptkorridore (BB05)
- Trasseesicherung Tramkorridore (BB10)
- Aufwertung Velonebenrouten Raum Siggenthal (FV06)
- Aufwertung kommunale Fussverkehrsnetze (FV14)
- Siedlungsentwicklung an zentralen Orten (SF04)

Wirkung und Zielbeitrag der Massnahme SF13

Wirkung Die Aufwertung der Ortsdurchfahrt hat Auswirkungen auf den Strassenraum, aber auch auf die angrenzenden Siedlungsgebiete:

- Der Strassenraum wird attraktiver und vor allem im zentralen Bereich siedlungsverträglicher. Dies lädt zu vermehrtem Zufussgehen und Verweilen entlang der Ortsdurchfahrt ein und unterstützt auch das lokale Gewerbe.
- Neue Bepflanzungen beschatten Aufenthaltsflächen und unterstützen die ökologische Vernetzung.
- Die Umgestaltung mindert die Trennwirkung und unterstützt so die gewünschte Siedlungsentwicklung im Umfeld der Ortsdurchfahrt.
- Die Velonebenroute auf der Kantonsstrasse, die Verbindung zu weiteren Velorouten auf Nebenstrassen und die Fusswege über die Kantonsstrasse werden sicherer.



Attraktiver und
zukunftsfähiger
Lebensraum



Siedlungsentwicklung
an gut erreichbaren
Orten



Velogerechter
Raum

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

Wirkung und Zielbeitrag des Handlungsfelds Stadt- und Freiraum

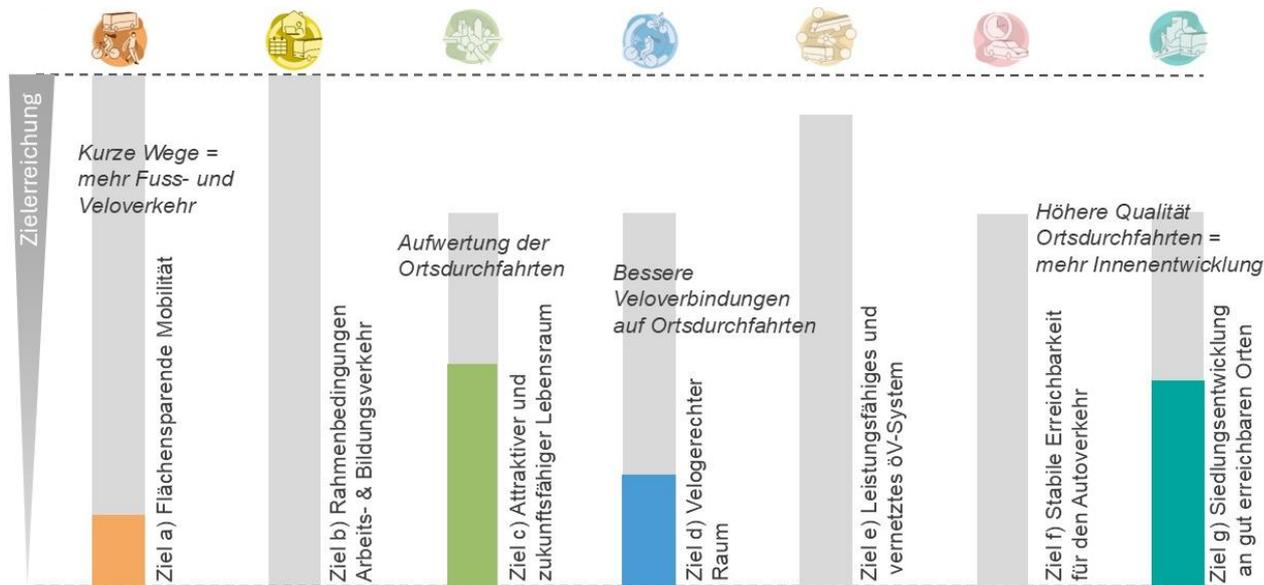
Mit der Umsetzung aller Massnahmen des Massnahmenfächers GVK 2040¹, der in rund 50 GVK-Massnahmenblättern beschrieben ist, werden zwei Ziele vollständig erreicht, fünf Ziele können in hohem Masse erfüllt werden. Die verbleibenden Ziellücken sind darauf zurückzuführen, dass in Nussbaumen und Baden Zentrum ohne MIV-Entlastung (z.B. durch Verlagerung auf eine Zentrumsentlastung) nicht alle notwendigen Massnahmen möglich sind.

Die Aufwertung verschiedener Ortsdurchfahrten (Kantonsstrassen innerorts) hat grosse Wirkungen auf die Qualität der Ortsdurchfahrten bzw. deren Wahrnehmung als Lebensräume. Ausserdem aktivieren aufgewertete Ortsdurchfahrten Siedlungspotenziale und ermöglichen bessere Veloverbindungen entlang der Kantonsstrassen. Die Quartiere der kurzen Wege unterstützen die Siedlungsentwicklung nach Innen und führen zu höheren Anteilen für den Fuss- und Veloverkehr.

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

Bereinigter Entwurf nach Online-Partizipation

In folgender Grafik verdeutlichen die ausgefüllten Flächen die Zielerreichungsbeiträge aller 15 "Stadt- und Freiraum"- Massnahmen an der Gesamt-Zielerreichung des GVK-Massnahmenfächers.



Weiterführende Dokumente / Links

- [Gemeindeportrait Untersiggenthal](#)

Ergänzende Informationen

Analyse:

Die Ortsdurchfahrt Untersiggenthal übt eine stark trennende Wirkung aus und ist hauptsächlich auf den motorisierten Verkehr ausgelegt. Trottoirs oder Gehwege sind entlang der ODF nur teilweise vorhanden und die Querbarkeit für den Fussverkehr ist schwierig, was zu Umwegen und Zeitverlusten führt. Für den Veloverkehr ist keine separate Infrastruktur vorhanden, obwohl entlang der ODF eine Nebenroute geplant ist. Parallel zur Landstrasse ist für den Veloverkehr auf der Dorfstrasse bereits eine kantonale Radroute vorhanden, die zu einer Velohauptroute ausgebaut wird. Die ODF ist wenig begrünt, es gibt kaum Schatten und die Aufenthaltsqualität ist gering. Im Abschnitt Zentrum gibt es vereinzelte publikumsorientierte Nutzungen, die Vorbereiche sind aber auch dort mehrheitlich verkehrsorientiert gestaltet. Bei den Parkierungsanlagen im neuen Zentrumsbereich wurde eine blaugrüne Infrastruktur umgesetzt. Der Bezug des Strassenraumes zu den angrenzenden Nutzungen ist nicht vorhanden. In einigen Abschnitten (z.B. Zelgli) ist die Bebauung von der Strasse abgewandt. Im Rahmen der Entwicklung an der Landstrasse setzt sich die Gemeinde mit den Anstössern und dem Kanton für eine bessere Gestaltung und Nutzung des Strassenraums (inkl. erster Gebäudetiefe) ein. Die Landstrasse soll in diesen Bereichen umgestaltet werden.

Ergänzende Informationen



Wohnnutzung	Bäume / Baumreihe	Unfallhäufungen
Dienstleistung	Öffentliche Freiräume	Senkrechtparkierung
Öffentliche Nutzungen	Velonetz, Nebenverbindung (gemäss GVK)	Parkierungsanlage / Parkhaus
Einkaufen	Fussgängerquerung oberirdisch	Verkehrsorientierte Ortsdurchfahrt / hohe Trennwirkung
Geplante Zentrumsentwicklung	Fussgängerquerung unterirdisch	Schleichverkehr
Gestaltungsplanpflicht	Schlechte Querbarkeit für Fussverkehr	Kantonsstrassen
Überlagerte Zone „Perimeter Landstrasse“	Bushaltestelle	Kreisel
Anziehungspunkte / Interessenspunkte		„Kein Vortritt“

Ausschnitt Entwurf Analyseplan ODF Untersiggenthal

Schlüsselemente aus dem Entwurf Strategieplan

Für die konkrete Umgestaltung der Ortsdurchfahrt erarbeitet der Kanton als Strasseneigentümer zusammen mit der Gemeinde im Rahmen des Gesamtverkehrskonzepts Raum Baden und Umgebung einen ersten Teil einer Vorstudie Ortsdurchfahrten für Untersiggenthal. Die Erarbeitung ist in Zusammenarbeit mit der Gemeinde noch in Entwicklung und wird im Frühjahr 2025 abgeschlossen. Der zweite Teil der Vorstudie folgt später, zeitlich abgestimmt auf die nötigen Belagssanierung der Kantonsstrasse. Sind beide Teile der Vorstudie abgeschlossen folgen im Regelfall das Betriebs- und Gestaltungskonzept (Vorprojekt), das Bauprojekt und die Umsetzung. Die Gemeinde Untersiggenthal plant im Jahr 2025 eine Vorstudie Siedlung durchzuführen. Ziel dieser Studie ist es, eine übergeordnete Beurteilungsgrundlage (Siedlungsentwicklung, Städtebau, Nutzung Seitenbereiche), abgestimmt auf die zukünftige Umgestaltung der ODF, für die zahlreichen anstehenden Bauprojekte und Gestaltungspläne im Umfeld der Landstrasse zu schaffen. Parallel soll dazu durch den Kanton die Vorstudie Verkehr erarbeitet werden.



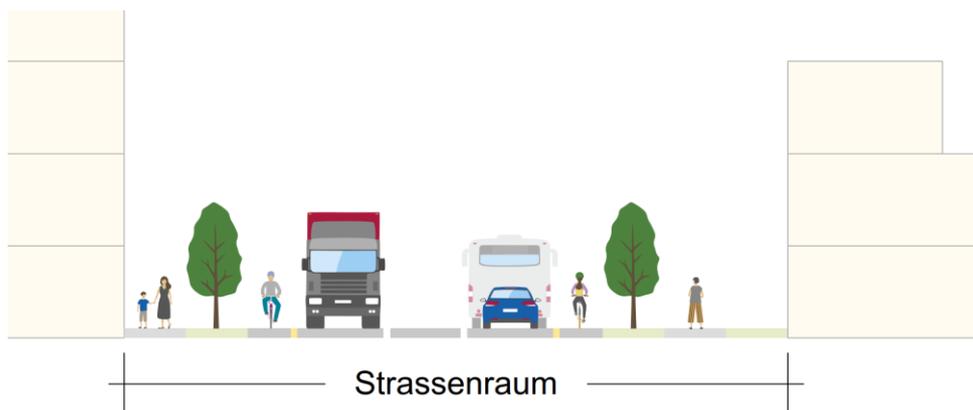
Für die ODF relevante Siedlungsgebiete	Gestaltungsplanpflicht	Entsiegelte Parkierung	Strassenraum
Raumkanten	Überlagerte Zone „Perimeter Landstrasse“	Grünräume	Plätze
Aufgelöste Raumkanten	Geplante Realität: Neubau	Ökologische Vernetzung	Senkrechte Erschliessungsstrassen
Zurücksetzen der Raumkanten	Anziehungspunkte/Interessenspunkte	Bestehende Bäume	Parallele Verbindungen für rückwärtige Erschliessung
Publikumsorientierte EG's	Bushaltestelle	Neue Bäume	Parallele Verbindung, nur Fussweg
Öffentliche Nutzungen		Trassée für blaugüne Infrastruktur	Fläche für fahrenden Verkehr auf ODF
Geschützte Gebäude			

Ausschnitt Entwurf Strategieplan ODF Landstrasse

Ergänzende Informationen

Obwohl sich der Strategieplan zurzeit noch in Entwicklung befindet und Änderungen möglich sind, können aufgrund der Analyse, der Lagebeurteilung (Gemeindeportrait) und des Standes des Strategieplans erste Aussagen zu Rahmenbedingungen und Stossrichtungen gemacht werden, die in der weiteren Bearbeitung zu beachten sind:

- Erhalt der Landstrasse als kantonale Hauptverkehrsstrasse. Diese hat weiterhin eine wichtige Funktion für den motorisierten Verkehr. Busse und Lastwagen müssen sich auch weiterhin begegnen können.
- Freihaltung einer Strassenraumbreite von 17.0 m in den Abschnitten Untersiggingen und Zelgli, um Platz für alle Verkehrsteilnehmenden und Begrünung zu schaffen.
- Umsetzung eines Mehrzweckstreifens als Querungs- oder Abbiegehilfe und Freihaltung einer Strassenraumbreite von 19.5 m im Abschnitt Zentrum.



Möglicher Querschnitt der Landstrasse mit Mehrzweckstreifen

- Gewährleistung der Funktionsfähigkeit als Ausnahmetransportroute.
- Führung der Buslinien 2 und 6 sowie die Postautolinie 357 weiterhin auf der Landstrasse. Umgestaltung einiger Haltestellen zu Fahrbahnhaltestellen zur Priorisierung des Busverkehrs gegenüber dem MIV.
- Die Sicherung eines Tramkorridors erfolgt nur für einen sehr langfristigen Zustand nach 2040 (vgl. Massnahme BB10). Der heutige Strassenraum mit den bestehenden Raumkanten ist dafür nicht zu verschmälern, damit der öV-Hauptkorridor gemäss Bestand gesichert werden kann. Der freigehaltene Raum kann kurz- bis mittelfristig für freiräumliche Aufwertung der Ortsdurchfahrt genutzt werden.
- Aufgrund der geplanten Innenentwicklung entlang der Ortsdurchfahrt soll ein allfälliges Tram im Mischverkehr geführt werden. Damit das funktioniert, ist davor und danach jeweils ein Eigentrassee notwendig. Die Haltestellen sind grundsätzlich ebenfalls im Mischverkehr angedacht, da sonst der Platzbedarf viel grösser wäre. Allerdings ist die durchgehende Mischverkehrsführung über alle Haltestellen angesichts der Verkehrsmengen kritisch. Im zentralen Bereich (Gemeindehaus / Sickinga-Haltestelle) soll deshalb auf einem genügend langen Abschnitt der Raum für eine mögliche Eigentrasseierung zumindest in einer Richtung freigehalten werden.
- Anordnung der Bushaltestellen nahe wichtiger Ziele, weiterführender Wege ins Quartier und Integration in die Seitenbereiche.
- Realisierung von sicheren, attraktiven Bereichen für Zufussgehende im Zentrumsbereich auf beiden Seiten der Ortsdurchfahrt und verbesserte Querungsmöglichkeiten.
- Schaffung einer sicheren und lückenlosen Veloinfrastruktur mit dem Ausbaustandard einer Velonebenroute in beide Richtungen und mit guten Anbindungen an die umliegenden Velorouten.
- Tempo 30 als mögliche, abschnittsweise Massnahme zur besseren Siedlungsverträglichkeit der Kantonsstrasse soll geprüft werden. Dabei sind jedoch bestimmte Bedingungen des Kantons zu berücksichtigen als auch das übergeordnete Bundesrecht einzuhalten.
- Publikumsorientierte Erdgeschosse und eine dichte Bebauung im Abschnitt Zentrum beleben und adressieren den Raum.
- Erschliessung der Gebäude entlang der ODF für den motorisierten Verkehr rückwärtig über parallele Verbindungen, um die Seitenbereiche gestalten zu können. Bei Bedarf ist bei publikumsorientierten Nutzungen ein minimales Angebot an Parkiermöglichkeiten (gut anfahrbare 2er-Pakete) anzubieten.
- Schaffung einer Abfolge von einladend gestalteten Platzsituationen im Abschnitt Zentrum (zwischen Mühleweg und Dorfstrasse) für siedlungsverträgliche Geschwindigkeiten, zur Verbesserung der Querbarkeit, zur Anbindung an die historischen Zentren und zur Schaffung von attraktiven Aufenthalts- und Verweilflächen mit Sitzgelegenheiten und Bäumen.
- Verbesserung der Umfeldqualität und des Mikroklimas durch Erstellung eines zusammenhängenden Netzes von entsiegelten, begrünten Flächen, welches auf die angrenzenden Nutzungen und Abschnitte

Ergänzende Informationen

reagiert. Die bestehenden Grünräume zu erhalten und weiterzuentwickeln. So kann im Bereich der öffentlichen Bauten (Gemeindeverwaltung, Schule) eine Art Parkanlage entstehen.

- Entsiegelung der grossen öffentlichen Parkplätze und Ausstattung mit schattenspendender Begrünung zur Schaffung eines angenehmen Mikroklimas. Dies ermöglicht zusammen mit dem Netz aus entsiegelten/begrüneten Flächen eine ökologische Vernetzung vom Limmatufer bis zum Waldrand.
- Wo möglich soll entlang der ODF ein beidseitiges Trassee für die «blaugrüne Infrastruktur» gesichert und umgesetzt werden. «Blau» bedeutet dabei Zurückhalten und Wiederverwenden von Regenwasser (z.B. speichern und nutzbar machen von anfallendem Regenwasser für Bäume). «Grün» bedeutet entsiegelte Flächen mit grosskronigen Hochstammbäumen und naturnah begrünten Baumscheiben. Eine solche «blaugrüne Infrastruktur» ermöglicht einerseits auch künftig klimaangepasste Siedlungsräume (Hitzeminderung), andererseits reduziert das Zurückhalten bzw. Zwischenspeichern von Regenwasser die Gefahr von Überschwemmungen bei ebenfalls zunehmenden Starkregenereignissen.