

# SF13 Umgestaltung Landstrasse Untersiggenthal



*Die Machbarkeit dieser Massnahme ist grob abgeklärt. Dieses Massnahmenblatt wird in Phase 5 vervollständigt, im Jahr 2025 von der Behördendelegation und den neun Gemeinderäten beschlossen und 2025/2026 dem Grossen Rat vorgelegt. Nach dem Beschluss des Grossen Rats starten zu gegebener Zeit die Vertiefungs- oder Projektierungsarbeiten. Zukünftige Erkenntnisse können unter Umständen Anpassungen an der Massnahme auslösen.*

## 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 Landstrasse durch Untersiggenthal ist eine wichtige Verbindung vom Siggenthal nach Baden. Als kantonale Hauptverkehrsstrasse hat sie eine wichtige Funktion für den motorisierten Individualverkehr und den öV. Die Begegnung von zwei grösseren Fahrzeugen muss gewährleistet sein. Langfristig werden zudem mindestens drei Buslinien die Landstrasse befahren. Für den Fuss- und Veloverkehr ist die notwendige Infrastruktur heute noch nicht vorhanden oder zu schmal. Für den Fuss- und Veloverkehr stehen im Quartier die parallel zur Kantonsstrasse verlaufenden verkehrsberuhigten Strassen als attraktive Alternativen zur Verfügung, die auch aufgewertet werden. Mit der Umgestaltung ist jedoch auch auf der ODF ein sicheres und attraktives Angebot für den Fuss- und Veloverkehr 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, wo aktuell mit der neuen Sickinga Halle und der Migros zusätzliche publikumsorientierte Nutzungen entstehen und das Querungsbedürfnis gross ist. 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 S. 4), welche das Mikroklima verbessern und zum Verweilen einladen. Die Bushaltestellen sind dabei 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 Aargau (BVU)

Beteiligte

Gemeinde Untersiggenthal

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

### 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)
- Aufwertung Velonebenrouten Raum Siggenthal (FV06)
- Aufwertung kommunale Fussverkehrsnetze (FV14)
- Siedlungsentwicklung an zentralen Orten (SF04)
- Busbevorzugung öV-Hauptkorridore (BB05)

## 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.

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



Attraktiver und  
zukunftsfähiger  
Lebensraum



Siedlungsentwicklung  
an gut erreichbaren  
Orten



Velogerechter  
Raum

## Wirkung und Zielbeitrag des Handlungsfelds Stadt- und Freiraum

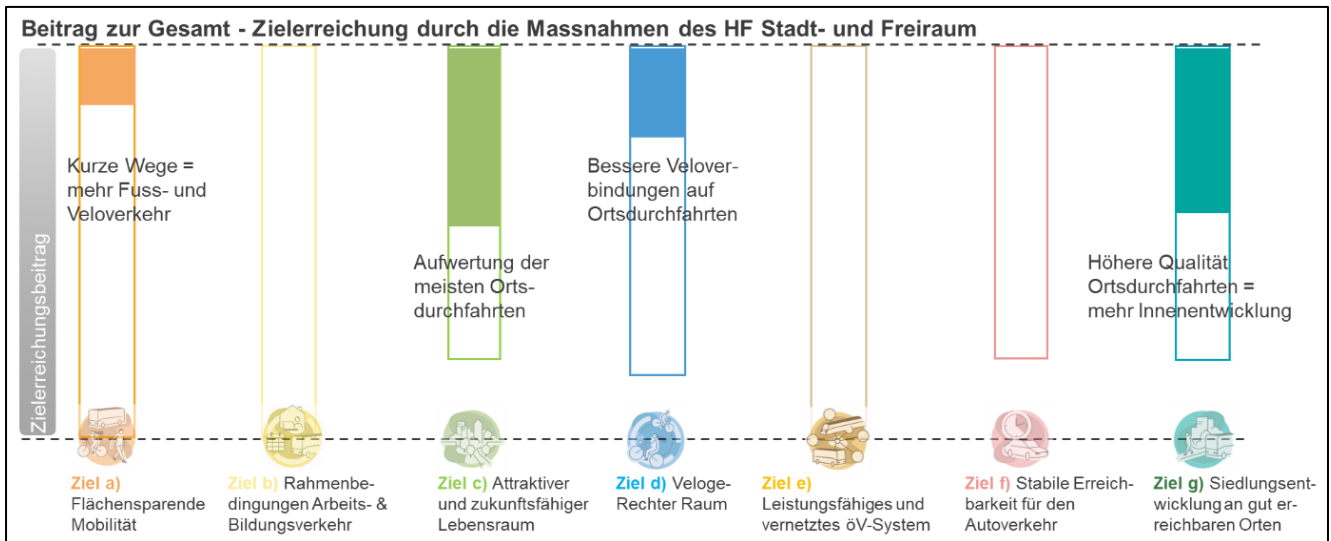
Bei der Umsetzung aller rund 60 GVK-Massnahmen werden drei Ziele vollständig erreicht, vier Ziele können in hohem Masse erfüllt werden. Die verbleibenden Ziellücken sind darauf zurückzuführen, dass in Nussbaumen und

## Entwurf für Online-Partizipation

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

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.

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

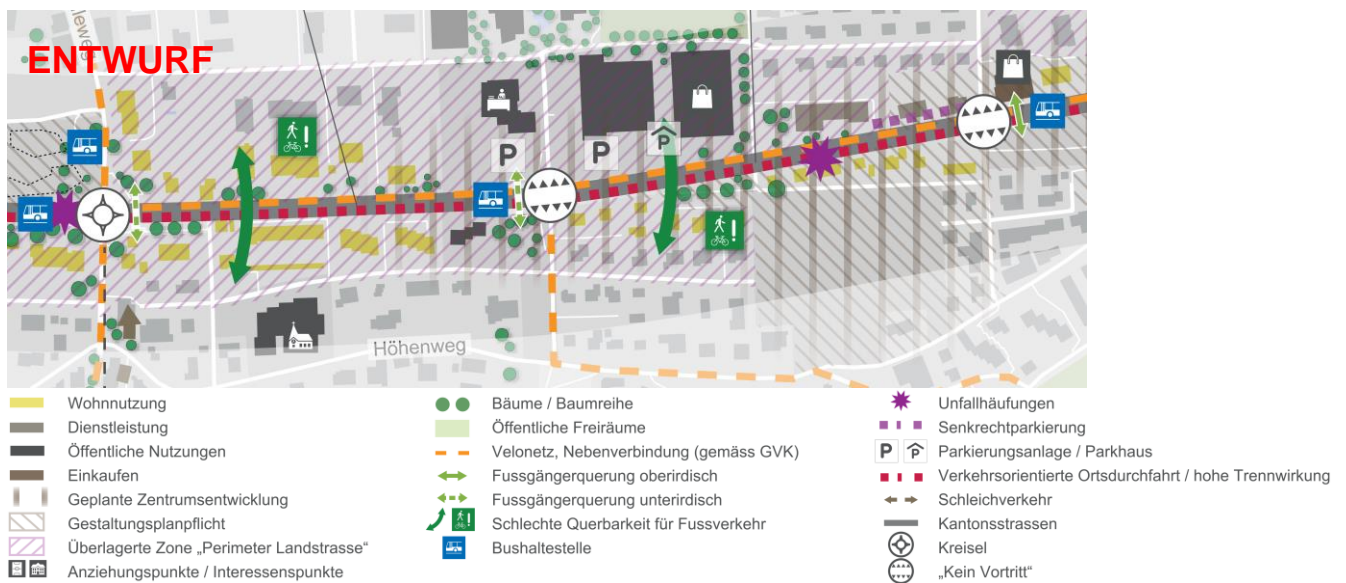
- [Gemeindeportrait Untersiggenthal](#)



## Ergänzende Informationen

### Analyse:

Die Ortsdurchfahrt Untersiggenthal hat eine stark trennende Wirkung 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 Velo-Hauptroute 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. Der Bezug des Strassenraumes zu den angrenzenden Nutzungen ist nicht vorhanden. In den Abschnitten Zelgli und Untersiggingen ist die Bebauung von der Strasse abgewandt. Im Rahmen der Zentrumsentwicklung 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 diesem Bereich zum neuen Zentrum von Untersiggenthal umgestaltet werden



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 Herbst 2024 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.



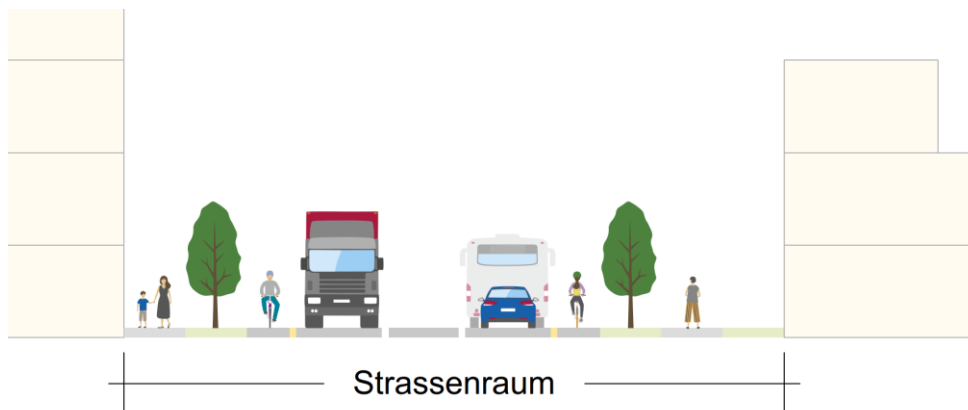
## Ergänzende Informationen

 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/Interessenpunkte	 Bestehende Bäume	 Parallele Verbindungen für rückwärtige Erschliessung
 Publikumsorientierte EG's	 Bushaltestelle	 Neue Bäume	 Parallele Verbindung, nur Fussweg
 Öffentliche Nutzungen		 Trassée für blaugrüne Infrastruktur	 Fläche für fahrenden Verkehr auf ODF
 Geschützte Gebäude			

### Ausschnitt Entwurf Strategieplan ODF Landstrasse

Obwohl sich der Strategieplan zurzeit noch in Entwicklung befindet, 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 bis im Herbst 2024 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 Fahrbahnhaltestelle zur Priorisierung des Busverkehrs gegenüber dem MIV.
- Anordnung der Bushaltestellen nahe wichtiger Ziele, weiterführender Wege ins Quartier und Integration in die Seitenbereiche.
- Realisierung von sicheren, attraktiven Bereichen für Fussgänger\*innen im Zentrumsbereich auf beiden Seiten der Ortsdurchfahrt und verbesserte Querungsmöglichkeiten.
- Schaffung einer sicheren und lückenlosen Veloinfrastruktur in beide Richtungen und mit guten Anbindungen an die umliegenden Velorouten.
- 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 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/begrünten Flächen eine ökologische Vernetzung vom Limmatufer bis zum Waldrand.

## Ergänzende Informationen

- Wo möglich soll entlang der ODF ein beidseitiges Trasse für die «blaugüne 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 Hochstamm-bäumen und naturnah begrünten Baumscheiben. Eine solche «blaugüne Infrastruktur» ermöglicht einerseits auch künftig klimaangepasste Siedlungsräume (Hitzeminderung), andererseits reduziert das Zurückhalten bzw. Zwischenspeichern von Regenwasser die Gefahr von Überschwemmungen bei ebenfalls zunehmenden Starkregenereignissen.