

Kommunaler Gesamtplan Verkehr Obersiggenthal

Gemeinde Obersiggenthal

08. April 2022



Durch den Gemeinderat beschlossen am 08. August 2022

Durch das Departement Bau, Verkehr und Umwelt genehmigt am

metron

Bearbeitung

David Burkhard
BSc FHO in Raumplanung/SVI

Denise Belloli
MSc in Geografie

Stephan Pillwein
Dipl.-Ing. TU in Raumplanung und Raumordnung

Nicolas Beerli
MSc in Geowissenschaften

Metron Verkehrsplanung AG

Stahlrain 2
Postfach
5201 Brugg
T 056 460 91 11
info@metron.ch
www.metron.ch

Arbeitsgruppe

Roger Meyer
Gemeinde Obersiggenthal, Leiter Tiefbau (Oktober 2020 bis Oktober 2021)

Erwin van Bouwelen
Gemeinde Obersiggenthal, Leiter Tiefbau (bis Oktober 2020)

Thomas Kuster
Gemeinde Obersiggenthal, Leiter Planung und Umwelt

Bettina Lutz Güttler
Gemeinde Obersiggenthal, Gemeindeammann (ab 2020)

Dieter Martin
Gemeinde Obersiggenthal, Gemeindeammann (bis Ende 2019)

Begleitgruppe

Marco Erni
Planungskommission

Christian Keller
Verkehrskommission

Theo Flückiger
SP Obersiggenthal

Lukas Füglistner
SVP Obersiggenthal

Anna Katharina Hess
BDP Obersiggenthal

Urs Müller
Grüne Obersiggenthal

Adrian Schmid
EVP Obersiggenthal

Stefan Semela
FDP Obersiggenthal

Robert Wyss
CVP Obersiggenthal

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	7
	1.1 Ausgangslage	7
	1.2 Schwerpunkte setzen, Gesamtschau erhalten	7
	1.3 Abstimmung	7
	1.4 Grundlagenverzeichnis	8
2	Rahmenbedingungen	9
	2.1 Kantonale und regionale Planungen	9
	2.2 Kommunale Planungen	17
3	Analyse	19
	3.1 Strukturdaten / Siedlung	19
	3.2 Mobilitätsverhalten	23
	3.3 Motorisierter Individualverkehr	23
	3.4 Öffentlicher Verkehr	25
	3.5 Fuss- und Veloverkehr	27
	3.6 Unfälle	31
	3.7 Strassenlärm	32
	3.8 Fazit Analyse	33
4	Ziele	34
	4.1 Grundsätze	34
	4.2 Handlungsfelder	35
5	Massnahmen	36
	5.1 Übersicht Massnahmen	36
	5.2 Massnahmengruppe A: Strassennetz / MIV	37
	5.3 Massnahmengruppe B: Fuss- und Veloverkehr	41
	5.4 Massnahmengruppe C: Öffentlicher Verkehr	44
	5.5 Massnahmengruppe D: Parkierung und Mobilitätsmanagement	46
6	Controlling	51
	6.1 Umsetzungskontrolle	51
	6.2 Wirkungskontrolle	51
7	Genehmigungsblatt Kanton	52
	Abkürzungsverzeichnis	53
	Anhang	55
	Teilplan Motorisierter Individualverkehr	55
	Teilplan Öffentlicher Verkehr	55
	Teilplan Fussverkehr	55
	Teilplan Radverkehr	55

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

Der Kommunale Gesamtplan Verkehr (KGV) ist ein kantonsweit einheitlich geregeltes Planungsinstrument, das den «Verkehrsrichtplan» und das «Gesamtkonzept Parkierung» zusammenfasst und ersetzt. Im KGV legen die Gemeinden ihre Ziele der Verkehrsentwicklung fest und zeigen auf, wie die Verkehrskapazitäten mit der Siedlungsentwicklung abgestimmt werden. Der KGV dient als anweisendes Instrument für die Verwaltung und soll bei der zukünftigen Beurteilung von verkehrsplanerischen und verkehrstechnischen Aspekten herangezogen werden. Der KGV ist ein behördenverbindliches Planungsinstrument. Gemäss Empfehlung des Kantons Aargau wird der KGV idealerweise parallel zur Nutzungsplanung erarbeitet, die im Fall von Obersiggenthal jedoch noch aktuell ist. Der KGV soll zusammen mit einem Parkraumkonzept und gestützt auf die rechtsgültige Nutzungsplanung erarbeitet werden.

Die Erstellung eines KGV bietet der Gemeinde Obersiggenthal die Chance, ihre Ziele, Herausforderungen und Ansprüche im Bereich der kommunalen Verkehrsplanung (Erschliessung Siedlungsgebiete, Aufwertung Strassenräume, Fuss- und Radwegnetz, ÖV-Erschliessung, Parkierung etc.) in einem zentralen Dokument zu erfassen, zu priorisieren und konzeptionell Massnahmen dazu vorzusehen. Der KGV legt somit den Grundstein für die künftige strukturierte Entwicklung des Gesamtverkehrssystems in Abstimmung mit der angestrebten Siedlungsentwicklung.

1.2 Schwerpunkte setzen, Gesamtschau erhalten

Der KGV Obersiggenthal soll die Gemeinde bei der Behandlung der wichtigsten gegenwärtigen und zukünftigen Themen aus dem Verkehr unterstützen. Um den KGV schlank und anwendungsorientiert zu halten, soll sich dieser auf diejenigen Themenbereiche beschränken, die in der Gemeinde von Relevanz sind. Gleichzeitig stellt der KGV auch ein Koordinationsinstrument dar, das eine Gesamtschau über die unterschiedlichen Verkehrsthemen liefern soll. In diesem Spannungsfeld werden die Ziele, Strategien und Massnahmen der für die Gemeinde wichtigen Themenbereiche erarbeitet.

1.3 Abstimmung

Der KGV beruht auf den bestehenden kommunalen Planungen. Die Erarbeitung des KGV erfolgte unter Berücksichtigung der regionalen und kantonalen Planungsinstrumente.

Die öffentliche Parkierung ist ein wichtiges Thema des KGV. Durch die gleichzeitige Erarbeitung eines Parkraumkonzepts können die Erkenntnisse und Stossrichtungen direkt in den KGV aufgenommen und laufend mit den übrigen Themen abgestimmt werden.

1.4 Grundlagenverzeichnis

Nationale, kantonale und regionale Grundlagen

- Kantonaler Richtplan, Karte und Richtplantext, Stand April 2016
- Agglomerationsprogramm Aargau Ost 3. Generation, Kanton Aargau, Departement Bau, Verkehr und Umwelt, 30. November 2016
- mobilitätAARGAU – Strategie Kanton Aargau, Departement Bau, Verkehr und Umwelt, 13.12.2016
- Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr 2013, Departement Bau, Verkehr und Umwelt, März 2013
- Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr 2020, Departement Bau, Verkehr und Umwelt, Dezember 2019
- Schlussbericht «Umsetzung Regionales Parkraumkonzept, Baden Regio, Planungsbüro Jud, 2014
- Verkehrsmanagement Grossraum Baden-Wettingen, Departement Bau, Verkehr und Umwelt, SNZ Ingenieure und Planer AG, September 2007
- REK, Regionales Entwicklungskonzept Baden Regio, sapartners, 2013
- REK, Ergänzungen zum Regionalen Entwicklungskonzept Baden Regio, sapartners, 2016
- rGVK OASE 2040. Regionales Gesamtverkehrskonzept Ostaargau, Departement Bau, Verkehr und Umwelt, 2019
- Regionales Parkraumkonzept Vertiefungsphase, Schlussbericht, Baden Regio, SNZ Ingenieure und Planer AG, 2011
- Regionales Velokonzept Baden Regio, Metron Verkehrsplanung AG, 2013
- Kommunaler Gesamtplan Verkehr, Empfehlungen des Kantons Aargau 2017
- Ortsdurchfahrten – Anleitung zu attraktiven Kantonsstrassen im Siedlungsgebiet, Departement Bau, Verkehr und Umwelt, Mai 2009
- Verordnung über die Offenhaltung von Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte von unteilbaren Lasten (Ausnahmetransportroutenverordnung ATRV), Stand 30.10.2020
- Diverse Geodaten, bezogen via AGIS, 2019

Kommunale Grundlagen

- Parkierungs-Reglement der Gemeinde Obersiggenthal, 1996
 - Parkierungskonzept für Veranstaltungen mit hohem Verkehrsaufkommen, 2017
 - Bau- und Nutzungsordnung der Gemeinde Obersiggenthal, 2014
 - Gemeinde Obersiggenthal Parkraumplanung, Grundlagen Parkierungskonzept, Metron Verkehrsplanung AG, 2008
 - Bauzonenplan der Gemeinde Obersiggenthal, Arcoplan, 2013
 - Bestandesaufnahmen Fussverkehr, Gemeinde Obersiggenthal, 2009
 - Verkehrsrichtplan (nicht rechtskräftig), Gemeinde Obersiggenthal, Arcoplan, 2012
 - Auswertungen Geschwindigkeitsmessungen, Gemeinde Obersiggenthal, 2012
 - Planungsbericht gemäss Art. 47 RPV, Arcoplan, 2013
 - Parkraumkonzept Obersiggenthal, Metron Verkehrsplanung AG, 2019
 - Strassenklassifizierung aus Strassenzustandsplan, Gemeinde Obersiggenthal, 2015
 - Entwicklungsthesen Landstrasse, Gemeinde Obersiggenthal, Ernst Niklaus Fausch Partner AG, 2018
-

2 Rahmenbedingungen

Die folgenden Grundlagen bzw. deren Inhalte bilden den übergeordneten Rahmen für den KGV.

2.1 Kantonale und regionale Planungen

Kantonaler Richtplan

Der kantonale Richtplan zeigt den Stand der Planungen auf und hält die Grundzüge der angestrebten räumlichen Entwicklung fest.

Obersiggenthal ist gemäss dem kantonalen Richtplan eine Gemeinde in einem urbanen Entwicklungsraum. Diese Gemeinden sind Teil der Agglomeration. Die Erreichbarkeit und der Anschluss an das übergeordnete Verkehrsnetz sind zu gewährleisten. Die Lebensqualität und die Standortattraktivität für das urbane Wohnen und Arbeiten sind zu steigern.

Mittelfristig ist anzustreben, die im kantonalen Richtplan festgelegten Einwohnerdichten (70 E/ha in den überbauten und 90 E/ha in den noch unüberbauten Bereichen) zu erreichen. Der KGV berücksichtigt die Auswirkungen der erwarteten höheren Einwohnerdichten auf den Verkehr.

Auf dem Gemeindegebiet von Obersiggenthal gibt es folgende den Verkehr betreffenden Einträge, welche als Zwischenergebnis eingetragen sind: Der Baldeggtunnel und der Martinsbergtunnel. Der Baldeggtunnel wurde mittlerweile jedoch auf Eis gelegt und sollte vom Regionalen Gesamtverkehrskonzept Ostaargau (ehemals Ostaargauer Strassenentwicklung OASE) abgelöst werden. Der Martinsbergtunnel befindet sich nicht auf Gemeindegebiet, wird aber zu Mehrverkehr für die Gemeinde führen. Weiter ist die Velovorzugsroute Baden bis Gemeindegrenze Turgi/Gebenstorf als Zwischenergebnis eingetragen (violett).

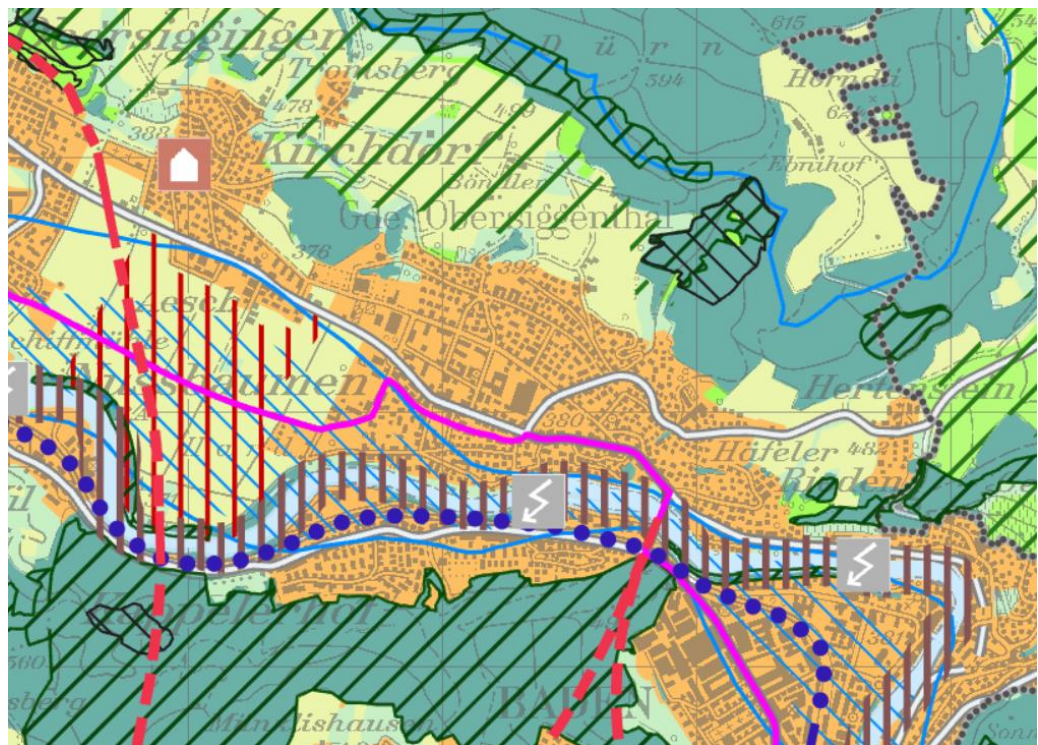


Abbildung 1:
Richtplankarte, Stand Vernehmlassung 21/22
(Quelle: Kanton Aargau)

Agglomerationsprogramm Aargau Ost

Im Agglomerationsprogramm ist der Nachweis zu erbringen, dass mit zukünftigen Massnahmen die Koordination zwischen Siedlungsentwicklung, Verkehr und Umwelt / Landschaft besser aufeinander abgestimmt werden. Dabei sollen insbesondere negative Auswirkungen auf die Umwelt reduziert werden. Im Teilbereich Verkehr ist darauf abzielen, dass die Siedlungsstrukturen gefördert/gewährleistet werden, die das Verkehrsaufkommen gering halten und eine effiziente Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr sicherstellen.

Die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms Aargau Ost der 3. Generation erfolgte in enger Abstimmung mit dem neuen kantonalen Richtplan mit dem Ziel, ein widerspruchsfreies Planungsinstrumentarium zu erarbeiten. Es sind kantonsweite Massnahmen definiert, genauso wie Einzelmassnahmen für die Gemeinden. In der Gemeinde Obersiggenthal sind folgende Massnahmen tragend:

- Kantonales Mobilitätsmanagement: Es handelt sich um eine Daueraufgabe, die auf Gemeinden und Unternehmen abzielt. Seit 2007 ist die Mobilitätsplattform aargamobil tätig und ist damit beschäftigt, die Ziele der Gesamtverkehrsstrategie des Kantons umzusetzen.
- BGK Hertensteinstrasse K428: Mit einer Vielzahl an Massnahmen entlang der Hertensteinstrasse werden die Verkehrssicherheit und die Siedlungsverträglichkeit verbessert. Das BGK/Vorprojekt wurde bereits abgeschlossen. Der Baubeginn erfolgte Ende April 2020, das Bauende ist für September 2021 projektiert.



Abbildung 2: BGK-Perimeter entlang der Hertensteinstrasse (Quelle: Agglomerationsprogramm Aargau Ost 3. Generation)

- Velovorzugsroute Killwangen-Baden-Brugg: Das Zukunftsbild des Agglomerationsprogramms, des OASE-Projekts und die Mobilitätsstrategie des Kantons Aargau sehen eine Stärkung des Fuss- und Radverkehrs vor. Die als C-Massnahme vorliegende Velovorzugsroute führt auch durch Obersiggenthal und würde den gesamten urbanen Raum des Limmattals miteinander verbinden¹. Die Routenföhrung durch die Gemeinde ist umstritten.

2020 wird zudem ein BGK für den Kirchweg West und die Landschreiberstrasse in Nussbaumen erarbeitet. Das Projekt wurde für das Agglomerationsprogramm Aargau Ost der 4. Generation angemeldet (Verbesserungen für Fuss- und Veloverkehr, der Wohn- und Aufenthaltsqualität, Einführung T30).

¹ Im Agglomerationsprogramm der 4. Generation wurde die Velovorzugsroute als B-Massnahme zur Mitfinanzierung beantragt.

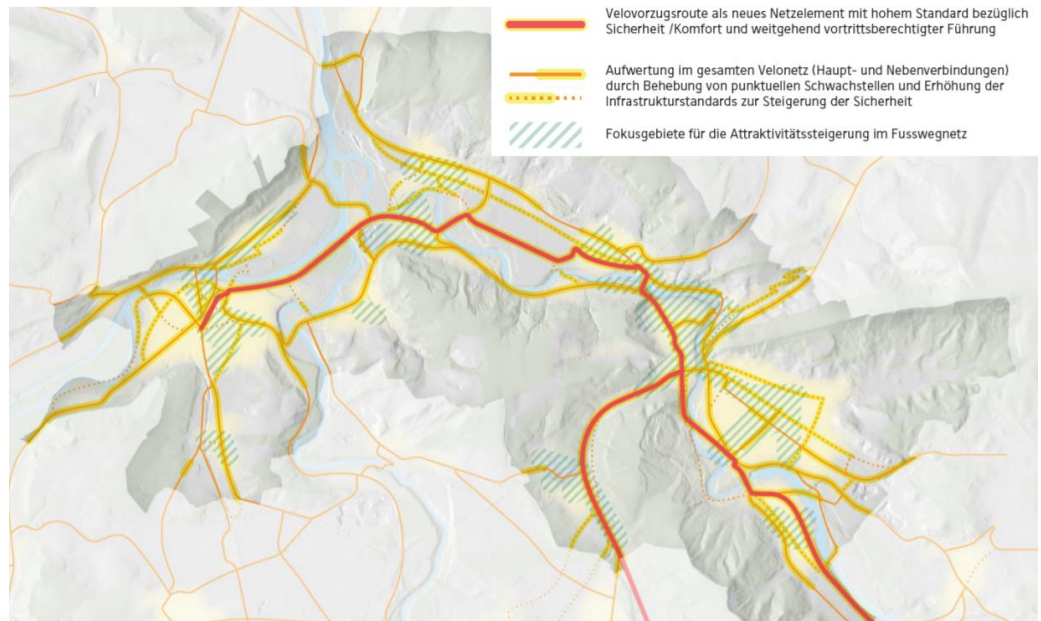


Abbildung 3: Zielbild Fuss- und Veloverkehrsstrategie (Quelle: Regionales Gesamtverkehrskonzept Ostaargau)

Regionales Gesamtverkehrskonzept Ostaargau



Abbildung 4: Übersichtskarte Gesamtkonzept (Quelle: Gesamtbericht rGVK OASE, 2019)

Das Projekt «Regionales Gesamtverkehrskonzept Ostaargau» (ehemals OASE) soll ein verkehrsmittelübergreifendes Gesamtkonzept für den Raum Ostaargau mit dem Realisierungshorizont 2040 sein. Bis 2040 wird für die Region Baden-Wettingen ein Bevölkerungswachstum von 30% und 20% mehr Arbeitsplätze prognostiziert.

Das Gesamtverkehrskonzept schafft die Voraussetzungen, dass auch 2040 gute Mobilitätsangebote für die Menschen in den Räumen Baden-Wettingen, Brugg-Windisch und

Unteres Aaretal verfügbar sind. Das GVK zur Sicherung der Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung besteht aus folgenden fünf Handlungsfeldern:

Handlungsfeld 1: Bahn und Bus

Ausbau des Fernverkehrs- und S-Bahnangebot mit dem Strategischen Entwicklungsprogramm Bahn (STEP) durch Bund und Kantone. Da Obersiggenthal nicht von der Bahn erschossen ist, ist hier insbesondere die vom Kanton geplante gezielte Verdichtung im Nahverkehr und Optimierung des Busverkehrs in Abhängigkeit zur Fahrgastnachfrage zu erwähnen.

Handlungsfeld 2: Fuss- und Veloverkehr

Der Fuss- und Veloverkehr wird in den Kernstädten und im urbanen Entwicklungsraum deutlich mehr Gewicht erhalten, um Kapazitätsengpässen im ÖV und dem MIV zu begegnen, Ortskerne zu entlasten und die zukünftigen Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung abdecken zu können. Ziel des rGVK OASE ist deshalb, mittels «Quantensprung» in den Kernstädten und im urbanen Entwicklungsraum des Ostaaargaus eine Verdreifachung des Veloanteils am regionalen Binnenverkehr zu erreichen und damit den Nachfragedruck beim ÖV und MIV zu reduzieren. Erreicht wird dies mit der Entwicklung einer hochwertigen Infrastruktur bestehend aus Velovorzugsrouten, Velo-Hauptverbindungen und ergänzenden Velonebenverbindungen:

- Velovorzugsrouten mit einer Länge von rund 20 km. Die Velovorzugsrouten verlaufen u.a. von Neuenhof über Baden via Obersiggenthal bis Brugg.
- Velo-Hauptverbindungen auf kantonalen Radrouten. Der Kanton stellt für den Veloverkehr auf den kantonalen Radrouten mehr Fahrfläche bereit und unterstützt den Ausbau der Veloabstellanlagen an Bahnhöfen finanziell. Durch Obersiggenthal verlaufen zwei Hauptverbindungen (Kirchweg, Hertensteinstrasse).
- Für die Umsetzung der Velo-Nebenverbindungen sind die Gemeinden zuständig.

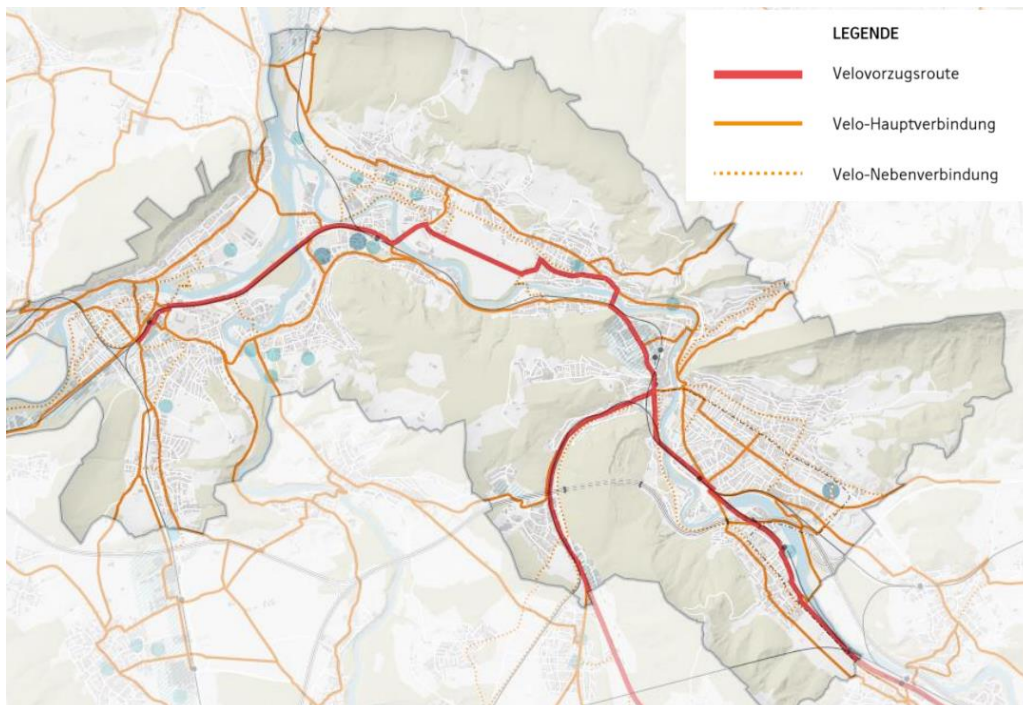


Abbildung 5: Zielzustand Veloverkehrsnetz rGVK

Handlungsfeld 3: Strassennetz und Betrieb

Heute sind die dicht besiedelten Kernstädte Brugg-Windisch und Baden-Wettingen mehrheitlich siedlungsverträglich an die A1 und die A3 angebunden. Eine Ausnahme bildet der Verkehr aus dem Unteren Aaretal, der heute grösstenteils durch die Zentren von Brugg-Windisch und Baden (also auch via Obersiggenthal) geführt wird. Mit der Umsetzung des rGVK OASE soll die übergeordnete Verkehrsführung im Ostaaargau optimiert werden. Die beiden Zentrumsentlastungen reduzieren in den Kernstädten Baden-Wettingen und Brugg-Windisch vor allem den Durchgangsverkehr, in Baden auch einen Teil des Ziel- und Quellverkehrs. Dies schafft Raum für die Verkehrsmittel, welche weniger Flächen beanspruchen und mit welchen der lokale und regionale Verkehr effizienter abgewickelt werden soll. Es kreiert zudem massgebliche stadträumliche Potenziale. Gleichzeitig wird der verbleibende Individualverkehr siedlungsverträglich bewältigt und die dadurch weiterhin gute Standortgunst des Ostaaargaus stellt die wirtschaftliche Funktionsfähigkeit sicher. Aus der öffentlichen Anhörung des rGVK 2019/2020 resultiert, dass die räumliche Lage und die Art der Massnahmen zur Zentrumsentlastung Baden in Frage gestellt werden – nicht aber deren entlastende Wirkung für das Zentrum Baden. Im rGVK-Raum Baden sind deshalb weitere Abklärungen zu treffen, was sich auf die Massnahmen wie auch die zu erwartenden Verkehrsbelastungen auswirken kann. Zurzeit sind folgende Massnahmen im Raum Baden vorgesehen, wobei vor allem der vierte und fünfte Spiegelstrich für Obersiggenthal hervorzuheben ist:

- Zentrumsentlastung Baden (Umfahrung)
- Umnutzung der Hochbrücke Baden-Wettingen
- Neue MIV-Limmatbrücke Baden-Wettingen
- Optimierungen am Kantonsstrassennetz (Umgestaltung Ortsdurchfahrten in Baden, Wettingen, Obersiggenthal, Untersiggenthal, Ennetbaden; Wettingen und Neuenhof infolge LTB)
- Weiterentwicklung regionales Verkehrsmanagement

Handlungsfeld 4: Stadt- und Freiraum

Die durch die Zentrumsentlastungen mögliche, grosse MIV-Verkehrsreduktion auf zentralen Strassenabschnitten eröffnet grosse Chancen und Potenziale zur Aufwertung und Umgestaltung stark verkehrsbelasteter Achsen sowie neue Entwicklungs- und Verdichtungsmöglichkeiten. Die entsprechenden siedlungsplanerischen Kompetenzen liegen in erster Linie bei den Gemeinden. In Obersiggenthal ist speziell der Bereich um die Landstrasse aufzuwerten. Die nötigen weiteren Planungen sind auf Basis des festgesetzten rGVK OASE im Richtplan in Zusammenarbeit mit den Gemeinden anzugehen.

Handlungsfeld 5: Mobilitätsmanagement

Die Bedeutung des Velos als attraktives, effizientes Verkehrsmittel auf kurzen bis mittleren Wegen wird gesteigert (Distanzen bis 5 km Velo, bis 10 km E-Velo). Mit dem rGVK OASE ist eine deutliche Erhöhung des Fuss- und Veloverkehrsanteils am Gesamtverkehr beabsichtigt. Nebst den infrastrukturellen und baulichen Massnahmen trägt die Information über das vorhandene Velonetz wesentlich dazu bei, dass dessen Potenzial auch genutzt wird. Um die Angebote bekannt zu machen, wird über dieses Handlungsfeld eine sogenannte «Velokultur» etabliert. Teil davon ist die «Veloverkehrskampagne», die das Velo als trendiges, gesundes, sicheres und sparsames Verkehrsmittel bekannt macht.

Sicht Gemeinde

- Das rGVK Ostaaargau führt für die Gemeinde zu mehr motorisiertem Verkehr. Die Gemeinde hat parallel dazu die Entwicklungsstudie «Entwicklungsthesen Landstrasse» erstellen lassen, um Massnahmen aufzuzeigen, die diese Verkehrsbelastung siedlungsverträglich abfedern sollen (siehe Kapitel 2.2). Weiter ist aus

Sicht der Gemeinde die Routenführung der geplanten Velovorzugsroute zu überdenken. Sie müsste südlich der Limmat (Kappelerhof-Turgi, ausserhalb der Gemeinde Obersiggenthal) oder entlang der Landstrasse geführt werden.

Regionales Entwicklungskonzept Baden Regio²

Als Basis für die regionale Entwicklung liegt ein Regionales Entwicklungskonzept (REK) aus dem Jahr 2013 vor. Dieses umfasst Grundsätze und Strategien zur Verkehrsentwicklung.

Das Regionale Entwicklungskonzept hat zum Ziel, das Profil der Baden Regio zu stärken und die Region klar im Kanton wie auch im Metropolitanraum Zürich zu positionieren. Damit soll die Wettbewerbsfähigkeit im Städte- und Regionennetz durch Baden Regio sichergestellt werden.

Das Regionale Entwicklungskonzept enthält keine konkreten Handlungsanweisungen für die Gemeinden. Wichtig ist jedoch, dass die kommunalen Planungen nicht im Widerspruch zum regionalen Konzept stehen. Die im REK aufgezeigten Grundsätze im Bereich Mobilität bestehen aus

- Optimieren des öffentlichen Verkehrs
- Abstimmen von Siedlung und Verkehr
- Sicherstellen einer guten Erreichbarkeit der Zentren und der ländlichen Entwicklungsachsen mit dem ÖV und MIV
- Verkehrsmanagement zur Verstetigung des Verkehrsflusses sowie der Zuverlässigkeit des ÖV
- Verkehrsräume werden siedlungsverträglich gestaltet und die Belastungen für Bevölkerung und Umwelt minimiert
- Fördern des Langsamverkehrs, Abbauen von Trennwirkungen, schliessen von Netzlücken

Regionales Velokonzept Baden Regio

Im regionalen Velokonzept Baden Regio sind innerhalb der Gemeinde Obersiggenthal neue Veloinfrastrukturen in Planung. Folgende Verbindungen sind aufgeführt:

- Entlang der Hertensteinstrasse, ab dem Knoten Hombergstrasse bis Hertenstein, ist auf der kantonalen Radroute ein Radstreifen umgesetzt worden.
- Folgende Verbindung ist bereits als kommunale Radroute ausgeschildert:
 - Vom Kreisel an der Landstrasse (Höhe Markthof) über die Sternenstrasse und den Schrägerweg weiter über die Kraftwerksmauer zur Flussroute.
- Zusätzlich sind Verbindungen im regionalen Netz an folgenden Stellen geplant:
 - Von der Hertensteinstrasse über den Tannenweg und die Boldistrasse zur Landstrasse, wo Anschluss an das kantonale Radroutennetz besteht (teilweise umgesetzt/bestehend).
 - Höhenroute von Hertenstein durch das Waldgebiet im Norden der Gemeinde bis nach Untersiggenthal und Freienwil.

² Hinweis: Aktuell ist eine neue Entwicklungsstrategie für Baden Regio in Erarbeitung (RES 2020)

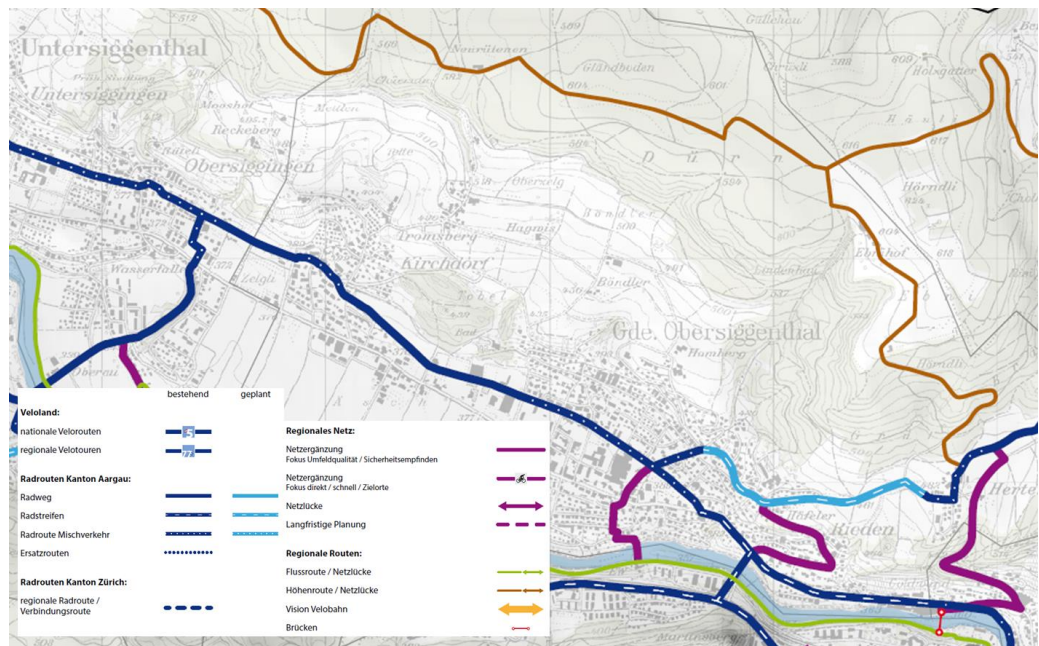


Abbildung 6: Ausschnitt Velokonzept Baden Regio

Regionales Parkraumkonzept Baden Regio

Das regionale Parkraumkonzept für die Baden Regio hat die Steuerung zur Erstellung von neuen sowie die Beeinflussung von bestehenden Parkfeldern zum Ziel. Im Fokus stehen vor allem neu entstehende Parkfelder, nichtsdestotrotz sind die Massnahmen auch auf die bestehenden Parkfelder anzuwenden. Es werden sowohl öffentliche wie auch private Parkfelder betrachtet.

Da für die Gemeinde Obersiggenthal parallel zum KGV ein Parkierungskonzept in Erarbeitung ist, wird an dieser Stelle nicht näher auf das Grundlagenpapier der Baden Regio eingegangen.

Gesamtverkehrsstrategie MobilitätAARGAU

Die Gesamtverkehrsstrategie des Kantons Aargau aus dem Jahr 2016 legt die Stossrichtungen der kantonalen Verkehrspolitik für die nächsten zehn Jahre fest (Zielhorizont 2040). Die Stossrichtungen werden von einer übergeordneten Vision abgeleitet:

«Wir gestalten die Mobilität vorausschauend und verantwortungsvoll. Wir setzen gezielt Akzente beim Verkehrsangebot und fördern ein Mobilitätsverhalten, das im Einklang mit unserem Lebensraum steht.»

Stossrichtung I: Verkehrsangebot mit dem Raumkonzept Aargau abstimmen

Stossrichtung II: Effiziente, sichere und nachhaltige Nutzung des Verkehrsangebots fördern

Stossrichtung III: Verkehrsinfrastrukturen ökologisch und ökonomisch ausgewogen bauen, betreiben und erhalten

Aus den Stossrichtungen sind Ziele und Strategien entwickelt worden. Als Instrumente für die Umsetzung werden Mehrjahresprogramme (MJP) und Umsetzungskonzepte (UK) erarbeitet, die wiederum die Grundlage für spezifische Projekte bilden.

Die Gemeinden des Kantons Aargau wurden im Raumkonzept Aargau in Raumtypen aufgeteilt. Obersiggenthal ist demnach dem Raumtyp **urbaner Entwicklungsraum** zugeteilt. Hierfür werden folgende Entwicklungen angestrebt:

- Anstieg Fussverkehrsanteil
- Anstieg Radverkehrsanteil
- Senkung des MIV-Anteils
- Anstieg des ÖV-Anteils
- Erhalt von Park+Ride-Anlagen
- Förderung von Bike+Ride-Anlagen

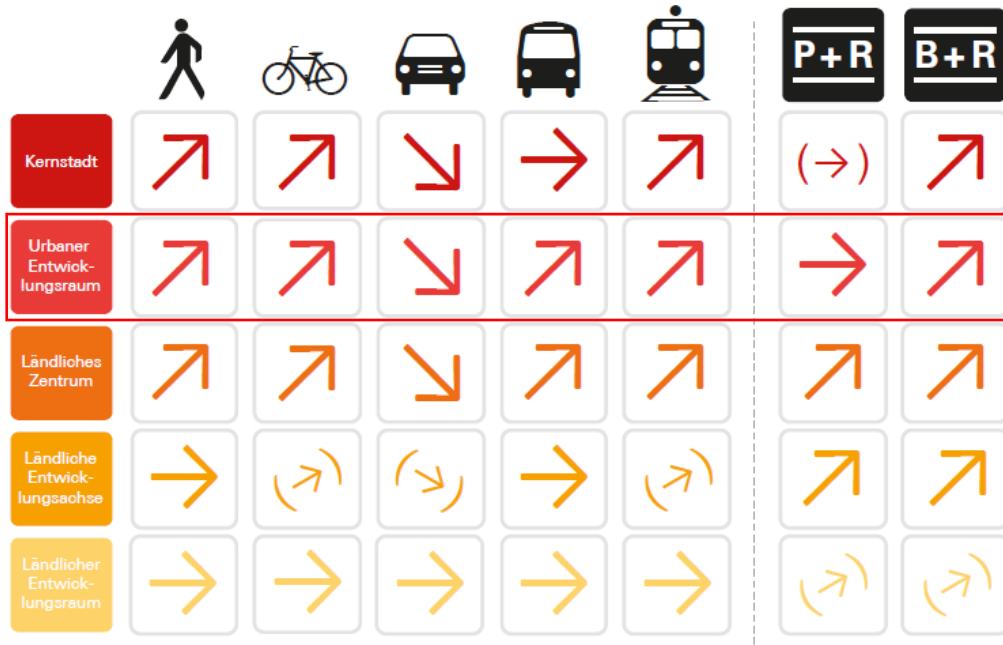


Abbildung 7: Zielbild 2040 mobilitätAARGAU (Quelle: mobilitätAARGAU, 13.12.2016)

Die Gemeinde möchte die Entwicklungsziele wie folgt unterstützen:

- Ausbau Velo- und Fussverkehrsinfrastruktur
- Wunsch Tempo 30 auf Kantonsstrassenabschnitten zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sowie dessen Sicherheit
- Busbevorzugung auf Landstrasse
- Öffnung der Busspuren für Velos
- Umsetzung Erscheinungsbild Landstrasse.

Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr

Das Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr (MJP) aus dem Jahr 2020 stellt eine Gesamtplanung für den öffentlichen Verkehr für einen Zeitraum von ca. 10 Jahren dar. Es ist auf die Gesamtverkehrsstrategie mobilitätAARGAU, den Richtplan sowie die aktuellen Arbeiten bei zukünftigen Bahn- und Buskonzepten abgestimmt.

Kern des MJP 2020 bilden die Ausbauplanungen bei der Bahn. Sie sind abgestimmt auf die Absichten des Bundes (strategische Entwicklungsprogramme STEP 2025 und 2035) und auf die Nachbarkantone. Weiter wird aufgezeigt, wie sich die Stadtbahnen (insbesondere die Limmattalbahn) und der Busverkehr in den nächsten Jahren entwickeln.

Obersiggenthal ist von den Bahnentwicklungen nicht direkt betroffen. Die Landstrasse ist jedoch als Hauptachse Bus mit (hohem) Handlungsbedarf ausgeschieden. Diesbezüglich bestehen Verkehrsmanagementkonzepte, mit welchen der Busverkehr priorisiert werden kann.

Verkehrsmanagement Grossraum Baden-Wettingen

Das Verkehrsmanagement soll dazu beitragen, den Verkehrsablauf optimaler zu gestalten. Der Begriff Verkehrsmanagement definiert dabei vier Stossrichtungen:

- Steuern: Massnahmen an Knoten und Objekten
- Leiten: Massnahmen längs einer Strassenstrecke
- Lenken: Beeinflussung Routenwahl im Netz
- Informieren: Information über den Verkehrszustand

Das Verkehrsmanagement Baden-Wettingen sieht diverse Massnahmen vor, welche Obersiggenthal betreffen und der folgenden Karte entnommen werden können:

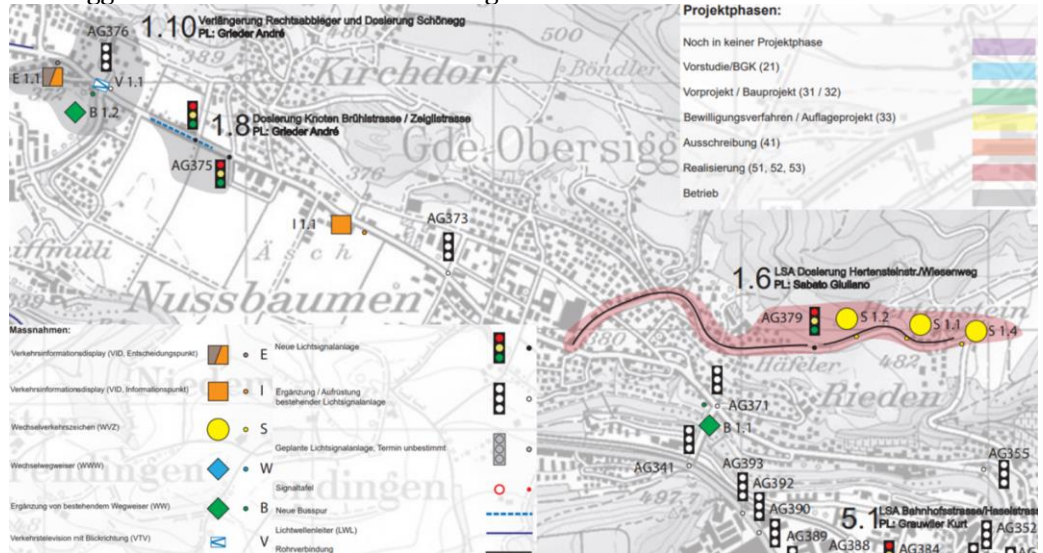


Abbildung 8: Ausschnitt Übersichtsplan VM Baden-Wettingen (Stand 31.07.2020)

Die Dosierung Knoten Brühlstrasse/Zelglstrasse ist in Betrieb. Mit ihr kann eine Entlastung der Zufahrt am Kreisel Landschreiber (bzw. Knoten Boldi) und dadurch Verhinderung der Blockierung des ÖV bzw. eine Buspriorisierung gewährleistet werden. Dazu trägt auch die Busspur Richtung Baden bei. Die Dosier-LSA Hertensteinstrasse/Wiesenweg wurde entgegen des Planausschnitts weiter östlich des Weilers Hertenstein aufgestellt. Sie soll die Verlustzeiten für ÖV (Blockierung des Rechtsabbiegestreifens am Knoten Boldi) verhindern, die Verkehrssicherheit allgemein erhöhen und Stausituationen im Siedlungsgebiet verhindern. Weitere, bestehende Dosierstellen sind am Knoten Boldi und Landschreiber vorzufinden.

2.2 Kommunale Planungen

Entwicklungsthesen Landstrasse

Die Gemeinde liess unabhängig vom, aber gleichzeitig mit dem rGVK Ostargau die Entwicklungsstudie «Entwicklungsthesen Landstrasse» erarbeiten. Die Thesen haben zum Ziel, die zukünftige Entwicklung in Obersiggenthal qualitativ auf das ebene und zentral gelegene Plateau in Nussbaumen zwischen den Verzweigungen Kirchweg und Landschreiber zu fokussieren. Die Thesen sollen in den kommunalen Richtplan einfließen. Im rGVK Ostargau werden die Thesen aus der Entwicklungsstudie im Sinne der Optimierung der Verkehrslenkung im Siggenthal begrüsst.

Zum Thema Verkehr wurden in der Entwicklungsstudie folgende Thesen formuliert:

– **Flexibel nutzbarer Mehrzweckstreifen**

Ein wichtiges wiederkehrendes Element in der Strassenraumgestaltung bildet der flexibel nutzbare Mehrzweckstreifen. Er gliedert den Strassenraum und widerspiegelt die verschiedenen Abschnitte bei der Ortsdurchfahrt. Er dient als Linksabbiegehilfe für den motorisierten Verkehr sowie Velofahrende.

Durch den Mehrzweckstreifen ist der Strassenquerschnitt so gegliedert, dass die Fahrstreifen für den motorisierten Verkehr ausreichend dimensioniert sind, so dass auch das Überholen von Velofahrern auch bei grosser Verkehrsbelastung gut möglich ist.

Mit schützenden Inselköpfen auf dem Mehrzweckstreifen wird dem Fussgänger ein sicheres Queren à Niveau ermöglicht.

– **Fuss- und Veloverkehr**

Für Alltags- sowie Freizeitvelofahrende wird eine attraktive und sichere Veloinfrastruktur gewährleistet: Auf der gesamten Länge der Landstrasse wird eine direkte und durchgehende Veloinfrastruktur für den Alltagsvelofahrer angeboten. Für wenig geübte Velofahrende führt eine Verbindung wie bisher über den Kirchweg.

Im öffentlichen Raum an wichtigen Zielorten sowie bei den Bushaltestellen sind genügend und komfortabel ausgestattete Veloabstellplätze vorzusehen.

Der Strassenraum bietet dem Fussgänger eine Aufenthaltsqualität und der Zufussgehende hat die Möglichkeiten, die Zielorte sicher und direkt aufzufinden.

Einmündende Querstrassen in die Landstrasse werden als Trottoirüberfahrten ausgestaltet. Die Querachsen sind nach dem Koexistenzprinzip ausgestaltet.

– **Öffentlicher Verkehr**

Der öffentliche Verkehr wird gefördert und bildet ein attraktives Angebot zur Fortbewegung im Grossraum Baden. Wo möglich, wird eine Busbervorzugung durch Fahrbahnhaltestellen/Teilbuchten oder Busspuren umgesetzt.

Mit der Verdichtung des Zentrumsbereichs ist es sinnvoll, mittelfristig das Angebot des öffentlichen Verkehrs durch eine zusätzliche Buslinie über den Kirchweg zu ergänzen.

Es wird sichergestellt, dass der Strassenraum der Landstrasse (Fassade zu Fassade) im Zentrum sowie Rieden langfristig freigehalten wird, sodass das Trasse für eine Strassenbahn nach Obersiggenthal gesichert werden kann (z.B. Weiterführung Verlängerung Limmattalbahn über Baden).

– **MIV**

Die Zielgeschwindigkeit auf den Hauptachsen im Siedlungsgebiet beträgt 30-40 km/h.

Zur Entlastung im Siedlungsgebiet wird stadteinwärts eine Dosierung für den motorisierten Verkehr vorgenommen. Ziel ist es auch, die Zunahme des motorisierten Verkehrs gering zu halten und mit einem attraktiven Angebot des ÖV sowie des Fuss- und Veloverkehrs einen Verlagerungseffekt zu erreichen.

Es wird ein Minimum an Parkplätzen angeboten. In Kirchdorf und Rieden ist eine direkte Erschliessung von Parkplätzen möglich, wobei die Vorgaben des Kantons eingehalten werden müssen.

Anlieferungen erfolgen über die Quer- und Parallelstrassen der Landstrasse (Ausnahme bei Direkterschliessungen).

3 Analyse

3.1 Strukturdaten / Siedlung

Bevölkerung

Die Gemeinde Obersiggenthal zählte Ende 2020 8'654 Einwohnende. Zwischen 1981 und 2018 gab es nur ein moderates Bevölkerungswachstum (1980: 7'422 Einwohnende). Dieses Bevölkerungswachstum geschah hauptsächlich zwischen 2000 und 2015. Statistik Aargau geht für den Bezirk Baden bis im Jahr 2035 von einer weiteren Bevölkerungszunahme von insgesamt ca. 15 % aus. In Obersiggenthal stagniert die Bevölkerung jedoch seit dem Jahr 2015. Im Regionalen Entwicklungskonzept (REK) Baden Regio ist das Gemeindegebiet von Obersiggenthal als Zentrumsgebiet mit überdurchschnittlicher Bevölkerung ausgewiesen, das sich zukünftig stark entwickeln wird.

Die Entwicklung der Altersklassen erlaubt Rückschlüsse auf die Nachfrage nach sozialen Dienstleistungen und öffentlicher Infrastruktur. Die Altersklasse der 40 bis 64-Jährigen ist stark vertreten und der Anteil an über 65-Jährigen ist mit ca. 21% über dem kantonalen Durchschnitt. Die Gemeinde hat sich gut auf den künftig höheren Anteil an älteren Bewohnern eingestellt und ist auf die steigende Nachfrage nach altersspezifischen Dienstleistungen wie z.B. Alterswohnungen, Spitex etc. vorbereitet.

Der Anteil und auch die Anzahl Kinder und Jugendliche hat seit 1980 von 29% Anteil an der Gesamtbevölkerung (2'169 Kinder und Jugendliche) auf 20% Anteil (1'730) abgenommen. Aufgrund des prognostizierten Bevölkerungswachstums für den Bezirk Baden könnte die Anzahl Kinder und Jugendliche wieder leicht zunehmen, was folglich zu einem leicht erhöhten Bedarf an Schulräumen etc. führen könnte.

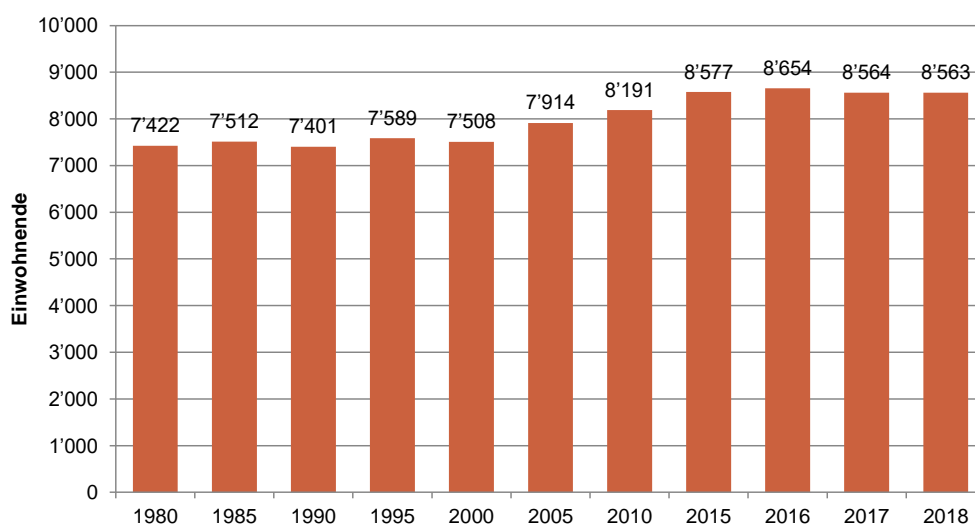


Abbildung 9:
Bevölkerungsentwicklung der ständigen Wohnbevölkerung in der Gemeinde Obersiggenthal 1980-2018 (BFS STATPOP 2018)

Gemäss Abbildung 10 kommen in Obersiggenthal im Ortsteil Nussbaumen relativ hohe Wohndichten vor, was durch mehrgeschossige Wohnblocks repräsentiert wird. In den Hanglagen und im Ortsteil Kirchdorf ist die Wohndichte geringer und die Quartiere sind geprägt von Einfamilienhäusern. Laut Gemeinde gibt es vor allem am Hang eine Zunahme der hohen Wohndichten durch Terrassenhäuser. Aufgrund der Ausführungen in der Bau- und Nutzungsordnung von 2014 wird es in Nussbaumen zu einer weiteren Verdichtung im Zentrum kommen.

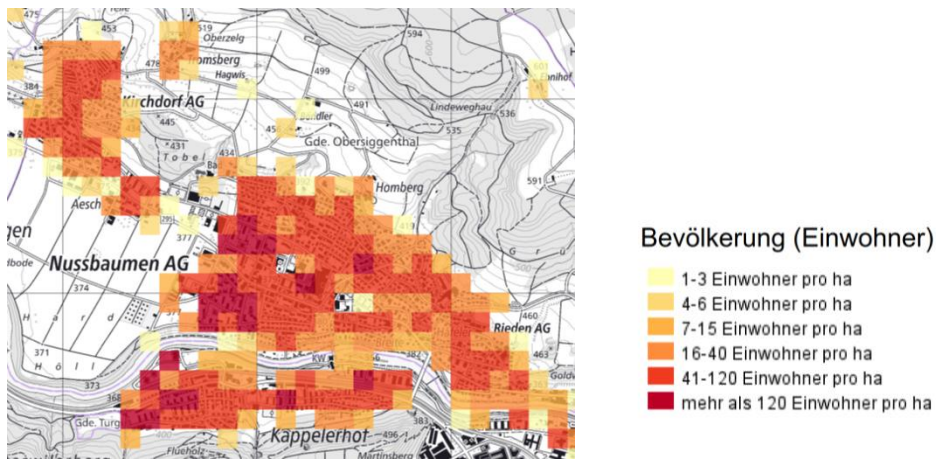


Abbildung 10:
Hektarraster-Einwohnerdichten 2018 in
Obersiggenthal (Quelle: map.geo.admin.ch)

Beschäftigte

In Obersiggenthal waren 2016 1'937 Beschäftigte tätig. Davon waren 42 im Primärsektor (Landwirtschaft) engagiert, 351 im sekundären Sektor (Industrie) und 1'544 im tertiären Sektor (Dienstleistungen). Die kleine Anzahl Beschäftigte im Vergleich zur Bevölkerung zeigt, dass Obersiggenthal hauptsächlich eine Wohngemeinde ist. In Abbildung 11 ist erkennbar, dass die Arbeitsplätze relativ gleichmässig über das Gemeindegebiet verteilt sind. Eine kleinere Konzentration von Arbeitsplätzen gibt es am westlichen Siedlungsrand mit dem Alterszentrum Gässliacker und der Firma Liebherr sowie im Zentrum an der Hertensteinstrasse. Gemäss dem regionalen Entwicklungskonzept Baden Regio hat die Anzahl Arbeitsplätze in Obersiggenthal zwischen 1990 und 2010 um 6% abgenommen.

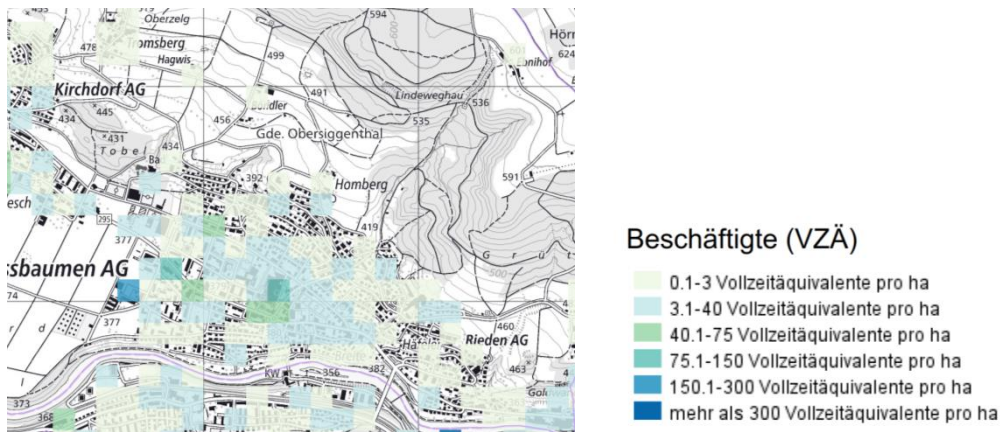


Abbildung 11:
Hektarraster-Beschäftigte (VZÄ) 2018 in
Obersiggenthal (Quelle: map.geo.admin.ch)

Siedlungsentwicklung

Die Aargauer Gemeinde Obersiggenthal befindet sich im Bezirk Baden auf einer Schotterterrasse am nördlichen Limmatufer. Obersiggenthal besteht aus verschiedenen Dorfteilen. Nussbaumen im Zentrum und Rieden am östlichen Rand des Gemeindegebietes sind mittlerweile zusammengewachsen. Nordwestlich befindet sich Kirchdorf und der Weiler Tromsberg sowie im Nordosten Hertenstein, die getrennt vom restlichen Siedlungsgebiet liegen (siehe Abbildung 12 bis Abbildung 15).



Abbildung 12: Jahr 1870 Dufourkarte



Abbildung 13: Jahr 1930 Siegfriedkarte



Abbildung 14: Jahr 1970 Landeskarte

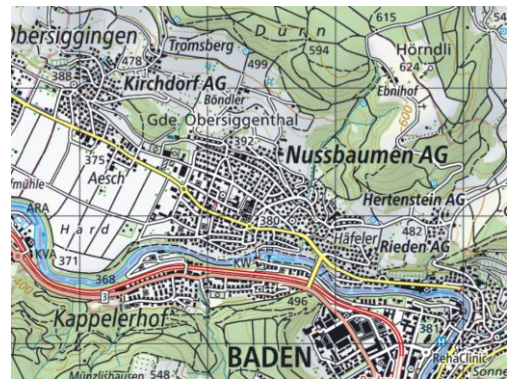


Abbildung 15: Jahr 2018
(Quelle alle Karten: map.geo.admin.ch)

Die geänderten planerischen Rahmenbedingungen führen dazu, dass sich das Siedlungsgebiet nicht mehr weiter ausdehnen kann. Dies muss jedoch zu keiner Einschränkung der Siedlungsentwicklung in der Gemeinde führen. Wie aus Abbildung 16 ersichtlich wird, verfügt die Gemeinde noch über zahlreiche, eher kleinteilige, unbebaute Grundstücke und Areale innerhalb bestehender Bauzonen. Reserven gibt es in Wohn-, Misch- und Zentrumszonen sowie Tourismus-/Freizeitzone und in Zonen für öffentliche Nutzungen. Die Reserven der Zonen für öffentliche Nutzungen sind jedoch am höchsten.

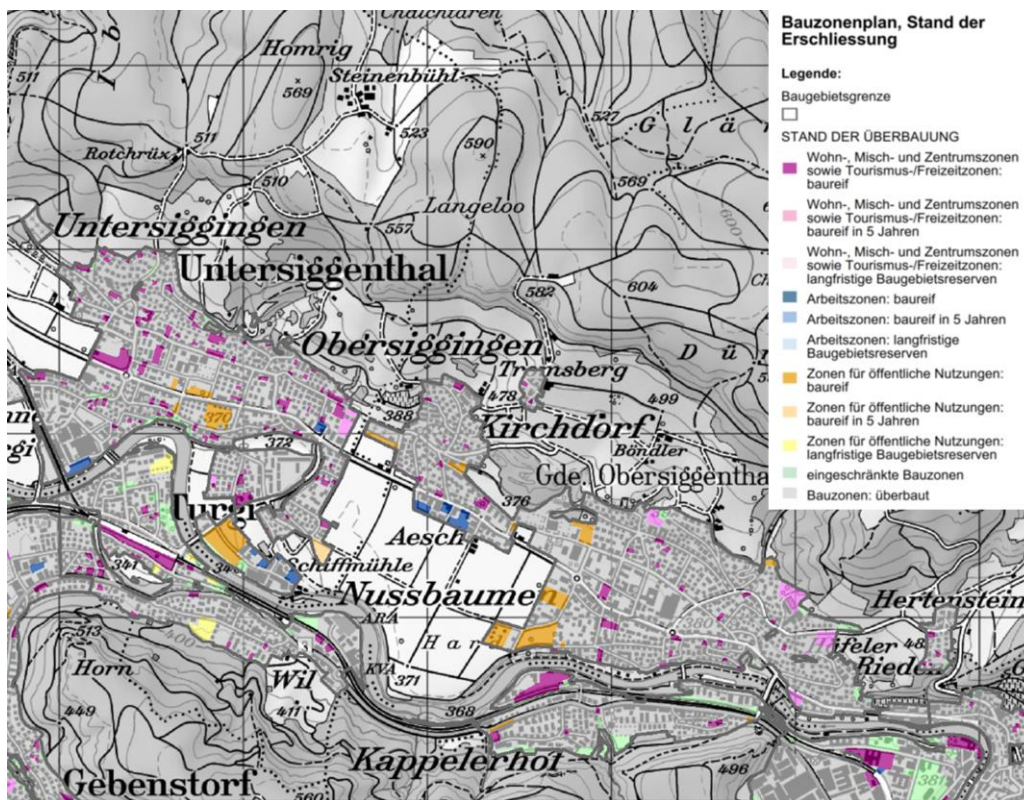


Abbildung 16:
Baulandreserven nach Lage und Art
(Stand: 4.11.2019, Quelle: Kanton Aargau)

Bei den Baulandreserven handelt es sich mehrheitlich um Wohnzonen, Zonen für öffentliche Nutzungen sowie Gewerbebezonen. Die unbebauten Wohnzonen verfügen je nach Wohnflächenbedarf über eine Kapazität von 950 bis 1'150 Einwohner³. Zusammen mit der baulichen Verdichtung dürfte die theoretische Einwohnerkapazität noch höher ausfallen. Die Zahlen zeigen, dass die bestehenden Siedlungsflächen in der Lage sind, ein weiteres Bevölkerungswachstum aufzunehmen. Die Baulandreserven ermöglichen Obersiggenthal eine differenzierte Innenentwicklungsstrategie, bei denen das Ortszentrum (Bereiche entlang Landstrasse) und die vorhandenen Baulandreserven im Vordergrund stehen.

Wie der Abbildung 16 zu entnehmen ist, verteilen sich die Baulandreserven gleichmässig auf das Gemeindegebiet. Eine aktuell bekannte Entwicklung findet im Gebiet Häfelerhau statt. Dort ist ein Gestaltungsplan in Erarbeitung und es wird von ca. 143 zusätzlichen Einwohnern ausgegangen.

Es ist nicht davon auszugehen, dass durch punktuelle Schliessungen von Baulücken grössere verkehrliche Auswirkungen zu erwarten sind. Bei Bauvorhaben, welche einen grösseren Mehrverkehr induzieren, sind die Auswirkungen jedoch aufzuzeigen.

³ Rechenbeispiel: $136'600 \text{ m}^2 \times 0.9$ (Abzug für Erschliessung) $\times 0.4$ (Annahme AZ) / 50 m^2 pro Einwohner = 983

3.2 Mobilitätsverhalten

Auspendelnde		Einpindelnde	
Zielgemeinde	Anteil von allen Beschäftigten, wohnhaft in Obersiggenthal	Herkunftsgemeinde	Anteil von allen Beschäftigten in Obersiggenthal
Baden	22%	Obersiggenthal (Binnenpendelnde)	45%
Obersiggenthal (Binnenpendelnde)	16%	Untersiggenthal	23%
Zürich	14%	Andere Gemeinden	18%
Andere Gemeinden	29%	Wettingen	3%
Untersiggenthal	6%	Baden	3%
Wettingen	5%	Gebenstorf	2%
Spreitenbach	2%	Ehrendingen	2%
Turgi	2%	Zürich	2%
Würenlingen	2%	Würenlingen	1%
Brugg	2%	Brugg	1%
Total (gerundet)	100%	Total (gerundet)	100%
Total Anzahl	4'298	Total Anzahl	1'722

Tabelle 1:
Anteil Einpindelnde und Auspendelnde aus der Gemeinde Obersiggenthal (Quelle: BfS Pendlermatrix, Basis Registerverknüpfung 2014)

Die Pendlerströme zeigen, dass die Gemeinde hauptsächlich ein Wohnstandort ist. Nur 16% der 4'298 in der Gemeinde wohnende Erwerbstätigen arbeiten am Wohnort, die übrigen pendeln. Die Gemeinde Obersiggenthal ist hinsichtlich der Wegpendelnden stark Richtung Baden orientiert. 22% der Beschäftigten pendeln nach Baden, 16% bleiben in der Gemeinde. Die Beziehung nach Zürich ist mit 14% ebenfalls bedeutend. Mit 45% ist der grösste Teil der in Obersiggenthal Beschäftigten auch dort wohnhaft (Binnenpendelnde). Bei den Zupendelnden ist Untersiggenthal mit 23% bedeutend.

3.3 Motorisierter Individualverkehr

Strassenhierarchie

Das Verkehrsnetz der Gemeinde Obersiggenthal basiert auf der Kantonsstrasse K114 (Landstrasse), die als Hauptverkehrsstrasse klassiert ist und die drei Dorfteile Rieden, Nussbaumen und Kirchdorf von Osten nach Westen miteinander verbindet. Diese zentrale Achse wird ergänzt durch parallel bzw. rechtwinklig verlaufende Sammel- und Erschliessungsstrassen. Die K121 (Siggenthaler Brücke) verbindet Obersiggenthal über die Limmat mit Baden und die K427 (Hertensteinstrasse) verbindet Obersiggenthal mit Freienwil, Lengnau und Ehrendingen.

Die Hierarchisierung der Gemeindestrassen entstammt aus dem Entwurf des kommunalen Verkehrsrichtplans von 2012 (Arcoplan) und ist aus Sicht der Gemeinde nach wie vor stimmig.

Ausnahmetransportrouten

Die K114 ist mit einer Ausnahmetransportroute des Typs I belegt, ab der Siggenthaler Brücke ostwärts mit dem Typ I reduziert. Die K121 ist mit dem Typ I belegt.

Verkehrsbelastungen

Die MIV-Belastung auf der Landstrasse ist sehr hoch. Zwischen der Siggenthaler Brücke und dem Ortsausgang Richtung Untersiggenthal beträgt der DTV (durchschnittlicher täglicher Verkehr) je nach Abschnitt zwischen 16'500 und 22'500 Fahrzeuge. Das ist eine sehr hohe Belastung. Die Hertensteinstrasse ist mit rund 5'000 Fahrzeugen pro Tag deutlich weniger stark belastet.

In Obersiggenthal sind diverse Massnahmen des Verkehrsmanagements Baden-Wettingen umgesetzt oder vor ihrer Umsetzung. Die Dosierstelle Hertensteinstrasse ist im Zuge derer Sanierung unterdessen bereits verschoben worden.

Geschwindigkeiten

Auf der Kantonsstrasse gilt Tempo 50 innerorts, 60 auf Zwischenabschnitten und 80 ausserorts. Die Quartiere sind weitestgehend als Tempo-30-Zonen ausgeschildert.

Etwas ältere Geschwindigkeitsmessungen der Gemeinde zeigen, dass die signalisierten Höchstgeschwindigkeiten i.d.R. eingehalten werden. Zu hohe Geschwindigkeiten innerorts auf der Hertensteinerstrasse sollen mit Strassensanierungsprojekten z.T. entschärft werden.

Verkehrsmittelwahl

Die Kenngrössen zum Mobilitätsverhalten konnten vom Mikrozensus Mobilität und Verkehr BFS/ARE (2015) entnommen werden. Obersiggenthal ist dort als «Städtischer Kernraum» definiert. Die nachfolgende Tabelle beschreibt lediglich den Gemeindetyp und nicht die tatsächliche Verkehrsmittelwahl der Gemeinde und muss deshalb mit Vorsicht gelesen werden. Tendenziell wird der Anteil des MIV grösser eingeschätzt als abgebildet.

Kenngrösse	zu Fuss	Velo inkl. E-Bike	ÖV	MIV	Sonstige
Mittlere Tagesdistanz im Inland pro Person (km)	2.0	1.0	9.9	20.6	0.6
Mittlere Tagesdistanz im Inland pro Person (%)	6%	3%	29%	60%	2%
Mittlere Anzahl Etappen im Inland pro Person und Tag	2.4	0.3	0.9	1.6	0.1
% Etappen im Inland pro Person und Tag	45%	6%	17%	30%	2%

Tabelle 2: Kenngrössen zum Mobilitätsverhalten für Gemeinden im «Städtischen Kernraum» gemäss BFS/ARE Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015

Gemäss der Tabelle dürfte in der Betrachtung nach Tagesdistanz in km der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) mit 60% dominieren, während rund 29% der Distanzen mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegt werden.

Nach Anzahl Etappen gegliedert dominiert mit 30% ebenfalls der MIV. Mit 45% der Etappen kommt dem Fussverkehr aber ebenfalls eine bedeutende Rolle zu.

Parkierung

Die Gemeinde verfügt über zirka 430 öffentliche und 670 private Besucher-/Kundenparkplätze. Untenstehend eine Aufzählung der grösseren Parkierungsanlagen:

- Markthof 400 PP (privat)
- Schwimmbad 114 PP
- Gemeindehaus 100 PP
- Friedhof/Hirschen 75 PP
- Oberstufenzentrum 38 PP
- Familiengärten 30 PP

Die meisten Parkplätze sind tagsüber weder zeitlich beschränkt noch gebührenpflichtig. Nachts ist gemäss aktuellem Parkplatzreglement das Dauerparkieren auf öffentlichem Grund sowie auf Privatgrund mit öffentlichem Benützungsrecht gebührenpflichtig. Laut Gemeinde gibt es einen zunehmenden Parkierungsdruck auf die Parkplätze und

Konflikte (wildes Parkieren, Fremdparkieren etc.). Das aktuelle Parkplatzreglement enthält keine Vorschriften zu einer Parkplatzerstellungspflicht.

Strassenraumgestaltung

Die Kantonsstrassen K114 (Landstrasse) und K427 (Hertensteinstrasse) weisen im Innerortsbereich meist eine wenig siedlungsverträgliche und auf den MIV ausgerichtete Gestaltung mit hoher Trennwirkung auf. Auf beiden Strassen sind keine oder nur kurzzeitig Velostreifen vorhanden, was unattraktiv für Velofahrende ist und deren Sicherheit einschränkt. Die Seitenbereiche wirken teils sehr inhomogen und «zufällig» gestaltet. Für Zufussgehende sind zwischen Knoten Boldi und Kreisel Landschreiber beidseitige Trottoirs vorhanden. Die Querungsstellen sind häufig ohne Mittelinseln ausgestattet, was die Sicherheit und Attraktivität für den Fussverkehr einschränkt. Mit den Entwicklungsthesen Landstrasse besteht allerdings eine gute Grundlage, um diese Missstände zu beheben und die Landstrasse umfassend aufzuwerten.

Auch der untere Teil der Hertensteinstrasse (Markthof bis ca. Hombergstrasse) ist gestalterisch auf den motorisierten Verkehr ausgerichtet. Im Bereich der Schule (Kirchweg) wird zwar auf den Schülerverkehr aufmerksam gemacht und eine Mittelzone mit Fussgängerstreifen hilft beim Queren und Abbiegen, ansonsten bleibt die Strasse weitgehend unattraktiv für den Fuss- und Veloverkehr. Beispiel dafür ist der Einmündungsbereich Markthof, welcher riesig ausgestaltet ist und kaum sinnvolle Möglichkeiten für den Fussverkehr bietet. Der obere Teil der Hertensteinstrasse befindet sich in der Umgestaltung und kann als Beispiel für eine Aufwertung herangezogen werden.

3.4 Öffentlicher Verkehr

Obersiggenthal liegt nördlich von Baden und ist mittels den RVBW Buslinien 2 und 6 erschlossen und somit auch gut an den Bahnhof Baden angebunden (siehe Abbildung 18). Die Buslinie 2 durchquert das zusammenhängende Siedlungsgebiet von den Ortsteilen Rieden und Nussbaumen entlang der Landstrasse und erschliesst auch den Ortsteil Kirchdorf. Die Busse der Linie 2 verkehren im 15-Min.-Takt, während der HVZ/NVZ und in den Randzeiten im 30-Min.-Takt. Der grösste Teil des Siedlungsgebiets liegt in den ÖV-Güteklassen B und C. Nur sehr kleine Teile am nördlichen Rand des Siedlungsgebiets befinden sich in der ÖV-Güteklasse D (geringe Erschliessung), wobei bemerkt werden muss, dass der Höhenunterschied bei der Berechnung der ÖV-Güteklassen nicht berücksichtigt wird und deshalb der nördliche Siedlungsrand tatsächlich schlechter erschlossen ist als es die Güteklasseneinteilung vermuten lässt. Die Buslinie 6 fährt einen ähnlichen Kurs wie die Buslinie 2, jedoch ohne den östlichen Teil des Ortsteiles Rieden zu bedienen. Diese Buslinie verkehrt ebenfalls im 15-Min.-Takt während der HVZ/NVZ und in den Randzeiten im 30-Min.-Takt. Da sich die Strecken der beiden Buslinien über weite Teile überschneiden, resultiert dies in einem dichten 7,5-Min.-Takt während der HVZ/NVZ und in einem 15-Min.-Takt in den Randzeiten. Es gibt keine direkte Erschliessung nach Turgi.

Für Obersiggenthal weisen die Buslinien folgende Funktionen auf:

- Zubringer zum Bahnhof Baden
- Verbindung der verschiedenen Ortsteile / intrakommunale Erschliessung
- Verbindung Richtung Untersiggenthal

Der Bahnhof Baden ist vom Zentrum (Haltestelle Nussbaumen, Markthof) innerhalb von 13 Minuten erreichbar. Der Bahnhof Baden ist hervorragend an das Schweizer Schienennetz angebunden. Richtung Zürich gibt es sieben, Richtung Aarau fünf und Richtung Basel zwei Verbindungen pro Stunde.

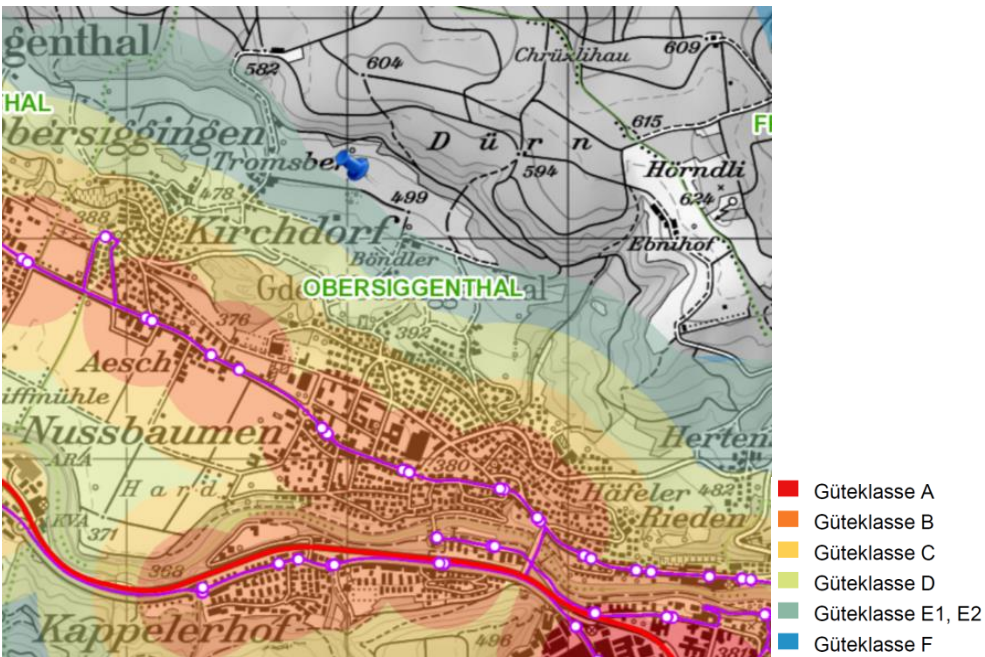


Abbildung 17: Übersicht Güteklassen öffentlicher Verkehr und Einzugsbereiche Haltestellen (Quelle: Kanton Aargau)

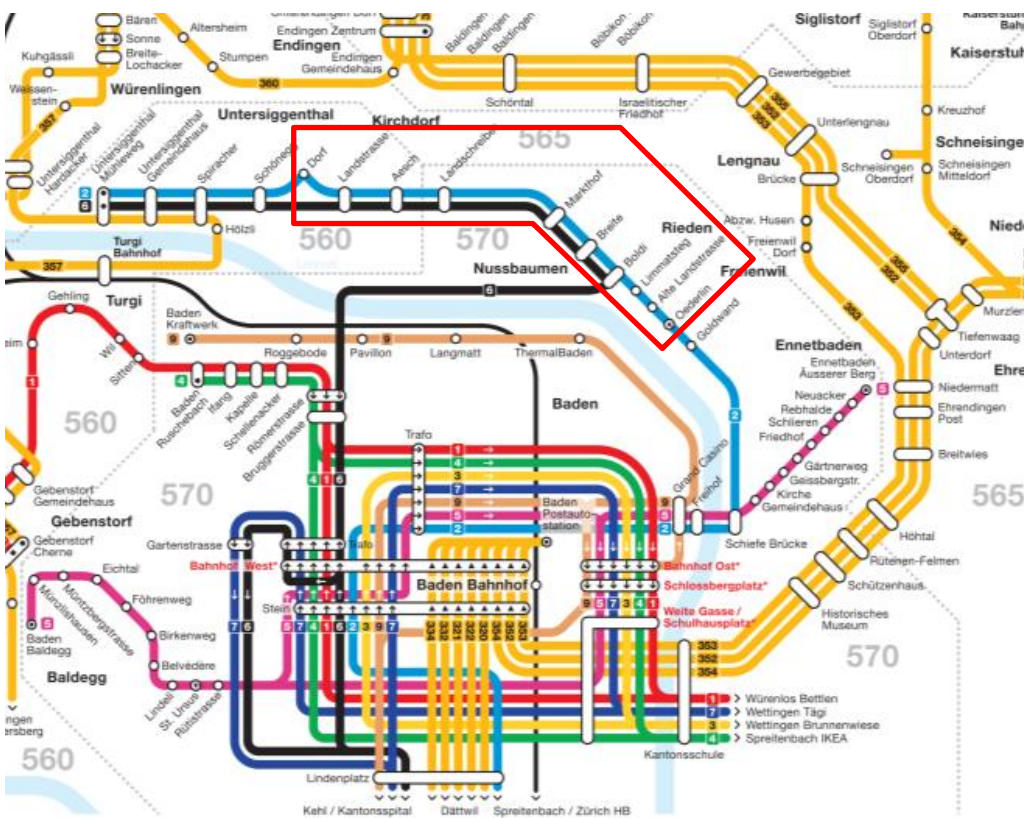


Abbildung 18: Netzplan Baden Nord (Quelle: Postauto)

Die Bushaltestellen im Perimeter sind als Buchten ausgestaltet (Ausnahme: Haltestelle Rieden, Alte Landstrasse). Die Behindertengerechtigkeit ist nicht gegeben. Auch bestehen kaum Angebote für Bike + Ride (nur Haltekante Nussbaumen AG, Landschreiber Fahrtrichtung Untersiggenthal). Alle Haltekanten ausser Kirchdorf AG, Landstrasse

Fahrtrichtung Untersiggenthal und Rieden AG, Alte Landstrasse (in beiden Richtungen) verfügen über einen Witterungsschutz. Bei letzterer fehlt auch ein Fussgängerübergang zur zweckmässigen Erschliessung der Haltestelle. Die Haltekante Kirchdorf AG, Aesch Fahrtrichtung Baden ist nur von Westen her zugänglich (Trottoir endet).

Zur Priorisierung der Busse sind auf mehreren Abschnitten der Landstrasse Busspuren Fahrtrichtung Baden vorhanden. Trotzdem gibt es von der Haltestelle Nussbaumen, Landschreiber bis zu Haltestelle Nussbaumen, Breite in den Hauptverkehrszeiten Stau in der Morgenspitze und zunehmend auch in der Abendspitze. Stadtauswärts gibt es auf der ganzen Strecke keine Busspuren.



Abbildung 19: Haltestelle Dorf (Kirchdorf)



Abbildung 20: Haltestelle Landstrasse

3.5 Fuss- und Veloverkehr

Fussverkehr

Entlang der Landstrasse ist das Zufussgehen wenig attraktiv. Zudem besteht durch das hohe Verkehrsaufkommen eine starke Trennwirkung. Querungsstellen sind teilweise ungenügend ausgebaut (ohne Schutzinseln). Dies ist insbesondere auch bemerkenswert, da sich die Schulen nördlich der Landstrasse befinden und Kinder aus den südlichen Quartieren allesamt die Landstrasse queren müssen (Ausnahme: Kindergarten Talacker). Die Landstrasse kann bei der Flurstrasse, der Haltestelle Nussbaumen, Markthof sowie der Haltestelle Rieden, Boldi unterirdisch gequert werden.

Parallel zur Landstrasse verlaufen diverse Wege und Strassen, die vom Fussverkehr genutzt werden können. Zu erwähnen ist der Kirchweg, welcher zwischen Oberstufenschulhaus und Kirchdorf als autofreier, attraktiver Fuss- und Veloweg besteht, jedoch zwischen dem Knoten Hertensteinstrasse und Einfahrt P-Markthof einen DTV von ca. 5'000 Fahrzeugen aufweist. Verbindungen, die senkrecht zur Landstrasse angeordnet sind, sind hingegen weniger linear und direkt. Hier macht sich auch die Hanglage bemerkbar und somit verlaufen einige Verbindungen steil.



Abbildung 21: Fussgängerstreifen mit Insel
(nicht behinderten-gerecht)



Abbildung 22: Fuss- und Veloachse Kirchweg



Abbildung 23: Treppenweg



Abbildung 24: Tempo-30-Zone

Grundsätzlich ist das Fusswegnetz der Gemeinde feinmaschig und auch die Ortsteile sind gut miteinander vernetzt. Es besteht nur punktuell Optimierungsbedarf. Weiter kommt dem Fussverkehr die weitgehende Verfügung von Tempo-30-Zonen in den Quartieren zugute. Somit bleibt das Geschwindigkeitsniveau tief und Verkehrssicherheit und Attraktivität steigen.

Wanderwege tangieren das Gemeindegebiet nur am Rande. Einer führt der Limmat entlang, ein anderer verläuft durch den Wald im Norden der Gemeinde.

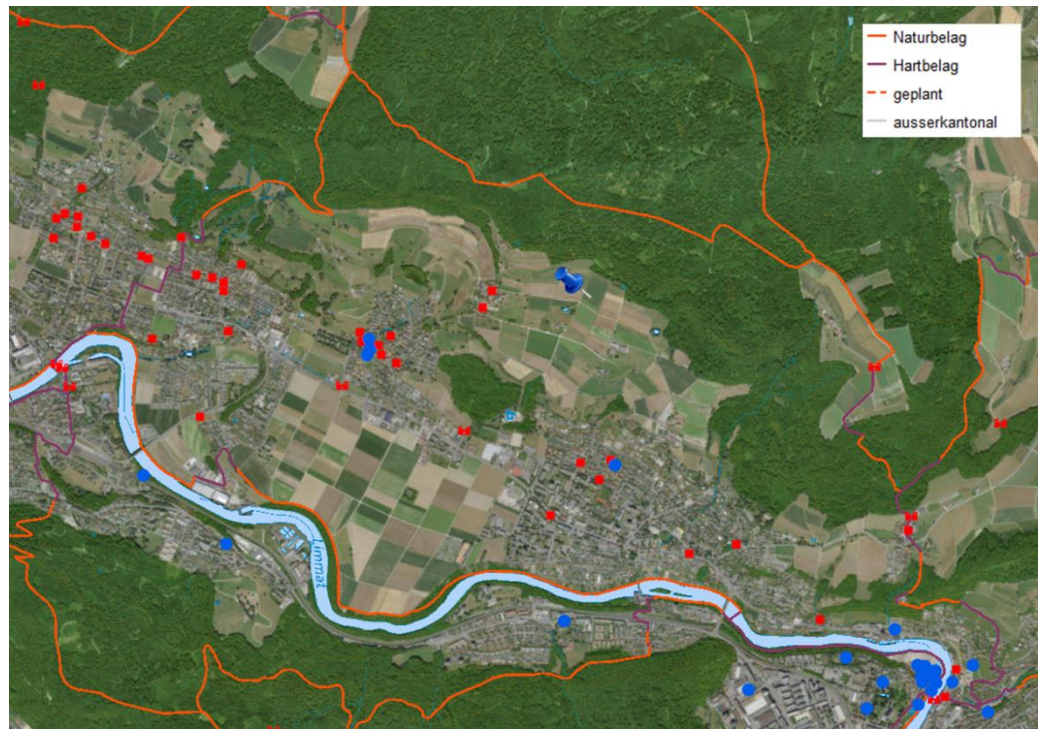


Abbildung 25: Übersicht Wanderwege
(Quelle: agis)

Veloverkehr

Die teilweise ausgeprägte Topografie macht Obersiggenthal in Nord-Süd-Ausrichtung wenig attraktiv für Velofahrende. Hingegen ist die Gemeinde in Ost-West-Richtung relativ eben, was den Velofahrenden zugutekommt. Somit werden auch die verkehrsarmen Achsen rege genutzt. Die Landstrasse hingegen weist sehr lückenhafte Veloinfrastrukturen auf (Velostreifen, Querungshilfen usw.), was sie in Kombination mit den hohen Verkehrsmengen gefährlich und unattraktiv zu befahren macht. So kommt es auch, dass die kantonale Veloroute 520 in Ost-West-Richtung über den Kirchweg und nur im östlichen Teil über die Landstrasse führt. Eine weitere kantonale Route überlagert die Hertensteinstrasse. Diese wurde 2021/22 saniert und verfügt teilweise über Radstreifen bergwärts.



Abbildung 26: Landstrasse ohne Veloinfrastruktur



Abbildung 27: Veloabstellanlage bei Schule

In den Quartieren hingegen machen sich die Tempo-30-Zonen auch für Velofahrende positiv bemerkbar, was sich an einem erhöhten Aufkommen an Velofahrenden äussert.

Die Durchlässigkeit bzw. die Netzstruktur ist relativ gut, viele Beziehungen können +/- auf direktem Weg gefahren werden.

Bei den wichtigsten, publikumsorientierten Einrichtungen sind Veloabstellplätze vorhanden. Diese sind i.d.R. gedeckt und in ausreichender Anzahl vorhanden. Es gibt einige grössere Veloparkierungsanlagen im Gemeindegebiet. Die Veloparkierung im Bereich Markthof ist heute nicht zufriedenstellend gelöst (PP am falschen Ort).

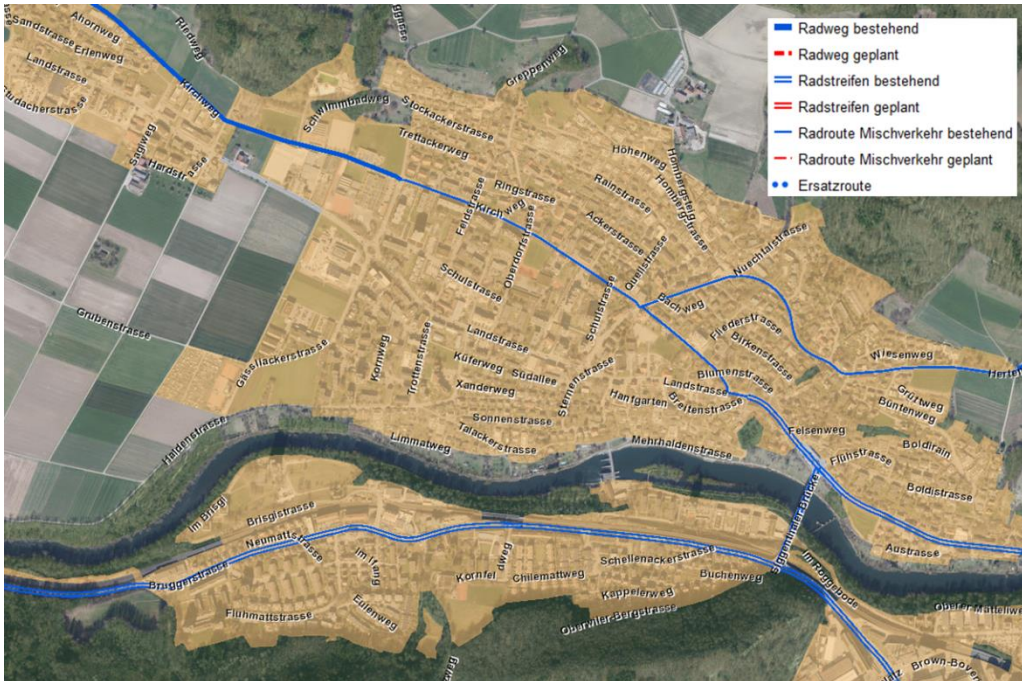


Abbildung 28: Kantonale Velorouten
(Quelle: agis)

Schulwege

Die Landstrasse hat eine hohe Trennwirkung. Etliche Kinder müssen die Landstrasse queren, um zu einer der Schulen zu gelangen. Das Queren der Landstrasse ist wenig attraktiv und teils auch gefährlich. Der Kirchweg als autofreie, attraktive Fuss- und Velo-Verbindung zwischen den Ortsteilen Nussbaumen und Kirchdorf, wird rege von Schülern genutzt. Er hat eine grosse Bedeutung für die Erschliessung des Oberstufenschulzentrums von Kirchdorf her. Laut Gemeinde gibt es Eltern, die ihre Kinder mit dem Auto in die Schule fahren (Elterntaxis).

Eine Überprüfung der Schulwegsicherheit wurde im Jahr 2020 durchgeführt.

3.6 Unfälle

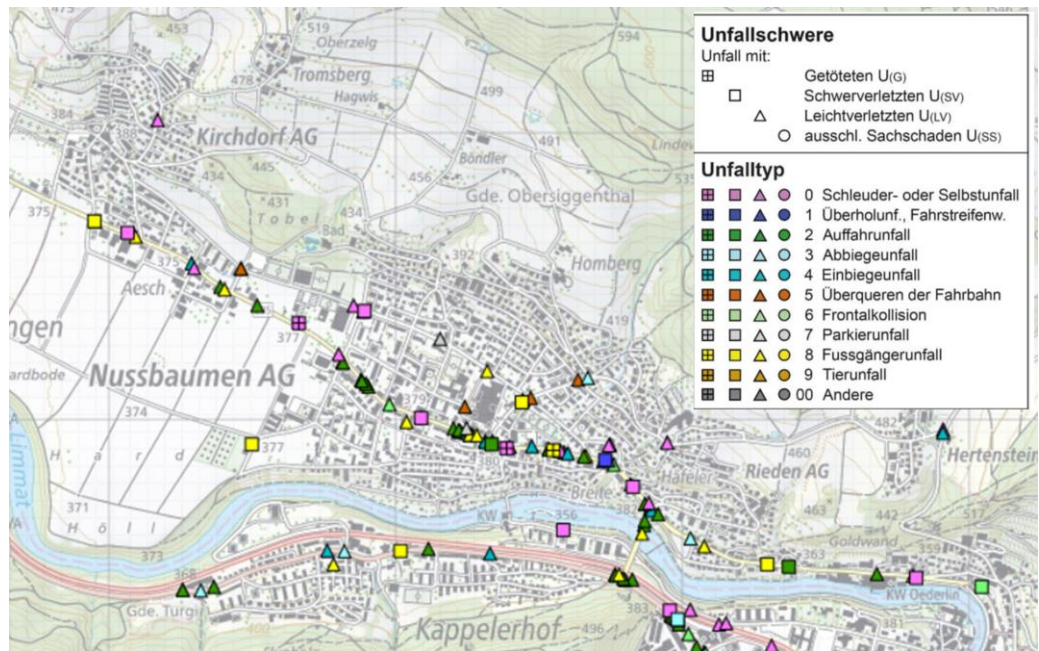


Abbildung 29: Unfälle mit Personenschäden 2011-2018 (Quelle: ASTRA)

In den Jahren 2011-2018 kam es hauptsächlich auf der Landstrasse zu Verkehrsunfällen. Bei drei Unfällen wurde jemand getötet, davon war ein Unfall ein Fussgängerunfall an der Landstrasse 61 (vgl. Abbildung 29).

Die Häufung der Unfälle entlang der Landstrasse erstaunt angesichts der hohen Verkehrszahlen nicht. Allerdings gibt es auf dem Gemeindegebiet von Obersiggenthal nach Information der Kantonspolizei Aargau keine Unfallschwerpunkte (Definition Unfallschwerpunkte nach VSS Norm 641 724). Trotzdem muss die Landstrasse verkehrssicherheitstechnisch dringend aufgewertet werden. Abseits der Hauptachsen haben sich nur punktuell Unfälle ereignet.

Die Beurteilung der Verkehrssicherheit darf nicht nur aufgrund der Unfallstatistik beurteilt werden. Es müssen auch die Infrastruktur und das subjektive Empfinden berücksichtigt werden.

3.7 Strassenlärm

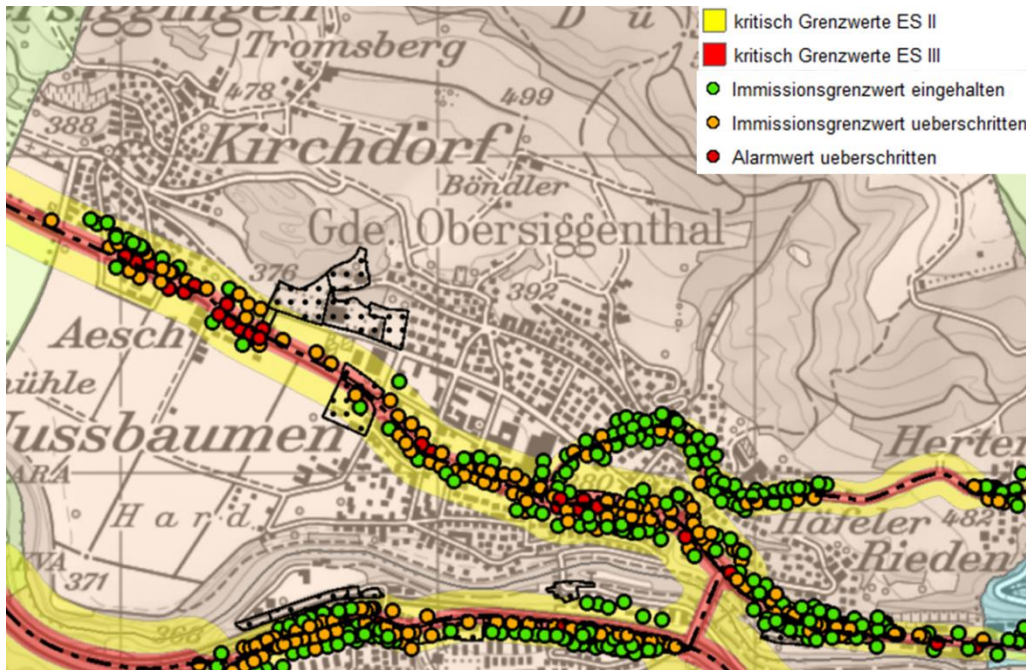


Abbildung 30:
Strassenlärmbelastung (Quelle: AGIS)

Die Strassenlärmbelastung entlang der Landstrasse und entlang der Hertensteinstrasse erreicht die kritischen Grenzwerte der Empfindlichkeitsstufen II (Wohnzonen sowie Zonen für öffentliche Bauten und Anlagen) und III (Wohn- und Gewerbezone sowie Landwirtschaftszonen). Der Immissionsgrenzwert wird vor allem entlang der Landstrasse zum Teil deutlich, der Alarmwert teilweise überschritten. An der Hertensteinstrasse gibt es hingegen nur wenige Überschreitungen. Die Lärmsanierung wird durch den Kanton durchgeführt und ist zurzeit in Ausführung.

3.8 Fazit Analyse

Stärken

- Attraktiver Wohnstandort
- Gutes ÖV-Angebot ab dem nahe gelegenen Bahnhof Baden
- Mehrheitlich gute Fussverkehrsinfrastruktur vorhanden, signalisierte Fusswege
- In den Quartieren gilt weitgehend Tempo 30
- Der Kirchweg ist für Fussgänger und Velofahrende eine gute und sichere Alternative zur Landstrasse

Schwächen

- Einzelne Netzlücken im Fuss- und Velowegnetz (insb. in den Hanglagen), führen zu Umwegen
- Landstrasse mit wenigen Querungsstellen und hoher Trennwirkung (sehr hohe MIV-Belastung auf der Landstrasse – bis 21'420 DTV)
- Hoher Anteil an Durchgangsverkehr auf der Landstrasse
- Starke Überschreitungen der Lärmgrenzwerte entlang der Landstrasse
- Die öffentliche Parkierung wird kaum gesteuert

Chancen

- Die Nähe zu Baden kombiniert mit der attraktiven Wohnlage führt zum gewünschten moderatem Wachstum
- Die Bündelung des Verkehrs auf der Landstrasse funktioniert grösstenteils
- Die Aufwertung der Landstrasse und Hertensteinstrasse verringert die Trennwirkung der Strasse und trägt zu einer Attraktivierung des öffentlichen (Strassen)-Raums bei
- Dank einer guten Infrastruktur und der guten Grundversorgung bestehen kurze Wege, die zu Fuss oder mit dem Velo/E-Bike zurückgelegt werden können
- Die Arbeitsplätze im Dorf und der Bahnhof Baden können einfach mit dem Velo erreicht werden. Für längere Pendlerstrecken besteht ein attraktiver ÖV. So führt das vorausgesagte Bevölkerungswachstum zu wenig Verkehrswachstum auf der Strasse (der Durchgangsverkehr bleibt jedoch ein Problem)
- E-Bikes bieten die Chance, dass auch Bewohner der Hanglagen vermehrt auf MIV-Fahrten verzichten
- «Entwicklungsthesen Landstrasse» als Chance für eine stadträumliche Aufwertung

Risiken

- Der MIV-Anteil nimmt auch auf kurzen Wegen zu, wegen Lücken in der Fuss- und Veloinfrastruktur und keinen angebotsseitigen Massnahmen im MIV (Parkraumbegrenzung, Parkraumbewirtschaftung)
- Verkehrszunahme auf der Landstrasse, fehlende Integration der stark belasteten Strassen in die Siedlung: zunehmende Trennwirkung, Lärmbelastung

Die Gemeinde hat das Potenzial, auch in Zukunft ein attraktiver Standort zu bleiben bzw. die Attraktivität noch weiter zu steigern. Hierfür ist es wichtig, dass sie aktiv an der Optimierung des Verkehrssystems arbeitet und die Mobilität der Bevölkerung gezielt und positiv beeinflusst.

4 Ziele

4.1 Grundsätze

Das Verkehrssystem der Gemeinde soll einerseits die Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung ermöglichen und andererseits eine attraktive Siedlungsstruktur fördern. Zur Erreichung dieses Oberziels verfolgt der Gemeinderat die folgenden Grundsätze. Die getroffenen Massnahmen müssen im Einklang mit diesen Grundsätzen stehen.

1) Verkehr vermeiden und verlagern

Durch die Stärkung des Fuss- und Veloverkehrs sowie der Förderung des öffentlichen Verkehrs und der kombinierten Mobilität wird motorisierter Individualverkehr möglichst vermieden, respektive auf andere Verkehrsträger verlagert. Eine gute Grundversorgung in der Gemeinde macht den Fuss- und Veloverkehr attraktiv.

2) Verkehr lenken

Der motorisierte Individualverkehr wird möglichst direkt auf die Landstrasse gelenkt. Schleichverkehr und quartierfremder Verkehr wird vermieden. Die Gestaltung der Quartierstrassen fördert sicheres und langsames Fahren. Parkplatz-Suchverkehr in Quartieren soll durch geeignete Lenkung vermieden werden.

3) Sicherheit und Verträglichkeit erhöhen

Die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer, insbesondere der schwächeren Verkehrsteilnehmer, ist gewährleistet. Es gilt der Grundsatz der gegenseitigen Rücksichtnahme und Verträglichkeit (Koexistenzprinzip).

4) Öffentlicher (Verkehrs-) Raum gestalten

Der siedlungsverträglichen Gestaltung der Strassen (Landstrasse, Hertensteinstrasse und Quartierstrassen) kommt hohe Bedeutung zu. Das Strassennetz und die Siedlung sind aufeinander abgestimmt.

5) Hindernisfrei bauen

Aufgrund des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) und in Anbetracht der demografischen Entwicklung zu einer alternden Gesellschaft werden die Aspekte des hindernisfreien Bauens bei sämtlichen Verkehrsthemen berücksichtigt.

6) Neue Mobilitätsformen unterstützen

Die Mobilität des 21. Jahrhunderts ist ein dynamisches Phänomen. In kurzen Zeitabständen entstehen neue Mobilitätstrends bzw. -formen und es gelangen neue Verkehrsmittel auf den Markt. Sich etablierenden Mobilitätstrends und Verkehrsmitteln ist offen zu begegnen und falls sinnvoll, sind entsprechende Infrastrukturen zu realisieren.

4.2 Handlungsfelder

Die übergeordneten Stossrichtungen werden zu Zielsetzungen für die einzelnen Handlungsfelder konkretisiert:

Landstrasse und Hertensteinstrasse	Die Land- und Hertensteinstrasse verfügen über eine der Siedlungsstruktur angemessene Gestaltung. Der Durchgangsverkehr wird siedlungsverträglich und auf einem der angrenzenden Nutzung angemessenen Geschwindigkeitsniveau abgewickelt. Die Entwicklungsthesen Landstrasse sind als zentrale Grundlage für die Aufwertung und Optimierung der Strassenzüge beizuziehen. Weiter verfolgt die Gemeinde das Ziel, auf Kantonsstrassenabschnitten Tempo 30 einzuführen.
Betrieb und Gestaltung von Gemeindestrassen	Die Gemeinde verfügt über Strassenräume, die nach dem Koexistenzprinzip siedlungsorientiert gestaltet sind und sowohl die lokalen als auch die verkehrlichen Nutzungsansprüche berücksichtigen.
Verkehrsberuhigung	Alle Verkehrsteilnehmer und insbesondere die schwächeren Verkehrsteilnehmer verfügen über ein hohes Wohl- und Sicherheitsempfinden auf dem Strassennetz von Obersiggenthal. Dadurch wird auch eine hohe Wohnqualität erreicht.
Fuss- und Veloverkehr	Die Gemeinde verfügt sowohl für den Fussverkehr als auch für den Veloverkehr über ein dichtes Netz an sicheren und direkten Alltags- und Freizeitrouten.
Öffentlicher Verkehr	Das Gemeindegebiet ist gut durch die Buslinien und den nahen Bahnhof Baden erschlossen.
Parkierung	Der ruhende Verkehr wird unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der Siedlungsentwicklung organisiert. Der Parkraum wird bestimmungsgemäss genutzt. Im Bereich der privaten Parkierung wird das Angebot entsprechend den Zielsetzungen der nachhaltigen Mobilität gestaltet. Die Maximalwerte gemäss der aktuellen VSS Norm dürfen nicht überschritten werden.
Mobilitätsmanagement	Die Bewohner und Beschäftigten in der Gemeinde Obersiggenthal verfügen über ein möglichst nachhaltiges Mobilitätsverhalten.

5 Massnahmen

5.1 Übersicht Massnahmen

Massnahmengruppe A: Strassennetz / MIV

- A.1 Betrieb und Gestaltung Landstrasse
- A.2 Betrieb und Gestaltung Hertensteinstrasse (Kreisel Markthof bis Hombergstr.)
- A.3 Betrieb und Gestaltung Gemeindestrassen
- A.4 Verkehrsberuhigung

Massnahmengruppe B: Fuss- und Veloverkehr

- B.1 Fusswegnetz
- B.2 Velowegnetz

Massnahmengruppe C: Öffentlicher Verkehr

- C.1 Hindernisfreie Bushaltestellen
- C.2 B+R an Bushaltestellen

Massnahmengruppe D: Parkierung und Mobilitätsmanagement

- D.1 Parkierung
- D.2 Mobilitätsmanagement

Die Absichten und Massnahmen werden – sofern sie sich verorten lassen – in Teilplänen abgebildet:

- Teilplan MIV
- Teilplan Fussverkehr
- Teilplan Radverkehr
- Teilplan Öffentlicher Verkehr

Der Umsetzungshorizont der Massnahmen ist wie folgt definiert:

- in Erarbeitung Planung/Umsetzung bereits am laufen
 - kurzfristig Planung/Umsetzung innerhalb der nächsten 5 Jahre
 - mittelfristig Planung/Umsetzung innerhalb der nächsten 5-10 Jahre
 - langfristig Planung/Umsetzung in mehr als 10 Jahren
 - laufend Daueraufgabe
-

5.2 Massnahmengruppe A: Strassennetz / MIV

A.1 Betrieb und Gestaltung Landstrasse

Kurzbeschreibung	Die stark verkehrsbelastete Landstrasse (K114) wird im Rahmen des ordentlichen Sanierungszyklus oder durch Drittprojekte und unter stärkerer Berücksichtigung des Fuss- und Veloverkehrs sowie öffentlichen Verkehrs neu dimensioniert, betrieben und gestaltet. Es ist eine integrale Strassenraumgestaltung (von Fassade bis Fassade) anzustreben.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Die Ausgestaltung der Landstrasse (K114) ist stark verkehrsorientiert und nicht mehr zeitgemäss. Insbesondere für die schwächeren Verkehrsteilnehmenden bestehen Sicherheitsdefizite und die Attraktivität ist gering. Mangelhafte und fehlende Infrastrukturen für den Fuss- und Veloverkehr wie z.B. bei der Querungsstelle auf Höhe der Einmündung des Kirchwegs wirken sich letztendlich auch negativ auf die Situation für den MIV aus. Für die Velofahrenden steht keine durchgehende Längsinfrastruktur zur Verfügung, für Zufussgehende fehlen oberirdische Querungsstellen, die Trennwirkung ist hoch.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> – Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle, aber insbesondere für die schwächeren Verkehrsteilnehmenden (Fuss- und Veloverkehr) – Angemessenes Geschwindigkeitsregime – Minderung der Trennwirkung durch Strassenraumgestaltung und bessere Querungsmöglichkeiten – Verbesserung der Siedlungsverträglichkeit – Verbesserung der Situation für den öffentlichen Verkehr – Funktion als kantonale Hauptverkehrsstrasse erhalten
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> – Erarbeitung Rahmgestaltungskonzept / Betriebs- und Gestaltungskonzept Landstrasse in Anlehnung an die Entwicklungsthesen Landstrasse und die festgelegten Grundsätze des regionalen Gesamtverkehrskonzepts Ostaargau – Je nach Sanierungshorizont allenfalls Prüfung und Umsetzung von kostengünstigen Sofort- bzw. Temporärmassnahmen
Vorgehen / nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> – Begehren beim Kanton melden – Erarbeiten des Betriebs- und Gestaltungskonzepts unter starker Berücksichtigung der bestehenden Planungen (Entwicklungsthesen Landstrasse etc.) – Vorprüfung durch Kanton
Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none"> – Kanton Aargau, Departement Bau, Verkehr und Umwelt (BVU) – Einwohnergemeinde Obersiggenthal
Koordination (involvierte Stellen)	<ul style="list-style-type: none"> – Kanton Aargau – Gemeinde Obersiggenthal – Ggf. Interessensgruppen zwecks breiter Abstützung (Parteien, Vereine, Schule, Anstösser usw.)
Kosten (Investitionsaufwand)	CHF 3.5 Mio. für dort definierte Abschnitte (Grobkostenschätzung rGVK Ostaargau)
Zeithorizont	Abhängig vom Sanierungshorizont der Strasse und/oder Drittprojekten wie z.B. Erneuerung von Werkleitungen etc.
Wirkungskontrolle	Keine massnahmenspezifischen Kontrollen
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	B.1, B.2
Erläuterungen / Verweise / Grundlagen	<ul style="list-style-type: none"> – Entwicklungsthesen Landstrasse – Regionales Gesamtverkehrskonzept Ostaargau – «Strassenräume integriert gestalten und entwickeln», Wegleitung für attraktive Zentren und Strassenräume in Baden Regio

A.2 Betrieb und Gestaltung Hertensteinstrasse (Kreisel Markthof bis Hombergstrasse)

Kurzbeschreibung	Für die Hertensteinstrasse K427 existiert bereits ein Sanierungsprojekt, die Bauarbeiten beginnen im Frühling 2020 und sollten 2021 abgeschlossen sein. Die Sanierung umfasst jedoch nicht den Abschnitt zwischen Kreisel Markthof und Hombergstrasse, welcher ebenfalls im Rahmen des ordentlichen Sanierungszyklus oder durch Drittprojekte und unter stärkerer Berücksichtigung des Fuss- und Veloverkehrs (Schülerverkehr) neu dimensioniert, betrieben und gestaltet werden soll. Es ist eine integrale Strassenraumgestaltung (von Fassade bis Fassade) anzustreben.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Die Ausgestaltung der Hertensteinstrasse (K427) weist im erwähnten Abschnitt Defizite auf. Die Strasse wird von Kindergarten- und Schulkindern regelmässig gequert. Dies nicht nur auf ihrem Schulweg (zum Kindergarten Nuechtal, zu den Schulhäusern Unterboden und in umgekehrter Richtung zum Schulhaus Bachmatt sowie in Richtung des Oberstufenschulhauses), sondern im gesamten Tagesverlauf, um die Schulhäuser für Lektionen zu wechseln (insbesondere der Austausch zwischen dem Schulhaus Bachmatt und dem Schulhaus Unterboden. Um rechtzeitig in den Lektionen zu sein, sind die Kinder sehr schnell unterwegs. Weiter steht für die Velofahrenden keine Längsinfrastruktur zur Verfügung.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> – Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle, aber insbesondere für Schulkinder – Angemessenes Geschwindigkeitsregime – Minderung der Trennwirkung durch Strassenraumgestaltung und besseren Querungsmöglichkeiten – Verbesserung der Siedlungsverträglichkeit – Funktion als kantonale Verbindungsstrasse erhalten – Verbesserung der Situation für den Veloverkehr
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> – Erarbeitung Betriebs- und Gestaltungskonzept Hertensteinstrasse im noch fehlenden Abschnitt (ggf. zusammen mit BGK Landstrasse). – Je nach Sanierungshorizont allenfalls Prüfung und Umsetzung von kostengünstigen Sofort- bzw. Temporärmassnahmen zur Verbesserung der Quersituation für Schulkinder
Vorgehen / nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> – Begehren beim Kanton melden – Erarbeiten des Betriebs- und Gestaltungskonzepts unter starker Berücksichtigung der Schulwegsicherheit – Vorprüfung durch Kanton
Zuständigkeit	– Kanton Aargau, Departement Bau, Verkehr und Umwelt (BVU)
Koordination (involvierte Stellen)	<ul style="list-style-type: none"> – Kanton Aargau – Gemeinde Obersiggenthal – Ggf. Interessensgruppen zwecks breiter Abstützung (Parteien, Vereine, Schule, Anstösser usw.)
Kosten (Investitionsaufwand)	
Zeithorizont	Abhängig vom Sanierungshorizont der Strasse und/oder Drittprojekten wie z.B. Erneuerung von Werkleitungen etc.
Wirkungskontrolle	Keine massnahmenspezifischen Kontrollen
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	B.1, B.2
Erläuterungen / Verweise / Grundlagen	<ul style="list-style-type: none"> – «Strassenräume integriert gestalten und entwickeln», Wegleitung für attraktive Zentren und Strassenräume in Baden Regio – Entwicklungsthesen Landstrasse

A.3 Betrieb und Gestaltung Gemeindestrassen

Kurzbeschreibung	Die Gemeindestrassen werden im Rahmen des ordentlichen Sanierungszyklus oder im Rahmen von Drittprojekten (z.B. Werkleitungssanierungen) und unter Berücksichtigung der VSS-Normen dimensioniert, gestaltet und betrieben.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Das Gemeindestrassennetz in Obersiggenthal besteht innerhalb des Siedlungsgebiets aus Sammel- und Erschliessungsstrassen. Ausserhalb des Siedlungsgebiets bilden Verbindungsstrassen zwischen den Ortsteilen und weitere lokale Erschliessungs- und Verbindungsstrassen das Gemeindestrassennetz. Die Funktionen der Strassen sind im Strassenraum grundsätzlich ablesbar, was oft durch Tempo 30 unterstützt wird. Es gibt nur punktuell Optimierungsbedarf. Trotzdem ist bei künftigen Erneuerungsarbeiten das Potenzial für Verbesserungen im Strassenraum weiter auszuschöpfen.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> – Attraktive, sichere und siedlungsorientierte Strassen für alle Verkehrsteilnehmer – Lesbarkeit der Strassenfunktion anhand Strassenraumgestaltung – Minimierung von Parkplatz-Suchverkehr in Quartieren – Minimierung des Schleichverkehrs auf bekannten Routen/Abschnitten
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> – Auslösung von Betriebs- und Gestaltungskonzepten auf Gemeindestrassen mit Optimierungs- oder Sanierungsbedarf wie z.B. der Kirchweg West/Ost und die Landschreiberstrasse. Dabei sind zu betrachten: <ul style="list-style-type: none"> – Dimensionierung von Fahrspuren – Geschwindigkeiten – Velo- und Fussgängerinfrastrukturen – Ausgestaltung Einmündungen – Vortrittsregelung – Gestaltung (Materialisierung, Begrünung, Beleuchtung, Möblierung, Freiräume etc.)
Vorgehen / nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> – Laufende Überprüfung der Strassenräume im Zusammenhang mit Erneuerungszyklen und laufenden Projekten – Auslösung von Betriebs- und Gestaltungskonzepten
Zuständigkeit	– Gemeinderat Obersiggenthal
Koordination (involvierte Stellen)	<ul style="list-style-type: none"> – Gemeinde Obersiggenthal – Interessensgemeinschaften (Politik, Schule, Vereine etc.) – Ggf. Anwohner bzw. Bevölkerung
Kosten (Investitionsaufwand)	Situationsabhängig
Zeithorizont	Abhängig vom Sanierungshorizont einzelner Strassenzüge und/oder Drittprojekten.
Wirkungskontrolle	Keine massnahmenspezifischen Kontrollen
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	A.4
Erläuterungen / Verweise / Grundlagen	– «Strassenräume integriert gestalten und entwickeln», Wegleitung für attraktive Zentren und Strassenräume in Baden Regio

A.4 Verkehrsberuhigung

Kurzbeschreibung	Die Gemeindestrassen werden, wo erforderlich, siedlungsorientiert und verkehrsberuhigt gestaltet. Die Ausführung kann baulich und/oder signalisatorisch erfolgen.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	In den Quartieren der Gemeinde Obersiggenthal sind grossmehrheitlich bereits Tempo-30-Zonen verfügt. Einzelne Quartiere und Strassen sind allerdings noch mit Tempo 50 signalisiert. Um ein einheitliches und im Geschwindigkeitskontext der Gemeinde sinnvolles Gesamtsystem zu erhalten, macht es Sinn, die verbleibenden Kammern ebenfalls mit Tempo 30 zu überlagern. Für weitere, insbesondere sehr lineare Strassenzüge können zudem zusätzlich Verkehrsberuhigungsmassnahmen prüfenswert sein.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> – Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit entlang Gemeindestrassen – Siedlungsorientierte Strassen – Verträgliches Geschwindigkeitsniveau – Vermeidung von Ausweich- und Schleichverkehr – Reduktion von Lärm- und Luftbelastung
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> – Einführung von weiteren Tempo-30-Zonen, so dass abseits der kantonalen Hauptachsen und innerhalb des Siedlungsgebiets Tempo 30 gilt. Auf folgenden Strassen ist Tempo 30 gewünscht: <ul style="list-style-type: none"> – Alte Landstrasse (Rieden) – Kirchweg West/Landschreiberstrasse (Nussbaumen) – Weidweg (Hertenstein) – Obere Reben (Hertenstein) – Weitere kommunale Strassen, welche noch keiner Tempo-30-Zone zugeordnet sind – Begegnungszone in Planung auf der Austrasse – Temporeduktion auf Abschnitten der Kantonsstrassen prüfen (Hertensteinstrasse zwischen Landstrasse und Kirchweg; Landstrasse im Bereich Oederlinareal)⁴ – Allenfalls punktuelle Massnahmen zur weiteren Verkehrsberuhigung in bestehenden T30-Zonen (Mehrhaldenstrasse) – Unterbindung des Schleichverkehrs via Landschreiber – Kirchweg
Vorgehen / nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> – Erarbeitung Konzepte und Gutachten T30 – Evtl. Erarbeitung von weiteren Verkehrsberuhigungsmassnahmen in bestehenden T30-Zonen
Zuständigkeit	– Gemeinderat Obersiggenthal
Koordination (involvierte Stellen)	– Kanton Aargau
Kosten (Investitionsaufwand)	
Zeithorizont	kurzfristig, auf Kantonsstrasse mittel- bis langfristig
Wirkungskontrolle	Jährliche Geschwindigkeitskontrollen nach Umsetzung der Massnahmen (1. Kontrolle innerhalb des 1. Jahres)
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	A.3
Erläuterungen / Verweise / Grundlagen	<ul style="list-style-type: none"> – Merkblatt Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen des Kantons Aargau – Strassenverkehrsgesetz (SVG 741.01) – Signalisationsverordnung (SSV 741.21)

⁴ Wunsch der Gemeinde. Gemäss Kanton ist Tempo 30 per politischem Entscheid zurzeit nicht möglich auf Kantonsstrassen.

5.3 Massnahmengruppe B: Fuss- und Veloverkehr

B.1 Fusswegnetz

Kurzbeschreibung	Die Gemeinde Obersiggenthal hat unter Berücksichtigung der beiden Hangkanten (Richtung Norden zum Hörndli, Richtung Süden zur Limmat) ein feinmaschiges, durchgängiges und attraktives Fusswegnetz.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Die Gemeinde Obersiggenthal besteht aus mehreren Ortsteilen, von denen Nussbaumen und Rieden im Zentrum über die Zeit zusammengewachsen sind. Während die Ortsteile Kirchdorf und Hertenstein vom Siedlungszentrum via Trottoir zu Fuss erreichbar sind, ist die Fussverbindung zum Weiler Tromsberg auf der Fahrbahn von wenig befahrenen Strassen gegeben. Mit der grossflächigen Verfügung von Tempo-30-Zonen in den Quartieren, kann dem Fusswegnetz eine hohe Verkehrssicherheit zugeschrieben werden. Der punktuelle Verbesserungsbedarf im Fusswegnetz besteht vor allem an der als stark trennend wirkenden Landstrasse. Das hohe Verkehrsaufkommen in Verbindung mit den fehlenden Schutzelementen an den Querungen, stellt vor allem für die Schüler südlich der Landstrasse ein Sicherheitsrisiko dar. Auch entlang der Hertensteinstrasse stellt das Queren, vor allem für Schulkinder, eine Herausforderung dar.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> – Erhöhung der Attraktivität des Fusswegnetzes – Verbesserung der Verkehrssicherheit – Verbesserte Anbindung an das Zentrum für die Bewohner südlich der Landstrasse
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> – Gestaltung der einmündenden Querstrassen als Trottoirüberfahrten gemäss Entwicklungsthesen Landstrasse – Umsetzung des BGK Hertensteinstrasse, in dem auch Verbesserungen für den Fussverkehr vorgesehen sind – Aufwertung der Querungsstellen entlang der Landstrasse – Schliessung von (kleineren) Netzlücken – Zugänglichkeit der steilen Fusswege zwischen den Höhenkurven für die Öffentlichkeit (schnelle, direkte Verbindungen) anstreben – Laufende Überprüfung und Instandhaltung des Fusswegnetzes. Trotz geringer und nur punktueller Baulandreserven ist die Siedlungsentwicklung zu verfolgen. Das Fusswegnetz ist entsprechend den Entwicklungen zu aktualisieren.
Vorgehen / nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> – Die Entwicklungsthesen Landstrasse sind im kommunalen Richtplan zu verankern. – Neue Bauvorhaben begleiten und das Fusswegnetz entsprechend attraktiv weiterführen.
Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none"> – Gemeinderat Obersiggenthal – Kanton Aargau, Department Bau, Verkehr und Umwelt
Koordination (involvierte Stellen)	<ul style="list-style-type: none"> – Gemeinde Obersiggenthal – Kanton Aargau, Department Bau, Verkehr und Umwelt
Kosten (Investitionsaufwand)	
Zeithorizont	Netzinstandhaltung und Überprüfung: laufend
Wirkungskontrolle	Keine massnahmenspezifischen Kontrollen
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	A.1, A.2 (Querungsstellen)
Erläuterungen / Verweise / Grundlagen	<ul style="list-style-type: none"> – Entwicklungsthesen Landstrasse – Regionales Gesamtverkehrskonzept Ostaargau – Regionales Entwicklungskonzept Baden Regio

B.2 Velowegnetz

Kurzbeschreibung	Die Gemeinde Obersiggenthal hat unter Berücksichtigung der beiden Hangkanten (Richtung Norden zum Hörndli, Richtung Süden zur Limmat) ein direktes und attraktives Velowegnetz.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Obersiggenthal ist in der Nord-Süd-Ausrichtung stark von der Topografie geprägt. Es muss deshalb besonders darauf geachtet werden, dass Velofahrenden ein sicheres und zweckmässiges Velonetze für den Alltags- und Freizeitverkehr zur Verfügung steht. Entlang der von Westen nach Osten verlaufenden Landstrasse führen die lückenhafte Veloinfrastruktur und das hohe Verkehrsaufkommen zu einer unattraktiven Verbindungsachse. Zudem gilt es, den Aufschwung von E-Bikes zu berücksichtigen, womit auch steile Strassen mühelos befahrbar und in der Ebene hohe Geschwindigkeiten erreichbar werden.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> – Erhöhung der Attraktivität des Velowegnetzes – Verbesserung der Verkehrssicherheit – Schliessen vorhandener Netzlücken – Verbesserte Erschliessung der Hanglagen – Hohe Verfügbarkeit von Velo-Parkplätzen
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> – Umsetzung der Netzergänzungen und Höhenroute gemäss Regionalem Velokonzept Baden Regio – Umsetzung des BGK Hertensteinstrasse, in dem auch Verbesserungen für den Veloverkehr vorgesehen sind – Umsetzung der Veloinfrastruktur entlang der Landstrasse gemäss bestehenden Planungen bzw. zu erstellendem Rahmgestaltungskonzept/Betriebs- und Gestaltungskonzept Landstrasse – Stärkung der Verkehrsachse Kirchweg (gestalterische Massnahmen, Verhinderung Schleichverkehr), siehe auch A.3 – Prüfung und Anpassung Routenführung Velovorzugsroute Killwangen-Baden-Brugg als Verbindungsroute des urbanen Raums im Limmattal (Wunsch Routenführung Gemeinde via Kappelerhof oder Landstrasse) – Sicherstellung von verkehrssicheren und attraktiven Querungsmöglichkeiten über die Hertensteinstrasse und die Landstrasse im Bereich Breite (Stärkung Veloachse Kirchweg) – Prüfung Aufhebung von Fahrverboten, welche Velofahrende miteinschliessen (z.B. Teile von Limmatuferweg, Unterquerung Siggenthalerbrücke, Siggenthaler Feld (Grubenstrasse/Wasserweg)) – Das Velonetze wird laufend geprüft, Instand gehalten und neuen Entwicklungen angepasst.
Vorgehen / nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> – Zeitnahe Behebung akuter Schwachstellen (z.B. Velowegquerung Breite; Kirchweg/Landstrasse) – Kontaktaufnahme mit Kanton betreffend der Möglichkeiten zur Anpassung der Routenführung der geplanten Velovorzugsroute durchs Gemeindegebiet – Die Entwicklungsthesen Landstrasse sind im kommunalen Richtplan zu verankern. – Kontaktaufnahme mit Baden Regio und Nachbargemeinden zwecks Umsetzung der Höhenroute – Entwicklungen verfolgen bei gleichzeitiger Miteinbeziehung der Bedürfnisse der Bevölkerung, um eine gezielte Anpassung des Velonetzes vornehmen zu können.
Zuständigkeit	– Gemeinderat Obersiggenthal
Koordination (involvierte Stellen)	<ul style="list-style-type: none"> – Gemeinde Obersiggenthal – Nachbargemeinden (insb. Ennetbaden/Baden zwecks guter Anbindung Obersiggenthal – Baden) – Kanton Aargau, sobald Kantonsgebiet oder -routen tangiert werden – Baden Regio
Kosten (Investitionsaufwand)	
Zeithorizont	– Netzinstandhaltung und Überprüfung: laufend
Wirkungskontrolle	Keine massnahmenspezifischen Kontrollen

Abhängigkeit zu anderen Massnahmen A.1, A.2, A.3, A.4

Erläuterungen / Verweise / Grundlagen

- Velokonzept Baden Regio
- SchweizMobil (www.schweizmobil.ch)
- Entwicklungsthesen Landstrasse
- Agglomerationsprogramm Aargau Ost 3. Generation
- BGK Hertensteinstrasse

5.4 Massnahmengruppe C: Öffentlicher Verkehr

C.1 Hindernisfreie Bushaltestellen

Kurzbeschreibung	Das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) ist im Jahr 2004 in Kraft getreten und fordert die behindertengerechte Ausgestaltung des öffentlichen Raumes bis 2023. Dazu zählen auch die Bushaltestellen.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Gerade für ältere und handycapierte Menschen ist das Fortbewegen oft erschwert. Mit hindernisfreien Bushaltestellen soll diesen Personen eine attraktive Möglichkeit gegeben werden, den öffentlichen Verkehr zu benutzen. In der Gemeinde Obersiggenthal sollen bzw. müssen die Bushaltestellen deshalb bis Ende 2023 attraktiv und behindertengerecht ausgebaut werden. Dabei müssen sowohl die Einstiegssituation (Höhe und Breite der Kante) als auch der Zugang zur Haltestelle niveaufrei sein. Der Ausbau zur Hindernisfreiheit der Bushaltestellen Limmatsteg, Markthof und Landschreiber ist für das Jahr 2021 vorgesehen.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> – Die Bushaltestellen sind attraktiv und behindertengerecht ausgebaut. – Die Bushaltestellen sind gut zugänglich.
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> – Behindertengerechter Ausbau der Bushaltestellen. Dieser erfolgt wenn möglich im Rahmen von anstehenden Projekten wie z.B. Strassensanierungen – Für Haltestellen, die bis Ende 2023 nicht im Rahmen eines ordentlichen Sanierungsvorhabens behindertengerecht ausgebaut werden können, wird die Verhältnismässigkeit eines proaktiven Ausbaus geprüft. Dabei stehen Haltestellen mit einer hohen Priorisierung – aufgrund der Fahrgastfrequenzen und des bestehenden Ausbaustandards – im Vordergrund. – Mit der Haltestellensanierung werden jeweils auch die niveaufreie Zugänglichkeit zur Haltestelle sowie die allgemeine Ausstattung geprüft und bei Bedarf werden Massnahmen angeordnet.
Vorgehen / nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> – Ermittlung der Haltestellen, die im Zuge von ordentlichen Sanierungen behindertengerecht nachgerüstet werden können – Prüfung der Verhältnismässigkeit der proaktiven Nachrüstung bei den übrigen Haltestellen – Ermitteln von allfälligen weiteren Defiziten in der Ausgestaltung der Haltestelle – Ausarbeitung Projekte, Etappierung
Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none"> – Kanton Aargau – Gemeinde Obersiggenthal für Haltestelle «Kirchdorf Dorf»
Koordination (involvierte Stellen)	<ul style="list-style-type: none"> – Kanton Aargau, BVU – Gemeinde Obersiggenthal – Busbetriebe
Kosten (Investitionsaufwand)	
Zeithorizont	Kurz- bis mittelfristig
Wirkungskontrolle	Keine massnahmenspezifischen Kontrollen
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	A.1
Erläuterungen / Verweise / Grundlagen	<ul style="list-style-type: none"> – SR 151.3 Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG) – Empfehlungen Bushaltestellen des Kantons Aargau, Version 3.1 16.12.2018

C.2 B+R an Bushaltestellen

Kurzbeschreibung	Die Bushaltestellen in Obersiggenthal verfügen über ein Grundangebot an gedeckten Veloabstellplätzen, welche idealerweise im Wartehaus der Haltestellen integriert sind.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Wege, die mit dem ÖV zurückgelegt werden, bestehen in der Regel aus mehreren Etappen. Sie beinhalten meist auch Fuss- oder Veloetappen und teilweise auch Autoetappen. Um gute Voraussetzungen für schnelle und direkte Umsteigevorgänge zu gewährleisten, sind die Bushaltestellen inkl. ihrer Zugangswege so auszugestalten, dass Veloabstellplätze (Bike+Ride) ermöglicht werden können.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> – Erhöhung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs – Förderung des Velofahrens und Zufussgehens – Reduktion der Fahrten mit dem Auto
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> – Ausstattung aller oder der wichtigsten Bushaltestellen (wo Bedarf am höchsten ist) mit Veloparkplätzen. Diese Massnahme erfolgt idealerweise mit dem behindertengerechten Ausbau gemäss C.1. Veloparkplätze müssen i.d.R. nur an den Haltekanten Fahrtrichtung Baden und an der Endhaltestelle thematisiert werden. – Für Haltestellen, welche aus Platz- oder Verhältnismässigkeitsgründen nicht mit einem Wartehaus ausgestattet werden, sind alternative Veloabstellmöglichkeiten zu prüfen.
Vorgehen / nächste Schritte	– Behindertengerechte Aufwertung der Haltestellen abwarten (siehe C.1) und im gleichen Zuge umsetzen
Zuständigkeit	– Gemeinderat Obersiggenthal
Koordination (involvierte Stellen)	<ul style="list-style-type: none"> – Gemeinde Obersiggenthal – Kanton Aargau, BVU
Kosten (Investitionsaufwand)	
Zeithorizont	Kurz- bis mittelfristig
Wirkungskontrolle	Keine massnahmenspezifischen Kontrollen
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	A.1, C.1
Erläuterungen / Verweise / Grundlagen	– Beispiel Buswartehaus mit Veloabstellplätzen (Untersiggenthal)



5.5 Massnahmengruppe D: Parkierung und Mobilitätsmanagement

D.1 Konzept öffentliche Parkierung

Kurzbeschreibung	<p>Im Rahmen eines Parkierungskonzepts wird die Parkierung im öffentlichen Raum überprüft und bei Bedarf punktuell neu organisiert. Bestandteile des Konzepts sind folgende Themen:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Lage und Anordnung – Parkplatzbewirtschaftung (Gebührenpflicht, Zeitbeschränkungen, Nutzerbeschränkungen) – Parkleitsystem <p>Vertreter der politischen Parteien werden in die Erarbeitung einbezogen.</p>
Ausgangslage und Handlungsbedarf	<p>Die Gemeinde Obersiggenthal verfügt über ein Parkierungsreglement aus dem Jahr 1996, welches das Dauerparkieren auf öffentlichem Grund regelt: Wer sein Fahrzeug nachts regelmässig auf öffentlichem Grund abstellt, muss eine kleine Gebühr entrichten. Gemäss Aussagen der Verwaltung lässt dieses System ein effizientes und wirksames Inkasso kaum zu. Ausserdem erhöht sich auch tagsüber der Druck auf die öffentlichen Parkplätze, was zu einigen Konflikten führt (z.B. wildes Parkieren, Fremdparkierer etc.).</p> <p>Mit dem regionalen Parkraumkonzept wurde die Thematik bereits auf regionaler Stufe aufgegriffen. Das regionale Parkraumkonzept sieht für die Zentrums-gemeinden – zu welchen Obersiggenthal gehört – eine monetäre Bewirtschaftung des öffentlichen Parkraums vor. Die Umsetzung in verbindliche Regelwerke obliegt der Gemeinde.</p>
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> – Der Strassenraum wird bestimmungsgemäss genutzt. – Die Quartiere werden nicht von Fremdparkierer (z.B. Pendlern) benutzt. – Hohe Verfügbarkeit der Parkplätze im Zentrum für Kunden und Besucher. – Keine falschen Anreize schaffen, d.h. das Dauerparkieren im öffentlichen Strassenraum ist nicht attraktiver als das Parkieren auf eigenem, privaten Grund. – Der öffentliche Raum resp. die öffentlichen Parkplätze sind grundsätzlich bewirtschaftet (zeitliche Beschränkung und / oder Gebühren). Die Möglichkeit zur Bewirtschaftung von privaten Parkierungsanlagen zur öffentlichen Nutzung wird vorgesehen. – Der gesteigerte Gemeingebrauch wird abgegolten (Gebühr für das Dauerparkieren). – Einfache und leicht verständliche Umsetzung. – Die Einhaltung des Parkregimes ist einfach zu kontrollieren. – Faire Regelung, keine Bevorzugung resp. Benachteiligung einzelner Bevölkerungsgruppen.
Massnahmen	<p>Für die Gemeinde Obersiggenthal wird ein Parkierungskonzept für die öffentlichen Parkplätze erstellt. Dieses berücksichtigt die bereits vorhandenen Grundlagen und Konzepte und soll folgende Themen behandeln:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Analyse: bestehende Konflikte und Probleme, Handlungsbedarf – Ziele qualitativ und quantitativ unter Berücksichtigung der übergeordneten Ziele aus dem Parkraumkonzept Baden Regio. – Nutzungs- und Bewirtschaftungskonzept mit Massnahmen bezüglich Lage und Anordnung, Parkplatzbewirtschaftung (Gebührenpflicht, Zeitbeschränkungen, Nutzerbeschränkungen, Grundlagen für grössere private Anlagen) und Parkleitsystem in Zentrumsanlagen – Evtl. Anpassung bestehendes Parkierungskonzept für Grossanlässe – Festlegen Controlling (Messgrössen, Messintervalle, Berichterstattung)
Vorgehen / nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> – Erarbeitung Parkraumkonzept parallel zur Erarbeitung des KGV – Einpflegen der Konzeptinhalte in ein rechtskräftiges Reglement – Umsetzung
Zuständigkeit	– Gemeinderat Obersiggenthal
Koordination (involvierte Stellen)	– Bevölkerung
Kosten (Investitionsaufwand)	– Erarbeitung Parkierungskonzept ca. Fr. 44'500

– Umsetzung offen, abhängig von Parkierungskonzept

Zeithorizont	kurzfristig
Wirkungskontrolle	Zu definieren im Rahmen des Parkierungskonzepts
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	D.2
Erläuterungen / Verweise / Grundlagen	<ul style="list-style-type: none"> – Parkierungs-Reglement der Gemeinde Obersiggenthal, 1996 – Parkierungskonzept für Veranstaltungen mit hohem Verkehrsaufkommen, 2017 – Bau- und Nutzungsordnung der Gemeinde Obersiggenthal, 2014 – Schlussbericht «Umsetzung Regionales Parkraumkonzept». Baden Regio, Planungsbüro Jud, 2014 – Regionales Parkraumkonzept Vertiefungsphase, Schlussbericht. Baden Regio, SNZ Ingenieure und Planer AG, 2011 – Gemeinde Obersiggenthal Parkraumplanung, Grundlagen Parkierungskonzept, 2008 – REK, Regionales Entwicklungskonzept Baden Regio, sapartners, 2013 – REK, Ergänzungen zum Regionalen Entwicklungskonzept Baden Regio, sapartners, 2016

D.2 Parkplatzerstellungspflicht und Ersatzabgaben

Kurzbeschreibung	Die Gemeinde Obersiggenthal konkretisiert im Rahmen der nächsten BNO-Revision ausgehend von den kantonalen Vorschriften Vorgaben zur Parkplatzerstellungspflicht bei Um- und Neubauten. Die Vorgaben zu den Ersatzabgaben werden in einem Reglement festgehalten.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	<p>Gemäss §43 der Bauverordnung (BauV) ermittelt sich die Anzahl der zu erstellenden Parkfelder aus der VSS-Norm SN 40 281 «Parkieren; Angebot an Parkfeldern für Personenwagen». §43a der Bauverordnung (BauV) ermöglicht autoarmes Wohnen bei speziellen örtlichen Verhältnissen.</p> <p>Die Gemeinde hält als Ziel fest, dass die Pflichtwerte gemäss BauV nicht überschritten werden. Sie prüft, ob Gebiete festzulegen sind, in denen eine Reduktion in Abhängigkeit ihres Standortes möglich ist.</p> <p>Ersatzabgaben Können die gemäss BauV resp. BNO der Gemeinden vorgeschriebenen Pflichtparkfelder nicht erstellt werden, muss der Grundeigentümer eine einmalige Ersatzabgabe bezahlen. Die Gemeinden legen die Höhe durch ein Reglement fest. Die Ersatzabgaben sind für die Erstellung von öffentlichen Parkierungsanlagen oder für Anlagen des öffentlichen Verkehrs oder des nicht motorisierten Privatverkehrs zu verwenden, die den abgabepflichtigen Grundeigentümern dienen.</p> <p>Bisher werden von der Gemeinde keine weiterführenden Vorgaben zur Parkplatzerstellungspflicht und Ersatzabgaben gemacht.</p>
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> – Übereinstimmung sowie Ergänzung und Konkretisierung der kantonalen Vorgaben – Berücksichtigen von: <ul style="list-style-type: none"> – wichtigen öffentliche Interessen (z.B. Ortsbildschutz) – Überlastung Strassennetz – stark belasteten Gebiete, Umweltschutz (Lärm, Luft) – Nähe zu Einkaufsmöglichkeiten und zentralen Einrichtungen – guter Anbindung an den Öffentlichen Verkehr (Schaffung der Voraussetzung für autoarmes Wohnen), hoher Anteil Fuss- und Veloverkehr – Steuerung der Verkehrsmittelwahl
Massnahmen	<p>Folgende Inhalte werden sinngemäss in die BNO aufgenommen:</p> <p>Parkplatzerstellungspflicht</p> <ul style="list-style-type: none"> – Der Gemeinderat legt die Parkierung über das ganze Gemeindegebiet fest. Er berücksichtigt dabei die Lage im Siedlungsgebiet, die Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln, die Verkehrskapazität und den Schutz vor Auswirkungen des Verkehrs. – Der Gemeinderat bewirtschaftet den Parkraum zur Entlastung von Wohnquartieren und Gewerbegebieten sowie zur Wahrung der Verkehrssicherheit auf den Strassen und zur Gewährung einer geordneten Parkierung. – Die Berechnung der notwendigen Anzahl Parkfelder richtet sich nach den kantonalen Vorschriften und der VSS-Norm SN 40 281 und erfolgt nach folgendem Prinzip: <ol style="list-style-type: none"> 1. Ermittlung des Norm- oder Grenzbedarfs anhand von Bezugsgrössen (z.B. 1 PP pro 100m² Fläche, je nach Nutzung auch andere Bezugsgrössen, z.B. Anzahl Sitzplätze bei Restaurants) 2. Ermittlung des tatsächlichen Bedarfs unter Berücksichtigung von z.B. ÖV-Erschliessung, Zentralität, Eignung für den Fuss- und Veloverkehr etc. Das Ergebnis dieses Schritts ist ein Minimal- und Maximalangebot. 3. Möglichkeiten zur Unterschreitung des Minimalbedarfs bei Vorlegen eines plausiblen Mobilitätskonzepts 4. Möglichkeiten zur Überschreitung des Maximalbedarfs in besonderen Fällen 5. Weitere Bestimmungen zur Lage und Anordnung und Mehrfachnutzung von zentralen Anlagen (Quartierparkplätze) 6. Ersatzabgaben, sofern die Pflichtparkplatzanzahl nicht erstellt werden kann oder darf
Vorgehen / nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> – Präzisieren der Inhalte und Aufnahme in die BNO – Festlegen der Höhe der Ersatzabgaben

Zuständigkeit	– Gemeinderat Obersiggenthal
Koordination (Involvierte Stellen)	– Bevölkerung
Kosten (Investitionsaufwand)	– Inhaltliche Anpassung der Parkierungsbestimmungen in der BNO ca. Fr. 15'000.- (Ohne formelle Verfahren)
Zeithorizont	mittelfristig
Wirkungskontrolle	Keine massnahmenspezifischen Kontrollen
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	D1 Konzept öffentliche Parkierung D3 Mobilitätsmanagement
Erläuterungen / Verweise / Grundlagen	<ul style="list-style-type: none"> – Bau- und Nutzungsordnung der Gemeinde Obersiggenthal, 2014 – Schlussbericht «Umsetzung Regionales Parkraumkonzept. Baden Regio, Planungsbüro Jud, 2014 – Regionales Parkraumkonzept Vertiefungsphase, Schlussbericht. Baden Regio, SNZ Ingenieure und Planer AG, 2011 – REK, Regionales Entwicklungskonzept Baden Regio, sapartners, 2013 – REK, Ergänzungen zum Regionalen Entwicklungskonzept Baden Regio, sapartners, 2016 – Kantonale Gesetze und Verordnungen (BauG, BauV)

D.3 Mobilitätsmanagement

Kurzbeschreibung	In Obersiggenthal werden Massnahmen des Mobilitätsmanagements in den Bereichen Angebot, Beratung und Kommunikation umgesetzt.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	<p>Das Mobilitätsverhalten hängt stark von Gewohnheiten ab. Sollen diese zu Gunsten einer nachhaltigeren Mobilitätsform verändert werden, bedarf es genügend Anreizen. Mit dem Mobilitätsmanagement als Instrument bzw. Ansatz zur Beeinflussung der Verkehrsgewohnheiten kann der Verkehr effizienter, umwelt- und sozialverträglicher und damit nachhaltiger gestaltet werden. Massnahmen des Mobilitätsmanagements stellen eine Ergänzung zu den klassischen verkehrsplanerischen Massnahmen dar. Die Gemeinde ist bereits heute mit Massnahmen im Bereich Mobilitätsmanagement aktiv:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Informationen zur Mobilität in Obersiggenthal auf der Gemeinde-Homepage – Links zu Rad- und Wanderwegnetzen auf der Gemeinde-Homepage – Verkauf von Gemeinde-Tageskarten SBB – Mobility-Standort – ...
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> – Förderung des Bewusstseins für eine nachhaltige Mobilität, in der Wohnbevölkerung wie auch in Firmen – Förderung neuer und intelligenter Mobilitätsformen – Erhöhung des Anteils des ÖV sowie des Fuss- und Veloverkehrs am Gesamtverkehr (Modal Split) – Nutzung der Angebote bestehender Fachstellen
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> – In Baugesuchen und Planungsverfahren Mobilitätsmanagement thematisieren – Weiterführung der Sensibilisierung der Eltern für das Thema des Schulwegs → Vermeidung von Fahrdiensten mit dem Auto (Elterntaxis) – Prüfung Erschliessung an den öffentlichen Verkehr oder eines Ruf-Busses zur besseren Erschliessung von Hertenstein – Beratung von ortsansässigen Unternehmen bezüglich Mobilitätsmanagement
Vorgehen / nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> – Zuständigkeiten definieren – Kontaktaufnahme mit aargaumobil – Kriterien für die Wirkungskontrolle definieren
Zuständigkeit	– Gemeinderat Obersiggenthal
Koordination (involvierte Stellen)	– Kantonale Anlaufstelle für Mobilitätsmanagement aargaumobil
Kosten (Investitionsaufwand)	
Zeithorizont	laufend
Wirkungskontrolle	Noch zu definieren
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	D.1
Erläuterungen / Verweise / Grundlagen	<ul style="list-style-type: none"> – www.ag.ch/aargaumobil – www.energieschweiz.ch

6 Controlling

Das Controlling umfasst einerseits die Umsetzungskontrolle der beschriebenen Massnahmen und andererseits eine laufende Wirkungskontrolle.

6.1 Umsetzungskontrolle

Bei der Umsetzung der einzelnen Massnahmen des KGV müssen die finanziellen und personellen Ressourcen der Gemeinde berücksichtigt werden. Im Rahmen der Finanzplanung und Budgetierung sollen jährlich Massnahmen ausgewählt und zur Umsetzung im nächsten Jahr freigegeben werden. Die Massnahmen umfassen jeweils Planung, Umsetzung, Controlling und Kommunikation.

Die Verwaltung (Abteilung Bau und Planung) informiert den Gemeinderat jährlich über den Stand der Umsetzung der Massnahmen. Falls notwendig (z.B. aufgrund geänderter Rahmenbedingungen), werden im Rahmen dieser Berichterstattung auch inhaltliche oder organisatorische Änderungen beschlossen.

6.2 Wirkungskontrolle

Die Wirkungskontrolle umfasst die Überprüfung der Zielerreichung (übergeordnete Ziele des KGV resp. konkrete Ziele in den Massnahmenblättern). Die Beschreibung der Zielerreichung erfolgt einerseits qualitativ, andererseits können dazu folgende Daten erhoben und/oder ausgewertet werden:

- Mikrozensus zum Verkehrsverhalten (alle fünf Jahre, neuste Erhebung 2015)
- Gesamtverkehrsaufkommen, einerseits auf Basis der kantonalen Verkehrszählungen, punktuell ergänzt mit Verkehrszählungen auf Gemeindestrassen im Zusammenhang mit aktuellen Projekten
- Regelmässige Geschwindigkeitsmessungen an neuralgischen Stellen
- Auswertung des subjektiven Sicherheitsempfindens nach der Sanierung von Strassenabschnitten und der Konfliktstellen des Fuss- und Veloverkehrs
- Ein- und Aussteiger im öffentlichen Verkehr, soweit verfügbar
- Kontrolle der Massnahmen, welche im Bereich Parkierung und Mobilitätsmanagement getroffen wurden (Kriterien noch zu definieren)

Die Berichterstattung erfolgt im kleinen Rahmen zusammen mit der Berichterstattung zur Umsetzungskontrolle. Alle vier Jahre (Legislaturperiode) sollen der Umsetzungsstand und die erreichte Wirkung in der Gesamtschau durch den Gemeinderat und die Verwaltung überprüft und festgehalten werden.

7 Genehmigungsblatt Kanton

Der KGV der Gemeinde Obersiggenthal besteht aus dem vorliegenden Bericht inkl. der Teilpläne MIV, ÖV, Fussverkehr und Radverkehr.

Durch den Vorsteher des Departements Bau, Verkehr und Umwelt ist das gesamte Kapitel 4 (Ziele) zu genehmigen.

Zur kantonalen Vorprüfung durch den Gemeinderat verabschiedet:

17. Mai 2021

Vorläufige Beurteilung durch das Departement Bau, Verkehr und Umwelt:

17. November 2021

Öffentliche Mitwirkung vom:

28. Mai 2021 bis 28. Juni 2021

Beschlossen durch den Gemeinderat am:

08. August 2022

Unterschrift Departementsvorsteher BVU

.....



Abkürzungsverzeichnis

ASP	Abendspitzenstunde, i.d.R. 17:00 - 18:00
AZ	Ausnützungsziffer
BauG	Baugesetz
BauV	Bauverordnung
BehiG	Behindertengleichstellungsgesetz
BGK	Betriebs- und Gestaltungskonzept
BNO	Bau- und Nutzungsordnung
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr
FGS	Fussgängerstreifen
HVZ	Hauptverkehrszeit
KGV	Kommunaler Gesamtplan Verkehr
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MJP	Mehrjahresprogramm
MSP	Morgenspitzenstunde, i.d.R. von 07:00 - 08:00
NVZ	Nebenverkehrszeit
OASE	Ostaargauer Strassenentwicklung (alter Titel, neu rGVK Ostargau)
ÖV	Öffentlicher Verkehr
REK	Regionales Entwicklungskonzept
RES	Regionale Entwicklungsstrategie
rGVK	regionales Gesamtverkehrskonzept
STEP	Strategisches Entwicklungsprogramm
T20/T30	Tempo 20/30
UK	Umsetzungskonzept
VZÄ	Vollzeitäquivalent

Anhang

Teilplan Motorisierter Individualverkehr

Teilplan Öffentlicher Verkehr

Teilplan Fussverkehr

Teilplan Radverkehr

metron

Stahlrain 2
Postfach

5201 Brugg
Schweiz

info@metron.ch
+41 56 460 91 11