

Per B-Post  
Vorab per Email (tiefbau@ag.ch)

Departement Bau, Verkehr und Umwelt  
Abteilung Tiefbau  
Entfelderstrasse 22  
5001 Aarau

Wettingen, 20.02.2023

## **EINWENDUNG gegen das Projekt Untersiggenthal K112 K113 K114 Belagssanierung Hardacker**

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Verein Pro Velo Region Baden erhebt frist- und formgerecht Einwendung gegen das Strassenprojekt «Untersiggenthal K112 K113 K114 Belagssanierung Hardacker».

### **Formelles**

Pro Velo Region Baden (PVBA) ist ein überparteilicher, nicht gewinnorientierter Verein im Sinne von Art. 60 ff ZGB und hat das Ziel, die Sicherheit und Verbreitung des Verkehrsmittels Velo zu fördern und die Interessen der Velofahrenden gegenüber Behörden und Privaten zu vertreten. PVBA führt unter anderem in Untersiggenthal (Schulhaus und umliegende Quartierstrassen) seit über zehn Jahren Velofahrkurse für Unterstufenkinder und deren Begleitpersonen durch.

Die Legitimation zur Einsprache ergibt sich unter anderem gemäss Baugesetz § 95 Abs. 2. Zudem vertritt Pro Velo Region Baden nicht nur die Interessen der eigenen Mitglieder, sondern setzt sich für die Sicherheit aller Velofahrenden ein.

Die bis zum 21.02.2023 laufende Einwendungsfrist ist eingehalten.

### **Hintergrund**

Die Priorität des aufliegenden Sanierungsprojekts liegt bei absolut unbestrittenen Verbesserungen für den öffentlichen Verkehr sowie bei einer komfortablen und einschränkungsfreien Führung des motorisierten Verkehrs. Letztere, und insbesondere die Führung des Zubringers K 112 mit einem angenehm konstanten Kurvenradius, verunmöglicht aber deutliche Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr im Bereich der Bahnunterführung.

Eine neue, niveaufreie Querung, beispielsweise als Unterführung, der Gleise beim Bahnhof Siggenthal für Fuss- und Veloverkehr zum Go Easy sollte zumindest mittelfristig angestrebt werden.

Gemäß dem technischen Bericht vom 23.01.2023 (Abschnitt 5.6) wurden die im Bericht Belloli vorgeschlagenen Lösungen in das Bauprojekt übernommen. Insoweit zutreffend ist dies absolut begrüssenswert. Im Folgenden liegt der Fokus auf weiterführenden Anregungen zu ausgewählten Stellen, welche die nicht berücksichtigten Vorschläge aus dem Bericht Belloli nochmals aufnehmen und/oder diese ergänzen.

### Querung Zubringer K 112 Richtung Stilli

Die Verschiebung der Querungsstelle des Zubringers K 112 / Stillstrasse nach Süden (Belloli Massnahme 1) wird begrüsst, auch wenn unter Umständen durch die direktere Linie Velofahrende von Osten (mit Gefälle) mit höherer Geschwindigkeit auf die Querungsstelle zufahren. Velofahrende sollten mit aufgemalten „kein-Vortritt“ Piktogrammen und/oder einer Folge von Querstreifen optisch gebremst und/oder besser auf die Querung aufmerksam gemacht werden.

Für Velofahrende, welche den Zubringer Richtung Ost queren möchten, sollte zwischen Zubringer und Radweg ein Wartebereich geschaffen werden, welchen Velofahrende ab dem kommunalen Radweg in Richtung Stilli ungehindert westseitig passieren können (siehe blaue Pfeilspitze). Die vorgesehene Einfärbung des Radwegs könnte dann entfallen. Um den dazu notwendigen Platz von mindestens 2 m (statt geschätzt 0.5 m) Länge zwischen Zubringer und Radweg zu schaffen kann die Querungsstelle des Zubringers (und damit der Zubringer selbst unter Aufgabe des konstanten Kurvenradius, siehe auch unten) weiter nach Ost verschoben und/oder das Bord zum Bahndamm steiler gestaltet werden (eventuell eine Stützmauer vorsehen).



Zur Erhöhung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer, und zur Gewährleistung der erforderlichen Sichtweite auf den querenden Veloverkehr, soll die Geschwindigkeit auf dem Zubringer auf höchstens 50 km/h signalisiert werden (Belloli Massnahme 3). Alternativ könnten die Vortrittsrechte getauscht und der Zubringer gegenüber der Spur aus Richtung Ost vortrittsbelastet werden. Dadurch würde ebenfalls die Geschwindigkeit auf dem Zubringer gesenkt werden, was auch dem querenden Veloverkehr zu Gute kommt.

### Unterführung Eisenbahnbrücke

Der Fuss- und Radweg neben der K 112 gehört zur kantonalen Radroute R 510 und zum Wanderwegnetz. Die Engstelle Bahnunterführung bildet den Hauptzugang für Fuss- und Veloverkehr zur GoEasy Arena mit punktuell hoher Publikumsnutzung. Infolge der reduzierten Breite des Weges, der schlechten Einsehbarkeit, und der Blendwirkung durch den motorisierten Verkehr sind Konflikte zwischen Fuss- und Radverkehr sowie zwischen kreuzenden Velofahrern an dieser Stelle sehr wahrscheinlich.

Obschon in den Unterlagen nicht ersichtlich, geht PVBA davon aus, dass an dieser Stelle die Leitplanke zur Abtrennung des Fuss- und Radwegs von der Fahrbahn beibehalten werden soll. Die tatsächliche Breite / lichte Weite der Unterführung quer zu den Widerlagern ist in den Unterlagen leider nicht ersichtlich. Es scheint aber, dass die Wände nicht parallel sind und die Unterführung am westlichen Ende am schmalsten ist. Eine Aufteilung dieses Raums ist somit nur spekulativ möglich, PVBA geht aber davon aus, dass es Möglichkeiten gibt, den Fuss- und Radweg gegenüber heute zu verbreitern auf eine durchgehende Mindestbreite von 2.3 m. Zu prüfen wäre in diesem Zusammenhang insbesondere

- Verschmälerung der Fahrbahnbreiten der K 112 zu Gunsten des Fuss- und Radwegs.

- Führung der Fahrbahn strikt geradeaus und parallel zum südlichen Widerlager, inklusive einer Auftrennung der komfortablen Rechtskurve des Zubringers mit konstantem Kurvenradius in zwei Rechtskurven vor und nach der Unterführung. Eine kurze gerade Strecke im Bereich der Unterführung zwischen zwei Rechtskurven ist dem motorisierten Verkehr sicherlich zuzumuten und schärft das Bewusstsein für die Engstelle. Die zugehörige Verschiebung des Zubringers nach Osten schafft auch Platz für den Warteraum für querende Velos, siehe oben.
- Verschiebung der Fahrbahn Richtung Ost bis an das südseitige Widerlager, inklusive Aufhebung des Not-Fusswegs(?) unter der Eisenbahnbrücke. Die Treppe zu/von den Geleisen sollte dazu mit einer Umlaufsperre am unteren Ende versehen werden, damit allfällige Treppenabsteigende nicht versehentlich auf die Fahrbahn treten, sondern nach Osten gelenkt werden.
- Verbreiterung der engsten Stelle der Unterführung durch Abtragung ("Abspitzen") der westlichen Ecke des nördlichen Widerlagers (unten markiert durch rote Kreuze). Diese Ecke ist bereits arg lädiert, siehe Oberkante. PVBA geht davon aus, dass zur Aufrechterhaltung der Tragfähigkeit der Brücke auf die äussersten Randbereiche der Widerlager verzichtet werden kann.



- Optimierung der Leitplanke durch Verschiebung zur Fahrbahn hin und/oder schmalere Ausführung. Die Leitplanke könnte bündig mit dem Bordstein am Fahrbahnrand stehen und/oder schmalere ausgeführt werden, um zusätzlichen Platz zu gewinnen. Die Leitplanken sollten velofreundlich gestaltet sein und insbesondere keine scharfkantigen Teile aufweisen, eine Zusammenstellung von Möglichkeiten der Leitplankengestaltung und eine Angabe von Vergleichsbeispielen wäre hilfreich.

Im Weiteren sollte an der nebenstehend durch eine blaue Pfeilspitze angegebenen Stelle eine rot/weiss gestreifte Bake an der Betonkante des Widerlagers montiert werden. Das Widerlager ragt in das Fahrprofil des Fuss- und Radwegs Richtung Stilli und ist bei Dunkelheit schlecht zu sehen.



### Fuss- und Radweg Aarebrücke

Auf der Aarebrücke besteht vermutlich die Möglichkeit, dass Velofahrende auch in Richtung Ost den nordseitigen Gehweg mitbenutzen. Die Einmündung / Auffahrt in diesen Gehweg ist aber nicht markiert und beispielsweise ab der Stillstrasse nur durch einen Linksabbieger in die Hauptstrasse und eine anschliessende 180° Wende um die Leitplanke überhaupt möglich. Nur die gelben Haifischzähne am Ende des Gehwegs weisen die zu Fuss Gehenden auf ein Mitbenutzungsrecht durch Velos hin.

Velofahrende, welche die Brücke Richtung Ost auf der Fahrbahn befahren, müssen spätestens bei der Einmündung Hardstrasse die Strassenseite wechseln und nach links in den ab dort verpflichtend signalisierten, kombinierten Fuss- und Radweg abbiegen (Signal 210.001). Ein Velowegweiser (nach links) vor der Einmündung (beim Vorwegweiser 203.001) könnte helfen, dass Velofahrende den kombinierten Fuss- und Radweg nicht übersehen und sich ungewollt weiter auf der Stillstrasse K 112 Richtung Ost bewegen.

Am Ende des nordseitigen Gehwegs in Stilli sollten klare Verhältnisse geschaffen werden, beispielsweise durch ein Zusatzsignal "Velofahren erlaubt".

Vor dem genannten Hintergrund und den weiterführenden Anregungen zu ausgewählten Stellen mit den darin genannten oder implizierten Gründen, und/oder in Anbetracht der nachfolgend ergänzten Gründe stellt PVBA folgende Anträge.

### Anträge:

1. Angabe der lichten Weite der Bahnunterführung quer zur Fahrtrichtung, zumindest der absolut kürzesten Distanz zwischen den beiden Widerlagern.
2. Maximal Tempo 50 auf dem Zubringer K 112 zwischen Abzweigung K 113 und Bahnunterführung. Alternativ dazu Vortrittsbelastung des Zubringers gegenüber der Spur K 112 aus Richtung Ost.
3. Wartebereich von mindestens 2 m Länge zwischen Radweg und Zubringer für querende Velofahrende.
4. Breite des Fuss- und Radwegs im Bereich der Bahnunterführung von mindestens 2.3 m.
5. Optimierte Leitplanke mit maximalem Platzgewinn für Fuss- und Radweg in der Bahnunterführung.
6. Signalisierung Strassenseitenwechsel auf den Fuss- und Radweg Richtung Ost bei der Einmündung Hardstrasse.
7. Vortrittsberechtigige Querung der Hardstrasse durch den Fuss- und Radweg (Zebrastreifen und eingeschlammte Furt für Velofahrende; eventuell Richtung Würenlos versetzt). Dies in Analogie zur vortrittsberechtigigen Querung der Parkplatzzufahrt weiter westlich.
8. Sanierung der Verzweigung der Radrouten 510 und 520 (Ecke Hardackerstrasse/Hardstrasse). An dieser Stelle herrscht viel Verkehr, oft auch mit freilaufenden Hunden; infolge Sträucher und trotz kleinem Spiegel ist sie schlecht einsehbar und deshalb unfallträchtig.
9. Gewährleistung aller Beziehungen für die Velofahrenden und entsprechende Signalisierung, insbesondere entlang der kantonalen Route R 510, während der Dauer der Sanierung.
10. Rechtzeitige Planung einer direkten Fussgänger- und Velounterführung vom Bahnhof Siggenthal auf die andere Seite zum Go Easy als Ergänzung zur Engstelle Bahnunterführung R 510.

PVBA bittet höflich, die vorliegende Einwendung und die vorgebrachten Vorschläge wohlwollend zu prüfen und das vorliegende Projekt in diesem Sinne nochmals zu überarbeiten.

Mit freundlichen Grüßen



Pro Velo Region Baden  
Jürg Meier, Präsident

Zederstrasse 9  
5430 Wettingen  
079 247 73 48  
[juerg.meier@provelobaden.ch](mailto:juerg.meier@provelobaden.ch)

Kopie per email: Mirjam Hauser | Fachstelle Fuss- und Veloverkehr ([FSFVV@ag.ch](mailto:FSFVV@ag.ch))  
Pro Velo Aargau ([info@pro-velo-ag.ch](mailto:info@pro-velo-ag.ch))