

Schriftlich
Vorab per Email (tiefbau@ag.ch)

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

Wettingen, 12.08.2023

EINWENDUNG gegen das Projekt Turgi IO K 117 Landstrasse, Sanierung

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Verein Pro Velo Region Baden erhebt frist- und formgerecht Einwendung gegen das Strassensanierungsprojekt «Turgi IO K 117 Landstrasse».

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.

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 Einwendungsfrist, welche bis zum 14.08.2023 läuft, ist eingehalten.

Hintergrund

A Kantonale Radroute R 720 (Technischer Bericht 4.3 Radwegverbindungen)

Die vorgesehenen beidseitigen Radstreifen entlang der K 117 sind äusserst willkommen und entsprechen den Ansprüchen des Kantons, parallel zu jeder Hauptstrasse auch eine taugliche Radverbindung anzubieten. Für eine kantonale Radroute wie vorliegend sollte die Breite dieser Radstreifen durchgehend mindestens 1.5 m betragen.

B Schutz- oder Mittelinsel (technischer Bericht 3.2.3 Geometrisches Normalprofil)

Gemäss technischem Bericht kann sich bei Mittelinseln der Durchfahrbereich beidseits auf bis zu 3.75 m verschmälern, einhergehend mit einer Unterbrechung des Radstreifens. Durch die weissen Leitlinien vor der Mittelinsel werden Vierräder in diesem Fall augenscheinlich nach rechts geführt und belegen dort den Platz der Velos. Ein Konflikt im Begegnungsfall kann und soll, zumindest auf einer kantonalen Radroute, vermieden werden durch mindestens 4.5 m Durchfahrbreite mit ununterbrochenen Radstreifen bei Mittelinseln.

Alternativ denkbar ist die Fortsetzung des Radstreifens auch bei reduzierter Durchfahrbreite, zusammen mit einer roten Belagseinfärbung. Alternativ denkbar ist eine Aufweitung des Radstreifens auf die gesamte Durchfahrbreite, und/oder andere geeignete Hinweise an die Vierräder, dass im Begegnungsfall die Velos den Bereich der reduzierten Durchfahrbreite prioritär Nutzen und die Mittelinsel zuerst passieren dürfen.

C Velovorzugsrouten

Die Bezeichnungen und Verläufe von Velovorzugsrouten scheinen noch nicht durchwegs etabliert, vergleiche den Hinweis auf eine „Veloschnellroute Killwangen-Baden-Brugg“ auf Folie 5 der Informationsdokumentation der Gemeindeversammlung Turgi:

https://www.turgi.ch/fileadmin/00_website/Dateisammlungen/Gemeindeversammlung/Broschueren_Gemeindeversammlung/2022/4.10_Informationsveranstaltung_Sanierung_Landstrasse_Praesentation.pdf

Spezifische Punkte des Auflageprojekts

1. Mittelinsel bei QP0+001 / Knoten Gehligstrasse
Beibehalten der Radstreifen im Bereich der Mittelinsel, siehe Hintergrund Punkt B. Es besteht auf der Nordseite ausreichend Platz für eine Verbreiterung des Strassenquerschnitts um die Breite der Mittelinsel (1.5 m?), so dass die Radstreifen bis zur Projektgrenze fortgesetzt werden können. Die Tatsache dass auf dem anschliessenden Abschnitt der Landstrasse noch keine Radstreifen vorhanden sind tut diesem Ansinnen keinen Abbruch.
2. Breite der Radstreifen, siehe Hintergrund Punkt A
 - a. Auf einer unbekanntem Länge im Bereich des QP+275 ist der Radstreifen auf 1.25 m verschmälert, möglicherweise „aufgrund von Platzmangel durch die bereits bestehenden Gebäude“ (Bericht 4.3). Da in diesem Bereich sowieso Land erworben werden muss ist nicht ausgewiesen wieso nicht noch 0.5 m mehr erworben werden können, um durchgehende beidseitige Radstreifen von 1.50 m Breite zu realisieren.
 - b. Gemäss Bericht werden die Radstreifen zwischen „QP+190 bis QP+280“ reduziert, wobei im Bereich bis QP+250 nordseitig gar keine Gebäude bestehen, welchen eine Platzmangel anzeigen könnten. In diesem Bereich steht einem Radstreifen von 1.5 m Breite nichts im Wege, zumindest in Richtung Brugg (Rechtskurve) kann die Sicherheit (Schutz vor kurvenschneidenden Vierrädern) für die Velos damit verbessert werden.
3. Knoten Wildenstichstrasse
 - a. Aus Richtung Baden nach rechts in Wildenstichstrasse: Velos sind bei der LSA synchron zu den Vierrädern geführt (eine gemeinsame Grünphase Richtung Brugg und Dorf). Dies führt zu unnötig Wartezeit für Velos Richtung Dorf. Velos sollten permanent, ausser bei querendem Fussverkehr, in die Wildenstichstrasse abbiegen können, beispielsweise via separaten Haltebereich und Lichtsignal.
 - b. Ab Wildenstichstrasse Richtung Brugg: An Stelle der LSA gesteuerten Spitzkehre sollen Velo auf dem Fuss/Radbereich (vor der Absenkung zur LSA) nach rechts geleitet werden, mit einer zweiten Absenkung bei der vortrittsbelasteten Einmündung in den Radstreifen Richtung Brugg, bevorzugt westlich des Zebrastreifens.
 - c. Ab Wildenstichstrasse Richtung Baden: Vorgesehen ist ein vorgezogener Haltebalken und separates Mikro-Lichtsignal für Velos. Um Konflikte zwischen Velos Richtung Baden und Vierrädern Richtung Brugg zu vermeiden soll das Vorgrün für Velos mindestens 5 Sekunden betragen, oder der Haltebalken aufgeweitet werden (Velosack). Der Haltebereich für Velos soll Eben sein und nicht mehr in der Steigung liegen.

4. Haltestelle Sitten Richtung Baden

Der Radstreifen ist unterbrochen. Durch Verschieben der Bushaltestelle nach Süden und/oder der Fahrbahn nach Norden (Neubau Stützmauer) kann der Platz für einen durchgehenden Radstreifen von 1.5 m Breite neben der Bushaltestelle Richtung Baden geschaffen werden. Auf diesem abschüssigen Teilstück ist ein Überholen von haltenden Bussen durch Velos sehr gut möglich.

5. Mittelinsel bei QP1+160

Beibehalten der Radstreifen im Bereich der Mittelinsel, siehe Hintergrund Punkt B. Durch eine Verschiebung der neuen Stützmauer kann der notwendige Platz geschaffen werden.

6. Velovorzugsroute (Hintergrund Punkt C)

- a. Soweit bekannt soll die Velovorzugsroute von Baden nach Brugg über das Siggenthaler Feld führen und dazu zweimal die Limmat queren. Eine Route südlich / links der Limmat wäre aber auch denkbar, nämlich ab Kappelerhof bis Wildenstich parallel zur K 117, anschliessend via Bahnhof Turgi zur Reussbrücke. Ein objektiver Vergleich dieser und gegebenenfalls weiterer Routen wäre aufschlussreich und könnte die Akzeptanz der finalen Routenwahl erhöhen.
- b. Ein Radweg statt zweier Radstreifen zwischen der Projektperimetergrenze Ost und Knoten Wildenstich erhöht das subjektive Sicherheitsempfinden der Nutzer und könnte als Teil der obigen Vorzugsroute „Limmat süd“ dienen. Die bis auf die Projektgrenze nur einseitige Bebauung dieses Abschnitts bietet eine ideale Voraussetzung für eine Neuaufteilung des in Zusammenhang mit dem Auflageprojekt gewonnenen Raumes in eine Strasse und einen davon abgetrennten Radstreifen.

Anträge:

1. Beibehalten der Radstreifen im Bereich der Mittelinsel bei QP0+001 / Knoten Gehligstrasse.
- 2a. Breite der Radstreifen beidseitig durchgehend 1.50m.
- 2b. Breite des Radstreifens Richtung Brugg zwischen QP+190 und QP0+250 durchgehend 1.50m.
- 3a. Quasi-permanente Abbiegemöglichkeit für Velos aus Richtung Baden nach rechts in Wildenstichstrasse.
- 3b. LSA-freie Abbiegemöglichkeit für Velos ab Wildenstichstrasse Richtung Brugg.
- 3c. Aufgeweiteter Haltebereich (Velosack) für Velos ab Wildenstichstrasse Richtung Baden.
4. Durchgehender Radstreifen bei der Haltestelle Sitten Richtung Baden.
5. Durchgehende Radstreifen bei Querung QP1+160.
- 6a. Ausarbeitung einer Velovorzugsroute „Limmat süd“ zwischen Brückenkopf Süd der Siggenthalerbrücke und der Reussquerung, zwecks objektivem Vergleich mit anderen Routenvarianten.
- 6b. Radweg zwischen Projektperimetergrenze Ost und Knoten Wildenstich.
7. Während der Dauer der Sanierung müssen für Velos alle Beziehungen gewährleistet bleiben und entsprechend signalisiert werden, insbesondere die kantonale Route R720.

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

Kopie an: Fachstelle Fuss- und Veloverkehr, per E-Mail (fsfv@ag.ch)
Pro Velo Aargau, per E-Mail (info@pro-velo-ag.ch)