

Kommunaler Gesamtplan Verkehr Würenlingen

Bericht – **ENTWURF**

Gemeinde Würenlingen

25. August 2025



Bearbeitung

Flurin Weber

MSc ETH in Raumentwicklung und Infrastruktursysteme

Jan Mathias

MSc ETH in Raumentwicklung und Infrastruktursysteme

Denise Belloli

MSc in Geografie/SVI

Sabrina Bächtiger

Zeichnerin EFZ in Raumplanung

Metron Verkehrsplanung AG

Stahlrain 2

Postfach

5201 Brugg

T 056 460 91 11

info@metron.ch

www.metron.ch

Auftraggeber

Gemeinde Würenlingen

Dorfstrasse 13

5303 Würenlingen

Kommission

Mirco Meier

Leiter Bau, Planung und Umwelt

Melanie Gasser

Gemeinderätin Ressort Tiefbau

Herbert Kalt

Stv. Leiter Bau, Planung und Umwelt

Patrick Zimmermann

Gemeindeammann

Fridolin Vögeli

Präsident Planungskommission

Michael Baumann

Mitglied Baukommission

Pascal Keller

Mitglied Baukommission

Pascal Schneider

Mitglied Kommission ÖV

Titelbild: Bushaltestelle Altersheim

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	4
1.1	Ausgangslage	4
1.2	Schwerpunkte setzen, aber Gesamtschau erhalten	4
1.3	Abstimmung	4
1.4	Geltungsdauer	4
1.5	Grundlagenverzeichnis	5
2	Rahmenbedingungen	6
2.1	Kantonale Planungen	6
2.2	Regionale Planungen	10
2.3	Kommunale Planungen	11
2.4	Planungen Dritter	12
3	Analyse	13
3.1	Strukturdaten / Siedlung	13
3.2	Pendlerstatistik	16
3.3	Motorisierter Individualverkehr	18
3.4	Öffentlicher Verkehr	23
3.5	Fuss- und Veloverkehr	26
3.6	Unfälle	29
3.7	Strassenlärm	30
3.8	Mobilitätsmanagement	31
3.9	Abstimmung Siedlung und Verkehr	31
3.10	Fazit Analyse	32
4	Ziele	34
4.1	Übergeordnete Stossrichtungen	34
4.2	Handlungsfelder und Ziele	34
5	Massnahmen	36
5.1	Übersicht Massnahmen	36
5.2	Massnahmengruppe A: Strassennetz / MIV	37
5.3	Massnahmengruppe B: Fuss- und Veloverkehr	47
5.4	Massnahmengruppe C: Öffentlicher Verkehr	53
5.5	Massnahmengruppe D: Parkierung und Mobilitätsmanagement	57
5.6	Verworfenne Massnahmen	60
6	Controlling	62
6.1	Umsetzungskontrolle	62
6.2	Wirkungskontrolle	62
7	Genehmigungsblatt Kanton	63
	Abkürzungsverzeichnis	64
	Anhang	65
	Teilplan Motorisierter Individualverkehr	65
	Teilplan Öffentlicher Verkehr	65
	Teilplan Fussverkehr	65
	Teilplan Radverkehr	65

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 (mit der Genehmigung wird für die Gemeinde der gesamte KGV verbindlich, für den Kanton nur die Ziele). Es liegt keine Verbindlichkeit für Grundeigentümer vor.

Die Erstellung eines KGV bietet der Gemeinde Würenlingen 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, aber Gesamtschau erhalten

Der KGV Würenlingen soll die Gemeinde bei der Behandlung der wichtigsten gegenwärtigen und zukünftigen Themen aus dem Verkehr unterstützen. Als verwaltungsanweisendes Instrument dient der KGV zur langfristigen konzeptionellen Beurteilung der verkehrsplanerischen und verkehrstechnischen Aspekte von Planung, Bauvorhaben und Massnahmen. 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.

1.4 Geltungsdauer

Die kommunale Planung der verkehrsrelevanten Themen hinsichtlich Mobilität und Verkehr ist eine rollende Planung und demnach eine Daueraufgabe der kommunalen Behörden. Der KGV baut auf dem bestehenden Verkehrsnetz auf und koordiniert die zukünftige Entwicklung für einen Zeitraum von ca. 15 Jahren, was den Vorgaben des Raumplanungsgesetzes entspricht. Sobald sich neue Aufgaben stellen oder sich die Verhältnisse grundlegend ändern, soll eine Anpassung vorgenommen werden.

1.5 Grundlagenverzeichnis

Nationale, kantonale und regionale Grundlagen

- Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene
- Kantonaler Richtplan, Karte und Richtplantext, Dezember 2023
- Agglomerationsprogramm Aargau-Ost 4. Generation, Kanton Aargau, Departement Bau, Verkehr und Umwelt, Mai 2021
- mobilitätAARGAU – Strategie Kanton Aargau, Departement Bau, Verkehr und Umwelt, Dezember 2023
- Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr 2020, Departement Bau, Verkehr und Umwelt, Dezember 2019
- REK, Regionales Entwicklungskonzept Baden Regio, sapartners, 2013
- REK, Ergänzungen zum Regionalen Entwicklungskonzept Baden Regio, sapartners, 2016
- 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
- Siggenthal Station Vorstudie K113: Döttinger- und Landstrasse (2022)
- Gesamtverkehrskonzept (GVK) Raum Zurzibiet, in Erarbeitung
- Regionales Gesamtverkehrskonzept (rGVK) Ostaargau, in Erarbeitung
- Verordnung über die Offenhaltung von Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte von unteilbaren Lasten (Ausnahmetransportroutenverordnung ATRV), Stand Oktober 2020
- Erwerbstätige nach Wohn- und Arbeitsgemeinde, 2014, 2018 und 2020. Bundesamt für Statistik (BfS), 2023
- Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015, Kanton Aargau, Departement Bau, Verkehr und Umwelt, 2018
- Arbeitsstätten und Beschäftigte nach Gemeinde und Wirtschaftssektor, Statistik der Unternehmensstruktur, Bundesamt für Statistik (BfS), 2024
- Diverse Geodaten, bezogen via AGIS, 2024

Kommunale Grundlagen

- Parkierungsreglement der Gemeinde Würenlingen, 2022
- Bau- und Nutzungsordnung der Gemeinde Würenlingen, 2016
- Bauzonenplan der Gemeinde Würenlingen, Ingenieurbüro Senn AG, 2016
- Studie Siggenthalerstrasse Würenlingen, Verbesserung Verkehrssituation, 2016
- Diverse Verkehrsmessungen (Mengen und Geschwindigkeit), TCS, 2015-2020

2 Rahmenbedingungen

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

2.1 Kantonale Planungen

Kantonaler Richtplan

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

Würenlingen ist gemäss dem kantonalen Richtplan (Raumkonzept Aargau) eine Gemeinde an einer ländlichen Entwicklungsachse. Die Siedlungsentwicklung soll an gut erreichbaren Standorten gefördert werden, insbesondere dort, wo eine gute Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr vorhanden ist. Das Zielbild aus mobilitätAARGAU in Abbildung 1 weist auf die angestrebten Veränderungen der Anteile am Gesamtverkehr bis 2040 hin.

Würenlingen weist mit dem ESP Unteres Aaretal / PSI einen ESP mit kantonomer Bedeutung auf. Mittelfristig ist anzustreben, die im kantonalen Richtplan festgelegten Einwohnerdichten (80 E/ha in den überbauten und 100 E/ha in den noch unüberbauten Bereichen) zu erreichen. Der KGV berücksichtigt die Auswirkungen der erwarteten höheren Einwohnerdichten auf den Verkehr.

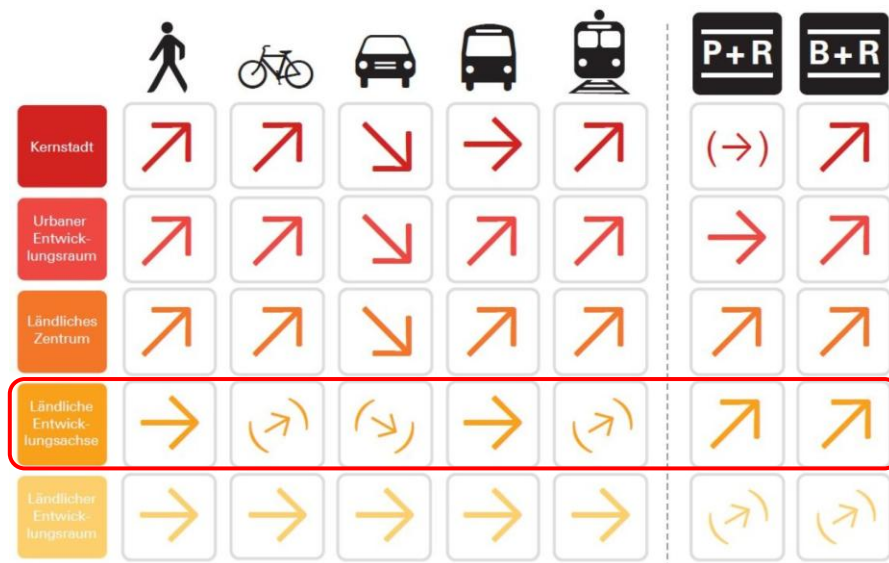


Abbildung 1: Zielbild zu den Veränderungen der Anteile am Gesamtverkehr bis 2040 (aus mobilitätAARGAU)

Das Einkaufsgebiet Kuhgässli ist im Richtplan als Festsetzung eingetragen als Standort für Nutzungen mit hohem Personenverkehr (Fachmärkte: max. 10'000 m², Einkaufszentren: max. 5'000 m²). Die Westumfahrung Siggenthal Station sowie die Verlegung der K113 (zwecks Realisierung Hightechzone, siehe unten) ist als Vororientierung eingetragen. Mit dem Standortentscheid der Hightechzone für den Standort «Hochstross Ost» ist die Verlegung der K113 nicht mehr notwendig.

Der Bahnhof Siggenthal-Würenlingen ist im Richtplan als ÖV-Drehscheibe von kantonaler Bedeutung eingetragen. Seitens Bahninfrastruktur sind Doppelspurausbauten auf den Abschnitten Turgi – Siggenthal und Döttingen – Koblenz vorgesehen als Voraussetzung für einen 15-Minuten-Takt auf der S-Bahn (Status Festsetzung im

kantonalen Richtplan, ebenso im Sachplan Verkehr des Bundes, Teil Infrastruktur Schiene, eingetragen).

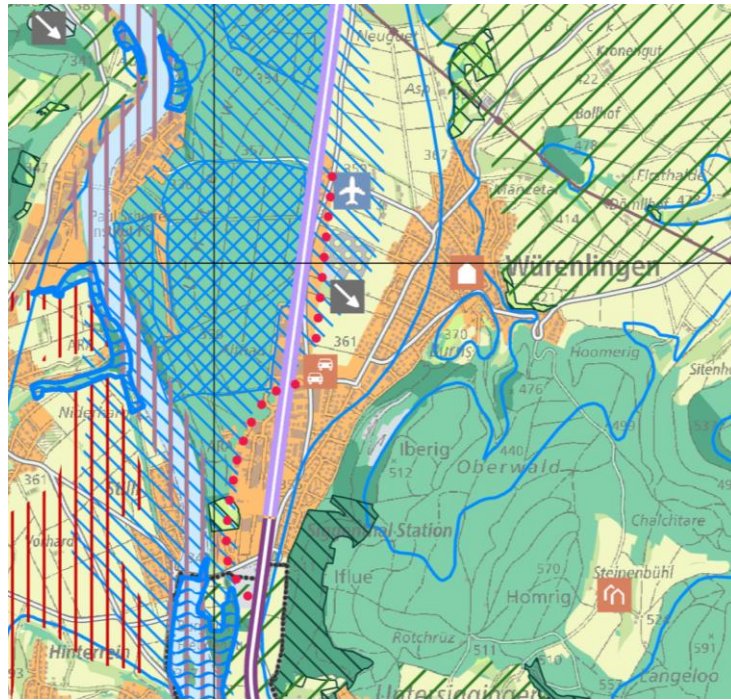


Abbildung 2: Ausschnitt kantonaler Richtplan

Hightechzone

In Würenlingen ist eine Hightechzone geplant für Industriebetriebe mit hochwertigen Technologien und hoher Innovationskraft. Der Kanton Aargau hat Würenlingen aufgrund der Nähe zum PSI und zum Park Innovaare ausgewählt. Der Standortentscheid für den Standort «Hochstross Ost» ist gefallen (gemäss Protokollauszug des Gemeinderats vom 19. August 2025). Im kantonalen Richtplan ist die Hightechzone für den Standort «Hochstross West» eingetragen (auf Stufe Festsetzung), der nicht weiterverfolgt wird. Es sind ca. 600 Parkplätze geplant und es werden insgesamt ca. 1700 Fahrten pro Tag erwartet, 10% davon Schwerverkehr. Die MIV-Anbindung ist direkt ab der Döttlingerstrasse vorgesehen. Die Hightechzone wird durch eine neue Buslinie mit dem PSI sowie mit dem Bahnhof Siggenthal-Würenlingen verbunden.

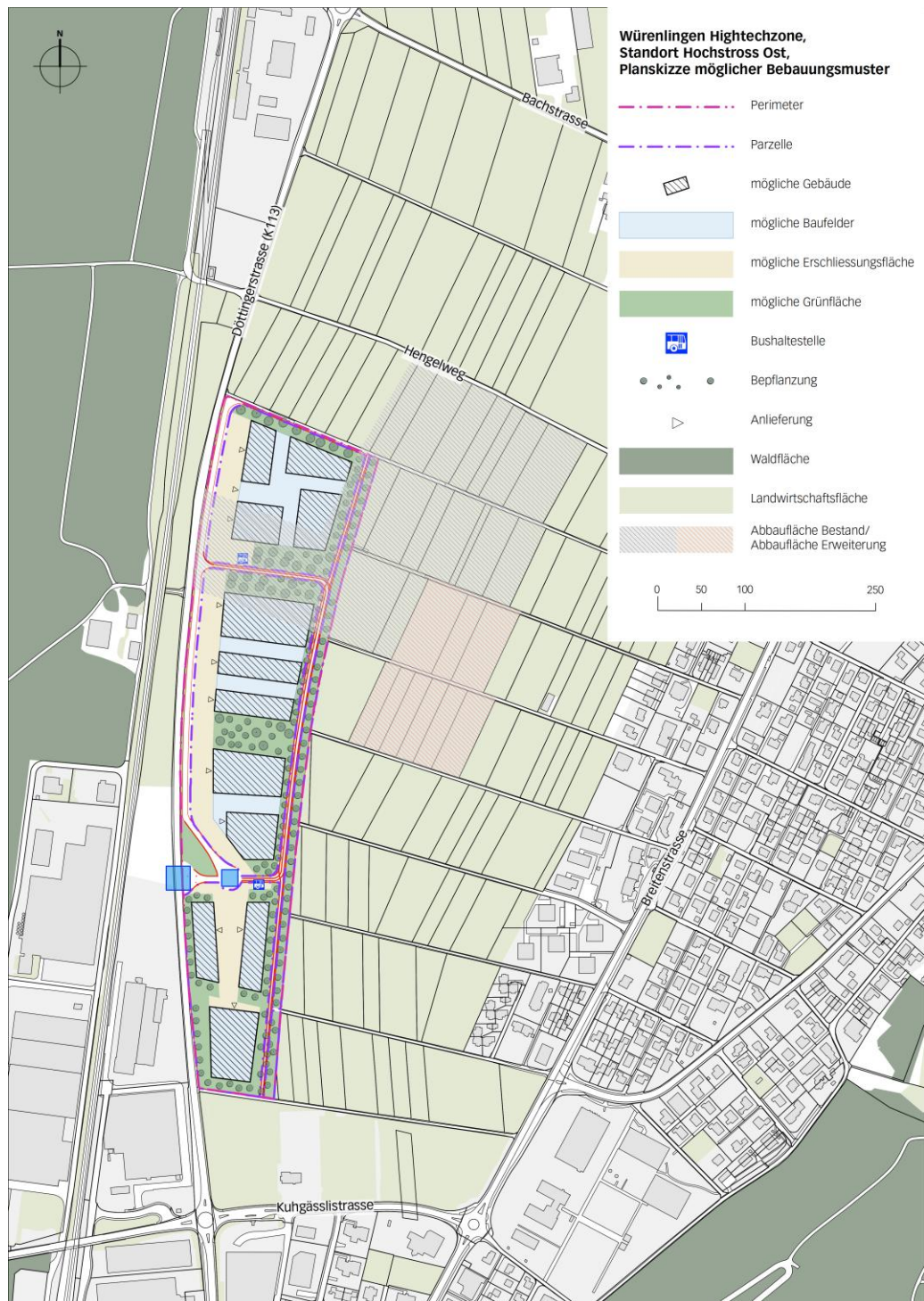


Abbildung 3: Planskizze Hightechzone, Hochstross Ost. Quelle: Vergleichende Analyse verschiedener Standortvarianten, Hanser und Ecoptima, Juni 2025

Agglomerationsprogramm Aargau Ost

Die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms Aargau Ost der 4. Generation erfolgte in enger Abstimmung mit dem kantonalen Richtplan. Es sind kantonsweite Massnahmen definiert, genauso wie Einzelmassnahmen für die Gemeinden. In der Gemeinde Würenlingen sind folgende Massnahmen tragend:

- Neugestaltung Siggenthalerstrasse: Verkehrsberuhigung und siedlungsverträgliche Gestaltung, Erhöhung Sicherheit und Attraktivität Fuss- und Veloverkehr, Erhöhung Lebens- und Aufenthaltsqualität. Noch nicht umgesetzt, Termin

unbekannt. Eine Mitfinanzierung durch den Bund wurde zugesagt. Voraussetzung ist, dass der Baustart bis am 31. März 2029 und die Abrechnung bis am 30. November 2031 erfolgt ist.

- Ortsdurchfahrt Siggenthal Station: Vorstudie war zum Erstellungszeitpunkt des Agglomerationsprogramms (2021) noch in Bearbeitung, liegt nun aber vor.

Vorstudie K113

Im Jahr 2021 erstellten der Kanton Aargau sowie die Gemeinden Würenlingen und Untersiggenthal einen technischen Bericht zum Richtplaneintrag der Westumfahrung Siggenthal Station und zur Verlegung der K113 (Döttingerstrasse) im Zusammenhang mit der Hightechzone. Der Bericht basiert auf einer Zweckmässigkeitsbeurteilung der Westumfahrung, die zum Schluss kommt, dass die Massnahme zwar aufgrund einer Kosten-Nutzen-Analyse sinnvoll ist, aber aus einer gesamtheitlichen Perspektive nicht genügend Argumente vorliegen, um die für die Umfahrung erforderlichen Eingriffe zu rechtfertigen. Der entsprechende Richtplaneintrag (Vororientierung) bleibt bestehen, um die Möglichkeit der Westumfahrung für zukünftige Generationen offen zu halten.

In der Vorstudie wird untersucht, wie eine siedlungsverträgliche Umgestaltung der Ortsdurchfahrt in Siggenthal Station realisiert werden kann, während gleichzeitig die Abwicklung der hohen Verkehrsmengen auf der K113 auch in Zukunft gesichert bleibt. Die Vorstudie zeigt, dass punktuelle Optimierungsmassnahmen an der bestehenden Strasseninfrastruktur, wie der Umbau verschiedener Knoten sowie betriebliche und verkehrslenkende Massnahmen (wie Verkehrsmanagement, Busbevorzugung und verkehrsabhängige Knotensteuerung) erforderlich sind, um langfristig die Funktionsfähigkeit des Strassennetzes zu gewährleisten. Gleichzeitig kann so die Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr gesteigert werden und die Verlustzeiten des ÖV sinken.

Die Vorstudie liefert auf Seite 115 detaillierte Handlungsempfehlungen mit Zeit-horizonten und Verantwortlichkeiten. In einem nächsten Schritt wird die Folgeplanung auf Basis Vorstudie durch Gemeinde und Kanton angegangen.

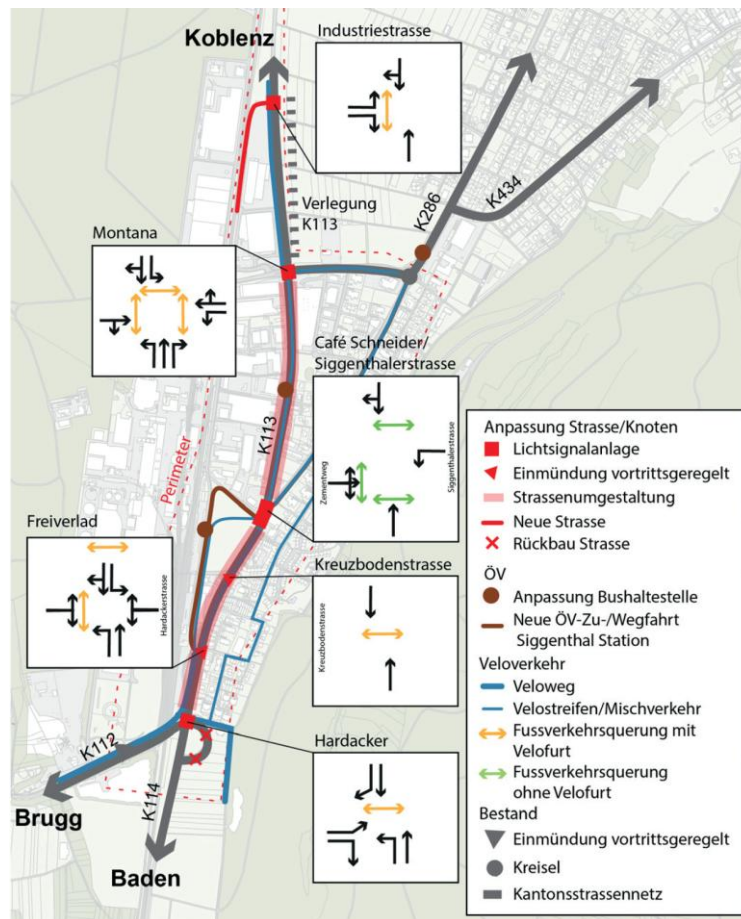


Abbildung 4: Zielzustand Netzkonzeption.
Quelle: Faltblatt Vorstudie K113

Prüfung Veloverbindung Würenlingen-Villigen (2025)

Im Rahmen der Studie «Prüfung Veloverbindung Würenlingen-Villigen» (2025) wurden mehrere Varianten untersucht. Die Bestvariante war eine Veloverbindung entlang dem Hengelweg und der Alten Reaktorstrasse. Diese würde beim PSI West in die bestehende Veloroute zwischen Böttstein und Villigen einmünden. Die Übernahme der heute kommunalen Veloroute entlang des Hengelwegs und der Alten Reaktorstrasse ins kantonale Velonetz ist erst mit dem Grossratsbeschluss der kantonalen Velonetzrevision vorgesehen.

2.2 Regionale Planungen

Regionales Entwicklungskonzept Baden Regio

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 sichergestellt werden.

Das Regionale Entwicklungskonzept enthält keine konkreten Handlungsanweisungen für die Gemeinden und ist nicht behördenverbindlich. Wichtig ist jedoch, dass die kommunalen Planungen nicht im Widerspruch zum regionalen Konzept stehen. Die im REK aufgezeigten Grundsätze im Bereich Mobilität sind wie folgt:

- Optimieren des öffentlichen Verkehrs
- Abstimmen von Siedlung und Verkehr

- Sicherstellen einer guten Erreichbarkeit der Zentren und der ländlichen Entwicklungsachsen mit dem ÖV und MIV
- 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 (2013) sind innerhalb der Gemeinde Würenlingen keine neuen Veloinfrastrukturen vorgesehen. Die Routenführung der kantonalen Veloroute entlang der Kellenäcker- und Hardackerstrasse ist als Netzlücke aufgeführt, wobei der Grund dafür nicht nachvollzogen werden kann.

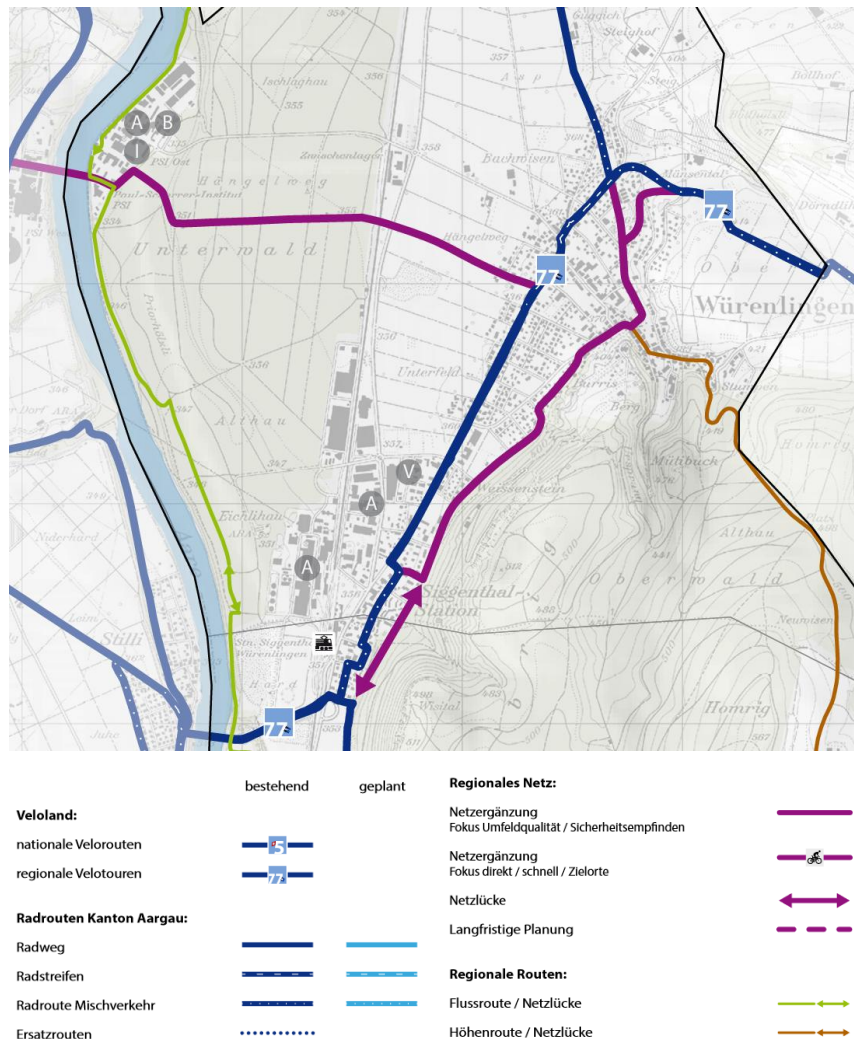


Abbildung 5: regionales Velokonzept, Baden Regio, Metron, 2013

2.3 Kommunale Planungen

Im Jahr 2015 wurde von Anwohnenden eine Petition eingereicht, welche eine siedlungsverträgliche Gestaltung der Siggenthalerstrasse forderte. In einer anschliessenden Verkehrsstudie untersuchte die Gemeinde Würenlingen drei Varianten für eine Umgestaltung der Siggenthalerstrasse. Untersucht wurden die Schliessung der Ein- und Ausfahrt der Siggenthalerstrasse in die K113 mit Ausnahme für den Busverkehr, eine beschränkte

Durchfahrt nur für den öffentlichen Verkehr und Anwohnende sowie eine Erhöhung des Durchfahrtswiderstands.

In einer Besprechung zwischen den Erstellern der Verkehrsstudie und der Gemeinde wurde festgestellt, dass die Einführung einer Kernfahrbahn nicht ausreicht, um die gewünschte Verkehrsberuhigung zu erreichen. Stattdessen wurde vorgeschlagen, eine Unterbrechung der Siggenthalerstrasse mittels einer Busschranke in der Mitte zu prüfen. Zusätzlich soll untersucht werden, ob der Bau einer Unterführung unter der K113 für den Langsamverkehr möglich ist. Von den vorgeschlagenen Massnahmen wurden bisher (Stand Oktober 2024) keine umgesetzt.

Im Jahr 2023 wurde von den Anwohnenden eine zweite Petition eingereicht, die Tempo 30 auf der Siggenthalerstrasse fordert.

Im Mai 2025 wurde unter allen Einwohnerinnen und Einwohnern von Würenlingen, die mindestens 12 Jahre alt sind, eine Umfrage durchgeführt zum Thema Tempo 30 auf Gemeindestrassen, die von 32% der Personen ausgefüllt wurde. Grundsätzlich wünschen sich 68% der Personen die Einführung von Tempo 30 in ihrem jeweiligen Wohnquartier. Die detaillierten Erkenntnisse und Resultate sind in einem separaten Bericht zu finden.

2.4 Planungen Dritter

Unmittelbar nördlich der Einmündung der Siggenthalerstrasse in die Döttingerstrasse plant McDonald's die Erstellung eines neuen Restaurants mit 270 Sitzplätzen sowie 35 Parkplätzen (dazu weitere 10 Parkplätze optional bzw. mit Sonderbewilligung). Die Erschliessung ist ab der Siggenthalerstrasse geplant. Das Vorhaben würde zu Mehrverkehr am bereits heute stark belasteten Knoten Siggenthaler-/Döttingerstrasse führen. Die Gemeinde hat das Baugesuch aufgrund Befürchtungen von Mehrverkehr sowie aufgrund von Sicherheitsproblemen am Knoten Siggenthaler-/Döttingerstrasse nicht bewilligt, das Baugesuch wurde daraufhin auch im November 2024 vom Regierungsrat abgelehnt. Das Projekt wird somit nicht weiterverfolgt.

3 Analyse

3.1 Strukturdaten / Siedlung

Bevölkerung

Die Gemeinde Würenlingen zählte Ende 2023 5'119 Einwohnende. Seit 1980 gibt es ein stetiges und schnelles Bevölkerungswachstum. Die Bevölkerung hat sich in der Zwischenzeit beinahe verdoppelt.

Gemäss den kantonalen Bevölkerungsprognosen wird für Gemeinden an ländlichen Entwicklungsachsen im Bezirk Baden, zu denen Würenlingen gehört, für 2040 eine Bevölkerungszunahme von 27.4% und für 2050 von 36.8% erwartet. Diese Zahlen beziehen sich auf 2019. Berücksichtigt man die bisherige Entwicklung 2019-2023, so resultiert im Vergleich zu 2023 eine Zunahme von 18.6% bis 2040 bzw. 27.3% bis 2050.

Die Entwicklung der Altersklassen erlaubt Rückschlüsse auf die Nachfrage nach sozialen Dienstleistungen und öffentlicher Infrastruktur.

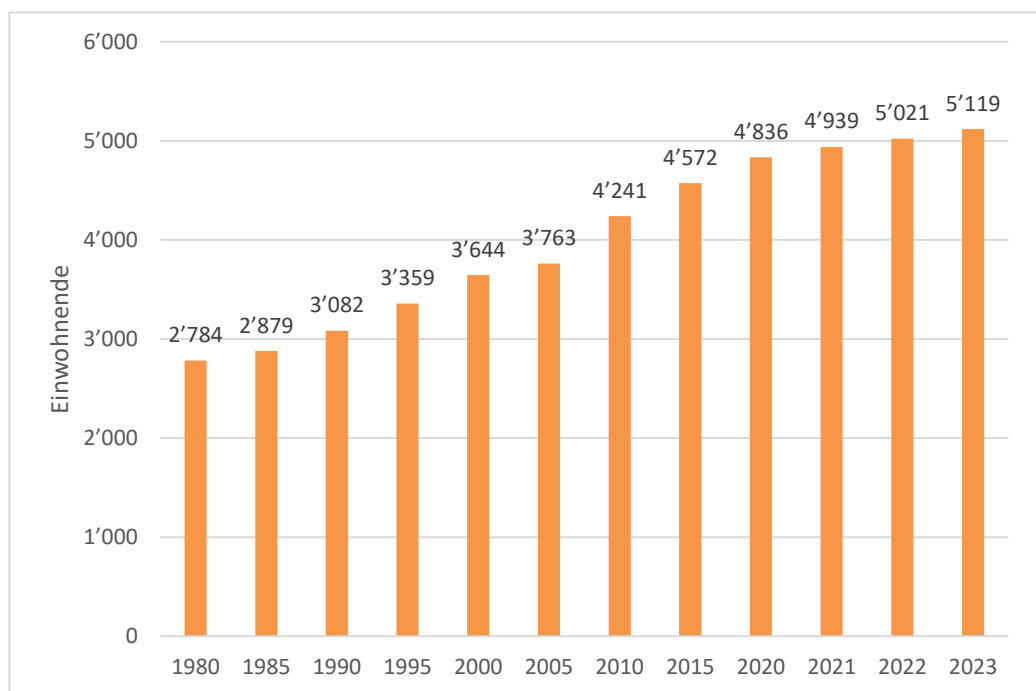


Abbildung 6: Bevölkerungsentwicklung der ständigen Wohnbevölkerung in der Gemeinde Würenlingen 1980-2023, Quelle: Kantonale Bevölkerungsstatistik

Etwa 18% der Bevölkerung von Würenlingen ist über 65 Jahre alt. Dieser Wert liegt leicht tiefer als der kantonale Durchschnitt (rund 19%). Der Anteil der Bevölkerung unter 20 Jahre liegt in Würenlingen bei knapp 22% und somit leicht über dem kantonalen Durchschnittswert von gut 20%.

Gemäss Abbildung 7 kommen in Würenlingen mittlere bis hohe Wohndichten vor. Die Wohndichten sind übers ganze Siedlungsgebiet in etwa homogen verteilt. Nur ganz im Norden sind die Dichten etwas tiefer. Die höchste Kategorie (über 120 Einwohnende pro ha) wird aber in Würenlingen aufgrund des Mangels an Wohnblöcken nicht erreicht.

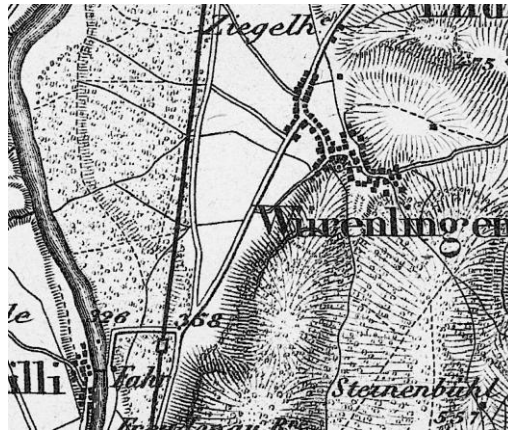


Abbildung 8: Dufourkarte, 1870

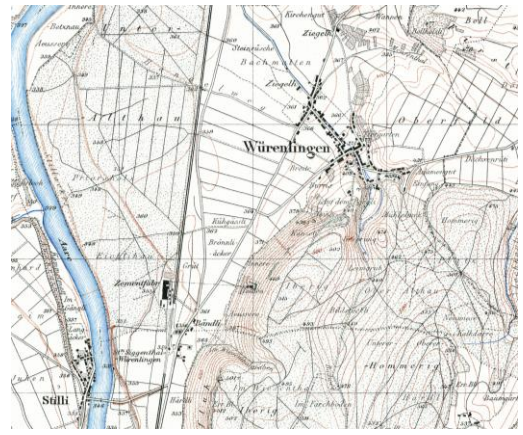


Abbildung 9: Siegfriedkarte, 1930

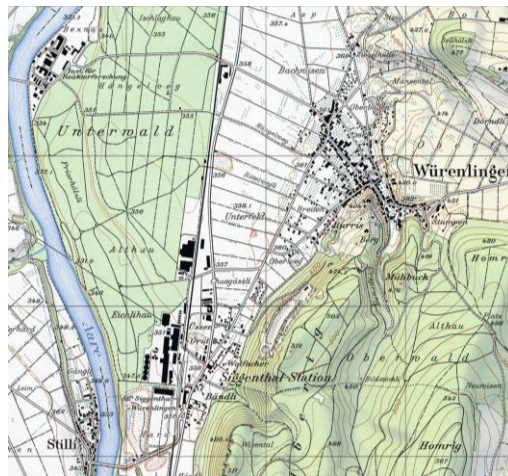
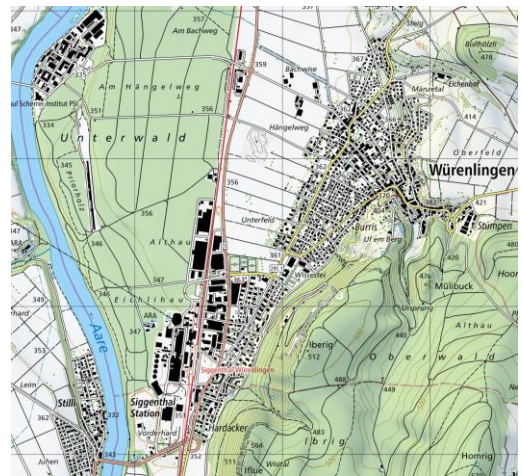


Abbildung 10: Landeskarte, 1970

Abbildung 11: Landeskarte, 2024
Quelle alle Karten: map.geo.admin.ch

Die aktuellen 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 12 ersichtlich wird, verfügt die Gemeinde noch über zahlreiche, eher kleinteilige, unbebaute Grundstücke und Areale innerhalb bestehender Bauzonen. Reserven gibt es vor allem in Wohnzonen sowie Misch- und Zentrumszonen, welche zu einem Grossteil baureif sind. Dazu kommen eine grössere Baulandreserve für öffentliche Nutzungen beim Schulhaus Weissenstein und die Baulandreserve in Bahnhofsnähe (Mäderwiese, Arbeitszone).

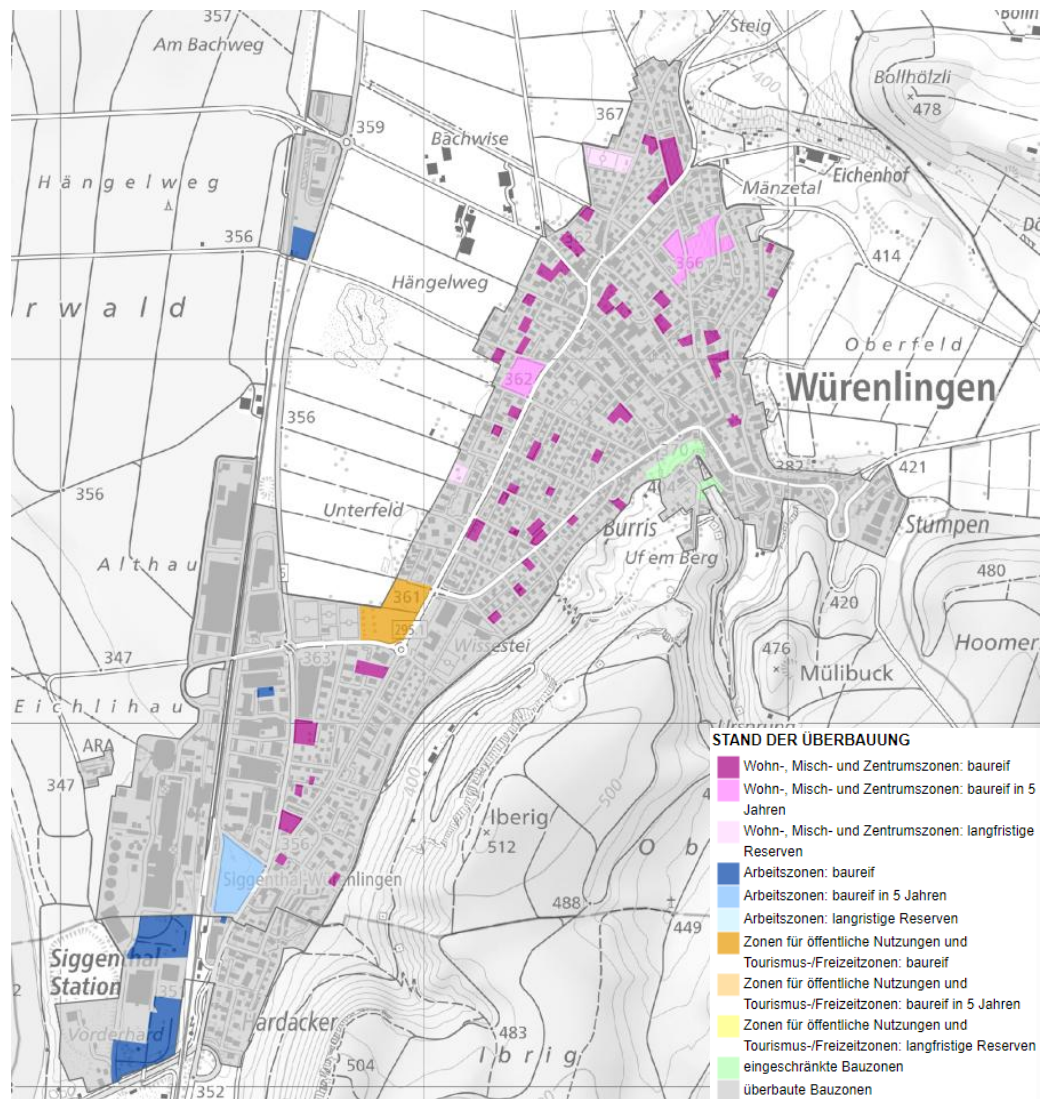


Abbildung 12: Baulandreserven nach Lage und Art. Quelle: AGIS

3.2 Pendlerstatistik

Aufgrund der geographischen Lage der Gemeinde Würenlingen zwischen dem Grenzgebiet zu Deutschland und den Agglomerationen Brugg-Baden und Zürich sowie dem PSI kann die Gemeinde Würenlingen nicht eindeutig als Auspendler- oder Einpendlergemeinde klassifiziert werden. Auffallend ist, dass gemäss der Pendlerstatistik des Bundes die Wegpendelnden sich vor allem nach Süden orientieren, während die Zupendelnden auch aus Richtung Norden nach Würenlingen gelangen.



Abbildung 13: Wegpendelnde (links in rot) und Zupendelnde (rechts in blau) auf Basis der Pendlerstatistik 2020 (nicht grenzüberschreitend), abgebildet werden nur Beziehungen ab 20 Pendelnden.

Die Pendlerstatistik vom Bund aus dem Jahr 2020 zeigt, dass ca. 24% der Erwerbstätigen in Würenlingen wohnen und auch dort arbeiten. Die wichtigsten Zielgemeinden Wegpendelnde sind Baden, Zürich und Brugg. Die wichtigsten Quellgemeinden für Zupendelnde sind Döttingen, Baden, Untersiggenthal, Zürich und Klingnau. Folgende Tabelle gibt eine Übersicht über die wichtigsten Ziele / Orte und der Anzahl Pendelnden.

Gemeinde	Wegpendelnde	Zupendelnde
Würenlingen	734	734
Baden	260	161
Zürich	183	131
Brugg	132	62
Döttingen	81	175
Untersiggenthal	89	159
Klingnau	21	123
Gesamt	2572	3053

Tabelle 1: Wichtigste Ziele bzw. Herkünfte der Pendelnden gemäss Pendlerstatistik 2020

Aufgrund der Nähe zu Deutschland ist zusätzlich mit einer signifikanten Anzahl grenzüberschreitenden Pendelnden zu rechnen – primär für das PSI. Diese werden von der Bundesstatistik nicht erfasst. Eine Abschätzung zu grenzüberschreitenden Pendelnden findet sich im Mobilitätskonzept des PSI aus dem Jahr 2010. Dieses zeigt die geographische Verteilung der Wohnorte der PSI-Mitarbeitenden. Der Landkreis Waldshut stellt dabei ein wichtiges Einzugsgebiet für das PSI dar.

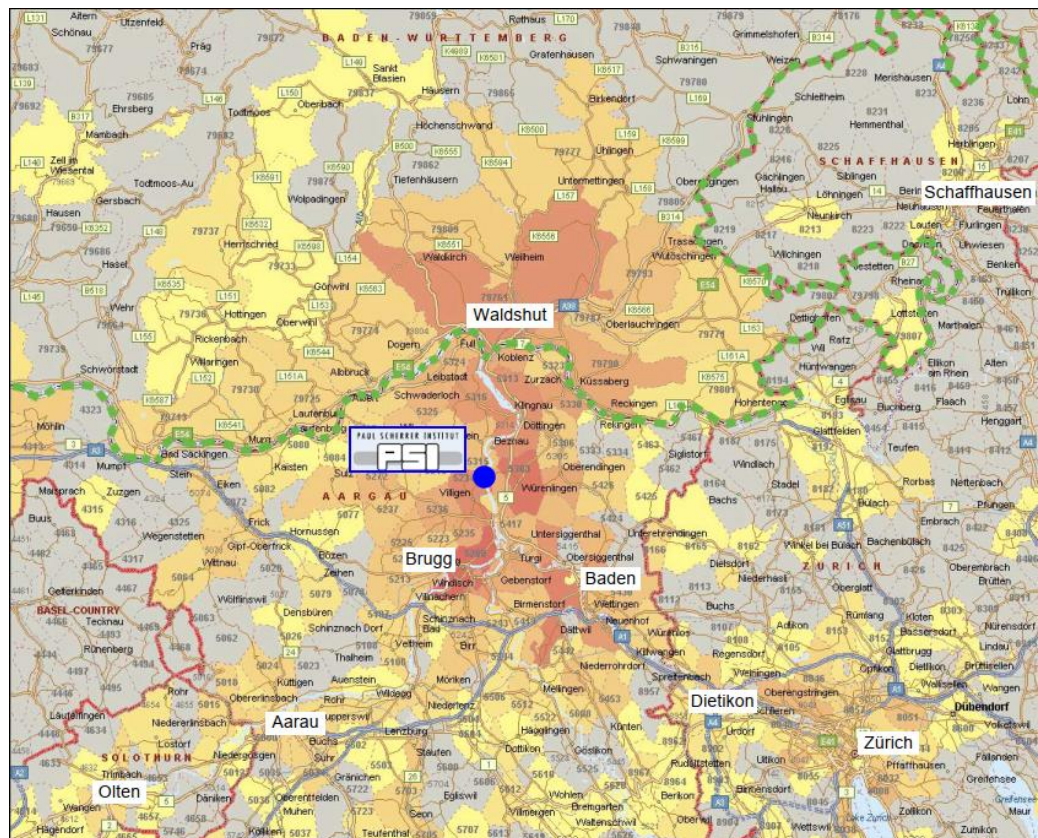


Abbildung 14: Geographische Verteilung der Wohnorte der PSI-Mitarbeitenden (je dunkler die gelb-orange Farbe, desto mehr)

3.3 Motorisierter Individualverkehr

Strassenhierarchie

Abbildung 15 zeigt das Kantonsstrassennetz in der Gemeinde Würenlingen. Es ist geprägt durch die Döttingerstrasse (K113), welche die wichtigste Verkehrsachse für den Nord-Süd-Verkehr aus dem Raum Waldshut / Koblenz in Richtung der Agglomerationen Baden, Brugg und Zürich bildet. Südlich von Würenlingen teilt sich die K113 auf in die K112 in Richtung Brugg und die K114 in Richtung Untersiggenthal-Baden. Der nächste Anschluss an das Nationalstrassennetz ist der Anschluss Brugg an der A3 (ca. 12 km entfernt). Je nach Ziel dürften allerdings eher die Anschlüsse Neuenhof an der A1 oder auch Frick an der A3 verwendet werden. In allen Fällen muss zunächst die Agglomeration Baden-Brugg durchquert werden.

Das Siedlungsgebiet wird zudem von zwei kantonalen Lokalverbindungsstrassen durchquert, welche Tegerfelden im Nordosten und Endingen im Westen anbinden.

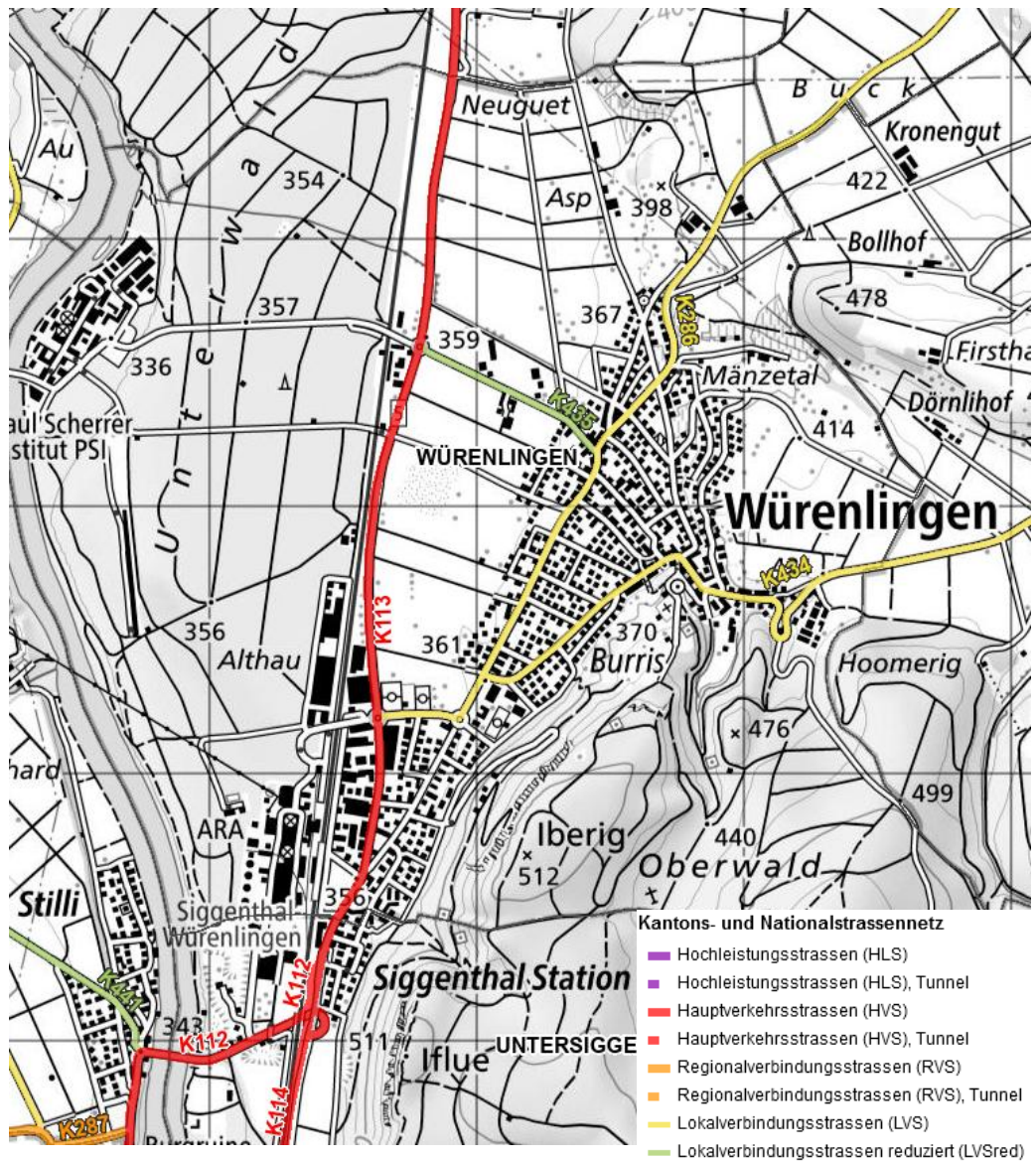


Abbildung 15: Kantonsstrassennetz in der Gemeinde Würenlingen

Strassenklassierung Gemeindestrassen

Da es in Würenlingen bislang keinen Verkehrsrichtplan oder ein ähnliches Instrument gibt, wurde die für den KGV notwendige Klassierung der Gemeindestrassen in Zusammenarbeit mit der Gemeinde von Grund auf neu erstellt. Diese ist im Teilplan MIV (siehe Anhang und Beilage) abgebildet. Aufgrund der Entwicklungsgebiete, deren mögliche Erschliessungsrichtung im Teilplan MIV eingetragen ist, ist kein Anpassungsbedarf an der Klassierung zu erwarten. Zudem ist zu erwähnen, dass es keine entsprechenden kommunalen Reglemente (Strassen-/Finanzierungsreglement) gibt, mit denen die Begrifflichkeiten der Strassenklassierung abgestimmt werden müssten.

Ausnahmetransportrouten

Abbildung 16 zeigt die Ausnahmetransportrouten in und um Würenlingen:

- Die Döttingerstrasse (K113) ist als Ausnahmetransportroute Kategorie I.A eingetragen (Durchfahrtsbreite 6.50 m, lichte Höhe 5.20 m).
- Die Zufahrt zum PSI sowie auch die Zufahrt vom Kreisell Döttinger-/Industrie-/Kuhgässlistrasse zum Zementwerk ist eine Ausnahmetransportroute der Kategorie II.B (Durchfahrtsbreite 5.00 m, lichte Höhe 4.80 m).

- Die Zufahrt via Zementweg und Industriestrasse ist eine Ausnahmetransportroute der Kategorie III (Durchfahrtsbreite 4.50 m, lichte Höhe 4.80 m).

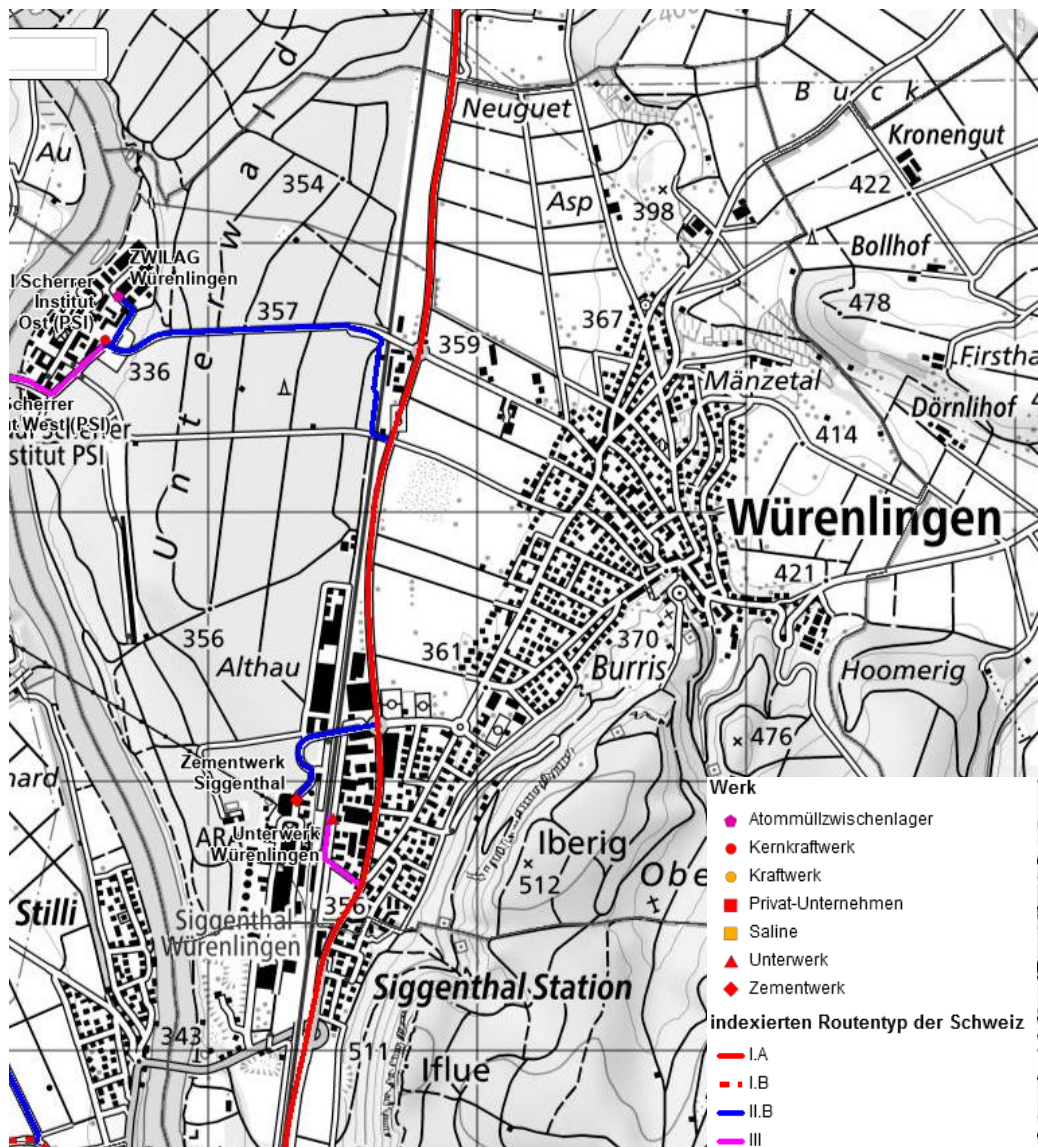


Abbildung 16: Ausnahmetransportrouten
Kanton Aargau

Verkehrsbelastungen

Laut Strassenbelastungsplan wird die Döttingerstrasse auf dem südlichen Teil (Gemeindegrenze bis Einmündung Siggenthalerstrasse) von durchschnittlich 28'000 Fahrzeugen täglich befahren. Zwischen Einmündung Siggenthalerstrasse und Kreisel Kuhgässli werden 16'000 Fahrzeuge ausgewiesen. Die Belastung auf der Döttingerstrasse (K113) ist somit sehr hoch. Die Prognose für das Jahr 2040 (inkl. Zusatzverkehr durch High-techzone) geht von durchschnittlich 31'000 Fahrzeugen pro Tag auf dem nördlichen und 19'000 Fahrzeugen pro Tag auf dem südlichen Teil der Döttingerstrasse aus.

Die Verkehrsbelastungen auf den restlichen Kantonsstrassen in Würenlingen sind demgegenüber deutlich tiefer: Linden-/Endingerstrasse 3'000-5'000 Fz., Breitenstrasse 7'000 Fz. bzw. 11'000 Fz. beim Schulhaus Weissenstein, Tegerfelderstrasse 6'000 Fz., Bachstrasse 3'000 Fz. (Angaben gemäss Strassenbelastungsplan Kt. AG, DWV).

Aufgrund der hohen Verkehrsbelastungen kommt es zu den Hauptverkehrszeiten an mehreren Orten in Würenlingen zu teils längeren Rückstausituationen. Besonders betroffen ist der Montana-Kreisel. Hier zeigt eine Verkehrserhebung aus dem Jahr 2016 Rückstaulängen von bis zu 2'000 m auf der nördlichen Zufahrt (95% Quantil). Auf der

östlichen und der südlichen Zufahrt konnten Rückstaulängen von jeweils 100 m beobachtet werden (95% Quantil). Da es seit 2016 keine massgebenden Änderungen an der Infrastruktur gegeben hat, besteht Grund zur Annahme, dass die Situation weiterhin so besteht oder sich akzentuiert hat. Genauere Aussagen sind mangels neueren Verkehrserhebungen nicht möglich. Die Vorstudie Siggenthal Station K113 weist für den Kreisel Montana heute eine kritische Verkehrsqualitätsstufe E auf.

Eine weitere Rückstausituation, die zudem den Fussverkehr beeinträchtigt, entsteht kurzzeitig auf der Parkplatzausfahrt des Aareparks. Bei starker Verkehrsbelastung auf der Kuhgässlistrasse müssen ausfahrende Fahrzeuge, die links einbiegen möchten, längere Zeit auf eine passende Verkehrslücke warten. In der Folge bildet sich ein Rückstau bis auf den Parkplatz, wodurch der Fussgängerstreifen auf dem Aarepark-Areal blockiert wird. Gemäss Auskunft der Gemeinde Würenlingen umgehen viele Passantinnen und Passanten dieses Problem, indem sie bereits vor dem Fussgängerstreifen südlich am Rand des Parkplatzes entlanggehen, um zum Aarepark-Eingang zu gelangen. Da das Problem als geringfügig eingestuft wird und auf Privatgrund stattfindet, liegt die Zuständigkeit beim Grundeigentümer. Entsprechend wird das Thema im KGV nicht weiterverfolgt.

Geschwindigkeiten

Auf den Kantonsstrassen gilt Tempo 50 innerorts und 80 ausserorts. In den Quartieren darf 50 km/h schnell gefahren werden (keine Tempo-30-Zonen). Es liegen folgende Geschwindigkeitsmessungen vor.

	V85 (85%-Quantil)	V50 (Median)	Überschreitungen Tempolimit
Dorfstrasse, Fahrtrichtung Westen (2013)	42 km/h	37 km/h	0.9%
Breitenstrasse, Fahrtrichtung Norden (2013)	53 km/h	49 km/h	33.2%
Tegerfelderstrasse, Fahrtrichtung Süden (2013)	52 km/h	48 km/h	26.9%
Lindenstrasse, Fahrtrichtung Süden (2013)	50 km/h	46 km/h	14.8%
Siggenthalerstrasse, Fahrtrichtung Norden (2015)	51 km/h	47 km/h	16.1%
Endingerstrasse (Stumpen), Fahrtrichtung Westen (2016)	60 km/h	50 km/h	48.2%

Tabelle 2: Geschwindigkeitsmessungen mit Info-Display, vom TCS durchgeführt. Tempolimit ist überall 50 km/h

Es fällt auf, dass auf den Kantonsstrassen die gefahrenen Geschwindigkeiten teils über 50 km/h liegen und es zu einigen Überschreitungen des Tempolimits kommt. Auf der Endingerstrasse dorfeinwärts wird klar zu schnell gefahren (v85 = 50 km/h bei einer Tempolimit von 50 km/h). Auf der Dorfstrasse sind die gefahrenen Geschwindigkeiten deutlich tiefer.

Mobilitätsverhalten und Verkehrsmittelwahl

Der Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV) ist eine repräsentative Erhebung zum Verkehrsverhalten der Schweizer Bevölkerung und ermöglicht Aussagen zum Mobilitätsverhalten der Bevölkerung. Die letzte Erhebung aus dem Jahr 2021 war stark von gesundheitspolitischen Massnahmen der Covid-19 Pandemie geprägt, welche zu signifikanten Veränderungen im Mobilitätsverhalten der Bevölkerung führten. Aus diesem Grund wird die vorletzte Erhebung aus dem Jahr 2015 für Aussagen zum Mobilitätsverhalten verwendet. Der MZMV 2015 klassifiziert die Gemeinde Würenlingen als

«mehrfach orientierte Gemeinde», die nicht Teil einer Agglomeration ist, jedoch bezüglich Urbanisierungsgrad unter dem Einflussgebiet städtischer Kerne steht.

Im MZMV 2015 lag der Autobesitz der Haushalte in mehrfach orientierten Gemeinden durchschnittlich bei 91.2%. Der Velobesitz (inkl. E-Bike) lag bei 75.6%. Im Durchschnitt wurden pro Tag und Person 42.3 km in 87.9 min zurückgelegt. Dabei wurden im Durchschnitt 4.2 Etappen gemacht.

Zur Verkehrsmittelwahl macht das MZMV keine differenzierten Aussagen nach Raumtyp. Im Kanton Aargau werden 2015 66% der täglichen Distanzen mit dem MIV zurückgelegt. 24% der Distanz wurde mit dem ÖV zurückgelegt, 7% entfallen auf den Fuss- und Veloverkehr und 6% der Distanz wurden mit anderen Verkehrsträgern zurückgelegt. Aufgrund des eher ländlichen Charakters der Gemeinde Würenlingen und dem aus Sicht der Gemeinde Würenlingen peripher gelegenen Bahnhof ist davon auszugehen, dass der MIV in Würenlingen eine noch wichtigere Rolle spielt.

Parkierung

Die Gemeinde Würenlingen besitzt ein Parkierungsreglement, welches seit Januar 2023 in Kraft ist. In diesem Reglement wird das Parkieren auf öffentlichem Grund und die Gebühren für das Parkieren in der Gemeinde bestimmt. Nach diesem Reglement müssen in Würenlingen wohnhafte Motorfahrzeugbesitzer, welche auf privaten Grund keinen Parkplatz nachweisen können (und somit auf öffentlichem Grund parkieren), eine Parkkarte kaufen. Darüber hinaus ist das Parkieren auf öffentlichen Flächen gesamthaft gebührenpflichtig, zumeist geregelt mit blauer Zone mit 4 Stunden kostenloser Parkierung (bis auf signalisierte Ausnahmen). Dafür ist das Gemeindegebiet in Parkraumzonen unterteilt. Bei der Anzahl, Gestaltung und Verwaltung von Parkfeldern gilt in Würenlingen die Bauverordnung des Kantons Aargau. Diese verwendet die Norm VSS 40 281 zur Berechnung der benötigten Parkplätze und ermöglicht autoarmes Wohnen. Die Bau- und Nutzungsordnung der Gemeinde macht zur Parkierung bis auf eine spezifische Bestimmung zur Arealüberbauungen keine Aussagen zur Parkierung. Bei Arealüberbauungen müssen zwei Drittel der notwendigen Abstellplätze für Motorfahrzeuge (exkl. Besucherparkplätze), in unterirdischen oder zweckmässig überdeckten und begrünten Sammelgaragen erstellt werden.

In Würenlingen sind folgende öffentliche Parkierungsanlagen vorhanden (geordnet nach Parkplatzzahl):

- MZH Weissenstein: 96 Parkplätze
- Tiefgarage Kindergarten Gartenstrasse: 28 Parkplätze
- Industrie Althau, Seite SBB: 25 Parkplätze
- Sportplatz Chäppeli: 20 Parkplätze
- Gemeindehaus Parkplatz Gartenstrasse: 18 Parkplätze
- Gemeindehaus Parkplatz Dorfstrasse: 18 Parkplätze
- Turnhalle Gartenstrasse: 18 Parkplätze
- Parkplatz Kindergarten Gartenstrasse: 3 Parkplätze
- Dorfschüür, Gartenstrasse: 13 Parkplätze
- Rosenweg: 2 Parkplätze

Die wichtigsten privaten Parkierungsanlagen für Besucher und Kunden sind folgende (geordnet nach Parkplatzzahl):

- Coop Aarepark: 283 Parkplätze
- Jumbo: 137 Parkplätze
- Denner: 83 Parkplätze
- Altersheim: 46 Parkplätze

Der P+R-Parkplatz am Bahnhof Siggenthal-Würenlingen hat 48 Parkplätze, liegt aber auf Untersiggenthaler Boden.

Insgesamt wird das Parkplatzangebot in Würenlingen als angemessen und ausreichend beurteilt. Es besteht aktuell kein Handlungsbedarf im Bereich Parkierung (weder öffentliche Parkierung als auch private Parkierung).

Strassenraumgestaltung

Die Kantonsstrassen in Würenlingen weisen im Innerortsbereich meist eine wenig siedlungsverträgliche und auf den MIV ausgerichtete Gestaltung mit hoher Trennwirkung auf. Oftmals fehlt eine Veloinfrastruktur komplett, oder die Velostreifen sind schmal und weisen Unterbrechungen auf. Einige der Kantonsstrassen weisen innerorts nur einseitige Trottoirs auf (z.B. Abschnitte der Döttinger- oder Lindenstrasse), was das Fussverkehrsnetz einschränkt. Es gibt diverse Fussgängerstreifen ohne Schutzinseln, oder mit nicht ertastbaren Schutzinseln.

Die Siggenthalerstrasse wurde nach ihrer Rückstufung von einer Kantons- in eine Gemeindestrasse nicht umgestaltet. Sie ist demnach nach wie vor verkehrsorientiert ausgestaltet (breiter Querschnitt, Veloführung abseits der Fahrbahn, gerade Linienführung mit guter Sicht). Die restlichen Gemeindestrassen sind zu einem grossen Teil Quartierstrassen mit einer siedlungsorientierten Gestaltung.

Siggenthalerstrasse

Im Jahr 2002 ging die Siggenthalerstrasse in den Besitz der Gemeinde Würenlingen über. Anlass dafür war die Erstellung des Kreisels Kuhgässli-/Döttinger-/Industriestrasse und die damit verbundene mögliche Entlastung des Quartiers durch Umleitung des Verkehrs über diesen Kreisel.

Trotz dieser Massnahme wird die Siggenthalerstrasse aufgrund der hohen Verkehrsmengen auf der Kantonsstrasse K113 und den damit verbundenen Rückstaus am Kreisels Kuhgässli-/Döttinger-/Industriestrasse weiterhin als Ausweichroute vom Durchgangsverkehr in Richtung Tegerfelden und Eendingen sowie vom Zielverkehr (zum Dorfzentrum Würenlingen) genutzt. In Fahrtrichtung Süden spielt die Strasse eine untergeordnete Rolle, da das Linkseinmünden in die Döttingerstrasse aufgrund der dortigen hohen Verkehrsbelastung sehr schwierig ist.

Bei einer Begehung vor Ort konnte jedoch ein aufwändiges, gefährliches und ungewünschtes Fahrmanöver beobachtet werden: Ein Fahrzeug bog nach dem Rechtseinmünden von der Siggenthalerstrasse unmittelbar links auf das Gelände der Tankstelle ab, um dann die Fahrt auf der K113 in Richtung Süden fortzusetzen. Zudem wurde beobachtet, dass Fahrzeuge zu knappe Zeitlücken zum Linkseinmünden nutzen und dafür teilweise sehr stark beschleunigten (quietschende Reifen).

Eine Seitenradarmessung im Mai 2022 ergab in der Abendspitzenstunde 527 Fahrzeuge in Richtung Norden, jedoch nur 46 Fahrzeuge in Richtung Süden. Die breite und gerade Strassenraumgestaltungen der Siggenthalerstrasse führt ausserdem (gemäss Verkehrsstudie Siggenthalerstrasse) zu häufigen Geschwindigkeitsüberschreitungen über die erlaubten 50 km/h. Dies beeinträchtigt die Verkehrssicherheit des Fuss- und Veloverkehrs, setzt die Anwohnenden erhöhten Lärmemissionen aus und schafft eine Trennwirkung im Quartier.

Die bestehenden kommunalen Planungen zur Siggenthalerstrasse sind in Kapitel 2.3 zu finden.

3.4 Öffentlicher Verkehr

Würenlingen ist mit der Bahnhofstestelle Siggenthal-Würenlingen ans Schienennetz angebunden. Die S27 verkehrt halbstündlich in Richtung Baden sowie Bad Zurzach/Waldshut. Zu den Hauptverkehrszeiten verkehrt zusätzlich die S19 in Richtung Zürich-Pfäffikon ZH sowie Koblenz. Die S27 ermöglicht attraktive Umsteigeverbindungen nach Zürich (Umstieg in Baden) sowie in Richtung Olten (Umstieg in Turgi).

Würenlingen wird durch zwei Postautolinien bedient. Beide Buslinien erschliessen den Bahnhof Siggenthal-Würenlingen.

- Linie 357: Turgi-Untersiggenthal-Würenlingen-PSI-Park Innovaare, 30-Minuten-Takt
- Linie 360 Brugg-Würenlingen-Endingen-Bad Zurzach, 30-Minuten-Takt.
- Zusätzlich verkehrt der PSI-Shuttle (der Linie 357 zugeordnet) zu den Hauptverkehrszeiten morgens und abends. Morgens fährt er ohne Halt ab dem Bahnhof Siggenthal-Würenlingen zum PSI und zum Park Innovaare, abends in die Gegenrichtung. Es werden 3 Kurse pro Stunde angeboten, die alle am Bahnhof Siggenthal-Würenlingen Anschlüsse von/nach Baden/Zürich anbieten (S19 und S27).



Abbildung 17: Netzplan Region Brugg, Würenlingen rot umrahmt. Quelle: Postauto

Die ÖV-Abdeckung des Siedlungsgebiets gemäss den ÖV-Güteklassen ist gering bis mittelmässig (ÖV-Güteklassen C und D). Das Wohngebiet ganz im Norden liegt teilweise in der ÖV-Gütekategorie E.

Die Bushaltestellen in Würenlingen sind grösstenteils nicht BehiG-konform ausgebaut. Nur 2 der 19 Bushaltestellen in Würenlingen entsprechen den Anforderungen gemäss Kantenhöhe, Neigung der Zugangsfläche und Breite der Einstiegsfläche. 4 der 19 Bushaltekanten weisen eine Kantenhöhe von rund 22 cm auf, weitere 3 Kanten sind rund 16 cm hoch. Die Haltestellen sind teilweise als Buchten (z.B. Weissenstein, Breite-Lochacker, Sonne), teilweise als Fahrbahnhaltestellen (z.B. Altersheim, Bachstrasse) ausgebildet.

Die Linie 357 wendet bei der Haltestelle Würenlingen, Post. Aufgrund der begrenzten Platzverhältnisse ist dieses Manöver nur für Standardbusse möglich. Infolgedessen sind diese Fahrzeuge zu Spitzenzeiten teilweise sehr voll.

Busspuren gibt es keine in Würenlingen. Zur vortrittsbelasteten Ausfahrt aus dem Bahnhof in die stark befahrene Döttingerstrasse ist eine Goodwill-Anlage in Betrieb, die das Manöver für die Busse stark vereinfacht. Das Linkseinmünden der Linie 357 aus der

Siggenthaler- in die Döttingerstrasse funktioniert gut, wenn der Bus an erster Stelle steht und durch die übrigen Verkehrsteilnehmenden wahrgenommen wird. In diesem Fall halten diese oft an und gewähren dem Bus den Vortritt. Falls der Bus jedoch nicht an erster Stelle steht, entsteht gemäss Aussagen von PostAuto AG ein grösserer Zeitverlust, da dem Bus der Vortritt erst gewährt wird, wenn er an erster oder zweiter Position steht.

Die Busse verkehren zu den Hauptverkehrszeiten oftmals verspätet. Die Ursachen dafür liegen aber grösstenteils ausserhalb von Würenlingen, z.B. auf der Zulaufstrecke zum Bahnhof Brugg oder am Knoten Land-/Stillstrasse in Untersiggenthal, unmittelbar südlich des Bahnhofs Siggenthal-Würenlingen.



Abbildung 18: Drei Bushaltestellen in Würenlingen (Altersheim links – eigenes Foto, Weissenstein Mitte – Google Street View, Stumpen rechts – eigenes Foto).

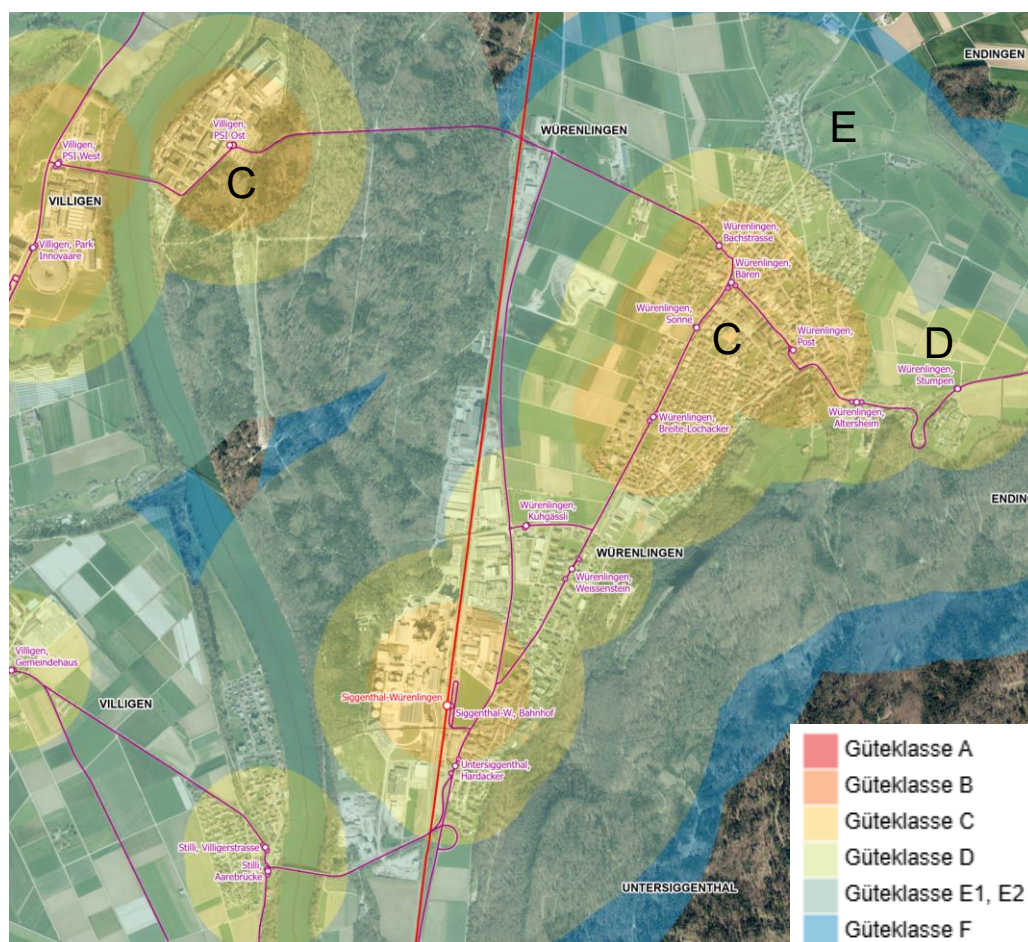


Abbildung 19: ÖV-Güterklassen. Quelle: AGIS

3.5 Fuss- und Veloverkehr

Fussverkehr

Grundsätzlich ist das Zufussgehen in Würenlingen attraktiv. Dank der guten Grundversorgung können diverse Wege zu Fuss zurückgelegt werden. Auf den meisten Quartierstrassen ist Zufussgehen angenehm, der Komfort und das Sicherheitsgefühl ist aber stellenweise wegen quartierunverträglichen Geschwindigkeiten leicht eingeschränkt. Die zentralen öffentlichen Einrichtungen (Schulhäuser, Gemeindehaus, Sportanlagen, Bahnhof) sind grundsätzlich für den Fussverkehr attraktiv erreichbar, es liegen jedoch die nachfolgenden Schwachstellen vor.

Die Kantonsstrassen, allen voran die Döttingerstrasse, weisen eine starke Trennwirkung auf. Viele Fussgängerstreifen haben fehlende oder nicht behindertengerechte Schutzinseln, oder nicht normkonforme Warteräume, siehe Abbildung 20 sowie

Abbildung 21. Entlang der Lindenstrasse, Tegerfelderstrasse und Döttingerstrasse liegen teilweise nur einseitige Trottoirs vor, was Fussverkehrsquerungen abseits der Fussgängerstreifen notwendig machen kann. Zudem sind die Trottoirs teilweise zu schmal (z.B. auf der Tegerfelderstrasse, siehe Abbildung 22). Entlang der Endingerstrasse sind die Trottoirs schmal und bei einer Engstelle existiert keine Fussverkehrsinfrastruktur (Netzlücke mit rückwärtiger Führung des Fussverkehrs mit Umweg), siehe Abbildung 23. Eine weitere Netzlücke liegt im westlichen Teil der Gartenstrasse (keine Fussverkehrsinfrastruktur trotz unmittelbarer Nähe zu Kindergarten und Turnhalle).



Abbildung 20: Schutzinsel nicht behindertengerecht



Abbildung 21: Hindernis im Warteraum und fehlende Schutzinsel



Abbildung 22: schmales Trottoir
Tegerfelderstrasse



Abbildung 23: fehlendes Trottoir bei Engstelle
an Endingerstrasse

Veloverkehr

Kantonale Velorouten verbinden Würenlingen mit Villingen, Untersiggenthal, Döttingen und Endingen. Zudem verläuft die SchweizMobil-Route 77 Rigi–Reuss–Klettgau durch Würenlingen, sie verläuft jedoch vollständig auf den kantonalen Routen. Signalisierte kommunale Velorouten verbinden das PSI mit dem Bahnhof Siggenthal-Würenlingen, dem Gemeindezentrum und Döttingen. Zudem gibt es via Wolfackerweg und Haldenweg eine signalisierte kommunale Veloroute in Richtung Endingen. Aufgrund der zumeist flachen Topographie eignet sich das Siedlungsgebiet grundsätzlich gut zum Velofahren. Das PSI betreibt in Zusammenarbeit mit Publibike/Velospot ein Bikeshaaring-System für Fahrten vom Bahnhof Siggenthal-Würenlingen ans PSI und zurück.

Die kantonalen Velorouten sind zu einem Grossteil attraktiv zu befahren. Sie weisen aber Schwachstellen auf: Ein Abschnitt der Breitenstrasse weist einen schwierigen Führungsformwechsel vom Radstreifen auf den Rad-/Gehweg auf (siehe Abbildung 25). Die Tegerfelderstrasse hat teilweise fehlenden oder zu schmalen Radstreifen. Zudem erfolgt bei zwei Bushaltestellen der Ausstieg aus dem Bus direkt auf den Rad-/Gehweg, was zu Konflikten führen kann (siehe Abbildung 26). Weiterhin ist am Knoten Linden-/Breitenstrasse (siehe Abbildung 28) keine Veloquerung markiert und der MIV kann aufgrund der grosszügigen Geometrie des Knotens mit sehr hoher Geschwindigkeit von der Breitenstrasse rechts in die Lindenstrasse abbiegen.

Auf dem «Schuelweg» verläuft die kantonale Veloroute über eine schmale Landstrasse, die für den motorisierten Verkehr (Tempo 80) freigegeben ist. Dadurch entstehen Gefahrensituationen zwischen den Nutzenden der Veloroute – darunter zahlreiche Schülerinnen und Schüler der Bezirksschule Endingen – und Fahrzeuglenkenden, die den «Schuelweg» als Abkürzung zwischen Würenlingen und Endingen mit teilweise hoher Geschwindigkeit befahren. Diese Situation wird je nach Saison zusätzlich verschärft, wenn hochwachsende landwirtschaftliche Kulturen die Sichtverhältnisse einschränken.

Es fällt auf, dass entlang der Wunschlinien fürs Velo (also auf den direkten Verbindungen) oftmals eine mangelhafte oder gar keine Veloinfrastruktur vorliegt. Infolgedessen macht der Veloverkehr teilweise Umwege, z.B. auf der Fahrt vom Dorfzentrum an den Bahnhof (Fahrt via Kuhgässlistrasse und Industriestrasse statt via Siggenthalerstrasse). Auch der Aarepark ist für den Veloverkehr nicht attraktiv erreichbar, siehe Abbildung 27. Der Zweirichtungsradweg entlang der Siggenthaler-/Breitestrasse hat den Nachteil, dass er von einmündenden Quartierstrassen auf der gegenüberliegenden Strassenseite nicht erreichbar ist. Zudem gibt es auf den Quartierstrassen keinerlei Tempo-30-Zonen. Die Trennwirkung der Döttingerstrasse für den Veloverkehr ist sehr

gross, insbesondere auch beim Bahnhofszugang: ab der Siggenthalerstrasse ist der Bahnhof nur via Kreuzbodenstrasse erreichbar, wofür von der Siggenthalerstrasse auf die Döttingerstrasse links abgebogen werden muss (lange Wartezeiten, gefährlich), und rund 200 m auf der Döttingerstrasse gefahren werden muss (ohne Veloinfrastruktur). Dies entspricht einer Netzlücke.

Es sind mehrere öffentlich zugängliche Veloabstellanlagen in der Gemeinde Würenlingen vorhanden, an den folgenden Standorten:

- Bahnhof Siggenthal-Würenlingen
- An der Bushaltestelle «Post» beim Postbistro
- Schule Dorf
- Gemeindehaus
- Volg Würenlingen
- Turnhalle Gartenstrasse
- Bibliothek Dorfschüür
- Tagesstruktur Breite
- Schule/Mehrzweckhalle Weissenstein/Tannenweg (mehrere Standorte)
- Fussballplatz Kuhgässli
- Einkaufszentrum Aarepark
- Paul Scherrer Institut (Gebäude OVGA)
- Paul Scherrer Institut Personalrestaurant Oase + Besucher

Gemäss Aussagen der Gemeinde ist die Anzahl Veloabstellplätze und -anlagen genügend (insbesondere auch am Bahnhof Siggenthal-Würenlingen) und es gibt keinen Handlungsbedarf.

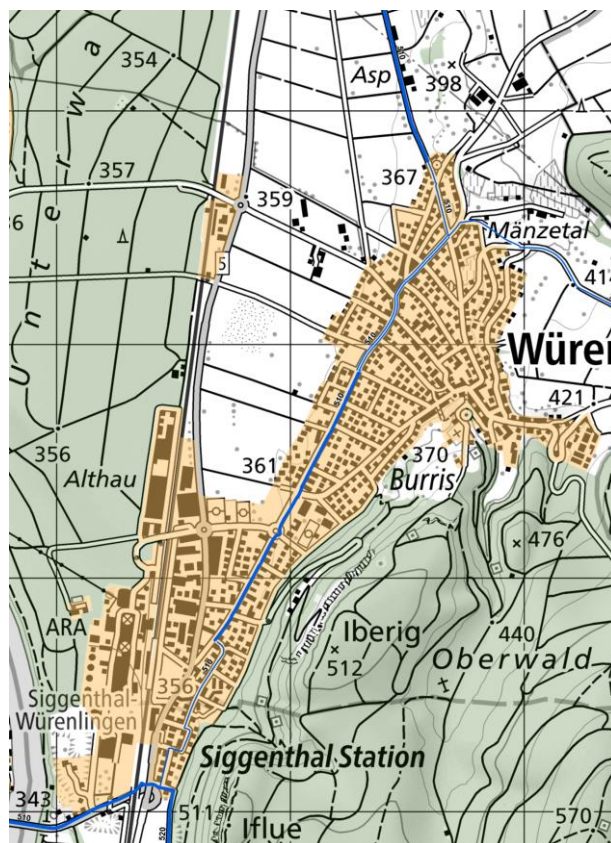


Abbildung 24: Kantonale Velorouten. Quelle: AGIS



Abbildung 25: Führungswechsel auf Breitenstrasse



Abbildung 26: Konflikt Veloverkehr und Aussteiger Bus



Abbildung 27: Ende der Veloinfrastruktur in der Kuhgässlistrasse



Abbildung 28: Veloquerung nicht markiert, zu schneller MIV von Süden her

Schulwege

Die Schulwege werden – abgesehen von den erfassten Schwachstellen im Fuss- und Veloverkehr – grundsätzlich als sicher beurteilt. Die einzige erfasste Problemstelle ist die fehlende markierte Veloquerung und Fussgängerstreifen auf der Lindenstrasse gemäss Abbildung 28. Aufgrund zu grosszügiger Knotengeometrie biegen die Autos zu schnell in die Lindenstrasse ab.

3.6 Unfälle

Die Unfälle mit Personenschaden konzentrieren sich auf stark befahrene Knoten sowie auf Kantonsstrassen. Orte mit Unfallopfällen sind in Abbildung 29 umkreist (keine Analyse nach Unfallschwerpunkten gemäss Norm durchgeführt). Auf Gemeindestrassen kommt es wohl aufgrund der tiefen Verkehrsbelastung zu vergleichsweise wenig Unfällen. An gewissen Stellen kommt es zu vielen Unfällen mit Velofahrenden (z.B. Kreisel Bach-/Döttingerstrasse). Insgesamt liegen wenige Unfälle mit Zufussgehenden vor. Es kam seit 2011 zu diversen Unfällen mit Schwerverletzten, aber es waren keine Todesopfer zu beklagen.

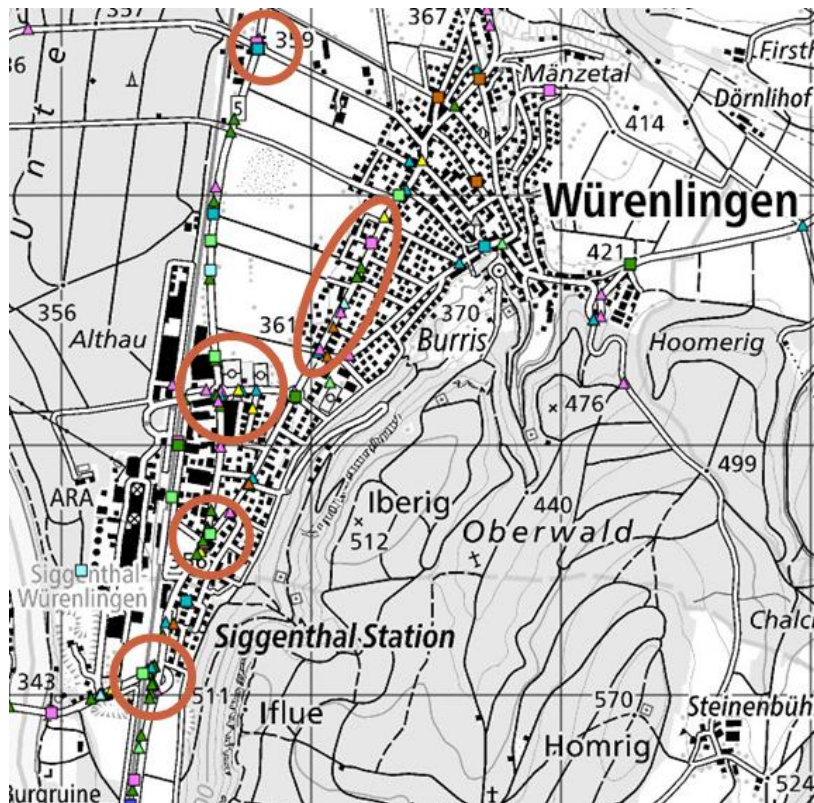
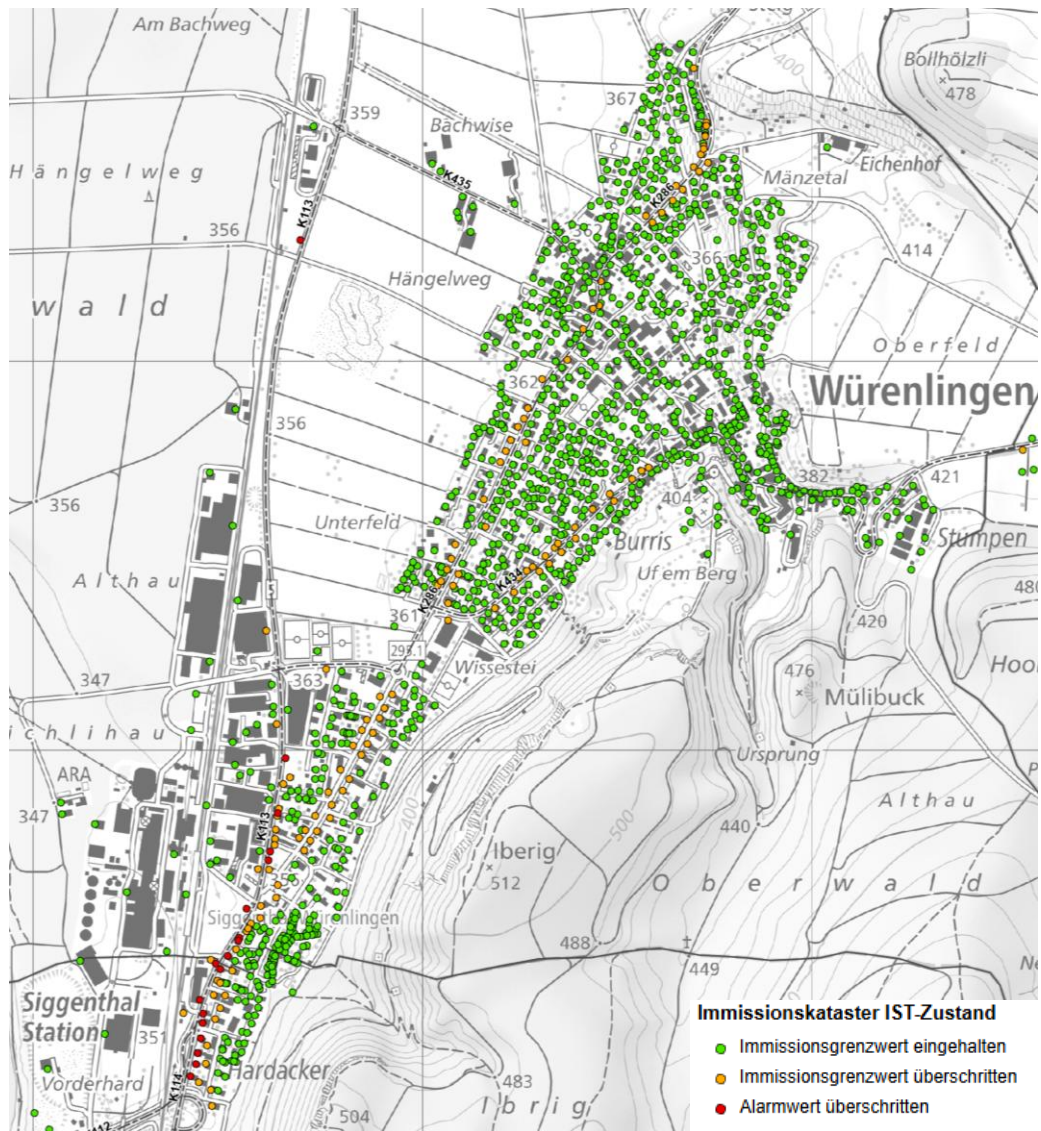


Abbildung 29: Unfallgeschehen in Würenlingen, Hotspots umkreist, 2011-2023. Quelle: ASTRA

3.7 Strassenlärm

Nachfolgende Karte zeigt die Strassenlärmsituation mit Überschreitungen der Immissionsgrenz- und Alarmwerte im Würenlinger Siedlungsgebiet. Entlang der Döttlingerstrasse (K113) kommt es zu mehreren Alarmwertüberschreitungen sowie auch einigen Immissionsgrenzwertüberschreitungen. Weitere Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte kommen entlang der Siggenthaler-, Linden- und Breitenstrasse vor. Entlang der Endigerstrasse hingegen liegen keine Grenzwertüberschreitungen vor. Gemäss den Angaben des Kantons wurde das Lärmsanierungsprojekt für Würenlingen erarbeitet. Es wurden an den notwendigen Stellen bereits Schallschutzfenster eingebaut. Allfällige lärmarme Beläge werden erst dann eingebaut, wenn ein Strassenbauprojekt ansteht.



3.8 Mobilitätsmanagement

Das Mobilitätsverhalten hängt stark von Gewohnheiten ab. Sollen diese zu Gunsten einer nachhaltigeren Mobilitätsform verändert werden, bedarf es genügender Anreize. Mit dem Mobilitätsmanagement als Instrument bzw. Ansatz zur Beeinflussung der Verkehrsgewohnheiten kann der Verkehr effizienter, umwelt- und sozialverträglicher und damit nachhaltiger gestaltet werden. Die Gemeinde informiert heute auf der Gemeinde-Homepage zum Wanderwegnetz der Region sowie zum Verkauf von Tageskarten der SBB. Die Gemeinde unterstützt aktuell noch keine Firmen oder Bauherren zum Thema Mobilitätsmanagement und fordert keine Mobilitätskonzepte ein.

3.9 Abstimmung Siedlung und Verkehr

Gemäss den Bevölkerungsprognosen im Kapitel 3.1 ist in Würenlingen im Zeitraum 2023-2040 ein Bevölkerungszuwachs von knapp 19% (ca. +950 Personen) zu erwarten. Zudem sollen im Rahmen der Hightechzone rund 800-1200 neue Arbeitsplätze entstehen. Eine Grobabschätzung des Fahrtenaufkommens (Annahme: 3 Wege pro Einwohner und Tag, davon zwei Drittel mit dem Auto, und Nutzung des Prognosewertes von 1'700 Fahrten pro Tag für die HTZ) liefert rund 3'600 zusätzliche MIV-Fahrten pro Tag. Die

verkehrliche Situation insbesondere auf der Döttingerstrasse (K113) ist in den Spitzenstunden bereits heute angespannt ist, was sich gemäss den Leistungsfähigkeitsberechnungen der Vorstudie Siggenthal Station K113 bis 2040 ohne Infrastrukturanpassungen akzentuieren wird. Somit ist darauf zu achten, dass das anstehende Verkehrswachstum wenn immer möglich auf alternative Verkehrsträger (ÖV, Fuss- und Veloverkehr) verlagert wird. Der Gemeinde können dazu Rahmen einer Gesamtrevision der Nutzungsplanung Instrumente gegeben werden, um diese Verlagerung zu fördern. Beispiele dazu wären die Reduktion der Pflichtparkplätze bei Neubauten oder das Einfordern von Mobilitätskonzepten bei grösseren Nutzungen. Dies ermöglicht es, das Wachstum des Ziel- und Quellverkehrs des MIV zu reduzieren. Auf Seiten des ÖV stellt der Viertelstundentakt der S-Bahn im unteren Aaretal sicher, dass die notwendigen Kapazitäten angeboten werden und die Angebotsattraktivität erhöht wird. Eine verbesserte Erreichbarkeit des Bahnhofs für das Velo ist zudem von grosser Wichtigkeit.

Die Vorstudie Siggenthal Station K113 legt dar, dass die Leistungsfähigkeit der K113 im Jahr 2040 mit den in der Vorstudie vorgeschlagenen Massnahmen (u.a. Umbau Kreisel Montana zur LSA und Umbau Knoten Döttinger-/Siggenthalerstrasse zur LSA) gewährleistet ist. Die Vorstudie erwähnt dabei, dass das erwartete Verkehrswachstum bis 2040 (auf dem am stärksten belasteten Querschnitt der K113 in Würenlingen im Jahr 2025 ein DTV von 29'000 Mfz., im Jahr 2040 33'000 Mfz.) sich hauptsächlich auf die Nebenverkehrszeiten konzentriert. In den Spitzenstunden wird aufgrund von Leistungsfähigkeitsgrenzen sowie Mobilitäts- und Verkehrsmanagement-Massnahmen nur eine geringfügige Verkehrszunahme verzeichnet. Dies unterstreicht die Wichtigkeit einer Reduktion des Wachstum des Ziel- und Quellverkehrs des MIV in Würenlingen.

3.10 Fazit Analyse

Stärken

- Grösstenteils flache Topographie und somit fürs Velo geeignet
- Attraktives Bahnangebot
- Gute Grundversorgung vorhanden
- Attraktiver Wohnstandort für Familien

Schwächen

- Keine Verkehrsberuhigung in den Quartieren
- Zuverlässigkeit Bus zu Hauptverkehrszeiten problematisch
- Starke Trennwirkung durch Döttingerstrasse insbesondere für Fuss- und Veloverkehr
- Diverse Mängel bei Fussgängerquerungen
- Diverse zu schmale oder nur einseitig vorhandene Trottoirs

Chancen

- Flächendeckendes Tempo 30 auf Gemeindestrassen trägt zur Steigerung der Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität bei und reduziert Lärm- und Luftemissionen
- Dank einer grundsätzlich guten, bestehenden Infrastruktur und der guten Grundversorgung bestehen kurze Wege, die zu Fuss oder mit dem Velo/E-Bike zurückgelegt werden können
- Eine erhöhte Zuverlässigkeit des Busverkehrs mit weniger Anschlussbrüchen zu den Spitzenzeiten könnte den ÖV attraktiver machen
- Hightechzone als Chance, den Busverkehr zu verdichten und attraktive Velowege zu schaffen

Risiken

- Weitere Erhöhung der Verkehrsbelastung der Döttingerstrasse, somit noch stärkere zerschneidende Wirkung

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 Übergeordnete Stossrichtungen

Das Verkehrssystem der Gemeinde Würenlingen soll einerseits die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung nachhaltig erfüllen und andererseits eine attraktive Siedlungsstruktur fördern. Zur Erreichung dieses Hauptziels verfolgt der Gemeinderat die Hauptstossrichtungen auf der nächsten Folie. Sie stellen die Grundsätze dar, auf denen der vorliegende KGV aufbaut. Die getroffenen Massnahmen müssen im Einklang mit diesen Zielen stehen.

1) Motorisierter Individualverkehr vermeiden und verlagern

Durch die Stärkung des Fuss- und Veloverkehrs und des Mobilitätsmanagements 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 das übergeordnete Strassennetz gelenkt. Schleichverkehr und quartierfremder Verkehr werden vermieden. Die Gestaltung der Quartierstrassen fördert sicheres und langsames Fahren.

3) Sicherheit und Verträglichkeit erhöhen

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

4) Öffentlicher (Verkehrs-)Raum gestalten

Der siedlungsverträglichen Gestaltung der Strassen kommt hohe Bedeutung zu. Neue Siedlungsentwicklungen sind mit den verkehrsplanerischen Grundsätzen und Zielsetzungen abzustimmen.

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 angemessen berücksichtigt.

4.2 Handlungsfelder und Ziele

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

Fussverkehr	Die Gemeinde verfügt für den Fussverkehr über ein dichtes Netz an sicheren und direkten Alltags- und Freizeitrou-ten.
Veloverkehr	Die Gemeinde verfügt für den Veloverkehr über ein dichtes Netz an sicheren und direkten Alltags- und Freizeitrou-ten.

Öffentlicher Verkehr	Die Erschliessung des Siedlungsgebiets durch den Bus und die Bahnanschlüsse werden verbessert. Die Bushaltestellen sind nach dem Behindertengleichstellungsgesetz ausgestaltet. ¹
Kantonsstrassen	Die Kantonsstrassen verfügen über eine der Siedlungsstruktur angemessene Gestaltung. Der Durchgangsverkehr wird siedlungsverträglich und auf einem der angrenzenden Nutzung angemessenen Geschwindigkeitsniveau abgewickelt. Die Aufenthaltsqualität entlang der Kantonsstrassen wird erhöht. Die Verkehrssicherheit wird für alle Verkehrsteilnehmenden, insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr, gewährleistet.
Erschliessen von Entwicklungsgebieten	Bei der Erschliessung der Hightechzone wird auf eine gute Anbindung mit dem ÖV sowie mit Fuss- und Velowegen geachtet, um ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten zu fördern.
Verkehrsberuhigung auf kommunalen Strassen	Alle Verkehrsteilnehmenden, insbesondere der Fuss- und Veloverkehr, verfügen über ein hohes Sicherheits- und Wohlempfinden auf dem Gemeindestrassennetz von Würenlingen. Dazu wird der Verkehr auf den kommunalen Strassen beruhigt, was die Wohn- und Aufenthaltsqualität steigert und Lärm-/Luftemissionen senkt. Der Durchgangsverkehr auf der Siggenthalerstrasse soll reduziert werden.
Parkierung	Der ruhende Verkehr wird unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der Siedlungsentwicklung organisiert und bewirtschaftet.
Schulwegsicherheit	Die Sicherheit auf den Schulwegen in der Gemeinde Würenlingen ist gewährleistet.
Mobilitätsmanagement	Bewohnende und Beschäftigte haben ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten.

¹ Die ordentlichen Verfahren zum Bau von Infrastruktur und der Beurteilung/Bestellung des Fahrplanangebots bleiben vorbehalten.

5 Massnahmen

5.1 Übersicht Massnahmen

Massnahmengruppe A: Strassennetz / MIV

- A.1 Betrieb und Gestaltung K113 Döttingerstrasse
- A.2 Betrieb und Gestaltung restliche Kantonsstrassen
- A.3 Betrieb und Gestaltung Siggenthalerstrasse
- A.4 Verkehrsberuhigung Gemeindestrassen (ohne Siggenthalerstrasse)

Massnahmengruppe B: Fuss- und Veloverkehr

- B.1 Verbesserungen am Fusswegnetz
- B.2 Verbesserungen am Veloroutennetz

Massnahmengruppe C: Öffentlicher Verkehr

- C.1 Hindernisfreie Bushaltestellen
- C.2 Verbesserungen ÖV-Angebot

Massnahmengruppe D: Parkierung und Mobilitätsmanagement

- D.1 Parkierung auf öffentlichem Grund
- 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 K113 Döttingerstrasse

Kurzbeschreibung	Die Döttingerstrasse (K113) ist die wichtigste Strasse für den Durchgangsverkehr in Würenlingen. Sie wird 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 & Handlungsbedarf	Die Ausgestaltung der Döttingerstrasse (K113) ist nicht mehr zeitgemäss. Gemäss Zweckmässigkeitsbeurteilung soll keine Westumfahrung realisiert werden, sodass die K113 diese Funktion voraussichtlich beibehalten wird (Richtplaneintrag bleibt für zukünftige Generationen bestehen). Die Döttingerstrasse weist insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr eine starke Trennwirkung auf. Für die Velofahrenden steht keine durchgehende Längsinfrastruktur zur Verfügung, für Zufussgehende fehlen oberirdische Querungsstellen. Die Verkehrsbelastung ist bereits heute sehr hoch, und eine weitere Zunahme wird erwartet. Die Hightechzone soll durch einen zusätzlichen Anschluss an die Döttingerstrasse angeschlossen werden. Es wurde eine Vorstudie erstellt, die die wichtigsten Massnahmen umreisst (siehe Kapitel 2.1).
Ziele	Es werden folgende Handlungsfelder aus Kapitel 4.2 adressiert: Fussverkehr, Veloverkehr, Kantonsstrassen, Erschliessen von Entwicklungsgebieten. Zusätzlich zu den Zielen im Kapitel 4.2 soll folgendes erwirkt werden: – Minderung der Trennwirkung durch vereinfachte Querungsmöglichkeiten (insbesondere für Bahnhofszugang) – Erhalt der Funktion als Ortsdurchfahrt von Würenlingen
Massnahmen	– Erarbeiten des Betriebs- und Gestaltungskonzepts Döttingerstrasse als Vertiefung der Vorstudie K113 – Je nach Sanierungshorizont allenfalls Prüfung und Umsetzung von kostengünstigen Sofort- bzw. Temporärmassnahmen
Vorgehen/ nächste Schritte	– In einem nächsten Schritt legt die Gemeinde zusammen mit dem Kanton fest, wie die Umsetzung der Massnahmen zusammen mit der weiteren Planung rund um die K113 auf Basis der Vorstudie Siggenthal Station K113 und in Übereinstimmung mit den ordentlichen Prozessen und Verfahren angegangen werden. Auf Basis dessen kann ein Betriebs- und Gestaltungskonzept erarbeitet werden.
Zuständigkeit	– Kanton Aargau, Departement Bau, Verkehr und Umwelt (BVU) – Gemeinde Würenlingen
Koordination (involvierte Stellen)	– Kanton Aargau – Gemeinde Würenlingen – Ggf. Interessensgruppen zwecks breiter Abstützung (Parteien, Gewerbe, Schule, Anstösser usw.)
Kosten (Investitionsaufwand)	Je nach Umfang der umgesetzten Massnahmen

Zeithorizont	– Umgestaltung Strasse ist abhängig vom Sanierungshorizont sowie von Drittprojekten (z.B. Werkleitungen)
Wirkungskontrolle	Qualitative und quantitative Beurteilung der Erreichung der oben genannten Ziele
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	A.3, B.1, B.2
Erläuterungen / Verweise / Grundlagen	Siggenthal Station Vorstudie K113: Döttinger- und Landstrasse (2022)

A.2 Betrieb und Gestaltung restliche Kantonsstrassen

Kurzbeschreibung	Die Kantonsstrassen in Würenlingen (mit Ausnahme der Döttingerstrasse, siehe Massnahme A.1), also die Kuhgässli-, Breiten-, Tegerfelder-, Linden- und Endingerstrasse, werden 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. Die Schnittstellen zur K113, wo bereits eine Vorstudie erarbeitet wurde, sind zu berücksichtigen.
Ausgangslage & Handlungsbedarf	Die Ausgestaltung der Kantonsstrassen in Würenlingen ist verkehrsorientiert und teilweise nicht mehr zeitgemäss. Auf der Kuhgässli-, Linden- und Endingerstrasse gibt es keine Veloinfrastruktur. Die Linden-, Endinger- und Tegerfelderstrasse weisen teilweise nur einseitige Trottoirs auf. Diverse Fussgängerstreifen weisen Mängel auf (z.B. fehlende oder nicht erstastbare Schutzinsel). Bei den Geschwindigkeitsmessungen fällt auf, dass die gefahrenen Geschwindigkeiten eher hoch sind.
Ziele	Es werden folgende Handlungsfelder aus Kapitel 4.2 adressiert: Fussverkehr, Veloverkehr, öffentlicher Verkehr, Kantonsstrassen, Schulwegsicherheit. Zusätzlich zu den Zielen im Kapitel 4.2 soll folgendes erwirkt werden: – Vereinfachte und sichere Querungsmöglichkeiten Fussverkehr – Funktion als kantonale Verbindungsstrassen erhalten
Massnahmen	– Erarbeitung Betriebs- und Gestaltungskonzept für die Strassenzüge unter Berücksichtigung der Vorstudie Siggenthal Station K113 – Prüfung Veloinfrastruktur entlang Kuhgässli-, Linden- und Endingerstrasse – Prüfung beidseitige Trottoirs Linden-, Endinger- und Tegerfelderstrasse – Temporeduktion auf Abschnitten der Kantonsstrassen prüfen (z.B. Lindenstrasse, ggf. nur im Bereich des Dorfzentrums und des Altersheims)² – Sanierung Fussgängerstreifen – BehiG-Umgestaltung Bushaltestellen – Je nach Sanierungshorizont allenfalls Prüfung und Umsetzung von kostengünstigen Sofort- bzw. Temporärmassnahmen
Vorgehen/nächste Schritte	– Der Kanton legt zusammen mit der Gemeinde fest, welche Massnahmen auf der Döttingerstrasse und der Kuhgässlistrasse auf Basis der Vorstudie Siggenthal Station K113 angegangen werden. Die hier vorgeschlagenen Massnahmen auf den restlichen Kantonsstrassen in Würenlingen sind mit dem Kanton unter Einhaltung der ordentlichen Prozesse und Verfahren abzustimmen. Allfällige Projekte werden durch den Kanton unter seiner Federführung veranlasst. – Zu Tempo 30 auf Kantonsstrassen: Beabsichtigt die Gemeinde konkret die Prüfung von Tempo 30, ist auch aufzuführen, inwiefern die in

² Anmerkung zur kantonalen Haltung zu Tempo 30: Im Kanton Aargau kann Tempo 30 als abweichende Geschwindigkeit nur in begründeten Ausnahmefällen angewendet werden, nämlich dann, wenn festgestellte Defizite mit keiner anderen, milderer Massnahme behoben werden können und deshalb eine abweichende Geschwindigkeit angewendet werden muss. Tempo 30 ist kein wünschbares Gestaltungselement. Voraussetzung für eine Prüfung von Tempo 30 ist das nachweisliche Vorhandensein von Defiziten gemäss Art. 108 SSV.

Art. 108 SSV aufgeführten Defizite auf dem betroffenen Streckenabschnitt vorliegen.	
Zuständigkeit	Aufgabenteilung siehe «Vorgehen / nächste Schritte» – Kanton Aargau, Departement Bau, Verkehr und Umwelt (BVU) – Gemeinde Würenlingen
Koordination (involvierte Stellen)	– Kanton Aargau – Gemeinde Würenlingen – Ggf. Interessensgruppen zwecks breiter Abstützung (Parteien, Gewerbe, Schule, Anstösser usw.)
Kosten (Investitionsaufwand)	Je nach Umfang der umgesetzten Massnahmen
Zeithorizont	– Umgestaltung Strasse ist abhängig vom Sanierungshorizont sowie von Drittprojekten (z.B. Werkleitungen)
Wirkungskontrolle	Keine massnahmenspezifischen Kontrollen
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	A.1, B.1, B.2, C.1
Erläuterungen / Verweise / Grundlagen	Siggenthal Station Vorstudie K113: Döttinger- und Landstrasse (2022)

A.3 Betrieb und Gestaltung Siggenthalerstrasse

Kurzbeschreibung	Die Siggenthalerstrasse wird siedlungsorientiert gestaltet, behält aber ihre wichtige verbindende Funktion für den MIV und wird zur wichtigsten Velo-Verbindung zwischen dem Dorfzentrum und dem Bahnhof ausgebaut.
Ausgangslage & Handlungsbedarf	Die Siggenthalerstrasse ist eine zentrale Verkehrsachse in Würenlingen, die trotz ihrer Rückstufung zur Gemeindestrasse weiterhin eine verkehrsorientierte Gestaltung aufweist. Breite Querschnitte, eine gerade Linienführung und hohe Geschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs prägen das Erscheinungsbild. Diese Ausgestaltung führt dazu, dass die Siggenthalerstrasse als Ausweichroute für Durchgangsverkehr genutzt wird, was die Verkehrsbelastung und die Lärmemissionen im angrenzenden Wohnquartier erhöht. Die Siggenthalerstrasse ist zugleich Teil des direktesten Wegs vom Bahnhof Siggenthal-Würenlingen zum Dorfzentrum. Dennoch ist diese Verbindung für den Veloverkehr heute wenig attraktiv, da der Knoten Siggenthalerstrasse / Döttingerstrasse / Zementweg keine Veloinfrastruktur aufweist und daher für den Veloverkehr nur mit grossen Mühen zu queren ist. Im Rahmen des Agglomerationsprogramms Aargau-Ost der 4. Generation wurde für die Neugestaltung der Siggenthalerstrasse eine Mitfinanzierung durch den Bund zugesagt. Voraussetzung ist, dass der Baustart bis am 31. März 2029 und die Abrechnung bis am 30. November 2031 erfolgt ist.
Ziele	Es werden folgende Handlungsfelder aus Kapitel 4.2 adressiert: Fussverkehr, Veloverkehr, öffentlicher Verkehr, Verkehrsberuhigung auf kommunalen Strassen, Schulwegsicherheit. Zusätzlich zu den Zielen im Kapitel 4.2 soll folgendes erwirkt werden:: – Verträgliches Geschwindigkeitsniveau
Massnahmen	– Auslösung eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes auf der Siggenthalerstrasse. Dabei sind zu beachten: – Dimensionierung von Fahrspuren – Geschwindigkeiten – Velo- und Fussgängerinfrastrukturen – Ausgestaltung Einmündungen – Ausgestaltung Haltestellen des ÖV (Fahrbahnhaltestelle oder Haltestellenbucht) – Vortrittsregelung – Gestaltung (Materialisierung, Begrünung, Beleuchtung, Möblierung, Freiräume etc.) – Anbindung an den Bahnhof unter Berücksichtigung der Fahrplanstabilität des Busses – In den weiter unten aufgeführten Handskizzen sind Ideen für eine Unterführung am Knoten Döttingen-/Siggenthalerstrasse aufgeführt. Die Vorstudie Siggenthal Station K113 geht jedoch von einer à-Niveau-Lösung aus. Im Rahmen der Weiterbearbeitung der Neugestaltung der K113 auf Basis der Vorstudie sollen beide Ansätze vertieft untersucht und ein Variantenentscheid getroffen werden.
Vorgehen/nächste Schritte	– Aufgrund der Schnittstellen der Siggenthalerstrasse mit der K113 kann die Gemeinde die Siggenthalerstrasse nicht ohne Einbezug des Kantons umgestalten. In der Folgeplanung der Vorstudie K113 legt der Kanton somit zusammen mit der Gemeinde fest, welche Massnahmen

	auf der Döttingerstrasse weiterverfolgt werden, und wie der Anschlussknoten der Siggenthalerstrasse gestaltet wird. – Unter Berücksichtigung dieser Schnittstelle löst die Gemeinde ein Betriebs- und Gestaltungskonzept im Zusammenhang mit dem Erneuerungszyklus und möglicher Finanzierung durch Agglomerationsprogramme aus.
Zuständigkeit	– Einwohnergemeinde Würenlingen
Koordination (involvierte Stellen)	– Gemeinde Würenlingen – Kanton Aargau (wegen Knoten mit Döttingerstrasse) – Ggf. Anwohner bzw. Bevölkerung – PostAuto AG
Kosten (Investitionsaufwand)	– Situationsabhängig
Zeithorizont	Abhängig vom Sanierungshorizont der Siggenthalerstrasse sowie des Planungsfortschritts der Neugestaltung der K113
Wirkungskontrolle	Keine massnahmenspezifischen Kontrollen
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	A.1, B.2
Erläuterungen / Verweise / Grundlagen	Siggenthal Station Vorstudie K113: Döttinger- und Landstrasse (2022)
Handskizzen	 Mögliche Variante einer Fuss- und Velourunterföhrung unter dem Knoten Siggenthalerstrasse / K113 / Zementweg. Bei dieser Variante wird der benötigte Landerwerb minimiert. Der einfahrende oder ausfahrende Verkehr in die oder aus der Siggenthalerstrasse wird abwechselnd geföhrte. Dazu wird eine Lichtsignalanlage benötigt. Die Lichtsignalanlage kann mit einer

Buspriorisierung ergänzt werden, um den ÖV zur Hauptverkehrszeit ohne Zeitverlust auf die Kantonsstrasse führen zu können. Der Fuss- und Veloweg wird nach der Unterführung auf den Zementweg zurückgeführt. Bei einer allfälligen Arealentwicklung der Mäderwiese sollte eine direkte Führung des Weges zum Bahnhof geprüft werden.



Mögliche Variante einer Fuss- und Velounterführung unter dem Knoten Siggenthalerstrasse / K113 / Zementweg. Bei dieser Variante ist ein Land-erwerb auf der Westseite der Siggenthalerstrasse erforderlich. Der Verkehr in der Siggenthalerstrasse wird weiterhin in zwei Richtungen geführt. Der Fuss- und Veloweg wird nach der Unterführung auf den Zementweg zurückgeführt. Bei einer allfälligen Arealentwicklung der Mäderwiese sollte eine direkte Führung des Weges zum Bahnhof geprüft werden.



Mögliche Variante einer Fuss- und Velounterführung unter dem Knoten Siggenthalerstrasse / K113 / Zementweg. Bei dieser Variante ist ein Land-erwerb auf der Ostseite der Siggenthalerstrasse erforderlich. Der Verkehr in der Siggenthalerstrasse wird weiterhin in zwei Richtungen geführt. Der

Fuss- und Veloweg wird nach der Unterführung auf den Zementweg zurückgeführt. Bei einer allfälligen Arealentwicklung der Mäderwiese sollte eine direkte Führung des Weges zum Bahnhof geprüft werden.

A.4 Verkehrsberuhigung Gemeindestrassen (ohne Siggenthalerstrasse)

Kurzbeschreibung	Die Gemeindestrassen werden, wo erforderlich, siedlungsverträglich aufgewertet. Die Ausführung kann baulich und/oder signalisatorisch erfolgen.
Ausgangslage & Handlungsbedarf	Gemeindestrassen in Würenlingen sind mit Tempo 50 signalisiert. Gleichzeitig gibt es zahlreiche Strassen, die über kein oder ein zu schmales Trottoir verfügen. Insbesondere bei Strassen, die Teil des Haupt- oder Nebenroutennetzes des Fussverkehrs sind oder als Schulweg genutzt werden, führt Tempo 50 zu Konflikt- und Gefahrensituationen mit dem Fuss- und Veloverkehr. Die erhöhte Geschwindigkeit sorgt für längere Reaktions- und Bremswege und erfordert breitere Fahrspuren für Begegnungsfälle. In der Folge müssen weitere Sichtweiten an Einmündungen gewährleistet werden und die Aufwertung der Fuss- und Veloinfrastruktur ist ohne kostspieligen Landerwerb vielfach nicht möglich. Im Sinne einer siedlungsorientierten Gestaltung kommunaler Strassen im Siedlungsgebiet führt eine Reduktion der Geschwindigkeit ebenfalls zu einer Reduktion der Lärmemissionen. Die im Mai 2025 durchgeführte Bevölkerungsumfrage zu Tempo 30 auf Gemeindestrassen zeigt eine grundsätzliche Zustimmung zu diesem Vorhaben.
Ziele	Es werden folgende Handlungsfelder aus Kapitel 4.2 adressiert: Fussverkehr, Veloverkehr, Verkehrsberuhigung auf kommunalen Strassen, Schulwegsicherheit. Zusätzlich zu den Zielen im Kapitel 4.2 soll folgendes erwirkt werden:: – Erhöhung der Verkehrssicherheit entlang Gemeindestrassen – Verträgliches Geschwindigkeitsniveau – Vermeidung von Ausweich- und Schleichverkehr
Massnahmen	– Einführung von Tempo-30 Zonen, so dass abseits der kantonalen Hauptachsen und innerhalb des Siedlungsgebiets Tempo 30 gilt. Ausgenommen ist die Industriestrasse. – Auf der Dorfstrasse wird im Bereich vor dem Gemeindehaus im Rahmen der Zentrumsplanung die Einführung einer Begegnungszone geprüft.
Vorgehen/ nächste Schritte	– Erarbeitung Konzepte und Gutachten T30 – Auf Busachsen soll die Fahrplanstabilität trotz der Temporeduktion aufrechterhalten werden können. Hierzu werden die PostAuto AG und die Abteilung Verkehr, Sektion öffentlicher Verkehr, frühzeitig in die Planung eingebunden.
Zuständigkeit	– Gemeinde Würenlingen
Koordination (involvierte Stellen)	– PostAuto AG – Abteilung Verkehr, Sektion öffentlicher Verkehr
Kosten (Investitionsaufwand)	Je nach Umfang der umgesetzten Massnahmen

Zeithorizont	– Kurzfristig
Wirkungskontrolle	Jährliche Geschwindigkeitskontrollen nach Umsetzung der Massnahmen (1. Kontrolle innerhalb des 1. Jahres)
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	A.3, B.1, B.2
Erläuterungen / Verweise / Grundlagen	– Merkblatt Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen des Kantons Aargau – Abweichende Höchstgeschwindigkeiten müssen in jedem Fall situativ geprüft werden und die entsprechenden Bedingungen aus Art. 108 SSV erfüllt sein – Strassenverkehrsgesetz (SVG 741.01) – Signalisationsverordnung (SSV 741.21)

5.3 Massnahmengruppe B: Fuss- und Veloverkehr

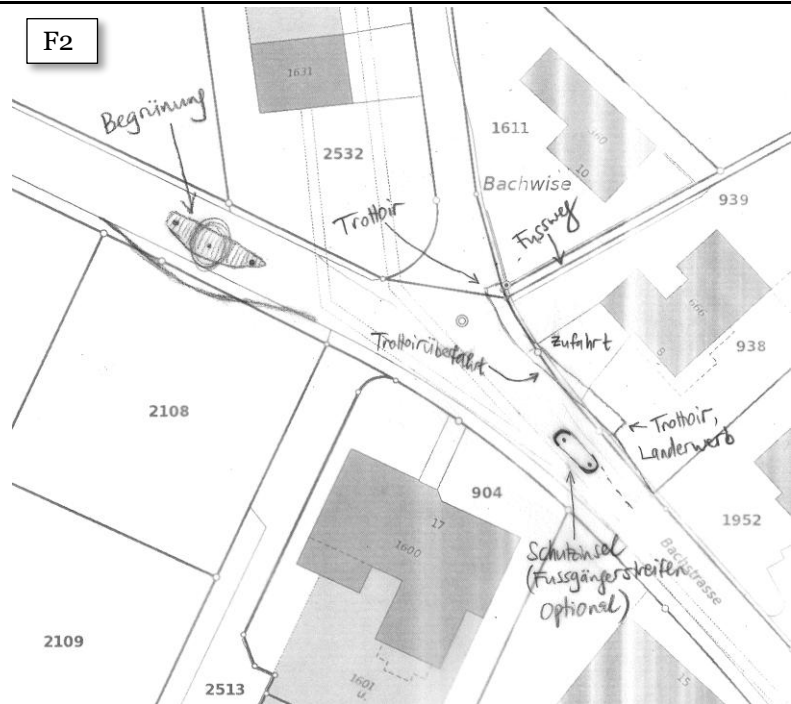
B.1 Verbesserungen am Fusswegnetz

Kurzbeschreibung	Die Gemeinde Würenlingen verfügt über ein direktes, attraktives, feinmaschiges und sicheres Fusswegnetz. Das Netz wird instandgehalten und gezielt ergänzt.
Ausgangslage & Handlungsbedarf	In den Quartieren von Würenlingen gibt es heute keine Tempo-30-Zonen, was die Attraktivität und Sicherheit des Zufussgehens in den Quartieren reduziert. Der sonstige Verbesserungsbedarf im Fusswegnetz besteht vor allem entlang der Kantonsstrassen mit einseitigem oder zu schmalem Trottoir (Linden-, Endinger- und Tegerfelderstrasse). Zudem weisen diverse Fussgängerstreifen Mängel auf (fehlende oder nicht ertastbare Schutzinsel, ungünstige Beleuchtung, fehlende Signalisation). Die Döttingerstrasse wirkt aufgrund der hohen Verkehrsbelastung und der geringen Zahl an Querungsmöglichkeiten stark trennend. Die Schulwege in Würenlingen weisen einzelne Schwachstellen auf, diese sind aber zumeist deckungsgleich mit den Schwachstellen im Fusswegnetz. Die Schulwegsicherheit ist Sache der Schule, das Auslösen einer entsprechenden Studie wäre durch die Schule vorzunehmen, dies ist aber aus heutiger Sicht nicht nötig.
Ziele	Es werden folgende Handlungsfelder aus Kapitel 4.2 adressiert: Fussverkehr, Kantonsstrassen, Verkehrsberuhigung auf kommunalen Strassen, Schulwegsicherheit. Zusätzlich zu den Zielen im Kapitel 4.2 soll folgendes erwirkt werden:: – Verbesserung der Verkehrssicherheit – Verbesserte Anbindung des Bahnhofs ans Fusswegnetz
Massnahmen ³	In der Zuständigkeit der Gemeinde: – Einführung von Tempo-30-Zonen auf siedlungsorientierten Strassen – Bei Siedlungsentwicklungen ist auf eine hohe Durchlässigkeit des Fussverkehrs zu achten. – Laufende Überprüfung und Instandhaltung des Fusswegenetzes. Trotz geringer und nur punktueller Baulandreserven ist die Siedlungsentwicklung zu verfolgen. Das Fusswegenetz ist entsprechend den Entwicklungen zu aktualisieren. In der Zuständigkeit des Kantons: – Aufwertung der Querungsstellen auf den Kantonsstrassen, evtl. im Rahmen eines BGK. Auf der Döttinger- und Kuhgässlistrasse im Rahmen der laufenden Planung (Vorstudie Siggenthal Station K113). – Prüfung der Verbreiterung sowie Ergänzung von Trottoirs entlang der Kantonsstrassen
Vorgehen/nächste Schritte	– In einem nächsten Schritt legt die Gemeinde zusammen mit dem Kanton fest, welche Massnahmen zusammen mit der weiteren Planung rund um die K113 auf Basis der Vorstudie Siggenthal Station K113 angegangen werden. Die übrigen Massnahmen dieses Massnahmenblatts, die Kantonsstrassen betreffen, sind mit dem Kanton unter Einhaltung der ordentlichen Prozesse und Verfahren abzustimmen. Die

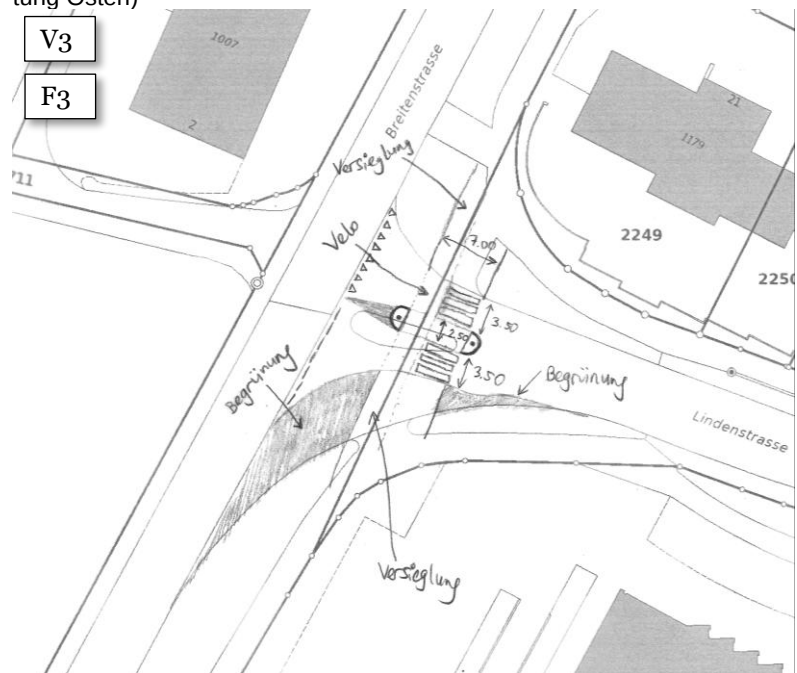
³ Aus den Massnahmen im KGV leitet der Kanton für Massnahmen in seinem Zuständigkeitsbereich keine Planungs- und Realisierungsverpflichtung ab. Die Gemeinde ist dafür zuständig, sich beim Kanton für das Begehren einzusetzen.

	Gemeinde meldet dabei Begehren, welche die Kantonstrassen betreffen, beim Kanton. Allfällige Projekte würden durch den Kanton unter seiner Federführung veranlasst. – Bei der Planung von Massnahmen, die im Gewässerraum zu liegen kommen (wie z.B. die in der Handskizze F2 abgebildete mögliche Fussverkehrsquerung und Torsituation auf der K435 Bachstrasse), sind die Interessen des Gewässers zu beachten es ist frühzeitig mit der Abteilung Landschaft und Gewässer, Sektion Gewässernutzung, des Kantons Kontakt aufzunehmen. – Die Gemeinde begleitet neue Bauvorhaben und entwickelt das Fusswegnetz entsprechend attraktiv weiter.
Zuständigkeit	– Gemeinde Würenlingen – Kanton Aargau, Department Bau, Verkehr und Umwelt
Koordination (involvierte Stellen)	– Gemeinde Würenlingen – Kanton Aargau, Department Bau, Verkehr und Umwelt
Kosten (Investitionsaufwand)	Abhängig von konkreten Massnahmen
Zeithorizont	– Netzinstandhaltung und Überprüfung: laufend – Sonstige Massnahmen: im Rahmen des Sanierungszyklus der Strassen
Wirkungskontrolle	Führen der Umsetzungskontrolle als Minimum
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	A.1, A.2, A.3, A.4, B.2
Erläuterungen / Verweise / Grundlagen	Siggenthal Station Vorstudie K113: Döttinger- und Landstrasse (2022)

Handskizzen



Fussverkehrsquerung Bachstrasse (Zugang Naherholungsgebiet) und Torwirkung MIV (Reduzieren Geschwindigkeit der Fahrzeuge in Fahrtrichtung Osten)



Knoten Breiten-/Lindenstrasse, Verringerung Geschwindigkeiten beim Rechtsabbiegen, Markieren Fussgängerstreifen und Velofurt. Nach Möglichkeit soll die bestehende Linde auf der heutigen Verkehrsinsel beibehalten werden.

B.2 Verbesserungen am Veloroutennetz

Kurzbeschreibung	Die Gemeinde Würenlingen hat ein feinmaschiges, durchgängiges und attraktives Veloroutennetz. Das Netz wird instandgehalten und gezielt ergänzt.
Ausgangslage & Handlungsbedarf	Das bestehende Veloroutennetz besteht aus kantonalen und kommunalen Verbindungen, die jedoch nicht flächendeckend sicher und attraktiv ausgestaltet sind. Besonders auf den direkten Wunschlinien des Veloverkehrs fehlen oftmals durchgehende und klar markierte Veloinfrastrukturen. Dies führt dazu, dass Velofahrende Umwege in Kauf nehmen müssen, was die Attraktivität des Veloverkehrs insbesondere im Alltagsverkehr verringert, oder Risiken in Kauf nehmen. Ein zentrales Defizit stellt die unzureichende Anbindung des Bahnhofs Siggenthal-Würenlingen an das Velonetz dar. Die notwendige Querung der stark befahrenen Döttingerstrasse ist mit hohen Risiken verbunden, da sichere und komfortable Quermöglichkeiten fehlen. Diese Trennwirkung reduziert nicht nur die Attraktivität des Bahnhofs für Velofahrende, sondern macht auch nachhaltige Mobilitätsketten weniger attraktiv. Auch in den Quartierstrassen ist die Attraktivität und Sicherheit des Veloverkehrs durch das Geschwindigkeitslimit von 50 km/h und zahlreichen Fahrverboten eingeschränkt. Auf der kantonalen Veloroute in Richtung Endingen kommt es auf dem Schuelweg aufgrund der hohen zulässigen Geschwindigkeit von 80 km/h zu Konflikten zwischen dem Veloverkehr und dem MIV. Die geplante Hightechzone ist ins Velonetz einzubinden. Hinweis: Im Rahmen der Studie «Prüfung Veloverbindung Würenlingen-Villigen» (2025) wurden mehrere Varianten untersucht. Die Übernahme der kommunalen Veloroute entlang des Hengelwegs und der Alten Reaktorstrasse ins kantonale Velonetz (Bestvariante) ist erst mit dem Grossratsbeschluss der kantonalen Velonetzrevision vorgesehen.
Ziele	Es werden folgende Handlungsfelder aus Kapitel 4.2 adressiert: Veloverkehr, Kantonsstrassen, Erschliessen von Entwicklungsgebieten, Verkehrsberuhigung auf kommunalen Strassen, Schulwegsicherheit. Zusätzlich zu den Zielen im Kapitel 4.2 soll folgendes erwirkt werden:: – Verbesserung der Verkehrssicherheit – Hohe Verfügbarkeit von Veloabstellplätzen sicherstellen – Attraktive Erschliessung der Hightechzone fürs Velo
Massnahmen ⁴	In der Zuständigkeit der Gemeinde: – Verbesserung der Anbindung des Bahnhofs Siggenthal-Würenlingen an das restliche Siedlungsgebiet – Prüfung Anbindung Bahnhof Siggenthal-Würenlingen ans kantonale Veloroutennetz – Prüfen Einführung Tempo 50 auf dem Schuelweg (kantonale Veloroute) – Prüfung Aufhebung von Fahrverboten, welche Velofahrende miteinschliessen (z.B. im Breitequartier) – Prüfen des Bedarfs an Veloabstellplätzen am Bahnhof und im Dorfzentrum

⁴ Aus den Massnahmen im KGV leitet der Kanton für Massnahmen in seinem Zuständigkeitsbereich keine Planungs- und Realisierungsverpflichtung ab. Die Gemeinde ist dafür zuständig, sich beim Kanton für das Begehren einzusetzen.

	– Veloverkehr und Fussverkehr an der ÖV-Haltestelle Weissenstein entflechten – Das kommunale Veloroutennetz wird laufend geprüft, instandgehalten und neuen Entwicklungen angepasst. In der Zuständigkeit des Kantons: – Aufwertung der Veloinfrastruktur auf der Breiten-, Linden-, Endinger- und Kuhgässlistrasse (unter Berücksichtigung der Planungen im Rahmen der Vorstudie Siggenthal Station K113) – Veloverkehr und Fussverkehr an der ÖV-Haltestelle Breite-Lochacker entflechten – Erreichbarkeit des Zweirichtungsradweges in der Breitenstrasse von den Quartierstrassen im Westen sicherstellen – Sicherstellen von verkehrssicheren und attraktiven Querungsmöglichkeiten über die Döttinger-, Linden-, Breiten- und Kuhgässlistrasse (unter Berücksichtigung der Planungen im Rahmen der Vorstudie Siggenthal Station K113) – Das kantonale Veloroutennetz wird laufend geprüft, instandgehalten und neuen Entwicklungen angepasst.
Vorgehen/ nächste Schritte	– Zu Massnahmen im Perimeter der Vorstudie Siggenthal Station K113: Die Gemeinde legt in einem nächsten Schritt zusammen mit dem Kanton fest, welche Massnahmen in der weiteren Planung rund um die K113 auf Basis der Vorstudie Siggenthal Station K113 angegangen werden. – Die übrigen Massnahmen dieses Massnahmenblatts, die Kantonsstrassen oder kantonale Velorouten betreffen (z.B. Veloquerung Lindenstrasse an Einmündung Breitenstrasse), sind mit dem Kanton unter Einhaltung der ordentlichen Prozesse und Verfahren abzustimmen. Die Gemeinde meldet dabei Begehren, welche die Kantonstrassen betreffen, beim Kanton. Allfällige Projekte würden durch den Kanton unter seiner Federführung veranlasst. – Die Gemeinde behebt die Gefahrensituation auf dem Schuelweg in Absprache mit dem Kanton (kantonale Veloroute). – Entwicklung verfolgen bei gleichzeitiger Miteinbeziehung der Bedürfnisse der Bevölkerung, um gezielte Anpassung des Velonetzes vornehmen zu können.
Zuständigkeit	– Gemeinde Würenlingen – Kanton Aargau, Department Bau, Verkehr und Umwelt
Koordination (involvierte Stellen)	– Gemeinde Würenlingen – Kanton Aargau, Department Bau, Verkehr und Umwelt
Kosten (Investitionsaufwand)	Abhängig von konkreten Massnahmen
Zeithorizont	– Netzinstandhaltung und Überprüfung: laufend – Veloabstellplätze im Dorfzentrum: mit Zentrumsplanung prüfen – Sonstige Massnahmen: im Rahmen des Sanierungszyklus der Strassen

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, mit einer 2023 abgelaufenen Frist. Dazu zählen auch die Bushaltestellen.
Ausgangslage & Handlungsbedarf	Für ältere und handicapierte Menschen, aber auch für Menschen mit Kinderwagen oder allgemein viel Gepäck, ist das Fortbewegen oft erschwert. Mit hindernisfreien Bushaltestellen soll diesen Personen eine attraktive Möglichkeit gegeben werden, den öffentlichen Verkehr zu benutzen. In der Gemeinde Würenlingen müssen die Bushaltestellen deshalb behindertengerecht ausgebaut werden. Dabei müssen sowohl die Einstiegssituation (Höhe und Breite der Kante) als auch der Zugang zur Haltestelle niveaufrei sein.
Ziele	Es werden folgende Handlungsfelder aus Kapitel 4.2 adressiert: Öffentlicher Verkehr. Zusätzlich zu den Zielen im Kapitel 4.2 soll folgendes erwirkt werden:: – Die Bushaltestellen sind gut für den Fussverkehr zugänglich.
Massnahmen	– Behindertengerechter Ausbau der Bushaltestellen. Dieser erfolgt, wenn möglich, im Rahmen von anstehenden Projekten wie z.B. Strassensanierungen – 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	– 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	– Die Gemeinde Würenlingen ist zuständig für die Haltestellen auf den Gemeindestrassen, der Kanton ist zuständig für die Haltestellen auf den Kantonsstrassen. – Der Bau von Wartehäuschen obliegt der Gemeinde. – Ticketautomaten finanziert der Transportunternehmer.
Koordination (involvierte Stellen)	– Gemeinde Würenlingen – Kanton Aargau, Department Bau, Verkehr und Umwelt – Transportunternehmer ÖV
Kosten (Investitionsaufwand)	Aktuell unklar, je nach Ausgestaltung der Massnahmen
Zeithorizont	Kurz- bis mittelfristig

Wirkungskontrolle	Keine massnahmenspezifischen Kontrollen
-------------------	---

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

Erläuterungen / Verweise / Grundlagen	– SR 151.3 Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG) – Empfehlungen Bushaltestellen, Kanton Aargau (BVU), Januar 2024
---------------------------------------	--

C.2 Verbesserungen ÖV-Angebot

Kurzbeschreibung	Das ÖV-Angebot in Würenlingen ist bereits heute attraktiv und hat sich gut etabliert. Problematisch zu den HVZ ist die Zuverlässigkeit des Busbetriebs, welche es auf einer regionalen Ebene zu lösen gibt (→ GVK Zurzibiet). Zudem sollen Lösungen für die unbefriedigende Wende der L357 bei der Post gesucht werden.
Ausgangslage & Handlungsbedarf	Das ÖV-Angebot in Würenlingen ist bereits heute attraktiv und hat sich gut etabliert. Besonders zu den HVZ ist jedoch die Zuverlässigkeit des Busverkehrs ein Problem, was zu Verspätungen und Anschlussbrüchen führen kann. Diese Verspätungen entstehen zu einem grossen Teil ausserhalb von Würenlingen. Somit müssen diese Probleme auf einer regionalen Ebene gelöst werden. Aktuell wird das GVK Zurzibiet erarbeitet. Falls dieses die Probleme nicht genügend adressiert, ist eine separate Folgeplanung in Zusammenarbeit mit dem Kanton und der Transportunternehmung anzustreben. Die Wende der Linie 357 bei der Post ist unbefriedigend, da aus Platzgründen keine Gelenkbusse eingesetzt werden können. Die dortige Haltestelleninfrastruktur ist unattraktiv. In der Folgeplanung ist eine Studie auszulösen, die gemeinsam mit dem Kanton und der Transportunternehmung Lösungen vorschlägt. Die Wende könnte an einem anderen Ort durchgeführt werden oder die Linie 357 wird via Lindenstrasse geführt, sodass die Wende entfällt. Alternativ könnte auf die Stichfahrt Post verzichtet werden. Auch hier sind die Erkenntnisse des GVK Zurzibiet abzuwarten. Die Hightechzone ist attraktiv für den ÖV zu erschliessen.
Ziele	Es werden folgende Handlungsfelder aus Kapitel 4.2 adressiert: Öffentlicher Verkehr, Erschliessen von Entwicklungsgebieten. Zusätzlich zu den Zielen im Kapitel 4.2 soll folgendes erwirkt werden:: – Erhöhung der Fahrplanstabilität des Busverkehrs in und um Würenlingen – Sicherstellen der Bahnanschlüsse – Lösen der unbefriedigenden Wende bei der Post (L357) und der Einschränkungen beim Fahrzeugeinsatz – Attraktive ÖV-Erschliessung Hightechzone
Massnahmen	– Die Gemeinde setzt sich für einen Viertelstundentakt auf der S-Bahn im unteren Aaretal ein. Dieser ist im Richtplan eingetragen, aber nicht Teil des Ausbaus 2035. – Erhöhung Betriebsstabilität Busverkehr auf regionaler Ebene – Lösungssuche für Wende L357 bei der Post – Prüfen ÖV-Erschliessung Hightechzone
Vorgehen/nächste Schritte	– Prüfung Ergebnisse GVK Zurzibiet im Bereich Busverkehr, allenfalls Auslösen einer Folgeplanung bzgl. Zuverlässigkeit Busverkehr und Wende L357 in Zusammenarbeit mit dem Kanton Aargau und der Transportunternehmung
Zuständigkeit	– Gemeinde Würenlingen – Kanton Aargau, Department Bau, Verkehr und Umwelt – Anmerkung: Die Zuständigkeit für die Teilmassnahme «Lösungssuche für Wende L357 bei der Post» liegt in der Zuständigkeit der Gemeinde.
Koordination (involvierte Stellen)	– Gemeinde Würenlingen – Kanton Aargau, Department Bau, Verkehr und Umwelt – Transportunternehmer ÖV

Kosten (Investitions-
aufwand) Aktuell nicht bezifferbar

Zeithorizont Unklar, voraussichtlich kurz-, mittel- und langfristig

Wirkungskontrolle Keine massnahmenspezifischen Kontrollen

Abhängigkeit zu an-
deren Massnahmen A.1, A.2, A.3, A.4, C.1

Erläuterungen / Ver-
weise /
Grundlagen

5.5 Massnahmengruppe D: Parkierung und Mobilitätsmanagement

D.1 Parkierung auf öffentlichem Grund

Kurzbeschreibung	Aktuell gibt es in der Gemeinde Würenlingen kein Handlungsbedarf bezüglich Parkierung. Die Situation wird von der Gemeinde weiter beobachtet, um bei Bedarf frühzeitig lenkende Massnahmen einführen zu können.
Ausgangslage & Handlungsbedarf	Die Gemeinde Würenlingen besitzt ein Parkierungsreglement, welches seit Januar 2023 in Kraft ist. In diesem Reglement wird das Parkieren auf öffentlichem Grund und die Gebühren für das Parkieren in der Gemeinde bestimmt. Nach diesem Reglement müssen in Würenlingen wohnhafte Motorfahrzeugbesitzer, welche auf privaten Grund keinen Parkplatz nachweisen können (und somit auf öffentlichem Grund parkieren), eine Parkkarte kaufen. Darüber hinaus ist das Parkieren auf öffentlichen Flächen gesamthaft gebührenpflichtig, zumeist geregelt mit blauer Zone mit 4 Stunden kostenloser Parkierung (bis auf signalisierte Ausnahmen). Dafür ist das Gemeindegebiet in Parkraumzonen unterteilt. Bei der Anzahl, Gestaltung und Verwaltung von Parkfeldern gilt in Würenlingen die Bauverordnung des Kantons Aargau. Diese verwendet die Norm VSS 40 281 zur Berechnung der benötigten Parkplätze und ermöglicht autoarmes Wohnen. Die Bau- und Nutzungsordnung der Gemeinde macht zur Parkierung bis auf eine spezifische Bestimmung zur Arealüberbauungen keine Aussagen zur Parkierung. Bei Arealüberbauungen müssen zwei Drittel der notwendigen Abstellplätze für Motorfahrzeuge (exkl. Besucherparkplätze), in unterirdischen oder zweckmässig überdeckten und begrünt Sammelgaragen erstellt werden. Aktuell besteht kein Handlungsbedarf im Bereich Parkierung (weder öffentliche Parkierung als auch private Parkierung). Es gilt daher die Situation weiter zu beobachten und bei Bedarf ein Parkierungskonzept zu erarbeiten bzw. das Parkierungsreglement zu überarbeiten.
Ziele	Es werden folgende Handlungsfelder aus Kapitel 4.2 adressiert: Parkierung. Zusätzlich zu den Zielen im Kapitel 4.2 soll folgendes erwirkt werden:: – Weiterhin bestimmungsgemässe Benützung der privaten und öffentlichen Parkplätze – Abgeltung des gesteigerten Gemeingebrauchs
Massnahmen	– Periodische Überprüfung des Handlungsbedarfs – Falls Handlungsbedarf entsteht, Parkierungskonzept erarbeiten – Aktuell keine Massnahmen erforderlich
Vorgehen/ nächste Schritte	---
Zuständigkeit	Gemeinde Würenlingen
Koordination (involvierte Stellen)	– Keine

Kosten (Investitions- Aufwand) Aktuell keine

Zeithorizont – Unklar, voraussichtlich kurz-, mittel- und langfristig

Wirkungskontrolle Keine massnahmenspezifischen Kontrollen

Abhängigkeit zu an- Keine
deren Massnahmen

Erläuterungen / Ver- – Bauverordnung (BauV) Kanton Aargau
weise / – Bau- und Nutzungsordnung (BNO) Gemeinde Würenlingen
Grundlagen – Parkierungsreglement Gemeinde Würenlingen

D.2 Mobilitätsmanagement

Kurzbeschreibung	In Würenlingen werden Massnahmen des Mobilitätsmanagements in den Bereichen Angebot, Beratung und Kommunikation umgesetzt.
Ausgangslage & Handlungsbedarf	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 informiert bereits heute auf der Gemeinde-Homepage zum Wanderwegnetz der Region sowie zum Verkauf von Tageskarten der SBB.
Ziele	Es werden folgende Handlungsfelder aus Kapitel 4.2 adressiert: Mobilitätsmanagement. Zusätzlich zu den Zielen im Kapitel 4.2 soll folgendes erwirkt werden:: – 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), insbesondere auch für die Hightechzone – Nutzung der Angebote bestehender Fachstellen
Massnahmen	– Informationen zur Mobilität auf der Gemeinde-Homepage ergänzen (Informationen zu Velorouten, Veloabstellplätzen, nachhaltigen Reiseketten etc.) – In Baugesuchen und Planungsverfahren Mobilitätsmanagement thematisieren, insbesondere auch bei der Hightechzone – Konkretisierende Bestimmungen zur privaten Parkierung (z.B. Minimal- und Maximalwerte für die Parkfeldberechnung, Erstellungspflicht von Mobilitätskonzepten) in der Nutzungsplanung verankern – Weiterführung der Sensibilisierung der Eltern für das Thema des Schulwegs, Vermeidung von Fahrdiensten mit dem Auto (Elterntaxis) – Beratung von ortsansässigen Unternehmen bezüglich Mobilitätsmanagement, evtl. mit Unterstützung durch aargaumobil (kantonale Anlaufstelle für Mobilitätsmanagement) sowie sumo (Netzwerk für nachhaltige Mobilität in Unternehmen)
Vorgehen/ nächste Schritte	– Zuständigkeiten definieren – Kontaktaufnahme mit aargaumobil und sumo – Kriterien für die Wirkungskontrolle definieren
Zuständigkeit	– Gemeinderat Würenlingen
Koordination (involvierte Stellen)	– Kantonale Anlaufstelle für Mobilitätsmanagement aargaumobil – sumo (Netzwerk für nachhaltige Mobilität in Unternehmen)
Kosten (Investitions- aufwand)	Aktuell keine

Zeithorizont	laufend
Wirkungskontrolle	Noch zu definieren
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	D.1
Erläuterungen / Weise / Grundlagen	– https://www.su-mo.net/ – www.ag.ch/aargaumobil

5.6 Verwerfene Massnahmen

Während der Erarbeitung des KGV wurden Massnahmen und Varianten von Massnahmen diskutiert, die aus verschiedenen Gründen verworfen wurden.

Fahrverbote auf dem Schuelweg

Um der Gefahrensituation auf der kantonalen Veloroute auf dem Schuelweg zwischen Würenlingen und Endingen zu begegnen, wurden neben der Einführung von Tempo 50 auch ein temporäres Fahrverbot zu Schulzeiten sowie ein generelles Fahrverbot mit Ausnahme für Landwirtschaft und eventuell Anlieger diskutiert. Gegen beide Varianten als alleinige Massnahme spricht vor allem, dass das Risiko in erster Linie durch die hohe Geschwindigkeit und nicht durch das Verkehrsaufkommen entsteht. Zusätzlich ist die Strasse Teil der kantonalen Veloroute und wird auch ausserhalb der Schulzeiten oder während der Ferien von Velofahrenden genutzt, weshalb ein temporäres Fahrverbot kaum praktikabel wäre – unter anderem auch, weil nicht alle Verkehrsteilnehmenden jederzeit über Schul- und Ferienzeiten informiert sind. Ein allgemeines Fahrverbot mit Ausnahmen würde die Situation ebenfalls nur wenig entschärfen, da der Schuelweg bereits heute hauptsächlich von der Landwirtschaft und Anwohnenden befahren wird. Aus denselben Gründen wurde schliesslich auch eine Kombination von Tempo 50 mit einem der diskutierten Fahrverbote verworfen. Zudem würde ein Fahrverbot auch für Anwohnende voraussichtlich auf grössere Widerstände im angrenzenden Quartier stossen, da Umwege entstehen würden.

Begegnungszone Dorfzentrum

Im Dorfzentrum, das aufgrund zahlreicher Attraktoren (Schule, Gemeindehaus, Volg, Spielplätze und weitere) besonders wichtig für den Fussverkehr ist und zudem Potenzial für eine Aufwertung bietet, wurde neben Tempo 30 auch die Einrichtung einer Begegnungszone vor dem Gemeindehaus diskutiert. Eine solche Zone würde Fussgängerinnen und Fussgängern das Queren an beliebigen Stellen erlauben und ihnen Vortritt gegenüber dem motorisierten Verkehr auf der Dorfstrasse einräumen. Im Rahmen des KGV wurde diese Massnahme jedoch nicht weiterverfolgt, weil in einer Begegnungszone keine Fussgängerstreifen markiert werden dürfen, was insbesondere im Hinblick auf die Verkehrserziehung von Schulkindern weiterhin erforderlich ist. Zudem soll dem Fussverkehr zum aktuellen Zeitpunkt kein flächendeckendes Vortrittsrecht eingeräumt werden. Die Möglichkeit einer Begegnungszone soll allerdings im Zuge einer künftigen Zentrumsplanung erneut geprüft werden.

Varianten für die Veloverbindung Dorfzentrum – Bahnhof

Zur Verbesserung der Velo-Anbindung des Bahnhofs an das Gemeindegebiet wurden drei Varianten für die Hauptverbindung geprüft:

- Variante 1: Führung über Kuhgässli- und Industriestrasse (verworfen)
Diese Option wurde verworfen, da dadurch grosse Teile des südlichen Gemeindegebiets weiterhin keine attraktive Veloroute zum Bahnhof erhalten würden. Zudem wäre die Umsetzung einer sicheren Infrastruktur auf der stark befahrenen Kuhgässlistrasse, dem Montana-Kreisel und der Industriestrasse (mit hohem Schwerverkehrsanteil) aufwändig oder anspruchsvoll.
- Variante 3: Führung über die bestehende kantonale Veloverbindung und die Ifluhstrasse (verworfen)
Auch diese Route wurde verworfen, weil sie für die meisten Nutzerinnen und Nutzer einen signifikanten Umweg bedeuten würde und damit an Attraktivität verliert. Zusätzlich müsste sie auf einem kurzen Abschnitt der K 113 geführt werden, was für den Veloverkehr weitere Herausforderungen mit sich bringt.
- Variante 2: Führung über Siggenthalerstrasse und Zementweg / mögliche neue Unterführung
Diese Variante wurde weiterverfolgt, da sie den direktesten Verlauf aufweist und bereits bestehende Infrastruktur (Zweirichtungsradweg entlang der Siggenthalerstrasse) nutzt. Mit geringem Aufwand kann hier ein akzeptabler Standard erreicht werden, unter anderem durch eine Verkehrsberuhigung der Siggenthalerstrasse und eine sichere Querungsmöglichkeit am Knoten Zementweg / K 113 / Siggenthalerstrasse. Langfristig besteht zudem die Möglichkeit, eine Unterführung unter dem Knoten zu realisieren und – bei einer künftigen Entwicklung der Mäderwiesen – eine direkte Veloverbindung zum Bahnhof zu schaffen, die eine herausragende Infrastruktur für den Veloverkehr ermöglichen würde.

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, Planung und Umwelt) 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:

- 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
- Auswertung von Unfallstatistiken
- 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 Würenlingen besteht aus dem vorliegenden Bericht inkl. der Teilpläne MIV, ÖV, Fussverkehr und Veloverkehr.

Durch den Vorsteher des Departements Bau, Verkehr und Umwelt ist das gesamte Kapitel 4 (Ziele) zu genehmigen. Mit der Genehmigung werden die Ziele für den Kanton behördenverbindlich. Für die Gemeinde wird hingegen der gesamte KGV behördenverbindlich.

Zur kantonalen Vorprüfung durch den Gemeinderat verabschiedet:

18. Februar 2025

Vorläufige Beurteilung durch das Departement Bau, Verkehr und Umwelt:

23. Juni 2025

Öffentliche Mitwirkung vom:

offen

Beschlossen durch den Gemeinderat am:

offen

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
DWV	Durchschnittlicher Werktagsverkehr
HVZ	Hauptverkehrszeit
KGV	Kommunaler Gesamtplan Verkehr
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MSP	Morgenspitzenstunde, i.d.R. 07:00 - 08:00
NVZ	Nebenverkehrszeit
ÖV	Öffentlicher Verkehr
REK	Regionales Entwicklungskonzept
REL	Räumliches Entwicklungsleitbild
rGVK	regionales Gesamtverkehrskonzept
STEP	Strategisches Entwicklungsprogramm
T20/T30	Tempo 20/30

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