

Landstrasse K114

Untersiggenthal

Räumliches Leitbild

Stand: 26. März 2026



Inhaltsverzeichnis

Einleitung	S.	2
Das räumliche Leitbild als Planungsinstrument	S.	3
Planerische Grundlagen	S.	4
Analyse		
Historische Entwicklung	S.	7
Räumliche Situation mit Ortsteilen	S.	8
Bevölkerung, Gewerbe, Einkaufen	S.	9
Landschaft und Klima	S.	10
Mobilität und Verkehr	S.	11
Landstrasse mit Abschnitten	S.	12
Räumliches Leitbild	S.	14
Ziele für Landstrasse	S.	15
Zielbild 2050	S.	16
Teilgebiete	S.	18
Neues Zentrum	S.	19
Gartenpassagen	S.	24
Grünkorridor	S.	26
Autoville	S.	28
Historische Ortskerne	S.	30
Höhenweg	S.	32
Park am Zentrum	S.	33
Ortseinfahrt, Siedlungsrand	S.	34
Querverbindungen	S.	35
Landmarks	S.	36

Ausgangslage und Ziele

Die Landstrasse ist für die Gemeinde Untersiggenthal von zentraler Bedeutung. Die Strasse ist der wichtigste Zugangs- und Durchfahrtsraum der Gemeinde, prägt das Erscheinungsbild und die Aussenwahrnehmung von Untersiggenthal wesentlich. Entlang der Landstrasse befindet sich das neue Zentrum mit einer wichtigen Nahversorgungsfunktion für die Bevölkerung. Im Zentrumsraum und generell entlang der Landstrasse wird in den nächsten Jahren eine markante Innenentwicklung stattfinden. Teilweise sind die Gebiete deutlich unternutzt.

Die Landstrasse soll zu einem gestalteten Raum mit einer klaren städtebaulichen Struktur und einer erkennbaren Identität werden. Des Weiteren teilt die Strasse das Siedlungsgebiet in zwei Teile. Die Trennwirkung der Verkehrsachse soll reduziert und die heute wenig attraktiven Wege für den Fuss- und Veloverkehr über und entlang der Strasse verbessert werden.

Es gibt im wesentlichen zwei Auslöser für die Erarbeitung des räumlichen Leitbilds Landstrasse:

1. Entlang der Ortsdurchfahrt Landstrasse liegen wichtige Entwicklungsgebiete. Bereits im nächsten Jahr stehen auf einzelnen der Teilgebiete Planungen an. Diese Gebiete werden Untersiggenthal für die nächsten Jahrzehnte wesentlich mitprägen. Hier ist eine städtebauliche Grundlage für eine geordnete Entwicklung notwendig.

2. Der Kanton hat für die Landstrasse eine Planung der Ortsdurchfahrt verfasst. Diese wurde im Rahmen der Erarbeitung des Gesamtverkehrskonzepts Raum Baden und Umgebung (GVK) ausgelöst. Mit der Planung wurde die Einbettung der Landstrasse in die kantonalen Planungen der Kantonsstrassen und die Schnittstellen zu den kommunalen Planungen aufgezeigt. Bei der Diskussion mit dem Kanton hat sich gezeigt, dass die Planung der Strasse stärker auf die Siedlung abzustimmen und eine städtebauliche und räumliche Gesamtbetrachtung notwendig ist, um die Landstrasse beim nächsten Sanierungszyklus zielgerichtet entwickeln zu können.

Aus diesen Gründen haben die Gemeinde und der Kanton gemeinsam die Erarbeitung des räumlichen Leitbilds ausgelöst. Das Leitbild bildet die erste Planungsphase und den strategischen und räumlichen Überbau der Entwicklung der Landstrasse. In der nächsten Phase wird für die Landstrasse eine Vertiefungsstudie erarbeitet, welche konkrete und parzellengenaue Aussagen zu Gestaltung, Betrieb und zur Entwicklung des Siedlungsgebiets entlang der Landstrasse enthalten soll.

Die Planung des Leitbilds wurde durch eine Projektgruppe mit kommunalen und kantonalen Behördenvertretern begleitet. Während dem Planungsprozess wurde zudem eine Begleitgruppe mit Vertretungen aus der Bevölkerung gebildet, welche nach dem räumlichen Leitbild auch die Vertiefungsstudie begleiten soll.

Das räumliche Leitbild als Planungsinstrument

Das räumliche Leitbild Landstrasse bietet eine Gesamtschau über das Siedlungsgebiet von Untersiggenthal mit Schwerpunkt auf die Entwicklung der Landstrasse. Die räumliche Gesamtschau über das Gemeindegebiet dient dazu, für die Landstrasse die richtige raumplanerische, städtebauliche und verkehrliche Strategie zu wählen. Das Leitbild berücksichtigt dabei die übergeordneten kantonalen und regionalen Grundlagen.

Das räumliche Leitbild definiert die Ziele für die angestrebte räumliche Entwicklung in den Bereichen Siedlung, Verkehr und Freiraum mit dem Zeithorizont von ca. 25 Jahren, vorliegend somit bis ca. 2050.

Das räumliche Leitbild dient als Grundlage für die Umgestaltung der Landstrasse beim nächsten Sanierungszyklus und die dazu notwendigen Vertiefungsstudien, das Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) und das anschliessende Bauprojekt.

Das räumliche Leitbild definiert für die Bebauung entlang der Landstrasse und die Entwicklung des Zentrums die räumliche Strategie. Für private Bauträger stellt das REL die gewünschte Entwicklung bildhaft dar und sensibilisiert für eine hochwertige Entwicklung.

Das räumliche Leitbild fördert bei baulichen und planerischen Tätigkeiten eine geordnete Innenentwicklung. Sei dies unter anderem bei:

- Nutzungs-, Gestaltungs- und Erschliessungsplanungen
- Arealentwicklungen
- Bauprojekten
- Planung, Unterhalt und Bewirtschaftung öffentlicher Anlagen und Infrastrukturen (Bauten, Strassen, Grünanlagen, Freiräume, etc.)

Die grösseren dieser Projekte sollen in den Planungsberichten Bezug auf das räumliche Leitbild nehmen.

Das räumliche Leitbild ist ein strategisches Planungsinstrument des Gemeinderats und der Verwaltung. Die Erarbeitung des Leitbilds wurde durch eine Begleitgruppe aus der Bevölkerung unterstützt und durch einen Workshop mit der Bevölkerung ergänzt. Die Ergebnisse des Workshops wurden ausgewertet und in einer Überarbeitung des Leitbilds berücksichtigt. Anschliessend wird das Leitbild öffentlich aufgelegt und es besteht die Möglichkeit zur schriftlichen Mitwirkung. Der Beschluss erfolgt durch den Gemeinderat, womit das Leitbild behördenverbindlich wird.¹⁾

Das räumliche Leitbild ist bewusst schematisch gehalten, um ausreichend Spielraum und Flexibilität für die optimale ortsbauliche Einbettung einzelner Projekte zu gewährleisten.

Das räumliche Leitbild soll langfristig seine Wirkung entfalten, hierzu ist ein umsichtiger und sorgfältiger Vollzug durch die Behörden im Laufe der Zeit notwendig.

1) Behördenverbindliche Elemente (z.B. Richtplan, Leitbilder, Inventare, Leitbilder) sollen die Rechtsanwendung einheitlich, nachvollziehbar und voraussehbar machen. Sie sind bei Verwaltungsentscheiden zusätzlich zu den gesetzlichen Grundlagen zu berücksichtigen, wobei ein Ermessensspielraum besteht.

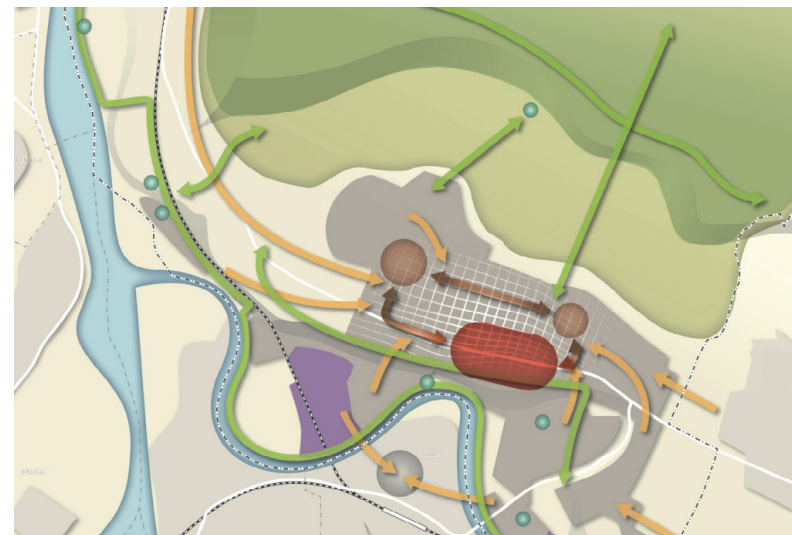
Übergeordnete Planungen

Gemäss kantonalem Richtplan befindet sich die Gemeinde Untersiggenthal im urbanen Entwicklungsraum und im Kerngebiet der Agglomerationen. Urbane Entwicklungsräume sind Standorte für urbanes Wohnen und bieten dem umliegenden ländlichen Raum Arbeitsplätze, Absatzmärkte, Dienstleistungen und wichtige Infrastrukturen. Ein grosser Teil des Bevölkerungswachstums und Arbeitsplatzwachstums soll in diesen gut erschlossenen Räumen stattfinden. Die urbanen Entwicklungsräume sind stark durch den Verkehr belastet und sollen städtebaulich aufgewertet werden.

Die Nutzungsplanung der Gemeinde Untersiggenthal ist auf eine markante Innenentwicklung und die Zielsetzungen des urbanen Entwicklungsraums ausgelegt. In der seit 2018 rechtskräftigen Nutzungsplanung wurden entlang der Landstrasse Aufzonungen vorgenommen. Gleichzeitig wurde eine Zentrumszone definiert, welche gestützt auf qualitative Anforderungen eine deutliche Innenentwicklung zulässt. Dabei liegt der Fokus auf der Schaffung und Weiterentwicklung des Zentrumsraums. Der Nutzungsplanung liegt das räumliche Gesamtkonzept (RGK) zugrunde.

Die kantonalen Grundlagen zeigen zudem, dass sich entlang der Landstrasse diverse Gebiete befinden, welche aufgrund der Bauperiode, dem Stand der Überbauung und den Nutzungsreserven grosses Potenzial für eine bauliche Transformation und Innenentwicklung ausweisen.

Die Landstrasse K114 ist eine Kantonsstrasse und als Hauptverkehrsstrasse (HVS) klassiert. Die Strasse wies bereits 2016 am Ortsausgang in Richtung Obersiggenthal einen durchschnittlichen Tagesverkehr (DTV) von über 18'000 Fahrzeugen aus und ist somit eine sehr stark befahrene Verkehrsachse. Im Rahmen der Erarbeitung des GVK Raum Baden und Umgebung wurde die vertiefte Planung der Ortsdurchfahrt (ODF) Untersiggenthal ausgelöst. Es wurde eine Absichtserklärung zwischen dem Kanton und der Gemeinde Untersiggenthal für die weiteren Schritte zur Umgestaltung der Ortsdurchfahrt vereinbart.



Ausschnitt aus dem Zukunftsbild des räumlichen Gesamtkonzepts (RGK) mit Zentrum an der Landstrasse

Im kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV) sind die Ziele der Verkehrsentwicklung festgelegt und es ist aufgezeigt, wie die Verkehrskapazitäten mit der Siedlungsentwicklung abgestimmt werden sollen. Das Zentrum von Untersiggenthal ist im Agglomerationsprogramm als Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiet aufgeführt. Als relevante Defizite werden das hohe Verkehrsaufkommen, die fehlende Aufenthaltsqualität und die mangelhafte Erschliessung entlang der Landstrasse und die mangelhafte Erschliessung in einigen Wohnquartieren und Arbeitsplatzgebieten erwähnt. Gemäss KGV soll auch die Trennwirkung der Landstrasse durch eine bessere Strassenraumgestaltung minimiert werden. Der KGV enthält zudem eine Vielzahl von notwendigen verkehrlichen und baulichen Massnahmen, welche teils auch die Landstrasse betreffen.

Planungsrechtliche Einordnung

Die bauliche Entwicklung entlang der Landstrasse richtet sich nach der Bau- und Nutzungsordnung der Gemeinde Untersiggenthal. Insbesondere die Zentrumszone sowie der Perimeter «Landstrasse» sind auf eine qualitative Verdichtung und eine ortsbauliche Aufwertung ausgerichtet. Die Nutzungsplanung definiert hierfür die baurechtliche Grundordnung und formuliert qualitative Zielsetzungen für Nutzung, Bebauung und Freiraum.

Gleichzeitig eröffnet die Bau- und Nutzungsordnung bewusst Handlungsspielräume, sofern eine gesamtheitlich überzeugende städtebauliche Lösung erreicht wird. Abweichungen von der Regelbauweise, eine stärkere Verdichtung oder besondere Anforderungen an den Strassenraum sind damit grundsätzlich möglich, müssen jedoch fachlich begründet werden.

Das räumliche Leitbild übersetzt die rechtlichen Vorgaben der Nutzungsplanung in übergeordnete räumliche und gestalterische Prinzipien. Es beschreibt, wie Verdichtung, Nutzungsmischung, Strassenraumgestaltung und Freiraumqualität im Zusammenspiel weiterentwickelt werden sollen.

Das Leitbild bildet damit die strategische Grundlage für das nachfolgende städtebauliche Grobkonzept. Es schafft eine gemeinsame Orientierung für Gemeinde, Planung und Grundeigentümerschaft, ohne selbst Nutzungs- oder Bauvorschriften festzulegen.

Das Leitbild ist bewusst nicht auf die Zentrumszone beschränkt. Obwohl diese von besonderer Bedeutung ist, wird die Landstrasse als zusammenhängender Strassenraum betrachtet. Entsprechend formuliert das Leitbild Prinzipien für den gesamten Abschnitt, während die Zentrumszone einen Schwerpunkt bildet.



Ausschnitt aus dem Bauzonenplan (rechtskräftig seit 2018)

- Perimeter „Landstrasse“ §6 BNO
- Zentrumszone §10 BNO
- - - - - Gestaltungsplanpflicht

Spielräume und Umsetzung

Die bauliche Entwicklung entlang der Landstrasse und insbesondere im Zentrumsbereich stützt sich auf die bestehenden Möglichkeiten der Bau- und Nutzungsordnung (BNO). Diese erlaubt in der Zentrumszone Z bereits heute eine hohe bauliche Dichte sowie eine vielfältige Nutzungsmischung. Zulässig sind bis zu vier Vollgeschosse bei einer Gesamthöhe von 18 m sowie Wohnen, Dienstleistungen, Verkauf, öffentliche Nutzungen und mässig störendes Gewerbe. Publikumsorientierte Nutzungen sind schwerpunktmässig entlang der Landstrasse und in den Erdgeschossen anzuordnen.

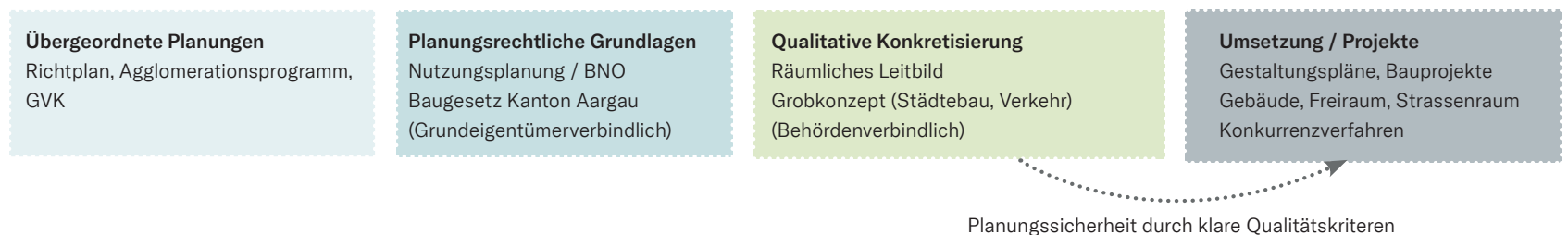
Die BNO formuliert für die Zentrumszone klare qualitative Ziele: Bauten, Freiräume und Nutzungen sollen zur Aufwertung des Ortszentrums beitragen; der Strassenraum ist von Fassade zu Fassade zu denken; Freiräume sind sorgfältig zu gestalten; öffentliche Fusswegverbindungen und Grünräume haben die Durchlässigkeit und Vernetzung des Zentrums sicherzustellen. Diese Vorgaben sind verbindlich, erfordern jedoch eine projektbezogene qualitative Beurteilung.

Weiter gilt die baurechtliche Grundordnung, unter anderem mit dem ordentlichen Abstand von 6 m gegenüber Kantonsstrassen gemäss Baugesetz. Dieser Strassenabstand bildet den Regelfall für die bauliche Entwicklung entlang der Landstrasse. Für qualitätsvolle städtebauliche Lösungen kann es jedoch erforderlich sein, im Rahmen eines Gestaltungsplans davon abzuweichen, sofern dadurch eine insgesamt bessere Lösung für Strassenraum, Bebauung und Freiräume erreicht wird.

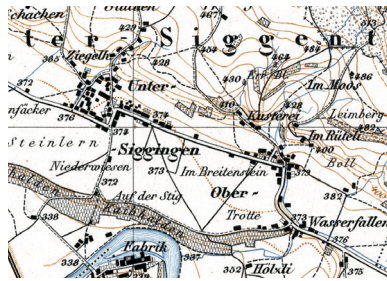
Im Perimeter «Landstrasse» eröffnet die BNO zusätzliche Spielräume. Bei parzellenübergreifender Planung, Adressbildung zur Landstrasse, attraktiven Fussgängerbereichen und einer gemeinsamen Autoabstellanlage kann der Gemeinderat Abweichungen von der Regelbauweise bewilligen, insbesondere die geschlossene Bauweise sowie bis zu zwei zusätzliche Vollgeschosse. Voraussetzung ist der Nachweis einer städtebaulich besonders guten Lösung, welche das Zentrum gesamthaft betrachtet und in Abstimmung mit der Gestaltung des Strassenraums entwickelt wird. Diese gesamthafte Betrachtung erfolgt im städtebaulichen Grobkonzept, in welchem die qualitativen Kriterien wie Adressbildung, Erdgeschossnutzungen oder Fussgängerbereiche räumlich vertieft werden. Dabei wird geprüft, wo diese Ansätze sinnvoll sind und wo andere städtebauliche Lösungen zu einer besseren Gesamtwirkung führen.

Zur Sicherung der Qualität sind Konkurrenzverfahren und Gestaltungspläne wichtige Instrumente im Planungsprozess. Sie ermöglichen es, unterschiedliche Lösungsansätze systematisch zu vergleichen.

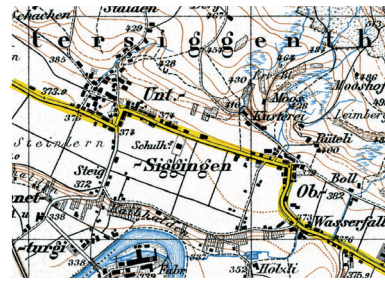
Das räumliche Leitbild und das städtebauliche Konzept konkretisieren die Ziele der BNO und schaffen Orientierung für Konkurrenzverfahren, Gestaltungspläne und Bauprojekte. Projekte, die sich an diesen Grundlagen orientieren, verfügen über gute Voraussetzungen, die geforderten Qualitätskriterien zu erfüllen und im weiteren Verfahren positiv beurteilt zu werden.



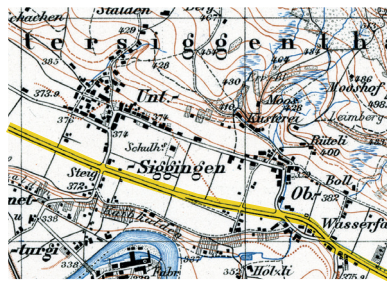
Historische Entwicklung



1880



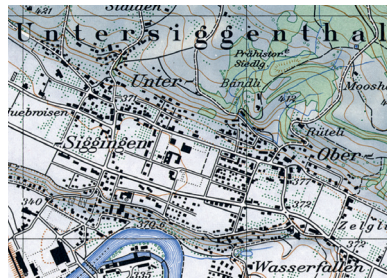
1930 - Ortsdurchfahrt



1940 - neue Umfahungsstrasse



1960



1980



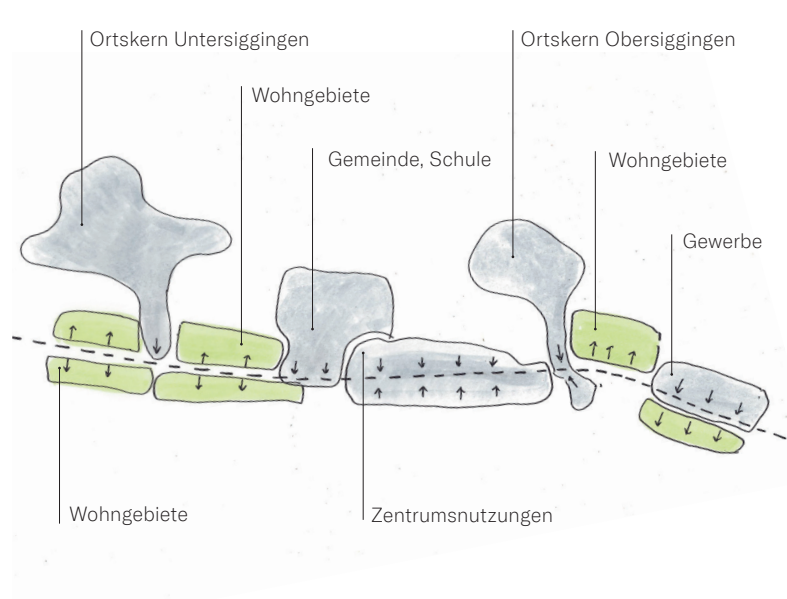
2023

Untersiggenthal war lange ein typisches Strassendorf, das sich entlang der Verbindung zwischen Baden und dem unteren Aaretal entwickelte. Mit dem zunehmenden Verkehr im 20. Jahrhundert wurde eine Umfahungsstrasse gebaut, die Landstrasse, die den Ortskern deutlich entlastete. In den letzten Jahrzehnten hat das Dorf einen starken Bauboom erlebt, wodurch neue Quartiere entstanden sind und die Bevölkerung markant wuchs. Damit wandelte sich Untersiggenthal von einer vorwiegend landwirtschaftlich geprägten Gemeinde zu einem beliebten Wohnort im Raum Baden mit aktuell über 7800 (Stand 2025) Einwohnerinnen und Einwohner.

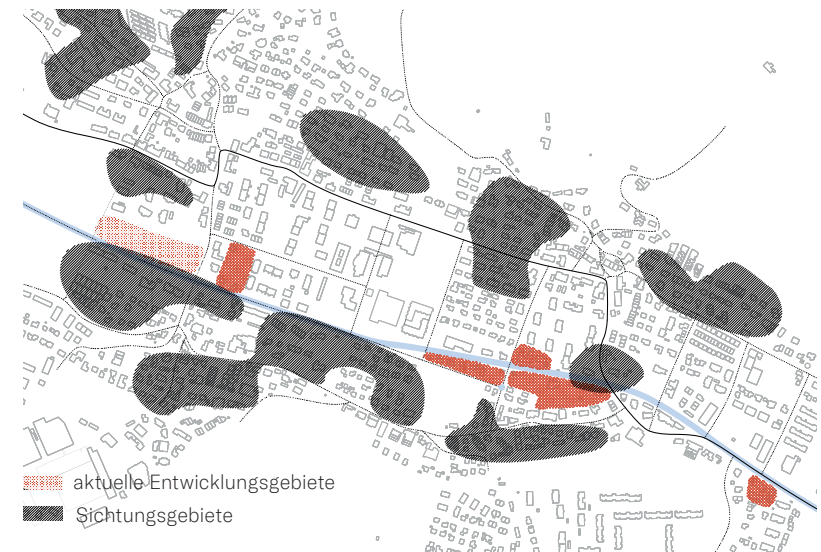


1959 - Bebauungstand der Landstrasse vor dem grossen Bauboom.

Räumliche Situation mit Ortsteilen



Auf dem dem Plateau, welches den Kern der Gemeinde Untersiggenthal bildet, haben sich unterschiedliche Räume herausgebildet, die jeweils eigene Funktionen übernehmen. Im Westen und Osten bilden die Anschlüsse an die alten Dorfkern von Untersiggingen und Obersiggingen wichtige Übergänge. In der Mitte liegt das zentrale Schul- und Gemeindegebiet mit der neuen Sickinga-Halle, dem Gemeindehaus und einem grosszügig gestalteten Platz, der als gemeinschaftlicher Treffpunkt dient. An der östlichen Ortseinfahrt prägt zudem ein Gewerbegebiet mit verschiedenen Betrieben das Bild. Hinzu kommen mehrere Wohnquartiere sowie punktuelle Zentrumsnutzungen. Das Schema zeigt mit Pfeilen, dass sich die Wohngebiete überwiegend mit dem Rücken zur Strasse orientieren, während Gewerbe und zentrale Nutzungen klar auf die Landstrasse ausgerichtet sind.

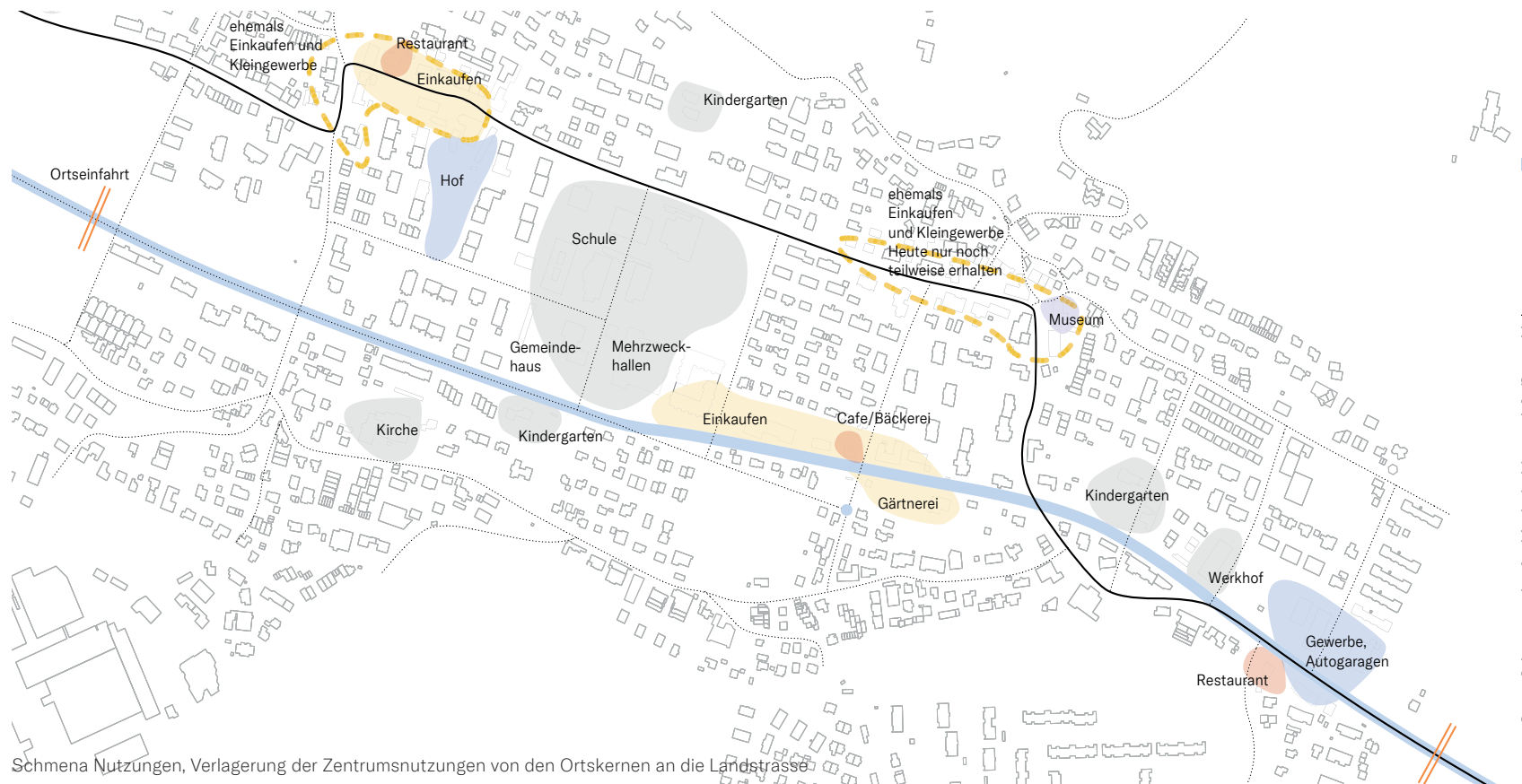


Entlang der Landstrasse stehen in Untersiggenthal vor allem die Entwicklungsgebiete im Vordergrund, die in den nächsten Jahren konkret verdichtet oder umgestaltet werden. Sie bilden den unmittelbaren Anstoss für die laufende Planung. Entlang der Landstrasse befindet sich zudem eine Vielzahl an Sichtungsgebieten, die für die weitere Planung von besonderer Bedeutung sind. Als Sichtungsgebiet gilt: „Gebiete mit 40% an Gebäuden aus der Zeit zwischen 1945 und 1980 und gleichzeitig einem Anteil von mehr als 20% an über 65-Jährigen oder mehr als 40% an über 45-Jährigen und gleichzeitig weniger als ein Drittel an 21–45-Jährigen.“ Diese Quartiere befinden sich grundsätzlich und allgemein gehalten sowohl baulich als auch sozial in einer Phase des Wandels.

Bevölkerung, Gewerbe, Einkaufen

Mit dem Bau der Umfahrungsstrasse in den 30er Jahren orientierte sich das dörfliche Leben zunehmend von den alten Ortskernen hin zur neuen Verkehrsachse. Entlang der Strasse entstanden Läden und Gewerbebetriebe. Neue Wohnhäuser und Betriebe siedelten sich dort an, da die Anbindung

für Handel und Verkehr günstiger war. Schritt für Schritt entwickelte sich die Hauptachse in Richtung des wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Zentrums. Dadurch verloren die traditionellen Dorfkerne an Bedeutung und dienen heute vorwiegend als Wohngebiet.



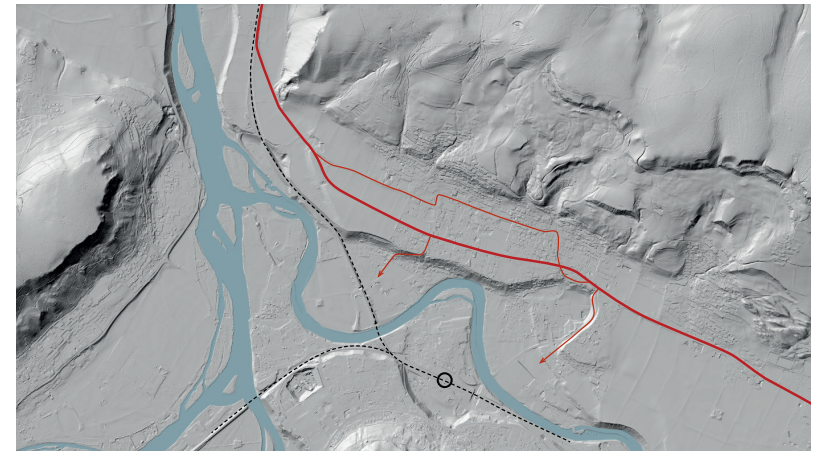
Landschaft und Klima

Untersiggenthal liegt etwa drei Kilometer nordwestlich von Baden, eingebettet zwischen der Aare im Westen und der Limmat im Süden. Die Gemeinde erstreckt sich von den Hängen des Siggenbergs über das auf dem flachen Plateau liegende Dorfzentrum bis zu den auf dem Talboden liegenden Quartieren an der Limmat und Aare .

Die Gemeinde liegt günstig im Wasserschloss der Schweiz, wo Aare, Limmat und Reuss zusammenfliessen. Unter anderem durch diese topografische Lage bestehen sehr gute Verkehrsverbindungen. Die Gemeinde ist nicht weit vom Bahnhof Turgi entfernt, zusätzlich ermöglicht die Linie Siggenthal Station–Koblentz schnelle Verbindungen entlang des Aaretals. Dank dieser Lage ist Untersiggenthal ein attraktiver Wohnort für Pendelnde die in Zürich, Baden oder Brugg arbeiten, gleichzeitig aber die Ruhe einer naturnahen Umgebung geniessen möchten.

Die geografische Lage beeinflusst das lokale Klima erheblich. In den Sommernächten bilden sich im Aaretal Kaltluftseen, die durch die Hanglagen des Siggenbergs verstärkt werden. Diese Kaltluft strömt in die tiefer gelegenen Siedlungsgebiete und sorgt dort für spürbar kühlere Temperaturen in den Morgenstunden. Besonders im Sommer können diese Kaltluftströme für eine willkommene Abkühlung sorgen, während sie im Winter gelegentlich zu längeren Frostperioden beitragen.

Historisch gesehen war die Landschaft von Untersiggenthal von Feuchtgebieten geprägt. Diese Sumpfgebiete wurden im 19. Jahrhundert durch Trockenlegungs- und Entwässerungsmassnahmen umgenutzt, um landwirtschaftliche Flächen zu gewinnen und die Siedlungsentwicklung zu ermöglichen. Heute sind diese Gebiete grösstenteils bebaut oder werden landwirtschaftlich genutzt.



Schema Topografie mit Strassen (rot) und Zugverbindungen (schwarz)



Schema Kaltluftströme

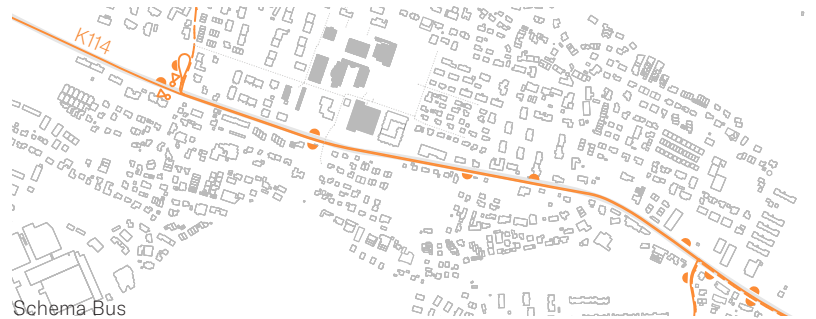
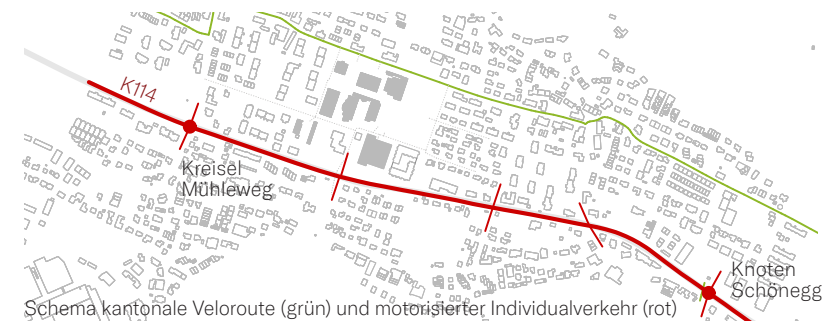
Mobilität und Verkehr

Die Landstrasse als Hauptachse zwischen der Agglomeration Baden und dem unteren Aaretal bewältigt heute einen durchschnittlichen täglichen Verkehr von ungefähr 15'000 Fahrzeugen und ist dementsprechend verkehrsorientiert ausgebaut. Von dieser Verkehrsmenge ist auch in Zukunft auszugehen. Die Plafonierung auf diesen Wert erfolgt durch geeignete Massnahmen ausserhalb des Siedlungsgebietes. Der Knoten Schönegg verbindet die Landstrasse mit der Schöneggstrasse, einer Querverbindung zur Südseite der Limmat. Er bildet so den wichtigsten Kreuzungspunkt im Perimeter. Demgegenüber kommt dem Kreisel Mühleweg eine höhere Bedeutung für die Anschlüsse an das Siedlungsgebiet von Untersiggenthal zu.

Die als Umfahrung gebaute Landstrasse bildet die direkteste Verkehrsachse durch die Gemeinde. Sie verfügt über keine Veloinfrastruktur und der Veloverkehr wird aktuell bewusst nicht auf die Landstrasse gelenkt. Die kantonale Veloverbindung verläuft in Längsrichtung parallel zur Landstrasse durch die beiden alten Dorfkerne.

Längsverbindungen für den Fussverkehr entlang der Verkehrsachse sind im gesamten Perimeter vorhanden, wenn auch nicht überall direkt an der Landstrasse. Vor allem in Abschnitten, welche sich aktuell nicht zur Strasse orientieren, verlaufen attraktive Fussverkehrsverbindungen im rückwärtigen Raum. Die Querbarkeit der Landstrasse steht in einer Abhängigkeit zu den angrenzenden Nutzungen. Die Querungsstellen für den Fussverkehr sind im gesamten Perimeter punktuell angeordnet und entsprechen dem heutigen Bedürfnis. An vier der insgesamt sechs Querungsstellen sind verkehrssichere Unterführungen vorhanden.

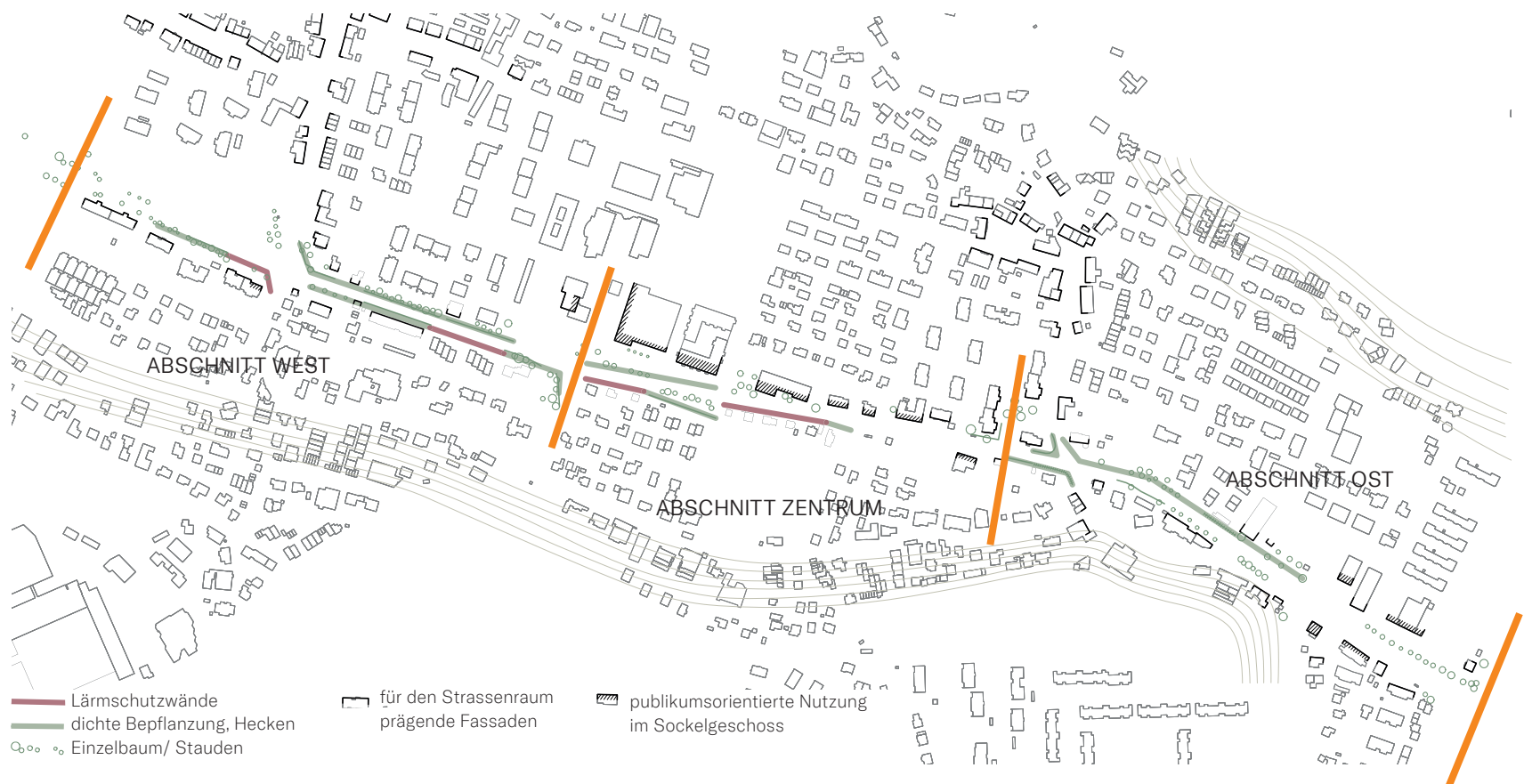
Bushaltestellen und Busse prägen den Raum mit und sind wichtige Elemente für die Entwicklung in ihrem direkten Umfeld. Das Bussystem mit den vier Bushaltestellen, die in regelmässigen Abständen angeordnet sind, hat daher nicht nur aufgrund der zu erwartenden höheren Fahrgastzahlen eine grosse Bedeutung.



Landstrasse mit Abschnitten

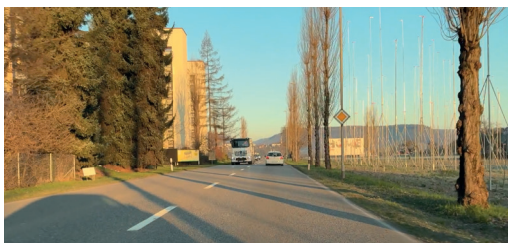
Die Landstrasse in Untersiggenthal gliedert sich heute in die Abschnitte West, Zentrum und Ost. Die Bebauung entlang der Strasse wirkt stellenweise unkoordiniert und trägt wenig zur Identität des Ortes bei. Lärmschutzwände und dichte Hecken prägen das Erscheinungsbild und lassen den Verlauf insgesamt wenig einladend wirken. Die einzelnen Abschnitte haben

dabei unterschiedliche Anforderungen, die jeweils gesondert betrachtet werden müssen. Gleichzeitig besteht auf allen Abschnitten Verbesserungspotenzial, das gezielt genutzt werden sollte, um die Strasse funktional, attraktiv und qualitativ aufzuwerten.



ABSCHNITT WEST

Enger Verkehrskorridor mit praktisch durchgehenden Lärmschutzwänden und Hecken, ohne Fuss- und Veloverkehr. Wohnungsnutzungen mit Lärmschutzarchitektur zur Strasse hin.



ABSCHNITT ZENTRUM

Heute vorwiegend einseitig mit Zentrumsnutzungen. Je nach Situation mit wohlthuender Öffnung in die Landschaft (Gärtnerei) oder als Gegenüber mit Lärmschutzwänden.



ABSCHNITT OST

Vielseitige Abschnitte und Situationen: einseitiges Gewerbegebiet, wichtiger Verkehrsknotenpunkt, Dorfbach, Hecken und Erdwälle, sowie angrenzende Wohngebiete.



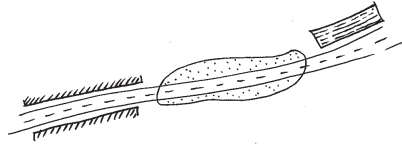
Räumliches Leitbild

Die Analyse zeigt die Landstrasse als zentrale Verkehrs- und Entwicklungsachse von Untersiggenthal, entlang der sich Verkehr, Siedlung und wichtige Zentrumsfunktionen konzentrieren. Gleichzeitig entfaltet sie heute eine ausgeprägte räumliche Trennwirkung. Historische Entwicklungen, Nutzungsverlagerungen und die hohe Verkehrsbelastung haben zu einer funktional geprägten, jedoch städtebaulich wenig qualitätvollen Situation geführt. Entlang der Landstrasse bestehen in den kommenden Jahren bedeutende Entwicklungs- und Verdichtungspotenziale, die das Ortsbild insbesondere im Zentrumsraum langfristig beeinflussen werden. Mit der anstehenden Sanierung der Kantonsstrasse ergibt sich ein wichtiges Zeitfenster, um Verkehr, Stadtraum und Siedlungsentwicklung besser aufeinander abzustimmen und die Landstrasse zu einem verbindenden und identitätsstiftenden Raum weiterzuentwickeln.

Das folgende räumliche Leitbild besteht aus prägnanten **Leitsätzen**, die die zentralen Ziele und Prinzipien für kommende Veränderungen zusammenfassen. Es wird durch ein schematisch gestaltetes **Zielbild** ergänzt, das die wichtigsten Themen übersichtlich verortet. Im Anschluss werden die einzelnen **Teilgebiete** vertieft dargestellt und inhaltlich fokussiert.

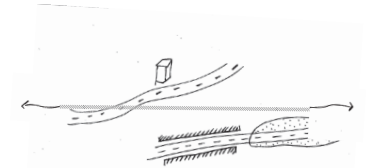
Kantonsstrasse mit Klarheit und Charakter

Die Landstrasse erfüllt weiterhin ihre verkehrliche Funktion, ist jedoch geordnet, lesbar und einladend gestaltet. Unterschiedliche Abschnitte erhalten ihr eigenes Gesicht, klare Ortseinfahrten schaffen Orientierung und die Trennwirkung der Strasse wird deutlich reduziert. Die Landstrasse erhält eine sichtbare Identität.



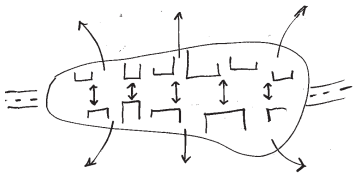
Attraktive Wege für Zufussgehende und Velos

Die Gestaltung der Landstrasse orientiert sich an einem ausgewogenen Zusammenspiel der verschiedenen Verkehrsträger. Der Fuss- und Veloverkehr wird gestärkt und als gleichwertiger Bestandteil des Strassenraums berücksichtigt. Ein begleitendes Netz aus sicheren, gut gestalteten Wegen bietet Kindern, Velofahrenden und Fussgänger:innen mehr als nur eine Verbindung: Es lädt zum Flanieren ein, begleitet von dichtem Grün, Sichtbänken und historischen Ortsbildern.



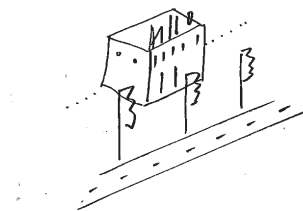
Zentrum mit Boulevard-Qualität

Das neue Zentrum ist gut erreichbar zu Fuss, mit dem Velo, dem Auto und dem ÖV. Trotz Verkehrsbelastung entsteht ein Ort, an dem man gerne einkaufen geht, sich zu Fuss bewegt und verweilt – mit Bauten und Vorzonen, die städtisches Flair und Boulevardcharakter vermitteln. Die Strasse im Zentrum ist durchlässig gestaltet. Im Zentrum findet eine deutliche Innenentwicklung statt.



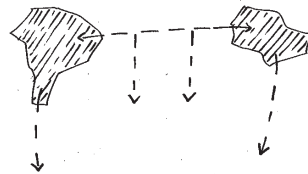
Gewerbe mit Strahlkraft

Das Gewerbe an der Landstrasse präsentiert sich mit einem repräsentativen Gesicht. Angestrebt werden publikumsorientierte Nutzungen zur Nahversorgung. Das klar begrenzte Gebiet bildet ein zukunftsfähiges Cluster, das sowohl für bestehende als auch für neue Betriebe attraktiv ist.



Historische Kerne als lebendige Gegenpole

Die historischen Ortskerne behalten ihre Qualität und werden gestärkt als Orte mit Gastronomie, Kultur und kleinen Läden. Sie sind gut angebunden an das neue Zentrum und die Langsamverkehrswege und bilden damit ein sichtbares Gegenstück zur Entwicklung an der Landstrasse.














Klimaangepasst und ökologisch vernetzt

Die stark befahrene Verkehrsachse wird durch Begrünung und ökologische Massnahmen nach dem Schwammstadt-Prinzip aufgewertet. Ein Park im Rückraum des Zentrums schafft einen Ausgleich zur Dichte, während Bachöffnungen und grüne Vernetzungsachsen zur Biodiversität und zur Steigerung der Lebensqualität beitragen. Die Bebauung berücksichtigt zudem die Kaltluftströme, welche für die Abkühlung des Siedlungsraums von Bedeutung sind.



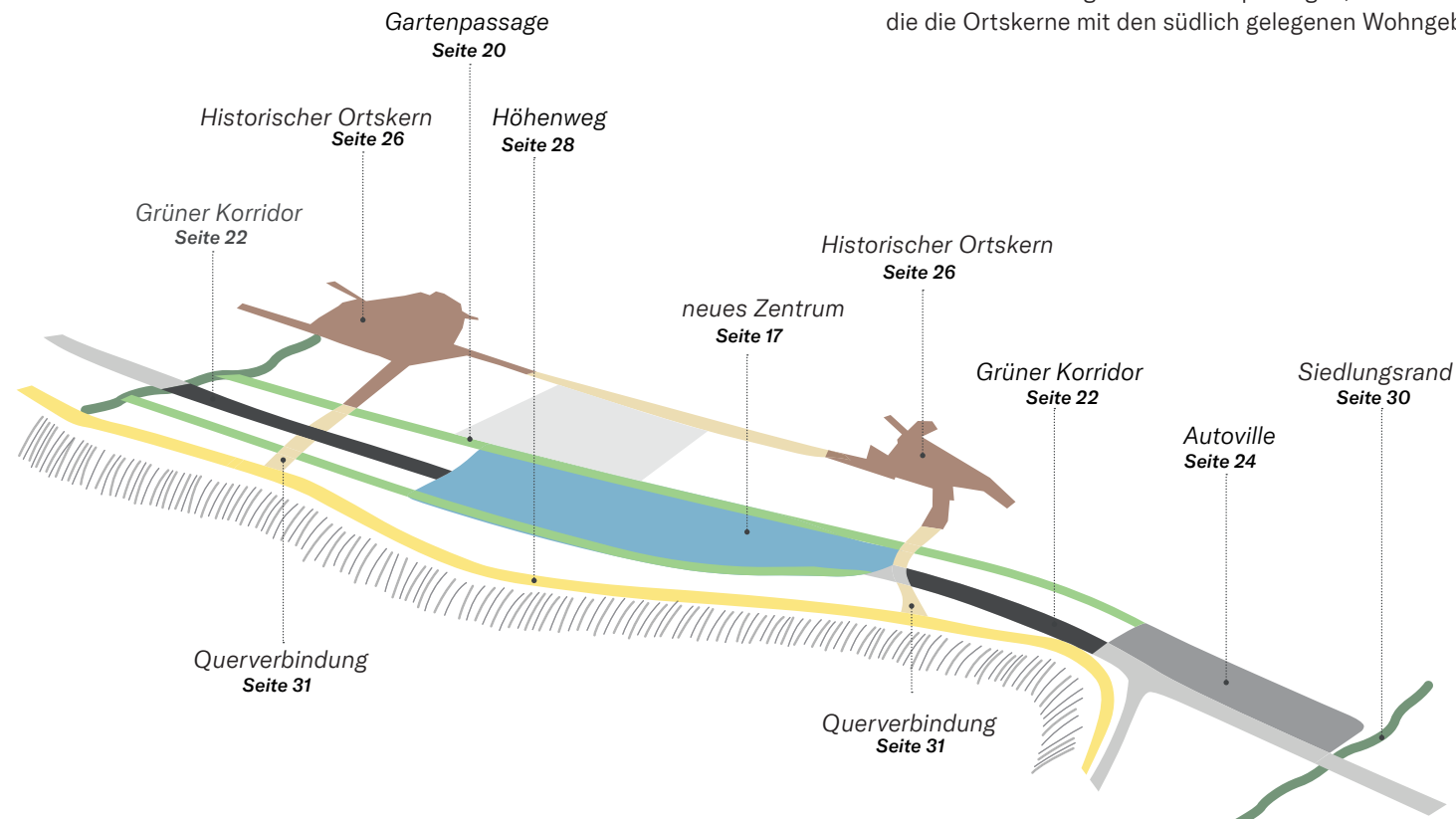


	Zentrumsraum an der Landstrasse mit grosszügigen und hochwertigen Vorzonen		Orientierungspunkte (Landmarks) markieren die differenzierten Strassenabschnitte
	Bebauung mit hoher Dichte, repräsentativen Fassaden zur Strasse (Lage schematisch)		Bushaltestellen
	Zentrumsnutzungen im EG	
	Wichtige Begegnungsorte im neuen Zentrum. Erhöhte Anforderung an die Gestaltung der Freiräume		Historische Ortskerne mit gefassten Strassenräumen und wichtigen Anschlüssen
	Strassenraum mit gut verteilten, sicheren und komfortablen Querungsmöglichkeiten		Strassenräume schliessen an die historischen Ortskerne an und verbinden Gartenpassage und Höhenweg. Freilegung der eingedohnten Bachläufe
	Wohnbauten im Zentrumsraum mit attraktiven Fassaden zur Landstrasse	
	Durchgehende Fuss- und Veloverbindung mit „Charakter Gartenpassage“		Grünelemente wie Baumreihen, Baumgruppen oder grosse Einzelbäume
	Verkehrsorientierte Strassenabschnitte mit Charakter „Grünkorridor“		Öffentliche Parkanlage mit Bezug zum Zentrum
	Wichtige Querungen der Landstrasse und Anschluss an die Ortskerne		Bebauung nimmt Rücksicht auf Kaltluftströme (Durchlässigkeit)
	Höhenweg mit Aussichtspunkten (Lage schematisch)	
	Perimeter „Autoville“		Siedlungsrand mit anschliessendem Landschaftsraum, gestaltete Übergänge mit lockerer Obstbaumbestockung oder Baumgruppen
	Ort für Gewerbe mit repräsentativen Fassaden zum Strassenraum, Ausstellungsflächen und rückseitiger Erschliessung (Lage schematisch)		Siedlungsgebiet Untersiggenthal
			Siedlungsgebiet grenzt an Landstrasse
			Gebiet Schule

Einfluss des Gesamtverkehrskonzept (GVK) Raum Baden und Umgebung kann zu zusätzlichen Abstimmungen im Zielbild führen.

Teilgebiete

Der Betrachtungsperimeter lässt sich in verschiedene Bereiche gliedern, die jeweils eigene Qualitäten und Anforderungen haben. Auf den folgenden Seiten wird auf die differenzierten Gebiete eingegangen. Dazu gehören die beiden historischen Ortsteile Unter- und Obersiggingen, verbunden durch die Dorfstrasse, das Gewerbegebiet „Autoville“ am östlichen Siedlungsrand und das neue Zentrum entlang der Landstrasse. Die Landstrasse selbst ist in unterschiedliche Abschnitte unterteilt, mit einem belebten Zentrum und grünen Korridoren im Osten und Westen. Hinzu kommen die zwei rückseitig zur Landstrasse liegenden Gartenpassagen, sowie zwei Querverbindungen, die die Ortskerne mit den südlich gelegenen Wohngebieten verbinden.



Neues Zentrum

Der Abschnitt der Landstrasse zwischen Gemeindehaus und Volg ist bereits heute ein Ort mit wichtigen Zentrumsnutzungen – von Läden bis hin zur Sickinga-Halle. Weitere Gebiete mit grossem Entwicklungspotenzial reihen sich entlang der Strasse auf. Entscheidend für die erlebte Qualität sind neben den Bauten und deren Nutzung insbesondere die Vorzonen, Wege und Plätze, die den Alltag prägen. Derzeit dominieren den Zentrumsraum ausgedehnte Parkierungsflächen und die Kantonsstrasse, welche das Zentrum stark in zwei Hälften teilt. Für Zufussgehende und Velofahrende bleibt dadurch nur wenig Raum, Querungen sind erschwert und hochwertige Aufenthaltsflächen sind kaum vorhanden. Gerade in diesen Bereichen liegt aber ein grosses Potenzial: Mit attraktiven Vorzonen, sicheren Querungen und einem Strassenraum, der weniger verkehrsorientiert und längsbetont wirkt, kann das Zentrum zu einem lebendigen, erkennbaren und gut vernetzten Treffpunkt werden.



Übergeordnete Prinzipien

Den öffentlichen Raum als Gesamtes betrachten: Der Strassenraum und die angrenzenden Vorzonen sollen als zusammenhängender öffentlicher Raum verstanden und gestaltet werden.

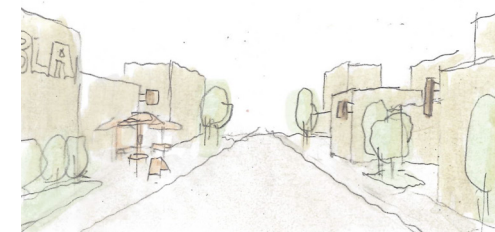
Markante Innenentwicklung mit wertiger Architektur: Das Zentrum bietet Potenzial für verdichtetes Bauen. Bei guter städtebaulicher Einpassung und hochwertigen Vorzonen sind gegenüber der umliegenden Wohnbebauung höhere Baukörper möglich und sinnvoll. Fassaden sollen sich mit repräsentativer Wirkung zur Strasse orientieren; in den Erdgeschossen sind in Teilgebieten publikumsorientierte Nutzungen vorzusehen. Gestaffelte Bauvolumen sorgen dafür, dass sich Räume öffnen und wieder verdichten.

Aufwertung der Vorzonen: Attraktive, bewusst gestaltete Aufenthaltsräume mit Bäumen, Baumgruppen und Einzelbäumen zur Hitzeminderung. Die Parkierung wird in die Gestaltung integriert. Die Dimension orientieren sich am menschlichen Massstab, ergänzt durch Elemente wie Sitzgelegenheiten, Brunnen und Grünflächen.

Querungen stärken: Die Kantonsstrasse soll im Abschnitt Zentrum nicht mehr trennend wirken, sondern durch sichere und einladende Querbezüge besser über die Strasse hinweg vernetzen.

Charakter der Landstrasse anpassen: Der stark längsbetonte, verkehrsorientierte Strassencharakter wird zugunsten einer adressbildenden und ortsbezogenen Gestaltung abgeschwächt. Die Mobilitätsplanung mit Schwerpunkt auf Fuss- und Veloverkehr soll aktiv vorangetrieben werden.

Parkierung: Einzelne wenige oberirdische Parkfelder erfüllen das Bedürfnis der direkten Erreichbarkeit, ohne die Verkehrssicherheit zu beeinträchtigen oder den Raum zu dominieren. Weitere Parkierungsmöglichkeiten sind in Tiefgaragen angeordnet, deren Ein- und Ausfahrten den Strassenraum möglichst wenig beeinträchtigen.



Etappierung Zentrumsgebiet

Möglicher Zustand 2030

In einem ersten Entwicklungsschritt entsteht im Bereich Gemeinde, Migros, Raiffeisen ein längsbetontes Zentrum. Die gegenüberliegende Strassenseite wird durch eine Baumreihe und grüne Strukturen geprägt, welche die bestehenden Wohnbauten von der Landstrasse abgrenzen. Gleichzeitig beginnen im Gebiet der Gärtnerei und auf der gegenüberliegenden Seite erste Entwicklungen mit dem Fokus auf Zentrumsnutzungen, wodurch sich der Zentrumsraum punktuell über die Strasse hinweg ausbildet. Die Gartenpassage wird südseitig partiell ergänzt; die Kantonsstrasse ist zu diesem Zeitpunkt noch nicht saniert.

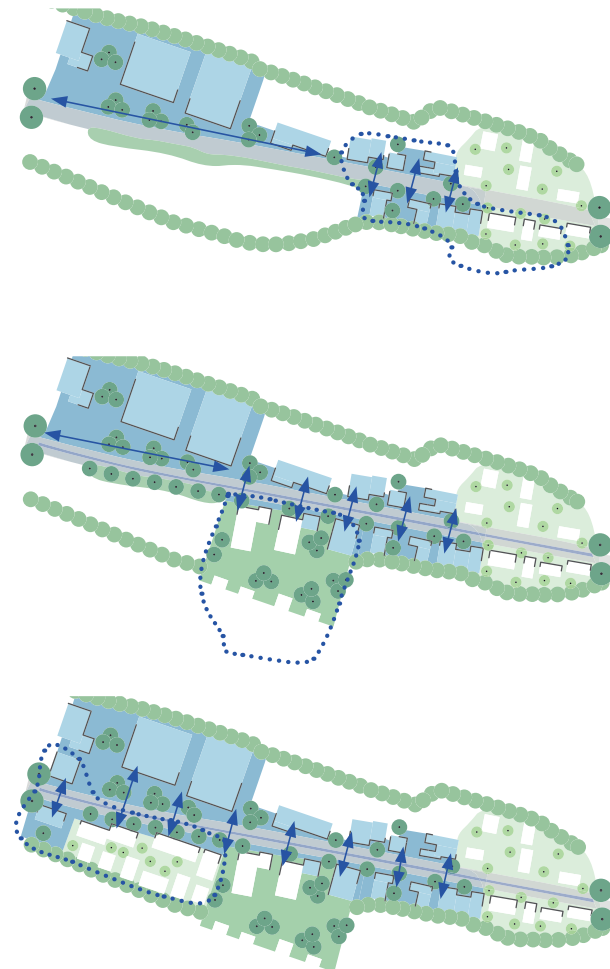
Möglicher Zustand 2040

Weitere südseitige Entwicklungen ermöglichen ein räumliches Gegenüber zur Raiffeisenbank. Mit einem hochwertigen Freiraum und partiellen Zentrumsnutzungen, etwa einem Café im Park wird das Zentrum weiter gestärkt. In dieser Phase erfolgt die Sanierung der Kantonsstrasse, wobei Massnahmen umgesetzt werden, die die Zentrumswirkung über den gesamten Abschnitt stärken. Die Gartenpassage wird weiterhin schrittweise südseitig ergänzt und räumlich gefestigt.

Möglicher Zustand 2050

Im angestrebten Endzustand gemäss Zielbild, prägt ein bauliches und freiräumliches Gegenüber beidseits der Landstrasse den Zentrumsraum und definiert diesen klar über die Strasse hinweg. Weitere mögliche Entwicklungen gegenüber Gemeinde, Turnhalle und Migros verstärken diese Wirkung. Der Strassenraum ist über die gesamte Länge zentrumsorientiert gestaltet, und die Gartenachse funktioniert als durchgehende, verbindende Struktur.

Zentrum Längsorientiert  Zentrum mit Gegenüber 
Entwicklungsgebiete 



Zentrum mit unterschiedlichen Bereichen

A) Zentrum mit Fokus öffentliche Nutzungen: Dieser Zentrumsraum wird durch öffentliche Nutzungen geprägt und orientiert sich einseitig zur Landstrasse. Eine bewusst gestaltete Pufferzone mit integrierter Parkierung und Begrünung schafft Distanz zum Verkehr und erhöht die Aufenthaltsqualität. Vorzonen, Bäume und Freiräume bilden einen vermittelnden Übergang zwischen Strassenraum und Nutzung.

B) Vielseitiges Zentrum mit Fokus auf Einkauf: Das vielseitige Zentrum zeichnet sich durch eine räumliche und bauliche Kleinteiligkeit aus, die ein lebendiges und feinmaschiges Nutzungsgemisch ermöglicht. Beidseitig zur Landstrasse orientierte Erdgeschosse stärken die Adressbildung und beleben den öffentlichen Raum. Sichere Querungen und differenzierte Vorzonen verknüpfen die beiden Strassenseiten zu einem zusammenhängenden Zentrumsraum.

C) Park mit Anschluss ans Zentrum: Der Park ist als aktiver Teil des Zentrums konzipiert und nicht nur über Wege, sondern auch räumlich mit der Landstrasse verknüpft. Insbesondere im Bereich der publikumsorientierten Nutzung im EG verschränken sich Park- und Strassenraum und schaffen einen belebten Übergang. Offen gestaltete Ränder, Aufenthaltsbereiche und Blickbezüge stärken die Verbindung zwischen Grünraum und Zentrum.

D) Wohnnutzung mit strassenraumprägenden Fassaden: Die Wohnnutzungen prägen den Strassenraum durch klar gefasste Fassaden und einladende, massstäblich gestaltete Vorzonen. Begrünte Übergänge zwischen öffentlich und privat sorgen für Aufenthaltsqualität und ein angenehmes Wohnumfeld. Die Bebauung trägt zur räumlichen Fassung und Beruhigung des Strassenraums bei.



Stimmungsbilder



Die Stimmungsbilder zeigen einen möglichen Zielzustand des Strassenraums mit gegenüber heute verbesserten Qualitäten und sind bewusst skizzenhaft gehalten.

Gartenpassagen

Die Gartenpassagen sind über die Zeit zu einem parallelen Verbindungsnetz für Fussgänger:innen und Schulkinder geworden. Sie verbinden die Quartiere mit dem Zentrum und bieten sichere, ruhige Wege abseits des Durchgangsverkehrs.

Die Wohnbauten orientieren sich mit Eingängen, Gärten und Balkonen auf diese Passagen, wodurch lebendige Räume mit hoher Aufenthaltsqualität entstehen. Begrünte Freiräume, Spielzonen und Aufenthaltsflächen machen die Gartenpassagen nicht nur zu Verbindungsachsen, sondern zu wichtigen identitätsstiftenden Orten.

Die Gartenpassagen dienen primär der lokalen Erschliessung für den Fussverkehr und sind nicht für den übergeordneten Velodurchgangsverkehr vorgesehen. Dieser wird entlang der Landstrasse geführt.



Prinzipien

Verbindungsnetz des Fuss- und Veloverkehrs

Sichere Wege für Schul- und Alltagsrouten sowie eine direkte Anbindung an das Zentrum sind zentrale Bestandteile des Netzes. Die Gartenpassagen dienen primär als lokale Verbindungen und sind nicht für den übergeordneten Velodurchgangsverkehr vorgesehen.

Durchgängigkeit und Orientierung

Direkte, sichere und selbstverständliche Wegführungen sichern die Durchgängigkeit und vermeiden Unterbrüche. Gebäudeorientierungen mit Eingängen, Gärten und Aufenthaltsflächen stärken die Adressbildung und beleben die Passagen.

Siedlungsgerechter und verträglicher Verkehr

Minimale Fahrbreiten, geringe Fahrgeschwindigkeiten und ein schwacher bis kein motorisierter Durchgangsverkehr gewährleisten eine hohe Aufenthaltsqualität.

Freiraum und Aufenthalt

Abwechslungsreiche Grünstrukturen, angrenzende Gärten sowie Bäume prägen den Raum und schaffen einen durchgehend grünen Charakter. Aufenthaltsbereiche, Spielzonen und Sitzgelegenheiten fördern das soziale Leben entlang der Passagen.

Nutzung und Entwicklung

Unterschiedliche Bautypen und -größen ermöglichen Vielfalt entlang der Passagen. Parkierung wird zurückhaltend und integriert angeordnet, ohne die Qualitäten zu beeinträchtigen.

Weiterentwicklung

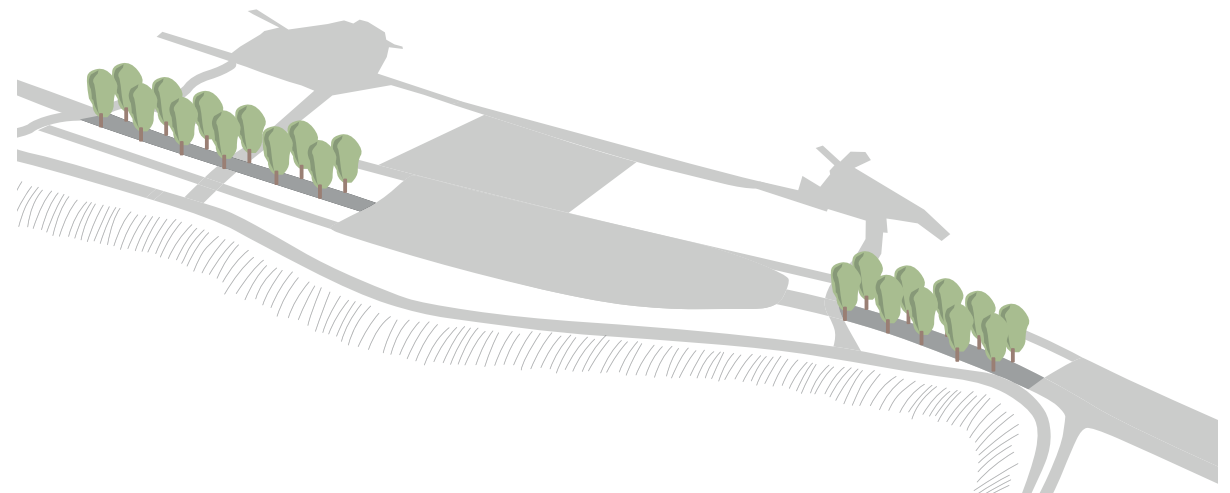
Grosse Teile der Gartenpassagen sind bereits in hoher Qualität vorhanden. Ergänzungen und Optimierungen erfolgen schrittweise im Sinne des Leitbilds. Fehlende Verbindungen werden nach Möglichkeit ergänzt, wobei Synergien zwischen privaten und öffentlichen Planungen genutzt werden.



Grünkorridor

Der Grünkorridor ist entlang der Umfahrungsstrasse entstanden, die ursprünglich den Durchgangsverkehr aufnehmen sollte. Erst später haben sich die Wohnnutzungen bis an diese Lage ausgedehnt. Heute funktionieren die angrenzenden Wohnnutzungen durch Lärmschutzmassnahmen und einer bewussten Abwendung der Gebäude von der Hauptstrasse, so dass trotz Nähe zum Verkehr ein gut bewohnbares Umfeld entsteht.

Der Grünkorridor erfüllt damit eine Doppelfunktion: Er sichert die Wohnqualität durch Abschirmung und bietet gleichzeitig Orientierung und Verbindung für den übergeordneten Verkehr (MIV, Bus, Velo). Darüber hinaus soll er mittels einer Aufwertung eine wichtige Klimafunktion übernehmen: Bäume und Vegetation spenden Schatten, kühlen die Umgebung, verbessern die Luftqualität und ermöglichen die Versickerung von Regenwasser. Damit trägt der Korridor zur Klimaresilienz des Gebiets bei.



Prinzipien

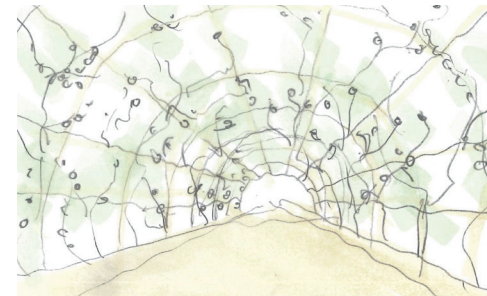
Gestalterische Aufwertung und Klimaanpassung: Bäume, Sträucher und vielfältige Pflanzen schaffen ökologische und klimatische Mehrwerte und vermindern die Dominanz der Strasseninfrastruktur. Sie verbessern das Mikroklima, spenden Schatten, binden Feinstaub und strukturieren den Raum. Versickerungsfähige Flächen tragen zur Kühlung und Bewässerung der Grünzone bei (Prinzip Schwammstadt). So entsteht ein Zusammenspiel aus ökologischer Funktion, klimatischer Anpassung und räumlicher Qualität.

Vernetzungsfunktion der Grünzone: Die Grünräume erfüllen nicht nur lokale Funktionen, sondern auch eine übergeordnete Rolle als verbindende Strukturen. Sie schaffen einen durchgängigen Korridor für Insekten, fördern Biodiversität und vernetzen die angrenzenden Quartiere.

Lärmschutz integrieren: Gebäude, Lärmschutzwände und begrünte Strukturen übernehmen eine wichtige Rolle als Schallschuttkulissen. Dadurch entstehen auch für angrenzende Wohnquartiere ruhigere und lebenswertere Situationen. Die Wohnnutzungen orientieren sich bewusst weg von den lärmbelasteten Strassenräumen.

Sichere und attraktive Mobilität: Die Veloinfrastruktur bindet das Gebiet optimal an das übergeordnete Netz an. Wichtige Querungen werden hervorgehoben und sicher gestaltet.

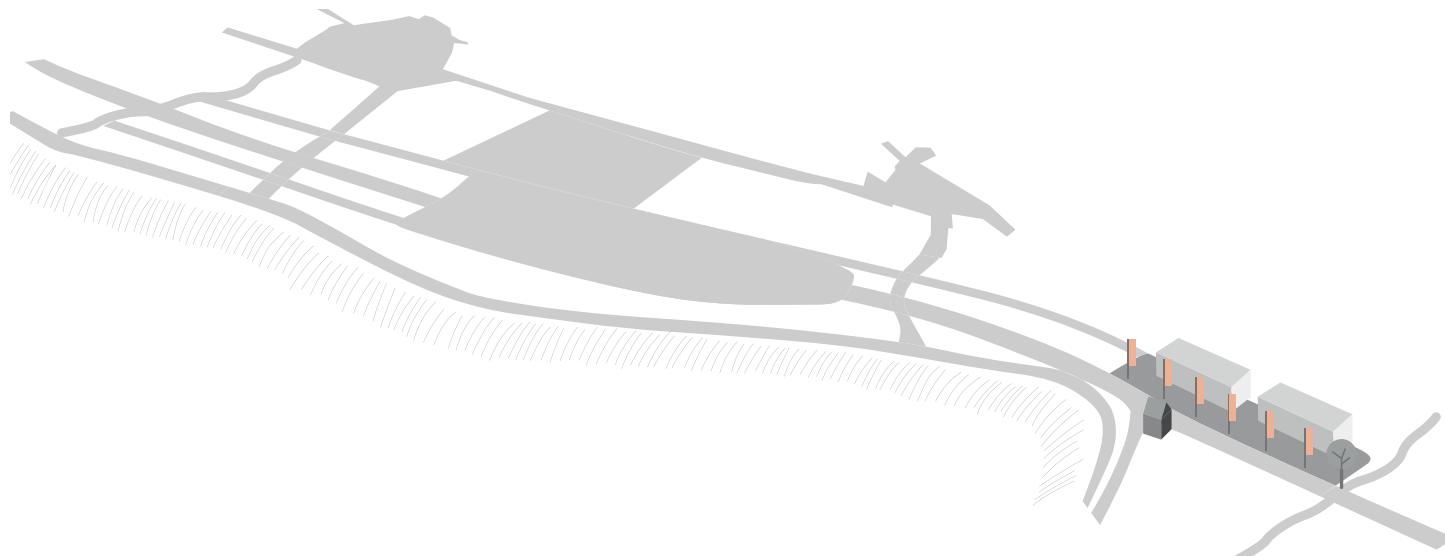
Verkehrliche Funktion erhalten: Die Strasse bleibt eine wichtige Durchgangssachse mit Orientierungsfunktion für Ziel- und Quellverkehr.



Autoville

Rund um den Knoten Schönegg hat sich im Laufe der Zeit ein lebendiger Gewerbecluster gebildet. Der Ort ist geprägt durch Mobilität und Versorgung: Hier werden Fahrzeuge gekauft und gewartet, Abfall entsorgt und alltägliche Dienstleistungen angeboten.

Der Verkehrsknoten sorgt für eine gute Organisation und sichere Abläufe, ist jedoch stark auf das Auto ausgerichtet. Für Zufussgehende und Velofahrende ist die Situation weniger ideal, und Wohnnutzungen stehen teilweise in Spannung zur präsenten Gewerbestruktur und zur Verkehrsbelastung. Die Herausforderung liegt darin, das Gebiet so zu gestalten, dass es seine Rolle als Gewerbestandort stärkt, aber auch eine klare und ansprechende städtebauliche Form erhält. Zudem soll das Gebiet auch gut mit dem ÖV, Fuss- und Veloverkehr erschlossen sein. Beim gegenüberliegenden Wohnquartier werden begrünte Vorgärten und Vorbereiche angestrebt. Dies mit dem Ziel einen stark begrünten Strassenbereich zu schaffen.



Prinzipien

Schönegg als Gewerbestandort festigen: Die gewerbliche Nutzung wird klar unterstützt. Schönegg soll als Ort für Arbeit, Versorgung und Verkehr erkennbar bleiben.

Klare Organisation des Verkehrs: Realistische Anforderungen für die Verkehrs- und Haltestelleninfrastruktur werden definiert. Verknüpfungsanlagen werden gesichert, damit das Gebiet langfristig funktioniert.

Erschliessung über die Rückseite: Die Erschliessung der Betriebe erfolgt prioritär über die rückwärtigen Gemeindestrassen. Die Strassenseite des Gebiets hat dadurch ein Potenzial für eine repräsentativere Gestaltung.

Strassenseite mit hoher Aufenthaltsqualität: Die Strassenseite wird mit einer Baumreihe und einem Fussweg als adressbildende Seite gestaltet. Ergänzt werden kann sie durch eine gemeinsame Werbetafel für die ansässigen Betriebe.

Offene Vorzonen der Gewerbebauten: Vor den Gebäuden entstehen Vorplätze, mit Einzelbäume, sickerungsfähige Flächen und eine offene Gestaltung ohne Zäune oder Hecken betonen die Zugänglichkeit zur Strasse.

Gestalterische Identität schaffen: Klare Linien, Achsen und wiederkehrende Elemente wie Bäume, Leuchten oder Flaggen strukturieren den Ort und geben ihm eine eigene Identität.

Mehr Gewicht für Fuss- und Veloverkehr: Wegebeziehungen für den Fuss- und Veloverkehr sollen gestärkt und Bushaltestellen besser in die Gesamtsituation eingebunden werden. Das Gebiet ist für alle Verkehrsteilnehmenden gut erreichbar.

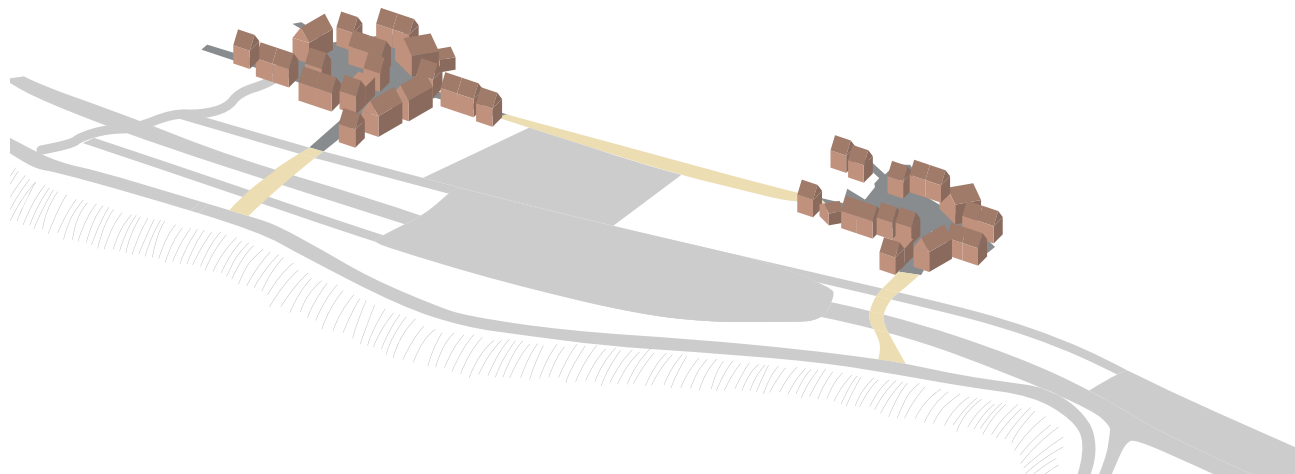


Historische Ortskerne

Die beiden historischen Ortskerne waren ursprünglich die Zentren des öffentlichen Lebens und des Verkehrs. Mit der Eröffnung der Umfahringstrasse hat sich der Durchgangsverkehr verlagert – und mit ihm viele zentrale Funktionen wie die Verwaltung oder Versorgungseinrichtungen.

Heute zeigen sich die alten Kerne von einer neuen Seite: Als ruhige Wohnlage und mit einer starken Identität, die durch die wertvolle Bausubstanz und die gefassten historischen Strassenräume geprägt ist. Die Ortskerne sollen bewusst eine neue Aufgabe übernehmen. Sie werden zu Orten der Begegnung, der Kultur und des Alltags, die dem neuen Zentrum mit seinen kommerziellen Nutzungen ein ruhigeres und vielseitigeres Gegenüber bieten.

Damit diese Transformation gelingt und diese Orte nicht „aussterben“, braucht es einen sensiblen Umgang mit der historischen Substanz und eine behutsame Ergänzung von neuen passenden Nutzungen.



Prinzipien

Bestand bewahren und stärken: Die wertvolle alte Bausubstanz bleibt erhalten und prägt Identität und Charakter. Sorgfältiger Umgang mit den Gebäuden und Ensembles wird durch Regeln und einen sorgfältigen Vollzug gesichert.

Ortskerne vernetzen und erweitern: Über die Dorfstrasse und gute Fuss- und Veloverbindungen bleiben die alten Kerne Teil des gesamten Siedlungsgefüges. Ihre Rolle wird bewusst mit dem neuen Zentrum verknüpft.

Hinwendung zur Strasse: Neue und bestehende Bauten orientieren sich bewusst zur Dorfstrasse. Dadurch entstehen lebendige Fassaden und eine klare räumliche Ordnung.

Charakteristische Elemente erhalten: Vorplätze, Bauergärten, Scheunen und Nebenbauten bleiben prägende Bestandteile und werden wo möglich ergänzt – mit hochwertigen Oberflächen, Pflasterungen oder Kiesbelägen.

Nutzungen bewusst ansiedeln: Die Ortskerne bieten Angebote, die das neue Zentrum nicht abdeckt: Restaurants, kleine Läden, Kulturangebote, Kitas oder Treffpunkte. So entsteht ein lebendiger Gegenpol zum stark einkaufsorientierten Zentrum.

Verdichtung mit Anspruch: Neue Bauten oder Umnutzungen erfolgen mit hohem gestalterischem Anspruch und schaffen Zusammenhänge zwischen bestehenden Ensembles.

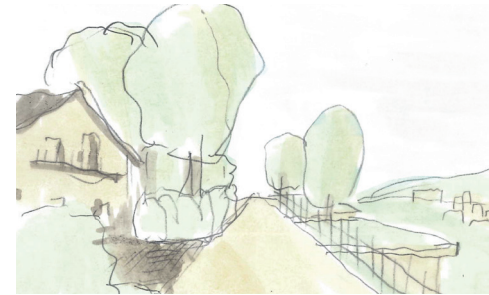
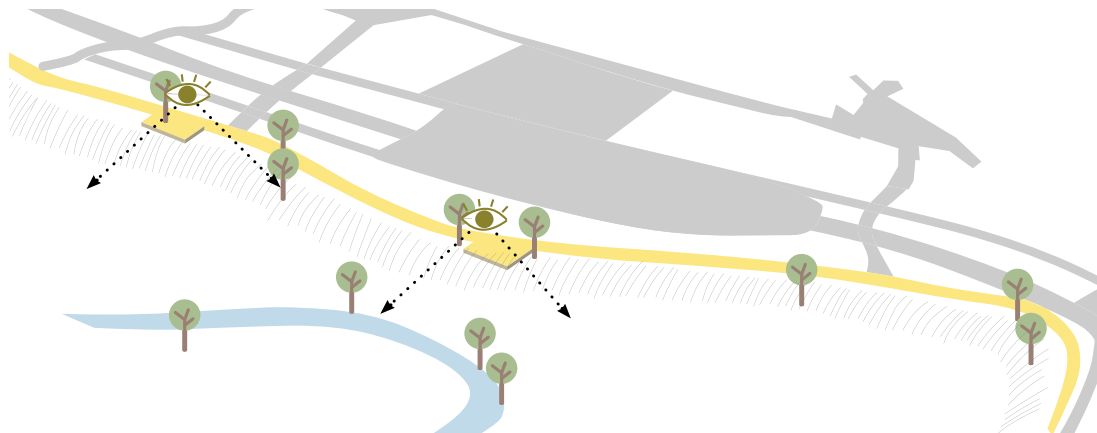


Höhenweg

Der Höhenweg verläuft entlang der Hangkante von Untersiggenthal und ist sowohl Teil des übergeordneten Fuss- und Veloverkehrsnetzes wie auch eine beliebte Spazierroute. Seine grosse Qualität ist die eindrückliche Aussicht. Damit diese Qualität erhalten bleibt und zusätzlich gestärkt werden kann, gilt es die Ausblicke zu sichern und punktuell mit kleinen Aussichtsorten in Szene zu setzen.

Prinzipien:

- Aussicht sichern und erlebbar machen
- Bestehende räumliche Qualitäten erhalten
- Charakter als Spazierroute mit Aufenthaltsqualität stärken
- Fuss- und Veloverkehr weiterhin priorisieren

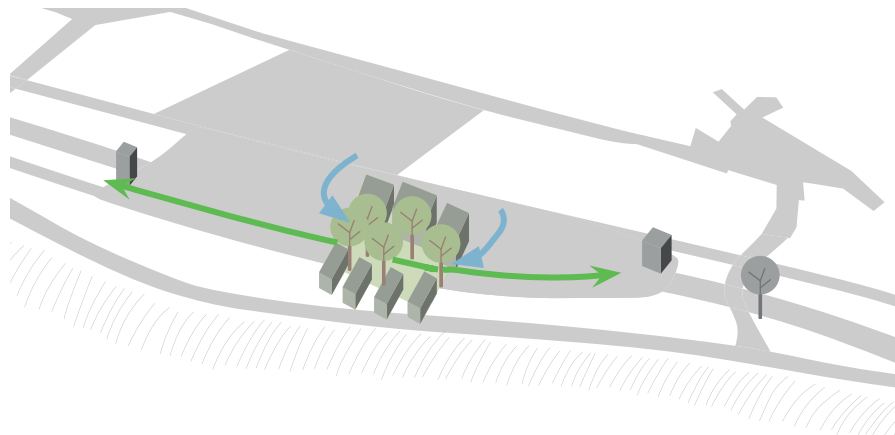


Park am Zentrum

Als Ausgleich zum dicht bebauten neuen Zentrum entsteht im rückwärtigen Bereich ein grosszügiger Park mit hoher Aufenthaltsqualität und vielfältigen Spielmöglichkeiten. Der öffentlich zugängliche Grünraum ist attraktiv gestaltet und eng mit den angrenzenden Quartieren und dem Zentrum vernetzt. Der Park ist direkt an die Gartenpassage angeschlossen und liegt auf einer Parzelle im Eigentum der Gemeinde. Er wird im Norden von den grösseren Volumen des neuen Zentrums und im Süden von weniger dicht gesetzten Wohnbauten eingefasst.

Prinzipien:

- Grüner Ausgleich zur dichten Bebauung
- Öffentlich zugänglicher Park mit guter Vernetzung
- Aufenthalts- und Spielangebote für unterschiedliche Nutzergruppen
- Möglichkeit für Café im Park
- Räumliche Fassung durch angrenzende Bauten



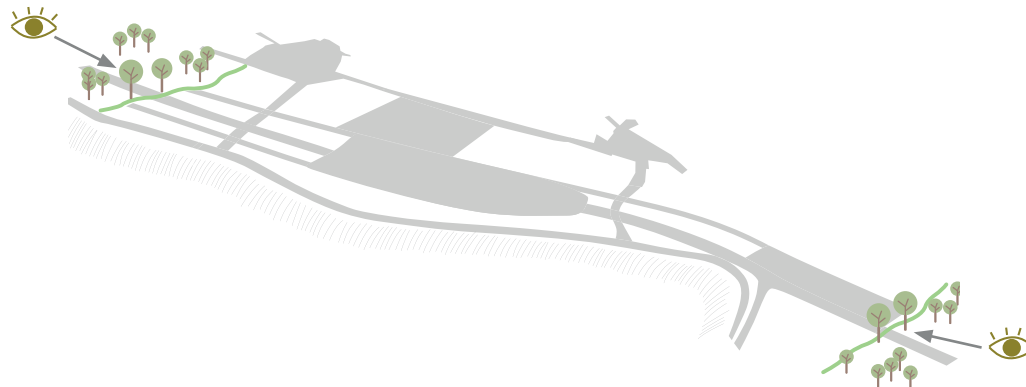
Ortseinfahrten, Siedlungsrand

Die Ortseinfahrten und Siedlungsränder prägen den ersten Eindruck der Gemeinde und beeinflussen sowohl den Verkehr als auch die Wahrnehmung des Orts. Die Ortseinfahrten sollen einen klaren, einladenden Übergang von der Landschaft zur Siedlung schaffen und die Einfahrt für Verkehrsteilnehmende verständlich und klar gestalten. Die Siedlungsränder sorgen für einen einladenden, fließenden Übergang zur umgebenden Landschaft. Durch eine gestaffelte Überführung von Land zu Siedlung entstehen harmonische Übergänge ohne harte Gebäudekanten, bei denen Gebäude und Grünstrukturen kombiniert werden. Ortstypische Bepflanzung und Obstbaumwiesen sorgen für Vielfalt, bieten Lebensraum für Tiere und Pflanzen und machen den Ortseingang zur einladenden Visitenkarte der Gemeinde.



Prinzipien:

- Einladende Ortseinfahrten als Übergang von Landschaft zu Siedlung
- Fließende Siedlungsränder ohne harte Gebäudekanten
- Gebäuden und Grünstrukturen zur Einbettung in die Landschaft
- Ortstypische Bepflanzung als Visitenkarte

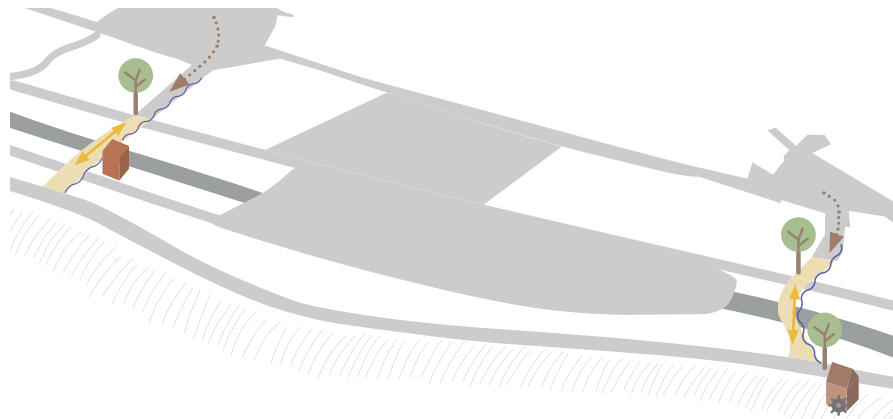


Querverbindungen

Die ursprünglich als Feldwege genutzten Querverbindungen wurden erst mit der Verlagerung des Hauptverkehrs zu wichtigen Strassen. Heute leiten sie in die historischen Ortskerne und verbinden diese mit der modernen Landstrasse. Entlang der beiden Querachsen können freigelegte Bäche eine Art Leitfunktion übernehmen und den Strassen einen eigenen Charakter verleihen. Durch die gezielte Steuerung des nicht quartierbezogenen Verkehrs und einer gestalterischer Aufwertung und Differenzierung können die Querverbindungen ihre Funktion als Verbindende Elemente zwischen Ortsskerne, Landstrasse, Gartenpassage und Höhenweg auch in Zukunft erfüllen. Gleichzeitig können mit räumlich gut wahrnehmbaren und attraktiven Querverbindungen die Ortsteile beidseits der Strasse besser vernetzt und die starke Trennwirkung der Landstrasse reduziert werden.

Prinzipien:

- Verbindungen zwischen Ortskernen, Landstrasse und Gartenpassagen
- Quartierfremden Verkehr steuern
- Eigene Identität durch klare Gestaltung und Differenzierung
- Bäche als prägende Leit- und Orientierungselemente nutzen

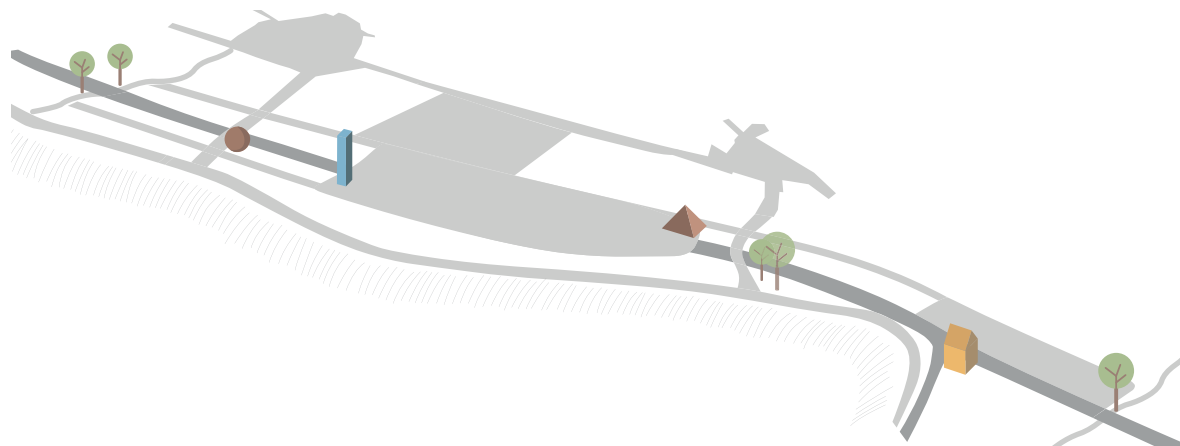


Landmarks

Landmarks sind markante Orientierungspunkte, die die Wahrnehmung und Orientierung entlang der Landstrasse erleichtern. Dies können bestehende Bauten sein, wie zum Beispiel das Restaurant Schöneegg, die durch ihre Präsenz im Raum von weitem sichtbar sind. Ebenso können natürliche Elemente wie ein grosser Baum oder eine Baumgruppe als Landmark wirken. Auch besondere Neubauten können durch Gestaltung und Setzung eine prägende Wirkung entfalten. Landmarks markieren die unterschiedlichen Abschnitte der Landstrasse, unterstützen die Orientierung und Identifikation der Abschnitte und sorgen dafür, dass die Strasse abwechslungsreich und lebendig wirkt.

Prinzipien:

- Markante Punkte erleichtern das Zurechtfinden entlang der Landstrasse
- Landmarks gliedern und kennzeichnen die Strassenabschnitte
- Erhöhen Wiedererkennung, Abwechslung und räumliche Qualität



Impressum

PLANUNGSBÜROS

Belloli Raum- und Verkehrsplanung GmbH
Laurstrasse 6, 5200 Brugg
Thomas Belloli, Valentin Müller, Corinne Läuchli
062 822 52 01, info@belloli.org

KARO Kollektiv für Architektur Raum und Ort GmbH
Museumstrasse 9, 5200 Brugg
Samuel Flükiger, Silja Dietiker, Pascal Arnold
056 437 40 09, mail@k-aro.ch

PROJEKTGRUPPE

Christian Gamma Vizeammann Untersiggenthal
Marco Wirsching Leiter Bau und Planung Untersiggenthal
Dominik Kramer BVU, AVK, Sektionsleiter Verkehrsplanung
Oliver Hager BVU, ARE, Kreisplaner
Marius Büttiker BVU, ATB, Sektionsleiter Strassen 2
Oliver Morel BVU, AVK, Projektleiter Sektion ÖV