

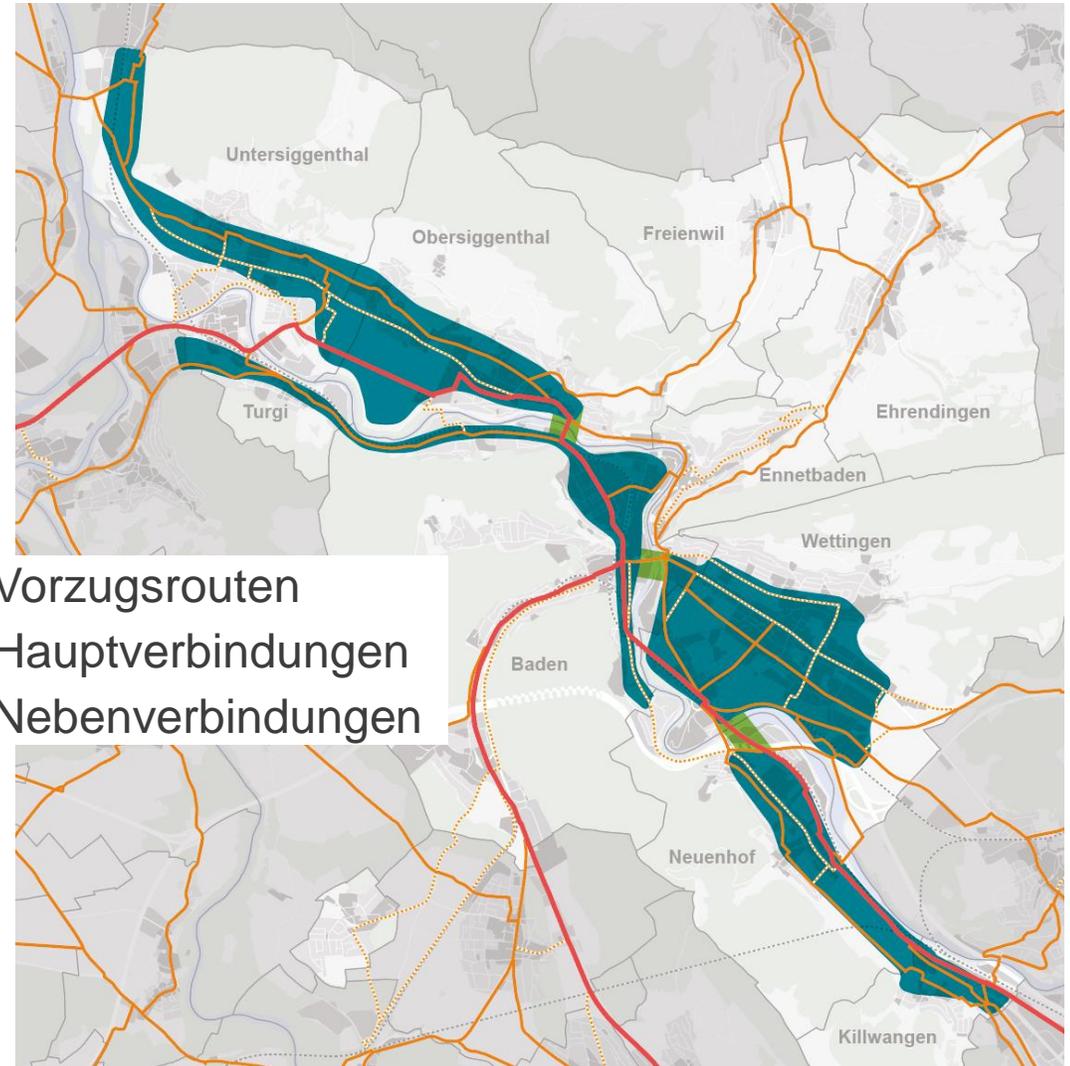
Handlungsfeld Fuss- und Veloverkehr (FV)

These FV 1

Die meisten Menschen sind innerhalb der Region entlang des flachen Siedlungsbandes vom Siggenthal durch Baden ins Limmattal unterwegs. Mit einer guten Infrastruktur werden sie das künftig sehr viel häufiger mit dem Velo tun.

Erläuterungen

- Velonetz grundsätzlich definiert, wird auf aktuelle Bedürfnisse überprüft, umstrittene Bereiche werden mit Gemeinden diskutiert.
- Massgebend für Massnahmen: Dichtes und **weitgehend ebenes Siedlungsband** entlang Limmat von Killwangen bis ins Siggenthal, enge Verhältnisse in der Klus, Brücken als wichtige Scharniere



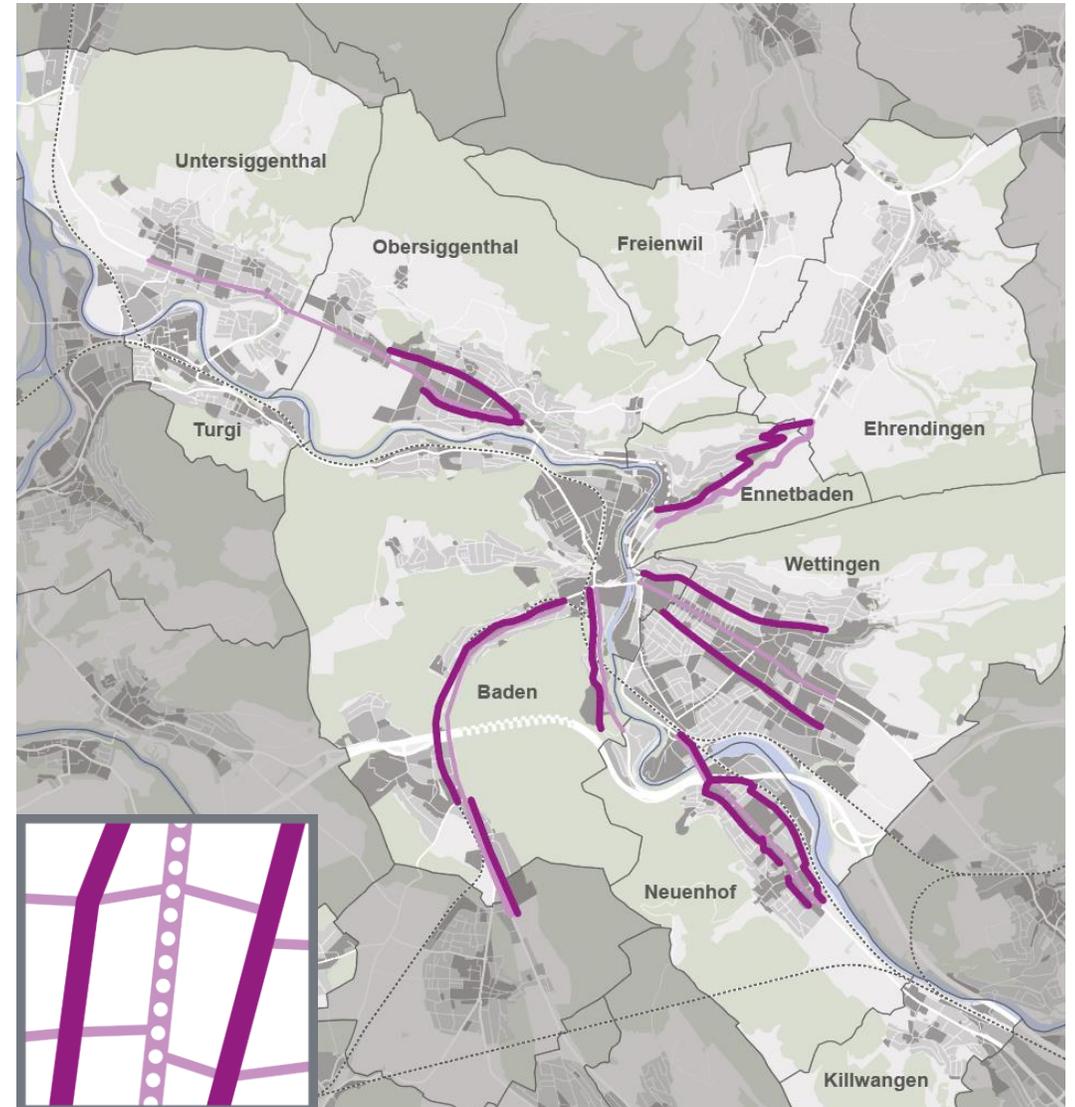
Handlungsfeld Fuss- und Veloverkehr (FV)

These FV 2

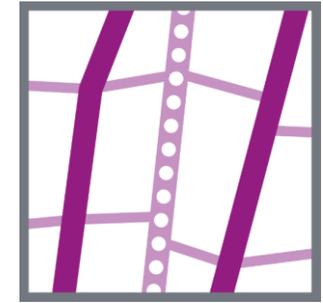
Auf den meisten Korridoren ausserhalb des dichten Kerns müssen die Veloverbindungen kurz- bis mittelfristig auf den Parallelrouten zur Kantonsstrasse aufgewertet werden. Mittel- bis langfristig sollen auch die (besonders direkten) Verbindungen auf den Kantonsstrassen und die Velovorzugsrouten verbessert werden.

Erläuterungen

- **Zentrale Achsen (hell)** auf Strassen mit engen räumlichen Verhältnissen, (teilweise) starke Verkehrsbelastung.
- **Parallele Routen (dunkel)** können mit geringem Aufwand und schnell umgesetzt werden (mehrheitlich bereits heute Teil des kantonalen Netzes). Damit kann Zeit gewonnen werden.



Handlungsfeld Fuss- und Veloverkehr



Zentrale Achsen (hell)

Parallele Routen (dunkel)

Handlungsfeld Fuss- und Veloverkehr (FV)

These FV 3

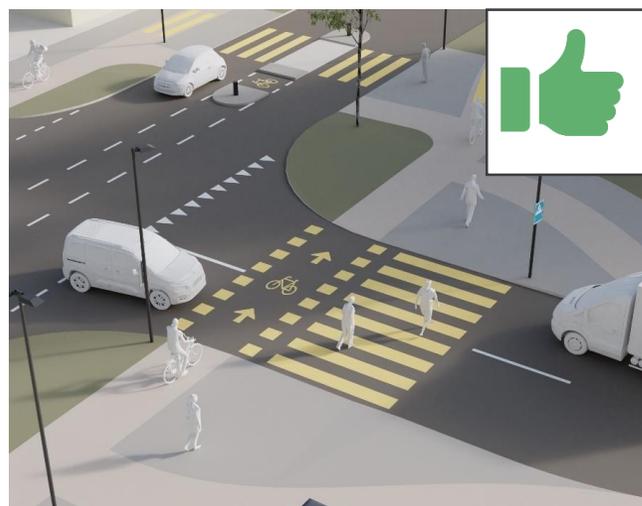
In der engen Klus von Baden und bei den Limmatbrücken muss der Veloverkehr auf den Kantonsstrassen geführt werden. Damit sich Velofahrende auf diesen Abschnitten sicher fühlen, braucht es mehr Fläche für das Velo. Dies bedingt einen Spurabbau für den motorisierten Individualverkehr (falls nicht ohnehin bereits 2-spurig), eine starke Reduktion der Verkehrsmenge oder sofern möglich breitere Strassen. Zusätzlich sind velogerechte Abbiegebeziehungen an stark befahrenen Knoten zu realisieren.

Erläuterungen

- Keine parallelen Achsen vorhanden (Klussituation)
- Gute Lösungen prioritär, um Netzlücken zu vermeiden
→ wichtige Vertiefungsstudien



Handlungsfeld Fuss- und Veloverkehr



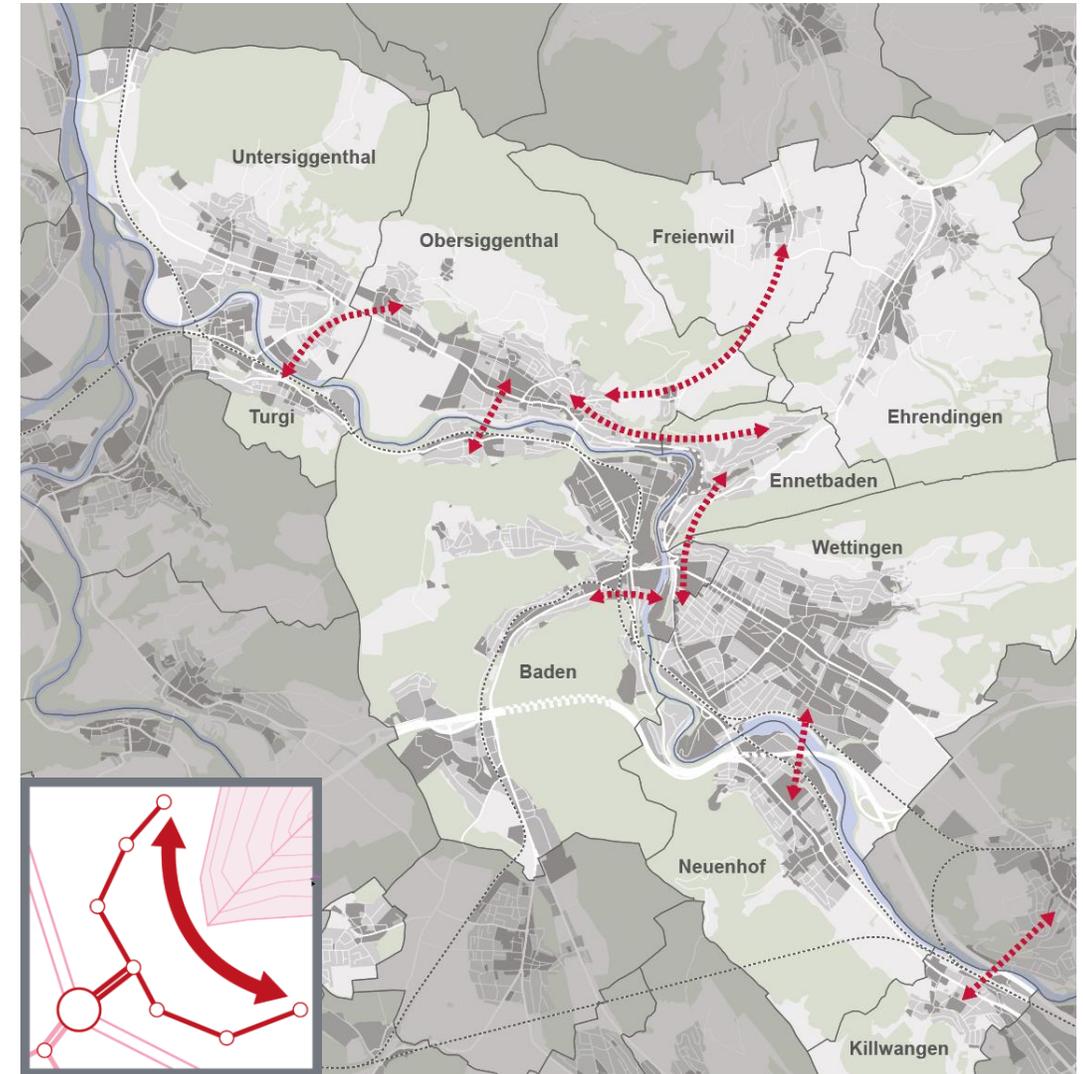
Handlungsfeld Fuss- und Veloverkehr (FV)

These FV 4

Auf Tangentialbeziehungen ohne direkte Busverbindung soll das Velo eine attraktive Alternative zum öV darstellen. Dafür braucht es direkte und attraktive Verbindungen, über die Limmat mittels Velobrücken.

Erläuterungen

- Fehlende direkte Verbindungen (d.h. ohne Umsteigen z.B. am Bhf Baden), meistens nur 1 bis 3 km lang und deshalb in optimaler Reichweite für das Velo.
- Mit sehr guter Veloinfrastruktur wird eine Alternative zum Autoverkehr für diese Beziehungen angeboten.
- An einzelnen Stellen sind dazu auch neue Limmatbrücken für den Veloverkehr zu prüfen.



Handlungsfeld Fuss- und Veloverkehr (FV)

These FV 5

Um den Anteil des Veloverkehrs zu erhöhen, wird neben dem Ausbau der Infrastruktur das Velofahren als attraktive Alternative gefördert (Sichtbarkeit Veloangebot, Velokultur).

Erläuterungen

- Velo als selbstverständliches Verkehrsmittel (das hatten wir doch schon mal...)
- Einheitliche und eingängige Signalisation und Markierung des Netzes

Schlossbergplatz um 1950



Beispiel: Winterthur



Handlungsfeld Fuss- und Veloverkehr



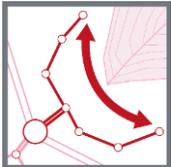
Parallelrouten: schnell umsetzbare Ansätze, langfristig auch Aufwertung auf zentraler Achse



Klусssituationen: planerischer Schwerpunkt (Neuaufteilung Strassenraum, Umgang mit Enge)



Hotspots (Knoten / Querungen): massgeschneiderte Lösungen anhand bekannter und neuer Ansätze



Tangentialbeziehungen: Stärkung Velo auf kurzen Distanzen ohne öV-Verbindung



Velo sichtbar machen: einheitliche Gestaltung und Wegweisung



Velokultur fördern: Velo als starkes Verkehrsmittel in der Region positionieren

