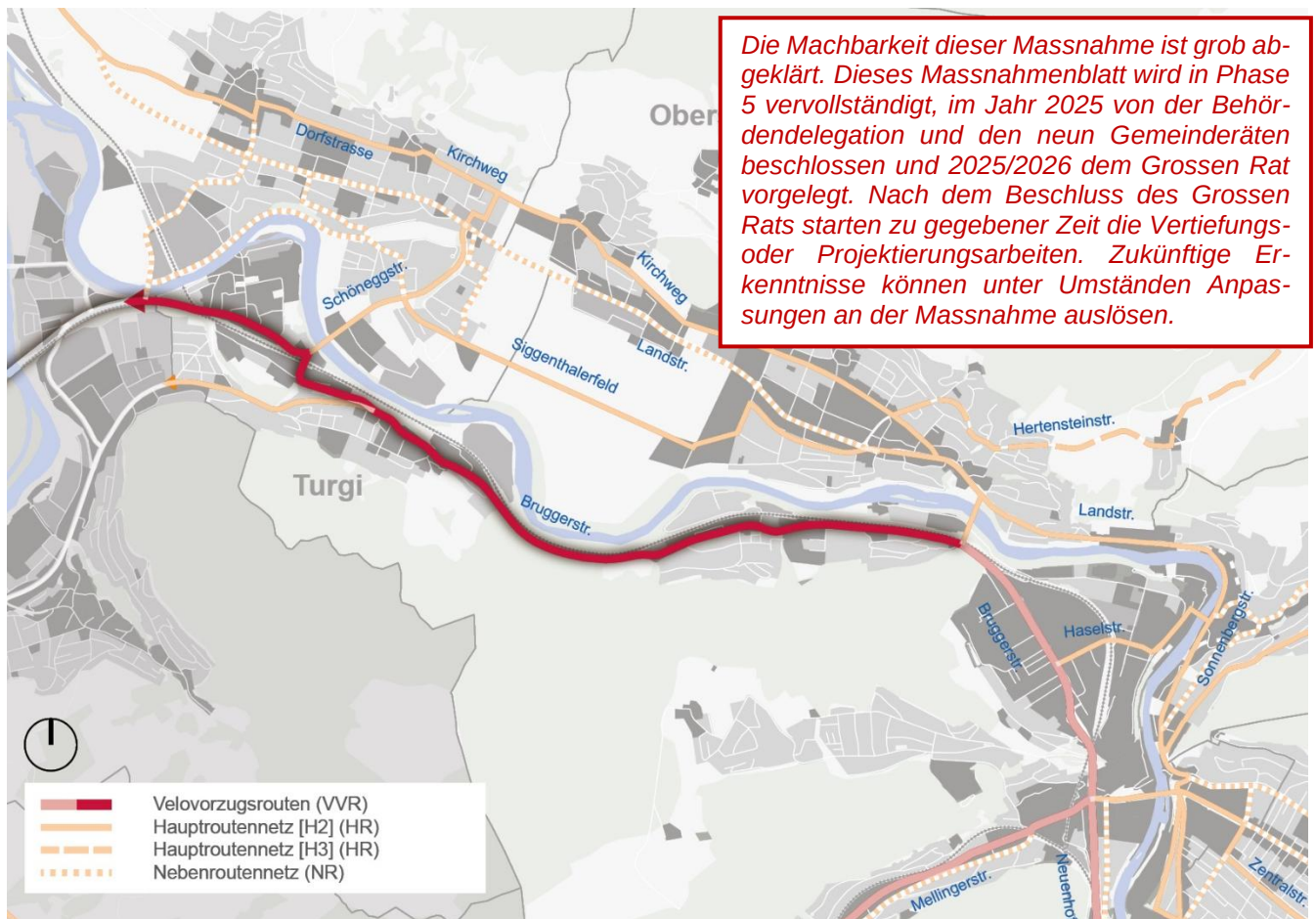


FV02 Velovorzugsroute Baden - Brugg



Beschrieb der Massnahme

Mit dem 2023 in Kraft getretenen Bundesgesetz über Velowege (Veloweggesetz) werden die Kantone und Gemeinden zur Planung und Realisierung von durchgängigen, sicheren und attraktiven Velowegnetzen verpflichtet. Die Kantone können die Planung der kommunalen Wegnetze an ihre Gemeinden delegieren. In den kantonalen Velonetzplanungen sollen als neues Element Velovorzugsrouten (VVR) geprüft und bei den geeigneten Verbindungen der erforderliche Raum in kantonalen und kommunalen Planungsinstrumenten gesichert werden.

Mit der Velovorzugsroute durchs Limmattal wird eine durchgehende Veloinfrastruktur mit hohem Fahrkomfort zwischen Zürich und Brugg angeboten. Die Abschnitte Spreitenbach-Killwangen sowie Gebenstorf-Brugg sind bereits im kantonalen Richtplan festgesetzt.

Der Abschnitt Siggenthal beinhaltet die Route zwischen dem Schulhausplatz in Baden und dem Bahnhof Turgi. Von dort führt sie weiter nach Brugg (Teil des GVK Brugg-Windisch).

Die Vorzugsroute verläuft bis nach Turgi auf der Bruggerstrasse und erschliesst somit die Siedlungsgebiete südlich der Limmat. Aus dem Siedlungsgebiet nördlich der Limmat ist die Vorzugsroute über die Haupttrouten auf den Limmatbrücken erreichbar. Der erste Abschnitt, vom Schulhausplatz bis zur Siggenthalerbrücke, ist Teil der Massnahme «SB04 Optimierungen Bruggerstrasse im Bestand».

Im Abschnitt Kappelerhof ist die Veloinfrastruktur heute lückenhaft und entspricht, wo vorhanden, nicht den Standards. Für die Umsetzung muss die Fahrbahn neu aufgeteilt und stellenweise verbreitert werden (i.d.R. Radwege 2.20 m beidseits). Dasselbe gilt für den Abschnitt Turgi.

Im dazwischenliegenden Abschnitt „Wilerloch“ entspricht das bestehende Angebot ebenfalls nicht den Standards für Velovorzugsrouten. Für die Erstellung von Einrichtungsradwegen beidseits der Fahrbahn muss Land erworben werden. Davon können auf der Südseite Bäume betroffen sein. Ausserdem sind aufgrund des gewachsenen Terrains stellenweise Stützmauern notwendig.

Für die Projektierung und Realisierung der VVR ist der Kanton Aargau verantwortlich (vgl. ergänzende Informationen im Fachbericht Fuss- und Veloverkehr).

Zuständigkeiten und Prozessuales

Federführung	Kanton, BVU AVK, Abteilung Verkehr	Beteiligte	Kanton, Baden (Bei Bedarf Abstimmung mit Nachbargemeinde)
Standort	Raum Siggenthal: Baden	Investitionskosten (+/- 40 %)	9.3 Mio. Franken
		Laufende Kosten	--

Herleitung aus Lagebeurteilung

Heute fehlen Verbindungen in Korridoren mit hohem Potenzial, auf denen viele Velofahrende (auch E-Bike) direkt und mit so wenig Stopps wie möglich verkehren können.

In einer Studie des Kantons von 2016 wurde das Potenzial für eine durchgehende Velovorzugsroute vom Limmattal durch den Raum Baden Richtung Brugg nachgewiesen.

Abhängigkeiten zu weiteren GVK-Massnahmen

- Sofortmassnahmen Veloverkehr (FV01)
- Aufwertung Velohaupttrouten Raum Siggenthal (FV05)
- Umgestaltung Bruggerstrasse Kappelerhof (SF05)
- Optimierungen Bruggerstrasse im Bestand (SB03)
- Zentrumsentlastung (SB06)

Wirkung und Zielbeitrag der Massnahme FV02

Wirkung

- Mit der lückenlosen und standardgerechten Umsetzung der drei geplanten Velovorzugsrouten wird ein wichtiger Beitrag zum Ziel eines velogerechten Raums geleistet.
- Die Velovorzugsroute leistet einen wichtigen Beitrag, damit mehr Menschen zwischen Baden und Brugg mit dem Velo unterwegs sind und trägt damit zur Erreichung des Ziels Flächensparende Mobilität bei.
- Die insbesondere durch die durchgehenden, attraktiven Velohaupttrouten und Velovorzugsrouten möglichen Verlagerungen vom Auto- auf den Veloverkehr reduzieren das Aufkommen des Autoverkehrs und tragen zu einer höheren Stabilität des Verkehrsflusses bei.



Velogerechter
Raum



Flächensparende
Mobilität



Stabile
Erreichbarkeit für
den Autoverkehr

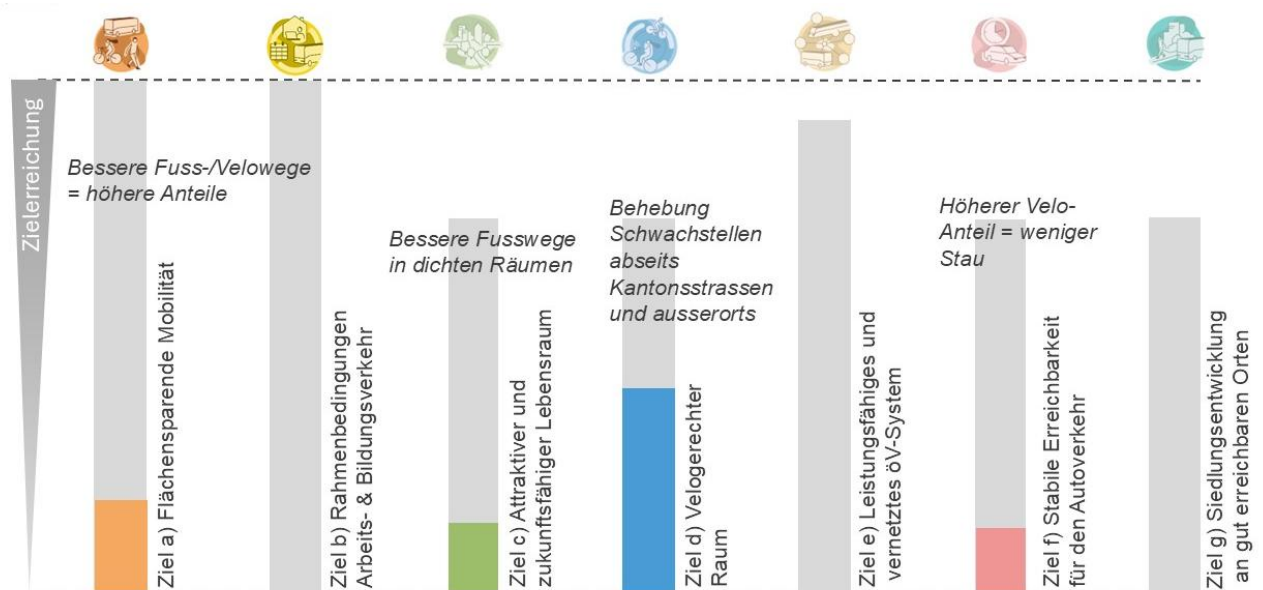
Insgesamt sind im GVK sieben Ziele definiert. Die vorliegende Massnahme beeinflusst drei der sieben Ziele.

Wirkung und Zielbeitrag des Handlungsfelds Fuss- und Veloverkehr

Mit der Umsetzung aller Massnahmen des Massnahmenfächers GVK 2040¹, der in rund 50 GVK-Massnahmenblättern beschrieben ist, werden zwei Ziele vollständig erreicht, fünf Ziele können in hohem Masse erfüllt werden. Die verbleibenden Ziellücken sind darauf zurückzuführen, dass in Nussbaumen und Baden Zentrum ohne MIV-Entlastung (z.B. durch Verlagerung auf eine Zentrumsentlastung) nicht alle notwendigen Massnahmen möglich sind.

Von den 14 Massnahmen des Handlungsfelds Fuss- und Veloverkehr erzielen die Behebung der Schwachstellen auf Haupttrouten und die Realisierung der Vorzugsrouten die grösste Wirkung. Die Behebung der Schwachstellen auf Nebenrouten sowie die Fussverkehrsmassnahmen (durch die Gemeinden) stiften einen mittleren Wirkungsbeitrag. Kleinere Wirkungen ergeben sich aus den Veloabstellanlagen.

In folgender Grafik verdeutlichen die ausgefüllten Flächen die Zielerreichungsbeiträge aller "Fuss- und Veloverkehr"-Massnahmen an der Gesamt-Zielerreichung des GVK-Massnahmenfächers.



Weiterführende Dokumente / Links

- [Faktenblatt VVR Baden-Brugg](#)

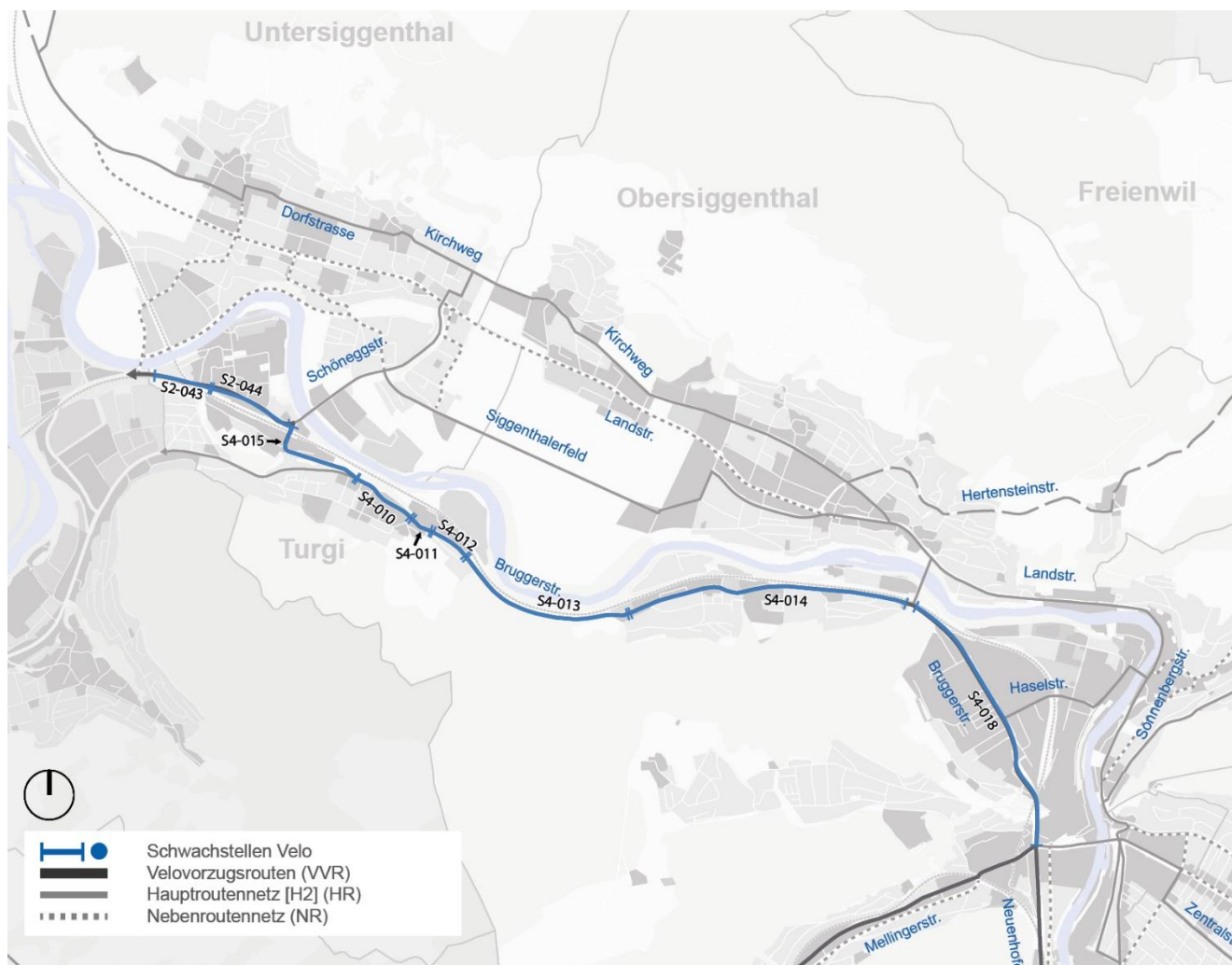
¹ Ohne Zentrumsentlastung (SB06), ohne langfristige Optionen öV-Hauptkorridore (BB10), ohne S-Bahn-Haltestelle Tägerhard (BB11) und ohne langfristige Massnahmen am Brückenkopf Ost

Ergänzende Informationen

Übersichtskarte Massnahmen

Mit den Massnahmenblättern FV02 –12 werden gemeinschaftlich alle erforderlichen Massnahmen beschrieben, um das vorgeschlagene regional bedeutsame Velonetz im Raum Baden und Umgebung gemäss den kantonalen Standards auszubauen. Massnahmen auf kommunalen Velonetzen werden im Rahmen des GVK nicht behandelt. Wo solche Massnahmen als Ergänzung zum regional bedeutsamen Netz sinnvoll sind, sollen diese durch die Gemeinden im Rahmen ihrer eigenen Planungen (kommunaler Gesamtplan Verkehr, kommunale Velokonzepte) auf die Massnahmen aus dem vorliegenden GVK abgestimmt werden.

In der folgenden Karte wird auf die Abschnitte hingewiesen, die Mängel aufweisen. Dabei handelt es sich nicht immer um gravierende Schwachstellen. Vielerorts entspricht die bestehende, teils gut funktionierende Veloinfrastruktur nicht den aktuell gültigen Velo-Standards des Kantons und wird deswegen vermerkt.



Übersicht Einzelmassnahmen Velovorzugsroute Baden - Brugg

Übersichtstabelle: Massnahmen Velovorzugsroute Baden - Brugg

In der folgenden Tabelle werden die Schwachstellen bzw. Abweichungen von den kantonalen Standards einzeln aufgeführt und beschrieben. Für jede Schwachstelle wird ein Lösungsvorschlag gemäss den aktuellen Standards des Kantons vorgeschlagen. Beispiele für die grundsätzlichen Führungsprinzipien von Veloinfrastruktur entlang von Strecken finden sich nach der Tabelle.

Im Rahmen des GVK geht es hier grundsätzlich um die Velovorzugsroute und um die Führung zwischen Baden und dem Bahnhof Turgi

NR.	Schwachstelle	Lösungsvorschlag	Abhängigkeiten	Kosten (CHF)
<i>S2-043</i>	<i>Radstreifen zu schmal (1.25 m)</i>	<i>Radstreifen je 2.2 m</i>	<i>SF07 Umgestaltung ODF Turgi</i>	<i>100'000 bis 500'000</i>
<i>S2-044</i>	<i>Radstreifen zu schmal (1.25 m), abschnittsweise keine Veloinfrastruktur</i>	<i>T30 und 1.8m Radstreifen, Abschnitt Zentrum im Mischverkehr (T30) - als BGK umsetzen</i>	<i>SF07 Umgestaltung ODF Turgi</i>	<i>100'000 bis 500'000</i>
S4-010	Keine Veloinfrastruktur	Einrichtungsradswege je 2.2 m	Bestehendes Bauprojekt (Radstreifen 1.50m entspricht nicht VVR-Standards)	1 Mio. bis 5 Mio.
S4-011	Keine Veloinfrastruktur	Einrichtungsradswege je 2.2 m	Bestehendes Bauprojekt (Radstreifen 1.50m entspricht nicht VVR-Standards)	100'000 bis 500'000
S4-012	Radstreifen zu schmal (1.25 m)	Einrichtungsradswege je 2.2 m	Bestehendes Bauprojekt (Radstreifen 1.50m entspricht nicht VVR-Standards)	100'000 bis 500'000
S4-013	Radstreifen zu schmal (1.5 m)	Radweg je 2.50m (optional: Rad-/Gehweg 4.0 m in eine Richtung)	Bestehendes Bauprojekt sieht bereits Radweg (2.0 m) und Rad-/Gehweg (2.5 m) vor. Vorgeschlagene Massnahme sieht weitere Verbreiterung für beidseits genügend breite Radstreifen und separaten Gehweg vor.	1 Mio. bis 5 Mio.
<i>S4-014</i>	<i>Radstreifen zu schmal (1.5 m)</i>	<i>Einrichtungsradswege je 2.2 m</i>	<i>SF05 Umgestaltung ODF Kappelerhof - mit Kernfahrbahn im Bestand möglich (sonst Landerwerb nötig)</i>	<i>1 Mio. bis 5 Mio.</i>
S4-015	Talwärts keine Veloinfrastruktur, Radstreifen zu schmal (1.5)	Trottoir 4.2 m /Radstreifen 2.2 m	kürzlich saniert	1 Mio. bis 5 Mio.
<i>S4-018</i>	<i>Radstreifen zu schmal (1.25 m) / fehlende Abbiegehilfen</i>	<i>Radstreifen je 2.2 m + Knotenanpassungen</i>	<i>SB03 - Optimierungen Bruggerstrasse im Bestand Auch ohne ZEL werden auf gesamter Länge Verbesserungen für das Velo erreicht. Die VVR-Standards können nicht überall umgesetzt werden.</i>	<i>1 Mio. bis 5 Mio.</i>

Blaue/kursive Einträge sind in anderen GVK-Massnahmen enthalten (z.B. Ortsdurchfahrten SF05-16). Die Kosten fliessen nicht in die Gesamtkosten des vorliegenden Massnahmenblattes ein.