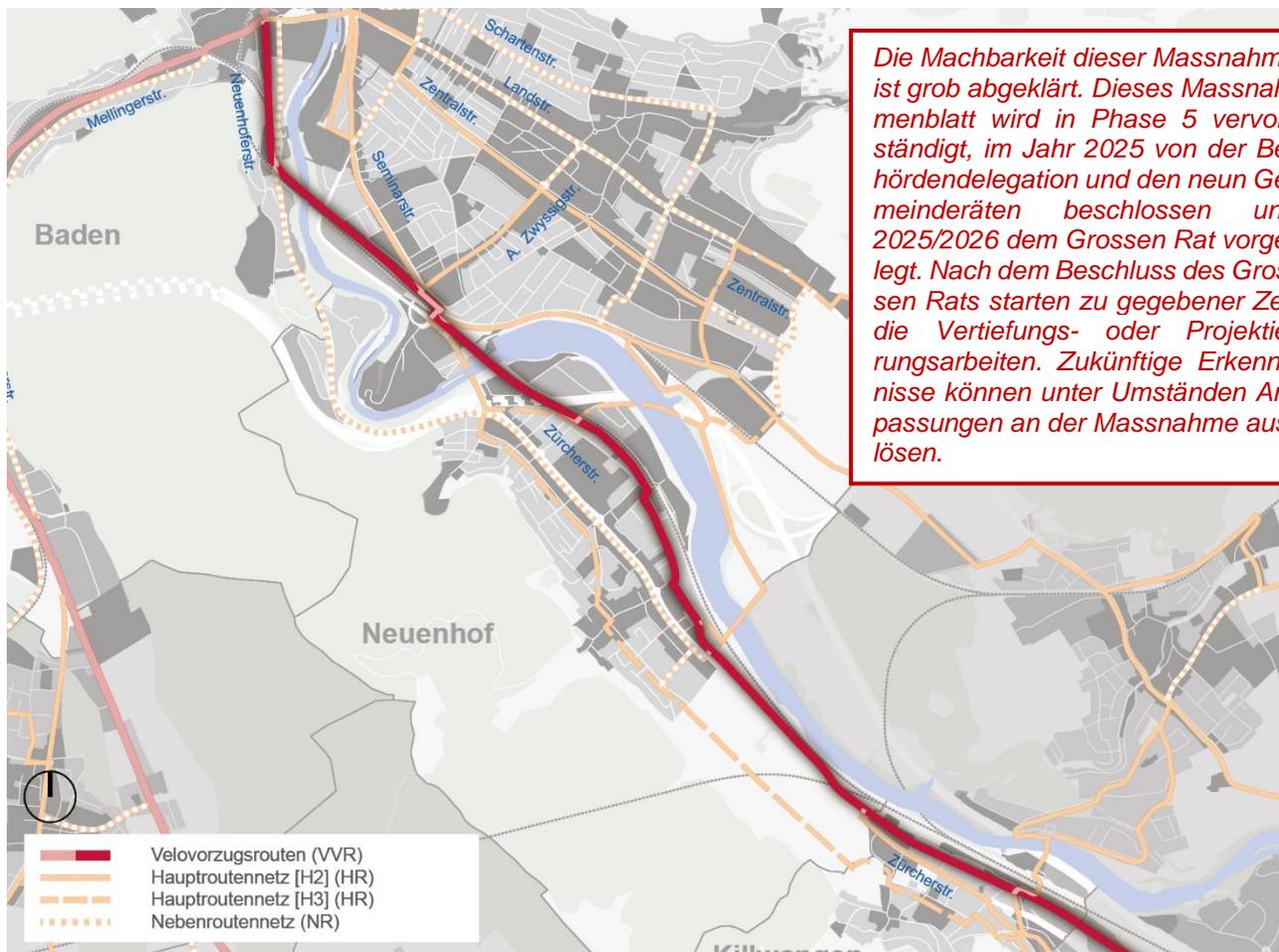


FV03 Velovorzugsroute Killwangen - Baden



Die Machbarkeit dieser Massnahme ist grob abgeklärt. Dieses Massnahmenblatt wird in Phase 5 vervollständigt, im Jahr 2025 von der Behördendelegation und den neun Gemeinderäten beschlossen und 2025/2026 dem Grossen Rat vorgelegt. Nach dem Beschluss des Grossen Rats starten zu gegebener Zeit die Vertiefungs- oder Projektierungsarbeiten. Zukünftige Erkenntnisse können unter Umständen Anpassungen an der Massnahme auslösen.

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 Velonetzen 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 Brugg und Zürich angeboten. Die Abschnitte Killwangen-Spreitenbach sowie Gebenstorf-Brugg sind bereits im kantonalen Richtplan festgesetzt. Der Abschnitt Gebenstorf-Killwangen ist im Richtplan auf Stufe Zwischenergebnis eingetragen.

Der Abschnitt führt vom Schulhausplatz in Baden über die Neuenhoferstrasse via SBB-Brücke zum Bahnhof Wettingen und von dort durch Neuenhof und Killwangen zum Bahnhof Spreitenbach-Killwangen. Die Route wird durch Spreitenbach und den Kanton Zürich bis zum Hauptbahnhof Zürich fortgesetzt.

Um die Route umzusetzen, sind abschnittsweise unterschiedliche Massnahmen nötig. Je nach Teilabschnitt beinhalten diese den Bau oder die Verbreiterung von Radstreifen bzw. Radwegen (z.T. mit Fussverkehr) gemäss den Standards des Kantons, teilweise auch die Führung durch verkehrsberuhigte Gemeindestrassen (Einrichtung von Velostrassen bei T30). Zudem müssen die Limmatbrücke und die Unterführung am Bahnhof Wettingen verbreitert werden.

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, Killwangen, Neuenhof, Wettingen (Bei Bedarf Abstimmung mit Nachbargemeinde)
Standort	Raum Süd Ost: Baden, Killwangen, Neuenhof, Wettingen	Investitionskosten (+/- 40 %)	22.6 Mio. Franken
		Laufende Kosten	--

Herleitung aus Lagebeurteilung

Heute fehlen Verbindungen in Korridoren mit hohem Potenzial, auf denen viele Velofahrende (inkl. E-Bike) direkt und mit so wenig Stoppes 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

- Aufwertung Velohaupttrouten Raum Süd-Ost (FV09)
- Aufwertung öV-Drehscheibe Bahnhof Wettingen (BB08)
- Zentrumsentlastung (SB06)

Wirkung und Zielbeitrag der Massnahme FV03

- 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 dem Kanton Zürich und Baden sowie innerhalb des Limmattals 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 Autoverkehrsaufkommen und tragen zu einer höheren Stabilität des Verkehrsflusses bei.



Velogerechter
Raum



Flächensparende
Mobilität



Stabile
Erreichbarkeit für
den Autoverkehr

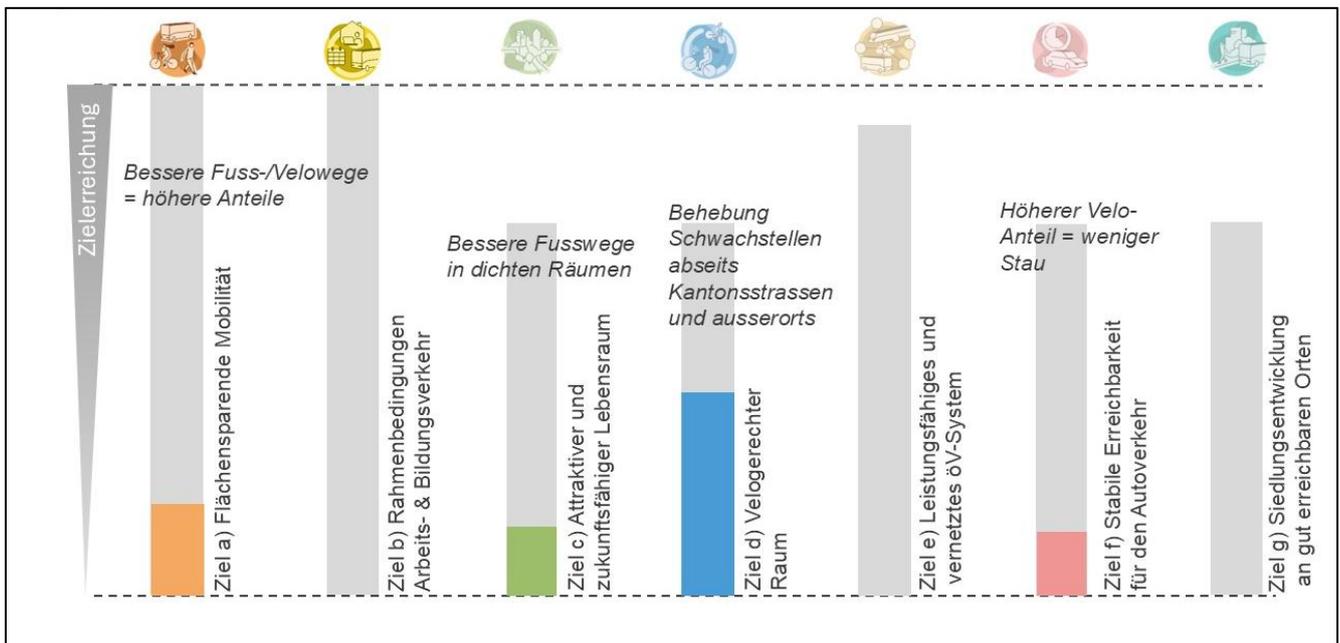
Insgesamt sind im GVK sieben Ziele definiert. Die vorliegende Massnahme beeinflusst drei der sieben Ziele.

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.



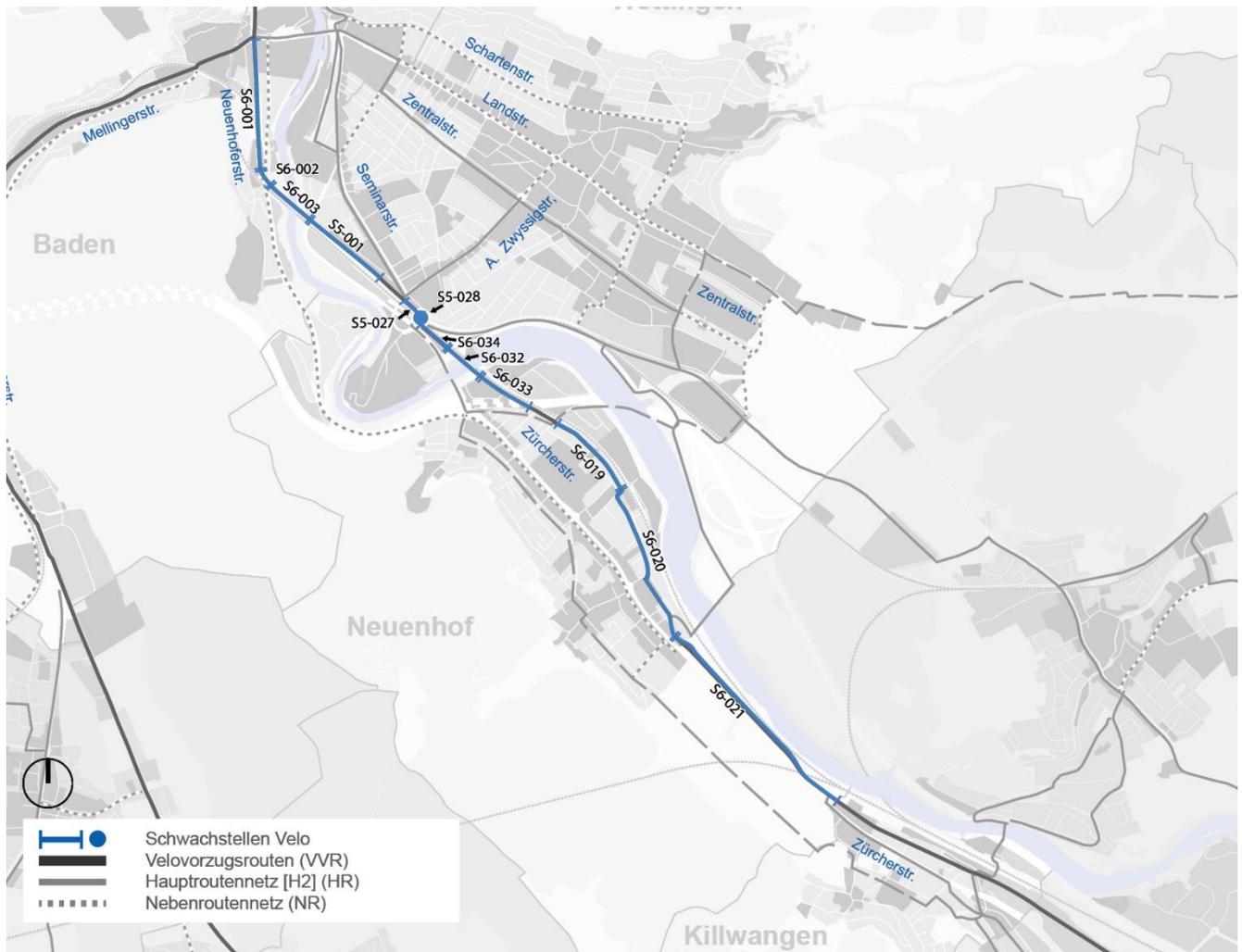
¹ Ohne Zentrumsentlastung (SB06), ohne langfristige Optionen öV-Hauptkorridore (BB10), ohne S-Bahn-Haltestelle Tägerhard (BB11) und ohne langfristige Massnahmen am Brückenkopf Ost

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 Killwangen - Baden

Bereinigter Entwurf nach Online-Partizipation

Übersichtstabelle: Massnahmen Velovorzugsroute Killwangen - Baden

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 der VVR zwischen Killwangen und Baden.

NR.	Schwachstelle	Lösungsvorschlag	Abhängigkeiten	Kosten (CHF)
S5-001	Gemeinsamer Rad-Gehweg zu schmal (2.6 m -3.2 m), unübersichtlich, Konflikt mit Parkierung	Velo/Gehweg (6m), Reorganisation Parkierung (Güterstrasse)	Bauprojekt GP-Perimeter Bahnhofareal erfordert Abstimmung	500'000 bis 1 Mio.
<i>S5-027</i>	<i>Keine Veloinfrastruktur</i>	<i>T30 prüfen, Velostrasse, Querungsstelle</i>	<i>MN BB08 Verkehrsdrehscheibe Wettingen</i>	<i>100'000 bis 500'000</i>
<i>S5-028</i>	<i>Fuss-/Veloverkehrsunterführung zu schmal (3.0 m)</i>	<i>Verbreiterung und Aufwertung Unterführung</i>	<i>MN BB08 Verkehrsdrehscheibe Wettingen</i>	<i>1 Mio. bis 5 Mio.</i>
S6-001	Radstreifen zu schmal (1.75 m)	Einrichtungsradwege je 2.2 m	SF16 Umgestaltung ODF Neuenhoferstrasse Baden - separate Einrichtungsradwege beidseitig 2.2 m (alternativ Zweirichtungsradweg 4.5 m)	500'000 bis 1 Mio.
S6-002	Netzlücke (Querung Bahnlinie)	Neue Unterführung unter der Bahnlinie (um von der Eisenbahnbrücke auf das Niveau der Neuenhoferstrasse zu gelangen)		1 Mio. bis 5 Mio.
S6-003	Fuss-/Veloverkehrsbrücke zu schmal (2.5 m)	Verbreiterung Brücke um 3.5 m		1 Mio. bis 5 Mio.
S6-019	Rad-/Gehweg zu schmal (4.0 m)	Verbreiterung um 2.0 m		1 Mio. bis 5 Mio.
S6-020	Quartierstrasse ohne Veloinfrastruktur	Velostrasse	Gestaltungsplan Parzelle 849	< 100'000
S6-021	Rad-/Gehweg zu schmal und auf falscher Strassenseite	Separiierter Zweirichtungsradweg 4.5 m auf andere Strassenseite verlegen		1 Mio. bis 5 Mio.
S6-032	Netzlücke	Neue Brücke (4.5 m breit)		5 Mio. bis 10 Mio.
S6-033	Netzlücke	Neuer Radweg, inkl. Querungen Limmatstrasse und Seestrasse		1 Mio. bis 5 Mio.
S6-034	Netzlücke	Neuer Radweg (4.5 m)		100'000 bis 500'000

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.

Die Massnahmen S6-032/033/034 (Behebung Netzlücke) haben einen langfristigen Umsetzungshorizont (vermutlich nach Zeithorizont GVK). Die heutige Führung auf einer untergehängten Fuss-/Velobrücke unterhalb der Strassenbrücke Wettingen-Neuenhof stellt zwar einen geringen Umweg dar und entspricht nicht den Standards für eine Velovorzugsroute, weist aber auch keine gravierenden Mängel auf. Bis zur Umsetzung der langfristigen Massnahmen kann die Vorzugsroute über dieses bestehende Angebot geführt werden.