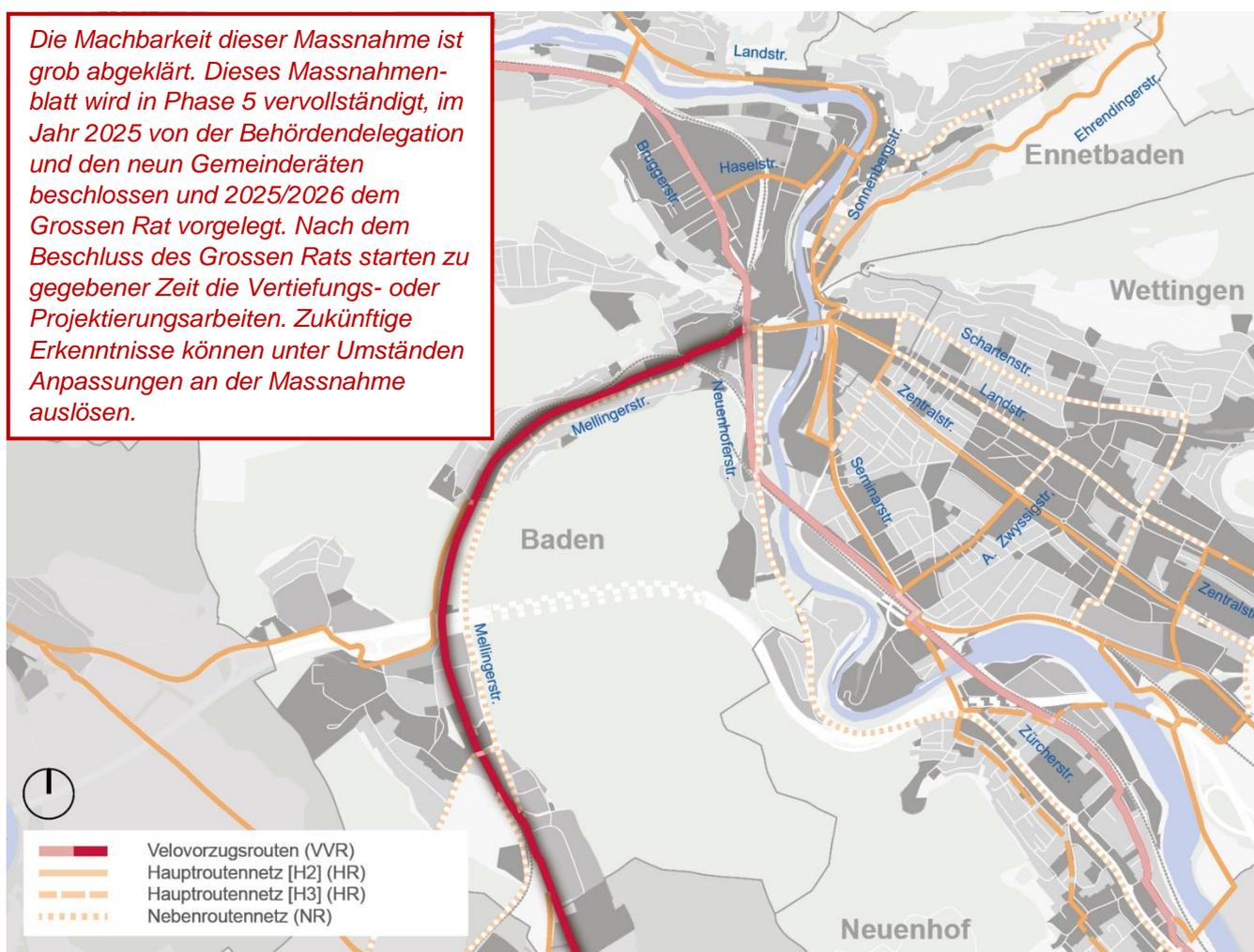


FV04 Velovorzugsroute Dättwil - Baden



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 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 von Dättwil nach Baden und weiter durchs Limmattal bis Zürich wird eine durchgehende Veloinfrastruktur mit hohem Fahrkomfort angeboten. Die Route soll zudem auch für Velofahrende aus Richtung Rohrdorferberg und Reusstal (Zubringerrouten über Hauptrouthen) Richtung Baden attraktiv sein. Eine weitere Verbindung der Velovorzugsroute führt nach Brugg.

Die Vorzugsroute verläuft parallel zur Mellingerstrasse mehrheitlich auf Strassen mit geringer Belastung des motorisierten Verkehrs. Sie führt vom Schulhausplatz aus auf der Mellingerstrasse bis zum Schadenmühleplatz und wechselt dort auf die Stadtbachstrasse, dem Dättwiler Weiher entlang in den Langacker und auf dem Stationsweg bis zum Galgenbuck.

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. Im Abschnitt Stadtbachstrasse kann die VVR durch die Umsetzung einer Velostrasse umgesetzt werden.

Bei einigen Massnahmen bietet es sich an, Synergien zu nutzen. Dies betrifft insbesondere die Mellingerstrasse im Bereich Schulhausplatz bis Schadenmühleplatz, wo der Strassenraum als Ganzes zu betrachten ist.

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 Baden:	Investitionskosten (+/- 40 %)	4.1 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 Stopps wie möglich verkehren können.

In einer Studie des Kantons von 2016 wurde das Potenzial für eine durchgehende Velovorzugsroute von Baden Richtung Süden nachgewiesen.

Abhängigkeiten zu weiteren GVK-Massnahmen

- Aufwertung Velohaupttrouten Raum Baden (FV07)
- Umgestaltung Mellingerstrasse Baden-Dättwil (SF15)

Wirkung und Zielbeitrag der Massnahme FV04

- 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 Zentrum von Baden einerseits und ihren südlichen Stadtquartieren Meierhof und Dättwil sowie dem Raum Rohrdorferberg andererseits mit dem Velo unterwegs sind. Damit trägt sie 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

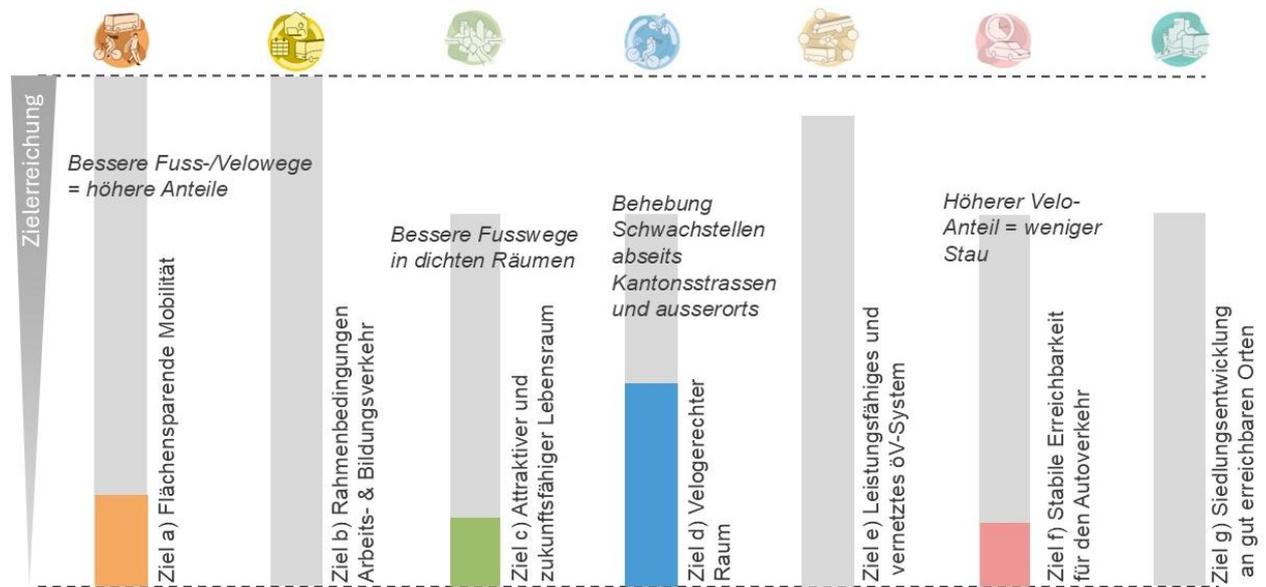
Insgesamt sind im GVK sieben Ziele definiert. Die vorliegende Massnahme beeinflusst drei der sieben Ziele.

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.



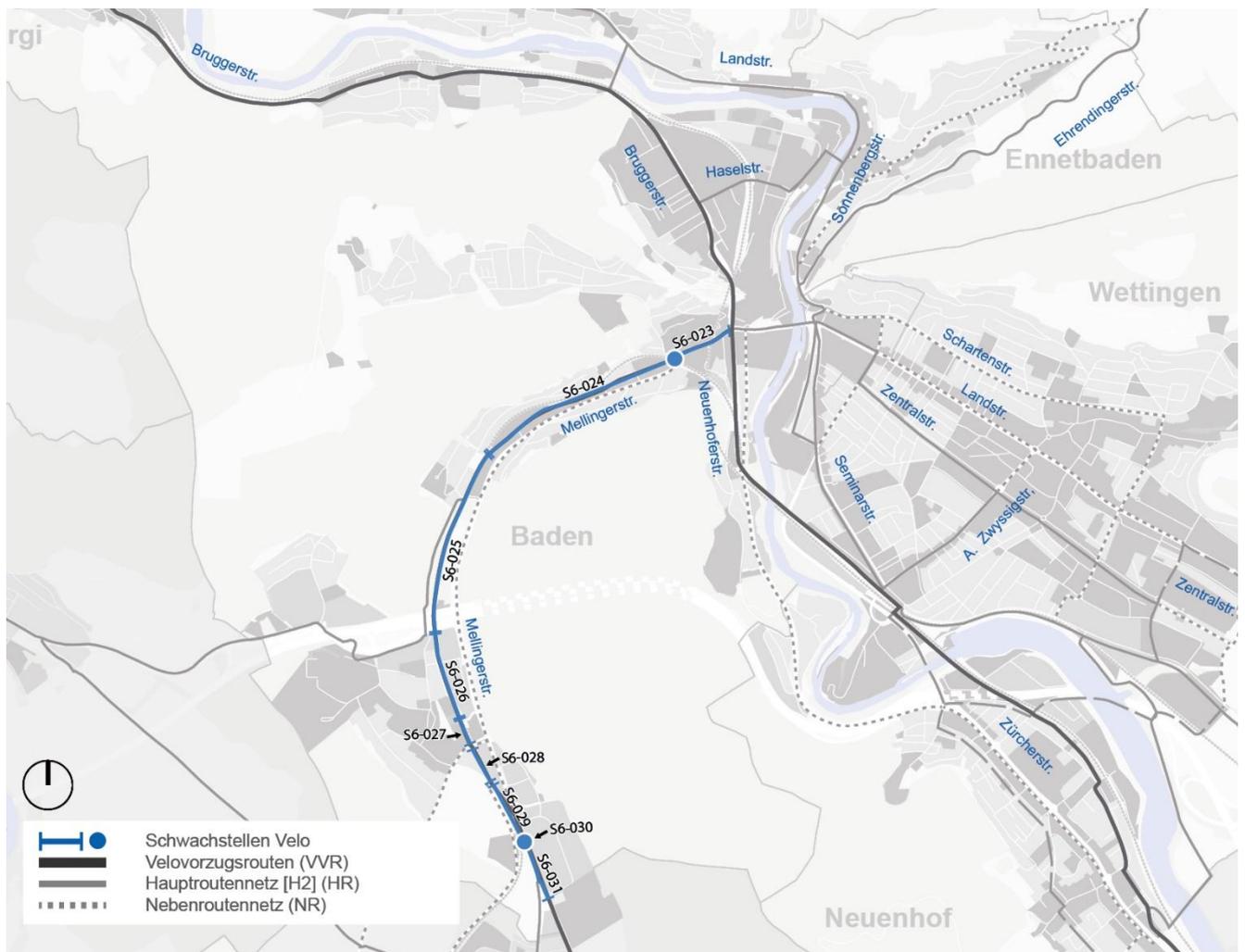
¹ Ohne Zentrumsentlastung (SB06), ohne langfristige Optionen öV-Hauptkorridore (BB10), ohne S-Bahn-Haltestelle Tägerhard (BB11) und ohne langfristige Massnahmen am Brückenkopf Ost

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 Velovorzugsrouten Dättwil - Baden

Übersichtstabelle: Massnahmen Velovorzugsroute Dättwil - 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 Dättwil und Baden.

NR.	Schwachstelle	Lösungsvorschlag	Abhängigkeiten	Kosten (CHF)
S6-023	Radstreifen zu schmal 1.25 m (Konflikte mit Fussverkehr)	Radstreifen 2.2 m – im Rahmen eines BGK umsetzen		500'000 bis 1 Mio.
S6-024	Konflikte in Knoten-/ Einmündungsbereichen	Velostrasse (T30 bereits bestehend)		< 100'000
S6-025	Rad-/Gehweg zu schmal (3.0 m)	Zweirichtungsradweg (4.5 m) und Gehweg (2 m) – total Verbreiterung um 3.5 m	Naturschutzgebiet Dättwiler Weiher	1 Mio. bis 5 Mio.
S6-026	Rad-/Gehweg zu schmal (2.5 m)	Velostrasse		100'000 bis 500'000
S6-027	Rad-/Gehweg zu schmal (2.5 m)	Verbreiterung um 3.5 m		100'000 bis 500'000
S6-028	Netzlücke / keine Veloinfrastruktur durch Gewerbegebiet	Radweg (4.5 m) oder Velostrasse prüfen		500'000 bis 1 Mio.
S6-029	Keine Veloinfrastruktur	Radweg (4.5 m) oder Velostrasse prüfen	Abstimmung mit zu aktualisierendem BGK Mellingerstrasse	100'000 bis 500'000
<i>S6-030</i>	<i>Fehlende Querungsmöglichkeit</i>	<i>Unterführung</i>	<i>SF15 Umgestaltung ODF Mellingerstrasse Baden-Dättwil (Abstimmung mit zu aktualisierendem BGK Mellingerstrasse)</i>	<i>1 Mio. bis 5 Mio.</i>
<i>S6-031</i>	<i>Veloinfrastruktur zu schmal (Radstreifen 1.25 m, Rad-/ Gehweg 2.5 m)</i>	<i>Separierter Radweg (4.5 m)</i>	<i>SF15 Umgestaltung ODF Mellingerstrasse Baden-Dättwil (Abstimmung mit zu aktualisierendem BGK Mellingerstrasse)</i>	<i>1 Mio. bis 5 Mio.</i>
S6-036	Bestehender Radweg (Unterführung & Rampe "Edi-Zander-Stich") zu schmal (3.0 m)	Verbreiterung Unterführung & Velorampe um 1.5 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.