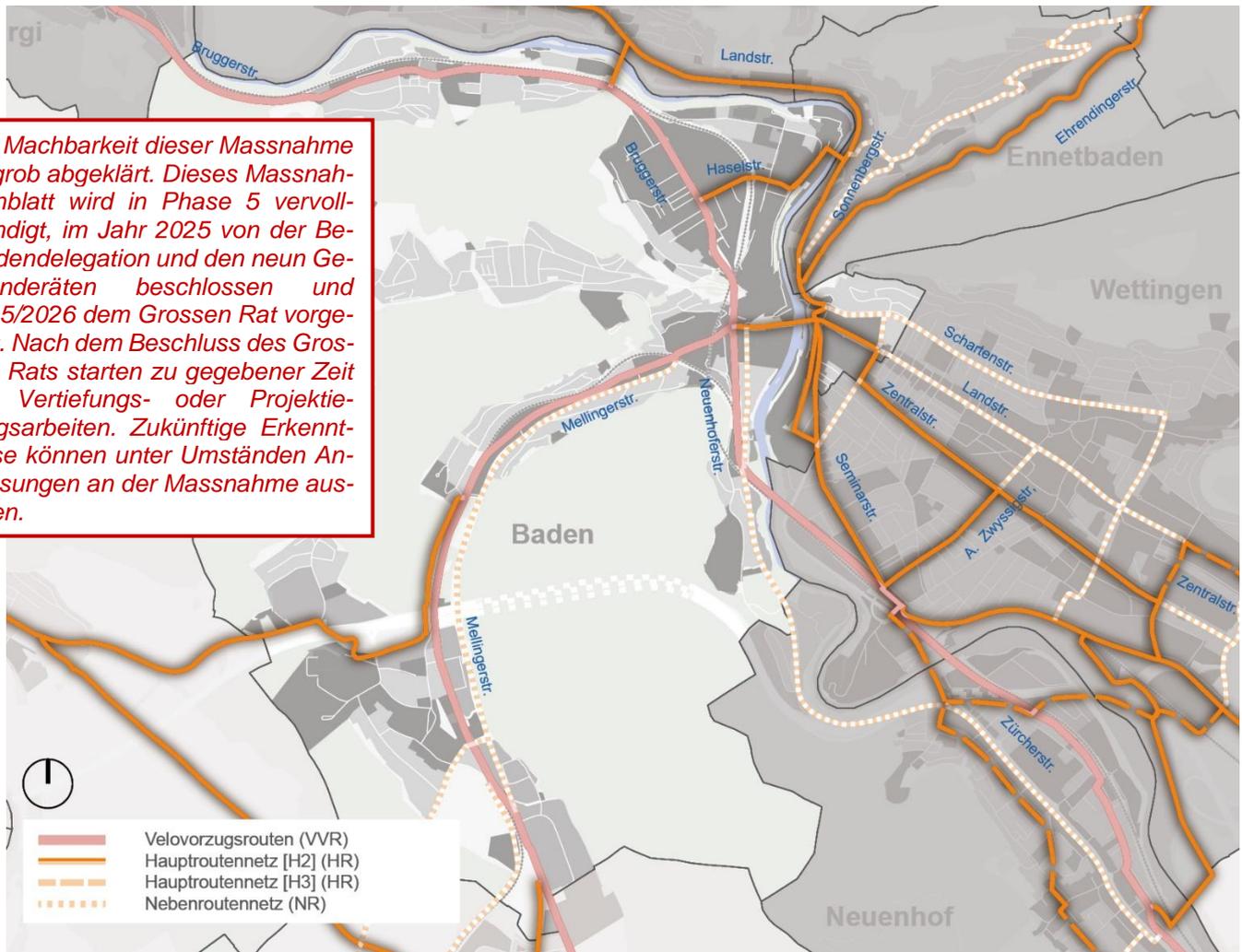


FV07 Aufwertung Velohaupttrouten Raum Baden



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.

Das Haupttroutennetz bildet das Rückgrat des Alltagsverkehrs und ein starkes Grundgerüst für das Velonetz (vgl. ergänzende Informationen im Fachbericht Fuss- und Veloverkehr). Es verbindet die Wohngebiete mit den Zentren und wichtigen Zielen der Region in einem lückenlosen Netz. Wo möglich und sinnvoll werden die Haupttrouten abseits von stark befahrenen Strassen geführt.

Die Haupttrouten im Raum Baden sind vor allem Strecken, die die verschiedenen Routen aus den umliegenden Siedlungskorridoren untereinander und mit der Innenstadt verbinden. Einige zentrale Verbindungen in und durch die Innenstadt sind als Velovorzugsrouten klassiert, Massnahmen werden in den entsprechenden Blättern beschrieben (FV02/03/04). Die wichtigsten Haupttrouten sind die Haselstrasse, welche ans Haupttroutennetz in Ennetbaden anschliesst, sowie das Veloangebot um den Brückenkopf Ost. An diesem neuralgischen Punkt laufen diverse Routen zusammen, weswegen eine optimale Verknüpfung in alle Richtungen für das gesamte Netz der Region wichtig ist. Die Massnahmen sind mit den Optimierungen für die übrigen Verkehrsmittel abzustimmen und werden in den Massnahmenblättern zu den kurzfristigen (SB04) und mittel- bis langfristigen Massnahmen (SB05) am Brückenkopf Ost erläutert.

Weitere punktuelle Massnahmen im Velohaupttroutennetz auf dem Gebiet der Stadt Baden sind in Dättwil vorgesehen.

Für die Projektierung, Realisierung und Finanzierung ist der Kanton Aargau verantwortlich.

Zuständigkeiten und Prozessuales

Federführung	Kanton, BVU AVK, Abteilung Verkehr	Beteiligte	Kanton, Baden (Bei Bedarf Abstimmung mit Nachbargemeinde)
Standort	Raum Baden	Investitionskosten (+/- 40 %)	1 Mio. Franken
		Laufende Kosten	--

Herleitung aus Lagebeurteilung

Das Haupttroutennetz entspricht heute weitgehend dem kantonalen Velonetz. Die Infrastruktur genügt aber nicht überall den angestrebten Standards. Ein vollständiges, sicheres und attraktives regionales Hauptnetz zur Verbindung der wichtigsten Quell- und Zielorte ist zentral. Bereits kleinere Lücken oder Schwachstellen mindern die Attraktivität und damit den Velo-Anteil am Gesamtverkehr.

Abhängigkeiten zu weiteren GVK-Massnahmen

- Sofortmassnahmen Veloverkehr (FV01)
- Velovorzugsroute Baden - Brugg (FV02)
- Velovorzugsroute Killwangen-Baden (FV03)
- Velovorzugsroute Dättwil - Baden (FV04)
- Optimierung Bruggerstrasse im Bestand (SB03)
- Brückenkopf Ost, kurz- bzw. mittel- bis langfristige Massnahmen (SB04 und SB05)
- Umgestaltung Seminar-/Schwimmbadstrasse Baden/Wettingen (SF06)
- Umgestaltung Mellingerstrasse Baden-Dättwil (SF15)

Wirkung und Zielbeitrag der Massnahme FV07

- Wirkung**
- Ein zusammenhängendes, attraktives und sicheres Haupttroutennetz bildet die Basisinfrastruktur für einen velogerechten Raum innerhalb der Stadt Baden. Zwingend ist allerdings besonders in diesem Teilraum die lückenlose Verknüpfung mit dem kommunalen Velonetz.
 - Mit der Behebung der Schwachstellen werden die Voraussetzungen geschaffen, damit mehr Menschen mit dem Velo unterwegs sind. Damit kann der Veloverkehr seinen Beitrag zur Erreichung des Ziels Flächensparende Mobilität leisten.
 - 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

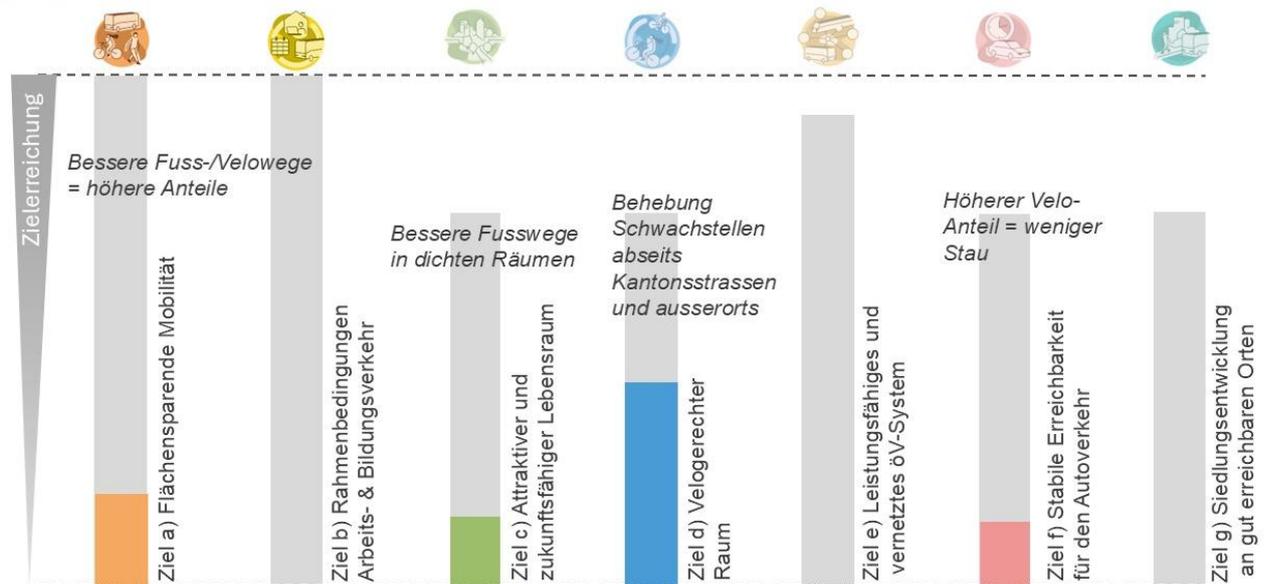
Insgesamt sind im GVK sieben Ziele definiert. Die vorliegende Massnahme beeinflusst drei der sieben Ziele.

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.



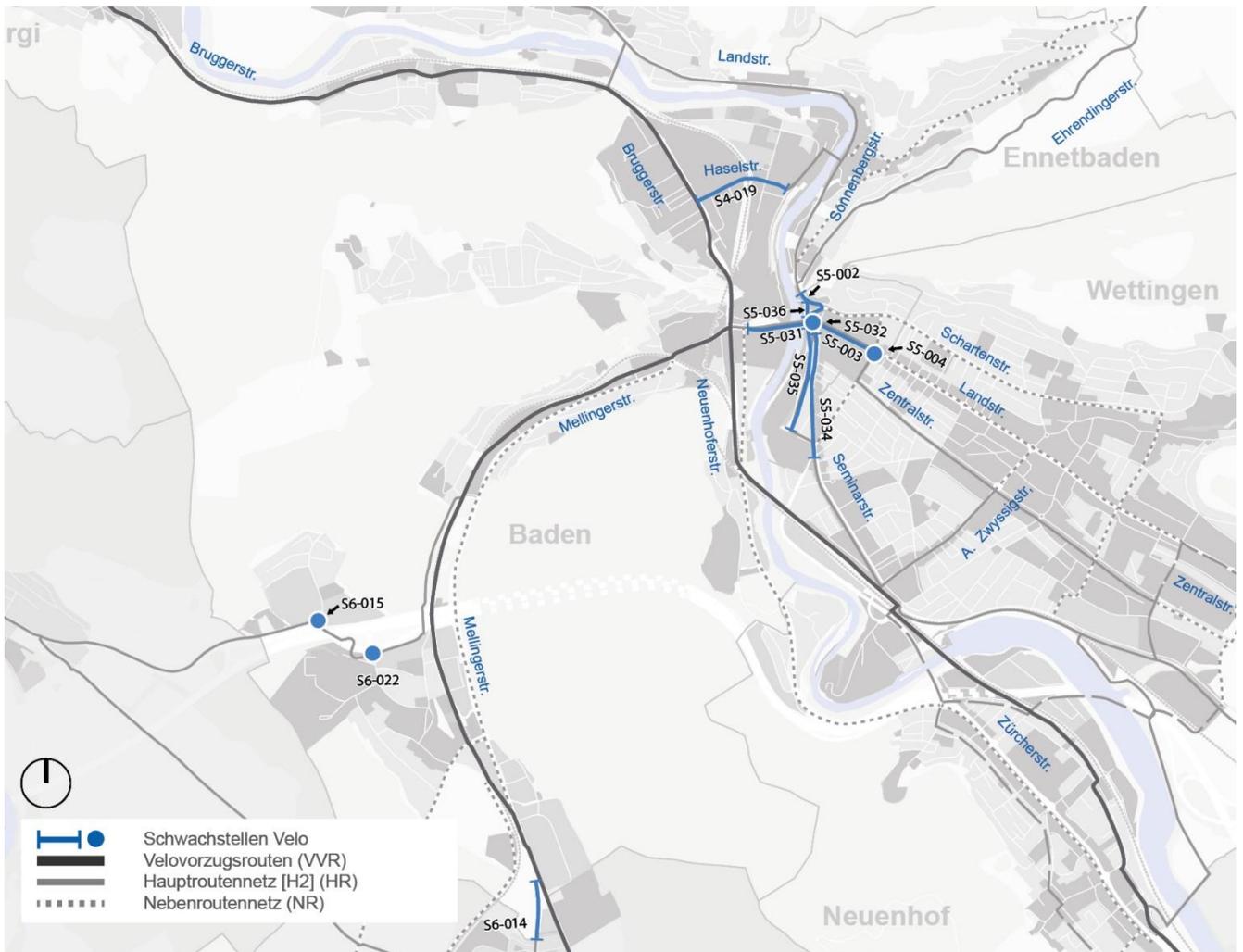
¹ Ohne Zentrumsentlastung (SB06), ohne langfristige Optionen öV-Hauptkorridore (BB10), ohne S-Bahn-Haltestelle Tägerhard (BB11) und ohne langfristige Massnahmen am Brückenkopf Ost

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 Haupttroutennetz Raum Baden

Bereinigter Entwurf nach Online-Partizipation

Übersichtstabelle: Massnahmen Haupttrouten Raum 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 Haupttrouten als Bestandteil des Velonetzes und auch darum, ob die Haupttrouten im Raum Baden über diese Strassenachsen geführt werden sollen.

NR.	Schwachstelle	Lösungsvorschlag	Abhängigkeiten	Kosten (CHF)
S4-019	Nur punktuelle Veloinfrastruktur	T30 prüfen	Städtisches BGK	< 100'000
S5-002	<i>Gemeinsame Fuss-/ Veloverkehrsführung zu schmal (2.0 m)</i>	<i>Radstreifen je 1.8 m / Verbreiterung Brücke</i>	<i>SB05 Brückenkopf Ost mittelfristig</i>	<i>5 Mio. bis 10 Mio.</i>
S5-003	Radstreifen stadtauswärts zu schmal (1.5 m)	Radstreifen stadtauswärts 1.8 m (Stadteinwärts auf Busspur)		< 100'000
S5-004	Keine Veloinfrastruktur Linksabbieger in Richtung Baden	Querungshilfe, Umgestaltung Knoten		500'000 bis 1 Mio.
S5-031	<i>Radstreifen zu schmal (1.5 m)</i>	<i>Radstreifen je 1.8 m</i>	<i>SB05 Brückenkopf Ost mittelfristig</i>	<i>1 Mio. bis 5 Mio.</i>
S5-032	<i>Radstreifen zu schmal (1.25 m) / fehlende Veloinfrastruktur</i>	<i>Unterirdischer Anschluss</i>	<i>SB05 Brückenkopf Ost mittelfristig/bestehendes Bauprojekt</i>	<i>500'000 bis 1 Mio.</i>
S5-034	<i>Radstreifen zu schmal (1.25 m)</i>	<i>Radweg (1.8 m) Richtung Hochbrücke; Führung in Gegenrichtung über David-Hess-Weg (S5-035), alternativ Radstreifen (1.8 m) Richtung Schwimmbad</i>	<i>SF06 Umgestaltung ODF Seminarstr. Baden Wettingen / SB05 Brückenkopf Ost mittelfristig</i>	<i>100'000 bis 500'000</i>
S5-035	<i>Rad-/Gehweg zu schmal (2.9 m)</i>	<i>Rad-/Gehweg (4.5 m), Veloverkehr nur Richtung Schwimmbad</i>	<i>SF06 Umgestaltung ODF Seminarstr. Baden Wettingen</i>	<i>500'000 bis 1 Mio.</i>
S5-036	<i>Netzlücke</i>	<i>Separate Velo Rampe</i>	<i>SB05 Brückenkopf Ost mittelfristig</i>	<i>500'000 bis 1 Mio.</i>
S6-014	Radstreifen zu schmal (1.5 m)	Radstreifen je 1.8 m, Querungshilfe		100'000 bis 500'000
S6-015	Keine Veloinfrastruktur	Umgestaltung Knoten		< 100'000
S6-022	Fahrverbot bei Querung	Umgestaltung Knoten		< 100'000

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.