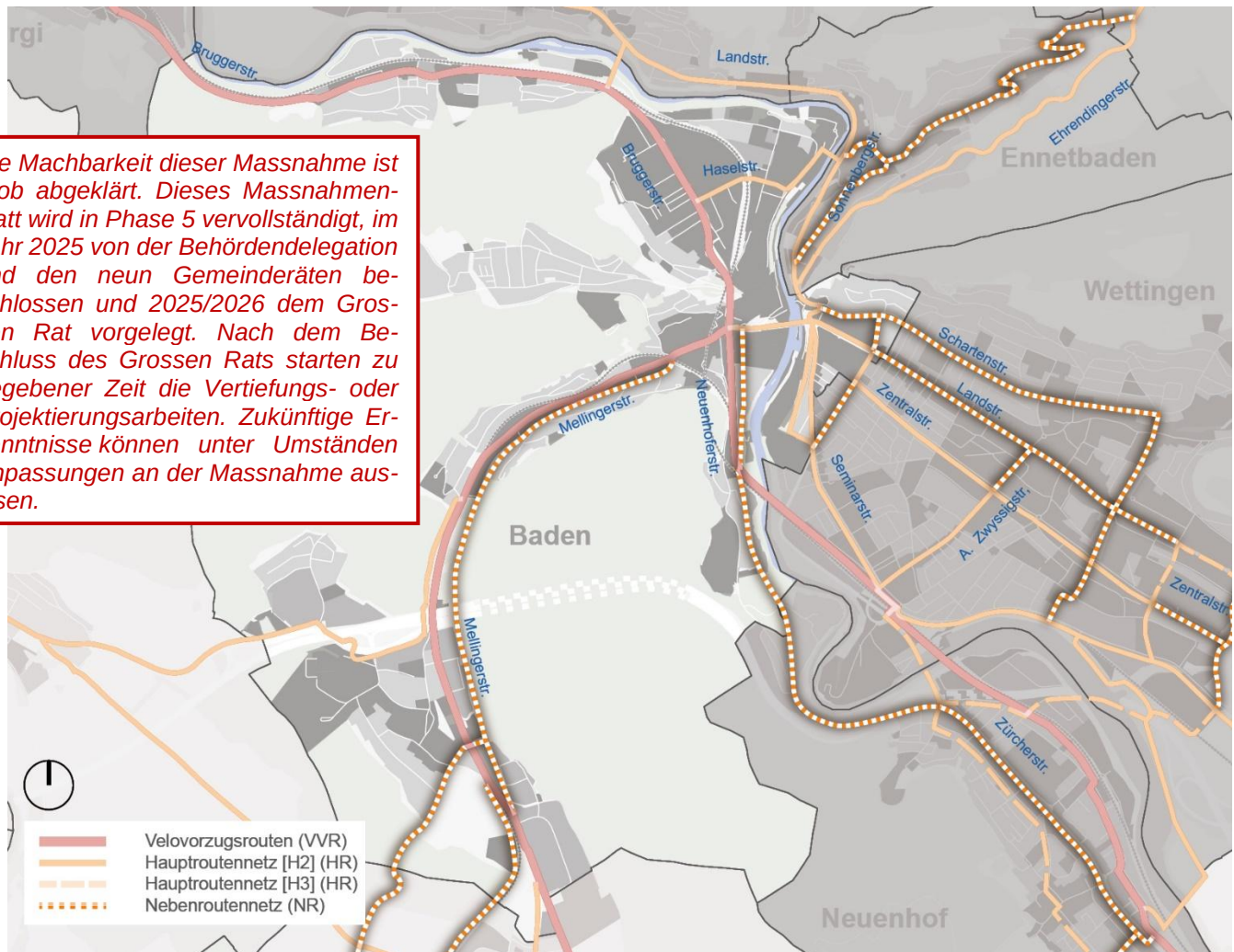


FV08 Aufwertung Velonebenrouten Raum Baden



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 zur Planung und Realisierung von durchgängigen, sicheren und attraktiven Velowegnetzen verpflichtet. Die Kantone können die Planung der kommunalen Wegnetze an ihre Gemeinden delegieren.

Die kommunalen Nebenrouten ergänzen das Haupttroutennetz und weisen den «niedrigsten» Ausbaustandard auf (vgl. ergänzende Informationen im Fachbericht Fuss- und Veloverkehr).

Einige Nebenrouten verlaufen abschnittsweise auf Ortsdurchfahrten (Kantonsstrassen). Diese Nebenrouten sollen dadurch in denjenigen Siedlungsgebieten die Ortskerne erschliessen, wo Vorzugsrouten oder Haupttrouten abseits der Kantonsstrasse geführt werden.

Einige Nebenrouten verlaufen tangential. Diese Nebenrouten decken die wichtigen tangentialen Beziehungen innerhalb dichter Siedlungsgebiete oder zwischen solchen Gebieten ab.

Die Nebenrouten in der Stadt Baden umfassen primär die Mellingerstrasse, auf der bereits durchgehende Radstreifen angeboten werden, und den Ländliweg, welcher durch verkehrsberuhigte Quartiere führt. Dazu kommt ein kurzer Abschnitt der Schartenstrasse mit Schwachstellen, die im Kontext der Optimierung Brückenkopf Ost behoben werden müssen. In Dättwil werden Wohngebiete durch Nebenrouten erschlossen, welche Schwachstellen aufweisen. Ein wichtiger Knotenpunkt ist dabei die Kreuzung Mellingerstrasse / Sommerhaldenstrasse, hier soll das sichere Abbiegen in alle Richtungen ermöglicht werden.

Zuständigkeiten und Prozessuales

Federführung	Stadt Baden	Beteiligte	Kanton, BVU AVK, Abteilung Verkehr (Bei Bedarf Abstimmung mit Nachbargemeinde)
Standort	Raum Baden	Investitionskosten (+/- 40 %)	0.6 Mio. Franken
		Laufende Kosten	--

Herleitung aus Lagebeurteilung

Für einen velogerechten Raum braucht es ein engmaschiges Netz, das auch die Ortsdurchfahrten (Kantonsstrassen) mit ihrem dichten Nutzungsumfeld erschliesst und tangentielle Verbindungen aufweist. Das Netz muss durchgehend, direkt und attraktiv sein, bereits kleinere Lücken oder Schwachstellen mindern die Attraktivität und damit den Velo-Anteil am Gesamtverkehr.

Abhängigkeiten zu weiteren GVK-Massnahmen

- Brückenkopf Ost, kurzfristige Massnahmen (SB04)
- Umgestaltung Mellingerstrasse Baden-Dättwil (SF15)

Wirkung und Zielbeitrag der Massnahme FV08

- Wirkung**
- Das Nebenroutennetz ergänzt die Basisinfrastruktur aus Vorzugsrouten und Hauptrouten und vervollständigt das kantonale Netz im Hinblick auf einen velogerechten Raum.
 - Mit der Behebung der Schwachstellen werden die Voraussetzungen geschaffen, damit mehr Menschen mit dem Velo unterwegs sind. Die Wirkung auf das Ziel «Flächensparende Mobilität» ist aber geringer als bei den Hauptrouten.
 - Dafür wird insbesondere mit verbesserten Velorouten entlang von Ortsdurchfahrten ein wichtiger Beitrag zu einem attraktiven und zukunftsfähigen Lebensraum geleistet.
- Insgesamt sind im GVK sieben Ziele definiert. Die vorliegende Massnahme beeinflusst zwei der sieben Ziele.



Velogerechter
Raum



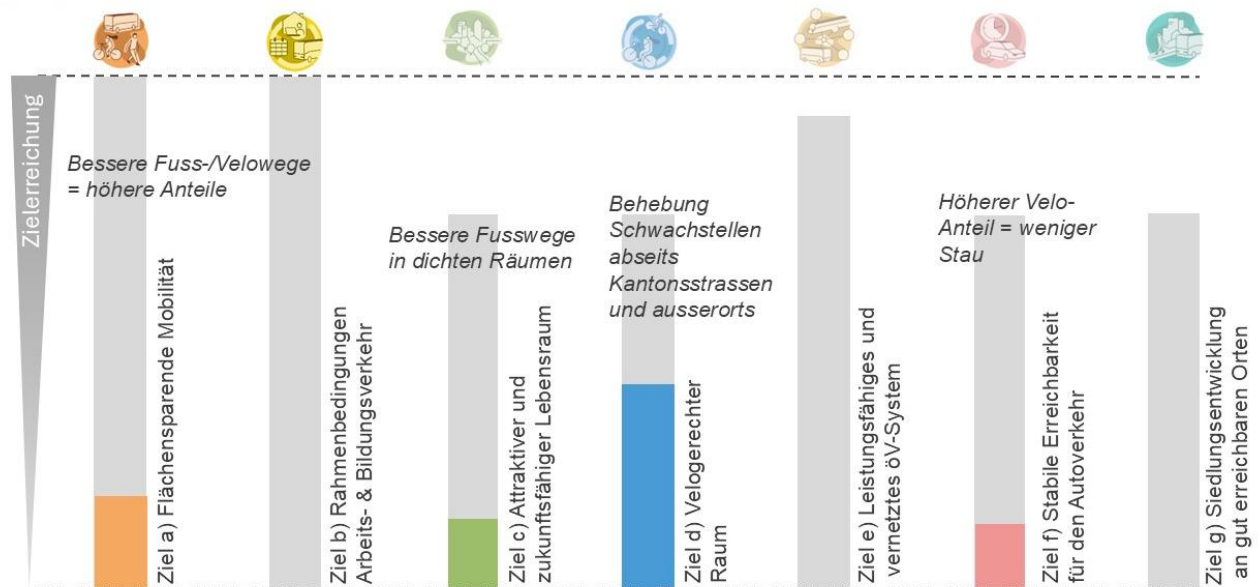
Attraktiver und
zukunftsfähiger
Lebensraum

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.



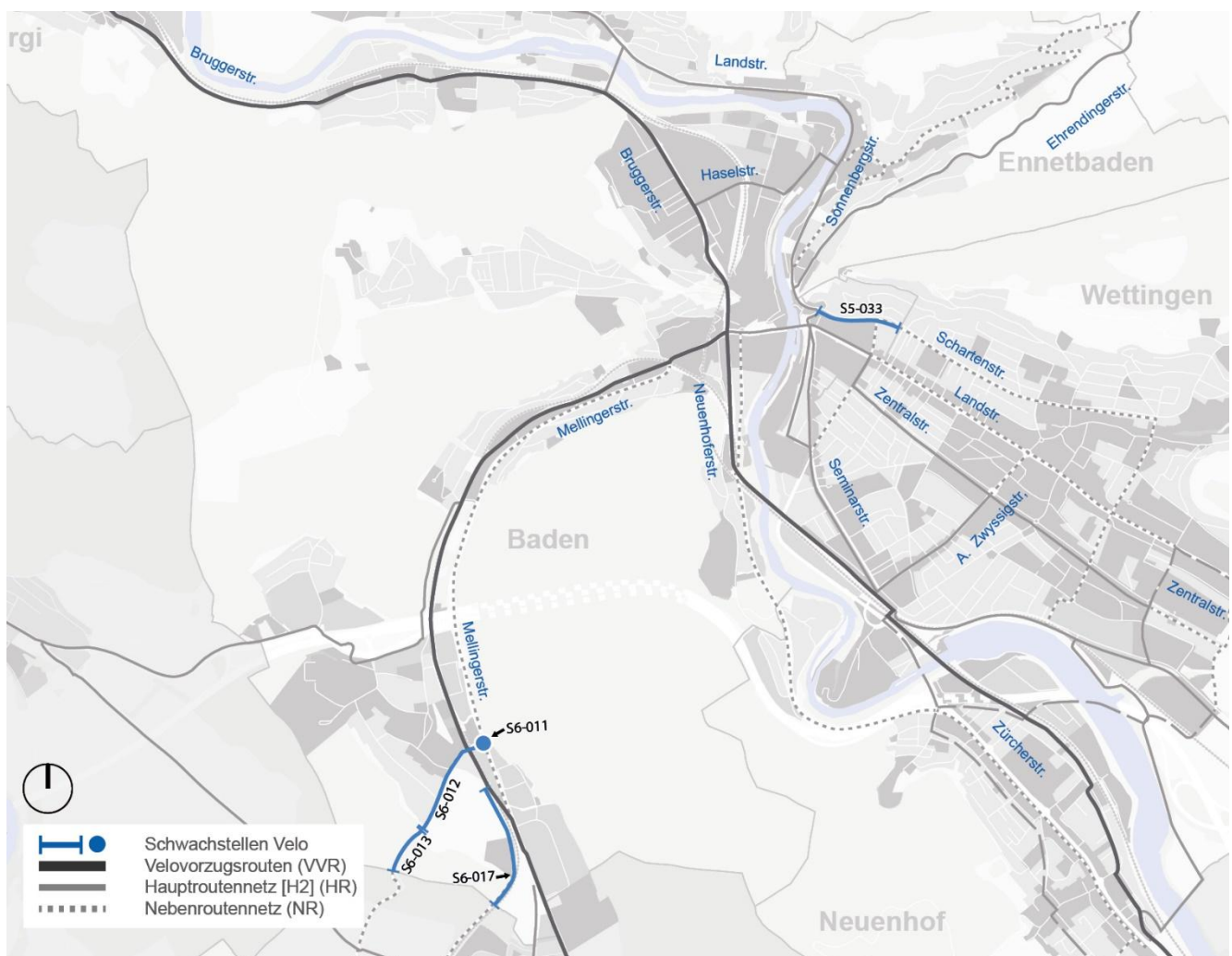
¹ Ohne Zentrumsentlastung (SB06), ohne langfristige Optionen öV-Hauptkorridore (BB10), ohne S-Bahn-Haltestelle Tägerhard (BB11) und ohne langfristige Massnahmen am Brückenkopf Ost

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 Nebenroutennetz Raum Baden

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

NR.	Schwachstelle	Lösungsvorschlag	Abhängigkeiten	Kosten (CHF)
S5-033	<i>talwärts keine Veloinfrastruktur</i>	<i>Radstreifen bergwärts 1.5 m / talwärts kombinierte Bus-/Velospur</i>	<i>SB04 / SB05 Kurz- und mittelfristige Optimierungen Brückenkopf Ost</i>	<i>100'000 bis 500'000</i>
S6-011	<i>Nur teilweise Veloinfrastruktur</i>	<i>vorgezogene Haltebalken in beiden Richtungen und für jede Abbiegebeziehung</i>	<i>SF15 Umgestaltung ODF Mellingerstrasse Baden-Dättwil</i>	<i>100'000 bis 500'000</i>
S6-012	Radstreifen beidseitig zu schmal (1.25 m)	T30 prüfen		< 100'000
S6-013	Radstreifen beidseitig zu schmal (1.25 m) / nicht vollständig	Kombinierter Rad-/ Gehweg (3.0 m)		100'000 bis 500'000
S6-017	Netzlücke	Kombinierter Rad-/ Gehweg (3.0 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.