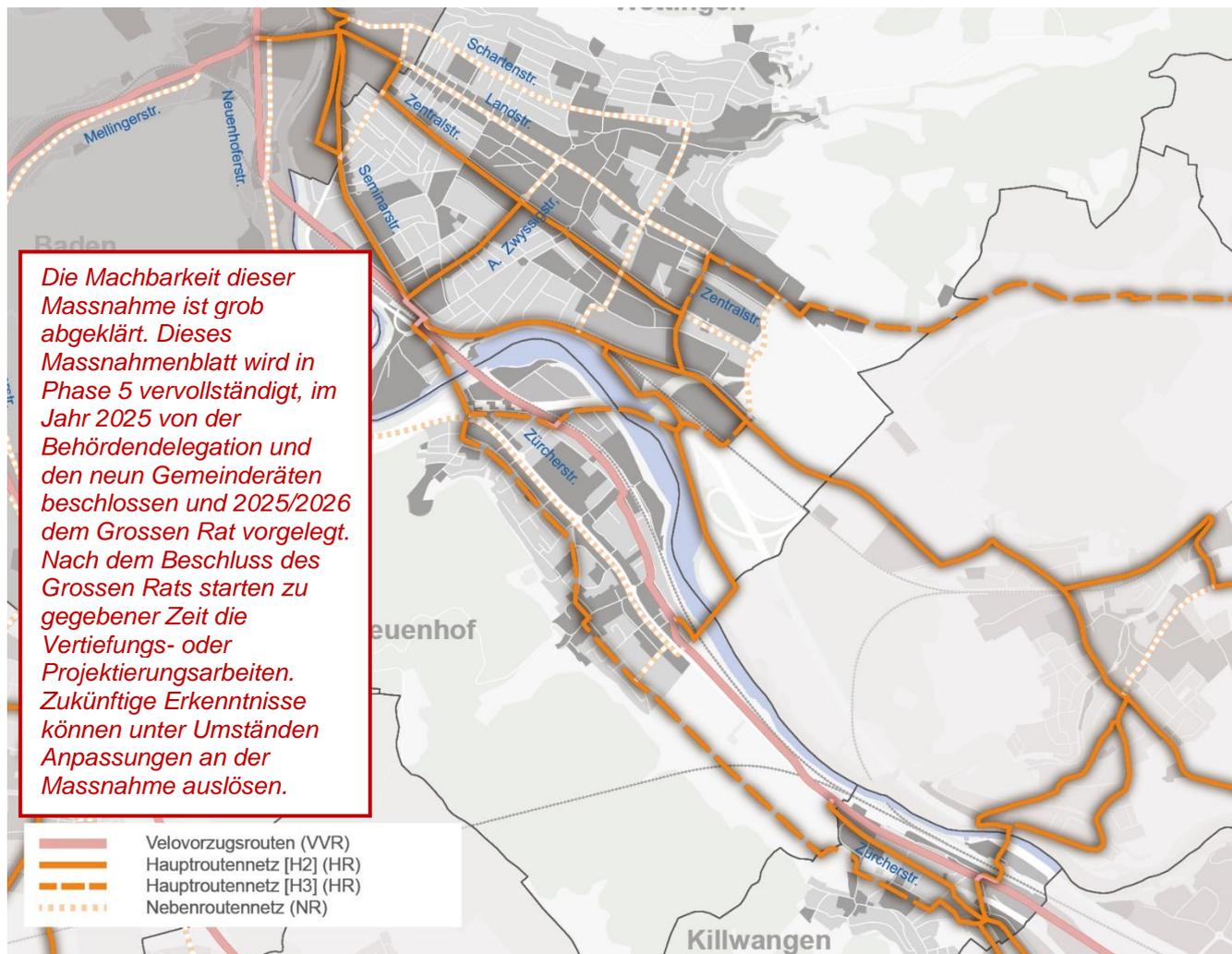


FV09 Aufwertung Velohaupttrouten Raum Süd-Ost



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.

In Wettingen kann mit der Zentralstrasse ein attraktives Parallelangebot zur Landstrasse (Nebenroute) realisiert werden. Mit der Alberich-Zwysigstrasse soll die Verbindung zwischen dem Bahnhof und dem Zentrum Wettingens aufgewertet werden. Die Seminarstrasse ist eine wichtige Verbindung zwischen Bahnhof Wettingen, Schwimmbad Baden und Brückenkopf Ost (Anschluss Richtung Baden, Ennetbaden, Surbtal). Im Osten von Wettingen sind die Verbindungen Richtung Würenlos und Furttal wichtig und erfordern ebenfalls Massnahmen zur Aufwertung. Auf den meisten Abschnitten ist entweder die Verbreiterung von Radstreifen oder alternativ die Einrichtung von Tempo-30-Zonen vorgesehen.

In Neuenhof kann die Hauptroute als Ergänzung zur Nebenroute (Zürcherstrasse) ebenfalls auf verkehrsarmen Quartierstrassen geführt werden, womit der Umsetzungsaufwand geringgehalten wird. Die bestehenden Velobrücken über die Limmat Richtung Bahnhof Wettingen und entlang der Autobahn über den Stausee sollen verbreitert werden.

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

Zuständigkeiten und Prozessuales

Federführung	Kanton, BVU AVK, Abteilung Verkehr	Beteiligte	Kanton, Killwangen, Neuenhof, Wettingen (Bei Bedarf Abstimmung mit Nachbargemeinde)
Standort	Raum Süd Ost: Killwangen, Neuenhof, Wettingen	Investitionskosten (+/- 40 %)	16.0 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 Killwangen-Baden (FV03)
- Aufwertung Velonebenrouten Raum Süd-Ost (FV10)
- Aufwertung öV-Drehscheibe Bahnhof Wettingen (BB08)

Wirkung und Zielbeitrag der Massnahme FV09

- Wirkung**
- Ein zusammenhängendes, attraktives und sicheres Haupttroutennetz bildet die Basisinfrastruktur für einen velogerechten Raum im Raum Wettingen / Neuenhof / Killwangen.
 - 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 Aufkommen des Autoverkehrs und tragen zu einer höheren Stabilität des Verkehrsflusses bei.



Velogerechter
Raum



Flächensparende
Mobilität



Stabile
Erreichbarkeit für
den Autoverkehr

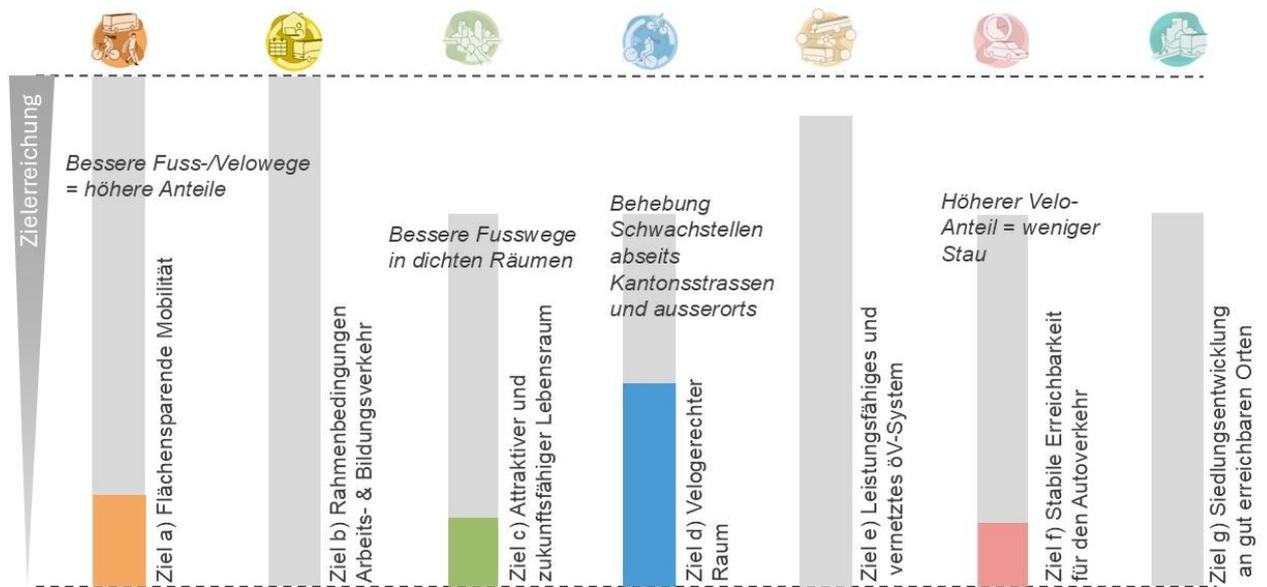
Insgesamt sind im GVK sieben Ziele definiert. Die vorliegende Massnahme beeinflusst drei der sieben Ziele.

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.



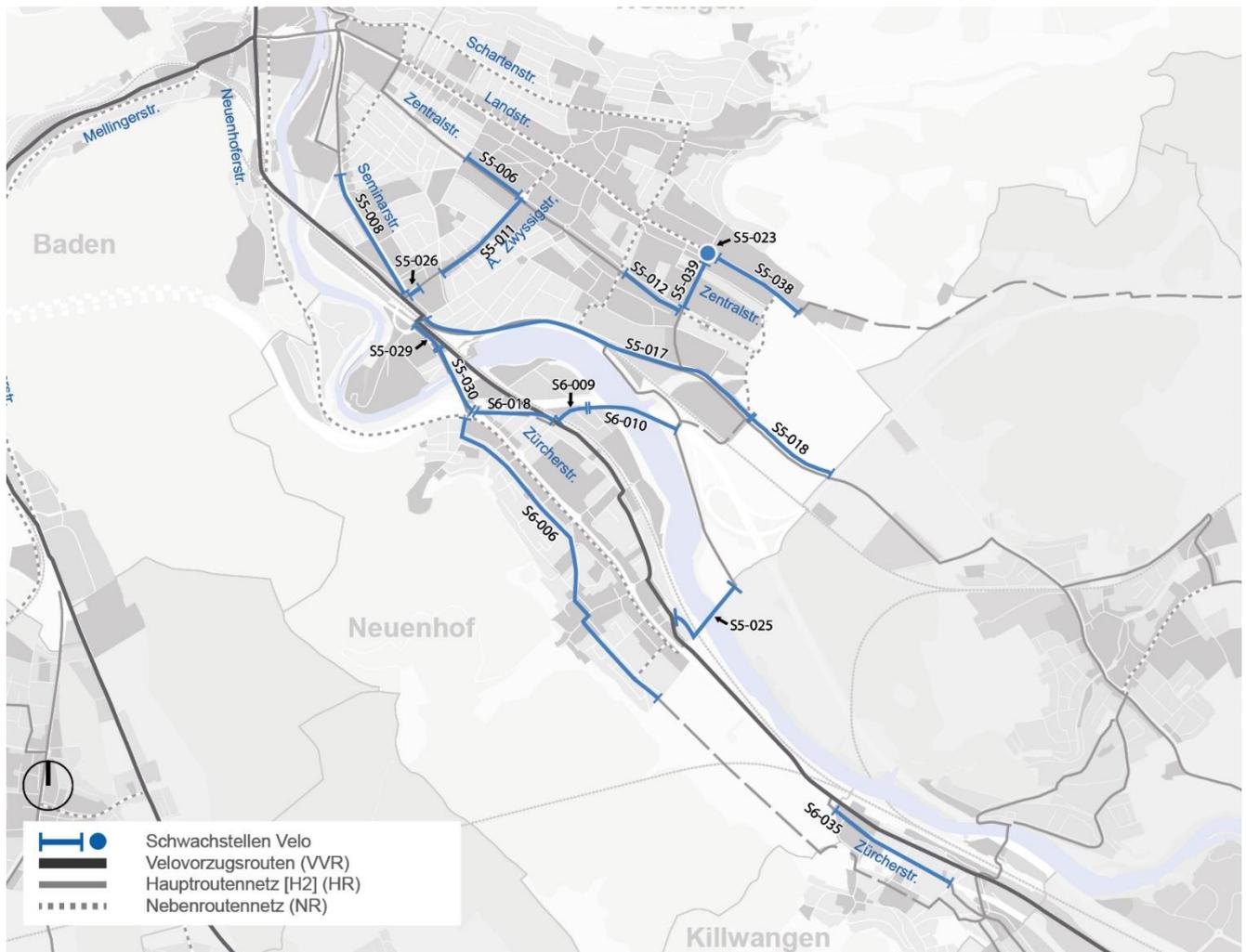
¹ Ohne Zentrumsentlastung (SB06), ohne langfristige Optionen öV-Hauptkorridore (BB10), ohne S-Bahn-Haltestelle Tägerhard (BB11) und ohne langfristige Massnahmen am Brückenkopf Ost

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 Haupttroutennetz Raum Süd Ost

Übersichtstabelle: Massnahmen Haupttrouten Raum Süd Ost

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 Süd-Ost über diese Strassenachsen geführt werden sollen.

Bereinigter Entwurf nach Online-Partizipation

NR.	Schwachstelle	Lösungsvorschlag	Abhängigkeiten	Kosten (CHF)
S5-006	Radstreifen zu schmal (1.5 m)	Radstreifen je 1.8 m		< 100'000
S5-008	Radstreifen zu schmal (1.5 m)	Radstreifen je 1.8 m (alternativ T30 prüfen)		1 Mio. bis 5 Mio.
S5-011	Radstreifen zu schmal (1.25 m)	Radstreifen je 1.8 m (alternativ T30 prüfen)		1 Mio. bis 5 Mio.
S5-012	Radstreifen zu schmal (1.5 m)	Radstreifen je 1.8 m		< 100'000
S5-017	Nur abschnittsweise und einseitiger Radstreifen	T30 prüfen/Velostrasse	Gde Wettingen plant Sanierung und Einführung T30 auf westlichem Abschnitt	100'000 bis 500'000
S5-018	Rad-/Gehweg zu schmal (2.5 m)	Kombinierter Rad-/Gehweg (4.5 m)		100'000 bis 500'000
S5-023	Keine Veloinfrastruktur	Umgestaltung Veloführung, Vorgezogene Haltebalken (Aufnahme als H3 im kant. Velonetz)		100'000 bis 500'000
S5-025	Netzlücke	Neue Fuss- und Veloverkehrsbrücke	Bestehendes Projekt, bereits fortgeschritten	1 Mio. bis 5 Mio.
<i>S5-026</i>	<i>Rad-/Gehweg (Verbindung Alberich-Zwyssig-Strasse - Bahnhof Wettingen) zu schmal 2.5</i>	<i>Kombinierter Rad-/Gehweg (4.5 m)</i>	<i>MN BB08 Verkehrsdrehscheibe Wettingen</i>	<i>500'000 bis 1 Mio.</i>
<i>S5-029</i>	<i>Rad-/Gehweg zu schmal (4.0 m)</i>	<i>Rad-/Gehweg zu schmal (4.5 m)</i>	<i>MN BB08 Verkehrsdrehscheibe Wettingen</i>	<i>100'000 bis 500'000</i>
S5-030	Fuss-/ Veloverkehrsbrücke zu schmal (ca. 3.5 m)	Verbreiterung um 1.0 m	FV03 Velovorzugsroute Killwangen-Baden (Priorität Verbreiterung abhängig von Umsetzungshorizont für neue Brücke)	1 Mio. bis 5 Mio.
S5-038	Rad-/Gehweg innerorts (2.5 m)	Radstreifen je 1.8 m, Querungshilfe (Aufnahme als H3 im kant. Velonetz)		100'000 bis 500'000
S5-039	Radstreifen zu schmal (1.25 m)	Radstreifen je 1.8 m (Aufnahme als H3 im kant. Velonetz)		< 100'000
S6-006	Keine Veloinfrastruktur	Velostrasse (Aufnahme als H3 im kant. Velonetz)		< 100'000
S6-009	Keine Veloinfrastruktur	T30 prüfen (Aufnahme als H3 im kant. Velonetz)		< 100'000
S6-010	Fuss-/ Veloverkehrsbrücke zu schmal (2.5 m)	Rad-/Gehweg 4.5 m - Verbreiterung Brücke (Aufnahme als H3 im kant. Velonetz)		5 Mio. bis 10 Mio.
S6-018	Keine Veloinfrastruktur	Velostrasse (Aufnahme als H3 im kant. Velonetz)	Dito S5-030	< 100'000
S6-035	Radstreifen zu schmal (1.25 m) lückenhaft	Verbreiterung Radstreifen auf je 1.8 m		500'000 bis 1 Mio.

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.