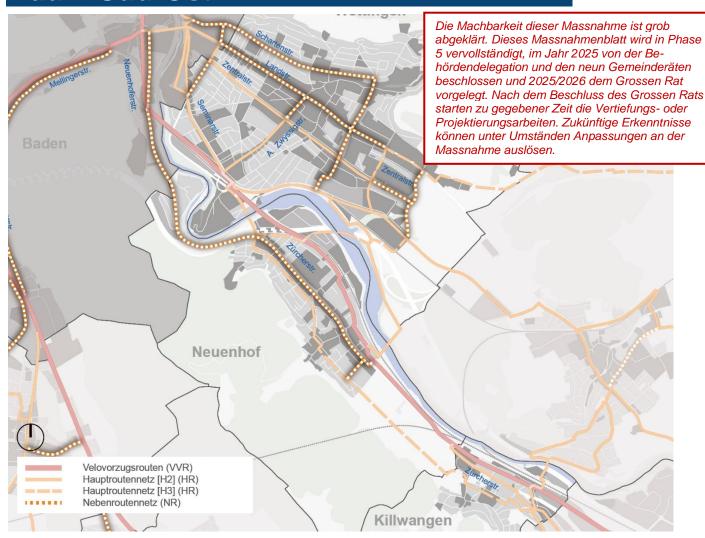
Bereinigter Entwurf nach Online-Partizipation

FV10 Aufwertung Velonebenrouten Raum Süd-Ost





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 Hauptroutennetz 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 Hauptrouten 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 Landstrasse Wettingen wird als Nebenroute klassiert, da mit der Hauptroute auf der Zentralstrasse ein attraktives Parallelangebot geschaffen wird. Für den Abschnitt ist ein Sanierungsprojekt in Planung. Die Zürcherstrasse in Neuenhof ist ebenfalls als Nebenroute vorgesehen. Die Anforderungen für den Veloverkehr sind für beide Abschnitte in die Massnahmenblätter eingeflossen (SF10 Umgestaltung Zürcherstrasse Neuenhof, SF14 Umgestaltung Landstrasse Wettingen).

Mit der Einführung von Tempo 30 und einer Velostrasse auf der Schartenstrasse und der Märzengasse in Wettingen kann für das Velo ein grosser Mehrwert erzielt werden. Auf der Jurastrasse und Abschnitten von Alberich-Zwyssig- sowie Zentralstrasse sollen breitere Radstreifen und/oder Tempo 30 umgesetzt werden.

Gesamtverkehrskonzept (GVK) Raum Baden und Umgebung FV10 | Aufwertung Velonebenrouten Raum Süd-Ost Stand Januar 2025

Bereinigter Entwurf nach Online-Partizipation

Zuständigkeiten und Prozessuales					
Federführung	Gemeinden: Killwangen, Neuenhof, Wettingen	Beteiligte	Kanton BVU AVK (Bei Bedarf Abstimmung mit Nachbargemeinde)		
Standort	Raum Süd Ost: Killwangen, Neuenhof, Wettingen	Investitionskosten (+/- 40 %)	1.4 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 tangentiale 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.

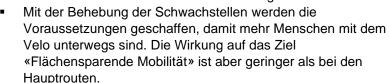
Abhängigkeiten zu weiteren GVK-Massnahmen

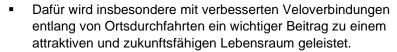
- Aufwertung Velohauptrouten Raum Süd-Ost (FV09)
- Quartier der kurzen Wege Zentrum Wettingen (SF02)
- Umgestaltung Landstrasse Neuenhof (SF10)
- Umgestaltung Landstrasse Wettingen (SF14)

Wirkung und Zielbeitrag der Massnahme FV10

Wirkung

 Das Nebenroutennetz ergänzt die Basisinfrastruktur aus Vorzugsrouten und Hauptrouten und vervollständigt das kantonale Netz im Hinblick auf einen velogerechten Raum.





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





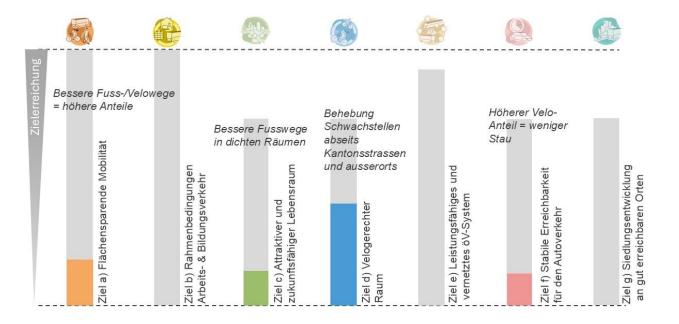
Bereinigter Entwurf nach Online-Partizipation

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 Hauptrouten 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.



Seite 3 von 5

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

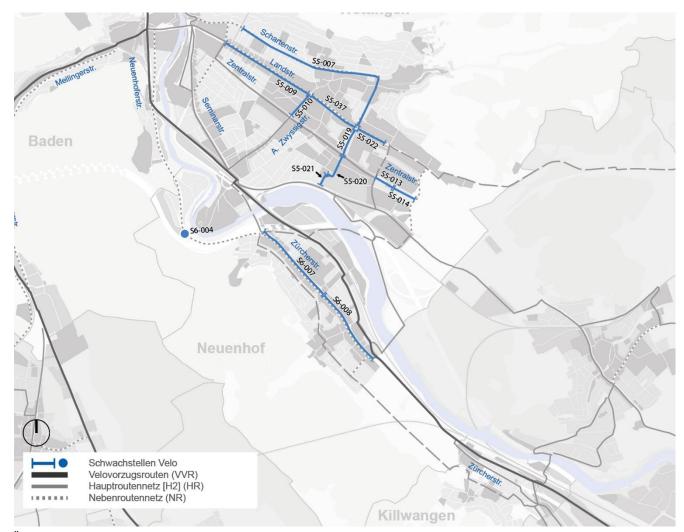
Bereinigter Entwurf nach Online-Partizipation

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 Süd Ost

Gesamtverkehrskonzept (GVK) Raum Baden und Umgebung FV10 | Aufwertung Velonebenrouten Raum Süd-Ost Stand Januar 2025

Bereinigter Entwurf nach Online-Partizipation

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

NR.	Schwachstelle	Lösungsvorschlag	Abhängigkeiten	Kosten (CHF)
S5-007	Keine Veloinfrastruktur	T30 prüfen / Velostrasse		100'000 bis 500'000
S5-009	Keine Veloinfrastruktur	Radstreifen je 1.5 m	SF14 Umgestaltung ODF Landstrasse Wettingen	1 Mio. bis 5 Mio.
S5-010	Radstreifen zu schmal (1.25 m)	Radstreifen je 1.8 m (alternativ T30 prüfen)		100'000 bis 500'000
S5-013	Keine Veloinfrastruktur	T30 prüfen		< 100'000
S5-014	Netzlücke	Neue Fuss- und Veloverbindung	Realisierung abgestimmt auf Entwicklung Wettingen-Ost	100'000 bis 500'000
S5-019	Keine Veloinfrastruktur	T30 prüfen		< 100'000
S5-020	Keine Veloinfrastruktur	T30 prüfen		< 100'000
S5-021	Rad-/Gehweg zu schmal (3.0 m)	Kombinierter Rad-/ Gehweg (Verbreiterung auf 4.0 m)		100'000 bis 500'000
S5-022	Rad-/Gehweg innerorts (2.5 m)	Erstellung Radstreifen je 1.8 m, Querungshilfe		100'000 bis 500'000
S5-037	Keine Veloinfrastruktur	Radstreifen je 1.5 m	SF14 Umgestaltung ODF Landstrasse Wettingen	100'000 bis 500'000
S6-004	Fehlende Querungshilfe im Knotenbereich	Querungshilfe		100'000 bis 500'000
S6-007	Radstreifen zu schmal (1.25 m)	Radstreifen je 1.5 m	SF10 Umgestaltung ODF Neuenhof	100'000 bis 500'000
S6-008	Radstreifen zu schmal (1.25 m)	Radstreifen je 1.5 m	SF10 Umgestaltung ODF Neuenhof	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.