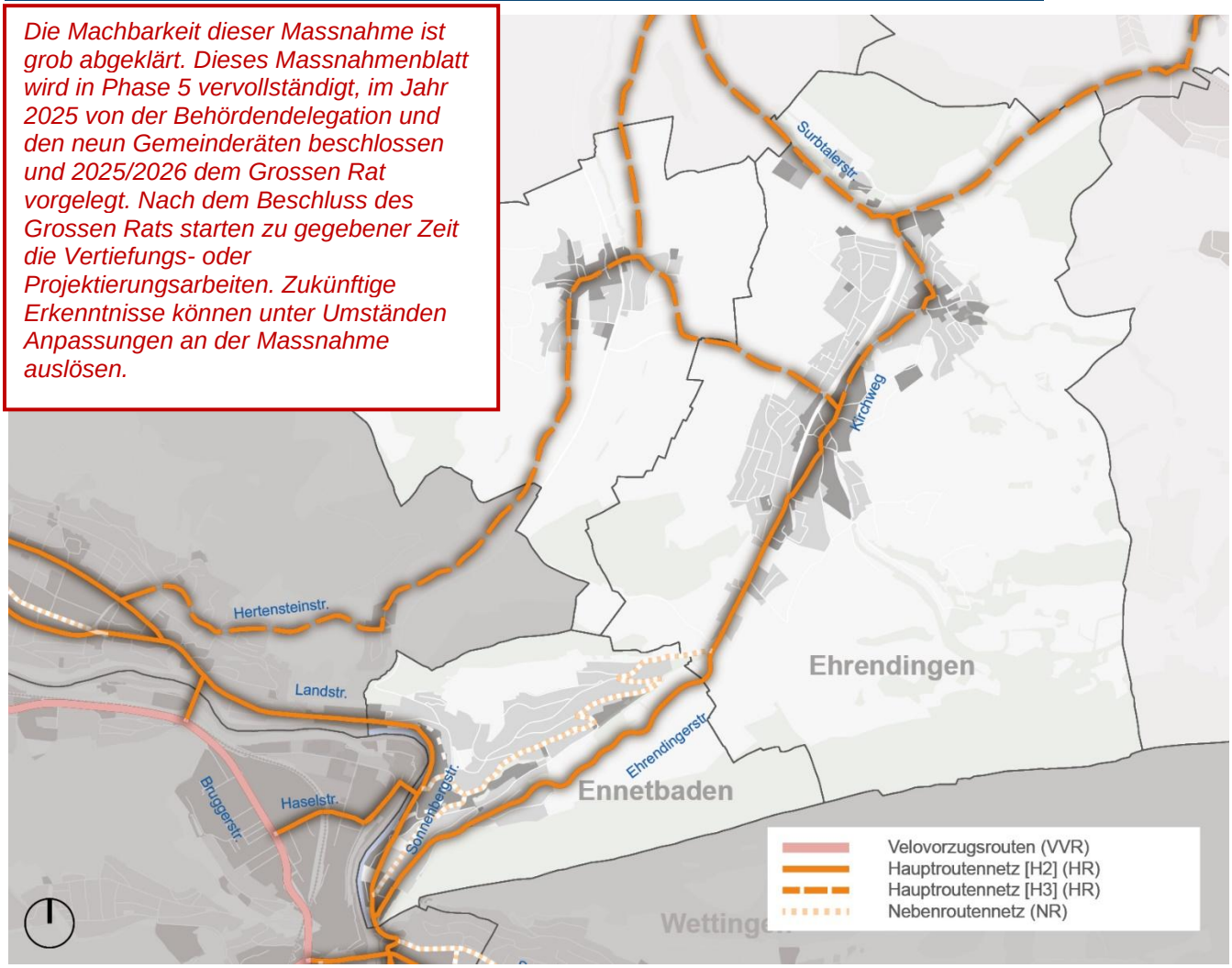
**Bereinigter Entwurf nach Online-Partizipation**

# FV11 Aufwertung Velohauptrouten Raum Nord-Ost

*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 Hauptroutennetz 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 Hauptrouten abseits von stark befahrenen Strassen geführt.

Die Hauptroute vom Hertenstein über Freienwil und weiter nach Lengnau weist bereits heute als Radweg eine gute Infrastruktur auf, weswegen keine Massnahmen notwendig sind. Auch die rückwärtige Route auf dem Kirchweg durch Ehrendingen bedarf keiner Eingriffe. Der Mühleweg, auf der gegenüberliegenden Seite der Ortsdurchfahrt, eignet sich als kommunale Ergänzung im Veloangebot, hat aber heute keine regionale Bedeutung.

Die Route von Ennetbaden nach Ehrendingen, auf der Ehrendingerstrasse, verfügt bergwärts über einen Radstreifen, der die Standards stellenweise unterschreitet. Talwärts werden die Velos im Mischverkehr mit dem motorisierten Verkehr geführt. In Abstimmung mit der elektronischen Busspur ist hier ein Angebot zu ergänzen, um die Standards zu erfüllen.

Die Sonnenbergstrasse in Ennetbaden ist insbesondere für den Veloverkehr zwischen Wettingen und dem Siggenthal ein wichtiger Abschnitt. Sie weist heute keine Infrastruktur fürs Velo auf. Zurzeit wird vom Kanton ein Bauprojekt für den Abschnitt erarbeitet, in dem die aktuellen Standards berücksichtigt werden.

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

## Zuständigkeiten und Prozessuales

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Federführung** | Kanton, BVU AVK, Abteilung Verkehr | **Beteiligte** | Kanton, Ehrendingen, Ennetbaden (Bei Bedarf Abstimmung mit Nachbargemeinde) |
| **Standort** | Raum Nord Ost: Ehrendingen, Ennetbaden | **Investitionskosten** (+/- 40 %) | 5.0 Mio. Franken |
| | | **Laufende Kosten** | -- |

**Herleitung aus Lagebeurteilung**

Das Hauptroutennetz 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**

- Umgestaltung Landstrasse Ehrendingen (SF08)
- Umgestaltung Ehrendingerstrasse Ennetbaden (SF09)
- Umgestaltung Landstrasse Rieden (SF12)
- Erweiterung Verkehrsmanagement (SB01)

## Wirkung und Zielbeitrag der Massnahme FV11

**Wirkung**

- Ein zusammenhängendes, attraktives und sicheres Hauptroutennetz bildet die Basisinfrastruktur für einen velogerechten Raum über das Höhtal.
- Im Gegensatz zu den Hauptrouten in den anderen Teilräumen ist der Einfluss auf das Ziel «Flächensparende Mobilität» und indirekt auf das Ziel «Stabile Erreichbarkeit für den Autoverkehr» voraussichtlich deutlich geringer, weil das Volumen auf dieser Verkehrsbeziehung geringer ist als in den anderen Räumen und weil primär (mit der Tangentiallinie Höhtal-Wettingen sowie dem Kapazitätsausbau Bushauptachsen) eine Verlagerung auf den öV angestrebt wird.

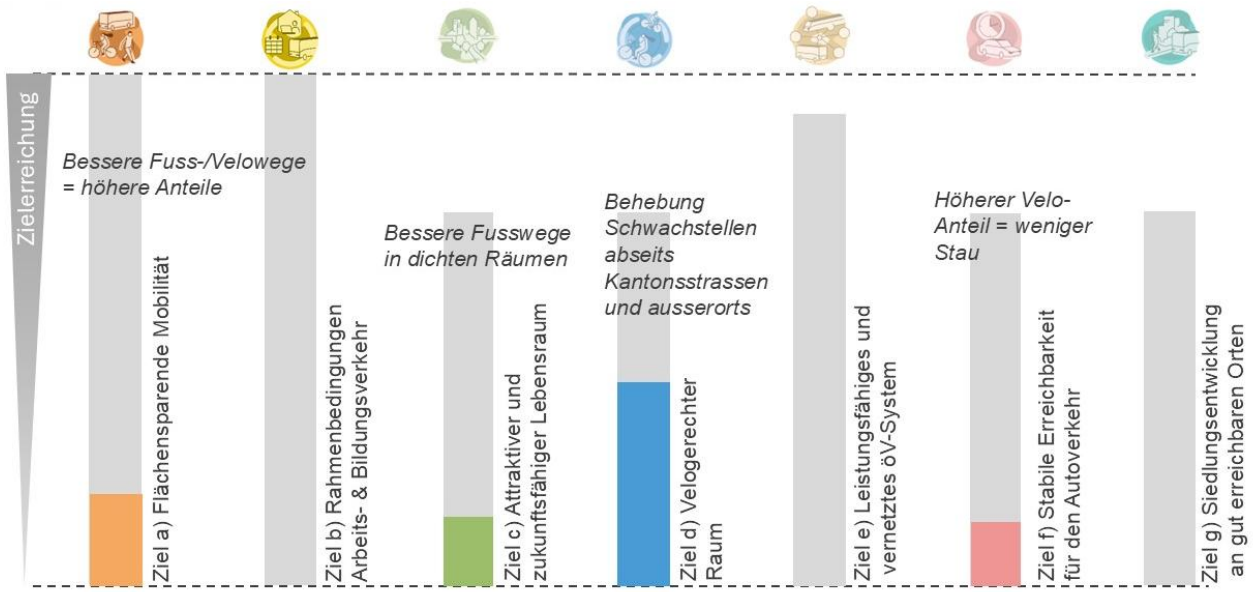
Insgesamt sind im GVK sieben Ziele definiert. Die vorliegende Massnahme beeinflusst eins der sieben Ziele.

## Wirkung und Zielbeitrag des Handlungsfelds Fuss- und Veloverkehr

Mit der Umsetzung aller Massnahmen des Massnahmenfächers GVK 2040[1], 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.



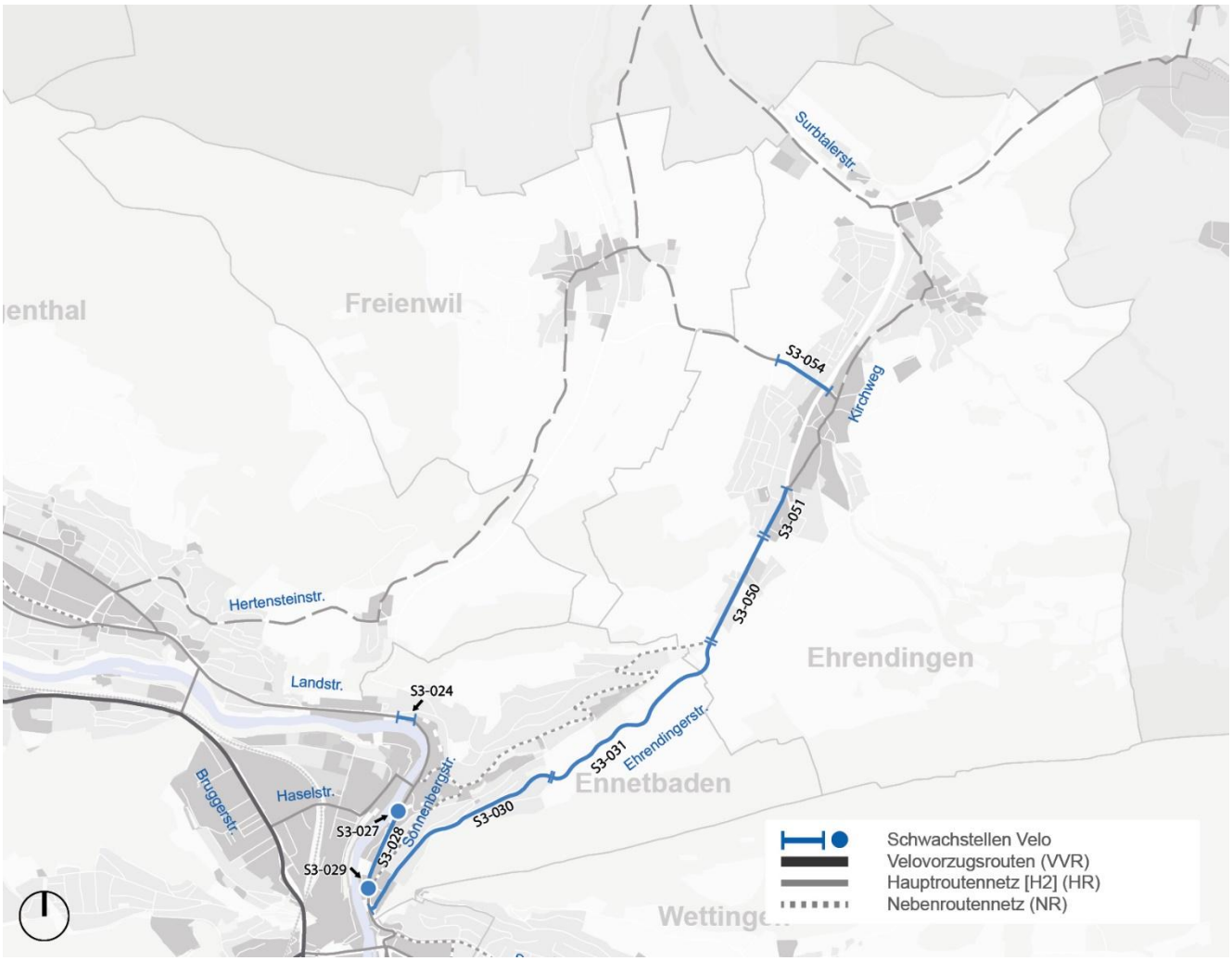

[1] Ohne Zentrumsentlastung (SB06), ohne langfristige Optionen öV-Hauptkorridore (BB10), ohne S-Bahn-Haltestelle Tägerhard (BB11) und ohne langfristige Massnahmen am Brückenkopf Ost

## 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 Hauptroutennetz Raum Nord Ost*

Hinweis: auf der Badstrasse in Ennetbaden (im Bereich des Limmat-Knies bzw. der ehemaligen Bäderhotels) kommt es regelmässig zu Konflikten zwischen Fuss- und Veloverkehr. Die Konfliktbehebung erfolgt auf kommunaler Ebene, im vorliegenden Massnahmenblatt sind für diesen Abschnitt keine Massnahmen enthalten .

## Übersichtstabelle: Massnahmen Hauptrouten Raum Nord 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 Hauptrouten als Bestandteil des Velonetzes und auch darum, Stob die Hauptrouten im Raum Nord-Ost über diese Strassenachsen geführt werden sollen.

| NR. | Schwachstelle | Lösungsvorschlag | Abhängigkeiten | Kosten (CHF) |
|---|---|---|---|---|
| *S3-024* | *Rad-/Gehweg zu schmal (2.75 m)* | *Velo/Gehweg 4.5 m* | *SF12 Umgestaltung ODF Rieden* | *1 Mio. bis 5 Mio.* |
| S3-027 | Keine Veloinfrastruktur (nur Geradeausspur in Richtung Baden) | Radstreifen und vorgezogene Haltebalken | bestehendes Vorprojekt | 100'000 bis 500'000 |
| S3-028 | Keine Veloinfrastruktur | Radstreifen je 1.8 m | bestehendes Vorprojekt | 500'000 bis 1 Mio. |
| S3-029 | Fehlende Querungshilfe im Knotenbereich | Querungshilfe | bestehendes Vorprojekt | 100'000 bis 500'000 |
| *S3-030* | *Keine Veloinfrastruktur (kurzer Abschnitt Radstreifen bergwärts)* | *Radstreifen je 1.8 m* | *Abstimmung Elektronische Busspur (bestehend) / SF09 Umgestaltung ODF Ennetbaden* | *1 Mio. bis 5 Mio.* |
| S3-031 | Keine Veloinfrastruktur talwärts (Radstreifen bergwärts abschnittweise unter 1.8 m) | Radstreifen je 1.8 m (Verbreiterung Streifen bergwärts mit höherer Priorität) | Abstimmung Elektronische Busspur (bestehend) | 1 Mio. bis 5 Mio. |
| S3-050 | keine Veloinfrastruktur | Radstreifen je 1.8 m | best. BGK Landstrasse Ehrendingen | 500’000 bis 1 Mio. |
| *S3-051* | *keine Veloinfrastruktur* | *Radstreifen je 1.8 m* | *best. BGK Landstrasse Ehrendingen (Radstreifen je 1.5 m) / SF08 Umgestaltung ODF Ehrendingen* | *500'000 bis 1 Mio.* |
| S3-054 | Keine Veloinfrastruktur talwärts, untermassiger Radstreifen bergwärts / fehlende Querungshilfe Kreisel | Radstreifen je 1.8 m & Knotenanpassung / T30 prüfen | | 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.*