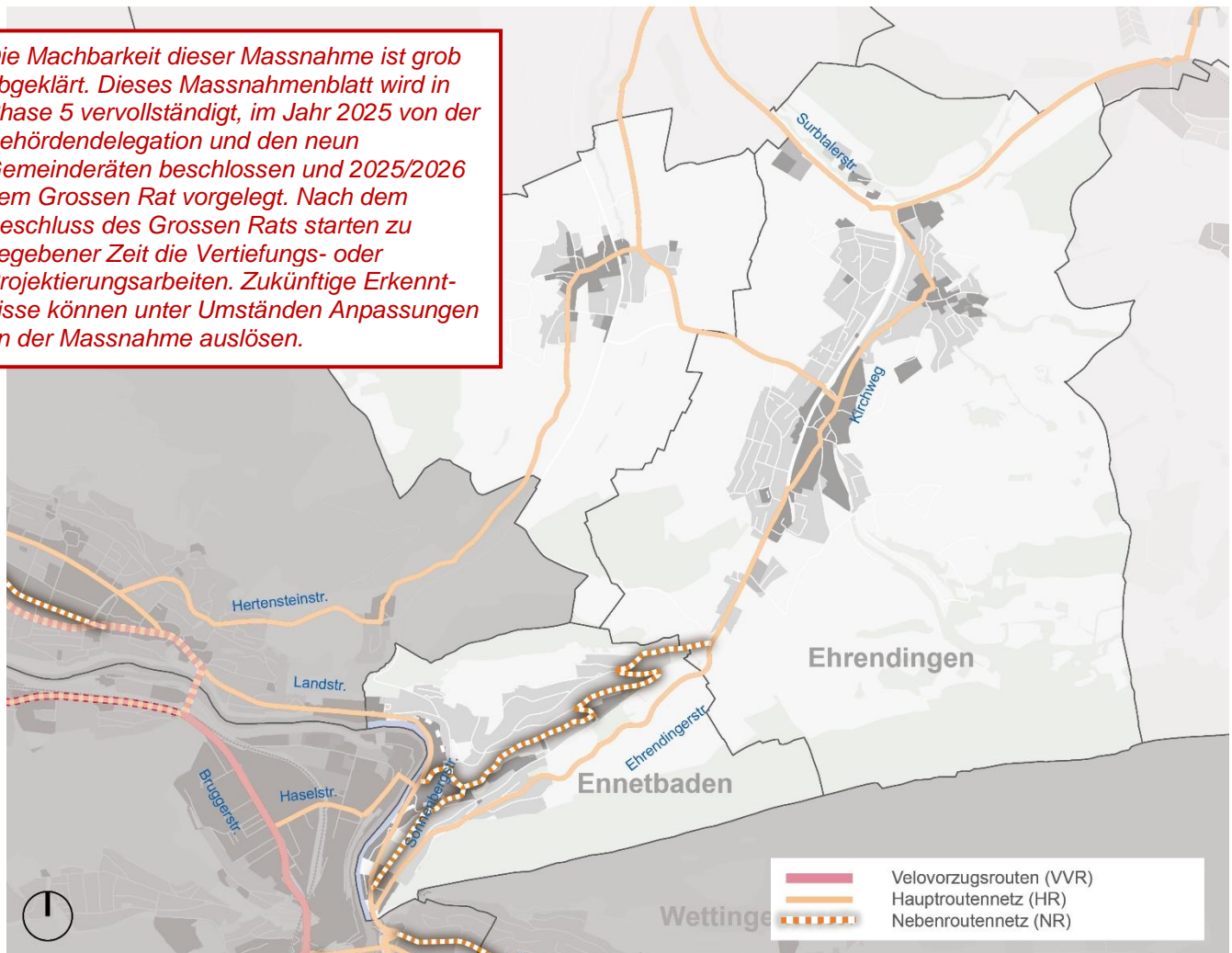


FV12 Aufwertung Velonebenrouten Raum Nord-Ost



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 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. Tabelle Aufbau Velonetz in den ergänzenden Informationen S.4).

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.

Das Wohngebiet in Ennetbaden wird mit Nebenrouten an das übergeordnete Netz angeschlossen. Hier wurden durch die Einführung von Tempo-30-Zonen bereits Verbesserungen für das Velo erzielt, sodass keine Schwachstellen vermerkt werden.

Zuständigkeiten und Prozessuales

| | | | |
|---------------------|---|-------------------|---|
| Federführung | Gemeinden: Ehrendingen, Ennetbaden, Freienwil | Beteiligte | Kanton (Bei Bedarf Abstimmung mit Nachbargemeinde) |
|---------------------|---|-------------------|---|

Angaben zu Kosten, Umsetzungsplanung und Zuständigkeiten werden im Rahmen von Schritt 5 im Herbst 2024 ergänzt.

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

- Keine

Wirkung und Zielbeitrag der Massnahme FV12

- 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 Veloverbindungen 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.

Wirkung und Zielbeitrag des Handlungsfelds Fuss- und Veloverkehr

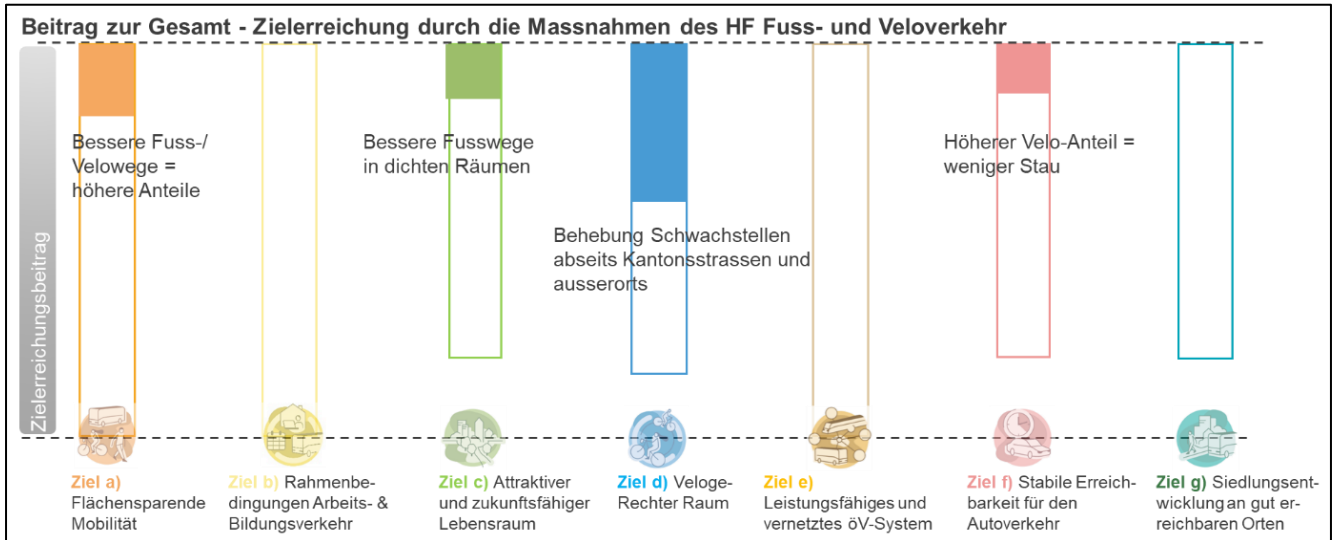
Bei der Umsetzung aller rund 60 GVK-Massnahmen werden drei Ziele vollständig erreicht, vier Ziele können in hohem Masse erfüllt werden. Die verbleibenden Ziellücken sind darauf zurückzuführen, dass in Nussbaumen und Baden Zentrum ohne MIV-Entlastung (z.B. durch Verlagerung auf eine Zentrumsentlastung) 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

Entwurf für Online-Partizipation

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.



Ergänzende Informationen

Übersicht Massnahmen

Der Zweck der Massnahmenblätter FV02 –12 ist es, das Velonetz im Raum Baden und Umgebung festzusetzen. In der folgenden Karte wird auf jene Abschnitte hingewiesen, welche Mängel aufweisen. Dabei handelt es sich nicht immer um gravierende Schwachstellen. Vielerort entspricht die bestehende, teils gut funktionierende Veloinfrastruktur nicht den aktuell gültigen Velo- Standards des Kantons und wird deswegen vermerkt.

Im Raum Nord-Ost werden auf dem Nebenrouten-Netz keine Schwachstellen vermerkt.

Führungsprinzipien Velo



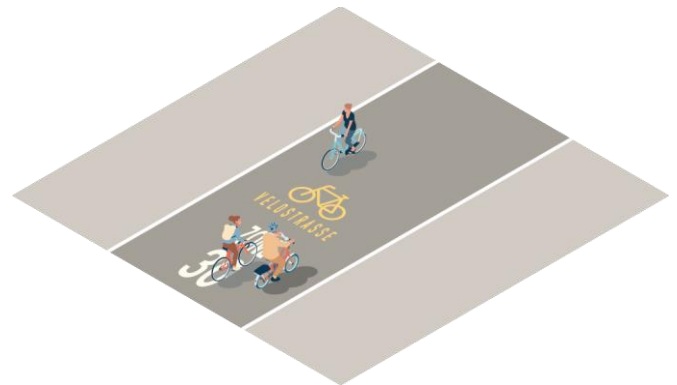
Radstreifen auf Fahrbahn



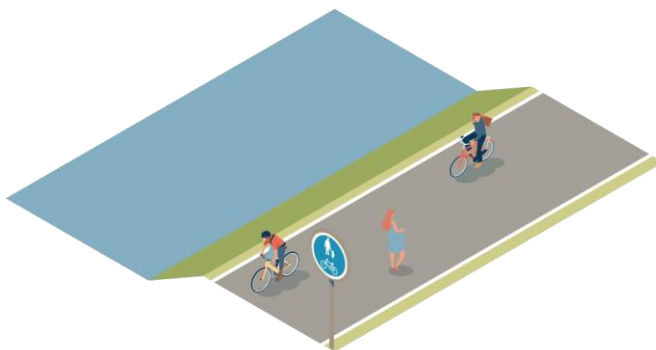
Abgesetzte Einrichtungsräderwege



Mischverkehr (Quartierstrasse)



Velostrasse



Kombinierter Rad-/ Gehweg



Radweg



Zweirichtungsradweg

Übergeordnete Vorgaben zur Velonetz-Planung

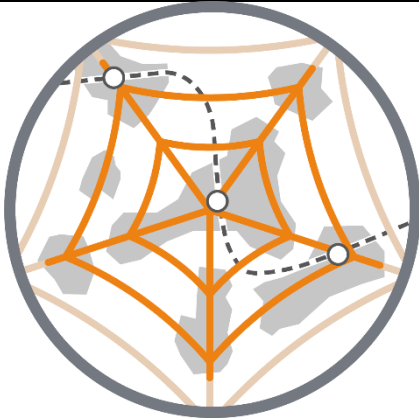
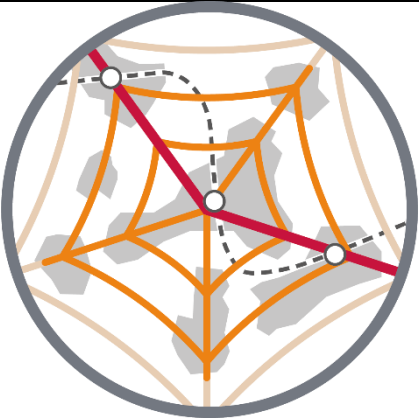
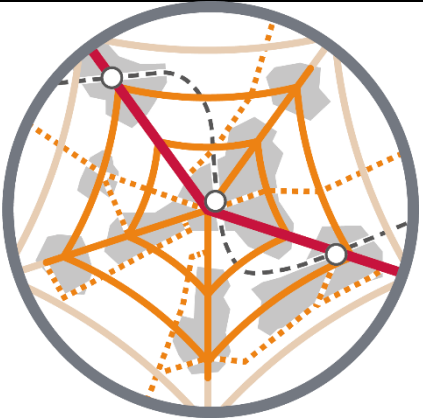



Mit dem 2023 in Kraft getretenen Bundesgesetz über Velowege (Veloweggesetz) werden die Kantone zur Planung und Realisierung von durchgängigen, sicheren und attraktiven Velowegnetzen verpflichtet. Für die vorgesehenen Ausbaumassnahmen soll der erforderliche Raum in kantonalen und kommunalen Planungsinstrumenten gesichert werden.

Das Velonetz im Raum Baden ist mit allen drei Netzkategorien (vgl. nachfolgende Darstellung) als Einheit zu betrachten.

Aufbau Velonetz

Das Velonetz wird aus drei Routenkategorien zusammengesetzt. Eine Verbindung auf hoher Stufe weist in der Regel ein hohes Velopotenzial auf.

Die Hauptrouten bilden als lückenloses Netz das Grundgerüst. Die Nebenrouten ergänzen die Hauptrouten. Die Vorzugsrouten haben zusätzlich eine überregionale Funktion und werden über das Hauptnetz gelegt. Die Kategorien werden in der folgenden Tabelle verglichen.

|  |  |  |
|--|--|--|
| Velo-Hauptroutennetz (HR) | Velovorzugsrouten (VVR) | Velo-Nebenroutennetz (NR) |
|  |  |  |
| <p>Netzhierarchie: Starkes Grundgerüst des Velonetzes – regionale Bedeutung</p> | <p>Netzhierarchie: Höchste Kategorie – überregionale Bedeutung</p> | <p>Netzhierarchie: Niedrigste Kategorie – kommunale Bedeutung</p> |
| <p>Zweck: Die Hauptrouten bilden ein lückenloses Alltagsnetz zwischen den Gemeinden der Region. Am Netz angeschlossen sind Wohngebiete, die Zentren und Subzentren, wichtige ÖV-</p> | <p>Zweck: Die Vorzugsroute ist eine qualitativ hochwertige Verbindung, welche Räume mit hohem Potenzial über längere Distanzen (gesamtes Limmattal) verknüpft und ein</p> | <p>Zweck: Die Nebenrouten vervollständigen das Alltagsnetz. In den Siedlungsräumen werden durch Nebenrouten tangentielle Beziehungen sichergestellt und sie</p> |

Entwurf für Online-Partizipation

| <p>Knotenpunkte und weitere Ziele von regionaler Bedeutung (z.B. Badi).</p> | <p>flüssiges und komfortables Befahren ermöglicht. Mit Vorzugsrouten wird eine Bündelung des Alltagsverkehrs angestrebt. Die VVR leistet einen zentralen Beitrag für einen höheren Veloanteil in der Region.</p> | <p>erschliessen wichtige kommunale Ziele.</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|-------------|-------------|---------------|-------------|--------------------|--------|--------|--------|-----------------------------|--------|--------|--------|----------------------|--------|------------------|--------|-----------------------------|--------|--------|--------|
| <p>Angebot: Die Hauptrouten sollen ein möglichst breites Publikum ansprechen. Sie sind zügig und unterbruchsarm befahrbar und verlaufen möglichst direkt. Auch weniger geübte Velofahrende sollen sich darauf sicher fühlen. Hauptrouten weisen daher den zweithöchsten Ausbaustandard auf.</p> | <p>Angebot: Vorzugsrouten weisen einen sehr hohen Ausbaustandard auf und führen in der Regel über baulich abgesetzte Radwege und motorfahrzeugarme Strassen. Sie ermöglichen eine unterbruchsfreie Fahrt und sind attraktiv für eine breite Nutzergruppe (Alter «von 8 bis 80»).</p> | <p>Angebot: Nebenrouten haben ein eher geringeres Nutzerpotential. Sie verfügen deswegen auch über den geringeren Ausbaustandard. Dennoch soll auch auf den NR ein durchgehendes Angebot sichergestellt werden.</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>Routenwahl: Die alltäglichen Ziele (z.B. Einkaufen) und die dichtesten Wohngebiete liegen in der Regel an den Ortsdurchfahrten. Um das grösstmögliche Potential abzuschöpfen, liegen die Hauptrouten deswegen möglichst zentral. Es wird aber auch auf eine attraktive Routenwahl Wert gelegt. Wo dies möglich ist, werden die Hauptrouten daher auf rückwärtige, weniger verkehrsbelastete Parallelachsen gelegt. Aufgrund der teilweise stark einschränkenden Topografie im Raum Baden fehlt diese Möglichkeit stellenweise. In diesen Fällen liegt die Hauptroute auf der Ortsdurchfahrt.</p> | <p>Routenwahl: Das Limmattal, von Zürich bis Brugg, weist schweizweit eines der höchsten Potenziale für eine durchgehende Velovorzugsroute auf. Es soll eine möglichst direkte Verbindung entlang der Gebiete mit dem höchsten Potential angeboten werden.</p> | <p>Routenwahl: Die alltäglichen Ziele (z.B. Einkaufen) und die dichtesten Wohngebiete liegen in der Regel an den Ortsdurchfahrten. Die Anbindung dieser Nutzungen an das Velonetz ist wichtig, um das Potenzial auszunutzen. In Abschnitten, in denen die Hauptrouten auf rückwärtige Parallelbeziehungen gelegt werden können, genügt eine Nebenroute auf der Ortsdurchfahrt.</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>Dimensionierung: Die kantonalen Velo-Standards variieren u.a. je nach Strassenklassierung, Fahrbahnaufteilung, Verkehrsbelastung, signalisierter Geschwindigkeit. Dabei kann von folgenden Massen ausgegangen werden, wobei je nach Örtlichkeit, Gegebenheit etc. Abweichungen möglich sind:</p> <table border="1" data-bbox="472 1787 1437 2069"> <thead> <tr> <th></th> <th>Hauptrouten</th> <th>Vorzugsrouten</th> <th>Nebenrouten</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Radstreifen</td> <td>1.80 m</td> <td>2.50 m</td> <td>1.50 m</td> </tr> <tr> <td>Einrichtungsradswege</td> <td>1.80 m</td> <td>2.50 m</td> <td>1.50 m</td> </tr> <tr> <td>Rad-/ Gehwege</td> <td>4.50 m</td> <td>Nicht vorgesehen</td> <td>3.00 m</td> </tr> <tr> <td>Zweirichtungsradsweg</td> <td>3.50 m</td> <td>4.50 m</td> <td>3.00 m</td> </tr> </tbody> </table> | | | | Hauptrouten | Vorzugsrouten | Nebenrouten | Radstreifen | 1.80 m | 2.50 m | 1.50 m | Einrichtungsradswege | 1.80 m | 2.50 m | 1.50 m | Rad-/ Gehwege | 4.50 m | Nicht vorgesehen | 3.00 m | Zweirichtungsradsweg | 3.50 m | 4.50 m | 3.00 m |
| | Hauptrouten | Vorzugsrouten | Nebenrouten | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Radstreifen | 1.80 m | 2.50 m | 1.50 m | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Einrichtungsradswege | 1.80 m | 2.50 m | 1.50 m | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Rad-/ Gehwege | 4.50 m | Nicht vorgesehen | 3.00 m | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Zweirichtungsradsweg | 3.50 m | 4.50 m | 3.00 m | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Entwurf für Online-Partizipation



Netzkategorien Velonetz Raum Baden und Umgebung