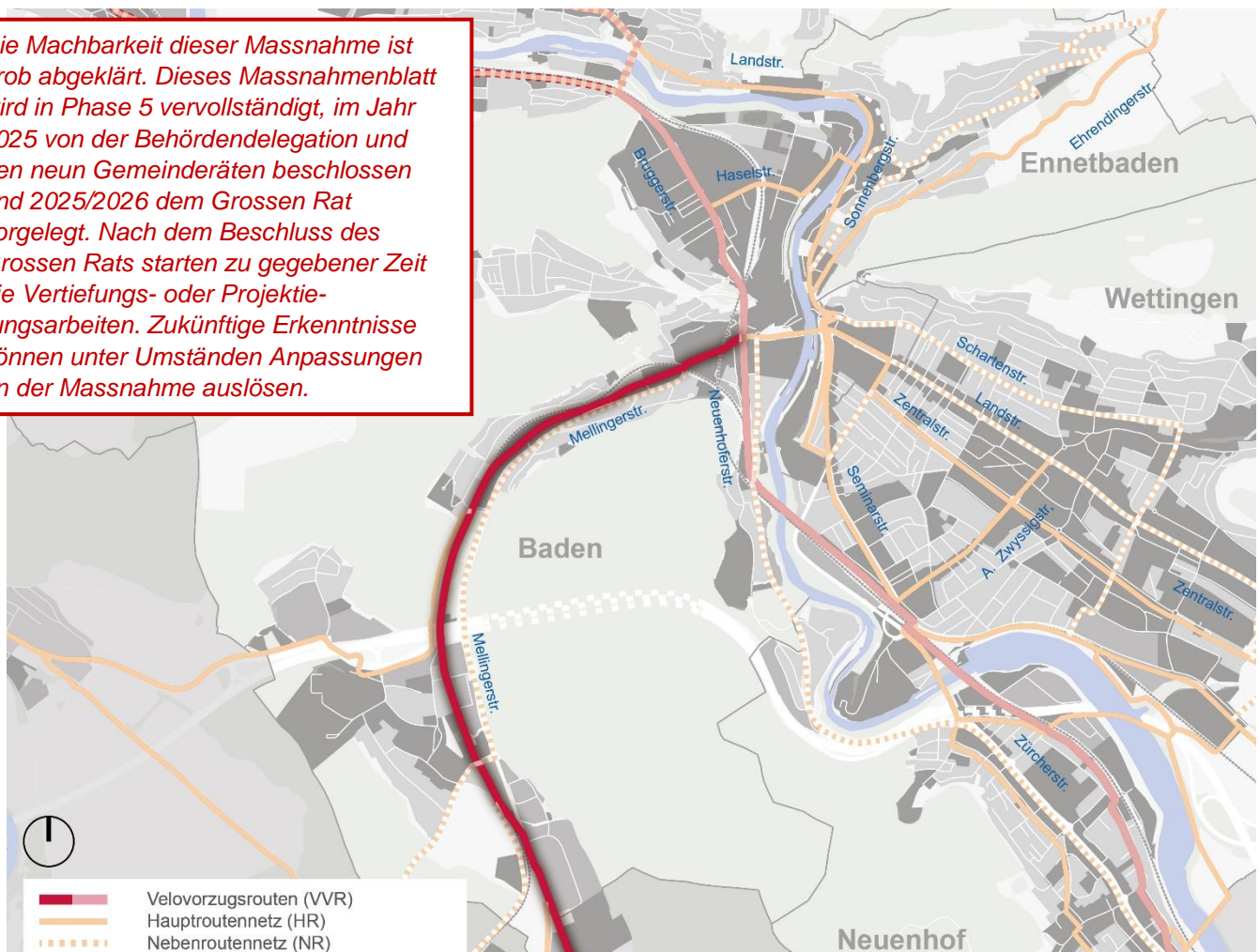


FV04 Velovorzugsroute Dättwil - Baden



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 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.

In den kantonalen Velonetzplanungen sollen als neues Element Velovorzugsrouten (VVR) geprüft und bei den geeigneten Verbindungen der erforderliche Raum in kantonalen und kommunalen Planungsinstrumenten gesichert werden.

Mit der Velovorzugsroute von Dättwil nach Baden und weiter durchs Limmattal bis Zürich wird eine durchgehende Veloinfrastruktur mit hohem Fahrkomfort angeboten. Die Route soll zudem auch für Velofahrende aus Richtung Rohrdorferberg und Reusstal (Zubringerrouten über Hauptrouthen) Richtung Baden attraktiv sein. Eine weitere Verbindung der Velovorzugsroute führt nach Brugg.

Die Vorzugsroute verläuft parallel zur Mellingerstrasse mehrheitlich auf Strassen mit geringer Belastung des motorisierten Verkehrs. Sie führt vom Schulhausplatz aus auf der Mellingerstrasse bis zum Schadenmühleplatz und wechselt dort auf die Stadtbachstrasse, dem Dättwiler Weiher entlang in den Langacker und auf dem Stationsweg bis zum Galgenbuck.

Um die Route umzusetzen sind abschnittsweise unterschiedliche Massnahmen nötig. Je nach Teilabschnitt beinhalten diese den Bau oder die Verbreiterung von Radstreifen bzw. Radwegen (z.T. mit Fussverkehr) gemäss den Standards des Kantons. Im Abschnitt Stadtbachstrasse kann die VVR durch die Umsetzung einer Velostrasse umgesetzt werden.

Bei einigen Massnahmen bietet es sich an, Synergien zu nutzen. Dies betrifft insbesondere die Mellingerstrasse im Bereich Schulhausplatz, wo der Strassenraum als Ganzes zu betrachten ist.

Für die Projektierung und Realisierung der VVR ist der Kanton Aargau verantwortlich (vgl. ergänzende Informationen ab Seite 4).

Zuständigkeiten und Prozessuales

Federführung	Kanton (BVU)	Beteiligte	Kanton, Baden (Bei Bedarf Abstimmung mit Nachbargemeinde)
---------------------	--------------	-------------------	---

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

Herleitung aus Lagebeurteilung

Heute fehlen Verbindungen in Korridoren mit hohem Potenzial, auf denen viele Velofahrende (inkl. E-Bike) direkt und mit so wenig Stopps wie möglich verkehren können.

In einer Studie des Kantons von 2016 wurde das Potenzial für eine durchgehende Velovorzugsroute von Baden Richtung Süden nachgewiesen.

Abhängigkeiten zu weiteren GVK-Massnahmen

- Aufwertung Velohaupttrouten Raum Baden (FV07)
- Umgestaltung Mellingerstrasse Baden-Dättwil (SF15)

Wirkung und Zielbeitrag der Massnahme FV04

- Wirkung**
- Mit der lückenlosen und standardgerechten Umsetzung der drei geplanten Velovorzugsrouten wird ein wichtiger Beitrag zum Ziel eines velogerechten Raums geleistet.
 - Die Velovorzugsroute leistet einen wichtigen Beitrag, damit mehr Menschen zwischen dem Zentrum von Baden einerseits und ihren südlichen Stadtquartieren Meierhof und Dättwil sowie dem Raum Rohrdorferberg andererseits mit dem Velo unterwegs sind. Damit trägt sie zur Erreichung des Ziels Flächensparende Mobilität bei.
 - Die insbesondere durch die durchgehenden, attraktiven Velohaupttrouten und Velovorzugsrouten möglichen Verlagerungen vom Auto- auf den Veloverkehr reduzieren das Autoverkehrsaufkommen 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

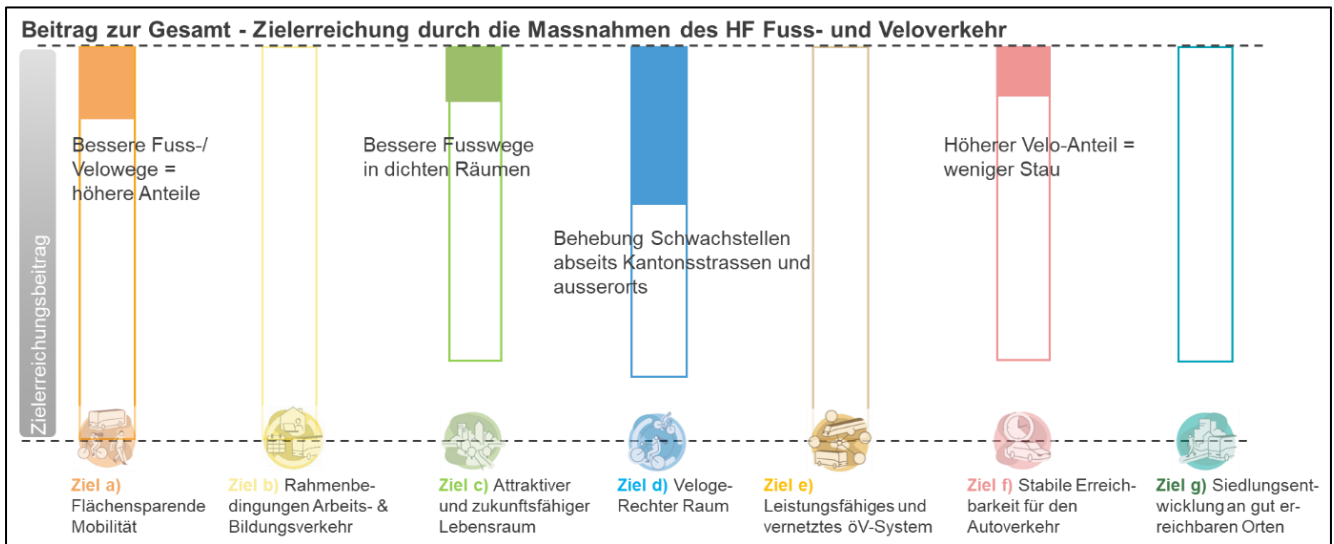
Bei der Umsetzung aller rund 60 GVK-Massnahmen werden drei Ziele vollständig erreicht, vier Ziele können in hohem Masse erfüllt werden. Die verbleibenden Ziellücken sind darauf zurückzuführen, dass in Nussbaumen und

Entwurf für Online-Partizipation

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.

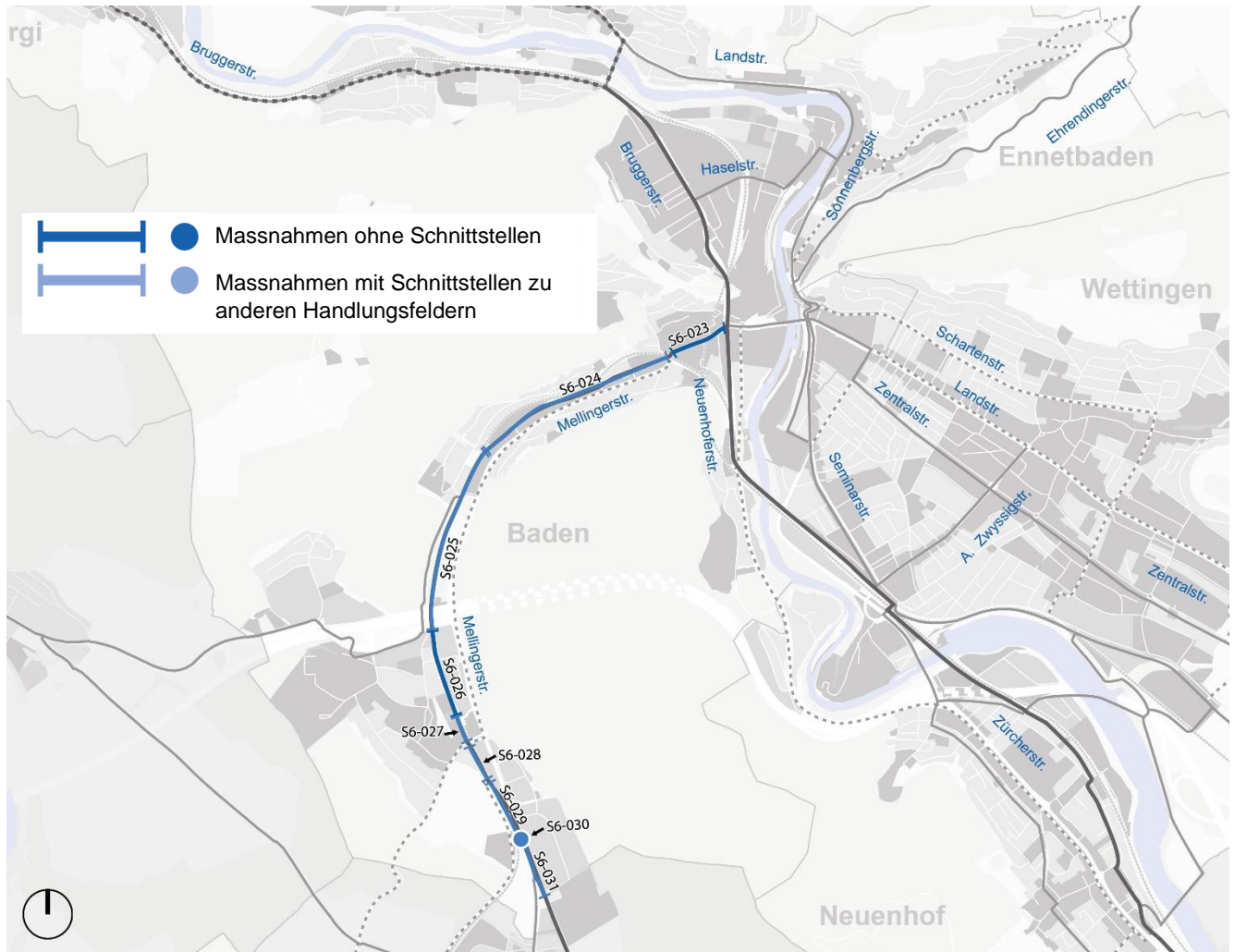
In folgender Grafik verdeutlichen die ausgefüllten Flächen die Zielerreichungsbeiträge aller "Fuss- und Veloverkehr"-Massnahmen an der Gesamt-Zielerreichung des GVK-Massnahmenfächers.



Ergänzende Informationen

Übersichtskarte 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, die 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.



Übersicht Einzelmassnahmen Velovorzugsrouten Dättwil - Baden

Übersichtstabelle: Massnahmen Velovorzugsroute Dättwil - 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 die Velovorzugsroute und um die Führung der VVR zwischen Dättwil und Baden.

Nr.	Prio	Schwachstelle	Lösungsvorschlag	Abhängigkeiten	Kostenschätzung
S6-023		Radstreifen zu schmal 1.25 m (Konflikte mit Fussverkehr)	Radstreifen 2.2 m - als BGK umsetzen		
S6-024		Konflikte in Knoten-/ Einmündungsbereichen	Velostrasse (T30 bereits bestehend)		
S6-025		Rad-/Gehweg zu schmal (3.0 m)	Verbreiterung um 3.0 m		
S6-026		Rad-/Gehweg zu schmal (2.5 m)	Velostrasse		
S6-027		Rad-/Gehweg zu schmal (2.5 m)	Verbreiterung um 3.5 m		
S6-028		Netzlücke / keine Veloinfrastruktur durch Gewerbegebiet	Radweg (4.5 m) oder Velostrasse prüfen		
S6-029		Keine Veloinfrastruktur	Radweg (4.5 m) oder Velostrasse prüfen	Abstimmung mit zu aktualisierendem BGK Mellingerstrasse	
S6-030		Fehlende Querungsmöglichkeit	Unterführung	Abstimmung mit zu aktualisierendem BGK Mellingerstrasse	
S6-031		Veloinfrastruktur zu schmal (Radstreifen 1.25 m, Rad-/ Gehweg 2.5 m)	Separierter Radweg (4.5 m)	Abstimmung mit zu aktualisierendem BGK Mellingerstrasse	

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

Priorisierung Schwachstellen

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

Führungsprinzipien Velo



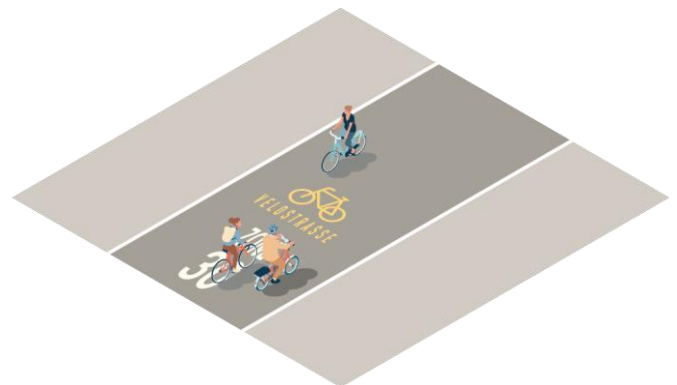
Radstreifen auf Fahrbahn



Abgesetzte Einrichtungsradwege



Mischverkehr (Quartierstrasse)



Velostrasse



Kombinierter Rad-/ Gehweg



Radweg



Zweirichtungsradweg

Übergeordnete Vorgaben zur Velonetz-Planung

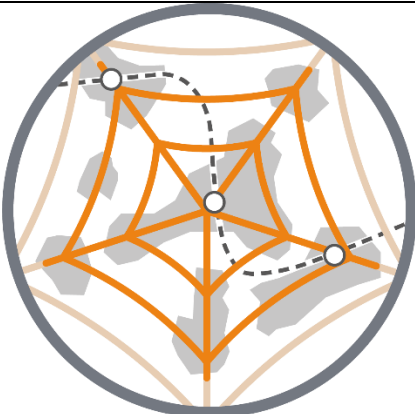
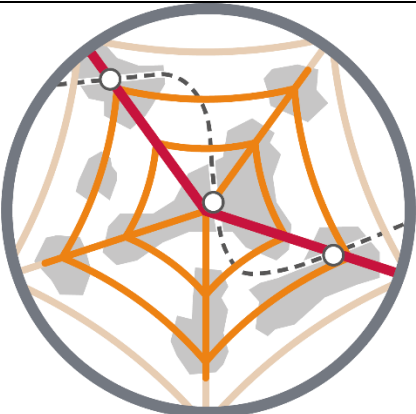
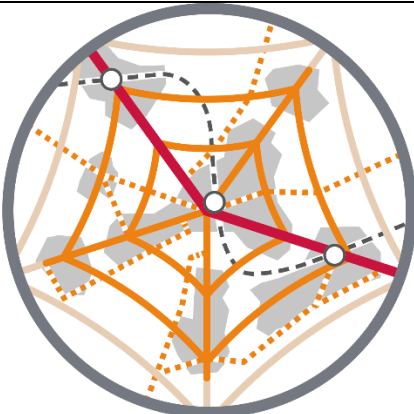



Mit dem 2023 in Kraft getretenen Bundesgesetz über Velowege (Veloweggesetz) werden die Kantone zur Planung und Realisierung von durchgängigen, sicheren und attraktiven Velowegnetzen verpflichtet. Für die vorgesehenen Ausbaumassnahmen soll der erforderliche Raum in kantonalen und kommunalen Planungsinstrumenten 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, wichtigen ÖV-Knotenpunkte und weitere Ziele von regionaler Bedeutung (z.B. Badi).</p>	<p>Zweck: Die Vorzugsroute ist eine qualitativ hochwertige Verbindung, welche Räume mit hohem Potenzial über längere Distanzen (gesamtes Limmattal) verknüpft und ein 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>Zweck: Die Nebenrouten vervollständigen das Alltagsnetz. In den Siedlungsräumen werden durch Nebenrouten tangentielle Beziehungen sichergestellt und sie erschliessen wichtige kommunale Ziele.</p>
<p>Angebot: Die Hauptrouten sollen ein möglichst breites Publikum ansprechen. Sie sind zügig und</p>	<p>Angebot: Vorzugsrouten weisen einen sehr hohen Ausbaustandard auf und führen in der Regel über baulich abgesetzte Radwege und motorfahrzeugaarme Strassen. Sie</p>	<p>Angebot: Nebenrouten haben ein eher geringeres Nutzerpotential. Sie verfügen deswegen auch über den geringeren Ausbaustandard. Dennoch soll auch auf den NR ein</p>

Entwurf für Online-Partizipation

<p>unterbruchsarm befahrbar und verlaufen möglichst direkt. Auch weniger geübte Velofahrende sollen sich darauf sicher fühlen. Hauptrouten weisen daher den zweithöchsten Ausbaustandard auf.</p>	<p>ermöglichen eine unterbruchsfreie Fahrt und sind attraktiv für eine breite Nutzergruppe (Alter «von 8 bis 80»).</p>	<p>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>			
	<p>Hauptrouuten</p>	<p>Vorzugsrouuten</p>	<p>Nebenrouuten</p>
<p>Radstreifen</p>	<p>1.80 m</p>	<p>2.50 m</p>	<p>1.50 m</p>
<p>Einrichtungsradswege</p>	<p>1.80 m</p>	<p>2.50 m</p>	<p>1.50 m</p>
<p>Rad-/ Gehwege</p>	<p>4.50 m</p>	<p>Nicht vorgesehen</p>	<p>3.00 m</p>
<p>Zweirichtungsradsweg</p>	<p>3.50 m</p>	<p>4.50 m</p>	<p>3.00 m</p>



Netzkatgorien Velonetz Raum Baden und Umgebung