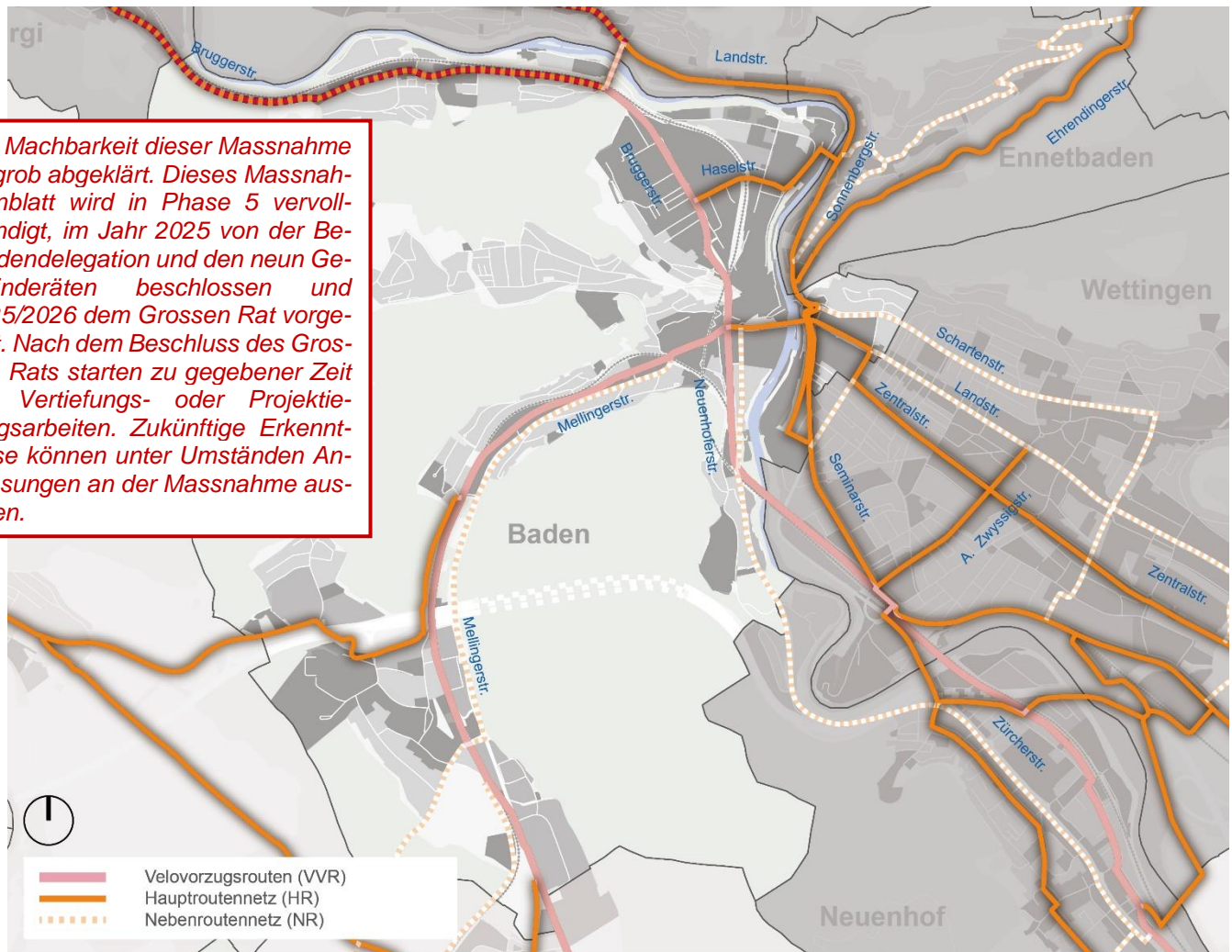


FV07 Aufwertung Velohaupttrouten Raum Baden



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

Die Haupttrouten im Raum Baden sind vor allem Strecken, die das umschliessende Netz verbinden. Die wichtigen Velorouten durch die Innenstadt sind Velovorzugsrouten.

Die wichtigsten Haupttrouten sind die Haselstrasse, welche ans HR-Netz in Ennetbaden anschliesst und das Veloangebot am Brückenkopf Ost. An diesem Punkt laufen diverse Routen zusammen, weswegen eine optimale Verknüpfung in alle Richtungen wichtig ist, für das gesamte Netz der Region. Der David Hess-Weg soll zur wichtigen Veloverbindung vom Brückenkopf Ost in Fahrtrichtung Schwimmbad werden. Durch diese Netzergänzung können die unterschiedlichen Bedürfnisse auf der Seminarstrasse (MN-Blatt SF06 ODF Baden Seminarstrasse) besser in deren schmalen Querschnitt integriert werden. Der Brückenkopf wird in den Massnahmenblättern SB04 Brückenkopf Ost kurzfristig und SB05 Brückenkopf mittelfristig ausführlich erläutert.

Sollte die Vorzugsroute im Raum Siggenthal nördlich der Limmat verlaufen, wird die Bruggstrasse Kappelerhof ins Haupttroutennetz integriert. Um die Haupttroute umzusetzen, sind Radstreifen oder abgesetzte Einrichtungsradwege von 1.80 m Breite vorgesehen.

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

Zuständigkeiten und Prozessuales

Federführung	Kanton (AVK)	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

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 Siggenthal-Baden (FV02)
- Brückenkopf Ost, kurz- und mittelfristige Massnahmen (SB04 und SB05)
- Umgestaltung Seminar-/Schwimmbadstrasse Baden/Wettingen (SF06)
- Umgestaltung Mellingerstrasse Baden-Dättwil (SF15)

Wirkung und Zielbeitrag der Massnahme FV07

- Wirkung**
- Ein zusammenhängendes, attraktives und sicheres Haupttroutennetz bildet die Basisinfrastruktur für einen velogerechten Raum innerhalb der Stadt Baden. Zwingend ist allerdings besonders in diesem Teilraum die lückenlose Verknüpfung mit dem kommunalen Velonetz.
 - 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 Autoverkehrsaufkommen und tragen zu einer höheren Stabilität des Verkehrsflusses bei.



Velogerechter
Raum



Flächensparende
Mobilität



Stabile
Erreichbarkeit für
den Autoverkehr

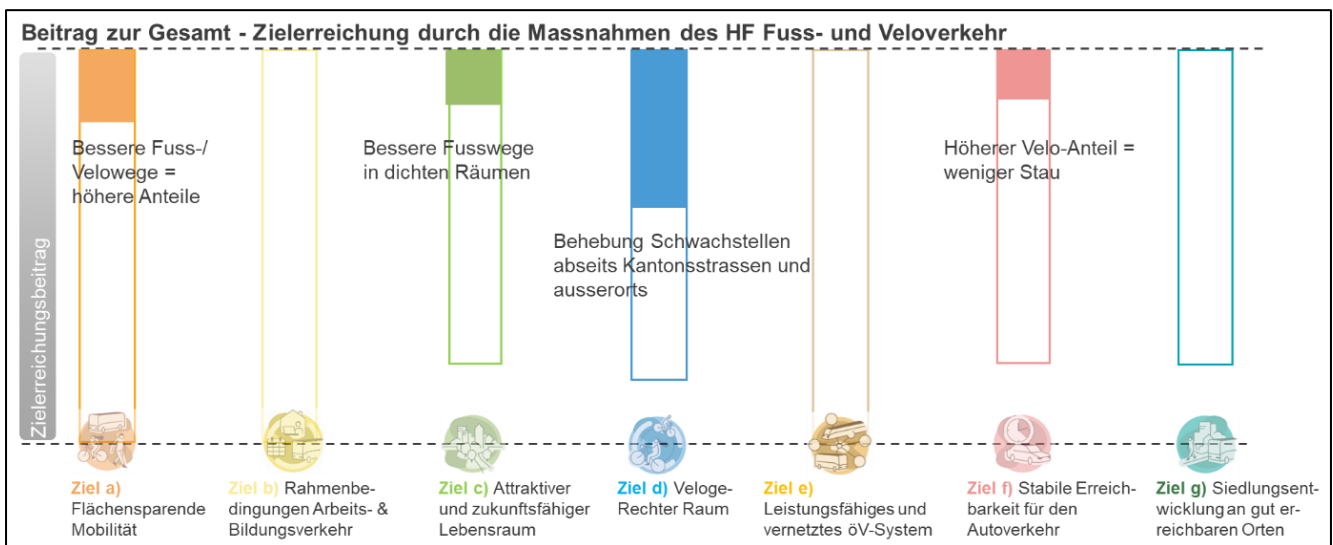
Insgesamt sind im GVK sieben Ziele definiert. Die vorliegende Massnahme beeinflusst drei der sieben Ziele.

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 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.

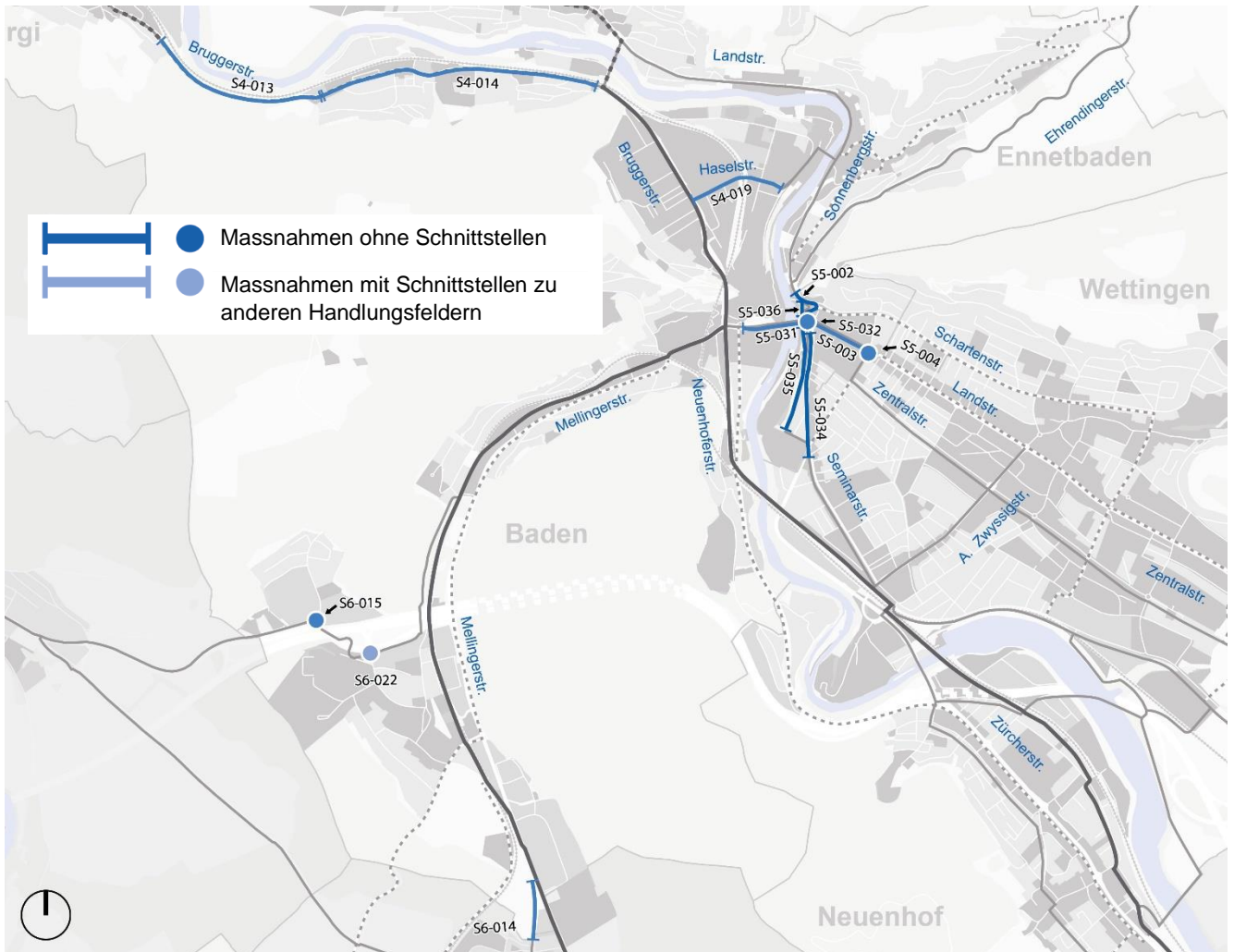
In folgender Grafik verdeutlichen die ausgefüllten Flächen die Zielerreichungsbeiträge aller "Fuss- und Veloverkehr"-Massnahmen an der Gesamt-Zielerreichung des GVK-Massnahmenfächers.



Ergänzende Informationen

Übersichtskarte Massnahmen

Der Zweck der Massnahmenblätter FV02 –12 ist, 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 schwere Schwachstellen. Vielerort entspricht die bestehende, teils gut funktionierende, Veloinfrastruktur nicht den aktuell gültigen Velo- Standards des Kantons und wird deswegen vermerkt.



Übersicht Einzelmassnahmen Haupttroutennetz Raum Baden

Übersichtstabelle: Massnahmen Haupttrouten Raum 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 Haupttrouten als Bestandteil des Velonetzes und auch darum, ob die Haupttrouten im Raum Baden über diese Strassenachsen geführt werden sollen.

Nr.	Prio	Schwachstellen bzw. Abweichung von den kantonalen Standards Veloinfrastruktur	Lösungsvorschlag	Abhängigkeiten	Kostenschätzung
S4-013		Radstreifen zu schmal (1.5 m)	Radweg je 2.50m/ (optional: Rad-/ Gehweg 4.0 m in eine Richtung)	bestehendes Bauprojekt	
S4-014		Radstreifen zu schmal (1.5 m)	Radstreifen je 1.8 m	mit Kernfahrbahn im Bestand möglich (sonst Landerwerb)	
S4-019		Nur punktuelle Veloinfrastruktur	T30 prüfen	städtisches BGK	
S5-002		Gemeinsame Fuss-/ Radverkehrsführung zu schmal (2.0 m)	Radstreifen je 1.8 m / Verbreiterung Brücke	SB05 Brückenkopf Ost mittelfristig	
S5-003		Radstreifen zu schmal (1.5 m)	Radstreifen je 1.8 m		
S5-004		Keine Veloinfrastruktur Linksabbieger in Richtung Baden	Querungshilfe, Umgestaltung Knoten		
S5-031		Radstreifen zu schmal (1.5 m)	Radstreifen je 1.8 m	SB05 Brückenkopf Ost mittelfristig	
S5-032		Radstreifen zu schmal (1.25 m) / fehlende Veloinfrastruktur	Unterirdischer Anschluss	SB05 Brückenkopf Ost mittelfristig/ bestehendes Bauprojekt	
S5-034		Radstreifen zu schmal (1.25 m)	sep Radweg (1.8 m) Richtung Hochbrücke, Radstreifen (1.8 m) Richtung Schwimmbad	SF06 Umgestaltung Seminarstr. Baden Wettingen/ SB05 Brückenkopf Ost mittelfristig	
S5-035		Rad-/Gehweg zu schmal (2.9 m)	Rad-/ Gehweg (4.5 m)	SF06 Umgestaltung ODF Seminarstr. Baden Wettingen	
S5-036		Netzlücke	Separate Velo Rampe	SB05 Brückenkopf Ost mittelfristig	
S6-014		Radstreifen zu schmal (1.5 m)	Radstreifen je 1.8 m, Querungshilfe		
S6-015		Keine Veloinfrastruktur	Umgestaltung Knoten		
S6-022		Fahrverbot bei Querung	Umgestaltung Knoten		

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



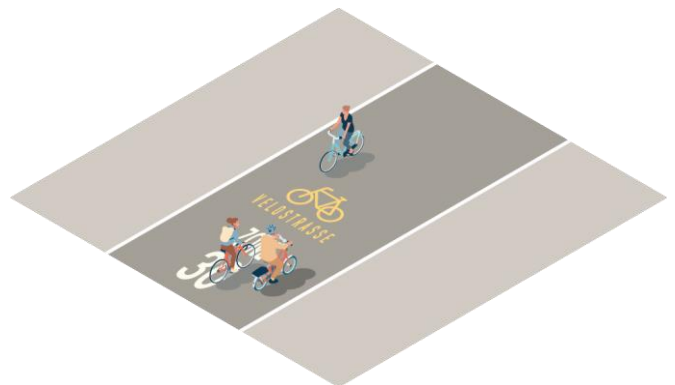
Radstreifen auf Fahrbahn



Abgesetzte Einrichtungsradwege



Mischverkehr (Quartierstrasse)



Velostrasse



Kombinierter Rad-/ Gehweg



Radweg



Zweirichtungsradweg

Übergeordnete Vorgaben zur Velonetz-Planung

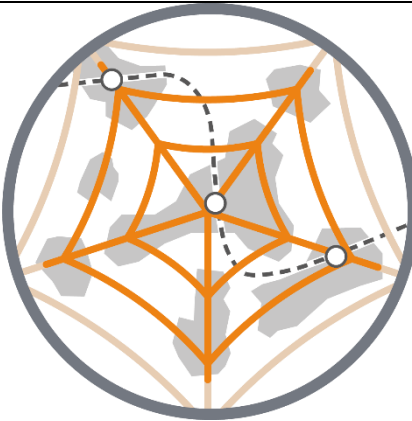
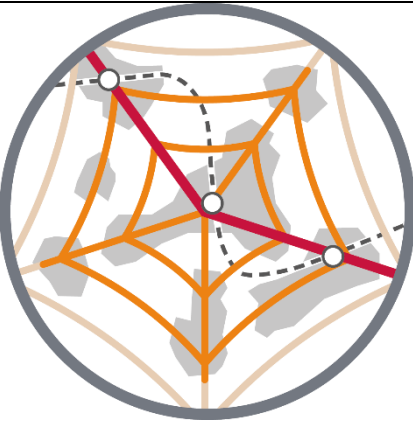
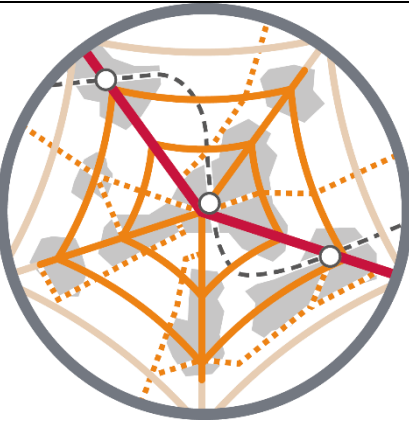



Mit dem 2023 in Kraft getretenen Bundesgesetz über Velowege (Veloweggesetz) werden die Kantone zur Planung und Realisierung von durchgängigen, sicheren und attraktiven Velowegnetzen verpflichtet. Für die vorgesehenen Ausbaumassnahmen soll der erforderliche Raum in kantonalen und kommunalen Planungsinstrumenten 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 Haupttrouten bilden als lückenloses Netz das Grundgerüst. Die Nebenrouten ergänzen die Haupttrouten. Die Vorzugsrouten haben zusätzlich eine überregionale Funktion und werden über das Hauptnetz gelegt. Die Kategorien werden in der folgenden Tabelle verglichen.

		
Velo-Haupttroutennetz (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 Haupttrouten bilden ein lückenloses Alltagsnetz zwischen den Gemeinden der Region. Am Netz angeschlossen sind Wohngebiete, die Zentren und Subzentren, wichtige 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 Haupttrouten 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 motorfahrzeugearme 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>unterbrochsarm befahrbar und verlaufen möglichst direkt. Auch weniger geübte Velofahrende sollen sich darauf sicher fühlen. Haupttrouten weisen daher den zweithöchsten Ausbaustandard auf.</p>	<p>ermöglichen eine unterbrochsfreie 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 Haupttrouten deswegen möglichst zentral. Es wird aber auch auf eine attraktive Routenwahl Wert gelegt. Wo dies möglich ist, werden die Haupttrouten 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 Haupttroute auf der Ortsdurchfahrt.</p>	<p>Routenwahl: Das Limmattal, von Zürich bis Brugg, weist schweizweit eines der höchsten Potentiale 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 Haupttrouten 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>Haupttrouten</p>	<p>Vorzugsrouten</p>	<p>Nebenrouten</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>



Netzkategorien Velonetz Raum Baden und Umgebung