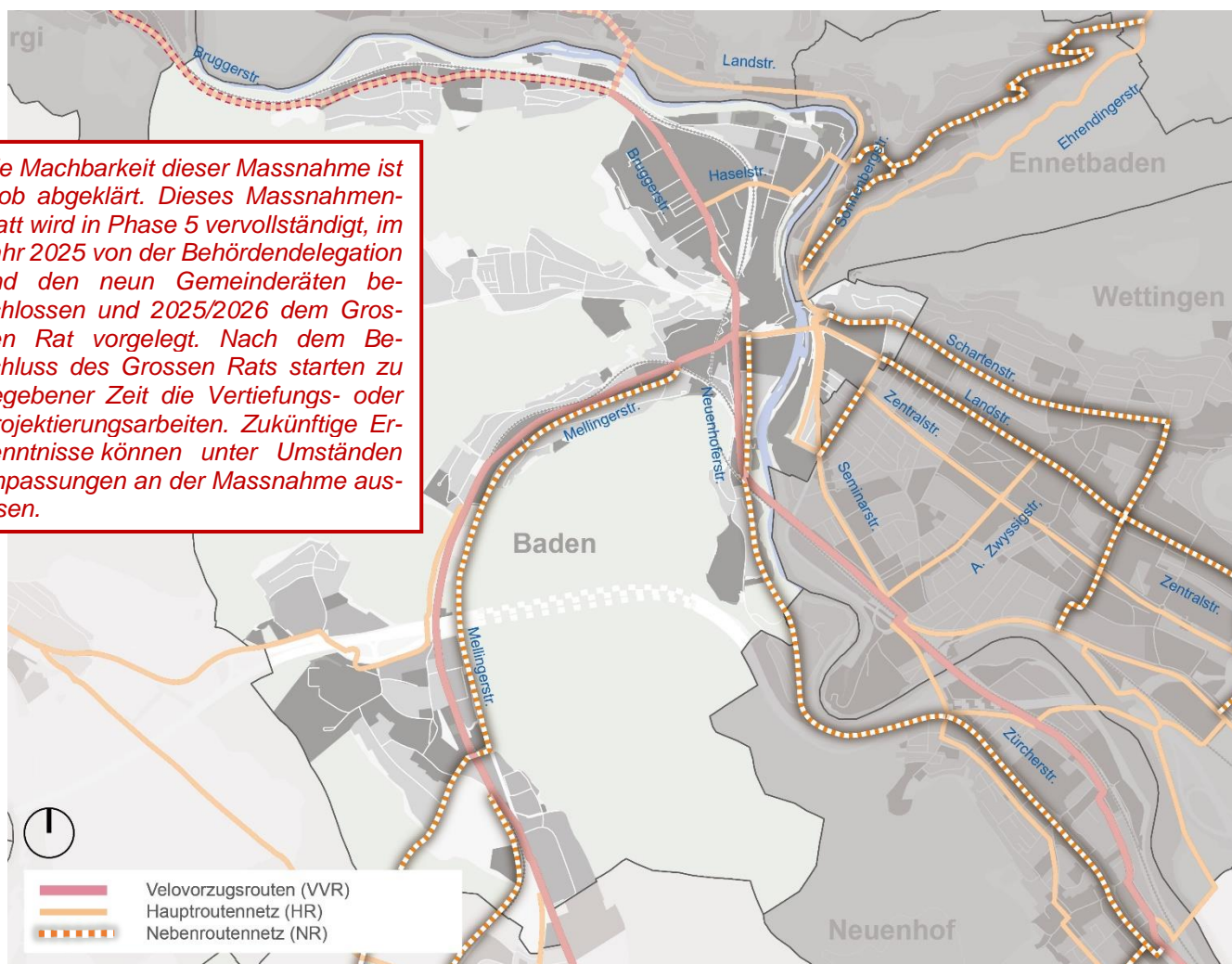


FV08 Aufwertung Velonebenrouten Raum Baden



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 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 Hauptrouthenetz 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 Hauptrouthen 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 Nebenrouten im Raum Baden sind die Mellingerstrasse, auf der bereits durchgehende Velostreifen angeboten werden, und der Ländliweg, welcher durch verkehrsberuhigte Zonen führt. In Dättwil werden Wohngebiete durch Nebenrouten erschlossen, welche Schwachstellen aufweisen. Ein wichtiger Knotenpunkt ist die Kreuzung Mellingerstrasse / Sommerhaldenstrasse. Hier soll das sichere Abbiegen in alle Richtungen ermöglicht werden.

Zuständigkeiten und Prozessuales

Federführung	Stadt Baden	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

- Brückenkopf Ost, kurzfristige Massnahmen (SB04)
- Umgestaltung Mellingerstrasse Baden-Dättwil (SF15)

Wirkung und Zielbeitrag der Massnahme FV08

- 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 Velorouten entlang von Ortsdurchfahrten ein wichtiger Beitrag zu einem attraktiven und zukunftsfähigen Lebensraum geleistet.



Velogerechter
Raum



Attraktiver und
zukunftsfähiger
Lebensraum

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

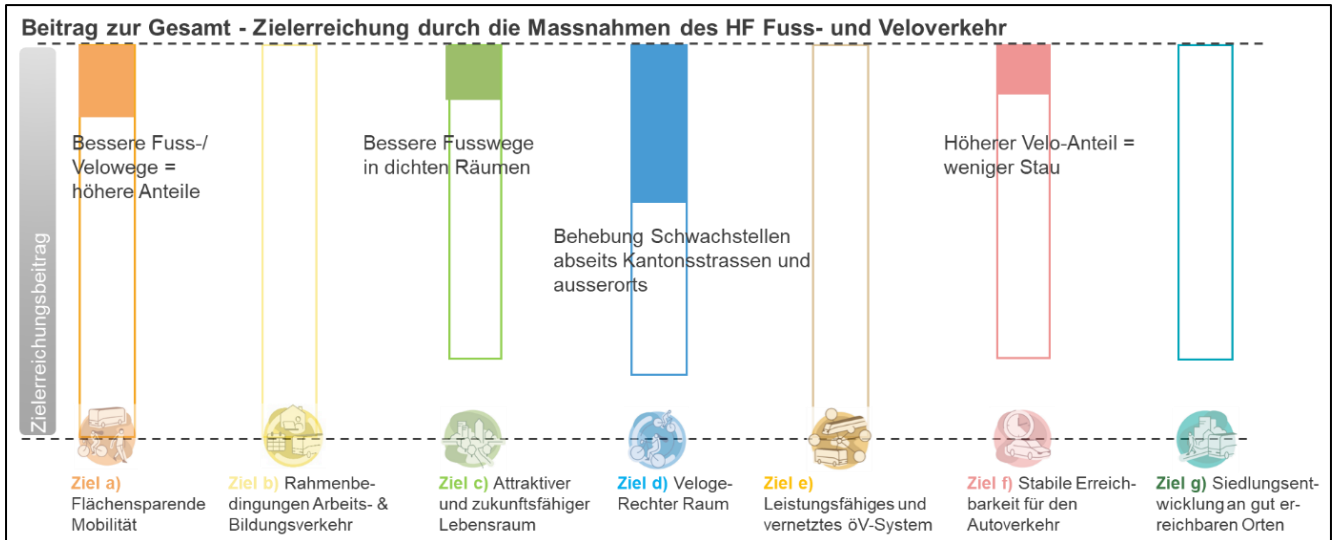
Wirkung und Zielbeitrag des Handlungsfelds Fuss- und Veloverkehr

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.

Entwurf für Online-Partizipation

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.

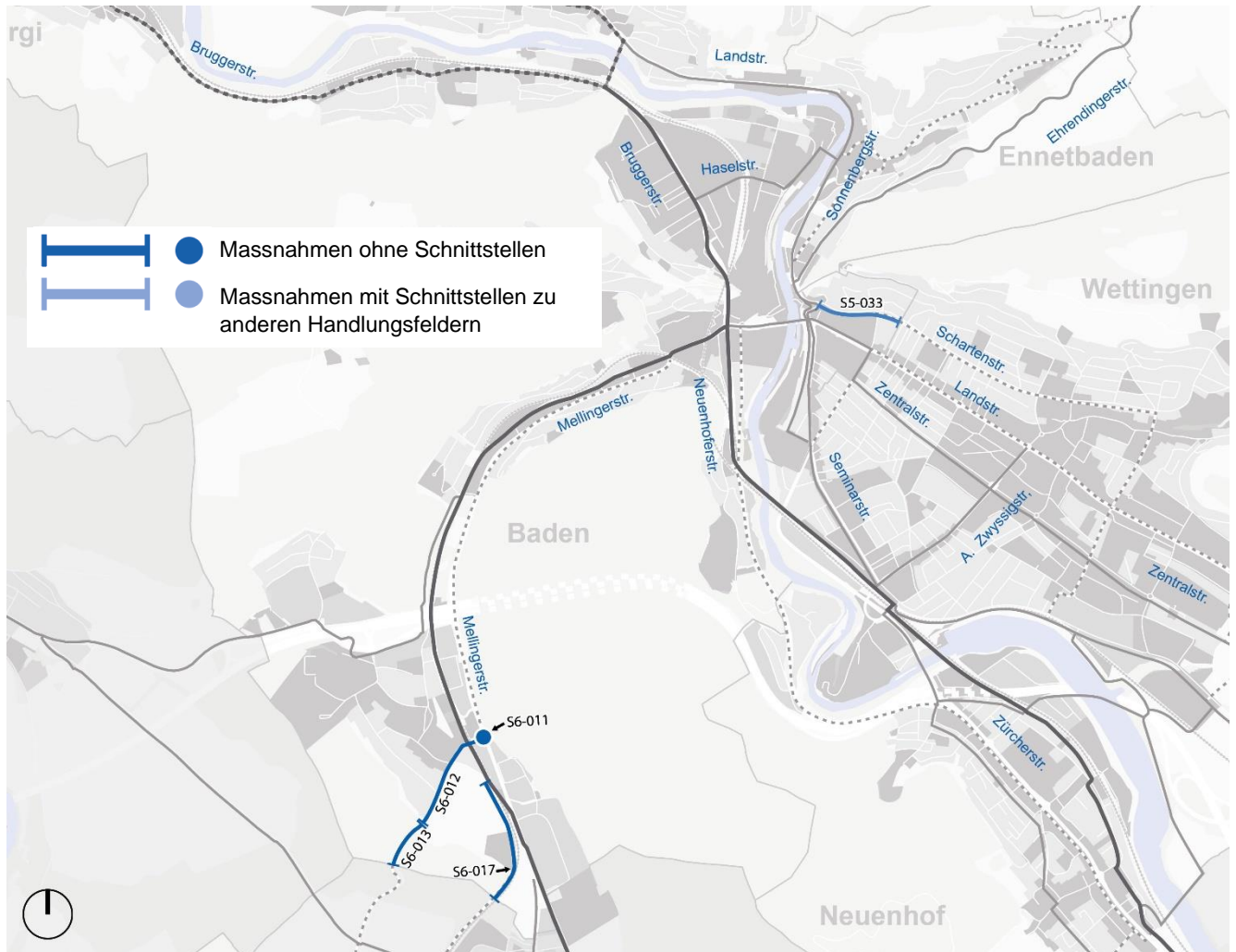
In folgender Grafik verdeutlichen die ausgefüllten Flächen die Zielerreichungsbeiträge aller "Fuss- und Veloverkehr"-Massnahmen an der Gesamt-Zielerreichung des GVK-Massnahmenfächers.



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 gravierende Schwachstellen. Vielerort entspricht die bestehende, teils gut funktionierende Veloinfrastruktur nicht den aktuell gültigen Velo- Standards des Kantons und wird deswegen vermerkt.



Übersicht Einzelmassnahmen Nebenroutennetz Raum Baden

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

Nr.	Prio	Schwachstellen bzw. Abweichung von den kantonalen Standards Veloinfrastruktur	Lösungsvorschlag	Abhängigkeiten	Kostenschätzung
05-033		Keine Veloinfrastruktur	Radstreifen bergwärts 1.5 m/ talwärts Kombinierte Bus-/ Velospur	Verkehrsmanagement	
S6-011		Nur teilweise Veloinfrastruktur	vorgezogene Haltebalken in beiden Richtungen und für jede Abbiegebeziehung	bestehendes Bauprojekt	
S6-012		Radstreifen einseitig zu schmal (1.25 m)	T30 prüfen		
S6-013		Radstreifen beidseitig zu schmal (1.25 m)	Kombinierter Rad-/ Gehweg (3.0 m)		
S6-017		Netzlücke	Kombinierter Rad-/ Gehweg (3.0 m)		

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



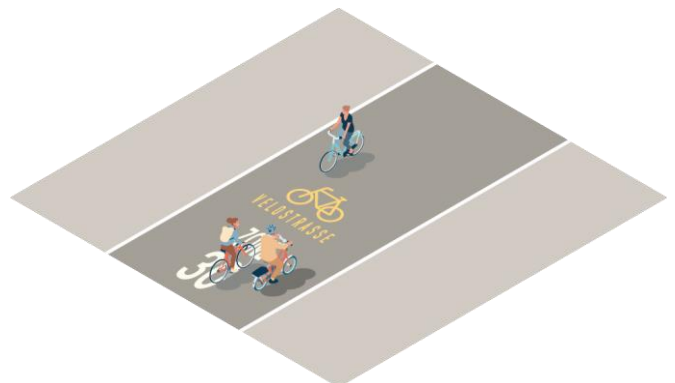
Radstreifen auf Fahrbahn



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, 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 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 motorfahrzeugarne 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</p>

Entwurf für Online-Partizipation

<p>unterbrochsarm 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 unterbrochsfreie Fahrt und sind attraktiv für eine breite Nutzergruppe (Alter «von 8 bis 80»).</p>	<p>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"> <thead> <tr> <th></th> <th>Hauptrouen</th> <th>Vorzugsrouen</th> <th>Nebenrouen</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>Einrichtungsradege</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>Zweirichtungsradege</td> <td>3.50 m</td> <td>4.50 m</td> <td>3.00 m</td> </tr> </tbody> </table>				Hauptrouen	Vorzugsrouen	Nebenrouen	Radstreifen	1.80 m	2.50 m	1.50 m	Einrichtungsradege	1.80 m	2.50 m	1.50 m	Rad-/ Gehwege	4.50 m	Nicht vorgesehen	3.00 m	Zweirichtungsradege	3.50 m	4.50 m	3.00 m
	Hauptrouen	Vorzugsrouen	Nebenrouen																			
Radstreifen	1.80 m	2.50 m	1.50 m																			
Einrichtungsradege	1.80 m	2.50 m	1.50 m																			
Rad-/ Gehwege	4.50 m	Nicht vorgesehen	3.00 m																			
Zweirichtungsradege	3.50 m	4.50 m	3.00 m																			



Netzkategorien Velonetz Raum Baden und Umgebung