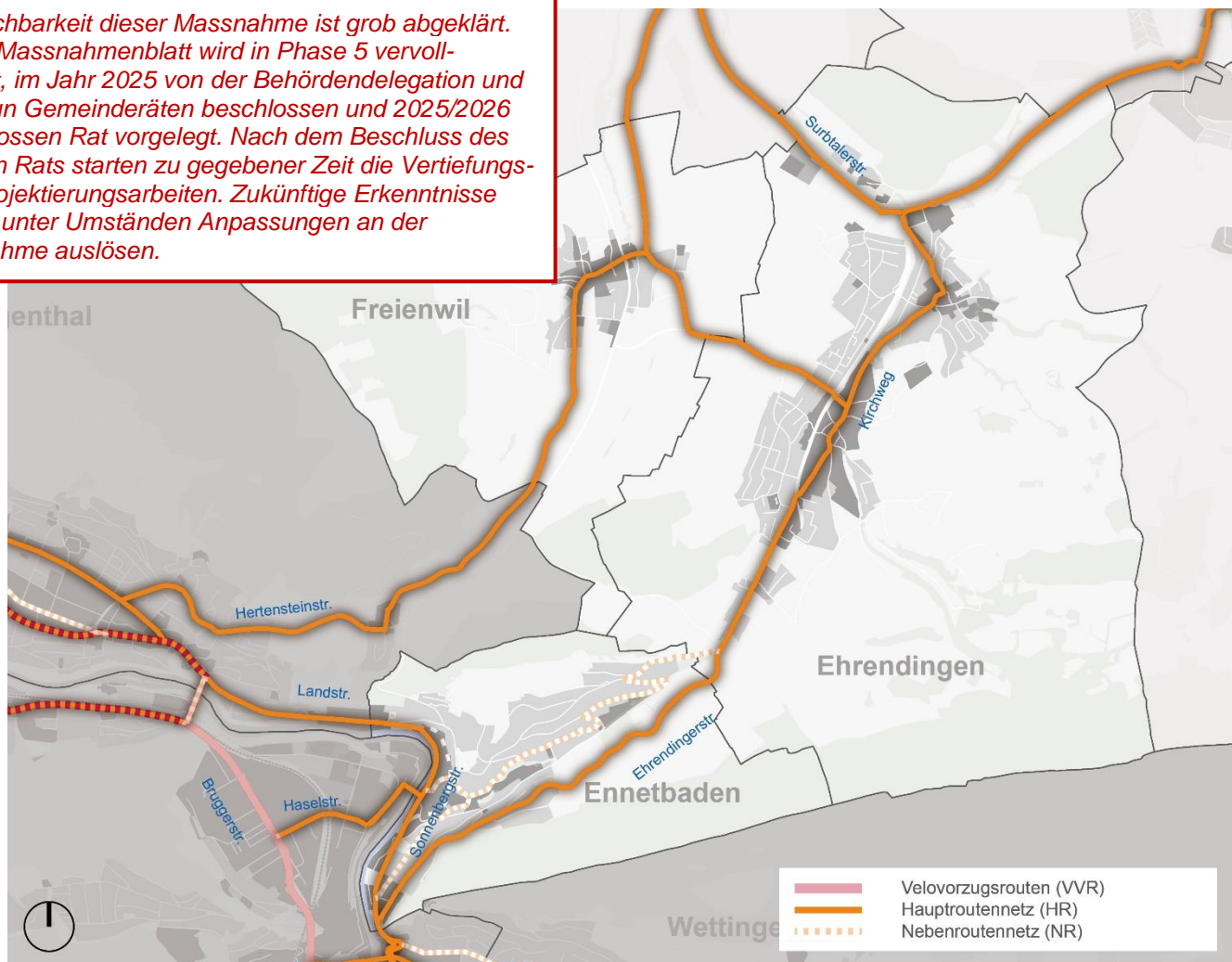


FV11 Aufwertung Velohaupttrouten Raum Nord-Ost



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 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.

Via Hertenstein wird Freienwil per Hauptroute mit dem Siggenthal und Baden verbunden. Vom Hertenstein bis Freienwil und weiter nach Lengnau wird bereits heute eine gute Infrastruktur angeboten, 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.

Die Route von Ennetbaden nach Ehrendingen, auf der Ehrendingerstrasse, verfügt bergwärts über einen Radstreifen, der die Standards teilweise 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 bietet heute keine Infrastruktur fürs Velo an. 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 (AVK)	Beteiligte	Kanton, Ehrendingen, Ennetbaden, Freienwil (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

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

Wirkung und Zielbeitrag der Massnahme FV11

- Wirkung**
- Ein zusammenhängendes, attraktives und sicheres Haupttroutennetz bildet die Basisinfrastruktur für einen velogerechten Raum über das Höhtal.
 - Im Gegensatz zu den Haupttrouten 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

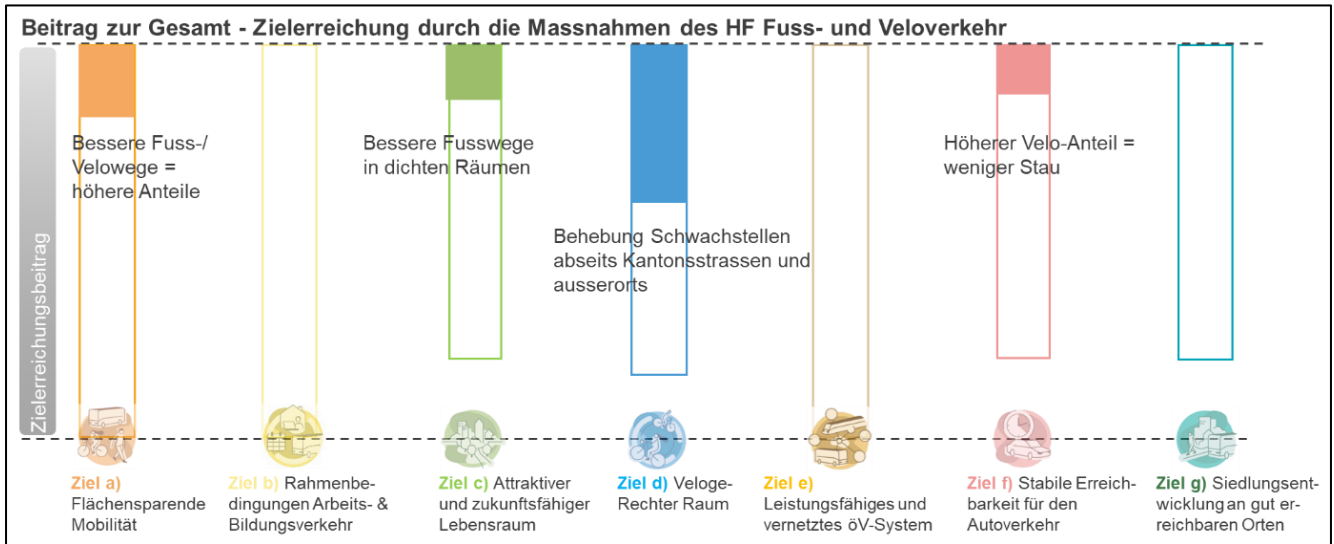
Bei der Umsetzung aller rund 60 GVK-Massnahmen werden drei Ziele vollständig erreicht, vier Ziele können in hohem Masse erfüllt werden. Die verbleibenden Ziellücken sind darauf zurückzuführen, dass in Nussbaumen und

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.

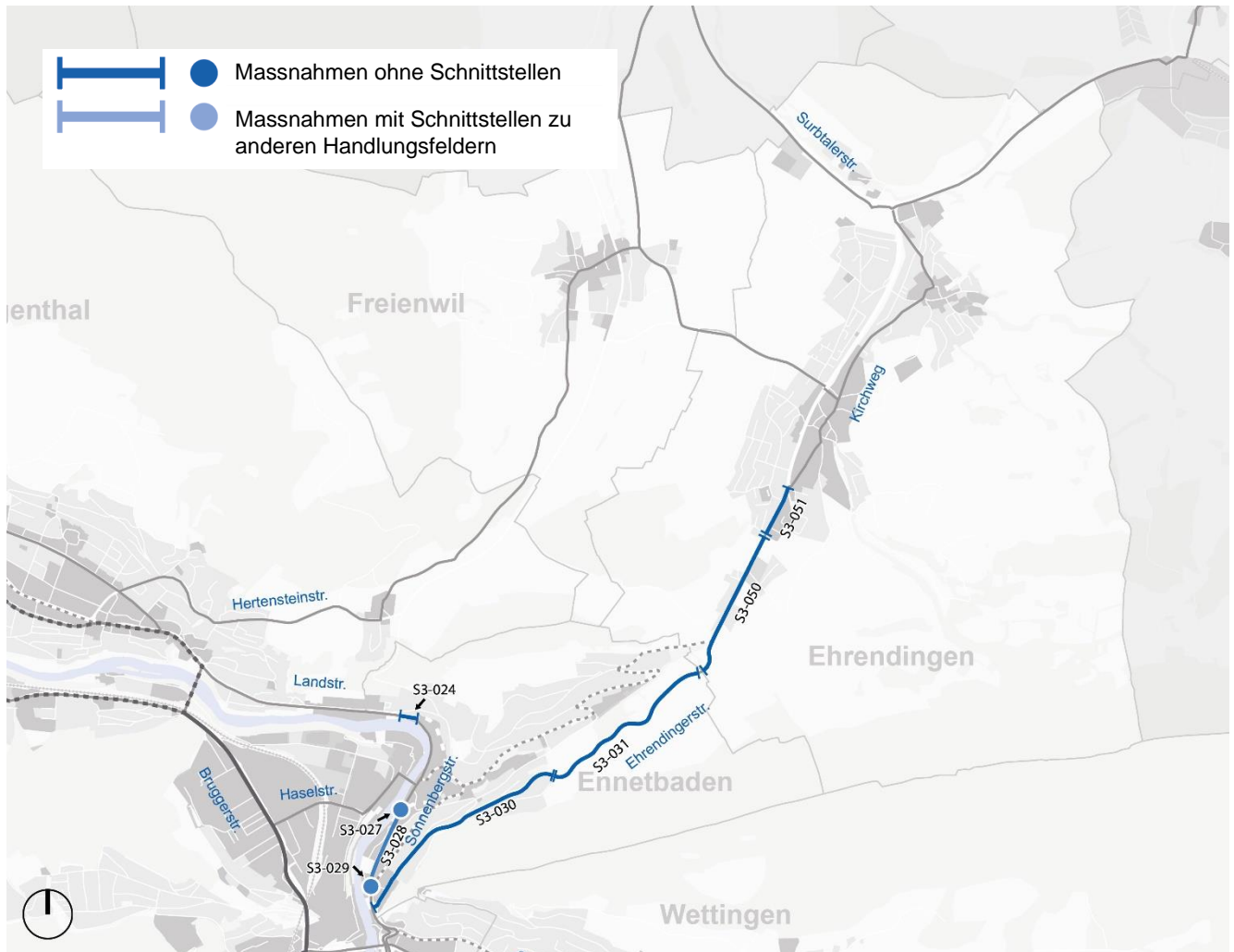
In folgender Grafik verdeutlichen die ausgefüllten Flächen die Zielerreichungsbeiträge aller "Fuss- und Veloverkehr"-Massnahmen an der Gesamt-Zielerreichung des GVK-Massnahmenfächers.



Ergänzende Informationen

Übersichtskarte Massnahmen

Der Zweck der Massnahmenblätter FV02 –12 ist, das Velonetz im Raum Baden und Umgebung festzusetzen. 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 Haupttroutennetz Raum Nord Ost

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

Nr.	Prio	Schwachstellen bzw. Abweichung von den kantonalen Standards Veloinfrastruktur	Lösungsvorschlag	Abhängigkeiten	Kostenschätzung
S3-024		Rad-/Gehweg zu schmal (2.75 m)	Rad/Gehweg 4.5 m	Rahmengestaltungsplan Landstrasse	
S3-027		Keine Veloinfrastruktur (nur Geradeausspur in Richtung Baden)	Radstreifen und vorgezogene Haltebalken	bestehendes Vorprojekt	
S3-028		Keine Veloinfrastruktur	Radstreifen je 1.8 m	bestehendes Vorprojekt	
S3-029		Fehlende Querungshilfe im Knotenbereich	Querungshilfe	bestehendes Vorprojekt	
S3-030		Keine Veloinfrastruktur (kurzer Abschnitt Radstreifen bergwärts)	Radstreifen je 1.8 m	Abstimmung Elektronische Busspur (bestehend)	
S3-031		Keine Veloinfrastruktur talwärts (Radstreifen bergwärts abschnittsweise unter 1.8 m)	Radstreifen je 1.8 m (Verbreiterung Streifen bergwärts mit höherer Priorität)	Abstimmung Elektronische Busspur (bestehend)	
S3-050		fehlender Radstreifen talseitig	Radstreifen talseitig 1.8 m	Abstimmung Elektronische Busspur (bestehend)	
S3-051		keine Veloinfrastruktur	Radstreifen je 1.8 m	BGK Landstrasse Ehrendingen (Radstreifen je 1.5 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



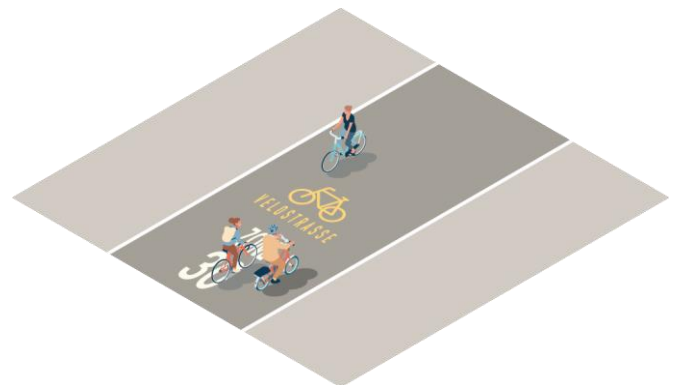
Radstreifen auf Fahrbahn



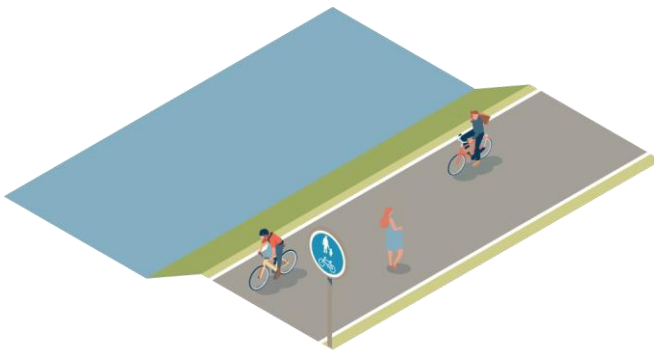
Abgesetzte Einrichtungsradwege



Mischverkehr (Quartierstrasse)



Velostrasse



Kombinierter Rad-/ Gehweg



Radweg



Zweirichtungsradweg

Übergeordnete Vorgaben zur Velonetz-Planung

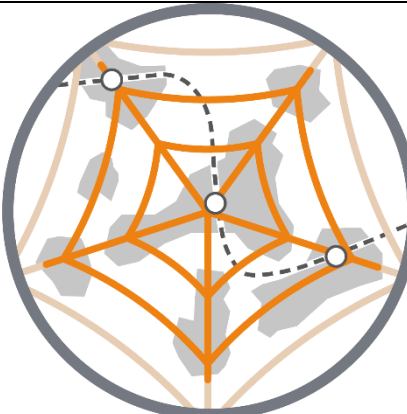
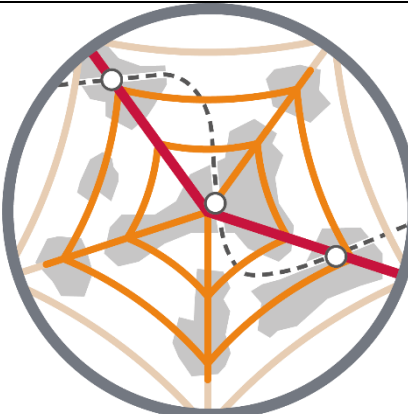
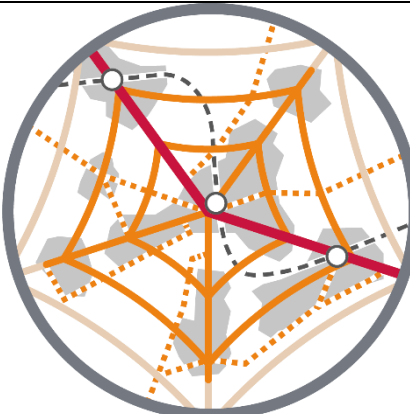



Mit dem 2023 in Kraft getretenen Bundesgesetz über Velowege (Veloweggesetz) werden die Kantone zur Planung und Realisierung von durchgängigen, sicheren und attraktiven Velowegnetzen verpflichtet. Für die vorgesehenen Ausbaumassnahmen soll der erforderliche Raum in kantonalen und kommunalen Planungsinstrumenten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