

FV13 Ausbau und Aufwertung Veloparkierung



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.

Am Ende jeder Fahrt muss das Velo abgestellt werden können. Neben dem durchgehenden Netz auf sicherer Infrastruktur sind also auch die Velo-Abstellanlagen an den Zielen wichtig, um den angestrebten Zielbeitrag zu erreichen. Grundsätzlich lassen sich die Anlagen in die folgenden Kategorien einteilen:

- Abstellanlagen im öffentlichen Raum
- Bike+Ride -Standorte an Bahnhaltstellen und Bushaltstellen mit hoher Fahrgastfrequenz
- Abstellanlagen auf privaten Flächen

Für ein ausreichendes Angebot an Velo-Abstellanlagen im öffentlichen Raum sollen die Standorte und Flächen mittels raumplanerischer Instrumente gesichert werden. Für die Umsetzung sind die Gemeinden verantwortlich. Sie sind grösstenteils mit Vorgaben in den Planungsinstrumenten (z.B. im Rahmen der Bau- und Nutzungsordnung, Sondernutzungsplänen, Mobilitätsmanagement) zu regeln. Mit diesen Instrumenten sollen einerseits die Voraussetzungen für ein konsequentes Umsetzen der quantitativen kantonalen Vorgaben zur Erstellung von Velo-Abstellplätzen geschaffen und andererseits qualitative Anforderungen definiert werden.

Die Bike and Ride (B+R) Standorte im Umfeld der Bahnhaltstellen sind von regionaler Bedeutung. Die bestehenden B+R Standorte sind meistens stark ausgelastet. Sie sollen kurz- bis mittelfristig ausgebaut werden. Dazu ist eine proaktive Sicherung der strategisch wichtigen Flächen notwendig.

Die Erstellung von privaten Velo-Abstellanlagen soll in den kommunalen Planungsinstrumenten gesichert werden. Ein Beispiel für eine zweckmässige Regelung in einer BNO ist in den ergänzenden Informationen dargestellt.

Insbesondere bei grossen Velo-Abstellanlagen mit breitem Zielpublikum steigt das Bedürfnis nach einem vielseitigen Angebot. Es braucht abschliessbare Anlagen, Lademöglichkeiten für E-Velos aber auch einfach zugängliche Kurzzeitparkplätze. Als Hilfsmittel steht das Dokument «Veloparkierung – Empfehlungen zu Planung, Realisierung und Betrieb» des ASTRA zur Verfügung.

Zuständigkeiten und Prozessuales

Federführung	Baden, Ehrendingen, Freienwil, Killwangen, Neuenhof, Obersiggenthal, Untersiggenthal, Wettingen	Beteiligte	Kanton, BVU AVK, Abteilung Verkehr, SBB
Standort	Raum Baden	Investitionskosten (+/- 40 %)	6.0 Mio. Franken
		Laufende Kosten	--

Herleitung aus Lagebeurteilung

Bestehende Veloabstellanlagen im Raum Baden und Umgebung sind heute oft überlastet und entsprechen vielerorts nicht den üblichen Qualitätsanforderungen (Zufahrt, Komfort, Witterungsschutz, Diebstahlsicherheit). Ein ausreichend dimensioniertes und attraktives Angebot ist eine wichtige Voraussetzung, um einen höheren Anteil des Veloverkehrs an der Gesamtmobilität zu erreichen.

Abhängigkeiten zu weiteren GVK-Massnahmen

- Massnahmen zum regionalen Velonetz (FV01 bis FV11)
- Aufwertung öV-Drehscheiben (BB06 bis BB08)
- Quartiere der kurzen Wege (SF01 bis SF03)

Wirkung und Zielbeitrag der Massnahme FV13

- Wirkung**
- Das in anderen Massnahmenblättern beschriebene lückenlose Velonetz mit gut ausgebauter Infrastruktur schafft zwar eine wichtige Basis für einen velogerechten Raum. Für viele Velofahrende braucht es aber darüber hinaus sichere und attraktive Abstellanlagen an den Zielorten.
 - Die Kombination aus aufgewertetem Netz und einem hochstehenden Angebot an Veloabstellanlagen an den Zielorten schafft die Voraussetzungen, damit mehr Menschen mit dem Velo unterwegs sind. Damit kann der Veloverkehr seinen Beitrag zur Erreichung des Ziels Flächensparende Mobilität leisten.



Velogerechter
Raum



Flächensparende
Mobilität

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

Wirkung und Zielbeitrag des Handlungsfelds Fuss- und Veloverkehr

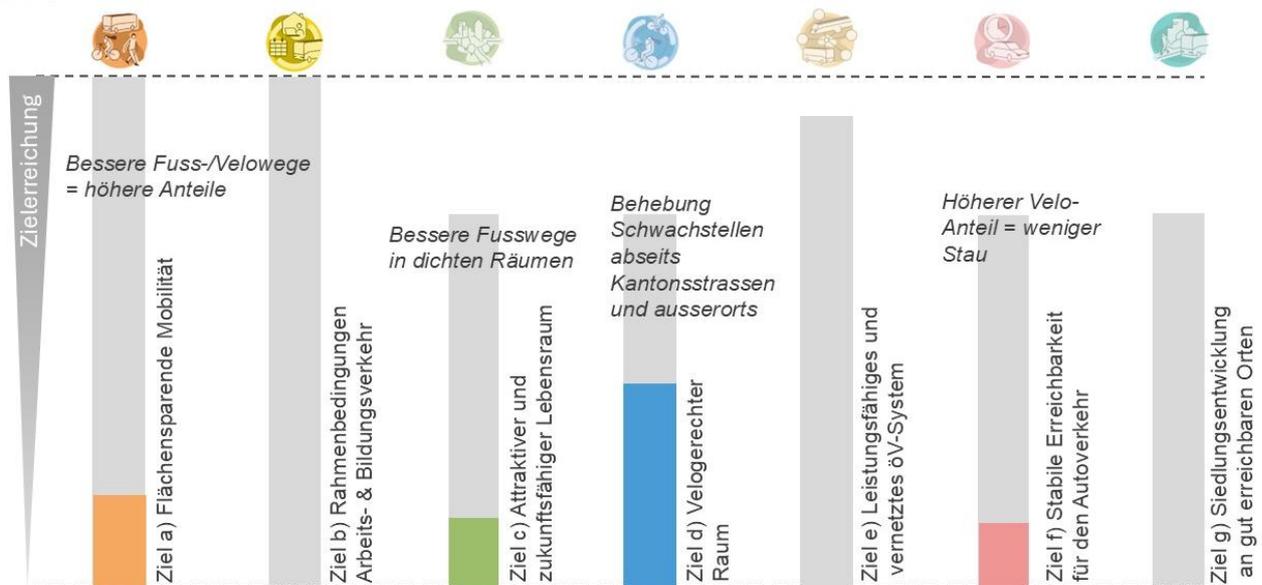
Mit der Umsetzung aller Massnahmen des Massnahmenfächers GVK 2040¹, der in rund 50 GVK-Massnahmenblättern beschrieben ist, werden zwei Ziele vollständig erreicht, fünf Ziele können in hohem Masse erfüllt werden. Die verbleibenden Ziellücken sind darauf zurückzuführen, dass in Nussbaumen und Baden Zentrum 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.

¹ Ohne Zentrumsentlastung (SB06), ohne langfristige Optionen öV-Hauptkorridore (BB10), ohne S-Bahn-Haltestelle Tägerhard (BB11) und ohne langfristige Massnahmen am Brückenkopf Ost

Bereinigter Entwurf nach Online-Partizipation



Ergänzende Informationen

Für die Erstellung von Veloabstellplätzen gilt § 43 der BauV des Kanton Aargau, welcher sich auf die VSS-Norm 40 065 bezieht. Artikel § 43a bestimmt, dass für die Umsetzung von autoarmem- oder freiem Wohnen ein Mobilitätskonzept zu erstellen ist, in dem beispielsweise mehr Abstellraum für Zweiräder vorgeschlagen wird (vgl. GVK-Massnahme MM02 «Regelung Parkierung komm. Nutzungsplanung»)

Die Gemeinden konkretisieren die Vorgaben in ihren Bau- und Nutzungsordnungen:

Der folgende BNO-Artikel, aus der laufenden BNO-Revision der Stadt Baden, steht als Vorlage für die Gemeinden zur Verfügung. Er fordert die Erstellung von Velo-Abstellplätzen in ausreichender Anzahl an geeigneten Standorten, aber auch die Berücksichtigung unterschiedlicher Bedürfnisse.

§ Abstellplätze für leichte Zweiräder und andere Gefährte

1. Die Bedarfsermittlung und die Standortwahl von Abstellplätzen für leichte Zweiräder wie Velos und Mofas erfolgt gemäss der VSS-Norm SN 40 065.
2. Eine etappierte Realisierung von Abstellplätzen ist nicht zulässig.
3. Wer weniger Abstellplätze als erforderlich erstellt, hat der Gemeinde eine Ersatzabgabe zu entrichten. Die Höhe richtet sich nach § XY [Artikel über Ersatzabgaben, bzw. mit Verweis auf Reglemente bzgl. Ersatzabgaben und/oder Aussagen zu Ausnahmen]
4. Für andere Gefährte wie z. B. Kinderwagen, Veloanhänger, Cargo-Bikes, Kindervelos sind ebenfalls genügend zugängliche Abstellplätze zu schaffen.
5. Langzeitabstellplätze sind überdacht, abschliessbar und gut zugänglich anzulegen. Es sind Steckdosen für E-Velos vorzusehen.
6. In Eingangsnähe sind ausreichend Kurzzeitparkplätze anzuordnen.