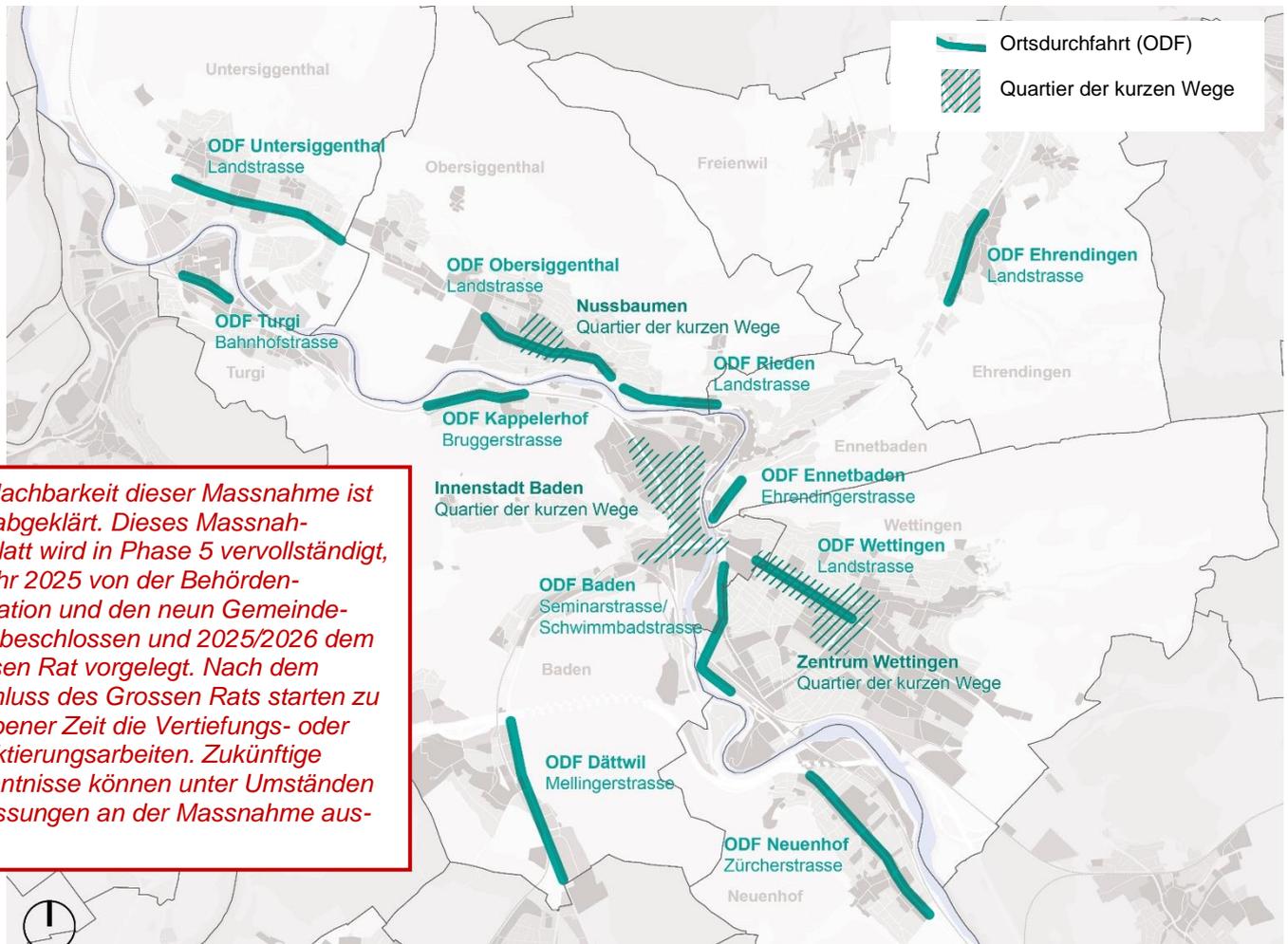


# FV14 Aufwertung kommunale Fussverkehrsnetze



*Die Machbarkeit dieser Massnahme ist grob abgeklärt. Dieses Massnahmenblatt wird in Phase 5 vervollständigt, im Jahr 2025 von der Behörden-delegation 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

Innerhalb der Gemeinden nimmt der Fussverkehr eine hohe Bedeutung ein. Insbesondere die kurzen Wege in den Zentren, Kerngebieten oder im Umfeld von wichtigen öV-Haltestellen weisen hohe Fussverkehrsfrequenzen auf. Die dafür zur Verfügung stehende Infrastruktur hat deswegen hohe Anforderungen bezüglich Qualität, Kapazität und Sicherheit zu erfüllen.

Die Verbesserung der Fussgängerinfrastruktur gehört zu den Daueraufgaben der Gemeinden. Wichtige planerische Instrumente wie der Kommunale Gesamtplan Verkehr sind etabliert. Die Fusswegenetzplanung ist weiter zu aktualisieren und die Umsetzung voranzutreiben.

Im Rahmen des GVK wird der Fokus auf die bezeichneten Quartiere der kurzen Wege und die Ortsdurchfahrten gelegt. Dies sind die Gebiete mit dem höchsten Fussverkehrsaufkommen und gleichzeitig mit dem höchsten Potenzial, den Fussverkehr weiter zu fördern.

### Quartiere der kurzen Wege

In den Perimetern «Quartier der kurzen Wege» werden die Schwachstellen ermittelt und Massnahmen ausgearbeitet. Die Massnahmen sind mit der baulichen Entwicklung der Gebiete abzustimmen. Im Perimeter sind auch kurzfristig umsetzbare Massnahmen zu eruieren.

### Ortsdurchfahrten

Die Ortsdurchfahrten weisen Potenzial für Verbesserungen bezüglich Sicherheit und Attraktivität auf, sowohl in Längsbeziehung wie auch bei den Querungen. Die Ortsdurchfahrten werden unter der Federführung des Kantons geplant. Aufgabe der Gemeinden ist ein funktionierendes Fussverkehrsnetz vorzuhalten, welches die Einbindung der Fussverkehrsanlagen entlang der Ortsdurchfahrten im Gesamtnetz sicherstellt.

## Zuständigkeiten und Prozessuales

<b>Federführung</b>	Gemeinden Baden, Ehrendingen, Ennetbaden, Freienwil, Killwangen, Neuenhof, Obersiggenthal, Untersiggenthal, Wettingen	<b>Beteiligte</b>	Kanton Aargau
---------------------	---	-------------------	---------------

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

### Herleitung aus Lagebeurteilung

Die Fusswegverbindungen innerorts sind oft mangelhaft. Die häufigsten Schwachstellen sind zu schmale Trottoirs, fehlende oder mangelhafte Querungen über Ortsdurchfahrten, aber auch zu viele asphaltierte und nicht beschattete Fusswegverbindungen in den Quartieren. Teilweise sind Fusswege unterbrochen oder fehlen gänzlich.

### Abhängigkeiten zu weiteren GVK-Massnahmen

- Quartier der kurzen Wege – Innenstadt Baden (SF01)
- Quartier der kurzen Wege – Zentrum Wettingen (SF02)
- Quartier der kurzen Wege – Zentrum Nussbaumen (SF03)
- Siedlungsentwicklung an zentralen Orten (SF04)
- Umgestaltung Ortsdurchfahrten (SF05 bis SF16)

## Wirkung und Zielbeitrag der Massnahme FV14

- Wirkung**
- Heute sind im schweizerischen Mittel 10% aller Autofahrten kürzer als 1 km. Werden Fusswegnetze innerhalb von dichten Siedlungsgebieten attraktiv gestaltet (sicher, umwegfrei, beschattet bzw. klimagerecht), kann ein Teil dieser kurzen Autofahrten verlagert und so ein Beitrag zur flächensparenden Mobilität erreicht werden.
  - Ein dichtes, attraktives und klimaangepasstes Fusswegnetz ist auch das zentrale Rückgrat für die Quartiere der kurzen Wege und damit die Siedlungsentwicklung an gut erreichbaren Orten. Zudem tragen die Fusswegnetze und deren häufige Nutzung auch dazu bei, dass Ortsdurchfahrten weniger (auto-)verkehrsdominiert sind und dass diese Teile von attraktiven und zukunftsfähigen Lebensräumen sind.



Flächensparende  
Mobilität



Attraktiver und  
zukunftsfähiger  
Lebensraum



Siedlungsentwicklung  
an gut erreichbaren  
Orten

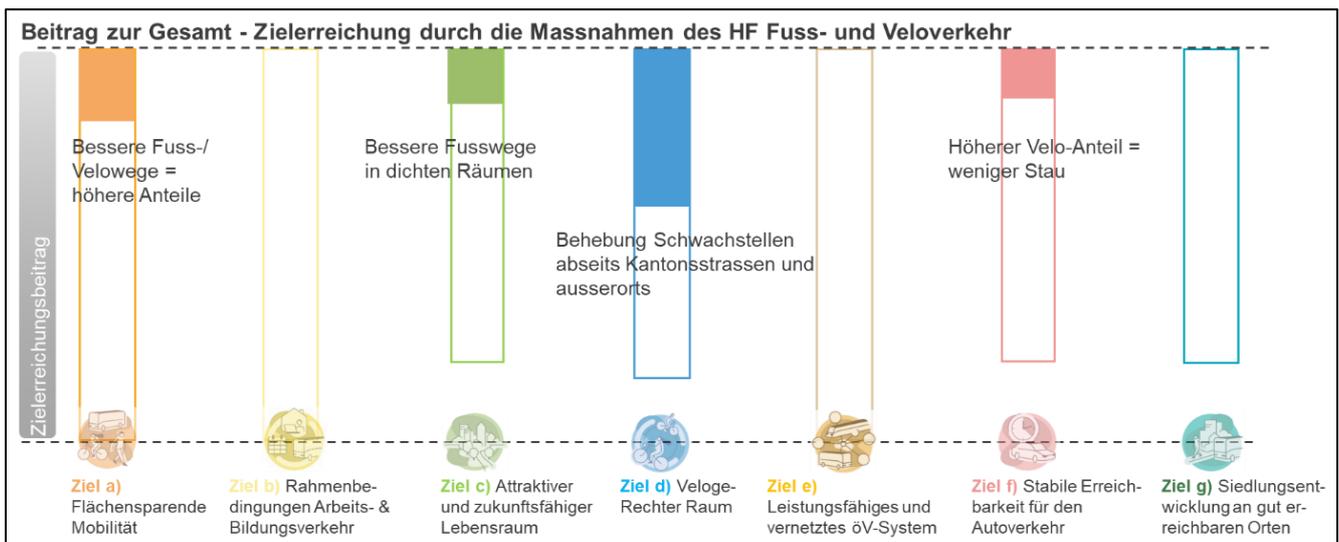
Insgesamt sind im GVK sieben Ziele definiert. Die vorliegende Massnahme beeinflusst drei der sieben Ziele.

## 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

### Planungshilfen

Als Planungshilfen für die Gemeinden werden die folgenden Dokumente vorgeschlagen.

- Handbuch: Fusswegnetzplanung (ASTRA)
- Handbuch: Schwachstellenanalyse und Massnahmenplanung Fussverkehr (ASTRA)
- Begegnungszonen – Eine Anleitung für belebte Quartierstrassen (Fussverkehr Schweiz)
- Informationsbroschüre: Fussverkehrsführung bei Baustellen (Fussverkehr Schweiz)

Je nach Aufgabe können weitere Dokumente beigezogen werden. Auf der Webseite von Fussverkehr Schweiz steht eine Vielzahl an Handbüchern und Praxisbeispielen zur Verfügung.