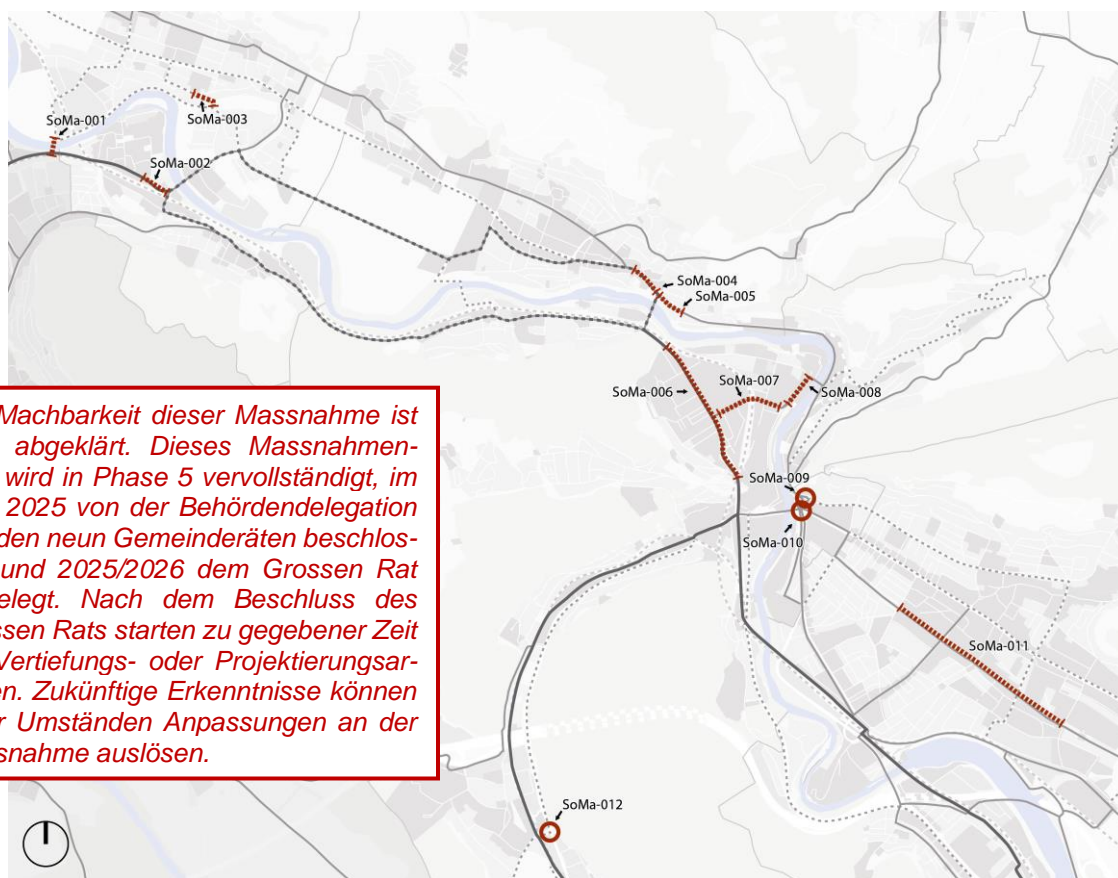


FV01 Sofortmassnahmen Veloverkehr



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

Sofortmassnahmen sollen kurzfristige Verbesserungen an Stellen erzielen, an denen die Schwachstellen erst mittel- oder langfristig vollständig gelöst werden können (vgl. ergänzende Informationen S. 4).

Einige Schwachstellen im Velonetz (insbesondere auf Vorzugs- und Haupttrouten) erfordern aufwändige Massnahmen. Dabei handelt es sich um grössere bauliche Eingriffe oder Projekte, in denen weitere Problemstellungen vorgängig bzw. koordiniert gelöst werden müssen (z.B. Brückenkopf Ost / Bruggerstrasse Baden). Gleichzeitig können die aufwändigen Massnahmen eine Vielzahl Parteien betreffen, sodass eine ausführliche Projektierung und sorgfältige Abstimmung aller Anspruchsgruppen zwingend notwendig werden. Deshalb benötigen die weitere Projektierung und Umsetzung der aufwändigen Massnahmen mehr Zeit.

Weil es sich bei diesen aufwändigen Schwachstellen oft um wichtige Knotenpunkte im Velo- aber auch in den übrigen Verkehrsnetzen handelt, haben sie einen Einfluss auf die Qualität des umliegenden Netzes. Auch wenn die benachbarten Schwachstellen behoben werden können, steigert sich die Attraktivität der zusammenhängenden Routen nur punktuell.

Mit kurzfristigen Sofortmassnahmen sollen schnelle Verbesserungen erzielt werden. Dadurch wird bereits kurz- bis mittelfristig ein aufgewertetes Gesamtnetz ermöglicht. Die Wirksamkeit der Massnahmen in umliegenden Abschnitten wird dadurch deutlich erhöht, weil dadurch ganze Achsen bis ins Zentrum oder längere Abschnitte durchgehend attraktiver werden. Das Paket umfasst insgesamt 12 Massnahmen an Strecken und Knoten (vgl. Detailbeschreibung auf folgender Seite).

Für die Projektierung und Umsetzung von Haupt- und Vorzugsrouten ist in der Regel der Kanton verantwortlich, im Zusammenhang mit Sanierungsprojekten auf Gemeindestrassen ist im Normalfall die Gemeinde verantwortlich. Bei Nebenrouten auf kommunalen Strassen liegt die Verantwortung bei den Gemeinden.

Zuständigkeiten und Prozessuales

Federführung	Kanton (BVU) auf Kantonsstrasse; Gemeinde auf Gemeindestrasse	Beteiligte	Kanton, Gemeinden: Baden, Obersiggenthal, Untersiggenthal, Wettingen SBB
---------------------	--	-------------------	--

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

Herleitung aus Lagebeurteilung

Im Rahmen der Lagebeurteilung wurden zusammen mit den Gemeinden zahlreiche Schwachstellen auf dem definierten regionalen Velonetz identifiziert. Diese Schwachstellen müssen für ein zusammenhängendes, sicheres und attraktives regionales Velonetz und damit einen höheren Anteil des Velos am regionalen Verkehr behoben werden. Dabei stellt sich die Frage, wie besonders kritische Defizite zeitnah behoben werden können.

Abhängigkeiten zu weiteren GVK-Massnahmen

- Übrige Massnahmen zum regionalen Velonetz (FV02 bis FV11)
- Optimierungen Bruggerstrasse im Bestand (SB03)
- Brückenkopf Ost, kurzfristige Massnahmen (SB04)
- Umgestaltung Bahnhofstrasse Turgi (SF07)

Wirkung und Zielbeitrag der Massnahme FV01

- Wirkung**
- Mit der Umsetzung wird bereits kurzfristig ein Beitrag zum Ziel eines velogerechten Raums geleistet. Allerdings können damit nur einige wenige punktuelle Defizite behoben werden, die weiteren Massnahmen (FV02 bis FV11) müssen ebenfalls möglichst bald umgesetzt werden, um durchgehend attraktive Routen zu erreichen.
 - Die Behebung von Lücken und Schwachstellen im regionalen Velonetz leistet einen wichtigen Beitrag, damit mehr Menschen mit dem Velo unterwegs sind und trägt damit zur Erreichung des Ziels Flächensparende Mobilität bei. Die Sofortmassnahmen setzen bereits kurzfristig punktuelle Impulse, der Umsteigeeffekt ist aber eher gering, weil dadurch noch keine durchgehenden Verbesserungen auf ganzen Routen erreicht werden.



Velogerechter
Raum



Flächensparende
Mobilität

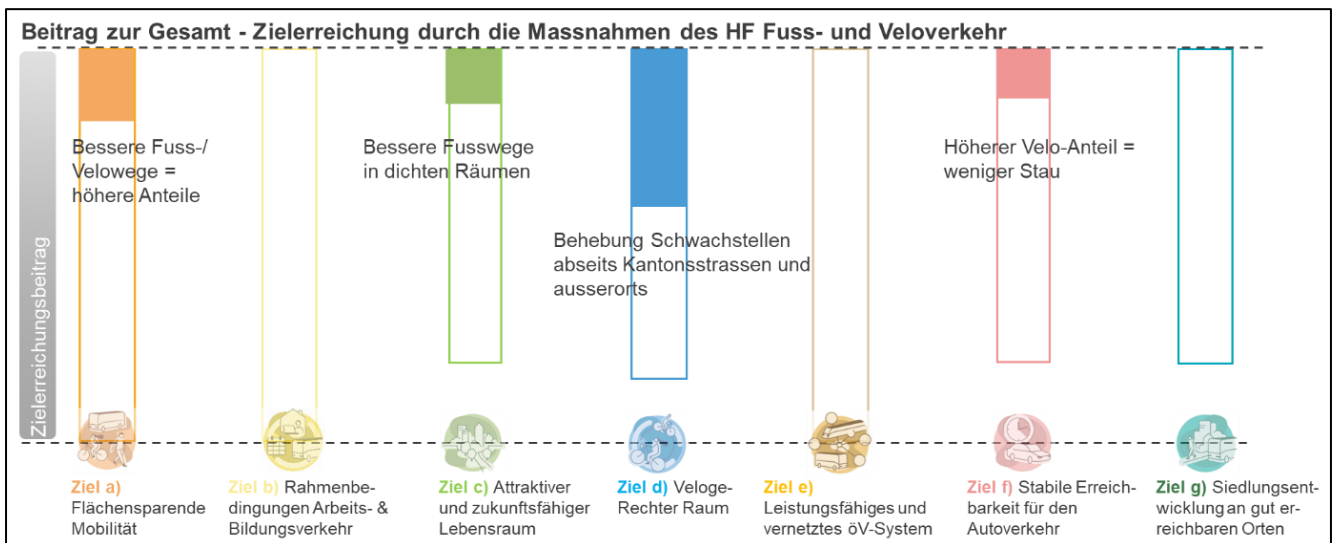
Insgesamt sind im GVK sieben Ziele definiert. Die vorliegende Massnahme beeinflusst zwei der sieben Ziele.

Wirkung und Zielbeitrag des Handlungsfelds Fuss- und Veloverkehr

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

Nr.	Prio	Hor	Abweichung von den kantonalen Standards Veloinfrastruktur	Lösungsvorschlag	Abhängigkeiten	Kosten
SoMa-001			Keine Veloinfrastruktur	Einengung Fahrbahn zugunsten kombiniertem Rad-/Gehweg (2.50 m breit)	Zustandsanalyse Brücke (Vorhaben der Gemeinden, unabhängig vom GVK) / GVK Raum Brugg	
SoMa-002			Radstreifen zu schmal (1.25 m), abschnittsweise keine Veloinfrastruktur	Linksabbiegen Richtung Bahnhof ermöglichen, Querung verbessern - Ummarkierung		
SoMa-003			Fahrverbot	Neue Signalisation (Fahrverbot für Veloverkehr aufheben)		
SoMa-004			Radstreifen zu schmal / Keine Mittelinsel zur Querung	Querung Landstrasse bei Abz. Kirchweg anbieten, Velostreifen (1.80m)	Aufwärtskompatibel mit Rahmengestaltungsplan Landstrasse	
SoMa-005			Bei Engstelle kein Radstreifen / Verflechtung Velo mit Auto problematisch	Verlängerung Radstreifen / Einkürzung Linksabbiegestreifen	Leistungsfähigkeitsbetrachtung LSA	
SoMa-006			keine Infrastruktur für Linksabbiegen / Radstreifen zu schmal (1.25 m)	Punktueller Eingriffe – Teil der Optimierungen auf Bruggerstrasse im Bestand	SB03 Optimierung Bruggerstrasse im Bestand	
SoMa-007			Nur punktueller Veloinfrastruktur	Radstreifen beidseitig (1.80m)	städtisches BGK	
SoMa-008			Parkierung innerhalb Fahrbahn / Engstelle	Entfernung Parkfelder (etappiert, 1. Etappe bereits gestartet)		
SoMa-009			Keine Veloinfrastruktur für das Linksabbiegen in die Schartenstrasse / Gemeinsame Fuss-/Radverkehrsführung zu schmal (2.0 m)	Indirektes Linksabbiegen Abz. Schartenstrasse (Umsetzung in Planung)	SB04 Brückenkopf Ost, kurzfristige Massnahmen	
SoMa-010			fehlende Veloinfrastruktur / Keine Veloinfrastruktur für geradeaus/ Linksbbiege-beziehung / Radstreifen zu schmal (1.25 m)/	Massnahme siehe im Massnahmenblatt SB04		
SoMa-011			Radstreifen zu schmal (1.5 m)	Radstreifen beidseitig (1.80m)		
SoMa-012			Keine Veloinfrastruktur für Linksabbiegen / Radstreifen zu schmal (1.25 m)	oberirdische Querung anbieten - leichte Anpassung best, Verkehrsinsel = Querungshilfe Schweiz Mobil Route		

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