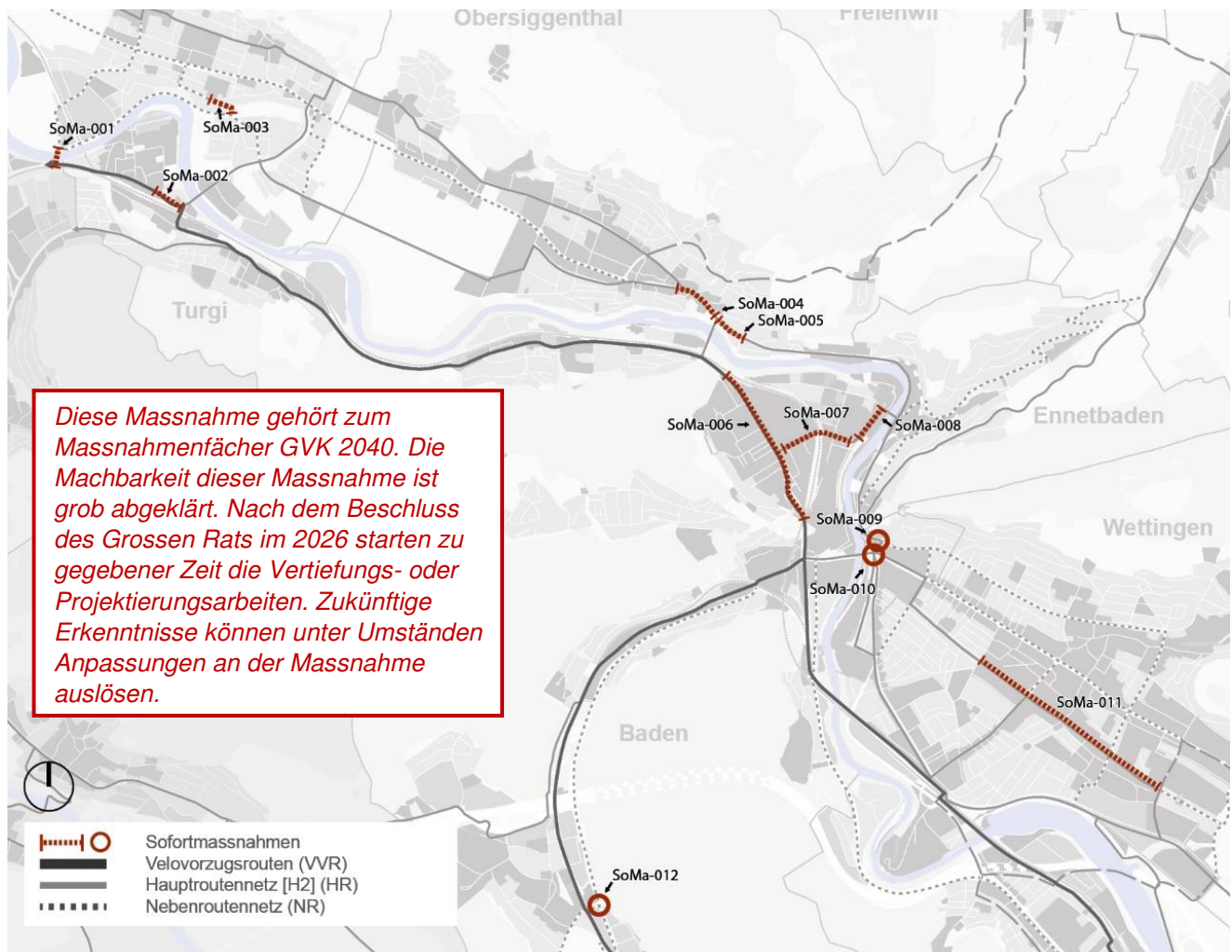


FV01 Sofortmassnahmen Veloverkehr



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 ab Seite 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 zeitnah ein aufgewertetes Gesamtnetz ermöglicht. Die Wirksamkeit der Massnahmen in umliegenden Abschnitten wird dadurch deutlich erhöht, weil ganze Achsen bis ins Zentrum oder längere Abschnitte durchgehend attraktiver werden. Das Paket umfasst insgesamt 12 Massnahmen an Strecken und Knoten (vgl. Detailbeschrieb auf letzter 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 Aargau, BVU ATB Abteilung Tiefbau auf Kantonsstrassen; Gemeinde auf Gemeindestrassen	Beteiligte	Kanton Aargau; Gemeinden: Baden, Obersiggenthal, Untersiggenthal, Wettingen; SBB
Standort	Raum Baden	Investitionskosten (+/- 40 %)	0.7 Mio. Franken
		Laufende Kosten	--

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.

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



Velogerechter
Raum



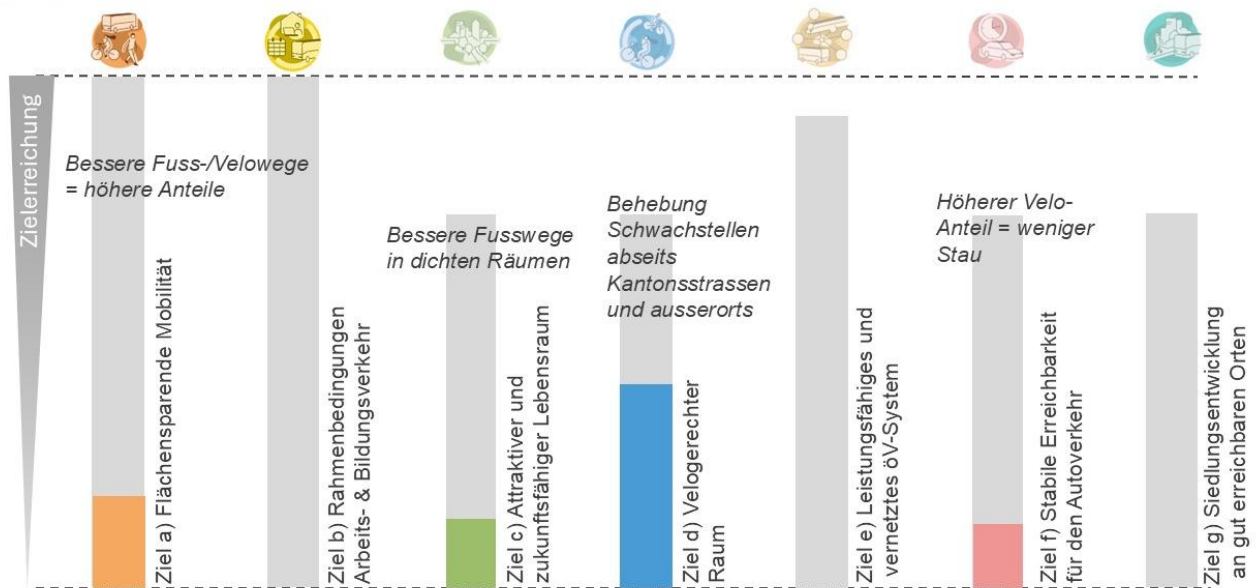
Flächensparende
Mobilität

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

Ergänzende Informationen

Nr.	Abweichung von den kantonalen Standards Veloinfrastruktur	Lösungsvorschlag	Abhängigkeiten	Kosten (CHF)
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	50'000 bis 100'000
SoMa-002	Radstreifen zu schmal (1.25 m), abschnittsweise keine Veloinfrastruktur	Linksabbiegen Richtung Bahnhof für Velos ermöglichen—: Umgestaltung Sperrfläche zu geschütztem Mittelbereich mit baulichem Element (Höhe Kronenstrasse). - Lösung gem. Handbuch Veloverkehr in Kreuzungen (Kapitel 4.3.3) Zufahrt Veloparkplätze im Gegenverkehr		25'000 bis 50'000
SoMa-003	Fahrverbot	Neue Signalisation (Fahrverbot für Veloverkehr aufheben)		> 10'000
SoMa-004	Radstreifen zu schmal / Keine Mittelinsel zur Querung	Querung Landstrasse bei Abzweigung Kirchweg anbieten, Verbreiterung Radstreifen (1.80m)	Aufwärtskompatibel mit Rahmengestaltungsplan Landstrasse	10'000 bis 25'000
SoMa-005	Bei Engstelle kein Radstreifen / Verflechtung Velo mit Auto problematisch	Verlängerung Radstreifen / Einkürzung Linksabbiegestreifen	Leistungsfähigkeits-betrachtung LSA	> 10'000
<i>SoMa-006</i>	<i>Keine Infrastruktur für Linksabbiegen / Radstreifen zu schmal (1.25 m)</i>	<i>Punktueller Eingriffe – Teil der Optimierungen auf Bruggstrasse im Bestand, enthalten in SB03</i>	<i>SB03 Optimierung Bruggstrasse im Bestand</i>	<i>250'000</i>
SoMa-007	Nur punktuelle Veloinfrastruktur	Radstreifen beidseitig (1.80m)	Städtisches BGK	10'000 bis 25'000
SoMa-008	Parkierung innerhalb Fahrbahn / Engstelle	Entfernung Parkfelder (etappiert, 1. Etappe bereits gestartet)		> 10'000
SoMa-009	Keine Veloinfrastruktur für das Linksabbiegen in Scharenstrasse / Gemeinsame Fuss-Veloführung zu schmal (2.0 m)	Indirektes Linksabbiegen Abzweigung Scharenstrasse (Umsetzung in Planung)		25'000 bis 50'000
<i>SoMa-010</i>	<i>Fehlende Veloinfrastruktur / Keine Veloinfrastruktur für Geradeaus-/ Linksabbiegebeziehung / Radstreifen zu schmal (1.25 m)</i>	<i>Massnahme enthalten in SB04</i>	<i>SB04 Brückenkopf Ost, kurzfristige Massnahmen</i>	<i>50'000 bis 100'000</i>
SoMa-011	Radstreifen zu schmal (1.5 m)	Radstreifen beidseitig (1.80m)		25'000 bis 50'000
SoMa-012	Keine Veloinfrastruktur für Linksabbiegen / Radstreifen zu schmal (1.25 m)	oberirdische Querung anbieten - leichte Anpassung bestehende Verkehrsinsel (Querungshilfe Schweiz Mobil Route)		25'000 bis 50'000

Blaue/kursive Einträge sind in anderen GVK-Massnahmen enthalten (z.B. Ortsdurchfahrten SF05-16). Die Kosten fliessen deshalb nicht in die Gesamtkosten des vorliegenden Massnahmenblattes ein.