

## Editorial

Liebe Radfahrende

Unser Jahresbericht erscheint zum dritten Mal im lockeren Infoblatt-Format. Wir haben ein paar Themen, Highlights und Stolpersteine in den Vordergrund gerückt, während andere Aktionen (wie Velobörse, Velofahrkurse, Lichtaktion), von engagierten Aktiven wie gewohnt souverän durchgeführt, ein nächstes Mal wieder dran sind.

Euer Vorstand

## Prix Velo Städte

(AW) Hurra, es gibt neue Mitmachrekorde in unserer Region bei der 4-jährlichen online - Umfrage «PRIX VELO STÄDTE». Diese fand von September bis November 2025 schweizweit statt und die Bevölkerung war aufgerufen die Veloinfrastruktur auf Gemeindeebene zu bewerten. Erstmals seit der Lancierung dieses Preises im Jahr 2005 haben auch in Wettingen ausreichend Personen mitgemacht, um in die Rangliste in der Kategorie Kleinstädte (oder Grossdörfer, Anm. d. Red.) aufgenommen zu werden. Auch Baden wird 2026 wieder in der Rangliste vertreten sein, dies dank sehr vielen Bewertungen, zustande gekommen einerseits durch Bewerbung via Pro Velo, andererseits dadurch, dass die Stadt Baden ein Angebot von Pro Velo Schweiz genutzt hat, um aktiv ihre Bevölkerung zur Teilnahme zu motivieren. Zuletzt war Baden 2014 im Ranking vertreten und zwar auf Rang 11 (von 12) in der Kategorie Kleinstädte. Baden war damit unterhalb des Schweizer Durchschnitts, und bei den Abstellanlagen gar das Schlusslicht.



*Das Prix Velo Plakat mit nachweislichem Werbeeffect*

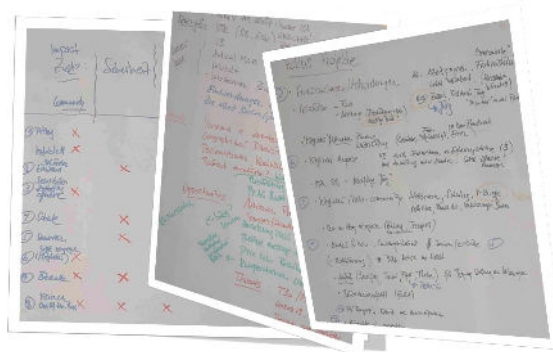
Je mehr Stimmen im Prix Velo erfasst werden, desto aussagekräftiger sind die Ergebnisse. Auch wenn die Bewertung der Veloinfrastruktur für eine Gemeinde nicht die ganze Veloinfrastruktur respektive die Netze erfassen kann, ist es doch ein sehr hilfreiches Mittel, langfristige Entwicklungen und Fortschritte innerhalb von Gemeinden abzubilden. In Zusammenhang mit

dem Gesamtverkehrskonzept (GVK) Raum Baden und Umgebung, das in der ersten Jahreshälfte 2026 vom Grossrat verabschiedet wird, ist der Prix Velo Städte eine zusätzliche Möglichkeit, um z.B. zu sehen, ob die im GVK definierten Sofortmassnahmen für die Veloinfrastruktur 2029 in der Bevölkerung das erhoffte Echo erzeugen können. (Bis 31.3.2026 läuft dazu die elektronische Anhörung für die gesamte Bevölkerung).

Jetzt sind wir erstmal äusserst gespannt auf die Ergebnisse der aktuellen Prix Velo Städte-Umfrage und den Auswertungsbericht, der für Mai 2026 erwartet wird. Allen, die bei der Umfrage mitgemacht haben, ein herzliches Dankeschön!

## Aufruf: Mitwirkende gesucht

(JM) Der erweiterte Vorstand von Pro Velo hat sich an einer Retraite Gedanken gemacht zur Zukunft des Vereins. Neben vielen Stärken haben wir auch Schwächen, so werden viele fast „pfannenfertige“ Aktionen des Dachverbandes bei uns nicht oder nur marginal durchgeführt. Wir suchen deshalb Personen, die sich in einem überschaubaren, klar definierten Rahmen für die Förderung des Velos einsetzen möchten, ganz ohne weitere Verpflichtung gegenüber dem Verein (zur nachhaltigen Sicherung von Pro Velo sind natürlich auch Vereinsmitglieder gefragt, aber mit dieser Leier kommen wir später wieder...)



*Erste Ergebnisse der Diskussionen an der Retraite*

Um den Unentschlossenen den Einstieg zu erleichtern, haben wir **Ziele oder Anliegen** identifiziert, für die es sich einzusetzen lohnt. Wer möchte seine Talente, seine Energie, seine Überzeugung teilen und mit einer einmaligen oder wiederholten, nachhaltigen oder nachhallenden Aktion beitragen zu einer

- Erhöhung der **Verkehrssicherheit**?
- Verbesserung der **Veloinfrastruktur**?
- Vereinfachung des **Zugangs zum Velofahren** für Spätberufene oder Kinder?
- Steigerung von **individuellen Kompetenzen** einzelner Radgenossen?
- Förderung von **Attraktivität und Ansehen** des Velos oder der Zweirad-Gemeinschaft?

Was auch immer für dich im Vordergrund steht, es gibt schon Dutzende Vorschläge und noch viel mehr noch zu entdeckende Möglichkeiten, bei vielen davon werden gleich mehrere der genannten Ziele angesprochen. Falls dies alles zu abstrakt tönt – lass dich vom Vorstand beraten, oder kontaktiere uns unverbindlich ([info@provelobaden.ch](mailto:info@provelobaden.ch)).

### Relativ schmal

(JM) Schön schmal ist sie, die Parkstrasse in Baden, zumindest ihr Kernfahrbahnkern zwischen den beiden grosszügigen Velostreifen, mit seiner rekordverdächtig-bescheidenen Breite von bloss 2.40m. Die Parkstrasse wurde 2024 neu gestaltet, mit Tempo 30 und Fokus auf Fuss- und Veloverkehr, ein insgesamt vorbildliches Projekt. Für die Velofahrenden wurde das Risiko für Dooring-Unfälle durch den Wegfall der Längsparkierung eliminiert. Die neue Situation wurde auch durch viele "Upvotes" (Daumenhochs) auf [bikeable.ch](https://www.bikeable.ch) von den Nutzenden gewürdigt, und zu Recht mit einem Beitrag in der Velokonferenz geehrt (<https://www.velokonferenz.ch/de/aktuell/news>).



*Parkstrasse mit ausreichend Platz für alle*

Schmal zum Zweiten: Wir erinnern uns: Die Stadt Baden hat im letzten Winter im Herzen der Stadt ein Fernwärmenetz verlegt, und dazu auch den Schlossbergplatz umgegraben und die Stadtturmpassage geschlossen. Die Umleitung für Velos durch die Tunnelgarage wurde vorbildlichst abgeklärt, angekündigt und ausgeschildert. Auf Hinweis von Pro Velo wurden sogar die leidigen Schwellen in der Tunnelgarage halbiert. So weit so gut, der Mehr(langsam)verkehr in der Tunnelgarage verlief konfliktfrei, und es wurde auch kein Wiederaufflackern von Poser-Exzessen über die halbierten Schwellen hinweg beobachtet.

Leider wurde nach Beendigung der Umleitung die Schwellenhalbierung wieder rückgebaut, d.h. diese wieder auf die Originalausdehnung ergänzt. Schwellenmeidende (also praktisch alle) Velofahrende und zu Fuss Gehende kommen sich also erneut in den beiden schmalen Durchgängen neben den Schwellen in die Quere – Autsch!

### 50 Meter Umfahrungsstrasse gerettet

(KF) Letztes Jahr konnten wir an dieser Stelle über 20 cm erstrittene zusätzliche Radstreifenbreite in Turgi berichten. Jetzt sind wir eine Grössenordnung weiter, und vermelden nicht ohne Stolz 50m gerettete Befahrbarkeit der Umfahrung Mellingen. Konkret wird das Velofahrverbot auf der Umfahrung nicht von Kreisel zu Kreisel durchgesetzt, sondern in Fahrtrichtung West erst ab der Abzweigung Bahnhofstrasse. Es besteht somit weiterhin für Velos die Möglichkeit, von der Birmenstorferstrasse via Kreisel "Tanklager" und Umfahrungsstrasse in die Bahnhofstrasse zu gelangen (siehe Planausschnitt). Auch wurde eine Verbesserung der Signalisation für ortsunkundige Velofahrende zugesagt. Preisgünstige Vorschläge zu Signalisation und Markierung stossen beim Kanton halt offensichtlich auf mehr Wohlwollen.



*Die gelbe Strecke bleibt für Velos befahrbar, der violette Umweg ist optional*

### Aktuelle Strassenbauprojekte

(JM) Im vergangenen Jahr hat Pro Velo gezielt Einwendungen oder Eingaben zu den nachfolgenden badener Strassenbau- oder -sanierungsprojekten eingereicht. Wer zu den aufgeführten Stichworten mehr erfahren möchte, kann sich auf der Website informieren oder den aktuellen Stand der Verfahren beim Vorstand erfragen.

- A. Anlieferung Power Tower** | Sicherung der VAP Nord / Brown Boveri-Strasse
- B. Velostrasse Zürcherstrasse** | Überholbarkeit haltender Bus, Eliminierung Trottoirüberfahrt bei der Abzweigung Oberstadtstrasse
- C. Neugestaltung Haselstrasse** | Querung vereinfachen, Rechtsvorfahren ermöglichen
- D. Schadenmühleplatz Ost** | Führung Vorzugsroute, Entschärfung Abzweiger zum neuen Steg parallel zur Eisenbahnbrücke über Mellingenstrasse



## Parkfest Turgi

(AW) Am Parkfest in Turgi wurde wieder ausgiebig gebastelt, verziert, geübt und gespielt. Unter anderem entstanden aus gebrauchten Velopneus attraktive und individuelle neue Gürtel. Anschliessend haben gegen 50 Personen mit einer flotten Kidical Mass ein fröhliches Ausfahren zelebriert, die Grösseren der Kleinen sogar mit einer Zusatzrunde.



*Die Zusatzschlängeler auf dem Rückweg nach Turgi*

## Wettingerli

(JM) Wie berichtet, sind wir gespannt auf das erstmalige Abschneiden von Wettingen beim Prix Velo (Klein-)Städte. Dass im Grossdorf noch nicht alles zum Besten steht, kann unter anderem an folgenden Musterchen abgelesen werden.

a) In der Mitwirkung zur Revision der Wettinger Bau- und Nutzungsordnung BNO hatte Pro Velo eine Verknüpfung angeregt von i) der Reduktion der Maximalzahl Vierradparkplätze pro Überbauung und ii) einer Erhöhung der Mindestabstellfläche für Lastenvelos oder Anhänger. Dieser aus unserer Sicht nichts als logische Zusammenhang konnte oder wollte vom Gemeinderat leider nicht angenommen werden. In

der Antwort wurde uns beschieden "Es besteht noch Steigerungspotential für Velonutzung." Dies sehen wir auch so, aber genau das könnte mit einer fortschrittlichen Infrastrukturvorgabe gefördert werden!

b) Ein altes Postulat von Beppi Wetzel betreffend Erstellung einer Velostation am Bahnhof Wettingen wurde vom Einwohnerrat Anfang Jahr kalt abgeschrieben. Und dies obwohl noch 2016 der Gemeinderat beabsichtigte, „im Rahmen des Gestaltungsplans an einer neuen Velo-Station [zu] arbeiten und einen Mehrwert [zu] schaffen, für welchen auch etwas bezahlt wird.“ Dies natürlich ganz im Sinne des Postulats. Zur Abschreibung des Postulats wird jetzt lapidar vermerkt, dass Anfang Jahr beim Bahnhof Wettingen einfach "mehr vom selben", nämlich unbewachte Veloabstellplätze, realisiert worden ist. Das ist natürlich korrekt und schon mal gut, zweifellos, aber nicht wirklich ein Ersatz für den postulierten Schutz vor Diebstahl und mutwilliger oder unabsichtlicher Beschädigung.



*Bahnhof Wettingen: Neue Doppelstöcker..*

c) Güterstrasse: Im ersten Projekt zur Erschliessung des Bahnhofareal Wettingen, von kompetenten Landschaftsarchitekten verfasst, war eine Velovorzugsstrecke vorgesehen zwischen Bahnhofplatz und Brückenstrasse (das Infoblatt berichtete), 4m breit und vortrittsberechtigt bei den Einmündungen der Querstrassen. Leider hatten wir uns zu früh gefreut, in der Zweitaufgabe des Projekts, nun von nicht minder kompetenten Baufachleuten ausgeheckt, wurde festgestellt, dass für eine Velovorzugsroute noch keine Rechtsgrundlage besteht. Entsprechend wurde besagte Strecke redimensioniert auf einen kommunen Radweg mit „Aufwärtskompatibilität“ (durch Anpassung der Signalisation, nicht durch Einbau einer Steigung;-)