

Begleitung Controlling-Team Verkehr

Dunja Kovari

Max Läng

Rolf Wegmann

Urs Heimgartner

Maria Benito

Carlo Degelo

Jeannine Geiser

Silvia Schorno

Planungsleiterin Baden Regio

Gemeindeammann Obersiggenthal

Leiter Entwicklungsplanung Stadt Baden

Leiter Bau- und Planungsabteilung Wettingen

Entwicklungsplanung Stadt Baden

Sektionsleiter Verkehrsplanung Kanton Aargau

Verkehrsplanung Kanton Aargau

Mitglied Geschäftsleitung Baden Regio

Bearbeitung

Marco Starkermann

Livio Peterer

Sario Haladjian

dipl. Ing. FH in Raumplanung FSU

BSc FHO in Raumplanung

Zeichner FR Raumplanung EFZ, 1. Lehrjahr

Metron Verkehrsplanung AG

Postfach 480

Stahlrain 2

5201 Brugg

T 056 460 91 11

F 056 460 91 00

info@metron.ch

www.metron.ch

Titelbild: Plan Velokonzept

Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung	4
1.1 Ausgangslage	4
1.2 Fokus Velokonzept	4
1.3 Einbindung des regionalen Velokonzeptes	4
1.4 Vorgehen	6
1.1 Perimeter	6
1.2 Grundlagen	7
2 Analyse	9
2.1 Übergeordnete Routen	9
2.2 Netzlücken/Netzergänzung	10
3 Velokonzept	12
3.1 Strukturplan	12
3.1.1 Freizeitverkehr	12
3.1.2 Alltagsverkehr	13
3.2 Anforderung der Zielgruppen	14
3.3 Regionales Netz	15
3.3.1 Regionales Ergänzungsnetz	15
3.3.2 Die Flussrouten	17
3.3.3 Die Höhenroute	18
3.3.4 Vision Velobahn	19
4 Handlungsfelder / Verantwortungsbereiche	20
4.1 Handlungsfelder 1. Priorität	20
4.2 Handlungsfelder 2. Priorität	21
4.3 Handlungsfelder 3. Priorität	21
4.4 Controlling Velokonzept	21
Anhang	22
Beilage: Velokonzept Plan 1:25'000	

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

Die Baden Regio wird sich aufgrund des grossen Potenzials des Langsamverkehrs künftig noch stärker für die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs einsetzen. Die Metron Verkehrsplanung AG wurde von der Baden Regio beauftragt, in Zusammenarbeit mit dem Controlling-Team Verkehr ein regionales Fuss- und Velokonzept zu erarbeiten. Aus zwei Gründen wurde in der Anfangsphase entschieden, nur ein Velokonzept zu erarbeiten und auf den Fussverkehr zu verzichten. Einerseits bewegt sich der Fussverkehr eher flächig und nicht auf Routen und hat daher regional eine untergeordnete Bedeutung. Andererseits reichten die finanziellen Mittel nicht, um ein angemessenes Fuss- und Velokonzept für die Region zu erarbeiten.

1.2 Fokus Velokonzept

Der Veloverkehr ist eine kostengünstige, platzsparende, emissionsarme und gesunde Mobilitätsform. Daher soll der Alltags- und Freizeitverkehr in der Region stark gefördert werden.

Das Controlling-Team Verkehr hat den Schwerpunkt des Velokonzeptes auf die Definition eines **regionalen Netzes** gesetzt. Der Fokus liegt primär auf Routen, welche das übergeordnete Netz ergänzen und neue Zielgruppen ansprechen. Das übergeordnete Netz besteht einerseits aus den Routen von SchweizMobil und andererseits aus den kantonalen Radrouten.

Die Schwachstellen (Knoten, Querungsstellen, Verflechtungen etc.) im Netz wurden im Rahmen der Netzbildung nicht systematisch erhoben. Diese sind in einer späteren Arbeitsphase zu bestimmen und entsprechende Lösungen sind mit den Gemeinden zu erarbeiten.

Die Idee einer Velobahn, welche insbesondere eine schnelle Route für den Alltagsverkehr darstellt, wird im Rahmen dieses Konzeptes nur rudimentär behandelt.

1.3 Einbindung des regionalen Velokonzeptes

Bund

Der Gesetzgeber auf Bundesebene hat die Bedeutung des Fuss- und Veloverkehrs erkannt und legt grossen Wert auf dessen gebührende Behandlung. Beispielsweise erwartet der Bund, dass in den Agglomerationsprogrammen der Langsamverkehr neben dem motorisierten Individualverkehr und dem öffentlichen Verkehr als gleichwertige dritte Säule des Personenverkehrs betrachtet und berücksichtigt wird.

Kanton

Der Kanton Aargau bekennt sich in der Verfassung zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs. Dies wird in der Gesamtverkehrsstrategie mobilitätAARGAU umfassend aufgegriffen und im Konzept Langsamverkehr konkretisiert. Auf kantonaler Ebene wurde die Rolle des Fuss- und Veloverkehrs in den letzten Jahren kontinuierlich gestärkt. Mit der Umsetzung des Langsamverkehr-Konzepts sollen die Rahmenbedingungen für die Nutzung des Fuss- und Veloverkehrs verbessert werden. Dazu gehören Massnahmen im rechtlichen, finanziellen, organisatorischen und planerischen Bereich.

Agglomerationen

Eine gezielte Förderung kann den Modal-Split insbesondere in den Agglomerationen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs verbessern und damit Probleme in verschiedenen Bereichen rasch und kosteneffizient lösen. Dazu gehören die Entlastung von stark befahrenen Strassen und stark frequentierten öffentlichen Verkehrsmitteln, die Verminderung der Umweltbelastung sowie die Gesundheitsförderung durch Bewegung.

Regional

Das erarbeitete regionale Velokonzept ist ein wichtiger Bestandteil zur Einbindung der übergeordneten Zielsetzungen des Langsamverkehrs. Zudem ist es eine wichtige Grundlage und Unterstützung für die Gemeinden bei der Planung und Umsetzung von Velorouten.

Gemeinden

In den Gemeinden sind unterschiedliche Grundlagen zum Bereich Veloverkehr vorhanden. Bestehende Routen der Gemeinden wurden aufgenommen und dienen als Grundlage für die Netzentwicklung.

1.4 Vorgehen

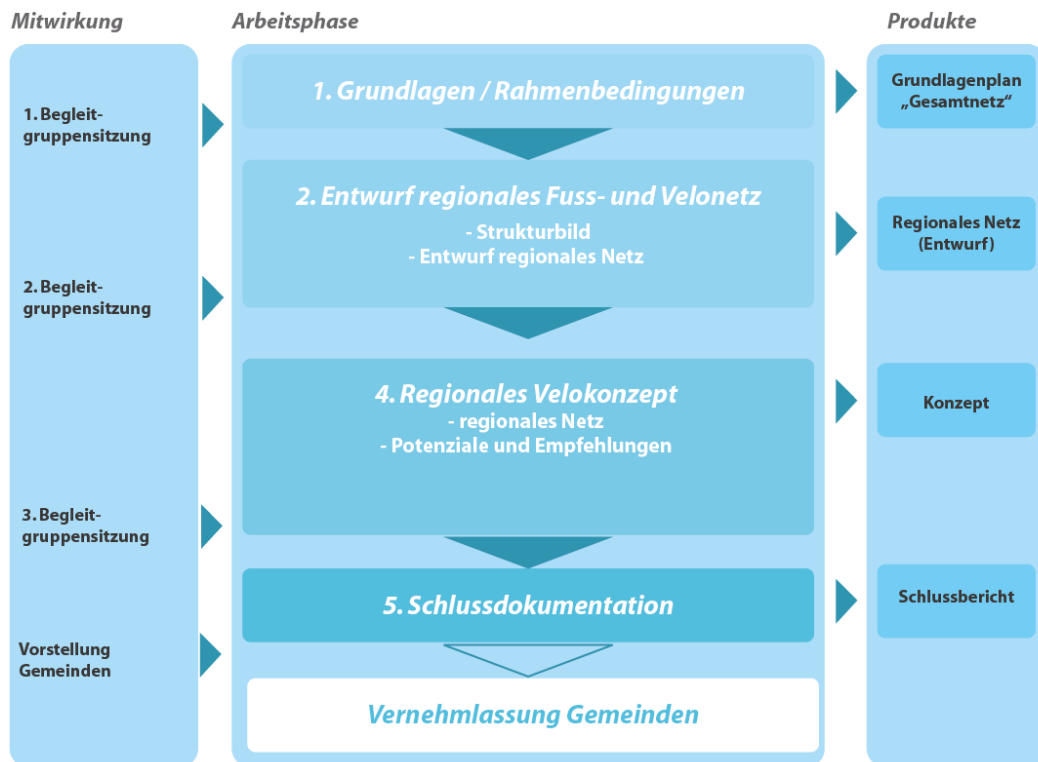


Abbildung 1:
Vorgehensschema

1.1 Perimeter

Die Baden Regio ist ein Verband von 20 Gemeinden im Kanton Aargau. Nebst den vom Gesetz übertragenen Aufgaben, welche insbesondere die Raumplanung und damit zusammenhängende Themen wie Siedlung, Verkehr und Landschaft betreffen, übernimmt Baden Regio Koordinationsaufgaben und vertritt die Interessen der Region in verschiedenen Belangen. Folgende Gemeinden sind im Verband Baden Regio:

- Baden
- Bergdietikon
- Birmenstorf
- Ehrendingen
- Ennetbaden
- Fislisbach
- Freienwil
- Gebenstorf
- Killwangen
- Neuenhof
- Niederrohrdorf
- Oberrohrdorf
- Obersiggenthal
- Schneisingen
- Spreitenbach
- Turgi
- Untersiggenthal
- Wettingen
- Würenlingen
- Würenlos

Tabelle 1:
Gemeindeliste Baden Regio



Abbildung 2:
Perimeter Baden Regio

1.2 Grundlagen

Folgende Grundlagen wurden bei der Bearbeitung verwendet:

- SchweizMobil, Veloland-Routen
- Richtplan Kanton Aargau (kantonales Radrouten- und Wanderwegnetz)
- Erhebung Angebot, öffentliche Veloabstellplätze (Kanton Aargau), Begleitbericht, Ballmer + Partner AG, Mai bis Juni 2011, 9. März 2012
- Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung, Aargau Ost, 1. Generation, Schlussbericht, Metron AG, Dezember 2007
- Agglomerationsprogramm, Aargau Ost, 2. Generation, Hauptbericht, Metron AG, 23. Mai 2012
- Fuss- und Veloverkehrskonzept, Agglomerationsprogramm Aargau Ost, Bericht, ewp Ingenieure Planer Geometer, 24. Oktober 2012
- Agglomerationsprogramm Limmattal, 2. Generation, SNZ Ingenieure und Planer AG, Planpartner AG, 30. Mai 2012
- Agglomerationspark Limmattal, ein kantonsübergreifendes Freiraumkonzept, Hesse + Schwarze + Partner, Juni 2009
- Initialprojekt Limmatuferweg, erläuternder Bericht, quadra GmbH, September 2011

metron

- Leitbild Verkehr 2010 (2005) Baden Regio, Fortschreibung des Berichts 2005, Planar AG, Dezember 2010
- Baden Regio, Regionales Entwicklungskonzept (REK), Zwischenbericht, sapartners, 07. März 2013
- Baden Regio, Bikesharing Masterplan, Aufwände und Organisation, Schlussbericht, velopass
- Kommunale Gesamtpläne Verkehr und Richtpläne (z.B. Baden, Wettingen, Neuenhof)
- Konzepte der Gemeinden (z.B. Fusswegkonzept Baden, Netzanalyse Studienauftrag Landstrasse Wettingen)

Internet

<https://www.ag.ch/de/dfr/geoportal/geoportal.jsp>, 2013

<http://www.schweizmobil.ch/en/welcome.cfm>, 2013

<http://map.geo.admin.ch/>, 2013

Grundlagen der Gemeinden

- Liste der Gemeindeunterlagen ist dem Anhang beigelegt

2 Analyse

2.1 Übergeordnete Routen

SchweizMobil Routen

Nachfolgend sind die bestehenden nationalen und regionalen Routen von SchweizMobil (Veloland) aufgelistet, welche durch die Region Baden führen:

- Nationale Route:
 - Mittelland-Route 5, Etappe Kloten-Aarau
- Regionale Route:
 - 34 Alter Bernerweg, Etappe Zofingen-Baden
 - 66 Goldküste-Limmat, Etappe Zürich-Baden
 - 77 Rigi-Reuss-Klettgau, Etappe Brugg-Zurzach

Weitere Informationen zu den Zielgruppen, Merkmalen, Anforderungen und Nutzern sind in der Tabelle unter Kapitel 3.2 festgehalten.

Kantonale Radrouten

Die kantonalen Radrouten befinden sich mehrheitlich auf oder entlang der Kantonsstrassen. Diese weisen aus Sicht der Velofahrer meist einen hohen Verkehrsanteil auf. Aus dem GIS-Datensatz des Kantons Aargau wurden nachfolgende Merkmale übernommen:

- Radweg
- Radstreifen
- Mischverkehr
- Ersatzrouten

Im Grundsatz werden die Velofahrer auf Ausserortsstrecken auf Radwegen und in Innerortsbereichen auf Radstreifen geführt. Auf vereinzelt Strecken weichen die kantonalen Radrouten vom Kantonsstrassennetz ab, die Velofahrer werden dann meistens im Mischverkehr geführt. Ersatzrouten werden auf Strecken eingesetzt, wo noch keine entsprechende Infrastruktur vorhanden ist, aber aus Sicherheitsaspekten eine Alternative gesucht werden musste.

Weitere Informationen zu den Zielgruppen, Merkmalen, Anforderungen und Nutzern sind in der Tabelle unter Kapitel 3.2 festgehalten.

Kanton Zürich

Die Region Baden grenzt im Osten an den Kanton Zürich. Aus dem Netzgedanken für das ganze Limmattal wurden die Velorouten des Kantons Zürich auch aufgenommen. Die nachfolgende Unterteilung der Velorouten im Kanton Zürich wurde einfachheitshalber zusammengefasst:

- regionale Veloroute entlang Staatsstrassen
- regionale Veloroute nicht entlang Staatsstrassen
- Verbindungsrouten entlang Staatsstrassen (ohne Wegweisung)
- Verbindungsrouten nicht entlang Staatsstrassen (ohne Wegweisung)

2.2 Netzlücken/Netzergänzung

Mit dem Fokus eines Ergänzungsnetzes und dem Ziel, neue Personengruppen anzusprechen, wurde der Analyseplan (siehe Anhang) mit folgenden Arbeitsschritten entwickelt.

- Die kantonalen Radrouten werden mehrheitlich auf Hauptstrassen geführt. Es wird ein direktes Netz angeboten, das wichtige Zielorte, welche meist auch entlang der Hauptachsen sind, erschliesst. Nachteilig ist, dass die Hauptstrassen oft einen hohen motorisierten Verkehrsanteil aufweisen. Mit dem Ziel für Personengruppen wie z.B. Schüler, Eltern mit Kindern, Pendler mit erhöhten Ansprüchen an die Umfeldqualität (Immissionen) eine Infrastruktur anzubieten, wurde das kantonale Netz wie folgt analysiert:
 - Kantonale Radrouten mit Velostreifen oder Mischverkehr und DTV >5'000 Fz/Tag (dringender Handlungsbedarf wenn DTV >7'500 Fz/Tag)
 - Auf den Radwegen spielt der vorhandene DTV keine direkte Rolle, daher wurde dies nicht untersucht.

→ *Handlungsbedarf bei kantonalen Radrouten (Velostreifen) prüfen, Definition von notwendigen Netzergänzungen wenn der DTV über 5'000 Fz/Tag ist*

- Dadurch, dass die kantonalen Radrouten mehrheitlich auf Hauptstrassen geführt sind decken sie einen grossen Teil des Alltagverkehrsnetzes ab. Auf wenigen Streckenabschnitten wurde jedoch aus sicherheitsrelevanten Gründen eine Alternativroute definiert. Auf einigen dieser Streckenabschnitte ist für den Alltagsverkehr ein direktes Angebot zu schaffen.

→ *Definition von notwendigen Strecken für den Alltagsverkehr*

- Zudem wurde aus regionaler Sicht analysiert, welche Verbindungen zwischen Gemeinden, zu Bahnhöfen und Attraktoren/Nutzungen oder zwischen dem kantonalen Netz fehlen.

→ *Definition von Netzlücken*

- Für den Freizeitverkehr ist in der Regio Baden ebenfalls ein grosses Potenzial vorhanden. Durchgehende Routen entlang der Flüsse und Höhenzüge sind für Velofahrer nicht vorhanden. Diese sind als Naherholungsraum von sehr hoher Bedeutung und sollen auch für die Velofahrer zugänglich werden.

→ *Definition von fehlenden Fluss- und Höhenrouten*

Fazit Analyse

- *Mit den Routen von SchweizMobil (1 national, 3 regional) ist ein gutes Grundgerüst für den Freizeitverkehr vorhanden.*
- *Die kantonalen Radrouten werden vorwiegend auf Hauptstrassen geführt. Sie sind besonders attraktiv für den Alltagsverkehr (Pendler, direkt und schnell).*
- *Das Potential für ein regionales Netz besteht darin, die kantonalen Routen zu ergänzen und welche anzubieten, die Velofahrenden mit erhöhtem Sicherheitsbedürfnis und Anspruch an eine hohe Umfeldqualität (tiefe Verkehrsbelastungen) genügen.*
- *Ein grosses Potenzial für den Freizeitverkehr haben Routen entlang der Flüsse und Höhenzüge in der Region.*
- *Die Schnittstellen zwischen den Gemeinden im Kanton Aargau stellen kein grosses Problem dar. Hingegen weist die Schnittstelle zwischen dem Kanton Aargau und Zürich noch Mängel auf.*
- *Die Signalisation von den SchweizMobil Routen sowie den kantonalen Routen ist gut. Die Ersatzrouten und weitere regionale und lokale Verbindungsrouten, welche meist durch Quartiere führen, sind nicht durchgehend oder unterschiedlich signalisiert, was zu Unklarheiten führt.*

3 Velokonzept

3.1 Strukturplan

Um einen Überblick über die künftige Entwicklung im Bereich Veloverkehr der Region Baden zu erhalten, wurden für den Freizeit- und Alltagsverkehr Strukturpläne erstellt. Sie zeigen die wichtigsten Beziehungen der Region auf. Die Beziehungen sind entsprechend der Bedeutung priorisiert. Nachfolgend sind die beiden Strukturpläne detailliert beschrieben, die Pläne sind im Anhang.

3.1.1 Freizeitverkehr

Das Ziel der Freizeittrouten ist, die regionalen Attraktoren (Freizeitnutzungen, Imageträger etc.) für den Veloverkehr zu erschliessen. Einerseits sind dies Nutzungen/Einrichtungen im Siedlungsgebiet, andererseits auch attraktive Landschafts- und Naherholungsräume wie zum Beispiel das Limmatufer und das Wasserschloss bei Vogelsang. Ein hohes Entwicklungspotential (1. Priorität) liegt bei Flussräumen sowie dem Hügelzug Rüssler-Heitersberg, alle weiteren Beziehungen sind der 2. Priorität zugeteilt.

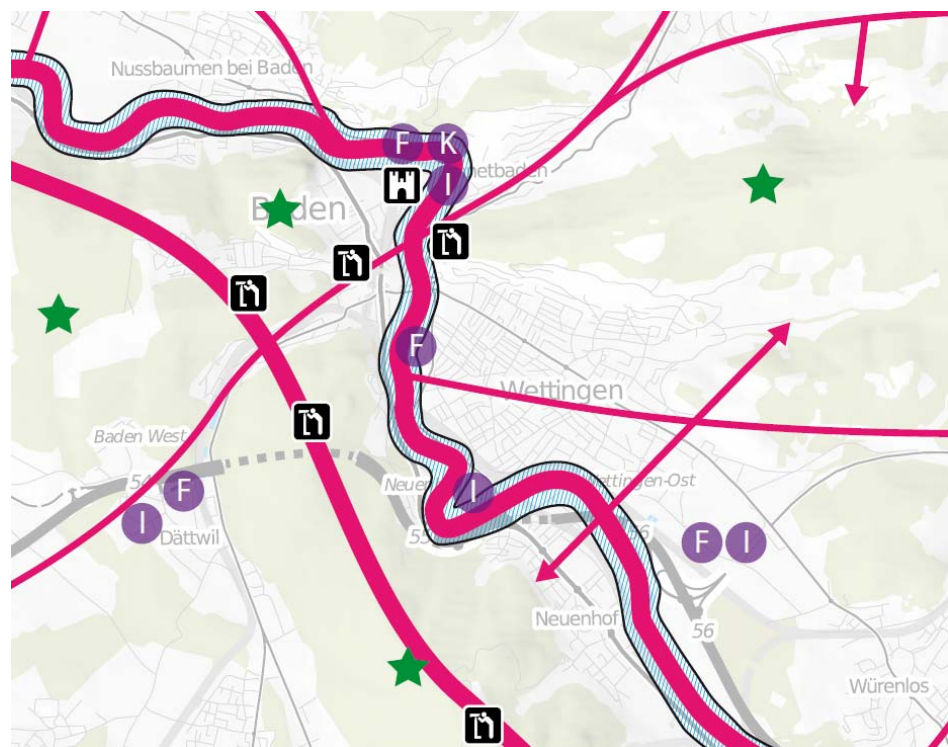


Abbildung 3:
Ausschnitt Strukturplan Freizeitverkehr

3.1.2 Alltagsverkehr

Für den Alltagsverkehr (Pendler) sind insbesondere schnelle und direkte Routen von Quell- zu Zielorten wichtig. Aus dem regionalen Entwicklungskonzept (REK), Siedlung Vision 2030, wurden die Gebietskategorien übernommen. Aufgrund der Kategorie "Zentrumsgebiet" sind folgende drei Beziehungen mit 1. Priorität für den Alltagsverkehr bestimmt worden:

- Zürich - Baden, Limmattal (wichtigste Beziehung)
- Baden - Dättwil - Fislisbach
- Baden - Turgi - Brugg

Innerhalb des "Zentrumsgebiets", insbesondere in Baden-Wettingen, sind keine Beziehungen eingezeichnet, da ein feinmaschiges Routennetz die entsprechenden Quell- und Zielorte abdecken soll.

Die Beziehungen mit 2. Priorität verbinden einerseits "Zentrumsgebiete" mit "urbanen Entwicklungsachsen" und andererseits wichtige Zielorte ausserhalb der Region (z.B. Furttal). Die Beziehungen mit 3. Priorität verbinden die "urbanen Entwicklungsachsen" mit den "ländlichen geprägten Entwicklungsachsen".

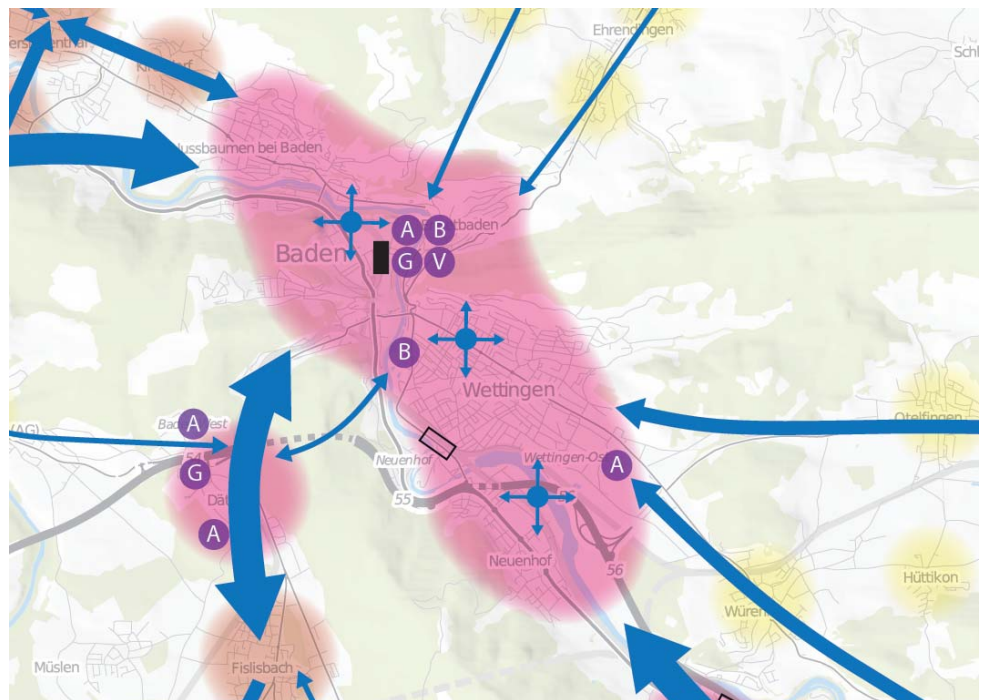


Abbildung 4:
Ausschnitt Strukturplan Alltagsverkehr

3.2 Anforderung der Zielgruppen

Wie bereits erwähnt, liegt der Fokus des regionalen Netzes primär auf Routen, welche das übergeordnete Netz ergänzen und neue Zielgruppen ansprechen. Durch das übergeordnete Netz ist ein Teil des Freizeit- und Alltagsverkehrs abgedeckt. Das regionale Netz soll einerseits eine neue Zielgruppe im Alltagsverkehr ansprechen, andererseits wird mit den Fluss- und Höhenrouten der Freizeitverkehr für bestehende/neue Zielgruppen attraktiver gemacht.

Route/Netz	Zielgruppe	Merkmale	Anforderung	Nutzer
SchweizMobil, Veloland Schweiz	Freizeitverkehr	<ul style="list-style-type: none"> Nebenstrassen mit Mischverkehr (meist mit tiefem DTV-Anteil) Radwege selten Radstreifen 	<ul style="list-style-type: none"> erhöhtes Sicherheitsbedürfnis geringe Anforderung an die Schnelligkeit 	<ul style="list-style-type: none"> Touristen Freizeit /Familie Schüler Neuvelofahrer Pendler mit erhöhtem Sicherheitsbedürfnis/Umfeldqualität
Kantonale Radrouten	Alltagsverkehr	<ul style="list-style-type: none"> Hauptsächlich Hauptstrassen (meist mit hohem DTV-Anteil) Radstreifen, Radwege oder Mischverkehr 	<ul style="list-style-type: none"> direkt und sicher zielorientiert Fahrfluss Allwettertauglicher Hartbelag 	<ul style="list-style-type: none"> Schüler (regional) Pendler Alltagsvelofahrer E-Bike-Benutzer
Regionales Ergänzungsnetz	Alltagsverkehr	<ul style="list-style-type: none"> Nebenstrassen mit Mischverkehr (meist mit tiefem DTV-Anteil) Radwege 	<ul style="list-style-type: none"> erhöhte Umfeldqualität (Immissionen) erhöhtes Sicherheitsbedürfnis geringe Anforderung an die Schnelligkeit 	<ul style="list-style-type: none"> Schüler (lokal) Freizeit /Familie Neuvelofahrer Pendler mit erhöhtem Sicherheitsbedürfnis/Umfeldqualität
Regionale Flussroute	Freizeitverkehr	<ul style="list-style-type: none"> Nebenstrassen Kieswege Mischverkehr mit Fussgänger 	<ul style="list-style-type: none"> Attraktivität Zugang zum Flussufer/Naherholung Tages-Ausflüge 	<ul style="list-style-type: none"> Freizeit /Familie
Regionale Höhenroute	Freizeitverkehr	<ul style="list-style-type: none"> Nebenstrassen Kieswege Mischverkehr mit Fussgänger 	<ul style="list-style-type: none"> Attraktivität Tages-Ausflüge Zugang Aussichtspunkte/Landschaftsräume 	<ul style="list-style-type: none"> Freizeit /Familie

3.3 Regionales Netz

3.3.1 Regionales Ergänzungsnetz

Das regionale Ergänzungsnetz ist, wo vorhanden, auf bestehenden Radrouten der Gemeinden oder bestehenden Strassen und Wegen aufgebaut. Die Routen sind in vier verschiedene Unterkategorien aufgeteilt, nachfolgend werden diese einzeln beschrieben:

Netzergänzung/Netzlücke mit Fokus Umfeldqualität/Sicherheit

Diese Routen bieten abseits von stark befahrenen Strassen eine hohe Umfeldqualität und sind für Velofahrer mit erhöhtem Sicherheitsbedürfnis gedacht. Nutzer dieser Routen sind insbesondere:

- Pendler mit Anspruch an eine höhere Umfeldqualität
- Familien
- Schüler
- Freizeitverkehr
- Neuvelofahrer / Kinder



Abbildung 5:
Schüler



Abbildung 6:
Familie



Abbildung 7:
Pendler



Abbildung 8:
Neuvelofahrer /
Kinder

metron

Netzergänzung/Netzlücke mit Fokus direkt/schnell/Zielorte

Einige wenige Routen ergänzen das kantonale Netz mit Fokus "schnell/direkt" entlang von Hauptstrassen. Pendler im Alltagsverkehr bevorzugen meist schnelle und direkte Routen, um an die Zielorte zu gelangen und vermeiden Quartierstrassen mit bestehenden Haltezwängen (Rechtsvortritt). Zusätzlich sind diese Routen wichtig für die Erschliessung der Zielorte entlang der Hauptstrassen in Zentrumsgebieten.



*Abbildungen 9 und 10:
Pendler schnell und direkt*

Routen noch zu definieren

Für gewisse Verbindungen/Routen fehlt eine Infrastrukturanlage für den Veloverkehr, diese sind mit einem Pfeil gekennzeichnet.

Vision

Drei Verbindungen/Routen sind aus langfristiger Velosicht interessant und als Vision eingezeichnet, sie sind jedoch nicht prioritär zu behandeln, da schon Alternativrouten bestehen. Die Visionen sind bei weiteren Planungen zu verfolgen.

Fazit

Die regionalen Ergänzungsrouten haben einerseits den Fokus, Routen mit einer hohen Umfeldqualität und für Velofahrer mit einem erhöhten Sicherheitsbedürfnis (Kinder, Neuvelofahrer) anzubieten. Andererseits werden auch bestehende Netzlücken im Alltagsverkehr aufgezeigt mit dem Ziel, diese zu verbessern. Zum bestehenden kantonalen Radroutennetz, mehrheitlich für den Alltagsverkehr, kann somit ein attraktives Ergänzungsnetz für den Alltags- sowie Freizeitverkehr geschaffen werden.

3.3.2 Die Flussrouten

Die Flussrouten sind entlang der Limmat, Aare und Reuss vorgesehen. Der Zugang und das Befahren der Naherholungsräume entlang von Flussufern sollen künftig möglich sein. Die Flussroute entlang der Limmat ist als Route von Zürich nach Baden bereits geplant, diese wird von Baden bis zum Wasserschloss (Vogelsang) fortgeführt. Folgende Planungen zur Flussroute Zürich-Baden sind bereits vorhanden:

- Stadt Zürich, Masterplan Velo: die Flussroute ist als wichtige Route im Masterplan Velo (Komfortrouten) enthalten. Ab Hauptbahnhof Richtung Limmattal grösstenteils vorhanden, wo Netzlücken bestehen, sind Planungen im Gang.
- Initialprojekt Limmatuferweg: Von Zürich bis Baden sind eine Haupt- und Nebenroute entlang der Limmat sowie Anschlüsse geplant.
- Badenfahrt 2012: Während der Badenfahrt 2012 hat Pro Velo Baden eine Routenführung entlang der Limmat von Zürich nach Baden ausgeschildert.

Im Initialprojekt Limmatuferweg wird dem Fussverkehr entlang des Flussufers (Naherholung) mit System Rechnung getragen: eine Flusseite nur Fussgänger, eine Velo/Fussgänger kombiniert. Verschiedene Eigenschaften, z.B unterschiedliche Geschwindigkeiten, führen zwischen dem Fuss- und Veloverkehr zu Konflikten. Diese Konfliktstellen sind zu prüfen und Vorbereitungen zu treffen.

Die Flussrouten sind auch für Pendler attraktive Verbindungen, da sie meist direkt sind und wenig vortrittsbelastete Querungen aufweisen. Zudem führen sie meist durch attraktive Landschaftsräume.



Abbildungen 11 und 12:
mögliche Wege an der Flussroute

Fazit

Die Flussroute entlang der Limmat hat für den Veloverkehr ein sehr grosses Potential. Die Planungen und Gespräche mit Gemeinden sollen vorangetrieben werden.

Die Flussrouten sind für den Freizeitverkehr, insbesondere auch für Familien sehr attraktiv. Die Flussrouten weisen auch für Pendler ein Potential auf.

3.3.3 Die Höhenroute

In der Region Baden sind verschiedene Höhenzüge (z.B. Gebenstorfer Horn-Baldegg, Rüsler-Heitersberg) vorhanden. Entlang dieser Hügelzüge sind sehr attraktive Landschaftsräume und Attraktoren (Aussichtspunkte, Gewässer, Feuerstellen) vorhanden. Die Höhenrouten verbinden diese Attraktoren entlang der Hügelzüge und machen somit diese Landschaft für den Freizeitverkehr zugänglich. Die Höhenrouten werden grösstenteils auf bestehenden Waldwegen und Kiesstrassen geführt, neben Signalisation und entsprechender Information (Kartenmaterial) sind keine grossen Investitionen zu tätigen. Wichtig ist, dass diese Routen keine Biketrails sind, sondern für die Allgemeinheit (Familien, Gelegenheitsfahrer) mit einem Mehrgang-Velo befahrbar sind.



Abbildungen 13 und 14:
mögliche Wege auf Höhenroute

Fazit

Die Höhenrouten sind auf bestehende Wegen und Strassen geführt, neben der Beschilderung und Planung sind keine grossen Investitionen zu tätigen.

Die Höhenrouten haben ein grosses Potential für den Freizeitverkehr.

3.3.4 Vision Velobahn

Analog der Fahrradstrasse im Ausland laufen in der Schweiz verschiedene Pilotprojekte zur Velobahn. Das Zielpublikum von einer Velobahn ist der Alltagsverkehr, insbesondere E-Bike-Nutzer. Eine Velobahn hat folgende Charakteristik und Rahmenbedingungen:

Charakteristik	Rahmenbedingungen
<ul style="list-style-type: none">• schnell• direkt• kein Anhaltezwang (Vortritt)• Entflechtung (evtl. Unter- / Überführung)• "Premium"-Route	<ul style="list-style-type: none">• hohe Frequenz• genügende Länge• Zeitverlust pro km gering (z.B. 30 s pro km)• gute Anbindung ans bestehende Netz



Abbildungen 15 und 16: Beispiel Fahrradstrasse in Holland

Das Limmattal weist bezüglich der Frequenzen ein Potential für eine Velobahn auf. Zurzeit sind in der Schweiz viele offene Fragen zur Umsetzung von Velobahnen vorhanden. Im Rahmen der Schwerpunktsetzung wurde mit dem Controllingteam entschieden, das Thema Velobahn nur rudimentär zu behandeln. Dies ist in einem separaten Projekt "Vision Velobahn" zu konkretisieren.

4 Handlungsfelder / Verantwortungsbereiche

4.1 Handlungsfelder 1. Priorität

Regionales Ergänzungsnetz

- Systematische Schwachstellenanalyse mit Lösungsvorschlägen und Priorität:
 - Zusammen mit Gemeinden Infrastrukturmassnahmen erarbeiten
 - Konkrete Handlungsanweisungen für die Gemeinden definieren
- Einbindung von weiteren Behörden (Dietikon, Kanton Zürich, angrenzende Gemeinden und Regionen) und Interessensgruppen (Pro Velo, Jagdgesellschaften, Forstreviere, etc.) prüfen.
- Verknüpfung mit weiteren regionalen Planungen: Velopass, Veloparkierung, Umsteigeorte auf den öV, etc.

→ Federführung: Baden Regio, Unterstützung Kanton und Gemeinden

Signalisationskonzept

- Ein Signalisationskonzept ist zu erarbeiten:
 - **Signalisation** von **regionalen Routen** grosser Handlungsbedarf
Abstimmung der Signalisation der **kantonalen Routen** vom Kanton Zürich und Aargau
- Signalisation von zwei Routentypen **Alltag- und Freizeitverkehr** ist eine grosse Herausforderung und fordert ein "geschicktes" Signalisationskonzept.

→ Federführung: Baden Regio

Unterstützung: Kanton Aargau, Einbezug der KAZ (Koordination der Abteilungen zum Zweiradverkehr)

Flussroute Limmat und Aare

- Schwachstellenanalyse / Lösungsvorschläge ausarbeiten
- rechtliche Abklärungen (Naturobjekte, Naturschutz)
- Konsens mit Fussverkehr -> geeignetes Vorgehen mit Einbindung entsprechender Parteien ist notwendig
- Infrastrukturbauten -> gute etappierte Vorgehensweise
- Synergien mit dem Tourismus und dem Initialprojekt Limmatuferweg sind zu prüfen

→ Federführung: Regio Baden mit anderen Regionen (Reuss und Aare)

Unterstützung: Kanton, Gemeinden und SchweizMobil

Übernahme Regionales Velonetz in Planungen (laufend)

- Das regionale Velokonzept muss in die laufenden Planungen integriert werden:
Richtplanungen / Nutzungsplanung und Bauprojekte
- Information / Kommunikation Velokonzept -> z.B. Set Neuzuzüger

→ Federführung: Gemeinden

4.2 Handlungsfelder 2. Priorität

Höhenrouten

Die Höhenrouten haben bezüglich des Freizeitverkehrs und der Naherholung ein grosses Potential in der Region Baden und sind mit folgenden Schritten weiter zu verfolgen:

- Abklärungen mit dem Forstamt und dem Verein Aargauer Wanderwege treffen
- Mit Tourismus abstimmen bezüglich den Attraktoren

→ Federführung: Baden Regio

4.3 Handlungsfelder 3. Priorität

Flussroute Reuss

Die Flussrouten der Reuss haben nicht die gleiche Priorität wie an der Limmat. Die Routenführung ist nicht immer ideal und insbesondere an der Reuss sind Abklärungen bezüglich des Naturschutzes zu treffen. Der Handlungsbedarf und das weitere Vorgehen sind jedoch analog der Flussroute an der Limmat.

→ Federführung: Baden Regio

Velobahn

Die Projektierung und Umsetzung von Velobahnen laufend verfolgen. Allenfalls können Synergien mit Projekten (Limmattalbahn) und laufenden Planungen genutzt werden. Wird ein konkretes Projekt lanciert, prüft Baden Regio die Mitarbeit. Je nach Bedeutung und Dringlichkeit wird die Priorität der "Velobahn" angepasst.

Hinweis: Die Zürcher Planungsgruppe Limmattal (ZLP) hat eine Veloschnellroute in den regionalen Richtplan aufgenommen.

→ Federführung: Baden Regio

4.4 Controlling Velokonzept

Die Umsetzung des Velokonzeptes soll durch ein Controlling sichergestellt werden

→ Federführung: Baden Regio

Anhang

- Grundlagenliste der Gemeinden
- Strukturplan Alltagsverkehr
- Strukturplan Freizeitverkehr
- Übersichtsplan Analyse

Grundlagen der Gemeinden

Baden	KGV, 2012; Entwicklungsrichtplan Bäderquartier 2011
Bergdietikon	Richtplan Fuss- und Wanderwege, Januar 1997
Birmenstorf	KGV, 2012 (noch nicht vom Kanton genehmigt)
Ehrendingen	Richtplan Langsamverkehr, Oktober 2009
Ennetbaden	Konzept Verkehrsregime Kern/Bäderquartier 15.8.2011; Überarbeitung Verkehrskonzept 16.12.2004; Ergänzende Abklärungen Verkehrskonzept 29.9.2005
Fislisbach	Massnahmenkatalog zum Verkehrsrichtplan September 2004; Schlussbericht Verkehrskonzept Januar 1990
Freienwil	Kommunaler Verkehrsrichtplan, November 2009
Gebenstorf	<i>Kein LV-Konzept vorhanden</i>
Killwangen	Entwurf KGV 21 .3.2012; Langsamverkehrsplan Januar/Okttober 2009
Neuenhof	Zukunftsbild Revision Nutzungsplanung 14.5.2012; Verkehrskonzept Teilplan Fussgänger und ÖV und Teilplan Velo 9.6.1998; BNO-Revision, KGV und BGK Zürcherstrasse in Bearbeitung
Niederrohrdorf	Kein LV-Konzept vorhanden, diverse BGK
Oberrohrdorf	Leitbild zur räumlichen Entwicklung 2011 ; Verkehrskonzept Richtplan Langsamverkehr und Richtplan ÖV 14.8.2009
Obersiggenthal	Entwurf Verkehrsrichtplan 4.1.2012; BNO-Revision in Bearbeitung
Schneisingen	Kein LV-Konzept
Spreitenbach	Verkehrsrichtplan, März 2011
Turgi	Kommunaler Verkehrsrichtplan
Untersiggenthal	Planung veraltet- nicht aktuell (Schulwegkonzept 1998; Radwegkonzept 1986); KGV in Bearbeitung
Wettingen	Verkehrsrichtplan Velobeziehungen April 1999; KGV in Bearbeitung (blau bezeichnete Pendler-/Schnellachsen ev. von regionaler Bedeutung)
Würenlingen	KGV Teilgebiet PSI (noch nicht vom Kanton genehmigt)
Würenlos	Kein LV-Konzept; VB GK Landstrasse; BGK Schulstrasse in Bearbeitung