

Baden, 27. April 2020

## **Der Stadtrat an den Einwohnerrat**

**25/20**

### **Velokonzept der Stadt Baden; Planungskredit**

---

#### **Antrag:**

Für die Erarbeitung des Velokonzepts der Stadt Baden sei ein Planungskredit von CHF 100'000 (inkl. MWST) zu bewilligen.

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

#### **1 Ausgangslage**

Der Veloverkehr ist ein wichtiger Baustein der nachhaltigen städtischen Mobilität, sowohl als eigenständige Mobilitätsform als auch in Kombination mit anderen Verkehrsmitteln. Das Velo erlebt in den letzten Jahren, auch dank E-Bikes, immer mehr Nutzende. Über die Hälfte der Fahrten unter fünf Kilometer werden schweizweit heute noch mit dem Auto zurückgelegt. Gerade im städtischen Gebieten gilt es, künftig den Verkehr auf kurze Distanzen auf flächeneffiziente Verkehrsmittel zu verlagern. Die offensichtlichen Vorteile des Velos als praktisches und umweltfreundliches Verkehrsmittel überzeugen. Deshalb macht es Sinn, das grosse Potenzial dieses Verkehrsträgers weiter zu fördern.

Die Stadt Baden beabsichtigt ein neues Velokonzept zu erarbeiten. Dies ist erforderlich, da das bestehende Konzept aus dem Jahr 1999 stammt. Die wichtigsten Punkte für die Erarbeitung sind:

- Unterstützung der Entwicklungsziele des Raumentwicklungskonzepts Baden 2040 (REK)
- Umsetzung der Vorgaben des Reglements für eine nachhaltige städtische Mobilität (2020)
- Grundlage für die Überarbeitung des Kommunalen Gesamtplans Verkehr im Zusammenhang mit der Gesamtrevision der Bau- und Nutzungsordnung
- Schaffung eines kommunalen Planungsinstruments für die Umsetzung des Velokonzepts Baden Regio
- Konzept und Planungsgrundlage für die Optimierung des Velowegnetzes und der Veloparkierung in der Stadt Baden sowie für die Projektierung und Realisierung von Massnahmen.

## **1.1 Vorgaben**

### **1.1.1 Raumentwicklungskonzept REK 2040**

Am 28. Januar 2020 wurde das REK vom Einwohnerrat verabschiedet. Mit dem REK werden die räumlichen Entwicklungsabsichten der Stadt Baden für die nächsten 20 bis 25 Jahre aufgezeigt. Weil die Kapazitätsgrenzen beim motorisierten Individualverkehr insbesondere in der Innenstadt erreicht und Ausbaumöglichkeiten aufgrund der Lage in der Klus beschränkt sind, legt Baden den Schwerpunkt auf den Ausbau des Angebots des öffentlichen Verkehrs und eine wirkungsvolle Förderung des Fuss- und Veloverkehrs. Eine wichtige Zielvorgabe für eine stadtverträgliche und effiziente Mobilität ist gemäss REK die Schliessung von Lücken im Velowegnetz.

Die Befragung der Bevölkerung im Rahmen des REK hat ergeben, dass Einwohnerinnen und Einwohner Badens häufig zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs sind. Von den zentrumsnahen Quartieren sticht lediglich der Kappelerhof hervor, von wo man sich, trotz kurzer Wege, nur gelegentlich zu Fuss oder mit dem Velo ins Zentrum begibt. Eine strukturelle Verbesserung der Situation könnte hier die grösste Verhaltensveränderung bewirken. Generell sehen die Befragten den grössten Handlungsbedarf bei sicheren, durchgängigen Velowegen. Die prioritäre Behandlung von Velomassnahmen wird gesellschaftlich gestützt. Das neue Velokonzept dient der Umsetzung der Zielvorgabe des Raumentwicklungskonzepts Baden 2040.

### **1.1.2 Reglement nachhaltige städtische Mobilität**

Das Reglement zu einer nachhaltigen städtischen Mobilität wurde am 28. Januar 2020 vom Einwohnerrat erlassen. Darin ist festgehalten, dass für die Gesamtverkehrsentwicklung in der Stadt Baden flächeneffiziente und nachhaltige Verkehrsformen zu fördern sind. "Die Stadt ergreift Massnahmen, um unter anderem den Anteil des Veloverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen in den nächsten Jahren zu erhöhen. Sie sorgt für ein direktes, sicheres, attraktives und zusammenhängendes Velowegnetz und erstellt ausreichend, wenn möglich gedeckte Veloabstellplätze, insbesondere bei publikumsintensiven Nutzungen".

Das neue Velokonzept dient der Umsetzung der Vorgaben des Reglements für eine nachhaltige städtische Mobilität.

### **1.1.3 Gesamtrevision allgemeine Nutzungsplanung**

Die Stadt Baden beabsichtigt, ihre Nutzungsplanung gesamthaft zu überarbeiten. Das Ermöglichen einer siedlungs- und zentrumsverträglichen Mobilität, die das "Prinzip der kurzen Wege" in den Mittelpunkt stellt, ist ein Ansinnen für die zukünftige Nutzungsplanung der Stadt Baden. Der Veloverkehr kann einen namhaften Beitrag leisten. Mit der Gesamtrevision der allgemeinen Nutzungsplanung wird auch der Kommunale Gesamtplan Verkehr überarbeitet. In diesem ist festgehalten, dass ein neues zeitgemässes Velokonzept erarbeitet werden soll. Im Teilplan Veloverkehr ist das Velowegnetz ersichtlich. Dieses muss den aktuellen Gegebenheiten und Anforderungen der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden und den Verkehrszwecken entsprechend angepasst werden.

Das neue Velokonzept dient als Grundlage für die Überarbeitung des Kommunalen Gesamtplans Verkehr im Zusammenhang mit der Gesamtrevision der Bau- und Nutzungsordnung.

## **1.2 Grundlagen**

### **Kanton**

Grundlagen sind die kantonale Mobilitätsstrategie mobilitäts-AARGAU 2016 sowie das Fuss- und Veloverkehrskonzept des Regionalen Gesamtverkehrskonzepts Ostaargau 2040 (OASE) von 2019. Die kantonalen Radrouten werden vorwiegend auf Hauptstrassen geführt.

### **Region**

Das regionale Velokonzept wird in die Erarbeitung des neuen städtischen Velokonzepts einbezogen. Schwerpunkt des Regionalen Velokonzepts 2013 ist die Definition eines regionalen Netzes. Der Fokus liegt primär auf Velorouten, die das übergeordnete Velowegnetz ergänzen und neue Zielgruppen ansprechen. Dieses übergeordnete Netz setzt sich aus SchweizMobil- und kantonalen Radrouten zusammen, die einen Teil des Alltags- und Freizeitverkehrs abdecken. Das regionale Netz spricht zusätzliche Zielgruppen im Alltagsverkehr an und ist mit den Fluss- und Höhenrouten für den Freizeitverkehr attraktiv. Mit den Routen von SchweizMobil besteht ein gutes Grundgerüst für den Freizeitverkehr. Regionale Radrouten werden von den einzelnen Gemeinden finanziert (allenfalls mit Unterstützung aus dem Agglomerationsprogramm).

## **2 Neues Velokonzept Stadt Baden**

Das Velokonzept von 1999 ist überholt und soll durch ein neues abgelöst werden.

Die Erarbeitung erfolgt in folgenden Phasen:

1. Grundlagen und Rahmenbedingungen
  - Aufzeigen der für die Stadt Baden relevanten übergeordneten Zielsetzungen im Veloverkehr
  - Aufzeigen bestehender Planungen und Projekte (kantonal, regional und kommunal)
2. Situationsanalyse
  - Bestandsaufnahme und Schwachstellenanalyse (Stärken und Defizite)
  - Veloabstellplätze
  - Künftige Entwicklung der Nachfrage vor dem Hintergrund der zu erwartenden Siedlungsentwicklung (REK 2040)
3. Ziele/Strategie/Handlungsfelder
  - Zielsetzungen für die nächsten 15 Jahre unter Berücksichtigung übergeordneter Zielsetzungen und der Analyse
  - Strategie und Handlungsfelder

4. Massnahmen

Entwicklung und Priorisierung von Massnahmen (u.a. Veloabstellplätze)

5. Erfolgskontrolle

Erstellung eines Controllings zur Überprüfung der Wirkung

### 3 Planungskosten

Grundlage für den Planungskredit ist eine Grobkostenschätzung. Die Erarbeitung des Velokonzepts beinhaltet verschiedene Teilaufgaben.

<b>Investitionskosten (einmalig)</b>	<b>CHF (inkl. MWST)</b>
Grundlagen, Rahmenbedingungen, Situationsanalyse, Schwachstellenanalyse	20'000
Ziele, Strategie, Handlungsfelder, Grobkonzept	15'000
Ermittlung und Priorisierung von Massnahmen	20'000
Erstellung Controlling zur Überprüfung der Wirkung	10'000
Vernehmlassung, Auswertung und Überarbeitung	15'000
Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit	10'000
Reserve	10'000
<b>Total externe Kosten</b>	<b>100'000</b>
Interne Kosten	30'000
<b>Gesamtkosten</b>	<b>130'000</b>
<b>Investitionsfolgekosten (jährlich wiederkehrend)</b>	
Kapitalfolgekosten (Zinsanteil = Hälfte Investitionsausgaben (extern) mal gültiger hypothekarischer Referenzzinssatz)	625
Abschreibungen (10 Jahre, Investitionskosten CHF 95'000)	10'000
Betriebliche Folgekosten	-
Betriebliche Folgeerträge	-
<b>Total Investitionsfolgekosten jährlich</b>	<b>10'625</b>

Es wird ein Planungskredit von CHF 100'000 (inkl. MWST) beantragt. Im Finanzplan ist ein Investitionskredit von CHF 120'000 für das Velokonzept Stadt Baden eingestellt.

## 4 Termine

Mit der Erarbeitung des Velokonzepts soll im Sommer 2020 gestartet werden, so dass im zweiten Quartal 2021 ein erster Entwurf des Velokonzepts vorliegt. Die Vernehmlassung des Konzepts ist im 3. Quartal 2021 vorgesehen, sodass bis Ende 2021 das Konzept fertiggestellt und Anfang 2022 genehmigt werden kann.

\* \* \* \* \*

### **Aktenauflage:**

- Velokonzept Stadt Baden, 1999
- Raumentwicklungskonzept REK Stadt Baden, Januar 2020
- Reglement für eine nachhaltige, städtische Mobilität, Januar 2020
- Kommunaler Gesamtplan Verkehr, Dezember 2012
- Velokonzept Baden Regio, November 2013
- Mobilitätsstrategie mobilitäts-AARGAU, 2013
- Regionales Gesamtverkehrskonzept Ostaargau 2040, Fuss- und Veloverkehrskonzept, Departement Bau, Verkehr und Umwelt, Juli 2019