



# IG Velonetz Fricktal

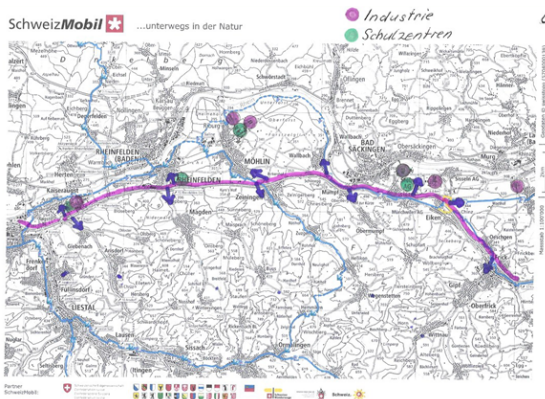
2021



fordert

#sicheresvelofahrenimfricktal

# Unsere Forderung



Im Rahmen des geplanten Mobilitätskonzeptes Fricktal fordert die Interessengruppe Fricktal sichere, für alle bekannten Nutzergruppen stimmige und zusammenhängende Velorouten im gesamten Fricktal.

Prioritär wird eine Veloschnellstrecke durchs gesamte Fricktal gefordert.

## WER IST DIE IG VELONETZ FRICKTAL?

Gesamtlead und Lead Lead Bezirk Rheinfelden	Béa Bieber, Grossrätin
Veloclub Rheinfelden	André Schmid
Veloclub Schwaderloch	Beatrice Anderegg
VMC Zeiningen	Daniel Schneider
Veloclub Kaisten	Oliver Müller
Swiss Cycling Fricktal/Lead oberes Fricktal	Philipp Rheinegger
RV Helvetia Sulz	Valeriano Vaccalluzzo
Passionierter Velofahrer	Ruedi Müller
Passionierter Velofahrer	Herbert Lützelschwab
Grüne	Andreas Fischer, Grossrat
glp	Dominik Burkhardt, Stadtrat

Kontakt für Fragen zur optimalen Anbindung ans Radnetz in Deutschland

Kreisrätin Rheinfelden-Baden Diana Stöcker

Kontakt zum Aggloprogramm 4

Patrick Leypoldt

Kontakt zum Thema Velo bei der kantonalen Verwaltung

Isabelle Zutter, Fachstelle Fuss- und Veloverkehr

Weitere Kontakte bei der kantonalen Verwaltung

Herr Gasser, Strassenbauingenieur, Kanton Aargau

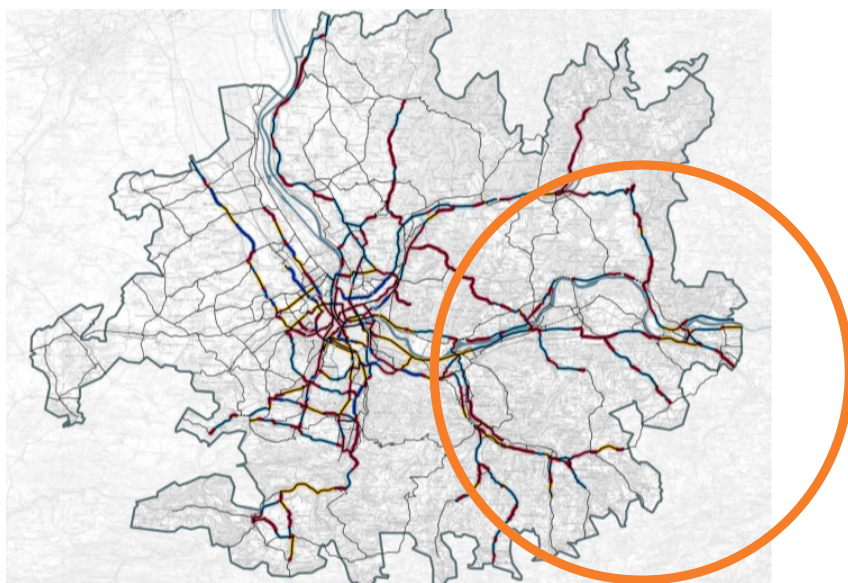
Herr Götz Tiemke, Leiter Strategische Planung, Kanton Aargau

## VORGEHENSWEISE

Auf Initiative von Béa Bieber, Herbert Lützelschwab und Ruedi Müller wurde das Thema "sicheres und zusammenhängendes Velonetz im Fricktal" 2021 gemeinsam mit div. Interessensvertretungen aufgegriffen und bearbeitet. Alle Veloclubs im Fricktal wurden bezüglich einer Mitarbeit am Thema angeschrieben. In mehreren Sitzungen (in Voll- und Teilbesetzung) wurden die aktuellen Problemstellungen im Fricktal und Forderungen bezüglich Velostrecken, Velostreifen und Signalisation diskutiert, zusammengetragen und festgehalten.

## ZIEL

Die Optimierung des Streckennetzes für alle Velonutzergruppen im gesamten Fricktal mit Anbindung an angrenzende Kantone und Deutschland (entsprechend dem bekannten Arbeits- und Lebensraum im Fricktal/in der Nordwestschweiz) steht im Zentrum. Dies bedingt, dass alle Nutzergruppen und deren Bedürfnisse bekannt sind, entsprechende Streckenführungen für sie festgelegt und gebaut werden sowie eine möglichst einheitliche Signalisation festlegt und nutzt, um Velofahren in Fricktal sicher und attraktiv zu machen. Aktive NutzerInnen (aus der Sparte Berufsveloverkehr und aus der sportlichem Freizeitveloszene) wurden bei der Gestaltung der Forderung mit einbezogen. Von Westen her von Möhlin bis Frick existieren fast keine echten Velowege, meist werden Landwirtschaftswege dafür mitgenutzt. Die Signalisation (sei es mit Beschilderung oder durch Bodenmarkierung) ist rudimentär. Bereits in Umsetzung (Aggloprogramm 4) ist von Basel her eine Schnell-Velostrecke, diese endet jedoch in Augst. Bisher hat der Kanton Aargau keine Anschlusslösung fürs Fricktal von Augst bis Frick geplant und als Projekt eingereicht.



Es existieren im Fricktal diverse Teilprojekte im Aggloprogramm 4, dies jedoch fokussiert auf die Gemeinden Rheinfelden und Möhlin. Eine Liste aktueller Aggloprogramme liegt diesem Papier bei.



# WIESO FORDERN WIR DIES JETZT?

Die Förderung des Veloverkehrs im Fricktal soll auf der politischen Agenda Priorität erhalten. Dies im Rahmen des geplanten Mobilitätskonzeptes und der Mobilitätsstrategie Fricktal. Dazu gehören eine gut ausgebaute Veloinfrastruktur und ein bedeutender Anteil bei der Wahl des Verkehrsmittels. Wir möchten damit den Anteil an VelofahrerInnen erhöhen.

Das Fricktal soll sich zu einem velofreundlichen Lebens- und Arbeitsraum entwickeln. Rasch, direkt und sicher: So sollen alle ihre Ziele mit dem Velo umweltfreundlich erreichen können. Das Velofahren ist nicht nur besonders bedeutsam für den stadtverträglichen Verkehr, sondern auch im urbanen Raum im Fricktal. Weil es die Umwelt schont, Raum und Kosten spart und gesund ist.

Wir fordern daher das Bereitstellen einer optimalen Veloinfrastruktur für alle bekannten Nutzergruppen.

Velorouten sollen zu einem sicheren, zusammenhängenden Netz weiterentwickelt werden. Dies vom Fricktal aus verbindend in die angrenzenden Bezirke und Kantone.

**Unsere Forderung wird von Seiten FricktalRegioPlanungsverband vollumfänglich mitgetragen.**

## KANTONALE VORSTÖSSE ZUM THEMA, DIE FÜR EIN SICHERES UND UMFASSENDES VELONETZ IM FRICKTAL RELEVANT SIND

- 07.299 POSTULAT FÖRDERUNG FUSS- UND RADWEGE IM RAHMEN DER AGGLOPROGRAMME
- 11.52 POSTULAT ÜBERPRÜFUNG VON SIGNALISATIONEN UND BAULICHEN MASSNAHMEN FÜR DEN VELOVERKEHR IM KANTON AARGAU
- 19.08 IP KOORDINIERENDE TÄTIGKEIT DES KANTONS BEI DER FÖRDERUNG DES FUSS- UND VELOVERKEHRS
- 21.109 POSTULAT NUTZERFREUNDLICHE DECKSCHICHTEN VON VELOWEGEN IM GANZEN KANTON

ES WURDEN ALSO ZAHLREICHE EINGABEN ZUM THEMA GETÄTIGT, ABER WISSENS DER IG VELONETZ FRICKTAL NOCH KEINE IM BEZUG AUF EINE VELOSCHNELLSTRECKE IM FRICKTAL.

## BEGRIFFLICHKEIT

Im vorliegenden Papier wird für die Beschreibungen das Wort Veloweg verwendet, für entsprechende Routen im angrenzenden Ausland Radweg.

## NUTZERINNENGRUPPEN

**Freizeitveloverkehr:** Diese Nutzergruppe nutzt Velowege, die viel Erlebnis bieten, sicher sind und durchaus Umwege beinhalten können, direkte Verbindungen sind aber zu priorisieren.

**Arbeitsveloverkehr:** Diese Nutzergruppe wünscht sich direkte, kreuzungsfreie, sichere und schnelle Verbindungen von A nach B. Die nötigen Anschlüsse dieser Veloschnellstrecke sind optimal zu gestalten und auf die Nutzergruppe fokussiert zu setzen (z.B. für den Industriecluster in Stein)

**SchülerInnen:** Durch den Neubau einer Mittelschule im Fricktal und die vielfältige Herkunft der SchülerInnen der KUF (Kreisschule unteres Fricktal) sind spezifisch Schulvelowege auf dieser Nutzerstufe zu ergänzen, sicherer zu gestalten und allgemein zu optimieren. Ebenso brauchen SchülerInnen der Unter- und Mittelstufe innerorts sichere und nutzerfreundliche Velowege.

Grundsätzlich nimmt die Anzahl der E-Bikes zu. Diese erreichen locker höhere Geschwindigkeiten, was bei der Planung und Umsetzung von Bodenbelägen, Bremswegen etc. berücksichtigt werden muss.



## KONSOLIDIERTE FORDERUNGEN

Die IG Velonetz Fricktal fordert im Rahmen des bereits geplanten Mobilitätskonzeptes Fricktal den Ausbau einer Veloschnellstrecke, dies speziell für den Berufsveloverkehr. Der Radschnellweg könnte von Frick bis ins Baselbiet fast durchgehend entlang der Autobahn geplant werden; Teilstücke sind bereits vorhanden. Beim Feldschlösschen Rheinfelden fehlt ein Teilstück bis zur Rüti. Dies müsste geplant werden. Landwirtschafts- und Veloverkehr ist dort wo möglich zu trennen.

Desweiteren wird gefordert, dass auf allen Ebenen (Gemeinden, Kanton) auch bereits bestehende Velowege mit den nötigen Anschlusslösungen versehen werden, dass sie sicher markiert und dort wo nötig, optimiert werden.

Sichere Radwege sind schwerpunktmässig innerorts umzusetzen.

Strassen, die angeblich zu schmal für einen markierten Velostreifen sind, bedürfen explizit gerade darum eine klare Markierung, um VelofahrerInnen zu schützen. Hierfür muss ein neues Verständnis geschaffen werden.

Aktuell fehlen regionale und überregionale Standards für Velowege. Daher sind Empfehlungen für untergeordnete und übergeordnete Velorouten nötig, nicht nur im Fricktal.

Für die IG ist es selbstverständlich, dass mit den Velowegen auch die entsprechende Veloinfrastruktur einhergehen muss.



# ZUSAMMENGEFASSTE INPUTS ZUR AKTUELLEN SITUATION IM FRICKTAL

Im Fricktal herrscht eine grosse Vielfalt, Velospuren und -wege zu signalisieren. Dies führt zu Verwirrung, zur nicht-Nutzung durch die Zielgruppe (sie suchen sich andere Wege) und zu Unfallgefahr.

Unsere Forderungen hierzu:

- Klare Signalisierung von Velospuren und -Wegen ist nötig und schnellstmöglich im bereits bestehenden Velonetz umzusetzen. Bei der zukünftigen Planung und Umsetzung von Velostrecken ist eine einheitliche Signalisierung von Anfang an zu planen. Abbiegespuren müssen so konzipiert werden, dass sie sowohl von VelofahrerInnen als auch anderen VerkehrsteilnehmerInnen gesehen und verstanden werden. Radstreifen müssen coloriert sein, damit man sie als solche erkennt.

Querungen von mehreren Fahrbahnen sind zu vermeiden. Dafür sind sinnvolle und sichere Lösungen zu finden.



Klare und gute Signalisation des Velofahrbahnstreifens, wie hier auch in Augst BL



Gefährliche Querung des Radwegs in Frick

## WEITERES UNFALLGEFAHRENPOTENTIAL

Die Aufzählung ist nicht abschliessend, sie stellt lediglich eine Auswahl an verschiedenen Problemstellen dar.

### KANTEN UND UNNÖTIGE INSELN

Diese sollten entfernt und durch Rinnen, flache Abschrägungen und Kolorierung der Streckenführung ersetzt werden. Das Beispiel aus Oberfrick zeigt eine Insel mitten in einem Veloweg. Der Schutz von falsch fahrenden Autos wäre hier auch nur mit einem Pfosten und ohne Insel gewährleistet und würde damit eine Unfallgefahr für VelofahrerInnen minimieren.

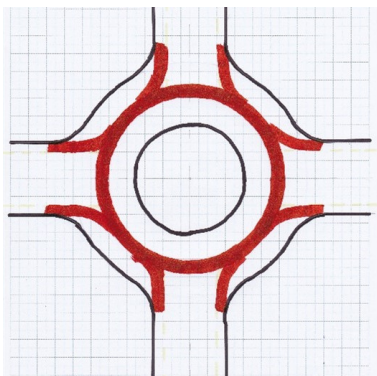


### VERKEHRSFÜHRUNG IN EINFACHEN KREISELN

Hier muss für VelofahrerInnen eine sichere und auch für den Autofahrer verständliche Verkehrsführung gewählt werden. Das gezeigte Beispiel (Lokikreiseln in Rheinfeldern) führt dazu, dass VelofahrerInnen im Kreiseln oft gefährlichen Situationen ausgesetzt sind und sich daher ihre eigene «Route» wählen. Beim Kreiseln vor Sisseln fehlt eine anständige Bodenmarkierung. Dies stellt ebenfalls eine gefährliche Situation dar.



## WIRKUNGSVOLLES BEISPIEL / OPTIMALE VELOFÜHRUNG IN KREISEL



Eine wirkungsvolle, und bereits in anderen Kantonen genutzte Veloführung in Kreiseln ist hier als Beispiel dargestellt.



## FEHLENDE, WICHTIGE BODENMARKIERUNG

Die Aufzählung ist nicht abschliessend, sie stellt lediglich eine Auswahl an verschiedenen Problemstellen dar.

An zahlreichen Stellen fehlt im bestehenden Veloweg-Angebot eine fortlaufende oder vollständige Markierung der Velospur. Oder sie ist verwirlich und schlecht sichtbar für die NutzerInnen.

Z.B. in **Bözen** (Sehr gutes Beispiel, Führung klar) hört die Markierung des Radweges im Dorf plötzlich auf. Dies führt zur Verwirrung von Velo- und AutofahrerInnen.

In Zukunft muss aus unserer Sicht eine durchgängige Signalisation erfolgen. Der IG ist bewusst, dass die Breite der jeweiligen Strasse bei der Signalisation eine Rolle spielt; dies darf jedoch nicht zu Lasten einer gefährlichen, unübersichtlichen Situation für alle VerkehrsteilnehmerInnen führen.

Auf dem **Bözberg** wird, laut Aussage Kanton bei der nächsten Strassensanierung ein Velostreifen vorgesehen.

**Kaistenberg:** Signalisation nach Oeschgen über den Höfen ist sehr schlecht signalisiert. Laut Rückmeldung Kanton ist dort eine entsprechende Signalisation nicht geplant, da die Strecke nicht Teil des kantonalen Radroutennetzes ist.

**Laufenburg:** Bahnunterführung Radweg von Sulz vor dem Schwedengarten: Mit einer klaren Bodenmarkierung könnte hier Unfallpotential vermieden werden.

Von **Kaisten nach Laufenburg** bei Baltenswiler ist eine Bodenmarkierung nötig. Ebenso in der entgegengesetzten Richtung bei Baltenswiler Richtung EGL.

**Etzgen:** Einfahrt auf Veloweg im Kreisel Richtung Sulz. Unübersichtlich es fehlt eine klare Bodenmarkierung.

**Leibstadt:** Nach der Schreinerei (Ehemals Klaus) ist die Radwegsignalisation nicht mehr vorhanden. Diese müsste unbedingt erstellt werden, um den Weg nach Gippingen und Full zu signalisieren.

**Mönthal:** Einfahrt auf Veloweg Richtung Remigen. Unübersichtlich es fehlt eine klare Bodenmarkierung.

**Stein:** eine Bodenmarkierung des Radweges fehlt vor Novartis gänzlich. Hier bräuchte es zumindest Pfeile, die als Vormarkierung dienen.

**Mumpf, Radweg Nr. 2** Die Strassenführung durch Mumpf wurde kürzlich neu gestaltet. Hier führt auch der Radweg 2 durch die Gemeinde. Es fehlen jedoch jegliche Signalisierung und Führung für Velos, was nicht verständlich ist.

