

## REGIERUNGSRAT

21. Januar 2026

25.297

**Postulat der GLP-Fraktion (Sprecherin Béa Bieber, Rheinfelden), Alain Burger, SP, Wettingen, Andreas Fischer-Bargezi, Grüne, Möhlin, vom 21. Oktober 2025 betreffend beschleunigte und verbindliche Umsetzung des Veloweggesetzes im Kanton Aargau; Entgegennahme unter gleichzeitiger Abschreibung**

---

I.

Text und Begründung des Postulats wurden den Mitgliedern des Grossen Rats unmittelbar nach der Einreichung zugestellt.

II.

Der Regierungsrat nimmt das Postulat entgegen und beantragt mit folgender Begründung die gleichzeitige Abschreibung:

### **Ausgangslage**

Das Bundesgesetz über Velowege (Veloweggesetz) ist seit dem 1. Januar 2023 in Kraft. Es beauftragt die Kantone bis 2027 Velowegnetze für den Alltag und die Freizeit in Plänen festzuhalten und bis 2042 anzulegen (Art. 5 Abs. 1 lit. a, Art. 8 und 19 Veloweggesetz). Das Gesetz überträgt dem Kanton zudem weitere neue Aufgaben im Bereich der Digitalisierung der Netze, der Regelung von Erhalt- und Ersatzpflicht der Netze, der Koordination mit den kommunalen Netzen, sowie dem langfristigen Erhalt der Veloinfrastruktur.

Der Kanton Aargau verfügt bereits seit Anfang der 2000er-Jahre über ein Veloroutennetz, das im Richtplan festgesetzt ist und bis auf wenige Abschnitte realisiert wurde. Nach 20 Jahren wird dieses Netz nun vollständig überprüft und überarbeitet, mit dem Ziel, qualitative und quantitative Verbesserungen zu realisieren. Mit dieser Revision werden gleichzeitig die qualitativen Vorgaben aus Art. 6 Veloweggesetz an die Planungsgrundsätze erfüllt.

Seit Inkrafttreten des Veloweggesetzes sind bereits viele Aktivitäten erfolgt, die nachfolgend beschrieben werden. Die Umsetzung der Vorgaben aus dem Veloweggesetz erfolgen nicht linear, sondern spiegeln sich in der Bandbreite von Planungs- und Realisierungsmassnahmen.

Der Grosse Rat hat im Juni 2023 das Richtplankapitel zur Mobilität M 4.1 Veloverkehr (Auftrag an Regierungsrat zur Weiterentwicklung des kantonalen Velonetzes) beschlossen. Seit August 2023 liegt das Merkblatt Fahrbahnbreiten mit Integration Velostandards für drei Hierarchieebenen vor. Im März 2024 wurde der Verpflichtungskredit für die Kantonale Velonetzrevision (KVNR) gesprochen und seit April 2024 liegt die Potentialstudie Mountainbike vor.

Die Bearbeitung der KVNR geschieht in verschiedenen Teams, welche die umfangreichen Arbeiten aufgenommen haben.

Dabei liegt der Fokus einerseits auf der Netzüberarbeitung nach kantonalen Grundsätzen unter Einbezug der kantonalen Fachstellen, Gemeinden und interessierten Organisationen und andererseits auf der Erarbeitung des Mountainbike-Konzepts. Das Konzept definiert zentrale Begriffe, Grundsätze und Anspruchsgruppen. Basierend auf der durchgeführten Potenzialanalyse werden, unter Berücksichtigung der gesetzlichen Grundlagen, mögliche Ziele und Strategien abgeleitet sowie ein Zielbild skizziert. Parallel dazu entstehen Praxishilfen, welche die Interessengruppen kurz und prägnant zu Themen wie Bewilligungen, Verhaltensregeln und Umsetzung informieren.

Die Arbeiten an der kantonalen Velonetzrevision sind umfassende Planungen für die langfristige Sicherung der Veloinfrastruktur. Die Überarbeitung des Alltagsnetzes liegt bis Ende 2027 vor. Anschliessend erfolgt das Richtplanverfahren mit dem Ziel Festsetzung. Das Mountainbike-Konzept wird im Frühjahr 2027 abgeschlossen. Somit können nach heutigen Kenntnissen die Terminvorgaben für die Umsetzung des Veloweggesetzes eingehalten werden. Parallel dazu werden die neuen Standards und Anforderungen laufend in die aktuellen Projekte miteinbezogen.

### **Einbindung der qualitativen Anforderungen**

Der Kanton übernimmt die Empfehlung des Bundes, die Verbindungen in drei Hierarchiestufen Velovorzugsrouten, Hauptverbindungen und Basisverbindungen einzuteilen, welche unterschiedliche Funktionen im Velowegnetz übernehmen. Die Qualitätsanforderungen an die jeweilige Verbindung wurden im August 2023 im Merkblatt "Herleitung Betriebsform und Fahrbahnbreiten" festgelegt. Bereits das heutige kantonale Velonetz wurde analog dazu in die drei erwähnten Hierarchiestufen unterteilt. Bei den laufenden Planungen und Bauvorhaben werden die erhöhten Qualitätsanforderungen bereits heute umgesetzt.

Velovorzugsrouten sind qualitativ hochwertige Verbindungen, welche Räume mit hohem Potenzial über längere Distanzen verknüpfen und ein flüssiges und komfortables Befahren ermöglichen. Sie weisen einen sehr hohen Ausbaustandard auf und führen in der Regel über baulich abgesetzte Radwege und motorfahrzeugarme Strassen. Mit Velovorzugsrouten wird eine Bündelung von Veloalltagsbeziehungen angestrebt. Gerade die Velovorzugsrouten sind Strassenbauten mit starken Eingriffen in Landschaft und Privateigentum mit dementsprechenden Herausforderungen und langwierigen Planungsprozessen.

Es sind rund sieben Abschnitte von Velovorzugsrouten in Planung. Der Stand der Umsetzung ist unterschiedlich:

Im Richtplan festgesetzt, das heisst Linienführung grösstenteils bestimmt:

- Gemeindegrenze Gebenstorf/Turgi bis Brugg
- Killwangen bis Kantonsgrenze Zürich
- Zofingen bis Kantonsgrenze Solothurn

Im Richtplan im Zwischenergebnis, das heisst Projekte zur Finalisierung der Linienführung sind in Bearbeitung:

- Neuenhof bis Baden
- Baden Nord bis Gemeindegrenze Gebenstorf/Turgi
- Baden Zentrum bis Dättwil

Im Richtplan in Vororientierung, das heisst Linienführung wird noch erarbeitet:

- Lenzburg bis Kantonsgrenze Solothurn
- Rheinfelden bis Kantonsgrenze Basel-Landschaft

Die Hauptverbindungen bilden das starke Gerüst des Velonetzes. Sie verbinden regional bedeutende Zentren und Zielorte. Aufgrund ihrer Bedeutung müssen Hauptverbindungen mit einem hohen Ausbaustandard ausgestaltet werden, so dass sie zum Beispiel auch mit Cargovelos angenehm befahrbar sind.

Die Basisverbindungen vervollständigen das Velowegnetz im Alltag. Mit Basisverbindungen können auch kleinere, ländliche Gemeinden in das Velowegnetz integriert werden. In den Siedlungsräumen werden durch Basisverbindungen oft auch tangentielle Beziehungen sichergestellt.

### **Koordination mit Fachorganisationen**

Die Einbindung der Verbände in die Planung wurde nach Inkrafttreten des Veloweggesetzes in Angriff genommen. Nach Vorarbeiten in den Jahren 2023 und 2024 konnte am 6. März 2025 ein Treffen aller Verkehrsverbände durchgeführt werden. Vertreten waren Pro Velo Kanton Aargau und alle sieben Regionalverbände von Pro Velo Aargau, Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) Sektion Aargau, Fussverkehr Schweiz Regionalgruppe Aargau, IG Mountainbike Aargau, SchweizMobil, Aargauer Wanderwege und Touring-Club der Schweiz (TCS) Sektion Aargau.

Mit den Verbänden wurde folgendes Vorgehen vereinbart:

Bei startenden Planungen werden die Verbände angeschrieben und die interessierten Organisationen an der Planung beteiligt. Damit sind sie mit den Regionalplanungsverbänden und den betroffenen Fachstellen des Kantons gleichgestellt. Als aktuelles Beispiel dazu wird auf die Veloplanung Überarbeitung des kantonalen Velonetzes im Gesamtverkehrskonzept (GVK) Region Aarau verwiesen. Privatpersonen können sich über die Verbände in die Planungen einbringen.

Als weitere Interaktionsmöglichkeit wird aktuell der Kanal über die Plattform [www.bikeable.ch](http://www.bikeable.ch) geprüft. Dort können Mängel im Velonetz von der Bevölkerung und den Verbänden gemeldet werden. Dies betrifft kommunale wie auch kantonale Veloinfrastrukturen. Die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr des Kantons wertet diese Eingaben aus und leitet die Rückmeldungen an die zuständigen Stellen weiter. Dieses System befindet sich derzeit in der Testphase. Im Kanton Aargau haben sich über die Jahre insgesamt rund 500 Schwachstellen angesammelt, davon betreffen 300 das kantonale Velonetz oder Kantonstrassen. Noch offen ist, in welchem Ausmass und vor allem auch in welchen Zeiträumen auf die Rückmeldungen reagiert werden kann. Ziel ist es, das Velonetz aufgrund dieser Rückmeldungen kontinuierlich zu verbessern.

Am 3. März 2026 wird wiederum der Austausch mit den Verbänden stattfinden. Der Themenschwerpunkt wird auf der Interessenabwägung liegen. Mit diesem jährlichen Austausch und dem Einbezug der Verkehrsverbände in die Planungsprojekte ist die systematische Einbindung der Verbände bereits erfolgt. Bei der Erarbeitung des Mountainbikekonzepts werden sowohl die Verkehrs- als auch Naturschutzverbände frühzeitig in die Bearbeitung einbezogen.

### **Zusammenarbeit mit den Gemeinden**

Bereits heute werden Aufgaben betreffend der kantonalen Veloverbindungen auf Gemeindestrassen an die Gemeinde delegiert. Diese werden in § 19 des Gesetzes über das kantonale Strassenwesen (Strassengesetz, StrG) definiert: Der Kanton baut und finanziert die kantonalen Velorouten. Das Eigentum an den kantonalen Velorouten, die nicht Bestandteile von Kantonsstrassen sind, überträgt der Kanton nach dem Bau unentgeltlich an die Gemeinden. Die Gemeinden übernehmen dann den Betrieb und den Unterhalt. Der Einbezug der Gemeinden in die Planung wird im Richtplankapitel zur Mobilität M 4.1 Veloverkehr festgehalten. Konkrete Linienführungen sind in Absprache mit den Gemeinden anzupassen und die Gemeinden sind bei der Weiterentwicklung des kantonalen Velonetzes

einzu beziehen. Der Richtplan (Kapitel M 4.1. Planungsgrundsatz A) verpflichtet Kanton und Gemeinden für die Velofahrenden sichere, attraktive, direkte und zusammenhängende Velonetze bereitzustellen. Das Velonetz und seine Planungsgrundsätze auf der Basis des Veloweggesetzes erfordern eine stärkere Abstimmung und Koordination der kantonalen und kommunalen Aufgaben und Planungen. Das zusammenhängende und direkte Velonetz wird auch Elemente der kommunalen Velonetze und Veloparkplätze mit einbeziehen. Das Freizeitnetz wird mit lokalen Velowander- und Mountainbike-Routen ergänzt. Die Aufgabenteilung orientiert sich an der heutigen Praxis. Diese Prozesse, Abläufe und Verbindlichkeiten werden nun im Rahmen der kantonalen Velonetzrevision überprüft und wo nötig verbessert. Das Gesamtnetz als Auftrag aus dem Veloweggesetz besteht aus dem kantonalen Velonetz Alltag und Freizeit und ergänzend dazu aus den wichtigen Verbindungen des kommunalen Velonetzes. Zur Festlegung dieser kommunalen Verbindungen werden die bereits bestehenden Kommunalen Gesamtpläne Verkehr (KGV) beigezogen.

Die Gemeinden haben unterschiedliche Grundlagen und Voraussetzungen was ihre Velonetzplanungen und Veloinfrastruktur betrifft. In über 40 % der Gemeinden liegt ein KGV und somit ein Teilplan Veloverkehr bereits vor oder ist in Bearbeitung. Es stellt sich auch die Frage, ob für kleinere Gemeinden die kantonale Infrastruktur als Basisnetz ausreichend ist. Es geht darum, die Balance zu finden zwischen einem funktionalen Gesamtnetz, das die Bedürfnisse vor Ort adäquat abbildet und eine sinnvolle Kontrolle und Bewirtschaftung zulässt.

Der Kontakt mit den Regionalplanungsverbänden und Gemeinden im Prozess der kantonalen Velonetzrevision bietet die Möglichkeit, die Zusammenarbeit mit den Gemeinden beim Thema Velo klarer zu definieren und zu festigen. Diese Arbeiten starten im ersten Halbjahr 2026.

### **Koordination mit den Nachbarkantonen**

Die benachbarten kantonalen Fachstellen stehen in regelmässigem Austausch. Die laufenden Planungen werden gemeinsam koordiniert und abgestimmt. Im Kanton Aargau ist der Austausch insbesondere intensiv, da die meisten Agglomerationsprogramme kantons- oder sogar länderübergreifend sind. Innerhalb der GVK Raum Zurzibiet und Raum Frick-Stein-Laufenburg findet auch der Austausch mit Deutschland statt.

### **Veloverkehr in der Verwaltung**

Die Veloplanung ist ein integraler Bestandteil der Gesamtverkehrsplanung der Abteilung Verkehr des Departements Bau, Verkehr und Umwelt. Damit sind auf Seite Verkehrsplanung verschiedene Personen eng in die Veloplanung involviert. Die Digitalisierung, Erarbeitung der Datenmodelle und Bearbeitung der Geodaten werden im Fachbereich Verkehrsdaten übernommen. Drei Mitarbeitende sind auf die Anliegen des Veloverkehrs spezialisiert und bilden die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr. Somit sind genügend personelle Ressourcen für die Aufgaben im Veloverkehr vorhanden.

Die Ausführung der kantonalen Veloinfrastruktur erfolgt durch die Abteilung Tiefbau des Departements Bau, Verkehr und Umwelt im Rahmen der Strassenbauprojekte an Kantonsstrassen. Der grösste Teil der kantonalen Veloinfrastruktur befindet sich auf Gemeindestrassen und wird in Zusammenarbeit mit den Gemeinden realisiert. Die kommunale Veloinfrastruktur fällt in die Zuständigkeit der Gemeinden.

### **Kontinuierliche Weiterentwicklung**

Die noch erforderlichen Anpassungen des bereits bestehenden kantonalen und kommunalen Velonetzes im Kanton Aargau sind auf Kurs. Auf Grundlage des Veloweggesetzes sind nur wenige Anpassungen am kantonalen Velonetz erforderlich, um den gesetzlichen Vorgaben zu entsprechen. Wie im kantonalen Richtplan festgehalten (Kapitel M 4.1) wird das Netz laufend qualitativ weiterentwickelt und verbessert.

Bei der Verbreiterung der Veloinfrastruktur sowie der Lückenschliessung bei Hindernissen wie Gewässer, Bahnlinien, Autobahnen und Hauptverkehrsstrassen sind teure Bauwerke, Landerwerb und

damit Eingriff ins Privateigentum oder der Verlust von Fruchtfolgefläche einzurechnen. Die Umsetzung solcher Infrastrukturanlagen ist komplex, aufwändig und braucht Zeit. Die gesetzlichen Grundlagen für die Realisierung sind im Kanton Aargau vorhanden. Es braucht keine kantonale Einführungsgesetzgebung. Wichtig ist, dass alle Beteiligten – Kanton und Gemeinden und auch Private zusammenarbeiten und damit die benötigte Infrastruktur ermöglichen.

### **Vorgesehene Art der Umsetzung und geltende Frist**

Die Umsetzung des vorliegenden Vorstosses würde die Vorlage eines Berichts (vgl. § 46 Abs. 1 Gesetz über die Organisation des Grossen Rates und über den Verkehr zwischen dem Grossen Rat, dem Regierungsrat und der Justizleitung [Geschäftsverkehrsgesetz, GVG]) bedingen, mit folgender Begründung: Der Regierungsrat ist der Auffassung, dass er dem Anliegen der Postulantinnen und Postulanten mit der vorliegenden Stellungnahme bereits entsprochen hat. Teilt der Grosse Rat diese Auffassung nicht, würde der Regierungsrat dem Grossen Rat einen zusätzlichen Bericht unterbreiten. Dafür würde eine zweijährige Umsetzungsfrist gelten (vgl. § 42 Abs. 3 lit. b GVG).

Die Kosten für die Beantwortung dieses Vorstosses betragen Fr. 1'690.–.

### **Regierungsrat Aargau**