

## Gesamtverkehrskonzept (GVK) Raum Baden und Umgebung

**Mobilitätskonferenz 2022-01; Fotoprotokoll der Konferenz vom 24. September 2022**

**Trafohalle, Brown Boveri Platz 1, Baden**

### Teilnehmende

- Siehe Präsenzliste gemäss Beilage

### Geht an

- Teilnehmende und Entschuldigte
- Behördendelegation
- Begleitgruppe
- Planerteam

### Beilagen

1. Rahmenpräsentation
2. Präsentation Grundlagen Mobilitätsplanung
3. Broschüre Lagebeurteilung
4. Präsenzliste MoK1 vom 24.9.2022

### Begrüssung / Zielsetzung

Stephan Attiger, Regierungsrat und Vorsteher BVU, begrüsst die Anwesenden zur ersten Mobilitätskonferenz (MoK). Er betont die Bedeutung ihres Engagements für die Region und für den Prozess. Zudem hebt er die Bedeutung der Mobilität für den Grossraum Baden hervor. Das Strassennetz und das Mobilitätsangebot könne und müsse immer wieder den veränderten Rahmenbedingungen angepasst werden. Die damit verbundenen Fragestellungen können nur regional und vernetzt geklärt werden.

Zudem erläutert er, dass das GVK von drei Klassen der Kantonsschulen Baden und Wettingen im Rahmen des Projektunterrichts begleitet wird. Ein Teil der Jugendlichen wird auch an der zweiten MoK im Januar 2023 teilnehmen. An der heutigen ersten MoK werden einige Videostatements mit den Wünschen der Jugendlichen für die Mobilitätsplanung im Raum Baden und Umgebung vorgeführt.

Die **Ziele** dieser ersten Mobilitätskonferenz sind:

- Kennen des politischen Auftrags und des Rahmens für das Projekt
- Entwickeln eines gemeinsamen Verständnisses zur Ausgangslage für die Mobilitätsplanung im Raum Baden und Umgebung
- Kennen der Analyse der Fachplanung
- Kritische Auseinandersetzung mit der Analyse und sammeln von Rückmeldungen.

Carlo Degelo, Leiter Abteilung Verkehr BVU, erläutert die Eckpunkte des Vorhabens, gibt eine Projektübersicht (Beilage Rahmenpräsentation, Folien 4-10). Dabei geht er einerseits auf die bisherigen Planungen ein und erläutert, welche Schlüsse der Kanton daraus für die weiteren Arbeiten gezogen hat. Andererseits erläutert er die Eckpunkte des jetzt startenden Prozesses (Perimeter, Organisation/Organigramm, Ablauf).

Im Anschluss begrüsst Moderatorin Inger Schjold die Anwesenden. Die Teilnehmenden teilen mit, welche Gemeinde oder Interessengruppe sie vertreten und mit welchen Erwartungen sie an die MoK gereist sind. Eine grosse Gruppe ist insbesondere interessiert an Informationen zur Verkehrsplanung in der Region. Die Bedürfnisse der übrigen Teilnehmenden kennenzulernen und dass es endlich vorwärts geht sind weitere Themen und Anliegen der Anwesenden.

Stephan Erne, Gesamtleiter Seite Fachplaner, führt anschliessend in die Grundzüge der heutigen Mobilitätsplanung ein (Beilage Präsentation Grundlagen Mobilitätsplanung: "Mobilitätsplanung heute – was heisst das?").

### Unsere Sicht auf die Mobilität in der Region

In zwei Runden werden in wechselnden Gruppen an den rund 25 Tischen die nachfolgenden Fragen diskutiert:

- Wie nehmen wir die Mobilität in der Region wahr? Was funktioniert gut und was nicht?
- Welche allgemeinen Entwicklungen/Trends stellen wir fest, die sich auf die Mobilität in unserer Region auswirken?

### Rahmen und Gestaltungsspielraum

Anschliessend an die beiden Diskussionsrunden erläutert Carlo Degelo den inhaltlichen Rahmen und die politischen Vorgaben aus den bestehenden Planungsinstrumenten für das Vorhaben vor (Beilage Rahmenpräsentation, Folien 11-17).

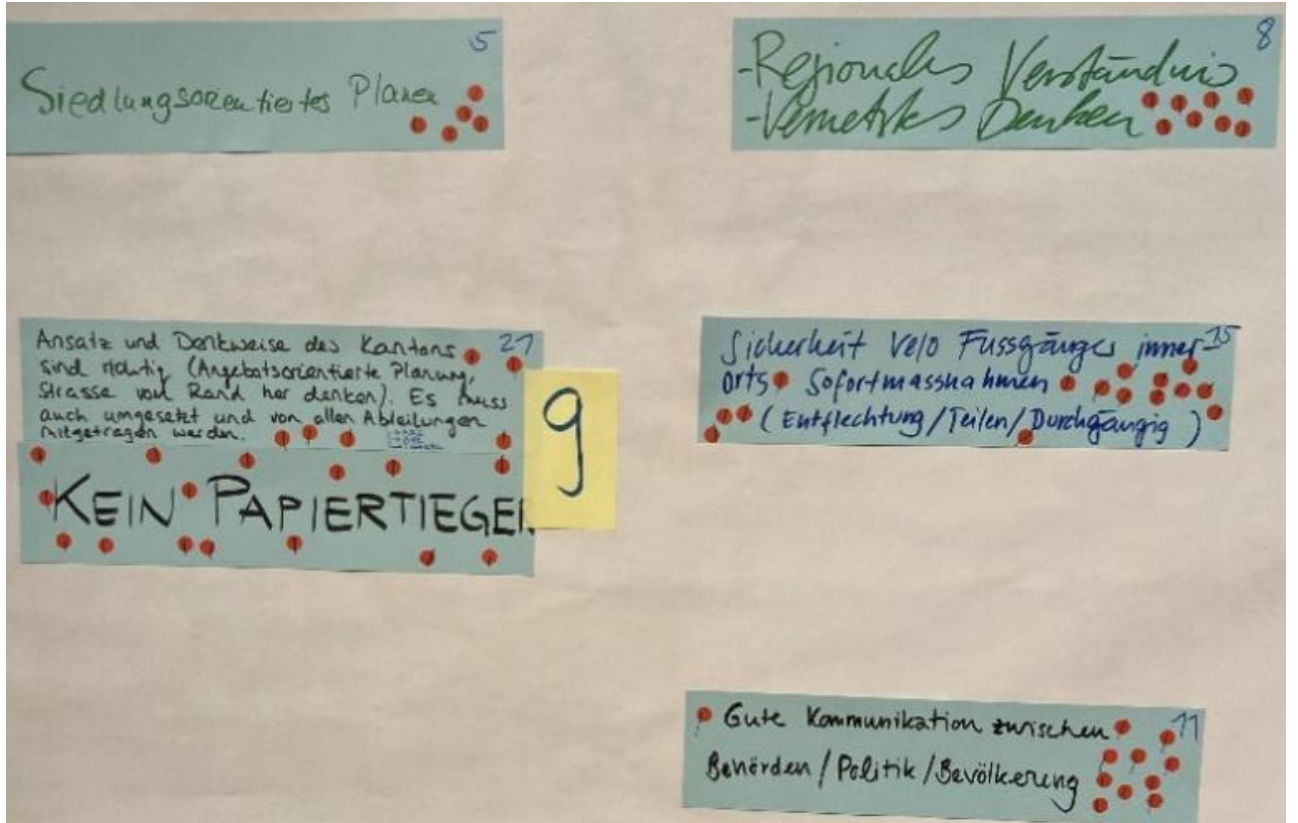
### Fortführung der Standortbestimmung zur Sicht auf die Mobilität in der Region

Im Anschluss und gestützt auf den eben gehörten Input zum Rahmen und Gestaltungsspielraum diskutieren die Teilnehmenden in einer dritten Runde in Gruppen an den Tischen die folgende Frage:

- Welches sind unsere Hoffnungen und Erwartungen in Bezug auf die Entwicklung der Mobilität in der Region?

Die zwei wichtigsten Erkenntnisse werden von den Teilnehmenden tischweise zusammengefasst und im Plenum präsentiert und auf Plakate an Pinnwänden fixiert. Anschliessend werden diese durch die Teilnehmenden priorisiert (vgl. nachfolgende Fotos der Plakate; jede Person setzt rote Punkte um die einzelnen Aussagen zu gewichten):

Die wichtigsten **Hoffnungen und Erwartungen der Teilnehmenden** in Bezug auf die Entwicklung der Mobilität in der Region:



Anreize schaffen, dass Wohnen + Arbeiten näher rücken  
 Arbeit - wohnen ⊕ Freizeit  
 ⊕ Einkäufen

44  
 2  
 44

BNO + Raumentwicklung  
 Wachstum, Wohnraum, u. Beziehung  
 Wachstum mit Anreiz zu alternativen  
 Verkehrsverhalten verknüpfen

33  
 5  
 33

REGION DER KURZEN WEGE

ANREIZE SCHAFFEN FÜR  
 VERHALTENS-ÄNDERUNGEN / UMDENKEN  
 Individuelle Freiheit vs Gemeinwohl

23  
 7  
 23

Mobilität muss noch mehr zu einem gesellschaftl. Thema werden → nicht nur technokratisch  
 → richtige Mob. zur richtigen Gelegenheit

Barrierenabbau + Raumschaffen für flexible Mobilitätsnutzung & Mobilitätsformen

Finanzier- und zahlbar

23  
 7  
 23

Mobility Pricing zur Steuerung und Lenkung verkehrsnachfrage

Lösungen suchen die Visionen enthalten und Spielraum für zukünftige Entwicklungen lassen.

28  
 6  
 28

Generierung „Mobilität auf Abruf“

Vorausschauende, komplexe Thematik mit Kompromisslösung

Zuverlässigkeit aller Verkehrsträger 53

Planbare Mobilität (effizient, flüssig, zuverlässig)

Verlässlichkeit des ÖV und IV Verkehrsflüsse erhöhen

1 53

Letzte Meile für Velos attraktiv machen!  
=> So wird auch mehr Raum frei für die Personennahverkehr, welcher sich auf das Auto auswirken wird.

Kurze Wege für Langsamverkehr attraktiver machen

ANGEBOT VON VELOROUTEN (SICHER) UND FINANZ. GUTES ÖV ANGEBOT IST WICHTIG 34

4 34

ÖV-Angebot auf höherem Niveau erhalten und Fahrplan-Stabilität sicherstellen

ÖV Attraktivitätssteigerung (finanziell, Taktverkehr, Abkürzung, Umgehungsleistungen) Produktivität

ÖV Angebot gut / Konkurrenzfähigkeit  
Velo teilweise gut / Der Zugangspunkt

- Weniger TIV -> ÖV, Velo, ...  
- Neugestaltung d. Schienenverkehrs

Vernetzung  
Quervernetzung (Taktverkehr) / Klasse  
Langsamverkehr ÖV

Dezentraler ÖV attraktiv einfach günstig quer  
Velo ÖV mit Ringlösung (nicht alles übers Zentrum)

8 22

BESSERE VERNETZUNG DER EINZELNEN VERKEHRS-TRÄGER ... UMSTIEGMÖGLICHKEITEN VERBESSERN 6

ATTRAKTIVER LANGSAM VERKEHR

1 Attraktivität ÖV steigern (Preis, Verbindungen, dezentral, freizeithilfreich)

Verteilung der beschränkten Fläche! 42

vormannische Verkehrsflächen anders aufteilen, Reduktion MIV priorisierte Velo, Fussgänger

Bestehender Platz besser nutzen  
-> kein zus. Landverbrauch

3  
42

Verlangsamung des Verkehrs  
Tempo 30 auf Kantonsstrassen im Siedlungsgebiet (Koexistenz/Durchlässigkeit)

5  
33

Temporegulation + Kombination mit Parkplatzkonzept führt zu Entschleunigung, ergo menschenorientiert + bessere Siedlungsverträglichkeit. Side-Effekt: andere Flächenumwidmung

6  
Nutzungsconflikte auf Verkehrsflächen

MIV Verlässlichkeit / Verkehrsfähigkeit (Wartungsfähigkeit) erhöhen  
LV Durchgangsverkehr reduzieren

Kapazität in Strassen besser verteilen -> flexiblere, arbeitsteilige Förderung

MIV Transit + Regionalverkehr getrennt betrachten 9

6  
Flächeneffiziente Mobilität

7  
Motorisierter Transitverkehr als Problem

9  
Koexistenz  
Auto nicht im Mittelpunkt

Vernetzung in Siedlungsgebiet attraktiver 3

2  
Veloverkehr attraktiv fördern (Perzepte, Sicherheit, Anbindung Verkehrsmittel)

3  
Verkehrsmanagement  
gestärkt, zukunftsweisend, für mehrere Verkehrsmittel

Die zehn am häufigsten priorisierten Erkenntnisse der Diskussionsrunden zur heutigen Mobilitätssituation in der Region aus Sicht der Teilnehmenden sind nachfolgend zusammengefasst (Hoffnungen und Erwartungen in Bezug auf die Entwicklung der Mobilität in der Region).

- **Planbare und zuverlässige Mobilität für alle Verkehrsmittel erreichen:**  
Sowohl das Auto wie auch der Bus sind heute im Raum Baden und Umgebung während der Morgen- und Abend-Spitzenzeiten oft nicht zuverlässig unterwegs (Staus, Verspätungen). Mit den Massnahmen des GVK soll die Mobilität für alle Verkehrsmittel auch in Spitzenzeiten künftig zuverlässiger und damit planbarer sein.
- **Anreize für kürzere Wege über planerische Instrumente schaffen:**  
Durchmischte Siedlungen sind sinnvoll, damit die Wege zwischen Wohnen, Arbeiten, Freizeiteinrichtungen, Einkaufsgelegenheiten, etc. kürzer werden. Um kürzere Wege und somit auch weniger Verkehr zu produzieren, braucht es konkrete Anreize. Zum Beispiel attraktive, durchgängige Verkehrswege und raumplanerische Instrumente (z.B. kommunale Nutzungsplanungen) sollen zu kürzeren Wegen und einem veränderten Mobilitätsverhalten (weniger Autoverkehr, mehr öV und Fuss- und Veloverkehr) beitragen.
- **Knappe Verkehrsflächen effizienter nutzen:**  
Die Strassenräume innerorts sind grundsätzlich gegeben und es sollen künftig darüber hinaus möglichst keine zusätzlichen Flächen beansprucht werden. Die vorhandenen Flächen können aber anders aufgeteilt werden. Velo- Fussverkehr und öV sollen innerorts stärker bevorzugt werden. Im Gegenzug soll die Belastung durch den Autoverkehr entsprechend reduziert werden.
- **Attraktive, sichere und durchgängige Verbindungen für Fuss- und Veloverkehr schaffen:**  
Auf kurzen Wegen ist das Potential des Fuss- und Veloverkehrs sehr gross und wird heute nicht ausgeschöpft. Insbesondere in dicht besiedelten Räumen oder auch bei engen Platzverhältnissen müssen attraktive, lückenlose und sichere Wege vorhanden sein.
- **Tiefere Geschwindigkeiten auf Kantonsstrassen im Siedlungsgebiet erwirken:**  
Die Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs auf den Abschnitten der Ortsdurchfahrten soll reduziert werden, um die Koexistenz (gemeinsame und ausgewogene Nutzung der Strassen durch die verschiedenen Verkehrsmittel) und die Durchlässigkeit (geringere Trennwirkung der Siedlung durch die Strassen) zu verbessern. Dabei soll auch die Einführung von Tempo 30 auf Kantonsstrassen geprüft werden.
- **Spielraum für künftige Entwicklungen zulassen:**  
Mit dem GVK für den Raum Baden und Umgebung sollen auch visionäre Massnahmen geprüft werden. Dabei sollen die Spielräume für künftige Generationen erhalten werden.
- **Generelle Anreize für Verhaltensänderungen schaffen:**  
Es braucht konkrete Anreize für die einzelnen Menschen, damit sie ihr Mobilitätsverhalten verändern. Dabei ist die Balance zwischen individuellen Freiheiten und dem Gemeinwohl im Auge zu behalten.
- **Finanzier- und zahlbare Lösungen schaffen:**  
Die im GVK zu entwickelnden Massnahmen müssen von der öffentlichen Hand (Bund, Kanton, Gemeinden) finanziert und von den Verkehrsteilnehmenden bezahlt werden können.
- **Dezentrale Verbindungen stärken:**  
Das Busangebot Richtung Zentrum (v.a. in die Stadt Baden) ist heute gut, wogegen die dezentralen, am Zentrum vorbeiführenden Strecken (z.B. zwischen Ehrendingen / Freienwil und Siggenthal) mit dem öV oft unattraktiv sind. Diese Strecken sollen künftig mit dem öV attraktiver, einfacher und günstiger werden.
- **Planungsansatz gut, muss aber umgesetzt werden:**  
Der von Kanton und Planerteam vorgestellte Planungsansatz (angebotsorientierte Planung, Strassenraum von den angrenzenden Nutzungen her denken) ist richtig. Es ist wichtig, dass dieser Ansatz künftig von den relevanten kantonalen Stellen unterstützt und nach dieser Planungsphase aktiv umgesetzt wird, damit kein «Papiertiger» produziert wird.

### Die heutige Situation aus Sicht der Fachplanung

Stephan Erne erläutert die Lagebeurteilung des Planerteams. Es handelt sich um die Bestandesaufnahme der heutigen Situation (Beilage Broschüre Synthese Lagebeurteilung). Als Input für die folgenden Diskussionen werden vom Planerteam 4 Kernthesen formuliert.

4 Kernthesen des Planerteams:

1. Der (Auto-)Verkehr im Raum Baden und Umgebung ist hausgemacht, es gibt kaum Durchgangsverkehr durch die ganze Region. Der Zielverkehr ins Zentrum (Stadt Baden) quert aber teilweise andere Teilräume.
2. Für Fahrten Richtung Baden-Wettingen wird deutlich häufiger das Auto genutzt als für Fahrten innerhalb von Baden-Wettingen.
3. Die kapazitätsbestimmenden Knoten (v.a. Brückenkopf Ost, Boldi) führen nicht nur zu Stau für den Autoverkehr, sondern beeinträchtigen auch die anderen Verkehrsmittel (Netzlücken für Velo, Verspätungen im Busverkehr).
4. Die Kantonsstrassen innerorts sind heute mehrheitlich auf den Autoverkehr ausgerichtet und für den Fuss- und Veloverkehr unattraktiv. Die Defizite in den Ortsdurchfahrten sind hinsichtlich Art und Ausmass unterschiedlich.

### Reflexion der Analyse der Fachplanung durch die Teilnehmenden

In Gruppen diskutieren die Teilnehmenden die soeben gehörten Inhalte zur Lagebeurteilung der Fachplanung. In drei Runden werden folgende Fragen diskutiert:

- Was finden wir spannend, was irritiert uns?
- Was fehlt? Was sind unsere Ergänzungen?
- Was sind unsere wichtigsten Rückmeldungen zur Analyse der Fachplanung?

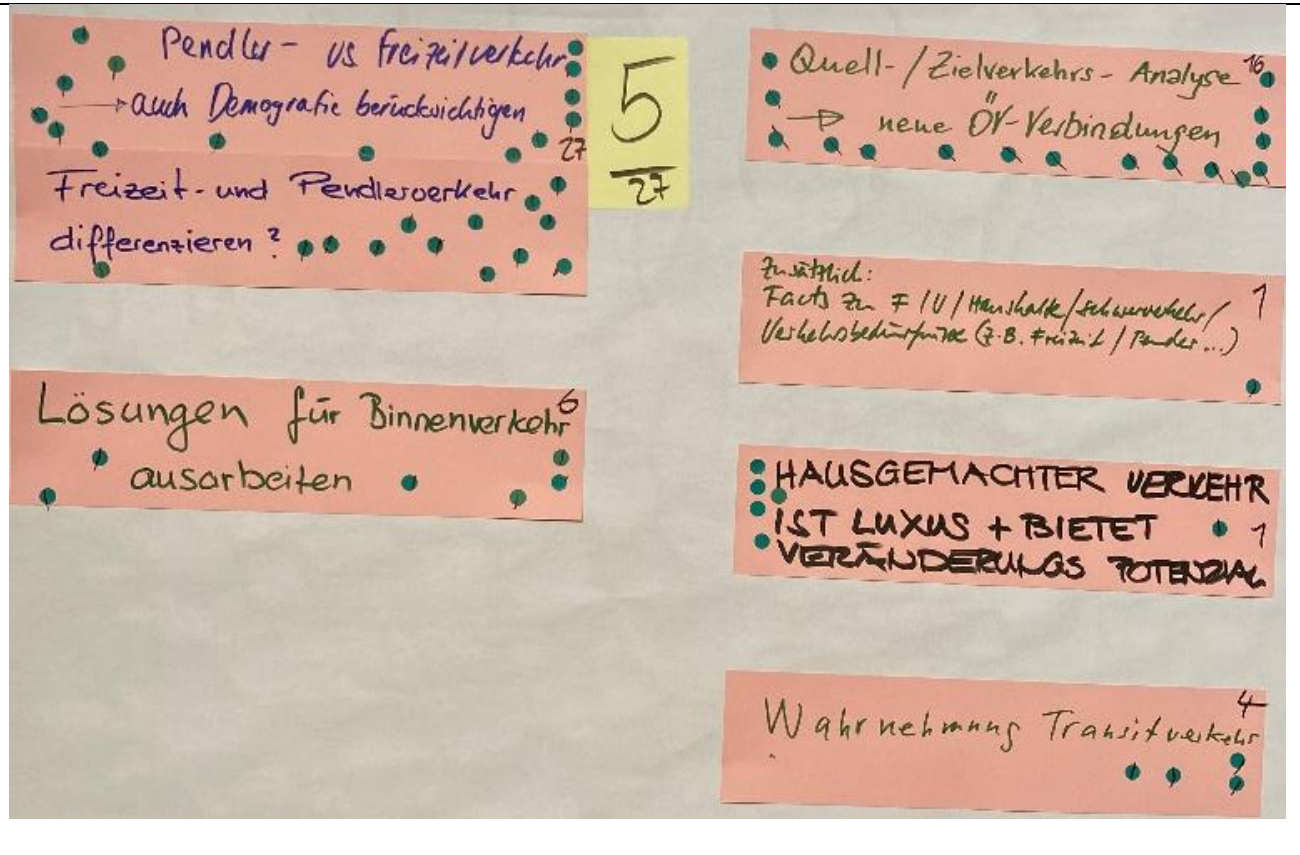
Die zwei wichtigsten Rückmeldungen je Tisch / Gruppe werden wiederum im Plenum präsentiert und im Anschluss durch die Teilnehmenden priorisiert.

Die zehn für am als wichtigsten befundenen Erkenntnisse der Diskussionsrunden zur Analyse der Fachplanung sind nachfolgend zusammengefasst.

- **Vertiefte Analysen** zu Tagesganglinien (Verkehrsverteilung über den ganzen Tag), Stosszeiten und verschiedenen Verkehrszwecken (Arbeit, Einkauf, Freizeit, Ausbildung) sind wünschenswert. Die Teilnehmenden sind mehrheitlich überrascht, dass der hausgemachte Verkehr gross ist und damit das Potenzial für Veränderung in den eigenen Händen liegt.
- **Bevölkerungs- und Arbeitsplatzprognosen** und Entwicklungsgebiete bis 2040 sind mitzubedenken.
- **Kombinierte Mobilität** und damit der Umstieg zwischen öffentlichem Verkehr, Fuss- und Veloverkehr soll vereinfacht werden, unter anderem durch eine vereinfachte Zugänglichkeit.
- **Allgemeine Trends mit Bezug zur Mobilität** und **die Klimaziele** sollen ebenfalls evaluiert und berücksichtigt werden.
- **Differenzierung von Pendler- und Freizeitverkehr** und die **Berücksichtigung der Demografie** wären interessant.
- **Ökologische Aspekte** wie Begrünung, Landschaft und Umwelt sind ebenfalls zu berücksichtigen.
- **Verständlichkeit und Plausibilität der Zahlen** ist zu optimieren, inhaltlich und grafisch. Die Herleitung der vier Thesen ist auf die Zahlen abzustimmen.
- Der **Perimeter** wird als klein beurteilt, die **Auswirkungen des Gubrist- und des Baregg隧nels** mit ihren Erweiterungen sowie die Verkehrsentwicklung auf der A1 sind mitzubedenken. Spreitenbach und Würenlos sollten zum Beispiel zum Perimeter gehören.
- **Überregionale Aspekte** wie beispielsweise die Entwicklungen und der Verkehr in Spreitenbach (Shoppi etc.) sowie aus Süddeutschland sind miteinzubeziehen.

- Betreffend **Ortsdurchfahrten** sind die Teilnehmenden erstaunt, dass nur eine Ortsdurchfahrt in der Region als "siedlungsverträgliche Ortsdurchfahrt" eingestuft wurde. Der Fokus auf attraktive Ortsdurchfahrten und Massnahmen dazu sind sofort anzugehen.

**Analyse der Fachplanung: Die wichtigsten Erkenntnisse der Teilnehmenden** aus den Diskussionsrunden und deren Priorisierung sind auf folgenden Fotos zu finden (Priorisierung: jede Person setzte grüne Punkte, um die einzelnen Aussagen zu gewichten):





Erschreckend, dass es eine "frühe" Ortsdurchfahrt gibt  
→ stärkere Ortsdurchfahrten sofort angehen  
→ Fokus auf attraktive Ortsdurchfahrten

9  
21

- BESTÄNDES-AUFNAHME IN DEN KARTEN IST STIMMIG UND ABSCHLUSSEREICH.  
AUSNAHME:  
- WO WERDEN DIE ZAHLEN A-1 + KOBLENZ DARGESTELLT?

Thema Ortsdurchfahrten verständlicher aufzeigen

Für Gesamtbild von Vorteil  
- LKW  
- Fußverkehr  
- Anreiseweiterbindung  
- Tarifzonen  
- Systemgrenze  
- Umweltteil

Queren der Ortsdurchfahrten optimieren  
Potential nutzen

Hoher MIV Binnenverkehr  
Anteil, Nur 1 Person im Auto

Topographie ohne Tunnel setzt Grenzen

Spaltenbach + Wüschel gehören in den Perimeter

PERIMETER ZU KLEIN  
AUSWIRKUNG GUBRIST  
Verkehrsentwicklung auf A1 miteinbeziehen  
(Gubrist Tunnel-Erröpfung, Boregg)

8  
23

Überregionale Aspekte mit einbeziehen  
(Spaltenbach, Wüschel, Südentalm)

9  
27

Konsens zu den Grundlagen schaffen, bevor weitergearbeitet wird.

Feinanalyse Stosszeiten  
Arbeitsverkehr / Freizeitverkehr  
Nicht nur Tagesverkehr, sondern auch Stosszeitenverkehr berücksichtigen

1  
40

Potenzial der Verkehrsträger <sup>16</sup>

Umsteigequalität + -punkte <sup>19</sup>  
analysieren  
(PP, Logstikhubs, neue Tarifsysteme)

"Vereinfachung" ÖV, Füss- und Radverkehr <sup>32</sup>  
↳ Zugänglichkeit

3  
37

NUTZUNGSKAPAZITÄTEN  
ÖV? <sup>4</sup>

Warum werden ÖV Angebote in Rand-  
gebiete (z. B. Oberrheinthal / Unter-  
siggenthal) weniger genutzt.

Zusammenspiel 5 Verkehrsträger <sup>3</sup>  
dort noch vermittelt werden

Unterschiedliche  
Massnahmen für  
verschiedene Räume <sup>2</sup>

Wir haben es setzen in der  
Hand... (Region wenig Durchgangs-  
Verhalten) <sup>10</sup> <sup>11</sup> <sup>12</sup> <sup>13</sup> <sup>14</sup> <sup>15</sup> <sup>16</sup> <sup>17</sup> <sup>18</sup> <sup>19</sup> <sup>20</sup> <sup>21</sup> <sup>22</sup> <sup>23</sup> <sup>24</sup> <sup>25</sup> <sup>26</sup> <sup>27</sup> <sup>28</sup> <sup>29</sup> <sup>30</sup> <sup>31</sup> <sup>32</sup> <sup>33</sup> <sup>34</sup> <sup>35</sup> <sup>36</sup> <sup>37</sup> <sup>38</sup> <sup>39</sup> <sup>40</sup> <sup>41</sup> <sup>42</sup> <sup>43</sup> <sup>44</sup> <sup>45</sup> <sup>46</sup> <sup>47</sup> <sup>48</sup> <sup>49</sup> <sup>50</sup> <sup>51</sup> <sup>52</sup> <sup>53</sup> <sup>54</sup> <sup>55</sup> <sup>56</sup> <sup>57</sup> <sup>58</sup> <sup>59</sup> <sup>60</sup> <sup>61</sup> <sup>62</sup> <sup>63</sup> <sup>64</sup> <sup>65</sup> <sup>66</sup> <sup>67</sup> <sup>68</sup> <sup>69</sup> <sup>70</sup> <sup>71</sup> <sup>72</sup> <sup>73</sup> <sup>74</sup> <sup>75</sup> <sup>76</sup> <sup>77</sup> <sup>78</sup> <sup>79</sup> <sup>80</sup> <sup>81</sup> <sup>82</sup> <sup>83</sup> <sup>84</sup> <sup>85</sup> <sup>86</sup> <sup>87</sup> <sup>88</sup> <sup>89</sup> <sup>90</sup> <sup>91</sup> <sup>92</sup> <sup>93</sup> <sup>94</sup> <sup>95</sup> <sup>96</sup> <sup>97</sup> <sup>98</sup> <sup>99</sup> <sup>100</sup> <sup>101</sup> <sup>102</sup> <sup>103</sup> <sup>104</sup> <sup>105</sup> <sup>106</sup> <sup>107</sup> <sup>108</sup> <sup>109</sup> <sup>110</sup> <sup>111</sup> <sup>112</sup> <sup>113</sup> <sup>114</sup> <sup>115</sup> <sup>116</sup> <sup>117</sup> <sup>118</sup> <sup>119</sup> <sup>120</sup> <sup>121</sup> <sup>122</sup> <sup>123</sup> <sup>124</sup> <sup>125</sup> <sup>126</sup> <sup>127</sup> <sup>128</sup> <sup>129</sup> <sup>130</sup> <sup>131</sup> <sup>132</sup> <sup>133</sup> <sup>134</sup> <sup>135</sup> <sup>136</sup> <sup>137</sup> <sup>138</sup> <sup>139</sup> <sup>140</sup> <sup>141</sup> <sup>142</sup> <sup>143</sup> <sup>144</sup> <sup>145</sup> <sup>146</sup> <sup>147</sup> <sup>148</sup> <sup>149</sup> <sup>150</sup> <sup>151</sup> <sup>152</sup> <sup>153</sup> <sup>154</sup> <sup>155</sup> <sup>156</sup> <sup>157</sup> <sup>158</sup> <sup>159</sup> <sup>160</sup> <sup>161</sup> <sup>162</sup> <sup>163</sup> <sup>164</sup> <sup>165</sup> <sup>166</sup> <sup>167</sup> <sup>168</sup> <sup>169</sup> <sup>170</sup> <sup>171</sup> <sup>172</sup> <sup>173</sup> <sup>174</sup> <sup>175</sup> <sup>176</sup> <sup>177</sup> <sup>178</sup> <sup>179</sup> <sup>180</sup> <sup>181</sup> <sup>182</sup> <sup>183</sup> <sup>184</sup> <sup>185</sup> <sup>186</sup> <sup>187</sup> <sup>188</sup> <sup>189</sup> <sup>190</sup> <sup>191</sup> <sup>192</sup> <sup>193</sup> <sup>194</sup> <sup>195</sup> <sup>196</sup> <sup>197</sup> <sup>198</sup> <sup>199</sup> <sup>200</sup> <sup>201</sup> <sup>202</sup> <sup>203</sup> <sup>204</sup> <sup>205</sup> <sup>206</sup> <sup>207</sup> <sup>208</sup> <sup>209</sup> <sup>210</sup> <sup>211</sup> <sup>212</sup> <sup>213</sup> <sup>214</sup> <sup>215</sup> <sup>216</sup> <sup>217</sup> <sup>218</sup> <sup>219</sup> <sup>220</sup> <sup>221</sup> <sup>222</sup> <sup>223</sup> <sup>224</sup> <sup>225</sup> <sup>226</sup> <sup>227</sup> <sup>228</sup> <sup>229</sup> <sup>230</sup> <sup>231</sup> <sup>232</sup> <sup>233</sup> <sup>234</sup> <sup>235</sup> <sup>236</sup> <sup>237</sup> <sup>238</sup> <sup>239</sup> <sup>240</sup> <sup>241</sup> <sup>242</sup> <sup>243</sup> <sup>244</sup> <sup>245</sup> <sup>246</sup> <sup>247</sup> <sup>248</sup> <sup>249</sup> <sup>250</sup> <sup>251</sup> <sup>252</sup> <sup>253</sup> <sup>254</sup> <sup>255</sup> <sup>256</sup> <sup>257</sup> <sup>258</sup> <sup>259</sup> <sup>260</sup> <sup>261</sup> <sup>262</sup> <sup>263</sup> <sup>264</sup> <sup>265</sup> <sup>266</sup> <sup>267</sup> <sup>268</sup> <sup>269</sup> <sup>270</sup> <sup>271</sup> <sup>272</sup> <sup>273</sup> <sup>274</sup> <sup>275</sup> <sup>276</sup> <sup>277</sup> <sup>278</sup> <sup>279</sup> <sup>280</sup> <sup>281</sup> <sup>282</sup> <sup>283</sup> <sup>284</sup> <sup>285</sup> <sup>286</sup> <sup>287</sup> <sup>288</sup> <sup>289</sup> <sup>290</sup> <sup>291</sup> <sup>292</sup> <sup>293</sup> <sup>294</sup> <sup>295</sup> <sup>296</sup> <sup>297</sup> <sup>298</sup> <sup>299</sup> <sup>300</sup> <sup>301</sup> <sup>302</sup> <sup>303</sup> <sup>304</sup> <sup>305</sup> <sup>306</sup> <sup>307</sup> <sup>308</sup> <sup>309</sup> <sup>310</sup> <sup>311</sup> <sup>312</sup> <sup>313</sup> <sup>314</sup> <sup>315</sup> <sup>316</sup> <sup>317</sup> <sup>318</sup> <sup>319</sup> <sup>320</sup> <sup>321</sup> <sup>322</sup> <sup>323</sup> <sup>324</sup> <sup>325</sup> <sup>326</sup> <sup>327</sup> <sup>328</sup> <sup>329</sup> <sup>330</sup> <sup>331</sup> <sup>332</sup> <sup>333</sup> <sup>334</sup> <sup>335</sup> <sup>336</sup> <sup>337</sup> <sup>338</sup> <sup>339</sup> <sup>340</sup> <sup>341</sup> <sup>342</sup> <sup>343</sup> <sup>344</sup> <sup>345</sup> <sup>346</sup> <sup>347</sup> <sup>348</sup> <sup>349</sup> <sup>350</sup> <sup>351</sup> <sup>352</sup> <sup>353</sup> <sup>354</sup> <sup>355</sup> <sup>356</sup> <sup>357</sup> <sup>358</sup> <sup>359</sup> <sup>360</sup> <sup>361</sup> <sup>362</sup> <sup>363</sup> <sup>364</sup> <sup>365</sup> <sup>366</sup> <sup>367</sup> <sup>368</sup> <sup>369</sup> <sup>370</sup> <sup>371</sup> <sup>372</sup> <sup>373</sup> <sup>374</sup> <sup>375</sup> <sup>376</sup> <sup>377</sup> <sup>378</sup> <sup>379</sup> <sup>380</sup> <sup>381</sup> <sup>382</sup> <sup>383</sup> <sup>384</sup> <sup>385</sup> <sup>386</sup> <sup>387</sup> <sup>388</sup> <sup>389</sup> <sup>390</sup> <sup>391</sup> <sup>392</sup> <sup>393</sup> <sup>394</sup> <sup>395</sup> <sup>396</sup> <sup>397</sup> <sup>398</sup> <sup>399</sup> <sup>400</sup> <sup>401</sup> <sup>402</sup> <sup>403</sup> <sup>404</sup> <sup>405</sup> <sup>406</sup> <sup>407</sup> <sup>408</sup> <sup>409</sup> <sup>410</sup> <sup>411</sup> <sup>412</sup> <sup>413</sup> <sup>414</sup> <sup>415</sup> <sup>416</sup> <sup>417</sup> <sup>418</sup> <sup>419</sup> <sup>420</sup> <sup>421</sup> <sup>422</sup> <sup>423</sup> <sup>424</sup> <sup>425</sup> <sup>426</sup> <sup>427</sup> <sup>428</sup> <sup>429</sup> <sup>430</sup> <sup>431</sup> <sup>432</sup> <sup>433</sup> <sup>434</sup> <sup>435</sup> <sup>436</sup> <sup>437</sup> <sup>438</sup> <sup>439</sup> <sup>440</sup> <sup>441</sup> <sup>442</sup> <sup>443</sup> <sup>444</sup> <sup>445</sup> <sup>446</sup> <sup>447</sup> <sup>448</sup> <sup>449</sup> <sup>450</sup> <sup>451</sup> <sup>452</sup> <sup>453</sup> <sup>454</sup> <sup>455</sup> <sup>456</sup> <sup>457</sup> <sup>458</sup> <sup>459</sup> <sup>460</sup> <sup>461</sup> <sup>462</sup> <sup>463</sup> <sup>464</sup> <sup>465</sup> <sup>466</sup> <sup>467</sup> <sup>468</sup> <sup>469</sup> <sup>470</sup> <sup>471</sup> <sup>472</sup> <sup>473</sup> <sup>474</sup> <sup>475</sup> <sup>476</sup> <sup>477</sup> <sup>478</sup> <sup>479</sup> <sup>480</sup> <sup>481</sup> <sup>482</sup> <sup>483</sup> <sup>484</sup> <sup>485</sup> <sup>486</sup> <sup>487</sup> <sup>488</sup> <sup>489</sup> <sup>490</sup> <sup>491</sup> <sup>492</sup> <sup>493</sup> <sup>494</sup> <sup>495</sup> <sup>496</sup> <sup>497</sup> <sup>498</sup> <sup>499</sup> <sup>500</sup> <sup>501</sup> <sup>502</sup> <sup>503</sup> <sup>504</sup> <sup>505</sup> <sup>506</sup> <sup>507</sup> <sup>508</sup> <sup>509</sup> <sup>510</sup> <sup>511</sup> <sup>512</sup> <sup>513</sup> <sup>514</sup> <sup>515</sup> <sup>516</sup> <sup>517</sup> <sup>518</sup> <sup>519</sup> <sup>520</sup> <sup>521</sup> <sup>522</sup> <sup>523</sup> <sup>524</sup> <sup>525</sup> <sup>526</sup> <sup>527</sup> <sup>528</sup> <sup>529</sup> <sup>530</sup> <sup>531</sup> <sup>532</sup> <sup>533</sup> <sup>534</sup> <sup>535</sup> <sup>536</sup> <sup>537</sup> <sup>538</sup> <sup>539</sup> <sup>540</sup> <sup>541</sup> <sup>542</sup> <sup>543</sup> <sup>544</sup> <sup>545</sup> <sup>546</sup> <sup>547</sup> <sup>548</sup> <sup>549</sup> <sup>550</sup> <sup>551</sup> <sup>552</sup> <sup>553</sup> <sup>554</sup> <sup>555</sup> <sup>556</sup> <sup>557</sup> <sup>558</sup> <sup>559</sup> <sup>560</sup> <sup>561</sup> <sup>562</sup> <sup>563</sup> <sup>564</sup> <sup>565</sup> <sup>566</sup> <sup>567</sup> <sup>568</sup> <sup>569</sup> <sup>570</sup> <sup>571</sup> <sup>572</sup> <sup>573</sup> <sup>574</sup> <sup>575</sup> <sup>576</sup> <sup>577</sup> <sup>578</sup> <sup>579</sup> <sup>580</sup> <sup>581</sup> <sup>582</sup> <sup>583</sup> <sup>584</sup> <sup>585</sup> <sup>586</sup> <sup>587</sup> <sup>588</sup> <sup>589</sup> <sup>590</sup> <sup>591</sup> <sup>592</sup> <sup>593</sup> <sup>594</sup> <sup>595</sup> <sup>596</sup> <sup>597</sup> <sup>598</sup> <sup>599</sup> <sup>600</sup> <sup>601</sup> <sup>602</sup> <sup>603</sup> <sup>604</sup> <sup>605</sup> <sup>606</sup> <sup>607</sup> <sup>608</sup> <sup>609</sup> <sup>610</sup> <sup>611</sup> <sup>612</sup> <sup>613</sup> <sup>614</sup> <sup>615</sup> <sup>616</sup> <sup>617</sup> <sup>618</sup> <sup>619</sup> <sup>620</sup> <sup>621</sup> <sup>622</sup> <sup>623</sup> <sup>624</sup> <sup>625</sup> <sup>626</sup> <sup>627</sup> <sup>628</sup> <sup>629</sup> <sup>630</sup> <sup>631</sup> <sup>632</sup> <sup>633</sup> <sup>634</sup> <sup>635</sup> <sup>636</sup> <sup>637</sup> <sup>638</sup> <sup>639</sup> <sup>640</sup> <sup>641</sup> <sup>642</sup> <sup>643</sup> <sup>644</sup> <sup>645</sup> <sup>646</sup> <sup>647</sup> <sup>648</sup> <sup>649</sup> <sup>650</sup> <sup>651</sup> <sup>652</sup> <sup>653</sup> <sup>654</sup> <sup>655</sup> <sup>656</sup> <sup>657</sup> <sup>658</sup> <sup>659</sup> <sup>660</sup> <sup>661</sup> <sup>662</sup> <sup>663</sup> <sup>664</sup> <sup>665</sup> <sup>666</sup> <sup>667</sup> <sup>668</sup> <sup>669</sup> <sup>670</sup> <sup>671</sup> <sup>672</sup> <sup>673</sup> <sup>674</sup> <sup>675</sup> <sup>676</sup> <sup>677</sup> <sup>678</sup> <sup>679</sup> <sup>680</sup> <sup>681</sup> <sup>682</sup> <sup>683</sup> <sup>684</sup> <sup>685</sup> <sup>686</sup> <sup>687</sup> <sup>688</sup> <sup>689</sup> <sup>690</sup> <sup>691</sup> <sup>692</sup> <sup>693</sup> <sup>694</sup> <sup>695</sup> <sup>696</sup> <sup>697</sup> <sup>698</sup> <sup>699</sup> <sup>700</sup> <sup>701</sup> <sup>702</sup> <sup>703</sup> <sup>704</sup> <sup>705</sup> <sup>706</sup> <sup>707</sup> <sup>708</sup> <sup>709</sup> <sup>710</sup> <sup>711</sup> <sup>712</sup> <sup>713</sup> <sup>714</sup> <sup>715</sup> <sup>716</sup> <sup>717</sup> <sup>718</sup> <sup>719</sup> <sup>720</sup> <sup>721</sup> <sup>722</sup> <sup>723</sup> <sup>724</sup> <sup>725</sup> <sup>726</sup> <sup>727</sup> <sup>728</sup> <sup>729</sup> <sup>730</sup> <sup>731</sup> <sup>732</sup> <sup>733</sup> <sup>734</sup> <sup>735</sup> <sup>736</sup> <sup>737</sup> <sup>738</sup> <sup>739</sup> <sup>740</sup> <sup>741</sup> <sup>742</sup> <sup>743</sup> <sup>744</sup> <sup>745</sup> <sup>746</sup> <sup>747</sup> <sup>748</sup> <sup>749</sup> <sup>750</sup> <sup>751</sup> <sup>752</sup> <sup>753</sup> <sup>754</sup> <sup>755</sup> <sup>756</sup> <sup>757</sup> <sup>758</sup> <sup>759</sup> <sup>760</sup> <sup>761</sup> <sup>762</sup> <sup>763</sup> <sup>764</sup> <sup>765</sup> <sup>766</sup> <sup>767</sup> <sup>768</sup> <sup>769</sup> <sup>770</sup> <sup>771</sup> <sup>772</sup> <sup>773</sup> <sup>774</sup> <sup>775</sup> <sup>776</sup> <sup>777</sup> <sup>778</sup> <sup>779</sup> <sup>780</sup> <sup>781</sup> <sup>782</sup> <sup>783</sup> <sup>784</sup> <sup>785</sup> <sup>786</sup> <sup>787</sup> <sup>788</sup> <sup>789</sup> <sup>790</sup> <sup>791</sup> <sup>792</sup> <sup>793</sup> <sup>794</sup> <sup>795</sup> <sup>796</sup> <sup>797</sup> <sup>798</sup> <sup>799</sup> <sup>800</sup> <sup>801</sup> <sup>802</sup> <sup>803</sup> <sup>804</sup> <sup>805</sup> <sup>806</sup> <sup>807</sup> <sup>808</sup> <sup>809</sup> <sup>810</sup> <sup>811</sup> <sup>812</sup> <sup>813</sup> <sup>814</sup> <sup>815</sup> <sup>816</sup> <sup>817</sup> <sup>818</sup> <sup>819</sup> <sup>820</sup> <sup>821</sup> <sup>822</sup> <sup>823</sup> <sup>824</sup> <sup>825</sup> <sup>826</sup> <sup>827</sup> <sup>828</sup> <sup>829</sup> <sup>830</sup> <sup>831</sup> <sup>832</sup> <sup>833</sup> <sup>834</sup> <sup>835</sup> <sup>836</sup> <sup>837</sup> <sup>838</sup> <sup>839</sup> <sup>840</sup> <sup>841</sup> <sup>842</sup> <sup>843</sup> <sup>844</sup> <sup>845</sup> <sup>846</sup> <sup>847</sup> <sup>848</sup> <sup>849</sup> <sup>850</sup> <sup>851</sup> <sup>852</sup> <sup>853</sup> <sup>854</sup> <sup>855</sup> <sup>856</sup> <sup>857</sup> <sup>858</sup> <sup>859</sup> <sup>860</sup> <sup>861</sup> <sup>862</sup> <sup>863</sup> <sup>864</sup> <sup>865</sup> <sup>866</sup> <sup>867</sup> <sup>868</sup> <sup>869</sup> <sup>870</sup> <sup>871</sup> <sup>872</sup> <sup>873</sup> <sup>874</sup> <sup>875</sup> <sup>876</sup> <sup>877</sup> <sup>878</sup> <sup>879</sup> <sup>880</sup> <sup>881</sup> <sup>882</sup> <sup>883</sup> <sup>884</sup> <sup>885</sup> <sup>886</sup> <sup>887</sup> <sup>888</sup> <sup>889</sup> <sup>890</sup> <sup>891</sup> <sup>892</sup> <sup>893</sup> <sup>894</sup> <sup>895</sup> <sup>896</sup> <sup>897</sup> <sup>898</sup> <sup>899</sup> <sup>900</sup> <sup>901</sup> <sup>902</sup> <sup>903</sup> <sup>904</sup> <sup>905</sup> <sup>906</sup> <sup>907</sup> <sup>908</sup> <sup>909</sup> <sup>910</sup> <sup>911</sup> <sup>912</sup> <sup>913</sup> <sup>914</sup> <sup>915</sup> <sup>916</sup> <sup>917</sup> <sup>918</sup> <sup>919</sup> <sup>920</sup> <sup>921</sup> <sup>922</sup> <sup>923</sup> <sup>924</sup> <sup>925</sup> <sup>926</sup> <sup>927</sup> <sup>928</sup> <sup>929</sup> <sup>930</sup> <sup>931</sup> <sup>932</sup> <sup>933</sup> <sup>934</sup> <sup>935</sup> <sup>936</sup> <sup>937</sup> <sup>938</sup> <sup>939</sup> <sup>940</sup> <sup>941</sup> <sup>942</sup> <sup>943</sup> <sup>944</sup> <sup>945</sup> <sup>946</sup> <sup>947</sup> <sup>948</sup> <sup>949</sup> <sup>950</sup> <sup>951</sup> <sup>952</sup> <sup>953</sup> <sup>954</sup> <sup>955</sup> <sup>956</sup> <sup>957</sup> <sup>958</sup> <sup>959</sup> <sup>960</sup> <sup>961</sup> <sup>962</sup> <sup>963</sup> <sup>964</sup> <sup>965</sup> <sup>966</sup> <sup>967</sup> <sup>968</sup> <sup>969</sup> <sup>970</sup> <sup>971</sup> <sup>972</sup> <sup>973</sup> <sup>974</sup> <sup>975</sup> <sup>976</sup> <sup>977</sup> <sup>978</sup> <sup>979</sup> <sup>980</sup> <sup>981</sup> <sup>982</sup> <sup>983</sup> <sup>984</sup> <sup>985</sup> <sup>986</sup> <sup>987</sup> <sup>988</sup> <sup>989</sup> <sup>990</sup> <sup>991</sup> <sup>992</sup> <sup>993</sup> <sup>994</sup> <sup>995</sup> <sup>996</sup> <sup>997</sup> <sup>998</sup> <sup>999</sup> <sup>1000</sup>

Bevölkerungs- und Arbeitsplatzprognosen  
in Planung miteinbeziehen <sup>2</sup>

Zustand 2040:  
- wo sind Entwicklungspole  
- wie viel soll Region wachsen, muss die Region  
wachsen?  
- welches Mobilitätsverhalten wird prognostiziert  
Trend oder neues Verhalten?

Arbeitsplatzprognosen wo? <sup>38</sup>

Trend Modalsplit (Veränderung in Verkehrsmittel-  
Anspruch / Prognose mit neuen Verkehrsmittel-  
Schwerpunkten) <sup>6</sup>

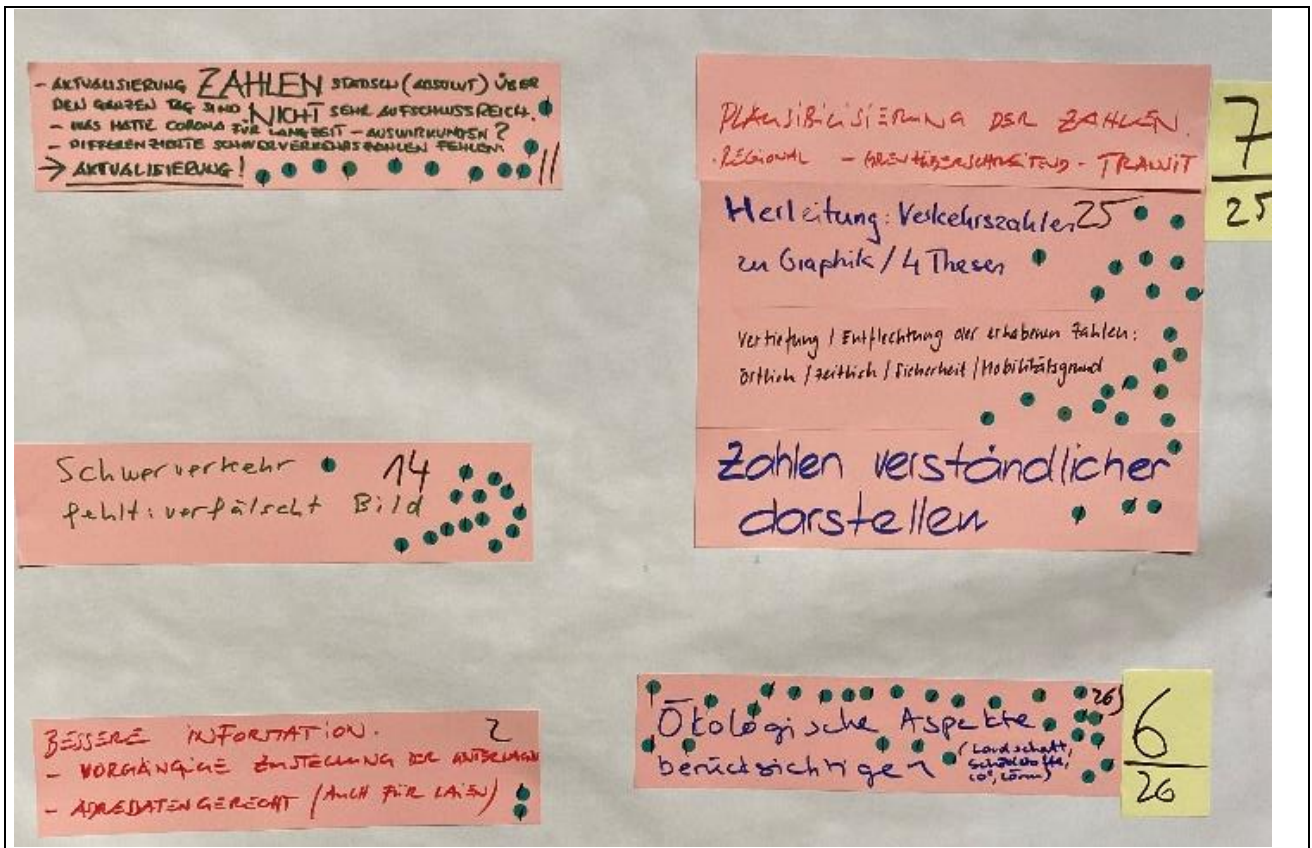
Analyse Verkehrsmittel Arbeitnehmers  
Raum Baden/Wettlingen <sup>5</sup>

Positionierung der Problemerkennung → welcher Teilraum  
kündigt sich mit welchem Problem? welche sind übergeordnet? <sup>4</sup>  
Wie plant man mit den vorliegenden Daten?

Zusätzlich:  
Anblick auf Dynamik, Wachstumsentwicklung  
Trends in der Mobilität, Prognose,  
Abstimmung mit Klimaziele <sup>34</sup>

mögliche Entwicklung in 2040 <sup>16</sup>  
↳ Denken in Szenarien  
↳ Trends, 2. Setzung des 30.000  
↳ Zahlen nach Corona anders??

Trends evaluieren  
und berücksichtigen <sup>4</sup>



## Abschluss und Ausblick

Carlo Degelo erläutert die nächsten Schritte im Gesamtverkehrskonzept.

- Vom 3. Oktober bis am 16. Oktober 2022 läuft die ePartizipation (Online-Mitwirkung), in welcher sich die gesamte Bevölkerung einbringen und die Ergebnisse der MoK 1 würdigen und ergänzen kann.
- Anfang November tagt die Behördendelegation zu den Ergebnissen und Erkenntnissen des ersten Arbeitsschrittes (Partizipationszyklus).
- Anfang Dezember findet zur Vorbereitung der zweiten Mobilitätskonferenz eine Sitzung der Begleitgruppe statt.
- Die **Mobilitätskonferenz 2** mit dem Fokus auf die **Ziele** findet **am 28. Januar 2023** wiederum in der Trafohalle in Baden statt.

Carlo Degelo bedankt sich für das geleistete Engagement, die konstruktiven Inputs und Diskussionen und schliesst die erste Mobilitätskonferenz zum GVK Raum Baden und Umgebung.