

## Gesamtverkehrskonzept (GVK) Raum Baden und Umgebung

**Mobilitätskonferenz 2023-02; Fotoprotokoll der Konferenz vom 28. Januar 2023**

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

### Beilagen

1. [Rahmenpräsentation](#)
2. [Präsentation Ergänzung Lagebeurteilung](#)
3. [Präsentation Ziele und Erfolgskriterien](#)
4. Präsenzliste (vgl. Anhang)

### Geht an

- Teilnehmende und Entschuldigte
- Behördendelegation
- Begleitgruppe
- Planerteam

### Eröffnung der Konferenz

Stephan Attiger, Regierungsrat und Vorsteher BVU, begrüsst die Anwesenden zur zweiten Mobilitätskonferenz (MoK). Er bedankt sich für die Bereitschaft und das Engagement aller MoK-Teilnehmenden und freut sich ganz besonders über die Teilnahme der Jugendlichen der Kantonsschulklassen von Baden und Wettlingen. Diese vertreten die Generation, die von unseren heutigen Entscheiden besonders betroffen sein wird. Er wünscht sich, dass die Teilnehmenden die Inputs der Jugendlichen an der heutigen Konferenz ernst nehmen. Als Kern der heutigen Mobilitätskonferenz erwähnt er die Vorstellung und Diskussion der Ziele und Erfolgskriterien.

Im Anschluss begrüsst Moderatorin Inger Schjold die Anwesenden. Sie erinnert nochmals an die Regeln, welche zum Gelingen des Prozesses beitragen, und erläutert das Programm im Überblick.

### Projektstand GVK Raum Baden und Umgebung

Carlo Degelo, Leiter Abteilung Verkehr BVU, blickt auf die erste MoK und die anschliessende ePartizipation mit 300 Teilnehmenden und 1'100 Statements zurück (Beilage [Rahmenpräsentation](#)). Die wichtigsten Erkenntnisse daraus sind seither in die ergänzte Lagebeurteilung eingeflossen, die nachfolgend präsentiert wird.

Zudem geht er kurz auf die vom Kanton durchgeführte Nummernschilderhebung im Ostaaargau ein. Diese weist aus, welchen Anteil die Verkehrsarten Quell- / Ziel- und Durchgangsverkehr am Gesamtverkehr haben. Die Ergebnisse sind plausibel und bestätigen die bisherige Lagebeurteilung im GVK Raum Baden und Umgebung. Das reichhaltige Datenmaterial kann auch im weiteren Verlauf der Erarbeitung des GVK genutzt werden. Website: [20230117-broschre-nse-ostaargau.pdf \(ag.ch\)](https://www.ag.ch/20230117-broschre-nse-ostaargau.pdf)

### Ergänzung Lagebeurteilung

Stephan Erne, Gesamtleiter, erläutert anschliessend die Ergänzungen der Lagebeurteilung, welche auf Anregung der ersten MoK ausgearbeitet wurden (Beilage [Präsentation Ergänzung Lagebeurteilung](#)).

### Die Stadt der Zukunft

Anschliessend präsentieren die Schülerinnen und Schüler ihre Vorstellungen zur «Stadt der Zukunft». Die MoK-Teilnehmenden rotieren in drei verschiedenen Gruppen über drei Stationen. Gezeigt werden fünf Stop-Motion-Filme zur Stadt der Zukunft und verschiedene Plakate mit Modellen zu folgenden Ideen:

- Schwebebahn
- Drive On Demand
- Homeoffice
- Urbane Seilbahn

- U-Bahn
- Velostadt

Die Teilnehmenden diskutieren angeregt mit den Schülerinnen und Schülern.

### Ziele und Erfolgskriterien

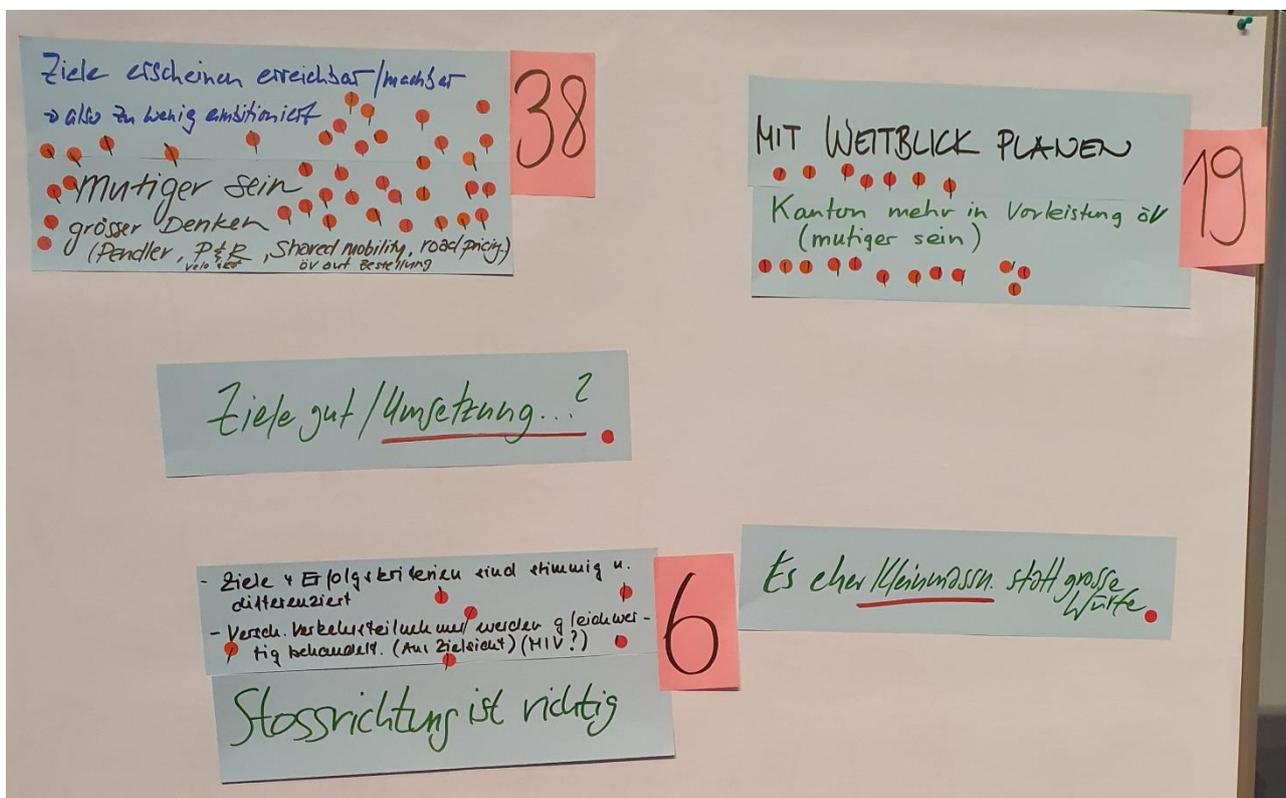
Stephan Erne, Gesamtleiter, erläutert die Ziele und Erfolgskriterien. Die **Ziele** wurden auf Basis bestehender Planungsinstrumente definiert und beschreiben den angestrebten künftigen Zustand nach Umsetzung des GVK. Die **Erfolgskriterien** konkretisieren die Ziele und dienen der Überprüfung des Konzeptes bzw. der Beurteilung und dem Vergleich von verschiedenen Strategievarianten. Der heutige Vorschlag zu den Zielen wurde sowohl mit der Begleitgruppe als auch mit der Behördendelegation diskutiert und aufgrund dessen bereinigt. (Beilage Präsentation [Ziele und Erfolgskriterien](#)).

Im Anschluss und gestützt auf den eben gehörten Input zu den Zielen und Erfolgskriterien diskutieren die Teilnehmenden in drei Runden in Gruppen an den Tischen die folgenden Fragen:

- Was begrüßen wir? Was sehen wir kritisch?
- Was fehlt?
- Welches sind unsere wichtigsten Rückmeldungen zu den Zielen mit den Erfolgskriterien

Die zwei wichtigsten Erkenntnisse je Tisch werden von den Teilnehmenden am Ende der dritten Runde zusammengefasst, im Plenum präsentiert und auf Plakate an Pinnwänden fixiert. Anschliessend konnten alle Teilnehmenden vier Rückmeldungen mit roten Klebpunkten priorisieren (vgl. nachfolgende Fotos der Plakate).

Nachfolgend sind die präsentierten und priorisierten **Rückmeldungen der Teilnehmenden** in Bezug auf die vorgeschlagenen Ziele und Erfolgskriterien über alle Plakate dargestellt. Die Zahlen auf den roten Zetteln entsprechen der Anzahl Priorisierungen durch die Teilnehmenden (rote Klebpunkte).



Ziele Differenzieren innerhalb Perimeter ist Ok (a). Auch für andere Ziele anwenden.  
z.B. Erreichbar für Gewerbe > Freizeit.

Siedlungsverträglicher Verkehr:  
< 15'000 DTV  
MIV REDUZIEREN  
35

Ziel f) muss konkretisiert werden, nur so Planbarkeit/Stabilität für Gewerbe resp. Einschränkung für Freizeitverkehr  
Ziel f) präzisieren  
→ Privat- / Gewerbe- / Bevölkerungsgrenzen  
10

Fuss-, Velo-, ÖV-Verkehr  
Attraktiv + priorisierend ausbauen  
Ziel: Reduktion MIV 10%  
13

Autoverkehr  
f: Zielsetzung einverstanden  
unter der Voraussetzung:  
so gut aber nicht schnell/tes  
Konkretisierung ist wichtig

Fuss- Velo- MIV- Bus- U-Bahn  
Entflechtung geht nicht

SITUATIVE TEMPOAN-  
PASSUNGEN  
c19

miteinander der Verkehrsträger  
→ keine Verlierer  
30  
a) Gleichberechtigung des Verkehrs-  
teil wahrnehmen  
→ über 3 mittel  
→ Akte  
→ Fläche genau verteilen

Tempodiskussion  
wichtig  
26

Elektronische Hilfsmittel (Navi) stärker einbinden für Planbarkeit

Attraktives Wohngebiet

→ senkt Mobilität

kurze Wege  
15'

14

G · Siedlungsentwicklung/  
Verkehrsentwicklung

Bsp. Seil-/  
Limmattalbahn

bei konkreten Bauprojekten  
unliegende  
→ Arbeitgeber einbeziehen

10

⊗ RAHMENBED. ARB. + BILDUNGSVERK.

↳ REWERBE + ARBEITSWELT MUSS BETRAG LEISTEN.

↑ STABILE ERREICHBARKEIT  
Ansteige Knoten müssen definiert werden  
· Verbindungen zwischen Verkehrsströme optimieren  
· Periphere Verbindungen stärken → MARKT FOLGT

Nähe Wohnen - Arbeiten  
belohnen

31

b) Tob. Konzept für alle Firmen  
auch < 50

Parkplatz bewirtschaftung  
als Ziel / Erfolgskriterium!

22

b.) + Homeoffice + < 50 HA  
↳ Rahmenbedingen

Rahmen bedingen definieren um  
Verkehrsaufkommen zu reduzieren  
(z. B. Umkleekabinen in Schulen)

# Tangentialverbindungen (ÖV)

Tangentiallinien hatten Potential

## ÖV Tangenzialverbind.

Quer- und Tangentialverbindungen ausbauen

47

# ÖV-MIV-Velo Knoten und Endpunkte

Vernetzung der Angesote Zentral

57

Attraktive Knotenpunkte (Parkplatz, Ladeplatz, Einkauf)

Knoten-Umsteigepunkte peripher definieren

Erhöhung der Wertigkeit der Umsteigepunkte

9) FLÄCHENSCHONENDE MOBILITÄT - IST PROGNOSE IM VERBUND RICHTIG O KEIN O LÄNDL. ENTW. ACHSEN DUNSTIGE BEZ. PARK- & BIKE-R

- ⓐ) ITR. ZUR FÄHIGER LEBENSRAUM
  - RAHMENB. MOSS RAHMENBED. SCHAFFEN
  - KNOTEN MÜSSEN ATTRAKTIV
  - STEIN-ORGANISATION VERMEIDEN
- ⓑ) LANOVERBAUGH!
  - SICHERE FAHR-WEGE

ÖV attraktiver machen über tiefere, fairere Preise

Bahnhöfe an We-halb Zentren mehr Verbindungen / attraktive hierher → STEP-Anbauschritte gut nutzen

14

Velo-Parkplätze z.B. bei Bushaltestellen od. am Bahnhof sicher / günstig / bereitstellen

e) bessers Landzen von ÖV

ⓔ Vernetzbarkeit

Tangenzialverbind. Hub Knotenpunkte

Komfortabler ÖV von A-Z: Haltestellen, Erschließung, Aufgehobenheit

Velo konkrete Erfolgsfaktoren  
(Verantwortl. / Finanzierung / ...)

Quantifizierbare Erfolgskriterien  
zur Umsetzung Velogerechter Raum

Veloziel sehr wichtig [b]  
-> auch grosse Projekte ermöglichen!

39

Radwege (Radstrasse)  
breiten, durchgängig machen

15

Attraktiver machen Fuss, Velo, öV  
(nicht MIV unattraktiver)

13

Güterverkehr berücksichtigen

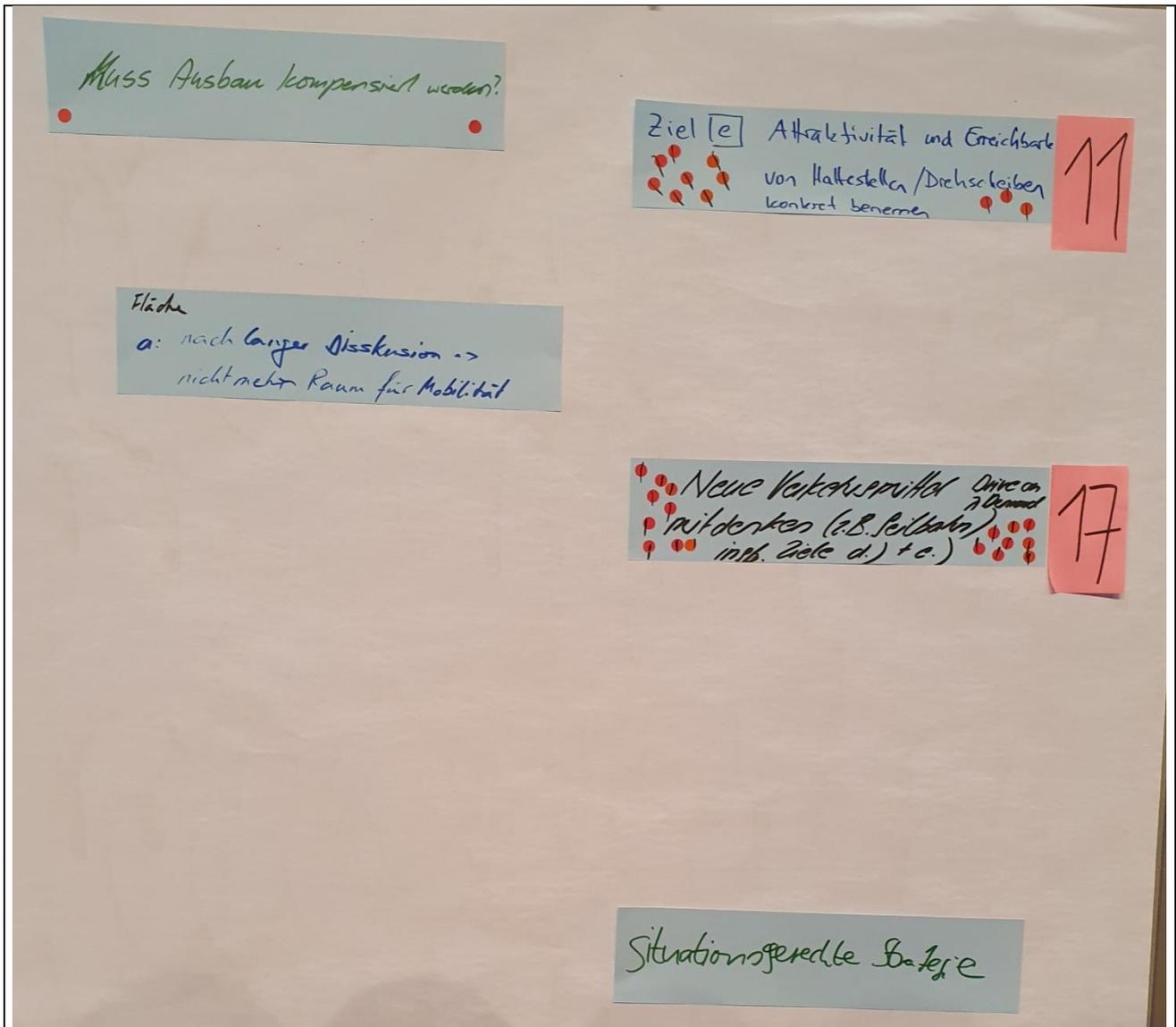
23

Siedlungstheorie Einkauf- und Freizeit-  
verkehrs zu wenig tief diskutiert

Parallele Massnahmen die einzelnen  
Wirkung zeigen (Tolants Konzept)

Zweckmissbrauch Einsatz der Finanzkraft  
um die Ziele zu erreichen (Intensivierung vs. Betrieb)  
• Wirtschaftlichkeit  
• Finanzielle Verträglichkeit

13



Die zehn am häufigsten priorisierten Inputs der Diskussionsrunden zu den präsentierten Zielen und Erfolgskriterien aus Sicht der Teilnehmenden sind nachfolgend zusammengefasst.

- **Attraktive öV-MIV-Velo Knoten schaffen:**  
Umsteigepunkte zwischen MIV, öV und Veloverkehr sollen in den Zielen stärker berücksichtigt werden (sogenannte Verkehrsdrehscheiben). Der Umstieg vom Auto auf den öV soll an geeigneten, gut ausgebauten Knotenpunkten am Rand der Region stattfinden. Die Knotenpunkte sollen attraktiv ausgebaut sein (Parkplätze, Lade- und Einkaufsmöglichkeiten).
- **Tangentialverbindungen stärken:**  
Die Tangentialverbindungen im öV sollen gestärkt werden (dezentrale Verbindungen, die am Zentrum vorbeiführen). Durch Direktverbindungen soll eine Entlastung der Kernstadt erreicht und die Reisezeiten auf diesen Beziehungen gesenkt werden.
- **Veloziel mit hoher Bedeutung:**  
Das Ziel zum Veloverkehr ist für die Region sehr wichtig und soll eher noch ambitionierter formuliert werden. Die Erfolgskriterien sollen konkreter definiert werden. Radwege sollen breit und durchgängig sein und es sind auch grosse Projekte umzusetzen.

- **Ziele erreichbar / machbar –eher zu wenig ambitioniert:**  
Die Ziele und Erfolgskriterien werden als realistisch eingeschätzt, dadurch scheinen sie nicht allzu ambitioniert. Die Teilnehmenden wünschen sich noch etwas mehr Mut und ein grosszügiges Denken.
- **Siedlungsverträglicher Verkehr – konkreter Zielwert:**  
Der MIV soll stärker reduziert werden. Als siedlungsverträgliche Verkehrsmenge auf Ortsdurchfahrten sehen etliche Personen bei maximal 15'000 Autos pro Tag.
- **Nähe Wohnen / Arbeiten belohnen:**  
Im Rahmen des Ziels g)<sup>1</sup> zur Siedlungsentwicklung an gut erreichbaren Orten würden Anreize, die die Nähe von Wohn- und Arbeitsort belohnen, sehr begrüsst.
- **Miteinander der Verkehrsmittel – keine Verlierer:**  
Das Miteinander der Verkehrsträger soll in den Zielen mehr betont werden. Die verschiedenen Verkehrsmittel sollen gleichberechtigt behandelt und nicht gegeneinander ausgespielt werden.
- **Diskussion um Temporeduktion ist wichtig:**  
Tiefere Geschwindigkeiten auf Ortsdurchfahrten sind für diverse Teilnehmende wichtig (Erfolgskriterium zu Ziel c)<sup>2</sup>. Gemäss MoK1 soll dabei auch die Einführung von Tempo 30 auf Kantonsstrassen geprüft werden. Einzelne Personen wünschen sich auch dynamische, zeitlich flexible bzw. situative Temporeduktionen.
- **Güterverkehr berücksichtigen:**  
Einige Personen wünschen sich, dass der Güterverkehr in den Zielen und Erfolgskriterien stärker zur Geltung kommt.
- **Parkplatzbewirtschaftung als zusätzliches Ziel / Erfolgskriterium:**  
Die Parkplatzbewirtschaftung soll als zusätzliches Ziel oder Erfolgskriterium ergänzt werden. Die Parkplatzbewirtschaftung kann auch differenziert ausgestaltet werden (bspw. nach Verkehrszweck).

### Abschluss und Ausblick

Carlo Degelo erläutert die nächsten Schritte im Gesamtverkehrskonzept.

- Vom 6. Februar bis am 26. Februar 2023 läuft die ePartizipation (Online-Mitwirkung), in welcher sich die gesamte Bevölkerung einbringen und die Ergebnisse der MoK 2 würdigen und ergänzen kann. C. Degelo ist sich bewusst, dass die Mitwirkung wiederum teilweise in die Ferienzeit fällt, dafür wurde die Dauer auf 3 Wochen verlängert. Link: [Übersicht | E-Mitwirkung Departement Bau, Verkehr und Umwelt \(ag.ch\)](#)
- Die Begleitgruppe wird am 15. März 2023 aufgrund der heutigen MoK und der folgenden ePartizipation über Anpassungen und Feinjustierungen an Zielen und Erfolgskriterien diskutieren. Die Behördendelegation wird an ihrer Sitzung vom 31. März 2023 die Ziele und Erfolgskriterien verabschieden.
- Anschliessend werden die Ergebnisse der ersten beiden Arbeitsschritte (Lagebeurteilung sowie Ziele / Erfolgskriterien) den Exekutiven (Gemeinde-/Stadträte) der 10 Perimetergemeinden zur Genehmigung unterbreitet.
- Die **Mobilitätskonferenz 3** mit dem Fokus auf den **Lösungsansätzen** findet **am 17. Juni 2023** wiederum in der Trafohalle in Baden statt.

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

<sup>1</sup> Ziel g) Siedlungsentwicklung an gut erreichbaren Orten

Das Siedlungswachstum erfolgt in gut bis sehr gut mit dem öV erschlossenen Gebieten. Möglichst viele Alltags- und Freizeitaktivitäten sind in Fuss- oder Velodistanz zum Wohnort erreichbar.

<sup>2</sup> Ziel c) Attraktiver und zukunftsfähiger Lebensraum

Die Strassenräume sind innerorts Bestandteil von lebenswert und klimagerecht gestalteten Siedlungsräumen, in welchen sich alle Verkehrsteilnehmenden sicher fühlen. Die Siedlungsgebiete werden durch den Schwerverkehr möglichst wenig tangiert.