

movaplan



metron

 SKK Landschaftsarchitekten

yellow^z

GVK Raum Baden und Umgebung
Mobilitätskonferenz 2
Baden, 28. Januar 2023

Ziele und Erfolgskriterien

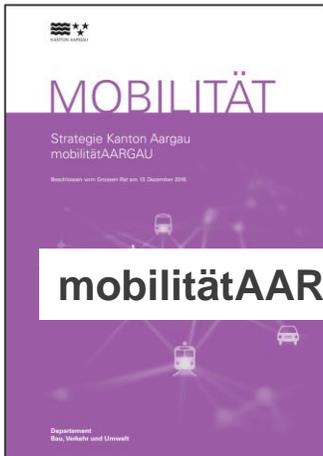


Aufbau Zielsystem

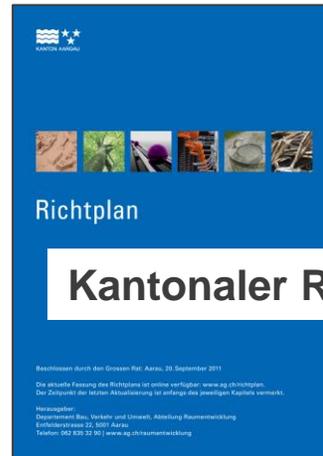
Herleitung Ziele



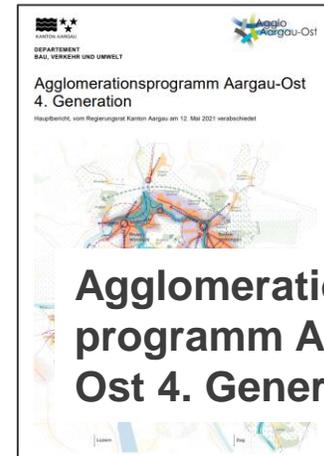
- In bestehenden Instrumenten sind schon viele Ziele zur Mobilität definiert.
- **Ziele** für den GVK Raum Baden und Umgebung leiten sich daraus ab.
- Die **7 Ziele** beschreiben die angestrebte **Richtung** der künftigen Entwicklung.



mobilitätAARGAU



Kantonaler Richtplan

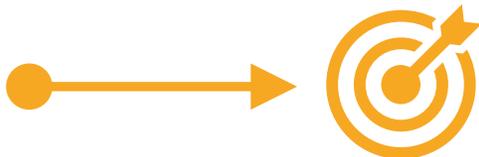


Agglomerationsprogramm Aargau-Ost 4. Generation



Regionales Entwicklungskonzept Baden Regio

Erfolgskriterien



- Für die Erfolgskontrolle des Konzepts definieren wir **Erfolgskriterien**.
- Diese sollen möglichst quantifiziert oder zumindest neutral **bewertbar** sein.

Ziele – Überblick

a) Flächensparende
Mobilität



b) Rahmenbedingungen
Arbeits- & Bildungsverkehr



c) Attraktiver
und zukunfts-
fähiger
Lebensraum



d) Velogerech-
ter Raum



e) Leistungs-
fähiges und
vernetztes öV-
System



f) Stabile
Erreichbarkeit
für den
Autoverkehr



g) Siedlungsentwicklung an gut erreichbaren Orten



Ziele benachbarte Räume

Ziele im Einzelnen (1)



a) Flächensparende Mobilität

Im Raum Baden und Umgebung sind die Menschen möglichst oft mit dem öV, dem Velo oder zu Fuss unterwegs. Dabei kombinieren sie bei Bedarf diese Verkehrsmittel und das Auto.



b) Rahmenbedingungen Arbeits- und Bildungsverkehr

Auszubildende von überkommunalen Schulen und Erwerbstätige können ihre Mobilität unter Rahmenbedingungen gestalten, die die Nutzung von flächensparenden Verkehrsmitteln begünstigen und das Verkehrsaufkommen während der Hauptverkehrszeiten reduzieren.



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.

Ziele im Einzelnen (2)



d) Velogerechter Raum

Das Veloverkehrsnetz im ganzen Raum ist durchgängig, direkt und attraktiv. Menschen aller Generationen bewegen und fühlen sich darauf sicher.



e) Leistungsfähiges und vernetztes öV-System

Auf den wichtigen Beziehungen innerhalb des Raums und zu den angrenzenden Räumen besteht ein zuverlässiges, direktes und komfortables öV-Angebot, das mit anderen Fortbewegungsarten vernetzt ist.



f) Stabile Erreichbarkeit für den Autoverkehr

Die Reisezeiten für den Autoverkehr innerhalb der Region sind planbar, die heutige Erreichbarkeit bleibt damit erhalten.



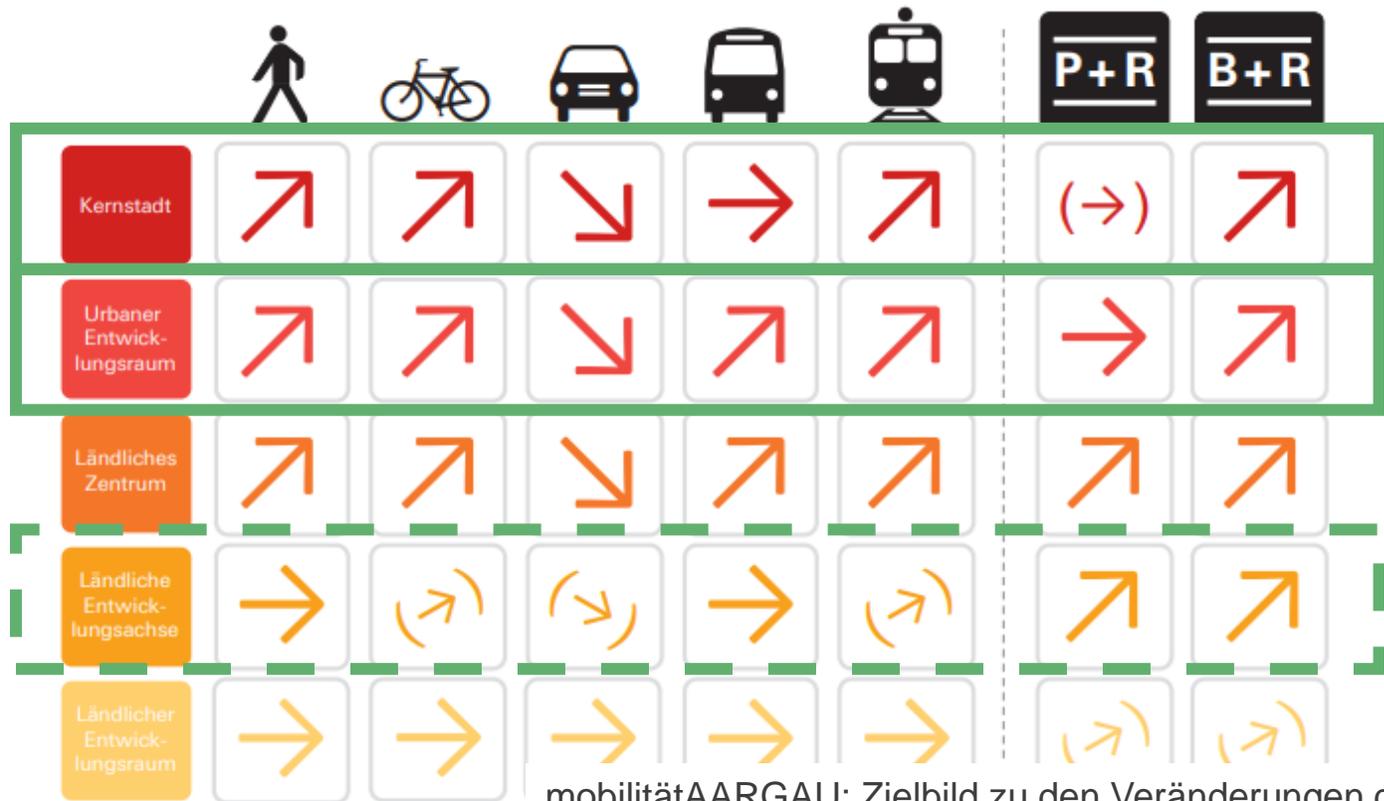
g) Siedlungsentwicklung an gut erreichbaren Orten

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.

a

Flächensparende Mobilität

Im Raum Baden und Umgebung sind die Menschen möglichst oft mit dem öV, dem Velo oder zu Fuss unterwegs. Dabei kombinieren sie bei Bedarf diese Verkehrsmittel und das Auto.



→ Baden, Wettingen

→ Ennetbaden, Killwangen, Neuenhof, Obersiggenthal, Untersiggenthal, Turgi

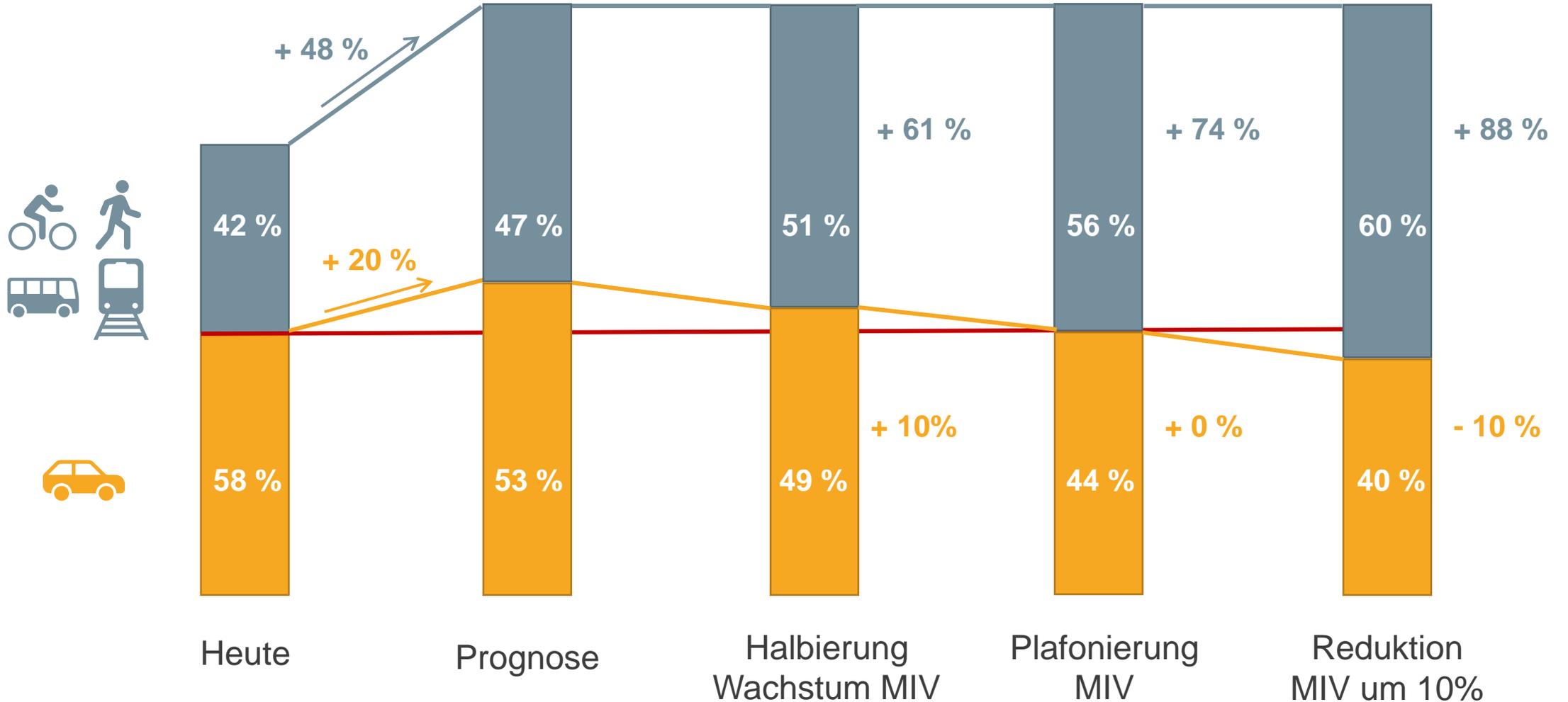
→ Ehrendingen, Freienwil

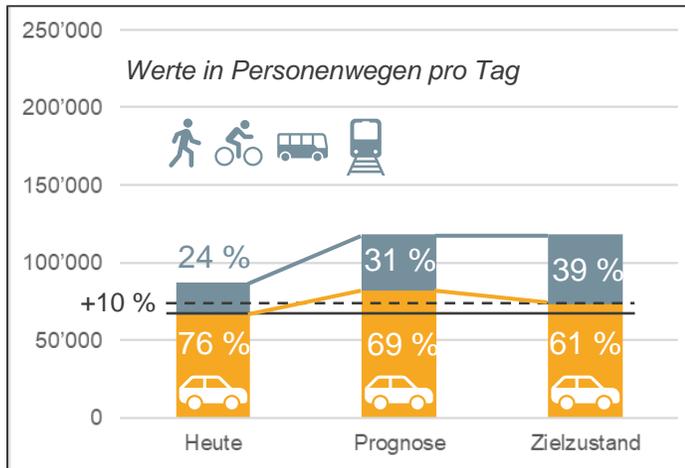
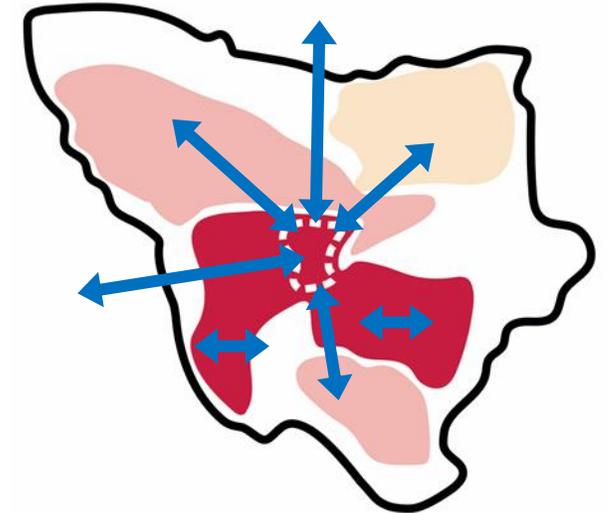
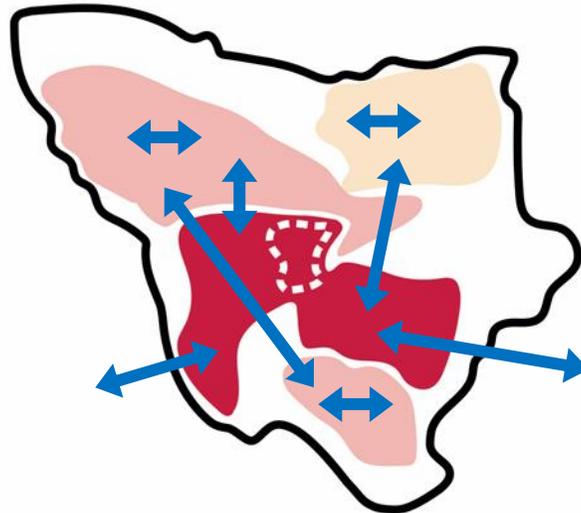
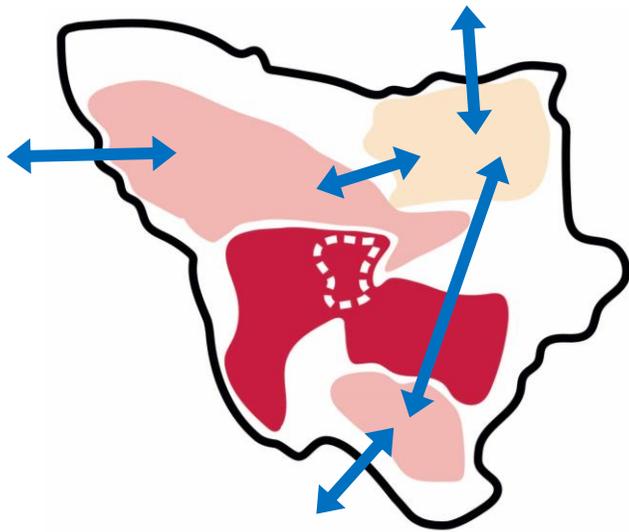
mobilitätAARGAU: Zielbild zu den Veränderungen der Anteile am Gesamtverkehr bis 2040 bei einem mittleren Wachstumsszenario

a

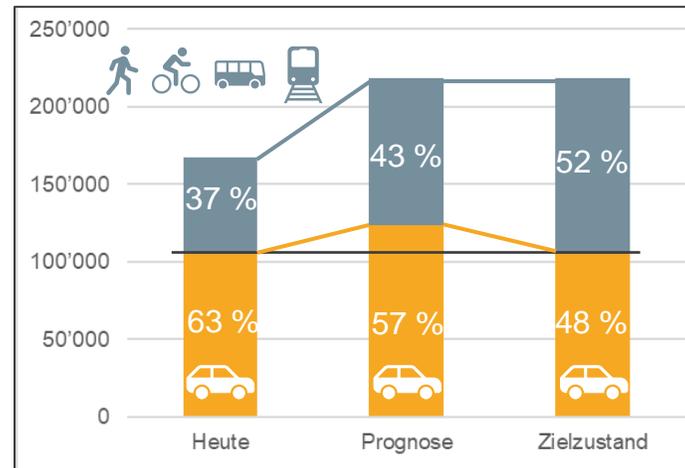
Flächensparende Mobilität

Im Raum Baden und Umgebung sind die Menschen möglichst oft mit dem öV, dem Velo oder zu Fuss unterwegs. Dabei kombinieren sie bei Bedarf diese Verkehrsmittel und das Auto.

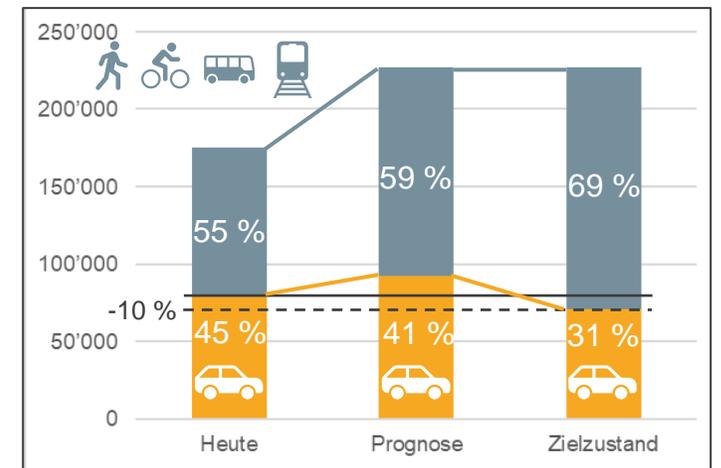




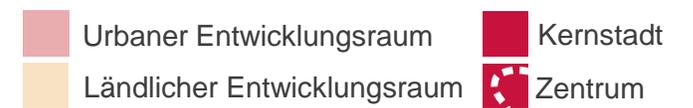
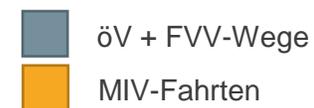
Ansatz «Halbierung Wachstum MIV»



Ansatz «Plafonierung MIV»



Ansatz «Reduktion MIV um 10 %»



b

Rahmenbedingungen Arbeits- und Bildungsverkehr

Auszubildende von überkommunalen Schulen und Erwerbstätige können ihre Mobilität unter Rahmenbedingungen gestalten, die die Nutzung von flächensparenden Verkehrsmitteln begünstigen und das Verkehrsaufkommen während der Hauptverkehrszeiten reduzieren.



Kantonsspital Baden



Umsetzung möglichst für alle Firmen mit mehr als 50 Mitarbeitenden



- 30 %



+ 30 %

PSI Villigen



- 10 %



+ 10 %

Kanti Wettingen



Umsetzung bei allen überkommunalen Schulen

Ansatz: Staffelung Stundenpläne der überregionalen Schulen zur Entlastung der Spitzen im öV

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.



Mengenreduktion MIV

Mehr Strassenraum für Fuss- und Veloverkehr

Tiefere Geschwindigkeiten

Städtebauliche Entwicklung entlang Strasse

Öffnung zur Strasse

Reduktion Trennwirkung / Bessere Einbettung in umliegende Siedlung

d

Velogerechter Raum

Das Veloverkehrsnetz im ganzen Raum ist durchgängig, direkt und attraktiv. Menschen aller Generationen bewegen und fühlen sich darauf sicher.



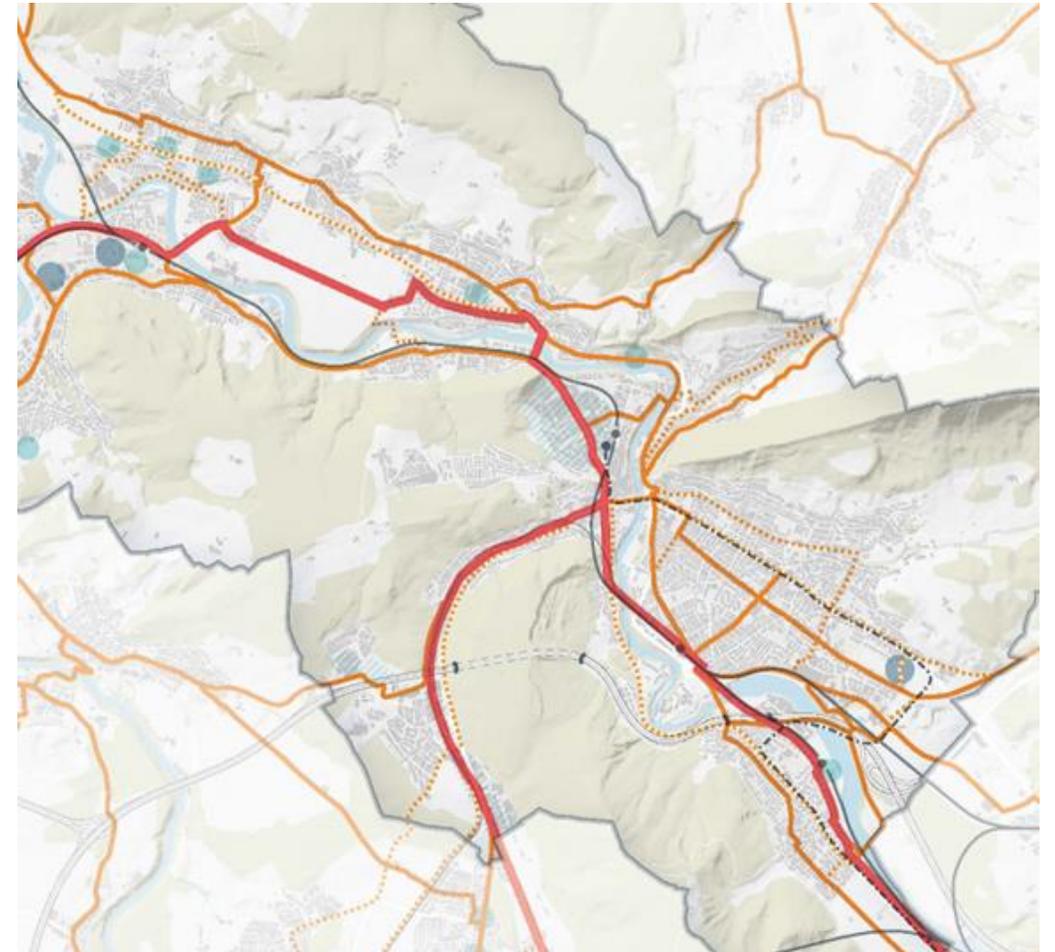
Durchgängiges und direktes Velonetz

Weiterentwicklung des vorgeschlagenen Netzes und Diskussion mit den Gemeinden.

- Dichteres Velonetz ergänzt um Velovorzugsrouten
- Nach Potential differenzierte Qualitätsstandards
- Struktur im Grundsatz gegeben, konkrete Routen zu vertiefen
- Ziel: Festsetzung im kantonalen Richtplan

Attraktives und sicheres Velonetz

- Ausgestaltung Strecken und Knoten, so dass sich Menschen aller Generationen sicher fühlen (vgl. nachfolgende Folien).



d

Velogerechter Raum

Das Veloverkehrsnetz im ganzen Raum ist durchgängig, direkt und attraktiv. Menschen aller Generationen bewegen und fühlen sich darauf sicher.



Strecke



Der Veloverkehr wird entlang der Hauptstrassen möglichst getrennt vom motorisierten Verkehr geführt.

Knoten



d

Velogerechter Raum

Das Veloverkehrsnetz im ganzen Raum ist durchgängig, direkt und attraktiv. Menschen aller Generationen bewegen und fühlen sich darauf sicher.



Wo der Veloverkehr auf der Strasse geführt werden muss, muss die Infrastruktur genügend breit sein.

Wichtiger Bestandteil des Velonetzes sind attraktive Routen abseits stark befahrener Strassen.

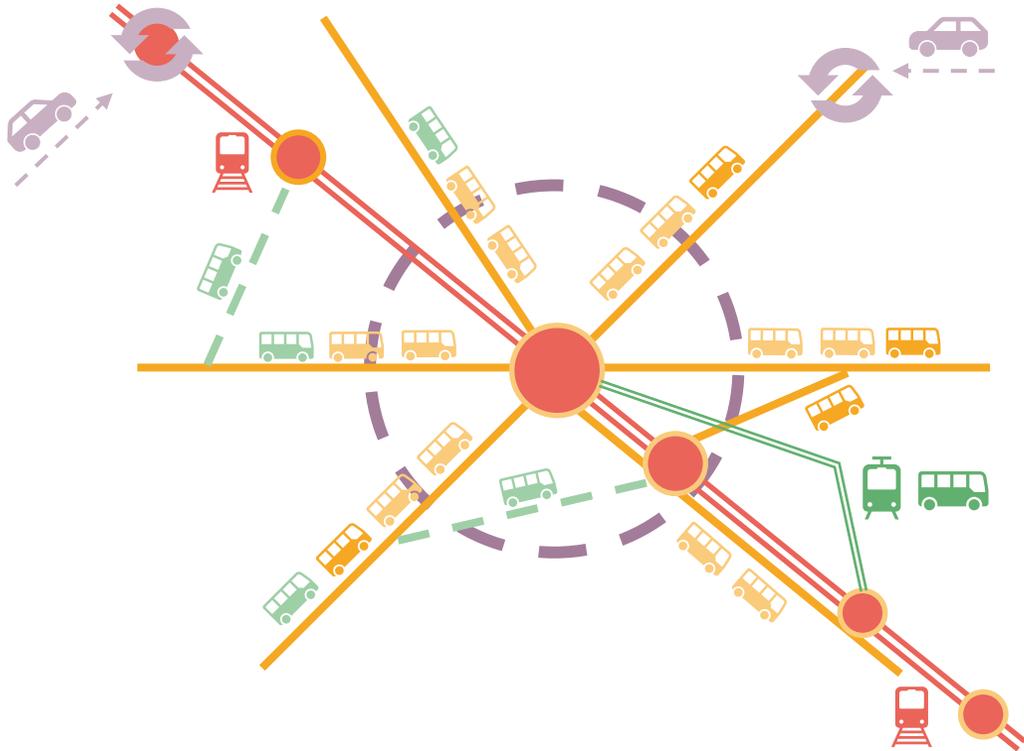
Weitere Erfolgskriterien:

- Für attraktive Velorouten braucht es eine intuitive, direkte Veloführung.
- Schliesslich braucht es genügend hochwertige Veloparkieranlagen.

e

Leistungsfähiges und vernetztes öV-System

Auf den wichtigen Beziehungen innerhalb des Raums und zu den angrenzenden Räumen besteht ein zuverlässiges, direktes und komfortables öV-Angebot, das mit anderen Fortbewegungsarten vernetzt ist.



Abgestimmter öV- und Siedlungskorridor Killwangen-Baden

Direkte Busverbindungen auf Tangentialbeziehungen

Mehr Busse auf Hauptachsen
(**Leistungsfähigkeit, Komfort**)

Umstieg Auto <> öV an Verkehrsdrehscheiben (**Vernetzung**)

Busbevorzugung (**Zuverlässigkeit**)

Ausbau Bus (**Leistungsfähigkeit, Komfort**)

Bahnausbau STEP

Heutiges öV-Angebot ist grundsätzlich zweckmässig

Abhängig von Ziel a

Teil des Konzepts

Bereits geplant

Ist

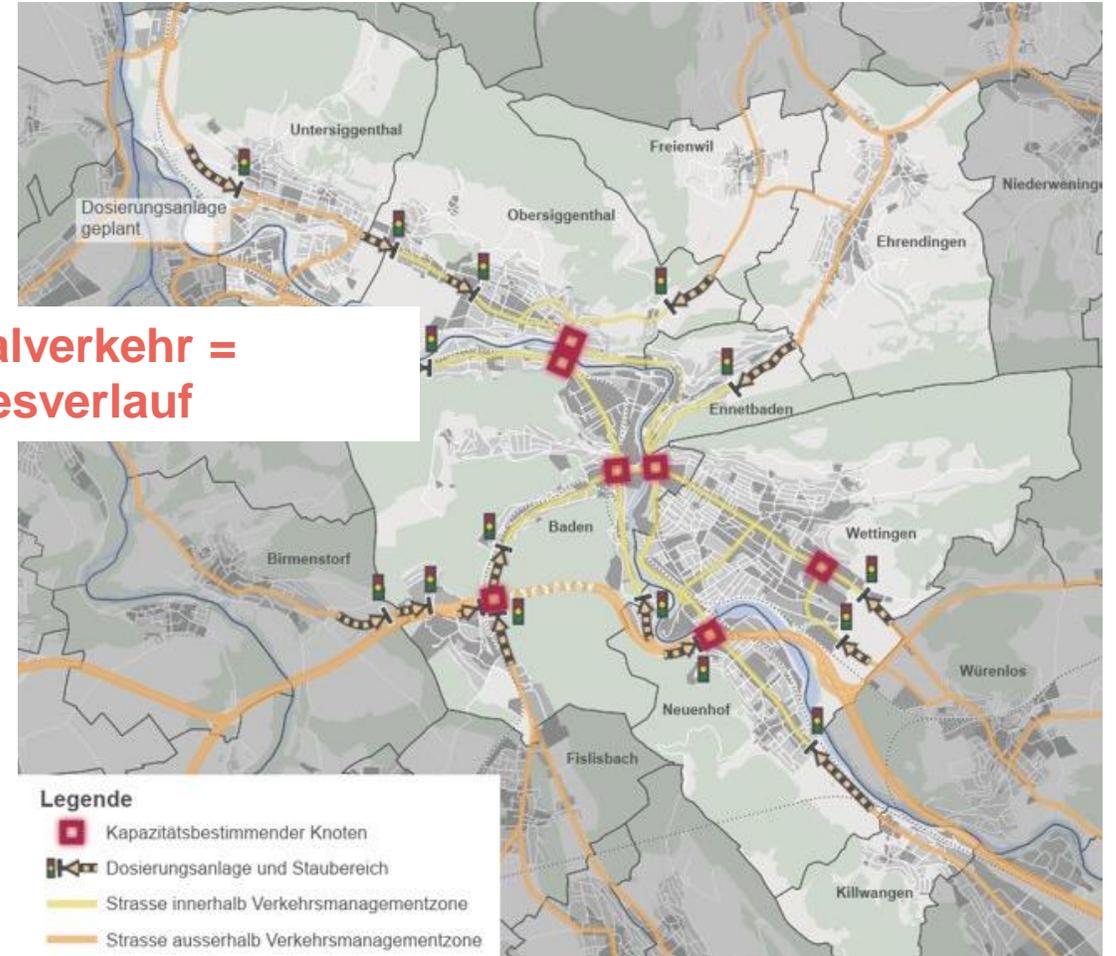
f

Stabile Erreichbarkeit für den Autoverkehr

Die Reisezeiten für den Autoverkehr innerhalb der Region sind planbar, die heutige Erreichbarkeit bleibt damit erhalten.



**Stabile Reisezeiten im Individualverkehr =
geringe Schwankungen im Tagesverlauf**



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.



Entwicklung Bahnhofareal Wettingen



- **Konsequente Entwicklung aller zentralen Areale in der Region nach einem ganzheitlichen Ansatz**
- **Parkplatzzahlen auf öV-Erschliessung abstimmen und autoarmes / -freies Wohnen in Zentren fördern.**

Entwicklung Landstrasse Nussbaumen

