

Gesamtverkehrskonzept (GVK) Raum Baden und Umgebung

Mobilitätskonferenz 2023-03; Fotoprotokoll der Konferenz vom 17. Juni 2023

Trafohalle, Brown Boveri Platz 1, Baden

Beilagen

1. [Rahmenpräsentation](#)
2. [Präsentation Lösungsansätze und Spielräume](#)
3. Fragen und Antworten via Mentimeter (Vgl. Anhang)

Geht an

- Teilnehmende und Entschuldigte
- Behördendelegation
- Begleitgruppe
- Planerteam

Eröffnung der Konferenz

Stephan Attiger, Regierungsrat und Vorsteher BVU, begrüsst die Anwesenden zur dritten Mobilitätskonferenz (MoK). Er bedankt sich für die Bereitschaft und das Engagement aller MoK-Teilnehmenden und freut sich ganz besonders, dass die 10 Gemeinde- und Stadträte den bisherigen Arbeiten zugestimmt haben. Damit ist eine wichtige und solide Basis für die weitere, immer konkretere Planung im GVK gelegt.

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.

Die Teilnehmenden konnten während der Konferenz Fragen stellen. Es wurden rund 65 Fragen gestellt. Die wichtigsten wurden gerade mündlich während der Konferenz beantwortet. Alle Fragen und Antworten liegen dem Protokoll bei (Vgl. Anhang).

Projektstand GVK Raum Baden und Umgebung

Carlo Degelo, Leiter Abteilung Verkehr BVU, blickt auf die zweite MoK vom 28.1.2023 und die anschließende ePartizipation zurück. Die Ziele und Erfolgskriterien werden mehrheitlich unterstützt. Diverse Präzisierungen aus der MoK und ePartizipation wurden aufgenommen. Breit und kontrovers wurden die Themen Limmattalbahn und Strassennetzergänzung diskutiert.

Weiter weist er auf den [Gestaltungsspielraum](#), welcher sich vor allem aus der Richtplananpassung 2021 und dem dazugehörigen Beschluss des Grossen Rats zum rGVK Ostaargau ergibt. Der unveränderbare Rahmen bilden die Bevölkerungsentwicklung gemäss Richtplan, die Mobilitätsentwicklung gemäss Richtplan/mobilitätAARGAU, die fünf definierten Handlungsfelder, die Planungen in den Nachbarräumen und das Thema Gesamtkosten inklusive Kosten/Nutzen (Beilage [Präsentation Rahmenpräsentation](#)). In der nächsten Phase Herbst 2023 werden die Massnahmen konkretisiert. Auch bei der Massnahmenentwicklung gilt es den Gestaltungsspielraum bzw. den Rahmen zu beachten. So gelten neben den kantonalen Rahmenbedingungen auch die Bundesvorgaben, zum Beispiel zum Thema Temporeduktionen auf Ortsdurchfahrten die Signalisationsverordnung des Bundes, zum Beispiel zum Veloverkehr das neue Veloweggesetz des Bundes.

Einführung und Überblick Spielräume und Lösungsansätze

Stephan Erne, Gesamtleiter gibt einen Überblick über den aktuellen Planungsstand. In den ersten beiden Partizipationszyklen wurden eine Lagebeurteilung erstellt (Zyklus 1) und Ziele und Erfolgskriterien definiert (Zyklus 2). Beide Grundlagen liegen inzwischen bereinigt vor und sind von der Behördendelegation und den Gemeinderäten und Stadträten der 10 beteiligten Gemeinden genehmigt. Die Ergebnisse sind in einer [Brochure](#) dokumentiert. Sie dienen als Basis für den jetzigen Schritt "Spielräume und Lösungsansätze" (Zyklus 3). Dabei geht es darum, im Rahmen des von der Behördendelegation definierten [Gestaltungsspielraum](#) und der fachlichen Möglichkeiten aufzuzeigen, welche Ansätze dazu beitragen können, die sieben gesteckten Ziele zu erreichen. Die Spielräume und Lösungsansätze sind gegliedert nach den fünf Handlungsfeldern, wie sie vom Grossen Rat 2021 im kantonalen Richtplan ([Kapitel M 1.2](#)) definiert wurden. Konkrete Massnahmen werden im Zyklus 4 erarbeitet (Beilage [Präsentation Lösungsansätze und Spielräume](#)).

Thesen zu Spielräumen und Lösungsansätzen "Fuss- und Veloverkehr" / "Stadt- und Freiraum" / "Mobilitätsmanagement"

Stephan Erne, Gesamtleiter, erläutert die Spielräume und Lösungsansätze in den Handlungsfeldern "Fuss- und Veloverkehr" / "Stadt- und Freiraum" / "Mobilitätsmanagement".

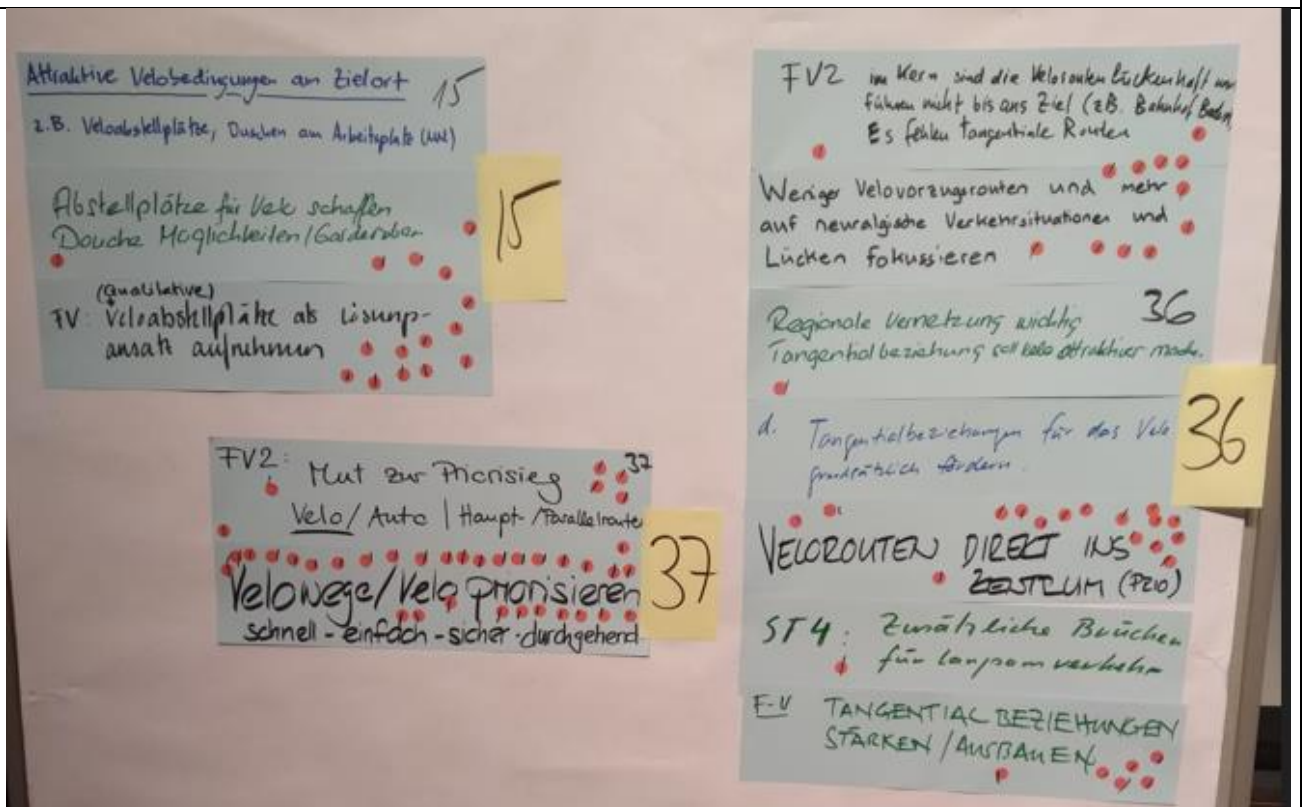
Die Überlegungen zu den Spielräumen und Lösungsansätzen sind als Thesen formuliert. Die Thesen wurde sowohl mit der Begleitgruppe als auch mit der Behördendelegation diskutiert und aufgrund dessen bereinigt (vgl. Beilage [Präsentation Lösungsansätze und Spielräume](#)).

Im Anschluss und gestützt auf den eben gehörten Input diskutieren die Teilnehmenden in Gruppen an den Tischen die folgenden Fragen:

- Was begrüßen wir?
- Was sehen wir kritisch?
- Was fehlt?

Die drei wichtigsten Erkenntnisse je Tisch werden von den Teilnehmenden 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 **Thesen zu den Spielräumen und Lösungsansätzen in den Handlungsfeldern "Fuss- und Veloverkehr", "Stadt- und Freiraum" und "Mobilitätsmanagement"**. Die Zahlen auf den roten Zetteln entsprechen der Anzahl Priorisierungen durch die Teilnehmenden (rote Klebpunkte).



HT
M7: **Arbeitszeit involvieren**
Anreize schaffen

Wie bringen wir die Bevölkerung zum Umsitzen? Wie passen wir unser Verhalten an?

Push & Pull Massnahmen

31

SF **KURZER WEG**
VERHALTEN BEEINFLUSSEN

Intelligente Verwaltung der
Parkplätze in den Zentren
(Auch Privat). Fördert Umstieg!

PARKPLÄTZE BEWIRTSCHAFTEN
→ **RÜCKSICHT FEUERWEHR**

32

M11 k) nicht "beschränken" werden
mit den Zielen "abstimmen"

32

Regionales Parkplatz-
management

MM3 Geringer Nutzen Verkehrs-
drehscheiben, keine Pro

MM3 Funktioniert nur mit viel Innendruck
& super ÖV-Angeboten am Punkt

22

22

Park and Ride (Verkehrsdrehscheiben)
nicht sinnvoll

VERKEHRSDREHSCHLEIBEN
SINN VOLL?

MM2: P-Drehscheiben "Volumen zu gross"
P-Drehscheiben sind unattraktiv

30

Reduktion PP in Zentren nötig

30

FF: Kantone soll Veloweg
auch separat von Kantonsstrasse
planen und Subventionieren
"Velokantonswege"

17

Attraktive Velobedingungen am Zielort
z.B. Velobesklplätze, Duschen am Arbeitsplatz (Uni)

15

(qualitative)
FF: Velobesklplätze als Lösungs-
ansatz aufnehmen

15

Abstellplätze für Vek schaffen
Douche Möglichkeiten/Garderober

SF3 Was koordiniert die kommunalen Gesamtkonzepte
in der Region damit Fassade zu Fassade
genutzt werden können?

19

SF3: Lassen sich d. Querschnitte als
qualitative Ausgeräume wirklich realisieren?
(Eigentümer Nutzen...)

19

h. **Einschluss**... die mit den Nutzern und
Grundigentümern konsequent umgesetzt werden

SF: (kritisch.) Enteignung Private?

Mobility Pricing

21

21

T30 und flüchtiges Gieren ab zentrale Massnahmen (Punktzahl, nicht generell, auch auf Kfz-Stufen) **30**

SF2 These ergänzen mit Sicherheitsgewinn für andere Verkehrsteilnehmer durch Temporeduktion

Tempo 30 kein genereller Lösungsansatz auf Kantonsstrassen **30**

HF
HF
SIF Tempo 30: Bus 'silbes velo' → Punktuell

Lösungen nicht Halt machen an Kantonsgrenzen z.B. Tiefenwasch ↔ Niederweningen **13**

Velo/Fussverkehr separieren **13**

FV UNTERSCHIEDLICHE TEMPI BERÜCKSICHTIGEN **13**

was erhofft man sich von diesen Lösungsansätzen als Beitrag zu den Zielen? **13**

- Zele auch umsetzen **13**

+ Entflechtung **5**

MM1 Angebot in Mietform anbieten **5**

1.7. Sit. Auf Nutzung, Attraktivität und lokale Anforderungen ist zu achten

ATTRAKTIVE ZENTRALE SIND WICHTIG → ENGSTELLEN NACHEN SORGEN **SF1+3**

SH/SPI Strassenraum: Oultdurchfahrt, Handkasseler, Gemeindefahr. **2**

OV + Lenksysteme **8**

SF: Priorisierung Nutzung auf Hauptachsen **3**

FV: Erwartung: starke Umsetzung
Realität: braucht viel Zeit

FV: Trennung Fuß- und Radverkehr wichtig, v.a. in Berg auf e-Bike

Freiraum - wenig Parkieren

Gebäude sollen sich nicht über Strassen bündeln **1**

FV: Wie wird aus 10 des Taktbema gebildet, aber durch die Verteilung auch aus dem restlichen Querschnitt kommt: Boliden, Bänder, Abhängige, Lagerung, parken!

FV: Verbindungen für Velo auch quer zur Längsachse (z.B. mit unterirdischen) z.B. Berg - 100% Längsachse

Velovorspurmarkierung
Parkenwahl nach kritischer Infrastruktur

HF: Rolle als Zubringer zu Verkehrsüberlastungen **1**

"Grosses Bild":
Stimmig, anspruchsvoll
SF MM FV
für eine auf dem Thema übervertraute

Oberflächliche P enschränken Arbeitgeber Mobilitätskonzept **3**

Die am häufigsten priorisierten Inputs und Hinweise für die weitere Bearbeitung sind nachfolgend je Handlungsfeld und These zusammengefasst.

Handlungsfeld "Fuss- und Veloverkehr" (FV):

– **These FV 1:**

Die meisten Menschen sind innerhalb der Region entlang des flachen Siedlungsbandes vom Siggenthal durch Baden ins Limmattal unterwegs. Mit einer guten Infrastruktur werden sie das künftig sehr viel häufiger mit dem Velo tun.

Hinweise aus der MoK: Qualitativ gute Veloabstellplätze sollen ebenfalls als Lösungsansatz aufgenommen werden. Zudem sollen bessere Velowege priorisiert und unabhängig von anderen Massnahmen vorzeitig umgesetzt werden.

– **These FV 2:**

Auf den meisten Korridoren ausserhalb des dichten Kerns müssen die Veloverbindungen kurz- bis mittelfristig auf den Parallelrouten zur Kantonsstrasse aufgewertet werden. Mittel- bis langfristig sollen auch die (besonders direkten) Verbindungen auf den Kantonsstrassen und die Velovorzugsrouten verbessert werden.

Hinweise aus der MoK: Der Kanton soll Velowege auch abseits von Kantonsstrassen planen und finanzieren bzw. subventionieren. Velo- und Fussverkehr sind möglichst zu separieren.

– **These FV 3:**

In der engen Klus von Baden und bei den Limmatbrücken muss der Veloverkehr auf den Kantonsstrassen geführt werden. Damit sich Velofahrende auf diesen Abschnitten sicher fühlen, braucht es mehr Fläche für das Velo. Dies bedingt einen Spurabbau für den motorisierten Individualverkehr (falls nicht ohnehin bereits 2-spurig), eine starke Reduktion der Verkehrsmenge oder sofern möglich breitere Strassen. Zusätzlich sind velogerechte Abbiegebeziehungen an stark befahrenen Knoten zu realisieren.

Hinweise aus der MoK: Die Velorouten sollen direkt ins Zentrum geführt werden, dazu muss zuerst auf die neuralgischen Verkehrssituationen (bspw. Kreuzungspunkte) und Lücken fokussiert werden.

– **These FV 4:**

Auf Tangentialbeziehungen ohne direkte Busverbindung soll das Velo eine attraktive Alternative zum öv darstellen. Dafür braucht es direkte und attraktive Verbindungen, über die Limmat mittels Velobrücken.

Hinweise aus der MoK: Die Teilnehmenden begrüssen, dass Tangentialverbindungen für das Velo gestärkt werden sollen.

– **These FV 5:**

keine Bemerkungen

Handlungsfeld "Stadt- und Freiraum" (SF):

– **These SF 1:**

keine Bemerkungen

– **These SF 2:**

Durch Temporeduktionen wird die Lärmbelastung durch den motorisierten (Schwer-) Verkehr reduziert und der Aufenthalt wird auch entlang von Ortsdurchfahrten mit hoher Verkehrsbelastung attraktiver. Gleichzeitig schaffen Temporeduktionen nur wenig Raum für den Fuss- und Veloverkehr, insbesondere bei hoher Verkehrsbelastung.

Hinweise aus der MoK: Temporeduktionen auf Kantonsstrassen dienen auch der Verkehrssicherheit, sie werden aber über den gesamten Teilnehmendenkreis der MoK kontrovers beurteilt und werden eher als punktueller anstatt als genereller Lösungsansatz gesehen.

– **These SF 3:**

In den meisten Ortsdurchfahrten ist unter Einbezug privater Vorzonen heute genug Raum vorhanden, um den Strassenraum siedlungsverträglich zu gestalten. Um diese Spielräume zu nutzen, braucht es abgestimmte und langfristige kommunale Gesamtkonzepte, die konsequent umgesetzt werden.

Hinweise aus der MoK: Die Enteignung von privaten Grundeigentümern ist kritisch. Bei den Massnahmen ist aufzuzeigen, wie solche Konzepte koordiniert geplant und mit dem Einverständnis von Privaten umgesetzt werden können.

- **These SF 4:**
keine Bemerkungen

Handlungsfeld "Mobilitätsmanagement" (MM):

- **These MM 1:**
Eine Verlagerung vom Autoverkehr auf flächeneffiziente Verkehrsmittel (z.B. Bus) ist möglich, wie der Vergleich mit anderen mittelstädtischen Räumen in der Schweiz zeigt. Sind die Angebote gemäss den anderen Handlungsfeldern ausgebaut, liegt es an jedem einzelnen, sie auch zu nutzen.
Hinweise aus der MoK: Es ist noch nicht klar, wie das Mobilitätsverhalten von uns allen beeinflusst werden kann, es sollen aber sowohl Push- als auch Pull-Massnahmen umgesetzt werden. (Push=verpflichtende Vorgaben; Pull= gesetzte Anreize).
- **These MM 2:**
Damit das Auto weniger genutzt wird, muss das öffentliche Parkplatzangebot in der Kernstadt beschränkt und lenkungswirksam bewirtschaftet werden. Zudem passen die Gemeinden in der Region die Regeln zur privaten Parkierung an und ermöglichen autofreies resp. autoarmes Wohnen.
Hinweise aus der MoK: Das Parkplatzangebot insbesondere im Zentrum soll reduziert werden. Parkplätze sollen zudem stärker bewirtschaftet und intelligenter verwaltet werden, aber mit Rücksicht auf das Gewerbe. Auch das Potential von Mobility Pricing ist auszuloten.
- **These MM 3:**
Verkehrsdrehscheiben reduzieren den Zielverkehr in die Region, besonders im Pendlerverkehr. Damit diese in grösserem Ausmass genutzt werden, braucht es starke Anreize, insbesondere bei der Parkierung.
Hinweise aus der MoK: Park+Ride bzw. entsprechende Verkehrsdrehscheiben werden aufgrund der dargestellten Analysen in Frage gestellt und eher als wenig sinnvoll beurteilt.
- **These MM 4:**
Unternehmen müssen ihren Beitrag leisten, um die Verkehrssituation während der Hauptverkehrszeiten zu verbessern. Kanton und Gemeinden setzen Anreize, damit Unternehmen Mobilitätskonzepte erarbeiten und umsetzen.
Hinweise aus der MoK: Es sind Anreize für Unternehmen zu schaffen, um möglichst viele zu solchen Konzepten zu bewegen, die dann auch umgesetzt werden.

Thesen zu Spielräumen und Lösungsansätzen "Bahn und Bus" / "Strassennetz und Betrieb"

Stephan Erne, Gesamtleiter, erläutert die Spielräume und Lösungsansätze in den Handlungsfeldern "Bahn und Bus" sowie "Strassennetz und Betrieb". Die Überlegungen zu den Spielräumen und Lösungsansätzen sind als Thesen formuliert. Die Thesen wurde sowohl mit der Begleitgruppe als auch mit der Behördendelegation diskutiert und aufgrund dessen bereinigt (vgl. Beilage [Präsentation Lösungsansätze und Spielräume](#)).

Im Anschluss und gestützt auf den eben gehörten Input diskutieren die Teilnehmenden in Gruppen an den Tischen die folgenden Fragen:

- Was begrüssen wir?
- Was sehen wir kritisch?
- Was fehlt?

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

OV muss im Vergleich mit MIV attraktiv sein → Preis / Zeit 19

Wo sind die Varianten der Kontraktion geblieben? (U-Bahn, Seilbahn, Schwebelbahn etc.) 13

Robuste Lösung! Weglassen einzelner Massnahmen darf Karlsruhe nicht zum Einsturz bringen 23

Umstiegsmöglichkeiten nicht nur im Zentrum 35

SB1 Die Entlastung nützt (fast) nur Baden (ungerecht) und ist zu gering

Tunnel Kosten / Nutzen Argwöhnisch

SB1 zeigt die alte OASE, entlastet wird nur Baden 14

Finanzielle Grössenordnung für versch. Knotenlösungen? 30

SB: nur Zentrum Baden wird entlastet 14

SB Umfahrung Tunnels: Kosten-Nutzen 23.10.17

MIV dosieren, OV promisieren 28

Rechtfertigen die hohen Kosten die Entlastung? (Brauchen klare Zahlen)

Umfahrungsmöglichkeiten für Zeitqualitätskriterien (Bauchkopf, Stellung astr. Pfandstr., Bruggasse, Siggenthal + Wettingen) 19

ERNÜCHTERUNG Fehlende Vision MIV 19

Siggenthal: gewünscht max. DTV (ca. 1500) klar überdenken mit zusätzlichen Massnahmen? 22

BB: Tangential Linien mit kleineren Bäumen alle 30 min 24

BB2 ÖV Entwicklung zu sehr auf Wettingen/Mannhof + Schwane konzentriert. Wichtig ist ÖV-Signatur

BB4: Tangentialverbindungen haben sehr grosses Potential! Bsp. Neumatt - Dittwil (Zweiglinie) & Angeltal 24

ÖV grossräumiger Sektoren, inkl. Baden, inkl. Aussegenmattener, inkl. Biele 14

Skizzen der Siedlungsentwicklung durch Festlegung der ÖV-Hauptkorridore 25

BB4: Randzonen / Quartiere auch ans ÖV-Netz anschliessen (Marianne Rufbus) 11

Gutes ÖV Angebot führt zu Siedlungsentwicklung 25

ÖV-Thesen o.k. ✓

Wenn LTB nach Baden, dann Unterirdisch

BB2 Wer entscheidet welche Entwicklungsschwerpunkte in Wettingen gesetzt werden? 4

HT Natibahn-Tinsee mit vergessen 6

BB3 Bus-Hub in Turgi + Wettingen beim Bahnhof → Entlastung von Baden 10

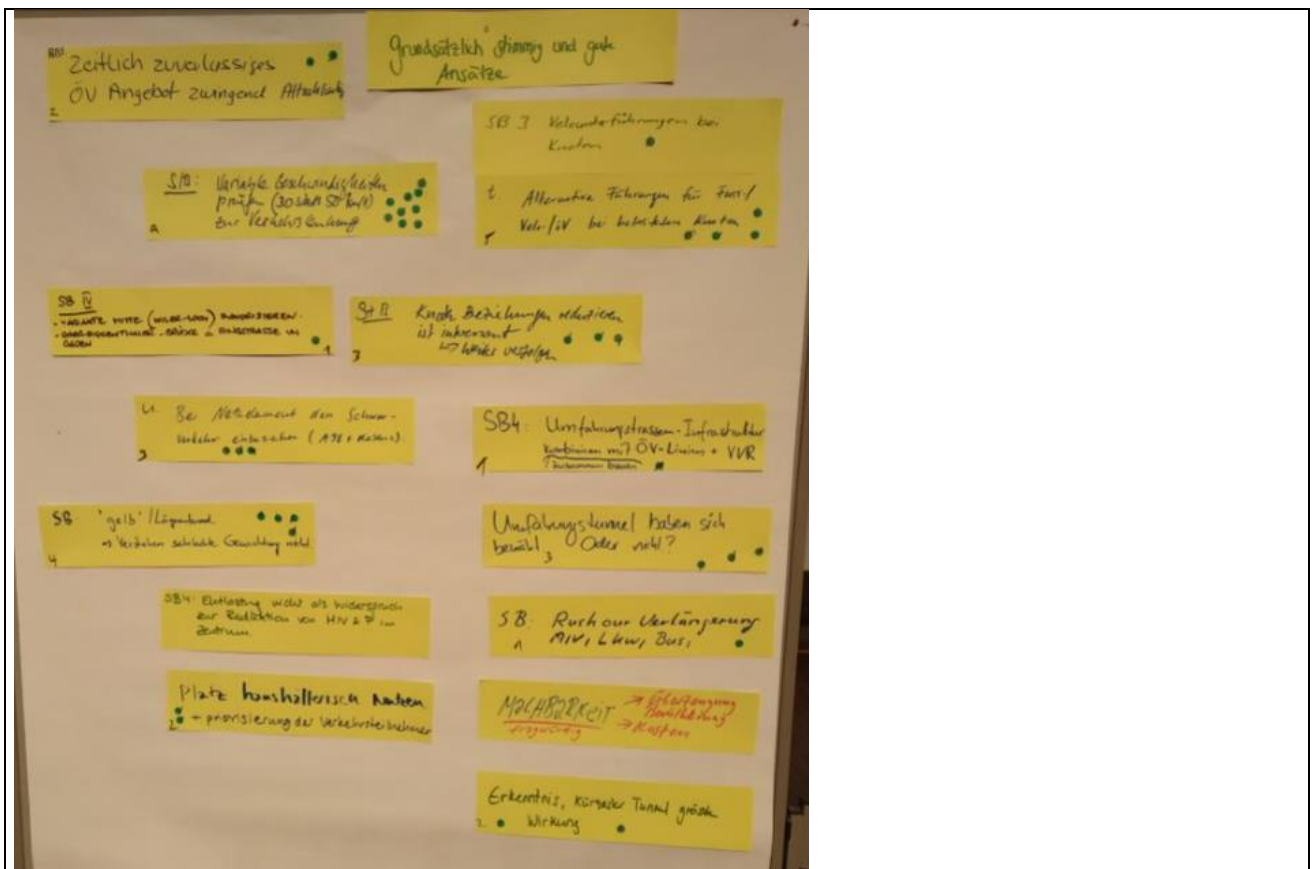
S-Bahn-Knotenpunkte ausserhalb Baden / Nationalbahntrasse in Übergr. einzeichnen 4

BB2: V2 als zusätzl. Hochleistungsline → Buslinien dürfen nicht ausgedünnt, sondern müssen auch gestärkt werden 1

Limmattalbahn bis Koblenz + Heitersberg

BB: Vernetzung S-Bahn Tram, Bus 1

BB2: Einzonung Wettingen Ost wird impliziert 2 (Ansatz 2)



Die am häufigsten priorisierten Inputs und Hinweise für die weitere Bearbeitung sind nachfolgend je Handlungsfeld und These zusammengefasst.

Handlungsfeld "Bahn und Bus" (BB):

- **These BB 1:**
keine Bemerkungen
- **These BB 2:**
Als Lösungsansätze sind sowohl einzelne Achsen mit einem schienengebundenen Verkehrsmittel als auch eine gezielte Stärkung von Busachsen denkbar. Der richtige Ansatz hängt erheblich davon ab, ob und wo das Siedlungswachstum konzentriert werden soll bzw. wo die Zentren künftig liegen.
Hinweise aus der MoK: Die Steuerung der Siedlungsentwicklung durch Festlegung von öV-Hauptkorridoren wird ausdrücklich begrüsst. Dabei sollen neben Killwangen-Baden auch die übrigen Korridore (Baden-Dättwil auf Nationalbahntrasse, Siggenthal) untersucht werden.
- **These BB 3:**
Nur ein zuverlässiges öV-Angebot ist attraktiv. Dafür ist eine konsequente öV-Bevorzugung nötig, auch an den neuralgischen Punkten wie den Brückenköpfen.
Hinweise aus der MoK: Der öV muss insbesondere im Vergleich zum MIV attraktiv sein (sowohl bezüglich Preis als auch bezüglich Zeit).
- **These BB 4:**
Um den gemäss Zielen des Gesamtverkehrskonzeptes geforderten Attraktivitätssprung zu erreichen, braucht es ergänzend zur Stärkung von Hauptachsen und der öV-Bevorzugung weitere Massnahmen im öV-Gesamtsystem. Dazu gehören die infrastrukturelle Stärkung der Verknüpfungspunkte bzw. Verkehrsdrehscheiben (inkl. Veloparkierung) und der Ausbau von Direktverbindungen (Tangentiallinien).
Hinweise aus der MoK: Es wird begrüsst, dass auch die Umsteigemöglichkeiten ausserhalb des Zentrums verbessert werden sollen. Das Potential von öV-Tangentiallinien wird hoch eingeschätzt, dabei soll auch der Betrieb mit kleineren Bussen in dichtem Takt geprüft werden. Zudem wurden Antworten auf die

Vorschläge der Kantonsschülerinnen und -schüler aus der MoK 2 (U-Bahn, Seilbahn, Schwebebahn, etc.) vermisst.

Handlungsfeld "Strassennetz und Betrieb" (SB):

– **These SB 1:**

Wenn das angestrebte Verkehrsverlagerungsziel hin zu mehr öV und mehr Fuss- und Veloverkehr erreicht wird, sinkt die Belastung im Zentrum von Baden und auf einigen Zufahrten bis 2040 um rund 5 bis 10 Prozent. Angesichts dieser geringen Reduktion braucht es auch künftig weitgehend die heutigen MIV-Strassenkapazitäten.

Hinweise aus der MoK: Es wird darauf hingewiesen, dass die Siedlungsgebiete im Siggenthal auch im Zielzustand eine höhere Belastung aufweisen, als für eine siedlungsverträgliche Gestaltung nötig wäre, und dass unklar ist, ob diese mit weiteren Massnahmen genügend reduziert werden kann.

– **These SB 2:**

Der Verkehrsfluss soll durch eine Ausweitung des Verkehrsmanagements verbessert werden. Dazu gehören zusätzliche Dosierungen von Zufahrten in die Region, aber auch aus den Parkhäusern in der Innenstadt von Baden. Überlastungen während der Spitzenstunden können allein dadurch aber nicht vermieden werden, es braucht zusätzlich punktuelle Anpassungen des Strassennetzes.

Hinweise aus der MoK: Es wird begrüsst, den MIV mittels Verkehrsmanagement zu dosieren und damit den öV zu priorisieren.

– **These SB 3:**

An vierarmigen Knoten wie dem Brückenkopf Ost führen die zahlreichen Abbiegebeziehungen aller Verkehrsmittel zu langen Staus. Ein Ausbau würde sich aus städtebaulicher Sicht negativ auswirken. Eine Entlastung kann aber durch folgende Lösungsansätze erreicht werden: Reduktion auf drei Knotenarme, Reduktion Linksabbieger, Führung einzelner Verkehrsströme unter dem Knoten hindurch. Verbindungen für öV und Fuss- und Veloverkehr werden dadurch aufgewertet.

Hinweise aus der MoK: Es sollen auch kleinräumige Umfahrungsmöglichkeiten für den Quell-/Zielverkehr zur Entlastung kritischer Knoten und Abschnitte geprüft werden.

– **These SB 4:**

Netzergänzungen (Umfahrungsstrassen) müssen die besonders stark belasteten Ortsdurchfahrten und die kritischen Knoten wirksam entlasten und deshalb insbesondere den Zubringerverkehr zur A1 aus dem Siggenthal / Unteres Aaretal sowie aus der nördlichen Innenstadt von Baden aufnehmen. Um die Wirkung zu erreichen und Raum für öV sowie Fuss- und Veloverkehr zu schaffen, muss die Kapazität für den MIV in den entlasteten Ortsdurchfahrten und Knoten reduziert werden.

Hinweise aus der MoK: Es wird bezweifelt, ob der Nutzen die hohen Kosten einer Tunnelumfahrung rechtfertigt. Andererseits sind einige Teilnehmende ernüchert, dass keine Vision für den MIV erkennbar ist und die früheren Ansätze aus dem rGVK Ostargau-Prozess wieder in Betracht gezogen werden.

Weitere Hinweise aus der MoK

Die Teilnehmenden der Mobilitätskonferenz haben dem Projektteam auch allgemeine Hinweise beziehungsweise Empfehlungen mitgegeben, welche nicht direkt einer These zugeordnet werden können:

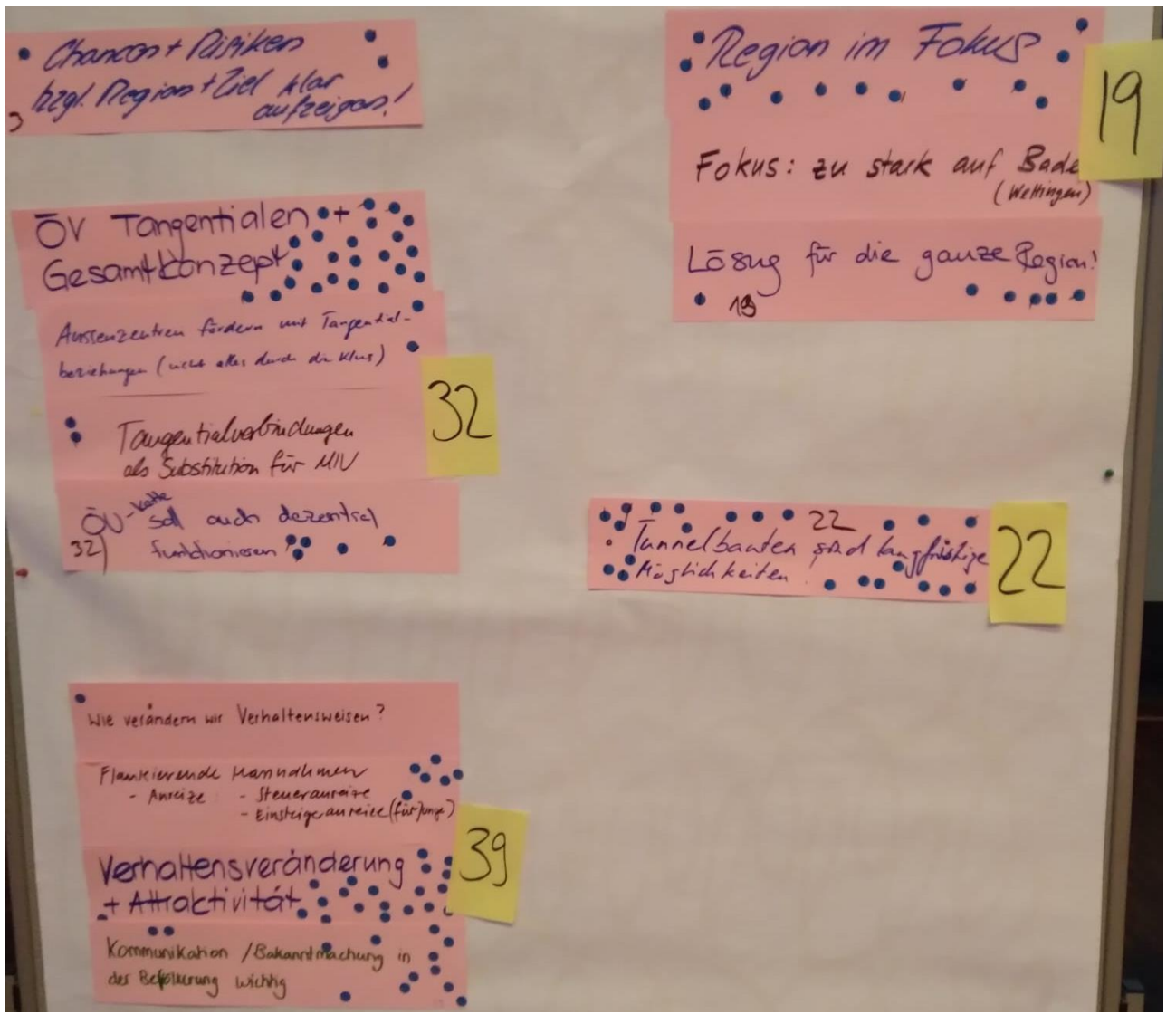
- Lösungen sollen nicht an Kantonsgrenzen enden.
- Die Lösungsansätze sollen so umgesetzt werden, dass die gesteckten Ziele auch erreicht werden.
- Es braucht robuste Lösungen, bei welchen der Verzicht auf einzelne Massnahmen das Kartenhaus nicht zum Einsturz bringt.
- Neben mittel- und langfristigen Massnahmen sind Sofortmassnahmen wichtig.
- Das Zusammenspiel von Kanton und Gemeinden ist wichtig; Realisierungsprogramm und Wirkungskontrolle erstellen, zum Beispiel alle vier Jahre prüfen.
- Das Gesamtverkehrskonzept soll der ganzen Region etwas bringen.

Was uns jetzt wichtig ist

Zum Schluss der Konferenz diskutieren die Teilnehmenden in Gruppen an den Tischen die folgende Frage:

– Was ist uns aufgrund der heutigen Diskussionen mit Blick auf die Entwicklung der Massnahmen besonders wichtig?

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



Zus' Arbeit Kt - Gemeinden → Realisierungsprogramm (Finanz.), ~~Zur~~ Erfolgskontrolle
② alle 4 Jahre durch Mok.

Kantonale + Kommunale Planung müssen eng verzahnt ablaufen
'Alle am gleichen Strick ziehen'

22

Massnahmen koordinieren, gleichzeitig über Gemeindegrenzen hinweg umsetzen:
Velowege, Parkplatzbewirtschaftung, Einkaufszentren

• sofort, kurz, mittel + langfristige Massnahmen

Grosse Ziele, aber unbedingt auch kurzfristige Pakete umsetzen
^{Sofort}

25

Siedlungsverträglichkeit gewährleisten;
weniger als 2000 Fahrzeugdurchfahrten pro Tag

Lebensqualität verbessern (Siedlungen)

11

Nicht bauliche Massnahmen rasch umsetzen (bspw. Tangentialverbindungen)

11

OPTIMIEREN VON BESTEHENDEM:

- Standort Verkehrsdrelscheiben prüfen
- Auf bestehender Infrastruktur aufbauen

• gute Anreize !!
- kein Verbot

11

Pilotprojekte wagen!

12

UMSETZUNG VELOMASSNAHMEN
zeitlich vorziehen

Massnahmen für Fuss + U2b vorziehen
→ schnell + günstig + Wirkung monitor
15

15

Finanzierung Velo-Massnahmen in Gemeinden durch Kanton! (Lücken vermeiden)
12

12

Separate ÖV-Trasse (ohne Hindernisse)

Stabile ÖV-Verbindungen
(→ separate Trasse überall wo nötig)

12

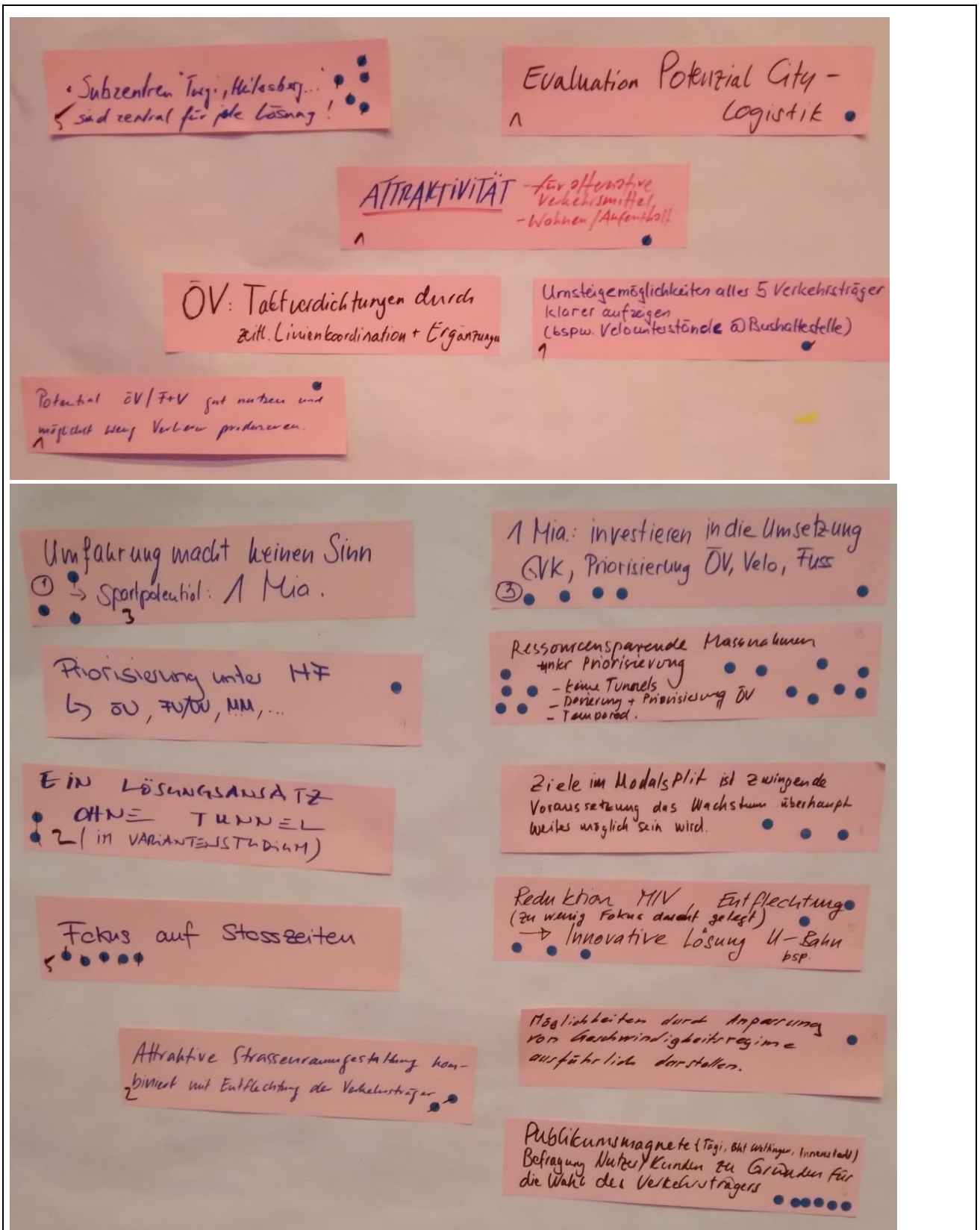
Wichtige Velo-Verbindungen in Kantons-Verantwortung auch abseits K.-Gasse

Attraktivität ÖV+Velo-Verbindungen:
hohe A. → hohe Nachfrage / Verlagerung

Fokusr: Velo/ÖV

18

Hausgemachter Verkehr nicht reduzierbar
→ Umstieg auf Velo fördern (ÖV)
18



– Was ist uns aufgrund der heutigen Diskussionen mit Blick auf die Entwicklung der Massnahmen besonders wichtig?

Die Mobilitätskonferenz priorisiert für die Entwicklung der Massnahmen diese Aussagen am höchsten:
- Massnahmen zur Verhaltensveränderung

- öV-Tangentialverbindungen
- kurz-, mittelfristige und langfristige Massnahmen nötig
- Das Zusammenspiel von Kanton und Gemeinden ist wichtig
- Tunnelbauten sind langfristige Möglichkeiten.

Abschluss und Ausblick

Carlo Degelo erläutert die nächsten Schritte im Gesamtverkehrskonzept.

- Vom 26. Juni bis am 16. Juli 2023 läuft die ePartizipation (Online-Mitwirkung), in welcher sich die gesamte Bevölkerung einbringen und die Ergebnisse der MoK 3 würdigen und ergänzen kann: [Übersicht | E-Mitwirkung Departement Bau, Verkehr und Umwelt \(ag.ch\)](#)
- Die Begleitgruppe wird am 30. August 2023 und die Behördendelegation am 8. September 2023 aufgrund der heutigen MoK und der folgenden ePartizipation über Anpassungen und Feinjustierungen in den einzelnen Handlungsfeldern diskutieren.
- Ausblick 4. Partizipationszyklus: Die **Mobilitätskonferenz 4** mit dem Fokus auf den **Massnahmen** soll in Teilräumen stattfinden. Die nächste MoK finden im Mai/Juni in Teilräumen statt. Die konkreten Daten werden im Herbst 2023 kommuniziert.

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

An der Mobilitätskonferenz (MoK) erhielten die Teilnehmenden die Möglichkeit, zu jedem der fünf Handlungsfelder Fragen via Mentimeter zu stellen. Ausgewählte Fragen wurden an der MoK umgehend vom Planerteam beantwortet. Sämtliche Fragen sind in der folgenden Tabelle aufgeführt und beantwortet. Die Fragen wurden zur besseren Verständlichkeit vereinfacht und teilweise umformuliert. Gleichbedeutende Fragen wurden zusammengefasst.

Dokumentation

- Fotoprotokoll der dritten Mobilitätskonferenz vom 17. Juni 2023
- [Präsentation "Rahmenpräsentation zur dritten Mobilitätskonferenz vom 17. Juni 2023"](#)
- [Präsentation "Thesen zu Spielräumen und Lösungsansätzen vom 17. Juni 2023"](#)

	Fragen	Antwort
FV – Fuss- und Veloverkehr		
	Warum wird das Thema Veloabstellplätze nicht als Lösungsansatz im Handlungsfeld Fuss- und Veloverkehr behandelt (vgl. FV Thesen 1-5, Seiten 4-11)?	Die ganze Region Baden hat sich für sieben Ziele ausgesprochen, die mit dem GVK und seinen Massnahmen möglichst erreicht werden sollen. Im Ziel "velogerechter Raum" ist dieses Ziel gesetzt: <i>Es werden genügend hochwertige, sichere sowie günstige Veloabstellanlagen realisiert, gerade im Umfeld von öV-Haltestellen.</i> Die Thematik der Veloabstellplätze ist relevant für die Qualität des Veloverkehrs. Sie wird bei der Massnahmenentwicklung wieder aufgegriffen. Primär liegt die Kompetenz bei den Gemeinden oder bei Bahnhaltstellen bei der SBB. Im Rahmen der Massnahmenerarbeitung werden von den Fachplanenden Handlungsvorschläge zu Handen der Gemeinden erarbeitet.
	Künftig sollen mehr Menschen mit dem Velo unterwegs sein. Was bedeutet, sehr viel häufiger (vgl. FV These 1, Seite 4)?	Um den Autoverkehr bis 2040 gemäss Ziel a) auf dem heutigen Niveau zu plafonieren, müsste das Aufkommen aller anderen Verkehrsmittel gegenüber heute um rund 75 % zunehmen, vgl. dazu die Präsentation aus der MoK 2 , Folie 7. Da der Autoverkehr Richtung Baden sogar um 10 % reduziert werden soll, muss das Veloverkehrsaufkommen dort sogar verdoppelt werden. Auf peripheren und tangentialen Verbindungen reicht dagegen ein Wachstum um rund 50 %, damit das Velo seinen Beitrag zum Modalsplitziel leistet.
	Wie sieht der Status der Velovorzugsrouten aus (vgl. FV These 2, Seite 5)?	Die Velovorzugsrouten im Raum Baden und Umgebung wurden gemäss Beschluss des Grossen Rates vom 4. Mai 2021 und aufgrund der Arbeiten am rGVK Ostaargau als Zwischenergebnis im Kantonalen Richtplan eingetragen. Eine Umsetzung ist erst mit der Festsetzung im Richtplan möglich, diese wird mit den laufenden Arbeiten zum GVK angestrebt. Ziel ist die Festsetzung ca. im Jahr 2025.

	Fragen	Antwort
	Wir haben Zweifel, dass rein wegen dem Ausbau der Velo(Vorzugs-) Routen massiv viel mehr Velo gefahren wird. Wie kann der mit dem GVK angestrebte Quantensprung beim Veloverkehr erreicht und der Veloanteil am Verkehr abschnittsweise gar verdoppelt werden (vgl. FV These 1, Seite 4)?	Entscheidend für ein deutlich höheres Veloverkehrsaufkommen ist die durchgängige Aufwertung des gesamten Velonetzes in der Region, auch bei wichtigen Verkehrsknoten. Die Velovorzugsrouten spielen dabei als priorisierte Verbindungen für längere Velofahrten eine wichtige Rolle, gleichzeitig müssen aber auch die übrigen kantonalen Velorouten des GVK-Netzes aufgewertet werden. Zudem ist es wichtig, dass die Gemeinden ihre kommunalen Netze aufwerten und ans kantonale Netz anbinden und dass sie hochwertige Veloabstellplätze realisieren. Erst mit all diesen infrastrukturellen Massnahmen und unterstützt durch Veloförderung (Kampagnen, Sensibilisierung, gute Rahmenbedingungen in Unternehmen usw.) kann der Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr deutlich erhöht werden.
	Eine Entflechtung der Verkehrsteilnehmenden muss angestrebt werden. Der Fuss-, Velo und Autoverkehr soll voneinander getrennt werden (vgl. FV Thesen 1-5, Seiten 4-11).	Wird zur Kenntnis genommen. Grundsätzlich strebt der Kanton eine Entflechtung an. Auf verschiedenen Abschnitten ohne durchgängige Parallelrouten ist das aber nicht möglich und alle Verkehrsteilnehmenden müssen im Strassenraum der Kantonsstrasse geführt werden. In diesen Fällen wird angestrebt, für den Fuss- und Veloverkehr jeweils eigene, gesicherte und genügend breite Infrastrukturen zu realisieren.
	Wird das Wetter bei der Veloverkehrsplanung berücksichtigt? Was machen wir mit den tollen Velowegen im Winter (vgl. FV These 5, Seite 10)?	Heute schwanken in der Schweiz die Aufkommen des Veloverkehrs saisonal stark. Die Beispiele Niederlande und Dänemark mit klimatisch eher noch kälteren Bedingungen im Winter zeigen aber, dass grundsätzlich auch im Winter eine starke Velonutzung möglich ist. Dasselbe gilt auch für den Fussverkehr.
	Intelligente Abbiegemöglichkeiten für den Veloverkehr erachten wir als sinnvoller anstatt Velovorzugsrouten zu forcieren (vgl. FV These 2, Seite 5).	Wird zur Kenntnis genommen. Aus Sicht der Fachplanenden und des Kantons sind beide Ansätze (Abbiegemöglichkeiten verbessern und Velovorzugsrouten anbieten) wichtig, die verschiedenen Massnahmen müssen ineinandergreifen und einander ergänzen.
	Wie können Lücken im Velonetz geschlossen werden (vgl. FV These 3, Seite 7)?	Das vorgeschlagene und noch zu bereinigende Velowegnetz ist zusammenhängend und weist keine Lücken mehr auf. Ein wichtiger Fokus in der Massnahmenerarbeitung ist es, die noch vorhandenen Lücken zu schliessen. Das bei der These FV3 gezeigte Bild zeigt nicht die Netzsicht, sondern wichtige Abschnitte in Klusssituationen mit entsprechendem Handlungsdruck.
	Wie kann die Nutzung von Mietvelos gefördert werden? Wie wird mit neuen Mobilitätsformen (bspw. E-Trotinetts) umgegangen (vgl. FV These 5, Seite 10)?	Die beschriebenen Ansätze werden als Massnahmen unter der These FV 5 (Förderung Velokultur) entwickelt. Dabei gilt es bei den neuen Mobilitätsformen (z.B. E-Trotinetts) zu unterscheiden zwischen einer echten Alternative zu anderen Verkehrsmitteln und der reinen „Spaschnutzung“.
	Wie können die Verkehrsteilnehmenden motiviert werden, für kurze Wege das Velo zu nutzen oder zu Fuss zu gehen (vgl. SF These 4, Seite 17)?	Einerseits ist die Infrastruktur entscheidend (möglichst sicher, attraktiv, direkt). Daneben stellt die Förderung einer Velokultur (These Fuss- und Veloverkehr 5) einen wichtigen Faktor dar. Zudem hängt das Mobilitätsverhalten von der Siedlungsdichte und der Aufenthaltsqualität ab: Je höher die Bevölkerungs- und Arbeitsplatzdichte sowie die Aufenthaltsqualität, desto wahrscheinlicher können verschiedene Aktivitäten nahe beim Wohn- oder Arbeitsort wahrgenommen werden und desto häufiger werden diese Wege mit dem Velo oder (vor allem) zu Fuss zurückgelegt.

Fragen	Antwort
<p>In Neuenhof sind mehrere Veloverbindungen als parallele Achsen geplant. Wieso beschränkt man sich in diesem Raum nicht auf nur eine Velovorzugsroute (vgl. FV These 2, Seite 5)?</p>	<p>In Neuenhof ist nur eine Vorzugsroute vorgesehen. Deren Lage basiert auf einer ausführlichen Korridorstudie mit Variantenentscheid.</p>
<p>Gibt es eine Studie, welche das Potenzial einer ideale Veloverbindung erhoben hat (vgl. FV These 2, Seite 5)?</p>	<p>Zum spezifischen Potenzial einer einzelnen Veloroute wurde in der Schweiz noch keine Studie verfasst. Das liegt auch daran, dass ein zusammenhängendes Netz für den Veloverkehr mindestens so entscheidend ist wie die Qualität einer einzelnen Route. Aus umgesetzten Beispielen (In- und Ausland) mit Frequenzerhebungen (vorher/nachher) können ungefähre Werte abgeleitet werden. Einfacher schätzen lassen sich die Potenziale einer durchgehenden Veloförderung in einer ganzen Region. Dazu gibt es beispielsweise das Forschungsprojekt „Veloverkehr in den Agglomerationen – Einflussfaktoren, Massnahmen und Potenziale“ (SVI 2004/069). Demnach könnten in der Agglomeration Baden-Brugg (mit heute unterdurchschnittlichem Veloverkehrsanteil; in Etappen) alleine mit den heutigen Best-Practice-Massnahmen von vorbildlichen Schweizer Agglomerationen von heute knapp 5 % auf gut 9 % beinahe verdoppelt werden.</p>
<p>Gibt es Verkehrszahlen für den Veloverkehr im Ist-Zustand? Gibt es Studien, wie diese sich saisonal verändern (vgl. FV These 5, Seite 10)?</p>	<p>Der Mikrozensus Mobilität und Verkehr des Bundes analysiert die eingesetzten Verkehrsmittel nach Jahreszeit. Dabei zeigt sich, dass im Winter erwartungsgemäss weniger Menschen mit dem Velo unterwegs sind: Im Mittel wird pro Tag eine um einen Drittel weniger lange Distanz zurückgelegt als im Jahresmittel. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die täglich zurückgelegte Distanz im Winter auch bei MIV und öV um einen Sechstel tiefer ist als im Jahresmittel. Die Menschen legen also insgesamt im Winter kürzere Distanzen zurück, einzig zu Fuss sind die täglichen Distanzen vergleichbar hoch wie im Jahresmittel. Die vorhandenen Zählraten für die Stadt Winterthur decken sich mit den schweizweiten Daten.</p>
SF - Stadt- und Freiraum	
<p>Im Handlungsfeld Stadt- und Freiraum wird nicht mehr ganze GVK-Perimeter abgebildet. Weshalb ist Untersiggenthal nur teilweise auf der Karte ersichtlich (vgl. SF These 1, Seite 12)?</p>	<p>Gemeint ist vermutlich der westliche Teil des Siedlungsgebietes von Untersiggenthal, der nicht vollständig auf der Karte abgebildet ist. Grundsätzlich sollen alle Ortsdurchfahrten im Perimeter möglichst siedlungsverträglich weiterentwickelt werden. Der Fokus liegt aber auf den besonders konfliktreichen und klassischen Ortsdurchfahrten gemäss Analyse in der Lagebeurteilung, weil dort der Handlungsbedarf besonders gross ist. Aus Gründen der Lesbarkeit wurde nur der Kartenausschnitt gezeigt, der die erwähnten Abschnitte beinhaltet.</p>
<p>Abgeschlossene aber noch nicht umgesetzte Planungen von Ortsdurchfahrten wurden noch ohne die GVK-Ziele erarbeitet. Können diese Projekte noch angepasst werden (vgl. SF Thesen 1-4, Seiten 12-18)?</p>	<p>Das GVK Raum Baden und Umgebung hat aufgrund des noch fehlenden Richtplaneintrags auf der Stufe Festsetzung noch keine genügend hohe Verbindlichkeit. Die Erhaltungsplanung und damit die periodische Werterhaltung / Sanierung der Kantonsstrassen ist eine Daueraufgabe des Kantons. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Zeitdauer zwischen dem Projektstart und der Realisierung je nach Komplexität 5 bis 10 Jahre betragen kann. Kurz vor Realisierung stehende Projekte lassen sich bestenfalls noch geringfügig anpassen, insbesondere wenn die öffentliche Auflage oder rechtliche Verfahren schon laufen oder abgeschlossen sind. Ein weiterer zeitlicher Aufschub von nötigen Sanierungen würde Komfort und Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden unnötig reduzieren, zudem sind verspätete Sanierungen viel aufwändiger und teurer. Wo Erhaltungsprojekte von Kantonsstrassen noch nicht oder erst seit kurzem gestartet wurden, fliessen die Ziele und Ansätze aus dem GVK im Rahmen der geltenden Regeln und gesetzlichen Bestimmungen soweit möglich bereits vor Abschluss des GVK ein.</p>

Fragen	Antwort
<p>Warum werden die Strassenräume nicht durchgängig beurteilt? Entsprechend werden auch nur punktuell Strassenraumbreiten ausgewiesen (vgl. SF These 3, Seite 14).</p>	<p>Eine siedlungsverträgliche Führung wird grundsätzlich für alle Kantonsstrassen innerorts angestrebt. Der Schwerpunkt im GVK liegt aber auf den besonders konfliktreichen und den klassischen Ortsdurchfahrten (vgl. Lagebeurteilung). Diese Bereiche weisen den grössten Handlungsbedarf im Strassenraum, aber auch das grösste Entwicklungspotenzial und bei den angrenzenden Nutzungen auf.</p>
<p>Wie wird mit Engstellen im Strassenraum umgegangen? Welche Verkehrsteilnehmenden werden priorisiert (vgl. SF These 3, Seite 14)?</p>	<p>Wie der knappe Strassenraum bei Engnissen konkret aufgeteilt wird, ist in der Projektierung zu klären. Es findet eine Interessenabwägung im Einzelfalle statt. Im Rahmen der Massnahmenerarbeitung im GVK wird nur geprüft, wo Routen einzelner Verkehrsmittel am Engnis vorbeigeführt werden können bzw. müssen, um die Situation zu entschärfen. Wo das nicht möglich ist, wird der erforderliche Flächenbedarf abgeschätzt und Vorschläge zur Sicherung der nötigen Flächen formuliert.</p>
<p>Weshalb wird der Brückenkopf Ost nicht als besonders konfliktreiche Ortsdurchfahrt ausgewiesen (vgl. SF These 3, Seite 15)?</p>	<p>Die Typisierung der Ortsdurchfahrten fokussiert auf Ortsdurchfahrten und damit auf Streckenabschnitte. Knoten wie der Brückenkopf Ost sind vor allem verkehrstechnische Brennpunkte, also bzgl. Kapazität (MIV und öV) und Sicherheit. Diese Knoten werden im Handlungsfeld Strassennetz und Betrieb behandelt. Bei der Massnahmenplanung für die Knoten wird auf eine gute städtebauliche und freiräumliche Einbettung geachtet.</p>
<p>Wer koordiniert die kommunalen Gesamtplanungen für die Region, damit der Strassenraum von Fassade zu Fassade genutzt werden kann (vgl. SF These 3, Seite 14)?</p>	<p>Dazu braucht es künftig eine enge Koordination zwischen Gemeinden und Kanton, damit die verkehrlichen und siedlungsplanerischen Massnahmen (trotz teilweise unterschiedlichem Realisierungszeitpunkt und anderer Zuständigkeit) koordiniert umgesetzt werden. Der Kanton möchte die Verbindlichkeit der noch zu entwickelnden Massnahmen mit Abschluss des GVK erhöhen. Die dazu nötigen Hilfsmittel/Instrumente sind in Diskussion.</p>
<p>Wie sieht die ideale Strassenraumgestaltung von Fassade zu Fassade aus (vgl. SF These 3, Seite 14)?</p>	<p>Das hängt von der konkreten örtlichen Situation und von den konkreten Raumansprüchen der verschiedenen Disziplinen (z.B. Fuss- und Veloverkehr etc.) ab. Wie gut der öffentliche Raum funktioniert, hängt dabei insbesondere von Art und Dichte der umliegenden Nutzungen ab. Entsprechend wurden die verschiedenen Ortsdurchfahrten gemäss These SF 3 in Abhängigkeit des Entwicklungspotenzials und der Zentralitäten im Umfeld verschiedenen Typen zugeteilt. Abhängig von dieser Typisierung zeichnen sich ideale Strassenräume insbesondere durch gute Querungsmöglichkeiten, eine hohe Aufenthaltsqualität sowie Massnahmen zur Klimaanpassung (Begrünung) aus.</p>
<p>Damit die Strassenräume von Fassade zu Fassade geplant werden können, werden wohl Enteignungen unumgänglich. Wer bezahlt die Entschädigung? Ist auch eine Flächenkompensation denkbar (vgl. SF These 3, Seite 14)?</p>	<p>Grundsätzlich stellen Enteignungen einen Eingriff in die Eigentumsgarantie dar und werden deshalb nach Möglichkeit vermieden. Bei Strassenprojekten wird im Rahmen von Grundeigentümergeverhandlungen gemeinsam nach guten Lösungen gesucht. Ist ein Landerwerb für die Erreichung der Ziele unumgänglich, können die betreffenden Grundeigentümerschaften finanziell entschädigt werden, möglich ist aber im Einvernehmen mit der Gemeinde auch eine Kompensation in Form einer höheren Ausnutzung für die restliche Parzelle.</p>
MM – Mobilitätsmanagement	
<p>Wer ist zuständig für eine mögliche Parkplatzreduktion im Zentrum von Baden (vgl. MM These 2, Seite 20)?</p>	<p>Die Vorgaben und damit auch eine Beschränkung von Parkplatzzahlen liegen in der Kompetenz der Gemeinden. Dabei werden Regeln für private Parkplätze im Rahmen Bau- und Zonenordnung oder von Sondernutzungsplanungen festgelegt, wobei die Vorgaben des kantonalen Baugesetzes bzw. der Bauverordnung</p>

Fragen	Antwort
	eingehalten werden müssen. Die Regelung der öffentlichen Parkierung im Rahmen von Parkraumkonzepten und Parkhausplanung liegt vollständig im Aufgabenbereich der Gemeinden.
Wie wird eine Verlagerung vom Autoverkehr auf flächeneffiziente Verkehrsmittel möglich? Welchen Beitrag müssen die Gemeinden leisten und wie kann dies sichergestellt werden (vgl. MM These 1, Seite 19)?	Die Verankerung sämtlicher Massnahmen wird im Rahmen der Umsetzungsplanung bis zum Abschluss des GVK auf den verschiedenen Zuständigkeitsebenen geklärt. Die Massnahmen der Gemeinden können in kommunalen Richtplänen, kommunalen Gesamtplänen Verkehr oder anderen behördenverbindlichen Dokumenten festgehalten werden.
Das Handlungsfeld Mobilitätsmanagement ist kritisch und plant an den Bürgerinnen und Bürger vorbei (vgl. MM Thesen 1-4, Seiten 19-22).	Wird zur Kenntnis genommen.
Wie kann auf saisonale Herausforderungen im Handlungsfeld Mobilitätsmanagement reagiert werden (vgl. MM Thesen 1-4, Seiten 19-22)?	Saisonale Herausforderungen stellen sich teilweise bei der Förderung Veloverkehrs. Massnahmen im Handlungsfeld Mobilitätsmanagement sollen darauf Rücksicht nehmen, können aber auch spezifisch dazu beitragen, den Fuss- und Veloverkehr auch in der kalten Jahreszeit zu fördern.
Wieso steht vornehmlich die Stadt Baden im Zentrum der Diskussion beim Handlungsfeld Mobilitätsmanagement (vgl. MM Thesen 1-4, Seiten 19-22)?	Grundsätzlich wird auch beim Handlungsfeld Mobilitätsmanagement der ganze Raum Baden und Umgebung betrachtet. Die Stadt Baden hat aber durch die vielen Arbeitsplätze und das grosse Einkaufs- und Freizeitangebot den grössten Quell-/Zielverkehr der ganzen Region. Entsprechend haben Massnahmen zur Parkierung oder zum betrieblichen Mobilitätsmanagement dort die grösste Wirkung. Selbstverständlich können diese Massnahmen jedoch auch in den anderen Gemeinden angewendet werden. Der Lösungsansatz der Verkehrsdrehscheiben setzt sogar bewusst ausserhalb der Perimetergrenzen an, damit die ganze Region profitiert.
BB – Bahn und Bus	
Welche Verkehrsbeziehungen im öV könnte man nicht ausschliesslich über das Zentrum von Baden leiten (vgl. BB These 4, Seite 31)?	Die Bahnhöfe Wettingen und Turgi erhalten mit den geplanten Bahnausbauten (STEP Ausbauschritt 2035) mehr Zugshalte und werden künftig an Bedeutung gewinnen. Damit können diese beiden Bahnhöfe als öV-Verknüpfungspunkte (neben dem Bahnhof Baden) gestärkt und das regionale Busnetz mehr darauf ausgerichtet werden. So könnten mit direkten Tangentialverbindungen beispielsweise Verkehrsteilnehmende vom Surbtal her in Wettingen Richtung Limmattal / Zürich umsteigen und vom Siggenthal oder Kappelerhof her Richtung Brugg / Aarau in Turgi. Diese und weitere Ansätze werden bei der Massnahmenerarbeitung untersucht.
Den Umsteigepunkt Turgi stärken wird begrüsst. Welche Verkehrsbeziehungen können ebenfalls über Turgi erschlossen werden (vgl. BB These 4, Seite 31)?	Aus Netzsicht naheliegend wäre eine verstärkte Ausrichtung auf Turgi aus Richtung Birmenstorf/Gebenstorf sowie von Ober- und Untersiggenthal her, für Verbindungen in Richtung Brugg/Aarau auch vom Kappelerhof, aus dem Unteren Aaretal und von Freienwil her. Diese und weitere Ansätze werden bei der Massnahmenerarbeitung studiert.
Welcher Planungsstand hat der Entwicklungsschwerpunkt Wettingen Ost? Wer entscheidet, ob und wann diese Entwicklung notwendig wird (vgl. BB These 2, Seite 25)?	Das Gebiet ist im gültigen kantonalen Richtplan als künftiger Wohnschwerpunkt festgelegt, unter dem Vorbehalt, dass die öV-Erschliessungsqualität deutlich verbessert wird. Im „Räumlichen Entwicklungsleitbild“ (REL) Wettingen ist die Realisierung des Wohnschwerpunktes dem Planungshorizont „Wettingen 2035+“ zugewiesen und wird in der

	Fragen	Antwort
		aktuell laufenden Revision der Nutzungsplanung nicht bearbeitet. Eine Überbauung des Wohnschwerpunktes wäre also erst mit einer entsprechenden Nutzungsplanänderung in einer späteren Revision und deren Genehmigung durch den Regierungsrat möglich.
	Wer entscheidet, wo die Siedlungsentwicklung in Wettingen erfolgt (vgl. BB These 2, Seiten 25-28)?	Die kommunale Raumentwicklung wird über das räumliche Entwicklungsleitbild (REL) als strategisches Instrument festgelegt. Grundeigentümerverbindlich und damit fixiert wird sie aber erst durch die Bau- und Nutzungsordnung (inkl. Zonenplan), die vom Einwohnerrat beschlossen und vom Regierungsrat genehmigt werden muss.
	Wurde geprüft, ob die schiefe Brücke in Baden für den Postautoverkehr aus dem Surbtal wieder geöffnet werden kann? So könnte eine schnellere Verbindung an den Bahnhof Baden ermöglicht werden (vgl. BB Thesen 1-4, Seiten 24-31).	Mögliche Ansätze für die Weiterentwicklung des regionalen Busangebotes werden in einer nächsten Phase vertieft. Dabei werden im GVK nur die Grundzüge festgelegt, die detaillierte Angebotsplanung ist Gegenstand der regulären Prozesse.
	Kann das Nationalbahntrasse von Wettingen über Baden Oberstadt nach Mellingen für den öV genutzt oder alternativ komplett aufgehoben werden (vgl. BB Thesen 1-4, Seiten 24-31)?	Eine Nutzung des Nationalbahntrassees von Wettingen über Baden Oberstadt nach Mellingen für den Regionalverkehr wird in der Massnahmenerarbeitung fachlich vertieft. Schlussendlich liegt der Entscheid bei Bund und SBB. Kanton und Region werden sich politisch für die favorisierte Lösung einsetzen.
40	Ab dem Jahr 2035 entfällt in Baden der direkte Schnellzugshalt nach Bern und in Killwangen-Spreitenbach wird ein Schnellzugshalt realisiert (vgl. BB Thesen 1-4, Seiten 24-31).	Wird zur Kenntnis genommen. Die Angebotsentwicklung der Bahn läuft über eigene, nationale Prozesse, die der Kanton aktiv begleitet. Das GVK kann Erkenntnisse dafür liefern, aber keine direkten Massnahmen ableiten. Gemäss aktueller Planung des Bundes für den Ausbauschritt 2035 erhält Baden künftig den Viertelstundentakt im Fernverkehr Richtung Zürich, auch Turgi und Wettingen werden künftig an den Fernverkehr angebunden. Ein Anschluss des Bahnhofs Killwangen-Spreitenbach an den Fernverkehr ist dagegen nicht vorgesehen.
SB – Strasse und Betrieb		
	Wieso wird die Verkehrsmenge nicht reduziert, wenn der MIV mit einer tangentialen Ableitung über eine grossräumige Netzergänzung abfliessen kann (vgl. BB Thesen 1-4, Seiten 24-31)?	Die bisherigen Untersuchungen haben gezeigt, dass aufgrund des grossen Quell-/Zielverkehrsanteils nur zentrumsnähere Strassennetzergänzungen eine erhebliche Entlastung bringen würden. Eine tangentiale Ableitung des MIV über grossräumige Netzergänzungen bewirkt dagegen in den Ortsdurchfahrten der Region nur geringe Entlastungen und würde deshalb auch nicht mehr Raum für andere Verkehrsteilnehmende schaffen. Massnahmen für den MIV bzw. für ein funktionierendes Strassennetz werden im GVK untersucht, neben Netzergänzungen vor allem auch punktuelle Massnahmen an kritischen Knoten sowie die Erweiterung des Verkehrsmanagements.
	Was ist die heutige Rechtsgrundlage für Temporeduktionen (Tempo 30-Zone) auf Kantonsstrassen, was wurde geändert (vgl. SB Thesen 1-4, Seiten 32-39)?	Die Änderung auf nationaler Ebene betrifft die Änderung der Signalisationsverordnung (SSV) sowie der Verordnung des UVEK über Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen, welche auf Anfang 2023 in Kraft getreten sind. Demnach sind neu auf nicht verkehrsorientierten Strassen keine Verkehrsgutachten mehr nötig, um eine Tempo-30-Zone zu erlassen. Dadurch wird die Einführung von Tempo 30 Zonen auf nicht verkehrsorientierten Strassen erleichtert. Mehr Informationen unter: https://www.admin.ch/gov/de/start/dokumentation/medienmitteilungen.msg-id-90055.html#:~:text=Der%20Bundesrat%20hat%20heute%20beschlossen,von%20Tempo%2D30%2DZonen .

Fragen	Antwort
<p>Wieso sinkt mit den angestrebten Verkehrsverlagerungszielen nur die Belastung im Zentrum von Baden (vgl. SB These 1, Seite 33)?</p>	<p>Der in der These SB 1 gezeigte Belastungsplan basiert auf dem von den 10 Gemeinderäten beschlossenen Ziel zur flächensparenden Mobilität. Das Ziel sieht eine regionale Differenzierung der Modalsplitveränderungen gegenüber heute vor. So soll die MIV-Belastung innerhalb und in das Zentrum der Kernstadt um 10 % abnehmen, weil auf diesen Strecken das Potenzial für den öV sowie Fuss- und Veloverkehr höher ist. Auf den tangentialen Beziehungen und im ländlichen Raum darf der MIV noch um 10 % zunehmen, weil das Auto hier einen deutlichen Vorteil gegenüber dem öV und dem Velo hat. Gegenüber dem Prognosezustand (also ohne GVK-Ziele) ist das MIV-Aufkommen jedoch in allen Gemeinden geringer. Zudem bleibt die Bruggerstrasse Baden auch bei Erreichung dieses Modalsplit-Ziels ohne Strassennetzanpassungen der am stärksten belastete Strassenabschnitt der Region.</p>
<p>Warum entlastet eine grossräumige Strassennetzergänzung (Obersiggenthal-Baden) die Landstrasse in Untersiggenthal nicht (vgl. SB These 4, Seite 37)?</p>	<p>Ein grosser Teil des Verkehrs auf der Landstrasse in Untersiggenthal ist Quell-/Zielverkehr in den Raum Baden, v.a. in die Stadt selbst oder von/nach Obersiggenthal. Eine lange Umfahrung (z.B. im violetten Korridor, siehe Folie 37) würde nur Verkehr aufnehmen, welcher aus dem Unteren Aaretal, dem süddeutschen Raum und Teilen von Untersiggenthal selbst auf die A1 oder ins Limmattal verkehrt. Da dieser aber verglichen mit dem Quell-/Zielverkehr gering ist, ist auch die Entlastung in Untersiggenthal klein.</p>
<p>Wurde bei den möglichen Wirkungen von Netzergänzungen auch berücksichtigt, dass der Verkehr teilweise in die Gegenseite zufährt, z.B. von Untersiggenthal in den violetten Tunnel als Zubringer A1 (vgl. SB These 4, Seite 37)?</p>	<p>Ja, bei der Analyse der möglichen Entlastungen mit dem kantonalen Verkehrsmodell wurden alle Verkehrsbeziehungen berücksichtigt.</p>
<p>Welchen Einfluss (Schwerverkehr) wird der Ausbau der deutschen A98 auf unsere Region haben (vgl. SB These 4, Seite 39)?</p>	<p>Auswertungen mit dem kantonalen Verkehrsmodell zeigen, dass die Realisierung der in Ost-West-Richtung verlaufenden Hoahrheinautobahn A98 keine Verkehrszunahme auf der Nord-Süd-Achse durch das Untere Aaretal und den Raum Baden und Umgebung bewirkt. Das gilt sowohl für den motorisierten Individualverkehr als auch für den Schwerverkehr. Weitere Analysen dazu wird es im Rahmen des GVK Raum Zurzibiet geben. Das GVK Raum Baden und das GVK Raum Zurzibiet werden in den nächsten Monaten periodisch aufeinander abgestimmt.</p>
<p>In Koblenz werden täglich 600 LKW abgefertigt. Wie kommt es, dass nur rund 50 LKW zum Durchgangsverkehr zählen? Bleiben 550 im Raum Baden (vgl. SB These 4, Seite 39)?</p>	<p>Die Nummernschilderhebung hat gezeigt, dass rund die Hälfte des grenzquerenden Schwerverkehrs Start oder Ziel im Ostaargau hat. Von den täglich insgesamt 1'600 LKW am Rheinübergang Waldshut-Koblenz fahren rund 300 LKW durch den Raum Baden auf die A1, vorwiegend Richtung Limmattal-Zürich. Den Raum Brugg-Windisch durchqueren etwa 400 LKW.</p>
<p>Wie hoch müsste die Reduktion beim MIV ausfallen, damit leistungsbestimmende Knoten nicht überlastet sind und Netzergänzungen nicht notwendig wären (vgl. SB These 1, Seite 33)?</p>	<p>Diese Frage lässt sich nicht pauschal beantworten. Mit dem Zielzustand wird über die ganze Region eine Plafonierung des MIV auf dem Stand von 2019 angestrebt, um eine weitere Zunahme der Staus zu vermeiden. Für die bereits heute kritischen Knoten werden in der nächsten Phase Massnahmen entwickelt. Dabei wird auch untersucht, ob die Verkehrssituation für alle Verkehrsmittel damit verbessert werden kann.</p>
<p>Wieso sind die Zahlen beim Quellverkehr identisch mit dem jeweiligen Zielverkehr? Wieso wurden diese nicht unterschieden (vgl. SB These 4, Seite 39)?</p>	<p>Verkehrsbeziehungen sind über einen ganzen Tag in der Regel symmetrisch, weil bei den meisten Verkehrszwecken Hin- und Rückweg am gleichen Tag stattfinden (z.B. Fahrt zum Arbeitsort morgens und Rückfahrt nach Hause abends).</p>

Fragen	Antwort
<p>Was erklärt den grossen Wirkungsunterschied zwischen den Netzergänzungen ab Untersiggenthal und Obersiggenthal gemäss These SB 4 (vgl. SB These 4, Seite 37)?</p>	<p>Netzergänzungen im violetten Korridor würden westlich von Untersiggenthal anschliessen und dann unter der Limmat und Turgi hindurch unterirdisch zum A1-Anschluss Neuenhof verlaufen. Aufgrund der Höhenlage und der Bebauung ist kein Zwischenanschluss südlich der Limmat möglich, weshalb eine solche Netzergänzung nur den (geringen) Durchgangsverkehr zwischen Unterem Aaretal und Limmattal aufnehmen würde. Eine Netzergänzung im dunkelblauen Korridor könnte oberirdisch das Feld zwischen Ober- und Untersiggenthal queren. In diesem Fall wäre ein Anschluss an die Kantonsstrasse zwischen Kappelerhof und Turgi denkbar. Damit würde der Verkehr aus grossen Teilen des Siggenthals Richtung Limmattal auf die Umfahrungsstrasse verlagert, die Entlastungswirkung wäre entsprechend deutlich grösser.</p>
<p>Wurde auch die Idee eines „Grosskreisel“ um Baden studiert (vgl. SB Thesen 1-4, Seiten 32-39)?</p>	<p>Tangentiale Verbindungen – zum Beispiel mit einem „Grosskreisel“ – würden eine grössere Entlastung bewirken, wenn es grosse Durchgangsverkehrsströme gäbe. Das regionale Strassennetz wird heute aber zum überwiegenden Teil durch regionalen Verkehr belastet, insbesondere durch den Verkehr von/nach Stadt Baden. Aufgrund der durchgeführten Analysen ist deshalb klar, dass ein „Grosskreisel“ kaum Entlastung für die Region bringen würde.</p>
<p>Wieso sind längere Netzergänzungen mit mehreren Zu- und Abfahrten keine Option (z.B. lange Umfahrung von Siggenthal bis Neuenhof kombiniert mit Anschluss Siggenthalerbrücke, Mellingerstrasse) (vgl. SB These 4, Seite 37)?</p>	<p>Ein solcher Ansatz stösst an mehrere Grenzen: Durchgehende lange Tunnels müssten aufgrund der Topographie mit der Limmat im Einschnitt sehr tief geführt werden, entsprechend wäre es technisch schwierig und sehr teuer, Abzweiger zu erstellen. Zudem wäre es anspruchsvoll, mehrere nötige Tunnelportale dieser Abzweiger im dichten Siedlungsgebiet verträglich zu integrieren. Schliesslich würde dieser Ansatz den motorisierten Individualverkehr relativ gegenüber den anderen Verkehrsmitteln bevorzugen, was der Strategie mobilitätAARGAU, dem kantonalen Richtplan, und dem im GVK festgelegten Ziel für eine flächensparende Mobilität widerspricht.</p>
<p>Wieso bringen längere Netzergänzungen bedeutend weniger als kurze Netzergänzungen (vgl. SB These 4, Seite 37)?</p>	<p>Die Nummernschilderhebung belegt, dass ein grosser Teil des Verkehrs in der Region hausgemacht ist, wobei der Quell-/Zielverkehr der Stadt Baden dominiert. Beispielsweise fahren nur 20 % des Autoverkehrs auf der Bruggerstrasse durch die ganze Stadt Baden hindurch. Vom gesamten Verkehr auf der Landstrasse in Nussbaumen entfällt nur jedes dritte Auto auf durchfahrenden Verkehr durch das ganze Siggenthal. Diese Zusammensetzung widerspiegelt sich in den möglichen Entlastungswirkungen der Korridore gemäss der These SB 4: Grossräumige Netzergänzungen können nur die geringen Durchgangsverkehrsströme aufnehmen, der Quell-/Zielverkehr verbleibt dagegen auf dem heutigen Kantonsstrassennetz.</p>
<p>Weshalb ist im GVK nur eine Umfahrung von der Stadt Baden ein Thema? In anderen Gemeinden wie Oberwil, Bremgarten, Mellingen, Muri, etc. wurde oder wird eine kantonale Umfahrung geplant / gebaut (vgl. SB These 4, Seite 37).</p>	<p>Der Kanton Aargau prüft punktuelle Strassennetzausbauten aufgrund der heute gültigen Kriterien gemäss kantonaalem Richtplan, Kapitel M 2.2. Dabei kommen Ausbauten nur dann in Frage, wenn betriebliche Massnahmen wie Verkehrs- und Mobilitätsmanagement ausgeschöpft sind. Zudem müssen Strassennetzausbauten eine spürbare Wirkung zeigen, z.B. bessere Voraussetzungen für die anderen Verkehrsmittel oder eine Verbesserung hinsichtlich Lärmschutz, Sicherheit oder Ortsbildschutz. Eine solche Wirkung erfordert eine erhebliche Mengenreduktion des Autoverkehrs durch die Umfahrung. Im Raum Baden und Umgebung mit seiner dichten Siedlungsstruktur und dem hohen Anteil an Quell-/Zielverkehr ist es deutlich anspruchsvoller, Netzausbauten zu planen, die siedlungsverträglich sind (v.a. Einbettung Anschlusspunkte bzw. Tunnelportale) und gleichzeitig eine genügend hohe Entlastung bewirken und damit ein gutes Nutzen-Kosten-Verhältnis erreichen. Im Rahmen der Massnahmenerarbeitung wird überprüft, ob punktuelle Ergänzungen diese Anforderungen erfüllen. Dabei ist</p>

Fragen	Antwort
	sicherzustellen, dass sich die Verkehrsmittelanteile gemäss der kantonalen Strategie mobilitätAARGAU und dem damit konsistenten GVK-Ziel „Flächeneffiziente Mobilität“ entwickeln. Zudem sind die durch die beschränkten finanziellen Mittel gesetzten Grenzen zu beachten.
Wird die Autobahn A1 im Zeitraum +20 Jahre ausgebaut? (vgl. SB Thesen 1-4, Seiten 32-39)?	Im nächsten Ausbauschnitt der Autobahnen gemäss STEP Strasse des Bundes ist kein genereller Ausbau der A1 auf 6 Spuren vorgesehen. Einzig der Abschnitt Aarau Ost bis Verzweigung Birrfeld wird voraussichtlich ab 2032 ausgebaut. Ein Ausbau der anderen Aargauer A1-Abschnitte innerhalb des Planungshorizontes des GVK ist deshalb wenig wahrscheinlich. Es ist offen, ob nach 2040 ein Ausbau realisiert wird.
Was ist das Fazit zum Thema Netzergänzungen (vgl. SB Thesen 1-4, Seiten 32-39)?	Für ein detailliertes Fazit ist es noch zu früh. Die bisherigen Untersuchungen haben gezeigt, dass aufgrund des grossen Quell-/Zielverkehrsanteils nur zentrumsnähere Korridore eine erhebliche Entlastung bringen würden. Die Entlastung hängt zudem aus denselben Gründen erheblich von den flankierenden Massnahmen auf den entlasteten Ortsdurchfahrten ab.
Ist bei Verkehrszählungen eine wochentagsabhängige Entwicklung ersichtlich Stichwort Homeoffice/Teilzeit (Montag/Freitag) (vgl. SB Thesen 1-4, Seiten 32-39)?	Ja, solche Schwankungen im Wochengang sind erkennbar und haben seit der Corona-Pandemie eher noch zugenommen. Die am stärksten belasteten Wochentage sind Dienstag bis Donnerstag.
Was ist der Handlungsspielraum bei den flankierenden Massnahmen auf den Ortsdurchfahrten? Könnte die Bruggerstrasse von der Stadt übernommen und somit eine kommunale Strasse werden? Braucht es eine Minimalinfrastruktur für Störfälle im Tunnel (vgl. SB Thesen 1-4, Seiten 32-39)?	Die Weiterentwicklung der Bruggerstrasse mit oder ohne Netzergänzungen wird im Rahmen der Massnahmenplanung stufengerecht untersucht. Dabei wird auch geklärt, welche Funktionen die Strasse künftig in verschiedenen Situationen (z.B. Störfälle) übernehmen muss und ob die Strasse auch künftig Teil des Kantonsstrassennetzes bleiben muss.
Wie kann Ausweichverkehr in den Quartieren bspw. auf der Dorfstrasse beim Schützenhaus Untersiggenthal vermieden werden?	Bei der Erstellung von Dossieranlagen wurden bereits bisher im Rahmen des Verkehrsmanagements geeignete flankierende Massnahmen getroffen, um Schleichverkehr zur Umgehung der Dosierung zu vermeiden. Diese Massnahmen können beispielsweise Fahrbeschränkungen, ein Einbahnregime oder die Neuordnung von Abbiegebeziehungen umfassen. Auch bei der Weiterentwicklung des Verkehrsmanagements werden solche Begleitmassnahmen umgesetzt.