

**DEPARTEMENT  
BAU, VERKEHR UND UMWELT**

Abteilung Verkehr

Verkehrsplanung

1. November 2022

**BERICHT**

**Gesamtverkehrskonzept Raum Baden und Umgebung**

Bericht zur ersten Partizipationsrunde (August bis Oktober 2022)

**1. Ausgangslage**

Das Gesamtverkehrskonzept (GVK) Raum Baden und Umgebung soll mit und für die Menschen der Region entwickelt werden. Daher ist der Prozess partizipativ angelegt. Interessengruppen, Institutionen, Gewerbe, Politik und Bevölkerung sind eng eingebunden – mit einem ergebnisoffenen Ansatz, aber innerhalb eines klar definierten Gestaltungsspielraums. Die angemessene Partizipation der verschiedenen Interessengruppen, interessierten Institutionen und Organisationen sowie der breiten Bevölkerung wird über verschiedene Gefässe sichergestellt ([Begleitgruppe](#), [Mobilitätskonferenz](#), [ePartizipation](#)).

**2. Prozess**

Die Partizipation mit ihren verschiedenen Gremien und Gefässen ist eng mit dem Planungsprozess des GVK Raum Baden und Umgebung abgestimmt. Die Erkenntnisse aus der Partizipation fliessen laufend in die Fachplanungen ein. Abbildung 1 zeigt die Übersicht über den gesamten Prozess bis 2025. Der vorliegende Bericht fasst die Ergebnisse aus dem ersten Schritt *Lagebeurteilung* zusammen.

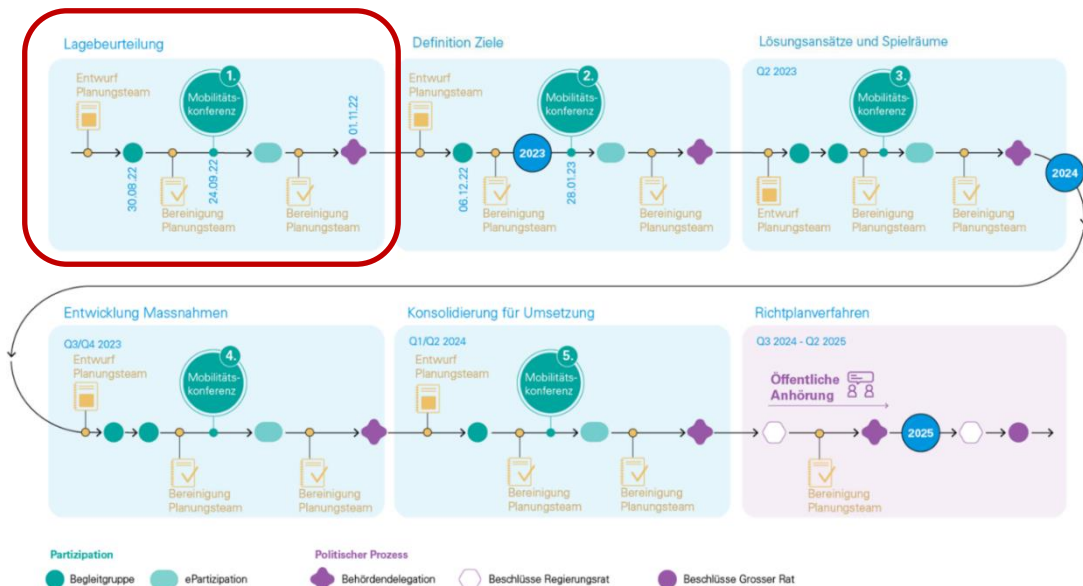


Abbildung 1: Prozessübersicht

### 3. Ergebnisse aus der Mobilitätskonferenz und ePartizipation

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Ergebnisse aus der Mobilitätskonferenz (MoK) und ePartizipation (Online-Mitwirkung) thematisch gruppiert. In der letzten Spalte ist dargelegt, wie mit den Inputs umgegangen wird und wie das weitere Vorgehen aussieht.

Weitere Inputs, die sich nicht auf die Lagebeurteilung beziehen, werden später in den entsprechenden Projektphasen einfließen.

| Thema                                 | Mobilitätskonferenz (MoK)   | ePartizipation  | Umgang / Vorgehen   |
|---------------------------------------|---|---|---|
| Verkehrszahlen / (Verkehrs)grundlagen | <p><b>These 1</b><br/> <b>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.</b></p> <p>These 1: Ergebnisse MoK</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vertiefte Analysen zu Tagesganglinien/Stosszeiten, Verkehrszwecken. Überrascht, dass der hausgemachte Verkehr gross ist und damit das Potenzial für Veränderung in den eigenen Händen liegt</li> <li>• Bevölkerungs- und Arbeitsplatzprognosen und Entwicklungsgebiete bis 2040 sind zu berücksichtigen</li> <li>• Differenzierung Pendler- und Freizeitverkehr und Berücksichtigung der Demografie wären interessant</li> <li>• Verständlichkeit und Plausibilität der Zahlen ist zu optimieren, inhaltlich und grafisch. Die Herleitung der vier Thesen ist auf die Zahlen abzustimmen.</li> </ul> | <p>These 1: Ergebnisse ePartizipation</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einige Teilnehmende wünschen detailliertere Herleitung (Methodik, Datenbasis) und stärkere Differenzierung (räumlich wie tageszeitlich) der Verkehrszahlen. Andere wünschen sich eine einfachere, verständlichere Darstellung.</li> <li>• Geringer Anteil des regionalen Durchgangsverkehrs wird von einigen Teilnehmenden angezweifelt, von einigen wird die Höhe dieses Anteils angesichts der Antworten nicht als relevant angesehen. Wenige kritisieren die Definition. Es gibt aber auch einige, die die Einschätzung gemäss These 1 unterstützen.</li> <li>• Viele Teilnehmende bemängeln, dass die Schwerverkehrserhebung noch nicht vorliegt.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Geplante Nummernschilderhebung durchführen, Aufzeigen Schwerverkehr sowie Validierung der regionalen Verkehrsströme, insbesondere des Durchgangsverkehrs</li> <li>• In Lagebeurteilung Aussagen zum Verkehrsaufkommen und den Verkehrsströmen in den Hauptverkehrszeiten aufnehmen</li> <li>• Nach Validierung der regionalen Verkehrsbeziehungen soll – sofern die Modellauswertungen durch die Erhebung bestätigt werden – die geringe Bedeutung des Durchgangsverkehrs für die regionale Verkehrssituation aktiver kommuniziert werden</li> </ul> |

| Thema  | Mobilitätskonferenz (MoK)  | ePartizipation   | Umgang / Vorgehen   |
|--|--|--|---|
| Mobilitätsverhalten  | <p><b>These 2</b><br/> <b>Für Fahrten Richtung Baden-Wettingen wird deutlich häufiger das Auto genutzt als für Fahrten innerhalb von Baden-Wettingen (schon heute merkbar unterschiedliches Mobilitätsverhalten vorhanden).</b></p> <p>These 2: Ergebnisse MoK</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Anreize für kürzere Wege über planerische Instrumente schaffen</li> <li>• Generelle Anreize für Verhaltensänderungen schaffen</li> <li>• Kombinierte Mobilität Umstieg/Zugänglichkeit öffentlicher Verkehr, Fuss- und Veloverkehr vereinfachen.</li> </ul> | <p>These 2: Ergebnisse ePartizipation</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mehr Anreize für kürzere Wege werden von einer Mehrheit der Teilnehmenden begrüsst. Gleichzeitig wird die Umsetzung von vielen (teilweise auch bei Zustimmung) als illusorisch (z.B. Anforderungen Wirtschaft) betrachtet. Einige fordern deshalb mehr finanzielle Push-Massnahmen (PP-Gebühren, Road Pricing). Einige wenige lehnen Anreize generell als planwirtschaftlich ab.</li> <li>• Bzgl. regionalen Unterschieden im Mobilitätsverhalten fordern viele attraktivere Angebote für öV, Velo und Fussverkehr, damit vermehrt von den Nachbargemeinden Richtung Baden umgestiegen wird. Einige wünschen sich dazu auch tiefere Ticketkosten im öV. Einige weisen darauf hin, dass vor allem aus Nachbarräumen (z.B. Surbtal/Siggenthal) viele Autos Richtung Baden fahren.</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mögliche Umsetzung von Anreizen für kürzere Wege wird im Rahmen des Schrittes Handlungsspielräume / Strategie bearbeitet.</li> <li>• Tiefere Ticketkosten: im Rahmen des Prozesses soweit möglich klären; muss zudem im Rahmen des Pilotprojektes Mobility Pricing (Federführung Bund) geklärt werden.</li> <li>• Bei weiterer Bearbeitung Verkehrsbeziehungen in Nachbarräume weiterhin im Auge behalten</li> </ul> |
| Planbare und zuverlässige Mobilität / Umgang mit kritischen Knoten | <p><b>These 3</b><br/> <b>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).</b></p> <p>These 3: Ergebnisse MoK</p> <p>Planbare und zuverlässige Mobilität für alle Verkehrsmittel erreichen</p>   | <p>These 3: Ergebnisse ePartizipation</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die meisten Teilnehmenden unterstützen eine planbare und zuverlässige Mobilität. Während einige dabei an alle Verkehrsmittel denken, möchten viele nur den öV priorisieren und die Veloverbindungen aufwerten, damit das Auto nicht noch attraktiver wird.</li> <li>• Unter den kritischen Knoten wird insbesondere der Brückenkopf Ost hervorgehoben. Einige Teilnehmende fordern eine Unterquerung des Knotens für die Beziehung Landvogteischloss-Schwimmbadstrasse. Auch die Knoten an der Siggenthalerbrücke werden von einigen als kritisch hervorgehoben. Wenige kritisieren auch die bereits umgesetzte Sanierung Schulhausplatz (zu teuer, zu wenig Nutzen).</li> <li>• Einige sind der Meinung, dass eine höhere Zuverlässigkeit nur mit (mehreren) Umfahrungsstrassen um Baden möglich wird. Andere lehnen Strassennetzausbauten ab, um den MIV nicht zu stärken.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Geplanter Schwerpunkt der kritischen Knoten bei der Entwicklung von Strategie und Massnahmen beibehalten.</li> <li>• Mögliche Lösungsbeiträge und Risiken von grösseren Strassennetzausbauten im Rahmen der Erarbeitung von Strategie / Handlungsspielräumen anschaulich thematisieren</li> </ul>  |

| Thema   | Mobilitätskonferenz (MoK)   | ePartizipation   | Umgang / Vorgehen  |
|---|---|--|--|
| Ausbau öV- und FVV-Infrastruktur vs. Raumverhältnisse in Ortsdurchfahrten | <p><b>These 4</b><br/> <b>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.</b></p> <p>These 4: Ergebnisse MoK</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Attraktive, sichere und durchgängige Verbindungen für Fuss- und Veloverkehr schaffen</li> <li>• Knappe Verkehrsflächen effizienter nutzen: es sollen künftig darüber hinaus möglichst keine zusätzlichen Flächen beansprucht werden. Die vorhandenen Flächen können aber anders aufgeteilt werden.</li> </ul> | <p>These 4: Ergebnisse ePartizipation</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Mehrheit der Teilnehmenden unterstützt breitere, sichere und lückenlose Fuss- und Veloverkehrsanlagen. Einige sind der Meinung, dass man dabei Fuss und Velo besser trennen soll. Viele Teilnehmende bringen konkrete Verbesserungsvorschläge ein.</li> <li>• Viele unterstützen dazu eine Neuaufteilung des Strassenraums innerorts zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs (FVV) bzw. von mehr Koexistenz (miteinander statt gegeneinander). Ebenfalls viele fordern eine stärkere Entflechtung mit attraktiven Fuss- und Velowegen abseits der bzw. quer zur Kantonsstrasse. Viele denken, dass diese Entflechtung nur mit Umfahrungsstrassen möglich wird. Einige befürworten dazu Verkehrsdrehscheiben am Rand des Raums.</li> <li>• Einige meinen, dass aufgrund des knappen Strassenraums auf die Verlängerung der LTB verzichtet werden soll.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Konkrete Vorschläge in Teilprojekt Velokonzept / Fussverkehr prüfen</li> <li>• Verschiedene Ansätze zur Führung Velos, Fussgänger und öV auf Ortsdurchfahrten mit/ohne Entlastung und dadurch entstehende Spielräume anschaulich aufzeigen</li> </ul> |

| Thema  | Mobilitätskonferenz (MoK)  | ePartizipation   | Umgang / Vorgehen  |
|--|--|--|--|
| Aufenthaltsqualität in Ortsdurchfahrten / Temporeduktion | <p><b>These 4</b><br/> <b>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.</b></p> <p>These 4: Ergebnisse MoK<br/> (Fortsetzung)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tiefere Geschwindigkeiten auf Kantonsstrassen im Siedlungsgebiet erwirken: Dabei soll auch die Einführung von Tempo 30 auf Kantonsstrassen geprüft werden.</li> <li>• Betreffend Ortsdurchfahrten der Fokus auf attraktive Ortsdurchfahrten und Massnahmen dazu sind sofort anzugehen.</li> </ul> | <p>These 4: Ergebnisse ePartizipation<br/> (Fortsetzung)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Mehrheit der Teilnehmenden teilt die Einschätzung, dass die Ortsdurchfahrten heute nicht siedlungsverträglich sind. Viele wünschen sich eine höhere Aufenthaltsqualität (grössere Fussgängerflächen, mehr Begrünung). Viele fordern eine Einschränkung des Schwerverkehrs (zumindest nachts und in Randzeiten) für eine höhere Qualität in den Ortsdurchfahrten</li> <li>• Die Einführung von Tempo 30 auf Kantonsstrassen innerorts wurde in der gesamten ePartizipation kontrovers diskutiert: Eine knappe Mehrheit befürwortet solche Temporeduktionen. Ein Teil lehnt Reduktionen kategorisch ab, ein anderer Teil kann es sich in Ausnahmefällen, tageszeitlich begrenzt oder im Zusammenhang mit Umfahrungsstrassen vorstellen. Unter den kritischen Stimmen verweisen einige auf die Gefahr von Schleichverkehr durch die Quartiere, andere vertreten die Meinung, dass in Spitzenzeiten heute schon nicht schneller gefahren werden kann und deshalb eine Temporeduktion unnötig ist.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Das BVU und die Behördendelegation werden sich mit dem Thema Temporeduktion und den Spielräumen bzgl. T30 auf Kantonsstrassen im Kontext mit projektspezifischen Lösungsansätzen auseinandersetzen.</li> <li>• Das Vorgehen Aufwertung Ortsdurchfahrten wird aufgezeigt (Zusammenspiel mit Erhaltungsmanagement Strasse). Bezeichnet die Konzeptarbeit entsprechende Abschnitte, werden abgestützt auf das Erhaltungsmanagement Vorstudien Ortsdurchfahrten gestartet. Dabei werden Massnahmen für eine höhere Qualität der Strassenräume innerorts entworfen.</li> </ul> |

| Thema    | Mobilitätskonferenz (MoK)   | ePartizipation  | Umgang / Vorgehen  |
|----------|---|---|--|
| Diverses | <p>Ergebnisse MoK</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Spielraum für künftige Entwicklungen zulassen: auch visionäre Massnahmen prüfen. Spielräume für künftige Generationen erhalten.</li> <li>• Finanzier- und zahlbare Lösungen schaffen</li> <li>• Dezentrale Verbindungen stärken: öV am Zentrum vorbei oft unattraktiv</li> <li>• Planungsansatz gut, muss aber umgesetzt werden: ...damit kein «Papiertiger» produziert wird.</li> <li>• Allgemeine Trends mit Bezug zur Mobilität und die Klimaziele berücksichtigen</li> <li>• Ökologische Aspekte wie Begrünung, Landschaft und Umwelt sind ebenfalls zu berücksichtigen.</li> <li>• Der Perimeter wird als klein beurteilt, Gubrist- und Baregg tunnel berücksichtigen. Spreitenbach und Würenlos sollten zum Beispiel zum Perimeter gehören.</li> <li>• Überregionale Aspekte wie beispielsweise die Entwicklungen und der Verkehr in Spreitenbach (Shoppi etc.) sowie aus Süddeutschland sind miteinzubeziehen.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dezentrale öV-Verbindungen: Konkrete Vorschläge (v.a. Surbtal-Freienwil-Hertenstein, Unterehrendingen-Baden und Querspange im Siggenthal, «Ringbuslinie», Seilbahnen, etc.), generell Angebotsausbau in Randzeiten. Andererseits betonen viele das bereits heute gute Angebot und stellen die Frage nach Bedarf und Rentabilität. Einige fordern deshalb flexiblere Gefässgrössen (Kleinbusse).</li> <li>• Finanzier- und Bezahlbarkeit: Einzelne fordern deutlich mehr staatliche Investitionen in öV und Fuss- und Veloverkehr, andere den Einbezug der (externen) Folgekosten, wieder andere mehr Verursachergerechtigkeit (z.B. durch Mobility Pricing, Parkraummanagement)</li> <li>• Planungsansatz: Mehrheitlich wird der Planungsansatz begrüsst und es wird an die Verantwortung von Kanton und Gemeinden bei der Umsetzung appelliert. Einige wenige beurteilen den Ansatz als mutlos/veraltet, planwirtschaftlich oder technokratisch, einige wenige möchten noch mehr Basisdemokratie.</li> <li>• Spielraum für künftige Entwicklungen: Heterogene Rückmeldungen, wobei viele das Erhalten von Spielräumen für künftige Infrastrukturen klar bejahen, während ebenso viele bekannte Projekte ablehnen (ZEL, LTB).</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dezentrale öV-Verbindungen im Rahmen des Prozesses klären</li> <li>• Das Thema Perimeter nochmals erklären</li> <li>• Weitere Empfehlungen werden entgegengenommen</li> </ul> |

#### 4. Fazit aus der ersten Partizipationsrunde

- Grundsätzlich werden Lagebeurteilung und Planungsansatz **unterstützt**. Sinnvoll sind **Ergänzungen** bzgl. Verkehrsströmen/Kapazität in Spitzenstunden sowie die bereits geplanten Erhebungen zum Schwerverkehr.
- Teilweise ist es noch nicht gelungen, wichtige **Erkenntnisse aus der Lagebeurteilung** in der breiten Öffentlichkeit zu kommunizieren. Das betrifft insbesondere das Verhältnis von **Durchgangsverkehr** zu Quell-/Ziel- bzw. Binnenverkehr sowie das weitgehende Fehlen von Strassen parallel zur Kantonsstrasse (z.B. für eine Veloverbindung). Damit der weitere Planungsprozess nicht behindert wird, sollten diese Aspekte prominenter kommuniziert werden.
- Die oben beschriebene Wahrnehmung bzgl. des (überschätzten) regionalen Durchgangsverkehrs in der breiten Öffentlichkeit geht einher mit einer weit verbreiteten Hoffnung auf bzw. Forderung nach **grossräumigen Entlastungsstrassen** (Petersbergtunnel, Lägerntunnel, Heitersbergtunnel). Auf der anderen Seite gibt es viele Stimmen, die neue Strassen als kontraproduktiv zum angestrebten Mobilitätswandel ansehen und deshalb alle Strassenausbauten ablehnen, selbst wenn diese Raum für Fuss- und Veloverkehr und öV-Infrastruktur freispielen könnten. Im weiteren Projektverlauf ist es deshalb wichtig, Nutzen und Nachteile von konkreten Strassennetzergänzungen transparent zu machen.