

**DEPARTEMENT  
BAU, VERKEHR UND UMWELT**

Abteilung Verkehr

Verkehrsplanung

15. Juni 2023

**BERICHT**

**Gesamtverkehrskonzept (GVK) Raum Baden und Umgebung**

Bericht zur zweiten Partizipationsrunde (Dezember 2022 bis März 2023)

Thema: Ziele und Erfolgskriterien

---

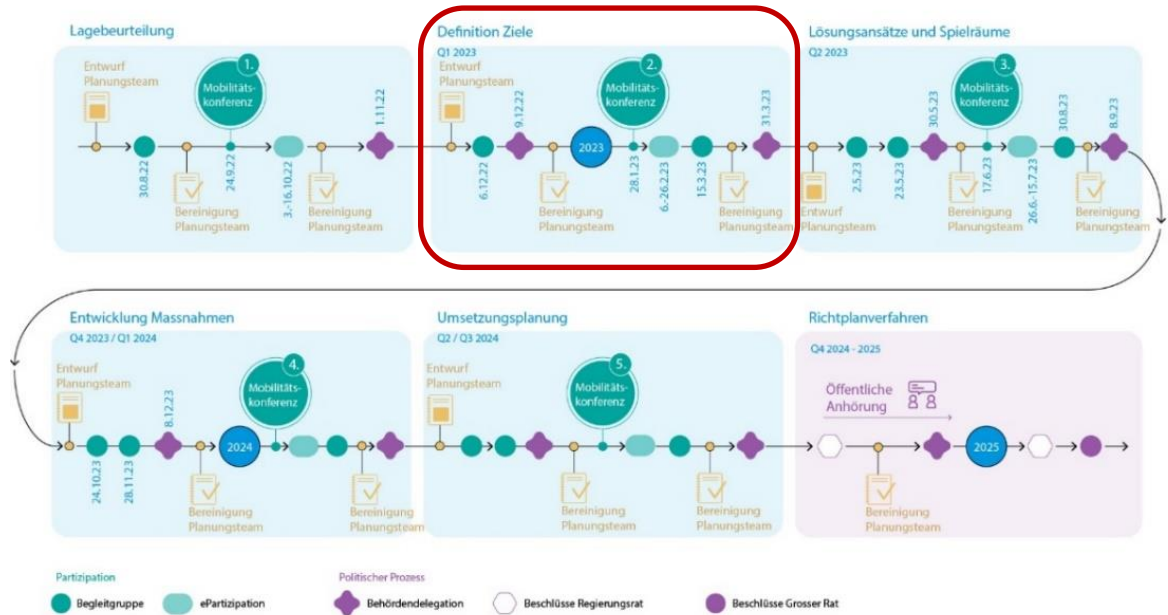
**1. Ausgangslage**

Das 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 mit fünf Partizipationsrunden sowie die zweite Runde in vergrösserter Darstellung. Die erste Partizipationsrunde zum Thema Lagebeurteilung ist bereits abgeschlossen. Der vorliegende Bericht fasst die Ergebnisse aus dem zweiten Schritt *Ziele und Erfolgskriterien* zusammen.

Die Resultate der jeweiligen Partizipationsrunde werden danach der Behördendelegation (BDel) vorgelegt. Die BDel ist für die politische Abstützung und die Steuerung des Projekts verantwortlich, fällt die für den Projektfortschritt relevanten (Zwischen-)Entscheide.



## Definition Ziele





Abbildung 1: Prozessübersicht über fünf Partizipationsrunden / zweite Partizipationsrunde zum Thema Ziele in vergrösserter Darstellung


### 3. Ergebnisse aus der Partizipation


In der nachfolgenden Tabelle zeigen die zweite und dritte Spalte die Ergebnisse aus der zweiten Partizipationsrunde mit Mobilitätskonferenz (MoK) und ePartizipation (Online-Mitwirkung) zu den einzelnen Zielen inkl. Erfolgskriterien. In der hintersten Spalte wird dargelegt, wie die Ziele und Erfolgskriterien aufgrund der Rückmeldungen aus Mobilitätskonferenz und ePartizipation angepasst werden, welche Ergänzungen die Begleitgruppe an seiner Sitzung vom 15. März 2023 zusätzlich vorgeschlagen hat und wie die Behördendelegation am 31. März 2023 mit den Inputs umgegangen ist.


Weitere Inputs aus den Gremien, die sich nicht auf die Ziele und Erfolgskriterien beziehen, werden später in den entsprechenden Projektphasen einfließen.



Ziel	Mobilitätskonferenz (28.01.2023)	ePartizipation (06.-26.02.2023)	Umgang / Vorgehen
 <p>a) Flächensparende Mobilität</p>	<p>Die Teilnehmenden der Mobilitätskonferenz begrüssen das Ziel und die Erfolgskriterien, insbesondere die regionale Differenzierung. Die Erfolgskriterien erscheinen machbar, einige hätten sich noch ambitioniertere Ziele zur Reduktion des motorisierten Individualverkehrs (MIV, d.h. Autos und Motorräder) gewünscht. Um dieses Ziel zu erreichen, soll der MIV nicht übermässig behindert werden, vielmehr sollen öV, Fuss- und Veloverkehr vorausschauend gefördert werden.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ziel und Erfolgskriterien werden explizit und vorbehaltlos unterstützt (ca. 20 % aller Rückmeldungen)</li> <li>• Ziel wird grundsätzlich unterstützt, aber Wunsch nach strengeren Erfolgskriterien, also stärkere Verschiebung der Verkehrsmittelanteile bzw. stärkere Reduktion MIV, auch aus ländlichen Räumen (ca. 25 - 30 % aller Rückmeldungen). Dabei wird einzeln auch gefordert, den MIV gezielt einzuschränken, um die Verlagerung zu erreichen</li> <li>• Ziel wird als unrealistisch oder zu einschränkend beurteilt, Entlastung soll besser über Strassennetzergänzungen erreicht werden (ca. 5 % aller Rückmeldungen)</li> <li>• Diverse konkrete Vorschläge zu Optimierungen von öV und Fuss- und Veloverkehr (FVV) ohne substantielle Aussagen zum eigentlichen Ziel (rund 30 % aller Rückmeldung)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Erfolgskriterien leiten sich aus der Lagebeurteilung ab (Kapazitätsgrenze des Strassennetzes ist bereits heute erreicht) und werden von den Teilnehmenden von MoK und ePartizipation mehrheitlich begrüsst. Die angestrebten Verschiebungen der Verkehrsmittelanteile sind zudem auch im Quervergleich zu vergleichbaren Räumen ambitioniert aber machbar. Die Erfolgskriterien sollen deshalb belassen werden.</li> <li>• Stärkere Verschiebung Verkehrsmittelanteile: Die bei Erreichung der Ziele mögliche Plafonierung des MIV-Aufkommens auf dem Stand 2019 wird im Beschrieb der Ziele und Erfolgskriterien verdeutlicht.</li> <li>• Begleitgruppe <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Begleitgruppe macht keine weiteren Ergänzungen.</li> </ul> </li> <li>• Behördendelegation <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Behördendelegation stimmt den Ergänzungen aus Begleitgruppe, Mobilitätskonferenz und ePartizipation zu.</li> </ul> </li> </ul>

Ziel	Mobilitätskonferenz (28.01.2023)	ePartizipation (06.-26.02.2023)	Umgang / Vorgehen
 <p>b) Rahmenbedingungen Arbeits- und Bildungsverkehr</p>	<p>Die Teilnehmenden begrüßen das Ziel. Es sei richtig, dass die Unternehmen und Schulen auch ihren Beitrag an den Standortfaktor Erreichbarkeit leisten. Der Kanton soll bei konkreten Infrastrukturprojekten, die sich stark auf den Verkehr auswirken, die Unternehmen im Umfeld einbeziehen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ziel und Erfolgskriterien werden von der grossen Mehrheit zumindest grundsätzlich unterstützt</li> <li>• Einige (ca. 10 %) möchten auch für kleinere Unternehmen (alle mit &gt; 5 Mitarbeitenden) Mobilitätskonzepte, inkl. öffentliche Verwaltungen. Zudem möchten einige (ca. 5 %) konkrete Wirkungsziele (z.B. Reduktion MIV-Anteil am Pendlerverkehr) als Erfolgskriterium. Einige (ca. 10 %) fordern weniger (Gratis-)Parkplätze für Mitarbeitende</li> <li>• Einige (ca. 10 %) sehen wenig Potential bei diesem Ziel und deren Erfolgskriterien oder lehnen eine Verpflichtung ab</li> <li>• Die Staffelung von Stundenplänen wird von einigen als unrealistisch beurteilt (ca. 5 %), dafür sollen E-Learning-Angebote ausgedehnt werden (ca. 5 %)</li> <li>• Weitere relevante Rückmeldungen (1-2 Nennungen) <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bessere räumliche Verteilung von Firmenstandorten innerhalb der Region (Förderung kurzer Wege)</li> <li>• Zusätzliche öV-Bus-Kurse für Schülerverkehr (z.B. auf Achse Surbtal-Höhtal-Baden)</li> <li>• Finanzielle bzw. steuerliche Anreize für kurze Arbeitswege oder weniger MIV-Pendlerverkehr.</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verzicht auf noch konkretere Wirkungsziele oder zwingende Massnahmen (Potentiale sind branchen- und firmenabhängig, Monitoring durch Kanton kaum möglich, Modalsplit wird bereits in Ziel a) angesprochen).</li> <li>• Für eine Verpflichtung fehlt kantonal die gesetzliche Grundlage. Die Gemeinden könnten diese im Rahmen der Nutzungsplanung schaffen, dieser Ansatz wäre aber nur bei Baugesuchen von Unternehmen wirksam (z.B. BNO Stadt Baden: Mobilitätskonzepte bei Neuansiedlungen von Firmen mit mindestens 50 Mitarbeitenden zwingend im Rahmen des Baugesuchs).</li> <li>• Auch deshalb soll der Schwellenwert von 50 Mitarbeitenden beibehalten werden: Grosse Unternehmen und öffentliche Verwaltungen sind auch ohne gesetzliche Pflicht einfacher zu gewinnen (Stichwort Corporate Responsibility) und haben einen grösseren Einfluss (grosses Arbeitspendelndenvolumen).</li> <li>• Im Zielbeschrieb verdeutlicht werden aber die aus fachlicher Sicht besonders wirksamen Massnahmen im Rahmen eines Mobilitätskonzepts. Zudem werden die obigen Überlegungen zum Fokus auf grössere Unternehmen verdeutlicht.</li> <li>• Die begrenzten Potentiale und Spielräume im Ausbildungsverkehr sind bekannt, dennoch soll das Erfolgskriterium beibehalten werden, da die Wirkung von möglichen Massnahmen im Hinblick auf die Attraktivität des öV in den Hauptverkehrszeiten erheblich wäre (weniger Personen in den Hauptverkehrszeiten unterwegs).</li> <li>• Begleitgruppe <ul style="list-style-type: none"> <li>• Auf Antrag der Stadt Baden schlägt die Begleitgruppe vor, das erste Erfolgskriterium (Mobilitätskonzepte) wie folgt zu ersetzen/ergänzen: Anzahl Parkplätze pro Arbeitsplatz in der Region auf einen Wert senken, damit der Arbeitspendlerverkehr seinen Beitrag zum Ziel a) leisten kann.</li> </ul> </li> <li>• Behördendelegation <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Behördendelegation stimmt den meisten Ergänzungen aus Begleitgruppe, Mobilitätskonferenz und ePartizipation grundsätzlich zu, verzichtet aber nach Abwägung von Vor- und Nachteilen auf eine Ergänzung des Erfolgskriteriums mit einem Kennwert "Parkplätze / Arbeitsplatz".</li> </ul> </li> </ul>

Ziel	Mobilitätskonferenz (28.01.2023)	ePartizipation (06.-26.02.2023)	Umgang / Vorgehen
 <p data-bbox="174 813 201 1252" style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">c) Attraktiver und zukunftsfähiger Lebensraum</p>	<p data-bbox="293 319 647 782">Die Teilnehmenden begrüßen das Ziel. Viele Teilnehmende wünschen sich ein konkreteres Erfolgskriterium für die Mengenreduktion: Ein siedlungsverträglicher Verkehr auf einer Ortsdurchfahrt sei nur mit weniger als 15'000 Motorfahrzeugen pro Tag möglich. Weiter sind tiefere Geschwindigkeiten auf Ortsdurchfahrten für viele Teilnehmende wichtig. Einzelne Personen wünschen sich dabei auch dynamische, zeitlich flexible bzw. situative Temporeduktionen. Auch bei der Gestaltung der Strassenräume ist den Teilnehmenden wichtig, dass die verschiedenen Verkehrsmittel / Verkehrsteilnehmenden miteinander betrachtet und nicht gegeneinander ausgespielt werden.</p>	<ul data-bbox="680 319 1187 1029" style="list-style-type: none"> <li>• Ziel und Erfolgskriterien werden von der grossen Mehrheit zumindest grundsätzlich unterstützt</li> <li>• Ca. ein Drittel fordert explizit die Signalisation von Tempo 30 auf Kantonsstrassen innerorts.</li> <li>• Viele (ca. 20 %) sind der Meinung, dass siedlungsverträgliche Ortsdurchfahrten zwingend Umfahrungen erfordern (v.a. Umfahrungen im Siggenthal sowie Lägerntunnel). Dagegen lehnen wenige (ca. 5 %) neue Strassen explizit ab.</li> <li>• Einige (ca. 10 %) wünschen sich quantitative Zielwerte für die maximale tägliche Verkehrsbelastung (15'000 Fz/d).</li> <li>• Wenige (ca. 5 %) lehnen die Umgestaltung von Ortsdurchfahrten als Schikanen oder als unnötig ab.</li> <li>• Weitere relevante Rückmeldungen (1-2 Nennungen) <ul style="list-style-type: none"> <li>• Freiraumgestaltung / Begrünung auch im Hinblick auf Klimaanpassung / Hitzeminderung aufnehmen</li> <li>• Lärmthematik berücksichtigen</li> <li>• Weitere Abschnitte berücksichtigen (Ortsdurchfahrt Birnenstorf, Mellingerstrasse in Dättwil).</li> </ul> </li> </ul>	<ul data-bbox="1227 319 2060 1252" style="list-style-type: none"> <li>• Grundsätzlich gilt heute auf Kantonsstrassen 80 km/h ausserorts und 50 km/h innerorts. Das Gesetz sieht in begründeten Fällen Ausnahmen vor, um von diesen Höchstgeschwindigkeiten abzuweichen (Art. 108 Signalisationsverordnung, SSV). Wo es aufgrund der spezifischen Situation unerlässlich ist, können im Rahmen der GVK-Konzepterarbeitung Massnahmen im Hinblick auf eine tiefere Geschwindigkeit vorgeschlagen werden. Dabei kommen neben Signalisationsänderungen auch Umgestaltungen in Frage, dieser Entscheid ist situativ zu treffen. Das offen formulierte Erfolgskriterium "Tiefere Geschwindigkeiten" soll deshalb beibehalten werden.</li> <li>• Die in der ePartizipation geforderte Begrenzung des Verkehrsaufkommens auf maximal 15'000 Fz/d bezieht sich auf den Eintrag im kantonalen Richtplan (Kap. S.1.1), wonach Kanton und Gemeinden bei Ortsdurchfahrten über dieser Belastung die angrenzenden Siedlungsgebiete durch bauliche und planerische Massnahmen aufwerten müssen. Daraus lässt sich nicht ableiten, dass Verkehrsbelastungen über diesem Schwellenwert grundsätzlich problematisch wären. Aus fachlicher Sicht ist eine attraktive Gestaltung von Ortsdurchfahrten bei Belastungen von deutlich mehr als 20'000 Fz/d anspruchsvoll. Deshalb wurden solche Ortsdurchfahrten in der Lagebeurteilung als "besonders konfliktreiche Ortsdurchfahrten" typisiert. Hier ist eine Mengenreduktion nötig, um eine Aufwertung zu erreichen. Je nach konkreter räumlicher Situation können aber auch Belastungen von unter 20'000 Fz/d eine Aufwertung stark erschweren, weshalb auch dieser Schwellenwert nicht sinnvoll ist. Die offene Formulierung des Erfolgskriteriums soll deshalb beibehalten werden. Der Beschrieb wird präzisiert.</li> <li>• Die Chancen und Grenzen von Umfahrungsstrassen sollen im Hinblick auf eine Belastungsreduktion aufgezeigt werden, eine Aufnahme im Erfolgskriterium ist nicht sinnvoll.</li> <li>• Begleitgruppe <ul style="list-style-type: none"> <li>• Auf Antrag der IG OSN schlägt die Begleitgruppe ein zusätzliches Erfolgskriterium vor: "Der Transit-Schwerverkehr durch den Perimeter rGVK Ostaaargau soll möglichst reduziert werden."</li> </ul> </li> <li>• Behördendelegation <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Behördendelegation stimmt den Ergänzungen aus Begleitgruppe, Mobilitätskonferenz und ePartizipation grundsätzlich zu, verzichtet aber nach Abwägung von Vor- und Nachteilen auf ein zusätzliches Erfolgskriterium zum Thema Transit-Schwerverkehr, insbesondere aufgrund der geringen Aussagekraft des Antrags und der geringen Beeinflussbarkeit des Transit-Schwerverkehrs.</li> </ul> </li> </ul>

Ziel	Mobilitätskonferenz (28.01.2023)	ePartizipation (06.-26.02.2023)	Umgang / Vorgehen
 <p>d) Velogerechter Raum</p>	<p>Die Teilnehmenden stufen das Ziel als sehr wichtig ein. Deshalb hätten sich einige noch etwas konkretere, besser quantifizierbare Erfolgskriterien gewünscht. Zentral ist für viele die Bereitstellung von breiten und durchgängigen Velowegen, allenfalls auch als Velostrasse. Der Kanton soll auch bereit sein, grosse und teure Projekte zugunsten des Veloverkehrs zu ermöglichen. Ebenfalls sollen vor allem auch an öV-Haltestellen sichere und günstige Veloabstellanlagen realisiert werden.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ziel und Erfolgskriterien werden von der Mehrheit zumindest grundsätzlich unterstützt</li> <li>• Die konkreten Rückmeldungen sind vielfältig und nicht immer widerspruchsfrei. Nachfolgend einige häufige Aspekte: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einige (ca. 10 %) wünschen sich einen ambitionierten Zeitplan bei der Umsetzung</li> <li>• Einige (ca. 10 %) fordern mehr Veloverbindungen abseits der Hauptverkehrsstrassen, etwas weniger (ca. 5 %) bevorzugen bessere Veloverbindungen auf HVS statt neuer Infrastrukturen.</li> <li>• Einige (ca. 5-10 %) fordern eine differenziertere Berücksichtigung von E-Bikes, wenige (ca. 5 %) mehr Rücksicht auf den Veloverkehr beim Winterdienst.</li> <li>• Wenige (ca. 5 %) wünschen sich eine explizitere Berücksichtigung von Vorzugsrouten in den Erfolgskriterien</li> </ul> </li> <li>• Weitere relevante Rückmeldungen (1-2 Nennungen) <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton soll Gemeinden bei Massnahmen auf ihrem Netz finanziell unterstützen</li> <li>• Velovorzugsroute über Siggenthaler Feld wird kritisch gesehen.</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die kontinuierliche Umsetzung der Massnahmen nach Abschluss des GVK (im Sinne des in der ePartizipation geforderten "ambitionierten" Zeitplans) ist wichtig, insbesondere sollen unabhängige Massnahmen soweit möglich zeitlich vorgezogen realisiert werden. Dabei sind die Rahmenbedingungen des Agglomerationsprogramms und des Erhaltungsmanagements des Kantons auf Kantonsstrassen zu beachten. Der Beschrieb wird präzisiert.</li> <li>• Präzisiert wird weiter der bereits an der MoK angeregte Bedarf an Veloabstellanlagen an öV-Haltestellen.</li> <li>• Begleitgruppe <ul style="list-style-type: none"> <li>• Auf Antrag der IG LimmatMobil schlägt die Begleitgruppe vor, das Ziel mit dem Zusatz "erschliesst die wichtigen Zielorte" zu ergänzen.</li> </ul> </li> <li>• Behördendelegation <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Behördendelegation stimmt den Ergänzungen aus Begleitgruppe, Mobilitätskonferenz und ePartizipation zu.</li> </ul> </li> </ul>

Ziel	Mobilitätskonferenz (28.01.2023)	ePartizipation (06.-26.02.2023)	Umgang / Vorgehen
 <p>e) Leistungsfähiges und vernetztes öV-System</p>	<p>Zu diesem Ziel gingen von den Teilnehmenden viele Inputs ein und diese wurden auch hoch priorisiert. Hervorgehoben wurde einerseits die Bedeutung von Knoten und Umsteigepunkten, an welchen die verschiedenen Verkehrsmittel miteinander vernetzt werden. Die wichtigen Knotenpunkte bzw. "Verkehrsdrehscheiben" sollen im Rahmen des GVK klar definiert und anschliessend auch aufgewertet werden. Dazu gehören auch ergänzende Angebote wie Einkaufsmöglichkeiten an Knotenpunkten. Ebenfalls betont wurde die Bedeutung von dezentralen öV-Direktverbindungen ohne Umweg über den Bahnhof Baden, diese sollen ausgebaut werden (Tangentiallinien). Dabei sei auch das Potential der geplanten Bahnausbauten zu nutzen, um Buslinien vermehrt ausserhalb von Baden mit der Bahn zu verknüpfen. Bei diesen verschiedenen Ausbauten soll mit Weitblick geplant werden und der Kanton soll vermehrt Angebote vorfinanzieren. Weiter wurde die Bedeutung von tieferen und fairen Preisen sowie eines durchgehend komfortablen öV für die Attraktivität betont. Schliesslich sollen die an der Mobilitätskonferenz vorgestellten Vorschläge der Schülerinnen und Schüler einbezogen bzw. geprüft werden.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ziel und Erfolgskriterien werden von der Mehrheit zumindest grundsätzlich unterstützt</li> <li>• Die konkreten Rückmeldungen sind vielfältig und nicht immer widerspruchsfrei. Nachfolgend einige häufig genannt Aspekte: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Viele (ca. 20 %) lehnen eine Verlängerung der Limmattalbahn ab, etwa drei Mal weniger befürworten sie explizit</li> <li>• Viele (ca. 15 %) wünschen sich mehr Verkehrsdrehscheiben, Knotenpunkte oder P+R-Angebote</li> <li>• Viele (ca. 15 %) wünschen sich mehr Tangentiallinien bzw. "Ringbusse"</li> <li>• Einige (ca. 10 %) betonen die Bedeutung einer hohen Zuverlässigkeit für die Attraktivität des öV</li> <li>• Einige (ca. 5-10 %) vermissen eine S-Bahn auf dem Nationalbahntrasse in den Zielen</li> <li>• Wenige (ca. 5 %) wünschen sich tiefere Ticketpreise (teilweise nur auf ausgewählten Verbindungen)</li> </ul> </li> <li>• Weitere relevante Rückmeldungen (1-2 Nennungen) <ul style="list-style-type: none"> <li>• Erschliessungslücken (v.a. Weiler von Obersigenthal)</li> <li>• Einkaufsmöglichkeiten an Verkehrsdrehscheiben werden kritisch gesehen (Konkurrenz für lokalen Handel, Mehrverkehr)</li> <li>• Vereinzelte Pro und Kontra zu Seilbahnen u.ä.</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Rückmeldungen aus der MoK bestätigen grundsätzlich die Erfolgskriterien, enthalten aber wichtige Präzisierungen, die bei der Beschreibung von Zielen und Erfolgskriterien berücksichtigt werden.</li> <li>• Aufgrund der Rückmeldungen aus der ePartizipation müssen die Erfolgskriterien nicht angepasst werden. Die Frage einer Verlängerung der LTB wird später im Rahmen des Teilprojekts öV-Korridor diskutiert und beantwortet. Weitere häufige Rückmeldungen (z.B. zur Zuverlässigkeit des öV und zu Tangentiallinien) werden bereits genügend angesprochen oder durch die oben erwähnten Präzisierungen abgedeckt. Die Frage einer Nutzung des Nationalbahntrassees als S-Bahn-Strecke wurde mit dem <a href="#">Postulat Ramseier 2021</a> beantwortet. Das Thema soll aber in einer Auftragserweiterung zum öV soweit nötig nochmals bearbeitet werden.</li> <li>• Begleitgruppe <ul style="list-style-type: none"> <li>• Auf Antrag der Stadt Baden schlägt die Begleitgruppe eine Konkretisierung zu den Entwicklungsschwerpunkten und eine Loslösung vom Gedanken «Verlängerung LTB» vor: "Aufgrund der heute schon hohen Dichte und des zu erwartenden Wachstums werden Siedlungsentwicklung und öV-Angebot in den wichtigen Entwicklungsgebieten Wohnen / Gewerbe besonders gut aufeinander abgestimmt. Dabei wird bis Abschluss des GVK geklärt, wo ein schienengebundener öV als zusätzliches Rückgrat den öV stärken kann oder ob der regionale öV neben dem bisher geplanten Regionalzugsangebot weiterhin ausschliesslich mit Bussen betrieben werden soll."</li> </ul> </li> <li>• Behördendelegation <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Behördendelegation stimmt den Ergänzungen aus Begleitgruppe, Mobilitätskonferenz und ePartizipation zu.</li> </ul> </li> </ul>

Ziel	Mobilitätskonferenz (28.01.2023)	ePartizipation (06.-26.02.2023)	Umgang / Vorgehen
 <p>f) Stabile Erreichbarkeit für den Autoverkehr</p>	<p>Die Teilnehmenden sind grundsätzlich einverstanden, wünschen sich aber eine Konkretisierung und eine stärkere Differenzierung des Ziels. So soll insbesondere für den Gewerbe- und Berufsverkehr eine höhere Planbarkeit erreicht werden. Für den Freizeit- und Einkaufsverkehr ist dieses Ziel weniger wichtig. Dieser kann auch stärker gesteuert bzw. dosiert werden, wenn das dem oben erwähnten berufsbedingten Verkehr dient. Schliesslich sollen die Vorteile von digitalen Hilfsmitteln (Navigation) im Hinblick auf die Zielerreichung genutzt werden.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Das Ziel wird kontrovers beurteilt, insbesondere entlang der folgenden Haltungen: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sehr viele (ca. 35 %) lehnen das Ziel komplett ab (Konflikt zu Ziel a, stabile Erreichbarkeit primär für öV wichtig)</li> <li>• Viele (ca. 20 %) wünschen sich eine Differenzierung des Ziels nach Verkehrszweck (stabile Erreichbarkeit primär für Gewerbeverkehr, für Freizeit- und Einkaufsautoverkehr sind Einschränkungen möglich oder gar erwünscht)</li> <li>• Einige (ca. 10 %) unterstützen das Ziel, wobei sie in der Regel Netzergänzungen (Umfahrungen etc.) als Massnahme dazu fordern</li> </ul> </li> <li>• Einige kritisieren, dass die Formulierung des Ziels unklar ist (was bedeutet "Planbarkeit", was "heutige Erreichbarkeit")</li> <li>• Weitere relevante Rückmeldungen (1-2 Nennungen) <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verzicht auf zusätzliche Strassenkapazitäten (besser kompatibel mit Ziel a) flächensparende Mobilität).</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufgrund der Rückmeldungen aus MoK und ePartizipation wird das Erfolgskriterium der Planbarkeit auf den Gewerbe- und Berufsverkehr beschränkt. Der Beschrieb wird entsprechend angepasst.</li> <li>• Aufgenommen wird zudem der Hinweis zur Nutzung von digitalen Hilfsmitteln im Hinblick auf eine höhere Planbarkeit.</li> <li>• Die Formulierungen werden mit den obigen Präzisierungen als genügend klar beurteilt.</li> <li>• Eine in der ePartizipation angeregte Umwidmung des Ziels im Hinblick auf die Stabilität des öV wird nicht als zweckmässig beurteilt. Es geht bei diesem Ziel um den motorisierten Individualverkehr, die Stabilität bzw. Zuverlässigkeit des öV wird durch die Erfolgskriterien in Ziel e) leistungsfähiges und vernetztes öV-System abgedeckt.</li> <li>• Der Umgang mit den Kapazitäten des Strassennetzes bzw. ein allfälliger Verzicht auf zusätzliche Kapazitäten wird im Rahmen der Erarbeitung von Lösungsansätzen und Massnahmen thematisiert und richtet sich neben den Erfolgskriterien dieses Ziels auch nach denjenigen von Ziel a) flächensparende Mobilität.</li> <li>• Begleitgruppe <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Begleitgruppe macht keine weiteren Ergänzungen.</li> </ul> </li> <li>• Behördendelegation <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Behördendelegation stimmt den Ergänzungen aus Begleitgruppe, Mobilitätskonferenz und ePartizipation grundsätzlich zu, entscheidet aber einstimmig, das Erfolgskriterium "Die Reisezeiten mit dem Auto sind gesamthaft (d.h. im Mittel über den ganzen Raum und den ganzen Tag) nicht kürzer als heute, um das Ziel a nicht zu gefährden." zu streichen.</li> </ul> </li> </ul>
 <p>g) Siedlungsentwicklung an gut erreichbaren Orten</p>	<p>Die Teilnehmenden sind mit dem Ziel einverstanden. Als Erfolgskriterium soll aus Sicht von vielen Teilnehmenden auch die flächendeckende Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze definiert werden. Damit würde der Einkaufs- und Freizeitverkehr noch mehr berücksichtigt. Weiter soll betont werden, dass kürzere Wege (im Sinn der 15-Minuten-Stadt) nur in attraktiven Wohngebieten möglich sind. Sehr begrüsst würden zudem Anreize, die die Nähe von Wohn- und Arbeitsort belohnen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ziel und Erfolgskriterien werden von der Mehrheit zumindest grundsätzlich unterstützt</li> <li>• Positive Rückmeldungen zu Parkplatzbewirtschaftung, autoarmem / -freiem Wohnen</li> <li>• Zudem Verweis auf Stadt der kurzen Wege / Durchmischung bzw. Nähe Wohnen und Arbeiten / Detailhandelsangebot in Ortskernen</li> <li>• Weitere relevante Rückmeldungen (1-2 Nennungen) <ul style="list-style-type: none"> <li>• Qualitativ hochwertige Entwicklung von Siedlungs- und Freiräumen.</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die wertvollen Hinweise bzgl. Stadt der kurzen Wege, Nutzungsdurchmischung sowie qualitativ hochstehenden Siedlungs- und Freiräumen werden in den Beschrieb aufgenommen.</li> <li>• Weiter wird die in der MoK angeregte flächendeckende Bewirtschaftung von öffentlichen Parkplätzen beim zweiten Erfolgskriterium ergänzt.</li> <li>• Begleitgruppe <ul style="list-style-type: none"> <li>• Auf Antrag der Stadt Baden schlägt die Begleitgruppe vor, das zweite Erfolgskriterium mit «Parkplatzbedarf <u>Wohnen und Arbeiten</u>» zu ergänzen.</li> </ul> </li> <li>• Behördendelegation <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Behördendelegation stimmt den Ergänzungen aus Begleitgruppe, Mobilitätskonferenz und ePartizipation zu.</li> </ul> </li> </ul>

Projektleitung GVK, Juni 2023