



DEPARTEMENT
BAU, VERKEHR UND UMWELT

Gesamtverkehrskonzept Raum Baden und Umgebung

Herzlich Willkommen zur Mobilitätskonferenz Teilraum Mitte

25. Mai 2024

Programm

9.00 Uhr

Eröffnung der Konferenz

Carlo Degelo, Leiter Abteilung Verkehr

Einführung

Inger Schjold und Petra Neff, frischer wind

Überblick Projektstand

Carlo Degelo, Leiter Abteilung Verkehr

9.25 Uhr

Einführung in den Massnahmenfächer

Stephan Erne, Gesamtleiter Planung, movaplan

Handlungsfeld „Bahn und Bus“

Input – Diskussion – Rückmeldungen

10.50 Uhr

Verpflegungspause bis 11.30 Uhr

Programm

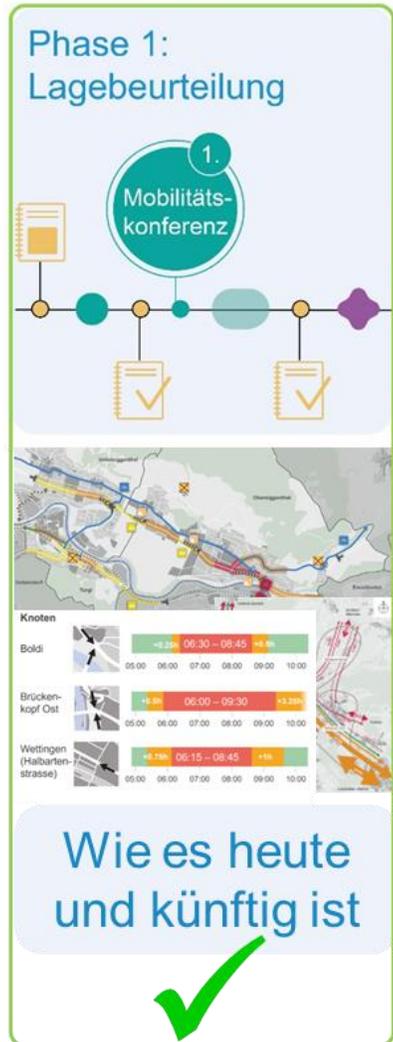
- 11.30 Uhr **Handlungsfeld „Fuss- und Veloverkehr“**
Input – Diskussion – Rückmeldungen
- Handlungsfeld „Strassennetz und Betrieb“**
Input – Diskussion – Rückmeldungen
- 14.00 Uhr **Kaffeepause**
- 14.25 Uhr **Handlungsfelder „Stadt- und Freiraum“ sowie
„Mobilitätsmanagement“**
Input – Diskussion – Rückmeldungen
- 15.40 Uhr **Übersicht über den Massnahmenfächer**
Stephan Erne, movaplan
- Ausblick und Abschluss**
Carlo Degelo, Leiter Abteilung Verkehr
- 16.00 Uhr **Schluss**

Warum es gelingt

- zuhören, um besser zu verstehen,
- sich einbringen, um besser verstanden zu werden,
- vernetzt denken – für die ganze Region,
- die Konferenz hat empfehlenden Charakter,
Entscheidungen werden in den dafür vorgesehenen politischen
Strukturen und Prozessen gefällt.

Überblick Projektstand

Phase 1: Lagebeurteilung



MoK 1 vom 24. September 2022

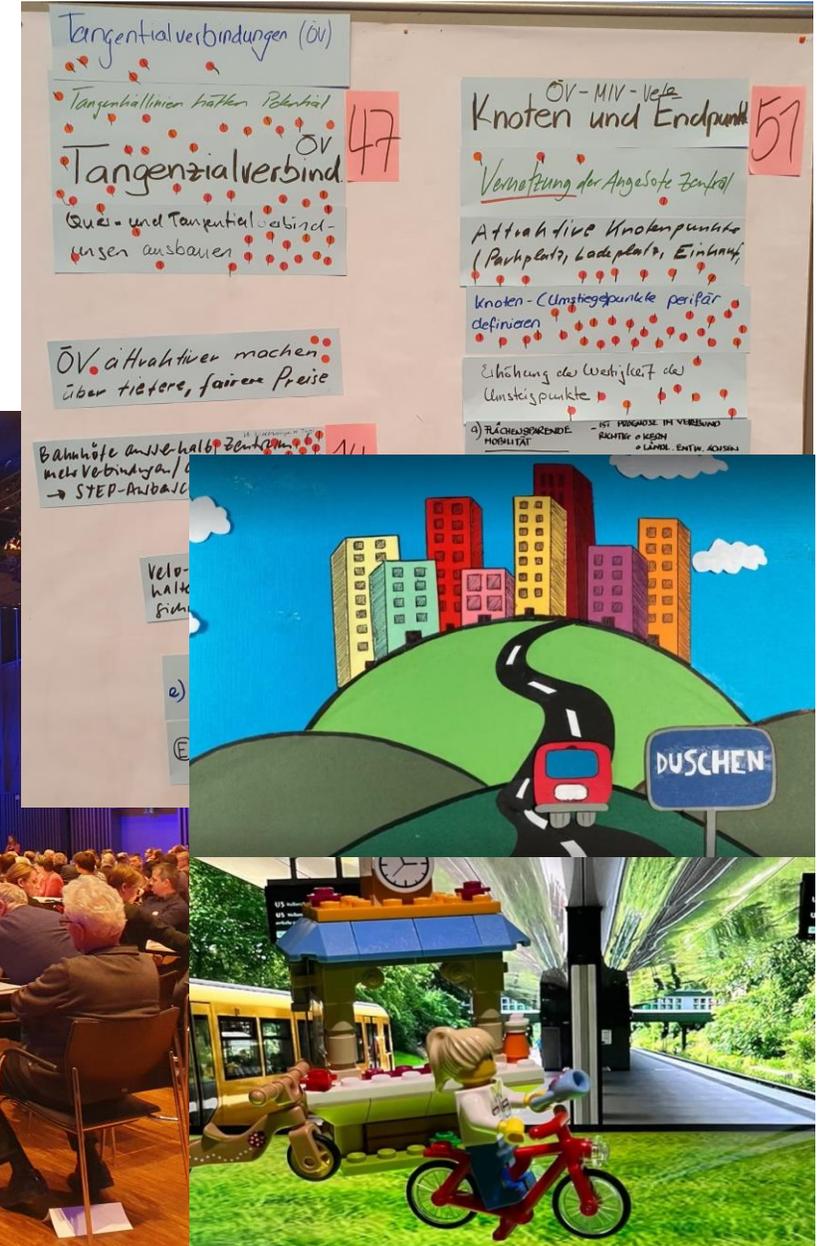


Überblick Projektstand

Phase 2: Definition Ziele



MoK 2 vom 28. Januar 2023



Überblick Projektstand

Phase 3: Spielräume und Lösungsansätze



MoK 3 vom
17. Juni 2023



Überblick Projektstand

Phase 4: Massnahmenentwicklung, Diskussion regionaler Massnahmenfelder in MoK 4



Regionaler Massnahmenfelder mit ca. 60 Massnahmen in 5 Handlungsfeldern zur Erreichung von 7 Zielen

Überblick Projektstand

Phase 4: Massnahmenentwicklung, Wichtiges für die Diskussion des Massnahmenfächers

- Berücksichtigung des Gestaltungspielraums
- Stufengerechtigkeit der Planung
- Gemeinsames Projekt von Gemeinden, Region und Kanton



Überblick Projektstand

Phase 4: Massnahmenentwicklung, Wichtiges für die Diskussion des Massnahmenfächers

- Zum **GVK-Massnahmenfächer** mit Zeithorizont 2040 gehören:
 - Deutlicher Ausbau des Busangebotes
 - Gezielter Ausbau des kantonalen Velonetzes
 - Anpassungen am Brückenkopf Ost und der Hochbrücke
 - Aufwertung der Ortsdurchfahrten
 - Steuerung des Parkplatzangebots.
- **Langfristige Option** mit Zeithorizont nach 2040, die nicht Teil des GVK-Massnahmenfächers ist:
 - Mögliches Tram-Angebot
- Ob eine **Zentrumsentlastung** (Strassenumfahrung für den MIV) in den GVK-Massnahmenfächer oder als langfristige Option aufgenommen wird, ist noch offen.



KANTON AARGAU

Scannen Sie den QR-Code, um direkt auf diese Webseite zu gelangen

Gesamtverkehrskonzept Raum Baden und Umgebung: vielfältiger Fächer von Massnahmen für alle Verkehrsträger – noch keine Massnahme definitiv beschlossen

Publiziert 08.05.24, 11:31 Uhr | Lesedauer 7 Minuten

KANTON AARGAU BadenRegio

zurzibiet

Shutterstock

Die Behördendelegation des Gesamtverkehrskonzepts (GVK) Raum Baden und Umgebung hat an ihrer Sitzung vom 4. April 2024 die Grundlagen des GVK bekräftigt sowie den bisherigen Planungs- und Partizipationsprozess bestätigt. Weiter unterstreicht die Behördendelegation, dass im GVK ein vielfältiger Fächer von über 60 Massnahmen in fünf Handlungsfeldern und für alle Verkehrsträger entsteht. Dabei betont sie: Es ist noch keine der erarbeiteten Massnahmen definitiv beschlossen. Im Sommer 2024 findet zunächst eine Partizipationsrunde mit Mobilitätskonferenzen in drei Teilregionen

movaplan

 SKK Landschaftsarchitekten

LA
JO

metron

yellow^z

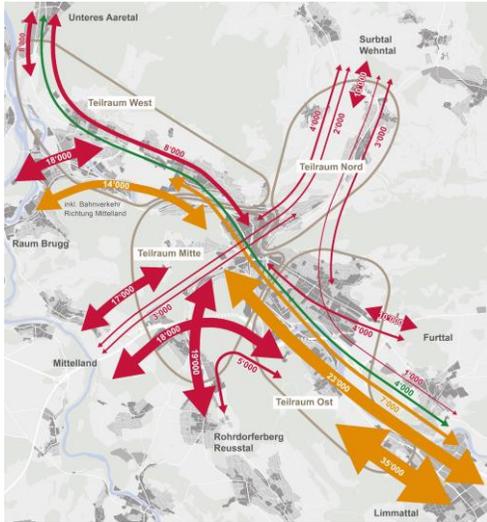
GVK Raum Baden und Umgebung
Teilraum Mitte, 25. Mai 2024

Partizipationszyklus 4 Regionaler Massnahmenfächer

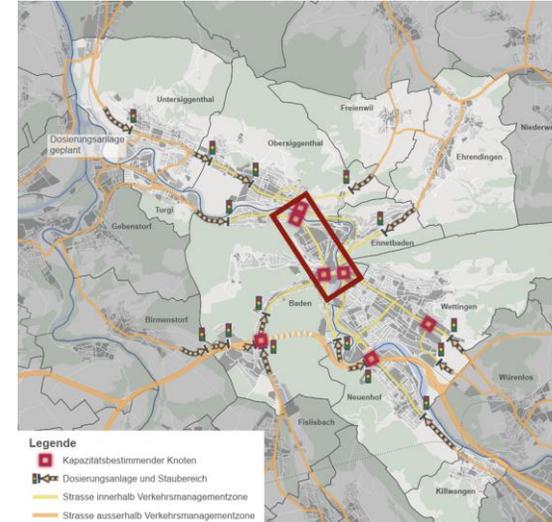
Mobilitätskonferenz 4



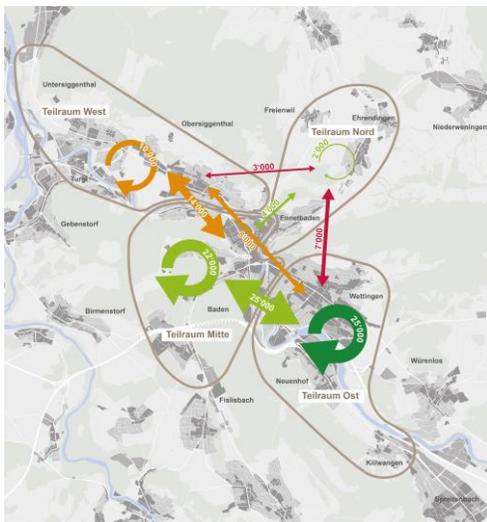
Einleitung: Wichtige Erkenntnisse Lagebeurteilung



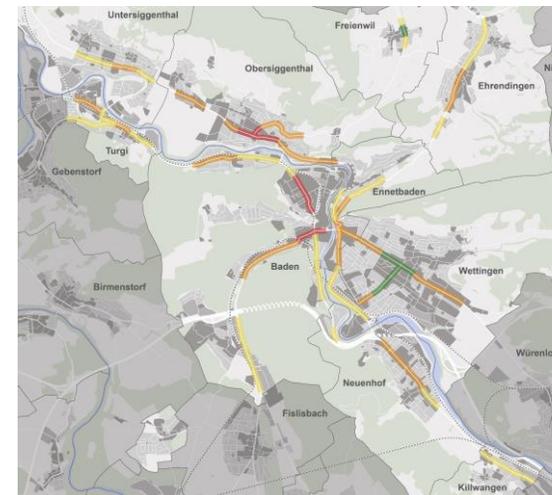
Viel hausgemachter Verkehr, wenig Durchgangsverkehr



Staus an kritischen Knoten im Regionalzentrum nehmen weiter zu, auch mit negativen Folgen für öV und Velo



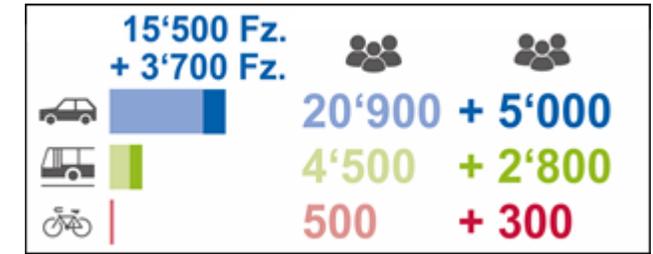
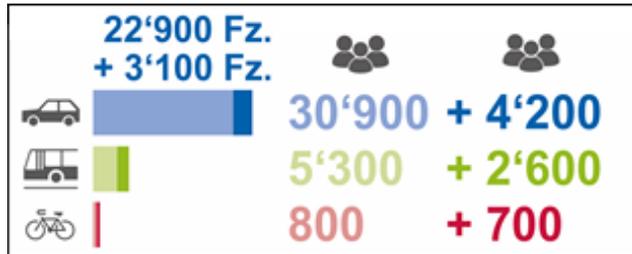
Eher hohe Anteile von öV und Velo in Baden und Wettingen, sonst hohe Anteile des Autoverkehrs



Ortsdurchfahrten sind stark auf Autoverkehr ausgerichtet und für Fuss- und Veloverkehr unattraktiv

Einleitung: **DAS** wollen wir nicht

Belastung 2019 + Wachstum bis 2040



Landstrasse Nussbaumen



Landstrasse Wettingen

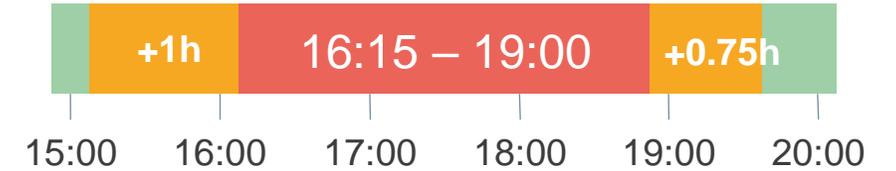
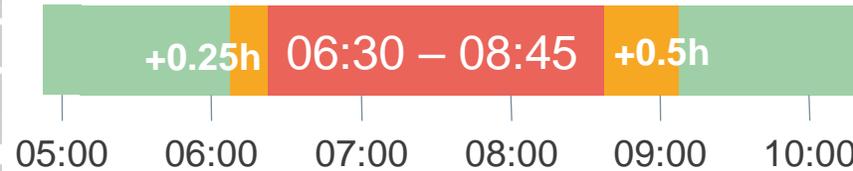


Zürcherstrasse Neuenhof

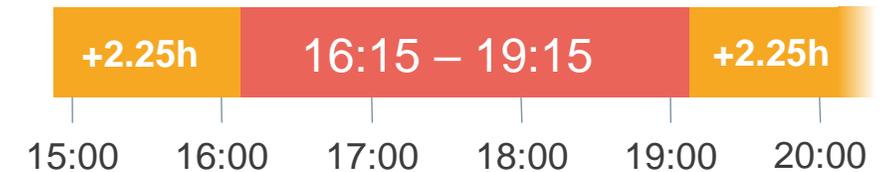
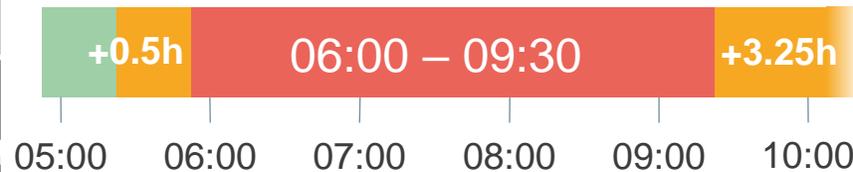
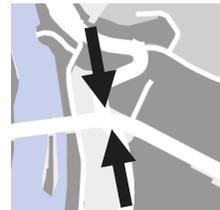
Einleitung: **DAS** wollen wir nicht

Knoten

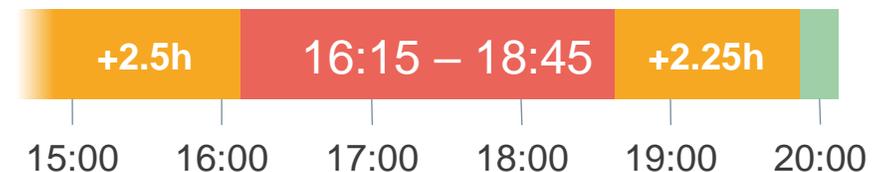
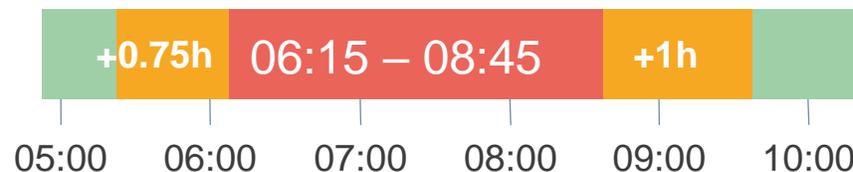
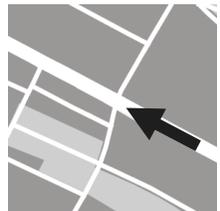
Boldi



Brücken-
kopf Ost



Wettingen
(Halbarten-
strasse)



xx Überlastdauer heute Verlängerung bis 2040

Einleitung: Zielsetzungen – **DAS wollen wir!**

a) Flächensparende
Mobilität



b) Rahmenbedingungen
Arbeits- & Bildungsverkehr



c) Attraktiver
und zukunfts-
fähiger
Lebensraum



d) Velogerech-
ter Raum



e) Leistungs-
fähiges und
vernetztes öV-
System



f) Stabile
Erreichbarkeit
für den
Autoverkehr



g) Siedlungsentwicklung an gut erreichbaren Orten



Ziele benachbarte Räume

Einleitung: Der regionale Massnahmenfächer

Übersicht von zielführenden Massnahmen nach Handlungsfeldern

Bahn und Bus



- Ausbau öV-Angebot
- Tangentialverbindungen
- Busbevorzugungen
- öV-Drehscheiben
- Drehscheiben Auto-öV

Fuss- und Veloverkehr



- Bereinigung Velonetz
- (Etappierte) Behebung Netzlücken / Schwachstellen
- Tangentialverbindungen, Veloabstellanlagen
- Sichtbarkeit, Velokultur

Strassennetz und Betrieb



- Erweiterung Verkehrsmanagement
- Knotenoptimierungen v.a. an Limmatquerungen
- Evtl. Netzergänzungen (ZEL)

Stadt- und Freiraum



- Aufwertung Ortsdurchfahrten
- Quartiere der kurzen Wege
- Siedlungsentwicklung in öV-Korridoren

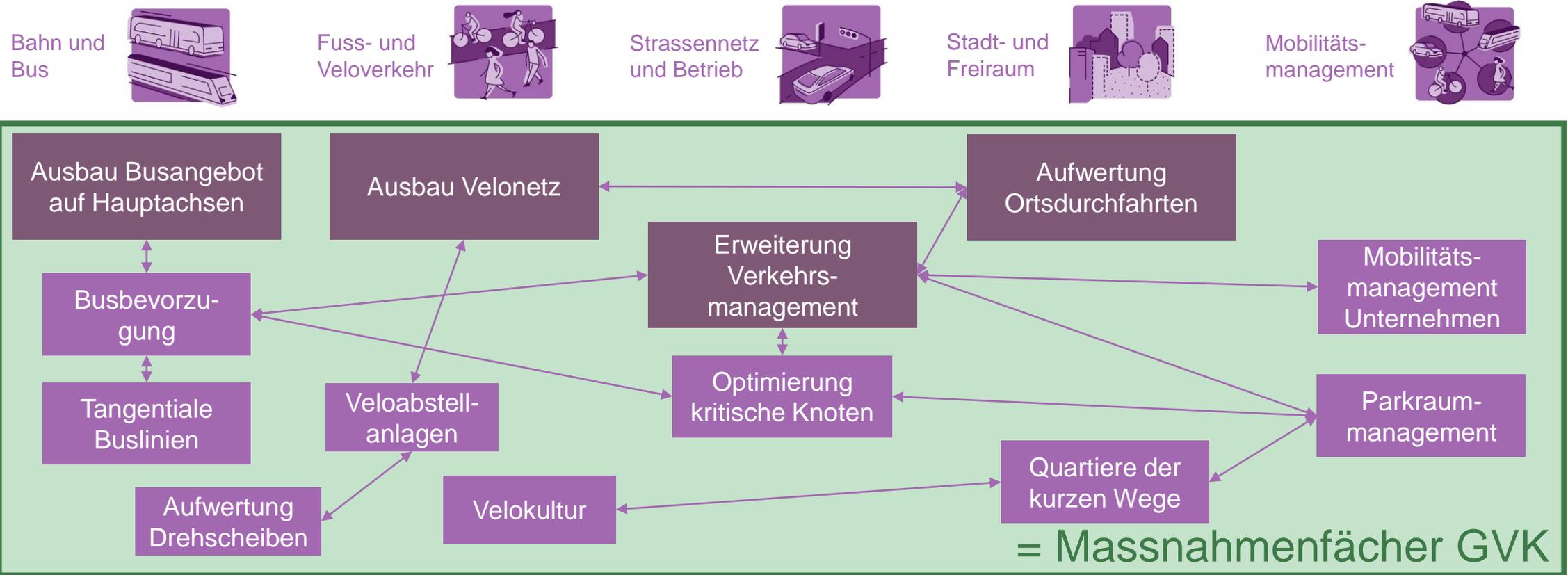
Mobilitätsmanagement



- Parkplatzangebot / -bewirtschaftung
- Betriebliches Mobilitätsmanagement
- Kampagnen etc.

Einleitung: Der regionale Massnahmenfächer

Überblick Massnahmen GVK 2040 und deren Zusammenhänge



Der Massnahmenfächer GVK ist ein **Gesamtpaket** für den Zeithorizont 2040. Einzelne Massnahmenarten tragen stärker zur Zielerreichung bei als andere – schlussendlich können die Ziele aber nur über das **Zusammenspiel aller Massnahmen** erreicht werden.

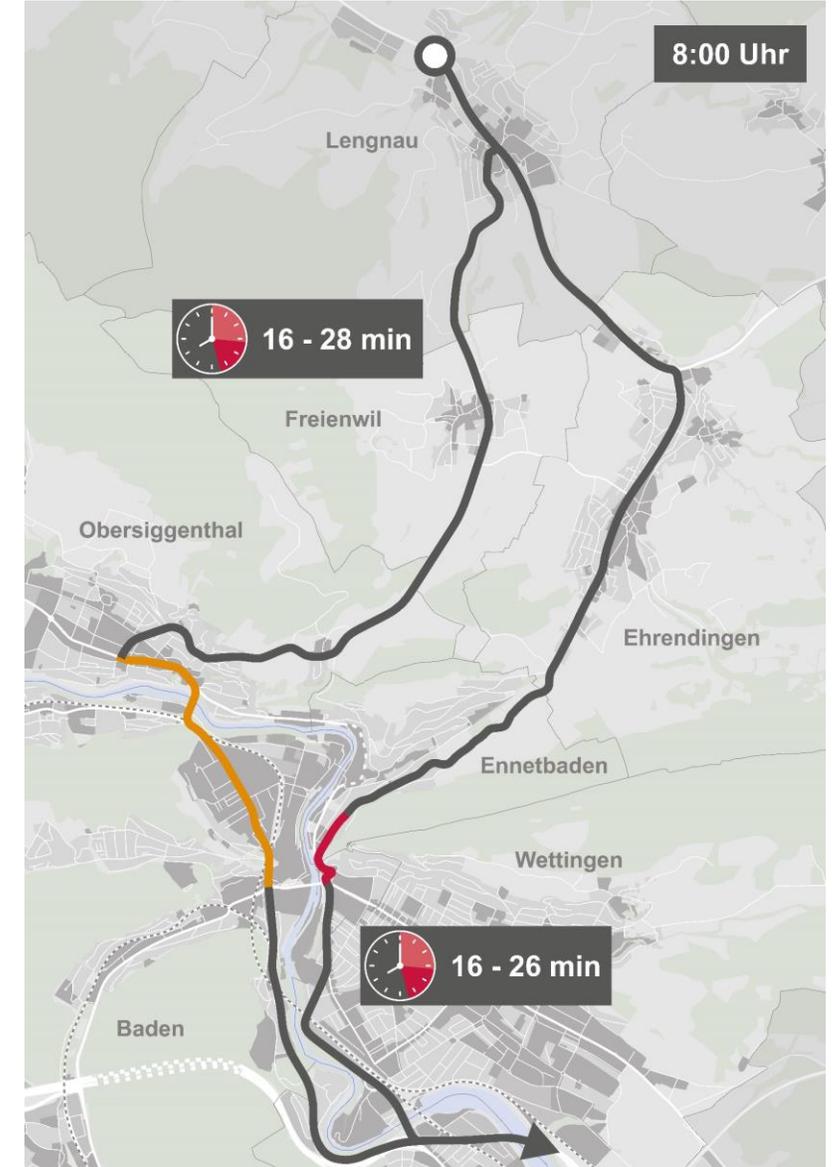
Einleitung: Wirkungsbeurteilung und ihre Grenzen

Der Mensch und sein Verhalten als grösste Unbekannte



Einleitung: Wirkungsbeurteilung und ihre Grenzen

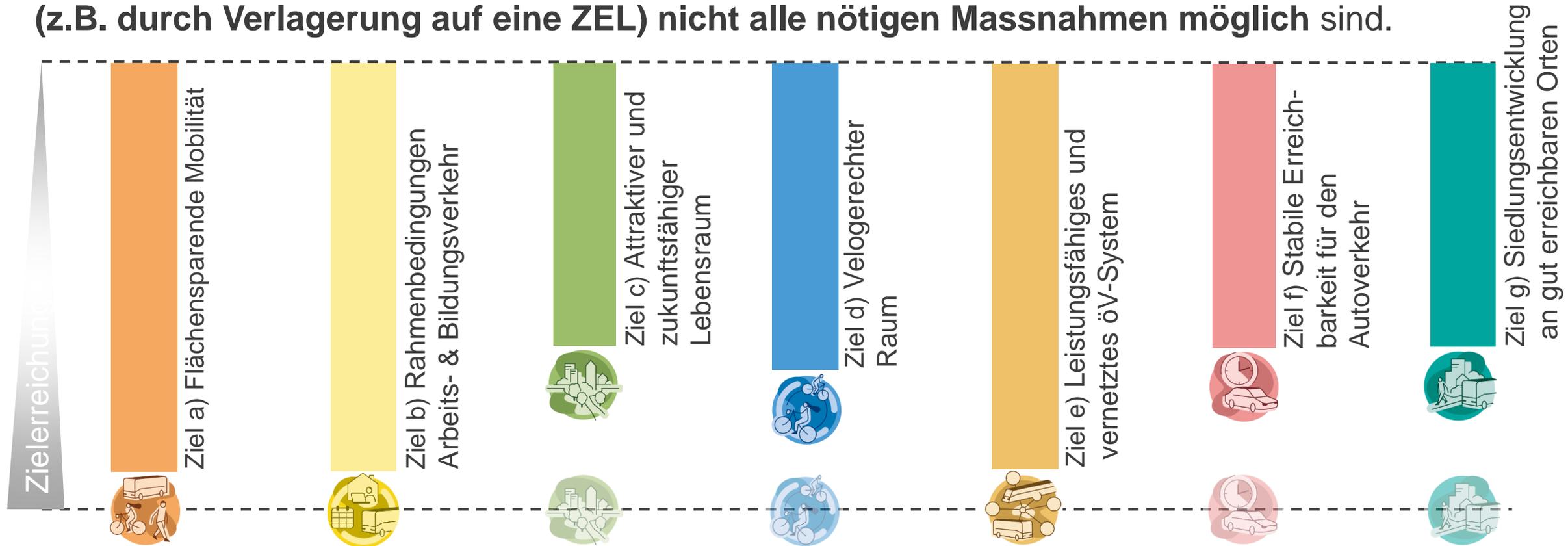
Routen- und Verkehrsmittelwahl als Herausforderung



Einleitung: Zielerreichung durch Massnahmen 2040

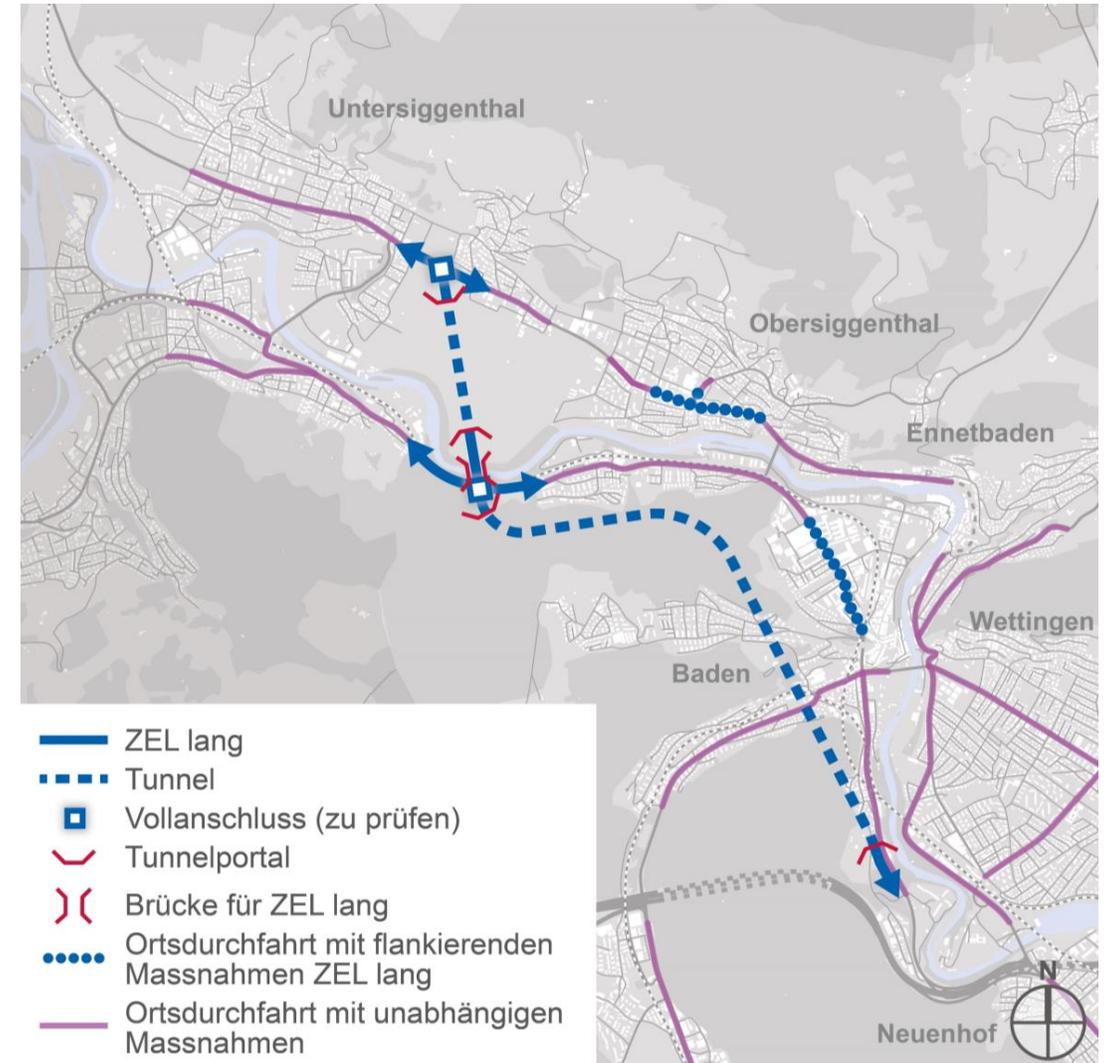
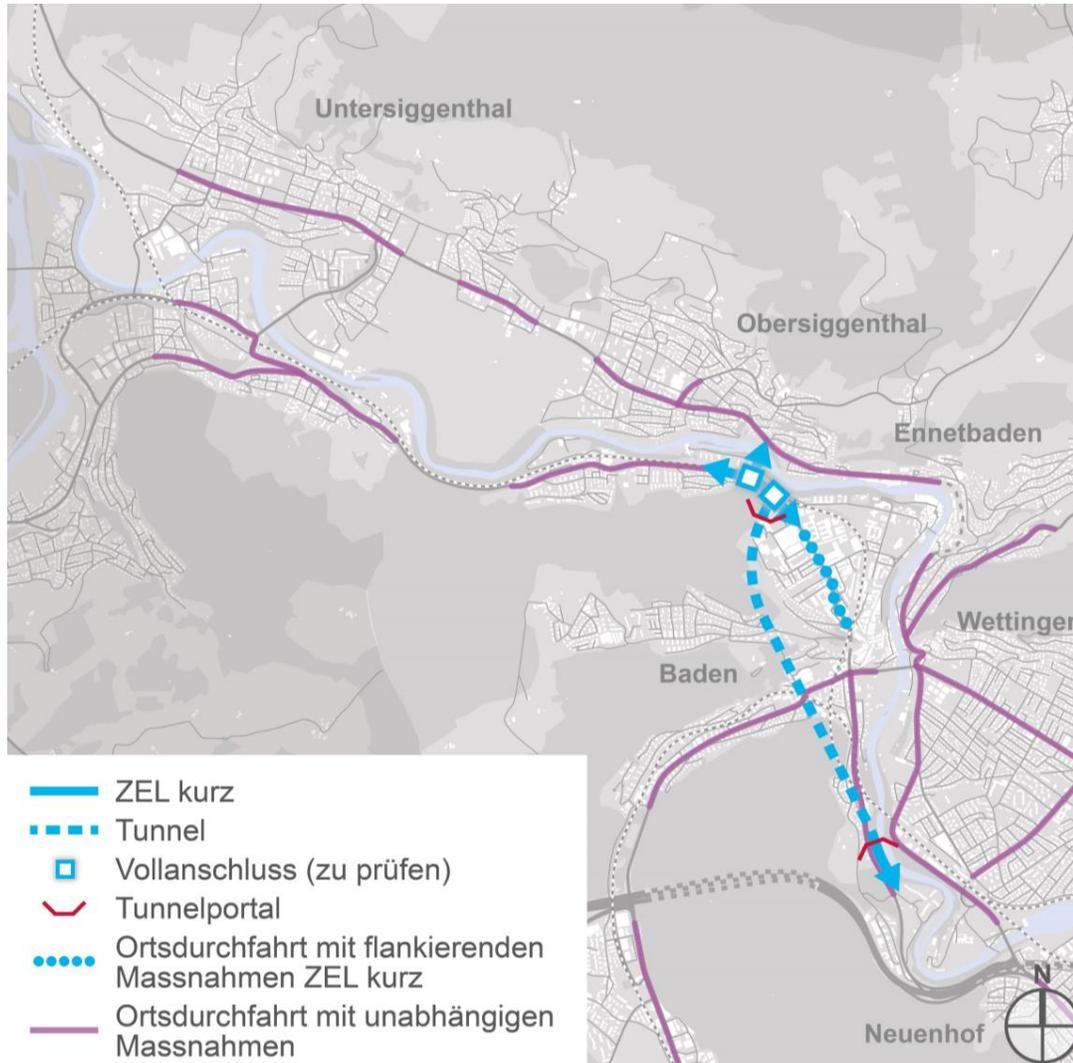
Zusammenfassend werden durch den vorgeschlagenen Massnahmenfächer (ohne Tram und Zentrumsentlastung) **3 Ziele vollständig** erreicht.

Die **4 anderen Ziele** können **in hohem Masse erreicht** werden. Die verbleibenden Ziellücken sind darauf zurückzuführen, dass in Nussbaumen und Baden Zentrum **ohne MIV-Entlastung (z.B. durch Verlagerung auf eine ZEL)** nicht alle nötigen Massnahmen möglich sind.



Einleitung: Was wir gelernt haben

Zentrumsentlastung: 2 mögliche Ansätze, Aufnahme im Rahmen GVK offen



Einleitung: Was wir gelernt haben



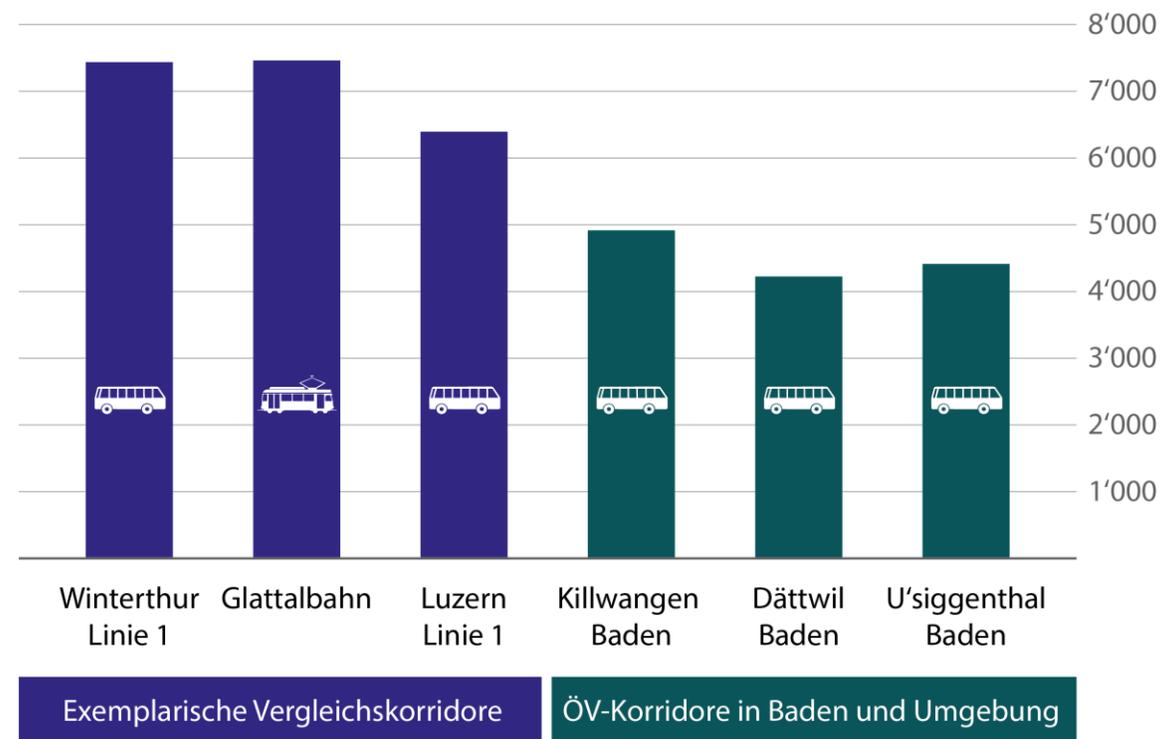
Handlungsfeld Bahn und Bus: Überlegungen zum Systementscheid Tram vs. Bus

Erkenntnisse aus durchgeführten Studien

- Siedlungskorridore im Raum Baden und Umgebung bezüglich des Potenzials untersucht.
- Kapazität Bussystem reicht bis mindestens zum Prognosehorizont 2040.
- In vergleichbaren Räumen (z.B. Winterthur, Luzern) mit höherer Nachfrage wird auch langfristig auf ein Bussystem gesetzt.
- Ein Tram kann gezielte Entwicklungsimpulse unterstützen (z.B. Glattalbahn). Aktuell ist offen, wo solche starken Impulse im Raum Baden künftig nötig / sinnvoll sind.

→ **Fazit: Ein starker öV im Raum Baden und Umgebung baut bis 2040 auf Bussen auf. Darüber hinaus sollen Spielräume gesichert werden.**

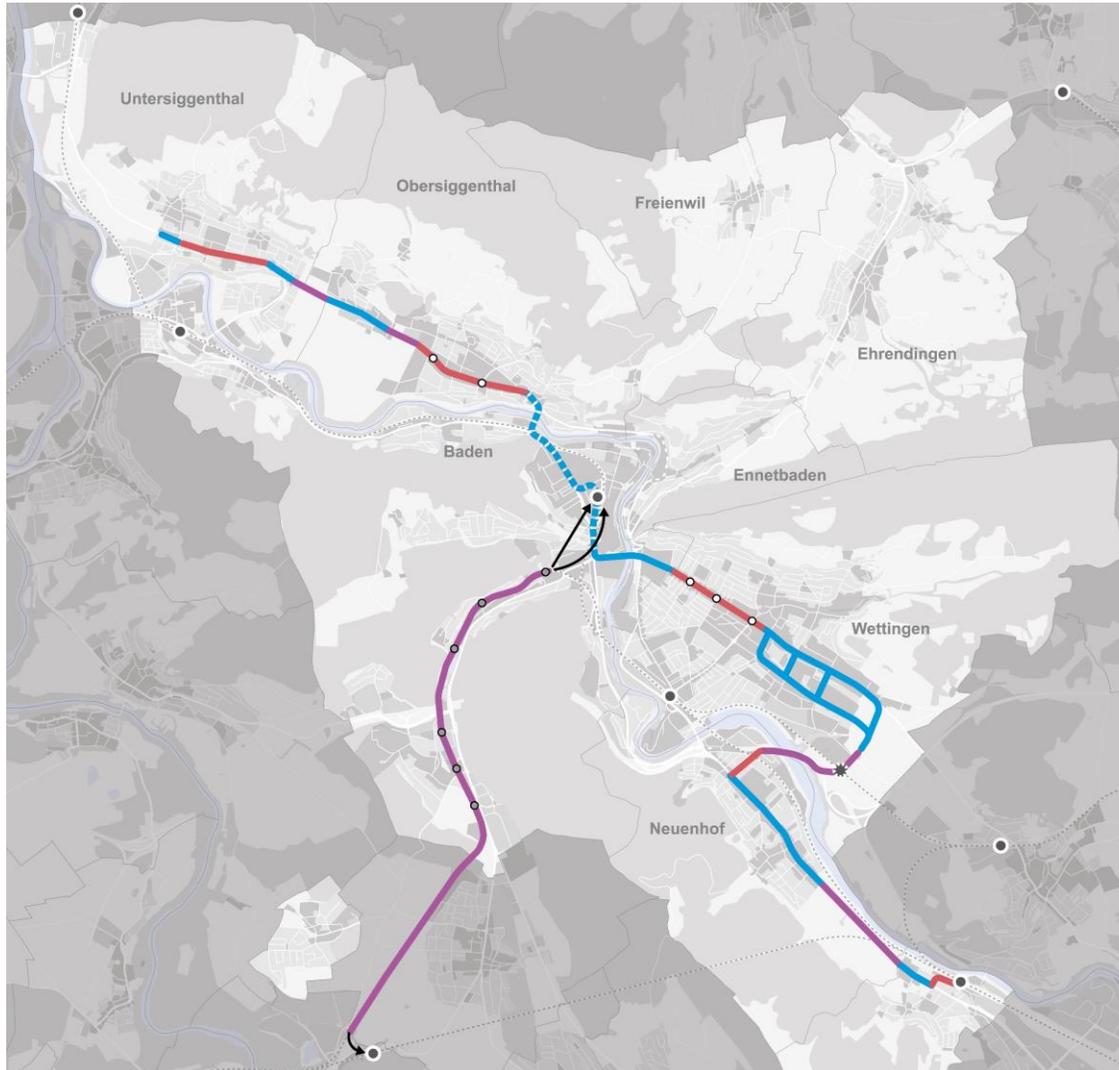
Bestehendes Erschliessungspotenzial¹



¹: Summe der Raumnutzenden (Einwohnende und Beschäftigte) im 300 Meter Radius zu den Linien / Korridoren pro Kilometer

Einleitung: Was wir gelernt haben

Handlungsfeld Bahn und Bus: Trasseesicherung für Tramkorridore nach 2040

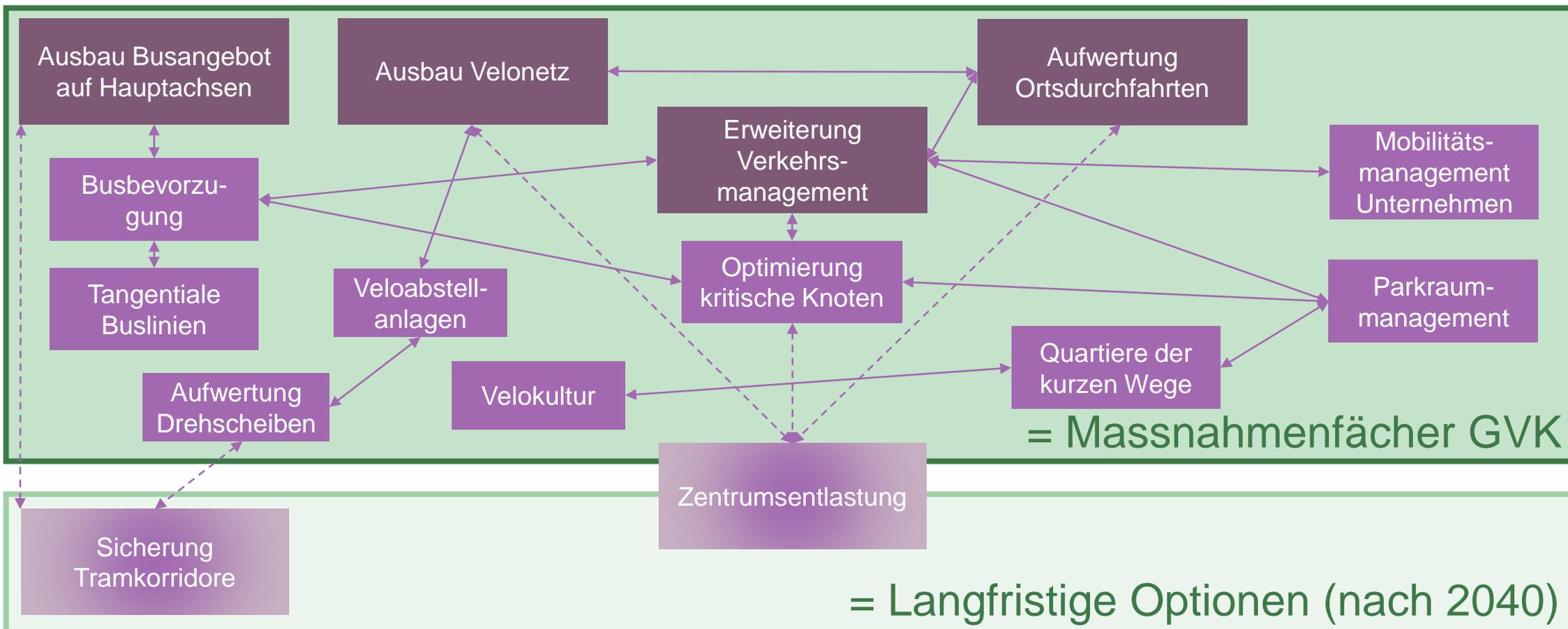


Sicherung Tramkorridore

- Tram auf einer Spur mit Autos, kein Landerwerb (Mischverkehr mit Fahrbahnhaltestellen)
- Abschnittsweise Tram auf separater Spur prüfen
- Erfordert Reduktion Autoverkehr (z.B. durch Zentrumsentlastung (ZEL))
- Tram auf separater Spur (vor allem ausserorts und auf bestehendem Trassee)
- ● — Haltestellen sichern im Mischverkehr / auf Nationalbahntrassee
- Anbindungen Bahnhöfe:
 - Baden: mit Tunnel oder via Schulhausplatz (nur mit ZEL möglich)
 - Mellingen Heitersberg: neue Spange für direkte Umsteigebeziehungen nötig

Einleitung: Der regionale Massnahmenfächer

Ergänzung Massnahmenfächer um langfristige Optionen: Spielräume erhalten



Handlungsfeld Bahn und Bus



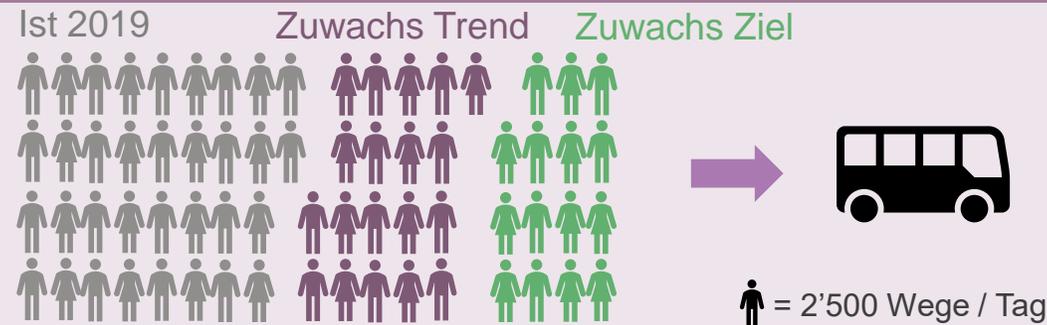
Woher kommen wir – wohin wollen wir



Verdoppelung ÖV-Angebot und damit auch Aufkommen gegenüber heute

ÖV-Anteil steigt von heute 20 % auf 30 %

Ziel „Flächeneffiziente Mobilität“

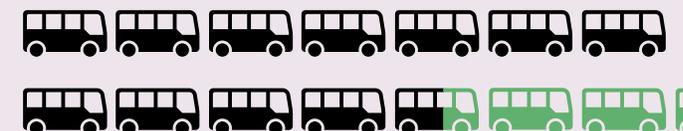


Mehr Busse auf Hauptkorridoren, mehr tangentielle Linien und damit Verteilung Bahnanschlüsse auf mehrere Bahnhöfe



Ziele „Leistungsfähiges und vernetztes öV-System“ und „Siedlungsentwicklung an gut erreichbaren Orten“

Bhf Baden



Bhf Wettingen



Bhf Turgi



🚍 = 5 Busse / Stunde



Busse verkehren auf ganzem Liniennetz zuverlässig

Ziel „Leistungsfähiges und vernetztes öV-System“

11 neue Busspuren (2 davon elektronisch), Prüfung optimierte Busführung auf weiteren Strecken und an 12 Knoten

Handlungsfeld Bahn und Bus

Regionale Übersicht: So soll das Busnetz bis 2040 ausgebaut werden



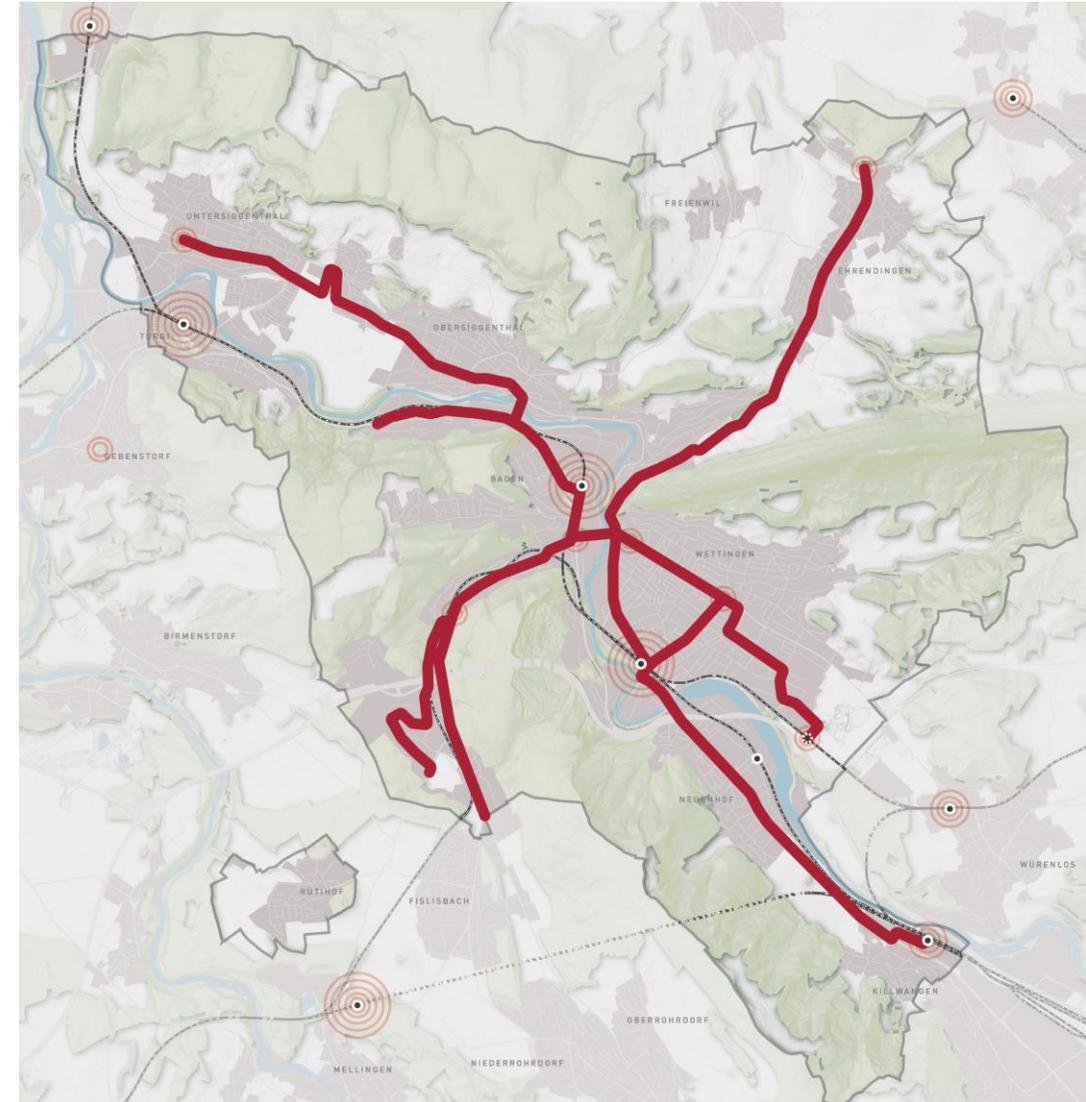
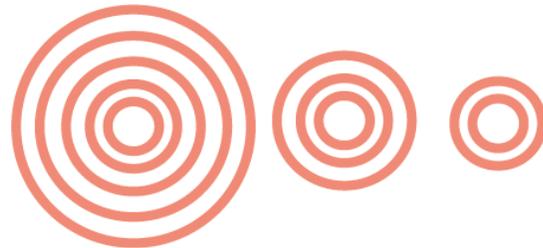
LEGENDE

Hauptachsen im Kern



≤ 7.5-Min.-Takt

Verknüpfungspunkte



Handlungsfeld Bahn und Bus

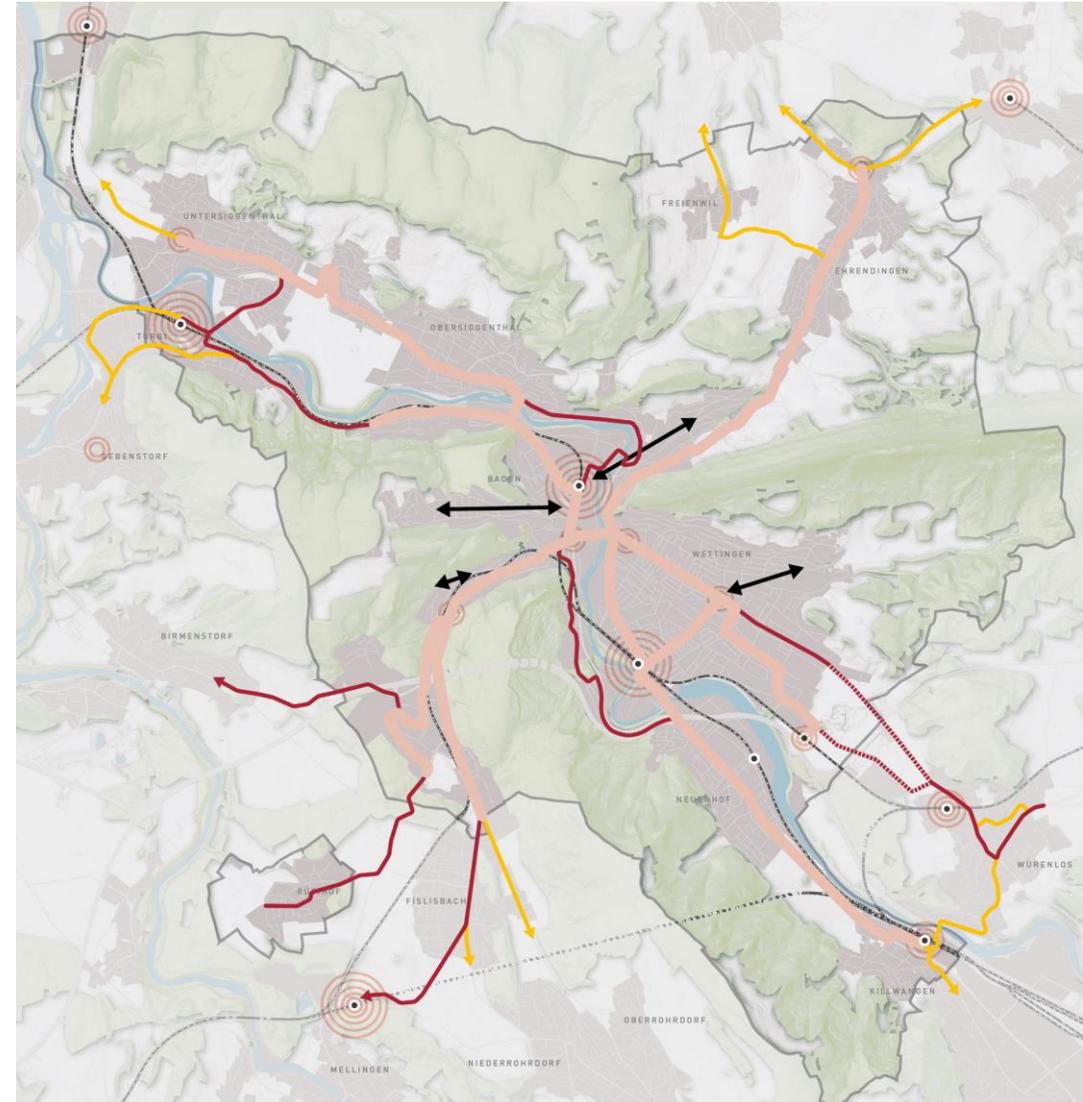
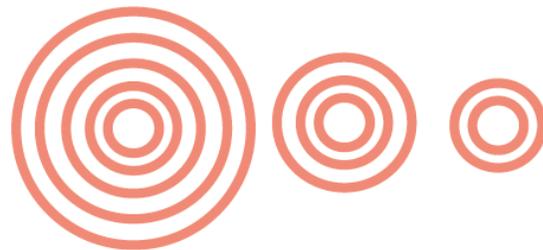


Regionale Übersicht: So soll das Busnetz bis 2040 ausgebaut werden

LEGENDE

Hauptachsen im Kern		≤ 7.5-Min.-Takt
Nebenachsen im Kern		≤ 15-Min.-Takt
Nebenachsen in der Region		≤ 30-Min.-Takt
Quartiererschliessung		≤ 15-Min.-Takt

Verknüpfungspunkte



Handlungsfeld Bahn und Bus

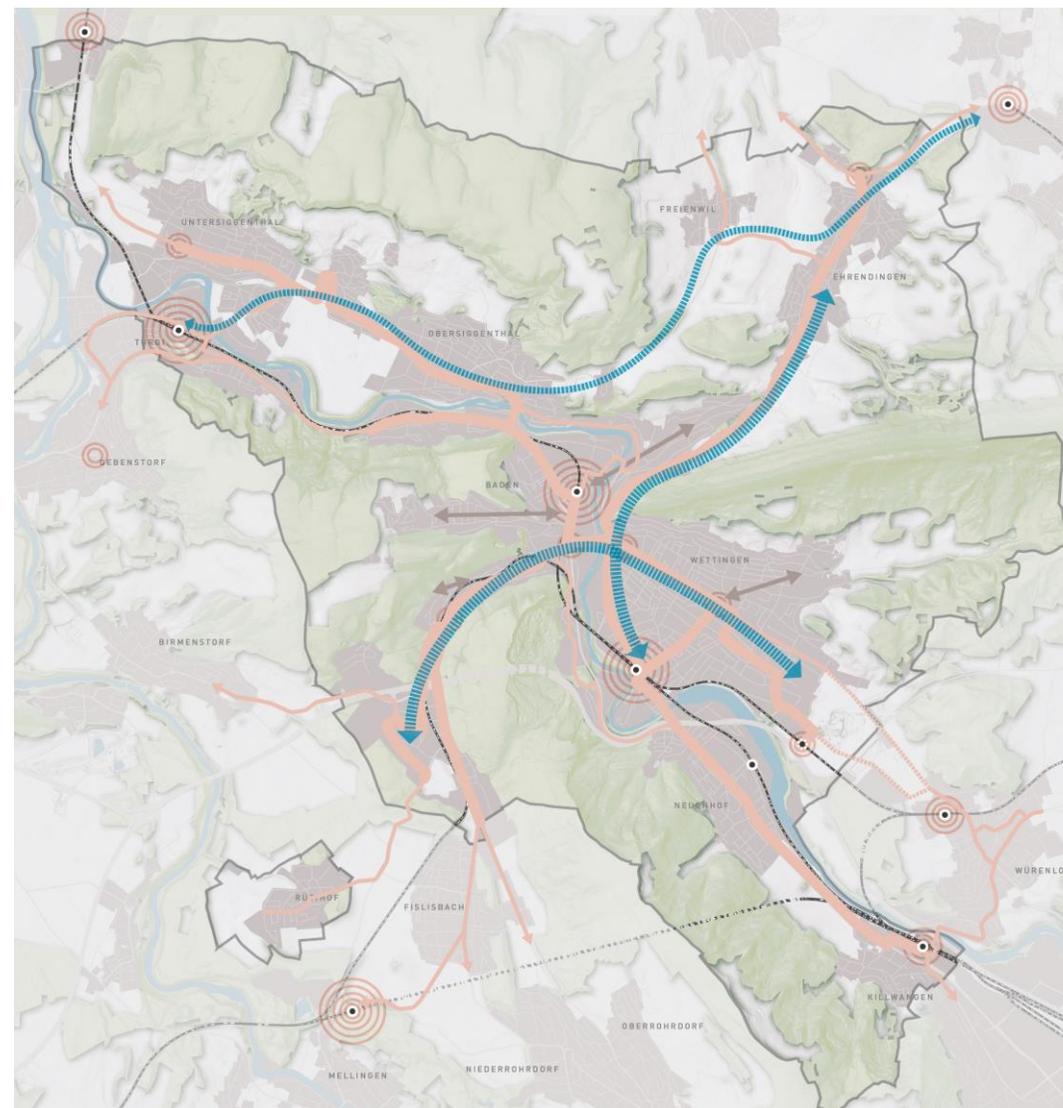
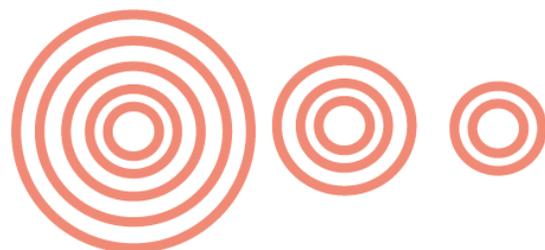


Regionale Übersicht: So soll das Busnetz bis 2040 ausgebaut werden

LEGENDE

Hauptachsen im Kern		≤ 7.5-Min.-Takt
Nebenachsen im Kern		≤ 15-Min.-Takt
Nebenachsen in der Region		≤ 30-Min.-Takt
Quartiererschliessung		≤ 15-Min.-Takt
Tangentialverbindung kernnah		≤ 15-Min.-Takt
Tangentialverbindung aussen		≤ 30-Min.-Takt

Verknüpfungspunkte



Handlungsfeld Bahn und Bus

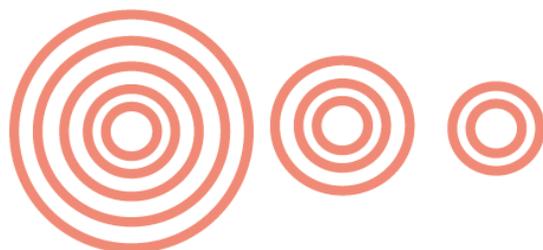


Regionale Übersicht: So soll das Busnetz bis 2040 ausgebaut werden

LEGENDE

Hauptachsen im Kern		≤ 7.5-Min.-Takt
Nebenachsen im Kern		≤ 15-Min.-Takt
Nebenachsen in der Region		≤ 30-Min.-Takt
Quartierserschliessung		≤ 15-Min.-Takt
Tangentialverbindung kernnah		≤ 15-Min.-Takt
Tangentialverbindung aussen		≤ 30-Min.-Takt

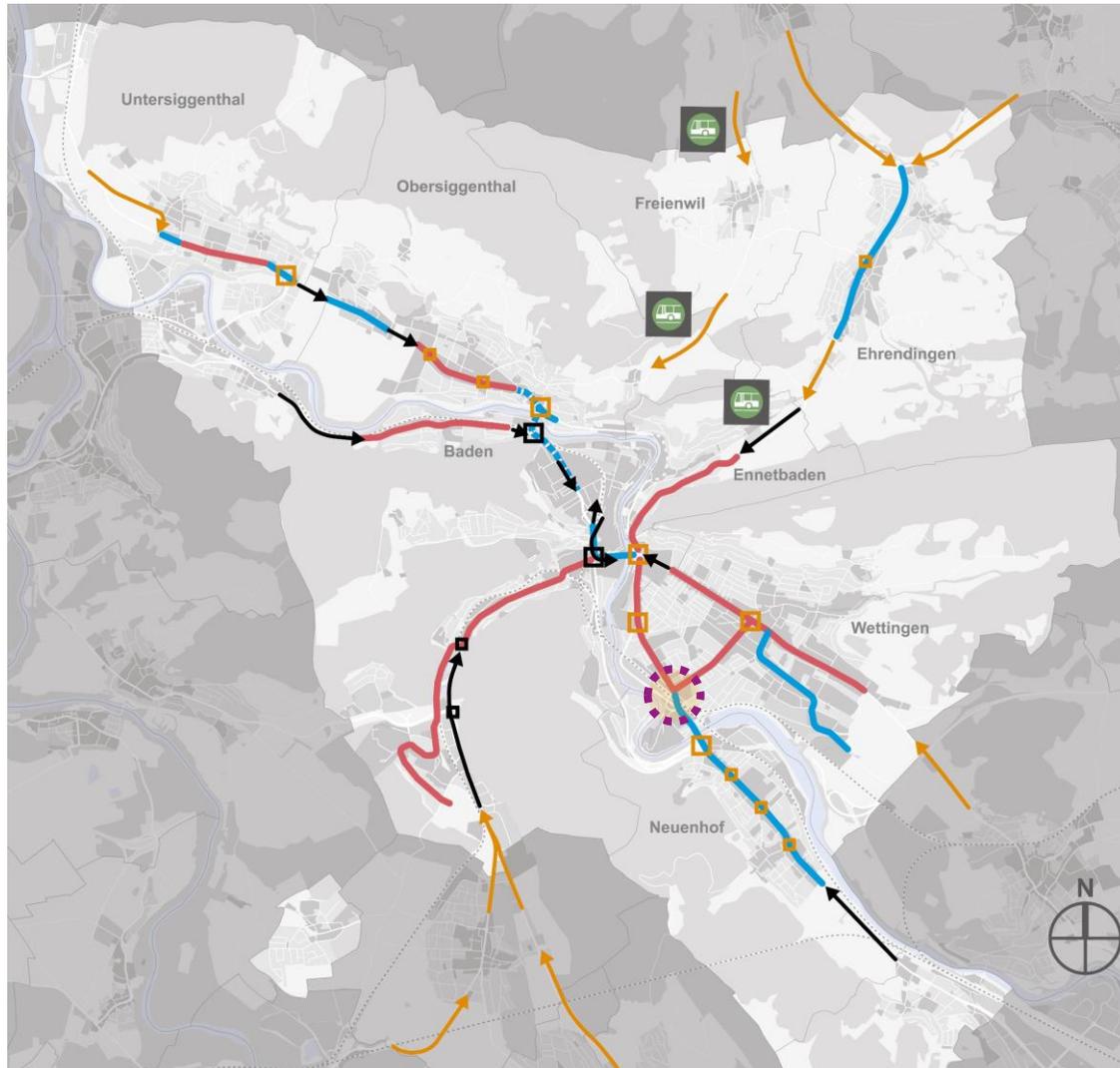
Verknüpfungspunkte



Handlungsfeld Bahn und Bus



Regionale Übersicht: Was wir machen, damit der Bus nicht im Stau stecken bleibt

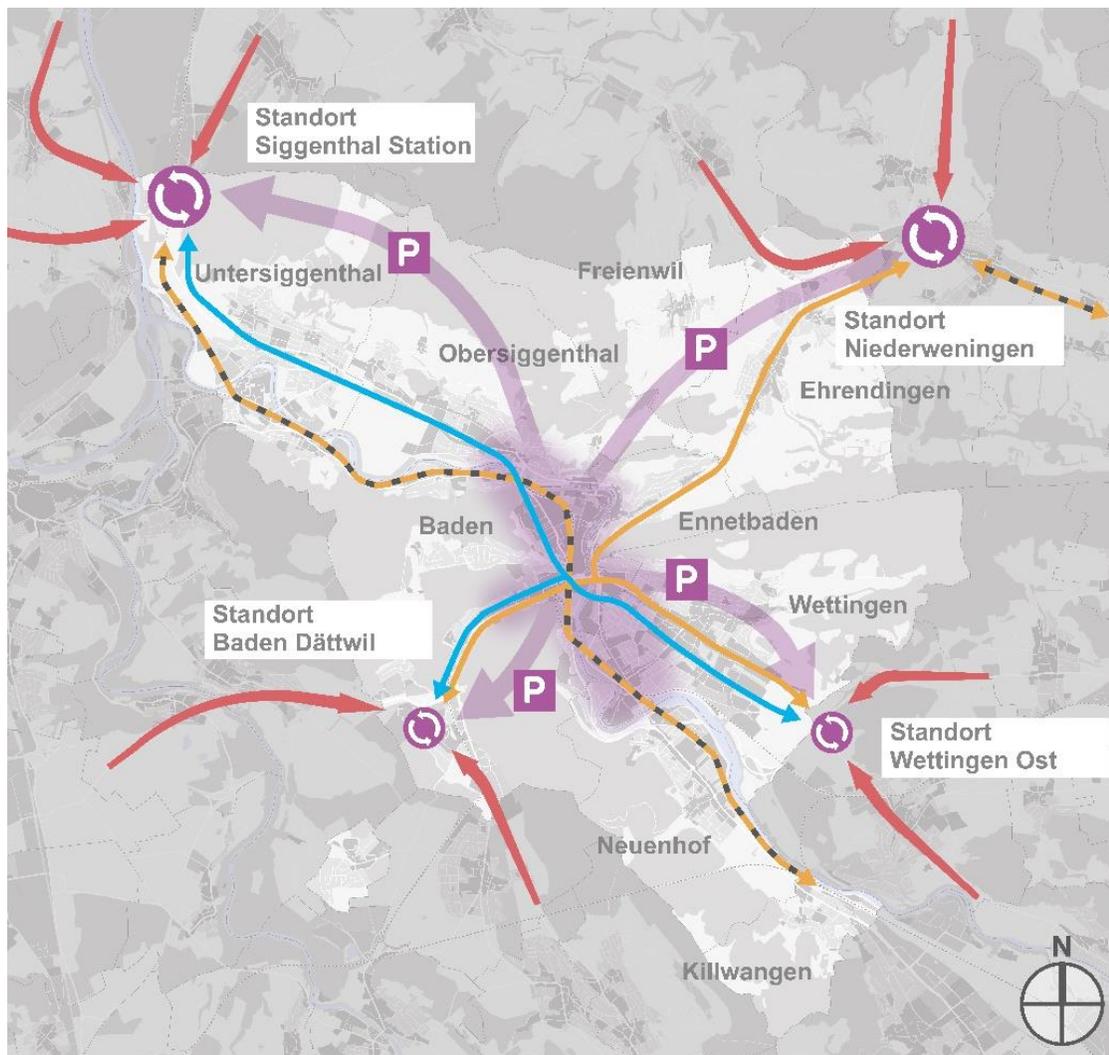


Führung Bus Hauptachsen im Strassenraum

-  Bus auf einer Spur mit Autos (Mischverkehr), Bevorzugung über Fahrbahnhaltestellen
-  Abschnittsweise Bus auf separater Spur prüfen
-  Behinderungen trotz bestehender Bevorzugung, bessere Priorisierung nur bei Reduktion MIV möglich (z.B. durch ZEL)
-   Busspur bestehend / geplant
-  Elektronische Busspur
-   Knotenoptimierung bestehend / geplant
-  Ausbau Verknüpfungspunkt Bahnhof Wettingen

Handlungsfeld Bahn und Bus

Regionale Übersicht: MIV / öV-Verkehrsdrehscheiben / P+R



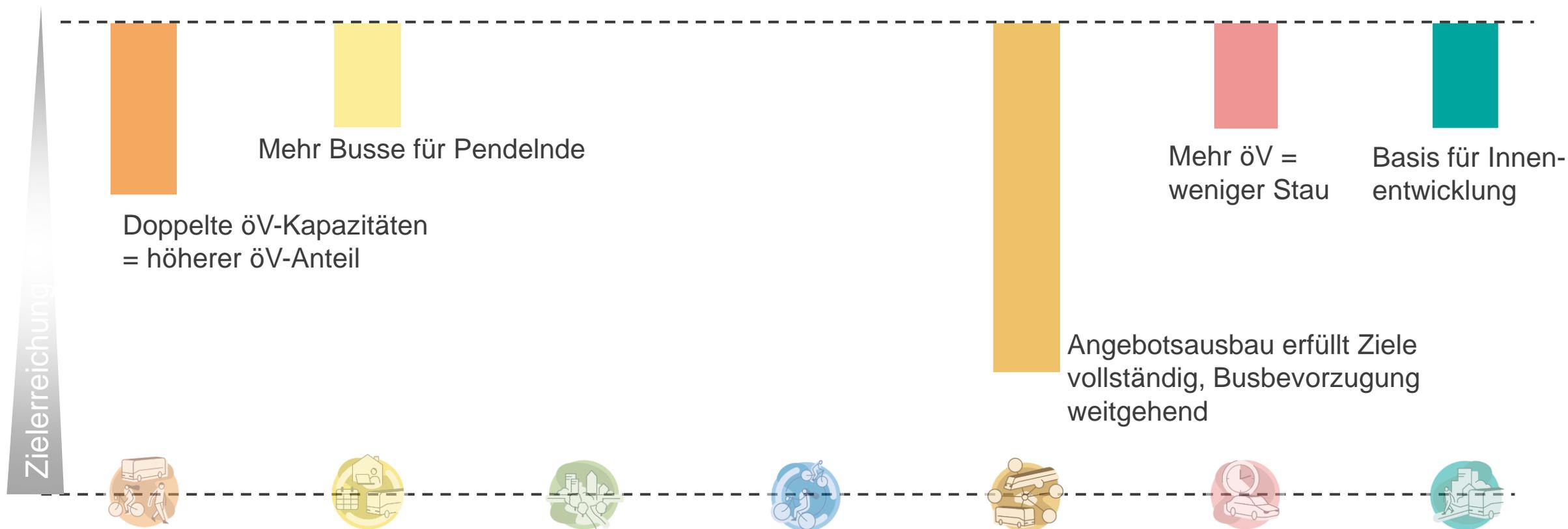
- Mobilitätsmanagement
- Verlagerung der Parkierung
- MIV VDS
- Zubringer MIV
- Velo
- Buslinie
- Bahnlinie

Handlungsfeld Bahn und Bus



Beitrag zu Zielerreichung

Grösste Wirkungen durch Ausbau Bus auf Hauptachsen, tangentielle Buslinie Ehrendingen–Wettingen und Busbevorzugung. Mittlere Wirkungen durch tangentielle Buslinie Wettingen–Dättwil, kleinere durch tangentielle Buslinie Niederweningen–Nussbaumen–Turgi sowie MIV-öV-Verkehrsdrehscheiben.



Handlungsfeld „Bahn und Bus“

Diskutieren Sie die vorgestellten Massnahmen vor dem Hintergrund der regionalen Herausforderungen in der Mobilität:

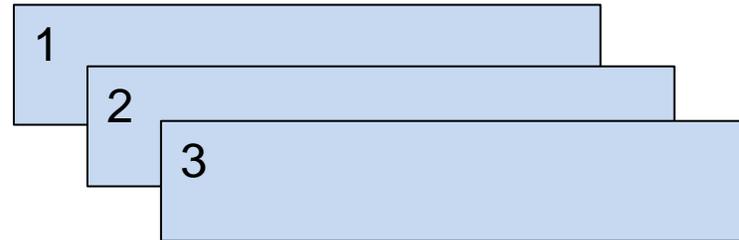
„Was begrüßen wir? Was finden wir kritisch? Was fehlt allenfalls?“

Halten Sie die Diskussionsergebnisse auf dem Tischpapier fest.

Wählen Sie dann Ihre 3 wichtigsten Rückmeldungen.

Unsere wichtigsten Rückmeldungen

Halten Sie **Ihre 3 wichtigsten Rückmeldungen**
auf den ausgeteilten Karten fest.



Handlungsfeld Fuss- und Veloverkehr



Woher kommen wir – wohin wollen wir



Ausbau Veloangebot führt zu mehr Veloverkehr

Velo-Anteil steigt von heute 6 % auf 10 %

Ziel „Flächeneffiziente Mobilität“



Ist 2019 Zuwachs Trend Zuwachs Ziel

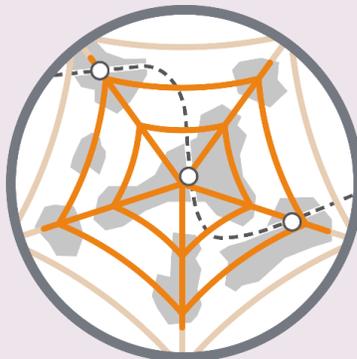
= 2'500 Wege / Tag



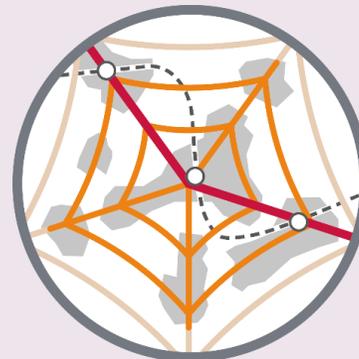
Direktes, durchgehendes, sicheres und attraktives Veloroutennetz in 3 Stufen

Ziel „Velogerechter Raum“

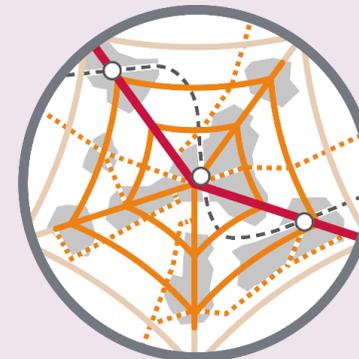
Hauptrouen:
Die Basis



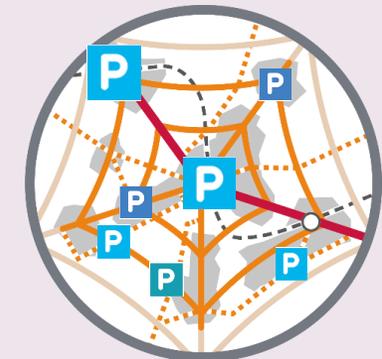
Vorzugsrouen:
Das Premium-Produkt



Nebenrouen:
Die Ergänzung



Abstellplätze:
Für Zielorte



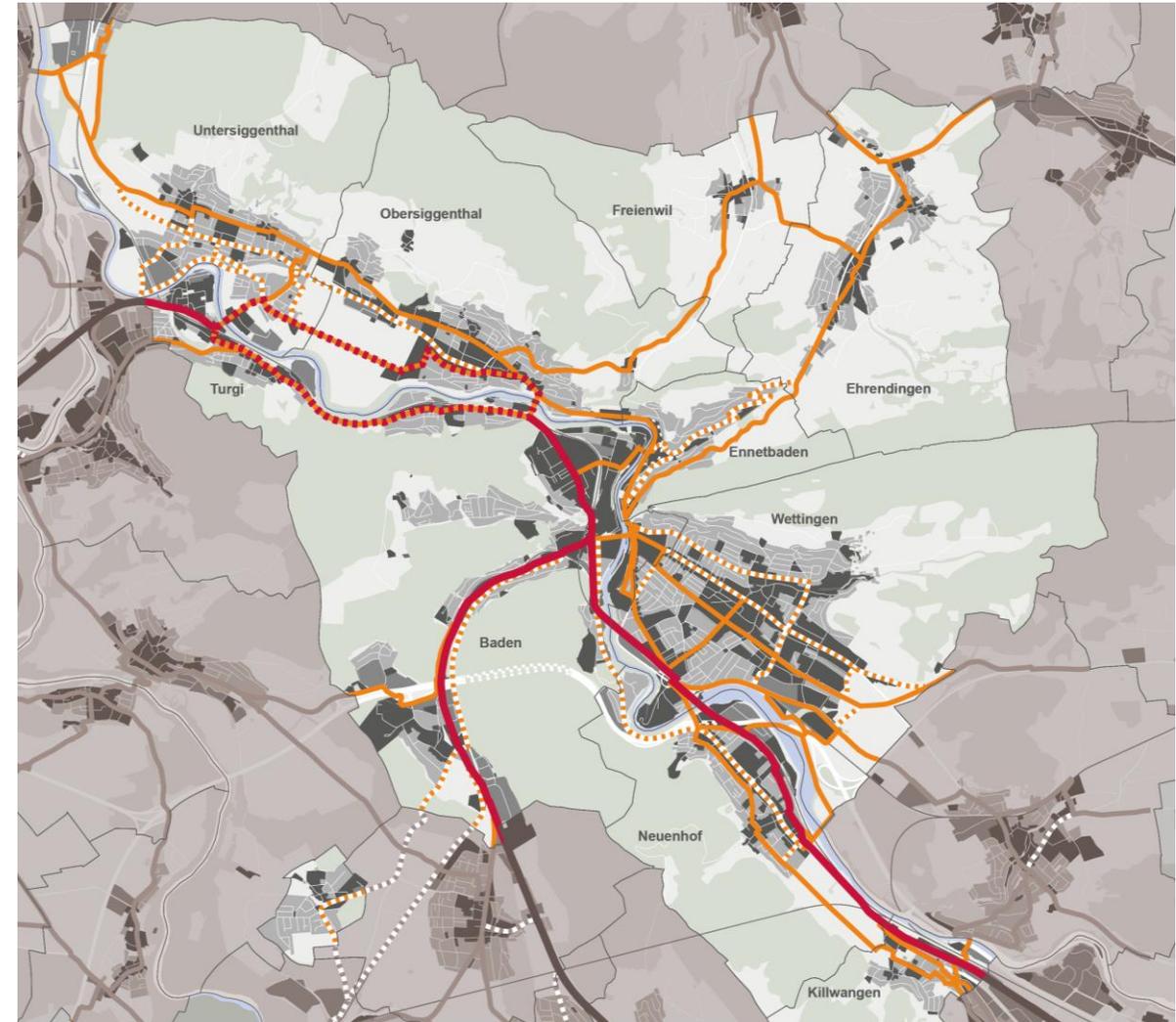
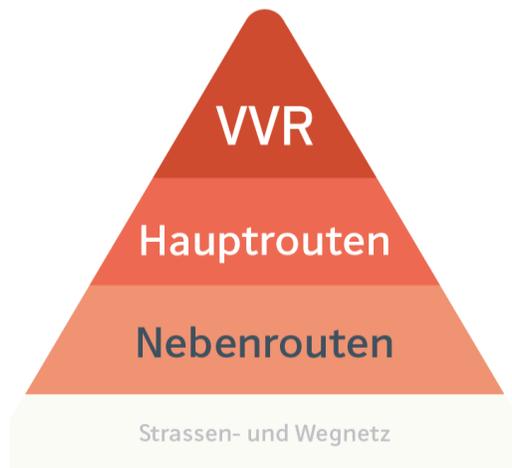
Handlungsfeld Fuss- und Veloverkehr



Regionale Übersicht: Dieses Velonetz soll bis 2040 realisiert werden

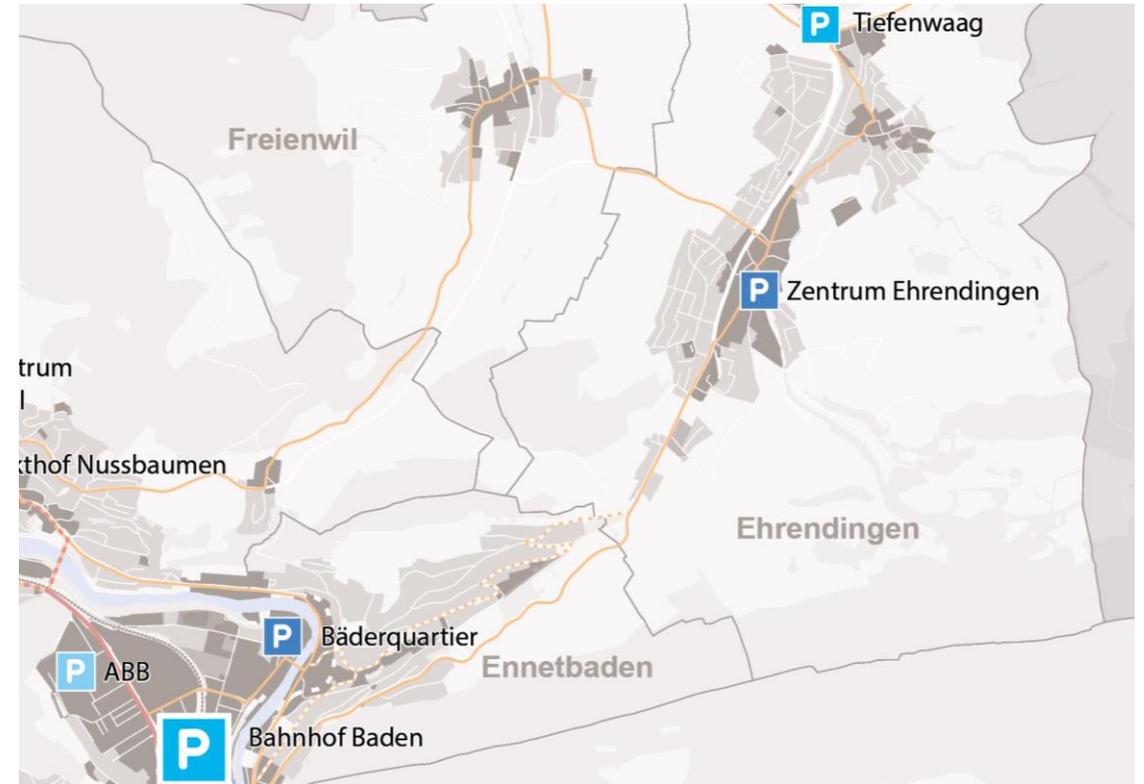
• 3 Netzkategorien:

- Velovorzugsrouten (VVR) 
- Velo- Hauptrouten (HR) 
- Velo- Nebenrouten (NR) 



Handlungsfeld Fuss- und Veloverkehr

Teilraum Mitte: Massnahmen Veloparkierung



Drehscheiben



ÖV- Haltestellen



Institutionen



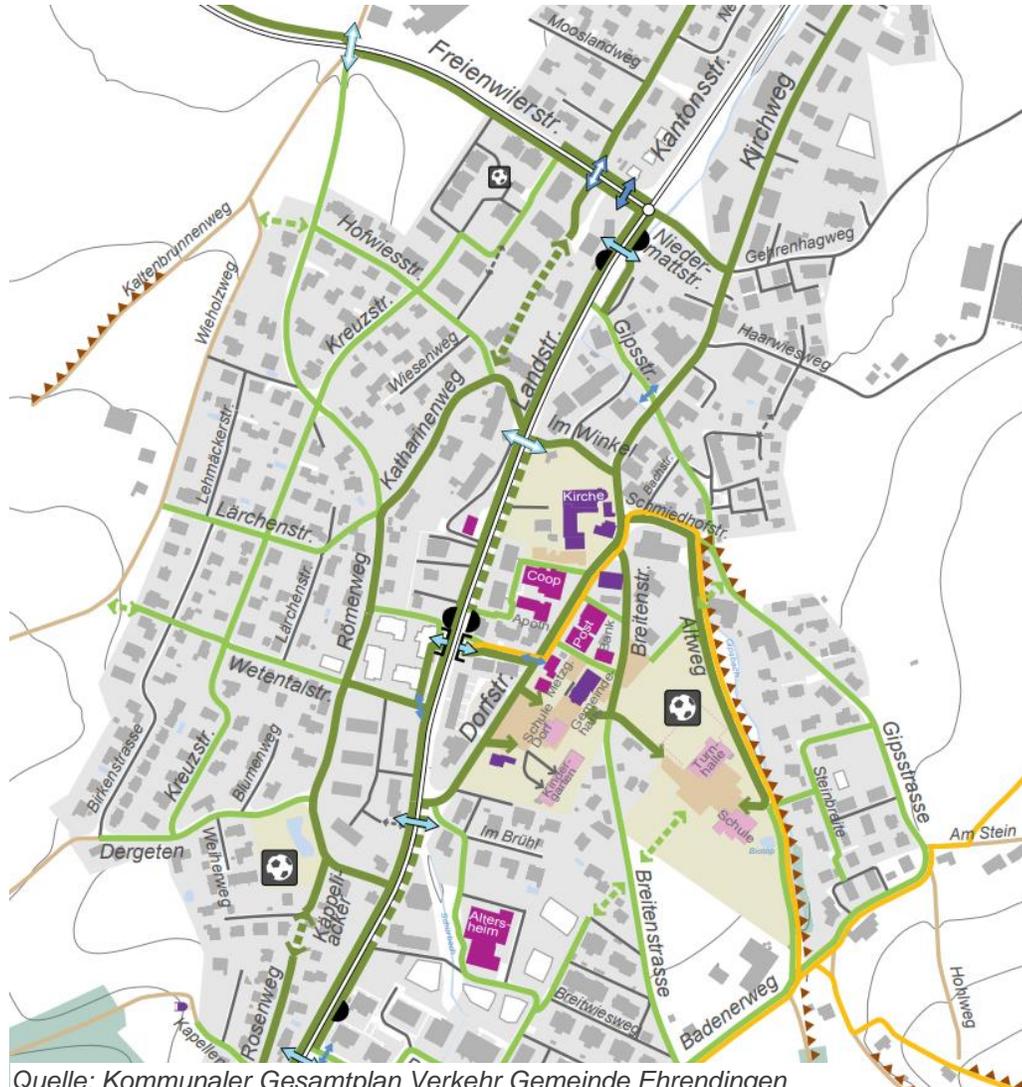
Sport/ Freizeit



Zentren/ Subzentren

Handlungsfeld Fuss- und Veloverkehr

Teilraum Mitte: Kommunale Planung Fussverkehr



bestehend	geplant	Netz Fussverkehr
		Hauptroute
		Nebenroute
		Feinerschliessung
		Freizeitnetz (zur Orient.)
		Wanderweg
		Fussweg mit Wegrecht (zur Zeit nicht erfasst)
		Historischer Verkehrsweg mit Substanz
		Fussgängerstreifen
		Fussgängerstreifen mit Schutzinsel
		Fussverkehrsquerung mit Unterführung

Hinweise

	Bushaltestelle
	Sport und Spielplatz
	Öffentliche Bauten und Anlagen
	Publikumsintensive Anlagen (Einkauf, Gastro, etc.)
	Schulen / Kindergärten
	Projektiertes Gebäude
	Platz
	Zone für öffentliche Baute und Anlagen
	Bauzone
	Gewässer
	Wald

Quelle: Kommunalen Gesamtplan Verkehr Gemeinde Ehrendingen

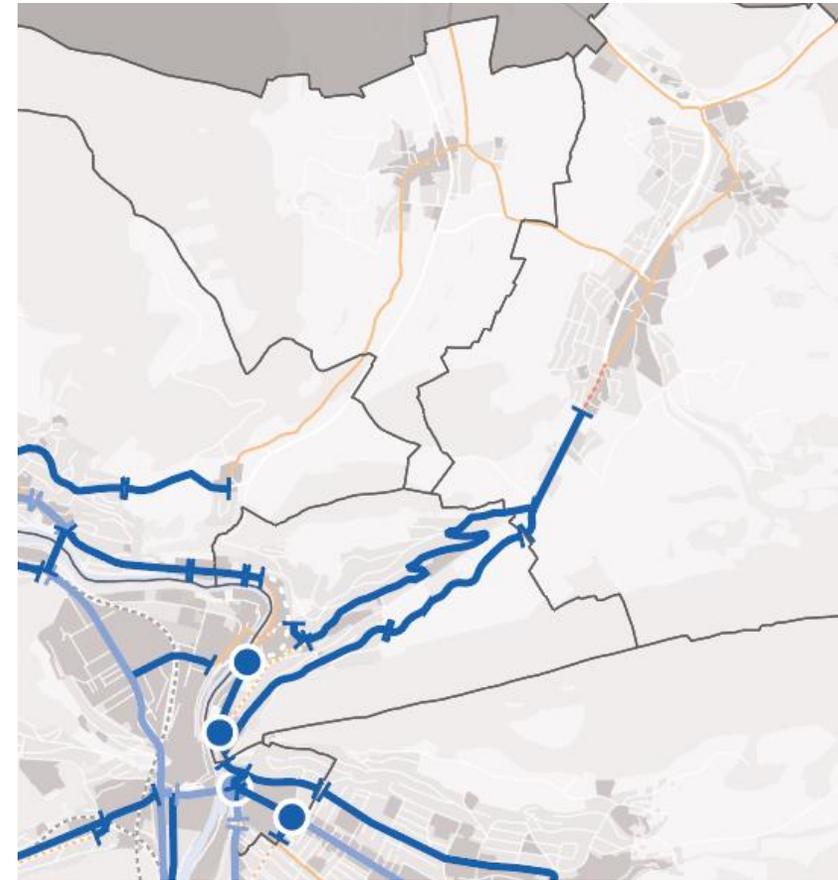
Handlungsfeld Fuss- und Veloverkehr



Teilraum Mitte: Übersicht Massnahmen Veloverkehr



-  Massnahmen ohne Schnittstellen
-  Massnahmen mit Schnittstellen zu anderen Handlungsfeldern



- Rund 30 Einzelmassnahmen, davon 8 an Knoten.
- Rund 20 weitere Optimierungen integriert in Massnahmen anderer Handlungsfelder

Handlungsfeld Fuss- und Veloverkehr



Massnahmen am Brückenkopf Ost

Kurzfristig: Fahrbeziehungen entflechten, Platz für Veloverkehr auf Hochbrücke schaffen

- Verbreiterung der Hochbrücke für Einrichtungsradwege
- Autoverkehr vom Landvogteischloss nach Wettingen vollständig über Schartenstrasse, Aufhebung Linksabbieger an Lichtsignalanlage Brückenkopf Ost
- Einbahnregime Schartenstrasse für Autoverkehr, Bus-/Velospur in Gegenrichtung (unter Einhaltung Nacht-/Wochenendfahrverbot)

Mittelfristig: Unabhängige Veloführung über ganzen Knoten, Busspur auf der Hochbrücke

- Velobrücke parallel zur Hochbrücke
- Velounterführungen auf allen anderen Beziehungen
- Frei werdender Raum auf Hochbrücke wird zur Busspur



Handlungsfeld Fuss- und Veloverkehr

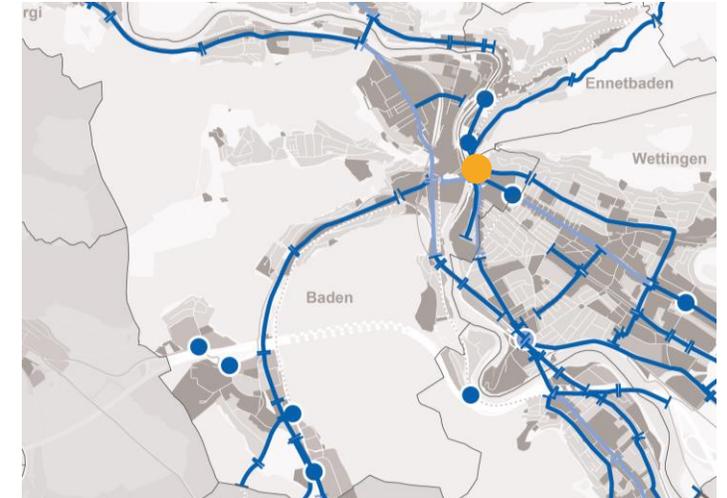


Teilraum Mitte: Ausgewählte Massnahmen Veloverkehr

Wettingerstrasse/ Schartenstrasse Baden (Hauptroute)



 Massnahme mit Schnittstelle zu anderen Handlungsfeldern



Schwachstelle:

Keine Veloinfrastruktur für das Linksabbiegen in die Schartenstrasse / gemeinsame Fuss-/ Radverkehrsführung zu schmal (2.0 m)

Sofortmassnahme:

Indirektes Linksabbiegen Abzweigung Schartenstrasse (Umsetzung in Planung)

Handlungsfeld Fuss- und Veloverkehr

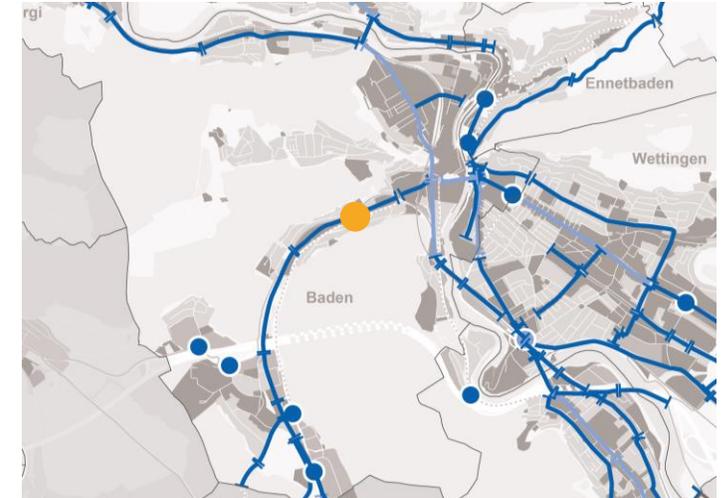
Teilraum Mitte: Ausgewählte Massnahmen Veloverkehr



Stadtbachstrasse Baden (Velovorzugsroute)



 Massnahme mit Schnittstelle zu anderen Handlungsfeldern



Schwachstelle:

Konflikte in Knoten- und Einmündungsbereichen

Sofortmassnahme:

Velostrasse (T30 bereits bestehend)

Handlungsfeld Fuss- und Veloverkehr



Beitrag zu Zielerreichung

Grösste Wirkungen durch Behebung Schwachstellen auf Hauptverbindungen und Vorzugsrouten, mittlere Wirkungen durch Behebung Schwachstellen auf Nebenverbindungen und Fussverkehrsmassnahmen (durch Gemeinden), kleinere Wirkungen durch Veloabstellanlagen



Handlungsfeld „Fuss- und Veloverkehr“

Diskutieren Sie die vorgestellten Massnahmen vor dem Hintergrund der regionalen Herausforderungen in der Mobilität:

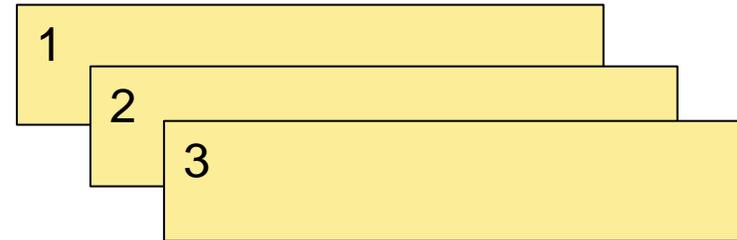
„Was begrüssen wir? Was finden wir kritisch? Was fehlt allenfalls?“

Halten Sie die Diskussionsergebnisse auf dem Tischpapier fest.

Wählen Sie dann Ihre 3 wichtigsten Rückmeldungen.

Unsere wichtigsten Rückmeldungen

Halten Sie **Ihre 3 wichtigsten Rückmeldungen**
auf den ausgeteilten Karten fest.



Handlungsfeld Strassennetz und Betrieb

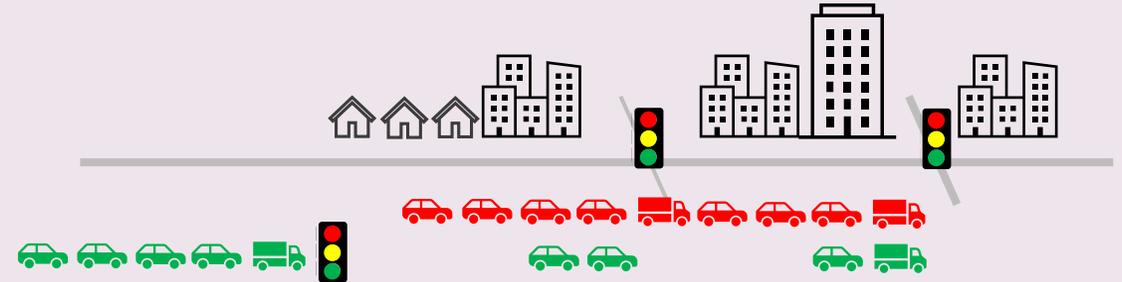


Woher kommen wir – wohin wollen wir



Nur so viel Verkehr auf dem regionalen Strassennetz zulassen, wie verarbeitet werden kann

Ziel „Stabile Erreichbarkeit für den MIV“



Kapazitäten für Autoverkehr insgesamt nicht erhöhen

Ziel „Flächeneffiziente Mobilität“

- Generell Verzicht auf Kapazitätsausbauten
- Falls trotzdem nötig: Abbau Kapazitäten in entlasteten Bereichen



Kritische Knoten optimieren, so dass mehr Menschen darüber fahren können



Ziele „Leistungsfähiges und vernetztes öV-System“ und „Stabile Erreichbarkeit für den MIV“



15'000 Zupendelnde in Innenstadt von Baden

Alle mit Auto



Anteile 2019



Ziel 2040



= 1'000 PW = 20 Busse

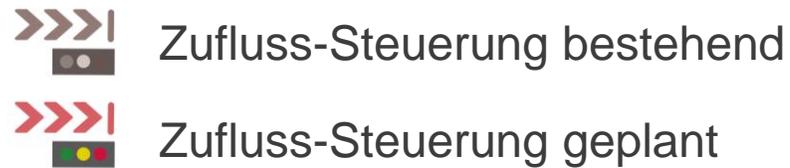
Handlungsfeld Strassennetz und Betrieb



Übersicht: Massnahmen auf einen Blick

Erweiterung Verkehrsmanagement

- Zusätzliche Zufluss-Steuerungen

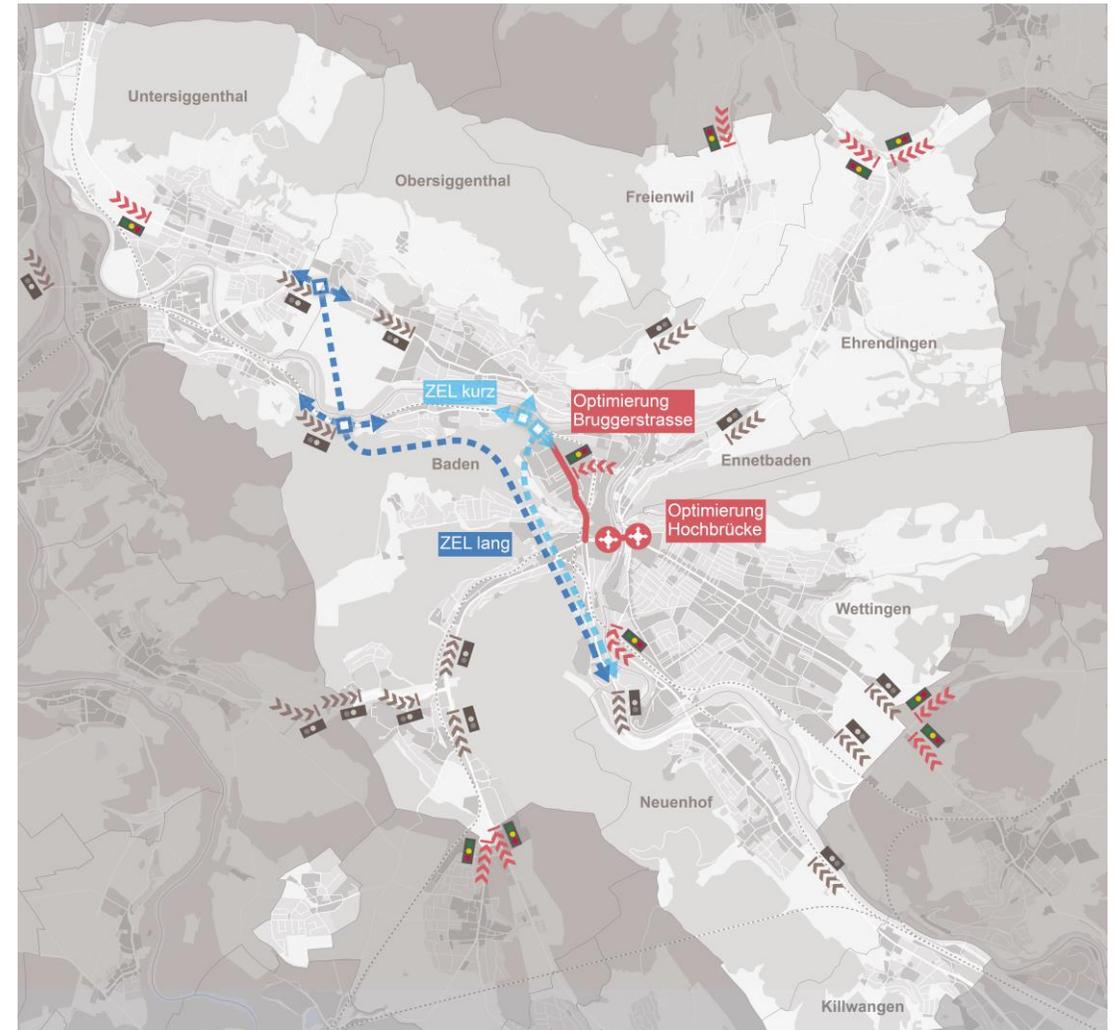


Optimierungen Strassennetz

- Hochbrücke / Brückenkopf Ost
- Bruggerstrasse

Aufnahme in GVK-Massnahmenfächer noch offen: Zentrumsentlastung (ZEL)

- ZEL kurz
- ZEL lang



Handlungsfeld Strassennetz und Betrieb

Regionale Übersicht: Erweiterung Verkehrsmanagement mit weiteren Zufluss-Steuerungen



- Ergänzung Verkehrsmanagement um 9 zusätzliche Zufluss-Steuerungen (Verkehr Richtung Zentrum Baden / Wettingen)
- Verbesserte Verkehrsinformation (erwartete Reisezeit auf verschiedenen Routen zum Ausgleich der Belastung)
- Optimierung Buspriorisierung

-  Zuflusssteuerung bestehend
-  Zuflusssteuerung geplant

Handlungsfeld Strassennetz und Betrieb



Optimierungen Strassennetz: Wie lösen wir den Knopf um Hochbrücke und Brückenkopf Ost?

Kurzfristig: Fahrbeziehungen entflechten, Platz für Veloverkehr auf Hochbrücke schaffen

- Verbreiterung der Hochbrücke für Einrichtungsradwege
- Autoverkehr vom Landvogteischloss nach Wettingen vollständig über Schartenstrasse, Aufhebung Linksabbieger an Lichtsignalanlage Brückenkopf Ost
- Einbahnregime Schartenstrasse für Autoverkehr, Bus-/Velospur in Gegenrichtung (unter Einhaltung Nacht-/Wochenendfahrverbot)

Mittelfristig: Unabhängige Veloführung über ganzen Knoten, Busspur auf der Hochbrücke

- Velobrücke parallel zur Hochbrücke
- Velounterführungen auf allen anderen Beziehungen
- Frei werdender Raum auf Hochbrücke wird zur Busspur



Handlungsfeld Strassennetz und Betrieb



Teilraum Mitte: Optimierungen Bruggerstrasse ohne ZEL

Verbesserungen für Veloverkehr auch bei heutiger (Auto-) Verkehrsbelastung:

Kurzfristig: Punktuelle Verbesserungen an bestehenden Knoten

- Bessere Abbiegemöglichkeiten für Velofahrende
- Kurzer Spurabbau MIV auf Bruggerstrasse (ohne signifikante Reduktion der Kapazität)
- Optimierte Spuraufteilung aus Haselstrasse
- Ausfahrtdosierung Parkhäuser Bahnhof und Theaterplatz
- geringere Wartezeiten für querenden Fussverkehr durch optimierte Ampelsteuerungen

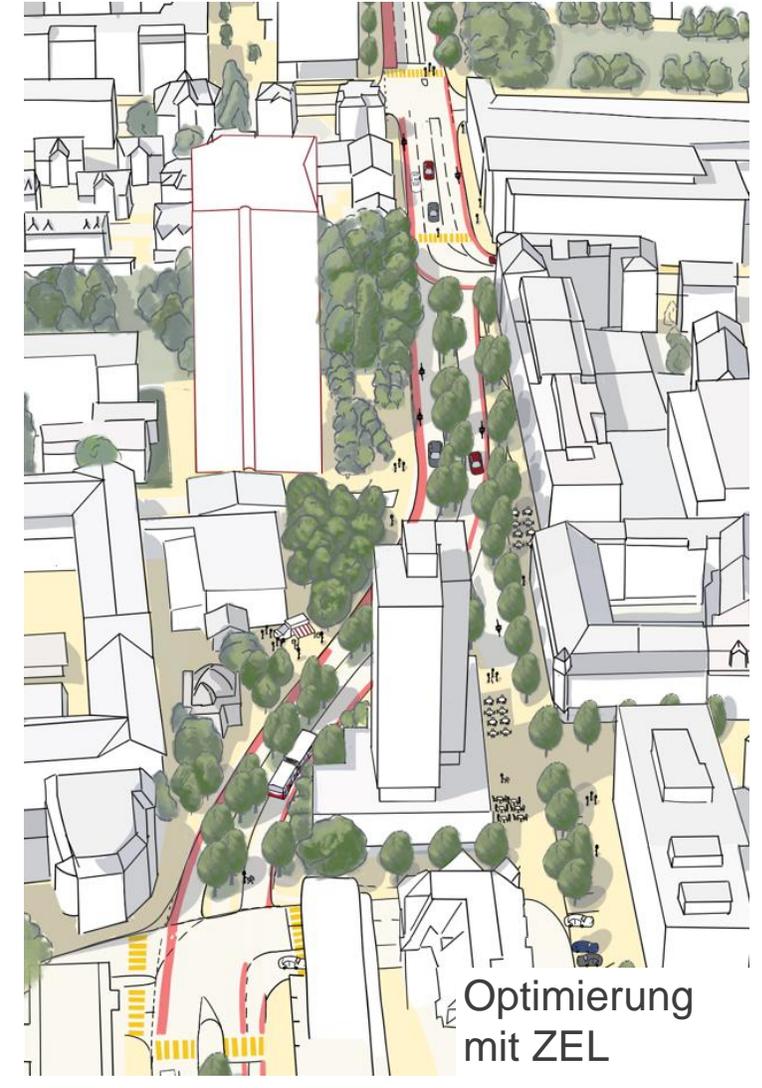
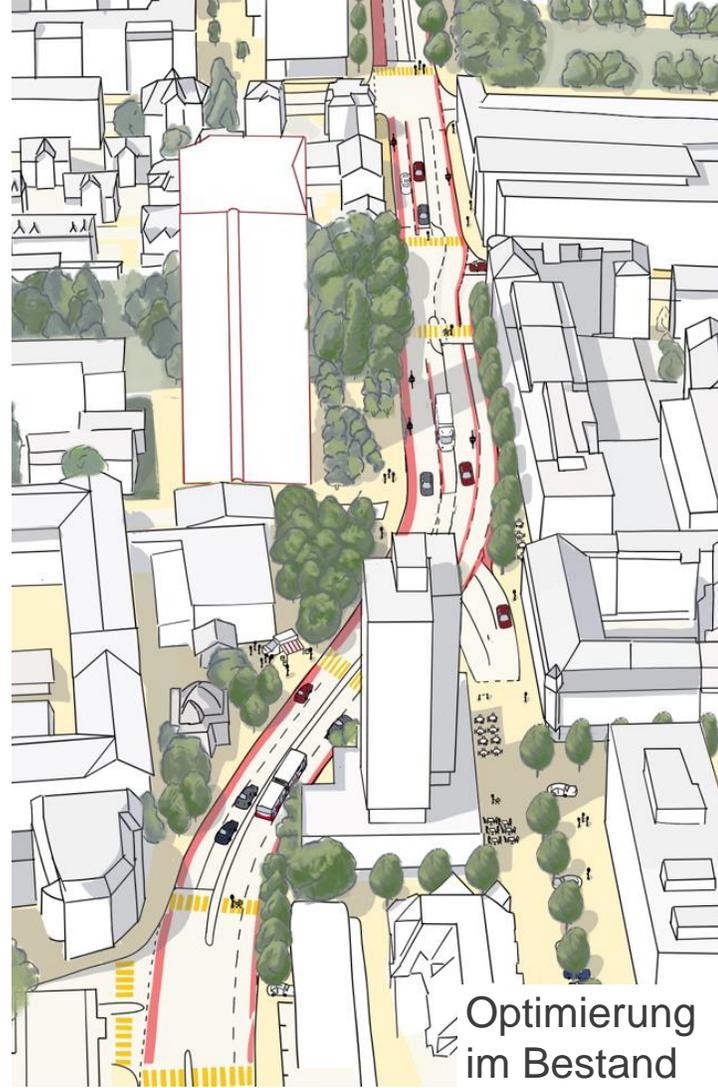
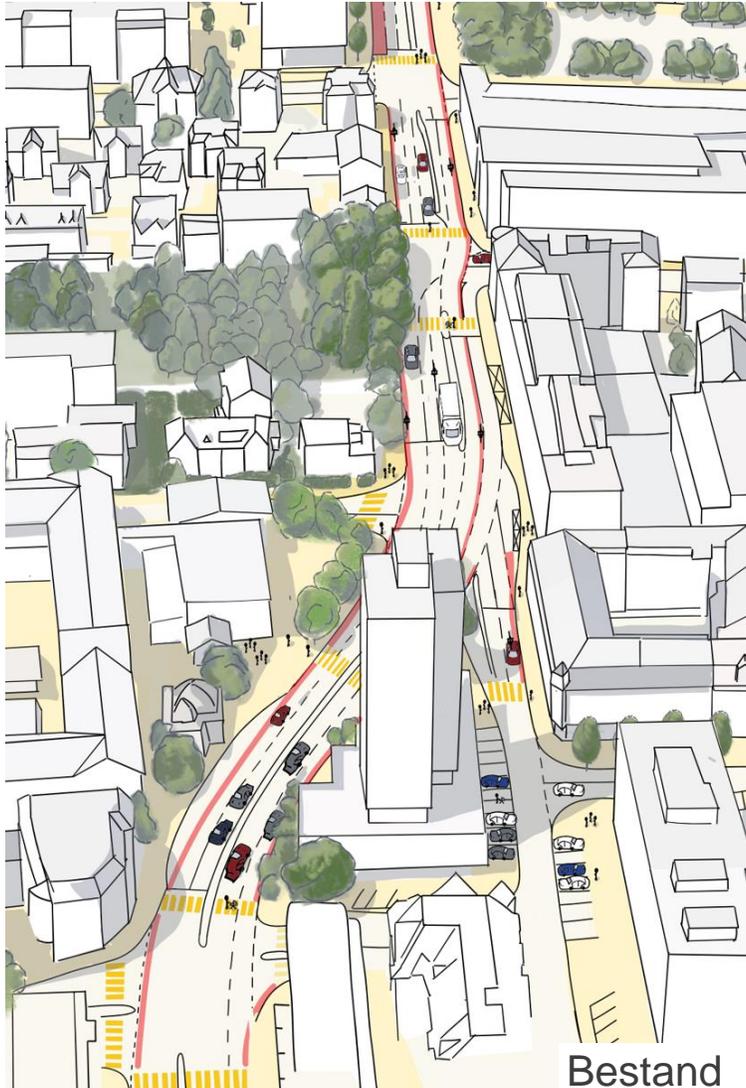
Mittelfristig: Vereinfachung Knoten zugunsten von besserer Veloinfrastruktur

- Alle Knoten nur noch dreiarmlig
- Dadurch sind weniger Vorsortierspuren nötig und damit mehr Platz für Radstreifen



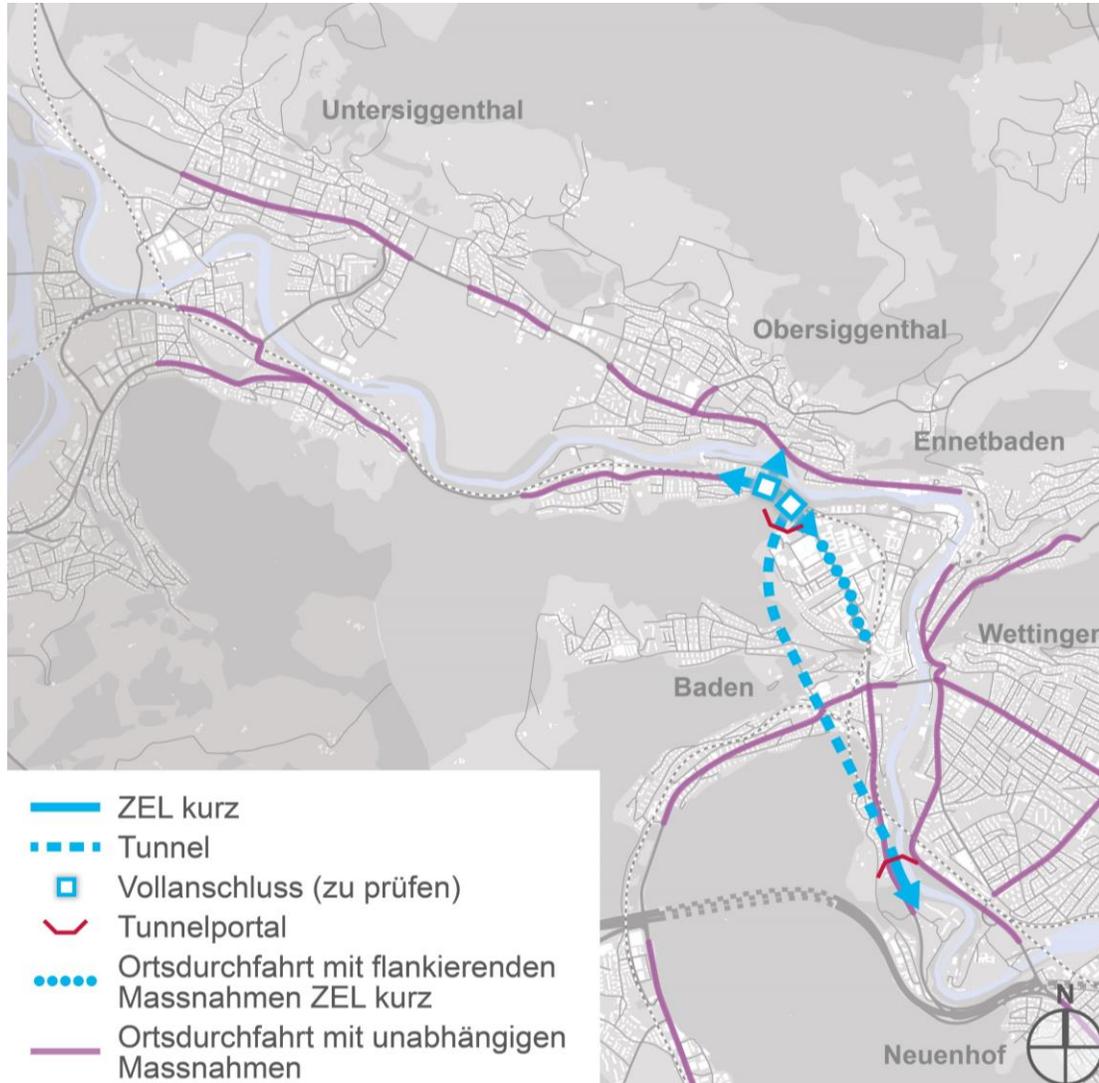
Handlungsfeld Strassennetz und Betrieb

Teilraum Mitte: Optimierungen Bruggerstrasse im Bestand und mit ZEL



Handlungsfeld Strassennetz und Betrieb

Zentrumsentlastung: Variante ZEL kurz



Wichtigste Wirkungen einer ZEL kurz

- Führt Zubringerverkehr auf A1 aus Unterem Aaretal und Siggenthal / Kappelerhof / Turgi am Zentrum von Baden vorbei
- Verkehr vom Limmattal ins Arbeitsplatzgebiet Baden Nord nutzt ebenfalls die ZEL
- Belastungsreduktion auf Bruggerstrasse Baden von ca. 30'000 auf 18'000 Fahrzeuge pro Tag, auf Neuenhoferstrasse von ca. 20'000 auf 8'000 Fahrzeuge pro Tag
- Leichte Entlastung Brückenkopf Ost / Ortsdurchfahrt Rieden / Seminarstrasse Baden-Wettingen / Hochbrücke
- Leichte Zunahme im Kappelerhof

Handlungsfeld Strassennetz und Betrieb



Zentrumsentlastung: Variante ZEL lang



Wichtigste Wirkungen einer ZEL lang

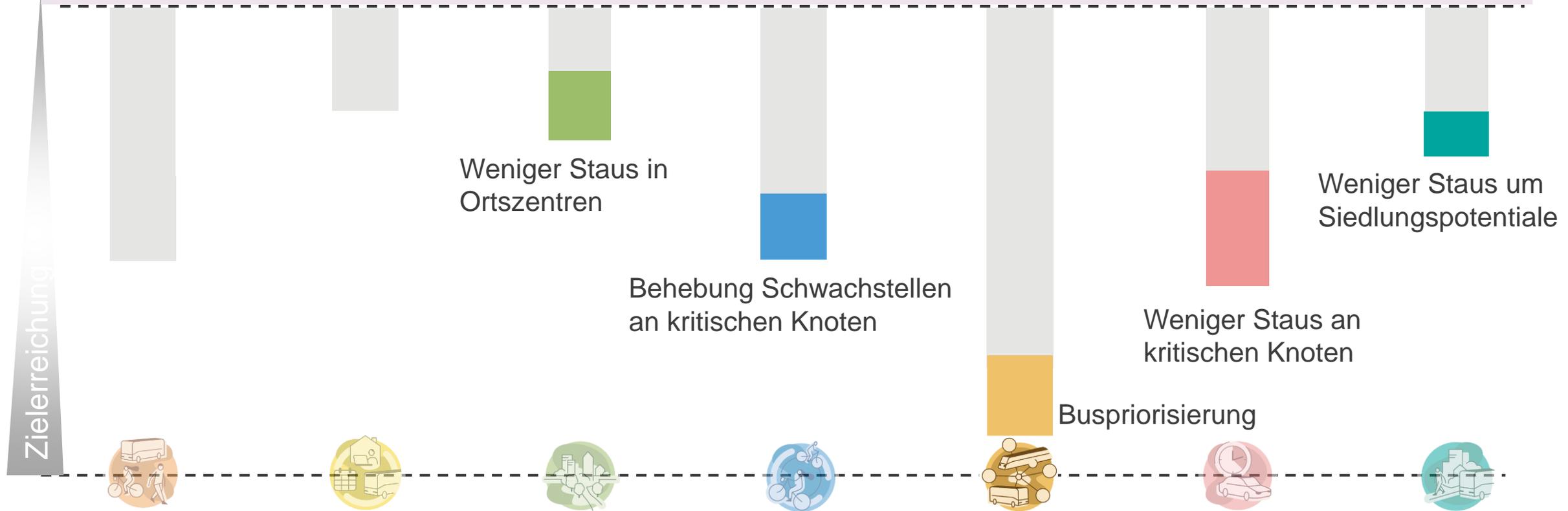
- Führt Zubringerverkehr auf A1 aus Unterem Aaretal und Teilen des Siggenthals am Zentrum von Baden vorbei
- Verkehr vom Limmattal ins Arbeitsplatzgebiet Baden Nord nutzt ebenfalls die ZEL
- Belastungsreduktion auf Bruggerstrasse Baden von ca. 30'000 auf 22'000 Fahrzeuge pro Tag, auf Neuenhoferstrasse von ca. 20'000 auf 8'000 Fahrzeuge pro Tag
- Belastungsreduktion auf Landstrasse Nussbaumen von ca. 22'000 Fahrzeuge pro Tag auf 9'000 Fahrzeuge pro Tag
- Leichte Entlastung Brückenkopf Ost / Ortsdurchfahrt Rieden
- Zieht zusätzlichen Verkehr aus unterem Aaretal an, Mehrverkehr in Untersiggenthal

Handlungsfeld Strassennetz und Betrieb



Beitrag zu Zielerreichung (ohne ZEL)

Grosse Wirkungen sowohl durch Ausweitung Verkehrsmanagement als auch durch Optimierung an kritischen Knoten. Massnahmen zur Vermeidung bzw. Verlagerung von Staus sind nicht nur positiv für Autoverkehr, sondern auch für räumliche Qualität und Entwicklung in Ortszentren, Bevorzugung öV sowie für Veloverkehr an stark belasteten Knoten



Handlungsfeld „Strassennetz und Betrieb“

Diskutieren Sie die vorgestellten Massnahmen vor dem Hintergrund der regionalen Herausforderungen in der Mobilität:

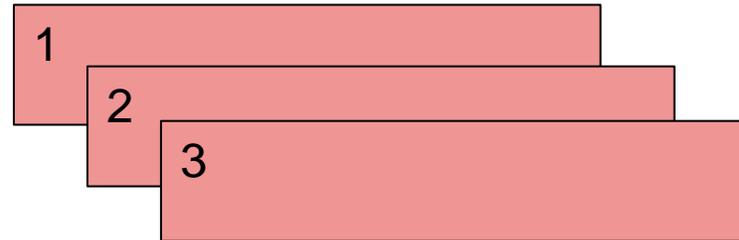
„Was begrüssen wir? Was finden wir kritisch? Was fehlt allenfalls?“

Halten Sie die Diskussionsergebnisse auf dem Tischpapier fest.

Wählen Sie dann Ihre 3 wichtigsten Rückmeldungen.

Unsere wichtigsten Rückmeldungen

Halten Sie **Ihre 3 wichtigsten Rückmeldungen** auf den ausgeteilten Karten fest.



Handlungsfeld Stadt- und Freiraum



Woher kommen wir – wohin wollen wir



Ortsdurchfahrten trotz Verkehr als attraktive Lebensräume gestalten

Ziel „Attraktiver und zukunftsfähiger Lebensraum“

> 20'000 Fz/d



→ Mit ZEL tlw.
< 20'000 Fahrzeuge / pro Tag

> 15'000 Fz/d



> 8'000 Fz/d



< 8'000 Fz/d



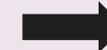
Ortszentren mit vielfältigen Nutzungen (Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Freizeit) in fussläufiger Distanz schaffen (Quartiere der kurzen Wege)

Ziel „Siedlungsentwicklung an gut erreichbaren Orten“



+ ca. 8'000 - 14'500 Pers. (EW und AP) bis 2040

Hohe Dichte an zentralen Orten (Baden, Wettingen, Nussbaumen)



1 Km in 10 - 15 Min.



5 Km in 15 - 25 Min.

Grosses Verlagerungspotential vom MIV auf FVV bei attraktiven, beschatteten Verbindungen

Handlungsfeld Stadt- und Freiraum

Übersicht: Massnahmen auf einen Blick

Charakteristika von Ortsdurchfahrten
(Kantonsstrassen innerorts):

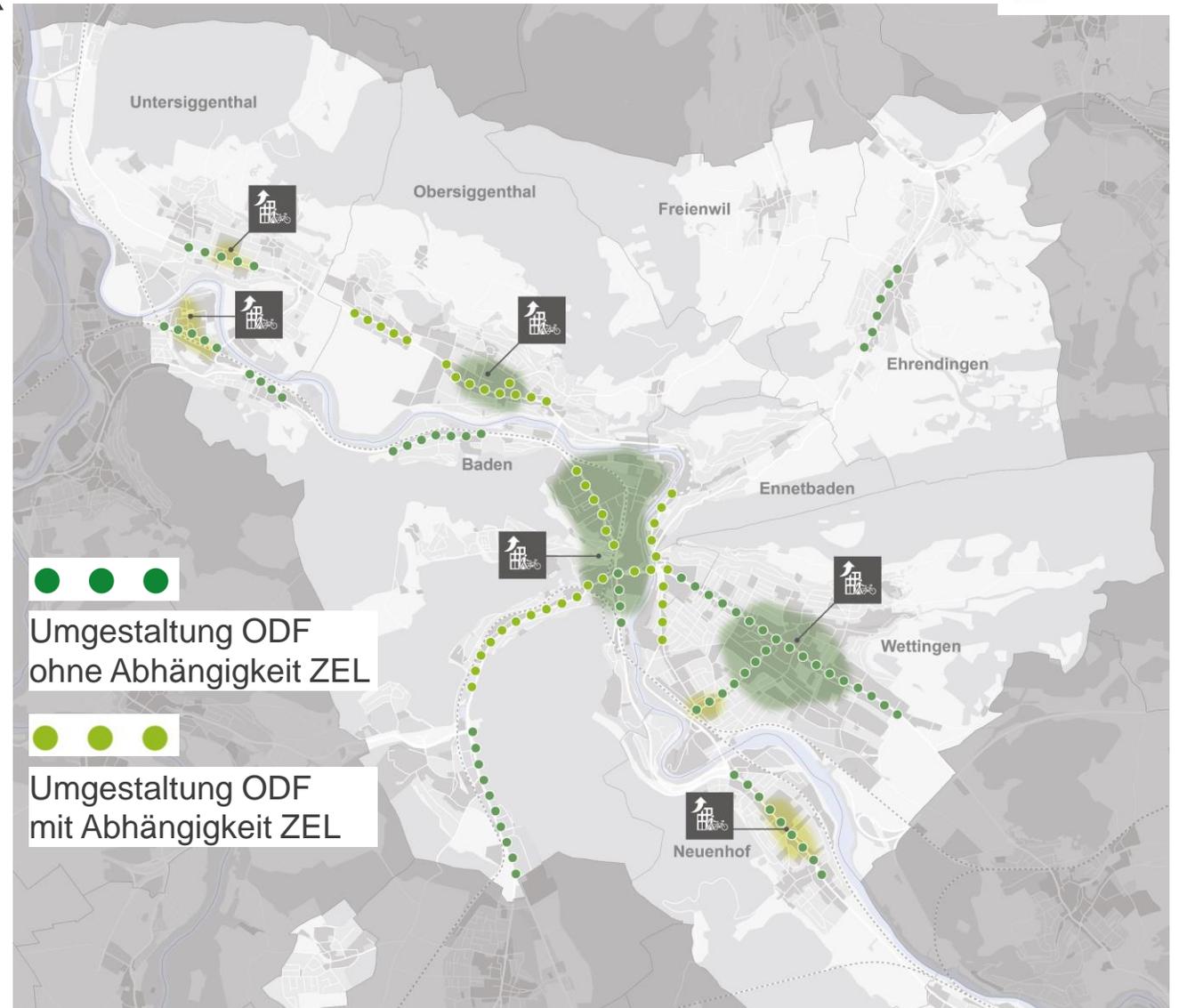
- Rückgrat des Ortskerns, schaffen Zentralität
- Zerschneiden den Ortskern, trennen Quartiere

Zwei Typen von Massnahmen:

- Stärkung der dichten Ortszentren als „Quartiere der kurzen Wege“ bzw. über Siedlungsentwicklung
- Umgestaltung von Ortsdurchfahrten (ODF), teilweise von Mengenreduktion durch Zentrumsentlastung (ZEL) abhängig

 Quartier der kurzen Wege (Potenzial: + ca. 7'000 bis 12'000 Personen bis 2040)

 Siedlungsentwicklung an zentralen Orten

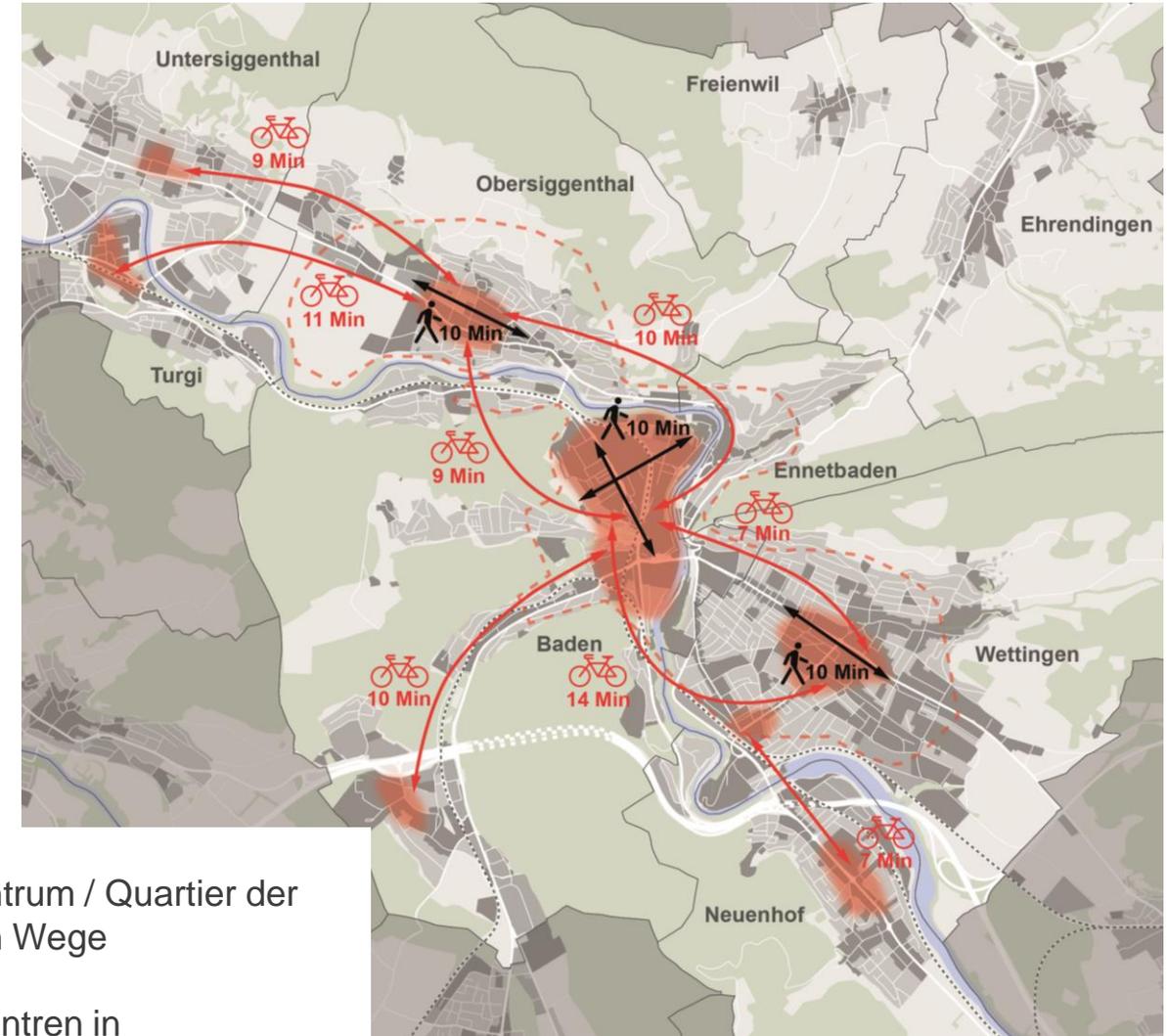


Handlungsfeld Stadt- und Freiraum



Quartiere der kurzen Wege: Massnahmen und Zusammenspiel mit FVV

- Quartiere der kurzen Wege = Wichtigste Bedürfnisse können in Fussdistanz erledigt werden
- Notwendige Massnahmen:
 - Dichte und sichere Wegenetze (auch über Ortsdurchfahrt hinweg)
 - Aufenthalt ist angenehm (Bänke, Beschattung, etc.)
 - Hohe freiräumliche Qualität (Klimaanpassung!)
- Vernetzung der Quartiere der kurzen Wege und der übrigen Ortszentren untereinander mit dem Velo (→ HF Fuss und Velo)



- Ortzentrum / Quartier der kurzen Wege
- - - Ortszentren in 10 Min. Zu Fuss erreichbar

Handlungsfeld Stadt- und Freiraum

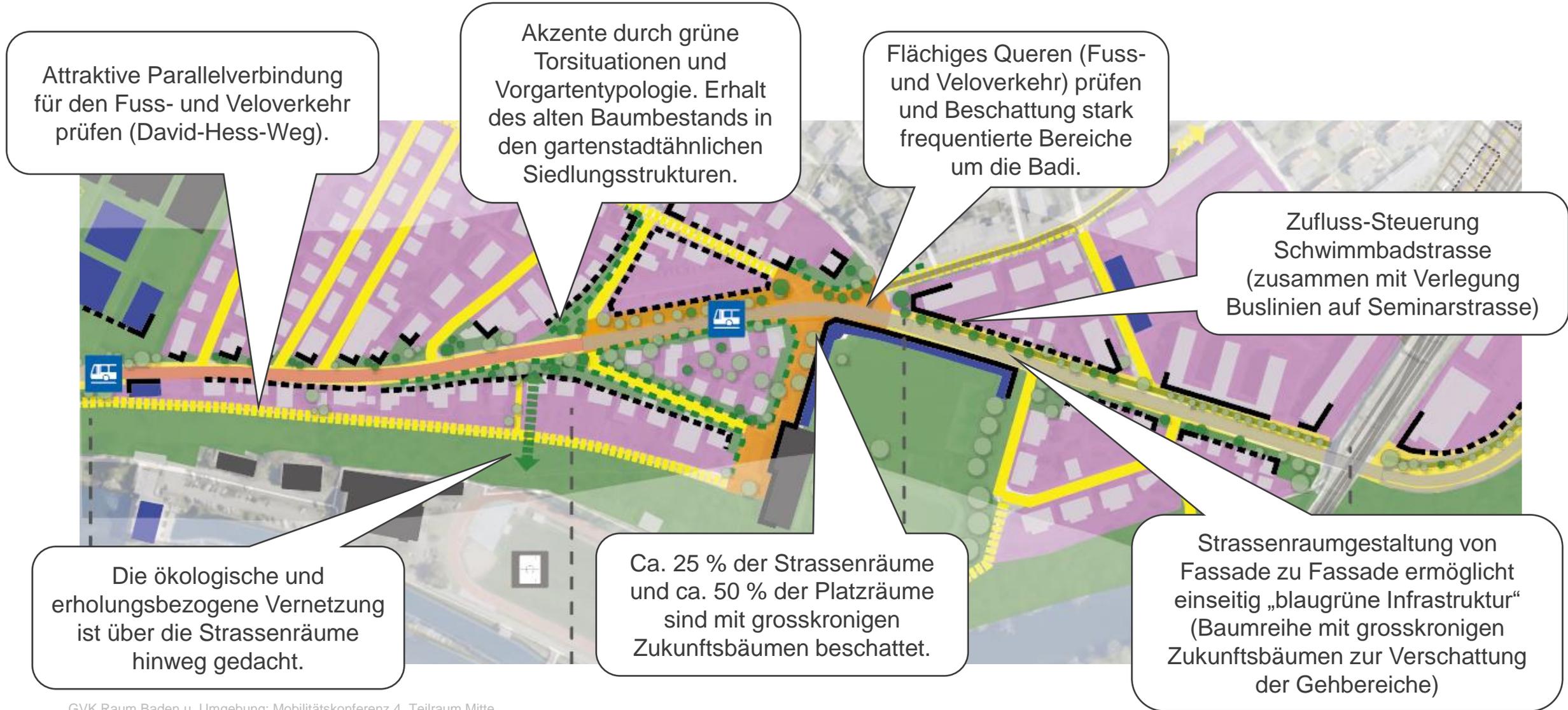
Teilraum Mitte: Auf kommunalen Planungen aufbauen und diese weiterentwickeln



- Erhaltenswerte Grünstrukturen (Erkenntnis Befragung Grundeigentümer)
- Erhaltenswerte Gebäude / Ensemble (Erkenntnis Befragung Grundeigentümer)
- Denkmalschutz Gebäude
- Öffentliche Plätze und Strassenräume mit Aufwertungspotenzial
- Bestehende Freiräume (Park / Schul- und Sportanlage)
- Neue Gebäude
- Hochhaus bestehend / geplant
- Gebiete mit Entwicklungspotenzial (Landbesitz der Stadt, bestehende Gestaltungspläne, Gebäudealter, Entwicklungsbereitschaft der Grundeigentümer, Freigewordene Areale)
- Bessere Anbindung der angrenzende Stadtteile (Meierhof) und bestehender Freiräume (Park, Schul- und Sportanlagen, Wald)
- Potenziell neue Freiräume (Entwicklung Schadenmühleplatz und Burghalde)

Handlungsfeld Stadt- und Freiraum

Teilraum Mitte: Vertiefung Ortsdurchfahrten - Strategieplan Seminarstrasse



Handlungsfeld Stadt- und Freiraum

Teilraum Mitte: Vertiefung Ortsdurchfahrten – Referenzbeispiele Seminarstrasse



Zürich (ZH): Regensbergstrasse



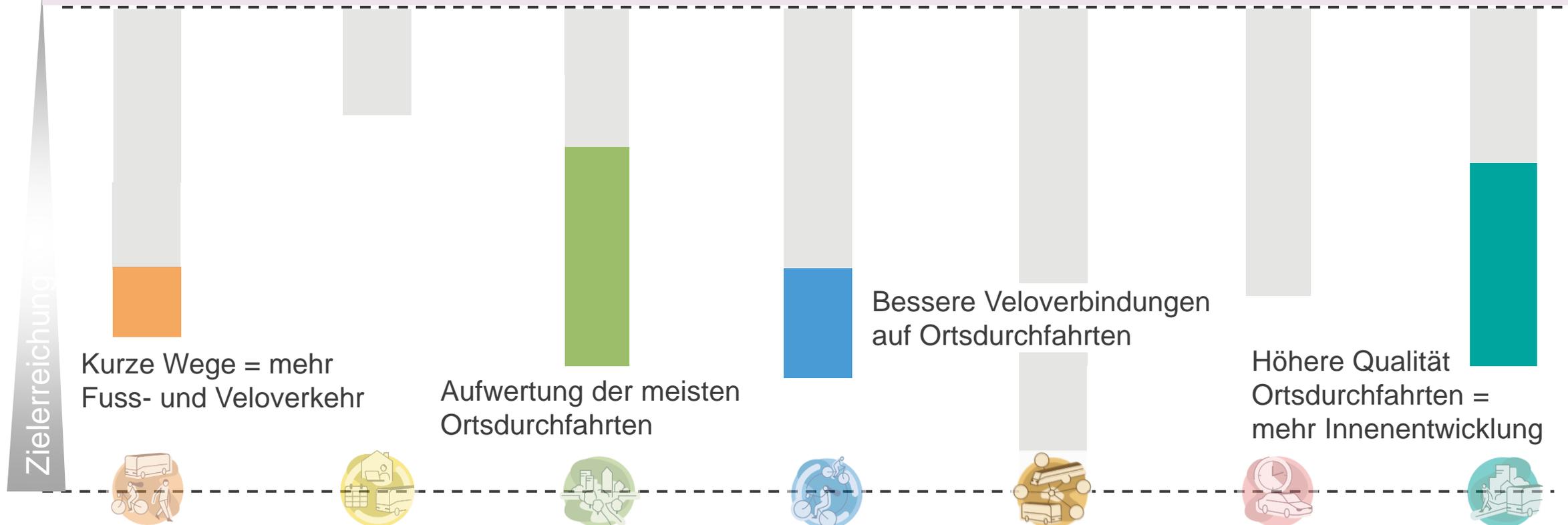
Zürich (ZH): Herdernstrasse

Handlungsfeld Stadt- und Freiraum



Beitrag zu Zielerreichung

Aufwertung verschiedener Ortsdurchfahrten (Kantonsstrassen innerorts) mit grossen Wirkungen vor allem für Qualität als Lebensräume, aber auch für Aktivierung Siedlungspotentiale und bessere Veloverbindungen. Quartiere der kurzen Wege aktivieren ebenfalls Potentiale für Innenentwicklung und bringen höhere Anteile Fuss- und Veloverkehr.



Handlungsfeld Mobilitätsmanagement



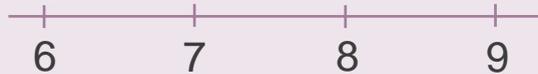
Woher kommen wir – wohin wollen wir



Anreize für einen höheren öV- und FVV-Anteil und weniger ausgeprägte Spitzen im Pendlerverkehr setzen



Ziele „Flächeneffiziente Mobilität“ sowie „Rahmenbedingungen Arbeits- und Bildungsverkehr“



Parkplatzangebot steuern und in Zentren reduzieren, Verzicht auf Parkplätze erleichtern, öffentliche Parkplätze einheitlich bewirtschaften



Ziele „Flächeneffiziente Mobilität“ und „Siedlungsentwicklung an gut erreichbaren Orten“

Öffentliche Parkplätze in Innenstadt von Baden

P P P P P P P P 4'800 Plätze in Parkhäusern

P P 800 oberirdische Parkplätze

Reduktion Zielverkehr um 10 % → Entspricht einem um 560 Parkplätze reduzierten Bedarf

Handlungsfeld Mobilitätsmanagement



Massnahmen Gemeinden

- Aufhebung von öffentlichen Parkplätzen, die bei Erreichung des Ziels „Flächeneffiziente Mobilität“ nicht mehr nötig sind
- Öffentliche Parkplätze konsequent und regional abgestimmt bewirtschaften
- Vermietung von (E-)Cargo-Bikes für Gütertransporte
- Verzicht auf Autoparkplätze in kommunalen Reglementen erleichtern, Parkplatzbedarf auf öV-Erschliessung abstimmen
- Informationen zu Mobilitätsangeboten für Zielgruppen (Neuzugezogene, Jugendliche, Seniorinnen und Senioren, etc.)



Massnahmen Unternehmen (unterstützt / gefördert durch Gemeinden)

- Belohnung für Arbeitnehmende, die mit dem öV oder FVV pendeln
- Einrichtungen für Velopendelnde (Garderoben, Duschen, Ladestationen)
- Firmenflotte und Dienstvelos statt private Firmenautos für einzelne Mitarbeitende
- Gute Rahmenbedingungen für Home-Office

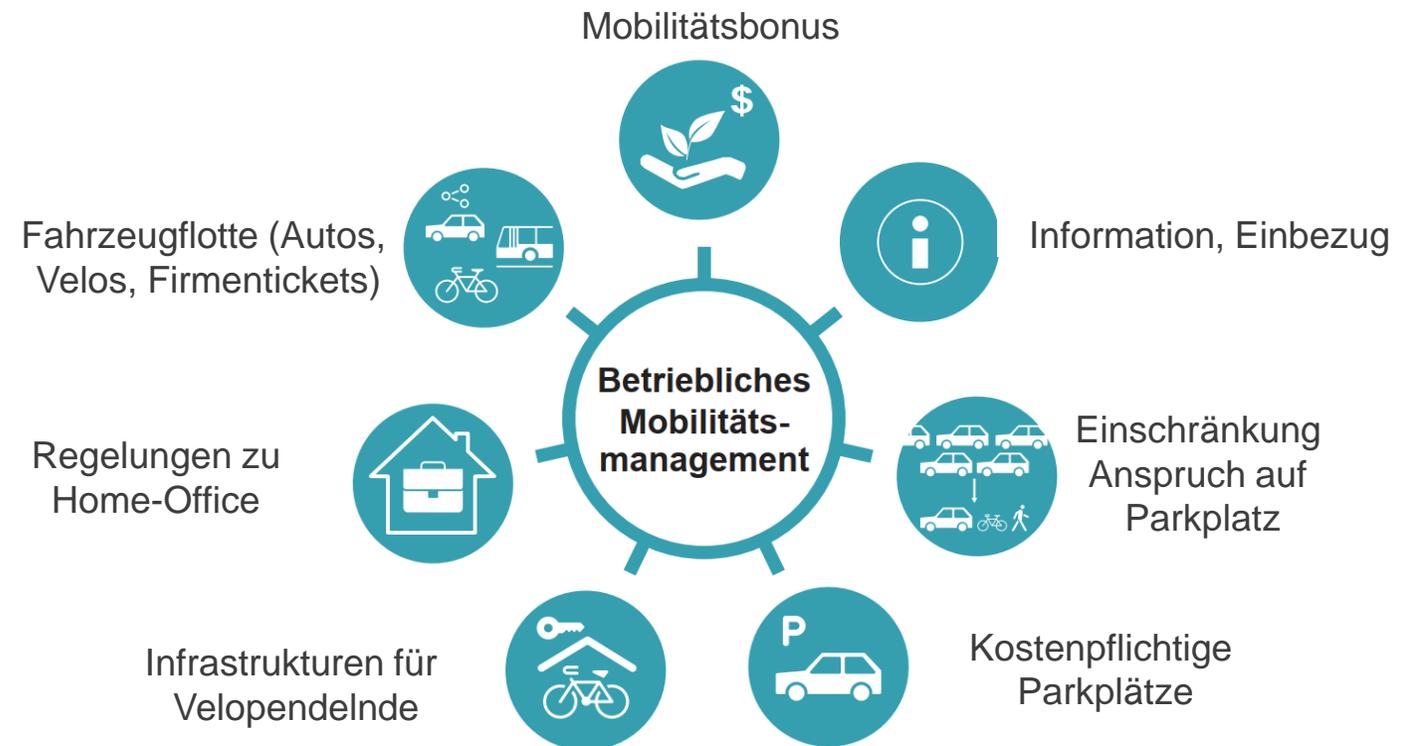


Handlungsfeld Mobilitätsmanagement

Betriebliches Mobilitätsmanagement



- Mobilitätskonzept bei mehr als 50 Mitarbeitenden obligatorisch
- Definition von Zielen, Massnahmen und Monitoring
- Kanton, Gemeinden und Repla unterstützen mit Information und Anreizen



Handlungsfeld Mobilitätsmanagement

Parkplatzvorschriften in Bau- und Nutzungsordnungen BNO



Vorgeschlagene Massnahmen

- Anpassung der Parkplatzerstellungspflicht
- Berücksichtigung der künftigen öV-Erschliessungsgüte
- Autofreies und autoarmes Wohnen im gesamten Perimeter ermöglichen
- Regionale Abstimmung
- Bei Bauvorhaben mit mehr als 500 Fahrten pro Tag Begrenzung des Verkehrsaufkommens



4 Einfamilienhäuser
= 4 Wohnungen



Wohnüberbauung
= 20 Wohnungen

Baden,
Innenstadt



Baden,
Aussenquartier



Winterthur,
Innenstadt



Winterthur,
Aussenquartier



Legende: Anzahl erforderliche Parkplätze gemäss heutiger BNO:

zwingend

optional

Handlungsfeld Mobilitätsmanagement

Regionales Parkplatzmanagement



Öffentliche Parkplätze generell:

- Alle öffentlich zugänglichen Parkplätze in der Region sind durchgehend kostenpflichtig
- Oberirdische Parkplätze in Kernstädten primär für Güterumschlag und Behindertenparkplätze
- Kurzzeitparkplätze (inkl. Detailhandel) primär in Parkhäusern und in Fussdistanz
- Dauerparkplätze nur in der Peripherie, Einschränkung Berechtigungen für Dauerparkkarten
- Handwerksbetriebe können mittels Gewerbeparkkarte weiterhin in Ortszentren parkieren

Angebot öffentlicher Parkplätze in zentralen Lagen:

- Keine neuen öffentlichen Parkplätze oder Parkhäuser mehr erstellen
- Reduktion öffentliches Parkplatzangebot um 10 % in der Innenstadt von Baden
- Ersatz nicht mehr notwendiger Parkhäuser an zentralen Lagen durch Wohn- / Gewerbenutzung
- Aufwertung des Strassenraums (z.B. mit Pocketparks) durch Aufhebung nicht mehr notwendiger Parkplätze

Handlungsfeld Mobilitätsmanagement

Information / Sensibilisierung



Gemeinde fördert das Bewusstsein für flächeneffiziente Mobilität

- Sichtbarmachung von Infrastrukturen (vgl. Beispiel rechts)
- Information über Angebote (z.B. an Neuzugezogene, Jugendliche, Seniorinnen und Senioren)
- Anreize zum Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel bieten (z.B. Gemeindetageskarte, Car-Sharing-Angebot)
- Anlässe organisieren (z.B. Mobilitätswoche, Velobörse, Einweihung von Veloprojekten)

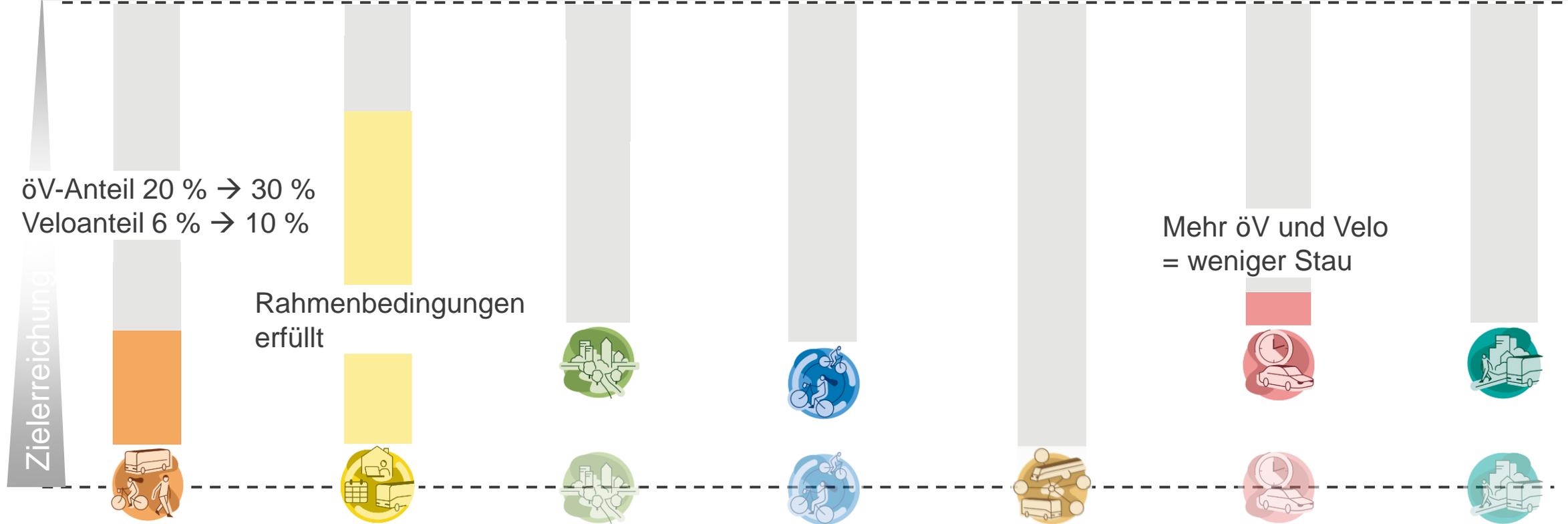


Handlungsfeld Mobilitätsmanagement



Beitrag zu Zielerreichung

Zwingende Unterstützungsmaßnahmen, um die angestrebte Verlagerung vom MIV auf öV sowie Fuss- und Veloverkehr zu erreichen (Ziel „Flächeneffiziente Mobilität“). Damit werden auch Staus reduziert und so die Zuverlässigkeit des MIV erhöht. Ziel „Rahmenbedingungen Arbeits- und Bildungsverkehr“ wird dank der Massnahmen vollständig erreicht.



Handlungsfeld „Stadt- und Freiraum“ und „Mobilitätsmanagement“

Diskutieren Sie die vorgestellten Massnahmen vor dem Hintergrund der regionalen Herausforderungen in der Mobilität:

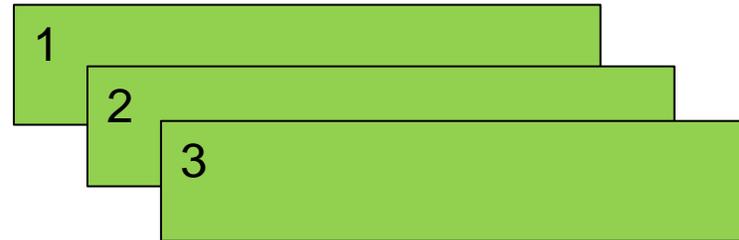
„Was begrüssen wir? Was finden wir kritisch? Was fehlt allenfalls?“

Halten Sie die Diskussionsergebnisse auf dem Tischpapier fest.

Wählen Sie dann Ihre 3 wichtigsten Rückmeldungen.

Unsere wichtigsten Rückmeldungen

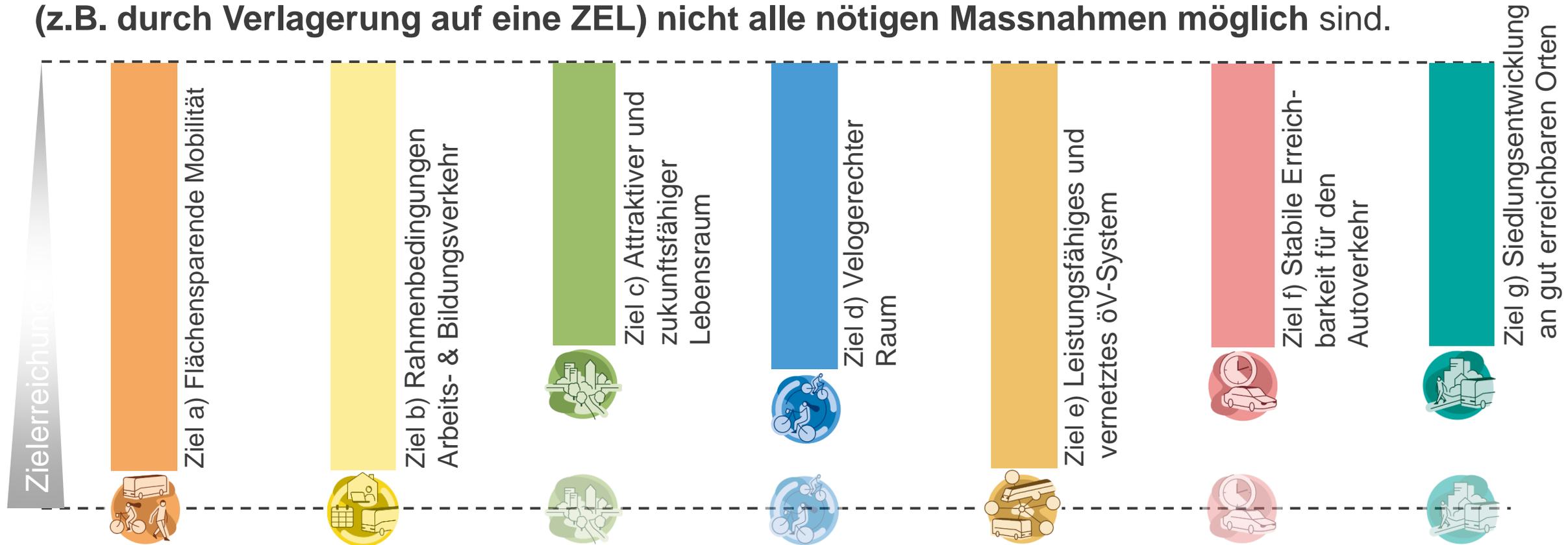
Halten Sie **Ihre 3 wichtigsten Rückmeldungen**
auf den ausgeteilten Karten fest.



Übersicht: Zielerreichung durch Massnahmen 2040

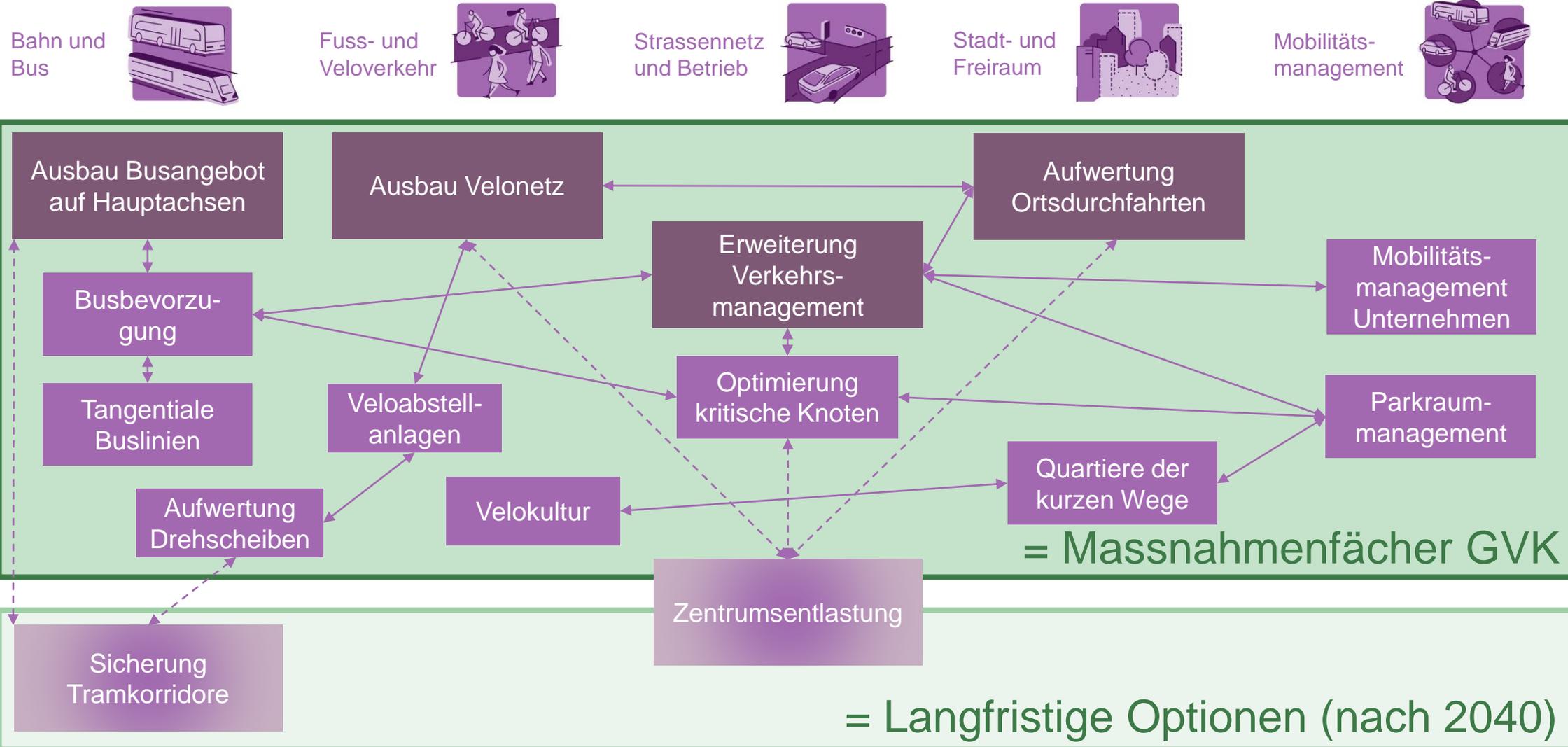
Zusammenfassend werden durch den vorgeschlagenen Massnahmenfächer (ohne Tram und Zentrumsentlastung) **3 Ziele vollständig** erreicht.

Die **4 anderen Ziele** können **in hohem Masse erreicht** werden. Die verbleibenden Ziellücken sind darauf zurückzuführen, dass in Nussbaumen und Baden Zentrum **ohne MIV-Entlastung (z.B. durch Verlagerung auf eine ZEL)** nicht alle nötigen Massnahmen möglich sind.



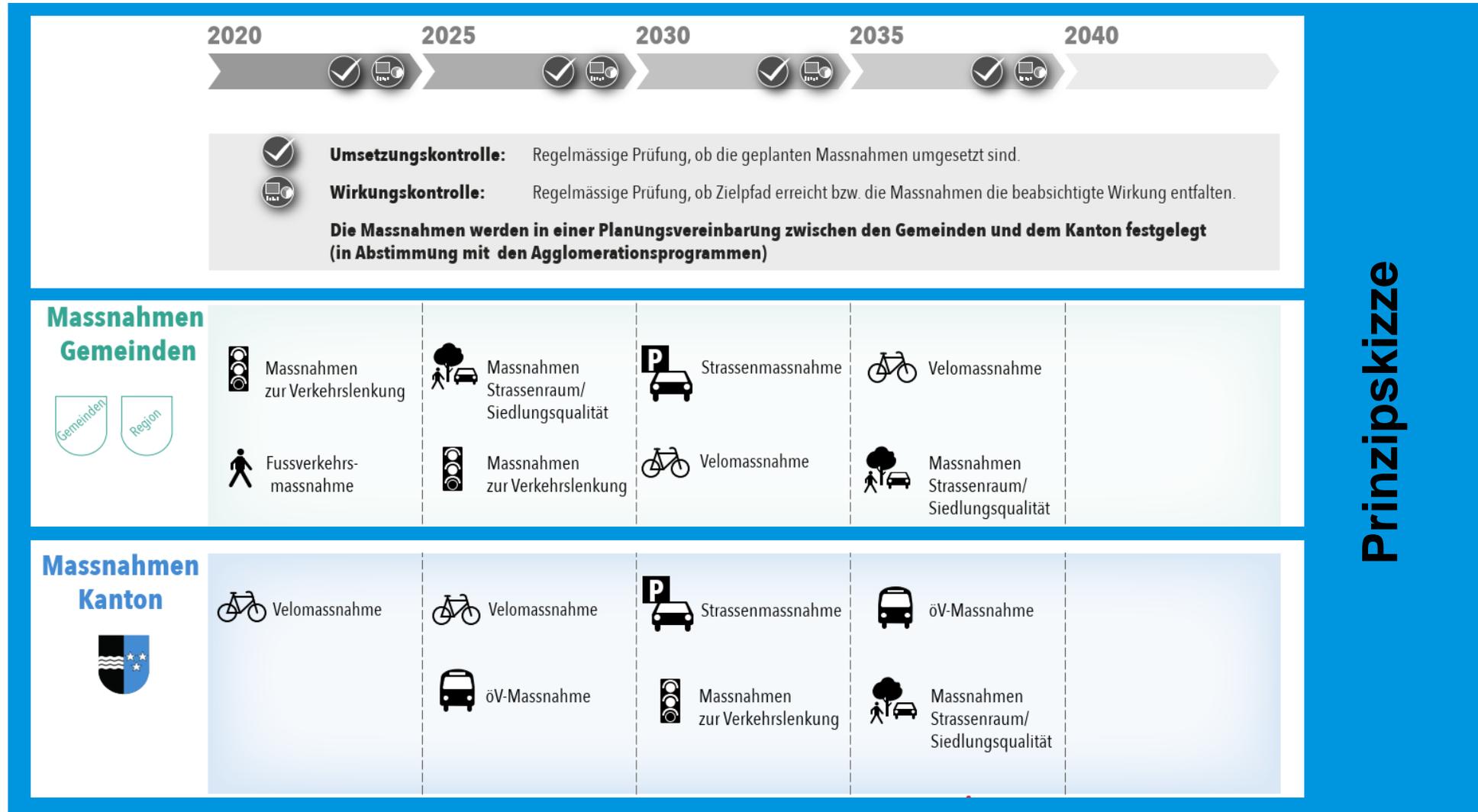
Übersicht: Der regionale Massnahmenfächer

Ergänzung Massnahmenfächer um langfristige Optionen: Spielräume erhalten



Ausblick und Abschluss

Priorisierung Massnahmen und Monitoring



Prinzipskizze

Ausblick und Abschluss

Weitere Partizipationsmöglichkeit

Mobilitätskonferenzen (MoK 4) in den beiden anderen Teilräumen:

- West (Untersiggenthal, Obersiggenthal) Samstag, 8. Juni 2024
- Ost (Wettingen, Neuenhof, Killwangen) Samstag, 15. Juni 2024

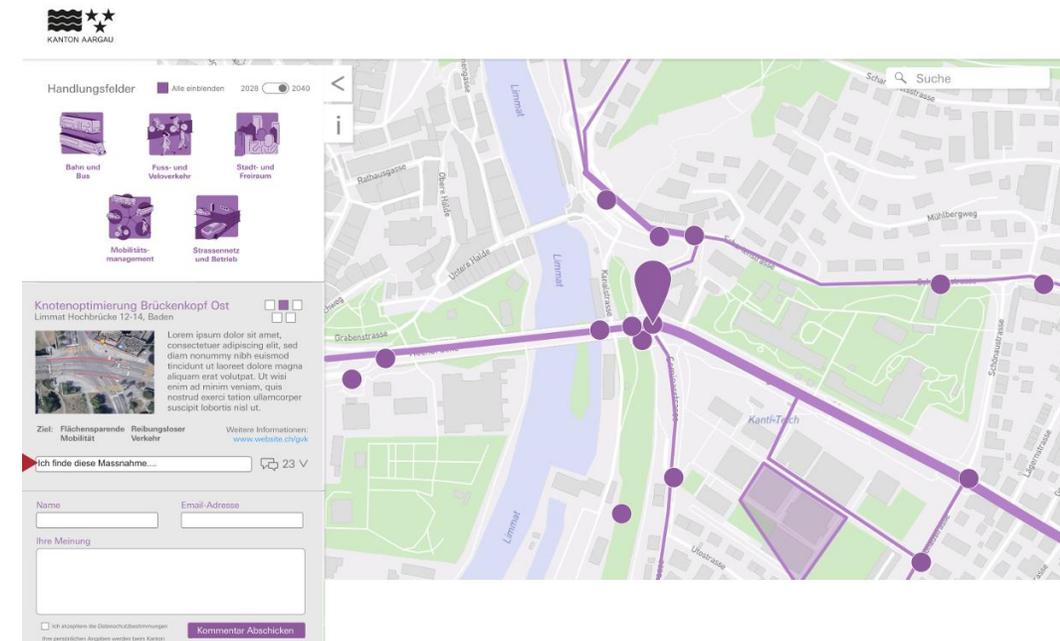


Online-Partizipation mit interaktiver Karte:

- Montag, 24. Juni bis und mit Sonntag, 14. Juli 2024

Mobilitätskonferenz (MoK 5):

- Samstag, 7. Dezember 2024



Ausblick und Abschluss

Und wie geht es weiter?

Abschluss Phase 4

- Aufnahme Rückmeldungen MoK 4 und Online-Partizipation, Diskussion in Begleitgruppe
- Anpassungen Massnahmenkonzept GVK Raum Baden und Umgebung 2040 und darüber hinaus

– **Beschluss in der BDel im September 2024**

Phase 5, Umsetzungs- planung

- Umsetzungsplanung / Prioritätenreihung auf Zeitachse, Diskussion in Begleitgruppe & MoK 5
- Monitoringkonzept (Rückfallebene)
- Finanzierungsprogramme
- Zuständigkeiten

– **Beschluss in der BDel im November 2024**

– **MoK 5 am 7. Dezember 2024**

– **Beschlüsse der 9 Stadt- bzw. Gemeinderäte Q1 2025**

Richtplan- verfahren

- Richtplanverfahren mit öffentlicher Anhörung, Botschaft an Grossen Rat, Aufnahme in Agglomerationsprogramme
- Bilaterale Planungsvereinbarungen Gemeinde Kanton

– **Beschlüsse der 9 Stadt- bzw. Gemeinderäte 2025 / 2026**

– **Beschluss Grosser Rat 2025 / 2026**

– **Unterzeichnung Planungsvereinbarungen 2026**



KANTON AARGAU

DEPARTEMENT
BAU, VERKEHR UND UMWELT

Gesamtverkehrskonzept Raum Baden und Umgebung

Herzlichen Dank für Ihr engagiertes Mitwirken

25. Mai 2024