



DEPARTEMENT  
BAU, VERKEHR UND UMWELT

# Gesamtverkehrskonzept Raum Baden und Umgebung

## Herzlich Willkommen zur Mobilitätskonferenz Teilraum West

8. Juni 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

Phase 1:  
Lagebeurteilung

1.  
Mobilitäts-  
konferenz

Knoten	05:00	06:00	07:00	08:00	09:00	10:00
Boldi	-12:00	06:30	08:45	+4:00		
Brücken- kopf Ost	+1:00	06:00	09:30	+3:30		
Wettingen (Halbarten- strasse)	+1:30	06:15	08:45	+1:15		

Wie es heute  
und künftig ist

MoK 1 vom 24. September 2022

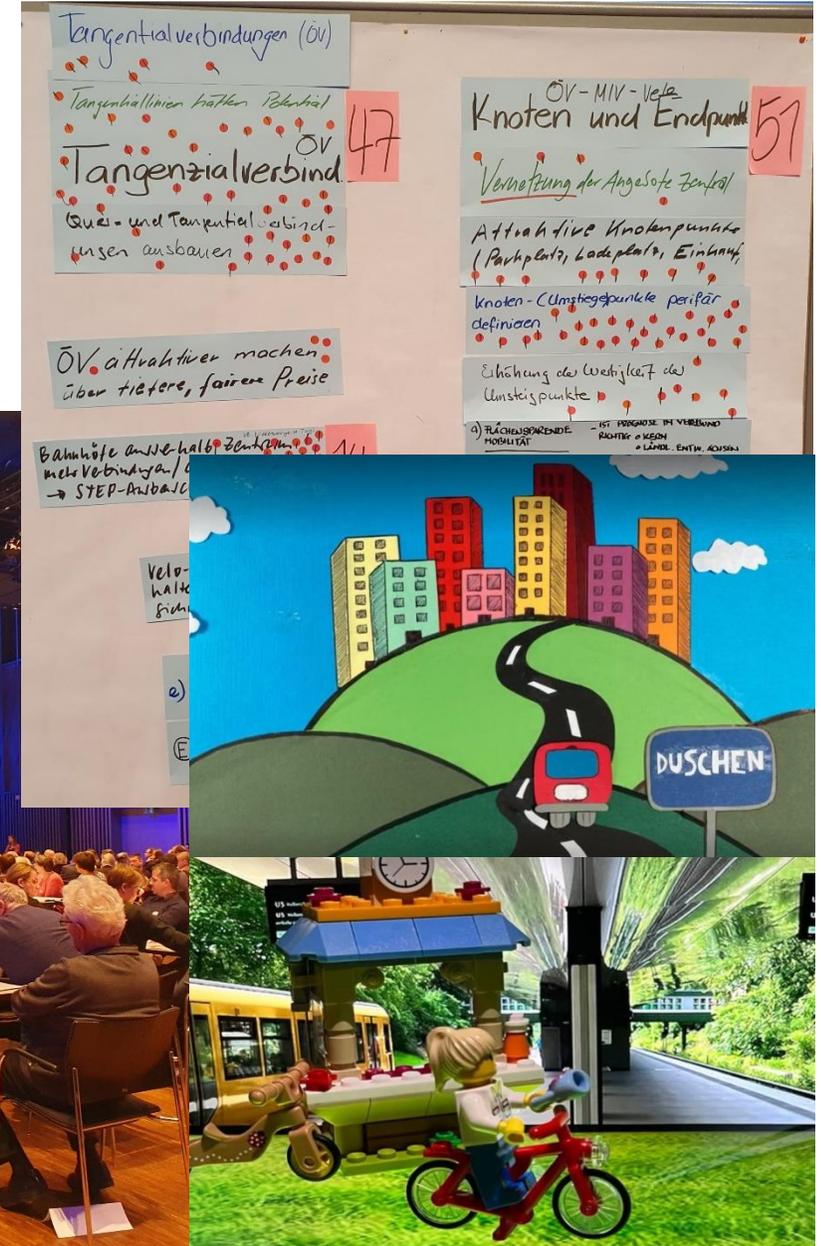


# Überblick Projektstand

## 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

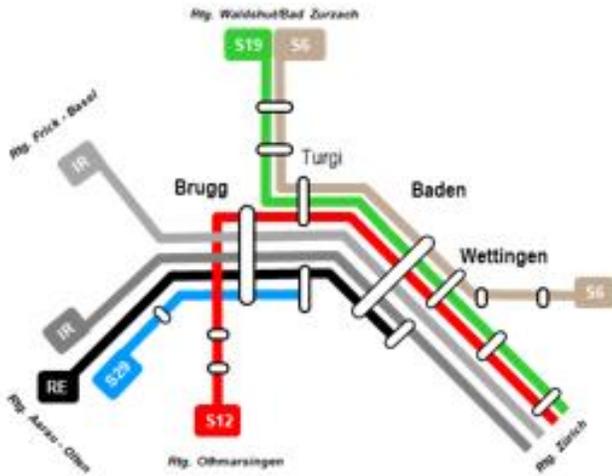
## Phase 4: Massnahmenentwicklung, Wichtiges für die Diskussion des Massnahmenfächers

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



# Deutlicher Ausbau des Bahnangebots

## Handlungsfeld Bahn und Bus, Zielzustand Bahn



Systematisierung Bahnangebot:

- 15-Min.-Takt Brugg–Zürich
- 15-Min.-Takt Wettingen–Olten
- 30-Min.-Takt direkt zum Flughafen
- 15-Min.-Takt S-Bahnen im Limmattal
- 15-Min.-Takt S-Bahnen im unteren Aaretal

**Umsetzungszeitpunkt des Zielzustandes der Bahn ist noch offen.**

Im Rahmen der Konsolidierung des Angebotskonzepts 2035 durch den Bund wird geklärt, welche Teile des Angebots bis 2040 umgesetzt werden können. **Eine vollständige Umsetzung des Zielzustands der Bahn ist erst nach 2040 realistisch.**

Angebots-/Infrastrukturverbesserungen Bus erfolgen schrittweise auf Basis der Planungen im GVK und abgestimmt auf den Bahnausbau.

# 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<sup>z</sup>

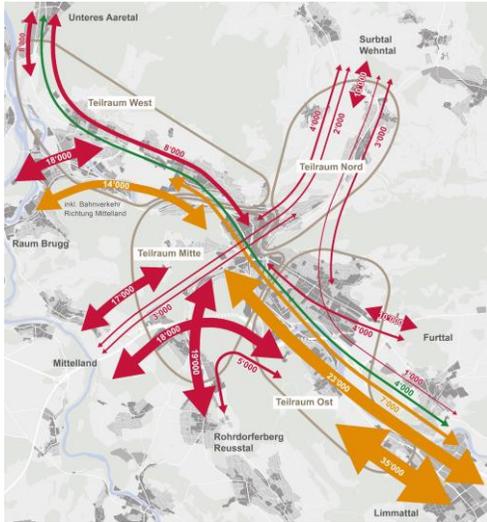
GVK Raum Baden und Umgebung  
Teilraum West, 8. Juni 2024

# Partizipationszyklus 4 Regionaler Massnahmenfächer

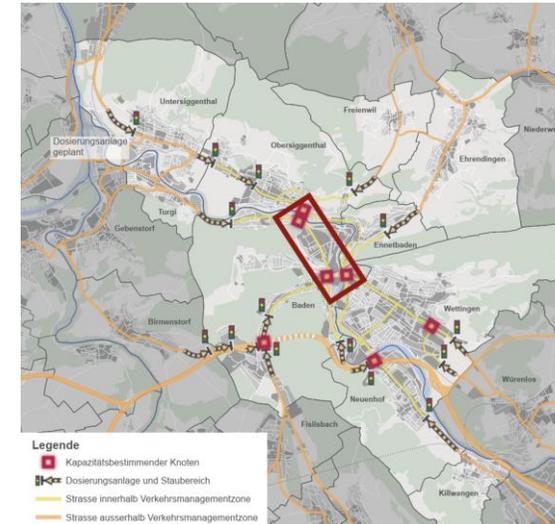
Mobilitätskonferenz 4



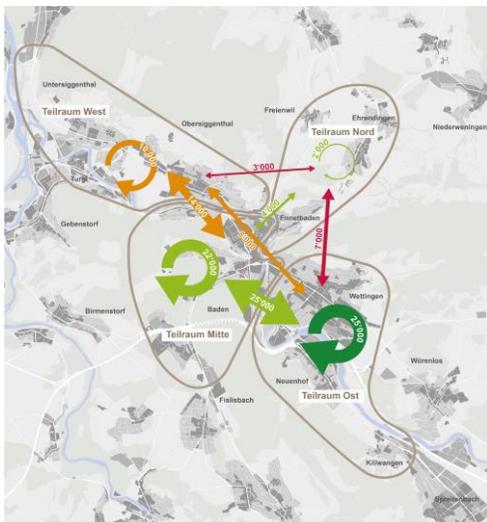
# Einleitung: Wichtige Erkenntnisse Lagebeurteilung



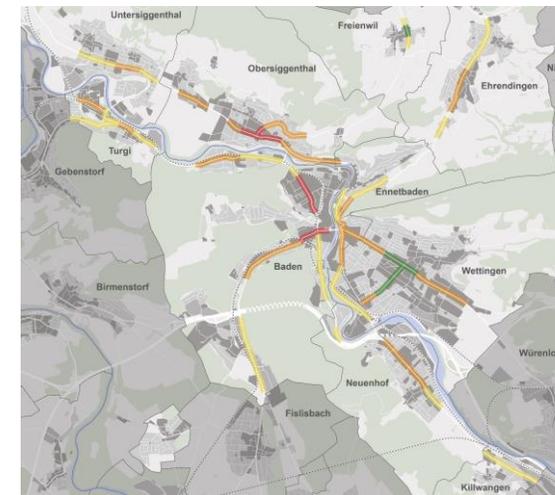
Viel hausgemachter Verkehr, wenig Durchgangsverkehr



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



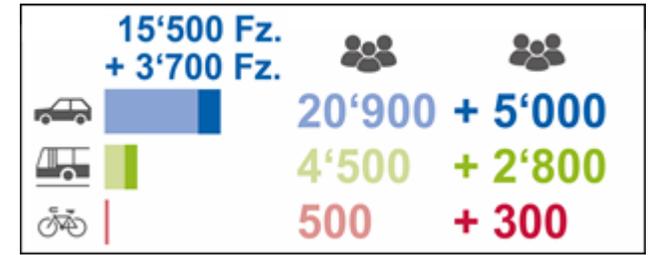
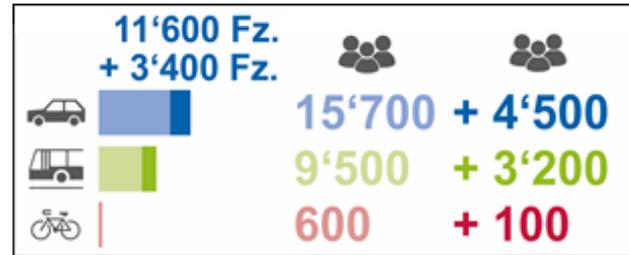
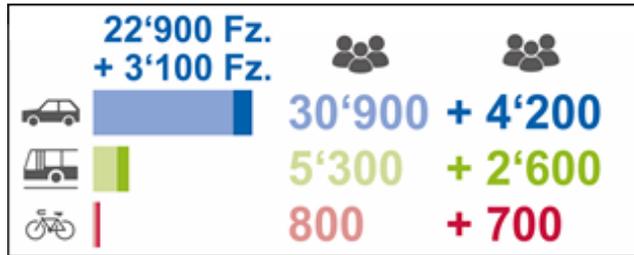
Eher hohe Anteile von öV und Velo in Baden und Wettingen, sonst hohe Anteile des Autoverkehrs



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

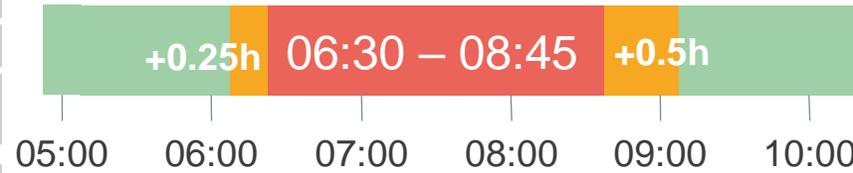


Zürcherstrasse Neuenhof

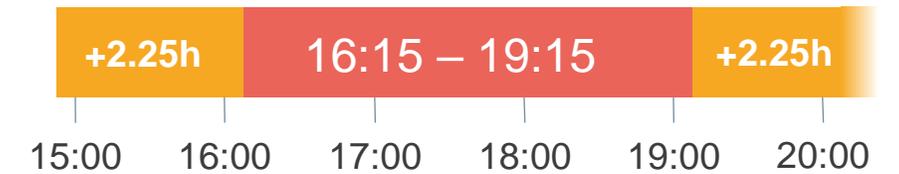
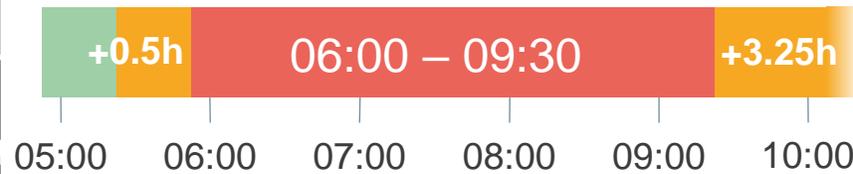
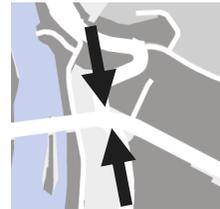
# Einleitung: **DAS** wollen wir nicht

## Knoten

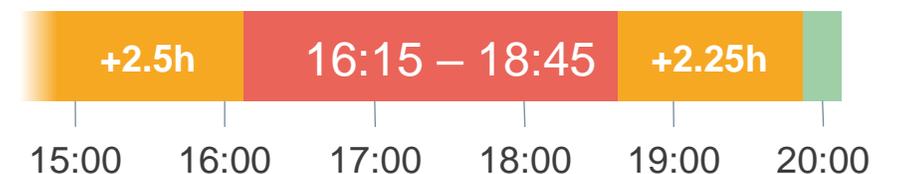
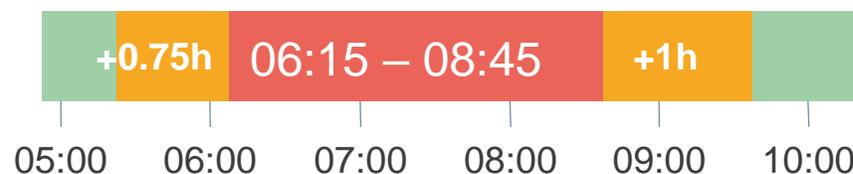
Boldi



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



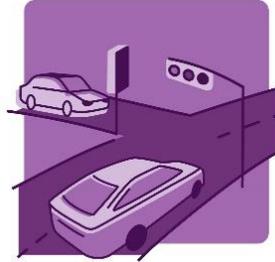
- Ausbau öV-Angebot
- Tangentialverbindungen
- Busbevorzugungen
- öV-Drehscheiben
- Drehscheiben Auto-öV

### 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

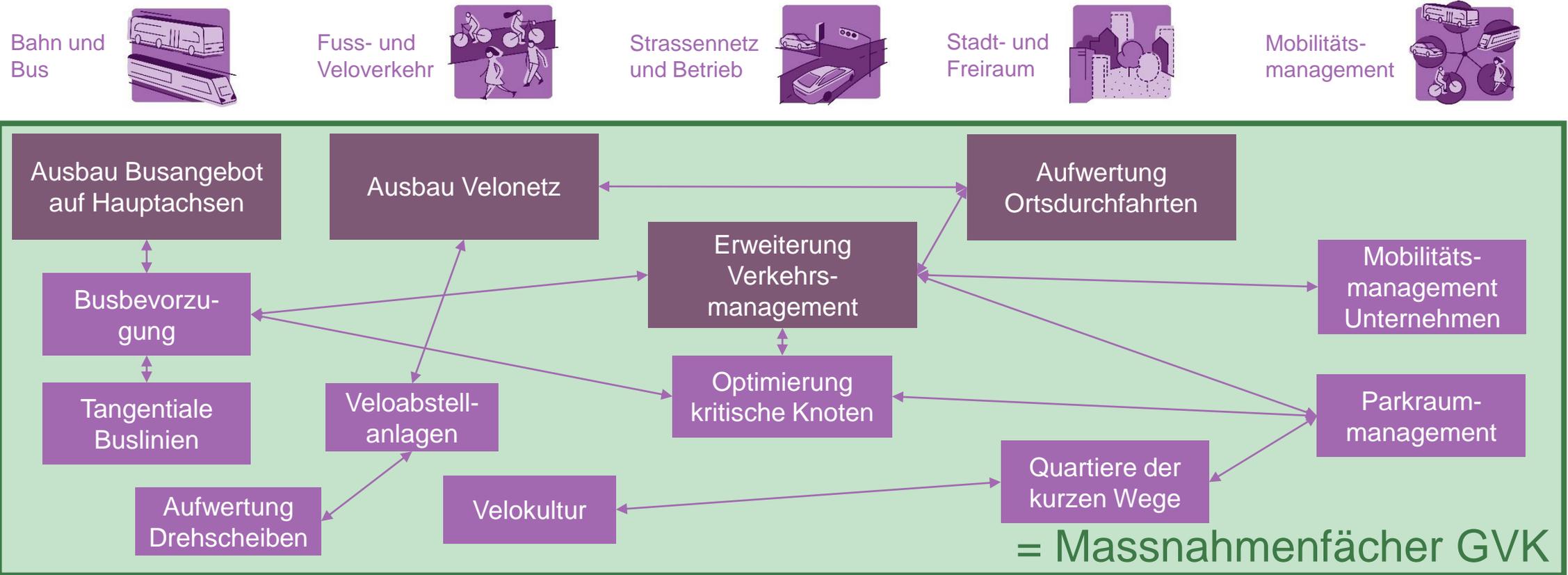
### Mobilitätsmanagement



- 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.

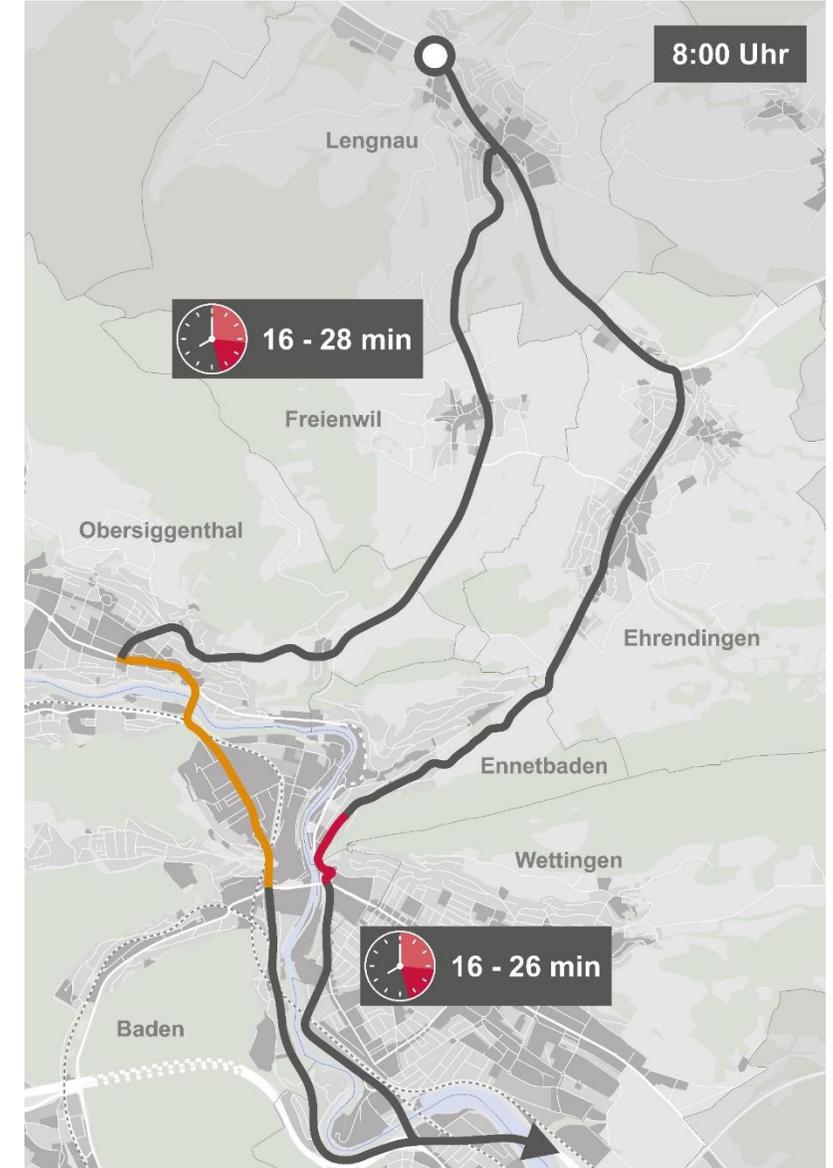
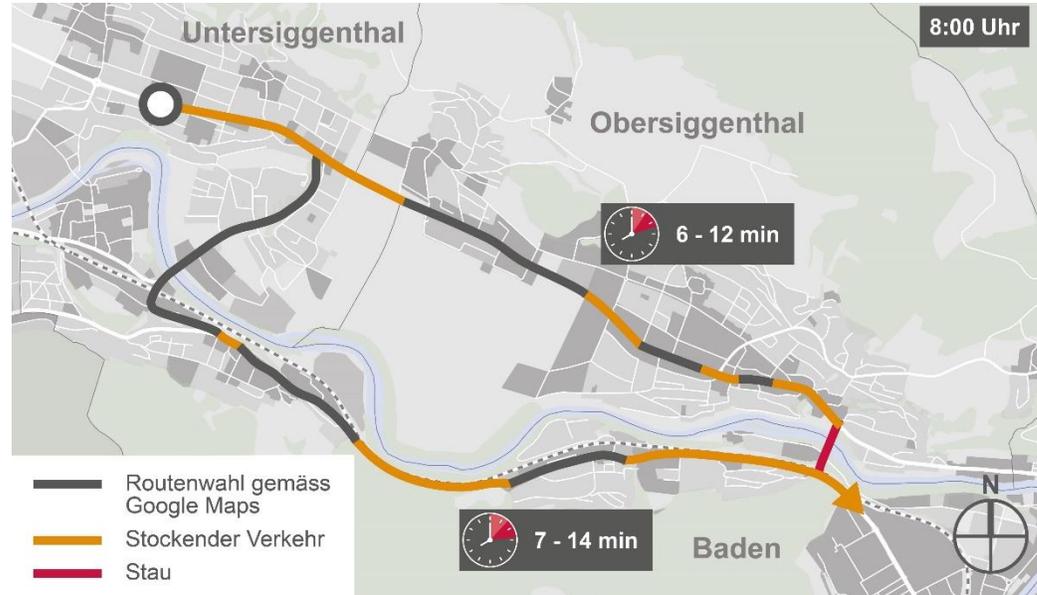
# Einleitung: Wirkungsbeurteilung und ihre Grenzen

## Der Mensch und sein Verhalten als grösste Unbekannte



# Einleitung: Wirkungsbeurteilung und ihre Grenzen

## Routen- und Verkehrsmittelwahl als Herausforderung



# Einleitung: Zielerreichung durch Massnahmen 2040

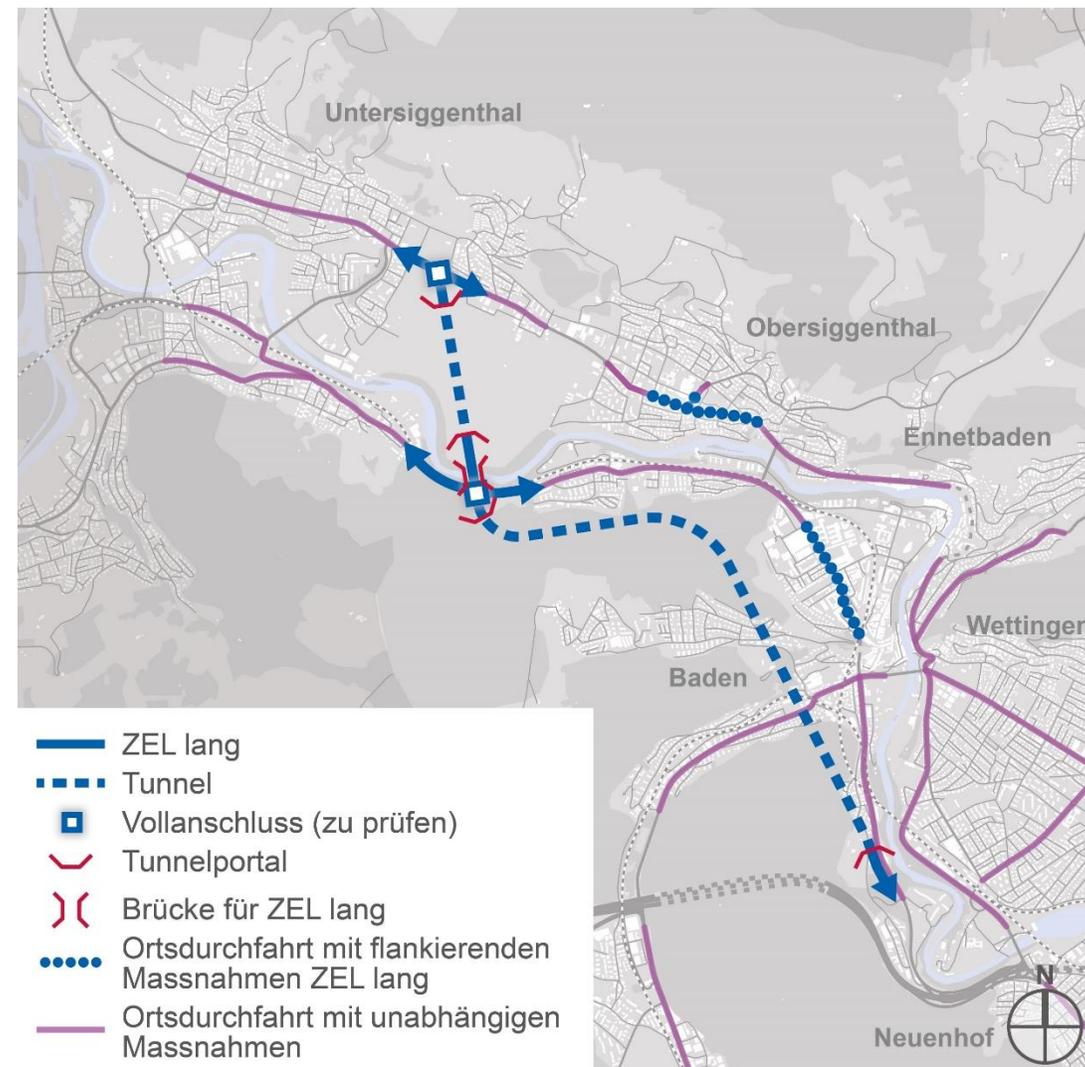
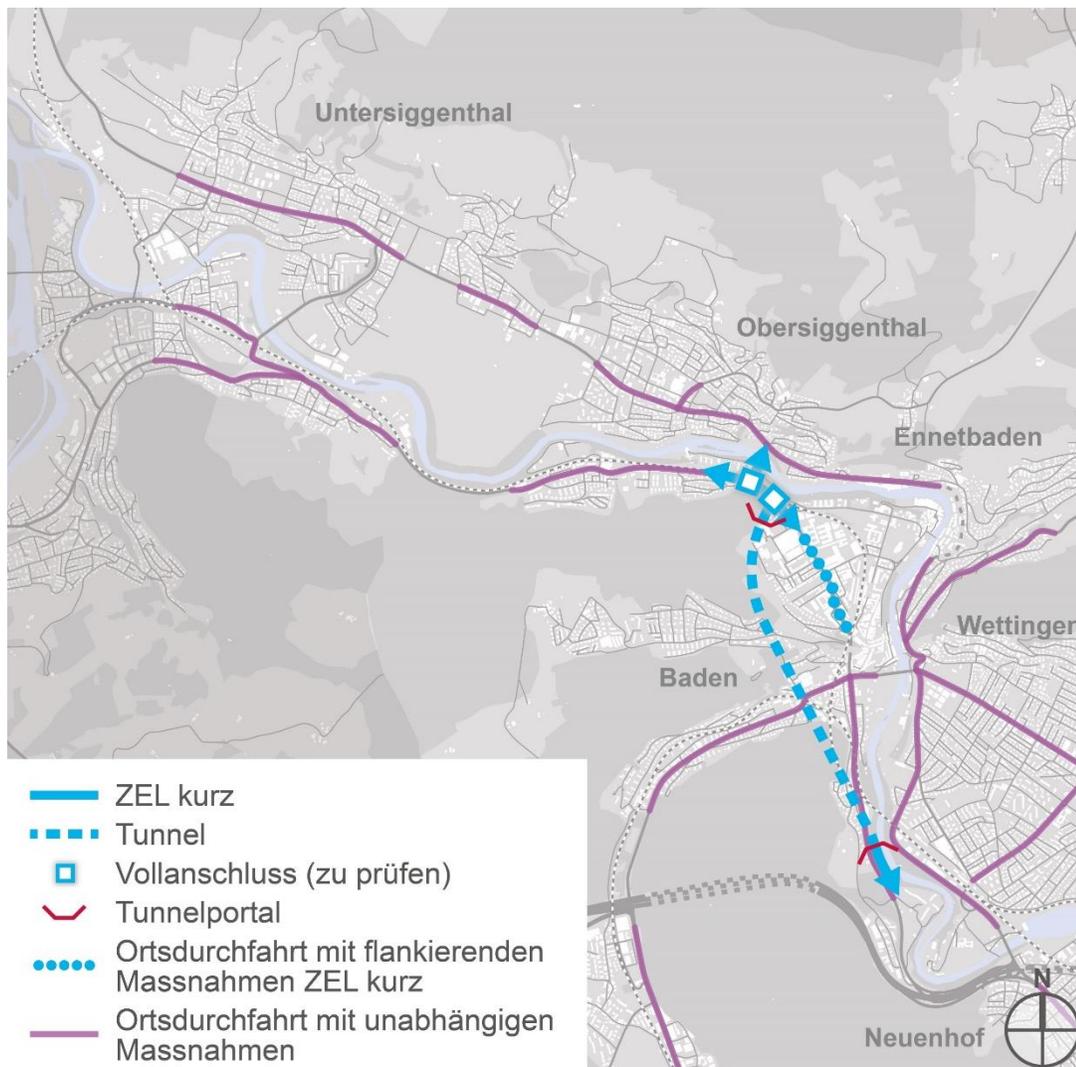
Zusammenfassend werden durch den vorgeschlagenen Massnahmenfächer (ohne Tram und Zentrumsentlastung) **3 Ziele vollständig** erreicht.

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



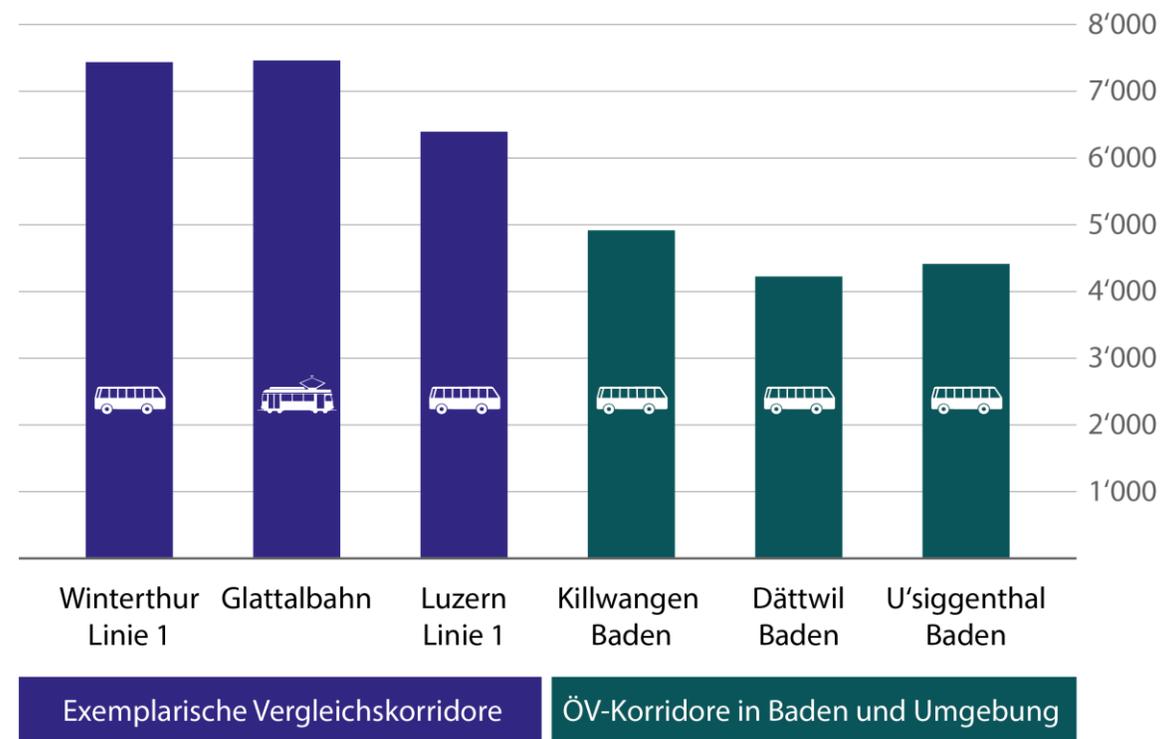
## Handlungsfeld Bahn und Bus: Überlegungen zum Systementscheid Tram vs. Bus

### 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.**

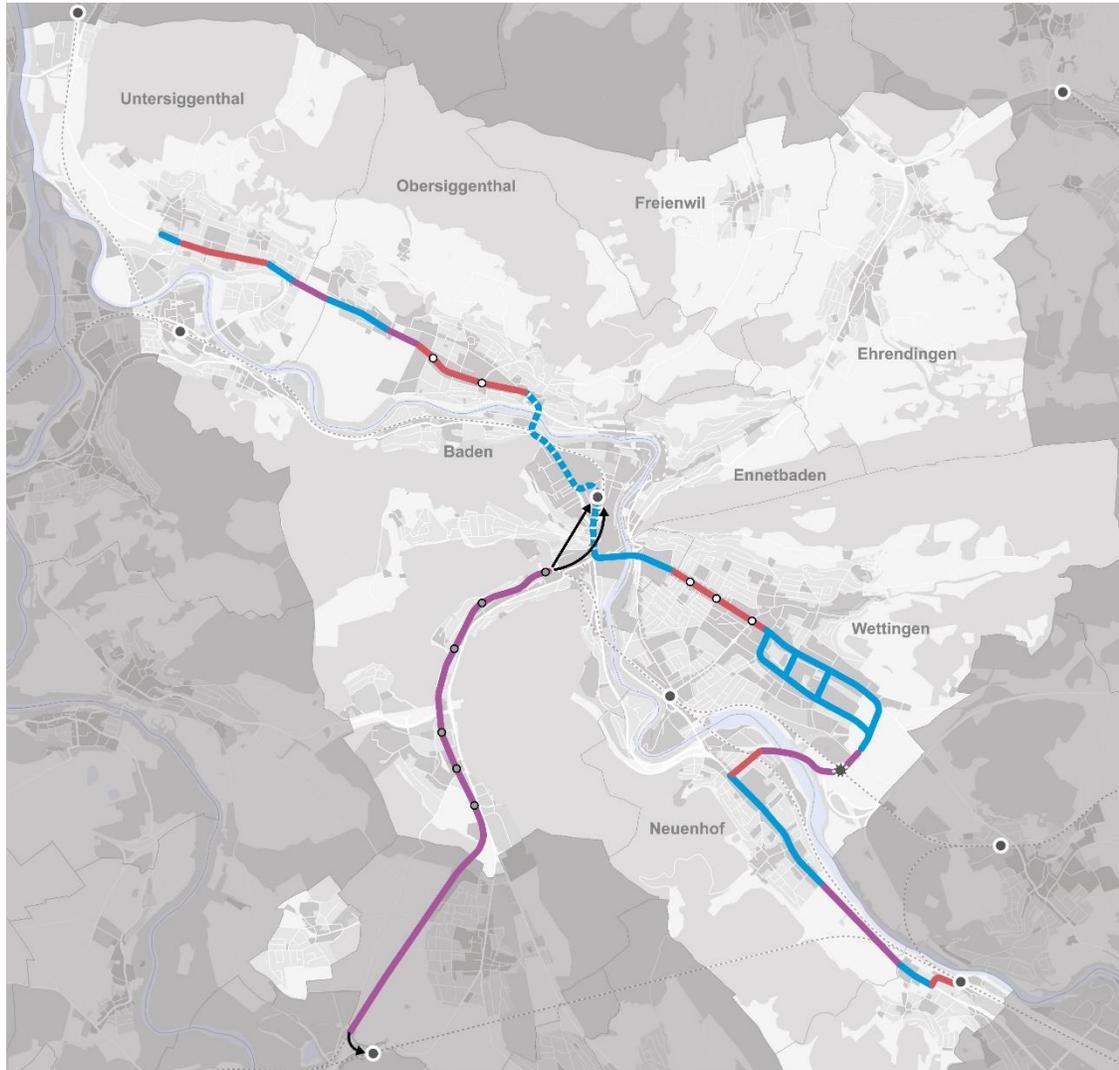
Bestehendes Erschliessungspotenzial<sup>1</sup>



<sup>1</sup>: 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

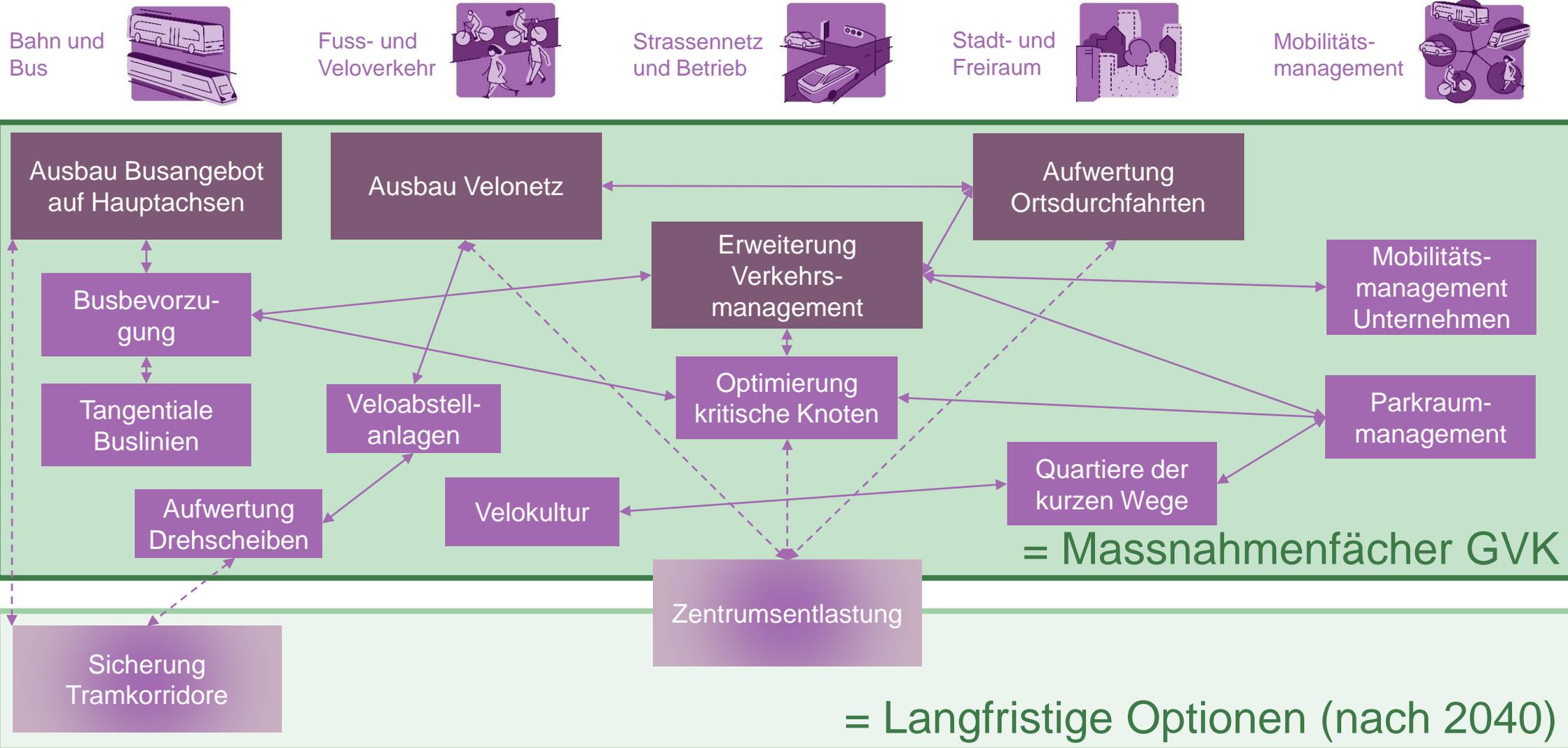


### Sicherung Tramkorridore

- (Red line) – Tram auf einer Spur mit Autos, kein Landerwerb (Mischverkehr mit Fahrbahnhaltestellen)
- (Blue line) – Abschnittsweise Tram auf separater Spur prüfen
- (Dotted blue line) – Erfordert Reduktion Autoverkehr (z.B. durch Zentrumsentlastung (ZEL))
- (Purple line) – 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



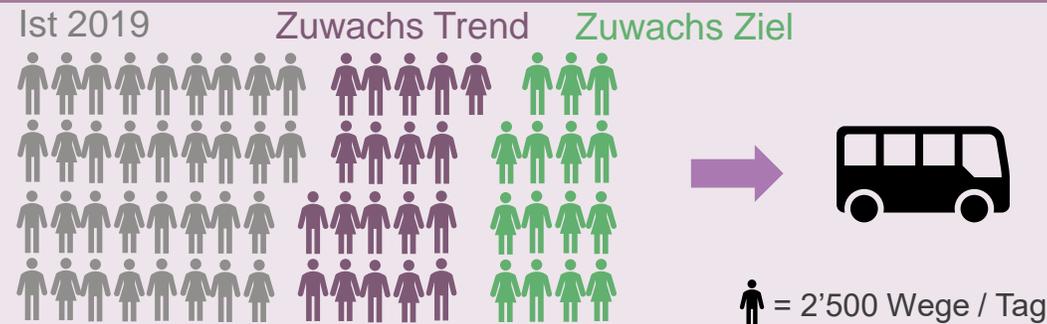
## Woher kommen wir – wohin wollen wir



**Verdoppelung öV-Angebot und damit auch Aufkommen gegenüber heute**

öV-Anteil steigt von heute 20 % auf 30 %

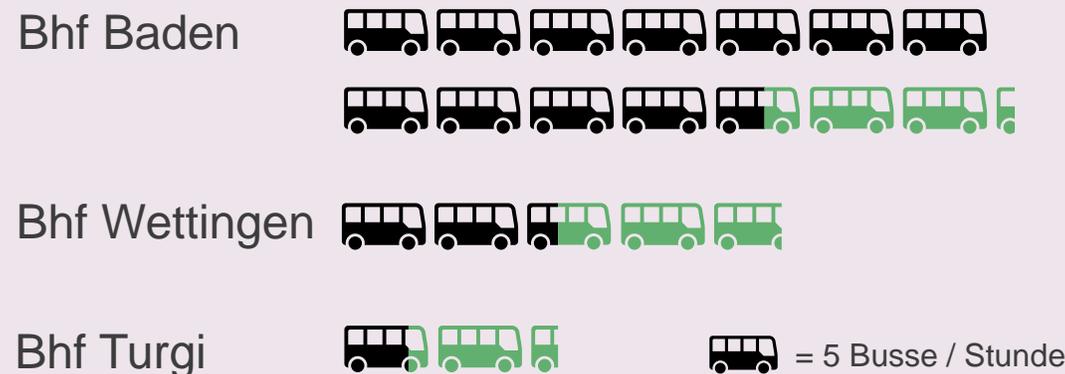
Ziel „Flächeneffiziente Mobilität“



**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“



**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



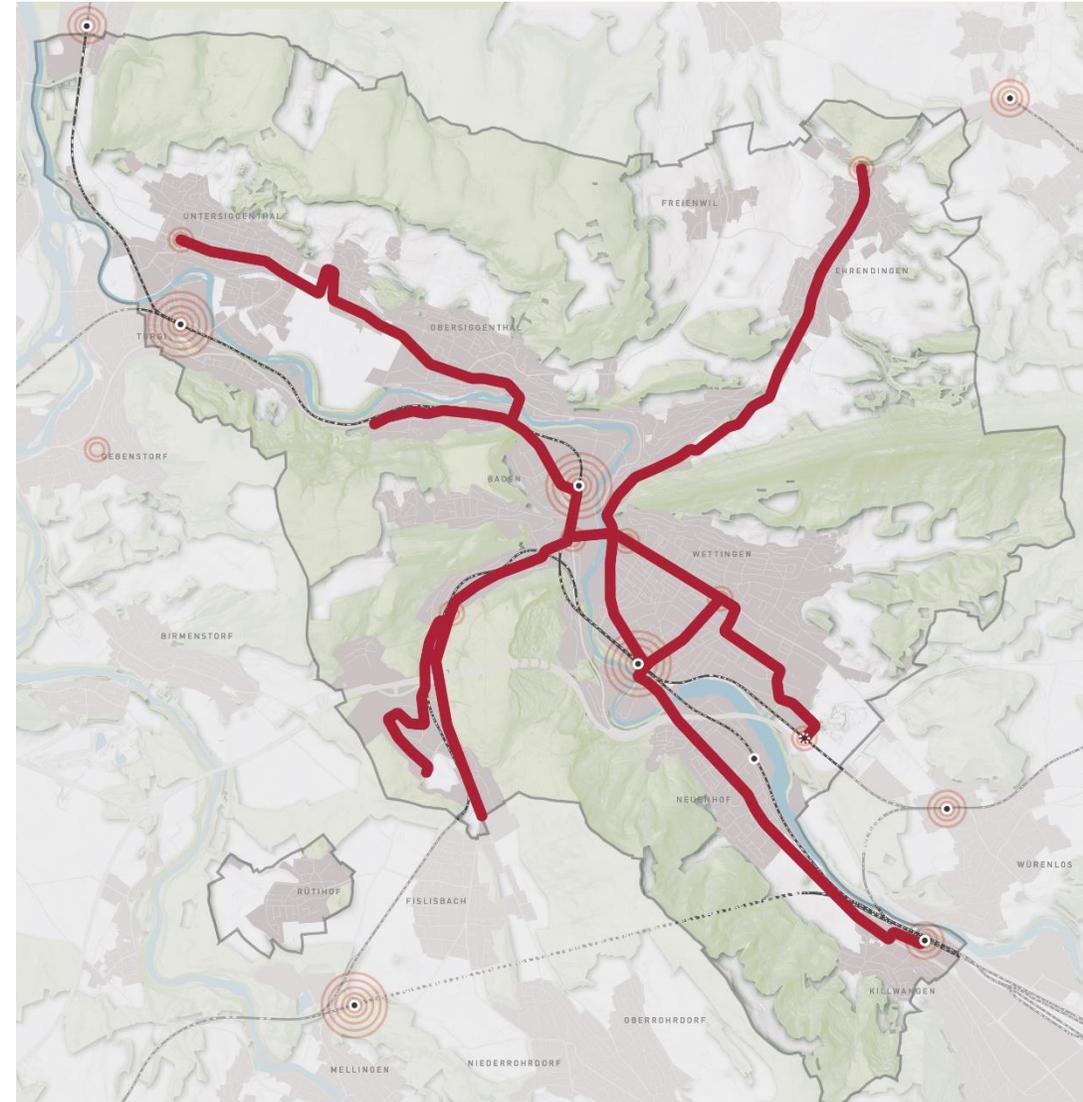
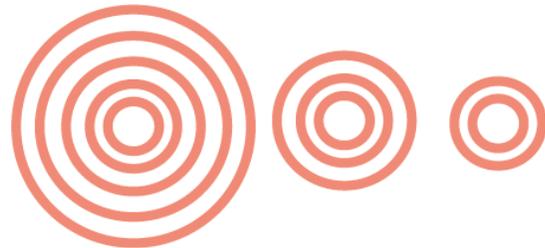
LEGENDE

Hauptachsen im Kern



≤ 7.5-Min.-Takt

Verknüpfungspunkte



# Handlungsfeld Bahn und Bus

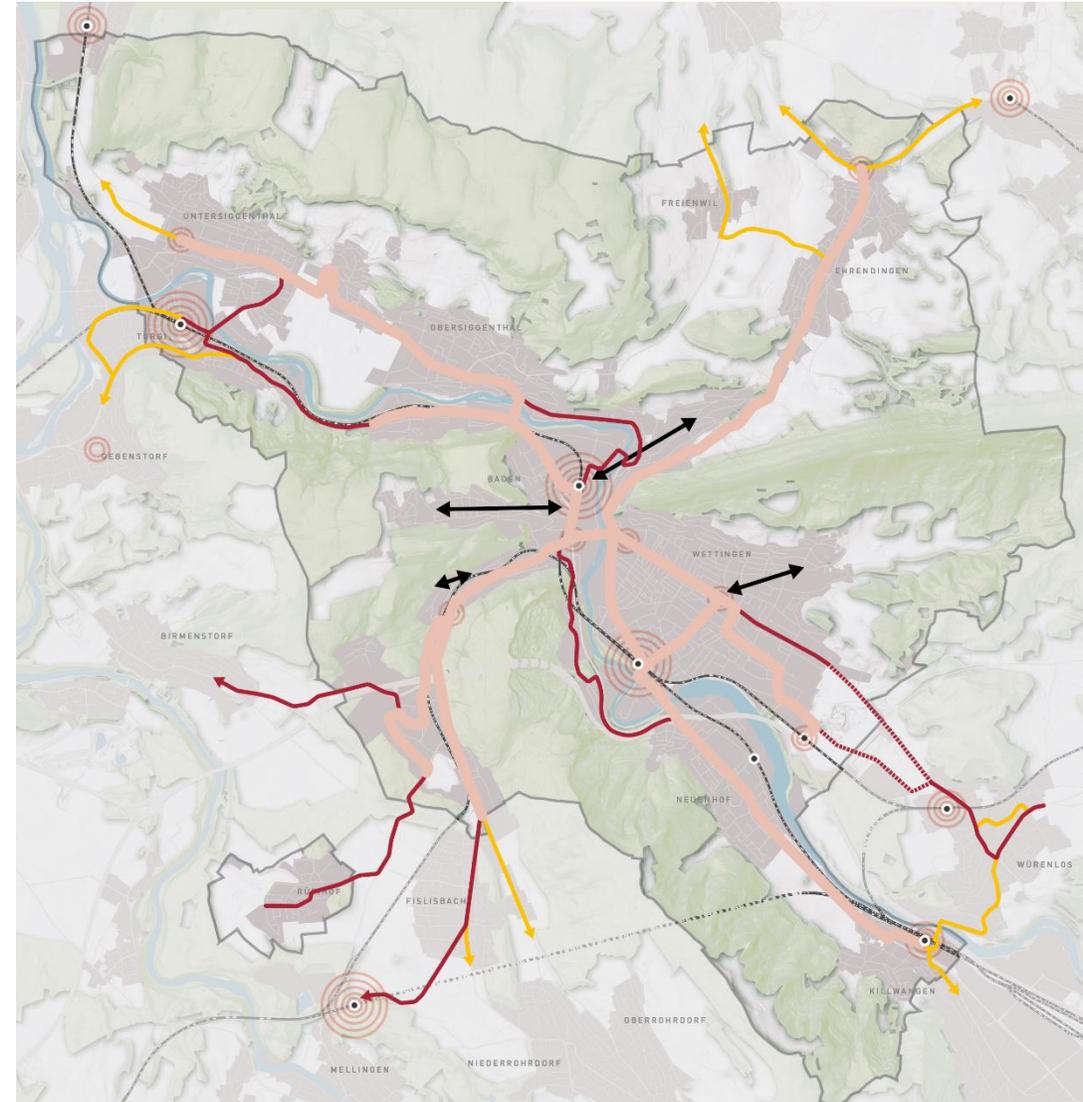
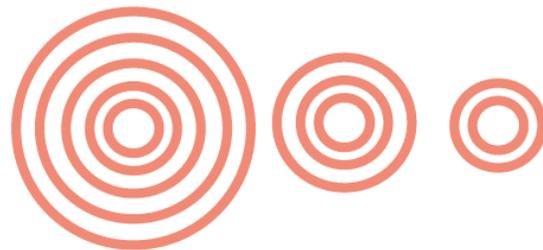


## Regionale Übersicht: So soll das Busnetz bis 2040 ausgebaut werden

### 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

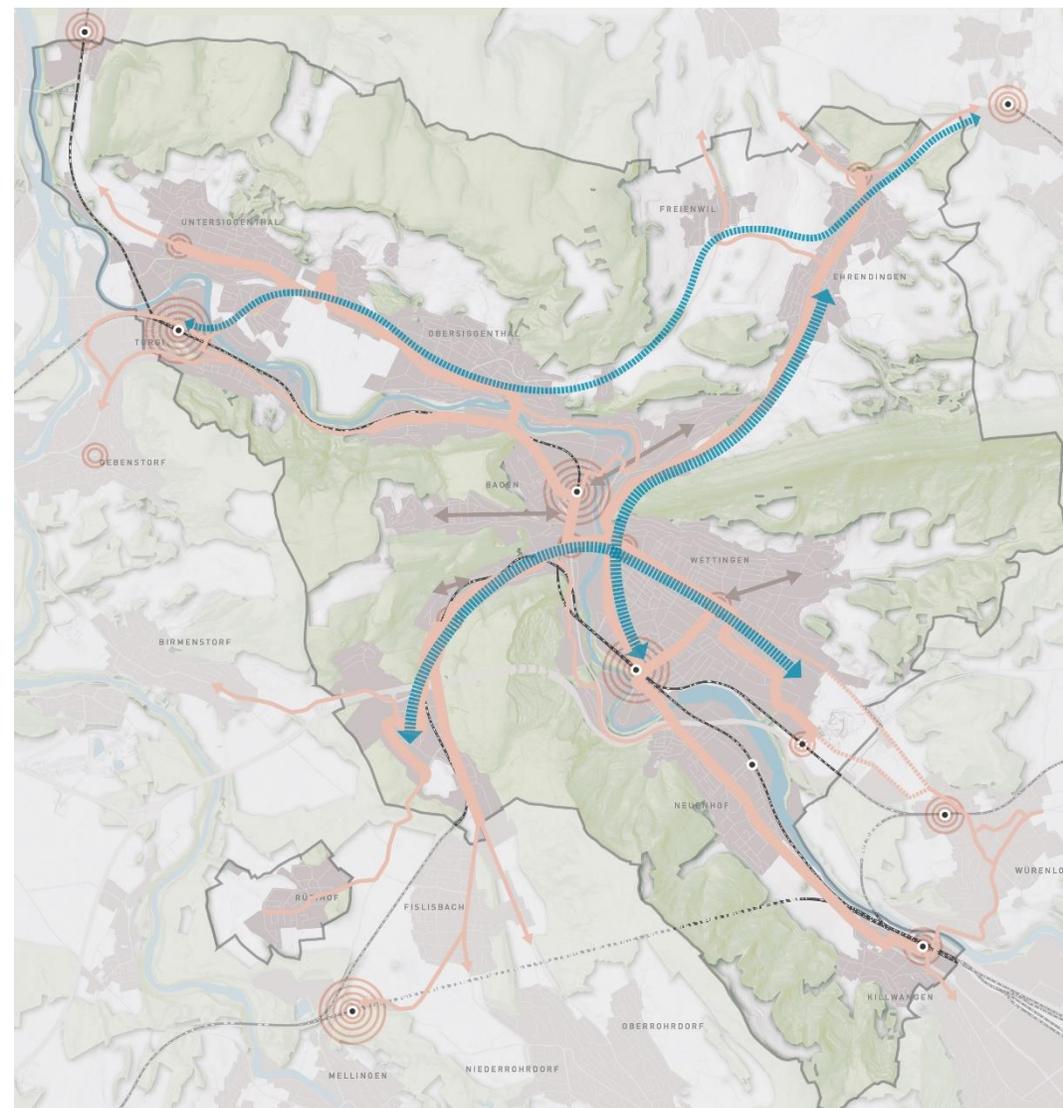
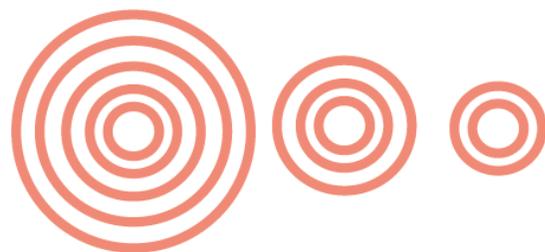


## Regionale Übersicht: So soll das Busnetz bis 2040 ausgebaut werden

### LEGENDE

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

### Verknüpfungspunkte



# Handlungsfeld Bahn und Bus

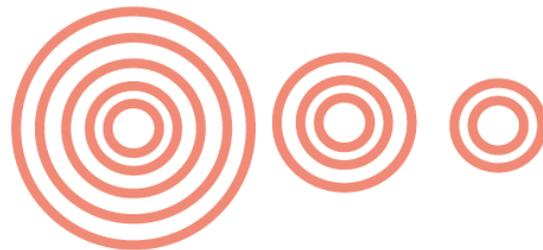


## Regionale Übersicht: So soll das Busnetz bis 2040 ausgebaut werden

### 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

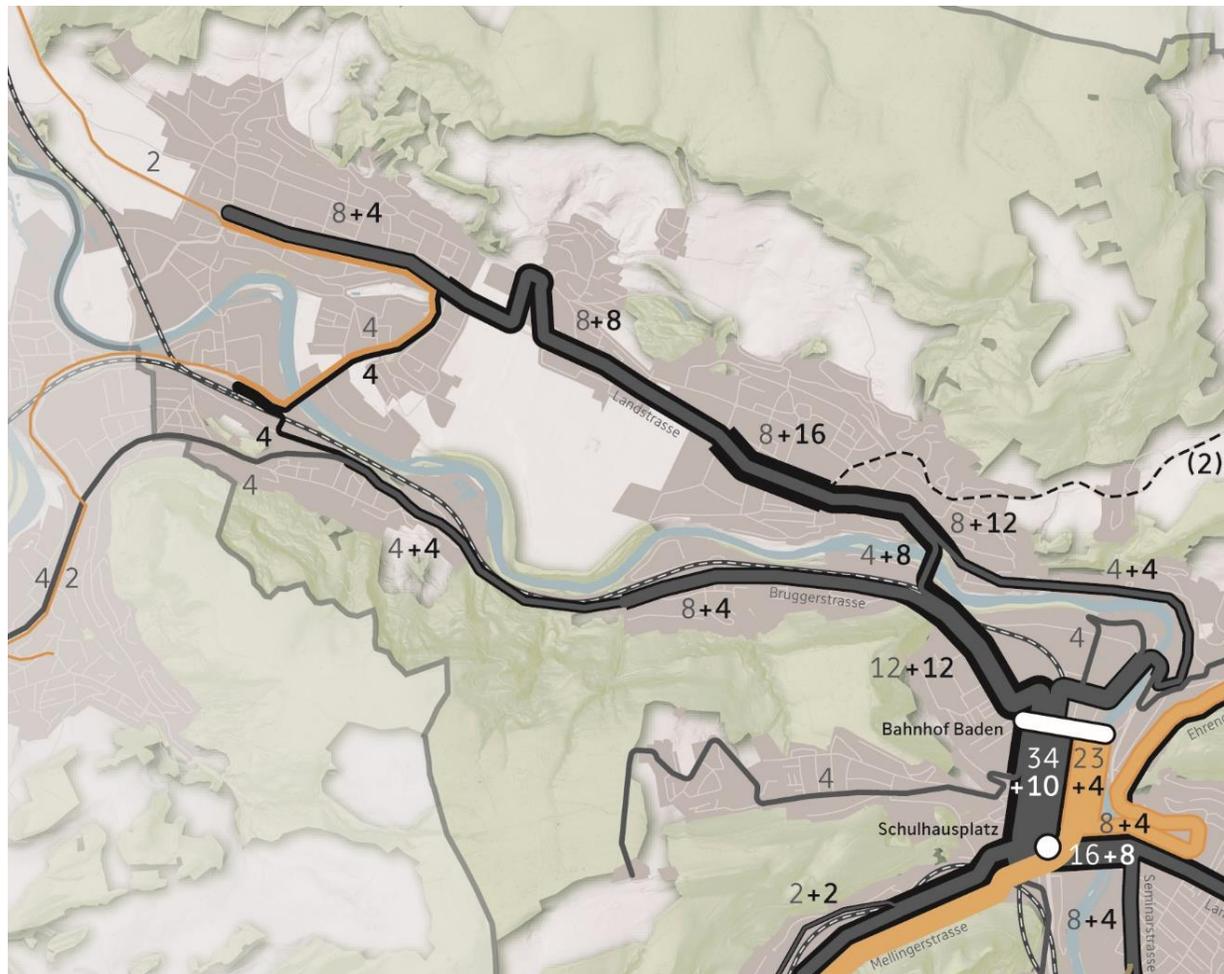
### Verknüpfungspunkte



# Handlungsfeld Bahn und Bus



## Teilraum West: Was bringt uns das vorgeschlagene Busangebot?



4 + 8 > Anzahl Kurspaare in Hauptverkehrszeit (HVZ), Ist-Situation  
+ **zusätzliche** Kurse gemäss Buskonzept 2040

### Taktverdichtungen

- 3 x so viel Kurse wie heute in Nussbaumen sowie von Nussbaumen direkt nach Baden
- 2 x so viel Kurse wie heute insgesamt zwischen Siggenthal und Baden
- 2 x so viele Kurse wie heute zwischen Turgi und Untersiggenthal
- 1.5 x so viel Kurse im Kappelerhof

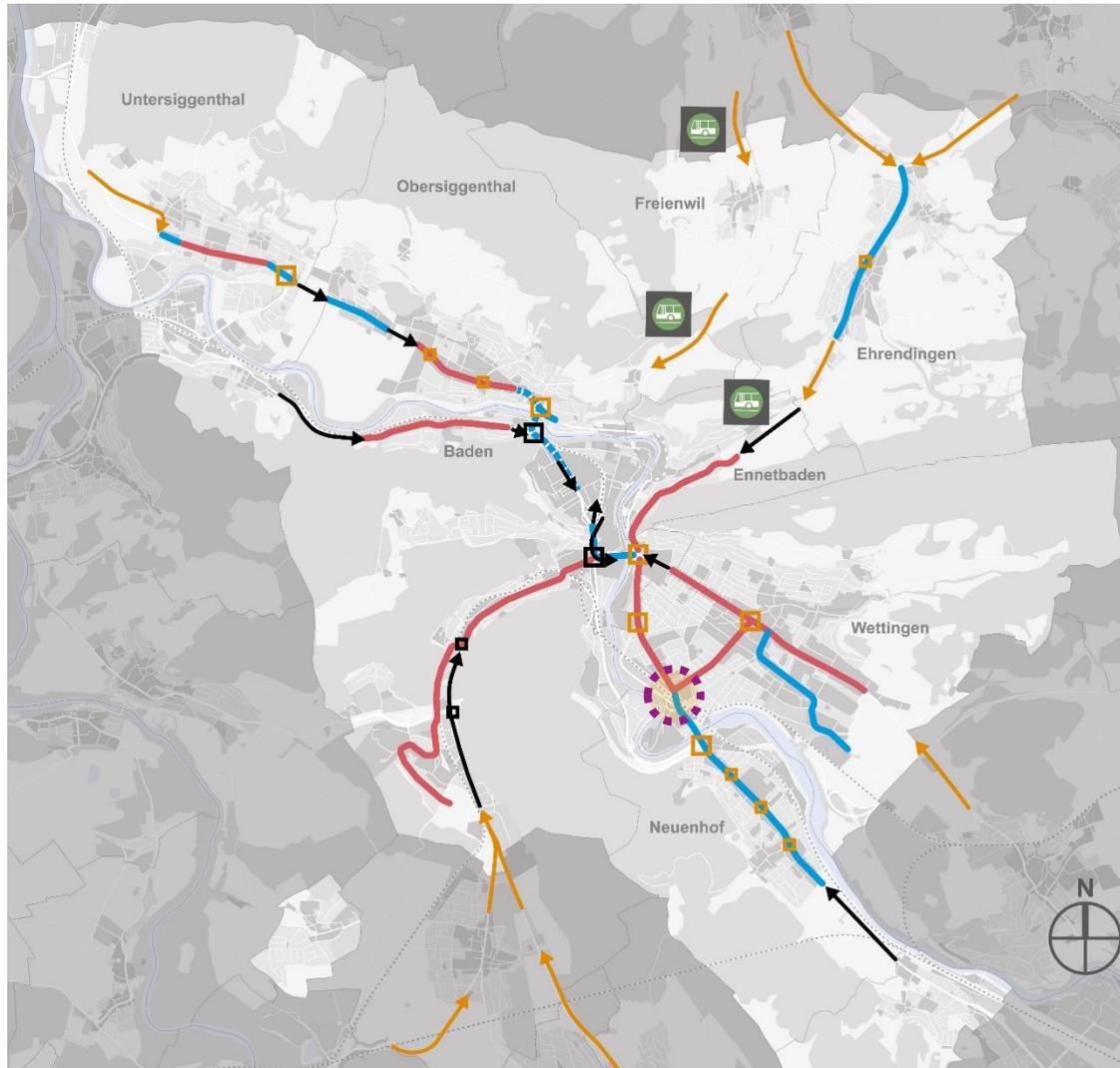
### Neue Direktlinien

- Tangentiale Buslinie Niederweningen-Turgi
- Buslinie Turgi-Kappelerhof-Baden

# Handlungsfeld Bahn und Bus



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

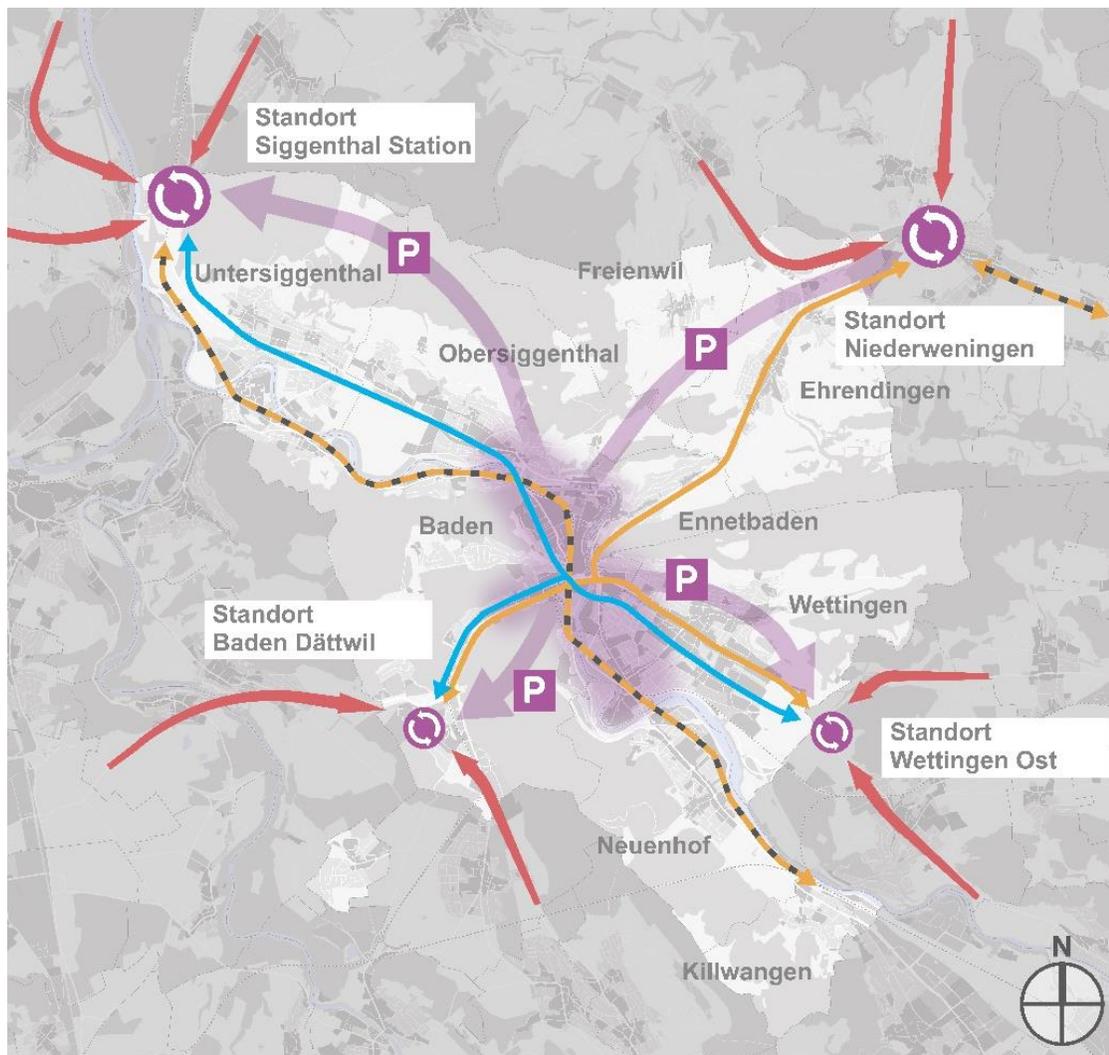


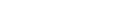
## Führung Bus Hauptachsen im Strassenraum

-  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



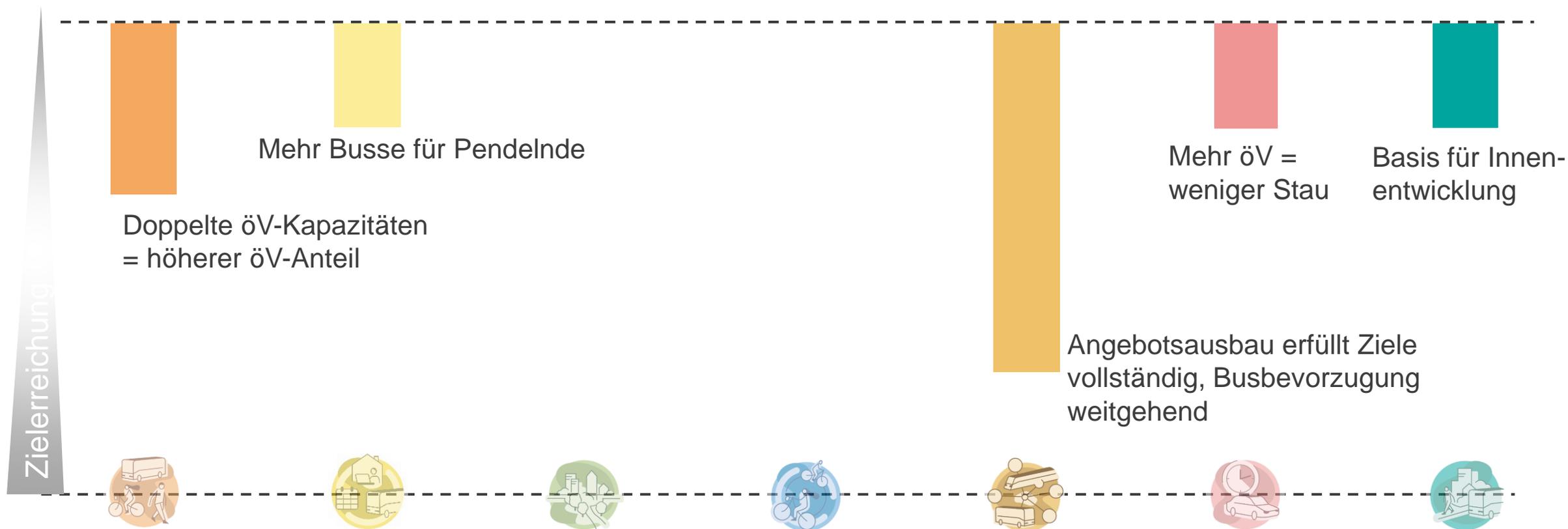
-  Mobilitätsmanagement
-  Verlagerung der Parkierung
-  MIV VDS
-  Zubringer MIV
-  Velo
-  Buslinie
-  Bahnlinie

# 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:

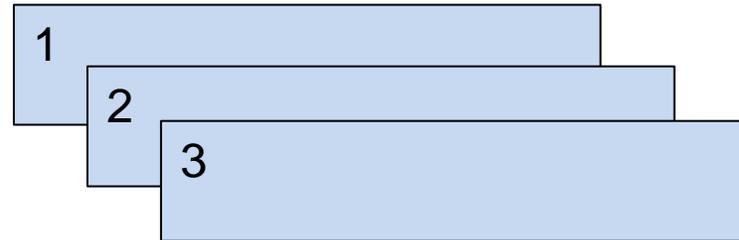
**„Was begrüßen wir? Was finden wir kritisch? Was fehlt allenfalls?“**

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

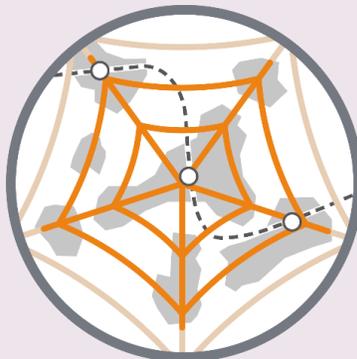
= 2'500 Wege / Tag



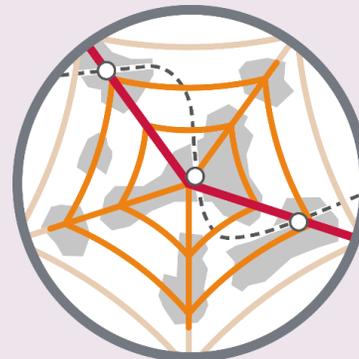
**Direktes, durchgehendes, sicheres und attraktives Veloroutennetz in 3 Stufen**

Ziel „Velogerechter Raum“

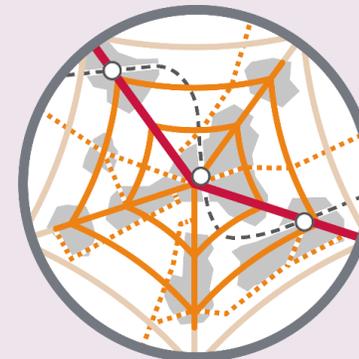
**Hauptrouuten:**  
Die Basis



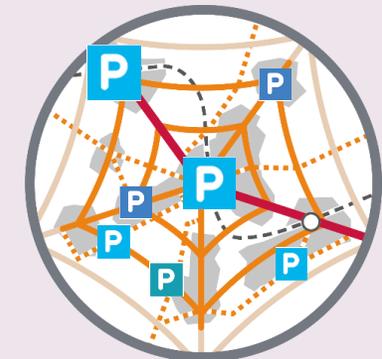
**Vorzugsrouuten:**  
Das Premium-Produkt



**Nebenrouuten:**  
Die Ergänzung



**Abstellplätze:**  
Für Zielorte



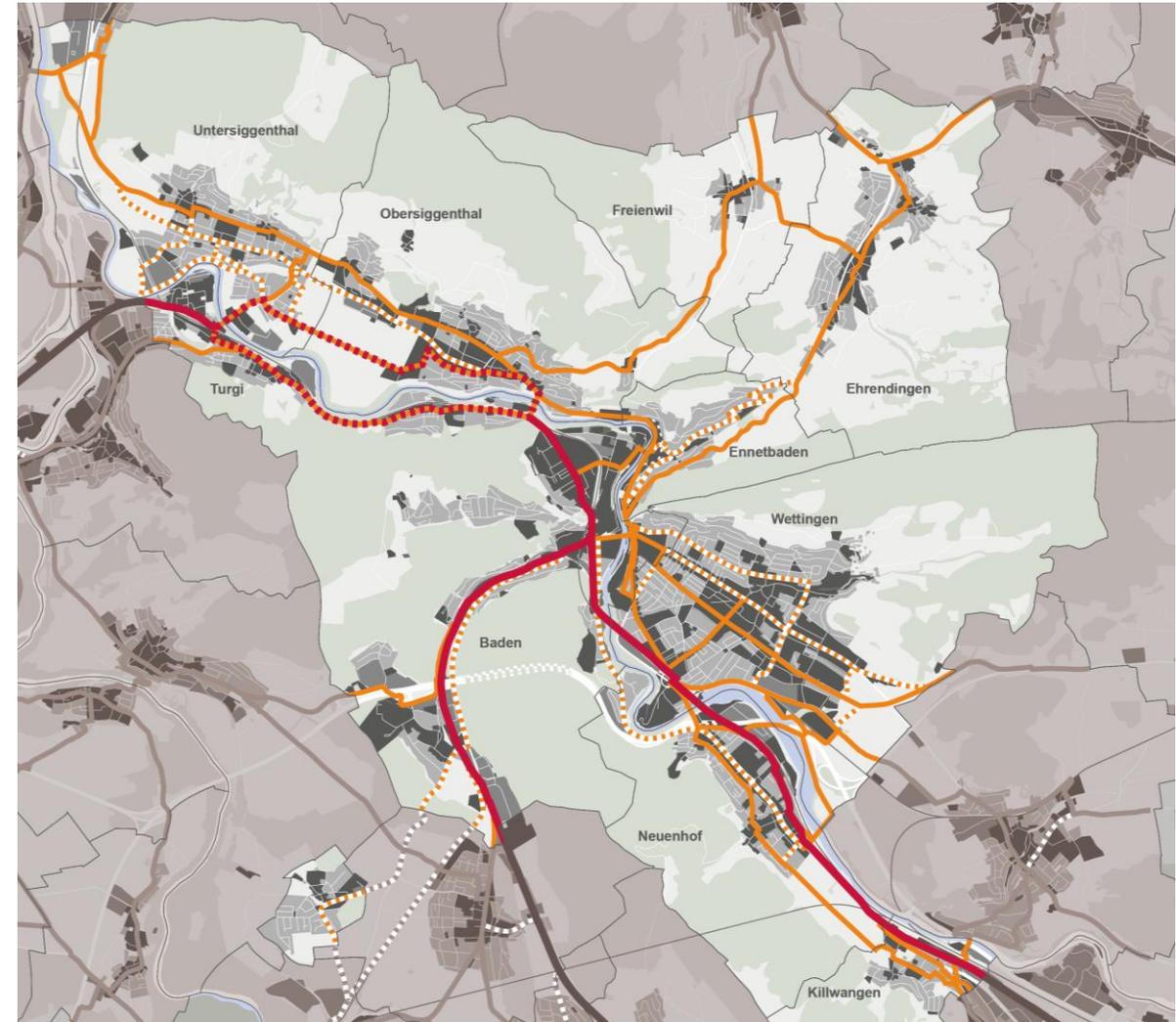
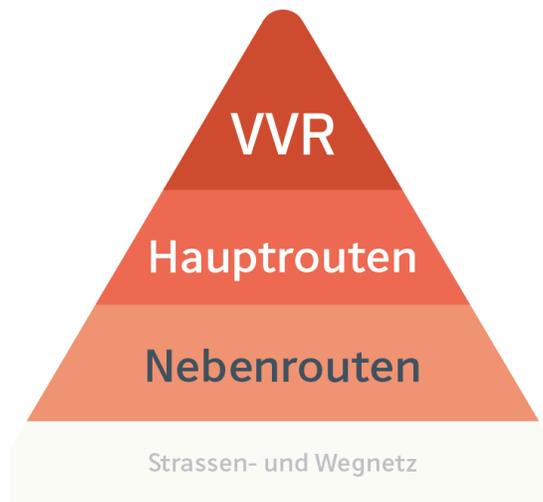
# Handlungsfeld Fuss- und Veloverkehr



Regionale Übersicht: Dieses Velonetz soll bis 2040 realisiert werden

• 3 Netzkategorien:

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

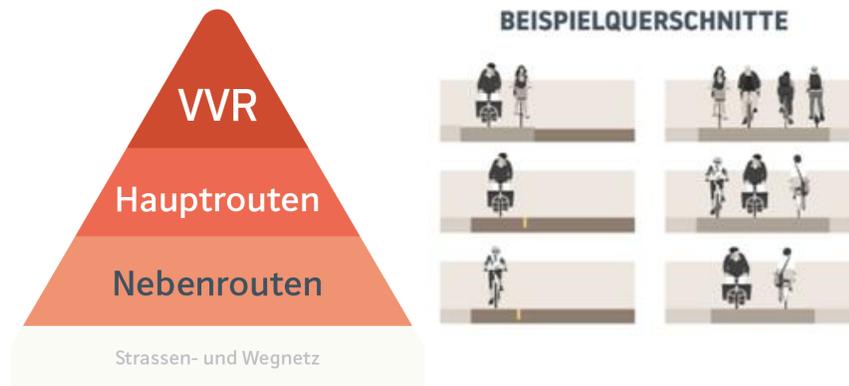


# Handlungsfeld Fuss- und Veloverkehr

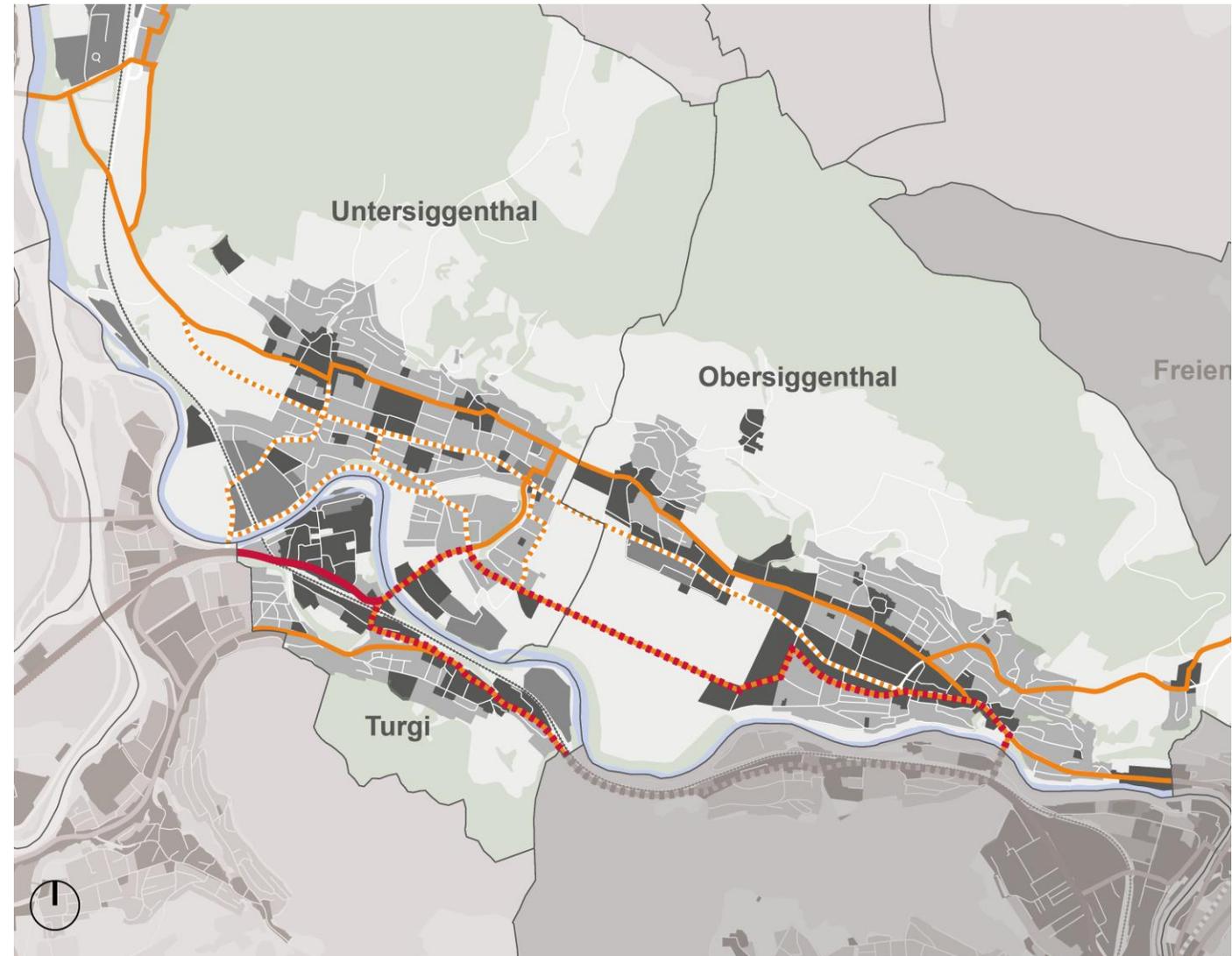


Teilraum West: Dieses Velonetz soll bis 2040 realisiert werden

- 3 Netzkatgorien:
  - Velovorzugsrouten (VVR) 
  - Velo-Hauptrouten (HR) 
  - Velo-Nebenrouten (NR) 



- 2 Varianten für Vorzugsroute:
  - Kappelerhof
  - Siggenthaler Feld



# Handlungsfeld Fuss- und Veloverkehr



## Teilraum West: Varianten für Velovorzugsroute Baden-Brugg

### Variante 1: Kappelerhof



- Direkte Führung zwischen Baden und Brugg
- Führung mehrheitlich entlang stark befahrener Kantonsstrassen
- Hoher Landerwerb innerorts, dafür kaum Fruchtfolgeflächen beansprucht
- Option: zusätzlich Hauptroute als Vorzugsroute (langfristig)

### Variante 2: Siggenthaler Feld



- Erschliessungswirkung leicht höher
- Führung mehrheitlich abseits stark befahrener Kantonsstrassen
- Geringerer Landerwerb innerorts, dafür mehr (Fruchtfolge-) Flächen ausserorts beansprucht



Brugerstrasse Turgi



Brugerstrasse Kappi West



Küferweg Obersiggenthal



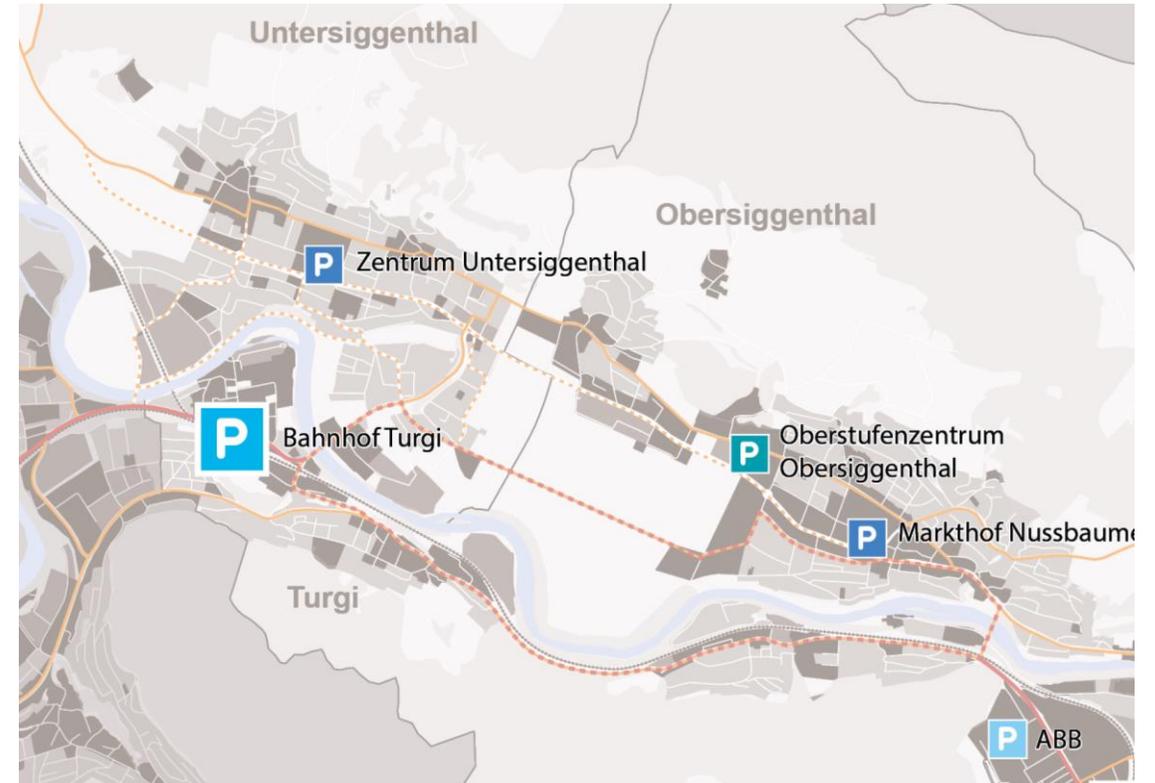
Grubenstrasse Obersiggenthal

# Handlungsfeld Fuss- und Veloverkehr

## Teilraum West: Massnahmen Veloparkierung



### Referenz: Bike & Ride Anlage Bahnhof Baden



- P** Drehscheiben
- P** ÖV- Haltestellen
- P** Institutionen
- P** Sport/ Freizeit
- P** Zentren/ Subzentren

# Handlungsfeld Fuss- und Veloverkehr

## Teilraum West: Kommunale Planung Fussverkehr



Quelle: Kommunalen Gesamtplan Verkehr Gemeinde Obersiggenthal

# Handlungsfeld Fuss- und Veloverkehr



## Teilraum West: Massnahmen Veloverkehr

- Insgesamt rund 40 Einzelmassnahmen, davon 5 an Knoten.
- Vielfach kleinere Eingriffe oder Massnahmen mit geringer Priorität
- Umsetzung teilweise zu koordinieren mit Massnahmen aus anderen Handlungsfeldern (z.B. Aufwertung Landstrasse Untersiggenthal) oder in bereits laufenden Planungen (z.B. Betriebs- und Gestaltungskonzept Kirchweg Obersiggenthal).

-  ● Massnahmen ohne Schnittstellen
-  ● Massnahmen mit Schnittstellen zu anderen Handlungsfeldern

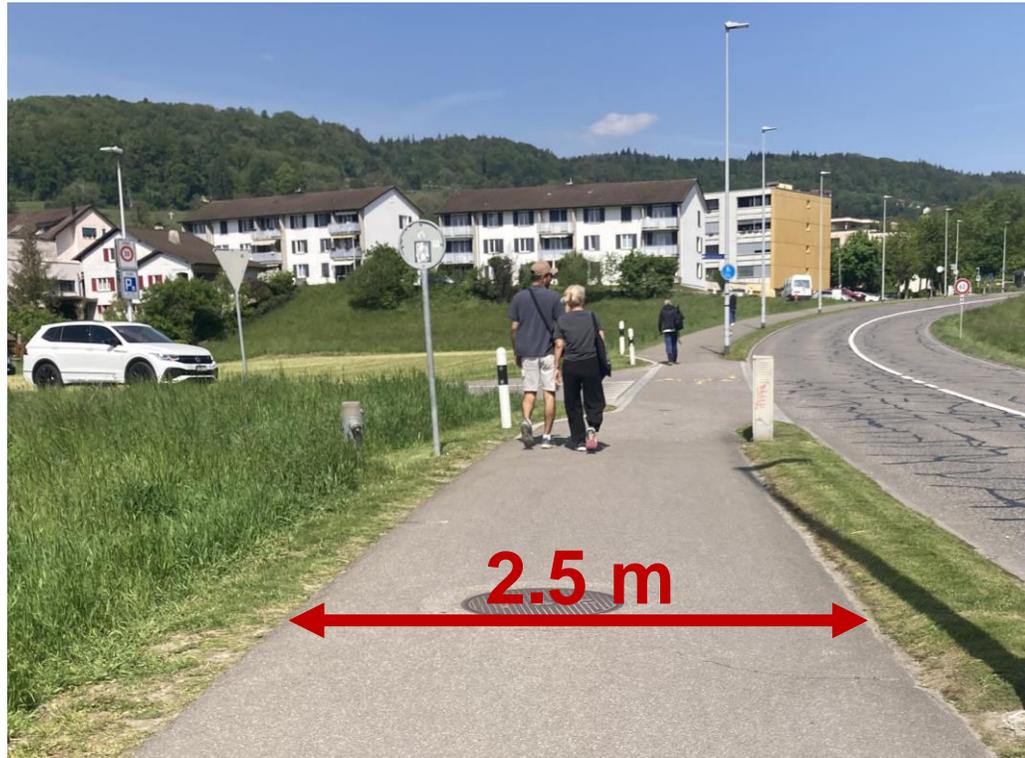


# Handlungsfeld Fuss- und Veloverkehr

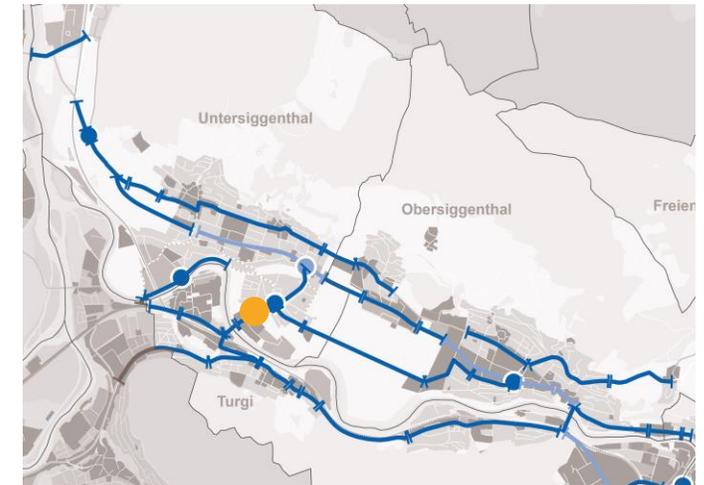


## Teilraum West: Ausgewählte Massnahmen Veloverkehr

### Radweg Schöneeggstrasse Untersiggenthal (Velovorzugsroute oder Velo-Hauptroute)



Massnahme ohne Schnittstellen



(Querschnitt für Velovorzugsroute)

# Handlungsfeld Fuss- und Veloverkehr

## Teilraum West: Ausgewählte Massnahmen Veloverkehr



Kirchweg Kirchdorf (Hauptroute)

Beispielhaft für mehrere Stellen



Massnahme ohne Schnittstellen



### Schwachstelle:

unklare bzw. fehlende Wegweisung

### Mögliche Massnahmen:

Wegweiser / Velopiktogramm / Einfärbung  
Fahrbahn / Vortritt an Knoten und Einmündungen

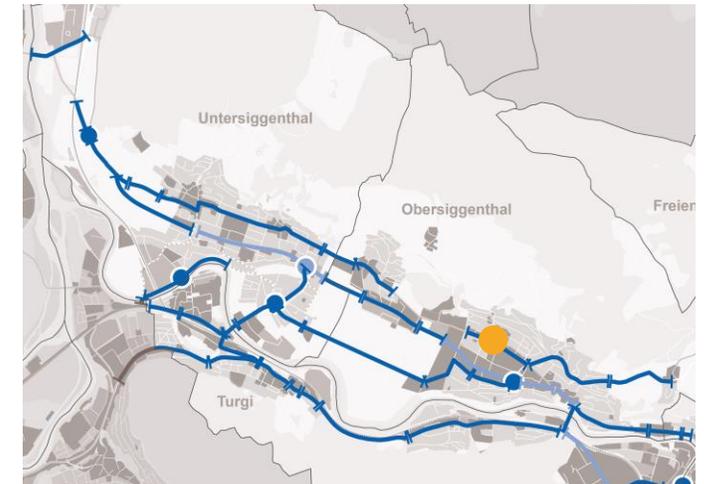
# Handlungsfeld Fuss- und Veloverkehr

## Teilraum West: Ausgewählte Massnahmen Veloverkehr

### Kirchweg Obersiggenthal (Hauptroute)



Massnahme ohne Schnittstellen



### Schwachstelle:

Velostreifen zu schmal (1.25 m)

### Massnahme:

Einführung Tempo 30, Verengung Strassenraum, Mischverkehr MIV/Velo (in kommunalem Projekt bereits berücksichtigt)

# Handlungsfeld Fuss- und Veloverkehr

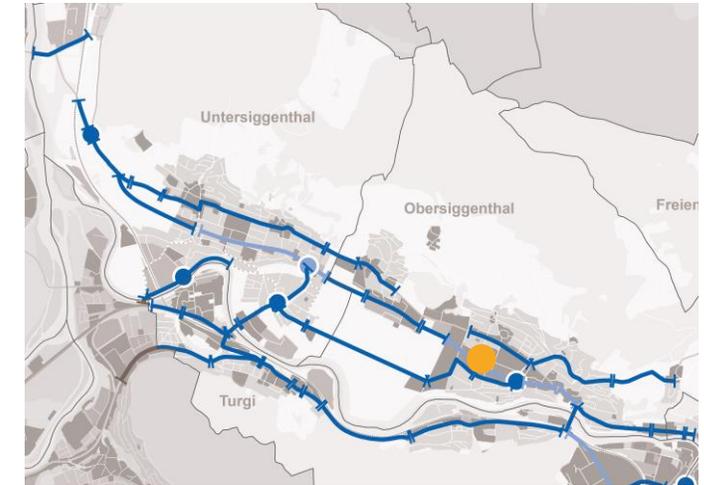
## Teilraum West: Ausgewählte Massnahmen Veloverkehr



### Landstrasse Obersiggenthal (Velo-Nebenroute)



Massnahme mit Schnittstelle zu anderen Handlungsfeldern



#### **Schwachstelle:**

Fehlende Veloinfrastruktur (Velo im Mischverkehr auf HVS)

#### **Massnahme:**

Velostreifen beidseitig 1.50 m –  
Verbreiterung Strassenraum

#### **Schnittstelle:**

Erscheinungsbild Landstrasse  
Obersiggenthal

# 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



## 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:

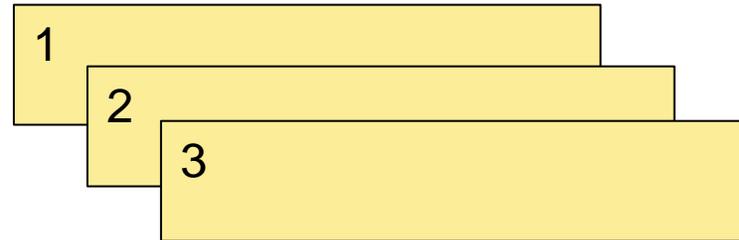
**„Was begrüssen wir? Was finden wir kritisch? Was fehlt allenfalls?“**

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

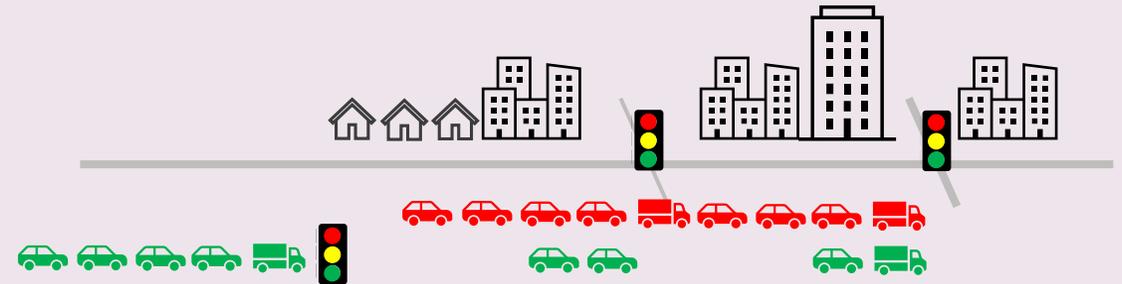


Woher kommen wir – wohin wollen wir



**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

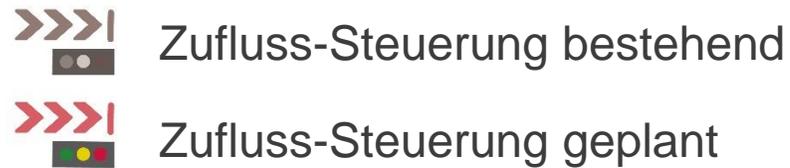
# Handlungsfeld Strassennetz und Betrieb



## Übersicht: Massnahmen auf einen Blick

### Erweiterung Verkehrsmanagement

- Zusätzliche Zufluss-Steuerungen

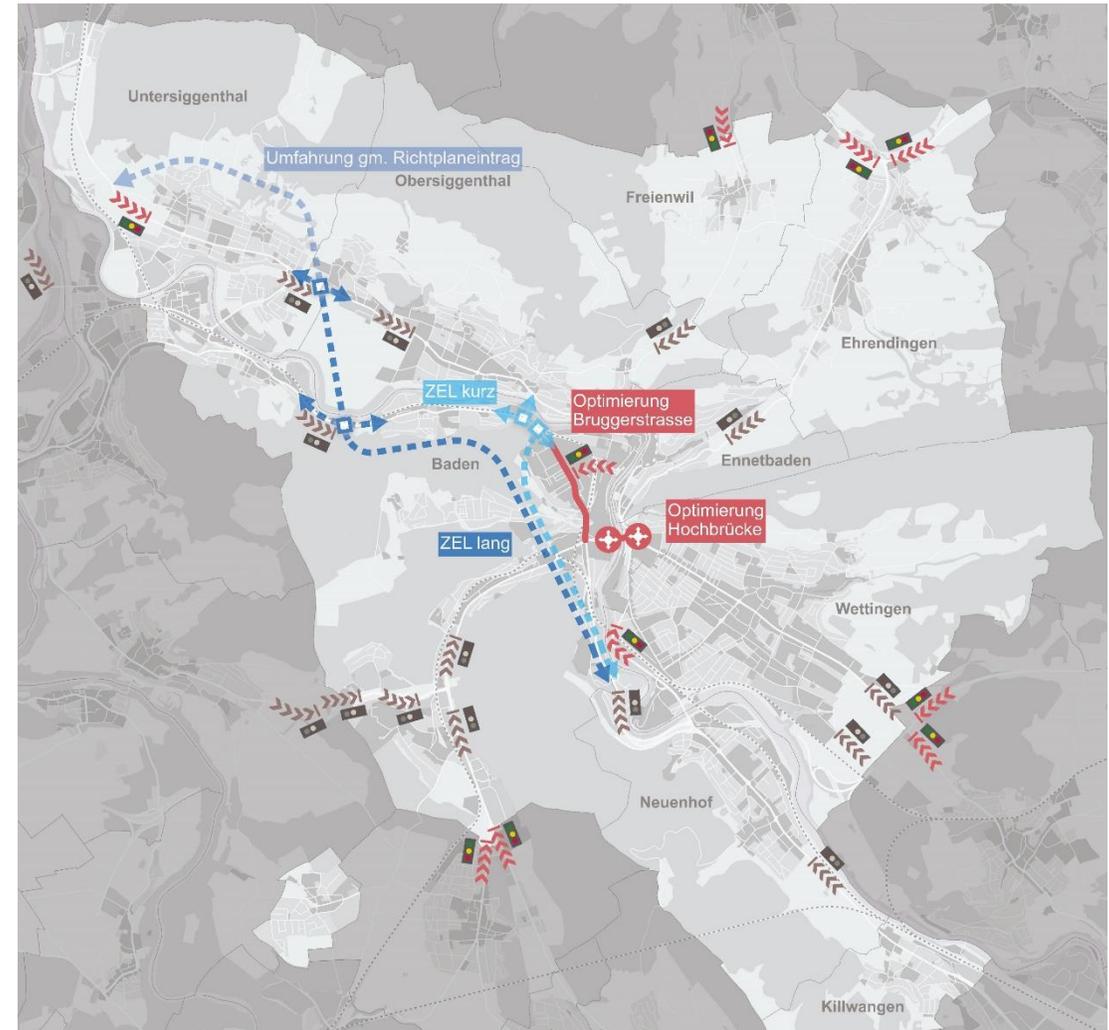


### Optimierungen Strassennetz

- 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 Scharenstrasse, Aufhebung Linksabbieger an Lichtsignalanlage Brückenkopf Ost
- Einbahnregime Scharenstrasse für Autoverkehr, Bus-/Velospur in Gegenrichtung (unter Einhaltung Nacht-/Wochenendfahrverbot)

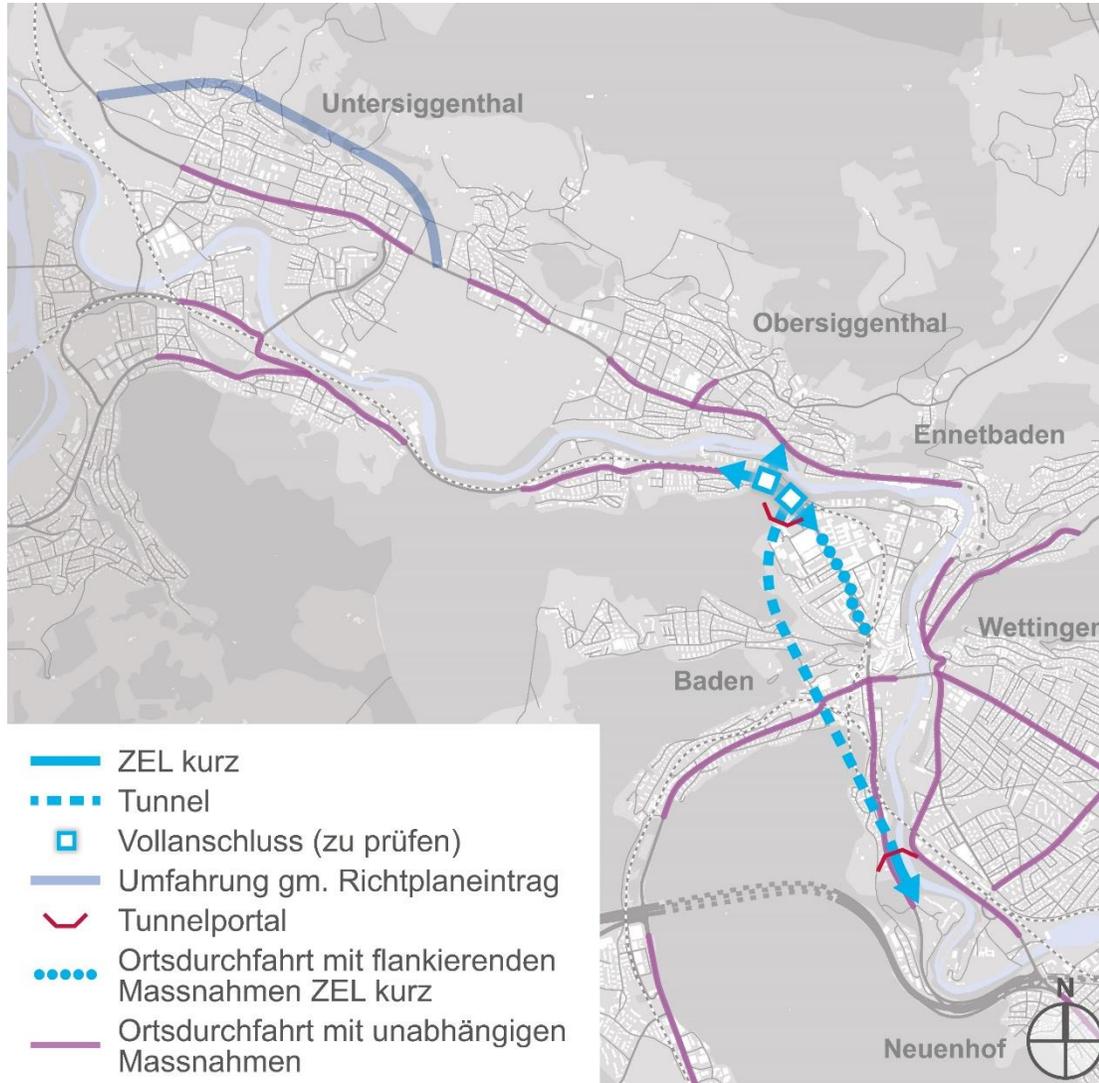
### Mittelfristig: Unabhängige Veloführung über ganzen Knoten, Busspur auf der Hochbrücke

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



# Handlungsfeld Strassennetz und Betrieb

## 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

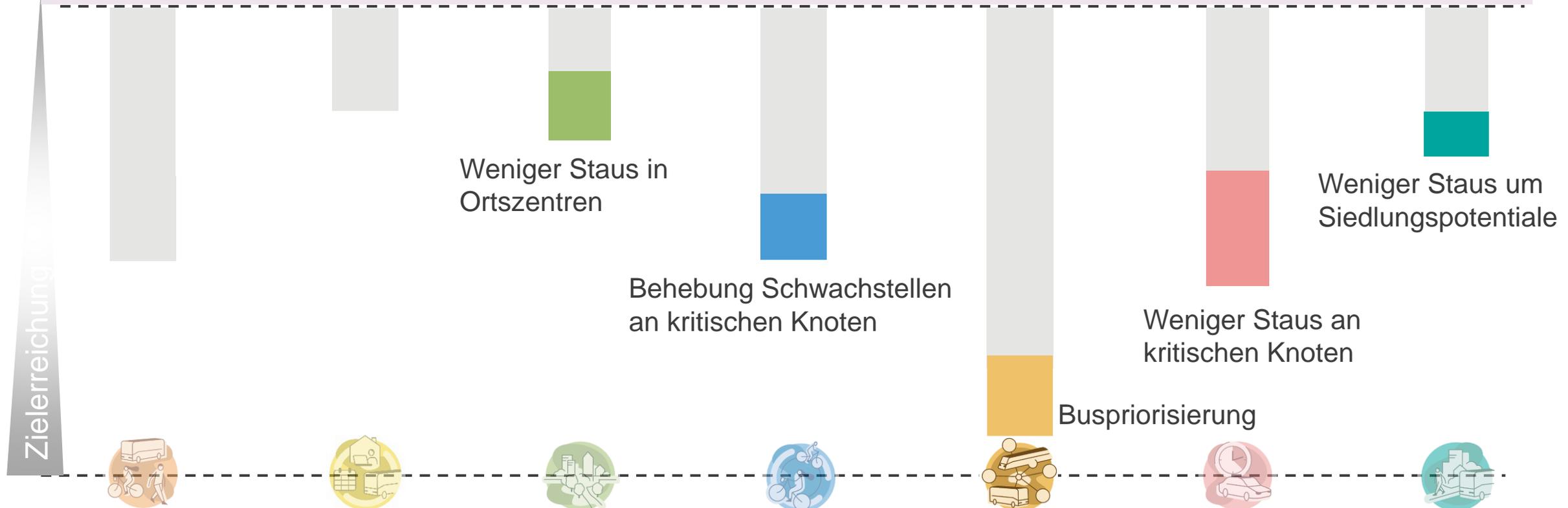
- Führt Zubringerverkehr auf A1 aus Unterem Aaretal und Teilen des Siggenthals am Zentrum von Baden und an Nussbaumen vorbei
- Verkehr vom Limmattal ins Arbeitsplatzgebiet Baden Nord nutzt die ZEL nur sehr eingeschränkt
- Belastungsreduktion auf Bruggerstrasse Baden von ca. 30'000 auf 22'000 Fahrzeuge 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:

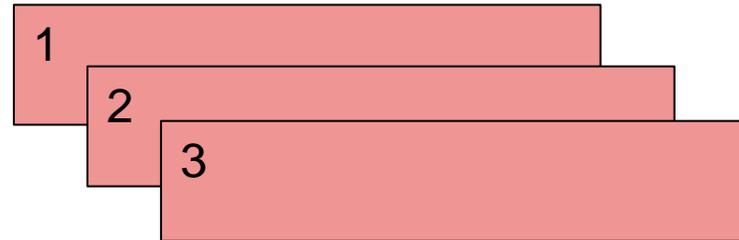
**„Was begrüssen wir? Was finden wir kritisch? Was fehlt allenfalls?“**

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



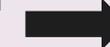
## Ortszentren mit vielfältigen Nutzungen (Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Freizeit) in fussläufiger Distanz schaffen (Quartiere der kurzen Wege)

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):

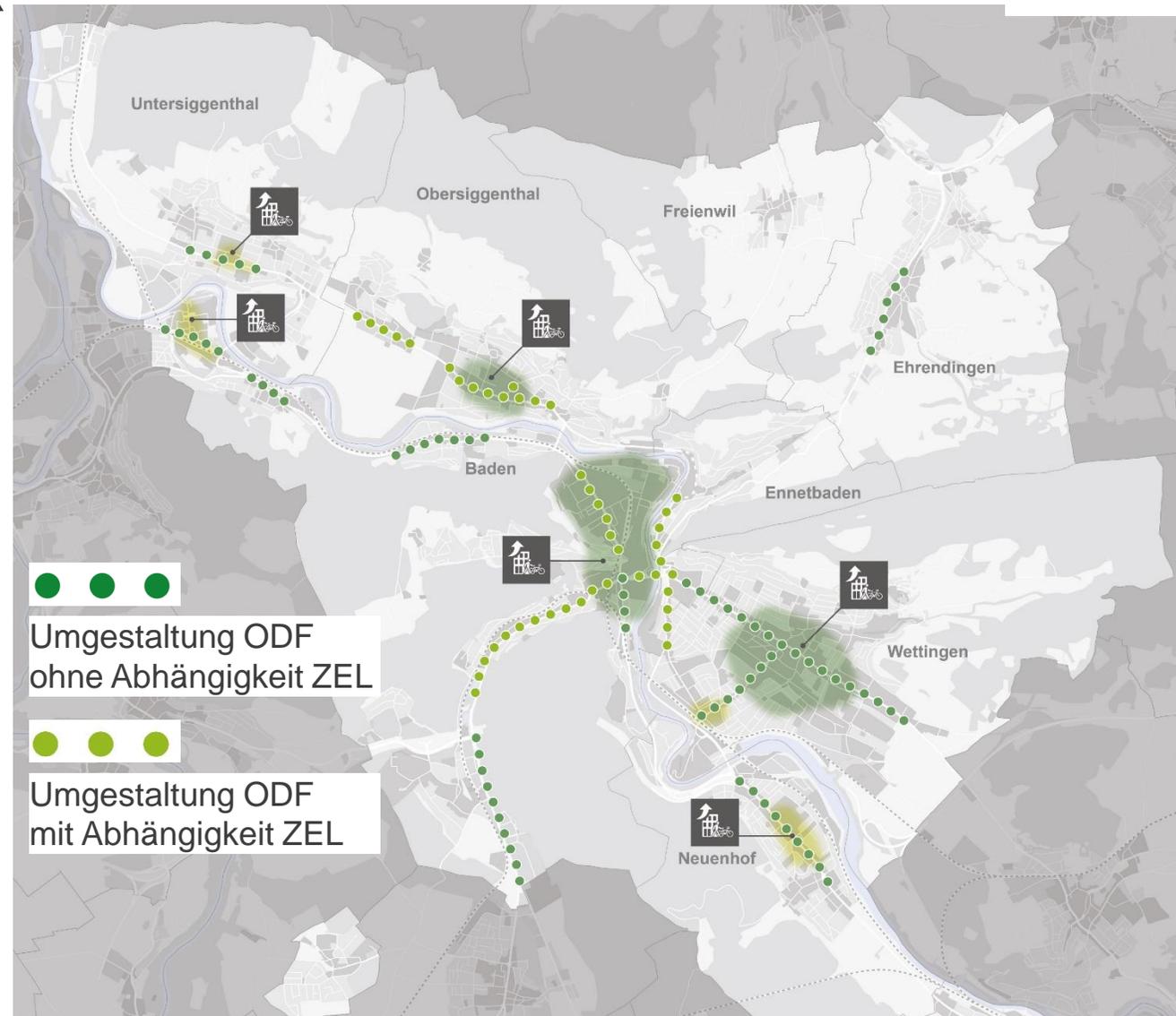
- Rückgrat des Ortskerns, schaffen Zentralität
- Zerschneiden den Ortskern, trennen Quartiere

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

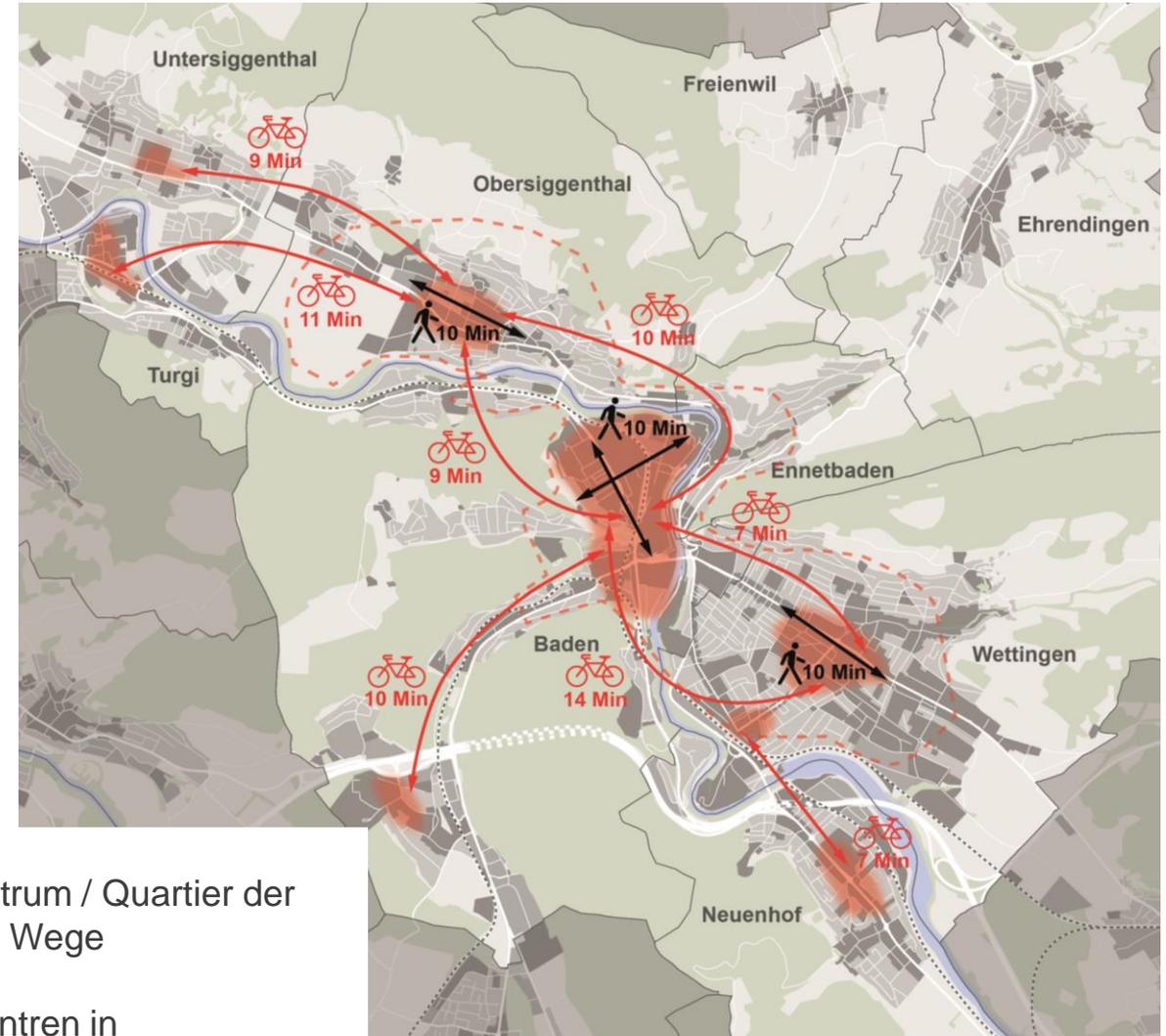


# Handlungsfeld Stadt- und Freiraum



## Quartiere der kurzen Wege: Massnahmen und Zusammenspiel mit FVV

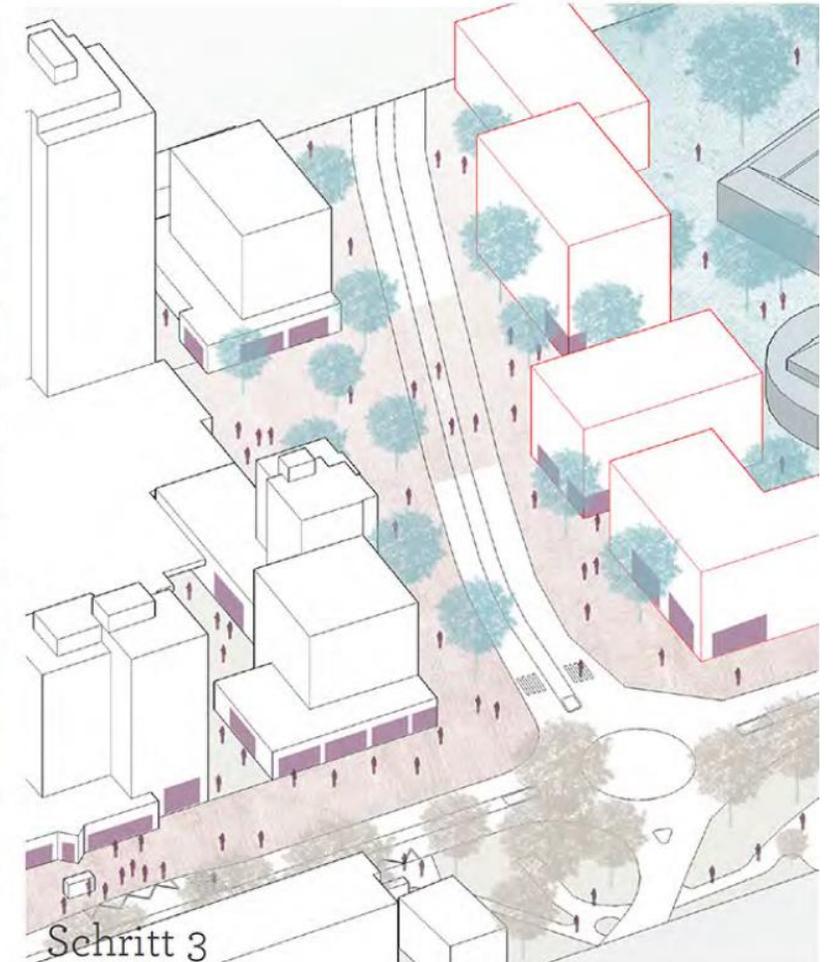
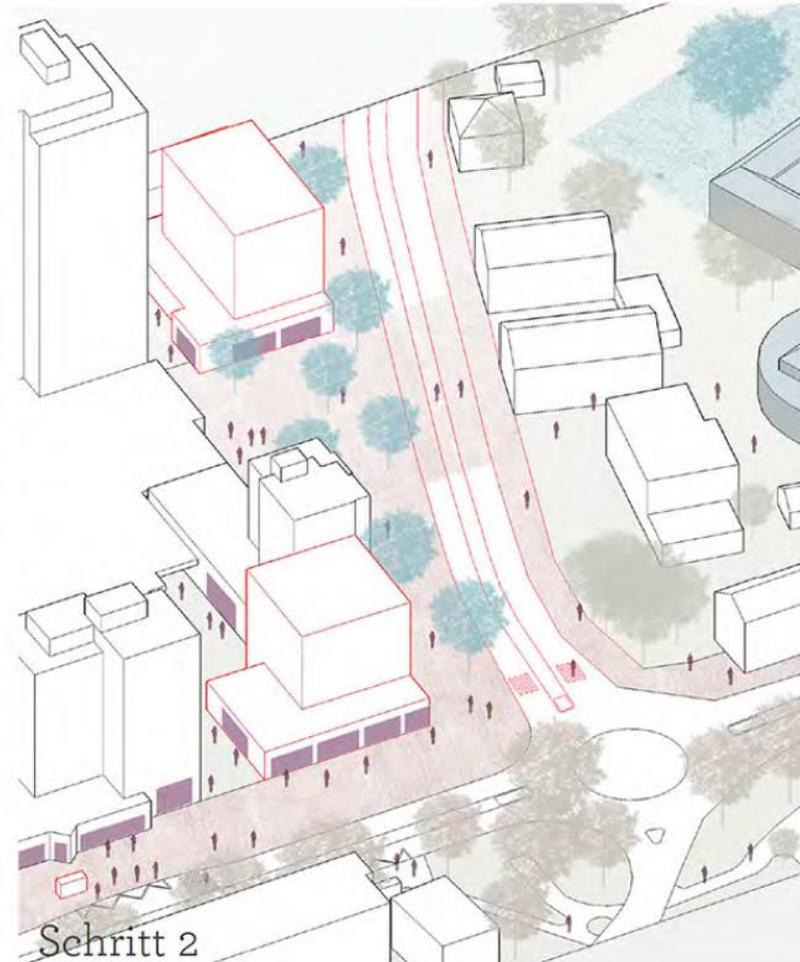
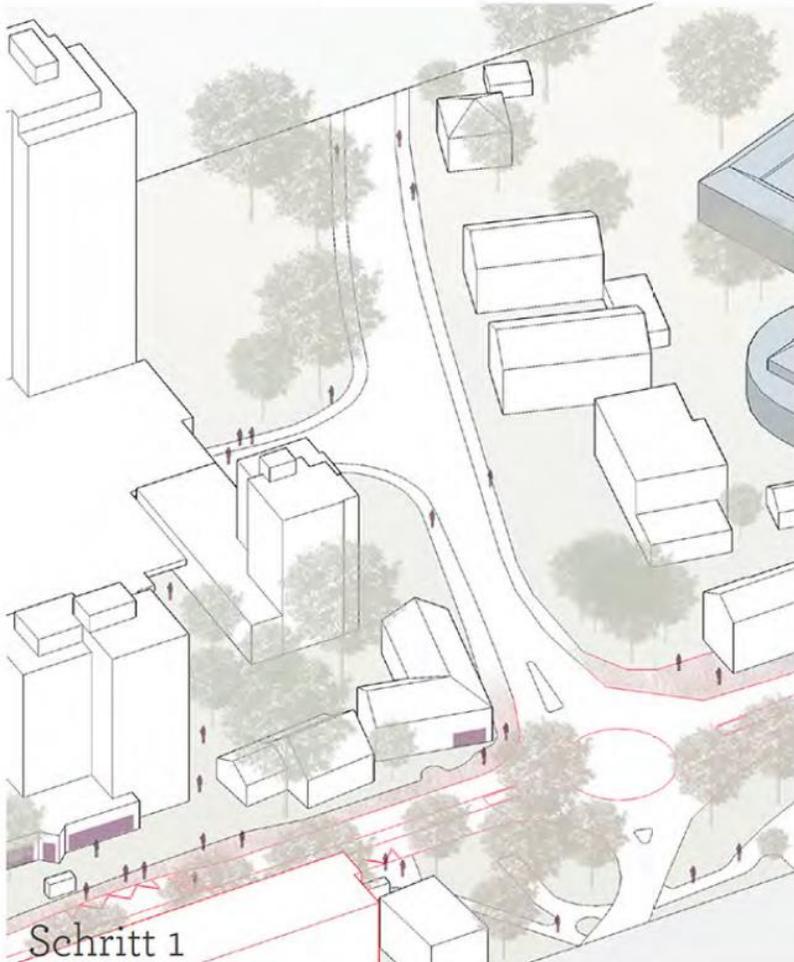
- Quartiere der kurzen Wege = Wichtigste Bedürfnisse können in Fussdistanz erledigt werden
- Notwendige Massnahmen:
  - Dichte und sichere Wegenetze (auch über Ortsdurchfahrt hinweg)
  - Aufenthalt ist angenehm (Bänke, Beschattung, etc.)
  - Hohe freiräumliche Qualität (Klimaanpassung!)
- Vernetzung 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 West: Auf kommunalen Planungen aufbauen und diese weiterentwickeln

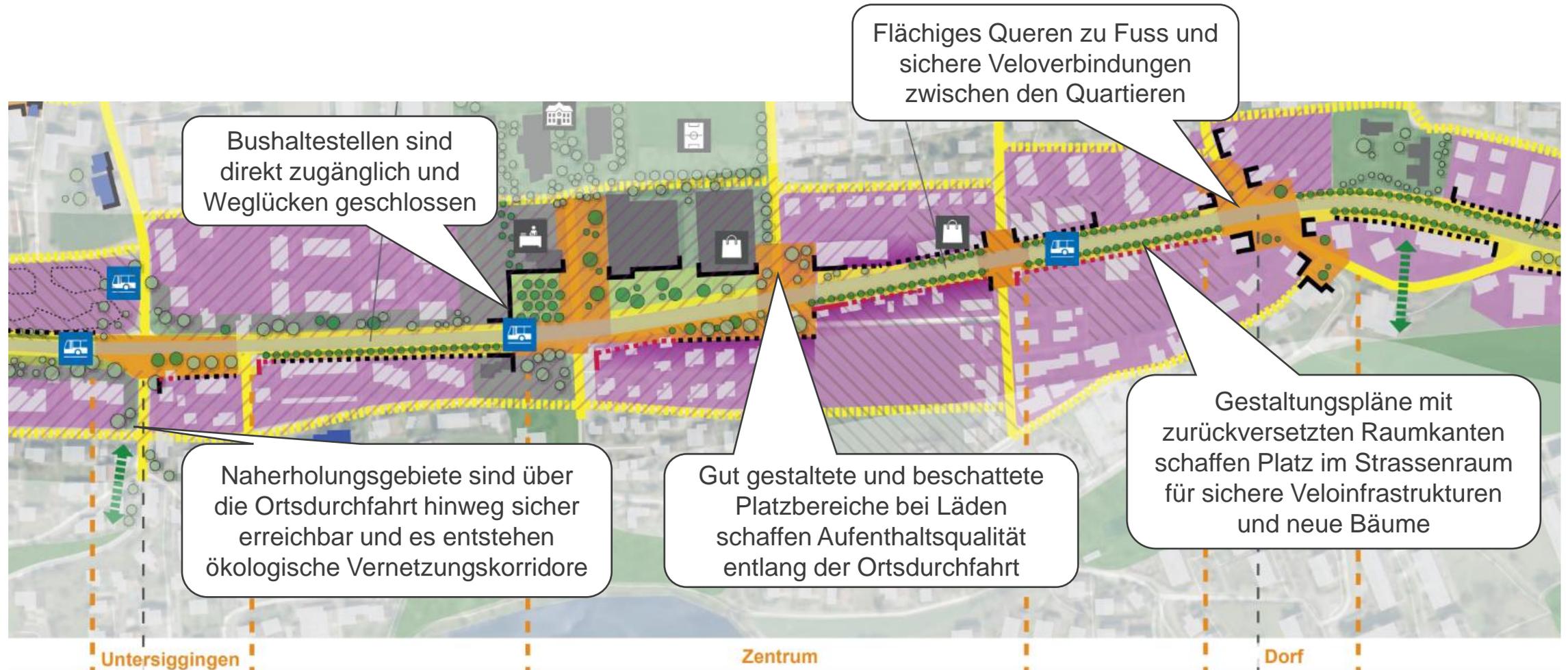


**Entwicklung Nussbaumen Markthof**

Quelle: Entwicklungsthesen Landstrasse Obersiggenthal

# Handlungsfeld Stadt- und Freiraum

## Teilraum West: Vertiefung Ortsdurchfahrten - Strategieplan Untersiggenthal



# Handlungsfeld Stadt- und Freiraum

Teilraum West: Vertiefung Ortsdurchfahrten – Referenzbeispiele Untersiggenthal



Suhr (AG): Tramstrasse



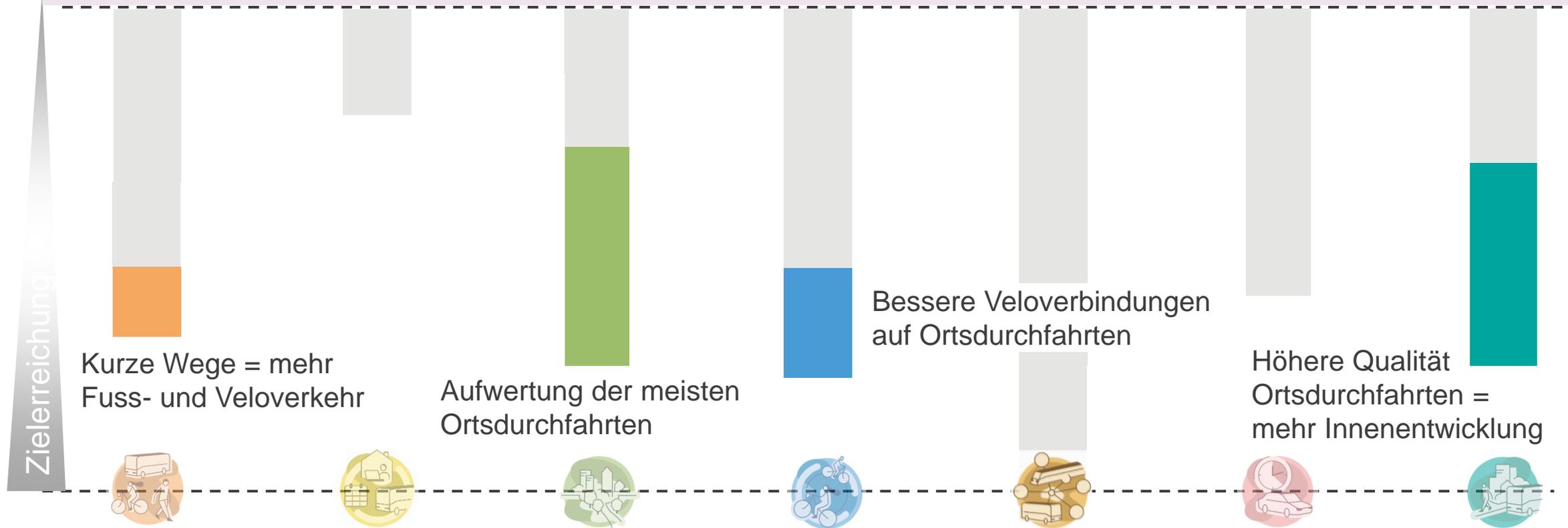
Steffisburg (BE): Unterdorfstrasse

# 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

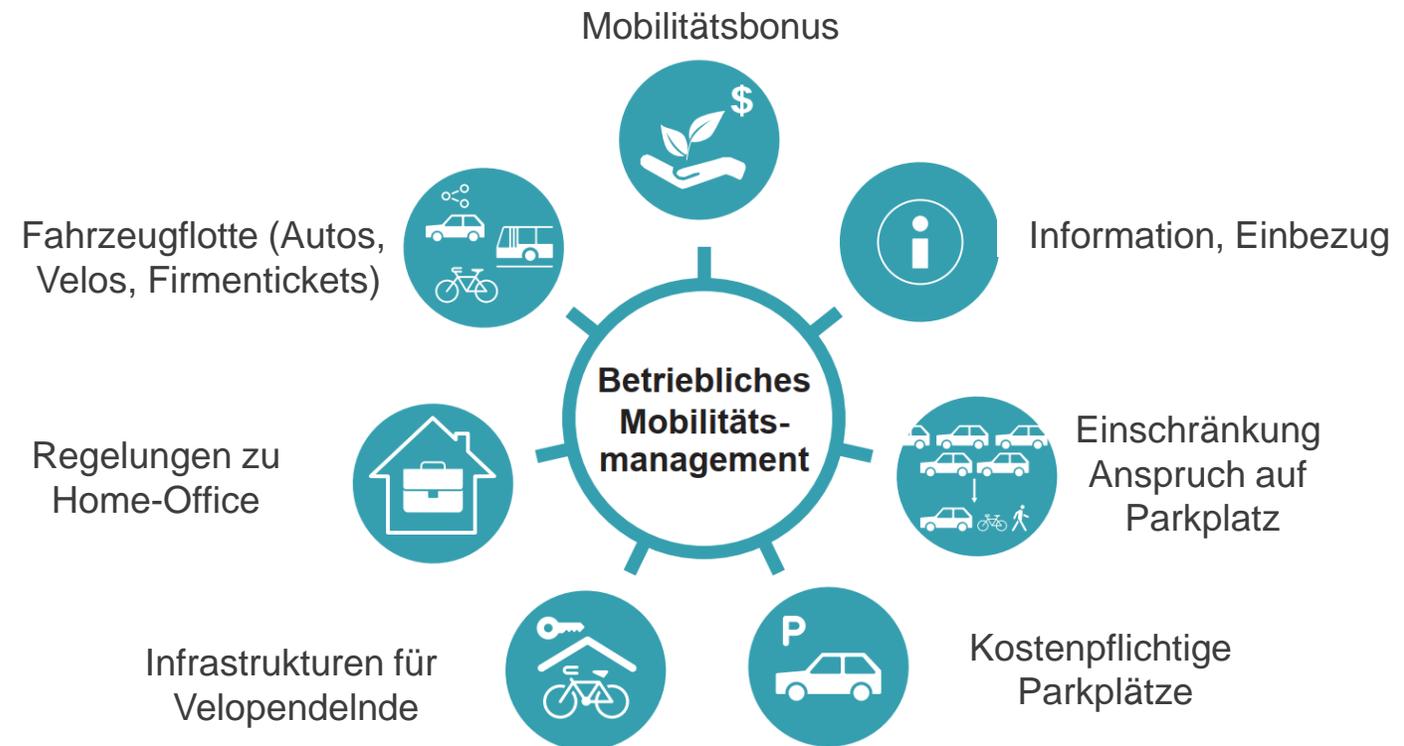


# Handlungsfeld Mobilitätsmanagement

## 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)

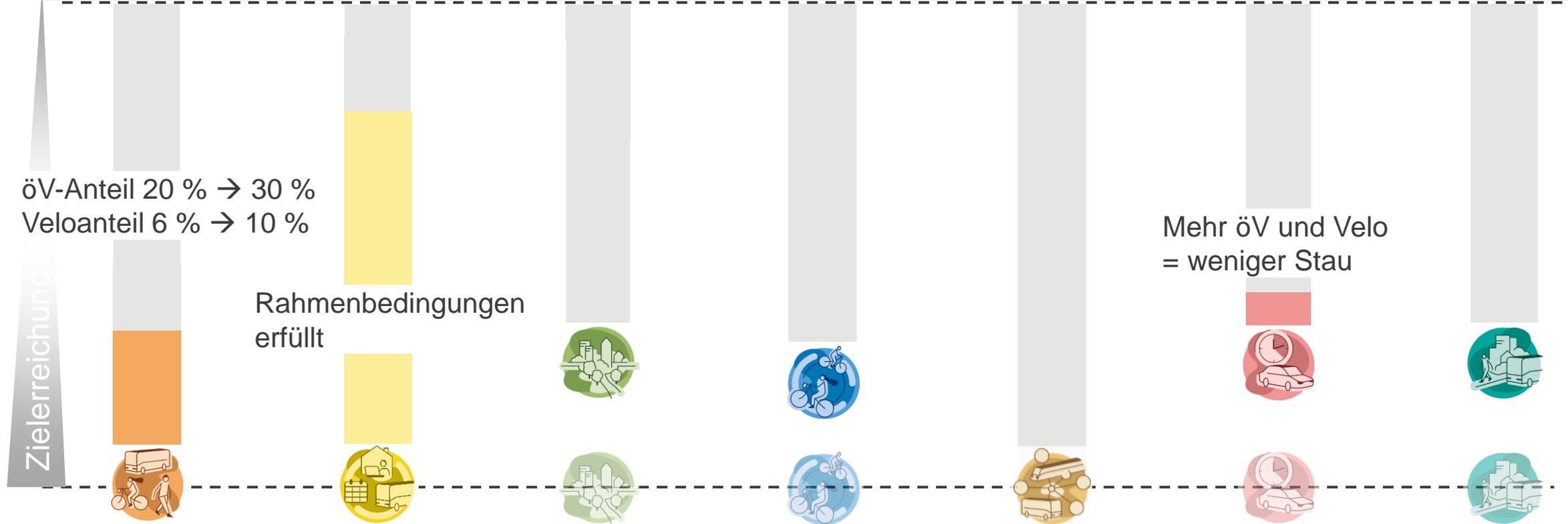


# Handlungsfeld Mobilitätsmanagement



## 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:

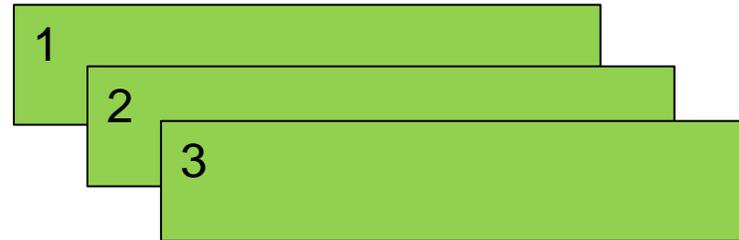
**„Was begrüssen wir? Was finden wir kritisch? Was fehlt allenfalls?“**

Halten Sie die Diskussionsergebnisse auf dem Tischpapier fest.

Wählen Sie dann Ihre 3 wichtigsten Rückmeldungen.

# Unsere wichtigsten Rückmeldungen

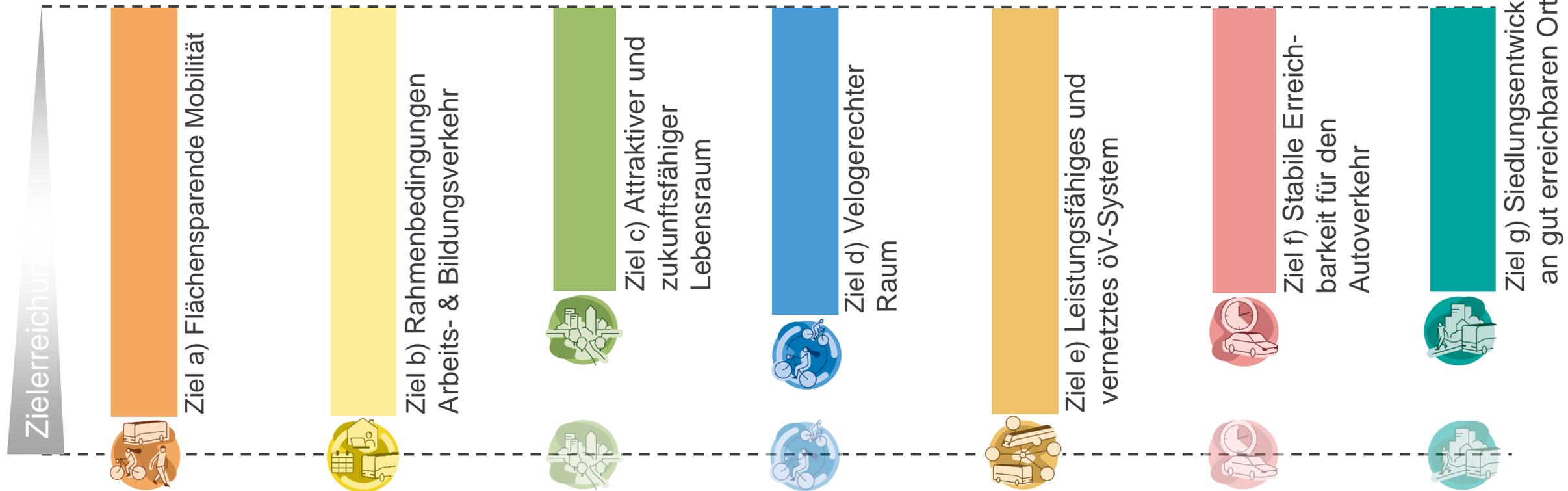
Halten Sie **Ihre 3 wichtigsten Rückmeldungen** auf den ausgeteilten Karten fest.



# Übersicht: Zielerreichung durch Massnahmen 2040

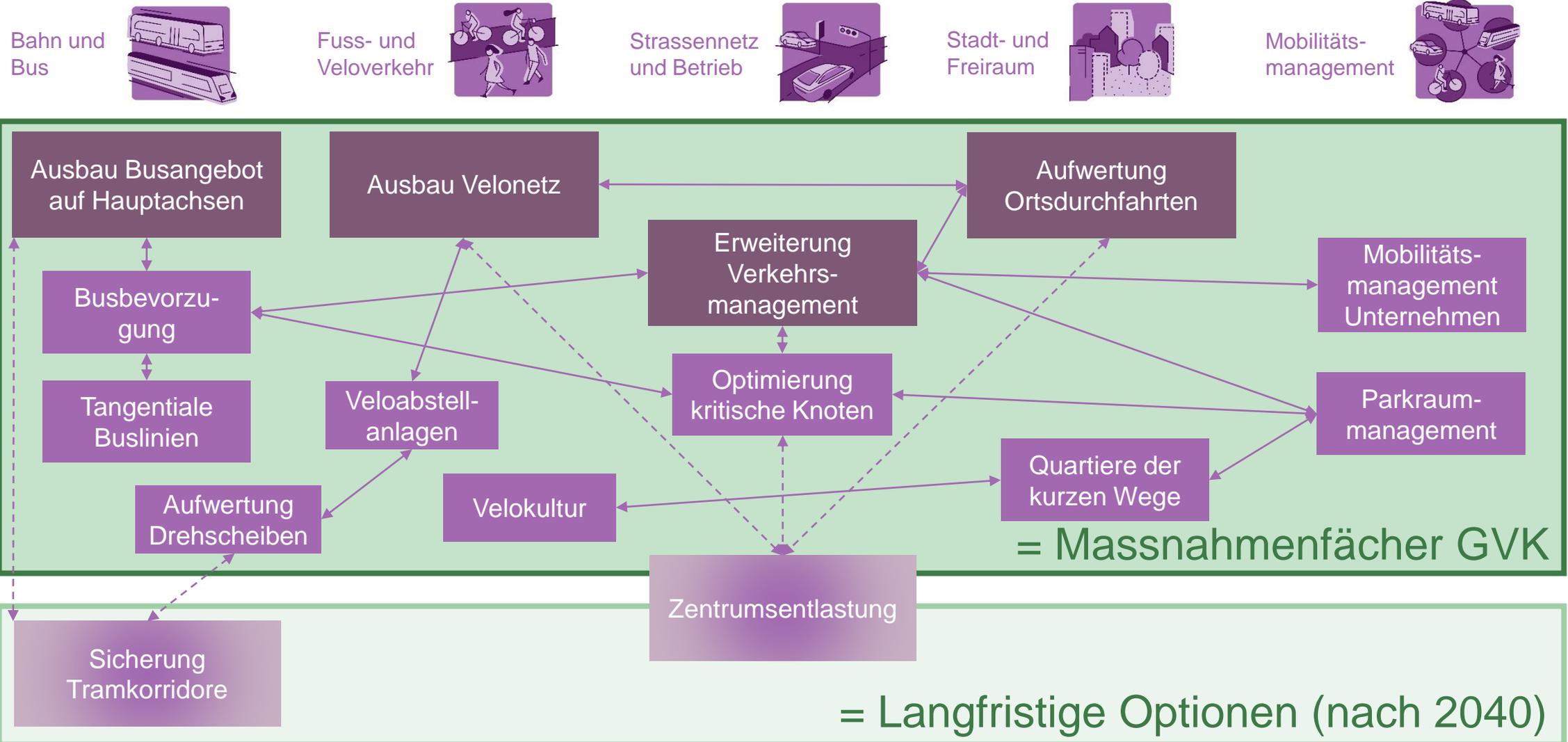
Zusammenfassend werden durch den vorgeschlagenen Massnahmenfächer (ohne Tram und Zentrumsentlastung) **3 Ziele vollständig** erreicht.

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.



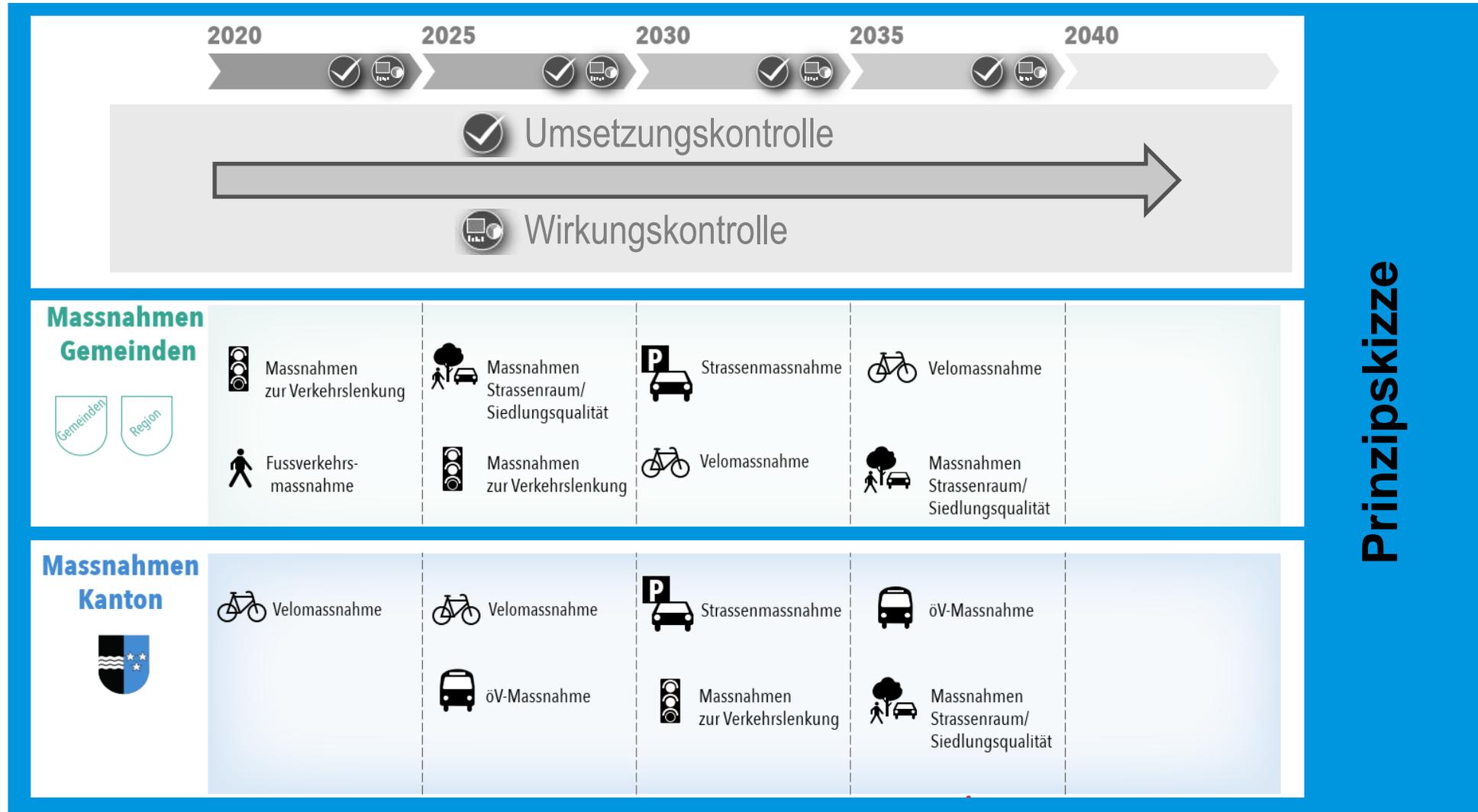
# Übersicht: Der regionale Massnahmenfächer

## Ergänzung Massnahmenfächer um langfristige Optionen: Spielräume erhalten



# Ausblick und Abschluss

## Priorisierung Massnahmen und Monitoring



Prinzipskizze

# Ausblick und Abschluss

## Weitere Partizipationsmöglichkeit

Mobilitätskonferenz (MoK 4) im dritten Teilraum:

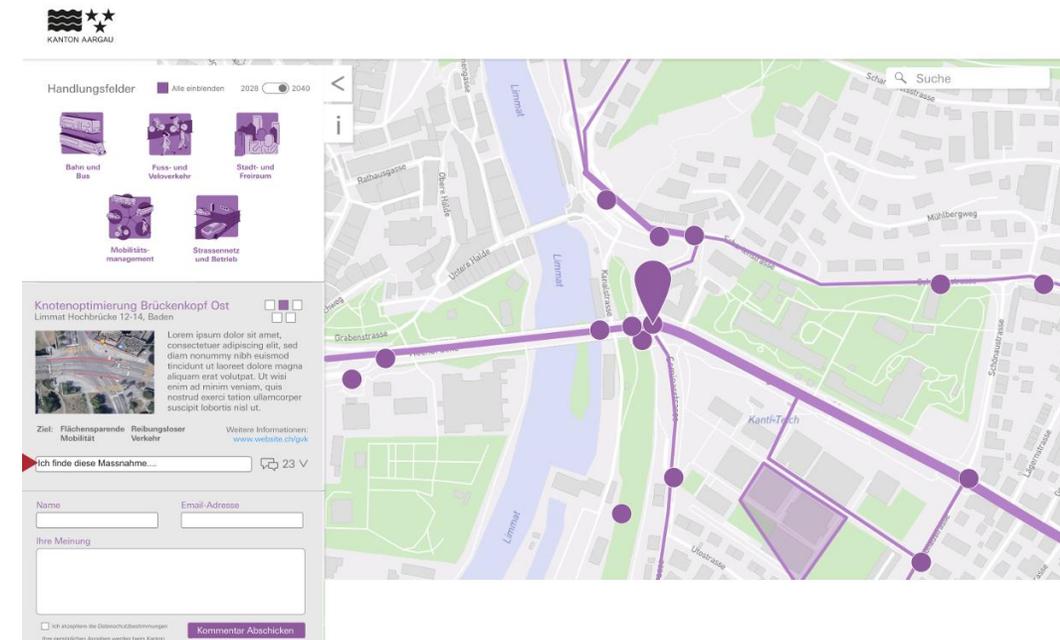
- Ost (Wettingen, Neuenhof, Killwangen) Samstag, 15. Juni 2024

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**



DEPARTEMENT  
BAU, VERKEHR UND UMWELT

# Gesamtverkehrskonzept Raum Baden und Umgebung

## Herzlichen Dank für Ihr engagiertes Mitwirken

8. Juni 2024